

## フランスの自動車事故賠償保険制度の研究

アンドレ・タンク著

小野幸二訳

### 一 主要な改正案

フランスでは一九〇七年以来、自動車事故による被害者の損害賠償に関する法律体系について、いろいろの提案が行なわれてきた。<sup>35</sup>しかし一九六四年に法務大臣が交通事故の法律改正を研究する委員会を召集するにおよんで、<sup>36</sup>改正論議はほぼ消滅した。筆者は、同委員会に意見書を提出したが、裁判所や多数の保険会社によって強い低抗をうけたのであった。

右委員会は、政治状況の変化もあってなんの結論もう

フランスの自動車事故賠償保険制度の研究 (小野)

ることなく解散した。それにもかかわらず、政府当局はその後も引き続き本問題を研究してきたし、現在もヨーロッパ会議 (The Council of Europe) の研究テーマとなっている。筆者は委員会で行なわれた議論を踏まえ若干の修正を施し新しい改正案として本を出版したが、<sup>37</sup>これが議論を呼ぶところとなった。<sup>38</sup>すなわち未出版のフランス弁護士協会 (Association Nationale des Avocats)<sup>39</sup>やフランス保険業者連合 (Fédération Française des Sociétés d'Assurances)<sup>40</sup>の反対意見および出版による保険会社社長ジャン・ブドール (Jean Bedour)<sup>41</sup>氏とある保険会社の副社長による反対意見がこれである。しかし後者は、フラ

ンス保険業者連合の反対提案と大同小異であり、事実上も世の注意を引くに至らなかったため、以下筆者とブドール社長の改正案を検討することにする。<sup>(4)</sup>

## 二 タンクの改正案

この改正案はつぎの原則にもとづいている。

(a) 交通事故の被害者に対する賠償は自動車の運転者、より正確には自動車の保有者が負担すべきである。

(b) 交通傷害の賠償額を決める場合、被害者のたんなる誤りはこれを斟酌すべきでない。すなわち人身傷害の被害者はすべて補償されるべきである。

(c) 金銭的に見積りうる傷害に対してのみ賠償金は支払われるべきで、この場合損害の査定基準が示されねばならない。なお、所得能力の喪失についての補償は一定限度以上は認められない。

(d) 過失（たんなる誤りでない）には刑罰を科すべきである。しかしその刑罰は決して自動的であってはならない。

いし、またその刑罰との関係で賠償責任を全部負わせたり、全然負わせなかったりすべきではない。

(e) 傷害をうけた運転者の賠償は、技術的理由から特別の規定で処理されるべきである。

(f) 衝突によって生じた自動車の損害は、減額条件付きで、自動的に補償されるべきである。

(g) 以上の諸原則にもとづく自動車損害賠償法が、交通事故に関する不法行為制度に代替されるべきである。

交通事故の被害者に対する賠償（費用）は自動車の運転者が負担すべきだという理由、そしてすべての傷害事故による被害者は賠償されるべきだという理由はつぎのとおりである。自動車の運行がつねに危険を生みだす以上、その危険にさらされる者や社会が当該危険を忍受すべきであるとの説明がつかぬかぎり、その危険はそれを創出した者が負担すべきである。加えて、保険は合理的費用で危険を運転者に負わせるものである。さらに、人はその生活においてありがちな誤り（軽微な有責行為）のため

損害賠償請求権を奪われてはならない。<sup>44)</sup>しかしこの傷害事故による被害者はすべて賠償されるべきであるという原則には例外があつて、故意に損害を惹起した場合は賠償されない(第一〇条)

賠償のコストは運転者が負担すべきである、という原則を実行に移すため、この改正案はすべての自動車につき道路で使用される前、予め保険をかけることを要求している。しかしながら衝突事故における賠償負担の分配で若干問題がある。改正案は当初、すべての乗客は自動車の保険者によって補償されるべきである、というアメリカ流の考え方をとっていた。ところが保険の専門家によつて、フランスの車はアメリカの車以上に車種によつて衝突に対する抵抗力がちがひ、小型車を運転したりその乗客となることは、高級車やトラックを運転したりその乗客となることよりずっと危険で、理論上は二馬力の車の保険料はキャデラックのそれよりも高くてもよいことになる」と指摘された。これはいかにも不合理なので、改

