

論説

自動車災害保険案について

島田 孝 一



近時に於ける自動車運送の異常なる發達は、それ自體として頗る慶賀すべき幾多の好影響を、吾人の社會の各方面に齎らしたのは疑ふべからざる事實であるが、かゝる發達が示される他の半面に於ては洵に悲むべき事情を伴ふ場合をみるのであつて、これは眞に遺憾なる次第であると思ふ。それは即ち自動車と言ふ運送機關が運用せられる場所の中、主たる部分は一一般に公開せられた道路であると言ふ事實から出發して、自動車運送とこれに關聯する交通事故に直接起因する死傷者の數が増加を示す傾向が顯著となり來つたと斷言せられることである。今試みに最近の三ヶ年に亘る期間に於て吾國の自動車事故による死者の一年の平均は一四六二人、負傷者の一ヶ年の平均は三四八八三人であり、その合計は三六、三四五人となるのである。この數字は本邦に於ける總ての種類の交通

事故による死傷者の總數に對して、約七割三分程度に達するものであると言はれてゐるのであるから、自動車事故による死傷は相當に發生の程度が著しいものと考へられるのである。然るに現在の吾國に於てはこの種の危険によつて災害を蒙りたる者があつた場合には若し幸にしてその加害者が充分なる資力をもち従て適當なる賠償能力を維持するならば別に問題は生ずべき筈のものではないが、然らざる場合、即ち加害者が右の如き能力を缺除するに於ては、被害者は全く經濟的慰藉を受けることが出来ずして終るのが普通であつて、これを救済すべき適切なる施設は皆無であると言つて差支ないのである。蓋し今日の實情よりすれば、加害者側に於ける賠償能力の不足は、殆ど必ず被害者をして悲むべき境地に陥れるのを以て通常とするが如く觀られるのである。殊に將來の時代に於ても、この種の災害を蒙りたる者が、社會的救済手段によつて救済せられることなくして徒に放任せられるのは、吾人として眞に満足し能はざる處である。一方に於て自動車による交通事故を完全に驅除し能はざる限りに於ては、他の一方に於てかゝる事故によつて災害を受けたる者に對して、出來得る限りの充分なる程度に於て、これが救済をなし、慰藉を與へて然るべきは勿論の次第であると思ふ。然しながら若し右の如き施設又は制限が存在しない限りに於ては善後策的手段を弄し得るのは、前述の如く獨り加害者側に於て相當なる賠償能力を備へる場合に限定せられるのである。所謂「無い袖は振られぬ」の道理であるから、加害者側に於ける薄資は、被害者に對する實益を伴ふ補償は如何なる形式に於ても行ふことは出來ないのである。こゝに於てこの種の災害から生ずる好まし

からざる影響を、社會から完全に根絶せしめんが爲には、保險制度を利用せざるべからざるに至るのである。吾國に於ては、かゝる保險制度の研究は素より、その實施に就ても、歐米の先進國に比して幾分遅れてゐるのは事實であり、從て眞に遺憾に感ぜられるのであるが、近年内務省社會局は國營による自動車災害保險制度を立案して、これによつて加害者の賠償責任を容易に責たさしめる一助となすと共に、被害者をも亦出來得る限り保護せんと努めるに至つたのである。殊に最近に至つては、この制度に關する要綱が決定し、本年九月九日付を以て各地方長官に對して通牒を發して、その意見を徵すると同時に、全國の自動車業者の意向をも聽取して、原案の内容を充實せしめ、その實現に向つて邁進するに至つたのは、洵によろこぶべき次第であると思ふ。然らばこの制度の大綱は如何なるものであるかと言ふに、これを要約すれば左の如き數個の點に歸着するのである。

一 最初に注意すべき一點は、この種の保險を經營する形式を國營にせんとしたことである。由來國營保險の是非については議論の多い處であるが、筆者としてはこの保險の經營形態としては國營を是とすべき論據を發見することが出來ると思ふ。それはとりもなほさず社會的觀點よりする主張であつて、この種の保險の普及の目的を完全に達さうとするならば、國營以外の經營形態をとるのは不適當であると信ぜられるからである。何となればこの保險制度を敷く最大の目的は、社會の多數人が受けるやも圖り難い災害と、これに起因する悲慘なる生活の救助とにあるのであるから、そ

