

## アメリカの自動車損害賠償制度と過失責任の原則

藤倉 皓一郎

- 1 はじめに
- 2 コモン・ローの法理
- 3 制定法の発展
- 4 改革案
- 5 過失責任にかわる責任理論
- 6 むすび

### はじめに

アメリカの自動車事故による損害賠償の法的解決は、コモンのローの不法行為法のもとでおこなわれている。そこでは、事故の当事者の過失の有無によって、誰に損害賠償の責任を負わせるかが決められる。現在までのところ、この過失責任の原則は、判例によっても、立法によっても、あきらかな変更をうけることなく、ゆるぎないコモン・ローの原則として存続している。ところで、現代の不法行為法の主要な目的は、発生した損害の填補 (compensation) にあるとされている。とくに自動車事故による損害賠償の分野では、すべての被害者に損害のすみや

かな填補をもたらすことが求められる。しかし、過失責任の原則にたつかぎり不法行為法は、本質的に、これらの要請を充たすことができない。なぜなら、過失責任の原則は過失の有無によって賠償責任を決定するところから、ある被害者に対しては損害賠償の必要なしとするのであり、さらに過失の有無が争われるところでは、過失の認定と、その紛争の解決が一定の時間をかけて行われることを予定しているからである。

自動車事故による損害賠償の分野において、不法行為法の目的を損害の填補ということだけに限るとするならば、より多くの被害者の損害をより早く填補することは、不法行為法によるよりも、ある種の保険制度がはるかに満足のゆく問題の処理をもたらしてくれるはずである。わが国の不法行為法の分野において、現代社会の法的要請に應えるために、民法の過失責任を「淳化」して、無過失損害賠償責任の方向に発展を求め多くの論議がなされてきたが、アメリカでは同様の問題が、コモンのローの過失責任・対・保険①というかたちで捉えられているようである。このところ、とくに保険が不法行為法の分野にどのよ

うな影響をもたらしているかという視点から活潑な論議がかわ  
されている。

コモン・ローのもとでは自動車事故による損害賠償の充分な  
処理が期待できず、何らかの改革の必要がはやくから認められ  
てきた。いくつもの改革案が提案されてきたが、そのほとんど  
が、ある種の保険を中核とする制度をもって、コモン・ローの  
過失責任の原理にかえようとするものである。すなわち、今世  
紀はじめに制定された労働者災害保険制度に類似するものを設  
定して、自動車事故による損害賠償の解決を不法行為の領域か  
らはずそうとする提案である。しかし、ここ半世紀にわたって、  
この種の改革案がくりかえし出されたにもかかわらず、アメリ  
カで現実に立法化にまで到ったものは一つもない。いままでに、  
コモン・ローの欠陥をおぎなうために立法化された改革は、い  
ずれも過失責任の原則を変更するものではなく、おもに過失責  
任にもとづく損害の賠償を確保することを目的としている。

損害の填補機能ということに限れば、はるかに適している損  
害補償保険型の立法が、自動車損害賠償の分野で、いまだに実  
現されないということには、いくつかの理由が考えられる。も  
ちろん、この種の改革に対しては、保険会社、それに交通事故  
傷害専門の弁護士からの組織された強力な反対があるために、  
実際の立法化が阻まれているのはあきらかな事実である。こう  
した実際的な理由とは別に、これらの改革案に対する根本的な  
批判があげられる。

#### アメリカの自動車損害賠償制度と過失責任の原則

不法行為法のもとでは、事故によって発生した損害を、当事  
者のいずれかが負担しなければならぬ。過失責任にしたがえ  
ば、発生した損害は賠償によって消滅するわけではなく、「過  
失」にもとづいて、当事者の一方に「転嫁」<sup>①</sup> shift されるだけ  
である。改革は、この個人間の損害のふりかえに代えて、保険  
を媒介として損害を広く多人数の間に「分散」<sup>②</sup> distribute しよ  
うという点にかかっている。ところで、過失ある者が損害を負  
担するという過失責任の原則は、ふるくから公平の觀念に合致  
するものとして認められてきたのであるが、これに対して、損  
害を広く「分散」負担させる責任の根拠は何かが問われるので  
ある。また損害を「分散」負担させる範囲をどう決定するかが  
問題とされる。誰が分散された損害を負担するかという問いは、  
過失責任にかわるあたらしい責任理論の根拠を求めることには  
かならない。改革案の批判者は、この点についての納得のゆく  
理由づけがなされていないとするのである。

最近とくにアメリカの自動車損害賠償の分野で、いくつもの  
重要な業績が公けにされている。自動車事故損害を社会問題と  
して捉え、その経済的側面を詳細な実態調査にもとづいてまと  
めたもの<sup>③</sup>、過失責任の妥当性を再検討し、それを擁護するもの<sup>④</sup>、  
あたらしい責任理論の一般的な成立根拠についての考察<sup>⑤</sup>、さら  
に従来の過失責任と保険制度を融合した具体的立法案などがそ  
ろって活況を呈している。このことは自動車損害賠償の問題が  
不法行為法のなかでも、もっとも活潑な発展をみせている分野

であり、そこでは責任理論をめぐる根本的な争いがみられるかにほかならない。本稿では、アメリカの自動車事故損害賠償制度を過失責任の原則に焦点をあわせながら、参照可能な資料の整理をこころみたい。

- ① もちろん、日本の無過失責任論が主に民法の解釈論としてこころみられたのに対して、アメリカではコモン・ローの過失責任がどこまで保険によってかえられるか、またその利害得失が立法論として論じられてこころむ。
- ② Conard, *The Economic Treatment of Automobile Injuries*, 63 Mich. L. Rev. 279 (1964). なおこの系列に属する主な資料として、Franklin, Chanin & Mark, *Accidents, Money and the Law: A Study of the Economics of Personal Injury Litigation*, 61 Colum. L. Rev. 1 (1961); Morris & Paul, *The Financial Impact of Automobile Accidents*, 110 Univ. of Penn. L. Rev. 913 (1962).
- ③ Blum & Kalven, Jr., *Public Law Perspectives on a Private Law Problem—Auto Compensation Plans*, 31 U. Chi. L. Rev. 641 (1964).
- ④ Calabresi, *The Decision for Accidents: An Approach to Nonfault Allocation of Costs*, 78 Harv. L. Rev. 713 (1965).
- ⑤ Keeton & Connell, *Basic Protection—A Proposal for Improving Automobile Claims Systems*, 78 Harv. L. Rev. 329 (1964).

激増した自動車事故の責任関係を処理するために、今世紀のはじめから、コモン・ローの法理そのものなかでどのような変化がみられたかということは、興味ぶかいが、正確な跡づけのむつかしい問題である。しかも、コモン・ローの法制度のもとで伝統的な裁判所と陪審の間の機能の分担が、不法行為法の変化に微妙な屈折を与えている。

現代の自動車事故の損害賠償を処理するコモン・ローの不法行為法は、十九世紀の「馬車交通」horse and buggy transportationの時代に発展した法理を中心に成り立っている。これらの法理は、運転注意義務にかんするこまかい法則や、注意義務の程度にいくらかの変化があったほかは、<sup>②</sup>まったく変わらずに現代にひき継がれている。もっとも過失の認定や、寄与過失の適用にあたっては、陪審の権限が拡大され、<sup>③</sup>被害者保護の方向への発展がみられる。

制定法によるコモン・ローの修正はほとんどみられなかった。ただ一九二〇年、三〇年代に約半数の州によって制定され、現在に至っているゲスト・スタチュートが例外としてあげられる。<sup>④</sup>これは過失の認定を拡げて、被害者を保護しようとする一般の傾向のなかにあつて、過失責任の範囲を狭めようとしたものであることが注目される。この種の制定法は、自動車の無償同乗者<sup>メト</sup>に対して、運転者は通常の過失の責任を負わないことを規定する。制定法のないところでも、コモン・ローの物品の無償受寄者の注意義務を適用して、ゲストが賠償請求を許されるには、

乗せてもらった車の運転者に通常の過失以上の *wanton and willful misconduct* がなければならぬとする州がある。

いま一つ *コモン・ロー* を修正する制定法として、寄与過失を廃して、比較過失を採用したものがあげられる。*コモン・ロー* にしたがえば、原告の寄与過失が認定されれば損害賠償は拒否される。これに対して、比較過失は当事者の過失の程度に応じて損害を分担させようとする。

