

アンドレ・タンクの交通事故補償論

——フランス自賠法とアメリカ保険協会改正案との対比において——

小野 幸二

目次

- 一 はじめに
- 二 新しい法律の必要性
- 三 反対意見と諸問題
- 一 はじめに

交通事故の防止とその補償問題がいかに重大かはここに再言するまでもないことである。現在世界的規模で、補償法改正運動が盛んに行なわれていることが、これを端的に物語っている。アメリカにおいては改正運動がますます熱心になり、さきほど進歩的な二つの改正案が世界に紹介された。この改正案は、保険業界の側から提案されたものであるという点で注目し価値するものである。一つは、アメリカ保険協会 (American Insurance Association) 以後 A・I・A と呼ぶ) の一九六八年改正案であり、もう一つは、ロックフェラー知事が州立法機関に提出したニューヨーク州立保険部の一九七〇年改正案である。

タンク教授は交通事故補償法のこのような世界的動向に着目され、法改正の必要性と改正案についてつぎのように述べられている。

二 新しい法律の必要性

交通事故補償問題の部門においては、数多くの理由により法律を改正することが必要とされている。

(1) 第一に、歴史的見地からみると、損害賠償責任法は、偶然的な事故の損害補償という見地からはつくられてないということである。

何世紀にかけて、責任に関する法律は、宗教的性格はおびてないにしても、少なくとも道義的あるいは社会的性格を保存してきた。そしてそれは、なによりも悪を行った者に対する制裁であり、その制裁により、悪い事をしないよう防止をする一つの技術（手段）なのであった。すなわち、ここでは法律が損害賠償獲得の手段であるということはどちらかといえば第二義的なことなのである。民事責任は刑事責任と同様に、社会的行動と反社会的行動の選択をする人達、善と悪の選択をする人達において、後者を選択をした人達にあてはまるようつくられている。こんにちでも、相当の数の主張論者や実地に通じた法律専門家が民事責任を論議する場合にはまだこの意味に使っている。これまでフランス民法の起草者が、ただちょっと下手だったとか、やや怠慢気味だった者の責任を認めてきたのは、確固たる自信があつてのことではなく、躊躇をもって認めたのであった。なにしろ一八〇四年の時代には、事故による損害は稀であつた。これとは反対に、十九世紀の産業革命以来現在においては、事故による損害は民事責任事件の中枢を占めている。これについては、伝統的責任論は非常に順応しにくい。実際に事故とは、定義によれば、一つの困った不可抗力な出来事をいう。たしかに、統弊には不可抗力でないこと

も可能である。一つの人間の行動の結果なのである。しかし、もしも事故が本人の意志とは逆に起らなければそれは事故ではなく、第一に、本人はほとんどの間かれじしんがその被害者であるか、自分の行動の被害者になる危険を冒していることになる。責任法が制定されたのはこの種の状態のためではなかった。

事故損害は工業化に伴って倍加した。それは多かれ少かれ機械の使用に伴う避けられない結果なのである。これは、十九世紀末以来いくつかの国においては職務中の事故に対して承認されてきた。しかし、道路上における機械すなわち自動車が引き起した事故に関しては、工場のすべての機械よりずっと危険なのに、大部分の法律家からなお無視されている。

(2) 第二に、技術的見地からみれば、現在の法律は誤りと過失との混同にもとづいてつくられているという点である。

伝統的規則に従えば、普通法の不注意の前後関係においても、あるいは立法された法律の過失の概念においても善良な市民として行動している者の責任はなかった。とはいってもある人が他の人に偶然事故損害を起したときには、損害を与えた本人の責任(または被害者の責任)は、つねに犯すことが可能だったたんなる誤りにもとづいて決定されたのであった。どんな「理性ある人間」あるいは「善良な家父」でも間違いを犯すことをさけることは多かれ少かれ永久的にさけることはできないのに、誤りを不注意あるいは過失とみなしたのであった。

ここに、民事責任の原則を偶然的事故損害に一律に適用するもつとも根本的な不合理があるのである。われわれは善良な市民が泥棒することや殺すことを認めないのと同様に、単なる誤りを犯すことも認めないのである。しかし市民の実際の行動をみると、かれは喜んで泥棒しているのでもなく、殺しているのでもないことは明らかである。同様に、テニスをしてボールをミスすることも、またゴルフをしていて目標の穴に直接ボールが入らな

