

【 論 説 】

民法 709 条、715 条無責・自賠法 3 条有責事案の
訴訟上の損害賠償額の認定について

About AUTHORIZATION of the AMOUNT of COMPENSATION for DAMAGES of IRRESPONSIBLE
CASE for ARTICLE 709, 715 of the CIVIL CODE and RESPONSIBLE CASE for ARTICLE 3
of ACT on SECURING COMPENDATION for AUTOMOBILE ACCIDENTS

日野 一成*
Kazunari Hino

【 要 旨 】

自動車損害賠償保障法（自賠法）は、運行供用者に無過失責任に近い賠償責任を負わせるとともに、これを担保する自賠責保険の強制加入を組み合わせ、被害者の保護・救済を図っている。この精神はさらに諸制度により強化され、その諸規定を通じて、道路交通法、行政法および民法等の特別法として徹底的に「被害者保護・救済」の精神を貫いており、完成度の高い被害者保護法制とすることができる。しかし、立証責任の観点から、民法 709 条、715 条無責・自賠法 3 条有責という事案が存在し得るが、その場合の訴訟上の損害賠償額の認定については疑問の生じるところである。そこで、自賠責支払基準の裁判所非拘束性に係る問題について確認したうえで、同事案の類似事故の裁判例を基に同認定について考察することを課題としたい。

キーワード：不法行為責任、自賠法 3 条、自賠責支払基準

1. はじめに

わが国の自動車産業が戦後復興のための基幹産業として成長が見込まれるなかで、自動車運送の健全な発展のためにも自動車事故による被害者の保護・救済が最重要課題となった。そこで、政府も運輸省（当時）を中心として検討を行い、昭和 30 年（1955 年）7 月、当時、世界的にも画期的な被害者保護法制である、自動車損害賠償保障法（以下、「自賠法」という。）の成立をみた¹。

自賠法は、加害者側である、自己のために自動車を運行の用に供する者（以下、「運行供用者」という。）に立証責任の転換により無過失責任に近い形での賠償責任（中間責任²）を認める（3 条）とともに、これを実質的に担保するために自動車損害賠償責任保険（以下、「自賠責保険」という。）の強制加入（5 条）を組み合わせ、被害者の保護・救済をはかるものである³。

同法では、第 1 条の「被害者保護」の目的を達成するために多くの諸制度が認められるが、同法はその諸規定を通じて、道路交通法、行政法および民法等の特別法として徹底的に「被害者保護・救済」の精神を貫いており、同法が規定する自賠責保険と並び、完成度の高い被害者保護法制とすることができるものと考えられる⁴。

* 鹿児島国際大学経済学部准教授 Associate Professor, Faculty of Economics, The International University of Kagoshima

¹ 鈴木辰紀『新保険論【第 2 版】』（成文堂、2006 年）132 頁、伊藤文夫＝佐野誠編『自賠責保険のすべて 12 訂版』（保険毎日新聞社、2014 年）45 頁参照。

² 窪田充見『不法行為法』（有斐閣、2007 年）131 頁参照。

³ 窪田・前掲注 2・229 頁参照。窪田は、自賠法は民法 709 条より厳しい責任を運行供用者に負わせるとともに、強制的な責任保険制度を用意し、単に責任が認められるというだけでなく、肯定された責任が実質的にも履行されることが容易となるとし、この 2 つを柱として、被害者の実質的な救済を図るものであると指摘している。

⁴ 拙稿『自賠法における被害者保護法制上の諸問題』（丸善雄松堂、2016 年）95 頁以下参照。主な諸制度として、以下、(1)自賠責保険の強制加入、(2)自賠責保険の車検リンク制、(3)保険会社の引受義務化、(4)故意免責の取扱い、(5)被害者の保険会社への直接請求権の付与、(6)政府保障事業、(7)保険金等の支払基準の法定化、(8)被害者等に対する情報提供の義務化、(9)死亡事案等の重要事案の保険金等の支払に関する国土交通大臣への届出の義務化、(10)保険金等の支払に関する紛争処理制度

したがって、同法の解釈にあつては、常に「被害者保護・救済」の精神を念頭に置いたものである必要があり、特に民法との関係において、立証責任を被害者から加害者側に転換した、「特別に制定された法律」であるとの認識が不可欠と考えられる。

ところが、自賠法 16 条の 3 において、保険会社による自賠責支払基準の遵守が法定されており、訴訟外では、この支払基準にしたがった損害賠償額が算定され、被害者に支払われる。しかし、これが訴訟になると、裁判所は自賠責支払基準を適用せず、通常の損害賠償額の認定方法を適用して保険会社に支払を命じている。

その結果、被害者が訴訟外なら受領できた自賠責支払基準による損害賠償額を大きく下回る損害賠償額になってしまうという被害者保護に反するような問題の発生が認められる。そこで、筆者はこの問題に対し、保険会社が自賠法 16 条の 3 により、自賠責支払基準に拘束されることや裁判所の処分権主義の観点から、訴訟といえども自賠責支払基準を下回るような判決が妥当しないとの見解を主張してきた⁵。

ところで、最近、人身傷害保険の被保険者がセンターラインオーバーし死亡した事案において、相手自動車の自賠法 3 条の責任の有無について、保険会社から意見を求められた。それは、民法 709 条無責・自賠法 3 条有責というべき事案であった⁶。その場合の訴訟上の損害賠償額の認定について改めて考察する機会を得たが、「裁判所は支払基準に拘束されない」との判例や学説の立場であれば、果たしてどのような認定が行われるのであろうか。