このほか裁判所による *コモン・ロー* の法理の展開としては、第三者責任の拡大、主として *family-car doctrine* があげられる。*コモン・ロー* のもとでは自動車の所有者はその自動車の利用者の過失に対して責任を負わない。これは所有者と使用者が同一の家族であってもそうである。*family-car doctrine* はある状況のもとで、車の使用が家族のためである時には、同居の家族が運転中に過失によっておこした事故に対し、所有者に責任ありとするものである。<sup>⑤</sup> フロリダの最高裁判所は自動車を本質的に危険なものとみなすことによって、その所有者に第三者責任を負わしている。<sup>⑥</sup>

自動車の今世紀に入ってから驚異的な発展にくらべて、これを扱う *コモン・ロー* の法理にはさしたる変化がなかったといえる。第三者責任の拡大や、比較過失の採用などをとおして、被害者保護の方向はみられたが、過失責任の原則を変えようという発展はまったくみられなかった。のちにふれるように責任保険の発達普及が過失責任の内容そのものを全く変えてしまった

アメリカの自動車損害賠償制度と過失責任の原則

という議論があるが、逆に責任保険の発展が不法行為の分野で *コモン・ロー* の法理にさしたる変化を与えずに、その存続を許してきたのであるともいえよう。

*コモン・ロー* のもとで、加害者の過失責任が認められたとしても、被害者はかならず賠償を得られるとはかぎらない。加害者の賠償資力の確保は次に述べる制定法にまつわけである。

① Green, TRAFFIC VICTIMS: TORT LAW AND INSURANCE, (1958) この本の中で、馬車交通の時代から現代にいたる交通関係の法理の発展が興味深くまとめられている。

② James, Torts Liability Reconsidered: Some Maritime Developments 55 Yale L. J. 365 (1946); Nixon, Changing Rules of Liability Accident Litigation, 2 Law & Contemp. Prob. 476 (1936).

③ この傾向は、裁判所が陪審に事実問題の認定をさせるまでもなく自ら判決する *non-suit* や *direct verdict* が自動車事故関係の事件で減少していることがあげられる。James, History of the Law Governing Recovery in Automobile Accident Cases, 14 U. Fla. L. Rev. 15 (1962). 参見 Holmes, THE COMMON LAW 100-29 (1881).

④ この種の制定法の条文を集めて分析したのに 2 Harper & James, TORTS § 16. 15. がある。

⑤ Harper & James, *Ibid.*, § 26. 15.

⑥ Southern Cotton Oil Co. v. Anderson, 80 Fla. 441, 86 So. 629 (1920). なお、自動車を本質的に危険とみなす見解に対する

批判として、Blum & Kalven, Jr., *Public Law Perspectives on a Private Law Problem—Auto Compensation Plans*, 31 U. Chi. L. Rev. 654 (1964). Restatement of Torts は自動車 を本質的に危険なものとして扱う見解を否定している。RESTATEMENT, TORTS § 520, Comment e (1938).

## 2

現在にいたるまでに制定されたいくつかの型の立法は、主に事故責任の賠償資力を確保しようとするもので、過失責任の原則を修正するものではない。

### A 強制責任保険法<sup>①</sup>

#### Compulsory Liability Insurance Legislation

自動車の登録時に責任保険証の提示を義務づけて、すべての自動車の所有者が一定額の責任保険に加入することを強制する。保険の対象は人的損害にかぎられ、保険額の限度は、ふつう五、〇〇〇／一〇、〇〇〇ドルである。

強制保険を採用したのは、一九二七年、マサチューセッツ州が最初であるが、その後、一九三五年の、ゲストに対する損害賠償を強制保険の適用範囲から除外する改正をのぞけば、ほとんど制定当時のままで現在にいたっている。被害者保護の面で特に注目されるのは、被保険者が登録時、または、保険契約時

に虚偽の申告をなしていたときでも、被害者は保険会社を相手として保険金請求の訴えを提起することができるとしたことである。<sup>④</sup>

この強制保険は、マサチューセッツ州に登録のない車、登録取消後も違法に運転された車、盗難車などによる事故、あるいはひき逃げ事故の場合には適用されない。

制定当時、強制保険法は、自動車事故損害の賠償問題解決にもっとも進歩した立法であると評価されたが、その後、三十年をへて、ニューヨーク州で同種の立法が制定されるまで、他の州での採用をみなかったのはなぜであろうか。強制保険制度に対するいくつかの批判があげられる。

マサチューセッツでは Commissioner of Insurance による保険料率の決定が政治問題化し、保険料が不当に低額におさえられていること。強制保険法のもとの損害賠償請求の激増による裁判の遅延。さらに法定の保険額をこえる損害に対する任意保険の普及がさまたげられることなどがあげられる。とくに最後の点にかんしては次の統計が出されている。マサチューセッツ州では、五、〇〇〇／一〇、〇〇〇ドルの法定額をこえる保険に加入している者は三八%にすぎない。ウイコンシン州では七五%から九〇%がこれより高額な保険に加入している。さらに、自動車事故の医療費保険加入の全国的な数字は六一%を示しているのに対して、マサチューセッツ州では三八%にすぎない。<sup>⑧</sup> これらの数字は、強制保険制度のもとでは、自動車の

九九%が最低限の保険に加入することを保証するが、この法定最低額をこえる損害に対して任意に保障を準備する傾向が生れないことを示している。この損害に対する最低の責任を準備すれば足りるとする一般の傾向が、運転においても最低の注意義務しか払わないことにつながるものであるとする批判が、いくつかの型の自動車事故損害の賠償制度のもとでの事故傾向を比較したうえで、出されている。<sup>⑥</sup>

強制保険法がマサチューセッツ州で制定された一九二七年には、何らかの任意保険に加入していた同州の自動車は総数の半数以下であったが、一九五七年にニューヨーク州が強制保険法を制定したときには、同州の自動車の九六%以上が任意保険に加入していた。これをもても強制保険制度が任意保険の対象をはずれる例外的な事例に対して保障を与える捕捉的な役割をもつものに変化していることがわかる。

- ① Mass. Ann. Laws, c. 90, § 34A-J; c. 175, § 113 A-G (1946).  
N. Y. Vehicle & Traffic Law §§ 301-21, 1952 Supp. 1960.
- ② 強制責任保険法の制定にさきだつて、議会が州最高裁判所の司法見解を求めている。これに対する裁判所の回答は立法にかんする初期の見解を示すものとして興味ぶかい。OPINION OF JUSTICES, 251 Mass. 569, 147 N. E. 681.
- ③ Mass. Laws 1935, cc. 302, 459.
- ④ Blanchard, *Compulsory Motor Vehicle Liability Insurance in Massachusetts*, 3 Law & Contemp. Prob. 537 (1936).
- ⑤ マサチューセッツ州に登録のない州外の自動車による事故は、別  
アメリカの自動車損害賠償制度と過失責任の原則

⑥ Financial Responsibility Law の規定によつて処理される。Mass. Ann. Laws c. 90, §§ 3 G, 22 A (1946)。州の非居住者が三十日以上にわたつて、州内で自動車を運転する場合には、責任保険に加入しなければならない。

⑦ REPORT BY THE COMMITTEE TO STUDY COMPENSATION FOR AUTOMOBILE ACCIDENTS (Columbia University Council for Research in the Social Sciences, 1932) p. 217.

⑧ ニューヨーク州での強制保険法に対しては保険会社側からの強力な反対があつた。その一例は Association of Casualty and Surety Companies の出したリポート“Why Compulsory Liability Insurance Should Not Be Enacted in the State of New York—Alternative Measures.” に於て強制保険法にかゝるものによつて Uninsured Motorist Coverage が提案されたこと。なお McVay, *The Case Against Compulsory Automobile Insurance*, 15 Ohio St. L. J. 150 (1954)。

⑧ The Uninsured Motorist 3 (Virginia Assn. of Insurance Agents, 1957) cited from Gregory & Kalven, Jr., CASES AND MATERIALS ON TORTS, 741 (1959).

