安田火災記念財団叢書 No.17
昭和55年度版 Ⅳ

自動車保険の変遷とその法律上の問題

——自賠責保険を中心として——

主　　査　石　田　　満　氏（上智大学法学部教授 法学博士）
　　海老名　惣　吉　氏（自動車保険料率算定会）
　　鈴　木　辰　紀　氏（早稲田大学商学部教授 商学博士）
　　倉　澤　康一郎　氏（慶応義塾大学法学部教授 法学博士）
　　高　崎　尚　志　氏（弁　護　士）
　　伊　藤　文　夫　氏（自動車保険料率算定会）
　　吉　川　吉　衞　氏（静岡大学法経短期大学部助教授）
オブザーバー　黒　須　信　雄　氏（安田火災海上保険株式会社）

財団法人　安田火災記念財団

自動車保険の変遷とその法律上の問題

― 自賠責保険を中心として ―

主　　査	石　田　　満　氏	（上智大学法学部教授 法学博士）
	海老名　惣　吉　氏	（自動車保険料率算定会）
	鈴　木　辰　紀　氏	（早稲田大学商学部教授 商学博士）
	倉　澤　康一郎　氏	（慶応義塾大学法学部教授 法学博士）
	高　崎　尚　志　氏	（弁護士）
	伊　藤　文　夫　氏	（自動車保険料率算定会）
	吉　川　吉　衞　氏	（静岡大学法経短期大学部助教授）
オブザーバー	黒　須　信　雄　氏	（安田火災海上保険株式会社）

本誌は，昭和56年３月28日に上智大学法学部教授 法学博士 石田満氏を主査として開催された「自動車保険の変遷とその法律上の問題 ── 自賠責保険を中心として ──」を題目とする座談会を収録したものです。

昭和56年３月

財団法人安田火災記念財団

もくじ

Ⅰ　自賠責保険の創設とその変遷 …… 1

(1) 前　史 …… 1

(2) 昭和30年代の自賠責保険の状況 …… 11

(3) 昭和40年代の自賠責保険の状況 …… 14

(4) 昭和50年代の自賠責保険の状況 …… 24

Ⅱ　自賠責保険の法律上の問題 …… 25

(1) 責任論 …… 25

① 「運行」について …… 25

② 「運行供用者」責任について …… 38

(2) 損害論 …… 56

Ⅲ　自賠責保険の課題と展望 …… 62

石田　本日はご多忙のところをご出席くださいまして，ありがとうございます。

安田記念財団では今まで講演会を開催しまして，その多くは安田記念財団叢書として刊行されています。新しい企画として座談会が計画され，同記念財団の主催で，本日，自動車保険に関し，第一回目の座談会を開催することになり，私が主査ということでございます。よろしくお願いします。

自動車保険と申しましてもその範囲は広く，自動車損害賠償責任保険と任意の自動車保険を含みます。

本日は前者の自賠責保険を中心に討論していただくことにして，任意保険，特に任意の対人賠償責任保険については，後日，改めて座談会を開催して，検討することを予定しています。

ただ，おのずと両者は関係がありますので，自賠責保険だけに限定されずにご自由に発言され，座談が任意保険に波及しても結構でございます。

Ⅰ　自賠責保険の創設とその変遷

(1) 前　史

自賠責保険は，昭和30年1月27日法律第97号をもって自動車損害賠償保障法の公布により，誕生しました。

ご存じのとおり，自賠責保険は発足の当時，それは昭和31年2月ですが，保険金額は死亡30万円，重傷10万円，軽傷3万円ということで始まっています。

当時昭和31年の契約件数は 115万1,814件，収入営業保険料23億38,208円，

支払件数1,019件，支払保険金も3,966万7,000円です。昭和55年度では，契約件数でほぼ20倍，収入保険料では250倍になっております。

自動車の普及率の増大に伴い，自動車保険は急激に伸びているわけです。これも国民の意識の変更，あるいはまた保険会社の企業努力ということも当然あったかと思います。

本日は制度的な面，法律的な面から自賠責保険についてくわしく討論してみたいと思います。最初に自動車保険料率算定会の海老名さんのほうから自賠責保険の歴史というか，前史について説明をお願いしたいと思います。

ご存知のように，海老名さんは自賠責保険の発足当時から，実際に自賠責保険の問題に取り組んでおられます。

まず，死亡事故について限度額は30万円と，現在と比較しますと非常に低い額ですが，あるいは政府への再保険の問題，あるいはノーロス・ノープロフィットということになっているのですが，それらの問題について海老名さんからご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

海老名　自賠責制度の創設から現状に至るまでの要約の点ですが，石田先生のほうから創設について一部お話がありました。

自賠責制度が現状に至るまでには昭和25年に戦後の自動車の急速な発展と自動車事故の現状から運輸省において自動車損害賠償保償制度の実施検討に入っていたのです。この当時においては自動車台数が約39万台，交通事故の死亡者数は4,200人，傷害者が2万4,400人という時代です。その後，昭和27年末に，自動車関係団体ならびに日本損害保険協会と学識経験者，関係官庁の協力により，運輸省自動車局に自賠責制度の調査研究のための協議会が設置されたというような経過を経て，自賠責が発足しました。

ご案内のとおり，法律ができる以前の問題として，昭和30年5月25日に衆議院，翌日の5月26日に参議院に法案が提出され，その間，衆議院においては6月

17日，参議院においては６月13日それぞれ参考人の意見聴取，または公聴会が開かれました。

その当時，前回の安田記念財団の講演会で石田先生がお話しになったなかにも触れておられますが，参議院の運輸委員会の公聴会において当時の横浜市交通局長から自賠責の死亡30万円という額については高いのではないか，現在，自分達がやっている事案については５万円～10万円というような事実関係があるということが公聴会の席上で指摘されています。このような経過をたどったわけですが，最終的に運輸省のほうとしては提案の骨子として自動車による人身事故の場合の賠償責任を適正にするための処置，２点目として自動車側の賠償能力を常時確保するための処置，３点目としてひき逃げ事故のような加害者不明な場合の被害者の保護処置，現行の保障事業ですが，この３点を柱として提案しました。

