

米国のノーフォルト自動車保険に関する 組織的詐欺について

主席研究員 浅見 俊雄

目 次

1. はじめに
2. ノーフォルト自動車保険
 - (1) ノーフォルト自動車保険創設の背景
 - (2) ノーフォルト自動車保険の特徴
3. 自動車事故被害者保護法制におけるノーフォルト自動車保険の位置付け
 - (1) 自動車賠償資力法および自動車事故関連の強制保険の概要
 - (2) 自動車保険の対人賠償に関する各州の制度
4. ノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺の実態
 - (1) ノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺グループの構成員
 - (2) ノーフォルト制度採用州において組織的詐欺が頻発する原因
5. 保険業界のノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺関連の対策
 - (1) ISO による対策
 - (2) 全米保険詐欺機構 (NICB) による対策
 - (3) 保険詐欺対策連盟 (CAIF) による対策
6. おわりに

1. はじめに

米国保険情報協会（Insurance Information Institute : 「I.I.I.」）の2010年2月の発表によると、ノーフォルト制度を導入しているニューヨーク州では、ノーフォルト自動車保険詐欺による2009年の損害額は2億3,000万ドルに及んだとのことである。これは、同州のノーフォルト自動車保険の支払保険金総額の22%が保険詐欺によるものであった計算となる。また2005年以降、ニューヨーク州においてノーフォルト自動車保険詐欺による保険金支払累計額は6億ドルを超え、2004年から2009年間に保険金支払額も平均で55%上昇している。

また、保険研究評議会（Insurance Research Council : 「IRC」）の2011年2月の発表によると、ニューヨーク州同様にノーフォルト制度を導入しているフロリダ州では、2007年のノーフォルト自動車保険の保険金請求額の3分の1は、傷害の程度を誇張して不必要で過剰な治療を行ったものであったと推測されている。また件数ベースでは、同期間の保険金請求件数の10分の1は、保険詐欺によるものであるとみられている。

上記のような状況において、ノーフォルト制度導入州では、現在、特に仲間を募って自動車事故等を起こし、医療機関や弁護士なども関与して多額の自動車保険金の不正請求を繰り返す組織的詐欺犯罪が大きな問題となっていることから、本稿では米国のノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺の実態および保険業界のノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺対策に焦点を当てて取り上げることとした。

本稿では、まず、ノーフォルト自動車保険の概要および自動車事故被害者保護法制下におけるノーフォルト自動車保険の位置付けを説明する。その後、ノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺の実態を概観し、ノーフォルト制度導入州において保険詐欺が頻発する原因について考察したうえで、最後に保険業界のノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺関連の主な対策について紹介する。

なお、本稿における意見・考察等は筆者の個人的見解であり、所属する組織を代表するものではないことをお断りしておく。

2. ノーフォルト自動車保険

ノーフォルト自動車保険とは、自動車保有者が交通事故に巻き込まれた際に、自動車保有者の過失（fault）の有無にかかわらず、自身が付保している自動車保険から自動車保有者自身または同乗者が被った人身傷害に対する医療費や休業損害などの損害の補償を受ける本人給付型¹の保険であり、ノーフォルト人身傷害保護保険（Personal Injury Protection Insurance : 「PIP」）とも呼ばれる。以下、ノーフォルト自動車保険

¹ ただし、歩行者と自動車との事故で、歩行者が自動車保険を保有していない場合は、自動車運転者が付保しているノーフォルト自動車保険から損害の補償が行われる。

創設の背景および同保険の特徴について説明を行う。

(1) ノーフォルト自動車保険創設の背景

米国では自動車事故の民事責任は過失責任主義の考え方が取られているが、ノーフォルト自動車保険は従来の過失責任制度の問題点を克服する手段として創設され、いくつかの州で導入されることとなった。この過失責任制度の問題点については、1971年に発表された米国運輸省による調査報告が以下のようにポイントをまとめている。

- ① 自動車事故の被害者が損害賠償の請求を行う場合には、加害者の故意・過失を被害者側で立証しなければならない。また、被害者自らにも過失がある場合には、過失相殺によって損害賠償額が減額されてしまうため、十分な補償を得ることができない。
- ② 過失認定に時間がかかるため、保険金支払が遅延する。
- ③ 保険会社が保険金支払の経費・時間の効率性を重視するため、少額損害は過大に支払われ、高額損害は過小に支払われる傾向にある。
- ④ 弁護士費用等が発生するため、実質的に被害者が受け取る額が少なくなる。
- ⑤ 裁判所にとって、交通事故処理のための事務処理負担が大きい。
- ⑥ 事故リスクの高い若年層や事故歴のある運転者について保険会社が損害賠償責任保険の引受や継続を拒否するケースが増加し、社会問題化している。

(2) ノーフォルト自動車保険の特徴

前記 2.(1) で記載したとおり、自動車対人賠償事故の際の過失責任制度の問題点を克服し、自動車事故被害者が十分な補償を得られていないことを改善するために導入されたのがノーフォルト自動車保険であり、主な特徴は下記のとおりである。(図表 1 参照)

保険会社は、各州の自動車ノーフォルト法に基づいて定められた「追加条項」(endorsement) を自動車損害賠償責任保険に付帯して引受を行っている。

- 基本的に自身の保険からの補償給付
自動車保有者の過失 (fault) の有無にかかわらず、自動車保有者自身が付保している自動車保険から補償を受ける本人給付型の保険である。
- 補償対象項目については、基本的に人身傷害の経済的実損害に限定
補償対象項目については、各州の州法に規定されており、当該州の法律の規定により異なるが、一般的には次の 4 項目が補償対象項目となっている。また、慰謝料等の非経済的損害については、原則として補償対象から除外されている。
 - ・ 医療費

