

青少年ドライバーと補償の問題

森 美 樹*

若者に賠償能力がないことをもって、若者とクルマとの関係を否定的に捉えてはならない。賠償能力の欠如それ自体は致命的な障害ではない。問題はそのことに盲目であること、あるいは目をそむけようとする、もしくは理由なくおそれることにある。賠償能力の欠如は、放置すれば災厄を招くが、それ自体車社会に付随する普遍的な現象でもある。人間は、そうした災害補填のために、有効な方法として保険という制度を開発してきた。むしろ、その合理的な利用がなぜか実行されていないところに本当の意味での災厄がある。

Young Drivers and Problems of Compensation

Yoshiki MORI*

We should not be negative about the relationship between young people and cars, just because they are unable to guarantee on their own sufficient funds for compensation. The lack of compensation ability itself is not a fatal matter. The problem is that we have no eyes, avert our eyes from this matter, or are afraid of it for no reason at all. The lack of compensation ability will lead to disaster if we leave this matter as it is. It is, however, a universal phenomenon characteristic of all automobile societies. Man has developed insurance systems which are valuable measure to compensate disasters. The problem we have now is that the insurance system is not effectively and logically carried out.

1. 未成年ドライバーと「三ない運動」

私に課せられたテーマは、青少年ドライバーと補償の問題である。青少年という概念は、やや漠然としている。すでに成年^{**}に達した青年ドライバーについては、とりたてて議論する意味が薄い。未成年者は判断能力が不完全なので、法律上無能力者とされ、親権に服するという特殊な立場にある^{***}。そこに固有の問題がある。しかし、ドライバーである以上、運転免許年齢以下を対象にする意味もまた薄い^{****}。そこで、さしあたり最低限免許をうけられる16歳以上の未成年者に限定することができる。次に18歳以上の普通免許年齢については、準成年として扱うことができる。例えば、酒、タバコなど法律では未成年者に禁じられている嗜好品も大学生になると、社会的にほぼ公認されている。そこで、対象にさらに絞りをかけていくと、16歳以上18歳未満の未成年ドライバーが浮かび上ってくる。

16歳以上18歳未満というと、学齢でいえば、ちょ

うど高校生の年代に相当する。16歳以上が取得できる運転免許は、二輪、小型特殊、原付の3種だが、ここでは、ごく通俗的な表現に従って、バイク免許という言葉で代表させよう。

ところで、高校生とバイクの問題については、一昨年あたりから、例の「三ない運動」を契機に熱い議論が関わされている。「三ない運動」の基本思想はきわめて単純である。つまり、バイクの免許は取らない、バイクは買わない、バイクには乗らない、と「三ない」を徹底させようというのである。

運動の具体的展開としては、高校生がバイクの免許をとろうとする際、学校長の同意書を要することとし、校長は特別の必要が認められない限り同意書を出さない、すでに免許をとっている者は学校に免許証を提出させて保管する、免許を取得しておきながら学校に届け出ない者は停学処分にする、通学にバイク使用を禁止する、などさまざまである。要するに、高校生からバイクを取り上げてしまおうという試みである。

* 弁護士
Lawyer
原稿受理 昭和57年1月18日

** 民法1条
*** 民法818条
**** 道路交通法88条1項1号

「三ない主義」が登場した背景には、(イ) 高校生のバイク事故が多いこと、(ロ) 高校生には賠償能力がないこと、(ハ) バイクは暴走族など少年非行化の原因になること、などがあげられている。

ここで(ロ)の高校生の賠償能力は本稿のメインテーマに関わる問題だが、その問題に入る前に、「三ない運動」が提起したさまざまな問題について、主として法的評価を投影してみたい。そうすることで、メインテーマのもつ意味もきわ立つ効果を生むはずだからである。