いことも、また話しをしているときに絶えず文法と文章構成法を間違うということも明らかなことである。人間は生れつき誤り易いのであり、かれが自動車のハンドルをにぎったときもそうなのである。いかなる法律でも、パリよりストックホルムまで間違いを犯さずあるいは注意の弛緩なく運転が可能であるという法律をつくることはできないのである。現に調査したところによれば、優秀な運転手でさえ平均三軒米につき一回の誤りを犯すということである。もちろん間違いの大部分が損害を起すわけではない。しかし不幸な状況により間違いが事故を起してしまう結果になるのである。

誤りを過失とみなすことは法律原則からいっても、また単純な良識からいっても矛盾しているのである。間違いと不注意は統計的にみて避けられないものであり、睡眠や栄養がわれわれには必要であると同様に、人間の本性に基因するものである。誤りと不注意は刑事制裁も民事制裁もうけるべきものではない。

(3) このような条件のなかにおいては、われわれが交通事故に適用している民事責任の法律は、運命を一打ちに裁可してしまう極端に重い機械のものでもない。

あまりにも判然とした不幸にも実際に行われている一つの例を考えてみることにしよう。ある医者が一日の仕事が無事終え、夕方自動車を運転して家に帰る途中他の自動車と衝突して死亡した。かれには妻と九人の子供がおり、だれもまだ学問を終えていない。かれじしん人生の働き盛りであり大きな病院の幹部であった。家族はおそらく百万フランを下らない相当な補償金を受けらるであろうし、あるいは全然なにも受けとらないかも知れないのである。いったいなにが損害賠償決定の基礎になるであろう？ もしも医者が運転の上手な人であったか、あるいは中程度の運転手であったかにより、補償金が得られたり拒絶されたりすることを提案したとすれば、だれでもが制度の馬鹿げていることに気がつくであろう。もしも医者が中程度の運転手だったらたぶん保険の掛金

を高くすべきだったろうし、あるいは運転免許を取り上げるべきであった。それなのに許可証を持ちつづけ、保険金は増加させず、事故が生じて家族を苦悩の中につき落すことは不合理なことであろう。ところが、現在のわれわれの法律はいま想定した例よりもっと原始的でありまた馬鹿げているのである。実際に、裁判官の決定の基礎はこの医者 of 運転の上手下手かの適応性ではなく、事故の起った瞬間における反応の質によるのである。したがってもしこの事故後何年か後に、裁判所がこの事故はブレーキをかけないでスピードをだしていたら避けられた事故であったと、あるいは左にさける代りに右によけたら避けられた事故であったと宣言すれば家族は苦悩の中に落されることになる。かりに医者が一日の疲れのためか、あるいはある患者の容態が心配だったので瞬間的不注意の犠牲者であったとしても同様である。

論理的、人間的、道義的、あるいは社会的立場においても現在の制度は明らかに弁護の余地がない。われわれは結果を防止しようと努力しないで運命の一撃を裁可しているのである。

(4) 現行法は、非常に広範囲にわたって、責任保険がもたらす形態的变化を無視している。

この形態变化（責任制度の変化）はそれにしても自明のものである。責任保険があるために、いかなる運転者もかれが犯すことの可能な、すなわち他人に損害を起し得る間違いと過失に対しては責任を負わない。それは完全に賠償責任の保護下にあるのである。民事責任と責任保険との関係は、この領域において、逆説的立場に帰することさえある。運転者がかれが他人に起しうる損害にはもはや責任を負わないのである。これに対し、自転車運転者・歩行者はかれが犯しうる可能性のある間違いによりうける損害の賠償をかれじしん負担するのである。このようにして、運転者は本質的に危険な自動車のハンドルを握っている以上は、かれが他人に起しうる損害、たとえそれがもっとも悪質な過失から起きた損害であっても責任を負わないのである。これに反し、運転者が自動

車をはなれて無害で危険にさらされる歩行者となるや、かれのちょっとした間違いや不注意が社会に対して計算にはいり責任を負うことになる。ここにおいてもまた加害者の立場(免責される)と被害者の立場(免責されない)の矛盾対立は正当化することができない。

(5) 右に述べた具体例は、広範囲にわたって問題のある現象の一例にすぎない。そしてその批判は、保険が提供する損害の分配と普及の可能性についてあるいは認識不足があるかも知れない。