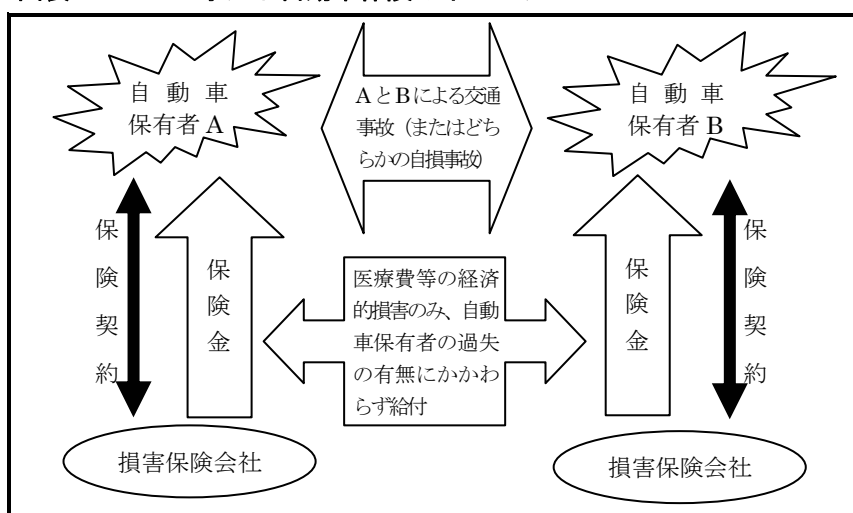
- ・ 所得補償
- ・ 葬儀費用
- ・ その他の金銭的損失

わが国の人身傷害補償保険がこのノーフォルト自動車保険と類似する保険であるが、2つの保険の主な相違点としては、人身傷害補償保険では、医療費等の経済的損害に加えて慰謝料等の非経済的損害も補償対象となっている点などが挙げられる。

○ 保険者は民間保険会社であり、民営の自動車保険商品として販売

ノーフォルト自動車保険の販売を行っているのは、各州の政府によって営業免許を付与された民間の保険会社である。各保険会社は、独自の料率でノーフォルト自動車保険の引受を行う。また、ノーフォルト自動車保険の付保が強制となっている州であっても、当該州で営業を行う保険会社には引受の義務はない。

図表1 ノーフォルト自動車保険のイメージ



(出典：各種資料をもとに作成)

3. 自動車事故被害者保護法制におけるノーフォルト自動車保険の位置付け

本項では、米国における自動車事故被害者保護法制について概観することにより、自動車保険制度におけるノーフォルト自動車保険の位置付けについて説明する。

(1) 自動車賠償資力法および自動車事故関連の強制保険の概要

米国は50州および特別行政区である首都ワシントンD.C.等から成る連邦国家であり、それぞれの州に独自の法制度が存在する。米国のすべての州では自動車事故被害者保護を目的として独自の自動車賠償資力法を制定しており、自動車運転者は当該州が規定する自動車賠償資力法に基づき、事故が発生した際の賠償資力を有していることを証明で

きななければならない。したがって米国のほとんどの州では、自動車を運転する条件として、当該州で規定する自動車賠償資力法に基づく最低限度の対人・対物賠償責任保険を購入することを自動車運転者に義務付け、強制保険²とすることにより、自動車運転者の賠償資力を確保している。

強制保険となっている保険の種類および賠償資力責任限度額は、図表 2 のとおり各州で異なる。対人賠償責任保険および対物賠償責任保険の付保のみを自動車運転者の強制保険としている州もあれば、それら 2 つの保険に加えて、ノーフォルト自動車保険や、事故の相手方に賠償資力がない、または賠償資力が不十分な場合に自身の損害をカバーするための保険である無保険運転者保険、低付保額運転者保険を強制保険として加えている州もある。また、ニューハンプシャー州のように、自動車事故の際の賠償資力の証明のみが州の法律で義務付けられ、対人・対物賠償責任保険等の付保が義務付けられていない州もある。

図表 2 州別自動車賠償資力責任額

| 州名 | 強制保険の種類 | 最低賠償責任限度額 ^(注) (単位：千ドル) |
|------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| アラバマ | 対人賠償&対物賠償 | 25 / 50 / 25 |
| アラスカ | 対人賠償&対物賠償 | 50 / 100 / 25 |
| アリゾナ | 対人賠償&対物賠償 | 15 / 30 / 10 |
| アーカンソー | 対人賠償&対物賠償, ノーフォルト | 25 / 50 / 25 |
| カリフォルニア | 対人賠償&対物賠償 | 15 / 30 / 5 |
| コロラド | 対人賠償&対物賠償 | 25 / 50 / 15 |
| コネティカット | 対人賠償&対物賠償 | 20 / 40 / 10 |
| デラウエア | 対人賠償&対物賠償, ノーフォルト | 15 / 30 / 10 |
| ワシントン D.C. | 対人賠償&対物賠償, 無保険運転者 | 25 / 50 / 10 |
| フロリダ | 対物賠償, ノーフォルト | 10 / 20 / 10 |
| ジョージア | 対人賠償&対物賠償 | 25 / 30 / 25 |
| ハワイ | 対人賠償&対物賠償, ノーフォルト | 20 / 40 / 10 |
| アイダホ | 対人賠償&対物賠償 | 25 / 50 / 15 |
| イリノイ | 対人賠償&対物賠償, 無保険運転者 | 20 / 40 / 15 |
| インディアナ | 対人賠償&対物賠償 | 25 / 50 / 10 |
| アイオワ | 対人賠償&対物賠償 | 20 / 40 / 15 |
| カンザス | 対人賠償&対物賠償, ノーフォルト, 無保険運転者 | 25 / 50 / 10 |
| ケンタッキー | 対人賠償&対物賠償, ノーフォルト | 25 / 50 / 10 |
| ルイジアナ | 対人賠償&対物賠償 | 15 / 30 / 25 |
| メイン | 対人賠償&対物賠償, 無保険運転者, 低付保額運転者 | 50 / 100 / 25 |
| メリーランド | 対人賠償&対物賠償, ノーフォルト, 無保険運転者, 低付保額運転者 | 30 / 60 / 15 |
| マサチューセッツ | 対人賠償&対物賠償, ノーフォルト, | 20 / 40 / 5 |

