

機関番号：12601

研究種目：基盤研究(B)

研究期間：2007～2010

課題番号：19330020

研究課題名(和文) 自動車事故に係る責任と保険に関する総合的研究

研究課題名(英文) Study on the Liabilities and Insurance with respect to Automobile Accidents

研究代表者

山下 友信(YAMASHITA TOMONOBU)

東京大学・大学院法学政治学研究科・教授

研究者番号：10107485

研究成果の概要(和文)：自賠法による自動車事故に係る損害賠償責任と自賠責保険による被害者救済のシステムが導入されて以来半世紀が経過したが、この責任と保険のシステムは、ITSという電子化と情報化による新しい自動車交通システムの実用化や、自動車任意保険にセットされる人身傷害補償保険の普及といった新しい要素により様々な問題点が生じている。本研究においては、責任と保険のシステムについての問題を包括的に分析し、自賠法3条の厳格責任化などの改正の方向性を明らかにした。

研究成果の概要(英文)：Fifty years have passed since the Automobile Liability Security Act that introduced the special liability on automobile accident and compulsory liability insurance was enacted. Developments of Intelligent Transfer System(ITS) and new products of voluntary automobile insurance are causing to rise various problems in this system of liability and insurance recently. In this research projects such problems on liability and insurance concerning automobile traffic have been examined comprehensively. In conclusion introduction of strict liability in the Automobile Liability Security Act and other solution are proposed .

交付決定額

(金額単位：円)

	直接経費	間接経費	合計
2007年度	2,400,000	720,000	3,120,000
2008年度	1,500,000	450,000	1,950,000
2009年度	1,100,000	330,000	1,430,000
2010年度	1,100,000	330,000	1,430,000
年度			
総計	6,100,000	1,830,000	7,930,000

研究分野：社会科学

科研費の分科・細目：法学・民事法学

キーワード：自動車事故、損害賠償責任、不法行為、責任保険、自賠責保険

1. 研究開始当初の背景

現在の運行供用者責任という特別不法行為責任と、自動車損害賠償責任保険(自賠責保険)という強制責任保険による賠償資力確保とから構成される責任と保障のシステムは、

昭和30年(1955年)の自動車損害賠償保障法の制定により創設されたものである。このシステムは、以後半世紀にわたり、わが国における自動車事故被害者の救済のために大きな役割を果たしてきたが、近時における自動車と道路側インフラの双方における高度

情報化システムを導入し、その双方の協働により自動車運行の安全性を高めるITS

(Intelligent Transport System. 高度道路交通システム)の普及という現象や、任意自動車保険においては、人身傷害補償条項がセットされるのが通例となり、自動車事故被害者は加害者に対して損害賠償請求をせずに、自己の付した任意保険の保険者から自賠責保険の支払基準に準じた支払基準により補償を受けることが一般化しているという新しい事情があり、一見完成したように見えながら、自賠法を中心とした自動車事故に関する責任と保障のシステムには多くの問題が内包されていた。自賠法を中心とした責任と保障のシステムの総合的な再検証と必要な法理論や制度改革のあり方を提示することが必要と考えられた。

2. 研究の目的

本研究は、このような状況を踏まえて、自賠法と自賠責保険を中核とする責任と保険のシステムについて総合的に問題を洗い出し、これを解決するための立法その他の提言をすることを目的とする。すなわち、一方でITSの国内外における技術的進展をフォローし、これに伴い自動車事故に係る損害賠償責任がどのような影響を受け、また将来的にどのような責任のあり方が望ましいかを明らかにする。他方で、人身傷害補償条項の普及が明らかにした自賠法に基づく損害賠償額算定実務に内在する諸問題を洗い出すことにより、損害賠償法の枠組み全体を明らかにする。さらにこれらの研究成果を統合して、自賠法の改正の方向性を明らかにすることを目的とする。