⑨ Netherton, *Highway Safety Under Differing Types of Liability Legislation*, 15 Ohio St. L. J. 110, 125 (1954)。

#### B 損害賠償資力保証法

##### Financial Responsibility Legislation

この型の立法は強制責任保険にかわるものとして考えられ、

その主要な目的は、はじめ賠償資力の保証による被害者の保護よりも、事故発生の防止にあったといわれる。<sup>①</sup>この主目的にそつて、立法は③多数の運転者のなかから、事故をおこす不注意な運転者を区別する。④これらの不注意な運転者が保険に加入するよう強制する。⑤すでにおこった事故損害の支払いを履行させる。そして、⑥一般的に保険をもつ運転者、あるいは車を増加させる、などを意図したものであった。<sup>②</sup>

この種の立法は、ある限度をこえる人身、財産損害を生じた車の所有者、また事故の損害賠償責任をはたせなかった加害者に対して、将来の事故の賠償責任を一定額まではたせるといふ資力の証拠提供を義務づけ、これがないかぎり、運転免許証、あるいは自動車の登録証を取上げるとする。将来の事故の賠償資力の証拠は、ふつう責任保険に加入することでみだされた。

事故を起さないかぎり、この法律の効果は及ばない。というのは法律のねらいが、最初の事故を起すのをまっけて、不注意な運転者を選別しようということにあるからである。事故によってはじめて、事故防止と将来の被害者の損害保障のために資力の証拠が求められる。事故の結果、加入させられる保険の経済負担が運転者に安全運転をうながし、同時に不注意な運転者だけを区別して、かれらに保険を負担させることによつて、事故損害がその発生に責任ある者のあいだで、分散されるというのである。

実際の運用にあたって、運転免許証、あるいはナンバー・プ

レートの没収が徹底できなかったこと、とくに車の所有者でない運転者が事故を起したときには、車に保険をかけることを強制できないところから、この種の法律の効果が疑われた。さらに最初の事故の被害者は何の保障も得られない(加害者は損害賠償をすませなければ、免許証の再交付を得られないというだけである)こと、<sup>③</sup>また加害者に対する支払命令がないかぎりこの法律の強制力が発揮されないことは、大きな欠陥であった。

これらの欠陥をおぎなうためのいくつかの改良点を含む立法、ふつう Security-Responsibility Laws と呼ばれる法律が制定された。<sup>④</sup>主な改良点は、事故に關係あるすべての車の運転者、所有者にその事故の損害賠償を支払うため一定額の担保(上限五、〇〇〇/一〇、〇〇〇ドル)の提供を義務づけたことである。これによつて加害者に対する支払命令をまたずとも法の強制力が及ぶことになった。

Financial Responsibility Laws が主に不注意な運転者を区別し、かれらに全体として、事故損害を負担させるねらいをもつていたのに比較して、Security-Responsibility Laws では、事故被害者の保護に立法の目的が移行したといえる。最初の事故でも担保の提供を義務づけたことによつて、最初の事故の被害者の保護と、事故以前において保険に加入させる圧力が増加した。

この種の立法が、過失にかかわりなく事故に關係しただけで損害に対する担保の提供を義務づけたことは、この限度におい

て無過失責任の原則がとり入れられたといえる。<sup>⑥</sup>

これらの制定法によって、自主的に責任保険をかける者が増加したことはたしかであるが、しかし、ある数の無保険の車がいぜんとして存在し、こうした無保険の車による事故の被害者は、しばしば損害賠償を得られない結果に終わった。これらの制定法のもとで、たとえ加害者が資力保証なり、担保なりを提供できずに免許証、あるいは登録取消しの処分をうけたとしても、事故がはじめから無資力の者によって起されたのであれば、いずれにしても被害者は救済されない。

### C 賠償保障基金 Unsatisfied Judgment Funds

加害者が無資力であるため損害賠償の取立てができない被害者を保護するために基金を設立して、執行不能の損害賠償に充当する制度がいくつかの州 (N. Y., N. J., Md., N. D., Va.) で実施されている。これらの基金は Unsatisfied Judgment Funds と呼ばれるが、次のような内容をもっている。

ノース・ダコタの例をみると、自動車事故による人身傷害、または死亡に対して、加害者に支払能力がない場合には、基金からの支払いを求めることができる。支払額の上限は五、〇〇〇/一〇、〇〇〇ドルで、物的損害に対する支払いは認められない。<sup>⑦</sup> 基金は州が管理し、被害者に基金からの支払いがなされたときは、州は加害者に対して求償権をもつ。加害者は基金に

アメリカの自動車損害賠償制度と過失責任の原則

対する支払い (利息二%) を完了するまで免許証と登録証を停止される。<sup>⑧</sup> 基金は自動車登録税の一部をこれにあてるか、保険会社に負担金を課すことによってまかなわれる。

Unsatisfied Judgment Funds は次の二つの機能を果たすことができる。第一に強制責任保険のもとでは対象とならない車による事故、たとえばひき逃げ、盗難車、州外の無保険車による事故損害に対する保障をなすことができる。強制責任保険の補填的役割をはたすのである。第二に、この種の基金は強制責任保険制度そのものに代る機能をはたすことができる。<sup>⑨</sup> この場合、基金の主目的は、無保険の車による事故損害に対する保障をなすことである。加害者が任意に保険をかけているか、でなければ被害者は基金による保障を求められるのであるから、すくなくとも理論的には、強制責任保険のもとで得られるのと同様の保障をもたらすことができる。<sup>⑩</sup>

基金とは逆の方向から、無保険の車による事故損害に対する保障として、Uninsured Motorists に対する保険が実施されている。これは所有者、運転者のいずれもが責任保険に加入していない車による被害に対する保険を設定して、ふつうの自動車責任保険約款にこの保険条項を包含させるといふものである。いくつかの州ではこの条項を加えることが制定法で強制されている。

Unsatisfied Judgment Funds に対しては、いくつかの批判があげられる。その一つは、事故当事者間のなれあいによる請



求が考えられること。また、すべての請求が裁判手続をへてなされることから、早期の示談解決の機会がないこと。請求手続が煩雑で、請求件数のうち、ごく少数にしか支払いが認められないこと。さらに、すでに任意に責任保険に加入している者が、直接税をもって、あるいは、保険会社の負担金をとおして間接に、基金を負担させられるのは不公平であることなどである。

- ① 一九二〇年、三〇年代にほとんどの州で強制責任保険の法案が提出されたが、その採用をおそれた保険会社がこれにかわるものとして Financial Responsibility 型の立法を積極的にあおつけた。Conn. Pub. Act c. 183 (1925) Grad, *Recent Developments in Automobile Accident Compensation*, 50 Colum. L. Rev. 305 (1950).
- ② Feisinger, *The Operation of Financial Responsibility Laws*, *Law & Contemp. Prob.* 522 (1936).
- ③ 有名な Common Law の法諺 “Every dog is entitled to one bite.” を用いたものである。
- ④ New Hampshire 1937—N. H. Rev. Laws c. 122 (1942). American Automobile Association, *Safety-Responsibility Bill* (1944 Revision) によつてひらきまつた。
- ⑤ 人身傷害、あるいは二五ドルをこえる財産損害をふくむ事故。
- ⑥ ふつう要求される担保は、Financial Responsibility Laws にみられるのと同じく \$ 5,000 / 10,000 / 1,000 の範囲で足りるとされた。多数の州では、事故を起した車の運転者と所有者の双方から

担保の提供を求め、この提供義務は、過失責任の有無にかかわらず強制された。少数の州では Commissioner による過失の予備的な認定を必要とするところもある。GRAD, *ibid.*, note 33.

- ⑦ New Jersey では一〇〇〇〇ドルまでの対物損害の支払いが認められている。
- ⑧ ノース・ダコタ、ニュー・ジャージーともに強制責任保険制度をもたない。
- ⑨ くわしくは Vorys, *A Short Survey of Laws Designed to Exclude the Financially Irresponsible Driver from the Highway* 15 Ohio St. L. J. 101 (1954).
- ⑩ Gregory & Kalven, Jr., *CASES AND MATERIALS ON TORTS*, 727. (1959)
- ⑪ New Jersey では Fund の支払請求の調査をまかされた保険会社が State Treasurer か Unsatisfied Claim & Judgment Board の承認をえ、一〇〇〇ドル以内の示談による解決の権限をまつてゐる。

これらの立法をつうじて次の二点が批判される。

- ① 賠償責任額のうち的一定額のみが保障されるにすぎないこと、そして、それはいずれの場合も低額である。ふつう被害者一人につき五〇〇〇ドル、一事故の総額一〇〇〇〇ドルまでである。
- ② 無過失による事故、あるいは過失の立証が不能の事故、寄与過失、危険の承諾が認められる事故では、被害者は保護されない。さらに賠償解決の遅延、弁護士料の不当な割合などについては何ら改良をもたらししていない。

いままでに実施されている上述の制定法は、いずれも責任保険を中核とするものである。したがって、現行制度に対する多くの批判は、不法行為法の過失責任の原則に対するものとともに、責任保険そのものの限界をつく批判がなされる。これらの批判にふれる場合に、現行の責任保険のくわしい検討が必要であるが、ここでは責任保険にささえられる損害賠償制度の全般にわたる問題点をあげることにとどめたい。<sup>①</sup>