2. 未成年者の交通事故実態

車社会最大の問題は、なんとといっても交通事故である。なかでも未成年ドライバーの事故率の高さはきわ立っている。

例えば、1万人当りの事故件数は、16～19歳の未成年ドライバーの平均値で262.9件で、これを20～59歳の成年ドライバーの平均値97.1件と比べると2倍半にもなる。これを未成年ドライバーの各年齢別にみていくと、16歳で296.8件ともっとも高く、次は18歳290.7件、19歳の262.0件と続き、17歳はなぜか156.7件ともっとも少ない(Table 1)。

さらに、死亡事故に限っていうならば、1万人当りについて、16～19歳の未成年ドライバーの平均値は6.1件。これを20～59歳の成年ドライバーの平均値1.5件と比べると、なんと4倍強をマークしている。死亡事故を未成年ドライバーの各年齢別にみると、16歳が10.8件でもっとも高く、次いで18歳の6.7件、3番目は17歳の5.2件で、19歳は5.0件となっている(Table 2)。

免許取得後の経過年数でみる。これは年齢別の統計がなく、車種別なので二輪車についてみると、1年未満のものが322件で圧倒的に多く、2年以内が196件でこれに次ぎ、以下3年以内78件、4年以内28件、5年以内26件と1～2年目の事故が多く、そのあと経年ごとに減少の傾向を示している。

四輪の場合も経年減少の傾向はさして変らないが、ただ二輪ほどきわ立った減り方でなく、いわば漸減である(Table 3)。

また目的別でいうと、未成年者ドライバーの場合はレジャー時の事故が圧倒的に多く、成年ドライバーの場合は職業運転も含め業務目的で運転中の事故が圧倒的である(Table 4)。

以上のことから、未成年ドライバーの特徴として事故多発型、重大事故型、初期激発型、レジャー型

であることがわかる。

3. 市民的自由を侵すもの

未成年ドライバーの事故はたしかに少なくない。特に16歳ドライバーの死亡事故率をもっとも高く、二輪車の免許取得後1年以内事故が圧倒的に多いのは気になるところである。

この事実からとるべき対策として二つの選択が考えられる。一つは、初心者事故、とりわけ死亡事故が多いことは、運転教育に欠陥があるのだから、その改善に努力すること。もう一つは、バイクは危険な乗り物なのだから、無理しても高校生から取り上げてしまうことである。

「三ない運動」あるいは「三ない主義」が後の考え方に立脚しているのはいうまでもない。それはいわば全称否定の思想であり、全面拒絶の論理である。バイクを高校生から完全に取り上げることに成功すれば、なるほど事故が起る余地はない。

いま、自由ということについて考えてみたい。われわれは自由主義体制の国に生きている。自由主義とは自由を至上の価値とする。政治、経済、法律は国民の自由を最大限尊重するものでなければならない。

「三ない運動」は若者の否定的な側面のみを捉えている。そのプラス面はどうなっているのであろう。

若い行動力は社会にとっての推進剤であり、創造の源泉でもある。それらの前提になるのが活動の自由である。

未成年者は法律上無能力者とされ、親の親権に服さなければならない。しかし、それは法律行為を行う場合のことで、事実行為については自由に行動することが可能である。むしろ、若者には自主性もたせて自由な活動をできるだけ享受させなければならない。運転という行為もまさしくその一つだ。未成年者が運転免許をとる場合、親の同意が必要などと道路交通法のどこにも書いてない。まして学校長の同意など論外である。

16歳になれば、誰でもバイクの免許をとることができ、なんびとも法律上の理由なしにそれを拒絶することはできない。いってみれば、それは16歳の権利であり、自由なのである。

「三ない運動」は16歳の権利と自由を実質的に奪おうとするものである。それ自体違法であり、不当な働きかけといわざるをえない。しかも、それはPTA決議などという多数決の力と学校長の職権を乱

Table 2 第1当事者(自動車・原動機付自転車)の年齢層別死亡事故発生件数
Fatal accidents by age group(motor vehicle, moped, etc.)