その結果，法律が昭和30年７月29日にできあがり，同年12月１日から任意実施，翌昭和31年２月１日，２月11日，２月21日と３回に分け，車種別に４輪，３輪，２輪自動車という形で強制実施が施行されました。当時の車輌数は昭和31年度177万5,000台，契約件数では昭和31年度115万2,000件，収保関係では石田先生は23億とおっしゃいましたが，これは昭和30年度の本数字と思いますが，昭和31年度では収保は30億円弱，支払件数が４万3,000件，これに対する支払保険金は約20億円，現状からみますと隔世の感があるのですが，昭和54年度の支払件数は62万9,000件，支払保険金は4,988億円ということです。

このような形で実施され，法律上のシステムはできましたが，受入体制側である保険会社のほうとしては，引き受けはしたものの，それをどのような形で支払いをしなければならないか，また設立当時においては当初の予定よりも付加保険料，社費関係ですが，これが非常に圧縮されたというような前提から現行の保険会社の社員そのものを使ってやるということは赤字経営になってしまうというような前提に立ちまして，昭和31年５月15日，当時自賠責のみの査定関係

をやるという前提条件から共同本部というものが設立されたのです。

共同本部は各損害保険会社が創立した任意組合であります。現実の共同本部が機能を果たしましたのは昭和32年7月ですが，それ以前の昭和31年2月からの暫定的な期間については現在の損害保険料率算定会,こちらのほうの当時の新種保険部が事務代行を行っていたというのが実態であります。共同本部が事案を処理するためには全国にそれなりの事務所を設置しなければならないということから，当時52カ所，人員関係では150名という体制から発足したわけです。

現在どのような形になっているかといいますと，全国に調査事務所が72カ所設置されています。人員関係も約1,900名です。この共同本部の設立目的としてどういう考え方をとったか申し上げますと，共同査定に関する事項，共同計算に関する事項，統計に関する事項の3つが柱になっていたのです。

さらに，共同本部で損害査定を行うということについては自賠責保険があくまでも法律上で定められた強制保険であるという前提からいくと，それぞれの個々の保険会社において当然に体制上から損害査定をすることは可能ですが，そこに何らかの利害関係というような問題が入った場合は好ましいものではなく，強制で保険料を集めているかぎりにおいては同一事項，同一損害の場合においてA会社で支払う場合もB会社の場合においても同じような損害額の支払いがなければならないのではないかということから，ひとつの機関で行うことがベターであるという判断も当然に共同本部設立当時の理由として入っていたのであります。

このような関係から発足したのですが，さらに自賠責保険を行ったのはいいが，これがうまく運営できるかどうか，それぞれの会社において，A会社は黒字になり，B会社は赤字になることも当然予想されることから，ご案内のとおり，現行の保険料のうち60％は運輸省の再保険，これは現行の法律の第42条ですが，残された40％についても，これはそれぞれ各社が全額プールにして清算することが望ましいのではないかということから，現在も行われています

が，実務的には東亜火災が行っています。

昭和30年代の問題点として大きく取りあげられるなかには，社会保険との競合請求があります。

石田　前史について只今，海老名さんのほうから自賠責保険あるいは自賠責保険制度ができるまでのいきさつについてお話があったのですが，前史の問題について皆さんご質問がありましたら……。

その頃，エーレンツヴァイク教授の講演を聞いたことを記憶しているのですが，自賠法のなかで最も注目されるのは第3条の責任規定です。自賠法をつくるにあたって指導的な役割を果たされたのは我妻栄先生ですか。高崎さん，その点は。

高崎　全然私はわかりません。

伊藤　比較法雑誌の第13号の論文など読んだ感じでは我妻先生ではないかと思われます。

石田　具体的に政府への再保険とか，ノーロス，ノープロフィットなど業界でそういう問題について意見があったのですか。

海老名　業界では相当意見がでていたようです。特に料率の算出についてあくまでも推定的にまずやらなくてはいけないということと，ある一定の線を損保としてはだしたわけです。

その場合に一番大きくなるのは経営上の問題として社費関係の問題がある。社費関係はこの当時，業界としては13億円ぐらい必要であるということをだしたのですが，それが削り削られて6億7,000万円という形で発足せざるをえなかったという実情があります。

それと果たして純率のほうにおいても運営できるかどうかということについても業界ではいろいろ議論があったようです。

鈴木　私は，皆様よりも後追いで研究してきた者ですが，研究を遡ってしてみて

痛感したことは，昭和30年という自動車の保有台数も多くない時期，すなわち保有台数は148万台ぐらいで，死者が6,000人ぐらい，負傷者は7～8万人でしたが，このようなかなり早い時点でその後の交通事故の多発ということを予感しているのですね。この点は，自動車保険新聞紙上で運輸省の永光さんも触れられていますが，日本は昭和27年頃に車の国産化という路線に通産省が踏み切り，自動車産業および自動車運輸業の発展という観点から自動車事故被害者について今から手当をしておかないと，えらいことになるということに気がついていたのです。その後の交通事故多発を考えると，自賠責が果たした役割については二面があると思うのです。ひとつは被害者救済の面で大いに大いに貢献したこと，いまひとつは自賠法1条に規定しているところですが，自動車運送の健全な発展に大きく寄与したという面があったと思うのです。

石田　諸外国の影響ということもありますでしょうね。諸外国でもすでにそういう用意をしているということで，当然，日本も車時代になるだろうということを予見していたのでしょうね。

倉沢　これはどなたかご存知の方があったら教えていただきたいのですが，早い時期に自賠法について運輸省の協議会とか調査機関をつくった時に，そこで狙っているのは賠償能力確保と責任強化とどちらにプライオリティがあったのでしょうか。自賠法の立法は，もともと自賠責保険というものを初めから狙ってできているのか，それとも第3条のほうがこの時の立法の主たる目的，すなわち人身事故における責任強化ということをはじめは狙って，その実現手段ないしは補助措置として自賠責というのがその過程でできたものなのか，立法目的としてのプライオリティがどちらにあったのか，そのへんを教えてください。

