

目 次

壹、 前言	3
一、 考察背景及目的	3
二、 考察團成員	4
三、 參訪單位	4
四、 參訪行程	4
貳、 日本汽車損害賠償保障制度之概述	6
一、 汽車損害賠償責任保險	6
二、 汽車損害賠償責任共濟	32
三、 政府保障事業	32
四、 汽車損害賠償責任保險與任意汽車責任保險之比較	32
參、 日本政府保障事業之概述	36
一、 保障事業內容	36
二、 補償業務	39
三、 求償業務及債權管理	40
肆、 日本損害保險費率算定會之概述	44
一、 法源	44
二、 沿革	44
三、 組織	44
四、 資金來源	46
五、 主要業務	46
伍、 日本損害保險協會之概述	54
一、 沿革	54
二、 組織	54
三、 事業目的及主要內容	55
四、 損害保險協會對汽賠責保險提出收益運用概況	55

陸、	日本財團法人損害保險事業總合研究所之概述	58
一、	沿革	58
二、	組織	58
三、	事業內容	58
柒、	結論與心得	59
一、	結論	59
二、	心得	62
附件一：	參訪計畫	67
附件二：	參訪行程	71
附件三：	問題及意見交流	73
附件四：	訪日問題譯文	80
附件五：	參訪留影	84
附件六：	請求給付必要文件	87
附件七：	保障金支付狀況的演變	90
附件八：	後遺障害表	91
附件九：	參訪簡報資料(一)自賠責保險	95
	參訪簡報資料(二) 損害保險費率算定會概要	109
	參訪簡報資料(三) 自賠制度の概要	125

壹、前言

一、考察背景及目的

世界各國經濟發展之演進，就「行」的交通工具上不斷在進步，隨之而來亦產生使用交通工具所衍生之意外事故，除自己本身之傷害或自己汽車之損毀外，更難處理是事故所造成之第三人傷亡。對此先進國家紛設置保護措施以保障車禍受害人，我國亦於 1996 年立法通過「強制汽車責任保險法(下稱本法)」，並於 1998 年 1 月 1 日實施，迄今已逾 11 年，據保發中心統計資料，截至 2009 年 6 月底止，投保強制汽車責任保險(下稱本保險)之汽機車車輛數已超過 1,730 萬輛，其中包括汽車 725 萬輛及機車 1,005 萬輛；保險公司對受害人理賠人次累計已超過 171 萬人次，累積理賠金額約新臺幣 1,327 億元；另已向汽車交通事故特別補償基金申請之補償件數為 16,965 件，累積補償金額約新臺幣 54 億元，顯示本保險對車禍受害人及其家屬頗具幫助，且已成為我國社會安全制度之重要一環。

本保險自實施以來，在執行上仍面臨實務與法令規定之差距問題，雖在 2005 年 2 月 5 日依實務蒐集問題修法完成，但基於我國強制汽車責任保險制度之施行僅 10 餘年，且立法時亦多師法日本汽車損害賠償保障制度，而日本自 1955 年頒佈「自動車損害賠償保障法」施行至今，已累積近 50 餘年之豐富經驗，他山之石、可以攻錯，故為探討強制汽車責任保險法令及實務運作與特別補償制度之相關問題，遂有參訪日本汽車損害賠償責任保險之主管機關、相關機構及保險業等之計畫。

本次除考察日本強制汽車責任保險制度外，亦參訪日本國土交通省自動車交通局保障課、日本損害保險費率算定會、日本損害保險協會、日本損害保險總合研究所及三井住友海上火災

保險株式會社等，研討強制汽車責任保險及特別補償制度之法令與實務運作，並作問題討論及意見交換，藉以提供我國實施此一制度未來有關法令修正或實務作業改進之參考。

二、考察團成員

本次考察團成員計有財團法人保險事業發展中心代表-曾武仁總經理、研究處廖淑惠處長、精算處林秋瑞副處長、中華民國產物保險商業同業公會代表-陳伯耀代主任委員及財團法人汽車交通事故特別補償基金代表-賴坤鴻副總經理、業務處邱瑞利副經理等 6 人。

三、參訪單位

所參訪日本政府及民間機關計有：

- (一) 國土交通省自動車交通局保障課：日本「政府保障事業」之主管機關。
- (二) 損害保險費率算定會：日本產險費率算定機構，專責日本汽車損害賠償責任保險之基準費率算定及損害調查等。
- (三) 損害保險協會：專責日本汽車損害賠償責任保險共通性業務及依「汽車損害賠償保障法」第 28 條之 3 規定辦理汽車損害賠償保障保險制度之推廣及謀求加強對受害人保障之對策。
- (四) 損害保險事業總合研究所(財)：主要業務為教育訓練，培訓日本保險人才。
- (五) 三井住友海上火災保險株式會社。

四、參訪行程

本次參訪行程之安排除事先擬定參訪計劃（如附件一）外，特別感謝明台產物保險股份有限公司與日本三井住友海上火災保險株式會社之協助，才得以順利完成與日本強制汽車責任保

險主管機關（國土交通省）面對面溝通；會後另當面邀請其推薦一位參與明（2010）年將舉辦「國際保險研討會」之講授者，會中亦一併介紹我國現行之強制汽車責任保險制度與實施現況，讓日方對我國強制汽車責任保險制度，留下極深刻印象。

本次考察團成員雖來自不同單位代表，但各有任務分工。財團法人汽車交通事故特補償基金代表-賴坤鴻副總經理及業務處邱瑞利副經理，就我國特別補償基金制度之法令規定及實務作業，與日本政府保障事業相關單位進行意見交流；財團法人保險事業發展中心代表-曾武仁總經理及林秋瑞副處長負責考察日本強制汽車責任保險精算執行實務，探究日本損害保險費率算定會如何計算強制汽車責任保險之保險費與保險費率結構；曾留學日本之廖淑惠處長，則基於過去專研日本強制汽車責任保險制度多年經驗，負責進行全程日文翻譯與日方溝通；熟悉車險業務之中華民國產物保險商業同業公會代表-汽車保險委員會陳伯耀代主任委員，則以代表經營強制汽車責任保險業者身分，考察強制汽車責任保險實務作業。

本次參訪行程及訪談人員詳附件二。

關鍵詞：汽賠法(即日本”自動車損害賠償保障法”，如同我國之強制汽車責任保險法)、汽賠責保險(日本”自動車損害賠償賠償責任保險”，如同我國之強制汽車責任保險)

貳、日本汽車損害賠償保障制度之概述

日本之汽賠責保險，係依 1955 年 7 月 29 日公布之法律第 29 號「自動車損害賠償保障法(下稱汽賠法)」所創設，並於 1956 年 2 月 1 日實施。

汽賠法第 1 條規定，汽賠法之制定目的是「以確立保障因汽車之運行而致人之生命或身體被侵害時之損害賠償制度，藉以保護被害人，並促進汽車交通之健全發展為目的」。總之，汽賠法除將提供汽車行駛之使用人責任強化為準無過失責任(即嚴格責任)外，強制規定將汽車供行駛之用者有加入汽賠責保險之義務，於萬一發生事故致他人傷害時能確保其賠償能力，除確立對汽車交通事故受害人之救濟制度以外，同時亦間接的期望對「汽車事故之肇事者」加予批判，藉以達到「汽車交通之健全發達目標」之功效。故汽賠法之主要目的是對汽車交通事故受害人之經濟上救濟，期望有助於汽車交通之健全發達只是其反射功效而已。

日本對於汽車交通事故受害人損害賠償之整體保障制度可分為汽車損害賠償責任保險、汽車損害賠償責任共濟及政府保障事業等三大體系，由國土交通省及金融廳為共同負責規劃與監督；而我國強制汽車責任保險法之主管機關則為金融監督管理委員會，另交通部則為協同主管機關負責交通監理方面之監督。

一、汽車損害賠償責任保險（我國稱為強制汽車責任保險）：

日本汽車損害賠償責任保險(下稱汽賠責保險)為嚴格責任制(Strict Liability)，並由加害者負舉證責任，而我國則為限額無過失責任制。汽賠責保險具有國家政策性保險色彩，茲概述如下：

(一)舉證責任之轉換

汽賠法第 3 條規定：為自己之利益將汽車供作行駛

之用者，因其行駛致傷害他人之生命或身體時，對因此所生之損害負賠償之責。但經證明汽車交通事故之發生係因下列三種情形之一所致者，加害人可免除損害賠償之責任：

1. 證明自己及駕駛人對於汽車之行駛並無疏失；
2. 受害人或駕駛人以外之第三人有故意或過失行為所致事故；
3. 因汽車構造上之缺陷或機能障礙所致事故。

(二) 強制性

汽賠法以保障汽車交通事故之受害人為目的，故為確保加害人之賠償資力，乃導入汽賠責保險制度，強調凡提供行駛使用之汽車（但經日本國家或政令規定之其他供陸上行駛之汽車及提供道路以外行駛之汽車除外）所有人均應強制性投保此一保險，否則將無法達成立法目的。故除於法律上強制規定保險契約之訂立（汽賠法第 5 條）及設立罰則規定（汽賠法第 87 條）外，為期進一步發揮汽賠責保險制度之實際效果，更設置下列制度，以求周延。

1. 契約之強制訂立與承保義務

根據汽賠法第 5 條「汽車未依本法規定訂立汽賠責保險契約者，不得提供行駛使用」之規定，所有汽車（但汽賠法第 10 條規定之適用除外汽車不在此限）均有訂立汽賠責保險契約之義務，保險公司除有政令規定之事項外，不得任意拒絕契約之承保（汽賠法第 24 條）。因即使課汽車保有人有訂立保險契約之義務，若保險公司拒絕承保，亦無法達成所謂全部汽車均應

訂立汽賠責保險之汽賠法之立法目的，故惟有課以保險公司承保契約之義務，方能竟其功。

2. 與汽車檢驗制度相配合之保險期間

為落實汽賠責保險之強制投保，汽車登記、汽車檢驗制度與汽賠責保險之保險期間連結在一起(表 2-1)。汽車登錄或實施車檢或受道路運送法上之行政處分時，均應向行政機關提示保險證明，若無法提示保險證明，或保險證明所記載之保險期間未涵蓋汽車檢查證或臨時行車執照之有效期間者，行政機關得拒絕為汽車登錄或進行檢驗。此係為加強保險期間及車檢期間之關連性，以對實施車檢對象之汽車進行汽賠責保險契約訂立之確認，來落實強制投保之執行。另對於無車檢制度之車輛，課以必須張貼保險標章之義務。除報廢或重複投保等情形外，汽賠責保險契約不得解約。

表 2-1 汽賠責保險之保險契約期間

車檢對象汽車 (車檢期間)	車檢對象外 之汽車(保險 期間)	保險契約期間	
		申請日起算至保險期滿終了	
		基本期間	配合檢驗制度之例外
3 年		3 年 1 個月以內	
2 年		2 年 1 個月以內	2 年 3 個月以內(註)
1 年		1 年 1 個月以內	1 年 3 個月以內(註)
	6 0 個月	5 年 1 個月以內	
	4 8 個月	4 年 1 個月以內	
	3 6 個月	3 年 1 個月以內	
	2 4 個月	2 年 1 個月以內	
	1 2 個月	1 年 1 個月以內	
小型特種汽車		保險期間 + 1 個月以內	
營業用汽車		1 2 個月以內	

註：需驗車之車種，原則上以行車執照有效期間終了前 1 個月開始進行車檢（道路運送車輛法施行規則第 44 條），另保險契約投保程序亦可能於車檢前發生，新車原則上在 2 個月以內亦被認可。

3. 保險證及保險標章制度

汽車若無訂立汽賠責保險契約，不得提供行駛之用(汽賠法第 8 條)。為證明此保險契約已訂立，乃有汽賠責保險證之發行。汽車之行駛，除需備有汽車檢查證(相當於我國之行車執照)及汽車駕駛執照等證外，更加上保險證明之攜帶義務，以利主管機關對無保險汽車之取締。日本汽賠法第 88 條及第 90 條規定，駕駛人需攜帶保險證，違反者將處以罰鍰，又同法第 88 條及第 89 條規定應黏貼標章，違反者處以罰鍰 20 萬日幣。保險公司於受理投保收取保險費時，即應將保險標章(圖 2-1)及保險證一併交付予要保人，該等汽車如未張貼保險標章，則不能行駛於道路上。此制度可對汽賠責保險之投保狀態一目了然，對汽賠責保險之全面強制投保，發揮重大功能。

圖 1-1 汽賠責保險之保險標章



4. 保險費率之結構

在一般保險，其保險費率通常含有適當之利潤，任意保險亦有加計一定比率之預期利潤。惟汽賠責保險係以保護受害人為目的具有強烈社會保障性之強制保險，故在汽賠法上明定保險費率之審核基準，對

於保險費率之釐訂採取合理性(適足)、適當性(不過高、適切)及不能有差別性(相同危險費率應相同)之成本原則，不許營利目的之介入。又汽賠責保險之保險費，應儘可能於有效率之經營下，在收入與支出平衡之範圍內，以求再降低保險費，此稱為無虧損、無盈餘(no loss, no profit)原則，實為汽賠責保險之一大特色。汽賠責保險之保險費係依適用地區、用途、車種、保險期間等分類來釐訂。

汽賠責保險無論在保險期間內發生多少次事故，其保險契約都不會失效，每次都以汽賠法所訂之保險金額為保險金最高給付限額(汽賠法第 13 條)，此即所謂「保險金額自動復原制」。然而汽賠責保險卻對肇事頻率特高者與無肇事紀錄者採用同一費率，如此有違保險費公平負擔之原則，因此有提倡汽賠責保險亦應引進獎懲制度者(1969 年汽賠責保險審議會答詢)。汽賠責保險乃以此為契機，在不影響保護受害人之大原則下，為了謀求保險費之公平負擔與防止事故多發生起見，於 1969 年 5 月 4 日修汽賠法，創設了「死亡事故追加保險費徵收制度」之措施(汽賠法第 19 條之 2)。

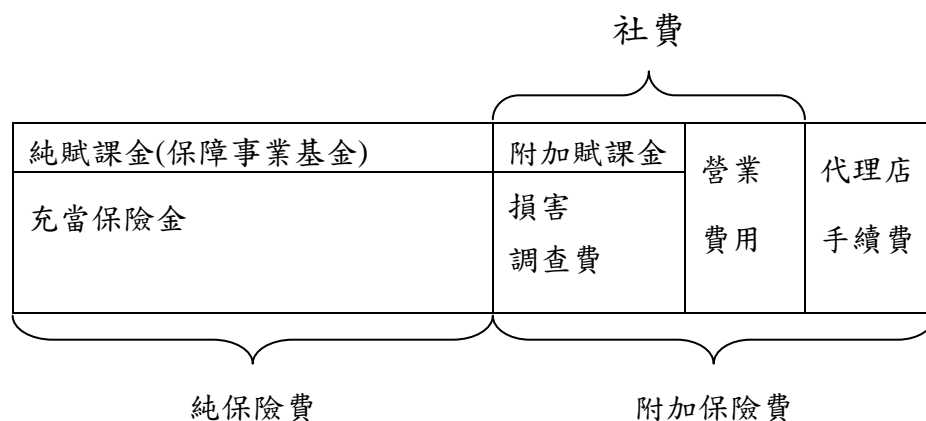
此制度規定，因汽車之行駛致持有人及駕駛人以外之人死亡時，對該汽車之汽賠責保險要保人徵收自死亡事故日以後之保險未滿期間之保險費。只限定為死亡事故之理由是如果連傷害事故都包括在內時，因事務處理及所需之經費相當龐大繁雜，尤其是對小額賠款事故將失去保險意義之故。

另一方面，汽賠責保險亦有引進和任意保險同樣獎懲制度之檢討，惟因汽賠責保險契約係以從車主義之強制保險為理由，獲得難以採用獎懲制度之結論(1984 年 12 月 19 日汽賠責保險審議會答詢)。主要理由如下：

- (1) 汽賠責保險契約係以車輛為單位強制投保(汽賠法第 12 條)，被保險人為車輛之持有人或駕駛人均屬之，因此就有如何把要保人以「從車主義負擔之保險費」與持有人等(未必與要保人一致)「從駕駛人主義之出險紀錄」之關係連接，實有問題。
- (2) 因汽賠責保險只承保對人賠償，大部分保險契約將成為優待費率之適用對象(對人賠償事故車僅占投保車之 2% 不到)，優待費率反被一般費率化。如此，對於初次投保者形成變相漲價之結果，並非是對要保人有利之制度。
- (3) 管理全國投保汽賠責保險車輛及全國汽車持有人資訊業務處理體制與成本問題有待解決。

依據日本費率算定法第 2 條規定，標準費率包括純保險費及附加保險費二部分(表圖 2-2)：

圖 2-2 汽賠責保險費率結構



註：充當保險金中自 2004 年 4 月 1 日至 2008 年 3 月 31 日含有政府再保險制度廢止後之累積運用收益撥付以降低保險費(該收益部分業於 2008 年 3 月撥畢)。

(1) 純保險費包含以下項目：

①純賦課金：為救濟肇事逃逸事故或無保險(無共濟)車事故之受害人，係政府經營保障事業之財源，所有投保車輛均有繳納義務，依汽賠法第 78 條規定：「訂定汽車損害賠償保障事業賦課金等金額之政令」。賦課金分為純賦課金與附加賦課金，純賦課金是充作給付肇事逃逸事故或無保險(無共濟)車事故之受害人之保障部分，而附加賦課金即是分配給受委託處理保障事業業務之保險公司費用部分。因汽賠責保險之純保險費及附加保險費已分別包含純賦課金及附加賦課金，故要保人無需另外繳納賦課金，而由收取保險費之保險公司向政府繳納賦課金。

$$\text{純賦課金} = \text{純保險費} \times \frac{25}{10,000}$$

②充當保險金：係供保險公司理賠時給付保險金用，2004 年 4 月汽賠法修正政府再保險(過去政府再保險為 60%) 制度廢止，並將該獨立會計累積運用收益之部分作為充當保險費撥付以降低被保險人支付之保險費，自 2004 年 4 月 1 日起至 2008 年 3 月 31 日為止。該部分多年來已累積達 2 兆日幣之運用收益，