²わが国の自賠責保険のように自動車保有者の加入義務と共に保険会社に引受義務を課す強制保険ではなく、保険会社は任意の取引としてリスクに応じて自動車保険の引受を行う。したがって保険料も被保険者のリスクや保険会社により異なる。

| 州名 | 強制保険の種類 | 最低賠償責任限度額 ^(注) (単位：千ドル) |
|-----------|-------------------------------------|--------------------------------------|
| | 無保険運転者、低付保額運転者 | |
| ミシガン | 対人賠償&対物賠償、ノーフォルト | 20 / 40 / 10 |
| ミネソタ | 対人賠償&対物賠償、ノーフォルト、 無保険運転者、低付保額運転者 | 30 / 60 / 10 |
| ミシシッピ | 対人賠償&対物賠償 | 25 / 50 / 25 |
| ミズーリ | 対人賠償&対物賠償、無保険運転者 | 25 / 50 / 10 |
| モンタナ | 対人賠償&対物賠償 | 25 / 50 / 10 |
| ネブラスカ | 対人賠償&対物賠償、無保険運転者、 低付保額運転者 | 25 / 50 / 25 |
| ネバダ | 対人賠償&対物賠償 | 15 / 30 / 10 |
| ニューハンプシャー | 賠償資力法のみ、無保険運転者 | 25 / 50 / 25 |
| ニュージャージー | 対人賠償&対物賠償、ノーフォルト、 無保険運転者、低付保額運転者 | 15 / 30 / 5 |
| ニューメキシコ | 対人賠償&対物賠償 | 25 / 50 / 10 |
| ニューヨーク | 対人賠償&対物賠償、ノーフォルト、 無保険運転者 | 25 / 50 / 10 |
| ノースカロライナ | 対人賠償&対物賠償、低付保額運転者 | 30 / 60 / 25 |
| ノースダコタ | 対人賠償&対物賠償、ノーフォルト、 無保険運転者、低付保額運転者 | 25 / 50 / 25 |
| オハイオ | 対人賠償&対物賠償 | 12.5 / 25 / 7.5 |
| オクラホマ | 対人賠償&対物賠償 | 25 / 50 / 25 |
| オレゴン | 対人賠償&対物賠償、ノーフォルト、 無保険運転者、低付保額運転者 | 25 / 50 / 20 |
| ペンシルバニア | 対人賠償&対物賠償、ノーフォルト | 15 / 30 / 5 |
| ロードアイランド | 対人賠償&対物賠償 | 25 / 50 / 25 |
| サウスカロライナ | 対人賠償&対物賠償、無保険運転者 | 25 / 50 / 25 |
| サウスダコタ | 対人賠償&対物賠償、無保険運転者、 低付保額運転者 | 25 / 50 / 25 |
| テネシー | 対人賠償&対物賠償 | 25 / 50 / 15 |
| テキサス | 対人賠償&対物賠償 | 30 / 60 / 25 |
| ユタ | 対人賠償&対物賠償、ノーフォルト | 25 / 65 / 15 |
| バーモント | 対人賠償&対物賠償、無保険運転者、 低付保額運転者 | 25 / 50 / 10 |
| バージニア | 対人賠償&対物賠償、無保険運転者、 低付保額運転者 | 25 / 50 / 20 |
| ワシントン | 対人賠償&対物賠償 | 25 / 50 / 10 |
| ウェストバージニア | 対人賠償&対物賠償、無保険運転者 | 20 / 40 / 10 |
| ウィスコンシン | 対人賠償&対物賠償、無保険運転者、 低付保額運転者 | 25 / 50 / 10 |
| ワイオミング | 対人賠償&対物賠償 | 25 / 50 / 20 |

(注) 初めの2つの数字は対人賠償責任限度額、3つめの数字は対物賠償責任限度額である。例えば20 / 40 / 10は、対人賠償責任限度額が1人あたり2万ドル、1事故あたり負傷者全員に対し4万ドル、対物賠償責任限度額が1万ドルであることを意味する。

(出典：Insurance Information Institute, Fact Book 2012をもとに作成)

(2) 自動車保険の対人賠償に関する各州の制度

前記 3.(1)では、各州の自動車賠償資力法に基づく自動車運転者が付保すべき強制保険の種類を通して、ノーフォルト自動車保険の各州における位置付けについて説明したが、本項では、各州の自動車保険法の定める対人賠償制度の違いを説明する。

米国における自動車保険の対人賠償制度は、州により、「ノーフォルト制度」、「選択ノーフォルト制度」、「不法行為賠償責任制度」、「アド・オン制度」の4つの制度に区分される。(ノーフォルト制度、選択ノーフォルト制度およびアド・オン制度を採用している各州の制度概要については、図表4を参照願う。)

