

年金時代における交通事故保険

——定期金賠償化と災害保険化——

寺前 秀一*

わが国の交通事故損害賠償は、民法等の一般法によるとともに、各交通機関それぞれの体系のなかで紛争解決を行っている。なかでも、自動車交通事故は自動車損害賠償保障法により大きな発展をとげてきた。しかし、高齢化社会と年金制度の普及が予想される時代における今後の交通事故損害賠償制度を考える場合、定期金賠償制度と災害保険制度の採用の検討が必要であり、さらには、異種交通機関を統合した総合的損害賠償制度を検討する必要があると考える。

Traffic Accident Insurance in Days of Pension Grant

Shuichi TERAMAE*

In terms of the Japanese compensation system for damage due to traffic accidents, a dispute is settled based on a general law such as civil law, etc. and on each transit system's own compensation system. The automobile accident compensation system has been much improved owing to the enforcement of The Automobile Accident Compensation Act. Taking into consideration that we will have a large population of the aged in the near future and demand for old-aged pensions will increase, it is essential to think about the introduction of a term compensation system and an accident insurance system into the automobile accident compensation system. At the same time it seems necessary to make a comprehensive compensation system in order to integrate compensation systems of all transit systems.

1. “相続”的構成から“扶養”的構成へ

1-1 慰謝料請求権の相続

死亡前受傷期間中の被害者の苦痛に対する慰謝料請求権につき、明治43年10月3日の大審院判決以来、同権は一身専属的権利だが、被害者が請求の意思表示をしたときは通常金銭債権となり、その死亡によって相続されるとの一般論が立てられ、この論理の枠内で種々の擬制、拡張により相続の肯定が認められてきた。しかし、受傷中の苦痛が生命侵害かを問わず「残念残念ト叫ビツツ」死亡すれば相続肯定、「助ケテ呉レ」では請求意思の表示とはみられず相続否定とされる、その妥当性の破綻を示す例にみられる如く、この論理のとり前提そのものが問題であった。

昭和42年11月1日の最高裁大法院判決は、前記大審院判例を変更して、従来の通説であった当然相続説を採用した。マスコミ等では被害者救済の立場を一步前進させたとして好意的に報じた。被害者保護の観点からみれば、慰謝料請求権の当然相続説を採用することは単純に考えれば一步前進ということに

* 運輸省大臣官房情報管理部情報処理課補佐官
Executive Officer, Ministry of Transport
原稿受理 昭和55年2月28日

なろうが、被害者保護制度の改革を論じるにあたっては、当然相続説では解決できない問題を有することになった。

1-2 相続のドグマに対する疑問

生命侵害の場合における死者の損害賠償請求権が相続されるかについては、理論的に大変興味深い問題を含んでいる。

被害者の死亡により、その将来得べかりし収入は失われることになるが、その損害賠償請求権が被害者に発生して、相続人に相続されるのであろうか。論理的に考えれば、死亡による損害賠償請求権は被害者の死亡により発生するものであり、それが死亡の前に被害者に発生するというのは、昭和3年3月10日の大審院判例の言うように「死前ニ死アリ」、または「死後ニ死アリ」ということを前提にしなければ不可能である。しかし他方、重傷後の死亡の場合に請求しうるものが、即死の場合に請求できなくてはやはり不合理であろう。

1-3 扶養請求権による構成

近代法においては、死亡した人の財産に属する一切の権利義務（死者の一身に専属したものを除く）は他の一定の生存者すなわち相続人に帰属することになっており、その相続の有効な根拠として、生存

家族の生活保障ということが挙げられている。

しかし、現実の相続法の規定には扶養関係との完全な一致、照応はみられない。今後高齢化社会が進展するにつれ、各種公的年金制度の整備、拡充並びに統一化が進むものと期待されるが、年金制度を中心とした社会保障制度の社会への深化が進むにつれ、生存家族の生活保障に相続の根拠を求めるインセンティブがうすくなるであろう。

この点につき、労働者災害補償保険では死亡した場合には補償さるべき損失は何か、誰の損害か、という市民法上の難問が、一応明文をもって解決されているのに対して、「近年施行された自動車損害賠償保障法がこの点に全く触れていないのは遺憾である。死者という場合に相続人のみを考えているのであれば、立法としてきわめて不適切であり、民法上予想される賠償請求権者のすべてを漠然と考えているのであれば、受給権者を明記しないかぎり、保険金や仮渡金を誰が受取るべきかについて甚だしい混乱を招く虞がある」(西原道雄『遺族給付の法的性格』)とする意見がある。自動車損害賠償保障法の体系では、民法の損害賠償、相続によることとなっている(同法第4条)。モータリゼーション前の処理方式としては妥当であったかも知れないが、労働者災害補償保険が年金給付をとり入れ、相続法とは一応きりはなされた独自の給付体系——しかも各種公的年金制度の給付体系に近い——をもつ今日、自動車事故被害者救済制度を論ずるにあたっては、今後の年金制度等社会保障制度の進展を見まもりつつ、相続的構成から訣別し、扶養請求権の構成への脱皮を図る必要がある。