其中 11/20 返還各保險公司作為調降汽賠責保險純保費之用（稱為充當保險費撥付），但基於過去政府再保險部分不包括無車檢之機車，故本部分返還之充當保險費撥付不包括無車檢之機車；餘 9/20 則作為改善交通事故遺族孤兒及交通安全等之基金。

日本汽賠責保險純保費計算原則如下：

- a. 事故發生率 = 事故發生件數 ÷ 契約件數
- b. 每一事故平均損害金額 = 合計損害金額 ÷ 事故發生件數
- c. 純保險費 = 事故發生率 × 每一事故平均損害金額

(2) 附加保險費包含如下項目：

- ① 附加賦課金：本部分係供政府保障事業 (Government Compensation Plan) 對肇事逃逸及無保險車等之交通事故受害人辦理補償金給付時，分配給受委託處理保障事業業務的保險公司之業務費用部分。

$$\text{附加賦課金} = (E - A) \times \frac{K}{K + 4} \times \frac{6}{1,000}$$

E：附加保險費

A：代理店手續費

K：對應保險期間 1 年的比例

- ② 損害調查費(含附加賦課金)：本部分係供保險公司理賠案件之損害調查事務費用支出，為純

保險費之一定比例。日本汽賠責保險之保險理賠均由損害保險費率算定會統一做損害調查工作。

$$\text{損害調查費} = \text{社費} \times 18\%$$

③營業費用：契約事務及契約管理等營業費用，為保險費之一定比例。

$$\text{營業費用} = \text{社費} \times 82\%$$

④代理店手續費：保險中介人之手續費用，每件 1,600 日幣，本部分為固定費用。

(3)2008 年 4 月 1 日起汽賠責保險之保險費依「地區別」、「車種別」、「保險契約期間別」等訂定。

表 2-2 2008 年汽賠責保險費率表 單位：日幣

保險期間 車種		12 個月	24 個月	36 個月	48 個月	60 個月
		自用小客車	13,850	22,470	30,910	
自用小型貨車		12,250	19,290			
小型二輪汽車		9,280	13,400	17,450		
輕型汽車	需車檢	12,090	18,980	25,730		
	無需車檢	8,620	12,080	15,470		
原動機附自轉車		8,620	12,080	15,470	18,790	22,050
特種用途汽車 (例：露營汽車)		35,260	64,850			

註 1：上述保險費係除沖繩縣與離島以外的地區均適用(2008 年 4 月 1 日以後訂立之契約適用)。

註 2：汽賠法第 19 條之 2 規定(追加保險費)，因汽車之運行致持有人及駕駛人以外之人死亡者，該保險之要保人，就該汽賠責保險契約自受害人死亡事故之日起至保險期間滿期之未經過保險期間，負有追加支付(依政令所定數額)保險費之義務。

5. 契約解除之限制

汽賠責保險在法律上係屬強制性投保之規定，惟如任其契約訂立後，依契約雙方當事人之合意將契約解

除，恐有違反強制保險之真諦。

因此，儘管強制投保汽賠責保險，倘若一方面可以任意解除汽賠責保險契約，就不能確保其強制保險之實效性。故汽賠法把契約當事人之要保人及保險公司雙方對契約解除權之行使限制到最低限度之範圍，同時禁止經雙方同意之解除或訂立附有解除條件之契約(汽賠法第 20 條之 2)。汽賠法規定要保人或保險公司得主張解除契約之情形如下：

- (1) 要保人及保險公司之任何一方皆得解除保險契約之情形：
 - ① 汽車變成不適用汽賠法規定之汽車時；
 - ② 該汽車另外訂有保險期間到期日與該汽賠責保險(共濟)契約相同或較遲之汽賠責保險(共濟)契約時(即重複投保之情形)。
- (2) 要保人依國土交通省政令所規定得以解除契約之情形：
 - ① 因汽車之毀損滅失、解體或停止供行駛之用，經申請撤銷登記者；
 - ② 輕型汽車或二輪小型汽車，因報廢經向自動車交通局或汽車檢查協會繳銷牌照者；
 - ③ 小型特種汽車或機器腳踏車，因報廢停止使用向市區鄉鎮公所繳銷標識號碼牌者；
 - ④ 經獲得臨時行駛許可之汽車，把臨時行駛許可號碼牌向該行政官廳繳回者；
 - ⑤ 經獲得送交汽車行駛許可之汽車，把送交汽車行駛許可號碼牌繳回自動車交通局者；

⑥暫借臨時駕駛號碼牌之無車檢輕型汽車，把臨時駕駛號碼牌交還自動車交通局者；

⑦經獲得關稅法第 67 條之輸出許可者。

上述規定得解除契約之要件，需有撤銷登記、繳銷牌照等明確之行政處理。

(3) 保險公司得以解除契約之情形

要保人違反告知義務者，即要保人以惡意或因重大過失，就應告知事項之汽車號碼及使用類別不告知事實或告知不實之情形。對於要保人本身並無過失，而係因汽車持有人或駕駛人之惡意或重大過失所致之違反告知義務者亦同。但，

①保險公司於訂立保險契約當時已知其事實或因過失而不知者；

②自要保人或被保險人以書面提出申請保險證明書批改，經保險公司同意辦理以後者；

③自保險公司知其事實超過 30 日以後者；

保險公司不得解除(保險條款第 5 條)。

(三)保險公司之免責事由

汽賠責保險係基於保護汽車交通事故受害人之目的所創設之保險，應儘量限制保險公司之免責事由，以求汽車交通事故受害人均能自汽賠責保險取得經濟上之基本救濟。故僅承認保險公司於要保人或被保險人惡意所致之損害(汽賠法第 14 條)與重複保險之情形(汽賠法第 82 條之 2)得以不負保險理賠責任，以達汽車交通事故受害人保障目的。

1. 因惡意所致之損害

依汽賠法第 14 條規定，因要保人或被保險人之惡意所致之損害，保險公司得免除保險金給付責任。為周全保護汽車交通事故受害人，汽賠法規定僅在保障範圍外之惡意情形為限，始得為免責事由，至於因重大過失所致損害及其他情事者，保險公司仍要負擔保險金給付責任。

雖因加害人之惡意所致損害，保險公司得以免負保險金給付責任，但對汽車交通事故受害人而言，汽賠責保險非為免責，易言之，即使於加害人惡意之情形，受害人仍得依汽賠法第 16 條第 4 項規定，直接向保險公司請求損害賠償金額之給付；而保險公司就其已支付之金額，得向政府保障事業請求補償。

2. 重複保險之情形

重複保險情形之免責(汽賠法第 82 條之 2)，係為避免因重複保險之訂立而重複取得保險金，形成受害人間之不公平，故規定一輛汽車凡訂立二個以上之汽賠責保險或汽賠責共濟契約者，除最早訂立之契約外，保險公司或農業共濟組合，對其各自重複期間中所發生之損害，不負損害填補責任。

當同時訂立二個以上契約時，保險公司對該等契約應以無重複契約時該支付之金額除以契約數之金額支付之，超出此額度之金額者，不負保險金給付責任。

(四) 保險金額

1. 汽賠責保險之「保險金額」，按政令規定，異於一般保險所稱之保險金額，因其僅對每一事故之每一受害人

設定填補限額，故無論保險期間中發生幾次保險事故，仍應對每一受害人給付規定之限額。易言之，汽賠責保險並未對一次事故之保險金額設定限額，具有所謂保險金額自動恢復特色，但死亡事故則有保險費追加制度之規定。

表 2-3 汽賠責保險之保險金額

給付項目	損害範圍	保險金限額
死亡	喪葬費、喪失利益、慰藉金(本人・遺族)	3,000 萬日幣
傷害(含死亡前之傷害醫療)	治療相關費用、文書費、休業損失、慰藉金	120 萬日幣
後遺障害(殘廢)	喪失利益、慰藉金等	1.神經系統・精神重要器官・胸腹部臟器之顯著後遺障害有必要照顧 ・積極看護：4,000 萬日幣 ・一般看護：3,000 萬日幣 2.上述以外的情形(依等級) 3,000 萬日幣~75 萬日幣

註：係指每一事故每人之給付限額，保險期間不限事故受害人每人之限額。

2. 給付金額之計算

茲就傷害醫療、殘廢及死亡舉例說明如下：

(1) 傷害醫療給付之計算

受害人年齡 10 歲

全部治療期間 90 日

住院日數 20 日

門診日數 15 日(實際日數)

保險金額 120 萬日幣

①治療費用 500,000 日幣(住院費用及門診費用)

②門診交通費 30,000 日幣(計程車資)

- ③看護費 112,750 日幣(住院:4,100 日幣 X 20 日)+(門診:2,050 日幣 X 15 日)
- ④各項雜費 22,000 日幣(1,100 日幣 X 20 日)
- ⑤文書費 800 日幣(交通事故證明書、印鑑證明書)
- ⑥休業損失 399,000 日幣(家庭主婦 5,700 日幣 X 70 日)
- ⑦慰藉金 294,000 日幣
 [90 日 > (20 日 + 15 日) X 2 = 70 日
 → 4,200 日幣 X 70 日]

損害金額合計 1,358,550 日幣(超過保險金額 120 萬日幣)

汽賠責認定金額：120 萬日幣

(2) 殘廢給付之計算

遺存障害等級(參考附件八)第 12 級 7 號(膝關節機能障害)

受害人年齡 50 歲(症狀固定時年齡)

年收入金額 800 萬日幣

勞動能力喪失率 14%

平均餘命係數 11.274% (就勞動可能年數 17 年對應係數)

保險金額 224 萬日幣(參考附件八第 12 級)

①喪失利益 1,263 萬日幣(800 萬日幣 X 14 X 11.274, 計算至萬日幣)

②慰藉金 93 萬日幣

損害金額合計 1,356 萬日幣(超過保險金額 224 萬日幣)

汽賠責認定金額：224 萬日幣

(3) 死亡給付之計算

受害人年齡	50 歲(死亡時)
受害人性別	男
受害人職業	公司職員
受扶養人	有
喪葬費	證明資料
年收入金額	800 萬日幣
生活費扣除	35%
平均餘命係數	11.274(就勞動可能年數 17 年對 應係數)
遺族人數	父親、母親、配偶、子 3 人(計 6 人)
①喪葬費	60 萬日幣 (定額)
②喪失利益	5,863 萬日幣 [800 萬日幣 X (1-0.35) X 11.274, 計算至 萬日幣]
③本人慰藉金	350 萬日幣(法院判例一固定)
④遺族慰藉金	950 萬日幣
損害金額合計	7,223 萬日幣(超過保險金額 3,000 萬日幣)

汽賠責認定金額：3,000 萬日幣

3. 重大過失減額給付

日本民法第 722 條第 2 項規定：「受害人有過失者，就其請求之損害賠償金額法院得斟酌決定之」。如雙方都有過失時，將受害人之損失額全部要加害人負擔則違反公平原則，故在民事訴訟案件都嚴格適用過失相抵原則。

汽賠責保險制度開始實施當時(1955 年)亦按照上述原則辦理，但為配合汽賠法之保護受害人精神及因理賠件數逐年增加，自 1964 年 2 月起採取只在受害人被認定有重大過失時才減額 20% (固定率減額)之方法，如今則從事故之型態各按受害人之重大過失程度，分別採用 20%、30%、50% 之減額賠償辦法，但就傷害部分最高只減賠 20%。

減額方法是依受害人損失額在保險金額以內者自其損失額減額，超過保險金額者自保險金額減額。

表 2-4 受害人重大過失減額比例表

減額給付適用受害人之過失比例	減額比例	
	殘廢及死亡	傷害醫療
未滿 70%	無減額	無減額
70% 以上至 80%	減額 20%	減額 20%
80% 以上至 90%	減額 30%	
90% 以上至 100%	減額 50%	

(五)損害賠償請求權

汽賠責保險為公平、適當的給付保險金，各保險公司櫃檯於受理請求案件後，將申請文件送交「損害保險費率算定會」調查，茲就加害人請求與受害人請求說明如下：

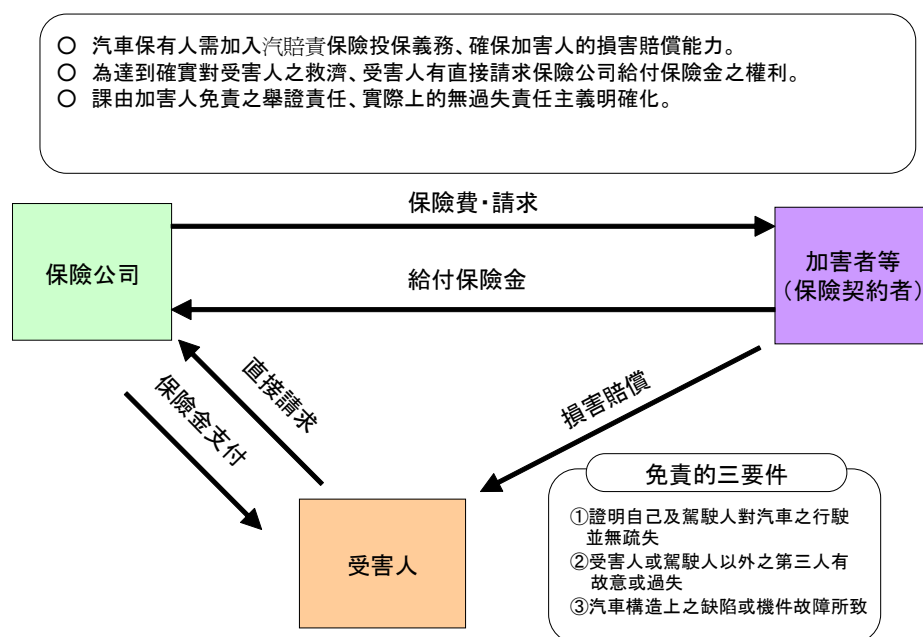
1. 加害人請求(保險金之請求)

根據汽賠法第 15 條規定：「被保險人對受害人之損害賠償金額，以自己已支付者為限，得向保險公司請求保險金之支付」，故被保險人需先向受害人為給付後，始得向保險公司請求保險金支付。若被保險人無法證明其已對受害人為賠償金之支付，即不得向保險公司請求保險金。此係慮及被保險人如將原應支付予受害人之保險金挪為他用，將形成受害人終究無法取得救濟。

2. 受害人直接請求(對保險公司之損害賠償額請求)

依據汽賠法第 16 條規定，除被保險人得為保險金之請求(加害人請求)外，受害人亦得直接向保險公司請求損害賠償。保險契約之當事人為保險公司與要保人、被保險人，汽車交通事故被害人非屬契約之直接當事人，故應無權向保險公司請求保險金給付。但自汽賠責保險以救濟汽車交通事故受害人為目的觀之，實應將受害人視為直接當事人，賦予其直接向保險公司請求之權利，以利受害人能及早取得經濟上之救濟。此稱為「受害人直接請求權」，係依據汽賠法第 16 條規定所特別創設之請求權。汽賠責保險中之直接請求權，係為汽賠法所明文保障之權利，汽車保有人之損害賠償責任一旦發生，受害人即可依法向保險公司請求損害賠償。即使因要保人或被保險人之惡意所致者，受害人之損害賠償請求權仍受保障，故保險公司不得拒絕受害人之損害賠償請求，仍應對受害人給付損害賠償額，惟就其支付之金額，得向政府請求補償。

圖 2-3 汽賠責保險之請求給付流程



3. 暫付款之請求

汽賠法第 17 條第 1 項規定，責任保險之被保險汽車持有人，因該汽車之行駛致傷害他人生命或身體時，受害人得依政令規定，向保險公司請求第 16 條第 1 項所規定之損害賠償額以暫付賠款方式支付政令所認可之金額。

暫付賠款制度是針對傷害及死亡事故，因調查汽車駕駛人有無損害賠償責任可能需要較長時間之情形、或在繼續治療中尚難預測何時可以治癒之情形等，在賠償責任及賠償金額尚未確定之狀況下，為顧及汽車交通事故受害人急需支付治療費或喪葬費等之需求而設，如有請求時，保險公司應立即辦理暫付賠款(汽賠法第 17 條第 2 項)，而且與汽賠法第 16 條

之賠償請求相同，在同法第 18 條亦規定禁止查封該項暫付款。

現行暫付賠款之金額規定如下：

- (1)死亡者 200 萬日幣
- (2)身體受傷如下列者 40 萬日幣
 - ① 脊柱骨折並有脊髓損傷症狀者
 - ② 上臂或前臂骨折並有合併症者
 - ③ 大腿或小腿骨折
 - ④ 內臟破裂併發腹膜炎者
 - ⑤ 需要住院 14 日以上之傷害並需 30 日以上之醫師治療者

(3)身體受有下列傷害者(上述(2)之①至⑤項除外)

20 萬日幣

- ① 脊柱骨折
- ② 上臂或前臂骨折
- ③ 內臟破裂
- ④ 需要住院 14 日以上之傷害
- ⑤ 需要住院之傷害，並需 30 日以上之醫師治療者

(4)需要 11 日以上醫師治療之傷害(上述(2)之①至⑤項及(3)之①至⑤項除外) 5 萬日幣

依受害人受傷程度所支付之上述一定金額之暫付賠款，係損害賠償金額之預先支付性質，故日後經正式請求決定損失額時，則抵銷暫付賠款後支付其餘額，若損失額低於暫付賠款時，保險公司則向受害人請求返還其差額(汽賠法第 17 條第 3 項)。又如支付暫付賠款以後，確定加害人(被保險人)免負損害賠償責

任時，保險公司得就暫付賠款金額向政府保障事業請求支付(汽賠法第 17 條第 4 項及第 72 條第 2 項)，政府保障事業再向受害人請求返還(汽賠法第 76 條第 3 項)。

4. 保險金預付制度

汽賠法雖無保險金預付制度之規定，但日本保險公司自 1966 年 4 月開始，為減輕保險金請求權人之經濟負擔，乃主動實施所謂保險金預付制度。此鑒於發生汽車交通事故所致之傷害需要長期治療，必須支付一時之治療費時，如需等到治癒並確定損失額才能給付保險金(損害賠償額)，則未免太過嚴苛，故若為治療中所需時，則可以請求理賠一部分保險金，以舒解受害人經濟上之困難。