伊藤　この点は，先程，石田先生が述べられたことと重複するかも知れませんが……鈴木先生は自賠責保険についての日交研で発表されたご論文の中で運輸業の側面援助の面も強調されておられるのですが……，自動車事故に対する法

的救済の問題意識は昭和25年段階に突如としてでてくるのではなくて，比較法的紹介という形で，たとえば野田先生のフランス義務的責任保険法の紹介，あるいはドイツの義務保険法の紹介も行われておりました。また，ドイツ法はすでに道交法の中で責任の強化と強制保険とを結合させたシステムというのを用意していたのです。

そのようにセットされていたシステムを日本に導入してきたのでしょうね。ドイツ法の原流をたどっていけばオーストリーに突き当たりそうなのですが。だとすれば，どちらかに重点をおくというのではなくて，自賠責保険の論理的前提としても，その当時伝統的な個人責任法理が支配的であるために，分散機構の前提としての責任の強化という論理構成をとったのではないかという推測が成り立つと思うのであります。

倉沢　よくわかります。もちろん，制度的には責任強化と賠償能力の確保ということはセットだと思うのです。ただ，外国でできた制度を日本に早い時期に取り入れなければならないという意識をもつときに，賠償能力確保ということは自動車を運行する人にとって経済問題でもあるのです。

これに対して，責任強化という点は法律的な民事責任法理がこれからの自動車時代には妥当性をもたないという意識に基づくものであって，制度としては外国から継受するときにはセットで入ってきたのでしょうが，その動機のようなものが資料で探れるかどうか，私自身は不勉強で恐縮ですが，質問の意味はそういうことです。

石田　それは論理的にどちらが先かということはいえないと思いますが，エーレンツヴァイク教授の話を聞いてみても無過失責任ということが議論の中心であったと記憶しております。

無過失責任にすれば，受け皿としての責任保険を用意しなければならない。

石田　吉川君，何かご意見は。

吉川　その問題について調べてなく不勉強ですが，発言しておきたいことが

あります。

自賠責保険の給付水準がいわゆる生活保護程度であったことは ── 実際にそうであったか否かは問題ですが，現在，一般にはそうみられているようです ── ，自賠責保険が今日よくいわれる社会保障的なものだということとはあまり関係ないのではないか（国会での補足説明がありますけれども)。社会保障云々が問題になるのは，もっと後のことではないか，ということです。端的に言えば，自賠責の当時の給付水準の問題は，自賠法において相対的無過失責任と運行供用者概念がとられ，また強制保険とされたこととウラハラの関係にあるのではないでしょうか。当時は，この関係が重要であったのではないか，このように考えます。

倉沢　ここで念を押しておきたいのは，あとで自賠責と任意の対人賠償との異同を考えるにあたって，自賠責の性格が基本補償であるといわれるときに対象としてでてくるのは被害者のほうがまずでてくるのか，それとも運行供用者のほうがでてくるのかという問題があります。それが制度の沿革に何か関係がありそうな気がするのです。

高崎　私は今まで理解していた，あるいは何かで読んだ記憶があるのですが，昭和20年末期に自動車事故があって，今と比べると数は全然少なかったにしても，民法715条の使用者責任ではまかないきれないケースが多発して問題になっていたのではないですか。

会社などが人に車を貸しても，民法715条では貸しただけでは会社などに責任はなかったのです。しかも借りて運転した者は，無資力者が多いでしょうから，トラブルが起こっていたのではないかと思うのです。

倉沢　そのトラブルは法的責任の有無についてのトラブルなのですか，それとも履行能力の有無についてのトラブルなのですか。

高崎　民法では行き詰まっていて，救済しなければいけないけれども，どうにもならないということがあったのでしょうね。

鈴木　過失責任では救えなかった時代……。

高崎　無資力の者が運転し，使用者責任にあてはまるのであれば使用者が責任を負いますが，それに外れた者がでてくるでしょう。たとえば借りた無資力者が運転していると，所有者のほうは何ら責任はないというような状態が生じていたのではないでしょうか。

倉沢　そうすると，たまたま社会現象として，法的責任が不十分であるという問題と同時に賠償能力不足の問題も一緒に起こってきたということですか。

高崎　自賠法の運行供用者（保有者）責任を認めますと，責任主体は広がるのです。

鈴木　トラブルの原因が加害者に賠償資力がなかったためなのか，それとも民法の責任法理だけでは被害者救済に不十分でトラブルが絶えなかったのか，そこのところを考えているのではありませんか。

高崎　所有者が事故を起こした場合は民法709条によって端的に所有者が責任を負うわけです。しかし，民法では責任を認められないし，責任ある者が無資力であるという問題で，これは問題が多発しはじめたのではないかという。

石田　前史のところで引っかかると困るのですが，その問題はあとで責任論のところでディスカッションしていただくことにして，まとめてみますと，高崎さんがいったように従来の民法の枠のなかでは被害者は十分に救済されないという具体的な問題がでてきたし，また，諸外国の影響，責任保険の用意という3つが自賠責保険，自賠責制度というものを生みだしたものではないでしょうか。

鈴木　今のプライオリティーの問題は交通事故の被害者を救済しなければならないという立場からいうと，責任の強化と強制保険というのは必然的なワンセットであって，どちらにプライオリティーがあったということではないと思うのです。

今，石田先生のおっしゃった諸外国からの制度の移入ということはもちろん

のことですが，しかし，昭和27年頃から研究を始めて昭和30年にははや法律ができたという急速な研究を促したもの，そのところを私はいいたかったのです。

確かに諸外国に先例はあります。しかし，その先例を早く見抜いて日本の運輸業，自動車産業が急激な速度で発展し，その結果多くの事故が起こるであろうということを予見して積極的に動いていった官僚機構はなかなかのものだったと思うのです。

石田　研究は昭和27年頃からというのではなく，その前から諸論文で従来の伝統的な民法論理では駄目だということは前からいわれていた，そういう土壌があるということです。