2. 定期金賠償制度

2-1 幼児の逸失利益の算定と生命表

幼児の逸失利益の算定可能性を確立した昭和39年6月24日の最高裁判決は、被害者保護の方向を大きく前進させる歴史的役割を果たしたとされている。しかし、幼児の逸失利益算定に用いられる生命表等は、年金制度のような多数の事例を対象として意味がある統計表に過ぎず、個別的事例における認定としては決め手とはなり得ないものであり、個別的事例の解決を目的とする裁判に使用されるには、余りにも蓋然性が低いものと考えられる。39年の最高裁判決は、一方で逸失利益に関する証明度の軽減を認め、統計表の利用を許しつつ、他方で収入や生活費に関する従来の算定方法の合理性をきびしく検討し、

具体的事情に応じた控え目な算定を要求することによって、伝統的な損害算定理論にひそんでいた基本的矛盾を露呈する結果となったといえる。

これを克服するためにあらわれたのが定額賠償論であり、あるいは定期金賠償論であった。前者の定額賠償論は、従来のいわゆる計算がきわめて不確実な基礎の上に成り立つ、ごく大ざっぱな概算にすぎないことを率直に認め、個人の得べかりし利益を具体的・個別的に算定するなどということは不可能であり、また不必要であるとし、むしろ損害の類型化・定型化をさらに一步すすめよう、とする方向である。後者は、認定上の厳格性を回復するため、生命表を使用せず、実際の生存余命に応じて支払ってゆく定期金賠償を認める方向であり、これにより「認定上の不自然な擬制との誹りを免れる」(倉田卓次『民事交通訴訟の課題』)とするものである。

2-2 判例の動向

わが国の判例・実務は、不法行為に基づく損害賠償の方法として、古くから一時金給付による賠償形式を慣行としてきたため、定期金賠償を命じた判例は多くない。

しかし古くは、大正5年9月26日大審院判決が、定期金賠償を認めた原判決を是認しているし、さらに、昭和3年3月10日大審院判決は、「不法行為ニ依り他人ノ労働力ニ欠陥ヲ与ヘタル者ハ其ノ欠陥ノ存続スル間被害者ニ対シ定期金ヲ給付シテ以テ労働能力ノ欠陥ヲ填補スルハ損害賠償ノ方法トシテ最モ適当ナルモノニ属ス」という注目すべき判示をしている。しかし、この判示は傍論のためあって実務に影響するところがなかった。

近年になり、神戸地裁尼崎支部判決昭和36年3月26日は、交通事故による父の死亡により、扶養を受けるべき利益を失った未成年の子の定期金給付による損害賠償の請求を認めている。また、名古屋地裁判決昭和47年12月29日は、脳挫傷、右大腿骨折等の重傷を負い、両下肢の機能全廃、右上肢機能全廃の事由により後遺症労災級別1級9号該当の診断を受けた45歳の女子労働者の一時金給付による賠償請求に対し、同人の生存中の生活費と退院後の付添看護費については、一時金ではなく、毎月の支払による賠償を被告に命じている。ただし、本判決は控訴審(名古屋高裁昭和49年8月30日)において、「法律論は別にしても、現時のごときインフレーションの進行する経済情勢の下においては、たとえ判決の時点において、いずれの方式により認定された給付も

経済的価値において同一だとするも、日時の経過とともに定期金債権者の蒙る不利益は思い半ばにすぎることがあり、賠償債権者自身からの定期金支払方式による請求が存する場合は格別、一時払いを求めている債権者に対し、定期金方式による判決を与えることは裁判所としてにわかになすべきではないと考える」として破棄されている。最近では、札幌地裁判決昭和48年1月23日が、植物性人間となった交通事故被害者死亡に至るまでの定期金給付を命じている。

ところで原告が一時金賠償請求をしている場合、裁判所が定期金給付の判決をなしうるであろうか。倉田判事は、一時金請求に対して定期金給付を命じて、それは現在給付の請求につき将来給付をいい渡す場合と同様、一部棄却に過ぎず、民法186条違反とならないから可能であるとするが、裁判所は原告の一時払請求の趣旨に拘束されると説く見解も存在する。

2-3 定期金賠償制度の必要性

現行の保険制度の実務では、後遺障害、死亡による逸失利益の損害賠償算定に関し、生命表をもとに複式ホフマン係数等を利用して現在価値に換算する一時金支払方式を採用している。

これに対して、「損害は既発生なるべし」のドグマに基づき、蓋然性の低い就労可能年数、複式ホフマン係数等の中間利息控除等の技術を用いる現行制度への疑問が提起され、定期金支払制度に関する総合的、本格的な検討が加えられるに至った。