以下、この4つの制度について概略説明を行う。

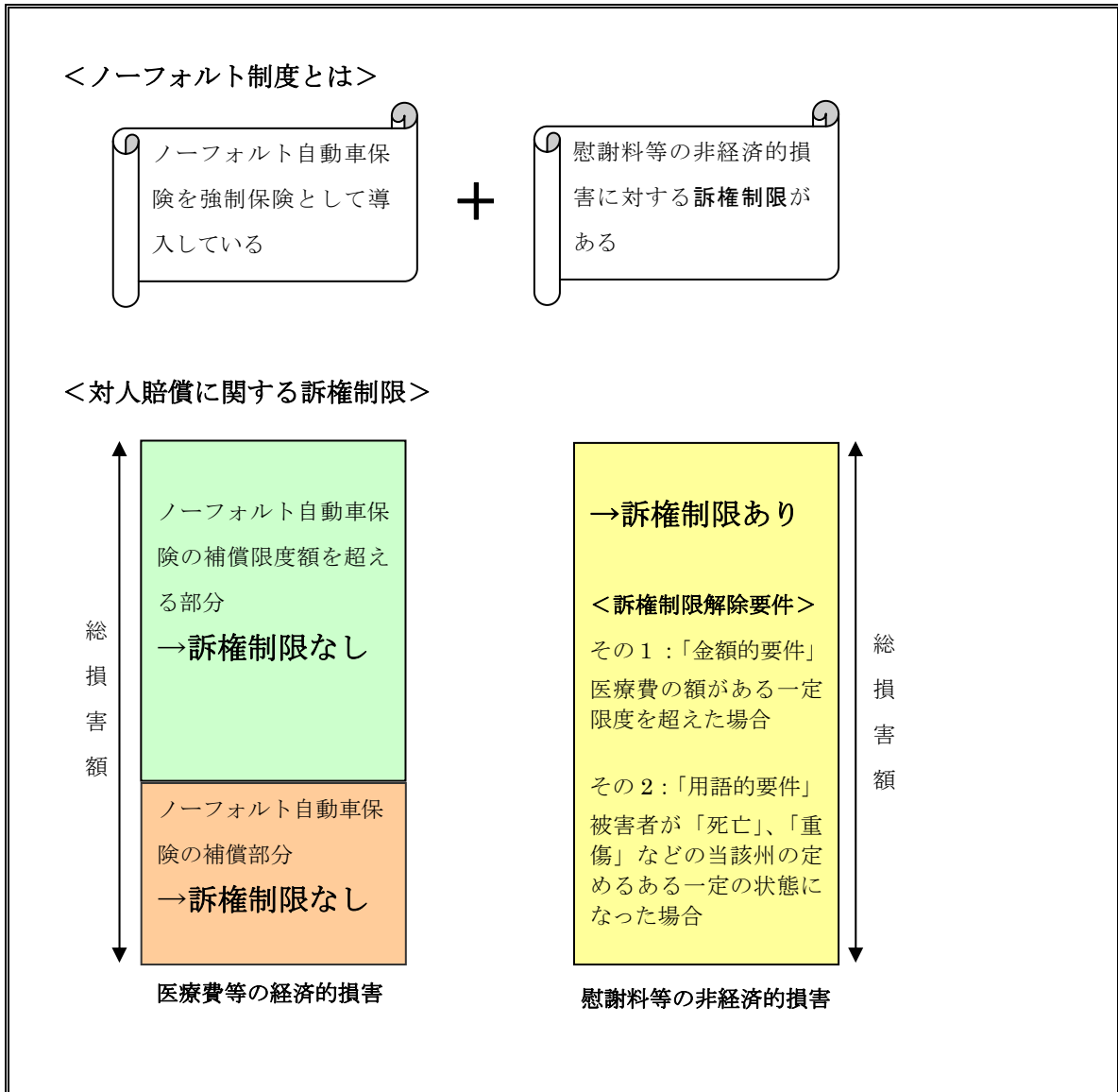
a. ノーフォルト制度

ノーフォルト制度とは、ノーフォルト自動車保険を強制保険として導入しており、なおかつ自動車事故被害者の加害者に対する慰謝料等の非経済的損害に関する訴権に何らかの制限が課される州の制度である。(図表3参照)

この訴権制限の存在により、ノーフォルト制度採用州においては、事故被害者が加害者への慰謝料等の非経済的損害に対する賠償を求めて訴訟を起こすことができるのは、一定の要件を満たした場合のみに限られている。この一定の要件には、「医療費がある一定額を超えた場合」と定めている金額的要件 (monetary threshold) と呼ばれるものと、「被害者が「死亡」や「重傷」など、ある一定の状態になった場合」と定めている用語的要件 (verbal threshold) と呼ばれるものの2種類があり、どちらの要件を採用するかは各州で決定している。

したがって、金額的要件または用語的要件を満たさない損害に対しては、被害者は加害者への慰謝料等の非経済的損害に対する訴訟を起こすことはできず、この要件を満たす損害の場合には、経済的損害に加えて非経済的損害についても加害者への賠償を求めて訴訟を起こすことができる。

図表3 ノーフォルト制度のイメージ



(出典：各種資料をもとに作成)

b. 不法行為賠償責任制度

不法行為賠償責任制度は、わが国と同様にノーフォルト制度を採用していない従来型の賠償制度である。ノーフォルト制度と異なり、加害者への非経済的損害に対する賠償請求を行うにあたって訴権制限はない。

現在、図表4に記載されている州以外の28州が不法行為責任制度を採用している。

c. 選択ノーフォルト制度

選択ノーフォルト制度 (choice no-fault) は、訴権制限があるノーフォルト制度に

基づく自動車保険、または不法行為賠償責任制度に基づく自動車保険のいずれかを保険契約者が自動車保険の契約時または更改時に選択できる州の制度である。

d. アド・オン制度

アド・オン制度 (add-on) は、自動車保有者が交通事故に巻き込まれた際に、ノーフォルト制度採用州のように自動車保有者は自身の保険会社から医療費等の経済的損害に対する補償を受けることができ、なおかつ慰謝料等の非経済的損害に関する訴権制限がない州の制度である。本人給付がある点はノーフォルト制度と同じであるが、自動車事故加害者への非経済的損害に対する訴権制限がないことから、厳密な意味でのノーフォルト制度とは異なる。

図表 4 賠償責任保険について本人給付制度を定めている州の制度概要

| 保険種類 | 州名 | 本人給付 | | 訴権制限 | | 訴訟要件 | |
|------------|-----------|------|----|------|----|------|-----|
| | | 強制 | 任意 | あり | なし | 金額的 | 用語的 |
| ノーフォルト制度 | フロリダ | ○ | | ○ | | | ○ |
| | ハワイ | ○ | | ○ | | ○ | |
| | カンザス | ○ | | ○ | | ○ | |
| | マサチューセッツ | ○ | | ○ | | ○ | |
| | ミシガン | ○ | | ○ | | | ○ |
| | ミネソタ | ○ | | ○ | | ○ | |
| | ニューヨーク | ○ | | ○ | | | ○ |
| | ノースダコタ | ○ | | ○ | | ○ | |
| | ユタ | ○ | | ○ | | ○ | |
| 選択ノーフォルト制度 | ケンタッキー | ○ | | ○ | ○ | ○ | |
| | ニュージャージー | ○ | | ○ | ○ | | ○ |
| | ペンシルバニア | ○ | | ○ | ○ | | ○ |
| アド・オン制度 | アーカンソー | ○ | | | ○ | | |
| | デラウェア | ○ | | | ○ | | |
| | コロンビア特別区 | | ○ | ○ | ○ | | |
| | メリーランド | ○ | | | ○ | | |
| | ニューハンプシャー | | ○ | | ○ | | |
| | オレゴン | ○ | | | ○ | | |
| | サウスダコタ | | ○ | | ○ | | |
| | テキサス | | ○ | | ○ | | |
| | バージニア | | ○ | | ○ | | |
| | ワシントン | | ○ | | ○ | | |
| | ウィスコンシン | | ○ | | ○ | | |