そこで、本稿では自賠責支払基準の裁判所非拘束性の問題について改めて確認し⁷、類似事故の裁判例（福井地裁平成 27 年 4 月 13 日判決）をもとに同問題を考察することを課題としたい。

2. 自賠責支払基準の裁判所非拘束性

2-1 自賠責支払基準の法的性質

平成 13 年の自賠法改正(平成 14 年 4 月施行)により、同法 16 条の 3 において支払基準（以下、「自賠責支払基準」という。）が法定されている。自賠責保険の実務上、この自賠責支払基準にしたがって、損害賠償額の認定が行われ、保険金や損害賠償額等の支払がなされている。自賠責支払基準は、同条項の規定および国土交通省と金融庁の告示により法的性質を有していると考えられる。すなわち、政令は、憲法 73 条 6 号に基づき、内閣が制定し、内閣決定を経て成立し、天皇によって公布される（憲法 7 条 1 号）が、告示は、行政機関がその決定した事項その他一定事項を公式に一般に知らせること（公示）である。告示それ自体は、行政規則であり、一般国民に対して法的拘束力をもたないが、告示をもって処分の要件を定め、または告示と法令とが結びついた結果と

の創設など。

⁵ 拙稿①「何故、裁判所は自賠責支払基準に拘束されないのか—自賠責支払基準下回り判決問題に対する一考察—」（損害保険研究、2013 年 6 月）81 頁以下、拙稿②「自損事故保険の支払要件はこのままでよいのか—裁判所の自賠責支払基準非拘束性を前提とする提言—」（鹿児島経済論集 59 巻 1 号、2018 年）33 頁以下参照。

⁶ 山崎俊一「事例に学ぶ 交通事故事件捜査（第 48 回）センターラインオーバーしたのは被告人車両か被害者車両か」『捜査研究 No.710』（東京法令、2010 年）68 頁参照。山崎は、正面衝突事故でよくある被告人の言い訳として、「相手がセンターラインオーバーしていたので、事故を避けようとしてハンドルを切って反対車線に逃げたら、相手が自車線内に戻ってきたので衝突した」というものがあるとし、死亡した被害者が事故状況を主張できないことを奇貨として、真実を述べない加害者がいることを指摘しており、同事案では慎重な判断が必要であることはいうまでもない。

⁷ 拙稿②・前掲注 5 参照。

して、法令の内容を補充する法規的性質を持つことが多いとされ、このような場合に、その限りで立法行為としての性質をもつものとされる⁸。

2-2 最高裁平成 18 年 3 月 30 日判決

これに対して、自賠法 16 条 1 項に基づいて被害者が保険会社を相手とする、損害賠償額の支払請求訴訟において、最判平成 18 年 3 月 30 日民集 60 卷 3 号 1242 頁（以下、「最高裁平成 18 年判決」という。）は、自賠責支払基準について次のように判示した。

「上告人は、法 16 条 1 項に基づいて被害者が保険会社に対して損害賠償額の支払を請求する訴訟において、裁判所は、法 16 条の 3 第 1 項が規定する支払基準によることなく損害賠償額を算定することはできないところ、上告人は、支払基準に従って本件事故の損害賠償額を算定して被上告人に対する支払を行ったから、既に損害賠償額全額を支払済みであるなどと主張している。法 16 条の 3 第 1 項は、保険会社が被保険者に対して支払うべき保険金又は法 16 条 1 項の規定により被害者に対して支払うべき損害賠償額を支払うときは、死亡、後遺障害及び傷害の別に国土交通大臣及び内閣総理大臣が定める支払基準に従ってこれを支払わなければならない旨を規定している。法 16 条の 3 第 1 項の規定内容からすると、同項が、保険会社に、支払基準に従って保険金等を支払うことを義務付けた規定であることは明らかであって、支払基準が保険会社以外の者も拘束する旨を規定したものと解することはできない。支払基準は、保険会社が訴訟外で保険金等を支払う場合に従うべき基準にすぎないものというべきである。そうすると、保険会社が訴訟外で保険金等を支払う場合の支払額と訴訟で支払を命じられる額が異なることがあるが、保険会社が訴訟外で保険金等を支払う場合には、公平かつ迅速な保険金等の支払の確保という見地から、保険会社に対して支払基準に従って支払うことを義務付けることに合理性があるのに対し、訴訟においては、当事者の主張立証に基づく個別的な事案ごとの結果の妥当性が尊重されるべきであるから、上記のように額に違いがあるとしても、そのことが不合理であるとはいえない。したがって、法 16 条 1 項に基づいて被害者が保険会社に対して損害賠償額の支払を請求する訴訟において、裁判所は、法 16 条の 3 第 1 項が規定する支払基準によることなく損害賠償額を算定して支払を命じることができるというべきである。これと同旨の原審の判断は、正当として是認することができる。論旨は採用することができない。」

すなわち、最高裁平成 18 年判決は、裁判所は自賠責支払基準によることなく損害賠償額を算定して支払を命じることができると判示して、自賠責保険金額の範囲内で、保険会社に自賠責支払基準を上回る損害賠償額の支払いを命じたものであり、これが自賠法 16 条 1 項（自賠責保険会社に対する被害者直接請求権）における「自賠責支払基準の裁判所非拘束性」の根拠となつていう判例である。