フランスの自動車事故賠償保険制度の研究 (小野)

正案はこの結論をさけ、車両間の衝突の場合それぞれ自動車の保険者はすべての被害者に対し共同責任を負い各車両の馬力に比例して賠償を行なうと規定した(第三條)。この解決方法をとつても、現行の保険料の水準は変わらないし、またこの規定は歩行者やサイクリストが衝突事故にあつた場合の給付にも適用される。

つぎに、賠償責任の問題から離れ改正案の損害査定に關する規定を説明する。

賠償の対象は、被害者の治療とリハビリテーションに必要とされる妥当な医療費・入院費・看護料などである。社会保障と自動車保険の關係はきわめて単純化され、事故の被害者は社会保障に加入していてもそれによつて補償をうけず、直接保険者から補償をうけることになる。病院までの護送費とか死亡の場合の葬儀代といった付随的費用も合理的な限度内で補償される。

事故による身体の欠陥が原因で生じた(就業不能の)過去および将来の所得喪失はできるだけ正確に填補され

る。同様に、被害者が家庭の主婦のような場合(所得のな  
い)には被害者が提供するサービスの代替費用も合理的  
な範囲内で補償される。事故によって被害者が死亡した  
ときは、その相続人は事故によって生じた費用につき合  
理的な範囲内で補償をうけられる。また被害者によって  
扶養されていた者は、「被害者から期待し得た扶助費の範  
囲内」<sup>45)</sup>で補償をうけることになる。

所得の喪失に対する賠償は、つねに完全には補償され  
ない。運転者については、交通事故による損失に対し通  
常の所得水準を保証しなければならぬが、例外的な高  
い所得をとっている者までこの保障法が責任を負う必要  
はない。かかる高額所得者は自ら適当な保険をつけてお  
くべきである。だからといって、改正案はたんに「基本  
的な保護」を確保できればよいと考えているのではない。  
補償の上限を大審院のメンバーと同じ給与水準に定める  
こともできるのであって、<sup>46)</sup> おおかたの損失は完全に補償  
されるのである。

永続的な苦痛や苦悩は、それだけ生活の楽しみを減ず  
るものであるから、補償されるべきであるが、配偶者や  
親戚を失うことによって生ずる精神的苦痛は賠償されな  
い。けだし、かかる損害は金銭的評価が困難であり、か  
つ保険料を合理的水準に維持しなければならないからで  
ある。過度の保険料をさけるために一つの選択を行なわ  
ねばならないとすれば、子供や祖父母を失ったことに對  
する賠償よりすべての被害者に経済損失を賠償する方が  
より重要である。<sup>47)</sup>

手足の喪失や不具、生理的機能の傷害による生活享樂  
上の損失は、右と異なり金銭裁定によって補償されるべ  
きである。しかし損害の査定において、現在裁判官のも  
つ自由裁量権は不公平な差別を生み、保険者の交渉力を  
強め、同時に訴訟を増加させているので、ここでは各種  
の不具廃疾の表を作成し、またこれに對して支払われる  
べき金銭的賠償の一覽表を準備することが賢明である。<sup>48)</sup>

「美的感覺からみた損害」(aesthetic damage) すなわ

ち人の外観に対する損害は、それによって生活の享樂能力が重大な減少を来した場合、たとえば被害者の容貌が著しく変わったような場合にのみ賠償が認められる。

さて、こんどはこの改正案の手續上の規定について若干ふれておく。

(a) 示談または判決の基礎となった所得能力の減少（普通は身体傷害を原因とする）については、被害者または保険者のいずれかの請求によって示談または判決後三年以内に再調査することとする。

(b) 賠償方法は、一括払方式と分割払方式を併用し、いずれの方式を採るかはその事件の状況に応じ当事者または裁判所が決定する。しかし原則的には、支払額がスライドする分割払方式が望ましく、とくに当事者が希望する場合のみ一括払方式が採られるべきである。