(出典：I.I.I., “The I.I.I. Insurance Fact Book 2012”をもとに作成)

4. ノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺の実態

ノーフォルト自動車保険詐欺の手口は、個人によって起こされる実際の自動車事故の保険金水増し請求から、保険詐欺組織による不正請求まで多岐にわたり非常に複雑であ

る。

特にノーフォルト制度採用州においては、仲間を募って自動車事故等を起こし、医療機関や弁護士なども関与して多額の自動車保険金の不正請求を繰り返す組織的詐欺が大きな問題となっている。そこで、本項では組織的詐欺に関与する構成員の紹介およびそれぞれの構成員の組織的詐欺への関与の仕方について説明を行い、次いでノーフォルト制度採用州において組織的詐欺が頻発する原因について考察する。

(1) ノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺グループの構成員

ここでは、ノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺に関与している代表的な構成員を紹介する。

a. コーディネーター

組織的詐欺のそれぞれの関与者との連絡を取り、様々な場面で適切な指示を出し、詐欺を実行へと導く取りまとめ役である。ノーフォルト自動車保険の約款内容、損害保険査定実務、医療実務、警察の事故調査内容、訴訟実務等の幅広い知識が必要となるため、医師や弁護士がコーディネーターの役割を担うことも多い。

b. ランナー

ランナー (runner) とは、組織的詐欺犯罪の実務における首謀者である。ランナーという呼称の他にキャパー (capper)、チェイサー (chaser) 等と呼ばれることもある。ランナーは詐欺の計画を立て、詐欺関与者の勧誘を行い、実行する役割を担う。組織的詐欺においてランナーの役割を担う者は多種多彩であり、レッカー車の運転手、救急車の運転手等である場合や、時には警察官であることもある。これらの者がランナー役を担うことが多い理由は、ノーフォルト自動車保険詐欺を実行するに当たり、事故現場にいち早く辿り着き、事故負傷者を保険詐欺組織に勧誘することが出来るためである。

ランナーは事故負傷者を詐欺に加担している医療関係者や弁護士に紹介し、彼らから紹介料を得ている。

c. 事故負傷者

保険詐欺事故負傷者には、偶然に事故に巻き込まれた自動車運転者である場合と偽装事故による自動車運転者である場合の2種類が存在する。

前者の場合は、自動車事故自体は詐欺ではなく実際に発生しているものであり、事故後、負傷者はランナーに誘われてノーフォルト自動車保険詐欺に加担する。

後者の場合は、実際に詐欺組織の自動車を使用して、無実の第三者の自動車を巻き込み意図的に衝突事故等を起こさせるものであるため、事故負傷者は最初から詐欺に

加担している者である。

事故負傷者は、事故後、ランナーの手配した詐欺に加担している医療機関で過剰かつ不必要な診療を長期間にわたり受け、医療機関に不当な利益をもたらす役割を担い、その役割に対する報酬をランナーから得ている。

d. 目撃者

目撃者とは、詐欺組織が偽装自動車事故を発生させる際に、詐欺組織側に立って詐欺組織の事故負傷者に有利な偽の証言をする者である。偽の証言をすることにより、ランナーから報酬を得ている。

e. 医師、カイロプラクター等の医療関係者

医者やカイロプラクター等の医療関係者は、ランナーから自動車事故負傷者を紹介してもらい、同負傷者に対してノーフォルト自動車保険の補償範囲内で、過剰かつ不必要な診療を長期間行い、通常、事故負傷者の付保する保険会社に医療費の請求を行うことによって不当に利益を得ている。

上記 a. で記載したように、医師やカイロプラクターがコーディネーターの役割を担っている場合もある。

f. 弁護士

弁護士は、上記 e. の医師同様、ランナーから事故負傷者を紹介してもらい、当該事故に関する負傷者の代理人として保険会社と交渉を行う役割を担って手数料を得たり、当該負傷者の弁護士として訴訟を行い、相手側の運転手に対してノーフォルト自動車保険の補償限度額を超える部分の経済的損害に対する賠償請求を求め等々の役割を担い、負傷者から弁護士費用を得る等の活動を行っている。

また、実際に発生した事故の負傷者の経済的損害が比較的大きく、かつ事故の相手側に賠償資力が十分ある場合は、ノーフォルト自動車保険の訴権制限を解除する要件を医師等と結託してねつ造したうえ訴訟を起し、負傷者が事故の相手側から得た損害賠償金の一部を弁護士費用として受け取る場合等もある。

上記 a. で記載したように、弁護士がコーディネーターの役割を担っている場合もある。

g. 自動車修理工場経営者

ノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺において、上記以外で犯罪組織によく関与しているのが、自動車修理工場経営者である。

自動車修理工場経営者は、偽装によるノーフォルト自動車保険事故の車両を提供する役割を担い、ランナーから報酬を得ている。

(2) ノーフォルト制度採用州において組織的詐欺犯罪が頻発する原因

ノーフォルト制度採用州では保険詐欺の発生件数が多いが、その理由として以下に関する要因が影響しているものと考えられる。

a. 事故負傷者自身の自動車保険から補償を受ける点

ノーフォルト制度下では、自動車事故により被った人身傷害について、自動車保有者自身が付保しているノーフォルト自動車保険から自動車保有者自身またはその同乗者が被った傷害に対する医療費や休業損害などの経済的損害の補償が受けられるため、少なくともノーフォルト自動車保険の補償限度額までは確実に給付を受けることができる³。一方、過失責任制度採用州などでは、自動車事故の相手側に賠償責任資力がな、または十分でない場合があるため詐欺を行うにあたり相手を慎重に選ぶ必要がある。したがって、詐欺を行う側からするとノーフォルト制度下の方が、比較的容易に詐欺を行うことができ、なおかつ得られる保険給付金額の見込も立つため、発生件数も多くなる。