1、無保険ドライバー。

一九六〇年に登録された自動車のうち約一五%がまったく保険をかけていないと推定される。

2、保険金額が充分でない。

通常の保険額は一人の被害者につき五、〇〇〇ドルまで、一事故に対して一〇、〇〇〇ドルまでになっている。

一方、陪審のもたらす評決では、重傷の場合五、〇〇〇ドル以上になることがしばしばである。<sup>②</sup>被害者は資力のない加害者に対しては、たとえ多額の賠償判決をえたとしても、保険金額をこえる額について賠償を得ることができない。

3、責任保険の範囲が限定されている。

ふつうの自動車事故責任保険にふくまれている「オムニバス」<sup>③</sup>条項では、この保険の適用範囲を限定している。つまり、所有者の家族のうちの特定した者、あるいは所有者が運転の許可を与えた者に限る。その他の者が運転中の事故責任には適用がない。

また多くの州では、いわゆる「ゲスト・スタチュート」があり、自動車の無償同乗者に対する所有者の事故責任を軽減している。「ゲスト・スタチュート」の制定されていない州でも、同種の条項を保険約款のなかにふくめていることが多い。

4、保険会社に対する直接請求が認められていない。

保険は発生した事故責任に対してのみかけられているのであり、さらに不法行為をなした者に対する保険であるところから、この保険契約の当事者でない被害者はコモン・ローの原理からして、保険会社に対する直接の請求権を持ちえない。

5、保険会社への通知、協力義務。

保険約款には、ふつう事故発生の早急な通報がないときには保険金を支払わない旨の条項がある。<sup>④</sup>これによって、もし事故をおこした被保険者が通告を怠り、被害者が保険会社を知りえないときには、保険金支払いが行われない。

また保険契約において保険会社は被保険者が訴訟その他の防禦に協力する義務を定めている。もし被保険者が被害者の訴訟に有利な証拠を提供したり、助力を与た場合には、非協力の事例として保険契約の条項に違反し、保険会社は支払いを拒否することがある。<sup>⑤</sup>

6、過失責任のみを保険する。

責任保険は被害者の損害填補を目的とするものではなく、被保険者の法的責任を保険する。いいかえれば、過失により生じた不法行為責任に対してかけられた保険である。ところで、特に

自動車事故においては事故がだれの過失でもなく発生する場合がある。さらに、例え過失があったとしても、その立証がむづかしい。過失が不在、過失の立証不能、過失が立証されても賠償責任なしとされる場合には、被害者は賠償をうけることができない。

7、訴訟遅延。

訴訟の遅延は加害者に有利に働く。被害者は実損害をはるかに下まわる賠償額で示談を余ぎなくされる。

8、弁護士と弁護士料。

交通事故の損害賠償請求を専門とする弁護士の強力な団体があり、弁護士料は成功報酬で、ふつう賠償金額の三〇%から五〇%である。コモン・ローでは弁護士費用が損害賠償の項目として認められないところから被害者の苦痛に対する慰藉料 (pain & suffering) が、実質的には弁護士費用にあてられているといわれる。

① コムにあげた問題点の播種は Prosser & Smith, TORTS: Cases and Materials, 3rd Ed. pp. 734-38 による。

② 人身傷害に対する高額の賠償例を集めたものに三巻からなる Belli, MODERN DAMAGES (1959) がある。

③ OMNIBUS CLAUSE:

“Definition Insured. With respect to the insurance for bodily injury liability and for property damage liability the unqualified word ‘insured’ includes the named insured and also includes any person while using the automobile

and any person or organization legally responsible for the use thereof, provided the actual use of the automobile is by the named insured or with his permission. The insurance with respect to any person or organization other than the named insured does not apply:

“(a) to any person or organization, or to any agent or employee thereof, operating an automobile repair shop, public garage, sales agency, service station or public parking place, with respect to any accident arising out of the operation thereof:

“(b) to any employee with respect to injury to or sickness, disease or death of another employee of the same employer injured in the course of such employment in an accident arising out of the maintenance or use of the automobile in the business of such employer.” The National Standard Policy.

④ “**Notice of Accident.** When an accident occurs written notice shall be given by or on behalf of the insured to the company or any of its authorized agents as soon as practicable. Such notice shall contain particulars sufficient to identify the insured and also reasonably obtainable information respecting the time, place, and circumstances of the accident, the names and addresses of the injured and of available witnesses.

“**Notice of Claim or Suit.** If claim is made or suit is brought against the insured, the insured shall immediately forward to the company every demand, notice, sum-

mons or other process received by him or his representative." National Standard Policy.

⑤ "Assistance and cooperation of the insured. The insured shall cooperate with the company and, upon the company's request, shall attend hearings and trials and shall assist in effecting settlements, securing and giving evidence, obtaining the attendance of witnesses and in the conduct of suits. The insured shall not, except at his own cost, voluntarily make any payment, assume any obligation or incur any expense other than for such immediate medical and surgical relief to others as shall be imperative at the time of accident." National Standard Policy.

⑥ *たゞ* The National Association of Claimants' Compensation Attorneys (NACCA) があげられる。なお弁護士費用については、Franklin, Chanin & Mark, *Accidents Money, and the Law: A Study of Economics of Personal Injury Litigation*, 61 Colum. L. Rev. 1, 20-30 (1961) がくわじ。ここにあげられた統計によれば損害賠償額の平均三六パーセントが弁護士の手数料となっている。

3

不法行為法の過失責任の原則と責任保険を組合せた現行制度には、いままで述べたような欠陥があるところから、改革案の多くは、不法行為法の過失責任の原則を放棄し、損害補償型の立法を提案する。自動車事故損害の賠償を考える場合、いつも

アメリカの自動車損害賠償制度と過失責任の原則

改革案のモデルとなるのは今世紀はじめに制定された労働災害の補償立法である。労災補償立法は、次の五点をその基本性格としてあげることができる。

- (1) 雇用の範囲にある仕事中に発生した傷害について、雇用主に無過失責任を負わせる。
  - (2) 強制保険制度を採用して、損失を企業全体に分散する。
  - (3) 損害を災害補償表に従って支払う。ふつう補償の対象となる損害の項目が限られるので不法行為法の過失にもとづく訴訟によって回復されるよりも低額となることが多い。
  - (4) 請求を処理する行政機関が裁判所にかわって請求を扱い、陪審はおかない。
  - (5) 弁護士費用の制限を定める。
- 現在にいたるまでに提案された改革案の多くは、これら五点のうち、(1)、(2)を含み、あるものは五点全部をふくんでいる。

#### Columbia Plan ①

自動車事故損害の補償のために労災補償法の方式を採用することを提案する。すなわち(a)自動車所有者に無過失責任を科す。(b)強制保険を設定する。(c)補償表による定額補償。(d)請求審査の機関の設立。(e)この機関は弁護士の報酬額を制限する権限をもつ。この改革案は過失責任の原則の欠陥を次のように要約している。

① 事故当事者に過失にかんする証拠の提出がむづかしい。② 何秒かのあいだに起った事故の原因を、長年月のちの裁判で、証人も陪審も正確に再現し評価することはむづかしい。③ 苦痛、生命、身体傷害にあたる損害額の評価になんらの基準がない。④ 裁判の遅延。⑤ 弁護士報酬が高額である。ふつう賠償額の二五%~五〇%にあたる。⑥ 事故の加害者の賠償能力になんらの保証がない。⑦ 自動車事故の損害賠償請求訴訟の増加による司法裁判制度への負担が大きすぎる。

- ① **REPORT BY THE COMMITTEE TO STUDY COMPENSATION FOR AUTOMOBILE ACCIDENTS** (Columbia University Council for Research in the Social Sciences 1932). Smith, *Compensation for Automobile Accidents: A Symposium*, 32 Colum. L. Rev. 785 (1932) は上記のレポートをめぐってのシンポジウムである。なお James, *The Columbia Study of Compensation for Automobile Accidents: An Unanswered Challenge*, 59 Colum. L. Rev. 408 (1959) は現在でも Columbia Study の結論と提案は意味を失わないとして、災害保障型立法の制定を主張している。
- ② **COLUMBIA REPORT 200-01**. のちのち Ehrenzweig, Green も同様の欠陥をあげて過失責任を批判してゐる。これに對して Blum & Kalven, Jr. の反論がみられる。 *Public Law Perspectives on a Private Law Problem*. 31 U. of Chi. L. Rev. 647-53. (1964).