2-3 下級審での自賠責支払基準下回り判決

⁸ この支払基準は、「自動車損害賠償責任保険の保険金等及び自動車損害賠償責任共済の共済金等の支払基準」として、平成 13 年 12 月 21 日金融庁・国土交通省告示第 1 号として公示されている。藤田宙靖『第 4 版 行政法 I（総論）〔改訂版〕』（青林書院、2005 年）286 頁参照。

この最高裁平成18年判決に対し、下級審では、「裁判所は支払基準によることなく損害賠償額を算定して支払を命じることができる」ということに注目し、被害者による自賠法16条1項の損害賠償額の支払請求に対し、法定の自賠責支払基準（過失相殺を廃した重過失減額規定を含む）を適用せずに、総損害に対し、過失相殺を適用して通常事案と同様に損害賠償額の認定を行っている。この結果、自賠責支払基準による損害賠償額の算定額を大きく下回る判決が横行している⁹。

2-4 最高裁平成24年10月11日判決

この自賠責支払基準下回り判決問題は、任意共済組合が被害者に対する損害賠償額を一括払いし、自賠責保険会社に求償した、自賠法15条の請求権に関する最判平成24年10月11日裁判所時報1565号1頁（以下、「最高裁平成24年判決」という。）によって、決定的なものとなった。すなわち、最高裁平成24年判決は、以下のように判示した。

「原審は、Aの損害額を7500万円、Aの過失割合を8割としながら、これらを前提とした過失相殺をせず、上記支払基準によれば上告人が2100万円の保険金を支払う義務があると判断して、被上告人の請求を一部認容したのであり、この判断には、判決に影響を及ぼすことが明らかな法令の違反がある。」

すなわち、原審が任意共済組合の自賠責保険会社に対する請求について、自賠責支払基準に基づいて、被害者の過失割合8割の場合の重過失減額3割規定を適用して、保険金額3000万円を損害額として3割減額を行い、2100万円の認定を行った。この自賠法16条の3に依拠し、自賠責支払基準に基づく原審の認定額について、これを明らかな法令違反としたのである。そして、損害が7500万円であれば、過失割合の8割を過失相殺率として過失相殺による減額を行い、1500万円の認定を妥当とした¹⁰。

この結果、裁判所においては、自賠法16条1項および自賠法15条の請求については、法定の自賠責支払基準に拘束されずに、通常の損害賠償額の認定方法で良いということになっていると考えられる。

2-5 学説

「自賠責支払基準が裁判所を拘束するか否か」については、学説上の争いがあり、基本的に3つの立場があるように思われる。すなわち、

①「自賠責支払基準は裁判所を拘束するとの説」¹¹

⁹ 森義之「自動車損害賠償保障法16条1項に基づいて損害賠償額の支払を請求する訴訟において裁判所が同法16条の3第1項が規定する支払基準によることなく損害賠償額を算定して支払を命じることの可否」（法曹時報59巻9号）3211頁参照。最高裁判所調査官による解説では、「裁判所が支払基準を拘束するかどうか」についての学説を披露する中で、「本判決は、上限、下限について特に言及することなく、支払基準は裁判所を拘束しないと判示しているところからみて、『支払基準は、下限は裁判所を拘束するが、上限は拘束しない』との説を採るものではないことは明らかであると思われる。したがって、支払基準によることが被害者にとって、有利な場合も不利な場合も、裁判所は支払基準によることなく、損害賠償額を算定して支払を命じることができると解される」としている。同事案に深く関わった調査官見解を示すことで、下級審にその見解が受け入れられているものと考えられる。

¹⁰ 最判平成24年の事案では、被害者は、任意共済組合から、3000万円の賠償を受けており、これは自賠責保険金額と同額であることから、一定の被害者保護が図られているものと考えられる。

¹¹ 佐野誠「自賠法の改正と自賠責保険の変容」（損害保険研究64巻4号）131頁、伊藤文夫「自動車損害賠償保障法等の改正について」（賠償科学28号、2002年）81頁参照。

②「自賠責支払基準は裁判所を拘束しないとの説」¹²

③「自賠責支払基準は、下限は裁判所を拘束するが、上限は拘束しないとの説」¹³

であり、②が通説となっている。

これらのうち、①は、2つの最高裁判決の内容とは符合しないものであり、②は、両最高裁判決と同様の見解であり、③は最高裁平成18年判決の内容と符合するが、最高裁平成24年判決の内容には符合しないものと考えられる。

2-6 私見

筆者は、上記の③「自賠責支払基準は、下限は裁判所を拘束するが、上限は拘束しないとの説」を支持する。すなわち、同法改正に当たって、自賠責支払基準は裁判所を拘束するものではないとの明文を付加すべきであるとの意見が寄せられたのに対し、国土交通省がパブリックコメントで、「自賠法16条の3の規定において、支払基準の遵守義務の対象となっているのは、保険会社及び組合であることが明確化されています」¹⁴との回答を根拠とするものである。

(1) 最高裁平成18年判決の事実関係

最高裁平成18年判決が示した事実関係は、79歳の夫を看護する主婦Aが片側2車線の国道を歩行横断中、Y運転の乗用車に衝突されて死亡したが、Aの相続人は自賠責支払基準による保険会社甲の損害賠償額の支払として、訴外で1809万2496円およびYから32万円を受領していた。そこで、保険金等の支払とYの既払い合計1841万2496円を控除し、保険会社甲に対しては、死亡保険金額（傷害を含む）までの1210万1804円、Yに100万円を求めて訴えを提起したものである。