年齢層別	区分	件数	構成率	前年比		免許保有者 1万人当 たり件数
				増減数	増減率	
15歳以下		43	0.6	+11	+34.4	—
16歳		240	3.1	+30	+14.3	10.8
17歳		218	2.9	0	0.0	5.2
18歳		406	5.3	+19	+4.9	6.7
19歳		427	5.6	-16	-3.6	5.0
小計		1,291	16.9	+33	+2.6	6.1
20-24歳		1,560	20.4	+52	+3.4	2.9
25-29歳		1,116	14.6	-63	-5.3	1.8
30-34歳		1,011	13.2	+127	+14.4	1.3
35-39歳		716	9.4	+45	+6.7	1.2
40-44歳		503	6.6	-96	-16.0	1.0
45-49歳		470	6.2	-4	-0.8	1.2
50-54歳		358	4.7	+66	+22.6	1.2
55-59歳		246	3.2	+25	+11.3	1.3
小計		5,980	78.3	+152	+2.6	1.5
60-64歳		140	1.9	+19	+15.7	1.4
65-69歳		101	1.3	+11	+12.2	1.6
70歳以上		79	1.0	-9	-10.2	2.3
小計		320	4.2	+21	+7.0	1.6
不明		1	0.0	-1	-50.0	—
合計		7,635	100.0	+216	+2.9	1.8

注) 免許保有者1万人当たり件数の算出基礎とした免許保有者数は、昭和55年12月末現在の数による。
『交通統計』昭和55年版(警察庁交通局監修)より。

Table 1 第1当事者(自動車・原動機付自転車)の年齢層別交通事故発生件数
Traffic accidents by age group (motor vehicle, moped, etc.)

年齢層別	区分	件数	構成率	前年比		免許保有者 1万人当 たり件数
				増減数	増減率	
15歳以下		677	0.2	-158	-18.9	—
16歳		6,571	1.5	-226	-3.3	296.8
17歳		6,573	1.5	-403	-5.8	156.7
18歳		17,548	3.9	+907	+5.5	290.7
19歳		22,427	5.0	-4	-0.0	262.0
小計		53,119	12.1	+274	+0.5	252.9
20-24歳		88,062	19.8	+199	+0.2	163.7
25-29歳		68,360	15.4	-3,314	-4.6	107.5
30-34歳		64,525	14.5	+4,058	+6.7	85.2
35-39歳		49,226	11.1	+313	+0.6	84.8
40-44歳		39,272	8.8	+52	+0.1	82.0
45-49歳		32,909	7.4	+1,671	+5.3	80.8
50-54歳		22,189	5.0	+937	+4.4	71.6
55-59歳		13,300	3.0	+1,499	+12.7	72.5
小計		377,843	85.0	+5,415	+1.5	97.1
60-64歳		7,204	1.6	+397	+5.8	69.5
65-69歳		4,097	0.9	+326	+8.6	66.8
70歳以上		2,165	0.4	+254	+13.3	64.4
小計		13,466	2.9	+977	+7.8	67.8
不明		21	0.0	-60	-74.1	—
総数		445,126	100.0	+6,448	+1.5	103.5

注) 『交通統計』昭和55年版(警察庁交通局監修)より。

Table 4 第1当事者（自動車・原動機付自転車）の通行目的別交通事故発生件数
Traffic accidents by purpose of travel (motor vehicles, moped, etc.)