定期金支払問題を扱った判例が極めて少ない理由は、現行自動車損害賠償制度にこれを認める規定がなく、しかも、民法における通説を改めるのは無理であると考えられているからであろう。

しかし、定期金払方式は、支払いの確実性等の条件さえ満たされれば、一時金支払方式よりもはるかに実質的な救済を被害者に提供できる利点があり、労働者災害補償保険等各種の公的災害給付が年金化の方向を示しており、交通事故損害賠償制度の年金化も今後の検討問題であると思われる。

倉田卓次判事も「私は、まず強制保険のほうで逸失利益の定期金給付を実現してもらえないだろうかと思う。そうすれば裁判所のほうも受けとめやすくなって、判決でも私が考えているような形でやれるようになるじゃないか。」としている。

なお、ドイツ民法では、身体傷害による営利能力の喪失・減少または出費の増加、殺害の場合の死者

に対する扶養請求権の喪失、被害者に対する労務給付請求権の喪失の諸場合については、定期金賠償を原則とすることに明文がある。

また、フランスにおいては、1974年11月6日に言い渡された破毀院民刑事連合部の2つの判例により、自動車事故被害者に対する指数付終身年金による損害賠償の方式が積極的に認知された。同年12月27日には、自動車事故損害賠償を目的とする年金の貨幣価値下落の回復に関する法律が公布され、翌75年1月1日から施行されるに至った。

2-4 定期金賠償構想

定期金賠償制度とは、身体障害あるいは扶養者死亡による逸失利益の損害賠償金を、従来のように将来の分も現在価額に換算して、一時にまとめて被害者に支払うのではなく、定期にその期間に相当する分を支払う制度である。死亡の事案では遺族には慰藉料請求権と扶養喪失による定期金請求権のみ認められることになる。このように、必要な期間、必要な給付を行うことを目的とする定期金賠償は、被害者の生活保障の面で一時金方式よりもはるかに優れている。支払いの確実性が保証されている自動車損害賠償保険でこの制度をとり入れるならば、現行の損害賠償制度に及ぼす影響は大きく、定期金賠償普及へのはずみとなるであろう。

次に、定期金賠償を認める立場は死者の逸失利益の相続を否定する立場につながる。

事故によって死亡した者について、労働能力喪失による逸失利益の賠償を定期金形式で認められるか否かについて、倉田判事は「事故時に全損害が発生するとみる伝統的理論の下においてさえ、逸失利益の相続に対しては学説が賛否両論相半ばすること周知のとおりであるが、定期金賠償の場合には、将来発生する損害の填補として考えるのであるから、死亡した者については請求権が生じようがなく、従って相続しようがないのである」としている。従って、この制度のもとでは逸失利益の相続は認められず、遺族には扶養喪失による損害が定期金の形で補償されることになる。

このように定期金は単なる一時金の分割払いではなく、両者は基本的に発想を異にしている。

ただし、定期金賠償方式は、逸失利益の相続理論によっていないので、死亡事故の場合、損害賠償事件において認知される金額の大部分が逸失利益賠償額であるので、被害者側の取得する賠償金が相続説により算出した金額より減少するケースがあり、こ

の場合の扱いをどうするか検討する必要がある。

強制保険の保険給付に定期金賠償制度が採用されるのであれば、交通事故の被害者はほぼ満足すべき損害の回復が期待できるので、加害者・被害者間の係争は大幅に減少することが予想され、裁判官の支持は得られるであろう。

2-5 定期金賠償制度の問題点

国際交通安全学会誌 Vol.5 No.2 で加藤一郎教授は定期金賠償の課題として、

「第1に、長期にわたる定期払いを確保するにはどうすればよいか。第2に、定期払いになると、インフレが進んだときに、年金額の引上げの是非や、その場合の金額の変更手続をどうするか」をあげているが、ここで定期金賠償制度の長所および短所を考えてみる。

定期金賠償制度を被害者側からみると、①原状回復に、より適当である②物心両面の安心が得られる③インフレーションの問題を解決できる余地がある④無資力な責任能力者からの回収が可能になる、といった点が長所としてある。

短所としては、①年金賠償が完了するまで賠償義務者が倒産、逃亡、死亡し、経済的満足がうけられなくなるおそれがある②日本では、欧米と異なり年金になじみが少なく元本も一時に取得したいという欲求が相当強い③強制執行が困難である、といった点が挙げられる。