1審の盛岡地裁は、Aに過失相殺3割を適用し、Yと甲に320万2809円の追加支払を命じた。双方控訴の2審の仙台高裁は、1審判決を支持し、控訴を棄却した。「訴訟手続を通じ個別事案に応じて具体的妥当性を有する損害認定がされ、保険金の追加支払がされることは何ら矛盾するものではなく」、「自賠責保険も、一般の賠償責任保険と異なることはなく、被保険者が法律上の損害賠償責任を負った場合に、その賠償責任の金額が保険金の額となる（最高限度額の範囲内）」と認定したものである。保険会社甲上告の最高裁は、原審を支持し上告を棄却した。

したがって、最高裁は、自賠責の被害者請求（自賠法16条1項）により、自賠責支払基準で一旦、訴外で損害賠償額を受領したものの、保険金額の残余の範囲内で自賠責の損害賠償額の支払いを認容したにすぎないのである。それは、まさに自賠法が要請する「被害者保護・救済」に他ならない判断であり、筆者はその判断を高く

¹² 八島宏平「自動車損害賠償保障法改正の概要について」（自動車保険研究6号）116頁、西嶋梅治「平成14年の自賠責制度の改正とその評価」（自動車保険研究7号）4頁。藤村和夫=山野喜朗『[新版]概説交通事故賠償法』（日本評論社、2004年）247頁参照。

¹³ 若井英樹「平成12・13年の交通事故判例の概要」（インシュアランス[損保版]3998号）4頁、高野真人「後遺障害認定の変遷と課題」『自動車損害賠償保障法施行50年の軌跡と展望』（日本交通法学会、2007年）45頁参照。

¹⁴ 国土交通省ホームページ（http://www.milit.go.jp/01/kekka/pubcomk63_.html）参照。

評価している。

(2) 裁判所の自賠責支払基準下回り判決

しかし、当時の最高裁の判事らは、まさか将来において、「被害者保護」に基づく自賠法 16 条 1 項の請求権の行使において、自賠責支払基準による損害賠償額すら受領できない、被害者保護に悖るような判断がされるとは、考えていなかったのではないだろうか。

例えば、死亡事故で、被害者の損害額 6000 万円、過失割合 9 割として、被害者が同法 16 条 1 項により保険会社に損害賠償額の支払を請求した場合、自賠責支払基準の規定では、過失相殺はせず、「重過失減額規定」により 5 割の減額に留まり、自賠責保険金額 3000 万円を損害額とみなして、1500 万円の認定となる。

これに対し、訴訟では、裁判所は「支払基準に拘束されない」として、損害額 6000 万円に対して過失相殺 9 割を行い、600 万円の認定にとどめるという結果が導かれることになるのである。

つまり、訴訟外では、自賠法 16 条の 3 第 1 項により、保険会社が支払基準による 1500 万円の支払義務を被害者に負うにもかかわらず、訴訟になれば、個別に判断されるべきとして、法定の自賠責支払基準を無視して、裁判所はその裁量により、保険会社に 900 万円の支払を免除し、600 万円の支払でよいとの態度をとっているということになる。

(3) 訴訟に至った経緯と裁判所の損害賠償額の認定

訴訟に至った経緯は様々としても、その根本は、自賠責保険会社が自賠保険料率算出機構調査事務所に自賠責保険の調査認定を依頼し、そこで自賠責保険会社が無責と判断されたために、自賠責保険会社がそれを異議なく追認したものである。その結果、訴訟外で自賠責保険会社に無責との対応を取られ、被害者側がやむなく基本的に自賠責支払基準をベースに損害賠償額の支払請求を行った訴訟である。

その訴訟において、裁判所は「自賠責支払基準に拘束されない」として、本来、過失相殺を行わないで重過失の場合のみ減額を行うという自賠責支払基準の「重過失減額」規定を無視し、前述例のように、総損害額に対し、9 割の過失相殺を適用することになれば、極めて低額の賠償額になってしまうのである。

そもそも、自賠責保険会社側の無責という判断が誤りであったと裁判所に認められたということは、前述例では被害者は本来 1500 万円の支払いを自賠責保険会社から受領できたということである。それが裁判所の賠償額の認定において、自賠責支払基準を無視した結果、600 万円しか受領出来ないということになってしまうのである。このような裁判所の損害賠償額の認定は、被害者保護という自賠法の目的（1 条）に悖る極めて不合理なものであり、その点について十分に理解される必要があるのではないだろうか。

この点、次章で具体的裁判例を通じて改めて考察したい。

3. 民法 709 条、715 条無責・自賠法 3 条有責事案の訴訟上の損害賠償額の認定

3-1 自賠責支払基準の法的性質

交通事故において、加害者の過失をめぐって、民法 709 条では、その立証責任は被害者が負うと考えられている。これに対し、前述したように自賠法 3 条は、「被害者保護」の観点から、「自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと」の立証責任を運行供用者、すなわち加害者側に負わせている。その結果、事案によっては、民法 709 条に関しては、被害者が加害者側の過失の立証が困難であるとして加害者側無責であるが、自賠法 3 条に関しては、加害者側（運行供用者）が「自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと」の立証が困難として加害者側有責との判断、すなわち、民法 709 条無責・自賠法 3 条有責事案が発生する場合が認められる。