此制度之預付保險金，無論加害人或受害人均得請求之(但以傷害事故為限)，保險公司對於已發生之受害人損失金額(如治療費、休業損失、慰藉金等)每逾 10 萬日幣者，經加害人或受害人請求後無論幾次都得預付賠款(以 10 萬日幣為單位，例如受害人之損失額累計達 62 萬日幣時被請求預付賠款者，第一次則可預付 60 萬日幣，餘額 2 萬日幣則被保留，以後第 2 次再請求預付賠款時，若損失額再加 9 萬日幣累計為 71 萬日幣時，則再支付 10 萬日幣而保留 1 萬日幣，對於第 3 次以後之請求也同樣類推處理，但最高以傷害保險金限額為限)。

(六) 共保制度

依據汽賠法第 28 條之 4 規定，由各保險公司間組成「共保」組織，主要在於危險平均化及收支均衡化。因汽賠責保險

是國家政策性保險，強制車輛保有人必須投保，故採無盈無虧之經營原則。保險公司有承保汽賠責保險之義務，故除政令規定外，無危險選擇餘地。茲概述如下：

1. 過去日本政府承擔 60%之汽賠責保險再保險額度，但已於 2002 年廢除。
2. 過去日本政府參與汽賠責保險再保險業務之投資盈餘結果約計 2 兆日幣，其中 11/20 比例分 6 年返還保險公司，全額用來調降純保費，其餘 9/20 比例則作為汽車交通事故受害者之遺族孤兒等救助補助金，可謂完全回饋予汽賠責保險之被保險人與受害人，充分發揮本制度所肩負之社會責任與無盈無虧精神。
3. 日本汽賠責保險之共保業務係由東亞再保險株式會社負責統籌辦理，而參與共保業務之成員係符合自動車損害賠償保障法第 6 條規定者，目前有簽單保險人 29 家、損害保險契約者保護機構、共濟組合 4 家及專業再保險人 1 家等共計 35 家。
4. 日本汽賠責保險之共保主要條件：
 - (1) 分出比例：各簽單保險人均須將簽單業務 100%分出給予共保 (pool)。故日本汽賠責保險能完全落實無盈無虧之經營原則，且各保險人無損失率不同之慮。
 - (2) 分出基礎：共保費基礎係以純保險費扣除純賦課金後之餘額計算。
 - (3) 回分比例：計算原則分二層面，第一層係依據保費業務計算 (目前以純保費業務之 70%計算)，第二層則依保險人資產規模計算 (目前以總資產規模之 30%計算，但外商保險公司不計入本部分)。

(七)準備金

因汽賠責保險為無盈無虧原則，故日本汽賠法第 28 條之 3 第 1 項規定，保險公司不受保險業法第 116 條規定「保險公司經營汽賠責保險所產生之收支差額及運用收益等，須依法令規定全數提存準備金，除下列兩種情形外其餘均不可動用：(1) 彌補汽賠責保險經營收支不平衡；(2) 法令規定可動用情形。」其準備金之種類概述如下：

1. 義務積立金：純保費收支差額在保險契約前 4 個年度均需提存為義務積立金，本部分即為前期累積義務積立金與累積支付準備金及當期純保費收入、保險金支出與支付準備金之合計金額，本部分不需課稅。
2. 調整準備金：保險契約在第 5 個年度開始，所累積之義務積立金在扣除課稅稅額（稅率約為 36.11%）後應全數轉入調整準備金，本部分即為前期累積之調整準備金、當期轉入之義務積立金與支出調整準備金之合計金額。本部分僅得作為調整保費而不得作為其他用途。
3. 運用收益積立金：保險公司收取保險費後，至支付保險金為止所保有資金之運用收益，基於無盈無虧原則，該筆運用收益需納入此積立金而不得歸為保險公司所有。該運用收益積立金之法定計算方式與用途如下：
 - (1) 運用收益積立金餘額 = (運用收益計算基礎金額 × 平均資金運用收益率 - 當期投資費用) - 當期運用收益支出金額。
 - (2) 日本保險公司之汽賠責保險之資金運用，係併入保險公司整體資金作統籌運用，而非汽賠責保險資金獨立一格。

- (3) 上述第(1)點計算方式中所指運用收益計算基礎金額，係依前 1 年度運用收益積立金餘額加上當年度保費收入平均數做為計算基礎。
- (4) 上述第(1)點計算方式中所指平均資金運用收益率，係指當年度經營汽賠責保險之保險公司全體業界之平均資金運用收益率，故資金運用收益率高於全體業界平均數之保險公司，該收益差額不必撥入此積立金，而資金運用收益率低於全體業界平均數之保險公司，則需補足該赤字差額並撥入此積立金，該作法可反應保險公司之資金運用績效。
- (5) 上述第(1)點計算方式中所指當期投資費用，包括 1 年期以上保單之預定利息、投資費用及稅金等。
- (6) 當期運用收益支出金額：日本汽賠法第 28 條之 3 第 1 項之法令規定可動用準備金之情形如下：下列項目中除第 a 點外，其餘均由日本損害保險協會依法統籌運用，該等計畫與預算需提經由消費者代表與學者專家代表等組成之汽賠責保險收益用途選定委員會審議，並由損害保險協會提報汽賠責保險審議會備查：
 - a 彌補汽賠責保險經營收支不平衡
 - b 汽車交通事故防止對策
 - c 改善救急醫療體制
 - d 加強汽車交通事故被害人救濟制度
 - e 後遺障害認定制度
 - f 促進醫療費用合理化
 - g 其他相關制度

4. 附加率積立金：保險公司之附加費用扣除代理店手續費後之

差額（相當於營業費用）及前一年度營業費用調整數之累積金額，如保險公司之實際營業費用低於保費營業費用者，則有盈餘產生，該盈餘部分扣除法人稅後，需全數提存為附加率積立金，本部分需課法人稅；反之，如保險公司之實際營業費用高於保費營業費用者，則有赤字產生，此情形如需由累積附加率積立金彌補時，需先繳交法人稅後再彌補予保險公司。保險公司營業費用產生赤字情形時，僅得由累積之附加率積立金彌補，而不得由其他準備金抵補。

(八) 會計處理

1. 日本汽賠責保險以無盈無虧為經營原則，各項準備金之計算與用途如上述第（七）點所述。
2. 日本各保險公司每年均需檢送汽賠責保險責任準備金計算表，在會計管理上汽賠責保險與任意車險分開處理，但非屬分離帳戶之會計處理方式。
3. 日本汽賠責保險之資金運用並無特別規定，且與其他任意性保險之資金運用並未分開。

(九) 歷年汽賠責保險相關統計資料

1. 投保車輛數統計

表 2-5 歷年汽賠責保險投保車輛數（每年契約數）^{註1}

單位：萬台

年度	汽 車		動力車輛 ^{註3}
	一般汽車	二輪汽車 ^{註2}	
2002	7,920	312	1,024
2003	7,967	318	1,008
2004	8,053	325	992
2005	8,123	334	975
2006	8,145	340	958

註1：車種區分是依道路運送車輛法。

註 2：排氣量超過 125cc 的二輪車。

註 3：排氣量在 125cc 以下的二輪車、及三輪以上排氣量在 50cc 以下的車輛。

資料來源：日本損害保險費率算定會

2. 保費收入統計

表 2-6 歷年汽賠責保險保費收入 (written basis)

單位：萬台/億日幣

年度	合計 ^{註1}		汽車 ^{註2}		動力車輛 ^{註3}	
	台數	保險費	台數	保險費	台數	保險費
2003	3,873	12,128	3,633	11,848	240	280
2004	3,838	11,995	3,603	11,724	235	271
2005	3,907	11,548	3,652	11,257	255	291
2006	3,867	11,381	3,616	11,094	251	287
2007	3,879	10,501	3,645	10,238	234	262

註 1：道路運送車輛法規定之汽車及動力車輛為汽賠責保險投保對象。但農耕用拖拉機等則非汽賠責保險對象（也不能投保），特定場所內專用車輛等無規定強制投保（如機場內車輛可選擇投保或不投保）。

註 2：包含二輪汽車（排氣量超過 125cc 的二輪車）。

註 3：排氣量在 125cc 以下的二輪車、及三輪以上排氣量 50cc 以下的車輛。

資料來源：日本損害保險費率算定會

3. 賠款金額統計

表 2-7 歷年汽賠責保險賠款金額 (written basis)

單位：萬件/億日幣

年度	合計 ^{註1}		汽車 ^{註2}		動力車輛 ^{註3}	
	件數	賠款	件數	賠款	件數	賠款
2003	121	9,229	119	9,053	2.26	177
2004	119	8,863	117	8,696	2.26	168
2005	119	8,621	116	8,455	2.23	166
2006	114	8,244	111	8,090	2.12	154
2007	116	8,288	114	8,133	2.23	155

註 1：道路運送車輛法規定之汽車及動力車輛為汽賠責保險投保對象。但是、

農耕用拖拉機等則非汽賠責保險對象（也不能投保），特定場所內專用車輛等無規定強制投保（如機場內車輛可選擇投保或不投保）

註 2：包含二輪汽車（排氣量超過 125cc 的二輪車）。

註 3：排氣量在 125cc 以下的二輪車、及三輪以上排氣量 50cc 以下的車輛。

資料來源：日本損害保險費率算定會

4. 收支狀況統計

表 2-8 歷年汽賠責保險及共濟收支狀況（policy year basis）

單位：億日幣

契約年度	純保險費收入	賠款支出	收 支		損 失 率 (%)
			當年度收支	累計收支	
	A	B	(A-B)		(B/A×100)
2002	9,483	8,886	597	597	93.7
2003	9,573	8,702	871	1,468	90.9
2004	9,466	8,304	1,162	2,630	87.7
2005	9,031	8,060	972	3,602	89.2
2006	9,070	7,863	1,208	4,810	86.7

資料來源：日本損害保險費率算定會

二、汽車損害賠償責任共濟

日本汽車損害賠償保障制度除汽賠責保險外，針對幅員廣大且投保率較低之農業地區，另創設具有與汽賠責保險相同機能之非營利汽賠責共濟組織，以較低廉保險費，承保農業共濟組合及農業共濟聯合會所有之車輛。原則上，汽賠責共濟得準用汽賠責保險之相關規定，故在損害賠償基礎上，亦與汽賠責保險相同。

三、政府保障事業

該機關之業務運作類似我國財團法人汽車交通事故特別補償基金，日本政府保障事業全數基金來自賦課金，對無法透過汽賠責保險及汽賠責共濟取得經濟上救濟之汽車交通事故受害人而言，可以向政府之汽車損害賠償保障事業請求補償。從日本政府全面性實施對受害人保護之觀點，對無法依汽賠責保險及汽賠責共濟規定獲得理賠（如無保險車事故、肇事車輛逃逸事故及事故汽車所有人不明情況等）者，仍應給予基本之經濟上保障。所以創設由政府直接經營汽車損害賠償保障事業，以約與汽賠責保險相同之保障給付予汽車交通事故受害人，以達保障汽車交通事故受害人之救濟目的。

四、汽車損害賠償責任保險與任意汽車責任保險之比較

任意汽車責任保險是汽賠責保險之加層保險，於發生超過汽賠責保險賠償金額之損失時，給付其超過部分。故二者同屬於補償汽車交通事故所致人身損害之賠償責任保險。

然而，汽賠責保險是依據汽賠法規定之強制保險，以救濟汽車交通事故受害人為第一目的，在運用上亦近似一種社會保障制度，其保險費率係以非營利目的之無盈、無虧原則釐算的。

反之，任意汽車責任保險係以補償要保人或被保險人因負擔

法律上之損害賠償責任所生之損失為目的之任意保險，保險費率結構中也將利潤加計在內。

兩者在制度、保險條款、理賠方法等保險機能各方面皆有差異。

表 2-9 汽車損害賠償責任保險與任意汽車責任保險之比較

風險分類	汽賠責保險	任意汽車責任保險
法定契約義務	強制投保	任意投保
保險期間	相當於車檢期間，依車種而不同，有車檢之保險期間分別為 1 至 3 年不等，無車檢之車輛保險期間為 5 年。	通常為一年期
投保汽車範圍	客用車輛、貨物車輛、機車、特殊作業用汽車（如水泥車及拌土機等）等，農耕作業用汽車未納入本保險投保汽車範圍。	客用車輛、貨物車輛、機車、特殊作業用汽車（如水泥車及拌土機等）等，並接受汽賠責保險未納入車輛之保險，如農耕作業用汽車。
保險費	本保險費依車種別、保險期間別及地域別而不同，不包括從人因素，各保險公司之承保費率標準相同，換言之，日本汽賠責保險不考慮年齡與性別等從人因素，且未依有無肇事理賠而加減費。	依從人從車因素，各保險公司之承保費率標準不同。至於依有無肇事理賠記錄之加減費作法如下： (1)共分 20 個等級：如過去無任何肇事理賠紀錄則起始等級為第六等級，第一等級為最壞紀錄，而第 20 等級則為最佳紀錄者。 (2)加減保費：每發生肇事理賠乙次則減少三個等級，如一整年未發生任何肇事理賠者則加一等級。
解約權利	不可任意解約，除法令規定事由外。	可依契約約定解約
對第三人傷害賠償	有	有(體傷責任保險)
對物之賠償	無	有(財產責任保險)
第一人保險	無	有(駕駛人及乘客)
請求權人	1. 被保險人(汽車持有人/汽車駕駛人) (汽賠法第 11	1. 被保險人(記名被保險人及其配偶或同戶居住

	條、汽賠法第 15 條) 2. 受害人(損害賠償請求權人)(汽賠法第 16 條)	之親屬或其代理人) 2. 受害人(損害賠償請求權人)
理賠範圍	因汽車之「行駛」所致之他人身體傷害依法應負損害賠償責任所生之損失(汽賠法第 3 條)。	1. 因汽車之「所有、使用、管理」所引起之人身傷害事故，依法應負損害賠償責任所生之損失扣減汽賠責保險理賠之餘額。 2. 財物損害。
不保事項	1. 要保人、被保險人之故意。 2. 複保險契約(汽賠法第 14 條、汽賠法第 82 條之 2)。	1. 要保人、被保險人及其代理人之故意。 2. 戰爭、變亂、暴動、天災、原子能所致之損失 3. 特約之不保事項。
保險金之請求 (被保險人請求)	被保險人支付損害賠償金時(汽賠法第 15 條)	經和解、調停、判決等確定損害賠償金額時
保險金額	1. 死亡給付：依據受害人之年齡、遺族情形、性別及所得收入等計給保險金額，以 3000 萬日幣為上限。包括(1)喪葬費、(2)喪失利益、(3)慰藉金(包括本人及遺族)。 2. 殘廢給付：依據受害人之年齡、遺族情形、性別及所得收入等計給保險金額，共分 14 等級，以 4000 萬日幣為上限。包括(1)喪失利益、(2)慰藉金等。 3. 傷害醫療給付：以 120 萬日幣為上限。包括(1)治療相關費用、(2)休業損失、(3)慰藉金。	給付項目與汽賠責保險同，係賠償汽賠責保險給付金額以上之賠償金額，保險金額依據保險契約約定，法令並無上限之規定。
損害賠償金之聲請(受害人請求)	發生汽車持有人之損害賠償責任時(汽賠法第 16 條)	發生被保險人依法應負之損害賠償責任，且保險公司對被保險人應負理賠責任而符合下列情事之一者： <ol style="list-style-type: none"> 1. 當事人間已經確定損害賠償金額者 2. 損害賠償金額超過保險金額者 3. 被保險人死亡或破產或

		生死不明時。
暫付賠款之請求	受害人死亡或重傷者，在事故責任未確定以前亦可請求當前之紓困費用。(汽賠法第 17 條)	無暫付賠款制度
預付賠款之請求	對傷害事故之加害人有損害賠償責任時以 10 萬日幣為單位預付賠款	依保險單條款應負理賠責任時以 10 萬日幣為單位預付搜救費用、治療費用及不能工作損失。
過失相抵(減賠)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 受害人方面有重大過失者，傷害減賠 20%，死亡、殘廢減賠 20%、30% 或最高 50%。 2. 事故與死亡或殘廢之間因果關係認定困難者減 50%。 3. 親屬間事故之慰藉金減 50%。 	受害人有過失責任時依雙方之善意協議或參考判例及各地方法院之過失比例認定基準相抵減賠
請求權時效	<ol style="list-style-type: none"> 1. 加害人請求—自加害人支付損害賠償金給受害人起經過 2 年不行使而失效。 2. 受害人請求—通常自發生事故之日起 2 年以內。 <p>註：上述時效規定，自 2010 年 4 月 1 日起修改為 3 年。</p>	損害賠償請求權之時效消滅者(通常自發生事故之日起 3 年)受害人不得請求。
訴訟相關費用	不支付訴訟費用，但經判決、和解或調停所認定之受害人方面之辯護費用，在保險金額範圍內支付。	<p>經保險公司同意者為限，依保單規定不同，有限於在保險金額範圍內給付，亦有可於保險金額範圍外另行給付。</p> <p>損害賠償額(扣減汽賠責保險理賠金額之餘額)超過保險金額者，給付：每一人訴訟費 X (保險金額/損害賠償金額)。</p>

參、日本政府保障事業之概述

各國政府對於汽車交通事故所致受害人之傷亡，均規定投保強制汽車責任保險予以保障，但恐尚有保障疏漏之處，例如汽車未依規定投保而發生交通事故致他人傷亡，加害人無經濟能力賠償受害人；或發生交通事故致他人傷亡後，未協助處理而肇事逃逸，此等受害人恐無法獲得應有之賠償，故政府立法設置補償機構予以補償。大部分國家以民間團體組織方式設置補償機構辦理相關業務，而日本則係由政府機關成立專責單位「保障事業室」負責辦理。

一、保障事業內容

(一)補償事由

汽賠責保險因①肇事逃逸加害者不明；②加害者未投保汽賠責保險〔失竊車所發生之事故，雖能知道加害者，但承保該車之汽賠責保險並不為該加害者(竊車者)發生效力，故失竊車之事故等於「無保險車之事故」之情形並不少〕；③加害者之「惡意」等所致之人身事故等，依規定不予理賠，故政府從保護受害人之觀點，直接經營「汽車損害賠償保障事業」，以約與汽賠責保險相同之理賠金額給付損害補償金，以達到對受害人周全之救濟。