たしかにこの可能性は運転者を保護するために使用されている。運転者が損害を起した場合、保険は運転者達が個人的に責任の重みを負わないようにできているのである。これは、他人に損害を与える危険を冒さずに自動車を運転することが不可能であることを考えれば完全に正当化されるのである。しかし保険というものは、被害者の利益になるように運用していかなければならないのではなからうか？ もし交通事故的の危険をつくる運転者が保険によって保護されているのなら、なにゆえその危険にさらされている者にも同様にカバーされないのであるうか？ この疑問はとくに被害者が不可抗力により損害をうけたり、死亡したときに生ずる。フランスと同様スエーデンでは、ある種の状況下における路上の氷は、自動車の運転車に対して不可抗力であると宣言した。事実はまったくそうなのである。しかし現に行われている裁判の結果は不当である。すなわち自動車運転車が免責されている場所で、氷の張った路上に見舞われタイヤが横すべりして、なにもとがらめれる理由のない無実の路上の通行人が傷害、あるいは死亡した場合、その被害者およびその家族はいかなる補償の請求権もないのである。これは正直に言って、まことに我慢のできない解決法である。

(6) 同様に、法律家は多くの原因が重って交通事故が発生するという、原因の複雑性を認識していないことも明言しなければならない。

衝突事故が生じた場合、法律家は、かならず運転者のどちらか、または両方の過失によって生じたかと判断する（ごく例外的に、第三者の過失は不可抗力の場合を認める）。法律家は事故が起った最後の瞬間より以上にさかのぼって原因をつきとめようとする。ところが、交通事故防止の調査をしている多くの専門家の判定によれば、運転者の過失は統計的に不可避ではあるが、実際は事故は、道路の欠陥（道路幅、側面、道路の表面工事の材料、照明）および自動車したいの欠陥（路上における車体の位置、ブレーキ、照明、前後の視線の死角、ショックに対する抵抗、車の整備）が相当に原因しているという。さらに、専門家によってもし被害者に対する応急処置がより迅速に、より能率的に与えられれば損害はずっと軽くなるということも実証されている。法律家は右の点についてなにか一つ考慮してはいない。法律家は事故に関して、もっとも表面的なもっとも一時的な、そして同時にもっとも不可避的な原因しかとりあげない。この点についても一つ例をあげてみよう。現在の段階において安全ベルトの使用を義務づけているのはおそらくスウェーデンが唯一の国であろう（筆者注―スウェーデンでは安全ベルトの着用は義務づけられていない）。いかなる国においても安全ベルトが備付けてある自動車と仮定し、安全ベルトをつけていないときに一方の自動車の乗客が衝突で死亡すると、裁判所はこの死亡はどちらかの運転者の過失が原因だと判断するであろう。あるいはこの場合交通事故防止に関係する医者や専門家は、安全ベルトを使用していれば被害者は死亡しなかったか重傷を負わなかったというかも知れない。それゆえ法律家の判断は明らかに人工的なのである（ベルトを着用していれば運転車に過失はなかったことになる。すなわち過失の判定は人工的の見方である）。またこの技巧的判断によって逆に被害者が犯した間違いだという理由で補償が拒絶されることになってはなお不当である。要するに、事故を生じさせた他の要素、すなわち車体、道路、あるいは救急処置などに眼を閉じておいてなにゆえ運転者のみ安全を要求するのであろうか？

(7) 現在の法律は時代おくれになってしまった哲学の反映でもある。何世紀の間事故に対するある種の運命論が、自分の過失を説明できる自信がなければ賠償を要求できないという規則を正当化してきたのであった。もちろん、フランス民法じたいがローマ法より継受されたものであり、その当時危険で荒廃した建物や動物の所有者に無過失責任を課したのはけだし適当であった。しかし十九世紀にはいり資本主義誕生の必要性が評価されたために、過失のうえにたつ補償問題の伝統的精神が強化されていった。なぜならば人々の将来の道を切り開くように見えた工業化企業に、それが生み出す危険の損害賠償を負担させないことが必要だったのである。こんにちこの原始的資本主義は過去のものであると同時に、人類はより安全に対してより強い願望をもっている。