**Ehrenzweig: Full Aid Insurance** ①

1、「全救済」保険 (Full Aid Insurance) の提案は、通常の責任保険契約中に含まれている「救急」条項 (First Aid Clause) を発展させたものである。この条項は、被保険者の不法行為責任の有無にかかわらず、事故による緊急医療費の支払いを保険会社に義務づける。

さらにこれらの条項にもとづく支払いを、事故保険契約に通常ふくまれる損害填補にまで及ぼし、自動車事故による被害者に不法行為責任の有無にかかわらず、最少限の填補を与えようとする。立法で定められた額の「完全救済」保険に加入した自動車の所有者、または運転者は、コモン・ロー上の通常の過失 (刑事上の過失と区別される) に対する責任をまぬがれる。

無保険の車による被害者は、同様の完全救済を補償基金から得ることができるとする。この基金は、刑事責任ありとされた加害者に対する「不法行為罰金」によって、あるいは一般の税金によってまかなわれる。

- ① Ehrenzweig, "FULL AID" INSURANCE (1954). の主要部分は "Full Aid" Insurance for the Traffic Victim: A Voluntary Compensation Plan, 43 Calif. L. Rev. 1 (1955) に掲載されている。
- ② この被害者のなかには、事故車の所有者の家族はふくまれない。

**Green Plan: Loss Insurance** ①

グリーンは自動車事故の損害賠償を処理するうえで、不法行

為法の過失責任はその役割をおえたと論じて、次の三つの主要点をふくむ改革案をだしている。

① 現行の任意責任保険にかえて、自動車事故に対する強制損害保険を設定する。② この保険は自動車によって損害をうけた者のためにかかる第三者事故保険で、人身損害(車の所有者、運転者を含む)、火災、盗難、衝突事故などによる物的損害を保険する。人身損害には *pain & suffering* を含まない。事故損害の請求において、当事者の過失は問題とされない。損害が自動車の使用によって発生したものであること、損害額の査定だけが決定を要する問題として残される。③ 事故の損害請求を審査するために裁判所に直属する自動車事故専門の審判官 *Master* をおく。

① Green, *TRAFFIC VICTIMS: Tort Law and Insurance* (Northwestern University Press, 1958), chap. 4. Blum & Kalven, Jr. はグリーンGreenの改革案をコロンビア・プラン以来、過失責任を放棄して事故保険型の立法を提唱するリヴァイバルのくちびをきったものであるとする。Blum & Kalven, Jr. *Public Law Perspectives on a Private Law Problem*, 31 U. of Chi. L. Rev. 641, 644 (1964).

### Keeton & O'Connell: Basic Protection. ①

1、自動車事故の経済的損害に対する基本的保障を事故の過失に関係なく与える。自動車事故の被害者に対する基本保障の経費は、自動車の利用者のあいだで分散負担する。

アメリカの自動車損害賠償制度と過失責任の原則

2、この分散負担の方法として、現在の自動車保険にふくまれる医療費支払条項②に類似の強制保険を設立する。

3、この基本保障の限度内にある損害のうち無形損害(主として、*pain & suffering*)に対する補償は認めない。被害者は無形損害に対する保険に任意に加入することができる。

4、この基本保障の限界をこえる経済的損害を生じた事故においては、不法行為法の過失責任にもとづいて経済的損害、無形損害の賠償を請求することができる。

5、自動車利用者に負担させる保険料の算定にあたって、過失には関係なく事故に関与(*involve*)した回数にもとづく區別を設ける。

この基本保障は一〇、〇〇〇ドルを限度とし、この限度内で被保険者の不法行為責任を免除する。この案は二つの点で労災補償制度に類似している。第一に補償の支払いが過失にかかわりなく行われること。第二に、不法行為法のもとの過去と将来の損害に対する一時払いの形式をとらず、損害の発生にしたがって漸次に支払うという形式をとることである。

しかし、次の点では労災補償制度と違っている。基本保障の限度をこえる事故に対しては、不法行為法にもとづく請求を認める。基本保障の運用にあって特別の機関を必要としない。基本保障保険は現在の責任保険と同様の方法で一般に販売される。またこの基本保障のもとの請求は、現存の請求査定の方法、

手続きによって処理される。五、〇〇〇ドル以上の経済的損失を生じた事故については陪審による事実審を利用することもある。基本保障による支払いは、労災補償制度のように災害補償表に定められた予定額ではなく発生した実損害にもとづくものである。

① Keeton and O'Connell, *Basic Protection: A Proposal for Improving Automobile Claims Systems*, 78 Harv. L. Rev. 327. この論文は同じ著者による BASIC PROTECTION FOR THE TRAFFIC VICTIM-A BLUE PRINT FOR REFORMING AUTOMOBILE INSURANCE という著書(一九六五年中に出版予定)の第五・六章からの抜萃である。基本保障案の条文の部分は Harvard Student Legislative Research Bureau, *Journal of Legislation*, (1964) に掲載されている。なおこの *Basic Protection* は「加藤一郎教授の紹介が今秋の「アメリカ法」に予定されている。

② MEDICAL PAYMENTS:

(1) "With respect to such insurance as is afforded by this policy for bodily injury liability and for property damage liability the company shall... pay expense incurred by the insured for such immediate medical and surgical relief to others as shall be imperative at the time of the accident;..."

(2) **Coverage C—Basic Medical Payments.** To pay all reasonable expenses incurred within one year from the date of accident for necessary medical, surgical, ambulance, hospital, professional nursing and funeral services,

to or for each person who sustains bodily injury, sickness or disease, caused by accident, while in or upon, entering or alighting from the automobile if the automobile is being used by the named insured or with his permission."

(3) **Coverage D—Extended Medical Payments.** To pay all reasonable expenses incurred within year from the date of accident for necessary medical, surgical and dental services, including prosthetic devices, and necessary ambulance, hospital, professional nursing and funeral services, to or for each insured who sustains bodily injury, sickness or disease, caused by accident, while in or upon, or while entering into or alighting from, or through being struck by, an automobile....

"**Definition of Insured**:... With respect to the insurance for extended medical payments the unqualified word 'insured' means:

"(1) the named insured if an individual or husband and wife who are residents of the same household, otherwise the person designated in item 1 of the declaration, and  
 "(2) while residents of the same household as the named insured or such designated person, his spouse and the relatives of either;..."

The coverage provided by Clause (1) is part of the basic policy and no extra premium is charged for it. However, the protection provided by Clauses (2) and (3) must be contracted for separately; and the amount of coverage is normally limited to \$500 or \$1000 for each person in

any one accident. いずれも National Standard Policy から。

事故補償型立法に対する批判

①法的に全く責任のない者に他人の過失による事故の損害の一部を負担させる理由がない。

②労災補償立法は自動車損害の賠償にそのまま適応されるものではない。

(a)自動車事故損害には労災補償の前提として存在する雇用者と被用者の関係がない。

(b)自動車事故損害は労災に比べて損害を定型化することがむづかしい。

(c)自動車事故損害にはなれあい請求の危険がより大きい。調査が労災事故にくらべて広範囲にわたりむづかしい。

(d)過失にかかわらず損害賠償義務を負わせるところから運転者の注意義務履行をおろそかにする。

さらにこれらの損害補償立法が他の社会保障立法（傷害、失業保険法、生活保護法）といたして理論的に統一されるかは解決を必要とする問題の一つである。①また新しい制度の要する経費の問題が提案を評価する重要な要素としてとりあげられている。しかし、新制度の必要経費については実際に設立されていないので、すべて推測の域を出ない。

なおここにあげた改革案の他にも、多くの提案がなされて

アメリカの自動車損害賠償制度と過失責任の原則

いる。Conard は、自動車事故の経済的側面の研究の結論として次のようにのべている。②自動車事故損害はもはや一つの制定法、あるいは制度によって解決される問題ではなく、広く現存の社会保障制度から不法行為法のもとでの賠償にいたる多くの救済方法を関連づけ、改良し、活用する必要がある。とくに事故傷害の治療から回復後の社会復帰までを一貫して保障する総合プログラムの必要、不法行為法のもとでの損害賠償額から他の社会保障保険支払額を差引くようコモン・ローを修正すること、事故予防へ個人の責任意識を喚起するために、懲罰的損害と精神損害を責任保険の範囲からはずすこと、さらに損害賠償と責任を負わされた加害者が破産宣告を求めて支払い義務をまぬがれようとするのを禁止する必要などである。

Morris と Paul は、やはり自動車事故の経済的側面の研究で、現状では小額損害の場合には十分な賠償がなされ、損害が大きくなるほど賠償が不十分であるという Columbia Study ですでに指摘された傾向がいぜんとして存続していることを実証したうえで、とくに損害の大きな事故の被害者に対して、過失に関係なく、その有形損害 tangible loss を支払う保障法を提案している。③

① この点にかんしては、ロモン・ローの collateral benefits rule をめぐって問題が多いが Conard, *The Economic Treatment of Automobile Injuries*, 63 Mich. L. Rev. 279, 286-89. は現行の



社会保障関係の制度との関連について数字をあげて記述している。なお、この論文はくわしい資料を次の本に負っている。Conard, Morgan, Pratt, Voltz & Bombaugh, AUTOMOBILE ACCIDENT COST AND PAYMENTS: STUDIES IN THE ECONOMICS OF INJURY REPARATION (1964).