さらに、運転者の賠償について説明しなければならぬ。交通の危険にもっともさらされながら、もっとも少なく保護されているのが運転者である。改正案はこの運

フランスの自動車事故賠償保険制度の研究（小野）

転者も賠償制度の対象とした。しかし運転者はつぎの二つの理由で特別の制度のもとに取扱わねばならない。<sup>50</sup> 第一は技術的な理由による。現在保険者は、運転者を個人的にカバーせず運転者の他人に対する責任をカバーしている。保険料の決定は、運転者の所得能力を全然考慮せず決められている。しかし、もし保険者が他人と同様運転者もカバーしなければならぬとすれば、保険料は、車の性質や他の一般要素のみならず運転者の所得能力も斟酌しなければならぬ。第二の理由は、運転者は交通事故の危険にさらされているばかりか、運転者自身も危険を生み出しているということである。したがって、運転者に十分に注意しても注意しすぎることはないということを教育する必要がある。

以上の考察から自動車保有者は、損害補償額を算定するときその基礎となる所得額（法定の最少限度を下廻らない）を保険契約締結の際予め申告しておかなければならない。この申告にもとづいて保険料が決定され、また補

償されるべき所得の損害が査定される。事故防止 (deterrence) の観点からすれば、これは運転者に自動車を運転することの危険をよく理解させるのに役立つ。(補償の制限をうけるから)。この制度は、人々に自己の所得上の秘密を公表するよう義務づけるものではない(実際の収入を申告しなくてもよい)。すでに生命保険や各種事故保険に十分入っている運転者は、おそらく低額の申告しかならないだろうし(これにより保険料の節約ができる)、他の保険に入っていない、しかし将来有望な者や家族の多い世帯主はみずから高い所得を申告するであろう(これにより家族など被害者が保護される)。こうして庶民は最少限の保障をうけることになるのだが、しかしこの制度には、つぎのような弱点がある。それは、自動車保有者の行なった申告は、保有者が運転する場合のみならず、保有者の妻・子供・親戚・友人・使用人を含め保有者の自動車を運転するすべての人、および車をハイヤーすることが保有者の職業であれば彼の顧客に対してすら適用されると

いうことである。その結果、十分な金額が申告されていない場合、被害者たる高額所得者の補償が問題となる。しかし、かような者については社会保障給付もあるし、また制度全体からすればこの程度の弱点はたいした問題ではないといえよう。

つぎに、運転者に対する補償の制限・剝奪についてのべる。ここでは運転者のたんなる誤り (errors) と過失 (faults) は区別されるべきである。運転者は自己の創出する危険を十分知っている合理的な個人として、自動車を運転すべきことはいうまでもないが、しかし運車者に誤り(行為)は避け難いように思われる。それゆえ、交通事故の賠償は運転者に誤り(による事故)があっても認められるべきである。これに対し過失は別の取扱いが必要である。「責任保険は誤りの場合には有効だが、過失の場合には有効とされない」という考え方は、純粹に道義的見地に立って論証が可能である。ゆえに、たんなるエラー(軽度の有責行為)でなく、厳密な意味で過失(重大な有責

行為)を犯した運転者、すなわち合理的な運転者として行動しなかった者については<sup>⑤</sup>、たんに刑事処分を科するのみならず民事処分も科するのが合理的である。しかしかような規定は、保険会社に、各事故の運転者の行動について長い議論(過失の存否について)をさせる機会を与えてはならない。このため改正案は、運転者が事故に關し

少くとも二週間の禁錮刑に処せられたとき、運転者に過失ありと規定した(つまり、運転者が刑事裁判所で二週間以上の禁錮刑に処せられたということは、運転者が重大な有責行為を犯した証拠となり、この場合運転者の補償請求権は制限または剝奪をうけることとなる)。この処分は、たとえば父親がただ一度酔っぱらって運転をしたというような理由で、その家族を経済的に破滅させてはならないので、いかなる場合でも自動的であってはならない。すなわち、運転者が自己の過失によって保険給付の全部を失うか、一部を失うかは、裁判所が運転者の過失の程度(culpability)・経済的支払能力および家族に対する責任の程度

フランスの自動車事故賠償保険制度の研究 (小野)