その最も顕著な事例として、道路をセンターラインオーバーした自動車と、それをされた自動車の相互間事故が認められるが、以下の裁判例（福井地裁平成 27 年 4 月 13 日判決）を確認し、考察を加えたい。

3-2 福井地裁平成 27 年 4 月 13 日判決（裁判所判例検索事件番号：平成 25(ワ)51）

(1) 事案の概要

本件は、中央線を越えて対向車線に進行した訴外 G が保有し被告 A が運転する普通乗用自動車（以下「G 車」という。）が対向車線を走行してきた被告 E が保有し原告 F が運転する普通乗用自動車（以下「F 車」という。）と正面衝突し、G 車に同乗していた亡 G が死亡した交通事故（以下「本件事実」という。）について、亡 G の相続人である原告 B、原告 C 及び原告 D（これらの者を併せて、以下「原告 B ら」という）が、G 車を運転していた被告 A に対しては民法 709 条及び 719 条に基づき、F 車の保有者であり原告 F の使用者でもある被告 E に対しては自賠法 3 条本文、民法 709 条及び 715 条に基づき（ただし、自賠法 3 条本文に基づく請求は、人損部分に係る請求に限る。）、連帯して損害賠償金及びこれに対する本件事実の日から支払済みまで民法所定の年 5 分の割合による遅延損害金の支払を求め（甲事件）、原告 F が被告 A に対しては民法 709 条に基づき、原告 B らに対しては自賠法 3 条本文又は民法 709 条に基づき、連帯して損害賠償金及びこれに対する本件事実の日又は本件事実の後の日から支払済みまで民法所定の年 5 分の割合による遅延損害金の支払を求め（乙事件）る事案である。

争点は、甲事件では、原告 F の本件事実の態様並びに過失の有無及び責任原因、過失相殺、亡 G 及び原告 B らの損害及びその額であり、乙事件では、本件事実の態様並びに原告 F の過失の有無及び過失割合、原告 F の損害及びその額ということになるが、本稿では、被告 A の過失は明白であるから、原告 F の過失の有無及び責任原因についての裁判所の判断を記載する。

(2) 裁判所の判断（原告 F の過失の有無及び責任原因等について）

① 本件事実について、原告 F が無過失であったといえるかどうか

ア 本件事実について、被告 A には、自らが運転していた G 車を対向車線に逸脱させた過失があることは争いがなく、認定事実によれば本件事実直前に、被告 A が過労のために仮睡状態に陥り、そのままゆるやかに中央線をはみ出し、ついには対向車線に自車を逸脱させて F 車と正面衝突したという本件事実の態様からすれば、本件事実の発生について、被告 A に極めて重大な過失があることは明らかである。

その上で、原告 B らは、原告 F は本件事実直前に脇見をしていたところ、仮に原告 F が脇見運転をしていなく

れば、より早い段階でG車の動向に気づき、F車を停車させるなどして本件事故を避けることが可能であったのであるから、原告Fには、本件事故について前方不注視の過失がある旨主張し、原告Fが無過失であることを争っている。

これに対し、被告Eは、原告Fは、本件事故直前に北進車線の路側帯にいた歩行者を見たものの進路前方を全く見ていなかったわけではない、F車の先行車の存在等により原告Fがより早い段階でG車の動向に気づくことは不可能であった、仮により早い段階でG車の動向に気づいたとしても、対向車線に回避する、その場で停止する、クラクションを鳴らすなどの原告Bらが主張する措置を咄嗟に講ずることは不可能であったし、仮にこれらの措置を講ずることができたとしても本件事故が避けられたとはいえないなどと主張している。そこで、以下、これらの点について検討する。

イ まず、原告Fは、本件事故直前に北進車線の路側帯の歩行者を見たこと自体は認めているところ、本件全証拠によっても、原告Fが脇見をしていた正確な地点及びその時間は明らかではない。もっとも、原告Fにおいて、路側帯の歩行者の動向に注意を払うべき事情があったとしても、原告Fが自認しているとおり、歩行者の動向に注意を払うのと同時に、進行道路前方を注視することも不可能ではないことからすれば、原告Fに前方不注視の過失があったかどうかを判断するに当たっては、結局、原告Fにおいて、どの段階でG車の動向に気づくことが可能であったかが問題となる。この点、G車が中央線上又はこれを越えて対向車線である北進車線を走行するようになった後、F車の前方には先行車が2台存在したところ、F車からG車方向の見通しは、これらの先行車との位置関係によって左右される。そして、認定事実によれば、先行車①が本件衝突地点の約49.5m北側を走行していたとき、G車はその前方約29mの位置を先行車①と対向して走行しており、先行車①とG車はほぼ同速度であったことからすれば、先行車①とG車は、本件衝突地点の約64m北側ですれ違ったことになり、さらに、原告Fが急制動の措置を講ずるまでのF車の速度と、G車の速度がほぼ同速度であったことからすれば、先行車①とG車がすれ違った時点で、F車は先行車①の約128m後方を走行していたことになる。これに対し、本件事故直前の先行車②とF車との距離は、証拠上明らかではない（なお、先行車①の運転者は、先行車②がG車を避けた「直後」にG車とF車が正面衝突した旨説明しているところ、G車の速度が時速50kmであったことを前提とすると、そもそもG車が先行車①とすれ違ってからF車と衝突するまでの時間は5秒足らずであり、「直後」という表現をもって、G車が先行車②とすれ違ってからF車と衝突するまでの時間を特定することはできないといわざるを得ない。）。その上で、先行車①及び先行車②が中央線の0.8m内側を走行し（先行車①については、同車の運転者の説明に基づく位置である。）、F車が中央線の0.50m内側を走行していたことを前提とした上（原告Fの説明に基づく位置である。なお、原告Bらは、F車は、実際には、より中央線に近い位置を走行していたはずである旨主張するが、これを認めるに足りる的確な証拠はない。）、仮に、先行車②とF車との距離が40mであり、かつ、先行車②とF車が同速度であったとすると、F車からG車の動向を発見することができたのは、早くとも、先行車②が北進車線の左側の路側帯に回避可能となった時点、すなわち、F車が本件衝突地点の約35m手前（南側）付近に位置していた時点ということになる。また、上記と同条件の下、仮に、先行車②がF車と先行車①との中間（すなわち、F車の64m前方）を走行していたとすると、F車が本件衝突地

