

母子研究

No. 17

社会福祉法人真生会

社会福祉研究所

1996年

目次

あいさつ	宮崎	晋	
刊行の言葉	天城	勲	
論 文			
震災遺児家庭の体験と実態	副田	義也	1
がん告知と家族	加藤	朋江	7
<食>と<母>と<女>をめぐる一考察 —ペルー文化を中心に—	山脇	千賀子	18
障害者はいつ<障害者>になるのか	飯泉	陽子	30
東京ラブストーリーから見た現実像.....パイロット コンタウィーサク —テレビの現実構成への評価—			40
学習塾の社会学—学校の外で学ぶ子どもたち—	竹中	直	51
自損事故保険の社会学・序論	樫田	美雄	63
福祉国家の危機と新保守主義への再編	卞	在寛	74
書評セッション			
副田義也著『生活保護制度の社会史』	副田あけみ、星野 信也、田多 英範 村上貴美子、藤村 正之、森岡 清美 小林 良二、山脇千賀子、樫田 美雄 岡本多喜子、嶋根 克己、黄 順姫 袖井 孝子、園田 恭一、副田 義也		85

編集委員

天城 勲 (委員長) 文部省顧問	副田 義也	筑波大学副学長
浅井 得二 浅井医院院長	両角 良彦	日本銀行政策委員会委員
東 洋 白百合女子大学教授	依田 明	横浜国立大学教授
柏木 恵子 白百合女子大学教授		
柏原 及也 日刊警察新聞社(株)社長		

自損事故保険の社会学・序論

櫻田 美雄

【目次】

1. はじめに
 - 1-1 本稿の概要
 - 1-2 自損事故と自損事故保険概説
 - 1-3 災害対応諸制度の中における自動車保険および自損事故保険の位置
 - a) 生活破壊に対する対応策一般の中での自損事故保険の位置
 - b) 自賠償保険における社会保障的要素の確認から、自損事故の検討へ
2. 自損事故保険の問題点—社会的分析—
 - 2-1 単独事故は単原因事故とは限らない：自損事故原因のグレーゾーンの広さ
 - a) 事例から：千葉県のXさんの夫（大手出版会社勤務）のケース
 - b) 調査から：自損事故における事故原因の実質的複合性について
 - 2-2 「飲酒免責」規定の過酷さ
 - a) 統計から：夜間車両単独死亡事故の4割が飲酒
 - b) 加藤雅信およびデュルケームの議論：免責制度が飲酒運転を抑制する効果は低いのではないか
3. おわりに

1. はじめに

1-1 本稿の概要

自損事故保険は自動車保険の一種であるが、他の自動車保険とは形式的に異なっている。すなわち、それは自損事故を起こした本人または遺家族に支払われる一種の傷害保険であり、不法行為の被害者に対して加害者の賠償責任を担保する損害賠償責任保険ではない。しかし、その一方で自損事故保険は我が国のすべての任意の対人賠償責任保険に自動付帯されている。すなわち、損害賠償責任保険を補完する役割をも帯びた保険なのである。このような2面性が自損事故保険に備わって

いるのは、日本の自動車保険制度がその基礎理念としては「損害賠償」の考え方を採用している一方で、実態的にはその「社会保険化」が進んでいるからである。

自損事故保険の問題点は2つある。一つは、「損害賠償」を基本とした日本の自動車保険体系の中では、自動車損害賠償責任保険（強制保険）を補完するという意味付けから、必然的にその死亡保険金額を低く押さえられてしまっている（現行1,500万円）ことである。もうひとつは、この自損事故保険すら、もらえない交通事故が多数存在することである（酒酔い運転による免責制度）。

しかし、産業社会の中で不可欠のものとなっている自動車の位置や社会保険制度の全般が整備され、給付水準が上昇している日本の現状を考えると、現在のような自動車の運転手に負担のかかりすぎる帰責メカニズムは再考されるべきであり、自動車保険制度の基礎理念も「社会保障」の方向にさらにシフトすべきである。

本論文では自損事故と自損事故保険を概説した後、自損事故保険の問題点を社会的立場から検討する。原因のグレーゾーンの広さや、「免責制度適用」の過酷さが指摘されるだろう。本稿は、別稿で準備中の自損事故救済に関する諸外国の制度に対する吟味論文と組み合わせて、将来の日本の自動車保険制度を社会的に再構想するための「自動車保険論」の一部としての「自損事故保険の社会学」への序論である。

1-2 自損事故と自損事故保険概説

ところで、本稿で扱う自損事故とは、どのような事故であろうか。まずは自損事故保険上の定義を『損害保険基本講座 自動車保険論』掲載の説明からみてみよう⁽¹⁾。

自損事故保険は、次の2条件を満たす場合に規定の保険金を支払う傷害保険である。

- ① 被保険自動車の運行に起因する急激かつ偶然な外来の事故により被保険者が身体に傷害を被ること。
- ② ①によって生じた損害について自賠法第3条に基づく損害賠償請求権が発生しないこと。下記注1)
- 自損事故とは文字通り相手のいないいわゆる単独事故のほか、相手側に全く過失がなく自賠法第3条の但書の三条件が立証できる事故も含まれる。下記注2)

