年間約200件 4億円

自賠責保険 「払い渋り」損保の実名公開

ジャーナリスト 柳原三佳

すべての車に加入が義務づけられている自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）制度の見直しをめぐって、いま、運輸省と損保業界が真っ向から対立しているが、はたして、保険金は適正に支払われ、被害者は公平に救済されているのか。本誌は、運輸省の未公開資料を独自に入手。損保業界の自賠責保険金「払い渋り」の実態に迫った。

運輸省と損保業界の対立は後述するとして、まずは、本誌が入手した27ページの表を見ていただきたい。これは、自賠責保険に請求のあった事案に関して、運輸省が「精密審査」および「一般審査」を行ってチェックした結果、損保会社に対して追加払いを指示した件数と、実際に追加で支払われた金額を表したものだ。つまり、損保会社の過少払い、いわば「払い渋り」のデータである。それによると、なんと二年間で四百二十五件の過少払いが発覚し、遺族や被害者に、合計八億円以上の保険金が追加で支払われているのである。

自賠責保険の支払額については、システム上、損保会社と自算会（自動車保険料率算定会）が二重のチェックを行っているはずなのだが、それでも最終段階の運輸省チェックで、これだけの過少払いが生じているわけだ。

ちなみに、運輸省の精密審査とは、自賠責の支払いが生じたすべての死亡事故と、後遺障害事案のうち特に重要なもの（合計約二万件／年）について一件一件、行われるものだが、一般審査は、年間百万件にも及ぶすべての事案がコンピューターでチェックされる。当然、精密審査より基準は緩い。一般審査による追加払い件数が精密審査より少ないのはそのせいで、仮に、百万件の事案についてすべて精密審査を行ったとすれば、追加払い件数がけた違いに増えるのは間違いない。

さらに、九六、九七年度の二年間の追加払い件数を損保会社別にまとめたものが、28ページ上の表である。表の左側は、追加払いの全件数を自賠責の契約社ベースでみたもの。一万件当たりの件数では、日産火災、同和火災、安田火災、大東京火災……の順になっている。

右側は、一括払いによる任意保険会社別の内訳だ。表でもわかるとおり、追加払い事案のうち、任意保険会社の「一括払い」で過少払いが見つかったケースが精密審査と一般審査合わせて計三百四十四件（全体の八一％）と、圧倒的に多い。「一括払い」とは、任意保険会社が自賠責の部分も含めて損害調査や支払い保険金額の計算を行い、一括で被害者に保険金を支払うシステムである。

たとえば、A社で自賠責を、B社で任意保険をかけている加害車両が事故を起こし、被害者が自賠責の支払い限度額（死亡三千万円、傷害百二十万円）を超えそうな場合、通常はB社が損害調査等を行ったうえで被害者に保険金を支払い、その後でA社から自賠責分を回収する。現在、対人事故の約七割が、この「一括払い」で処理されているため、この中で発覚した過少払いについては、任意保険会社に責任があることになる。運輸省によると、精密審査によって、一括払いにおける次のような過少払いが見つかっているという。

①任意保険会社Bが、A社扱いの自賠責を含めて一括払いをしたが、運輸省の精密審査の結果、死亡した被害者の逸失利益査定を、自賠責の統一的支払い基準を大幅に下回るやり方で行っていることが判明。そこで、運輸省はB社に対し、自賠責の支払い基準を適用して査定し直すよう指示し、再示談の末、遺族に約五百四十万円の追加払いが行われた。

②任意保険会社Dが、C社扱いの自賠責を含めて、後遺障害の被害者に一括払いをしたが、精密審査の結果、自賠責の査定に被害者六五％の過失割合を適用し、その分を減額していることが判明した（自賠責では被害者の過失が七〇％を超えない限り過失相殺せず全額を支払うことが決められている）。そこで、D社に対し、自賠責の支払い基準を適用するよう指示。再示談の結果、減額なしで、被害者に約六百四十万円の追加払いが行われた。

③自賠責と任意保険の両方を扱うE社が、死亡した被害者の逸失利益査定にあたり、生前受給していた年金分を一部考慮していないことが精密審査によって判明。E社に対して、年金分を見込んで損害額を積算するよう指示し、再示談の結果、遺族に約七十九万円の追加払いが行われた。

こうした実態について、自賠責の契約社ベースで追加払い率のもっとも高かった日産火災はこう反論する。

スクープ！ 運輸省未公開リスト入手！

自賠責追加払い保険金の内訳（単位：件、千円）

	内容	件数	追加払い保険金額
精密審査	一括払い	222	353,522
	死亡による損害額	33	92,593
	共同不法行為	24	281,820
	その他	24	39,622
	小計	303	767,557
一般審査		122	42,228
合計		425	809,785