年齢別	通行目的別		職業 運転	業務 目的	通勤	通学	レジャー	その他 私用	不明	総数
	年	別								
15歳以下	1	1	1	1	6	5	399	265	0	677
16歳	4	160	4	160	369	588	2,721	2,726	3	6,571
17歳	8	203	8	203	484	691	2,409	2,778	0	6,573
18歳	257	1,721	257	1,721	2,347	629	5,563	7,027	4	17,548
19歳	668	3,339	668	3,339	3,655	569	5,529	8,663	4	22,427
20～24歳	5,078	18,474	5,078	18,474	16,763	1,289	13,782	32,667	9	88,062
25～29歳	7,291	18,946	7,291	18,946	13,544	119	5,425	23,030	5	68,360
30～34歳	8,884	18,378	8,884	18,378	11,595	73	3,638	21,949	8	64,525
35～39歳	7,481	14,108	7,481	14,108	8,850	27	2,479	16,271	10	49,226
40～44歳	6,331	11,262	6,331	11,262	6,895	23	1,889	12,870	2	39,272
45～49歳	5,182	9,483	5,182	9,483	5,891	28	1,393	10,930	2	32,909
50～54歳	2,816	6,435	2,816	6,435	4,101	15	882	7,932	8	22,189
55～59歳	1,210	3,979	1,210	3,979	2,275	13	549	5,274	0	13,300
60～64歳	513	2,058	513	2,058	969	5	312	3,347	0	7,204
65～69歳	253	1,036	253	1,036	450	4	216	2,138	0	4,097
70歳以上	74	453	74	453	130	0	136	1,372	0	2,165
不明	0	0	0	0	0	0	0	0	21	21
総数	46,051	110,036	46,051	110,036	78,324	4,078	47,322	159,239	76	445,126

注)『交通統計』昭和55年版(警察庁交通局監修)より

Table 3 第1当事者（自動車・原動機付自転車）の免許取得後の経過年数別死亡事故発生件数
Traffic accidents by driving experience (motor vehicles, moped, etc.)

第1当事者別	経過年数別 経験なし 不明	経過年数										総数
		1年未 満	2年未 満	3年未 満	4年未 満	5年未 満	10年未 満	10年以 上				
乗 用 車	バス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	マイクロバス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24
	普通	136	451	369	272	228	754	912	3,527			3,527
	軽	6	15	7	4	9	31	62	142			142
	特定大型	1	0	5	3	12	49	144	219			219
	大型	1	2	1	1	2	11	39	57			57
	トレーラー	0	0	0	0	0	0	2	4			6
	普通	37	70	78	80	61	303	552	1,254			1,254
	軽	8	18	14	20	14	26	73	186			359
	小計	199	558	511	475	374	341	1,230	1,951	5,639		5,639
乗 用 車	バス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41
	マイクロバス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	普通	0	2	0	0	2	3	17	65	89		89
	軽	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	特定大型	0	1	4	4	8	12	55	163	247		247
	大型	1	0	2	2	3	6	25	49	88		88
	トレーラー	0	1	0	0	1	3	12	28	45		45
	普通	0	10	20	10	13	18	63	80	214		214
	軽	0	1	0	1	0	0	0	6	8		8
	小計	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
乗 用 車	農耕用	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	大型	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	小型	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	小計	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	小計	1	15	27	17	27	43	178	425	733		733
	小型二輪	74	164	96	35	11	10	42	13	445		445
	軽二輪	17	34	22	9	5	1	7	1	96		96
	第二種原付	27	13	7	5	0	1	17	80	150		150
	第一種原付	53	111	71	29	12	14	75	207	572		572
	小計	171	322	196	78	28	26	141	301	1,263		1,263
合計	371	895	734	570	429	410	1,549	2,677	7,635		7,635	

注)『交通統計』昭和55年版(警察庁交通局監修)より。

用して行われる。仮に、「三ない運動」の考え方に反対の父兄がいたとしても、その立場など踏みにじって強行される。

市民的自由が、多数の力や職権をかさに、簡単に圧殺されていいものだろうか。これは「三ない運動」に対する根本的な疑問である。

もともと市民的自由のコロラリーとして移動の自由があり、移動の自由には移動用具選択の自由がある。バイクの移動用具としての社会的有用性は現に承認されているのである。これはささやかな自由かもしれない。われわれは過去に高価な代償を払って市民的自由を獲得してきた。各種の市民的自由をあらゆる局面で守りぬくことは、われわれに課せられた責務ではあるまいか。あるいはたかがバイクというかもしれない。たとえ、たかがバイクに乗る自由でも、それが法律上なんの根拠もなく侵されようとするれば、断固反対しなければならない。