倉沢　自動車の人身事故についての責任強化という点に関しては，外国の情勢もその時の日本の社会情勢もともに歴史的必然だと思うのです。ただ，そのときに責任強化と社会保障とセットにせず，責任強化と賠償責任保険とをセットにしたことに特別の意味があると思うのですが……。

高崎　責任を自賠法３条で強化したと同時に責任を負う者の範囲を広げたのです。責任を負う者を広げるかぎり保険でカバーすることが最善の方法であったと思います。

伊藤　前史でひと言確認したいのですが，例の横浜の交通局長が公聴会で自賠責の30万円は高いのではないか，当時，５万円から10万円の死亡事故の示談がなされているということが，私もかつてに引用しましたし，いろいろの方が引用なさっているのですが，注意しなければならないのは，そうだとするならばその当時の賠償水準のフルカバーとして自賠責保険がスタートしたのかどうかです。

ところが，のちに最低補償論争あるいは基本補償論争につながっているわけですが，その当時のものを調べてみますと，当時は紫雲丸事件という船の沈没事件がありまして，あの時の一人の平均の示談額は小・中学生レベルで50万円から55万円です。これは昭和30年の国会の参議院運輸委員会の議事録，第22回だ

から昭和30年の示談水準です。昭和27年の大阪地判とか昭和28年の札幌地判，東京地判の昭和29年等は人身事故で損害賠償は100万円の判決例が数多くでているのです。したがって，自賠責の当初の議論で完全賠償ないしは高すぎるとか，またフルカバーであったというのは疑問があるのではないでしょうか。そのことを前史として……。

石田　それは先程，海老名さんのおっしゃったのは参議院の運輸委員会の公聴会で横浜市の交通局長の話があったということで，別に高いとか安いとかいっているのではなくて，あなたはそういう事故があった場合にいくら払うのだということのなかで，現在では5万円ぐらいを底として上は10万円ぐらい程度払っていますということでしょう。

伊藤　そのあとの他の人達は，現在はこうなっているから30万円になると高すぎるとかいう議論はあるのです。ただ，事実としてそれ以上の示談ないしは判決が当時は存在していたということは確認しておく……。

高崎　30万円というのは何で決めたか。森永のヒ素事件で子供が被害者となったケースがありましたが，あれは30万円ぐらいではなかったでしょうか（加藤一郎・不法行為（増補）57頁によれば，死者一人25万円である）。

伊藤　そのぐらいです。

(2)　昭和30年代の自賠責保険の状況

石田　前史でデッドロックにのり上げては困りますので，次の2番目の昭和30年代にいきましょう。私のほうで若干説明をしてあとでご意見をお伺いしたいと思います。

昭和39年では契約件数624万5,806件で発足当時と比較しますと，5.4倍で，収入営業保険料も587億8,357円，25倍になっています。支払件数も15倍ということで，昭和30年代には飛躍的に増加しています。

ここで注目されるものとしては，昭和35年9月の自賠責保険金の改定があり

ます。死亡保険金を50万円にしています。昭和39年２月では死亡保険金100万円，傷害を傷害と後遺障害に分けて傷害30万円，後遺障害は等級を12ランクにしています。

この30年代で注目されるのは，また車検リンク制度を採用したということです。昭和37年８月１日に登録あるいは車体検査を受ける際には自賠責保険の証明書の提出を必要とし，ステッカーを自動車に貼らせるということにしています。ここに無保険自動車の防止に役立つ制度が誕生しました。

海老名さんに関係する問題としては，損害保険料率算出団体に関する法律に基づき，自動車保険料率算定会が発足し昭和39年２月１日から業務を開始しています。

昭和30年代を概観してみますと，そんなところが特徴です。前の問題と重複しても結構です。どうか，海老名さん，これらの事情をご説明ください。

海老名　制度的な大きなものからいうと先生の今おっしゃったような内容になるかと思いますが，保険実務上それ以外の問題があります。

自賠責が発足した当時，保険会社の支払い関係は，一般の不法行為論に基づき被害者の軽微な過失までも過失相殺を行っていたのが実態だったのです。それが最低補償という前提から過失相殺をそこまでやるのはどうかということから，過失相殺をひかえめにするようになったのです。

石田　海老名さん，自動車保険料率算定会が，昭和39年２月１日から業務を開始した当時，何人ぐらいでやっていたのですか。

海老名　本部では100人ぐらいいたようです。

鈴木　これが独立したのは業務量が大きくなってきたからですか。それまでは損害保険料率算定会のなかで一緒にやっていたのですね。

海老名　自賠責保険については共同本部を独立させていて，任意保険は料率算定会のほうでやっていた。ところが自動車収保関係が大きくなったので，任意の自動車保険と自賠責保険とを一本化しようという形でできあがったのです。

倉沢　当初は過失相殺を厳密に適用していたということは，民法の不法行為責任によっていたからですね。それから最低補償という考え方から，過失の有無にかかわらず，被害者を救おうというふうに変わってきたということですが，その最低補償という観念はすでにその頃に登場した観念なのですか。

海老名　当初から最低補償という表現を使っていました。というのは査定要綱でも当時の額からみて相当低目に押さえているのです。

伊藤　実務的には重大な影響を与えたかどうかわかりませんが，発足当時から支払基準的なものはあったようです。現在のように事業方法書の一部として支払基準が認可されたのは昭和39年４月の段階です。

昭和39年４月28日に支払基準は主務官庁から認可を受けなければならないという現行の方式が開始されています。支払基準に対する行政上のコントロールが始まったのもその時代ですね。

海老名　あれは当時，子供の死亡事故がありまして，名古屋地裁（名古屋地判昭和36年９月26日判例時報324号30頁）から最終的には名古屋高裁で（名古屋高判昭和38年４月25日交通不法行為下民集昭和38年177頁）で慰謝料の額の問題として争われたのです。