このことが新しい法律をつくるための重要な学理的理由である。ここでは現在の制度がもっている多くの実際的不合理について述べることは割愛するが、一言すれば、それぞれの国によって程度の差はあるけれども、法律の不確実性、損害の算定の不明確性、訴訟の遅延、訴訟費用の高負担、被害者の不正直（保険会社が払うべき保険金を少くしようとするため、被害者は必要以上に要求するなど）や被害者の補償に関する他の法律（社会保障法など）との法的連関性の不明確性などである。

ここにとりあえず結論を述べれば、事故損害はこんにち充分の補償がなされなければならず、この場合行為者の過失は考慮せず総合的制度によって補償しなければならないということである。交通事故に関するかぎり、この補償問題は比較的容易に解決できると思う。なぜならば、すでにすべての運転者は保険に加入しなければならぬので、被害者のすべてが原則として少なくとも、一つの補償金をうけるように法律を改正するのは容易なことと思われるからである。

三 反対意見と諸問題

すべての被害者の補償問題の原則についてここで完全に議論をつくすことは到底できないことであるが、これまで述べてきた考えに対しての主な反対意見と、それより生じる問題については、少くとも検討しておかなければならない。

(1) 反対意見の一つはこうである。過失に対する責任（過失責任主義）は、人間生活において重要な社会的準則をなすものであるから、これを廃止することは社会的にも道徳的にも非常に危険であるという説である。

しかしこの心配は、実際には根拠のないものである。ここでもまた過失と単なる誤りとの混同がみられる。さらにこの考え方はつぎに述べる事実を無視している。すなわち、ほとんどの国では、すべての運転者は責任保険をかけるよう義務づけられているし、またどんな国でも実際に慎重で理性ある運転者はこのような保険をかけずに運転することはないということである。前述したように、現在では間違いや不注意から自分じしんが蒙った損害以外には責任を負わないのである。また法律は、交通事故の被害者になることを阻止する以外なんの効果ももっていない。すなわち、現行法は事故防止には役立たないのである。

もし法律が事故防止的效果をもっているとしたら、それは制裁というもつとも原始的な技術によってである。しかし自動車運転者、自転車運転者および歩行者の大部分の間違いと過失には実際にはいかなる制裁をも科されていない。事故による制裁は、たぶん千回あるいは百万回犯した間違いや過失行為について一回の割合ぐらしか科されていない。ゆえに制裁は偶然にしか事故に関与しないのである。さらに制裁の必要性さえ完全に偶然の

問題となっている。二人の歩行者が歩行を禁止されているところを同時に横断し、一人が死亡し、他の一人がまったく傷をうけなかった（または軽傷）場合などがこれである。これは伝統的法律がその本質において乱暴で気まぐれな防止手段でしかありえないことを物語っている。要するに、現実的立場からみると、法律はもはや防止政策においてなんの役割も果していないのである。

(2) 第二の反対意見は、交通事故に関する新しい法律の制定に対する批判である。それはなにゆえ交通事故の被害者にだけ有利な法律をつくって、他の事故損害にはこれをつくらないのか、ということである。この批判はアメリカで「浴槽との矛盾」と呼ばれている反対論である。すなわち、なにゆえその人が犯した間違いや不器用さのために起きた交通事故で傷害をうけた人だけに補償を与え、家の中の浴槽の中で滑って傷ついた人には補償しないのかということである。

しかしながら、交通事故についてはそれに関する法律を速やかに制定しなければならぬ充分な理由があるのである。

第一に、交通事故には他の事故損害にみられない真の社会的問題が内包している。それゆえ他の事故損害についての保護対策研究より、この問題の解決が急を要するのである。

第二に、浴槽の中で滑った人は個人的に生命保険かあるいは事故に対する他の保険をかけていないかぎり補償をうけることはできない。もっともスエーデンでは、社会保障制度によってかなり高額な補償が保障されているので法的責任が肉体的傷害事件の判決になお利用されているのではないかという疑問を生ずるが、他の国ではまだこの種の問題さえ生じていない。社会保障制度によって被害者に与えられる補償金は、現在交通事故の被害者が期待している補償額とくらべるとはるかに少ない。交通事故の被害者は一つの特別な立場にあるわけである。

すなわち危険な物の被害者であるから、その危険な物の所有者から被害者と同額の補償を要求しているのである。

最後に、自動車は危険な物であるという理由のために、損害は保険によって保障されているが、それは極めて複雑な制度からなり、しかも古い規則によって運用されているので、被害者の救済には充分でない。だから現在の制度がもっと満足できるよう充分の機能を果たすためにはぜひとも規則の改正が必要なのである。