（注）数字は平成8、9年度の合計（運輸省調査資料から）

自賠責保険と政府再保険

自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）は「交通事故の被害者救済」を目的に、すべての自動車所有者に加入が義務づけられた対人保険制度で、昭和三十年から始まった。人身事故が発生すると、各損保会社は自動車保険料率算定会に損害調査を委託し、その報告をもとに支払金額を決定し、被害者に支払う。

「政府再保険制度」は、原付きを除くすべての車の保険の六割を国が負担する制度。再保険料は運輸省が管理する自賠責再保険特別会計に入り、その運用益の一部は運輸省の特殊法人「自動車事故対策センター」の補助金として使われている。

「すべて当社が取り扱った件数とは思われませんので（他社任意一括払いも相当含んだ数値を前提とした正確なコメントは差し控えたい。また、日ごろから当社は、自賠責保険の損害認定について精度を高め、被害者保護にもとることのないよう努力しておりますが、今後も一層の努力を行う所存です」

確かに自賠責契約社が査定にほとんどタッチしていない事案もかなりあるのは事実だが、他の損保と同様、日産火災は任意会社としての事案でも追加払いを指摘されているのである。

運輸省はこういう見解だ。

「たとえ一括払いで任意保険会社が動いているとしても、自賠責会社は自賠責会社として、それなりに慎重にチェックすべきだし、今後はそのように指導していきたい」

自賠責追加払い件数会社別内訳（平成8.9年度の合計。運輸省調査資料から）

全数

自賠責会社名	追加払い件数	保険金支払件数	1万件当たり追加払い件数
日産火災	37	115,360	3.21
同和火災	19	69,987	2.71
安田火災	86	347,498	2.47
大東京火災	37	173,183	2.13
日動火災	30	153,295	1.95
住友海上	26	143,345	1.81
東京海上	71	410,326	1.73
千代田火災	29	177,984	1.63
興亜火災	14	92,076	1.44
三井海上	27	194,930	1.39
日本火災	18	131,612	1.37
全体	425	2,367,589	1.80

一括払い

任意会社名	追加払い件数
興亜火災	16
住友海上	15
大東京火災	19
千代田火災	24
東京海上	68
同和火災	15
日動火災	26
日産火災	20
日本火災	22
三井海上	18
安田火災	44
全体	344

（注）1.追加払い件数が10件未満の会社は表から除外した
2.一括払いの実質審査は、任意保険会社が行うため、一括払いの会社別追加払い件数は、「任意会社別」に集計

無責率比較表

	死亡受付	死亡無責	無責率	傷害受付	傷害無責	無責率
平成3(1991)年度	15,086	835	5.53%	1,060,325	6,137	0.58%
平成4(1992)年度	15,375	810	5.27%	1,094,800	6,926	0.63%
平成5(1993)年度	14,630	824	5.63%	1,118,151	6,952	0.62%
平成6(1994)年度	14,140	769	5.44%	1,124,441	6,910	0.61%
平成7(1995)年度	14,127	741	5.25%	1,142,775	6,660	0.58%
平成8(1996)年度	13,493	720	5.34%	1,150,238	6,627	0.58%
平成9(1997)年度	13,205	373	2.82%	1,179,818	5,686	0.48%

（自算会調べ）

死亡無責の裏に「払い渋り」

また、二番目に追加払い率の高かった同和火災は、

「運輸省から過少払いの指摘を受けた場合、当社としてはすぐに対応し、訂正してきた。これまで当社の追加払いが多いという指導を受けたことはないため正式に資料を見なければコメントできない」

と回答している。

そして、日本損害保険協会会長である東京海上火災は、

「現在、損保各社では、自賠法の目的である被害者保護の徹底に努めているところであり、事務処理精度等も向上させて、このようなケースの発生を防止していきたい」

と指摘するが、運輸省自動車交通局保障課は、

「こちらは過払いも過少払いも同じ基準でチェックしています。このような結果は、保険金の支払いをできるだけ抑えようとする、損保業界の体質からきているとしか思えません」

と主張するのである。

自賠責の「払い渋り」を見るうえで、もうひとつ忘れてはならないのが、「無責」の問題である。

「無責」とは、加害者に事故の責任が全くない（＝被害者に一〇〇％の過失がある）と判断されること。そうなると被害者や遺族には、自賠責もその上乗せの任意保険も、一円も支払われない。現実に、九六年度までは、毎年約八百件の死亡事故が「無責」と判断されてきた。しかも、死亡事故と傷害事故の無責率を比較すると、その差はなんと約十倍。被害者に一〇〇％の過失を押しつけられる割合が、傷害事故より死亡事故のほうが圧倒的に高いのだ。