(二)不補償事由

保障事業雖對上述情形補償汽車交通事故受害人，但若有下列事項則不予補償：

1. 財物損害(車輛損害等)。
2. 請求權時效消滅。
3. 依汽賠責保險規定應向保險公司請求者。
4. 加害之駕駛人與受害人達成和解並支付賠償金者。

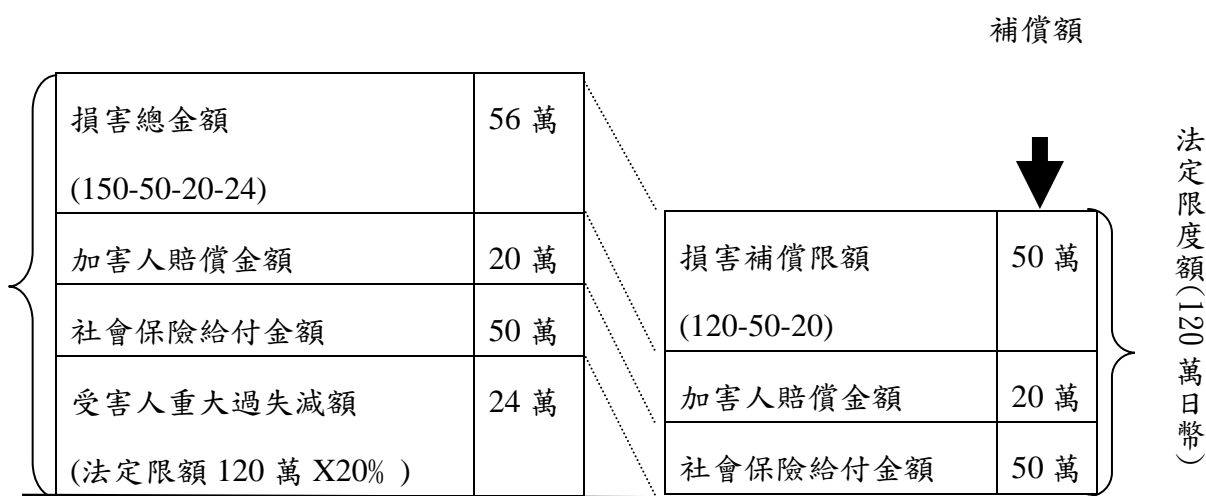
5. 駕駛車輛撞擊電線桿之自撞傷亡事故。
6. 停等紅綠燈靜止中，遭對方來車撞擊致來車駕駛人傷亡之受害人完全過失者。
7. 汽車交通事故，受害人負重大過失責任，經依規定計算減額後之應給付金額，低於受害人自健康保險、勞災保險等社會保險之合計金額者。
8. 健康保險、勞災保險等社會保險之給付金額，加上損害賠償義務人之賠償金額合計超過汽賠責保險之法定限額者。
9. 後遺障害之殘廢非汽賠法令所定之障害等級者。
10. 非汽賠責保險規定須投保之汽車所致之事故者(如農耕作業用小型特殊車輛—小型耕運機等、輕型車輛等)。
11. 無須依汽賠責保險規定投保之汽車所致之事故者(自衛隊用汽車；美國軍用汽車；聯合國軍用汽車；道路以外之汽車—競技場、工場(廠)；特定場地專門汽車)。

(三)重大過失減額規定

汽賠責保險實施時，即規定汽車交通事故之發生，當受害人有重大過失責任時，應依減額規定辦理。但政府保障事業初期施行並未同時適用，係自 2007 年 4 月 1 日以後發生之交通事故才有此減額之規定，故受害人請求補償時，除應扣除其獲自健康保險、勞動災害保險等社會保險及加害人之賠償金額(汽賠法第 73 條)外，尚應依其所負過失責任比例計算減額補償。

例：受害人之身體傷害	損害總金額為 150 萬日幣
受害人對於事故應負過失責任	80%
受害人負重大過失減額比例	減額 20%
社會保險給付金額	50 萬日幣
加害人之賠償金額	20 萬日幣

圖 3-1 受害人重大過失之減額計算



減額計算係依受害人之損害總金額乘以應負過失責任比例為減額金額，政府保障事業計算補償金額時，則以受害人之損害總金額扣除減額金額後，與社會保險給付金額及加害人賠償金額合計在汽賠法規定之法定限額內予以補償。

二、補償業務

汽車交通事故受害人因上述補償事由之一，可向政府保障事業請求補償。其作業流程如下：

圖 3-2 補償作業流程

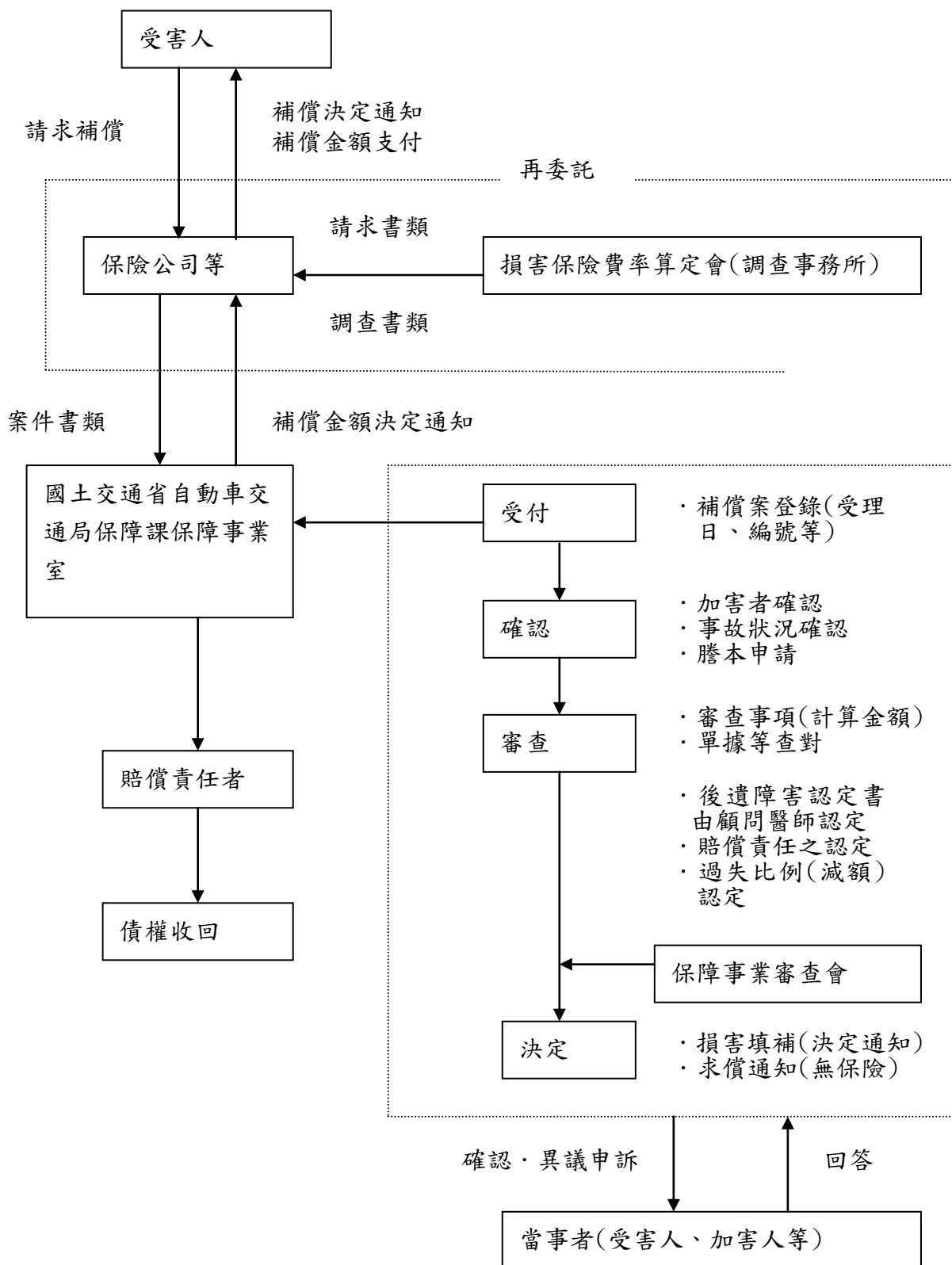
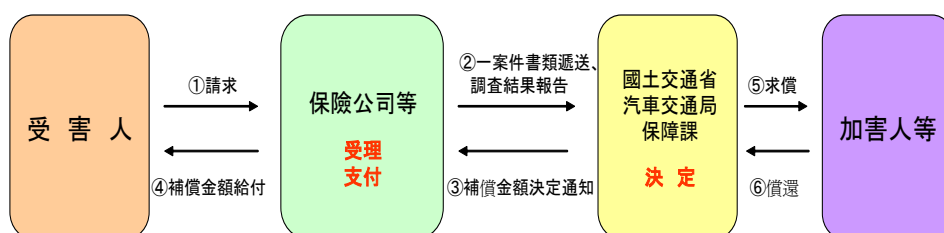


圖 3-3 政府保障事業辦理補償及求償業務作業簡圖

- 爲了保障因肇事逃逸或無保險汽車事故所致受害人之救濟、政府對受害人的損害予以補償。
○ 政府依汽賠責保險限額補償受害人後、在補償金額內向加害人依肇事責任求償。



三、求償業務及債權管理

政府保障事業依汽賠責保險限額補償受害人後，在補償金額內依肇事責任比例向加害人求償，其債權管理及求償作業如下：

(一) 法源依據

債權管理及求償業務係依據汽賠法第 72 條規定，無保險車事故之受害人，無法依第 3 條規定請求損害賠償時，自政府保障事業獲得損害補償後，同法第 76 條規定，政府依規定補償受害人後，於其所支付金額內，得代位行使受害人對應負損害賠償責任之人之權利。

(二) 具體業務內容

國土交通省、地方運輸局及沖繩總合事務局之汽賠責保險債權辦理人員之具體業務內容如下：

1. 運用電話、訪查、文書通知等向債務人催告償還。
2. 債務人無法一次清償時，可向法務局申請和解。

3. 債務人無償還意願者，於時效內提起訴訟。
4. 擔任訴訟代理人出庭(和解、訴訟)。
5. 取得債權(和解、判決確定等)催告債務人償還。
6. 取得執行名義，進行資產、資力調查，申請強制執行。
7. 其他。

(三) 債務人之經濟狀況及償還債務之情形

1. 汽賠責保險之債務人，因未投保汽賠責保險，致發生事故後無法支付損害賠償金額予相對人之情況，常見者有①年輕人無資產、無資力；②靠領年金生活者；③中、低收入戶者；④家庭主婦；⑤被收容者；⑥背負多項債務而行蹤不明等。
2. 雖經和解條件成立後，但延遲償還者亦不少。
3. 雖取得債權催促債務人償還，但仍須同時進行提供擔保調查債務人資產(不動產)、資力(收入等)以強制執行。

(四) 債權管理件數及債權金額

1. 債權管理件數統計

表 3-1 歷年債權管理件數

發生年度	發生件數	消滅件數	管理件數	管理件數包含			
				非和解者	和解者	判決者	合計
2002	803	309	494	223	171	100	494
2003	832	253	579	272	197	110	579
2004	848	255	593	295	186	112	593
2005	782	187	595	325	170	100	595
2006	742	142	600	439	123	38	600
2007	539	120	419	330	76	13	419
2008	599	74	525	508	16	1	525
累計	16,135	4,639	11,496	4,727	5,243	1,526	11,496
比例(%)	-	-	-	41.1	45.6	13.3	100.0

註：截至 2009 年 3 月 31 日之資料

資料來源：國土交通省自動車交通局保障課

2. 債權管理金額統計

表 3-2 歷年債權管理金額

單位：百萬日幣

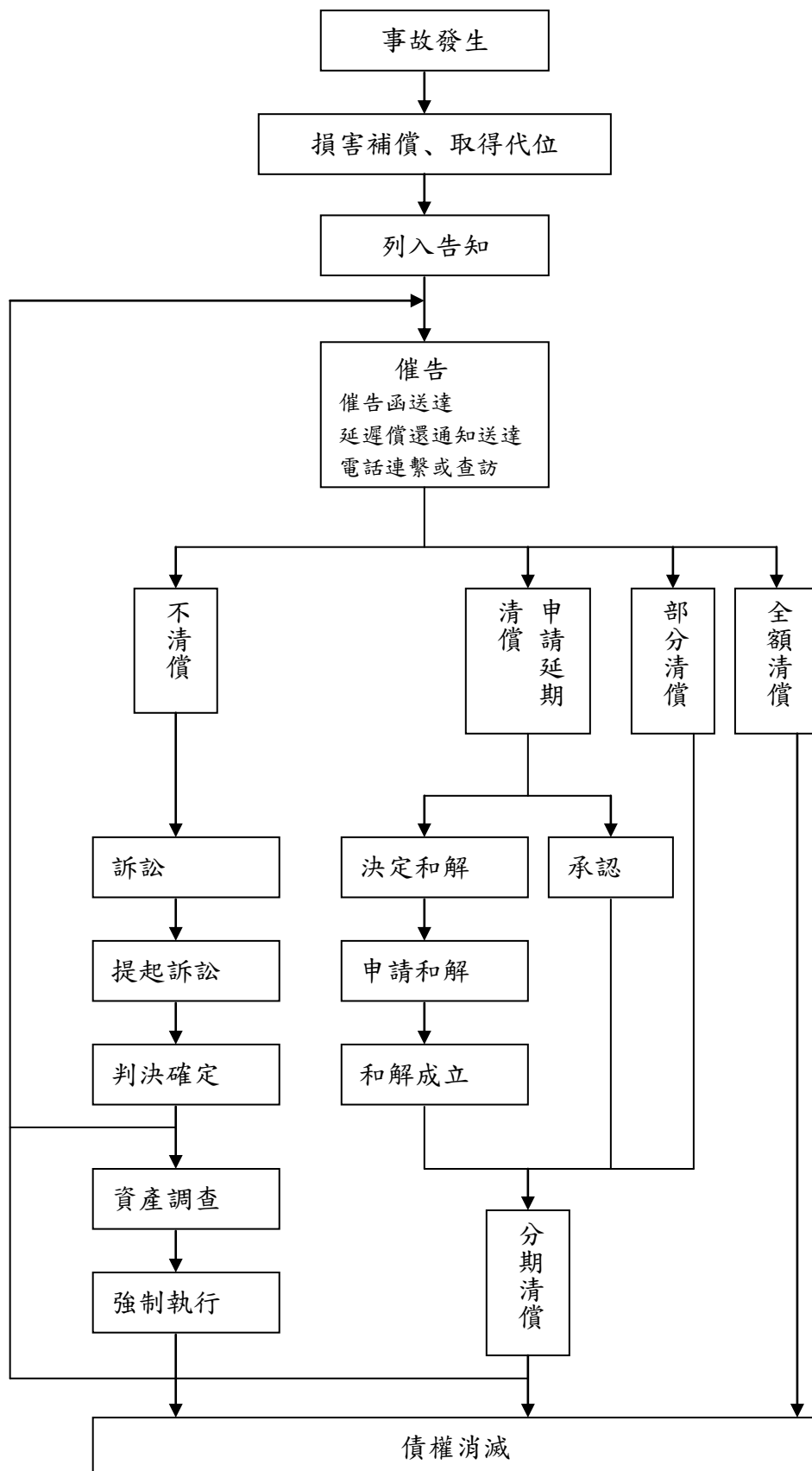
年度	發生債權金額	債權減少金額	累積債權金額
2002	3,382	1,056	45,362
2003	3,341	851	47,852
2004	3,274	1,001	50,125
2005	3,592	3,308	50,409
2006	3,310	1,027	52,692
2007	2,730	1,411	54,011
2008	2,077	1,365	54,723

- 註： 1. 含不真正連帶債權金額。
 2. 債權減少金額係包括結案案件。
 3. 截至 2008 年 12 月 31 日止之資料。

資料來源：國土交通省自動車交通局保障課

(五) 求償作業流程

圖 3-4 求償作業流程



肆、日本損害保險費率算定會之概述

一、法源

損害保險費率算定會(Non-life Insurance Rating Organization of Japan, 簡稱 NLIRO)係依 1948 年法律第 193 號損害保險費率算出團體法所設置,為了促使保險公司業務能順遂經營健全發展,以達到保障保險消費者之利益為目的,並依據所蒐集各產險會員公司之統計資料,精算出適當的保險費率,以提供保險公司販售保險商品之參考。