注1) 具体的には自賠責保険(共済)から支払いを受けられない場合で政府の保障事業からも損害てん補金を受けられない場合をいう。

注2) 自損事故の具体例としては、次のようなものが考えられる。

(保険毎日新聞社・自家用自動車総合保険の解説78頁による)

1. 単独事故

- (1) 被保険自動車を運転中に誤って電柱に激突し、運転者が負傷した。
- (2) 被保険自動車を運転中踏切で電車と衝突して死亡した。

2. 自動車との衝突事故で相手自動車が無責三条件を立証した事故

- (1) 居眠り運転中に、センターラインをオーバーして相手自動車と正面衝突し、被保険自動車の運転者が死亡した。
- (2) 無理な追越をするためにセンターラインを越えて対向車線に出たところ、相手自動車と正面衝突し被保険自動車の運転手が死亡した。

3. 被保険自動車の車外にいても担保される事故

- (1) 被保険自動車の車外で誘導中の運転助手が、誤って被保険自動車にひかれた。
- (2) 被保険自動車を坂道にとめて、運転者がフェンダーミラーを直そうとして車外に出ているときに、動き出した被保険自動車にひかれた。

[自動車保険料率算定会編、1991:150f.]

自損事故とは、我々の日常語においては「自分の過失などが原因で、自らがをしたり、損害を受けたりすること」(『大辞林』)とされているが、自動車保険における自損事故とは、上記の要件を満たして自損事故保険の支払いを受けるもののことをいう。その多くは車両単独事故だが、自賠法第三条但し書きの三条件(免責の三条件)を相手車がクリアした場合には、車両同士の事故であっても自損事故となることがある。

この制度は、交通遺児育英会の遺児家庭実態調査に基づいた訴えによって創設された。すなわち、育英会の調査によれば、当時(1974年)、自損事故のため補償金がゼロというケースが遺児家庭全体の3割近くもあったため、翌1975年に保険審議会は答申の中で「損害賠償責任保険によっては救済されないような被害者の保険救済措置について、将来におけるその導入の余地を検討することが望ましい」と指摘したのであった〔自動車保険料率算定会編、1991:150〕。

当時も任意保険の一種である「搭乗者傷害保険」がこの自損事故のリスクの場合には支払われる規定になっていたが、契約率および保険金額の低さが目立っていたところから、結果として、「自損事故保険」がすべての任意保険の対人保険に自動付帯する形で1976年1月から発売されるようになった。自損事故の救済の問題はこれに先立つ昭和48年の「自動車損害賠償責任保険審議会」の答申でも、強制保険の担保範囲に加えることが検討されるべきだとされ、また、運輸省当局者のその方向での積極発言も当時あったようだが⁽²⁾、この昭和51年にできた枠組みはその後20年間変化がない。

上のような自損事故保険の成り立ちのうち、本稿での議論に関係して重要なのは、以下の3点であろう。

①「自損事故保険」は任意保険であり、約款構成上は傷害保険の一種となっていること。したがって一応損害賠償額が算定される自賠責保険と異なり、死亡保険金は定額給付(常に満額が支払われる)となっていること。

②上記のような差異を持ちながらも(持つがゆえに)「自動車損害賠償責任保険(強制保険)」を

補完する機能が期待されていること。したがって、その死亡保険金額を自賠責保険の死亡保険金額の半額を越えて設定することは、難しいこと（当該の事故が他者に責任があると認定されて自賠責保険から支払いを受ける場合と、認定されずに自損事故保険からしか支払いを受け得ない場合との間に、支払額の逆転があったのでは、一見して制度としての適格性を欠くし—自賠責保険の重過失の場合での50%減額制度の運用が混乱する—、また結果として自損事故保険の支払保険金額が膨らみ、任意保険の会計を圧迫する）。

③「搭乗者傷害保険」とほぼ同じリスクを対象としていること。したがって、「自損事故保険」の免責条項を削っていくことは、2つの保険の間にどのような相違を造るのかという点で検討を要することになる。

これらの点を確認した上で、本論に入っていこう。

1-3 災害対応諸制度の中における自動車保険および自損事故保険の位置

第二節の「自損事故保険の問題点」の話に入る前に、まず、一般的に事故や災害において、人間の生活が破壊された際の生活復旧の諸制度の中における自動車保険の位置を確認しておきたい。ついで、「自動車賠償責任保険」が次第に責任保険から無責任保険に変化してきた流れを確認したい。このような手順をとるのは、「自損事故保険」は、「自賠責保険を補完する機能を持ち、自賠責保険あるいは政府補償事業により救済されない被害者に対して自賠責に準ずる保障の提供を目的として創設された」〔坂井、1991:93〕保険であり、いわば自賠責保険の兄弟保険だからである。そのうえで、標記の問題に対して回答をのべる。このように回りくどく述べるのは、生活破壊に対する諸対応策の一つとして自動車保険を位置づけ、その中で「自賠責保険」と「自損事故保険」を位置づけることが、社会状況に合わなくなっている「自損事故保険」の現状を露にし、ひいては自動車保険制度の全体を改革するために役立つと考えるからである。

a) 生活破壊に対する対応策一般の中での自損事故保険の位置

さて「自動車損害賠償責任保険（いわゆる強制保険）」の「損害査定要項」の慰謝料算定基準には、損害賠償保険らしくない部分がある⁽³⁾。死亡した被害者の遺族の慰謝料について、「被害者に被扶養者があるときは、上記金額に200万円を加算する」〔東京三弁護士会交通事故処理委員会、1991:123〕〔片山、1995a〕⁽⁴⁾というのである。