b. 過失の有無にかかわらず補償される点

ノーフォルト制度下では、ノーフォルト自動車保険により、事故により被った人身傷害が過失の有無にかかわらず補償される制度であり、過失責任主義のように交通事故当事者間で過失割合をめぐって裁判で争うこともないため、組織的詐欺を行いやすい制度である。

c. 損害調査期間が短い点

ノーフォルト自動車保険は、従来の過失責任制度の問題点である過失認定に時間がかかり、保険金支払いが遅延するという問題を克服する手段として採用された制度である。このため、ノーフォルト制度を導入している州においては、当該州の法律により、保険会社に対して通常 30 日から 90 日以内に保険金を支払うよう規定している。したがって、保険会社が受領したクレームに対する十分な調査を行うことができない場合も発生しやすくなるため、組織的詐欺グループとすれば、過失責任制度を導入している州と比較して、詐欺を行う動機が働きやすい。

d. 組織的詐欺犯罪に加担する構成員に対する州の罰則が軽い点

ノーフォルト制度を採用している州のうちの約半数は、自らの顧客や自動車事故負傷者を詐欺組織に勧誘または雇用することを重罪としていないため、組織的詐欺を行

³ ただし、ノーフォルト自動車保険の最低限度額を超える補償を任意で購入する際には、免責額が設けられることが一般的である。

う側の罪の意識が軽く、比較的簡単にまた何度も組織的詐欺に手を染めることが出来てしまう。

e. 非経済的損害の訴訟権に制限が課されている点

ノーフォルト制度においては、補償対象が基本的に人身傷害の経済的実損害に限定されており、慰謝料等の非経済的損害の訴権が制限されている。したがって、例えばノーフォルト制度採用州で弁護士が自動車事故に関する訴訟を担当した場合、当該弁護士が過失責任制度採用州で同じ自動車事故の訴訟を担当した場合と比較して、非経済的損害賠償額にかかる弁護士報酬分だけ少なくなる可能性がある。

しかしながら、前記 3.(2) a. で説明したとおり、ノーフォルト制度採用州においても、当該自動車人身事故損害がある一定の金額的要件または用語的要件を満たす場合は、被害者は非経済的損害も含めて加害者に対して損害賠償請求を行うことが可能となるため、ノーフォルト制度採用州においては、弁護士が医者等と結託して、当該自動車事故をある一定の金額的要件あるいは用語的要件を満たした事故に見せかけるための詐欺を行う動機付けが働きやすい。

f. ノーフォルト制度採用州の運転者の運転モラルが低い点

過失責任制度の下では、自動車事故の加害者は自らの過失の程度に応じて被害者に対する賠償責任を負うため、運転者も慎重に運転するが、ノーフォルト制度の下で自動車事故が発生した場合、ノーフォルト自動車保険補償額内であれば自動車保有者自身の保険で、保有者自身が被った人身傷害に対する医療費や休業損害等の損害の補償が行われるため、運転者の運転モラルが過失責任制度採用州と比較して低下する傾向にある。その結果、保険料レベルを下げるためにノーフォルト制度を導入したにもかかわらず、自動車事故や詐欺の発生件数が過失責任制度採用州よりも多くなり、保険料レベルも過失責任制度採用州よりも高くなっている。それ故に被保険者が支払った保険料を取り返そうとして、事故が発生した際に被保険者が組織的詐欺に手を染める動機付けが働きやすい。

5. 保険業界のノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺関連の対策

米国において保険業界レベルで行われている特にノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺に対して有効に機能している主な対策を説明する。

(1) ISO による対策

ISO (Insurance Services Office) は、1971 年から損害保険会社向けに保険料率算出や約款作成等の支援を行うアドバイザー団体業務および州保険庁等に提出する保

険統計データの作成等を支援する統計団体業務、保険料率等のリスク評価関連サービスのほか、損失の将来予測や、詐欺の調査および防止、事故の損失額算定等の判断分析関連サービスを提供している組織である。

ここでは、ノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺対策に関連した ISO の活動について説明する。

a. ISO クレームサーチ

ISO クレームサーチは、ほぼすべての損害保険種目を網羅する保険金請求・支払に関する総合的なデータベースである。同データベースは、①新種保険関係、②財産保険関係、③自動車車両補償関係の3つに区分される（図表5参照）。そのうちノーフォルト自動車保険詐欺対策に利用されるデータベースは、①の新種保険関係のデータベースである。

ISO クレームサーチには、元受保険料ベースで約93%の損害保険会社、26州の労災補償保険基金および598の自家保険者が参加し、これらの保険会社等が保険金請求・支払データを報告している。また、これらの保険会社等のほか、474の損害調査受託会社等がISO クレームサーチを利用している。ISO クレームサーチは、約6億6,850万件の保険金請求・支払データを保有し、1日当たり約23万5,000件の保険金請求・支払データがISO クレームサーチに報告されている⁴。

図表5 ISO クレームサーチのデータベースの構成

| 新種保険関係 | 財産保険関係 | 自動車車両補償関係 |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ノーフォルト自動車 ・自動車賠償責任 ・医療費補償 ・労働者災害補償 ・自動車医療費補償 ・ホームオーナーズ賠償責任 ・一般賠償責任 ・高度障害所得補償 ・医療過誤 ・人身傷害 ・雇用慣行賠償責任 ・会社役員賠償責任 ・過失・怠慢責任 | <ul style="list-style-type: none"> ・ホームオーナーズ ・農場所有者 ・火災 ・拡張リスク ・企業総合リスク補償 ・貨物海上 ・インランド・マリン ・盗難 ・信用 ・家畜 ・身元信用・保証 | <ul style="list-style-type: none"> ・車両盗難 ・車両盗難回収 ・車両解体 ・車両輸出 ・押収記録 ・レンタカー ・車両レポート ・車両請求システム (VCS) ・国際車両解体・盗難 ・自動車物損請求 |