3. 研究の方法

①自賠法の運行供用者責任等と自賠責保険に関する判例と保険実務の現状と課題の分析、②人身傷害補償保険を中心とする任意自動車保険における法律問題の検討と①の自賠法の損害賠償責任と自賠責保険のあり方に及ぼす影響の分析、③国内外におけるITSの技術とその実用化の進展が自動車事故の責任と保険に及ぼす影響の3つの課題に関する研究を段階的に進め、最終年次においては、④以上の各研究を踏まえて、自賠法の改正の方向、自動車事故にかかる損害賠償実務のあるべき方向、ならびに自賠責保険および任意自動車保険のあるべき方向についての提言を行うことを目指すこととした。

4. 研究成果

(1) まず上記3②の人身傷害補償保険の問

題点の検討が本研究の研究期間の初期に喫緊の課題となった。これは、その時期においては、人身傷害補償保険において保険金を支払った保険会社が請求権代位により取得する加害者に対する損害賠償請求権の範囲が保険実務と裁判実務で大きな問題となったことによる。保険実務においては、人身傷害補償保険における損害てん補額は、同保険の約款において定めた自賠責保険の保険金支払基準に準じて決定すべきものとしていたが、被害者と加害者との間で損害賠償請求訴訟が係属すると、裁判実務では人身傷害補償保険における保険金支払基準によるよりも高い損害賠償額となることから、裁判実務により導かれる損害賠償請求権については、被害者すなわち人身傷害保険の被保険者と保険者が分け合うことになる比例説とよばれる考え方により請求権代位を行おうとしていた。しかし、請求権代位により保険者が取得する損害賠償請求権の範囲については、保険者の権利よりも被保険者の権利が優先するとする差額説とよばれる考え方が約款上も定められていたのであり、保険会社の主張には矛盾があった。そこで、山下は、後掲雑誌論文①および②において、差額説によるべきことと、その場合において約款の定める保険金支払基準と矛盾しない保険金支払額の定め方についての約款解釈論を提示した。この山下の考え方は高裁レベルの裁判実務により採用され、約款もこの考え方に従い改正する保険会社が現れ、人身傷害補償保険の実務もおおむね改善されることとなった。

- (2) 人身傷害補償保険における上記請求権代位の問題を検討することは、上記3①の問題の裏返しでもある。すなわち、自賠法3条の運行供用者等の根拠規定により自動車事故被害者の損害賠償請求が行われる場合に、損害賠償請求訴訟が係属すると裁判所が裁判実務の積み重ねによる賠償額算定基準を有するのに対して、裁判外で損害賠償額が算定されると自賠責保険についての保険金支払基準により損害賠償額が算定され、後者においては被害者側の過失が著しく大きくない限り過失相殺が行われないなど被害者側に有利な点もあるが、損害賠償額は裁判による場合よりも相当低くなるのが通例であり、そのことが上記のように人身傷害補償保険における請求権代位の混乱をもたらしているわけである。
- (3) このほか、後掲雑誌論文①において多少論じたが、自賠責保険については、各種

社会保険の保険者が保険給付をしたことによる請求権代位と被害者の自賠法16条による直接請求権の優劣という請求権代位に関する裁判紛争が目立っているところであり、これらの現象は、自動車事故による被害者の損害について各種保険制度によるや裁判による救済が図られているものの、それらの各制度が相互の整合性なく設けられていることに問題の根源があると考えられる。労災保険、自賠責保険、任意保険における後遺障害に対する保険給付の算定においても、等級表が同一でないが、これも各種保険の制度上理論的にそうなるというよりは、沿革的な理由が大きいと考えられ、被害者から見れば整合性に疑問が生ずることも理由がないわけではないことが、本研究を遂行する過程でも明らかになった。