よしあしは別にして、わが国では車の運転は学校教育のカリキュラムとは無関係である。運転免許も学校教育とは無関係の場で取得できる仕組みになっている。そうである以上、運転ないし運転免許に関してなんの関係もない学校当局が、突如として免許の取得に関して同意権を主張したり、免許証の保管権を主張するのは、あるまじき越権といわなければならない。

4. 親と子の個人的問題

高校生とバイクの問題は、基本的には個人の問題であり、未成年者とその親権者である親とが話し合っ て選択すべき問題なのである。バイクの免許を取るもよし、取らぬもよし、バイクに乗るもよし、乗らぬもよし、といったレベルの問題である。しかし、免許をとる以上、あるいはバイクに乗ろうとする以上、最小限の覚悟が必要である。親は、その覚悟の前提になる情報を、洩れなくわが子に与えているであろうか。バイク事故の実態、事故から生じる法律上の責任、使用に伴う社会的責任のすべてについて、正確な解説を施しているであろうか。以上はむしろ親に課せられた責務であるといえよう。正確な情報に基づく自覚なしに、ねだられるままにバイクを買い与え、事故を起してから嘆き悲しむ親たちがいかに多いことか。未成年者の無知、無暴を責める前に、親自身の無知あるいは怠慢こそ責められるべきである。

親と子は話し合いの上、悔いの残らないような選

択をしなければならない。その選択にはある種の決断を要し、あるいは身を切られるような思いがするかもしれない。それが自由に伴う痛みというものではあるまいか。

話し合いの過程で、親がバイクに未経験であれば、自ら乗ってみて、その「危険度」を実感してみるといい。わが子が望むものに対して、そのくらの労を惜しんではならないだろう。そうした体験があれば、親子の対話はかなり実りのあるものになろう。

「三ない運動」が親たちに安易に受け入れられている土壌には、こうした親としてなすべき責務や面倒なプロセスを回避しようとする、精神的懶惰がありはしまいか。それでは親子の断絶・不信が生じないほうが不思議である。

親と子の話し合いの際、親にとって切り札とでもいべきものがある。親が真面目に提供する情報に耳を貸そうとしない子に対しては、バイクを買い与えないのはもちろんのこと、子自身が稼いで溜めた金で買おうとしても、それに同意しないという権限である。未成年者の子の法律行為については親権者の同意が必要であり、たとえ子が売買契約を結んでも、親はそれを取消（キャンセル）してしまえる*。その意味で、「三ない運動」のいう「バイクを買わない」あるいは「買わせない」という主張は、法律上の実効を伴うことができるものである。

しかし、この同意権は話し合いの際の説得の材料ないし切り札として活用すべきであって、法律上実効があるからといって、やたら取消権を行使されては子の立場がなくなるばかりでなく、取引の相手方がひどい迷惑を蒙る。

本来、親と子の個人的な問題を、「三ない運動」はなぜPTAレベルあるいは学校レベルの問題にするのであろうか。そこには自信を喪失した他律的な大人の姿が浮かび上ってくるのである。

5. 未成年者と行動力

未成年者にとって、若さはなにものにもかえがたい特権である。若さは行動力という形で発現する。それが、健全なスポーツのように、法秩序の枠組の中で発散される限り問題はない。しかし、若者の行動力はしばしば法秩序からはみ出そうとする。そうなると、非行として反社会的評価を受けないわけにはいかない。非行がはっきりした違法性を帯びると不法行為となり、あるいは犯罪となる。犯罪は不法

*民法4条

行為の中で特に反社会性の強いものである。例えば、交通事故はすべて不法行為だが、物件事故は原則として犯罪にならないのに対して、人身事故は原則として業務上過失致死傷という犯罪になる。

刑事責任年齢は14歳である*。つまり14歳以上の者は犯罪行為をした場合、その責任をとって自ら刑罰を受けねばならない。これを刑事責任能力と呼んでいる。だから16歳以上の未成年者はすべて刑事責任能力者である。