（出典：ISO, “ISO Claim Solutions”（2006）をもとに作成）

(a) 保険金請求調査サービス

ISO クレームサーチは、保険金請求・支払に関する総合的なデータベースとして、保険金請求・支払に関する様々なサービスを提供しているが、特にノーフォルト自

⁴ ISO ClaimSearch ウェブサイト “Facts and Figures”より

自動車保険に関する組織的詐欺対策に有効であると思われるサービスが、保険金請求調査サービス（Claims inquiry service）である。同サービスは、保険会社が保険金請求を受け付けて ISO クレームサーチに報告を行った後、損害調査を進める中で不正請求の疑いが生じた場合など、保険会社の特別調査班（SIU）⁵が、特定の疑義のある請求事案について、追加的に必要な範囲で条件を設定して個別事案の類似請求事案の検索が行える機能である。例えば、ノーフォルト自動車保険詐欺グループが追突事故を装って、治療費等の多額の保険金請求を多数繰り返していた場合などで、類似の氏名の被保険者・保険金請求者のほか、類似の名称のカイロプラクター等医療サービス提供者や弁護士など、対象項目を特定してマッチング結果を受領することが可能となる（図表 6 参照）。

ノーフォルト自動車保険詐欺グループは、被保険者名を変えて行う偽装事故だけでなく、実際に発生した自動車事故の被害者を事故の都度勧誘して詐欺を働くため、被保険者のデータ情報だけでは、なかなか詐欺を発見することは難しい。したがって類似の名称のカイロプラクター等医療サービス提供者や弁護士など、対象項目を特定してマッチングできるこの保険金請求調査サービスは、ノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺を発見するために、大変有効なシステムである。

図表 6 ISO クレームサーチの保険金請求調査サービスにおけるマッチング結果報告事例

| | | | | | |
|--------|--------------|--------|-----------------------------|--------|------------------------|
| マッチ 1 | | マッチ 3 | | マッチ 9 | |
| 保険会社 | X 社 | 保険会社 | P 社 | 保険会社 | S 社 |
| 発生日 | 12/1/2010 | 発生日 | 1/1/2009 | 発生日 | 12/23/2001 |
| 被保険者 | T. Shane | 被保険者 | P. Gravier | 被保険者 | R. Gravier |
| 被保険運転者 | T. Shane | 被保険運転者 | B. Gravier | 被保険運転者 | B. Gravier |
| 損害の種類 | 衝突損害 | 損害の種類 | 対人賠償 | 損害の種類 | 無保険車対人 |
| 保険金請求者 | B. Gravier | 保険金請求者 | T. Shawn | 保険金請求者 | B. Gravier |
| 弁護士 | | 弁護士 | G. Smith | 弁護士 | |
| 医療提供者 | Joe カイロプラクター | 医療提供者 | J. カイロプラクター | 医療提供者 | カイロプラクター Jimmy John |
| マッチ 2 | | マッチ 8 | | マッチ 22 | |
| 保険会社 | X 社 | 保険会社 | G 社 | 保険会社 | F 社 |
| 発生日 | 11/9/2010 | 発生日 | 9/15/2005 | 発生日 | 12/14/2010 |
| 被保険者 | S. Shane | 被保険者 | B. Gravier | 被保険者 | Julian Cox |
| 被保険運転者 | C. Shane | 被保険運転者 | P. Gravier | 被保険運転者 | Tommy Cox |
| 損害の種類 | 盗難 | 損害の種類 | 対人賠償 | 損害の種類 | 対物賠償 |
| 保険金請求者 | | 保険金請求者 | S. Shane | 保険金請求者 | Jamie Gravier |
| 弁護士 | | 弁護士 | Joseph Bank & Associates | 弁護士 | |
| 医療提供者 | | 医療提供者 | Julie Bunks & Company | 医療提供者 | |

（出典：2012 年 1 月に米国の損害調査会社から入手した資料をもとに作成）

⁵多くの州で、保険会社は、保険引受部門および保険金支払部門から独立した保険詐欺の調査、社内の保険詐欺防止計画（態勢構築、社内研修、社内外の啓発等）の策定・推進を行う特別調査班（Special Investigation Unit : SIU）を設置することが、州保険法等で規定されている。

(b) クレームディレクター

任意の付加サービスの1つとして、スコアリングによって正当な事案と疑義事案の区別をし易くするクレームディレクター（ClaimDirector）の機能がある。

クレームディレクターは、ISO クレームサーチに報告されたデータについて、当該各報告事案の特性とともに ISO クレームサーチでの他の保険金請求事案とのマッチング情報を分析し、これまでの事例分析から導かれた保険詐欺の指標と比較して、当該保険金請求事案の特性、ISO クレームサーチ・データベースで検索された事故頻度および事故の種類、事故関係負傷者の情報に基づき保険詐欺の疑いの程度を示すスコアを作成する機能である。これにより、保険金支払手続の事務の流れを迅速化し、損害調査方法の特定を素早く行うこと等の利便性が図られる。

(2) 全米保険詐欺機構（NICB）による対策

全米保険詐欺機構（National Insurance Crime Bureau：以下「NICB」）は、1992年に自動車盗難調査専門機関および保険詐欺調査専門機関の2組織が統合して設立された、損害保険会社約1,000社ならびにレンタカー会社および運輸会社等を会員とする非営利組織である。

ここでは、ノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺対策に関連したNICBの活動について説明する。

a. 疑義的請求事案のデータ収集等の活動

NICBは、会員保険会社等からの疑義的請求事案のデータ等を収集し、データ分析部門でこれらのデータを分析・検証することで、ノーフォルト自動車保険詐欺グループ等の組織的な保険詐欺グループや保険詐欺の常習者等による保険詐欺の傾向分析など、保険詐欺犯のあぶり出しを行い、各事案データの相互の関連性等を視覚的な情報にするとともに、各種の情報の机上調査を行って、個別の大規模な保険詐欺疑義事案を特定し、会員保険会社等に事前警告として情報提供を行っている。また、多数の保険会社にまたがる組織的な疑義事案を中心に、関係会社ならびに連邦および州等の法執行機関と連携して、NICBの現場調査部門が保険詐欺の調査・摘発を行い、法執行機関への捜査協力、証拠資料の提供等によって保険詐欺犯罪を刑事訴追、不当利得返還命令または制裁金による処罰および民事損害賠償につなげる活動を行っている。

b. 組織的保険詐欺調査

NICBは多数の情報源および保険会社からの情報によって、個々の保険会社では特定が難しい詐欺組織の傾向およびパターンを明らかにし、会員保険会社の保険詐欺特別調査班（SIU）および法執行機関の保険詐欺防止に関する協調活動を支援している。

