

きるが、乗車券はすべて車掌が発売し、収札することになっている。旅客扱の駅になっているのは、運賃の起算点になっているだけの意味である。

ウ 旅客、到着手荷物および小荷物にかぎり取扱う業務委託駅

上記イの業務委託駅から貨物の取扱を除いたものである。

エ 旅客、手荷物および小荷物にかぎり取扱う業務委託駅
旅客路線に設けられた駅で、貨物を除き一般運輸営業を行っている。

オ 小荷物および貨物にかぎり取扱う業務委託駅 貨物路線に設けられた駅である。

カ 旅客にかぎり取扱う業務委託駅

この種の駅は旅客専門のいわゆる簡易委託駅である。駅付近の商店等に乗車券の販売を委託したもので、その路線内だけの乗車券を発売している。駅数は1,200に近い。

キ 貨物にかぎり取扱う業務委託駅

貨物路線内の駅で、自動車線内相互発着の貨物にかぎり取扱う駅である。

(3) 駅員無配置駅

この種の駅は旅客・貨物の運賃起算点であって、実際の取扱は旅客については車掌が行い、貨物については駅員配置駅または業務委託駅が取扱受持駅に指定されている。現在約3,600駅ある。

以上の駅はいずれも旅客・荷物および貨物の運賃起算点であって、その設置・廃止は総裁権限となっている。

自動車線にはこのほかに多数の乗降場が設置されて旅客の乗降に利用されている。運賃の起算点にはならないから、その外方の駅までの運賃が適用される。乗降場の設置・廃止は地方自動車事務所長権限となっている。(福田幸市)

じどうしゃそんがいばいしょうほしょうせいど 自動車損害賠償保障制度

自動車事故による損害賠償が適正確実に処理される体制を確立することによって、被害者の保護をはかることを目的とする制度をいう。道路運送法にいう「自動車事故による損害賠償を保障する制度」(第125条の2)とは、この制度を指したものである。自動車事故対策の一種であって、交通取締制度、車両保安制度等の事故防止対策がその事前措置であるのに対し、事後措置に属する。また一面社会保障の制度の範ちゅうに属する。

自動車事故による損害賠償関係を適正にするための措置と、その損害賠償をじん速確実に履行させるための措置とからなる。前者は無過失責任主義への接近を主体とする責任法であって、民事法に属し後者は強制保険を主体とする履行保障法であって、行政法に属する。

この制度の歴史は責任法から始まる。公式な検討についての最初の記録は、1902年ドイツ法曹(そう)会第26回会議におけるものであり、最初の立法例は、これを参考として1908・8・9にオーストリアにおいて制定された「自動車の運転により起る損害に対する責任に関する法律」である。ついでドイツにおいても、1909年制定の自動車交通法の中に、新しい責任法が設けられ、その後1930年代にかけて、欧州諸国をはじめ大陸法系に属するほとんどの国において、新責任法の誕生をみた。英米法系においても、特別の責任法はないが、幾多の判例の変遷を経て、無過失責任主義への方向をたどっている。

新しい責任法は自動車事故に対し、自動車による利益の帰属者たる所有者側の責任を加重して、無過失責任主義に接近させるとともに、きわめて制限された免責事由についても、所有者

側に挙証させることによって、被害者が弱者の場合でもこれに対等の地位を与え、従来の過失責任主義を基本理念とする一般責任法に対し、画期的な特例を設けたものである。

このような無過失責任主義の立法化傾向は、これより先に工場災害・鉱害等においてみられた。わが国においても、特別立法として、工場災害に対する労働基準法・鉱業に対する鉱業法等があり、また一般法中にも、土地の工作物の占有者の責任に対する民法の規定等が、早くから存した。

責任法とともに本制度を構成する履行保障法は、責任法と同時にまたは多少遅れて、おおむね1920年代から1930年代にかけて制定された。責任法が制定され、責任関係が適正化されても、賠償の履行が保障されなければ、本制度の目的が達成されないからである。大陸法系においては、すべて強制保険制度を採用し、自動車所有者側に対し賠償責任保険契約の締結を強制しているが、英米法系においては、財務責任制を実施する。アメリカでは強制保険制のマサチューセッツ州を除き、保険・保証・自家保険または供託のいずれかを択一的に間接強制し、イギリスでは保険または保証を択一的に直接強制する。

このような履行保障法は、無過失責任主義をとる他の分野においてもみることができる。わが国でも、工場災害に対する労働者災害補償保険、鉱害に対する強制供託等の制度が責任法と同時に確立されている。

履行保障法においては、さらに加害者不明等によって、損害賠償を受けられない被害者を救済するための措置をも講ずる傾向にある。損害賠償保障基金制度と称し、特殊法人たる基金を設け、加害者に代ってこれに立替払をさせる方法が通例である。フランス・イギリス・スウェーデン・スイス等において確立されているが、フランスでは保険の普及状況にかんがみ、本基金制度のみを採用し、強制保険制度を必要としない点は注目に価する。

本制度確立の有無は、その国自動車文化の発達程度を示すバロメーターともいわれる。わが国においても、自動車文化の後進性から、容易に本制度の実施をみなかったが、ようやく第22回国会において関係法案および予算案が成立する運びとなった。自動車輸送の加速度的発達に伴ない、不可避免的に激増する自動車事故による被害者の救済が、ゆるがせにできないため、本制度の早急確立を要請する、道路運送法第125条の2の訓示規定の趣旨にもこたえたものである。

その内容は外国立法例の最大公約数ともいうべく、責任法と履行保障法とから成るが、制度の漸進的実施を期して、とりあえず人身事故のみを対象とする。

責任法においては、主としてドイツ法を参考とし、民法第709条の特則を設け、挙証責任の転換と、保有者責任の無過失責任への接近をはかっている。すなわち保有者(ドイツ法およびスイス法におけるハルターをいう)は、不可抗力による場合を除き、自動車事故による損害賠償責任を負う。ただし保有者が自己および運転者に故意過失なく、かつ事故が被害者または第三者の故意過失によって生じたことを挙証した場合は免責とする。

履行保障法においては、ドイツ法の強制保険制度に、アメリカ法の自家保険制度をも加味し、保障基金業務についてはフランスにおける基金制度を参考としている。すなわちまず国、公社および外交団以外のすべての自動車に対し、保有者および運転者を被保険者とする賠償責任保険の付保を強制する。元受保険者は保険会社とするが、引受義務を課し、仮渡金制度を設け、非営利的運営を確保する等のため、保険業法等の特則を設けるとともに、免責範囲を縮減する等のため、商法の特則をも設け