慰謝料は基本的には遺族の人数によって、1人=700万円、2人=800万円、3人=900万円と査定されるのだが、遺族の中に一人でも被害者の被扶養者がいると、これに200万円が積み増しされてしまうというのである。たとえば、主婦をしている妻と未成年の子供2人の場合、3人の900万円に被扶養者分の200万円が積み増されて、1,100万円の遺族慰謝料が査定されることになるのである。

このような運用基準がどうして損害賠償保険らしくないのか。それは、「被扶養者分の積み増し」という考え方が「賠償保険」の枠組みを逸脱しているからである。死亡被害者の損害賠償に近親者の慰謝料を含めることは、民法711条⁽⁵⁾にしたがって考えれば当然のことであるが、その算定基準が「被扶養者」の存在に影響されるいわれはないだろう。なぜなら、損害査定要項には、この慰謝料の部分以外に、遺失利益の部分も存在するのだから。扶養に関わる経済的な賠償も遺失利益の算定額のなかで賄われているはずであるのに、なぜここに「被扶養者がある場合の増額」という基準が必要となるのだろうか。すなわち、これは「自動車賠償責任保険」に「社会保障」の理念からなされた付加分なのである。この結論を持って次の段階にすすもう。

b) 自賠責保険における社会保障的要素の確認から、自損事故の検討へ

損害賠償と社会保障は別々の出自を持つ制度である。損害賠償は「近代社会の過失責任の原則とともに発展してきた」ものであり、「不法行為や債務不履行による特定被害者（債権者）への損害の填補を目的とする」〔棚田、1990:475〕ものである。これに対し、社会保障は損害賠償より遅く

図1 被災した被害者に対する救済制度と救済原資負担者の対応表

救済制度	不救済	私保険・自力救済 生命保険、傷害 保険、地震保険	社会保険 労災、医療保 険、年金保険	国家扶助	私保険・他力救済 責任保険	不法行為 の認定
損害の経済 的負担者	被害者単独	潜在的被害者 集団	多様 ^(※)	一般社会	潜在的加害者 集団	加害者単独
損失の分散 の有無	なし	あり	あり	あり	あり	なし
救済の様式	自助	相互扶助	多様	公的救済	賠償 (相互扶助)	賠償
制度の問題 点	生活水準の低 下	網羅性に欠け る。免責問題 の存在。事故 抑止機能弱い	迅速確実だが 支払い膨張。 事故抑止機能 弱い	迅速確実だが 支払い膨張。 事故抑止機能 弱い	自損事故が救 済されない。 制度運用の高 額化・遅延	支払いの遅延、 賠償能力不足

↑
自損事故保険
搭乗者障害保険

↑
自動車損害賠償責任保険
通常の任意の自動車保険

(※) 社会保険について

種々の「社会保険（労災、医療保険、年金保険）」の場合、保険料拠出者が損害の経済的負担者となるが（国庫負担がある場合にはその限度で一般社会負担）、それぞれの社会保険ごとに特定タイプの「潜在的加害者集団」、「潜在的被害者集団」あるいは両者の組み合わせによって、経済的負担が行われている。

【加藤雅信、1989:3】の図を〔吉川、1988〕などを元に部分的に改変して作成】

20世紀に入って新たに登場してきたものであり、「国民全般への一定水準の生活の維持、保障を目的とする」〔棚田、1990:475〕ものである。

けれどもそもそも、不法行為による賠償責任を担保する保険制度を社会的に整備したことには、防貧的社会政策の側面があったはずである。そのため、別々の制度であるはずのものを、図1のように一直線上に並べることが有意味になるのである。今後はこの図をもとに考えていこう。図のなかで最上段に区分されている諸制度は社会的文化的条件次第では隣り合ったものの代置を中心に、

別の制度で置き換えるものなのである。

さらに具体的にいえば、かつては絶対的貧困領域に陥った家族の「救貧」を公的扶助が役割分担し、それよりは高い生活水準の家族の「防貧」は、「社会保険」や民間の保険が役割分担していたが、いまや公的扶助の水準が上昇し、図1の最上段に示したような諸制度が果たしている機能が類似してきたという状況がある。このような社会状況の下でかつて「不法行為による損害に対する賠償」の枠組みに基づいていたものが、「国家扶助」や「自衛保険」の枠組みに基づく救済へと枠組間移

動をしつつあるともいえるだろう。

たとえば、「自動車損害賠償責任保険」の運用においては、「今や自賠責保険は、その法文上の過失責任主義にもかかわらず無過失責任保険化している」〔菅原、1988:91〕⁽⁶⁾だけでなく、政府の保障事業（「ひき逃げ」事故や「無保険車」事故の保障）に、その保険料から一部の財源を出すようにまでなってしまうている。つまりは国家扶助の一部分になって被害者の救済を始めているともいえるのである。また自賠責保険の事務費は国庫が負担し、さらにはこの保険はその支払金すべてを再保険機構及び全保険会社のプール金から支出されることによって営利性を否定されるなど、ほぼ官営の制度になってしまっている。このような賠償責任保険の本来の理念を曲げるに近い制度の変化があった背景には、上述の生活保障諸制度の、外部環境の変化に基づく「被害者救済の充実」への変化についての社会的要請があったといえるようにおもう。