(3) 第三の反対意見は、被害者のすべてに補償するということは必然的に保険料の相当な増額をひき起すのではないかという批判である。この意見は正当ではない。実際には、改正法による新しい負担はつぎのような点で相殺される。すなわち一方において、損害補償機構の一大簡素化により必要経費は減少するだろうし、他方において、従来よりもっと正確な方法で損害補償額を決定することを明記した新しい規則の制定によって現在保険支払いのために使われている相当程度の無駄使いを節約することになるからである。

いうまでもなく、この極めて技術的な、しかも国によってその論拠を異にする問題をここに一般的に取り扱うことは不可能なことである。しかしながら、今年ニューヨーク州立保険部の報告に紹介された結論は非常に興味深い。身体上の損害によって生じる経済的損失をどのような区別もせず制限なしで補償したとしても自動車じたいの損害を別とすれば、自動車が原因で与えた所有者への損害賠償をも含めて、その保険料は現在の額の四十四%にしかならないという(被害者は完全に補償され、保険料の掛金はかえって低くなる)。たしかに、大部分の自動車所有者は車体がうけた損害も身体的損害と同様に補償されることを望んでいる。しかしこれは、自動車じたいの全損害に対する補足的保険を義務的にかけることによって補償されることになる。改正法による節約は微々たるものであるが、それでも現在の保険料の三十三%にあたり、保険料は現在の額の六十七%に減少されることにな

る。もちろんこの数字が世界中に通用するわけではない。しかしこの考え方は、合理的な方法で自動車の保険機能を用いし、またあらゆる無駄な出費に終止符を打つ方法として参考に値する。

以上が改正案計画に反対する主な三大反対論であり、それに対する回答である。以下簡単にいくつかの問題について観察してみることしよう。

(4) 第一に、間違い(単なる誤り)を考慮に入れない被害者の補償制度においても、厳格な意味の過失を犯した場合にはやはり特別な規則が必要である。現在の法律が間違いと過失とを混同していることについてはすでに述べた。しかも、大部分の事故は間違いが原因しているものであり、過失が原因して起っているのではない。アメリカ保険協会(A・I・A)が発表したところによると、自動車衝突事故の場合の過失事故は全体の5%以下にすぎず、自動車間の衝突以外の事故(物体との衝突が原因で起った事故)は、10%以下である。しかし路上における相当な数の自動車運転者の運転は実に乱暴である。かれらは責任ある運転者がすべきでない冒険を犯している。それゆえこの過失は法によって制裁すべきではないだろうか? 事故防止の政策的見地からはもちろんのこと、道義的にもこれを制裁する必要があるのではないだろうか?

私は、フランスで発表した改正案の中ではこれを肯定したのであった。しかしその場合の過失は、新しい原則の枠内で規定されるところの過失である。一方において、歩行者の過失ではなく、自動車運転者の過失のみを考慮する。実際に、運転者の過失は歩行者のそれよりも、無限に危険である。さらに、歩行者が過失を犯したときにはかれは生命の危険にさらされるが、この場合民事制裁の(賠償責任)のおどしは運転者の行動抑止になんら作用しない。他方において、過失の制裁は過失が他人に与えた損害と同じでなければならぬ。なぜなら、過失によって他人に与えた損害には責任をもたず、単に道義的責任のみ負うという現在の逆説は除去しなければならぬ

いからである。第三に、制裁はいかなる場合でも自動的であってはならない。たとえば、ある人が大切な約束におくれないためにスピードを出しすぎ、過失を犯したからといってかれじしんと家族を苦悩の中に落とし入れるのはよくない。またこれはフランスではよくあることだが、アルコールを飲みすぎた後運転したからといってかれおよび家族を苦悩に落とし入れることも正しくないであろう。警察の処置によりスピード違反やよっぱらい運転が処罰されるのはともかく、事故が起きたときに一家族を破壊することは不正なことである。最後に、過失の考慮(存否の判断)は補償を正当化する議論を絶えずくり返すための口実にしてはならない。これらすべての問題を調整させるために、私はつぎのことを提案したのであった。自動車運転車が懲戒裁判所よりかなり重い処罰(たとえば、八カ月間の禁錮)を言い渡されたとき、裁判所は本人の家族を扶養する責任をも含めて、事故原因のすべての要素を考慮にいれ、保険の恩恵を全部あるいは一部損失させるかの決定をすべきであると。換言すれば、運転者が被害者であっても、裁判所は被害者に完全に補償を与える決定をしなければならない。もっとも、事故は他人にのみ損害を起すものであるという仮定の下に被害者を完全に補償しなければならない保険会社は、裁判所が認める範囲内で事故の加害者に対し被害を訴求する権利を有する。