犯罪以外の不法行為についても、責任能力が問題になる。不法行為の場合の責任能力は年齢で一律に決められるものではなく、「行為ノ責任ヲ弁識スルニ足ルベキ知能ヲ具ス」ているかどうかが判定の基準になる**。そこでは、具体的なケースごとに、責任能力があるかどうか決めなければならない。過去の判例によると11歳11か月の子供の責任能力を認めたものがあるかと思うと、12歳2か月の少年の責任能力を否定した例もある。しかし、16歳以上ということであれば、特殊な場合を除いて、まず不法行為の場合の責任能力もあると考えてよい。

不法行為能力とは、不法行為をした者が被害者に対して損害賠償の責任を負うということである。要するに、16歳以上ともなれば、未成年者といっても、刑事上はもちろん民事上も一人前の責任をとれるということである。

とすれば、非行についても自ら責任をとるべき年齢であるといわねばならない。「三ない運動」はバイクが少年の非行原因というが、それは非行を無機質のバイクに責任転嫁しようとするものである。非行化した少年が、非行発現の手段としてバイクを使うことはありうるが、バイクそのものを非行原因と考えるのは当たらない。非行化する少年はバイクがなくても非行に走るだろうし、非行化しない少年はバイクに乗ってもやはり非行化しないのである。バイクを非行手段として用いる、用いないは、これまた個人の選択の問題にすぎないのである。

6. 角を矯めて牛を殺す

昨今、自動車は完全に庶民の「下駄」と化した。

下駄はあまりみかけなくなったので、サンダルまたはつっかけとでもいうほうがより適切かもしれない。平均的乗用車の価格は平均的サラリーマンの年収の $\frac{1}{3}$ 程度でしかない。しかも割賦販売制度などが普及し、若干の頭金さえ用意すれば、免許をとったその日からでも気軽に車を乗りまわすことができる。

特にバイクならば夏休みのアルバイト程度で購入可能である。経済大国ニッポンのリッチな親にねだれば四輪も夢でなく、とにかく、車は若者にとって伸ばせばすぐ手の届くところにある。一方、免許も原付免許ならペーパーテストだけでしごく簡単に手にすることができる。車（バイク）は買いやすい、免許はすぐとれるといった状況がドッキングすれば、若者の間にモータリゼーションが普及しないほうがおかしい。車を持つことで行動の自由は飛躍的に増大する。車くらい若者の行動力の裏づけとしてふさわしいものはない。

しかし、自由にはある種の痛みがつきまとうように、便益にはある種の損失が伴う。損失の種類、程度はさまざまだが、車のもたらす自由と便益も、交通事故、公害という強烈な損失を社会にもたらす。この損失は、残念ながら現在の人間の注意力と技術力をもってしては軽減することはできても、払拭し去ることはできない。

人類は、その痛みと損失に堪えながらも、自由と便益を選んできた。そして、これからも選ぼうとしている。「三ない主義」は痛みと損失をおそれるあまり、人類が享受してきた自由そのものを圧殺しようとする。それではまるで「角を矯めんとして牛を殺す」ようなものではあるまいか。

7. 未成年者と補償責任の構造

交通事故では何よりも被害者の救済を考えねばならない。ここでは未成年者が人身事故を起した場合の対人賠償（補償）の構造についてふれておこう。

まず、未成年者本人だが、16歳以上なら責任能力は十分あると考えられるから、事故を起した未成年ドライバー自身が賠償責任を負うのは当然のことである。だが、責任能力はあっても、実質的な賠償能力ということになるときわめて疑がわしい。むろん、未成年者でも稀には相当な資産の所有者である場合もある。未成年者も権利能力はあるから、贈与、遺贈などを受けることは自由で、受動的ながら資産形成が可能である。むろん能動的に自ら働いて収入を得る道もある。この場合、親権者の承諾が必要だが、いったん承諾があれば、あとは拘束なしに自由な経済活動が可能で、その収入は未成年者固有の資産となる。しかし、一般的には16～18歳程度の資産など