さて、このように自動車保険全体の社会保障化が進んでいく中で、1976年に「自損事故保険」制度は発売された。けれども、その後20年たち、さらなるモータリゼーションの進展をうけて、自動車事故本体をもはや不法行為の枠組みで捉えること自体が難しくなってきたといえるのではないだろうか。もしそうだとするならば、不法行為による損害の救済保険である自賠責保険とセットになって成立した「自損事故保険」もその原理を考え直す時期にきているといえるのではないだろうか。

本稿の目的は、この自動車保険全体の「社会保障化」という流れの中で生み出された、「自損事故保険」の困難を社会的立場から分析し、自動車保険制度のあるべき未来像を描くきっかけとすることである。次節（第二節）の前半では、まず自損事故の原因が複合的であることが主張される。また、次節の後半では、「酒酔い運転」に対する免責制度の適用が、しばしばバランスのかけた過酷なものになっていることを指摘することとなるだろう。

2. 自損事故保険の問題点——社会的分析——

2-1 単独事故は単原因事故とは限らない： 自損事故原因のグレイゾーンの広さ

a) 事例から：千葉県のXさんの夫（大手出版会社勤務）のケース

まずは一つの事例の紹介をしよう。私が1991年にインタビューした千葉県在住のXさんの夫のケースである。Xさんの夫は、1980年代のある年の冬の早朝に首都高速をバイクで帰宅走行中、照明ポールに衝突してなくなっている。直線で道路右側のポールに当たっているため、カーブを曲がりきれなかったわけではない。警察は自損事故として扱っている。飲酒運転はしていたかも知れないが、運転歴は長く、妻は他の車にあおられた可能性もあるのではないかと疑っている。また、通勤災害として労災認定を求めたが、タレントを酒席で取材した後だったことや会社が非協力的だったことなどのため認められず、5年半裁判を行ったものの敗訴する。隔月刊の雑誌の編集主任で連日の朝帰りだったため、過労死としての労災認定を求めるべきだったかも知れないと、妻はいまは考えている。

詳しくは報告書本体〔樫田、1994b:76f.〕の方をみてもらいたいだが、この事例で取り出したいポイントは、「単独事故は単原因事故とは限らない」ということである。

上の事例でいえば、①他の車にあおられた可能性、②労災だった可能性などを考えることができる。①の場合は、真相が解明された場合、もはやこの事故は自損事故ではなく他車からの賠償を得るべき事故となる。②の場合は、真相が解明されても自損事故保険上の要件は維持され、かつ労災からの支払いも期待できるので、補償は手厚くなるだろう。

このようなことを主張するのは、日本の自動車保険制度がまだ完全に社会保障化していない問題点だが、単独事故の場合に集中的に現れるからである。簡単にいえば、他車の不法行為が証明されない形の単独事故で死亡すると、多くの場合、自損事故保険の死亡保険金からのみの支払いという最低水準の補償になってしまうからである。警察統計によれば、その多くが自損事故扱いになったと思われる単独事故による死亡事故は、全死亡事故

の25.7%にもなっている〔総務庁編、1975:26ff.〕。だれもが、自損事故になる可能性の中で車を運転しているという良いだろう。まして事故原因のグレーゾーンが広いとするならば、各事故様態別の救済水準は、もっと平準化されて良いのではないか⁽⁷⁾。

b) 調査から：自損事故における事故原因の実質的複合性について

交通遺児育英会は、1992年から、あらためて、自損事故に対する社会的救済の制度を構想するための調査を行った。調査チームには私も加わっているが、ここでは、調査報告書のうち、樽川典子の報告部分⁽⁸⁾を用いて、上述の事故原因の多元性についての主張を説得力あるものにしていきたい。

樽川は、質問票のなかから、事故の間接的原因と考えられる4つの問題、すなわち「道路環境上の問題」「自然環境上の問題」「運転手の身体的問題」「運転手の心理的問題」に関連する4つの問

図2 事故の間接的要因

	あり	なし	計
道路上の要因 (道路の欠陥状態1つ以上)	69.3%	30.7%	100.0%
身体上の要因 (父の体の不調1つ以上)	54.8%	45.2%	100.0%
心理上の要因 (父の心配事1つ以上)	39.3%	60.7%	100.0%
自然条件 (1つ以上)	50.5%	49.5%	100.0%

〔樽川典子、1994:34〕より作成。

いを取り出し、それらの存否への妻の回答を元に図2および図3を作成した⁽⁹⁾。

図3 自損事故の間接原因の組合せ類型

道路の欠陥など	自然条件	父の体の不調	父の心配事	No.	%	
あり	あり	あり	あり	1	13.3	4原因複合
			なし	2	10.1	
		なし	あり	3	4.3	3原因複合
			なし	4	13.3	
	なし	あり	あり	5	7.3	3原因複合
			なし	6	7.4	
		なし	あり	7	3.4	2原因複合
			なし	8	10.3	
なし	あり	あり	あり	9	2.4	3原因複合
			なし	10	3.4	
		なし	あり	11	1.0	2原因複合
			なし	12	2.7	
	なし	あり	あり	13	5.7	2原因複合
			なし	14	5.1	
		なし	あり	15	1.9	1原因
			なし	16	8.4	