この提案について詳しい議論はできないが、この提案が正しく有益で多くの問題を惹起させることはないと思つている。しかしながら、アメリカの保険会社が最近提案した改正案、すなわちアメリカ保険協会(A・S・A)とニューヨーク州立保険部の改正案にはこの点についての規則は含まれていない。

(5) 補償法はすべての被害者と同じ方法で保護しなければならないだろうか？

この問題はかなりむずかしい。しかし、歩行者も自転車使用者も自動車乗客も同じ方法で補償されなければならないことは明らかである。が、自動車の運転者じしんに対する補償については若干の疑問がある。けだし、事

故防止の見地からみれば、危険の原因をつくっているのはかれであり、また技術的見地からみれば、保険会社が運転者の職業による収入を考慮せず保険料を決定して完全に補償給付を行うのははたして妥当かどうかという疑問が生じるからである。

かつて私は、すべての交通事故による被害者は同様に補償されるべきだ（それも被害者じしんが契約している保険会社からなるべく補償されるべき）という提案をしたが、そのとき保険業者から反対意見が出されたのであった。しかしながら、保険会社は仮定的に未知の被害者を保護しているのであるから、運転者の収入および保険料の如何を問わず自動車運転者を補償することができると思う。そして保険会社は、あらゆる事故の潜在的被害者を保障するのであるから保険料は運転者の収入の程度によってそれぞれ決定されるべきである。しかしその自動車運転者の保険料決定は、かれの実際の職業的収入（所得）によって決まるのではなく、事故がおきて補償されるべきその補償額を基礎として申告された職業的収入によって決まるべきである。もっとも現在も会社から請求された保険料金は、部分的にはこのような申告にもとづいて計算されているものと思われるのでこの点の解決は可能であり、またそれから生じてくるいくつかの問題も案外と解決し易いと思う。しかし厳密には、このような制度が必要かどうか疑問なしとしない。保険料に関する絶対的正義というものは存在しない。すなわち、一方、自動車の価値をかなり考慮して計算された保険料は、大体同じ程度に運転者の収入を考慮に入れているが、たしかにある人の収入とかれの自動車の価値との間には実際的なある一つの関係が存在していることを認めざるをえないし、他方、もしある一つの限度を確立して、それ以上は被害者の収入は考慮に入れないとすれば、運転者の収入は問題となくなってくる。この問題についてはもう少し検討が必要である。

いずれにしても、アメリカで最近発表された二つの提案は、すべての被害者を同様に保障している。すなわ

ち、アメリカ保険協会（A・I・A）の提案は保険料決定の基礎となる職業的收入を月最高七五〇ドルに制限し、ニューヨーク州立保険部の提案は収入に限度はおかないが保険料を自動車保有者の社会的地位によって変化させ、その結果生じる推定収入によってさらに保険料を改定できるようにしている。

(6) どのような損害を補償すべきか？

最近アメリカで行われた交通事故補償問題に関する討論によれば、身体的損害を蒙った場合には、被害者の経済的損失が補償されなければならないという。すなわち、傷害事故の場合にはすべての医療費・入院費・個人的または職業的再教育費および給料など収入の全損害を補償しなければならないし、また被害者が無収入の場合は（たとえば家庭で働いている主婦や母）、被害者の代行者の費用を補償しなければならない。死亡事故の場合には、被害者に依存していた者に対して被害者が保障していた収入あるいは仕事を補償すべきである。