点の約 50m手前（南側）付近に位置していた時点では、F車からG車の動向を発見することができたと認められる。そして、上記のとおり、G車が先行車①とすれ違った時点における先行車①とF車との距離は約 128mであり、G車が先行車①とすれ違った直後に先行車②とすれ違ったとすれば、先行車②とF車が 64m以上離れていた可能性もあるところ、その場合には、F車は、さらに手前（南側）の位置でG車の動向を発見することができた可能性が高い。

ウ 以上の事実に加え、時速 50 kmの車両の停止距離は約 24.48 であるところ、仮に、原告Fにおいて、実際よりも早い段階でG車の動向を発見していれば、その時点で急制動の措置を講じてG車と衝突する以前にF車を完全に停車させることにより、少なくとも衝突による衝撃を減じたり、クラクションを鳴らすことにより衝突を回避したりすることができた可能性も否定できないことからすれば、本件事故について、原告Fに前方不注視の過失がなかったということとはできない。

② 本件事故について、原告Fに過失があったといえるかどうか

上記で説示したとおり、F車からG車方向の見通しは、F車と先行車、特に先行車②との位置関係によって左右されるところ、F車と先行車②との位置関係は、本件全証拠によっても明らかではない。したがって、原告Fにおいて、どの時点でG車を発見することが可能であったかについては、特定することができないといわざるを得ない。

さらに、原告Bら及び被告Aは、原告Fがより早い段階で急制動の措置を講ずることによりG車と衝突する前にF車を減速又は停車させていれば、あるいは、クラクションを鳴らしていれば、少なくとも衝突の衝撃が減じられた結果、少なくとも亡Gの死亡は避けられた可能性があるとも主張するが、結局、G車と衝突する以前にF車を完全に停車させることが可能であったかどうか（あるいは、どの程度減速を図ることができたか）や、急制動の措置を講ずることに加えてクラクションを鳴らす程度の心理的余裕があったかどうかは、G車の動向に気づくことができた段階で、G車とF車がどの程度離れていたかに依拠することになる。そうすると、原告Fにおいて、どの時点でG車を発見することが可能であったかを証拠上認定することができない以上、この点からも、原告Fに過失があったと認めることはできないといわざるを得ない。なお、原告Bら及び被告Aは、原告Fにおいて、上記の措置に加えて、対向車線である南進車線に進入することによりG車を回避すべきであったとも主張するが、被告Aが中央線を越えて北進車線に進入していることに気がついた場合、直後にG車を南進車線に戻す可能性もあり得ることからすれば、F車が対向車線である南進車線に進入すること自体危険を伴う行為であり、原告Fにおいてかかる措置を講ずるべきであったとはいえない。

以上によれば、本件事故について、原告Fに前方不注視の過失があったということもできない。

③ 小括

以上のとおり、本件事故について原告Fは無過失であったと認めることはできない一方、原告Fに過失があったとも認められない。したがって、被告Eは、原告Bらに対し、自賠法3条に基づき、本件事故により亡Gの生命又は身体が害されたことにより受けた損害の限度でこれを賠償する義務を負う一方、民法715条に基づく損害賠償義務を負わない。

他方、被告Aは民法709条に基づき、亡Gは自賠法3条又は民法709条に基づき、それぞれ原告Fに対して損害賠償責任を負うことについては当事者間に争いが無いところ、原告Fに前方不注視の過失があることを前提とした過失相殺の主張は認められない。

(3) 考察

① 判決について

上記福井地裁平成27年4月13日判決は、Fの民法709条無責、Eの民法715条無責・自賠法3条有責事案ということになると考えられる。すなわち、G車の同乗者亡Gに対しては、G車運転者AとF車の保有者であり、原告Fの使用者であるEの共同不法行為が成立し、不真正連帯債務を負うものである。これは事実認定の問題でもあり、特段、責任関係についての判断に問題はないものと考えられる。

② 本件に付随する問題（本稿の命題）

訴訟上に現れていないが、G車の運転者Aの人身損害については、どのように扱われるのであろうか。

運転者Aは、本件訴訟において、F及びEに対して、その人身損害について損害賠償請求を行っていない。しかし、本件判決文によれば、「本件事故より1ヶ月の入院治療を要する左腸骨骨折等の傷害を負っている」とのことであり、詳細な損害額は不明であるが、自賠責の「傷害」の支払限度額の120万円を超える損害が生じているものと推定される。