3原因複合型の計 24.1%
 2原因複合型の計 34.2%
 1原因型の計 20.0%

〔樽川典子、1994:34〕より転写。

図2は、4種の間接的原因それぞれに関して、指摘があった比率をまとめたものである。図3は、この図2の間接的原因を組み合わせて16通りに類型化し、比率を計算したものである。注目すべきは、最下段の類型番号16である。すべての間接的原因と考えられるものに関係がないと回答した妻は、全回答者の8.4%にすぎない。逆に言えば、91.6%の回答者はいずれかの間接的原因に思い当たるところがあると回答してきたのである。

たしかにこの調査の回答者は、自損事故で死亡した運転者の配偶者なので、この間接的聞き取りの結果が現実をそのまま反映しているとはいえないだろう。しかし、%の具体的数字の部分は疑わしいにしても類型としてみた場合に、間接的原因（道路の欠陥、自然現象、体の不調、心配事）が自損事故の背後にあった場合の方が、なかったと考えられる場合より多いと見るのは自然な見方ではないだろうか。「自損事故」という表現は事故の原因のすべてが運転者に負わせられてしまう言い方だが、自損事故保険上は、他の車両運転者が責任を分かち持っていない、という意味ではない。しかし、通常の事故の被害者同様に車に乗車中に事故にあっても、ただ他の車両運転者が責任を分かち持っていないというだけで、不法行為責任に基づく損害賠償を基本とした今の考え方を採用し続ける限り、自動車保険上の保障は高々自損事故保険の範囲内となってしまうのである。

自損事故は、運転者本人の責任が100%とはいえない。その中には他車の交通法規違反が原因であるにもかかわらず証明され得なかったがゆえに自損事故扱いになったという場合さえ含んでいるだろう。たしかに無謀運転や故意・自殺も含まれるがゆえに、全面的に同等の水準での救済基準を設けることは望ましくないことかも知れないが、無謀運転の場合ですら車に乗車していなければ、死亡までいたらなかった可能性が高いと思われるのである。また、社会保障全般に関する考え方として、救済対象を厳密に絞り込もうとすると、多くの漏救者が生まれ、結果として制度の目的が果たせなくなることが知られている。上記調査の事実等をもとに、自動車保険の理念を考え直す中で自損事故に、現在より手厚い保障が与えられる道

筋が開かれても良いのではないだろうか。

2-2 「飲酒免責」規定の過酷さ

a) 統計から：夜間車両単独死亡事故の4割が飲酒

交通事故総合分析センターの資料によれば、「夜間死亡事故について第一当事者となった車両の運転手の飲酒の有無別にみると、飲酒をしていたものが25.8%」となっている〔総務庁、1995:63〕。この25.8%の事故のすべてが「飲酒運転」を事故原因にしていると確認されたわけではないが、飲酒運転の防止が重要課題であることはよくわかる。さて、上にみた夜間死亡事故の運転手の飲酒率を事故類型別にクロス集計してみた場合、「人対車両」では、12.5%の飲酒率、「車両相互」では、21.4%の飲酒比率であるのに対し、「車両単独」では、43.2%の飲酒比率に跳ね上がるという。車両単独事故は、自損事故の中核的部分（自賠責保険第三条但し書きの3条件をクリアするケースはほとんどない）なので、このデータは、自損事故において、飲酒運転が認定されて、死亡保険金の支払い責任が保険会社に免責されているケース、すなわち、どの自動車保険からも保険金の支払いを受けていない遺家族が大量に存在していることを示唆することになる。

b) 加藤雅信およびデュルケームの議論：免責制度が飲酒運転を抑止する効果は低いのではないか

我が国が相対的に飲酒運転による事故の比率を低く抑さえ得ている要因の一部として、上記の保険会社に対する免責制度があることを認めない訳ではない。しかし、その抑止効果の程度に比べて、結果が酷に過ぎるのではないかととも思うのである。

たとえば、加藤雅信は、検挙者に対する危険行為課徴金制度の導入を提案している。すなわち、「事故抑止機能は、民事的損害賠償よりは、刑事制裁、行政処分のほうが強いと思われる」〔加藤雅信、1989:35〕と一般的な見解を述べた後、「飲酒運転等の事故多発行為には、その危険度に応じて（したがって、高額の）危険行為課徴金を課していけば、飲酒運転などの事故多発行為を抑止することにもなるであろう（具体的に危険行為課徴

金の計算方法を例示すれば、統計的な事故原因のサンプル調査によって、1年間の飲酒運転を原因とする事故被害の総額がA円と推計され、また、年間の飲酒運転の検挙件数がN件であったとすれば、飲酒運転にはA/N円の危険行為課徴金を課すことにする、などが考えられる)〔加藤雅信、1989:35〕と述べている。たとえ飲酒運転による自動車事故の100%免責を50%免責に変更しても、このような制度を導入するならば、十分に飲酒運転を抑止できると考えられるのではないだろうか。現状の免責制度は、自損事故の被害者および遺家族に対してほとんど懲罰的ですからあるが、おなじ懲罰ならば、宝くじのような当たったりはずれたり不安定性のある、事故者に対する免責制度よりは、加藤の主張するような、より広い範囲の検挙者に対する制度にした方が、事故抑止効果は高いと思われるのである。