- (4) 自動車事故による被害に係る損害賠償請求権については、その発生要件という面でも問題がある。本研究においては、ITSというコンピュータと通信技術を利用した高度交通システムの実用化という現象が進む場合における損害賠償請求権制度のあり方について検討することを通じて、これからの自賠法3条の損害賠償請求権の発生要件のあり方について検討した。ITSが自賠法3条のあり方に及ぼす影響については、本研究に先立つ、山下と藤田が参加した山下友信編「高度道路交通システム（ITS）と法」（2005年）の共同研究において方向性が明らかにされていたところであるが、本研究ではその深化に務めた。具体的には、上記共同研究以後、EUにおいては、ITSを実用化するための安全性基準の検討が進み、その検討の一環として、自動車事故による損害賠償責任のあり方についての検討も行われており、その紹介と分析を後掲雑誌論文③において詳細に行った。EUにおける安全性基準の考え方は、自動車の運転操縦について最終的には運転者の操作が優先するような仕組みである限りにおいては、現行の自動車事故に関する損害賠償責任制度を変更する必要はなく、それを前提として、自動車の運転上想定されるうる事態を可及的に想定して安全性に問題がないことをチェックしようとするものということができるが、このような考え方は、ITSが実用化された場合において、その作動が適切でないことによる事故が100パーセント完全に防止されなければ実用化を進めるべきではないというものではない。そうであるとすれば、事故による損害賠償請求権の発生要件の

あり方としては、ドイツの道路交通法が2002年改正により不可抗力免責のみを認める厳格責任に改正されたことが重要な意味を持つものと考えられる。なぜならば、運転者が最終的には運転を支配するという構造でITSが装備されつつ、運転者が100パーセント事故防止措置をとれるかは必ずしも保障されずにITSを装備した自動車が実用に供されるということであり、その場合に、わが国の自賠法3条のように、運行供用者の免責の可能性が存置されている発生要件の定め方は、事故発生原因にかかる紛争を誘発し、被害者救済を遅らせるという問題を内在させているといわざるをえないからである。なお、ITSは、高齢社会における高齢ドライバーの運転支援という観点からも検討される必要があり、後掲学会発表においては、この問題について報告した。

- (5) 以上の各論的な研究から明らかになった知見を踏まえて、自賠法における責任発生要件、損害賠償額算定、自賠責保険と任意自動車保険における保険給付のあり方を総合的に検討することが本研究の最終段階の検討課題となった。従来は、自賠法3条の責任のあり方、自賠責保険のあり方、任意保険のあり方は、それぞれ個別の制度として問題の解決が試みられているが、これらの問題は相互に関連しており、総合的な視野の下に、わが国の自動車事故における責任と保険のあり方を考察することが不可欠である。差し当たりの方向性としては、運行供用者責任の厳格責任化、分立している損害ないし損害賠償額算定基準の一元化ということではないかと考えているが、これを実現するためには、理論と実務の面でなお検討すべき課題が多く、引き続き検討を進めていきたいと考えている。

5. 主な発表論文等

（研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線）

〔雑誌論文〕（計 6件）

- ① 山下友信、保有者に対する権利と保険者に対する権利、保険法判例百選、査読無、202号、2010、60頁～61頁
- ② 山下友信、保険法制定の総括と重要解釈問題（損保版）、損害保険研究、査読無、1巻1号、2009、25頁～65頁

- ③ 山下友信、保険法制定の総括と重要解釈問題（生保版）、生命保険論集、査読無、167号、2009、1頁～43頁
- ④ 山下友信、自動車事故に関する損害賠償と保険の課題、日弁連交通事故相談センター編・交通事故損害額算定基準—実務運用と解説—(21訂版)、査読無、2008、307頁～339頁
- ⑤ 山下友信、人身傷害補償保険の保険給付と請求権代位、保険学雑誌、査読無、600号、2008、121頁～134頁
- ⑥ 山下友信、EUのITS推進政策の動向、損害保険研究、査読無、70巻3号、2008、1頁～21頁

[学会発表] (計1件)

- ① 山下友信、「高齢社会に求められるITSとその課題：ITS Japan 第7回ITSシンポジウム2008」、2008年12月4日、於日本大学生産工学部

6. 研究組織

(1) 研究代表者

山下 友信 (YAMASHITA TOMONOBU)
東京大学・大学院法学政治学研究科・教授
研究者番号：10107485

(2) 研究分担者

藤田 友敬 (FUJITA TOMOTAKA)
東京大学・大学院法学政治学研究科・教授
研究者番号：80209064

(3) 連携研究者

なし