この場合、亡G同様に、Aに対してもEは民法715条無責、自賠法3条有責ということになると考えられる。

③ 訴外での扱い

そうすると、訴外では、自賠責支払基準では、Aの傷害による損害額を仮に200万円とし、過失割合が7割以上であることは明白であるから過失相殺はされず、「重過失減額規定」により2割の減額に留まり¹⁵、自賠責保険金額120万円を損害額とみなして、96万円の認定となる。

④ 訴訟での扱い

一方、訴訟の場合、Aの過失割合は、10割の認定の可能性が高い。すなわち、本判決において、「原告Fに前方不注視の過失があることを前提として過失相殺の主張は認められない」としているからである。つまり、Aの

¹⁵ 平成13年12月21日金融庁・国土交通省告示第1号「自動車損害賠償責任保険の保険金等及び自動車損害賠償責任共済の共済金等の支払基準」第6減額参照。重大な過失による減額規定に、「被害者に重大な過失がある場合は、次に掲げる表のとおり、積算した損害額が保険金額に満たない場合には積算した損害額から、また、保険金額以上となる場合には保険金額から減額を行う」とある。

<重過失減額表>

減額適用上の 被害者の過失 割合	減額割合	
	後遺障害または 死亡に係るもの	傷害に係るもの
7割未満	減額なし	減額なし
7割以上8割未満	2割減額	2割減額
8割以上9割未満	3割減額	
9割以上10割未満	5割減額	

損害額を200万円としても過失割合の結果、賠償額はゼロになってしまうことになる。

もし、Aに対する賠償額がゼロというのであれば、自賠法3条が有責であったとしても、そこには、「被害者保護」の精神は、まったく発揮されないということになってしまう¹⁶。

このような扱いは、妥当と言えるのであろうか。

⑤ 民法709条、715条無責・自賠法3条有責事案の扱いについて

訴外では、自賠法3条有責事案では、被害者は自賠責支払基準による損害賠償額の支払いを受けられる。ところが、訴訟では、民法709条、715条無責・自賠法3条有責事案というのは、上述のように10割の過失相殺により、賠償額がゼロになってしまうというのは、自賠法の趣旨からして不合理であると考えざるを得ないのではないだろうか。

すなわち、自賠法3条有責事案は、自賠法16条の3第1項の規定、すなわち、「保険会社は保険金等を支払うときは、死亡、後遺障害及び傷害の別に国土交通大臣及び内閣総理大臣が定める支払基準に従ってこれを支払わなければならない」とされており、自賠法3条有責事案は、少なくとも自賠責支払基準による損害賠償額の認定を行わざるを得ないのではないだろうか。これは、最高裁平成18年判決に矛盾するものではない。

すなわち、最高裁平成18年判決が、被害者が保険会社に対し、保険金額の範囲内で支払基準を超える支払を求めた訴訟において、本来、「被害者は支払基準に拘束されないから、保険金額の限度において、支払基準を超えて損害賠償額を保険会社に請求し得る」とすべきところであった。

ところが、「裁判所は支払基準に拘束されない」という文言を使用した結果、支払基準による損害賠償額を下回る認容を可能として、通説がそれを支持し、さらに、最高裁平成24年判決が、これを引用して、解釈を重ねた結果、同解釈が確定的となり、その深刻度は一層、高まったものと考えられる。

しかし、最高裁平成18年判決は、自賠責保険の保険金額を限度に、自賠責支払基準を超える認定を行うことを妥当とするものであり、過失相殺を行った結果、自賠責支払基準を下回ることを妥当としたものではない。これは、民事訴訟法上の処分権主義の観点からも言えるのではないだろうか。すなわち、民事訴訟法246条は、「裁判所は、当事者が申し立てていない事項について、判決をすることはできない。」と規定されている。

被害者が自賠責支払基準で認容される損害賠償額を下回る請求を行うことはあり得ないことから、それ以上の請求した場合、保険会社は少なくとも自賠法16条の3第1項で自賠責支払基準に拘束されているから、裁判所は本来、自賠責支払基準を下回る判決を下すことはできないはずである。

したがって、総損害に対し過失相殺を適用し、通常の損害賠償額が自賠責支払基準により算定した損害賠償額を上回る場合は、保険金額を限度に認定し、下回る場合は、自賠責支払基準によって算定された損害賠償額を認定するということが、最高裁平成18年判決がしめした、「被害者保護」の精神だったのではないだろうか¹⁷。

¹⁶ 拙稿②・前掲注5・37頁脚注参照。自賠責制度の創設当時は、自賠責の支払基準に重過失減額規定はなく、そのまま過失相殺が行われた。その場合、被害者に対する損害賠償額の支払いが限りなくゼロになる可能性があるため、重過失減額規定が導入された経緯にある。法定化された自賠責支払基準においても同規定は継承されている。一方、政府保障事業では、創設以来、加害者、被害者双方の過失割合を認定した上で、過失相殺の適用を行っていたが、平成19年国土交通省告示第415号「自動車損害賠償保障事業が行う損害の填補の基準」により、自賠責保険と同様の取り扱いとなった。