二、沿革

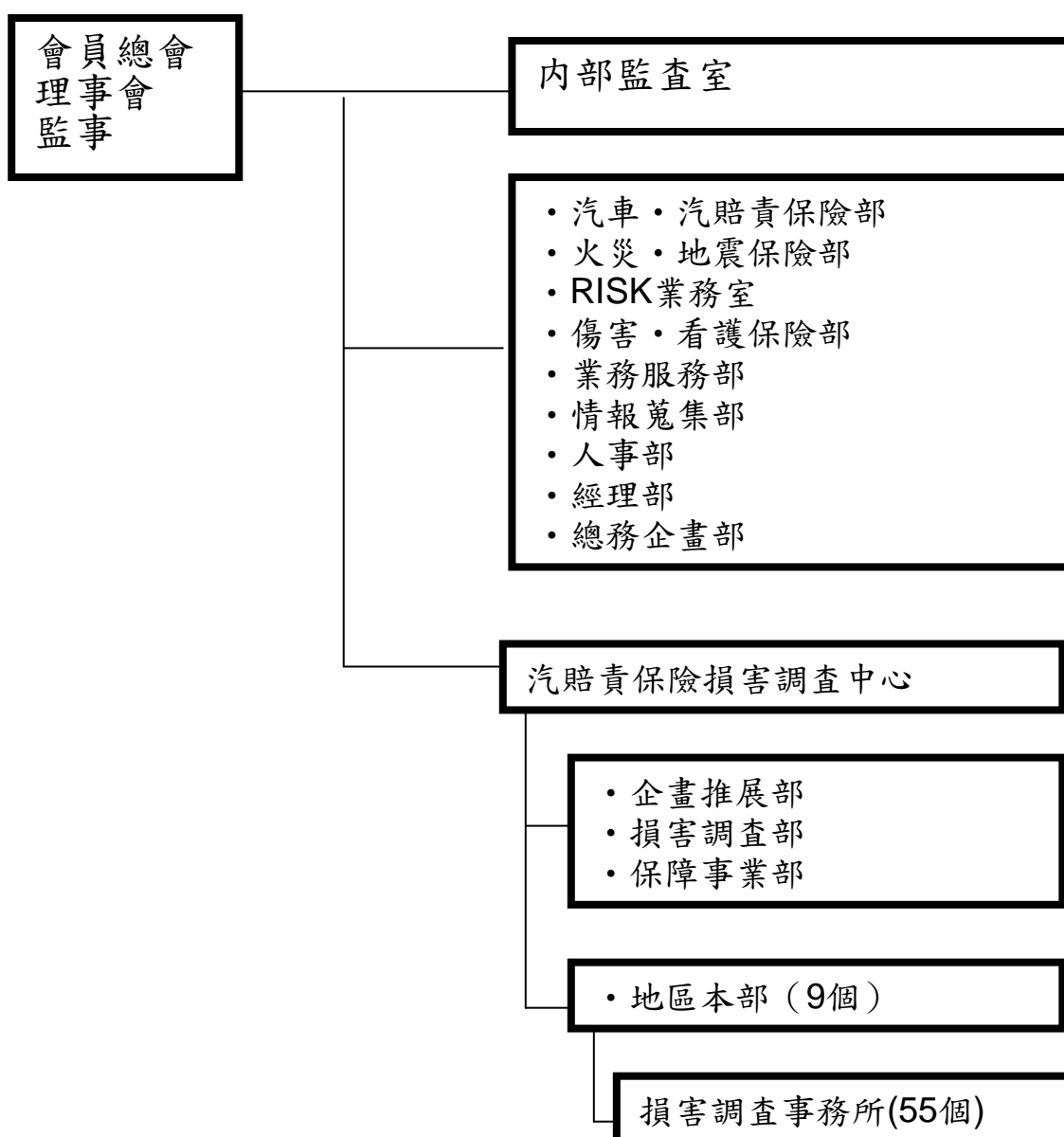
1948 年 7 月通過損害保險費率算出團體法律(下稱費率算定法)並施行,1948 年 11 月 1 日損害保險費率算定會(下稱損算會)設立,1964 年 1 月 8 日自動車保險費率算定會(下稱自算會)從損算會分出,1998 年 7 月實施損害保險費率自由化,原規定各公司必須使用算定會所計算之費率義務經廢止,算定會所計算之費率改提供各保險公司參考使用。2002 年 7 月 1 日損算會(Property and Casualty Insurance Rating Organization of Japan, 簡稱 PCIRO)與自算會(Automobile Insurance Rating Organization of Japan, 簡稱 AIRO)合併為損害保險費率算定會,合併主要目的為提昇效率及提昇保險業者服務。

三、組織

採會員制度,只要依保險業法取得保險經營執照者皆可加入會員(非強制性可隨意加入或退出)。算定會可以提供會員公司各險種(如火災保險、任意車險、意外保險...等)之參考純保險費率或標準保險費率,故會員公司可依其需求選擇何時加入或退出(因算定會不對非會員提供服務)。其組織現況如下:

- (一) 會員總會：由所有會員公司之代表參加(至 2009 年 11 月 1 日止之會員公司共有 39 家)。
- (二) 理事會：理事 23 名，其中 6 名為會員公司代表。
- (三) 員工人數：約 2,200 名，其中 1,900 名從事汽賠責保險損害調查工作。

圖 4-1 日本損害保險費率算定會組織圖



損害保險費率算定會網址 <http://www.nliro.or.jp>

四、資金來源

- (一) 會費收入：加入會員者須繳交會費，會費之計算依其加入之險種由會員總會定之。
- (二) 汽賠責保險收入：與汽賠責保險有關者(費率計算業務、損害調查業務)屬之，會員公司依汽賠責保險業務比例支付。
- (三) 其他收入。

2008 年度決算收入合計約 272 億日幣，其中會費收入約 35 億日幣，汽賠責保險收入約 214 億日幣及其他收入約 23 億日幣。

五、主要業務

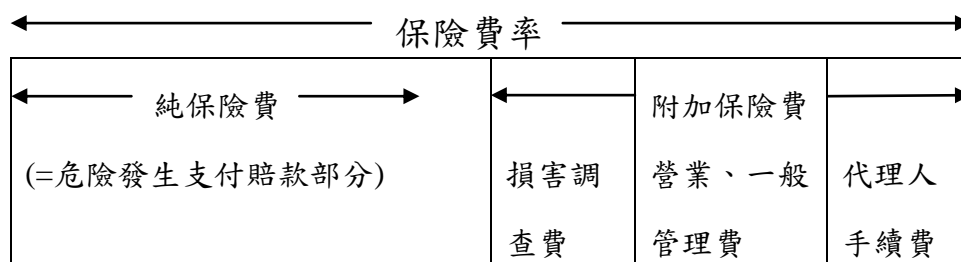
(一) 保險費率計算

算定會因蒐集完整之各項保險統計資料，故可針對所蒐集之險種據以提供客觀之保險費率，算定會對政策性保險提供標準保險費，對其他險種則提供參考純保險費於會員公司，茲分述如下：

1. 標準保險費

算定會現行對日本之政策性保險提供標準保險費者共有「汽賠責保險」及「地震保險」二項，依費團法第 2 條規定，損害保險費率算定會所計算之保險費率，依法會員公司可以申請適用，其依規定程序申請使用者，則視為已依保險業法規定獲得認可；但亦可不依循此費率，惟須自行計算及經報主管機關核定始能使用。

圖 4-2 標準保險費率結構



2. 參考純保險費

損害保險費率算定會所計算之純保險費，各會員公司可依此純保險費加上附加保險費作為其收取保險費之參考基準。算定會現行對會員公司提供參考純保費之險種有任意汽車保險、火災保險、傷害保險及看護費用保險等。但對儲蓄型保險、一般賠償責任保險、動產綜合保險、船舶保險、貨物保險、機械保險等則非屬算定會之業務。

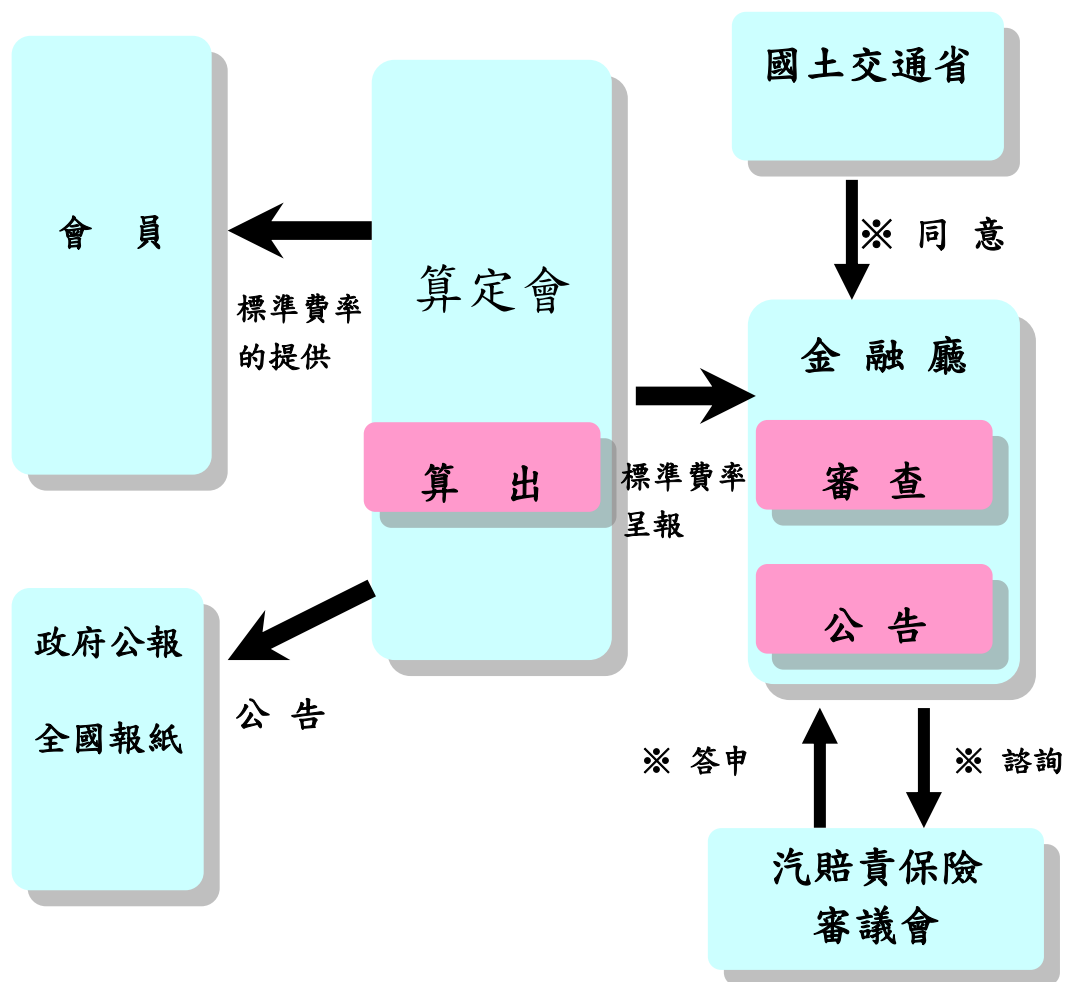
3. 費率訂定原則

依費率算定法第 8 條規定，費率算定會計算標準保險費與參考純保險費時，原則上應(1)合理性(適足、適切)；(2)適當性(不過高、不過低)及(3)不能有差別性(相同危險其費率應相同)。算定會對於汽賠責保險費率之計算，除上述原則外，應儘可能本著有效率之經營下，在收入與支出平衡之範圍內，以求再降低保險費。

4. 汽賠責保險費率之公布

算定會將計算出之標準保險費，呈報主管機關(金融廳)審查(審查時間約 90 天)，並提報汽賠責保險審議會通過後，主管機關依法公告，公告結束報請國土交通省同意後施行。

圖 4-3 汽賠責保險費率施行流程



※僅適用汽賠責保險

(審查時間90天)

5. 費率之檢討修正

為了費率(標準保險費及參考純保險費)維持適當之水準，算定會對提供之標準保險費及參考純保險費定期檢討修正，原則上一年一次，將檢討結果呈報金融廳審查通過後，依程序由主管機關公告施行。

6. 標準保險契約條款之製作

算定會除汽賠責保險外，另製作各險種之保險契約條款供會員公司參考。會員公司對於算定會提供之標準保險契約條款及參考費率並無強制使用之義務，故其可決定參考使用或不使用。

(二) 汽賠責保險之損害調查

NLIRO 係依據損害保險費率算出團體法 (Law Concerning Non-life Insurance Rating Organizations, 簡稱費率算定法) 所設立之非營利機構，故其對汽賠責保險可執行必要之損害調查。

1. 算定會對汽賠責保險損害調查之執行意義

(1) 保險金給付之公正性

汽賠責保險為具有強烈社會保障性之強制保險，故需以公平及迅速給付為要件。算定會為獨立單位，對受害人給付金額之請求，調查有無給付責任並計算應給付金額，再將結果通知保險公司，以提供保險公司作為應否給付及給付金額決定之參考。

(2) 蒐集資料以計算保險費率

現行日本汽賠責保險與任意汽車責任保險之統計及費率精算，均由算定會依其所蒐集各產險會員公司之

統計資料精算而得。算定會運用損害調查事務所蒐集之相關資料，並據此資料計算汽賠責保險之保險費率。

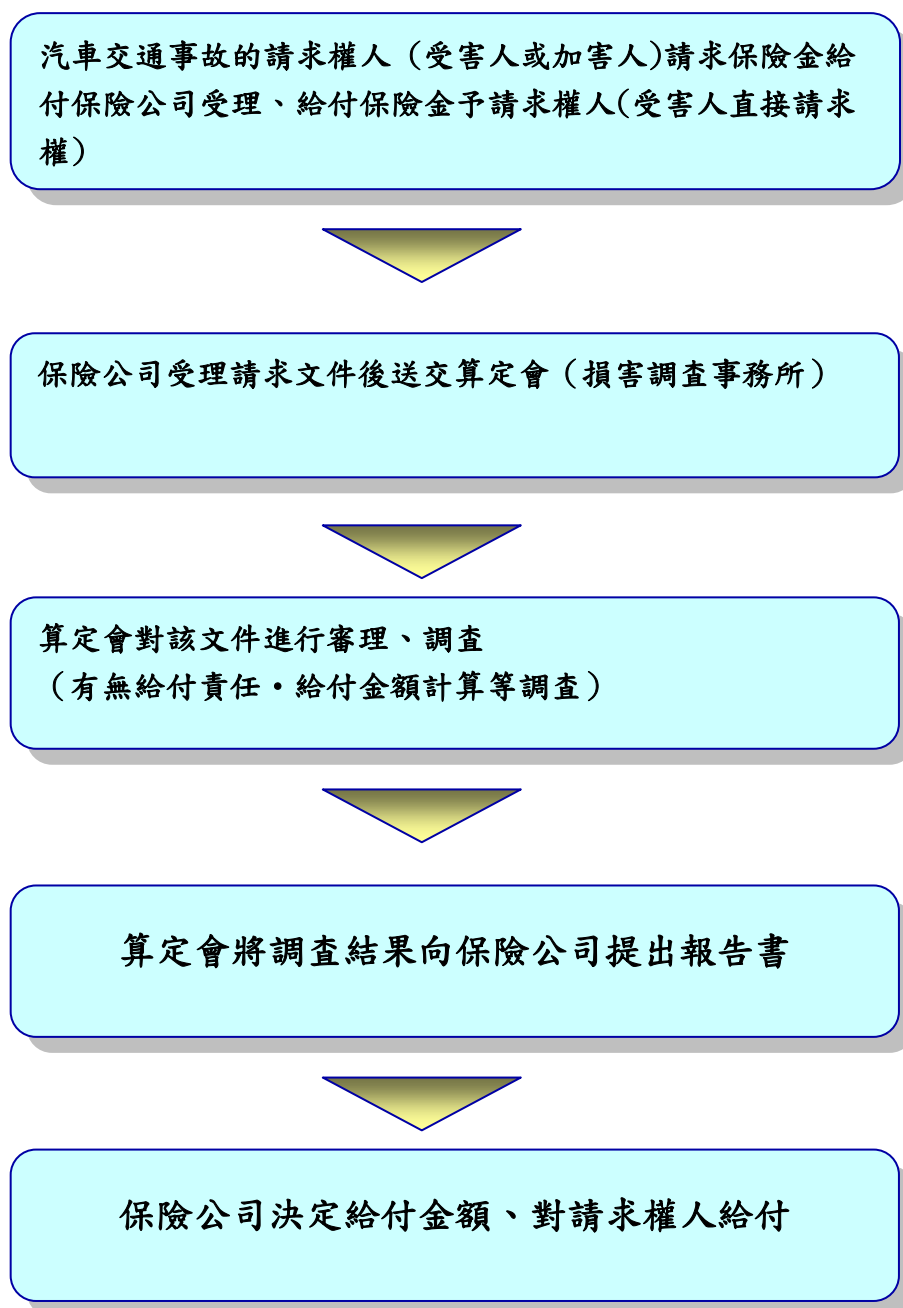
(3) 受委託負責汽賠責保險之損害調查

保險公司及政府保障事業之汽賠責保險理賠給付均委由算定會負責損害調查工作，該費用則由前述保險費率結構中之損害調查費支應。

2. 算定會對汽賠責保險損害調查之流程

汽車交通事故受害人或加害人，檢具申請文件向保險公司請求給付保險金，保險公司將受理請求之文件送交算定會各地之損害調查事務所，算定會對該文件進行審理，並調查有無給付責任及計算給付金額，算定會將調查結果通知保險公司，保險公司依其結果對請求權人給付保險金。

圖 4-4 汽賠責保險損害調查流程

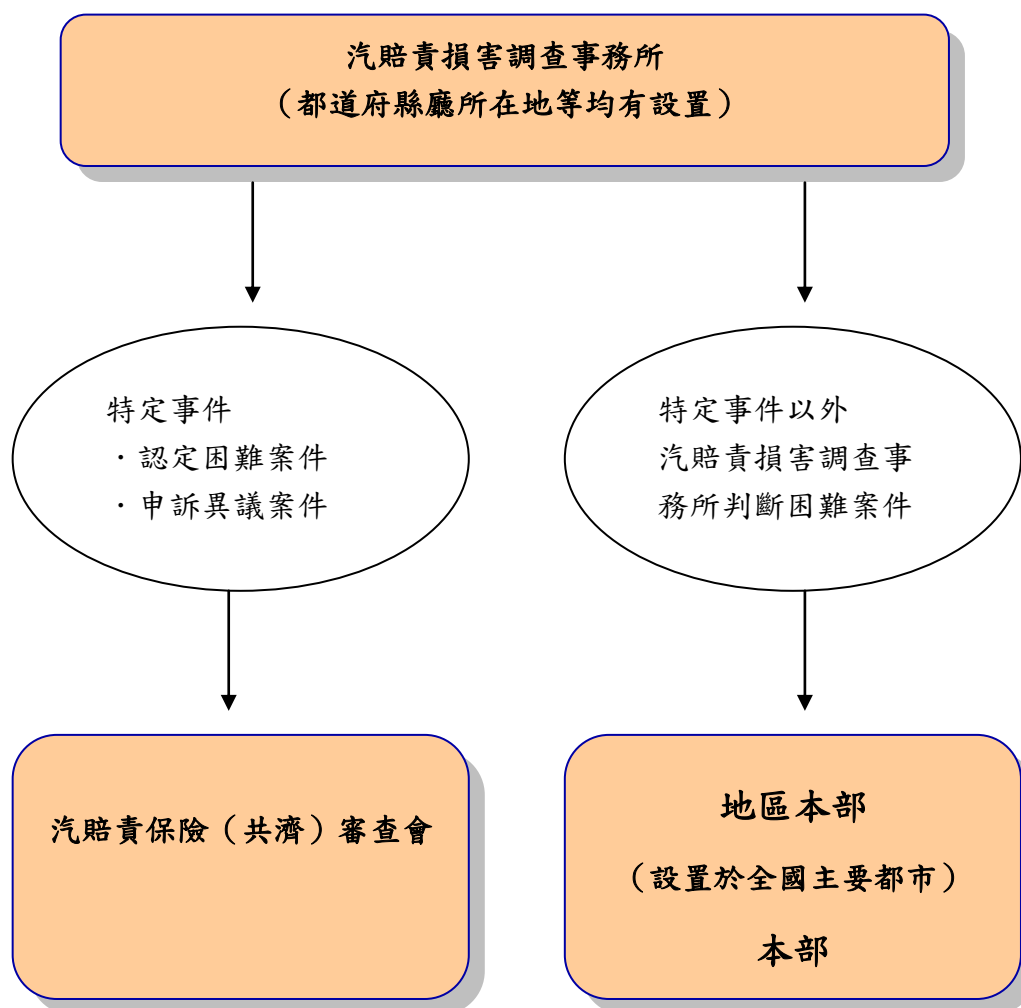


3. 算定會之汽賠責保險損害調查制度

算定會為執行汽賠責保險之損害調查，在全國各地設有損害調查事務所，截至 2009 年 11 月 1 日，在本部設有

汽賠責保險損害調查中心，另於北海道、東北、首都圈、關越、中部、近畿、中國、四國及九州等九個地區設立汽賠責保險損害調查地區本部共 9 個，及各縣市有 1 個以上損害調查事務所共 55 個。