残された遺族の固有の慰謝料をどの程度にみるかということで，当時は一律５万円ということでした。それが裁判所で５万円は低すぎるのではないか，しかもあの時の子供さんが裕富な家庭のお子さんで，慰謝料の額をもっと上げるべきではないかということで，結果的には要綱で５万円と定めた額が否定され，それを超える額になったのです。そのため，共同本部が独自でつくった基準がオーソライズされていないということで，伊藤さんがいったように昭和39年４月に事業方法書の一部として，大蔵省へ申請認可の形をとったのです。

伊藤　名古屋の判決は，査定基準の拘束力を否定した最初の判決です（前掲

名古屋地判および名古屋高判)。

石田　昭和30年代に注目されるのは昭和37年８月に車検リンクの制度ができたということです。

車検リンク制度が採用される前はどの程度の付保率だったのかというと，たしか大体80％でした。

海老名　昭和36年３月の運輸省の調査では当時の付保対象車輌が344万8,000台，それに対して加入車輌が273万3,000台，付保率79.2％です。

石田　そういうことで非常に高いと思ったのですが，現在の賠償観念は，当時よりはるかに高いので，車検リンクということにこだわる必要があるのかという問題もございます。漏れるものがあるから心配だということがあるのでしょうか。

海老名　二輪車が車検がないということで低かったという現状があります。

鈴木　車検リンク制は議論があっても変わらずに維持されるのではないかという気がします。これは大変結構な制度だと思うのです。欧米では日本と比べかなり多数の無保険車が走っているようですから。車検リンク制は，日本独自の制度だと思うのですが，私自身は大変にすぐれた制度だと評価しています。

(3)　昭和40年代の自賠責保険の状況

石田　昭和30年代はその程度にとどめまして，次に昭和40年代に入りましょう。昭和40年代は激動の時代だったのではないかと思うのです。昭和40年代になると自動車の保有台数も急激に増加しています。

昭和42年度には1,169万755台ということで，1,000万台の大台を超えています。さらに昭和46年には2,122万2,715台で，2,000万台の大台を超えています。当然に交通事故の件数も増えています。

昭和41年の交通事故発生件数は42万5,000件です。これは概数です。死者は１万4,000人，負傷者の数は51万人と増えています。

ピークが昭和44年で，交通事故の件数は72万件，死者は16万件，負傷者は96万人となっています。その後次第に減少していますが，最近では若干上昇しているところです。

自動車事故の件数も増えると，当然に限度額も問題になって，昭和42年8月では死亡保険金も300万円，昭和44年11月では500万円，昭和48年12月には1,000万円，傷害を80万円というように改訂を行っています。

このなかで特に注目されるのは昭和44年10月7日に自動車損害賠障責任保険審議会の答申がでていることです。このなかで鈴木先生が先程おっしゃったように，自賠責保険は最低補償であるという言葉を使っています。

「自賠責保険が最低補償であるという本来の性格に鑑み，また他の社会保障制度との権衡を考えれば，今後，賠償水準の動向のみによって保険金額を改訂していくことは必ずしも適当ではない」といっています。

そこに「最低補償」という言葉が答申にでているのです。答申の中味はレジメにもありますが，医療費の適正化の問題，休業補償費の限度額の設定，メリット，デメリットの導入というようないろいろな問題がここでとりあげられています。

そのなかで実施されたものと実施されないものがありますが，昭和40年代は変化の多い時代だと思います。海老名さんからどういう改訂があったかを補足していただければと思います。

海老名　昭和40年代においては大きな変動がありましたが，石田先生のほうからお話がありました以外の問題として，原付自転車の自賠責保険の実施がでてきます。原付は昭和31年，自賠責発足当時は91万1,000台，昭和40年には736万4,000台で，また原付そのものの性能もよくなってきています。特に原付二種になると小型二輪と変わらないということから，また原付による被害者そのものが通常の交通事故の被害者と態様的に異なるものではないという面から，原付が昭和41年10月1日に強制適用されたのが大きな問題です。

自賠責共済が登場してきたことがあります。自賠責共済は地方の農山村の農業協同組合のほうが地盤が強いということから，原付の強制付保を契機として自賠責共済が昭和41年８月に認可されたというわけです。

自家保障制度の廃止がありました。昭和45年５月４日の自賠法の改正により，従来行っていた制度，つまり車輌数が200台以上車を所有している者は自家保障ができるという制度が，当時の条文として第55条から第70条にわたってあったのですが，この自家保障制度が昭和45年に廃止になっています。

適用除外車が幅広かったのを一部縮小したということ，それは法律の第10条ですが，これも昭和45年です。重複契約の免責，重複の契約をした場合は最初の契約のみが有効で，あとの契約は駄目だという，これも昭和45年です。法律では第82条の２です。

死亡事故の場合の死亡追加保険料（第19条の２）も昭和45年に追加されています。制度的な問題を離れては飛騨川事故が昭和43年８月に発生しています（名古屋地判昭和48年３月30日判時700号３頁)。これは自賠発足以来一番最大の事故ということで特記すべきことではないかと思います。

石田　自動車事故の件数も増えたということで，この頃保険会社として一番大きな課題は赤字問題です。1,700億円の膨大な累積赤字をだすということで，われわれもよく記憶しているのですが，昭和44年11月に保険金額の改訂とそれに伴い損害率上昇による，料率引上げを行ったということです。

当時を思い出してみて，それを契機として自賠と任意の一本化という問題が議論されました。

免許証保険だとか，いろいろな提案が自賠責審議会の答申にもでているのですが，そういう問題が続出したという時期だったのです。

鈴木　私が自動車保険の問題に興味をもちだしたのは昭和47年に日本交通政策研究会ができまして今野源八郎先生から世話役を頼まれ，日交研のなかに自動車保険研究グループをつくってからです。

私が最初にとりあげた問題が強制保険でして，自賠責の保険金額の引上げ問題を，自分の研究テーマにしたのです。それが問題としては大変大きな問題をはらんでいまして，昭和48年には実際の問題として，当時の保険金額500万円を1,000万円に上げるべきか否かの問題がおき，自賠責の基本構造だとか，基本的性格だとか，最低補償論だとかいろいろな問題を勉強させられました。私としては結局，自賠責最低補償論への反対論を留学先のパリで書く羽目になるわけです。