加害者側からみると、①高額な賠償金を一時に支払うことの経済的困難が多少なりとも克服される②被害者の不当な利得を防止することができる、といった点が長所としてある。

また、①いつ何時、増額の請求がなされるかも知れない②災害神経症（賠償ノイローゼ）を助長し、回復を長びかせる傾向がある、といった点が短所としてあげられる。

加害者、被害者双方共通の立場からみると、定期金賠償制度は、

- ①いつまでも事故のことが忘れられず心理的に大きな負担である
 - ②当事者の法律関係が数十年先までも延長されうる
 - ③定期金支払にともない事務上の手数が増加する
- といった短所を有するものの、これらの短所は前述の被害者側、加害者側の短所を含めて、労災保険にみられるような災害保険制度の採用により、克服可能なものである。むしろ、
- ①証明度の厳格性が回復できる

②裁判後の事情変更が比較的容易になる

③労災保険等各種社会保険の年金との調整が容易となる

といった両者共通の長所があげられることとなり、定期金賠償制度は災害保険制度の採用とともに、これから積極的に検討が必要なものと考えられる。

3. 災害保険制度

3-1 責任保険の限界

自動車損害賠償保障制度は、「責任保険を用いた損害賠償の保障制度そのものとしては、立法目的を生かしたまことにすぐれた体系であるということができる¹⁾」とされてきた。特に自動車損害賠償保障法は第15条において、責任保険方式であるにもかかわらず、つまり、保険理論から言えば、加害者が保険金請求権者であるにもかかわらず、被害者からの保険金の直接請求権が明文で認められているところに、同法の被害者保護の徹底がみられる。

被害者保護の使命ということは、換言すれば、損害の賠償であり、損害の衡平な分配ということである。しかし、責任保険は、この使命に徹することが、その生来の性質上できない。即ちそれは、保険契約者（被保険者）の責任を保険するものであるから、保険契約者に責任なくして生じた損害を填補することはできないのであって、常に加害者に民事責任の存在することを前提としなくてはならない。

しかも加害者に存在する民事責任につき、言いかえれば被害者の損害賠償請求権につき、現行の通説判例が一時金払いのシステムを採用している限り、自動車損害賠償責任保険では民法の民事責任を前提とする以上、定期金賠償制度を採用することは困難であり、定期金賠償制度を考えるにあたっては、現行の責任論の土俵にのぼらない方法、すなわち災害保険化を考えざるを得ないこととなる。

さらに、責任保険については従来よりその問題点として、次のことが挙げられていた。①損害、責任の解明の困難性が訴訟の増加、遅延を招き、事故解決を遅らせていること、②責任保険のもとにおける不法行為法の持つ個人責任追求（事故予防）の機能に対する疑問、③損害填補に関するものとして、責任保険をはじめとする各種の保険等が錯綜し、全体として不必要な費用高をもたらししていることの3点である。第2点については、「責任保険は、民事責任の存在することを填補の前提要件としながらも、しかもその民事責任が有する訓戒的ないし予防的機能と

正面きって対立せざるをえないことをいうのである。蓋し被保険者たる加害者は、その民事責任に基づく損害の賠償については、保険者が代わってこれを支払ってくれるから、その限りにおいては、自己の財産の減少を憂える要がなく、従ってまた、民事責任の懲戒的機能は、この範囲においてはその効力を有しえないからである」(西原道雄：前掲書)とする意見に代表される。

これに対して、「災害保険化の傾向は、個別的注意力増強という観点からは必ずしも望ましいか疑問であるにしても、紛争処理費用の低減の目標と、被害者の救済の容易化という所得分配上の目標からみれば、検討に値する方向であると考えられる²⁾」とする意見がある。

3-2 過失責任論の限界

通説では過失とは平均人に要求される客観的な行為義務違反(抽象的過失)であるとし、その過失の前提要件として責任能力の存在をおく。しかし、この通説に対して石田穰氏は根本的矛盾があるとする³⁾。つまり、抽象的過失においては平均人の能力が規準とされ、行為者は自己の個人的能力に応じた行為をしても免責されないこととなるが、過失の前提要件として責任能力を要求することは、帰責の根拠を行為者の意思に求めることを意味することとなり、幼児や心神喪失者等の個人的判断能力を責任能力として意味することとなり、矛盾を含むことになるからである。

これに対して石田穰氏は、通説により過失責任の名のもとに処理されてきた不法行為を意思責任的不法行為と行為責任的不法行為に分け、更に後者を客観的不法行為と結果責任的不法行為に分けて処理すべきことを提唱し、過失を客観的な行為義務違反として構成しつつ、他方で責任能力の存在を要求する通説の見解を打破しようとしている。同説によれば、自動車事故は原則として客観責任的不法行為として処理され、例外的に結果責任的不法行為として処理されることになるであろう。それゆえ、運行供用者や運転者の責任能力は問題にならない。

責任保険をシステムの中心の1つとする自動車損害賠償制度では、この解釈は極めて有利なものと言えるが、責任論のワクを出るものではない。

制度論としては、過失責任主義を脱却して無過失責任制度への移行も考えられる。これに対しては、無「過失」責任立法をすることの意味は理論的にはさして大きなものではないとする説がある。つまり、