圖 4-5 汽賠責保險損害調查體制



(三) 資料庫功能

算定會為了提供公平、客觀之保險費率，建置蒐集各險種統計資料之資料庫。該資料庫除提供計算保險費外，對會員公司所提出新商品開發之諮詢，亦可提供相關給付金額之分析及保險精算與保單條款等問題之解答。茲就資料庫功能及諮詢服務概述如下：

1. 資料庫功能

(1) 保險統計製作及提供

算定會蒐集保險統計資料係為計算標準保險費及各險種之參考純保險費（包含一般賠償責任保險、動產綜合保險、船舶保險等）。

(2) 各種相關資料之調查及研究

針對蒐集之資料進行保險市場之調查及保險制度之研究。

(3) 提供會員公司相關資料諮詢之要求

會員公司經營各險種及開發新商品銷售時，就保險費率之計算應依據經驗損失率來訂定適當、合理之保險費，故會員公司會要求算定會提供諮詢服務。

2. 諮詢服務

算定會依個別會員公司之要求，提供以下服務：

- (1) 新商品開發與保險金給付之分析等作成保險統計並提供。
- (2) 保險精算與保險條款之提供及相關問題解答。
- (3) 地震、風災、水災等各種危險之模型開發及計算預期損失率(此部分服務對會員公司僅收取人事費用而不收報酬利益)。

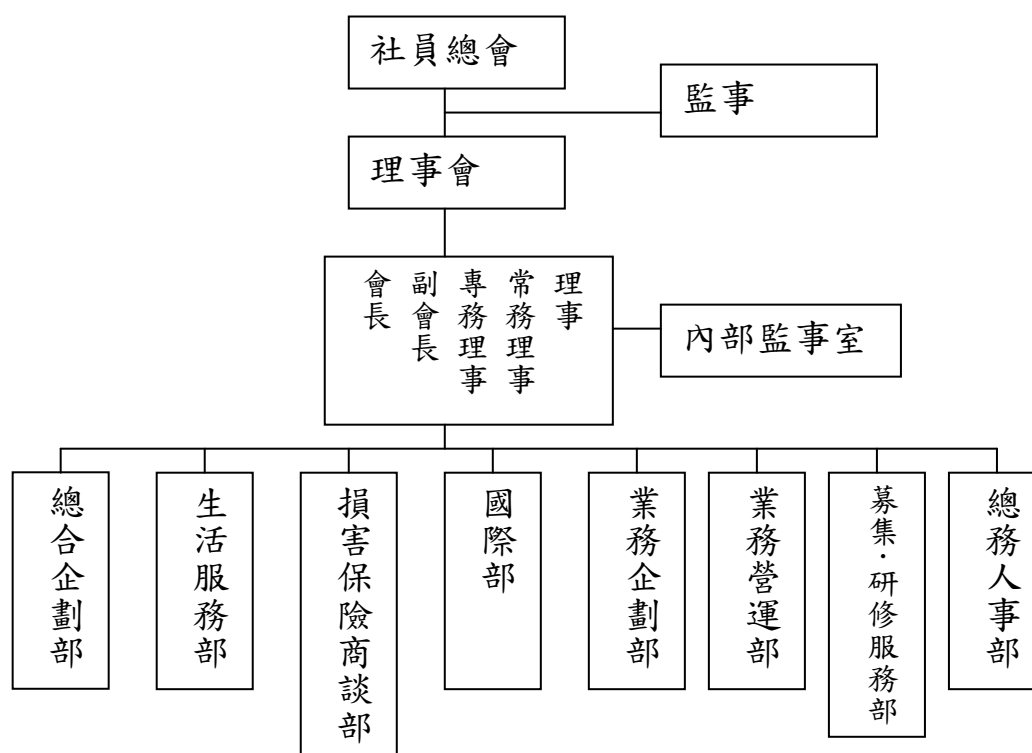
伍、日本損害保險協會之概述

一、沿革

損害保險協會(The General Insurance Association of Japan)最早起源於 1917 年日本國內和外國保險公司所組成之聯合火災保險協會。1939 年聯合協會重新組織為大日本聯合火災保險協會，係由分別在 1920 年設立的日本海上保險協會及 1927 年設立之船舶保險協同會合併而成立。1941 年因前述之火災保險、海上保險業之合併，後來組成日本損害保險協會(舊)。翌年(1942 年)日本損害保險協會(舊)之名稱和功能都已更改為財產(Non-Life)保險統合協會，在混沌之經濟期間協助政府對工業之整合。在 1945 年 9 月該協會因戰爭結束後被解散，1946 年 1 月 18 日日本損害保險協會改革設立，並於 1948 年 5 月 1 日取得社團法人資格迄今，會員公司截至 2009 年 6 月 13 日止共有 27 家財產保險公司。

二、組織

圖 5-1 日本損害保險協會組織圖(本部)



三、事業目的及主要內容

(一)事業目的

促進財產保險業之健全發展及維持消費者信賴性之目的。

(二)事業主要內容

1. 代表財產保險業界之意見陳述。
2. 其他國家之保險相關資訊之蒐集、調查、研究及與其他國家保險相關機構之交流。
3. 舉辦學校教育、防災學術研討會等對消費者宣導業務。
4. 防災及減輕損害器材之捐贈相關單位，例如：捐贈消防車、消防器材、防止交通事故發生之器材等。
5. 財產保險各險種之商討及困難之處理。
6. 聽取財產保險相關意見及資訊之提供。
7. 舉辦財產保險從業人員之進修及考試。
8. 財產保險相關法令之遵循、調查及蒐集。
9. 各種保險、保險招募、安全防災等相關資料之調查、研究。
10. 財產保險公司之財會、業務等相關調查。

四、損害保險協會對汽賠責保險提出收益運用概況

(一)法源依據

依汽賠法第 28 條之 3(準備金)第 1 項及準備金提存等相關法令規定。

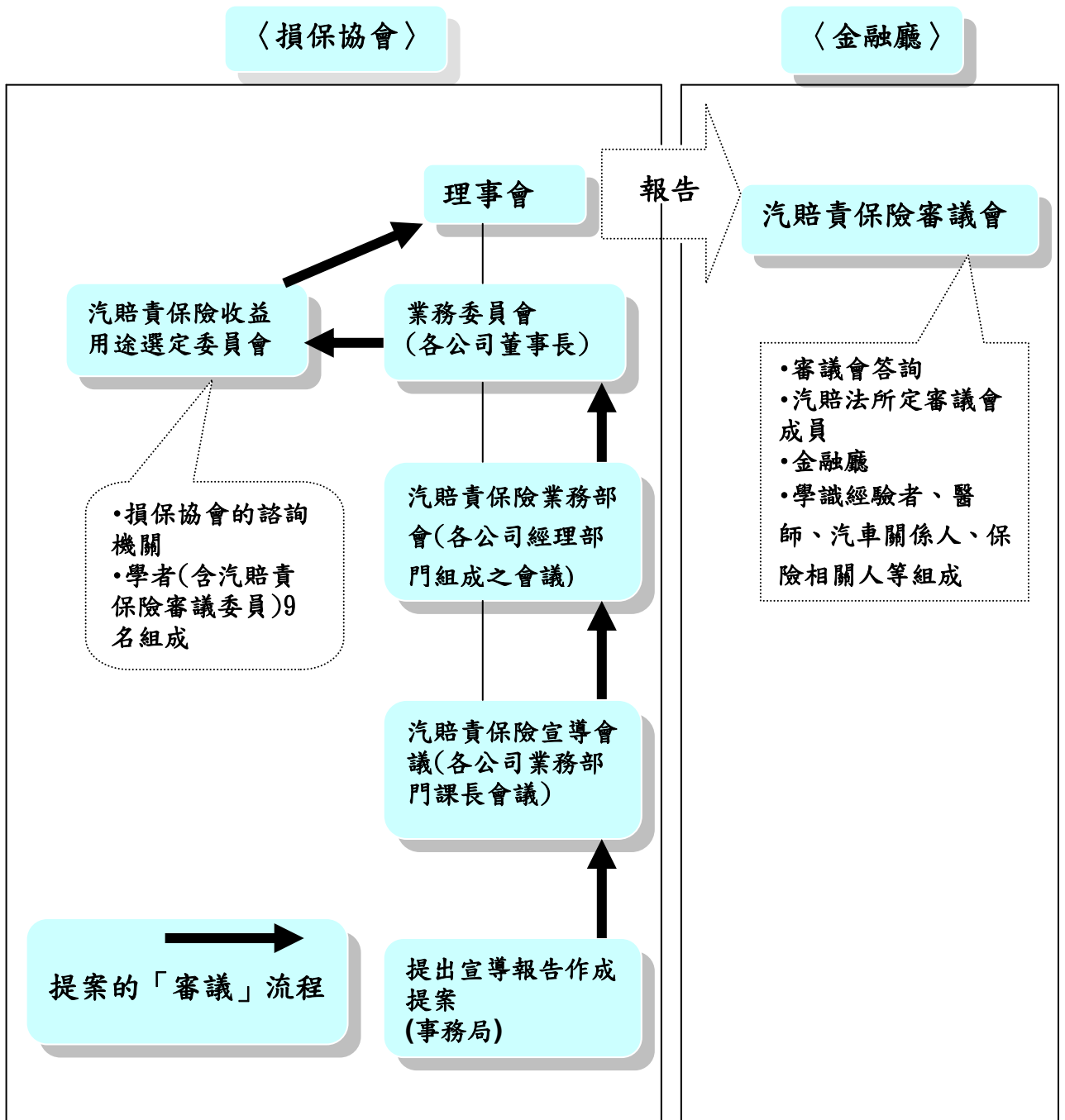
(二)2009 年提出運用事項

1. 汽車交通事故防止對策：¥147,580,000
2. 急救醫療設備補助：¥716,330,000
3. 汽車交通事故受害人權利保障對策：¥1,063,309,000

- 4. 殘廢審定研究對策：¥70,000,000
 - 5. 醫療費用支出適當化之研究：¥180,400,000
- 上述項目年度合計總金額¥2,177,619,000

(三) 提出收益運用作業流程

圖 5-2 損害保險協會對汽賠責保險提出收益運用作業流程



(四) 汽賠責保險收益運用統計

表 5-1 近 5 年汽賠責保險收益運用統計

支出項目 年度		(單位：千日幣)					合計
		1.汽車交 通事故防 止對策	2.急救醫療 設備補助	3.汽車交 通事故受 害人權利 保障對策	4.殘廢審 定研究對 策	5.醫療費 用支出適 當化之研 究	
2005	提出額	215,810	1,281,911	870,329	80,000	175,058	2,623,108
	增減額	-23,906	68,129	-54,187	22,000	-6,708	5,328
	增減率	-10.0%	5.6%	-5.9%	37.9%	-3.7%	0.2%
2006	提出額	188,865	1,221,466	803,660	82,000	183,489	2,479,480
	增減額	-26,945	-60,445	-66,669	2,000	8,431	-143,628
	增減率	-12.5%	-4.7%	-7.7%	2.5%	4.8%	-5.5%
2007	提出額	147,711	1,064,159	670,193	76,000	182,909	2,140,972
	增減額	-41,154	-157,307	-133,467	-6,000	-580	-338,508
	增減率	-21.8%	-12.9%	-16.6%	-7.3%	-0.3%	-13.7%
2008	提出額	149,742	1,053,218	571,195	600,000	182,376	2,016,531
	增減額	2,031	-10,941	-98,998	-16,000	-533	-124,441
	增減率	1.4%	-1.0%	-14.8%	-21.1%	-0.3%	-5.8%
2009 (預算 案)	提出額	147,580	716,330	1,063,309	70,000	180,400	2,177,619
	增減額	-2,162	10,091	145,135	10,000	-1,976	161,088
	增減率	-1.4%	1.0%	25.4%	16.7%	-1.1%	8.0%

資料來源：日本損害保險協會

損害保險協會網址 <http://www.sonpo.or.jp/>

陸、日本財團法人損害保險事業總合研究所之概述

一、沿革

財團法人損害保險事業總合研究所(The Non-Life Insurance Institute of Japan)於 1933 年 11 月 24 日，由東京海上火災保險株式會社會長各務 吉氏發起，並由該公司捐助 100 萬日幣設立，至 2009 年已達 10 億日幣。

二、組織

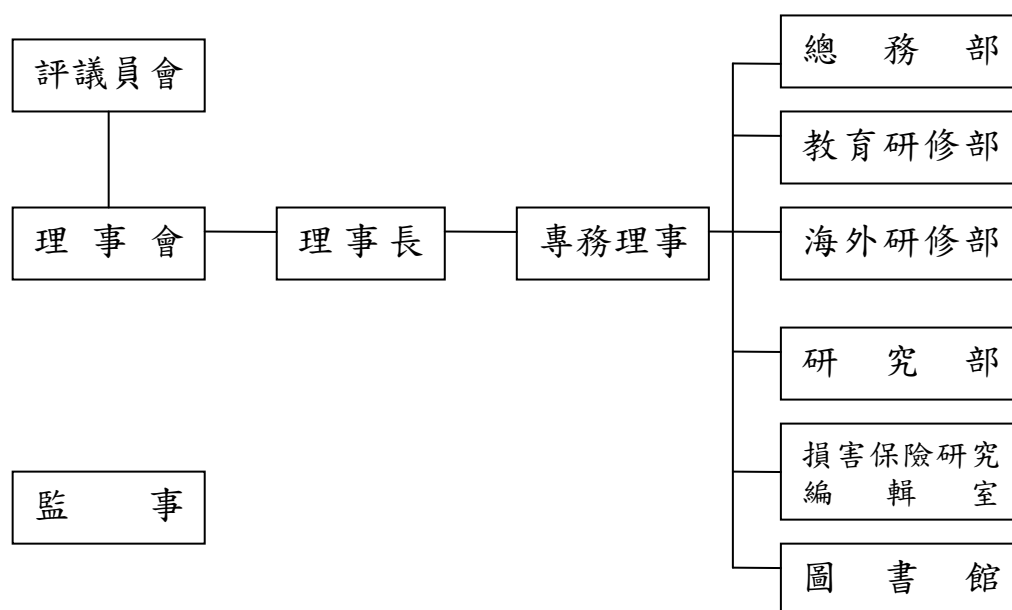
理事 10 名

監事 2 名

評議員 20 名

職員 24 名

圖 6-1 日本損害保險事業總合研究所組織圖



三、事業內容

(一) 辦理教育進修業務

(二) 保險市場調查研究及學術獎勵

(三) 出版保險專業知識雜誌或書籍

(四) 保險圖書蒐集與管理

(五) 辦理日本保險學會事務局業務(與生命保險文化中心輪流辦理)

財團法人損害保險事業總合研究所網址 <http://www.sonposoken.or.jp/>

柒、結論與心得

一、結論

(一) 舉證責任之轉換

此次考察，了解到日本汽車損害賠償保障制度，為確保對汽車交通事故受害人之救濟，將原依民法規定由受害人舉證加害人須負損害賠償責任，改革由加害人舉證對受害人免負損害賠償責任成立時始能免責，採取「嚴格責任 (strict liability)」下之舉證責任轉換，對汽車交通事故受害人之保障幾近「準無過失責任化」。雖不及我國強制汽車責任保險法第 7 條規定「因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者，不論加害人有無過失，請求權人得依本法規定向保險人請求保險給付或向財團法人汽車交通事故特別補償基金請求補償。」惟似乎亦有達到相同之效果，由於需經查證過失責任，故日本汽賠責保險之保險給付需時較我國為長。

(二) 損害調查與損害金額統一辦理

日本汽賠責保險對於損害調查與損害金額係由單一機構辦理，主因汽賠責保險為具強烈社會性、公共性之強制保險，不允許發生因保險公司之不同而在審核之處理或期間上有任何差異或不平等之情事，為了對每一案件有一視同仁觀點，並要求公正、迅速之處理起見，有關對請求權

人給付之調查，規定統一委託「損害保險費率算定會」所屬之各調查事務所辦理。我國則由各經營強制汽車責任保險之保險公司，依強制汽車責任保險給付標準辦理，為避免調查、給付有不同情形，每年實施外部稽核，較之日本統一調查辦理方式，除可縮短辦理時間外，亦可節省人力、物力。