¹⁷ 高野・前掲注13参照。高野は日本交通法学会のシンポジウムで、第三の見解として、「片面的拘束説」（被害者側から主張

これを「裁判所は自賠責支払基準に拘束されない」として、自賠責支払基準を無視して、被害者保護に悖るような下級審の判断が妥当しないことは、上述したように、本訴訟事例から想定されるAの損害賠償額の自賠責支払基準による認定方法で説明できるのではないだろうか。

4. おわりに

最高裁平成18年判決は本来、被害者保護の観点から「裁判所は自賠責支払基準に拘束されない」との法解釈を行い、自賠責支払基準を超える損害賠償額の支払認定を行った。しかし、繰り返しになるが、その後の下級審が同判旨を踏襲しながら、実際は被害者保護にもとる認定を行っており、極めて遺憾な状況が発生している。

この点、自賠責の支払基準を法定化するにあたり、平成13年6月21日参議院国土交通委員会において、「自動車損害賠償保障法及び自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部を改正する法律案」が議題とされ、同日、同法律案の審査のため、参考人出席・意見陳述・質疑後、採決となった。それまでの自賠責保険制度が、政府の再保険による自賠責保険の支払チェックを通じて、大きな問題もなく適正化が図られてきたとの経緯がある¹⁸。

その様な状況下で、本審議において、一貫して、議論されていたことは、制度改定後の「被害者保護・救済」の劣化に対する懸念であった¹⁹。しかし、現状は残念ながら、訴訟においては、被害者保護のための自賠責支払基準について、そのような扱いになっておらず、同委員会の懸念を大きく超える状態となっているのではないかと考えられる。

【参考文献】

鈴木辰紀『新保険論[第2版]』（成文堂、2006年）

伊藤文夫＝佐野誠編『自賠責保険のすべて12訂版』（保険毎日新聞社、2014年）

窪田充見『不法行為法』（有斐閣、2007年）

山崎俊一「事例に学ぶ 交通事故事件捜査（第48回）センターラインオーバーしたのは被告人車両か被害者車両か」『捜査研究 No.710』（東京法令、2010年）

拙稿「何故、裁判所は自賠責支払基準に拘束されないの—自賠責支払基準下回り判決問題に対する一考察—」（損害保険研究、2013年6月）

拙稿『自賠法における被害者保護法制上の諸問題』（丸善雄松堂、2016年）

拙稿「自損事故保険の支払要件はこのままでよいのか—裁判所の自賠責支払基準非拘束性を前提とする提言—」（鹿児島経済論集 59巻1号、2018年）

する場合は、保険会社はこれに従うが、保険会社からは支払基準以外は支払えないとはできない)の存在を主張した上で、最判平成18年の判旨からは、「片面的拘束説」について議論が残るとしている。

¹⁸ 例えば、任意保険会社が被害者との示談額が、支払基準での算定額を下回った場合に、国土交通省（運輸省）は、保険会社に支払基準算定額まで引き上げた再示談による支払を行政指導していた経緯も認められる。

¹⁹ 井出憲文「自賠責保険の制度改正について」（交通法研究 31号、2003年）90頁参照。平成13年自賠法改正の立法担当者も、支払基準の目的である迅速・公平な支払の観点からして訴訟の内外を問わず同じ扱いをすることが法改正（支払基準の法定化）の趣旨にかなう、と発言している。

- 藤田宙靖『第4版 行政法I（総論）〔改訂版〕』（青林書院、2005年）
- 森義之「自動車損害賠償保障法16条1項に基づいて損害賠償額の支払を請求する訴訟において裁判所が同法16条の3第1項が規定する支払基準によることなく損害賠償額を算定して支払を命じることの可否」（法曹時報59巻9号）
- 佐野誠「自賠法の改正と自賠責保険の変容」（損害保険研究64巻4号）
- 伊藤文夫「自動車損害賠償保障法等の改正について」（賠償科学28号、2002年）
- 八島宏平「自動車損害賠償保障法改正の概要について」（自動車保険研究6号）
- 西嶋梅治「平成14年の自賠責制度の改正とその評価」（自動車保険研究7号）
- 藤村和夫=山野喜朗『〔新版〕概説 交通事故賠償法』（日本評論社、2004年）
- 若井英樹「平成12・13年の交通事故判例の概要」（インシュアランス〔損保版〕3998号）
- 高野真人「後遺障害認定の変遷と課題」『自動車損害賠償保障法施行50年の軌跡と展望』（日本交通法学会、2007年）
- 井出憲文「自賠責保険の制度改正について」（交通法研究31号、2003年）

【Abstract】

Act on securing compensation for automobile accidents stipulates that A person that puts an automobile into operational use for that person's own benefit is liable to compensate for damage arising from the operation of the automobile if this results in the death or bodily injury of another person and that the victims will be protected and relieved by combining compulsory automobile liability insurance to guarantee this. This spirit is further strengthened by various systems, and through its provisions, it thoroughly adheres to the spirit of "victim protection and relief" as a special law of road traffic law, administrative law and civil law, and has a high degree of perfection. It can be called a victim protection legislation. By the way, from the viewpoint of burden of proof, there may be cases of irresponsible cases for article 709, 715 of the civil code and responsible cases for article 3 of act on securing compensation for automobile accidents.

Therefore, after confirming non-restrictiveness of court payment standards, I consider it based on the judicial precedents of similar accidents.