これまで「過失」とは、結果の発生を不注意によって予見しなかったという行為者個人の主観的心理状態として理解され、従って「無過失」とはこのような状態の不存在を意味するものと解されているものの、実態は単純ではなく、具体的な裁判上の紛争類型ごとに変化するところのさまざまな法律的政策的価値判断を含む概念に転化している。

その結果、現在の裁判上実際の紛争処理においては、「過失」と、「無過失」との境界は明確でなく、両者は連続系列上にあると認めるべきとする平井宜雄説がある。解釈論として大きな意義を有する説であるが、紛争処理の立法政策としてシステムを考える場合、特に自賠法体系の政策、交通事故の処理を考える場合には、責任論の範囲を出ていないものとしての限界がある。

3-3 災害保険化構想

複雑大規模になった現代の社会生活においては、加害者に責任を認めることを得ないような事情の下においても、しばしば損害は生じうるのであって、結果責任とか無過失責任とかいわれているものは、実はこのような責任なき損害を生じる場合だと思われる。言い換えれば、このような損害を加害者に賠償させることによって、損害の分配を計ろうとするために、強いて責任という拠り所を求めたものである。

もしこの責任に頼らなくとも、損害の衡平な分配ができるならば、あえて加害者に無過失責任を賦課する必要を見ないのではなからうか。この考え方は、基本的には、損害賠償の問題を、加害者の故意・過失、従って責任保険にかからしめないことにあるのであるが、そのためには2つの方法がある。ひとつは、一般的に事故被害者の救済を社会保険ないし社会保障のなかで実現しようとするものであり、他は、災害保険による道である。

後者には、さらに、民事責任を排斥するにあたって、2つの異なった方式がある。ひとつは加害者の民事責任を排斥して、これを自動車による運行利益を享受し、かつ潜在的な危険の担い手である集団による保険料に転化しようとするものである。もうひとつは事故の被害者に直接、保険を締結させようとするもの(first party insurance)である。いずれにしても、責任保険を止揚するものとしての災害保険化は、加害者・被害者間の損害賠償責任を個別的に規制することを目的とする不法行為法が排斥される。

災害保険化された自動車保険は、自動車事故によ

る人身損害の発生自体を契機として、その損害をてん補する保険であるから、加害者が被害者に対してどのような責任を負うかとは無関係である。

しかし同時に、社会現象として不可避免的に発生する自動車事故による損害賠償の問題を解決するためには、損害の負担を自動車の運行という共通の危険を有する者の間で分散するシステムを作ることが妥当であると考えられるので、財源を主として自動車所有者に負担させるとともに、保険給付の価額の限度で加害者はその損害賠償責任を免れさせることが必要である。

一般的に、加害者にいかなる損害賠償責任を負わせるかは、視点を交えれば、加害行為によって生じた損害をだれがどのようにてん補するのが妥当か、という問題であるが、自動車事故の場合、自動車の運行はそれ自体事故発生の可能性を潜在的に有する危険な行為であるから、たとえ加害者に通常の意味での過失がなくとも、事故によって生じた損害の一部または全部を自動車側に負担させることは妥当であると思われる。次に、損害のうちどこまでを災害保険でカバーするか問題となるが、加害者にとくに責むべき点がないのに、巨額の損害をすべて運行供用者に負担させるのは不当であり、一定額で打ち切るのが適切である。

災害保険で支払える範囲において加害者の損害賠償は免脱され、災害保険を支払えない損害については損害賠償責任の有無に従って加害者・被害者間で処理されることになる。この点が責任の二重構造となる(Table 1)。

従って、「自己のために自動車を運行の用に供する者は、自己および運転者が運転に関し注意を怠らなかったこと、被害者または運転者以外の第三者に故意または過失があったこと並びに自動車に構造上の欠陥または機能の障害がなかったことを証明した場合を除き、その運行によって他人の生命、身体を害したときは損害賠償責任を負う。ただし、自動車の運行による生命、身体への侵害による損害に対し自動車保険による保険給付がなされるべき場合には、自己のために自動車を運行の用に供する者は、その給付の価額の限度で、前記3条件を証明しても損害賠償責任を負う」ということになる。

ここで説明した責任は、自動車を自己のために運行の用に供する者が他人の生命、身体を害したときに被害者に対して負う責任であり、その内容は、災害保険化された自動車保険の保険給付の対象となる

部分の損害については無過失責任、それ以外の部分の損害については現行自賠法3条の規定による責任と同じである。災害保険の給付対象となる人身損害について無過失責任主義をとるかどうかは、被害者が受ける補償の内容の側面からみれば差がないが、保険給付の財源負担の側面から考えると、無過失責任主義を採用したほうが財源を自動車利益集団に負担させる考え方につながるものと思われる。