NICB の調査員は、特別捜査における盗難自動車の買取、偽装保険証券の取得や、保険詐欺組織への侵入など、おとり捜査に関与することで法執行機関を支援することも行っている。また、NICB は、人員、自動車および資金を提供して、多数の保険詐欺捜査・摘発の官民合同のタスクフォースに関与している。

(3) 保険詐欺対策連盟 (CAIF) による対策

保険詐欺対策連盟 (Coalition Against Insurance Fraud : 以下「CAIF」) は、損害保険会社、生命保険会社のほか、米国保険協会 (American Insurance Association : AIA)、NICB、全米保険庁長官会議 (National Association of Insurance Commissioners : 以下「NAIC」)⁶、全米保険立法者会議 (National Conference of Insurance Legislators : 以下「NCOIL」)⁷、消費者団体等各種団体がメンバーとなっている非営利組織であり、1993 年に設立された組織である。一般への保険詐欺に関する啓発活動および保険詐欺に関する情報提供を行っているほか、各種保険詐欺防止関連モデル法を作成し、強力な保険詐欺防止関連法規制の制定の働きかけを活動の柱としている。

CAIF は、消費者関係団体等の意見を聴取しながら、保険詐欺防止モデル法など図表 7 のとおり、4 つのモデル法を策定し、各州への導入の働きかけを行っている。4 つのモデル法のうちの 1 つは、ランナーに対する罰則強化を狙ったものである。前記 3.(2) a. で記載したとおり、ノーフォルト制度採用州においてノーフォルト自動車保険詐欺が頻発する理由の 1 つに、組織的詐欺犯罪に加担する構成員に対する州の罰則の軽さがあるため、CAIF は保険詐欺作出者防止モデル法も策定して各州のランナーへの罰則強化を呼びかけている。

図表 7 CAIF の策定した保険詐欺関係モデル法の概要

| モデル法名 | 概要 |
|-------------------------|--|
| 保険詐欺防止モデル法 | 保険詐欺の定義、保険詐欺の刑罰、民事被害回復、保険詐欺の通報の民事責任免除および保険会社への義務等を規定している。 |
| 保険詐欺局設置モデル法 | 州で保険詐欺局を設置するための方法 (保険詐欺捜査官の権限、免責特権、詐欺犯の州検察庁への送検、財源確保等) を規定している。 |
| 自動車保険現車確認モデル法 | 架空の自動車に付保されたり、すでに損傷のある自動車の保険金請求等を防止するために、保険会社に保険契約締結前に現車確認を義務付けることを規定している。 |
| 保険詐欺作出者 (Runner) 防止モデル法 | 組織的保険詐欺に重要な役割を果たす、協力者を募って保険詐欺を作出する者 (Runner) を定義して、罰則強化を規定している。 |

(出典 : CAIF ウェブサイトその他をもとに作成)

⁶ NAIC は、全米各州の保険庁等の長官を会員とする団体であり、州の保険法規制のモデルとなる各種モデル法等の策定および州の保険規制監督を支援する各種サービスを提供している。

⁷ NCOIL は、州立法議会の保険関係委員会の委員長、副委員長などをメンバーとする団体であり、十分な情報に基づく保険問題の州議会の判断を支援し、連邦保険規制に反対し、州保険規制の独立性維持を目指す活動を行っている。

6. おわりに

前記 4.でみてきたように、ノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺は、非常に複雑な組織の中で犯行が行われており、組織の構成員も医師や弁護士といった保険会社からすると本来詐欺の立証を行う、または詐欺防止の協力を依頼すべき人物が関与しているため、詐欺の立証が難しい。

現在、わが国においては、米国のノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺のような問題は大きな問題とはなっていないが、自動車保有者の過失の有無にかかわらず、自動車保有者自身または同乗者が被った人身傷害に対する補償を提供する人身傷害補償保険というノーフォルト自動車保険と商品内容の類似する保険が流通している点、経済状況の悪化により保険詐欺が発生しやすい状況にある点および保険法の改正により保険給付の履行期が定められ、保険金の支払期限が短くなっている点等に鑑みると、米国のノーフォルト制度およびノーフォルト自動車保険に関する組織的詐欺の状況を今後とも注視しておくことは意味のあることであるものと思われる。

<参考資料>

- ・ 佐野 誠「米国におけるノーフォルト自動車保険の動向」交通法研究第 37 号（2009.2.20）
- ・ 佐野 誠「世界のノーフォルト自動車保険」損害保険事業総合研究所（2001.7.1）
- ・ 損害保険事業総合研究所『欧米保険市場における個人向け保険商品の特性と販売・募集の実態』（2007.9）
- ・ 損害保険事業総合研究所『欧米損害保険会社における損害調査実務の現状分析』（2008.9）
- ・ 損害保険事業総合研究所『諸外国における保険金支払いの適正化等の取り組みについて』（2012.3）
- ・ Insurnace Information Institute, “2011 Insurance Fact Book”
- ・ Insurnace Information Institute, “2012 Insurance Fact Book”
- ・ ISO, “ISO Claim Solutions”（2006）
- ・ Insurance Research Council, “PIP Claiming Behavior and Claim Outcomes in Florida’s No-Fault Insurance System”（2011.2）
- ・ Insurance Research Council, “New York’s No-Fault System : Final Report on Closed Auto Injury Claims”（2011.10）
- ・ NICB, “Automobile Accident Fraud”（2005.8）
- ・ The Florida Senate, “Florida’s Motor Vehicle No-Fault Law ”（2006.10）

<参考サイト>

- ・ Coalition Against Insurance Fraud ウェブサイト <http://www.insurancefraud.org/>
- ・ Insurance Information Institute ウェブサイト <http://www.iii.org/>
- ・ Insurance Research Council ウェブサイト <http://www.insurance-research.org/>
- ・ ISO ウェブサイト <http://www.iso.com/>
- ・ NICB ウェブサイト <https://www.nicb.org/>