ところで右の場合、被害者の経済的損失を完全に補償することがはたして重要であろうか、それとも一つの限度を設定し、それ以上の経済的損失は補償されないとするほうが妥当かどうかが問題となる。自動車運転者は通行人に与える損害を補償しなければならないが、はたしてビートルズやブリジッド・バルドーに対して起した危険に対してその高額な収入をも補償しなければならないのだろうか？ 実際には、このような高額所得者はすでに別の個人的保険をかけているものである。ゆえにこの際、合理的な補償を確保するために濫費はさげなければならない。私個人の意見としては、その限度が適度に高いものであることを条件として補償に一定の限度をおくことに賛成である。たとえば、一国の最高裁判所の裁判官の給料よりも高額な収入はいかなる職業的收入も考慮に入れないという具合に考えてはどうであろうか。ここで私は二つの事実を認めなければならない。一つは、例外的な高額収入者は稀であるということ。もう一つは、ニューヨーク州立保険部の提案にはなんの限度も設けら

れていないということである（しかし自動車運転者の社会的地位によって保険料を決定していることは再言しておかねばならない）。

非経済的損失の補償は明らかにずっと問題の重要性が少ない。たとえば、苦痛、美的観念による迷惑、大切な親戚の損失、あるいは多かれ少かれ不具になってしまった人の生きる喜びの減少等の補償である。伝統的責任法によって、フランスでは少なくともこれらの損失が補償されているが、われわれはこれに慣れてしまったのである。しかし、自動車は危険な物ですべての被害者の経済的損失は補償しなければならぬという見地よりすれば、非経済的損害の補償義務はより軽くてよいということ認めなければならぬ。この非経済的損害の補償はつねに補償されないということではなく、より高額な保険金をかけることが要求されるのである。ある観点からみればこの補償は一つの贅沢品である。これを認めるか認めないかは、各国によって異なる。あるいは多分（後述する保険の技術的面）それぞれの被保険者によって異なる解釈の問題である。もし非経済的損失の補償を認める場合には、少くとも画一的な価格早見表をつくらなければならぬだろう。そうでもしないと、よくあることであるが異なる裁判所の意見の大きな相違は避けられないからである。

物質的損害に関しては、一つの区別が必要である。すなわち、保険は車じたいが蒙った以外の損害を補償しなければならぬ（これに関しては、車内に持ち込んだ物について、よく所有者がかけている家具として取扱うかは議論の余地があるが）。車体じたいの損害は補償が少ないということである。たとえば車が完全に破壊されたとしても、また所有者にとって不愉快であっても、それはたいして悲劇的ではないし、またもし強制保険が車体の損害を補償しないとしても所有者はつねに補足的な保険をかける手段をもっているからである。すなわち、他の車と衝突した場合には車を補償する保険や固定した物体と衝突した場合でも補償するあらゆる危険に対する保険である。もつ

とも車の衝突の場合になんの補償もしないということは少なくともフランスにおいては危険である。多くの運転者は、事故は普通は他人の「過失」が原因で起るもので、修理代ぐらいいは請求したいという気持をもっている。だが、どちらに過失があったかなかったかという論争でことを解決するのは、身体的損害に関して述べたと同様に悪い制度である。それゆえ事故の現場で、双方が暴力を惹起するような不満を避けるために、自動車の価格のあるパーセンテージ(たとえば五%あるいは十%)を平等の割合で負担し、被害者に自動的に補償される保険をかけるようにするのが好ましい。そしてこの制限的負担は、小さな損害を保険から解放し、また損害防止政策にも一つの貢献をなすであろう。

(7) 技術的に重要な問題は、交通事故の被害者は(単なる歩行者、自転車乗用者でない場合)どちらの保険会社すなわち自己の車の保険会社に補償を請求すべきか、相手側の保険会社に請求すべきかということである。現行保険法では、被害者が個人的に責任保険をかけている場合を除けば、保険金の請求は相手側の保険会社にしなければならない。しかし、ここで補償法と保険法とを統合できれば、被害者は少なくとも車内にいたという範囲では自己の保険会社に請求でき、また支払手続も非常に簡単になり、すべての点で好都合になる。この直接請求の制度は、被保険者と保険会社との間を相互緊密にし、不必要な経費を除去することになる。この制度は少なくとも相対的にはある種の不正直な請求から保険会社を守ることもなるし、また保険会社も顧客を保持するために、被害者に対して、正当な補償をしなければならなくなる。

アメリカ保険協会(A・I・A)の提案は、被害者じしんの保険会社から補償を受けるようにはなっていないが、歩行者が自動車によって傷害をうけた場合には、その補償は相手の自動車の保険会社に請求すべきではなく、かれじしんが自動車の所有者であればその保険会社、そうでなければ家族の中で自動車をもっている者の保