② Conard, *ibid.*, 326

③ Morris and Paul, *The Financial Impact of Automobile Accidents*, 110 Univ. Penn. L. Rev. 913 (1962) IV. A Proposal: Supplementary Compensation in Economic Disaster Cases, 926-933. (1962).

#### 4

自動車事故の損害賠償に対処して、コモン・ローの不法行為法には、いくつかの変化がみられたが、いずれも過失責任の原則をゆるがすものではなかった。一方、問題の立法的解決をめざして、いくつかの種類の法律が制定されたが、これらはいずれも加害者の損害賠償資力を確保することによって、過失責任の結果としての損害賠償の履行を確保することを目的としたものであるから、過失責任の原則には何らの変更を加えるものではなかった。

コモン・ローの不法行為法と、これらの制定法は自動車事故の被害者に十分な救済を与え得ないとして、現行制度の欠陥が指摘され、多くの批判者がその欠陥の根本的な原因を過失責任の原則にあるとしてきた。多くの改革案は、過失責任をまった

く放棄し、保険による損害補償型の立法の制定を主張している。これらの主張を徹底すれば、結局、自動車事故の損害に対する一種の社会保険の設立に到達するであろう。

ところが、最近、自動車事故の損害賠償の分野における過失責任の再検討の動きがみられ、改革案のなかにも過失責任の原則を維持し、「過失」にあたりしい役割を与えようとする提案がなされている。すなわち、過失のもつ損害転嫁の役割をとりさり、保険による損害の分散にかえる。しかし、一定額をこえる損害は過失にもとづいて配分されるというのである。過失責任の再検討を求める立場は、Columbia Plan にはじまる今までの損害補償型の改革案が、法制度の基本原則（プリンシプル）の選択にかんじて十分な検討なしに主張されてきたことを批判して、過失責任にかえる責任原則の妥当根拠は何かを問うのである。

以下に Keeton の所説の過失責任の分析を中心にして問題をさぐってみたい。

自動車事故による損害の賠償は、コモン・ローの不法行為の一分野、すなわち故意、過失によって起された損害に対する私的救済の分野に属する問題である。不法行為法のこの分野の目的は発生した損害を填補することであるとされている。もっと正確にいうなら、この分野における法の目的は、損害を填補するかどうか、填補するならば、いかにしてそれをするかを決定することである。不法行為法は、損害填補がなされるべしとする条件とともに損害填補の必要なしとする条件をも規定してい

る。二当事者間に発生した損害が、そのまま被害をうけた者の負担とされることがある。いいかえれば、不法行為法のもとでは、損害が発生したということ、あるいは損害填補の必要があるというだけでは、賠償請求を許す充分の理由とはなりえないことを示している。損害賠償の請求が認められるためには、被害者の損害を填補する必要があるということ以外の理由がなければならぬ。

なぜ損害を転嫁するのか。

## 1 過失 Fault

自動車事故によって生じた損害を当事者間で転嫁する、いいかえれば被告が原告に対して損害賠償をなすときに、損害填補の必要とすることの他にまずあげられる理由は「過失」である。事故の責任は加害者の過失の証拠にもとづいて決定される。

被害者に寄与過失が認められる場合には、加害者は責任をまぬがれ、被害者が損害を負担しなければならぬ。損害は加害者に過失があり、被害者に過失のない場合に、後者から前者に転嫁される。これが不法行為の過失責任にもとづく損害賠償の原則である。ところで、この責任のカギである「過失」の意味について、また過失の程度によって与えられる違った法的効果については、議論がわかれるところである。

まず過失の判定基準となるのは、客観的基準か、主観的基準かが問題となる。責任を負わせるために必要とされる過失は、道徳的に非難される行為でなければならぬのか、それとも、

行為が道徳的非難の要素を欠くが、ある客観的な基準に反するものであれば過失とされるのか。具体的な例をあげれば、老齢の運転者が、能力の最善をつくしながら、もっと若い「通常の」運転者のように早く反応できなかったということで、責任を負わされるのか、それとも老齢の運転者が、自分の反応力が運転に適さないほど弱っているのを承知で運転した場合のように、あきらかに非難の要素があるときに責任を問われるのかという問題である。

コモン・ローのもとでの「過失」がいずれの基準をもって発展してきたかは興味ぶかい問題であるが、ここでは、すくなくとも、現代の不法行為法にいう過失が客観的基準にもとづいていることを述べるだけで充分である。過失の決定に客観的基準が用いられるのは、これによって問題の法的解決がはるかに容易であるという実地的な理由のほかにも、客観的基準をとることによって、道徳的非難の要素のない者にも責任を負わせるようなことがあまりなかったからである。なぜなら、客観的基準は陪審など複数人の判断が集って定るものであり、社会の大多数の能力に適合していたからである。

しかし、自動車事故の分野では、この客観的基準による過失の認定が、道徳的非難の要素を欠く者にも責任を負わせる結果を生んでいる。その例として、精神的欠陥を有する者 *mentally incompetent adult* の起した事故、また正常人に劣る能力をもつ者 *adult below normal capacity* の事故でも過失責

任が負わされている。このことからしても、自動車事故の損害賠償責任が道徳的非難の要素をもつ過失にだけもつづくのではないことが示される。客観的基準による過失は形式的なものとなり、責任の基礎としての非難性を失ってきている。<sup>①</sup>

次に過失責任について問題とされるのは、寄与過失にかんしてである。コモン・ローのもとでは、寄与過失を認められた原告は全く損害賠償を受けることができない。過失のあった被害者はみずから受けた損害をすべて負担することになるわけであるから、事故の両当事者間の公平を欠く結果を生ずることが少なくない。これを是正するために比較過失の法理が發展し、過失の程度に応じて損害を当事者間に分担させるようにコモン・ローを修正した州がいくつかある。

寄与過失が適用されているところでも、陪審が寄与過失があったとする証拠にもかかわらず、原告勝訴の評決をなし、損害額の決定にあたって、原告の過失にみあう分を暗黙のうちに減額するといったことが考えられるので、寄与過失のもとでも、比較過失にもとづくのと同様の結果が、実際にえられるということはよく指摘されることである。

比較過失の發展や、陪審のこうした傾向は、ふつう過失責任の原則から離反するものとみなされているが、しかし、過失の程度に応じて損害を分担させるという考え方は、むしろ過失責任の原則に忠実であるといえよう。過失責任の原則にもとづく制度のなかに比較過失を含んだとしても両者は矛盾するもの

ではない。<sup>②</sup>

過失責任にかんして、いままで述べてきたような問題はあるが、それが正当な法の原則として一般に受け入れられているところから、なぜ過失責任の原則がとられるのかという理由を求めても問題の解決は得られない。過失責任の原則を支えるのは、故意、または不注意によって損害をもたらした者が、その責任を負うべきであるという一般の法感情であろう。ところで、自動車事故が故意によって起されるのはまれである。したがって、この分野で過失責任が妥当であるというのは、たんなる過失、不注意にもとづいて責任を負わせるのが公平であるということになる。すでに述べたように自動車事故における過失は、非難要素のないものをも含むのである。のちにふれるように責任保険の急激な普及によって、過失はますます、非難要素を失ってきている。事故の当事者間で損害を転嫁する理由づけとしてあげられる「過失」は、非難要素とははなれた技術的な概念としてはじめて理解される。

## 2、懲罰と予防効果 Punishment and Deterrence

過失と関連して、損害転嫁の理由としてあげられるのは、賠償責任を科すことによって注意義務の履行をうながし事故の再発を予防することである。しかし、自動車事故の損害を当事者間で転嫁することによって、懲罰による予防効果をあまり期待することはできない。まず事故損害の転嫁は当事者間にだけ限られた私法救済でありこれに広い一般の予防効果を求めても得