(三) 多車事故共同不法行為之處理

日本對於多數之汽車共同不法行為的處理，受害人之損失金額超過一個保險契約之保險金額時，以“保險金額”×“共同不法行為汽車之契約數”之範圍內支付實際損失額。在共同不法行為之情形，受害人向他方之共同不法行為者求償其應負擔之部分，惟在汽賠責保險相互之間即不求償，因汽賠責保險屬國家政策性保險，且各保險公司間亦有共保業務，故縱使處理之保險公司不同，無論由任何契約支付，反正屬同一廚房出菜，故無須求償。但共同不法行為者中有一部分為投保汽賠責保險以外之汽車時，例如無汽賠責保險車或汽賠責共濟契約車之情形時，即向其求償其應負擔部分。我國為使被保險人負擔較低且公平之保險費，採基本保障金額方式，並在計算保險費方面亦力求公平合理，因此兼採從人、從車因素，對於同一汽車交通事故牽涉數汽車時，依事故汽車數量比例分擔。雖可以達到儘可能之公平合理，但比較日本之運作方式，則顯複雜及費時、費力。

(四) 汽賠責保險之部分收益運用

日本損害保險協會(相當於我國之產險公會)可以提出與汽賠責保險相關之宣導或補助方案，例如：汽車交通事

故防止對策、急救醫療設備補助、汽車交通事故受害人權利保障對策、殘廢審定研究對策及醫療費用支出適當化之研究等 5 項。其程序是先將計畫案提報汽賠責保險審議會通過後，呈報主管機關核准辦理。日本將汽賠責保險之部分資金運用收益，用於交通事故發生之防範、救護醫療設備之改善及實務運作之改進等保障受害人措施，由汽車使用者針對其可能發生之危險為社會大眾盡些義務，此一作為將來我們修法時亦可參考。

(五) 開放銀行櫃檯投保汽賠責保險

2007 年 12 月 22 日開始在銀行櫃檯可以辦理汽賠責保險投保，日本汽賠責保險之保險費率係依車種、使用性質及地區訂定，故保險費率計算較簡單化，要保人至銀行投保，銀行櫃檯依當年度訂定之費率即可辦理，便利要保人投保。我國強制險之保險費率除機車僅依車種類別訂定外，汽車尚加入從人因素、肇事加減費及使用性質等，目前我國汽車之投保尚無法由金融機構、超商等管道投保之便利性，現行研議建置之保險費查詢中心，將來建立完善後，將可以由金融機構、超商列印續保要保書，要保人/被保險人直接繳交保險費完成投保手續，亦可以達到投保之便利性。

(六) 嚴格責任與限額無過失責任

我國採基本保障金額範圍內無過失理賠或補償，有時較類似傷害保險性質，例如汽車交通事故係因受害人過失所致，即駕駛汽車不慎撞及路邊合法停車格之汽車致駕駛人傷亡，我國強制險則予以理賠；觀之日本汽賠責保險則以減額規定辦理，雖係為保障汽車交通事故受害人，但仍

不脫離責任保險精神。

二、心得

綜上觀之，因國情之不同，對於制度之建立，是可以互相觀摩參考，但各有其優缺點，藉優缺點之探討，研究訂定最符合自己國情之理想制度，茲就我國與日本強制汽車責任保險制度比較列述如下：

表 7-1 我國與日本強制汽車責任保險制度之比較

		我國	日本
1	主管機關	行政院金融監督管理委員會 相關事項則會同中央交通主管機關訂定公告	金融廳 國土交通省
2	法律依據	強制汽車責任保險法	汽車損害賠償保障法
3	立法目的	為使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全，特制定本法。〔強制汽車責任保險法(下稱本法)第 1 條〕	本法以確立因汽車之運行所致人之生命或健康遭受侵害所生損害賠償之保障制度，藉以保護被害人，並促進汽車運送之健全發展為目的。〔汽車損害賠償保障法(下稱汽賠法)第 1 條〕
4	實施日期	1998 年 1 月 1 日	1955 年 7 月 29 日
5	保險賠償責任基礎	限額無過失責任基礎	嚴格責任基礎
6	保障對象	乘客及車外第三人(不包括財物損害)	車外第三人(不包括財物損害)
7	訂立契約之投保義務人	汽車所有人	汽車保有人或駕駛人
8	投保汽車種類	公路法第二條第八款規定之汽車及行駛道路之動力機械。	道路交通車輛法第 2 條第 2 項所規定之汽車(供農耕作業用為目的製造

		特定之非依軌道行駛，具有運輸功能之陸上動力車輛；其範圍及應訂立本保險契約之汽車種類，由主管機關會同中央交通主管機關訂定公告之。(本法第 5 條)	之小型特種汽車除外) 及同條第 3 項所規定之機器腳踏車。(汽賠法第 2 條)
9	汽車交通事故	所稱汽車交通事故，指使用或管理汽車致乘客或車外第三人傷害或死亡之事故。(本法第 13 條)	為自己利益而將汽車供運行之用者，因其運行而侵害他人生命或健康時，就因而所發生之損害，應負賠償責任，但證明自己及駕駛人關於汽車之運行未怠於注意，且受害人或駕駛人以外之第三人有故意或過失，及汽車無構造上之缺陷或機能上之障礙者，不在此限。(汽賠法第 3 條)
10	受害人直接請求權	有(本法第 25 條)	有(汽賠法第 16 條)
11	請求權時效	請求權人對於保險人之保險給付請求權，自知有損害發生及保險人時起，2 年間不行使而消滅。自汽車交通事故發生時起，逾 10 年者，亦同。 惟有時效停止之規定。(本法第 14 條)	汽賠法第 16 條第 1 項及第 17 條第 1 項規定之請求權，經過 2 年不行使者而消滅(汽賠法第 19 條)，但自 2010 年 4 月 1 日起將修改為經過 3 年不行使者而消滅。
12	請求權人資格	1. 傷害醫療及殘廢給付為受害人本人。 2. 受害人死亡者，其遺屬順位如下： (1) 父母、子女及配偶。 (2) 祖父母。 (3) 孫子女。	1. 傷害醫療及殘廢給付為受害人本人。 2. 受害人死亡者，依日本民法規定辦理。

		(4) 兄弟姊妹。 同一順位之遺屬 有數人時,按人數 平均分配保險給 付或補償。(本法 第 11 條)	
13	保險期間	由主管機關會同中央 交通主管機關視實際 需要訂之。目前為 機車：1 年或 2 年 汽車：1 年	由主管機關訂之。 可配合車檢期間：自 1 個月至最長 5 年
14	給付項目及保險 金額	1. 傷害醫療費用：20 萬元 2. 殘廢給付：分 15 等 級，依殘廢等級自 4 萬元至 150 萬元。 3. 死亡給付：150 萬 元 以上給付係依每一受 害人計算。 註：2010 年 2 月 28 日起： 1. 殘廢給付：分 15 等級，依殘廢等級 自 4 萬元至 160 萬 元。 2. 死亡給付：160 萬 元。	1. 傷害醫療費用：120 萬日幣—包括治療 費、工作損失、慰藉 金。 2. 殘廢給付：分 14 等 級，依殘廢等級自 75 萬日幣至 3,000 萬日 幣；惟神經系統障 害，依看護需要第 1 級最高為 4,000 萬日 幣—包括利益損失、 慰藉金等。 3. 死亡給付：3,000 萬 日幣—包括喪葬費、 利益損失、慰藉金(本 人、遺族)。
15	保險契約之訂立	以每一個別汽車為單 位。	以每一個別汽車為單 位。
16	據實說明義務	有	有
17	保險人得拒保或 終止契約之情事	1. 要保人未繳交保險 費。 2. 未依規定據實說 明。	1. 要保人未繳交保險 費。 2. 未依規定據實說明。
18	要保人得解除契 約之情事	1. 被保險汽車之牌照 繳銷、吊銷、註銷 或繳存。 2. 被保險汽車報廢。 3. 重複投保。	1. 被保險汽車之牌照 繳銷、吊銷、註銷或 繳存。 2. 被保險汽車報廢。 3. 重複投保。
19	給付時間規定	保險人應於請求權人 交齊相關證明文件之 次日起 15 日內給付	未規定

		之。	
20	不保事項	1. 故意行為。 2. 從事犯罪行為。 3. 財物損害。	1. 汽賠法保障範圍以外之惡意行為。 2. 自損事故。 3. 財物損害。
21	被保險人應被代位追償情事	1. 酒醉駕車。 2. 吸食毒品等藥物駕車。 3. 故意行為。 4. 從事犯罪行為。 5. 無照駕車。	依過失責任比例求償。
22	當事人和解情事	1. 請求權人對被保險人之和解、拋棄或其他約定，有妨礙保險人行使代位權者，未經保險人同意，保險人不受拘束。 2. 當事人雙方可以約定和解金額是否扣除本法規定之保險金額。	給付金額應扣除受害人獲自損害賠償義務人之賠償金額。
23	未投保之罰鍰	汽車：3,000 元至 30,000 元 機車：1,500 元至 3,000 元	1 年以下拘役及 50 萬日幣以下罰鍰，加上違規記點 6 點及駕駛執照暫停處分。
24	暫付款	1. 受害人死亡，暫付保險金額二分之一。 2. 殘廢給付有爭議時，就保險人已審定之殘廢等級暫先給付。	1. 暫付款：汽車交通事故發生，損害賠償責任尚未確定前，受害人得直接向保險公司請求暫付賠償金之一部分(汽賠法第 17 條)。 2. 預付制度：汽賠法並無規定，但保險公司為減輕請求權人之經濟負擔，則允許請求權人以每 10 萬日幣為單位先行預付保險金以紓解經濟上之困難。
25	保險費之計算	主管機關每年定期檢討，視實際情形調整。	主管機關每年定期檢討，視實際情形調整。

		<p>汽車：依使用性質、從車、從人及肇事紀錄計算。</p> <p>機車：僅採從車計算。</p>	<p>汽、機車均採使用性質及從車計算，惟保險期間內發生受害人死亡事故時，須繳交事故日至保險期間屆滿之加收保險費。</p>
26	多車事故之處理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 依本法規定每人基本保障之保險金額為限。 2. 各保險人間負連帶保險給付。 3. 部分為本法第 40 條第 1 項所定之汽車者，保險人與特別補償基金依事故汽車數量比例分擔。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 依共同不法行為之個別汽車負損害賠償責任。 2. 汽賠法規定之汽車事故，各保險人與政府保障事業(即我國之特別補償基金)間彼此無追償；但其中如有共濟組織之汽車則須追償。
27	特別補償制度	有，設置”財團法人汽車交通事故特別補償基金”	有，設立”政府保障事業”
28	基金來源	主要為保險費所含特別補償基金分擔額	主要為保險費所含純賦課金
29	提撥比率	<p>汽車：3%</p> <p>機車：2%</p>	25/10,000
30	補償事由	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事故汽車無法查究 2. 事故汽車為無保險汽車 3. 未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車 4. 無須訂立本保險契約之汽車 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 肇事逃逸加害者不明 2. 加害者汽車未投保汽賠責保險 3. 加害者之惡意行為所致汽車事故

附件一 參訪計畫

強制汽車責任保險

日本汽車損害賠償責任保險與特別補償制度參訪計畫

- 一 預定參訪時間：98 年 11 月 8 日至 11 月 12 日
- 二 預定參訪對象：損害保險費率算定機構、國土交通省、金融廳、損保協會及保險公司（Mitsui Sumitomo Insurance Company）
- 三 考察背景：強制汽車責任保險制度自 87 年 1 月 1 日實施以來，根據保發中心統計資料，截至 98 年 6 月底止，投保本保險之汽機車車輛數已超過 1,730 萬輛，其中包括汽車 725 萬輛及機車 1,005 萬輛；保險公司對受害人理賠人次累計已超過 171 萬人次，累積理賠金額約新臺幣 1,327 億元，此外，已向汽車交通事故特別補償基金申請之補償件數為 16,965 件，累積補償金額約新臺幣 54 億元，顯示本保險對車禍受害人及其家屬頗具幫助，足以影響大多數家庭及民眾的權利義務，已成為我國社會安全制度之重要一環。而日本自 1955 年頒佈「自動車損害賠償保障法」施行至今，亦有 50 多年之豐富經驗，值得我國參考學習。
- 四 考察目的：
 - (一) 拜訪國土交通省、金融廳、損害保險費率算定會、日本損害保險綜合研究所及產險公司瞭解強制汽車責任保險監理、特別補償基金制度及實務運作等情形。
 - (二) 瞭解日本之監理機關及保險業在辦理強制汽車責任保險及特別補償制度之運作情形與實務案例，並作問題研討及意見交換，藉以提供我國實施此一制度有關法令修正或實務作業參考改進。
- 五 預定考察內容：
 - (一) 日本強制車險制度
 - 1 費率結構：台灣制度如下：
 - (1) 預期損失（即純保費部分）
 - (2) 固定率特別準備金
 - (3) 保險人業管費用：保險公司自 92 年度起需提供費用分析表供保險事業發展中心作為費率精算分析與參考

- a 保險證等印製成本
 - b 標章成本
 - c 保險證等郵寄成本
 - d 網路連線作業費用（含軟硬體、網路通訊等費用）
 - e 保險公司人事成本（含財會人員、承保人員、理賠人員及其他人員等）
 - f 通路成本
 - g 推廣費用
 - h 其他經常費用（含房租、辦公設備、水電及其他費用等）
- (4) 健全本保險費用
 - (5) 特別補償基金提存率
 - (6) 安定基金提存率
 - (7) 資金成本率
- 2 費率精算：台灣強制車險每年年底前完成費率精算調整建議案，並由金管會及交通部擬定建議案提請強制車險費率審議委員會審議
 - 3 從人從車因素：台灣制度從人因素係考量被保險人之性別、年齡及過去有無因違反交通規則而肇事之記錄等因素，從車因素則考量汽車種類及使用性質等。
 - 4 理賠費用項目內容、如何計給及各種保險共同項目之分攤方式
 - 5 業務費用項目及計算方式：台灣制度如上述第 1 點
 - 6 日本強制車險無盈無虧之精神
 - 7 日本強制車險資金運用規定
- (二) 準備金：台灣制度如附件乙
- 1 準備金類別
 - 2 提存基礎及方法
- (三) 強制車險資料庫之建置及統計規程

(四) 有無保費查詢系統：台灣制度目前已完成保費查詢中心之建制，請問日本有無該制度：

- 1 供保險公司查詢之系統？
- 2 供社會大眾查詢系統？

(五) 共保機制：台灣制度目前係由產險公會統籌辦理，但非法令規定

- 1 參與成員
- 2 分攤比例
- 3 相關費用
- 4 有無稽核功能

(六) 未來制度方向

六 預定考察行程及內容：

(一) 98 年 11 月 8 日 (週日)：由臺北搭機飛往東京

(二) 98 年 11 月 9 日 (週一)：拜訪日本損害保險總合研究所(NLIJ)

(三) 98 年 11 月 10 日 (週二)：

- 1 上午：拜訪三井住友海上火災保險株式會社(Mitsui Sumitomo Insurance Company Limited)，瞭解該公司經營強制車險之承保、理賠及會計實務處理，以及該公司對於日本強制車險制度與經營之未來展望與建議。
- 2 下午：拜訪損害保險費率算定會，瞭解該機構對日本強制車險統計資料收集、損害調查處理及分析概況。另最近五年內日本強制車險之承保與理賠統計資料以及各項準備金結果。

(四) 98 年 11 月 11 日 (週三)：

- 1 上午：拜訪損害保險協會，請教該協會在日本強制車險之角色及功能。
- 2 下午：拜訪本保險之雙主管機關--金融廳及國土交通省請教
 - (1) 國土交通省保障事業室辦理補償及求償之實務運作情形
 - (2) 日本強制車險制度之以及對從人從車因素及肇事加減費之看法
 - (3) 準備金規定？另是否允許保險人收回準備金達一定程度

可收回作為保險人收益處理？日本強制車險之適足準備金規定及其適足準備金之計算方法？

- (4) 保費中是否允許給予保險人利潤
- (5) 強制車險各種準備金累積金額之資金運用法令規定
- (6) 日本對機車強制車險之承保及理賠實務處理
- (7) 整體強制車險之未來制度方向

(五) 98 年 11 月 12 日 (週四)：由東京搭機返回臺北

附件二 參訪行程

拜訪日期	拜訪單位及人員	
	公司（機構）	人員
98 年 11 月 08 日	搭機前往日本	
98 年 11 月 09 日	日本損害保險總 合研究所	Mr. Hama (Executive Director) , Mr. Nemoto (General Manger for ISJ of International Education Dept) ,. Mr. Shiroyama, (General Manager of General Administration Dept.) Mr. Atsushi Gamo (General Manager, International Education Dept. Hitoshi Nemoto)
98 年 11 月 10 日	三井住友海上火 災保險株式會社	Masaya Okabe(General Manager, Underwriting & Business Promotion International Dept.) Seiichi Ota(Executive Officer General Manager, Automobile Underwriting Dept.) Osamu Nakaya(Manager, Underwriting & Administration Section Automobile Underwriting Dept.) Masashi Suzuki(Manager, Non-Marine Claims Administration Dept.) Akinobu Mizutani(Manager, East Asia and India Division.) Takashi Nakagawa(Supervisor, Underwriting & Administration Section Automobile Underwriting Dept.) Max Tang(Deputy Manager, Underwriting & Business Promotion Team International Dept.)
98 年 11 月 10 日	損害保險費率 算定會	Shunji Abo(Managing Director) Hiroyuki Inada(General Manager, Operations Services Dept.) Takehisa Furuya(Manager, Services Planning Sec. Operations Services Dept.)