この自賠責最低補償論がどのようにして，またどうしてでてきたのか私自身大分検討してみたのですが，世間一般にいわれているようには方々には書かれていませんでした。

昭和44年の自賠責答申には確かにそのようなことがちょっとでていますし，また一橋大学の中山伊知郎先生がそういう趣旨のことを発言されていますが。私は，当時，自賠責が最低補償である必要はないのではないか，また自賠責は最低補償ではありえないのではないかという立場から，当時の500万円という保険金額は少ないのではということで，たまたま自賠責収支が黒字基調になった昭和47年～48年当時にそれを保険料引下げの財源に使うのはとんでもないことである。ここは少くとも1,000万円への引上げ財源として使うべきだということを主張するためにああいう論文（「自賠責保険の保険金額の引上げについて」日交研シリーズA－8，昭和48年10月）を書いたのです。書いていくうちに，だんだんと興がのり，結果として随分威勢のいい論文になってしまったと今でも思っています。ただ私が同論文で主張した核心部分は現在でも有効に生き続けていると，私自身は思っています。

石田　昭和40年代で特に自賠責保険の性格論をめぐって，自賠と任意の一本化という問題が論ぜられたのです。

これも動機が不明瞭なのです。赤字問題というものをどうやって解決するかということがきっかけで黒字に転換した途端にそういう議論が次第に消えてしま

ったといういきさつがあるわけです。今の昭和40年代の改訂で医療費の適正化とか，今日でも問題にされているのではないのですか。

海老名　今でも医療費の適正化については問題になっています。日医の法制部で健保を使うかどうかというのがまず問題になりました。

健康保険法には第三者行為災害の場合の求償条項があるので，交通事故の場合においても当然健保を使えるのではないかというのに対して，日医の方で交通事故の場合は特殊な治療方法の必要性があるので，健保は使えないということで，あれがひとつの契機となって点数換算も自由診療の高い点数を使ってきているという傾向がみられているようです。

鈴木　自賠責の保険金額が500万円から1,000万円になった途端に自賠責最低補償論が姿を消して，入れ代わりに自賠責基本補償論というのがでてきたのですが，ここらへんが全くわからないところで，何をもって最低補償とするかを決めないで，何となくムード的に1,000万円になった途端に最低補償論ということをほとんどの人がいわなくなって，基本補償論になってしまった。

基本補償はどういうものをいうのか，この点がまたわからないのです。そして，わからないままにそれが定着していく。その問題がひとつです。つまり，自賠責は，いぜんとして，最低補償であるべきなのかという問題がひとつ。また，基本補償というけれど，どの程度のものを何を基準に基本補償といっているのかわからないという点がいま一つ問題として残ると思います。

医療費の問題につきましては，私が先の論文を昭和48年に書いたときにも触れた点ですが，医療保険金の引上げ問題がおこるたびに，医者が濃厚診療をするので引き上げても医者にいってしまうので引き上げは反対だということが当時もやかましくいわれました。

たしかにそういう面がなきにしもあらずで，この種の議論は論理としては逆立ちしていると思うのです。

私は，医療費の適正化ができなければ傷害保険金は上げるべきではないとい

う議論は，ご自分が被害者になったことのない人の議論であり，論理としては逆立ちしている，と今でも思っています。

吉川　今，鈴木先生がおっしゃったように，最低補償とか基本補償という言葉は，当初は，自賠責給付の限度額の引上げに際し使われた言葉であって，ムード的なあるいは提唱者のプロパガンダ的なきらいのある用語であったと思います。しかし，私どもとしては，その用語を肯定するか否定するかを検討し……最低補償論をとる人は，今日いないでしょうが……仮にその用語を肯定するとしたら，それに意義づけを与えなければならないのではないか……。1,000万円に改訂したというのは昭和48年12月の頃からでしょうか。

高崎　最低補償という言葉は何回もでてきているのですが，最低補償というのは何について，これくらいだから最低だということなのでしょうか。

その基準がわからずに最低補償とムード的にいっているのか，先刻お話のように自賠法をつくる時に100万円ぐらいの判決がでていたという話でした。それについて30万円とした。30万円というのであれば3割ですか，それぐらいが最低だろうと……。なぜ，最低になるかというのはよくわかりませんが，最低というのは何について最低ということですか。

海老名　保険契約者側に強制的に契約をさせるという形で，余り多くの保険料をとるわけにはいかない。だとすると支払いのほうについてもある程度制限せざるをえないのではないかという要素があるのではないでしょうか。

高崎　そういう意味ですか。

倉沢　最低補償とか基本補償という場合の補償の意味ですが，たとえば憲法でいう国民としての文化的な最低生活の保障というときは，「補う」，「償う」という字でなくて，「保つ」ほうの保障になるわけです。

最低補償とか基本補償ということが被害者の最低生活の保障という意味で使われているのか，それとも本来もらえるものがもらえない場合に最低これだけもらえるということ，つまり，被害者が賠償債権をもっているのに，これの行

使ができないので，ここまでは塡めてやろうという最低補償なのか，そこがよくわからないのです。

高崎　あるいはもうひとつ，加害者側としてはこれだけは現在の制度からだせるという意味なのか。

倉沢　加害者の賠償責任債務の足切りですね。昭和40年代に一本化の問題がでた頃にやっと興味をもち始めたのですが，一本化の問題と限度額の問題との違いがその頃どうしてもわからなかったのです。つまり，限度額がアップして，国民誰もが任意でもそのくらいしか入らないというところにまで達してしまえば，事実上一本化してしまうのではないか。最低補償とか基本補償といわれている自賠責と，任意の自動車保険とは，その給付の本質はまったく同じもので，ただ額の点で区別されるにすぎないものなのか，それとも，自賠責給付の本質として最低補償とか基本補償というのは責任保険的な意味つまり被保険者の損害てん補としての最低ではなく，社会保障的な意味つまり被害者の生活保障としての最低ということで，両者の区別は質的な問題なのかがわからなかった。たまたま一本化の問題との兼ね合いで，今日いただいた資料にある業界の自動車対人賠償制度のあり方についてをみますと，自賠責保険と任意保険との本質的な違いという発想法がなくて，一定の額までは政策的に簡易迅速にやり，そこから上はより公平にやるものだという性質上の違いが自賠責保険と任意保険との間にあるように思われますね。一本化是か非かという問題は，限度額アップの問題と同質のものになるような気がするのです。