なお、諸外国における災害保険化構想をみると、自動車事故による被害者救済のあり方として、従来の責任保険を克服して災害保険の方向で構成していくことを提案した代表例にエーレンツウィク教授の案(Full Aid Insurance for the Traffic Victim 1954)がある(我妻栄氏が法律時報27巻11号で早くから紹介している)。

同氏の案は社会的危険より生ずる災害の被害者に、加害者の故意過失の存在を問わず保護を与えようとする構想であり、責任保険に代え、不特定の第三者のためにする災害保険を以てしようとすることを提唱している。

その後もドイツにおけるヒッケル教授の改革案、アメリカにおけるキートン、オコンネル両教授の改革案、フランスにおけるタンク教授の改革案、イギリスにおけるストリート教授の改革案が発表され、わが国に紹介されているが、いずれも概括的にいって、従来の責任保険を克服して傷害保険ないし災害保険の方向で構成していこうとする提案である。

4. 交通事故関係損害賠償制度の動向

4-1 航空機交通事故

航空機事故に関する損害賠償制度を内容的に見れば、万一の危険をも計算に入れて自ら搭乗する者に対する場合(ワルソー条約)と、地上の第三者の如く自ら危険にあずからず、しかも不測の損害を蒙る者の場合(ローマ条約)とについて、責任の規制方式および被害者に対する賠償の確保に関し、別個の系統とすべきことが根本的思想として貫かれてきた

Table 1 責任の二重構造
Double structure of responsibility

	運行供用者の責任	運行供用者以外の責任
災害保険の給付対象外の損害	現行自賠法3条と同じ責任	民法上の不法行為の責任
災害保険の給付対象の損害	無過失責任	
物的損害	民法上の不法行為責任	

といわれている。

ワルソー条約は1933年に制定され、わが国を含めて現在まで主要な航空国の批准をえている。同条約は旅客運送において運送人が責任を負うのは、旅客の死亡または負傷、その他の身体障害につき、その損害の原因となった事故が航空機上で生じ、または乗降のときの作業中に生じた場合に限定している。運送人は自己または自己の使用人が損害を防止するために必要な一切の措置をとったこと、またはその措置をとることが出来なかったことを証明しない限りは免責されない。運送人が自己または自己の使用人に以上の意味において過失がなかったことを証明しえなかったときは、Table 2 に示す限度において損害賠償の責に任ずる。

ワルソー条約においては強制保険に関する事項は規定されていない。ハーグ会議においても問題にはなったが、今後の研究課題として残されている。

ローマ条約は強制保険に関する規定が設けられているが、現在のところ批准が進んでいない状況にある。

わが国国内の航空機事故に関しても、一般法での処理がなされており、特に航空機事故損害賠償のための立法はなされていない。航空会社は運送約款に

より運送人の責任を制限している(Table 2)が、この点に関して大阪地裁の昭和42年6月12日の判決では、「運送人の責任を制限することの企業経営上の必要性ないし合理性およびこれを禁ずることが必ずしも一般乗客にとって有利とばかりはいい得ないこと、および国際航空運送に関するワルソー条約およびハーグ議定書においても運送人の有限責任が規定され広く承認されていることを考慮すると、責任限度を制限すること自体を当然に違法、無効であるとまでは断定し得ない」としている。

ただ、同判決は「責任原因の態様、責任制限の規制方法、ことに制限限度額の多寡等を相関的に考慮し、被害者の救済と航空企業の育成、保護という基本的な2つの要請の妥当な調整という見地から解決すべき問題であり、責任制限条項の有効性はその制限限度額が右の如き見地からみて合理的かつ妥当なものであることを前提とし、その限りにおいてのみ承認せられるものと解するのが相当である」という一般論のもとに、「結局、本件運送約款第24条に定める100万円は、乗客の死傷事故に関する責任の最高制限額としてはあまりに低額に過ぎ、かかる条項の適用を強いることは公序良俗に反し許されないものと解するのが相当である」としている。

Table 2 損害賠償限度額の推移
Change of ceiling of compensation

年 月	国 内			国 際			参 考
	旅 客	手 荷 物	貨 物	旅 客	手 荷 物	貨 物	
26 10	100万円	7万円/1人 3万円/1個	3万円/1個				
29 2				12万5,000金フラン(200万円)	250金フラン (6,000円)/kg	250金フラン (6,000円)/kg	ワルソー条約批准 (28.3)
29 6		5万円/1人					
33 10		15万円/1人					
36 4	300万円						
41 6				米国を発地、着地または予定寄航地とする場合のみ、7万5,000ドル(1,500万円)			モンリオール協 定締結 (41.5)
42 11	600万円			上記以外25万金フラン(400万円)			ハーグ議定書批准 (42.7)
50 4	2,300万円						グアテマラ議定書 (46.3) (未発効)
51 4				米国を発地、着地または予定寄航地とする場合以外も7万5千ドル(1,500万円)			