られない。また個人に対する過失責任がはたして事故の再発を  
防ぐ効果をもつかどうか疑わしい。事故傾向をもつ人々は注意  
義務遵守の意志にかかわらず自動車事故を起すことが知られて  
いる。<sup>③</sup>さらに、一般の自動車事故は損害賠償責任を負わされる  
おそれをもってしても防ぎえないものが多い。いずれにせよ、  
損害を負担させることによって得られる予防効果は、自分また  
は他人の人身に傷害を与えたくないことと、刑事責任のおそれ  
に比べればとるにたらないものである。

以上に述べたように、過失も賠償責任による予防効果も、事  
故の当事者間で損害を転嫁する十分な理由づけを示していない。  
最近、事故の損害賠償を決定するのに、過失とは別の新しい責  
任原則を求めようとする傾向がみられる。この責任理論は、事  
故当事者間で損害をいずれか一方に転嫁するのではなく、当事  
者の個人責任をはなれて、自動車事故の被害者、加害者をそれ  
ぞれクラスとして捉え、その集団内で損害を分散する能力を基  
礎として責任を負わせようとする。すなわち、同様な状況にお  
いて損害を発生させる危険のある活動に従事する者を一つのク  
ラスとし、その内部で損害を分散負担する能力と、かかる活動  
によって生じた損害をクラスの各構成員に分担させるのが公平  
かどうかをみる。この責任理論の背景となるのは、自動車事  
故損害の分野における責任保険の広範な普及である。現在アメ  
リカでは、強制責任保険の実施されている二、三の州をのぞい  
て、すべての州が、なんらかの *Financial Responsibility*

アメリカの自動車損害賠償制度と過失責任の原則

*Laws* を制定している。この種の法律の効果が、その定める適  
用範囲にとどまらず、任意の責任保険を普及させるのにあずか  
って力があつたことは疑いえない。責任保険の普及によって不  
法行為の理論が予定している損害賠償の機能に反して、現実  
は、すでに損害の分散とクラスの構成員の負担による補償がな  
されている。新しい責任理論は、この分野における責任保険の  
役割を理論づけ、正式の承認を与えようとするものである。

損害分散の能力にもとづく責任理論にとって、現行の責任保  
険が、特に自動車損害賠償の分野で、過失責任の原則にどのよ  
うな影響をもたらしているかを分析することが重要な課題とな  
る。この責任理論の立場から、責任保険の影響は次のように要  
約される。

過失責任に対する責任保険の影響。

責任保険が過失責任の原則に与えた影響として、まず過失責  
任の拡大と寄与過失の抗弁の限定があげられる。過失の認定に  
あたって裁判所が指示評決 *directed verdict* を命じることが  
少なくなり、過失にかんする争点の決定が多く陪審にゆだねら  
れることになった。ふつう陪審は被害者に同情的であるところ  
から、原告保護のために被告の過失をきびしく認定し、また寄  
与過失の抗弁を認めず、被告の過失責任の範囲を拡大する結果  
をもたらしている。過失の認定にかんする陪審の機能の増大に  
よって、寄与過失など不法行為法の法理は、そのまま存続して  
いるにもかかわらず、実際には、被害者の賠償請求が認められ

る場合が多くなった。<sup>④</sup>

さらに責任保険は過失からその本来の非難性を取り去ったといわれる。裁判所も陪審も、もし損害が個人によって負担される事例では過失の認定をしぶるが、保険会社が実質上の被告である場合には、被害者に味方して過失を容易に認定する。したがって、非難の要素を欠くような事例においても過失が認定される。こうした状況では、過失責任がたんなる虚構であるとの印象を生む。

また責任保険は、事故の損害賠償の解決法にいちじるしい影響を与えている。損害賠償の大部分が裁判に到らずに、保険会社との示談解決がなされるが、賠償が保険金のプールから支払われるところから、ある程度、過失の有無にかかわらず支払われる。したがって、当事者間で損害賠償が得られるか、あるいは無賠償かという不法行為法の理論にかわって、現実には、被害者のすべてが何らかの補償を得る制度ができあがっている。<sup>⑤</sup>

責任保険が過失責任のもつ予防的効果にもたらす影響はあきらかでない。責任保険のもとでは、事故損害の全額を加害者のみずから負担せざるにすむところから、事故の予防効果を減殺するという主張と、逆に事故の記録にもとづいて保険料が定められるところから、かえって事故予防の効果を生むという主張がある。いずれにしても、みずからが傷害を負う危険と刑事責任のおそれによる予防効果に比べれば問題とされない。

このように責任保険が過失責任に及ぼした影響を検討したう

えて、Keeton はその改革案のなかで自動車損害賠償における過失の役割を次のように限定する。

過失責任の原則を修正し、当事者間で損害の転嫁にはたした過失の役割を棄てる。しかし、損害の公平な分散のために過失を活用する。すなわち①保険料率の決定、②保険会社の求償権の行使、③悪質な（非難要素の認められる）加害者からの追徴金の徴収などを過失にもとづかせる。<sup>⑥</sup>

各種の改革案に対して、コモン・ローの過失責任の原則を弁護するものとして、Blum と Kalven の論文が興味ぶかい。

この論文は、先にふれた Keeton の改革案や、その他の具体案を特定して反論するものではないが、これら改革案に共通する理論を分析検討しようとしている。<sup>⑦</sup>

多くの改革案が保険を活用して、損害を分散することをはかるが、たとえコモン・ローのもとでの過失にもとづく賠償責任の原則を放棄したとしても、いぜんとして損害の補填と、保障制度の必要とする経費を誰が負担するかという問題が残されている。そして、経費を誰が負担するかという問題は、コモン・ローのもとでの賠償責任の基礎が過失であったことに代えて、あたらしい責任の基礎に何をおくかという問題を言いかえたにすぎない。Blum と Kalven は、多くの改革案が損害の補償をうけられる被害者の範囲を拡げることが提案しながら、それに必然的にもなる経費と、その配分負担の基本理念についての分析をおこなっていると批判する。この問題がいままでなお

ざりにされてきたのは、損害賠償を私人間の紛争としてのみ捉え、過失責任によって損害の転嫁が行われれば、すべてことが終わったとして、保険、保障などの制度を私法の領域外であると考えていた不法行為学者に責任があるとしている。

多くの改革案は、自動車事故のすべての被害者に補償を与えることを提案する。このことは現行制度のもとでは補償されない被害者にも補償を与えるのであるから必然的に経費の増加を意味する。そしてこの増加分は、自動車利用者が負担すべきであるとする提案が多い。Blum と Kalven はこのことが実質的に過失責任にかえて、自動車利用者に厳格責任を負わせるものであると指摘する。ところで自動車利用者の負担をこれ以上増加せずになんらかの保障制度に移行するには次の三つの可能性が考えられる。<sup>⑧</sup>

(一) 損害補償の項目に変更を加えるもの。この種の提案のもとでは、自動車利用者 Motorists への負担を現行のままでおさえ、そのかわり損害補償の項目に検討を加え、コモン・ローのもとで認められている、いくつかの損害項目を補償の対象からはずすことによって節減された額を、あたらしく補償の対象となる被害者（コモン・ローの過失責任のもとでは賠償を得られなかった）<sup>⑨</sup>にあてようというのである。

コモン・ローのもとでの損害賠償の二原則は、発生したすべての損害が賠償されること、賠償額は各事例ごとに決定されることであるが、これに対して、この種の改革案では損害の部分

的補償と、補償表にもとづく定額補償を提案する。補償の対象からはずされるべき損害項目として一般にあげられるのは、苦痛に対する賠償 pain & suffering award <sup>⑩</sup>である。Blum と Kalven は苦痛に対する賠償の必要性をあげて、この種の提案を反論しているが、より根本的には、もし損害項目の検討によって節減される経費があるなら、それはあたらしい被害者への補償にあてるよりも、むしろ自動車利用者の負担の軽減にあてられる筋合いのものであるとして反対する。<sup>⑪</sup>

(二) 被害者に事故保険をかけさせるもの。第三者に対する責任保険による損害賠償にかえて、被害者となる可能性をもつ者が、第三者の過失に関係なく、自分の傷害についての事故保険に加入することによって補償を確保できるとする提案である。これに従えば、コモン・ローの過失責任はまったく放棄され、これにかえて被害者に対する強制事故保険の制度が採用されるわけである。これに対しては、他人の過失による損害について、事故保険を強制することはできないという反論があげられる。また、被害者となる可能性をもつ者すべてに対する強制事故保険ということは、広範な社会保険制度の設立を意味するのである。

