

令和5年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

金融庁 最終的な調整結果

管理番号

42

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

07_産業振興

提案事項(事項名)

自動車損害賠償責任共済の共済掛金の改定に係る同意手続の簡略化

提案団体

大阪府、神奈川県、京都府、兵庫県、和歌山県、関西広域連合

制度の所管・関係府省

金融庁、国土交通省

求める措置の具体的内容

中小企業等協同組合法(以下「法」という)の規定に基づき認可した事業協同組合のうち、法第9条の6の2第3項における自動車損害賠償保障法(以下「自賠責法」という。)第5条に規定する自動車損害賠償責任共済(以下「責任共済」という。)を行う組合から、共済規程のうち事業の実施方法、共済契約又は共済掛金に係るもの等を変更する旨の申請があった際、所管行政庁は認可にあたり自賠責法第28条の2第5項において国土交通大臣及び内閣総理大臣(金融庁長官)にあらかじめ同意を求めなければならない旨規定されている。

自動車賠償責任保険(以下「責任保険」という)に係る基準料率等については、毎年その妥当性を金融庁長官が自賠責保険審議会を経て判断しており、改定する場合は審議会を経て国土交通大臣に同意を得たうえで改定される。このようにして改定された基準料率に基づき、各組合等は共済掛金の変更申請を都道府県に行っている。

以上を踏まえ共済掛金の変更申請について、その内容が責任保険に係る基準料率と相違ないものであると確認できる場合は、金融庁長官及び国土交通大臣の同意を不要とする措置を求める。

具体的な支障事例

責任共済に係る共済掛金の改定については、改定される日時があらかじめ決められていることがほとんどであり、また改定される料金が示されてからでなければ変更認可申請を行うことができないため、改定日時に間に合うよう非常に短い期間の中で金融庁長官及び国土交通大臣に対する同意の手続及び共済規程の変更認可申請に係る審査を同時並行で行うことが求められる。

これは、事務の煩雑化を招き、十分な審査期間を設けることができず、審査における見落としを生じさせる可能性があり、組合に対し不利益を与えかねない。

制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)

事務手続が簡略化されることにより、審査に集中することができ、行政の効率化を図ることができる。

根拠法令等

中小企業等協同組合法第9条の6の2第3項、第9条の2第7項、自動車損害賠償法第5条、第28条の2第5項

追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)

長野県、山口県

○当県においても同様の事例が起きており、同意書の依頼を早期に行う必要がある。

○連絡から改定日時までが非常に短く、当県では申請書への押印を必要としているため原本を地域振興局経由で共済組合が提出していることもあり、組合も県も非常に短い時間で事務を行わなければならない、十分な審査期間を設けることができていない。金融庁長官及び国土交通大臣に対する同意の不要または、改定日時までの期間を最低でも2週間は設けていただきたい。

各府省からの第1次回答

自動車損害賠償保障法(昭和30年法律第97号)第28条の2第5項は、中小企業等協同組合の共済規約のうち事業実施方法、共済契約又は共済掛金に係るものに関し、同法第27条の2に規定する行政庁が変更命令、認可、措置命令等の処分をする際に国土交通大臣及び内閣総理大臣(金融庁長官に権限委任)に同意を求める規定である。

この規定のうち、内閣総理大臣(金融庁長官)に同意を得ることとしているのは、責任共済と責任保険の差異によって契約者又は被害者に不公平が生じることのないよう、責任保険の契約者である保険会社等を所管する内閣総理大臣(金融庁長官)を関与させるためであり、国土交通大臣に同意を得ることとしているのは、当該責任共済が保険契約者だけでなく被害者保護も目的としていること、また、当該責任共済は自動車検査制度等と不可分一体的に運用されているためである。

以上のことから、責任共済と責任保険の公平性を担保するとともに、被害者保護・自動車検査制度が統一的に行われるよう各制度間の調整を図っている。従って、本手続の趣旨に鑑みて、本手続を省略することは困難であるが、要望内容を踏まえ、両省庁における同意の手続について迅速な処理に努めることとする。