あるいは、必ずしも加藤の議論を支援するものではないが、デュルケームの議論をここで利用することができるかも知れない。デュルケームは、『道徳教育論』の第11講「学校における罰」の中で、「罰の本質的機能とは苦痛を与えることにより違反者に罪を償わせたり、他人がこれを真似るのを、威嚇によって制したりすることではない」〔Durkheim, 1925=1964: 2巻48〕と述べている。すなわち、飲酒運転の免責というここでの文脈に即していえば、以下のような読み換えの解説が可能だろう。なるほど(事故時の保険会社の免責という)「罰がもたらす苦痛は一つの不如意であり、この不如意は……中略……常に考慮に入れられないわけにはいかぬものだ。」しかし、(免責という)「罰の不如意は恐ろしい反面、時間が経てば忘れられていき、また要領よく振舞えば、あるいはこれを逃れることもできる。……中略……要するに罰とは、犯罪者〔飲酒運転と読み換えられよう〕という経歴につきまとう職業的危険なのである」そして、「彼らは、〔飲酒運転という〕己の職業を捨てるよりは、むしろいつ襲われるかわからぬ大きな危険に好んで身をさらす」〔Durkheim, 1925=1964:2巻43〕のである(〔 〕内の挿入は榎田)。このあとデュルケームは、要旨“罰の本質は、規則の権威を脅かしたことに対する集団の象徴的非

難である”という旨の、自身の議論を展開するのだが、ここではそこまで追いかける必要はないだろう。飲酒運転を象徴的非難の中核に据えなくても我々の社会は十分統合の象徴をもっているはずだ。

デュルケームが「罰」について語っていることは、学校の中だけに通用する話ではないだろう。事故の抑止は、保険会社の保険金支払い義務に対する免責制度存続の理由として十分なものではない、という私のような立場からの議論の読み換えを許す要素がデュルケームの議論には多分に含まれているように思われる。

3. おわりに

最後に私の立場と位置をまとめておこう。

賠償を基本理念とする現行自動車保険制度全体に問題があるのではないか。すなわち、モータリゼーションが進んだ現代社会では、車は専門家が運転するものというよりは大衆の日常生活用具になっており、車の運転ミスに対して社会全体がリスクを負担する道筋ももっと真剣に考察されてよいはずだ、という立場からとりあえずは「自損事故」を対象にその問題点を指摘してきた。

じつは法学の領域では、「損害賠償と社会保障の接点」についての研究がすでに盛んになっており、この関心からの研究論文は「民法学では、主として自動車事故に関連して、また労働法学、社会保障法学では、労働災害に関連して数多く発表されている」〔棚田、1990:501〕。私の研究は、この流れに社会学の領域から参入することができるのではないか、という思惑に基づいてなされたものである。

もちろん、すでに社会学の領域でも古くから「保険の社会学」といわれる一連の研究が存在している⁽¹⁰⁾。しかし、この「保険の社会学」は、「巨大技術」への言及などで貴重な成果を挙げてきたとはいうものの、マルクス主義的 sociology の影響下にあり、マクロ分析においてもミクロ分析においても、経済学的分析や政治学的分析との間に、魅力的な差異を生み出せないでいるように思われる。

これに対し、最近家族社会学の領域でなされる

ようになってきた「生命保険の社会学」研究は、社会史研究の影響を受け、鋭い分析を現代社会に対して行い始めている⁽¹¹⁾。私は、自損事故保険制度を社会的に続けて研究する中で、これら先行の研究者たちと交流しながら、最終的には「自動車保険の社会学・総論」を構築していきたいと考えている。

《註》

- (1) 以下この節前半の自損事故に関する説明は、〔副田、1994〕でなされた説明のダイジェストになっている。より詳しくは、〔坂井、1991〕をみよ。
- (2) 石田〔1977→1979→1985：12〕の本文12頁および同書22頁の注(6)による。
- (3) 自動車損害賠償責任保険の「損害査定要項」とは、損害額認定の基準を定めたものであり、事業方法書の一部として大蔵大臣に提出し認可を得ている公式なもの。この慰謝料算定基準の金額は2～3年ごとに更新されているので【民事交通事故訴訟・損害賠償額算定基準 1991年版】〔東京三弁護士会交通事故処理委員会、1991〕（1995年版は品切れで入手できず）に記載の金額を採用せず、樫田の照会に対して、口頭及び郵便でなされた東京自動車保険請求相談センターの担当者からの回答（〔片山、1995a〕、〔片山、1995b〕）の金額を採用した。この慰謝料算定基準は、上述の東京三弁護士会の出版物に掲載されているほか、市販本（例えば〔佐藤、1994：65〕）で広く公開されている。
- (4) 1995年11月時点では、200万円に増額されている旨の担当者からの説明〔片山、1995a〕を受けたので、読者の混乱を防ぐため、引用のうち金額の部分だけを平成7年度の基準に改訂した。以下同様。
- (5) 民法711条は、「他人の生命を害したる者は被害者の父母、配偶者及び子に対しては其財産権を害せられざりし場合に於ても損害の賠償を為すことを要す」と規定し、近親者の慰謝料請求権を認めている。重傷の場合も同様。〔有斐閣、1995：372〕。
- (6) 自動車賠償責任保険は、昭和30年に保険金額：死亡30万円、重傷10万円、軽傷3万円という基準で始まった。しかし、当初は「民法の不法行為責任によっていたから」「過失相殺を厳密に適用していた」〔石田・海老名・鈴木・倉澤ほか、1980：13〕ということがあり、ようやく昭和39年2月になって「過失相殺の制限的適用」（過失割合70%程度以上の場合、定率＝当初20%、現在20、30、50%、＝を減額する制度）が始まっている。すなわち、かつては加害者側の過失割合が高いときだけ満額の支払いがなされ、通常は減額された保険金支払いがなされていたのである。現在（平成4年）では、上記の定率による減額を受けた件数は総支払い件数の1.31%でしかない〔自動車保険料率算定会、1993：23〕。
- (7) 自損事故として処理されている事故のなかには、運転手に帰属仕切れない原因による事故がたくさん暗数として含まれているという主張の根拠として、〔朝日新聞、1994〕を上げておこう。この「排ガス、走行中も侵入：意識不明や事故も」とタイトルづけされた新聞記事のリード文は、以下のとおりである。