(三) 損害賠償制度運営経費の節減。過失責任を棄てることによって、過失の認定をめぐって必要とされた費用が節減され、したがってあたらしくカバーされる被害者への補償がそこから生みだされるとする。この種の費用節減の筆頭にあげられるのは弁護士費用である。これに対して、たとえ労災保障型の立法

によって過失をめぐる争点をなくしたとしても、被害者が保障をうける権利が問題とされるかぎり、弁護士役割りは消滅せず、したがって、この点での費用の大幅な節減は期待できないとする批判がある。<sup>②</sup>

Blum と Kalven は、自動車利用者の負担を現行以上に増加させない保障制度から、大がかりな社会保障による被害者救済の制度にいたるまで、その理論的根拠として主張されている損害の分散負担の能力 superior risk bearer が、コモン・ローの単純明解な正義の感覚——過失にもとづく責任にかわるものとして十分な説得力をもたないとするのである。

- ① Keeton & O'Connell, *Basic Protection*, *ibid.*, pp. 332-35. なおキートンは過失の道徳的非難要素 moral blameworthiness を重視する。Keeton, *Conditional Fault in the Law of Torts*, 72 Harv. L. Rev. 140 (1959). しかしプロッサーは、過失に道徳的非難要素が必要であるという説を次のように批判している。“It may be suggested that much of this (an insistence upon moral blame as essential to liability), at least, is setting up a straw man to knock him down...moral blame never has been a requisite of legal liability... There is still legal fault, which is a departure from the standard of conduct required by the community. The defendant may not be to blame for being out of line with it, but he is none the less out of line, and it is on that basis that he is held liable.” Prosser & Smith, *TORTS: CASES AND*

*MATERIALS*, 707 (1962).

② Keeton & O'Connell, *ibid.*, 335.

③ James & Dickinson, *Accident Proneness and Accident Law*, 63 Harv. L. Rev. 869 (1950); Ehrenzweig, *A Psychoanalysis of Negligence*, 47 Northwestern Univ. L. Rev. 855 (1953).

④ Kalven, *The Jury, The Law and the Personal Injury Damage Award*, 19 Ohio St. L. J. 158 (1958) なお、この分野の研究として、その出版がまたれるものに University of Chicago Law School Jury Project, *THE JURY, THE JUDGE AND THE TORT CASE* がある。

責任保険の影響についての主な文献としては次のものをあげるものがである。James, *Accident Liability Reconsidered: The Impact of Liability Insurance*, 57 Yale L. J. 549 (1948); James and Thornton, *The Impact of Insurance on the Law of Torts*, 15 Law & Contemp. Probs. 431 (1950); Friedmann, *Social Insurance and the Principles of Tort Liability*, 63 Harv. L. Rev. 241 (1950).

⑤ ニューヨーク市の調査では、過失が示談解決のときの損害額の決定に大きな意味をもつことを認めている。現行の解決方式が、たいしての被害者になんらかの賠償をもたらしていると結論している。Franklin, Chanin & Mark, *Accidents, Money, and the Law*, 61 Colum. L. Rev. 1, 35 (1961).

⑥ Keeton & O'Connell, *ibid.*, 356.

⑦ プロムとカルヴァンは、その論文が公けにされるまでに、キートン改革案のドラフトを参照したが、とくにそれについての批判を書き加えなかったと述べている。Blum & Kalven, *ibid.*, 641, Note 2. なお数ヶ月あつて出版されたキートンの論文は、プロム、カルヴァ

への主張にふれて次のように述べている。

“Professors Blum and Kalven, in their defense of the fault principle, point out that principles may be useful, even though imprecise... They fail to invoke this proposition, however, in defense of the principle that motoring should pay its way.” Keeton & O’Connell *Basic Protection*, 78 Harv. L. Rev. 348, note 21.

⑧ Blum & Kalven, *ibid.*, p. 670 ff.

⑨ Franklin, Chanin & Mark, *Accidents, Money, and the Law*, はこの点にかんして、ニューヨーク市で毎年、損害賠償の請求をなす一九三、〇〇〇人の被害者のうち、三一、〇〇〇人、約一六パーセントが過失責任の原則のために賠償をえられないとしている。*ibid.*, p. 33. また Hunting & Newirth, WHO SUES IN NEW YORK CITY (1962) は、被害者のうち一三パーセントが賠償請求をしないという数字をあげている。p. 129.

⑩ 特定の改革案との関連で述べられたものではないが、この立場を主張する例として、Jaffe, *Damages for Personal Injury: The Impact of Insurance*, 18 Law & Contemp. Prob. 219 (1953) があげられる。また Morris, *Liability for Pain and Suffering*, 59 Colum. L. Rev. 476 (1959).

⑪ Blum & Kalven, *ibid.*, 670-78.

⑫ Blum & Kalven, *ibid.*, pp. 682-92. また Marcus, *Advocating the Right of the Injured*, 61 Mich. L. Rev. 921 (1963).

## む す び

コモン・ローの不法行為の過失責任の原則が、自動車事故損

アメリカの自動車損害賠償制度と過失責任の原則

害の填補にあたって、十分な機能をはたしえないところから、これに代る責任原理として損害分散の能力を基礎とすることが提案されてきた。たしかに自動車事故損害の早急な補償による被害者保護の点で、あたらしい責任原理は過失責任の原則にまさるものであろう。しかし、それが不法行為法に代る制度として定立されるためには、制度のなかでの損害の分散が公平であるという理論的保証が必要である。いまや自動車事故損害を処理する制度をめぐっての議論は、制度のなかでの損害の公平な分散に移っているといえよう。①ここでは、これら議論の問題点を指摘するにとどめる。

コモン・ローの過失責任の原則は、誰が損害を負担するかを決定するものであった。過失を棄てて、損害の分散をいう責任理論のもとでも、分散されたとはいえ損害補償と制度の運用に要する経費を誰が負担するかということが、いぜん根本問題として存続する。改革案はいずれも、現行制度のもとでよりも、損害補償の範囲を拡大し、被害者の保護をあつくすることを提案しているが、このための増加した経費は誰が負担するかが問題となる。損害の分散を税金のかたちで社会全体に負担させるのか、あるいは自動車の所有者、運転者をふくむ広い意味での利用者に責任保険をとおして負担させるのか、その妥当な範囲の決定はむつかしい問題である。さらに、分散負担の範囲を同様な危険をふくむ活動に従事している一つのクラスに限定できたとして、もし発生する事故の損害が他の種類の活動との衝突によっ



て起る場合には、損害の公平な分担という点から複雑な関係を生じる。たとえば自動車と歩行者の事故、自動車と自転車の事故、あるいは自動車と列車の事故などの損害を、どの割合でどの活動に負担させるのが妥当かということである。こうしたことが問題となるのは、すくなくとも理論的には、ある危険をふくむ活動が社会で許されるかどうかは、その活動によって生じる損害経費を考慮して決められる。したがって、こうした社会の撰択を可能にするため何がその活動による損害経費かを的確に反映させることが要請されるからである。

また自動車事故損害のうちで、どの種の損害を補償するのが妥当かという問題がある。対物損害をのぞくのか、対人損害に限るのか、いわゆる慰藉料がふくまれるのかなどによって制度全体の要する経費がちがってくることはあきらからである。

いずれにしても、不法行為の分野に保険制度がいろいろの私たちで導入され、その影響によって、不法行為責任の再検討が必要とされていることはあきらからである。すべての被害者に損害のすみやかな填補を行うという要請のもとで、どこまで不法行為の役割を保険にゆずるのか。またどこまで不法行為法のかなかに保険の機能をくみこむことができるのかは大きな問題である。現在まで、アメリカの自動車事故損害の賠償の分野で、コモン・ローの過失責任の原則が、すくなくとも名目上では、なんらの変更をもうけずに存続しているのは、責任保険の普及に負うところが大きいという見方も可能である。不法行為法と保

険の関連をあきらかにする過程で、無過失責任への方向とはまったく逆の意味での過失の「淳化」が行われているのを見出すかもしれない。

- ① Calabresi, *The Decision for Accidents: An Approach to Nonfault Allocation of Costs*, 78 Harv. L. Rev. 713 (1965) がこの点についての最近の論文として興味深い。なお、同著者は *Some Thought on Risk Distribution and the Law of Torts*, 70 Yale L. J. 499 (1961) がある。

〔付記〕 本稿は同志社大学人文科学研究所の一九六五年度個人研究助成金による研究の一部である。