(注) (1)日本航空運送約款による賠償限度額
(2)1金フランとは純分900/1000の金65.5mgに相当する金額で純金1オンス=42.22ドル、1ドル=202円とするとほぼ()内の金額となる。
(3)手荷物、貨物については、価格申告がなされた場合には申告価格が賠償限度額となる。

4-2 海上交通事故

昭和50年12月12日、第76臨時国会において、「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」が成立した。この法律は、1957年の「海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約」の批准とともに、条約の内容を国内法にとり入れ、また、条約が国内法に任せた船主責任制限の手續についても、集团的債務処理に関するわが国従来の法体系との調整を図った上での詳細な制度を創出したものであり、海商法上はもとより、海事手続法の面を通じて民事手続法の上でも、画期的な意義を有する重要な法律である。

この船主責任制限法は、従来の商法 690 条に定める委付主義による船主責任制限制度を改めて、1957年条約の内容を国内法にとり入れたものである。同法は人的損害に関して、運送されるため船舶上にある者の生命または身体が害されることによる損害に基づく債権について、その責任を、責任制限金額に制限することができ（損害の発生が船主自身の故意または過失によるものであるときは、船主はその責任を制限することができない）を定めている。

ただ、国内関係については、内航船主に対する人の損害に基づく債権、すなわち、本邦の各港間のみを航海する日本船舶の船主は、運送されるため当該船舶上にある者の生命または身体が害されることによる損害に基づく債権については、その責任を制限することができないとしている。これは、涉外関係を生じない範囲で、海上旅客の生命・身体に生じた損害に関し厚い保護を与えたもので、この点は、条約には格別の規定はないが、この限りで、内航旅客船主を条約よりは不利に取扱ったのは、公益的理由を重視したものである。

4-3 鉄道交通事故

鉄道事業者の旅客に対する損害賠償責任については、現行鉄道営業法令には特別の規定がなく、商法第 590 条は、運送上の責任につき、無過失の立証責任が事業者側にあるものと規定している。しかし、運送事業者の責任については、外国においても無過失責任主義を採用するものがあり、わが国でも判例の取扱いは過失責任の範囲を拡張していく傾向にあるので、被害者の保護を図るため、自動車損害賠償保障法の例にならって、鉄道側の反証要件を厳格にし、無過失責任に近い責任を認める必要があるのではないかということから、臨時鉄道法制調査会で論議がなされた。

同会では、旅客に対する損害賠償の原則については、第 1 に、現行の過失責任主義よりも責任を重くすべきかどうかの問題につき、第 2 に、責任を重くするとした場合に、自動車損害賠償保障法の例によるか、原子力損害の賠償に関する法律のように天災地変または社会的動乱のときのみ免責を認めることとするかどうかの問題について審議が行われた。

その結果、第 1 の問題については、外国における立法例および最近におけるわが国の判例のすう勢にかんがみ、被害者の保護を図るため責任を重くすべきであるとの結論に達し、また、第 2 の問題については、原子力損害の賠償に関する法律の線まで行くことは適当でないが、他方、過失責任といっても現在では過失の範囲が非常に広がっているので、自動車損害賠償保障法の例により無過失責任に近い規定を設けても、鉄道事業者に過大な責任を負わせることにはならないとの意見が述べられ、結局、自動車損害賠償保障法と同様の責任を認めることについて意見が一致した。

さらに、損害賠償の基準および限度額を法定するか否かについて審議を行い、「損害賠償請求を迅速・確実に処理するために、ある程度の賠償基準を作って公表すべきである」「外国にも例があるように、最高額を定めておいて、鉄道事業者側に過失があったことを立証すれば、それ以上とれるようにしてはどうか」等の意見が述べられた。しかし、いま直ちに結論を得ることが出来ないということとなり、「鉄道事業者は鉄道車輛の運行によって、旅客の生命または身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責任を負うこと。ただし、自己およびその従業員、その他運送のため使用した者が鉄道車輛の運行に関し注意を怠らなかったこと、鉄道施設に構造上の欠陥または機能の障害がなかったこと並びに被害者または自己およびその従業員、その他運送のため使用した者以外の第三者に故意または過失があったことを証明したときは、この限りでないこと」という答申がなされた（昭和40年3月）。

その後、平井宜雄助教教授は「鉄道事業者責任の立法論的考察⁴⁾」において、運行供用者責任との対比においてみれば、鉄道事業者責任の立法は次の諸点で異なるべきものとしている。つまり、鉄道事故は自動車に比べて比較的単純な態様から成っているから、①鉄道事業者の範囲を明確に規定さえしておけば、問題はかなり解決すること、②鉄道事業者の免責事由は運行供用者のそれに比べて厳格たるべきこと、