戸外で停車中にマフラーから漏れた排ガスが車体の塗装作業用の穴やすき間から車内に侵入、運転手らが一酸化炭素（CO）中毒で死亡する事故が全国で相次ぎ、運輸省も調査に乗り出したが、走行中でも排ガスが侵入して意識不明となったり、交通事故を起こしたりしていることが、国民生活センターなどの調べで分かった。穴をふさぐプラスチック製の栓が排ガスの熱で溶けて開いた例もあり、このメーカーは事故後、穴の位置を変えるなどの対策をとっていた。中毒事故の多くはユーザーの整備不良と処理されたきたが、車の設計・構造にも問題があったことがはっきりした。

〔朝日新聞、1994〕

記事の主眼は、自動車の設計・構造の欠陥追求にあるが、我々の眼から見れば、記事本文中

の「走行中の頭痛を妻に電話で訴え、後にサービスエリアで意識不明の重体で発見された歯科医師」の例などが気に掛かる。たとえば、排ガスで意識が朦朧とした状態で転落事故を起こした場合、もしその事故の前に妻に頭痛を訴えていたとするならなおさら病気による自損事故として処理されやすくなるだろうと思われるからである。第一原因以外の原因にも着目するなら、自損事故にさまざまな原因が複合的に働いており、なおかつその多くが未解明のまま処理されているだろう（グレーゾーンの広さ）と考えるのはむしろ適切な推論なのではないだろうか。

- (8) 樽川が担当したのは、『自損事故遺児家庭の実態調査』報告書の第三章「父親の体調と事故原因」であるが、ここではその中の第三節「直接の原因と間接の原因」の部分に中心的に言及する。
- (9) 樽川が利用した4つの問いは、次の通り。問8（道路上の間接的事故原因、例えばガードレールがなかった等）、問14（自然条件上の間接的事故原因、たとえば雪が降っていた）、問31（運転手の身体上の間接的事故原因、たとえば眠れない等）、問32（運転手の心理上の間接的事故原因、たとえば仕事についての心配事があった等）。これらの質問項目自体は報告書の87頁以降に掲載されている質問票をみよ。
- (10) たとえば、〔本間、1992〕〔本間&小林、1983〕など。
- (11) たとえば〔久木元真吾、1995〕は、そもそも生命保険制度が生まれた背景には、コミュニティでの相互扶助が期待できなくなったという社会の変化がある、と指摘している。さらに、最近の「生前給付保険（リビングニーズ）」の登場を、近代において生命保険が支える対象だった「家族」が個人化しつつある結果、家族に残すよりも自分で使うという感覚が生じた現れだという。いずれも傾聴すべき見解であるといえよう。

自動車保険制度もまた、その救済する対象として被害者の家族を主眼としているのは確かであろう。もし久木元がいうように、この対象が解体しつつあるなら、自動車保険制度もその流

れに配慮したものに变化して行かなくてはならないだろう。ただし、私見をつけ加えるなら、たとえ家族の中の各人の個人主義化がかなりの程度進んだとしても、子供の養育責任が家族に残されている限り、現行の制度の基本線（親が子に頼ることはすでに想定されていないため、幼児の遺失利益は小さめにカウントされ、子供が親に頼ることはまだ十分に蓋然性があると考えられているため、被害者に扶養家族がある場合には手厚く保護されるというアウトライン）は維持されて良いように思われる。もちろん、社会が子供の自立を促すように大きくその体制を変える可能性がないわけではない（たとえば、大学進学費用がすべて奨学金でまかなえる制度が創設されるなど）けれども。