		Yoshihiro Sakagami
98 年 11 月 11 日	日本損害保險 協會	Naoki Takei(Associate Director, General Manager, Business Planning Dept.) Makoto Kawagoe(Manager, International Relations Group, International Dept.) Teruyuki Koyano(Deputy Manager, Automobile & Marine Group Business Planning Dept.)
98 年 11 月 11 日	國土交通省 保障課	Yusuke Yamazaki(Chief Official of Accident Compensation Division) Okabe Masahiro (國土交通省汽車交通局保障 課事業室)
98 年 11 月 12 日	結束行程	

附件三 問題及意見交流

1. 保險費率之結構、內容及計算

(1) 純保費

(2) 附加保險費

答：請參考 p11 圖 2-2。

2. 無盈無虧制度之費率調整或保險金額調整

答：特別會計處理，若有盈餘作為調降保費或依經濟情況調整保險金額。(註：2004 年廢止政府再保制度，將以前年度經營再保險業務盈餘，部分作為返還保險費用途，該部分在 2008 年 3 月撥畢。)

3. 車禍受害人申請保險給付或補償金，有無除外規定？

答：自撞事故、惡意行為。

4. 給付金額之種類及計算方式。

答：①傷害醫療費用、後遺障害(殘廢)、死亡等。

②計算舉例參 p18 至 p20。

5. 給付金額是否依過失責任比例計算？

答：是，但最高以 50% 減額給付。

6. 受害人如已獲有加害人之賠償金額，其金額如已逾強制險或補

償金之應給付金額，是否應再給付；其獲賠償金額如未超過強

制險或補償金之應給付金額，是否於保險給付或補償給付時扣除該金額？

答：否；依損害賠償金額計算。

7. 保險給付或補償給付前，當事人雙方是否會達成和解？如肯定，是否影響強制險或補償金之給付？（扣除規定）

答：是，業依損害賠償金額計算達成和解，故不影響。

8. 申請強制險或補償金之時效期間如何規定？

答：2 年，但已研議預定 2010 年 4 月 1 日修改為 3 年。

9. 申請強制險或補償金之所需文件為何？

答：請參考「自賠責保險のすべて—2008 年版 p104-107」如附件六(p87)。

10. 小額賠款（即高於賠案處理費）案件所占之比率為多少？此類案件是否考慮設定自負額？

答：未統計；否。

11. 車輛檢驗與強制險投保之關係（檢驗時需否附有效之強制險保險證或保險單）。

答：車輛檢驗與強制險投保連結，可依車檢規定期間投保。

12. 保險人辦理強制險保險費收入不足支付強制險理賠賠款之情形，如何辦理？

答：依共保制度解決。

13. 保險人失卻清償能力，對被保險人如何保障？

答：100% 保障車禍受害人申請。

14. 準備金之種類、提存辦法及用途為何？

答：請參考本報告 p27 至 p29。

(二) 近 5 年日本強制險之相關統計

1. 承保業務：汽、機車登記數、汽、機投保車輛數之統計

答：請參考本報告 p29。

2. 保費收入與理賠金額統計：汽、機保費收入、汽、機理賠件數、

汽、機理賠給付金額

答：請參考本報告 p30 及 p31。

(三) 日本政府保障事業

1. 近 5 年肇事逃逸、未投保強制險之統計(詳附件七 p90)

2. 補償業務

(1) 如何協助受害人申請補償金？

答：保險公司受理人員協助受害人或被保險人辦理申請。

(2) 未有明顯跡證研判為汽車交通事故時，如何辦理？

答：依警方證明文件辦理。

(3) 扣除補償金之法律規定及項目。

答：①扣除社會保險給付金額②2007 年修正重大過失減額給付補償金制度(原僅適用有投保汽賠責保險之理賠減額給付)。

(4) 殘廢等級之審核。

答：依診斷書及後遺障害表規定辦理。

3. 處理補償案件之相關費用（委任費、調查費佐理費、求償訴訟費、、、等）是否向加害人請求償還（有否計算利息）？

答：否。

4. 每一補償案件至給付補償金之辦理時間須多久？

答：目前保障事業課辦理補償案件約 16 人，平均辦理肇事逃逸每件約 4 個月可以給付補償金；未保險車事故每件約 10 個月。

5. 殘廢等級如何審定？如受害人有異議如何申訴或逕行訴訟？

答：①顧問醫師鑑定。

②申訴或逕行行政訴訟(國土交通省是政府機關)。

6. 多車事故，如何辦理給付？如其中有未投保強制險之車輛如何辦理（是否由補償基金給付）？

答：①依過失責任比例辦理。

②由其中有保車之保險公司辦理保險給付，保險公司或特別

補償基金無須分攤。

7. 如補償金額給付予受害人後，雙方再和解，應如何辦理？

答：取得代位求償權後就不會再向受害人請求返還。

8. 傷害醫療費用，其給付範圍為何？如：非醫院出具之單據（如受害人自行購買之藥品之單據）是否可以給付？有無規定不給付事項？

答：①依醫療費用收據在傷害醫療費用限額內給付。

②依醫師處方箋。

9. 強制險占保險公司之業務量比重為何？強制險之保險金額若提高，是否會影響任意險部分？

答：①13%；②會。

10. 肇逃案件，警察機關是否主動協尋加害人？對於查獲肇事者有否獎勵制度？若有，其獎金之來源為何？

答：①是；②否。

11. 對於警察機關取締未投保強制險之所有人之罰鍰，是否提撥固定比例予保障事業？

答：否。

12. 資金運用情形為何？有無投資項目之金額限制？

答：①存入政府會計科目；②未規定須辦理資金運用。

13. 資金運用方式是否有調整以因應目前的低利率時代？

答：因無資金運用，故未有本項調整。

14. 求償業務

(1) 求償作業之辦理由何機構？

答：政府保障事業約 41 人辦理求償業務。

(2) 求償金額如何計算，是否依過失責任比例？過失責任如何判定（是否需經鑑定機構判定）？

答：①依補償金額求償。

②參照過去類似案件之過失責任比例訂定。

(3) 求償之催討條件及成果如何？

答：①追償到底即完成程序至取得債權憑證。

②約 3%。

(4) 求償作業較困難事項為何？

答：加害人屬於經濟弱勢(如保費繳不起者)或行蹤不明。

(5) 對於經濟狀況不佳的加害人之求償處理方式為何？

答：追償到底，可協議分期攤還(原則上以 5 年為限)。

(6) 有無放棄求償之案件，其條件為何？

答：①小額之補償金額不求償(即評估求償費用高於

補償金額)。

②其收入僅夠維持基本生活者。

③加害人行蹤不明找不到。

④加害人破產。

(7) 每件求償案件之平均處理時間多久？

答：以有求償所得之案件計算約 1 年至 2 年。

(8) 對於求償業務之辦理，有何建議？

答：求償作業雖由政府保障事業辦理，但程序及作業與一般民間機構地位相同，有資產才能執行，其取得之債權亦不能賣掉。對債務人無錢償還，確實有些困難，只能兼顧情、理、法之情況下契而不捨等待其將來能償還。

(9) 最近 5 年求償業務相關統計資料

答：參考表 3-1(p41)及 3-2(p42)。

附件四 訪日問題譯文

訪日のテーマ

日本における自賠責保険制度

参加予定者

財団法人汽車交通事故特別補償基金 頼坤鴻 副總經理(副社長)

邱瑞利 副經理(副部長)

財団法人保險事業發展中心

曾武仁 總經理(社長)

廖淑惠 研究所 処長 (通訳兼)

林長秋 副処長

中華民國產物保險商業同業公會

陳伯燿 自動車委員會 主任委員代理

往訪予定時期

2009 年 11 月 8 日(日)~12 日(木)

訪問希望先

- ・ 損害保険料率算出機構 (自賠責および機構組織関連につき教えて欲しい) 2時間程度
- ・ 損害保険協会 (表敬および自賠責関連統計関連で教えて欲しい) 1時間程度
- ・ 当社 (自賠責制度の概要について教えて欲しい) 2時間程度
- ・ 国土交通省 (政府保障事業等について教えて欲しい) 2時間程度

具体的質問内容

(二) 損害保険料率算出機構の法的根拠と主要業務 (算出機構)

1. 法源: 準拠法、規範、資金元、資金管理...
2. 主要な機能: 組織態勢、業務内容、損保会社との(損害率による)利益関係(損害率を計算する際に、自賠責未付保事故も加算されるか。例: 加算しないと仮定。損害率が低い→保険料が下がる→損保会社からもらえる会費(? 運営基金=保険料*一定の割合)が減る ことになるだろうか)
3. 役割: 機構と監督機関の関係

(一) 日本の自賠責制度概要 (当社および算出機構)

1. 料率構成と内容

純率と付加率

→基本的な仕組みについて説明いたします。具体的な内容がございましたらご質問ください。

2. ノーロス・ノープロフィット制度の料率調整と保険金額の調整

→「料率調整」についてはノーロス・ノープロフィットの原則が適用されていますが、保険金額については基本補償の位置づけであり調整が行われるべきものではなくノ

ーロス・ノープロフィットの原則とは異なります。料率調整の仕組みについてご説明いたします。具体的な内容がございましたらご質問ください。

3. 事故の被害者が給付金申請する際に除外規定はあるか。
 - 保険金等の請求前に関する内容でしょうか。あるいは、請求後の調査結果(無責等)に関するのでしょうか？
4. 給付金額の種類と計算
 - 「支払基準」をご説明することによろしいでしょうか？
 - 具体例をあげてご説明する必要がありますか。(時間の制約もありますが)
5. 給付金額は過失責任割合の比例計算によるか
 - 重過失による減額(少損害不適用事案含む)、および、因果関係認否困難による減額の説明を行います。
6. 被害者が加害者から既に賠償してもらっている場合で、その金額が自賠責あるいは保障制度の給付額を超過している場合、自賠責あるいは保障制度からも支払うか。また加害者からの賠償額が制度による額を超えていない場合、制度から払うのは差額のみか。
 - 15条請求が、16条請求に優先認定されることについて説明を行います。
7. 給付金を支払う前に当事者間の和解が必要か。必要である場合、和解には自賠責もしくは制度の保障の有無が影響するか。
 - 当事者間の和解成立が保険金等請求の条件ではないことを説明いたします。
8. 自賠責もしくは保障制度の時効と関連規定
 - 現行規定では2年、平成22年4月1日以降発生事故については3年に変更されることを説明いたします。(法15条請求:保険法、法16条・17条・72条請求:自賠法)
9. 自賠責、保障制度の請求必要書類
 - 自賠責と保障事業では、請求書・振込依頼書・委任状・念書の各様式が異なりますが、それ以外の必要書類については、同様であることを説明いたします。
10. 賠償額より、処理費用のほうが高くつくような小額支払案件の占める比率は？免責を設定することは考えているか
 - ・処理費用の方が高くつくような小額支払案件の比率につきましては開示しておりません。
 - ・免責金額設定については過去(昭和44年)検討されたこともありましたが、制度の複雑化を招く恐れがあるとして、その後は今日まで議論になっておりません。
11. 車検と強制保険付保の関係(車検時に有効な自賠責保険証が必要か)
 - 自動車の登録や車検時など道路運送車両法上の行政処分を受けようとするときは、行政庁に自賠責保険証明書を提示しなければならないこととしています。(自賠法第9条)
 - 強制保険制度の実効性を確保するための諸制度をご説明いたします。

12. 保険会社が自賠責の収入不足でありながら自賠責の支払を行う場合どう処理するか

→個別事故の対応のことではなく、責任準備金の制度についてご説明いたします。

13. 保険会社が倒産した場合、どのように支払をおこなうか。

→自賠責保険について損害保険契約者保護機構の概要をご説明いたします。

14. 準備金の種類、預け入れ方法と用途

→責任準備金の概要についてご説明させていただきます。

15. 2003 年までは自賠責の再保険に関して日本政府が一部を負担していたそうだが 2003 年以降、収支がアンバランスの場合(利益や損失が発生した場合)、どうなるでしょうか。

→政府再保険とその後の収支バランスについては関係ありません。収支がアンバランスになった場合の料率制度の仕組みについてのご説明いたします。

(三)最近5年の自賠責関連統計資料 (当社もしくは損保協会?)→算出機構が説明いたします。

1. 引受業務:自動車・バイクの登録台数、付保台数、保険料収入
2. 支払業務:自動車・バイクのクレーム件数、保険金支払額

(四)政府保障事業について (国土交通省)

1. 統計(過去5年)

(i) 賦課金の収入と支出の統計(累積の基金はいくらぐらい残っているか。基金の上限・下限はあるのか、調整の仕組みはあるのか等)

(ii) ひき逃げ、無保険についてのクレーム件数と保障事業による支払金額

2. 補償業務

(i) 被害者はどうやって政府保証事業に基づく賠償を受けられるか

(ii) 交通事故によるものという明確な証拠がない場合賠償給付はどう処理する?

(iii) 補償金を控除することを定めた法律規定と項目

(iv) 後遺障害等級の審査

3. 委託費、調査費、訴訟費用等の関連費用の処理について加害者に利息含め求償するか。

4. 補償案件1件毎にかかる処理時間はどれくらいか。

5. 後遺障害等級はいかにして決定されるか。被害者に異議がある場合どのような苦情あるいは訴訟という手段をとるか

6. 複数の車が関わった事故の場合どのように給付するか。その中に自賠責未付保の車があった場合どう処理するか。(補償金給付あるか。)

7. 補償金給付後に双方和解した場合、いかに処理するか。
8. 傷害医療費用の給付範囲は？(病院処方薬以外の被害者が自分で買った薬品等は支払対象か)規定上の支払基準は？
9. 保険会社で強制保険の占める割合は？強制保険の保険金額を高くした場合の任意保険への影響は？
10. ひき逃げ案件：警察は主導的に加害者を捜査するか。捜査協力者に報償は払われるか払われる場合その財源はどこか。
11. 無保険者を警察が取り締まった場合の処罰は政府保障事業に一定割合繰り入れられるか。

12. 資金運用はどのようにおこなっているか。投資項目や金額の制限はあるか。

13. 現在の低金利時代において資金運用の方式に調整はあるか。

14. 求償業務
 - (i) 求償作業は誰が行っているか
 - (ii) 求償金額の計算方法、過失責任割合による比例計算か、過失責任の判定方法（鑑定機関の鑑定は必須か）
 - (iii) 求償手続きを行う条件および求償の成果は
 - (iv) 求償を行う場合の困難な点は何か
 - (v) 経済的に貧窮している加害者に対する求償はどうしているか
 - (vi) 求償放棄の条件はあるか、あればそれほどのような条件か
 - (vii) 求償案件 1 件あたりの平均処理時間
 - (viii) 求償業務に関する全般的なアドバイスをお願いしたい。
 - (ix) 直近 5 年の求償に関する統計

年度	新規受付件数	解決件数	未決件数	求償取得額	新規案件の補償額合計

附件五 參訪留影



參訪團與三井接待人員合影左起水谷課長彰伸、中川主任高志、鈴木課長昌史、中谷課長修、曾總經理武仁、賴副總經理坤鴻、廖處長淑惠、陳代主委伯耀、林副處長秋瑞及邱副經理瑞利



參訪團與費率算定會接待人員合影左起古屋經理岳久、宮津副理秋爾、坂上善浩先生、稻田總經理博之、賴副總經理坤鴻、曾總經理武仁、廖處長淑惠、陳代主委伯耀、中谷課長修(三井住友)及後排邱副經理瑞利、林副處長秋瑞



參訪團與損害保險協會接待人員合影左起中川主任高志(三井住友)、邱副經理瑞利、陳代主委伯燿、賴副總經理坤鴻、廖處長淑惠及後排左起小谷野副理輝之(損保協會)、川越經理信(損保協會)、曾總經理武仁及林副處長秋瑞



參訪團在損害保險協會之そんぼ情報スクエア前合影左起邱副經理瑞利、廖處長淑惠、曾總經理武仁、陳代主委伯燿、賴副總經理坤鴻及林副處長秋瑞



參訪團與國土交通省交通局保障課接待人員合影左起中谷課長修(三井住友)、本間惠小姐(國土交通省自動車交通局保障課)、岡部真大先生(國土交通省自動車交通局保障課)、大橋先生(國土交通省自動車交通局保障課)、陳代主委伯耀、山崎係長庸右(國土交通省自動車交通局保障課)、賴副總經理坤鴻、曾總經理武仁、廖處長淑惠、邱副經理瑞利及後排林副處長秋瑞、唐襄理世澤(明台產險派日進修)

附件六 請求給付必要文件

附件七 保障金支付狀況的演變

附件八 後遺障害表

附件九：參訪簡報資料(一) 自賠責保險

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤！物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

附件九：參訪簡報資料(二) 損害保險費率算定會概要

損害保險料率算出機構の概要

2009年11月10日

損害保險料率算出機構

1

内 容

- 1.根拠法および目的
 - 2.沿革
 - 3.会員制度
 - 4.予算および財源
 - 5.組織および役職員
 - 6.主な業務
- 《参 考》 統 計

2

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

2. 沿 革

1948年7月 損害保険料率算出団体に関する法律
(料団法) 施行

- 料率算出団体の根拠法(目的、業務範囲等)

1948年11月 損害保険料率算定会(損算会)設立

1964年1月 自動車保険料率算定会(自算会)が
損算会から分離

4

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

4. 予算および財源

■ 予算の規模

2008年度決算：収入合計約272億円
(うち会費収入約35億円、自賠責保険収入等約214億円)

■ 主な財源

- 会費収入：料率算出業務（自賠責保険を除く）に充てる。会員会社は加入している保険種類ごとに、所定の会費を当機構に支払う。会費は会員総会で定める。
- 自賠責保険収入：自賠責保険事業（料率算出業務、損害調査業務）に充てる。会員会社は、自賠責保険料収入の所定の割合を、当機構に納付する。

7

5. 組織および役職員

(2009年11月1日現在)

■ 会員総会

- すべての会員会社の代表が出席

■ 理事会

- 理事23名、うち6名が会員会社の代表

■ 内部組織

- 職員数 約2,200名
うち約1,900名が自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）の損害調査に従事

8

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

《参考》自賠責保險收入(written basis)

年度	合計*1		自動車*2		原動機付 自転車*3	
	台数 (万 台)	保険料 (億 円)	台数 (万 台)	保険料 (億 円)	台数 (万 台)	保険料 (億 円)
2003	3,873	12,128	3,633	11,848	240	280
2004	3,838	11,995	3,603	11,724	235	271
2005	3,907	11,548	3,652	11,257	255	291
2006	3,867	11,381	3,616	11,094	251	287
2007	3,879	10,501	3,645	10,238	234	262

*1道路運送車両法に基づく自動車と原動機付自転車が自賠責保険の対象になる。
ただし、農耕用トラクター類は対象とならない(付保できない)。

また、構内専用車等は強制付保の対象とならない(付保しなくてよい)。

*2 二輪自動車(排気量125cc超の二輪車)を含む。

*3 排気量125cc以下の二輪車、および三輪以上で排気量50cc以下の車両。

(出典)『自動車保険の概況 平成16年度～平成20年度』第2表(自賠責保険車種別収支)

29

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

附件九：參訪簡報資料(三) 自動車損害賠償保障制度の概要

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。

錯誤! 物件無法用編輯功能變數代碼來建立。