* 刑法41条

** 民法712条

*** 民法6条、民法823条

知れており、特に学生ではアルバイト収入しかないから、固有の賠償能力はないか、あってもきわめて乏しいというべきであろう。

では親はどうか。親が車（バイクも含む）の所有者であって、なんらか、車の運転にかかわってれば、運行供用者として賠償責任を負わされることになる。この運行供用者責任は無過失責任ではないが、それに近くかなり厳しい。運行供用者責任が認められれば、事故を起したわが子と連帯して賠償責任を負うことになる。

次に、親が車の所有者でなく、運行供用者責任を認める余地がない場合でも、事故を起したわが子と連帯して責任を負わねばならぬ場合がある。それは未成年者の監督義務者としての責任である。民法714条は、弁識能力のない未成年者が行った行為に対して、それを監督する立場にある親が監督義務を尽くしていない場合、未成年者に代わって、その親が賠償責任を負うという規定である。したがって、本来16歳以上のれっきとした責任能力をもつ未成年者の場合はあてはまらないはずだが、判例はいわゆる弁識能力のある未成年者の場合にも、親の監督義務責任を認める場合がある。

いずれにせよ、第一次的には未成年者本人の責任、第二次的には親の責任というのが基本的な構造だが、未成年者本人に資力があることは少ないだろうから、第二次的な親の責任が免責されてしまうと、被害者は厳しい立場に立たされる。

いま二つの相反する判例をあげてみよう。一つは、17歳の未成年ドライバーの起した事故について、親の賠償責任をも認めたケース^{***}であり、もう一つは、19歳の未成年ドライバーの起した事故について、親の賠償責任を否定したケース^{***}である。前者は親が監督義務を尽くさなかった例で、後者は尽くしていたというのであるが、二つのケースの実質的な差はかなり微妙である。

未成年者の事故の被害者は、一般的にいて不安定な立場にある。未成年者自身の賠償能力はまず期待できないし、頼みの親についても、法律上当然に責任追求が可能とは限らない。しかも責任の有無は偶然的な要素に左右される。もっとも偶然的要素はどんな事故にもつきもので、未成年者の場合のみとりたてていうのは当を得ないかもしれない。

8. 補償は能力より自覚の問題

「三ない主義」は高校生には賠償能力がないとい

う。しかし、賠償能力がない点では、高校生も大学生も大同小異である。彼らはどちらにしても親のスネかじりの身分だからだ。そのことは勤労未成年でも、さして事情は変わらない。最近の高額賠償の傾向に対して、彼らの収入ではまともに太刀打ちできるわけがない。

未成年ドライバーの補償能力の欠如は、いまのところ自動車保険の力を借りて補うより仕方がない。ところが、バイク(125cc以下)の自賠責保険の加入率は、昭和55年3月現在、全国平均で78.3%と必ずしも高くはない。最高の普及率を誇る福岡県でさえも86.1%。もっとも低い茨城は64.6%である(Table 5)。本来、加入を強制されている自賠責保険(強制保険)でさえこのありさまということは、補償問題に対する自覚の不足を物語っている。任意保険に至っては、手元にデータがないので正確な指摘はできないが、保険会社に問い合わせたところ10%前後だという。

未成年者とその親は、もし車(バイク)を使おうとするなら、親子の話し合いで、補償問題についても最善の選択をすべきである。いやむしろ補償への対応がきちんと自覚されない限り、バイクは持つべきでないし、また乗るべきでもない。バイクは十分に危険な乗り物であり、その危険は、法律上いובה

Table 5 バイク(原動機付自転車・125cc以下)自賠責保険普及率(55年3月末)
The rate of diffusion of automobile third liability insurance for motorcycles (moped and under 125cc),(end of March, 1980)