石田　その他に制度的に自賠責保険の場合にはノーロス，ノープロフィットで利潤をえてはいけないという建前になっているのです。そういう面からの問題が多いのではないのですか。

倉沢　この考え方ですと，自賠も任意も補償としては同質的なもので，ただ，いかに民保が自分達のシエアを守るかという目的のために最低補償とか基本補償といっているにすぎないと思うのです。

これが自賠の補償と任意の責任保険の補償とは質的に違うといわれると，両者の併存の根拠がよくわかるのです。

石田　最低とか基本とか厳密に定義づけて議論しているわけでなくてミニマムは必ずカバーされるという意味だったのではないか。

ところが1,000万円となると必ずしもミニマムということにはならない。1,000万円台の大台にのると諸外国に比べても遜色がないという意味で基本という言葉を使ったのではないでしょうか。

基本とは何ぞやといわれると，これもひとつの言葉のあやなのでしょうが，厳密な意味はもっていないのではないか。ただそれだけでは全部カバーするものではない，他には任意もあるし，その他のものもあるということではないでしょうか。

倉沢　これだけで全部カバーするものではない，ただ少なくともこれだけは給付されるという意味で基本的だといったときに，これだけで足りないということが量的にさらに上があるという意味なのか，さらに質的にも，給付の原因についても他にもあるという意味なのか，つまり基本補償というのは額だけの問題なのか，それとも補償の性質上その対象はこういう被害者だけという意味で基本ということなのかどうかということがよくわからないのです。

石田　量と質のふたつがあるのではないですか。

倉沢　賠償責任の補償ということだと，加害者に対して賠償債権をもっている人がとりはぐれることについてカバーする。したがって，加害者に責任がなければ仕様がないという議論になるのですが，これが社会保障的な意味であったら，加害者に責任があろうとなかろうとここまでの額がもらえる，それを自賠法の自賠責保険でもつのだ，責任保険と名前は使っているが本来の保険給付とは異なる，ということになる。その点，基本補償とは何かということが額だけの問題で議論されるとわかりにくい。

伊藤　自賠責保険の前提としての自賠法の性格がどう変転していっているの

か，そのつめをすることにより基本補償概念の明確化の議論が可能となり，新たに意味をもちこむことができるかも知れませんね。

鈴木　従来から文献にはでていませんが，暗黙の了解みたいにして自賠責保険の給付は最低の補償だという考え方が，運輸省にもあったし，方々にあったと思うのです。それが「基本補償」かというと，考えが変わったのかどうかということがまず問題です。つまり，自賠責は基本補償まで給付を高めるべきだということが一般的な了解事項になったのかどうかということなのです。

そうではなくて，給付が1,000万円に上がったのだから，これは補償としてはミニマムとはいえないという事実をいっているにすぎないので，私も日本保険学会でその基本補償という言葉を使うのはおかしいという指摘をうけて，以来，この言葉をできるだけ使わないようにしています。

石田　私は，最低補償とか基本補償という言葉に余り拘泥しなくてもいいのではないかと思っています。

鈴木　言葉だけに拘泥しなくてもいいのですが，自賠責の給付水準のあるべき姿については今後とも議論が絶えないのではないかと思います。

倉沢　言葉自体には拘泥しなくてもいいのですが，それが量的な最低・基本ということなのかどうかということは問題として残るのです。

石田　私は質と量の両方あるのではないかと……。

高崎　あるいは運行とか運行供用者，因果関係の問題もつながってくる。

石田　過失相殺，それはまさに質の問題です。

鈴木　自賠法には強制保険はここまでもちなさいという規定がないので，あるグループはこれを押さえにかかるし，あるグループはそれをはねのけて上げようとする。

だからこの「基準」をつくらないと，いつまでこの種の説論をやることになるのです。

吉川　私も，最低補償，基本補償という用語は質と量の問題だと思います。

また，最低とか基本とかが何についてこれ位だから最低だ基本だというその絶対的な基準は，どうなんでしょうか……，ないんじゃないか。しかし，その相対的な基準はあると思います。

改めて私が申し上げるまでもなく，また皆さんご承知のことですが，話の都合上申し上げますが，給付限度額の算定にあたっては，過去の交通事故賠償額分布，他の賠償水準また賃金・消費者物価指数等を勘案してきたわけでありましょう。

だから，先ほどの問題のうち量の問題についていえば，それらの算定基準については恐らく異議はあまりないのではないか。ただ，具体的な金額が妥当かどうかという議論はありましょう。しかし，これは一つの経験則に基づく政策判断であって，絶対的という額はない。また，保険団体の保険料負担能力がその政策判断にあたって重要でしょう。

ところで，私にとって興味深いのは，最低補償論が昭和44年10月自賠責答申でだされてくる際，「他の社会保障制度との権衡」を明確に意識しているということであります。また，基本補償論が提唱された昭和50年３月は，一本化論争の最中でした。いずれも，給付額引上げないし制限的引上げがその背後にあるのですが……。

それはそれとして，いずれにせよこうして，自賠責は任意保険とは異質なものであるという意識がプリヴェィリングなものとなってきたと思います。他面，今日，自賠責における責任成立の極端な容易化，過失相殺のこれまた極端な制限的適用（昭和52年度で0.91％）── 過失相殺の制限的適用は昭和30年代頃に始ったという海老名さんのお話がありましたが ── という事実上のノー・フォールト化は，先ほどの問題のうち質の問題だと思います。