《文献》

- 朝日新聞 1994 「排ガス、走行中も侵入」(1994年6月15日東京本社夕刊)。
- Durkheim, E. 1925 *L'Education Morale*, Libraire Felix Alcan.=1964 麻生 誠・山村 健訳『道徳教育論(1、2)』、明治図書出版。
- 原田 彰 1978 「道徳教育論(2)―道徳教育の方法―」、麻生誠・原田彰・宮島喬『デュルケム道徳教育論入門』、有斐閣。
- 本間 照光 1992 『保険の社会学』、勁草書房。
- 本間 照光&小林北一郎 1983 『社会科学としての保険論』、汐文社。
- 石田 満 1977 『自動車保険の諸問題』、損害保険企画。→1979 改訂増補。→1985 改訂増補第二版。
- 石田 満・海老名 惣吉・鈴木 辰紀・倉澤 康一郎ほか 1980 『自動車保険の変遷とその法律上の問題―自賠償保険を中心として―』、安田火災記念財団。
- 自動車保険料率算定会編 1991 『自動車保険論 第12版(損害保険基本講座)』、損害保険事業総合研究所。
- 自動車保険料率算定会 1993 『自動車保険の概況(平成四年度)』、自動車保険料率算定会。
- 櫻田 美雄 1994a 「第2章 事故と父親の仕事」『自損事故遺児家庭の実態調査』、交通遺児

- 育英会：14-25。
- 檜田 美雄 1994b 「事例調査（インタビュー記録）」『自損事故遺児家庭の実態調査』、交通遺児育英会：76-80。
- 檜田 美雄 1995 「事例調査（インタビュー記録）」『自損事故の判例調査』、交通遺児育英会：21-33。
- 片山 通夫 1995a 「自賠償保険における慰謝料算定基準等について」（社団法人 日本損害保険協会 東京自動車保険請求相談センター参与の片山通夫氏からの口頭での回答、1995年11月28日）
- 片山 通夫 1995b 「FAX問い合わせの件についての返答」（社団法人 日本損害保険協会 東京自動車保険請求相談センター参与の片山通夫氏からの郵便での返信、1995年11月24日付）
- 加藤 一郎編 1988 『交通災害の抑止と補償』、ぎょうせい。
- 加藤 雅信編 1989 『損害賠償から社会保障へ—人身被害の救済のために—』、三省堂。
- 久木元 真吾 1995 「生命保険の社会学」『第68回 日本社会学会大会報告要旨』、日本社会学会：105-106。
- 坂井 達朗 1991 「自損事故保険と搭乗者傷害保険の支払い義務」、東京三弁護士会交通事故処理委員会『民事交通事故訴訟・損害賠償額算定基準 付録 自賠償・自動車保険の支払基準 1991年版（赤い本1991）』、東京三弁護士会交通事故処理委員会：92-103。
- 佐藤 友之 1994 『交通事故で損をしない100カ条—おこしたとき、あったとき』、講談社。
- 副田 義也 1994 「序章 調査の意図と方法」『自損事故遺児家庭の実態調査』、交通遺児育英会：1-4。
- 副田 義也 1995 「自損事故に関連する判例の分析研究」『自損事故の判例調査』、交通遺児育英会：1-20。
- 総務庁編 1995 『交通安全白書』、大蔵省印刷局。
- 菅原 勝伴 1988 「賠償と履行確保—災害保障化の必要性」、加藤一郎編『交通災害の抑止と補償』、ぎょうせい：90-94。
- 樽川 典子 1994 「父親の体調と事故原因」『自損事故遺児家庭の実態調査』、交通遺児育英会：26-36。
- 東京三弁護士会交通事故処理委員会 1991 『民事交通事故訴訟・損害賠償額算定基準 付録 自賠償・自動車保険の支払基準 1991年版（赤い本1991）』、東京三弁護士会交通事故処理委員会。
- 野村 好弘編 1988 『交通災害における損害賠償保険および社会保障』、保険毎日新聞社。
- 吉川 吉衛 1988 『事故と保険の構造—自動車事故の抑止と補償の理論—』、同文館出版。
- 有斐閣 1995 『有斐閣 判例六法（平成8年度版）』、有斐閣。

（かしだ よしお 筑波大学社会科学系）

※電子メールアドレス：

HCB00537@niftyserve.or.jp

編 集 後 記

本誌第17号をお届けします。今号は、真生会社会福祉研究所の第一研究委員会（社会学）に属する研究者の論文8篇、書評セッション1篇を掲載することができました。それぞれ力作をお寄せくださった執筆者に厚くお礼を申し上げます。

来年度も、研究活動がますます充実しておこなわれ、豊かな成果があがることを期待しています。また、委員会外の研究者からの投稿を歓迎します。

(Y. S.)

投 稿 規 定

1. 本誌は母子関係、母子福祉および関係諸領域の分野における研究成果の発表を目的とする。
2. 本誌は定期刊行物で、1年に1回発行する。
3. 本誌に発表する論文は、原則として未発表のものにかぎるが、すぐれた既発表論文を転載することがある。
4. 論文・研究ノートのはきは、横書き400字詰め原稿用紙でおおむね30～50枚程度とし、表および図は原則として10枚前後とする。
5. 本誌の編集および掲載原稿の決定は編集委員会で行なう。
6. 本誌の編集委員会は、社会福祉法人真生会社会福祉研究所内に置く。

平成8年3月31日

編集発行 社会福祉法人 真生会 社会福祉研究所
〒245 横浜市泉区中田町東原1675-4
電 話 045-802-8369

印刷所 有限会社 山崎印刷
〒173 東京都板橋区板橋1-6-1
電 話 03-3963-7435