都道府県名	普及率	都道府県名	普及率	都道府県名	普及率
北海道	67.4%	石川	75.4%	岡山	82.3%
青森	67.8	福井	76.2	広島	84.7
岩手	75.0	山梨	77.6	山口	84.7
宮城	77.9	長野	79.3	徳島	79.8
秋田	64.6	岐阜	76.2	香川	85.9
山形	73.1	静岡	79.8	愛媛	82.1
福島	73.9	愛知	79.4	高知	80.5
茨城	64.6	三重	74.3	福岡	86.1
栃木	72.6	滋賀	77.5	佐賀	80.7
群馬	76.5	京都	85.2	長崎	75.6
埼玉	75.6	大阪	78.6	熊本	81.1
千葉	66.4	兵庫	83.3	大分	78.5
東京	80.1	奈良	73.3	宮崎	77.9
神奈川	83.1	和歌山	84.8	鹿児島	73.4
新潟	70.7	鳥取	76.2	沖縄	74.9
富山	76.1	島根	82.3	合計	78.3

注) 本表は届出台数を分母とし、自賠責保険契約台数(含・自賠責共済)を分子として算出。
(財)日本損害保険協会「日本の損害保険」ファクトブック'81

*自動車損害賠償保険法3条
**宇都宮地裁昭和43年9月30日判決
***岡山地裁昭和43年7月30日判決

「許された危険」ではあるが、それを使用する以上、万一危険が具体化した場合の対応を真剣に考えることは社会的責務なのである。特に、補償について十分な能力を持たない未成年者は、保険によるカバーを絶対に怠ってはならない。

自動車保険料は決して安くはない。特に、原付を除く二輪車は対人被害を与える重大事故率が高いせいか、任意の対人賠償の保険料が四輪に比べて著しく高い。

例えば、二輪の対人5,000万円の保険料は1年間52,000円で、同じく四輪の33,200円に比べて6割も高額である。

保険は多数の法則によって運用されている。多数の加入者がないと成り立たないし、加入者が増えれば増えるほど保険料率が下って加入しやすくなる。残念ながら二輪車に対する保険の現状はその逆で、加入率が悪いために保険料が高額化し、保険料が高いので、加入者も増えないという悪循環にある。それにしても、自賠償はむろんのこと、任意の対人賠償保険を5,000万円程度契約するのは、今日のドライバーにとって常識であり、最小限のマナーといってもいい。

補償問題は、能力の問題ではない。自覚の問題である。大学生だろうが高校生だろうが、補償に対するきちんとした理解と自覚さえあれば、保険制度を積極的に利用することで、解決可能である。私が実際に扱った例でも、学生がオーナーの車が事故を起し、その被害者の代理人として賠償請求したことがいくつかあるが、そのうち高額の任意保険に入っていたものについては、いずれも補償問題について、こじれることなくスムーズに解決している。

9. む す び

未成年ドライバーは、近い将来車社会の中核になる存在である。彼らがかかえているさまざまな問題は、車社会にとって、目をそらすことができぬ事態ばかりである。いずれも絶対的に解決不能なものではなく、相対的な解決が可能だし、また解決していかなければ車社会だけでなく、文明社会そのものが成熟していかない。そのためには、当然ながら真正面から問題に取り組む姿勢が望ましい。

ところが、現状はそのあべこべであって、回避的な気分が横溢している。もっとも身近なところからいうと、親、次に学校、さらには関係官庁、あえていえば保険会社まで、回避的態度でないものはない。要するに車社会の中で、なぜか彼ら未成年だけが孤立している。しかも彼らくらい車社会への参入を熱望している存在も少ないのではないか。彼らの熱い思いを正当に受けとめることがなぜできないのであろうか。

彼らの賠償能力の欠如を回避の口実にしてはならない。賠償能力の欠如は車社会に付随する普遍的な現象にすぎない。なるほどそれらを放置すれば、災厄を招くことになる。しかし、人間はこうした災厄をカバーするための合理的な方法として、保険という制度を、実に数百年にわたって開発してきたのである。

未成年ドライバーをめぐる真の災厄は、問題を直視せずに、目をそむけようとしたがる周囲の姿勢の中にこそあるのだ。