の經營の基本に公共的分子を多分に含む處の國營を以て是とすべきであると思はれるからである。そもそも國民の經濟生活に關係することの深い保險は、これを國營の形式の下に置くことは極めて望ましきものであり、更に進んで強制保險たらしめる必要すら感ぜられる場合は屢々生ずる處であつて、過去に於ける勞働保險に國營強制の例をみたのは隠れもない事實である。但しこゝに述べた理由は、決して國營保險を決定し得る絶對的條件であるわけではないのであるから、要は事實問題として國民生活の實狀如何によつて決定せられて然るべき種類の問題である。然し乍ら今吾國の自動車事故の現狀と、これに對する善後策の不備とより考へるならば、自動車災害保險が將來の吾國に於て國營を以て且強制せられることによつて、必ずその効果を最大ならしめることが可能であると信ずるのである。

二 將來吾國に於ける自動車の使用主は總てこの保險に加入することを要し、使用主は政府との間に必ず保險契約を締結すべき義務があるものとしたのは、國營に關して(一)に於て述べた通りである。換言すればこの保險は總ての自動車の使用主に對して強制的に契約をなさしめると言ふが如き嚴格なものであるから、この制度が實施せられた時に於ては、この保險契約をもたざる自動車は、原則的には一輛も運用せられざるに至るべきの理である。従て如何なる自動車事故が発生し、災害を受ける者が生ずるとしても、被害者は必然的にある程度の保險給付を受けることは可能となり、被害

者が全く何等の慰藉をも受けずして終る虞は、絶對にその跡を絶つであらうことは明である。これが即ち本制度を實施する最大の意義であると解せられるのである。従て萬が一つにも保險契約を締結せずして自動車の使用をなしたるものがありとすれば、その者に對して罰則が適用せられて然るべきであるのも亦當然の次第である。

○

三 この保險制度を實施するに際して更に考慮を拂ふべき點は、保險事故の程度と保險給付の範圍とである。今回明にせられた處によれば、保險事故とは、政府と保險契約が締結せられてゐる自動車の交通事故に因る負傷、疾病又は是等に基く死亡を指すのである。而して右の如き交通事故が被保險自動車の過失によつて生じたるものであるか否かを問ふものではない。たゞ被害者の故意又は重大なる過失によつて惹起せられたものであるならば、被害者自身又はその遺族に對して保險金の支拂を行ふことなく、又第三者の故意又は過失によつて生じたるものであるならば、第三者に對して求償するものとするのである。但し自動車の乗務員が重大なる過失によつて自ら傷害を受けた場合には、義務上の傷害保險の原則によつて、保險金の一部を支給せざるに止るものとせんとするのである。次に保險給付の範圍であるが、これは療養費と手當金との二種類に分ち、後者を更に障害手當金、遺族手當金、休業手當金、打切手當金の四種類に分割し、夫々の金額を定めんとするのである。

(一)療養費は算定療養費中五圓を越ゆる部分とし、(二)障害手當金は負傷治癒後の身體障害に對するも

のであつて、その程度に従て五百四十圓以下の支給(三)遺族手當金は死亡者が十二歳以上の男子三百五十圓、同十二歳以上の女子二百五十圓、十二歳以下の男女百五十圓を支給(四)休業手當金は負傷者が他人に雇傭せられるか、又は然らざる場合と雖も業として筋肉的勞務に服するものなる場合に於ては、療養の爲に勞務に服することが出来ないならば、八日以上の休業中の一日の支給金額を十六歳以上の男子五十錢、同女子三十錢、十六歳未満の男女二十錢を支給(五)打切手當金は療養開始後一ケ年を経過しても尙治療せざる場合に對するものであつて、男子四百五十圓、女子三百圓を支給して打切ることがあると定めやうとするのである。

四 次に重要な點は保險料である。保險料は自動車の使用主がこれを納付すべきものであつて、原則的には每一ケ年分を前納するのである。その保險料は自動車の種類よりして普通自動車、特殊自動車、小型自動車の三つに分ち、これを更に旅客用と貨物用、定路線によるものと然らざるもの、東京、大阪、神奈川、兵庫の二府二縣内のものとその他の府縣内のものと等に分ち、最低八圓より最高二十四圓程度に確定せんとするものである。然しながらこの保險料の決定に關しては、將來大いに研究すべき餘地が残されてゐると思ふ。何となれば目下の場合に於ては保險料の高低を決定すべき各種の要素に關しては、充分に信賴するに足るべき材料が缺けてゐるとも考へられるからである。殊に廣く一般に自動車に關する保險の保險料を決定する場合に考慮の中に入れられて然るべしと思