なお、申請に当たって押印等は不要である。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

第1次回答では、責任共済と責任保険の差異によって契約者又は被害者に不公平が生じることのないよう、責任保険の契約者である保険会社等を所管する内閣総理大臣(金融庁長官)を関与させることであるが、共済規程のうち共済掛金に係るものの一部を自動車損害賠償責任保険の基準料率の届出に伴って変更することについては、その変更が改定後の基準料率と同一の変更であることの確認さえできれば、責任共済と責任保険との公平性を担保できると考えられる。また、被害者保護・自動車検査制度が統一的に行われるよう、国土交通大臣を関与させることであるが、共済規程の変更が共済掛金の変更にとどまる場合にまで関与させる必要性はないと考えられる。

協同組合が各都道府県へ行く共済規程の認可申請について、自動車損害賠償責任保険審議会答申で決定した基準料率と相違がない場合は、都道府県から金融庁及び国土交通省への協同組合の申請書の写しが到達した時点をもって同意があったものとみなし、都道府県による協同組合への認可が行える運用を検討されたい。また、第1次回答で、「要望内容を踏まえ、両省庁における同意の手続について迅速な処理に努める」とのことであるが、具体的にはどのくらいの期間短縮するのかご教示いただきたい。

各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解

—

地方六団体からの意見

【全国知事会】

提案団体の提案を考慮した検討を求める。

各府省からの第2次回答

責任共済掛金率は、強制加入を前提として高度な社会保障・被害者保護を図る自動車損害賠償保障制度の根幹を成すものであり、その変更には、同制度の適正な運用のため、国土交通大臣及び内閣総理大臣(金融庁長官)の関与が必要不可欠である。

特に、内閣総理大臣(金融庁長官)は、保険業法や損害保険料率算出団体に関する法律を所管しており、責任保険との公平性の担保を責任持って行える立場にあることから、同意主体として法定されている。したがって、例えば単に行政庁が改定後の基準料率と同一の変更であることを事実上確認できれば足りる性質のものではなく、内閣総理大臣(金融庁長官)による同意が必要不可欠である。

また、共済規程内の共済掛金に係る規定の変更にあたり、共済掛金が基準料率と異なる共済掛金率に基づいて算定されたものである場合には、自賠法の趣旨・目的である被害者保護に支障が生じるおそれがある。した

がって、被害者救済の観点で自賠法を運用する国土交通大臣の同意によって、そのような支障が生じないように担保することが必要不可欠である。

加えて、御提案のあった、「協同組合が各都道府県へ行う共済規程の認可申請について、(中略)都道府県による協同組合への認可が行える運用」については、仮に、申請書の記載内容の不備、基準料率と共済掛金率の不一致等がある場合、当該申請書の補正、再提出、あるいは場合によっては不適切な掛金率による運用等が生じうるおそれがある。このため、当該運用により、申請者たる共済組合やその構成組合員が法的に不安定な立場に置かれるおそれがあり、また、確認主体・責任主体が不明確になりうる。

以上のことから、共済規程の変更が共済掛金の変更にとどまる場合であっても、本同意手続を不要とすることはできない。

なお、要望団体の負担軽減を図るため、国土交通省及び金融庁内における事務処理手続を見直すことにより、地方公共団体から同省庁へ同意申請が到達後、到達日プラス1営業日以内に回答するよう同意の手続についての迅速な処理に努める。

令和5年の地方からの提案等に関する対応方針（令和5年12月22日閣議決定）記載内容

5【金融庁(1)】【国土交通省(8)】

自動車損害賠償保障法(昭30法97)

都道府県等が自動車損害賠償責任共済事業についての共済規程(共済掛金等に係るものに限る。)の変更について認可しようとするときに国土交通大臣及び内閣総理大臣の事前同意(28条の2第1項等)を得る手続については、都道府県等の負担軽減に資するよう、令和6年度中に、都道府県等からの同意申請を受け付けてから同意するまでの手続を見直す。