さらにこの「死亡無責」率の推移を見てみると、業界の「払い渋り」とみられる実態が顕著に浮かび上がってきた。

実は、この問題については、九七年五月、本誌の告発ルポ「こんな自賠責保険ならいらない」がきっかけとなって、国会でも取り上げられた。

そして同じ年の九月、運輸省が自算会と損保各社に指導通達を出し、翌九八年四月には、「審査会・再審査会」という新しい審査システムも誕生した。

ところが、新しい審査システムが稼働する前の九七年度に、突然、死亡無責の認定件数が七百二十件から三百七十三件に半減したのである。

この理由については、現在、運輸省と自算会で「分析中」とのことだが、仮に、一件あたり二千万円の死亡保険金支払いが生じるとすれば、それ以前、三百件で六十億円もが「払い渋られた」ことになるのだ。

全国交通事故遺族の会会長の井手渉氏は語る。

「自賠責の範囲内に損害額を抑え込んだり、無責にして任意の支払いをなくしたり、このような状況を見ていると、損保会社はこれまで被害者の犠牲の上に力をつけてきたのではないかと疑いたくなります。もっと社会正義を貫いてほしいものです」

再保険めぐる運輸省VS.業界

自賠責保険をめぐっては、「政府再保険」という制度のあり方について、いま、運輸省と損保業界の対立が激化している。

「行革で官民の役割分担が進むいま、再保険はもう廃止すべきではないか」と要望した損保業界に対して、運輸省は、「これまでどおり続ける」と、真っ向から反対している。

[illegible]は、契約者から[illegible]け取った[illegible]料を[illegible]列が厳然と[illegible]プ全体の主だった三[illegible]

は、戦後まもないこともあり、損保各社の経営基盤が弱かった。そこで、万一のとき被害者救済が滞らないように、政府がその六割を請け負うことになったのだ。

しかし、それから四十年以上が過ぎ、損保各社も十分に力をつけたいま、そろそろ親離れしたい、というのが業界の考えだ。

そもそもこのトラブルの発端は昨年十月、損保協会会長の東京海上が、経団連を通して「政府再保険の廃止」を要望したことだった。

この議題が自民党の行政改革推進本部で検討されたことを知った運輸省は、すぐさま、「自賠責保険の民営化（政府再保険の廃止）が不適当な理由」という資料を作成し、関係者に配布して政府再保険の必要性を訴えた。

そのかいあってか、年明けの中央省庁等改革大綱に、懸案の「政府再保険制度廃止」が盛り込まれることはなかったが、今度は東京海上が、

「われわれは再保険制度の廃止のみを主張したにすぎないのに、運輸省は自賠責制度すべての民営化に話をすり替えて反論している」

と猛反発。結局、運輸省が今年二月から開催している「今後の自賠責保険のあり方に係る懇談会」にも、業界大手の東京海上と安田火災はそろって出席を拒否したまま対立が続いているのだ。

運輸省が再保険制度の必要性を訴えているのは、自賠責特別会計としてプールしている保険料の運用益の利権を守りたいためだという指摘もあるが、運輸省は、損保会社の「払い渋り」の実態を踏まえてのことだと説明している。

「政府再保険を廃止すると現在のようなチェックができなくなり、交通事故被害者の保護（適正な保険金支払い）が大幅に後退し、保険金支払いの公平性が崩れる」（運輸省）

一方、損保業界は、

「政府再保険を廃止すれば、無駄な事務コストが省けるため、自賠責保険料が四十～五十円安くなる可能性もある」

との試算を挙げて、

「政府再保険を廃止しても、自賠法の根本理念である『被害者救済』に影響は及ばないし、現行制度のその他の枠組みを維持する限り、被害者の保護が後退することはない」

と主張。運輸省と損保業界の見解は、いまも対立したままである。

業界の主張する保険料の引き下げは、あくまでも保険料を支払うカーユーザーのメリットである。自賠責の第一の目的は、いうまでもなく「被害者救済」。交通事故の被害者や遺族に対して、いかに公平に、適正な保険金を支払えるかを最優先に考えなければならないはずである。

日弁連交通事故相談センター専任副会長で、自賠責懇談会の委員でもある高橋勝徳弁護士はこう語る。

「交通事故の場合は全員が加害者になり、また被害者になるかもしれない、国民全員が仲間なんです。とにかく損保業界は、現行のチェック機能がなくなるといい加減に処理されるかもしれない、という国民の心配を払拭しなければならないでしょう。再保険を廃止した場合、保険金支払いのチェックはどうしていくのか、その具体的な案を出して説明すべきです。われわれはそれが聞きたいのです」

●滋養強壮●虚弱体質　医薬品
キヨーレオピン
レオピンファイブ
お取扱い店のお問い合わせは
0120-39-0971 湧永製薬（ワクナガ）
＊製品の詳しい資料をご希望の方は、ハガキに請求券を貼り、住所、氏名、年令、性別を明記の上、下記の宛先までお申し込み下さい。
〒101-0061
東京都千代田区三崎町1-3-12
湧永製薬㈱お客様係
資料請求券
SA 99-04