など一切の事情を考慮して決定する。この裁判所による保険給付の減額は、運転者以外の被害者には何らの影響も与えない。すなわち、被害者が保険会社に対して有する補償請求権は否定されない。しかしこの場合保険会社は運転者の償還の請求を行なうことができる。

この改正案は、運転者の過失のみを追求しているように思われるかも知れないが、歩行者側の過失はつぎの二つの理由から無視できよう。第一に、歩行者が交通の危険を創出することはごく稀で、むしろ歩行者は過失によって危険にさらされる方が多いので、その行動に影響を与えるような法的規制は的はずれである。第二に、もし歩行者が自動車保険で保護されないとすれば、運転者に対する弾力的な処罰の操作ができなくなる。改正案は、「事故の原因に關与しているとの理由」で二週間以上の禁錮刑に処せられたすべての者にこの処罰を適用しているが、場合によっては、この規定は不正直な自動車販売業者・整備工・過度に好色な乗客(amorous)または運転

者を酔わせた者にも適用される。

最後に、物的損害について説明する。この改正案の主たる目的は、被害者に対する人身損害の補償を拡大することにあるから、物的損害についての補償はつぎのように規定されている。

自動車以外の財産については、この改正案は、もし財産が事故当時該自動車の外にあれば自動的に賠償されるが、もし自動車の内部にあって輸送中の場合は賠償されない<sup>52</sup>と規定する。

自動車自体の損害については、衝突の場合のみ賠償を認めている。また提案は、賠償額が自動車の価値に比例して削減されることを規定する<sup>52</sup>。衝突事故の場合はほとんどの運転者は自己が被害者であると主張し、強く賠償を要求してくる。したがってこの種の賠償は自動的に補償するのが望ましい。減額規定は、運転者双方にそれぞれ自己の車の価格の一定割合、たぶん五乃至一〇%に当る損害を負担させ、もって双方の運転者の責任を追求す

ることなく補償をうけさせようとするものである。つまりこの自己負担は保険の対象から外されることになる。提案の趣旨は、重大な物的損害を厚く保護し、全体的補償は行なわないというにある。けだし、小さな損害まで保険請求を認めれば保険が保障の役割を果さなくなる可能性があり、また何よりも損害の査定や相手方との争訟の費用などで保険が高いものにつく結果となるからである。また事故防止策としても、運転を慎重なさらしめる意味で、当事者双方に少なくとも事故の損害の一部を負担させる方が望ましいといえる。

現在の交通事故に関する法律は、事故の予防にはほとんど役に立たないが、改正案はある程度事故防止の効果をあげるため、つぎの点に留意した。(イ)保険に加入する自動車の運転者は、自己の死の危険をも考慮すべきこと。(ロ)事故で自己の自動車を損傷した運転者は、控除額の限度まで損害を自己が支払うことによって、事故は金がかかるということ<sup>53</sup>を学ぶべきこと。(ハ)過失で処罰された者



は、保険給付を奪われる可能性があること。(二)保険会社が過度に寛大にならないよう、連続して事故を起した自動車保険者には高い保険料を支払わせること。

注

(35) II MAZEAUD, MAZEAUD ET TUNC, 前掲

注(一) No 1263 を参照。

(36) Tunc, *Traffic Accident Compensation* 前掲注

(一) 一四〇九頁から一四一〇頁を参照。

(37) LA SECURITE ROUTIERE 前掲注(26)を参

照。

(38) 井上トコト DROIT SOCIAL 前掲注(28)のシムンホ

シナムを参照。又シムン Starck, *Les rayons et les*

*ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la*

*circulation*, REV. TRIM. DR. CIVIL, 1966. 635,

トコト Tunc, *Sur un projet de loi en matière*

*d'accidents de la circulation*, REV. TRIM. DR.