言いかえれば鉄道事業者責任は運行供用者に比べて一層加重されなければならないこと、③鉄道事故の態様が単純であるために、鉄道の「運行」の意義および範囲如何が結局は責任判断のきめてとなると思われる、としている。

そして、鉄道事業者責任の要件として、「鉄道事業者は、鉄道の運行に際し旅客の生命または身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、損害が天災不可抗力によって生じた場合、または専ら旅客の責に帰すべき事由によって生じた場合はこのかぎりではない」としている。

鉄道事業者の損害賠償責任について、「鉄道による旅客および手荷物の運送に関する国際協約」(1952年締結、日本は未加盟)では、運送契約に基づく鉄道の責任および請求権に関し、旅客の死亡または負傷により生ずる損害に対する鉄道の責任については、当該事実が生じた国の法規を適用することとしている。

また、オーストリアでは鉄道・自動車賠償責任法(Eisenbahn und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz)*として、鉄道と自動車の損害賠償制度を同一の法律で立法しており、その第1条で「鉄道の運行または自動車の運行による事故によって他人を死亡させ、身体若しくは健康を害し、または物を損壊したときは、この法律の規定に従ってこれから生じる損害が賠償されなければならない」としている。損害の賠償については、第5条で鉄道にあっては企業者が、自動車にあっては所有者が、責任を負うこととしている。

賠償の対象としては、死亡の場合には、

- ①被害者に試みられた治療費
- ②負傷によって生業能力を奪われ、または低下されたことにより被害者が受けた財産的損害
- ③必需品の増加による経費
- ④相当な慰謝料
- ⑤相当な葬儀費

につき損害が賠償され、さらに「死亡者が事故時第三者に対して一定の関係にあった場合において、その結果として当該死亡者が法律の規定により扶養義務を有していた、または扶養義務を有するようになる可能性があったとき、および死亡の結果第三者から扶養の権利が奪われた場合には、賠償義務者は、

第三者に対して、死亡者がその推定生存期間中扶養を与える義務を負っていた範囲で、損害を賠償しなければならない」としている。

身体または健康が害された場合には、

- ①被害者の治療または試みられた治療の費用
- ②被害者が負傷のため一時的または継続的に生業能力を喪失させられ、または低下させられたことにより被った財産的損害
- ③必需品の増加による損害
- ④相当な慰謝料
- ⑤後遺障害

により、よりよい生活を妨げられた場合には、相当な損害賠償につき損害が賠償される。

また、①生業能力の喪失または低下

②必需品の増加

③第三者の扶養請求権

の3つの損害賠償については、将来にわたり年金の支払いによって行われる旨の規定(第14条)が存在し、賠償義務者に対して経済的に1回の支払いを要求することができる場合には、賠償請求権者は、重要な理由があれば年金の代わりに一時金の支払を請求することができることとなっている。極めて興味深い立法例である。

4-4 交通事故損害賠償制度の総合的考察の必要性

わが国の交通事故損害賠償は、一般法としての民法、商法等による紛争処理システムを有するものの、自動車等各交通機関それぞれの体系のなかで独自の解決がなされてきた面も有する。なかでも、自動車損害賠償保障法による処理はモータリゼーションの進展とともに、他交通機関はもとより一般法としての民法の解釈論にも大きく影響してきた。自動車損害賠償保障法体系の発展は、保険金額の引き上げとともに、自賠法第3条の解釈の拡張による資力保有者への賠償責任の追求により行われたといっても過言ではなく、そこには強制保険による裏付けがあり、いわば、責任と財源負担の量的対応関係が相当程度に崩壊したあとがみられる。

今日の交通機関の役割を考えると、各交通機関が自己完結型のシステムを有していることはまれであり、各種交通機関が量的質的に差こそあれ、互に補完しあって一つの体系を形成しているといえ、災害保険化等により、事故責任と財源負担の対応関係を完全に切り離した場合に、一つの交通機関のみを対象とした損害賠償体制にこだわる理由がそこにはみ

* 全訳は週刊自動車保険新聞昭和49年8月21日号参照

いだせないこととなる。熊本県と石川県の自動車保有者集団の関係は、東京都におけるバス利用者集団と地下鉄利用者集団の関係以上に、同一保険集団にすべき関係がみいだせないということになり、そこには異種交通機関を統合した損害賠償制度を考える契機があるといえる。

最後に、本稿の内容はすべて筆者の私見であり、所属官庁の公式見解とは無関係であることをお断りしておく。

参考文献

- 1) 我妻 栄：自動車損害賠償保障法について，比較法研究13号
- 2) 浜田宏一：損害賠償制度と交通事故の抑止，ジュリストNo. 633
- 3) 石田 穰：自動車事故の理論的諸問題，ジュリスト
- 4) 運輸省広報「トランスポート」昭和48年2月号