惟せられる要素はその數に於て極めて多く、これを簡單に列擧するとしても、(一)原動機の種類、(二)自動車
車の重量、(三)速力、(四)交通量の大小、(五)取締規則の内容、(六)地勢並に道路状態、(七)運轉手の素質、(八)車輛の設
備の良否、(九)車輛の年令、形式及使用の程度、(十)保險契約者又は被保險者の素質等は直に數へられる程
多岐に亘るものであるから、少くともこれ等の各要素について充分に信賴するに足るべき材料を獲
得することに努めて、公正なる保險料の決定をみるべきものであり、又これが爲には多少の年月を要
するのは當然のことである。尙保險料の支拂は直接政府に對して行はるべきものであるが、これに
對する例外の場合がある。それは政府の指定にかゝる民間の保險會社との間に、災害保險以外の自
動車に關する保險——例へば車體保險の如き——を契約する場合には、災害保險以外の保險の保險
料を會社に支拂ふ場合に、災害保險の保險料をも亦この會社に支拂ふことが許されるのであつて、保
險會社としては一旦徴收した保險料を政府に納入するものであり、政府はこれに對して一定の手續
料を交付せんとするものである。

五 此の如くして被保險自動車の使用主及乗務員は、この保險の支給する給付の限度に於て民事
上の損害賠償責任を免れることとなるのである。而して筆者として最も熱心に主張したい一點は、
この制度の實施と同時に政府は自動車によつて惹起せられるであらう處の一切の交通事故に對し
て極力これを防止せんことに努めて然るべしと言ふこと、その他この保險の目的を達し、効果を擧

げ得る爲の一切の施設を完備すべきであると言ふことである。かゝる努力なくして徒に保険制度を強制しても得る處は弊害のみであるやも圖られないと信ぜられるからである。幸にして今回の立案中にはこゝに述べたる如き各種施設を考慮の中に入れ得る旨の一項が示されてゐるのは、大いに意を強うするに足ると思はれるが、願はくばこの點も徒に空文に終ることなきやう希望して已まない次第である。

交通機關としての自動車は、今日の社會に於て缺くべからざる必要を感ずるのは勿論であるけれども、相當の高速度を以て都會内の雑踏せる道路上を縦横に馳せ廻らされる場合には、その運用に關聯して事故が発生する虞の多いのは已むを得ない處である。自動車事故そのものゝ發生を未前に防止し得る施設を講ずることの必要多きは勿論であるが、一度事故が発生したならばその責任者を以て十分に損害に對する賠償の責を負はしめる必要も亦當然生ずるのである。然しながら資力に富む自動車の所有者又は使用者は兎も角として、多くの自動車業者の經濟的立場は極めて貧弱であるのを普通とし、かゝる機會にその責を果す經濟的資力を全く缺くことがないわけではない。否寧ろかゝる能力を備へないのが普通である。従て總ての場合に於て損害賠償の責を果す保證を得るが爲には、本稿に於て述べた處の如き種類の保險を、國家權力の發動に俟つて強制するのも亦已むを得ざる處である。自動車營業の開始の必要條件の一つとして、營業者をして必ず自動車災害保險の契約を締結せしめる如きは現代の交通政策上極めて有意義の施設であると信するのである。英國

の道路交通法並に北米合衆國マサチューセツツ州の州法の如きは、既に強制的自動車責任保險の規定を設けてゐるものゝ中の代表的の法規であり、是等英米兩國に於ける規定は大體に於て自動車の運轉の免許を得る爲には、原則として自動車責任保險契約を締結するか、然らざればこれに代るべき保證金の積立を強要してゐるのである。かゝる施設を講ずる傾向が世界的に顯著となり來つたのは筆者の知る限りに於ては、一九二六年以來のことであるから、その経過した歲月は約十ヶ年に近いものがある。吾國としては右の如き先驅者によつて示された努力に後れることは必ずしも少からざるものがあるが、この制度を強制的に實施することによつて、或は車輛の改善も促進せられるであらうし、或は乗務員に適當なる人々を求めることも出来るであらうのみならず、この保險の最大の目的たる自動車事故による被害者に對する經濟的慰藉も亦相當の程度まで完全に解決することが可能となるのであるから、筆者としてはこの制度が一日も早く完全なる形態に於て實施せられることを望んで已まないものである。

（一九三五・一〇・二三）