CIVIL, 1967. 82 を参照。

フランスの自動車事故賠償保険制度の研究 (小野)

(39) Tunc, *Un bilan provisoire, DROIT SOCIAL*

1967. 七一頁および八四頁から八五頁を参照。

(40) Tunc, *La réforme du droit des accidents de la*

*circulation : le message du Président Johnson, les*

*projet du Président Bedour et ud Professeur*

*Street*, REV. INT. DR. COMPARE, 1968. 五二三頁

および五一五頁から五一八頁を参照 (以後 Tunc,

*La réforme* を記す)。

(41) BEDOUR, POUR UN DROITE SPECIAL

AUX ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

ROUTIERE (1968)

(42) MARGEAT, ACCIDENTS DE LA

CIRCULATION. RESPONSABILITE ET

REPARATION DU DOMMAGE. MAUX ET

REMEDES (1968)

(43) ユーテンペル Eike von Hippel の著書と共編の著

論に到着した (Schadensansgleich bei Ver-

- kehrsumfallen Umrisse eines neuen Systems*, NJW, 1967・1729, および *Schadensvergleich bei Verkehrsunfällen. Haftungsetzung durch Versicherungsschutz. Eine rechtsvergleichende Untersuchung* (1968)。なお、Pedamon, *Le projet de la réforme du droit des accidents de la circulation de M. Eike von Hippel*, REV. INT. DR. COMP. 1969・151 も参照されたい。筆者との考え方の比較は Eike von Hippel の論文では一二三頁に Pedamon の論文では一五六頁に記されている。
- (44) Tunc, *Traffic Accident Compensation* 前掲注 (1)一四二〇頁から一四二二頁。また一四二二頁から一四二五頁の決定的「事実」(truth)に関する記述をも参照されたい。
- (45) Tunc, *Traffic Accident Compensation* 前掲注 (1)一四二七頁を参照。
- (46) 筆者は、彼の提案を採用しても、それがプレミアムの実質的な増大につながらないとみている。彼は、“negligence lottery”の継続より、むしろこれより若干低い上限を考えた提案を最良とするだろうが、かかる結論は間違いであると思う。
- (47) Tunc, *Traffic Accident Compensation* 前掲注 (1)一四二六頁および一四二七頁から一四二八頁を参照。
- (48) スケジュールは労災保険 (compensation of industrial accidents) に関する現行のフランスの法律をモデルに準拠させることも可能である。
- (49) Tunc, *Un bilan provisoire*, DR. SOCIAL, 1967.7, No. 32 を参照。
- (50) Tunc, *Traffic Accident Compensation* 前掲注 (1)一四二九頁から一四三二頁を参照。
- (51) Tunc, *Traffic Accident Compensation* 前掲注 (1)一四三〇頁から一四三二頁を参照。
- (52) Tunc, *Traffic Accident Compensation* 前掲注

(1)一四三二頁から一四三三二頁を参照。

## 後記

アメリカ運輸省は、公法第九〇—三二二にしたがって、アメリカにおける自動車保険、賠償制度の運用の実体について研究を行なった。この研究を行なうにあたって、アメリカ運輸省・自動車保険賠償研究会は、まず自動車が日常生活の一部になっている諸外国においていかなる制度が採用されているかを調査することになった。そこで同研究会は、フランス、西ドイツ、イギリス、スウェーデン、カナダにおける自動車事故保険法に詳しい著名な学者に委託して、おのこの国の賠償制度ならびに当面の問題点と改正案について分析してもらった。これが、一九七〇年四月アメリカ運輸省より刊行された **COMPARATIVE STUDIES IN AUTOMOBILE ACCIDENT COMPENSATION** (自動車事故賠償の比較

フランスの自動車事故賠償保険制度の研究 (小野)

研究)である(本資料は、アメリカ政府刊行物センター資料管理部で販売されている)。この刊行物の中に、フランスのパリ大学法学部(のち法経学部と改称)教授アンドレ・タンク (André Tunc) が、**Analysis of the French Auto Accident Compensation System** (フランスの自動車事故賠償保険制度の研究)という論文を書いている。本稿はこのタンク論文でもっとも重要と思われる部分すなわち右刊行物の一九頁から二九頁までを翻訳したものである。なお、フランスの自動車事故損害賠償制度の詳細は、金澤理「自動車事故による損害の補償—フランス—」比較法研究三五号一六頁以下および筆者「フランスにおける自動車損害賠償制度の欠陥と改正案」日本法学四〇巻三号三六頁以下を参照されたい。