險会社に請求すべきである。

(8) 最後に、自動車保険会社の国営化という特殊な問題をとりあげる。

この問題はすぐれて政治的問題で、純粹に技術的理由から解決できるチャンスは少ないということを知っておかなければならない。

もちろんここでは、技術的見地からのみ検討する。一見して、たしかに国営化された保険制度はより簡素であり合理的にみえる。同種類の仕事を異なる会社がなんどもとりあげる必要もなく、また会社間に生ずる相互関係を絶えず問題とすることもないからである。

これに対して大きな欠点は、すべての民間保険会社が合理的に管理されているというわけではないが、国営化された保険業務はより非能率的であるということである。したがって自動車保険国営化の学理的根拠である合理化は、かえって行政事務の鈍化を招く。自動車保険会社の国営化はあるいは危険でさえある。フランスでは勤労中の事故の補償は社会保障の枠内で大きな問題もなく行われている。しかしこの補償は請負いなのである。ゆえにこの補償は中流程度の公務員によって保障されることになる。反対に自動車事故に関しては、被害者にはいろいろの状態があるので、請負的である補償制度を適用すれば、場合においては非常に不公平になる。現在の大部分の提案は、経済的損失をほぼ實際通り補償されるような方向で進んできているのに……。例をあげよう。経済的損失の計算は、ある場合かなり容易で、ある場合はきわめて複雑である。若い技師の死亡の補償額はどのくらいだろうか？ あるいは弁護士として登録したばかりのそれは？ あるいは若い作家は？ 芸術家は？ 家庭の主婦でも子供がいた場合はどうか？ 五人いた場合は？ 一〇人いた場合は？ そしてその子供たちが幼かった場合は？ あるいは反対に家庭を去る間際であった場合は？ 子供の姉妹の一人が家庭の母の代行をできるので

はないのか？ いや子供たちのことは家政婦に任せ彼女じしん家庭の中にいるという習慣はなかったのではないか？ このようなかぎりない状況の下では、補償の決定は大部分は自由裁量となる。

ところで、もしこの決定権が役人の手に入ってしまったら、事故の数が多いという理由で、あるいは役人の業務は中程度しか期待できずまたこの業務に役人がどう対処するのか、現在のところ予測ができない。かれらは、人間というものは補修不可能なもので、一緒に住んでいた人たちを補償するほど決して寛大ではないという感情をもっているかもしれない。あるいはかれらは公共の収入に対して責任があるという考えから、すでに保険支払額は非常に高額すぎ、自動車保有者にこれ以上過分な負担を課してはいけないと思うかもしれない。また保険会社では普通は、訴訟問題後の態度である、けちでつましやかな態度を役人ははじめからとるかも知れない。つまるところ、社会保障制度のもっとも優秀な専門家さえ、国営化された保険制度をどういうふうに運営してゆべきかよくわからないのである。このような状態では、現在の保険制度には避けられない濫費があるけれども、できるだけ無駄な出費を減らすよう精力的に努力することによって現在の制度を続けていくべきであろう。

あとがき

本稿は、一昨年の五月パリで、パリ大学法経学部タンク教授にお会いしたとき戴いた資料にもとづいて構成されたものである。とくに、一九七〇年四月九日スエーデンのストックホルム大学で、「交通事故補償に関する新法制定に向けて」(Vers un droit nouveau de l'indemnisation des accidents de la circulation)というテーマで講演されたときの会議録が基礎となっている。テーマでは、フランスの自動車損害賠償制度の批判とアメリカ保険協会およびニューヨーク州立保険部が提案した改正案の検討において私見がかなり詳しく述べられている。タンク教

授の改正案は、筆者によれば保険を利用した一種の保障法だと思うのだが、教授はあくまで責任保険との立場を貫いておられる。したがって、タンク理論を理解するには教授の責任論、ことに過失概念の理解が絶対の前提となる。そしてこの過失概念が極めて独自のであるので、本稿もまたむずかしい論文となっている。しかし教授の過失論は現代責任論としても強い説得力をもっているので、私もいつの日かこの問題に取り組んでみたいと思っている。本稿をもう少し正確に理解したいと思われる方は、とりあえず、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を参照されたい。