しかし，そうなると，自賠責の給付内容が問題となる……現行の給付内容が見直されてよいと考えますが，この問題は後に論じます。

(4) 昭和50年代の自賠責保険の状況

石田 いよいよ昭和50年代に入るのですが，昭和50年代の中間の時期です。昭和50年代になりますと若干違った局面を迎えています。昭和51年度には自動車の台数は3,000万台の大台を超えるに至った。

しかし，その後オイルショックの影響もあり，経済的な影響から鈍化の傾向にあります。交通事故も減少の傾向ですので，前に赤字問題でびっくりした時ほどの事情はない。昭和50年度では交通事故件数も47万件，死者数は1万人ちょっと，負傷者は65万人ということで，前から比べると若干減っています。

最近ではやや増加の傾向にあるということです。制度的な面を申し上げますと，自賠責保険審議会の答申では昭和53年6月13日に限度額引上げがでています。また，重度の後遺障害者に対する救済措置を考えるべきではないかとか，滞留資金の運用益の問題は契約者にも還元するのが本筋でないか，ということがここで議論されています。

昭和50年の7月1日，先程からいろいろ問題になっていますように，限度額の引上げ，1,000万円から1,500万円，傷害の場合は80万円から100万円，さらに昭和53年7月1日では死亡保険金2,000万円，傷害のほうは120万円に引上げられています。

国会筋では限度引上げということがニュースとして入っていますが，現在のところは2,000万円に落着いているのが現状です。将来はどうなるかという問題は将来の展望というところで議論していただくことにして，昭和50年代で注目されるのは重度後遺障害の救済措置という従来の賠償のあり方とは違った面を指摘していることです。

鈴木 今，石田先生が紹介してくださったのですが，激動の昭和40年代を終わって昭和50年代になると，自動車保険も大分落着いてきたという印象をもっています。最近でもファミリー車輌保険とかいろいろやっていますが，昭和40

年代にみられた抜本的な改定というものはないというのが印象ですね。

その意味で，わが国の自動車保険もかなり成熟してきたのではないでしょうか。それとの関連があるかもしれませんが，訴訟件数も大幅に減ってきたのではないかという印象をもっているのですが，いかがですか。

伊藤　昭和48年～49年までは交通事故民事訴訟判決件数は3,000件台が続いたのです。昭和49年あたりから激減して，最近だと全国で交通判決は1,000件を割る状況にまでなってきています。

鈴木　弁護士の先生方にとり魅力ある取り扱い対象だった交通事故訴訟が，今や件数が減ってそうではなくなったのではないかという気がしています。裁判にまでもち込まなくても，ほとんどの事件が当事者間あるいは保険会社等が入れば片付いてしまうという意味で，自動車保険は様変りの時代に入ってきているとの印象を強くもっています。

伊藤　また学説レベルにおいても激動の10年といわれている時代は赤字の問題とか制度の大幅な改定とか，トピック的な動き，それをどう評価するかというものに追われていた。しかし現在では自動車保険，自賠責保険を含めて相対的安定期に入ってきたために，基礎的な作業，たとえば履行期の問題とか，直接請求権の法理論の見直しの問題とか，基礎的な議論が再び起ってきているのではないかという気がします。

II　自賠責保険の法律上の問題

(1)　責任論

①　「運行」について

石田　自賠法，自賠責保険の誕生から今日までの状況をみてきました。次に法理論的な面について議論しましょう。

最初に「運行」概念についての問題です。運行概念については最高裁の判決

がいくつかでています。最高裁判決も運行概念についてそれぞれ若干違った判決をしているかと思います。

「運行」概念については任意保険にも関連する問題であり，重要なところです。高崎さんのほうから，「運行」概念，その流れを説明していただきたいと思います。

高崎　自賠法３条は「自己のために自動車を運行の用に供する者は，その運行によって他人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めに任ずる」と規定しているのです。「その運行によって」の「その」は運行供用者ではなしに，「自動車」を指していると解します（この点では抗弁説と同じ）。すなわち運行の主体は自動車という「物」であり，これの有する危険が原因としてという解釈をします。もっとも自賠法２条２項があるから「自動車の装置の用い方に従い用いるときの物的な危険によって」と考えるわけです。

ちなみに，自賠法１条も「この法律は自動車の運行によって人の生命または身体が害された場合における損害賠償を保障する制度」という書き方をしています。

したがって，「運行」に該当しなければ自賠法の責任はないのです。これが任意保険の自動車約款の「所有，使用，管理」と違うところです。自賠法の「運行」よりも任意保険の「所有，使用，管理」の方が広い場合があるという解釈がとられています。任意保険の「所有，使用，管理」は人が主体ですが，これに対して，自賠法の「その運行によって」の運行の主体は自動車という物です。

「運行」という概念について，自賠法２条２項では「この法律で運行とは，人または物を運送するとしないとにかかわらず，自動車を当該装置の用い方に従い用いることをいう」と規定しています。「当該装置の用い方に従い用いる」と書いてあるので，「運行」というのは当該装置との関係が問題になります。

この点に関して今まで判例，学説は変遷し，４つの大きな考えがあります。

第一は原動機説です。これは当該装置を原動機装置と解釈する説ですので、この説では原動機による走行状態にない場合，例えば停止時のドアーの開閉による事故や惰力走行による下り坂での事故は「運行」に含まれないという解釈がとられます。

第二に走行装置説，これは当該装置を必ずしも原動機に限らず，他の走行装置も含める説です。最高判昭和43年10月8日判例時報537号45頁です。ハンドル，ブレーキ装置なども含むのです。この説では道路で停止状態にある自動車は「運行」に入らないのではないかという問題があるのです。

その次の三番目に登場してきたのが固有装置説です。これは当該装置，道路運送車輌法41条に20ぐらい列挙してあるのですが，それを含んでさらにドア，クレーン車のクレーン，ミキサー車のミキサーも含むとする説です。以上が固有装置についての説の変遷なのです。

それと少し考え方が違い，四番目の説として車庫出入説があります。これは横浜地裁昭和45年3月26日判例タイムス248号26頁です。これは車の場所的移動や装置の操作に限らず，車庫を出てから車庫に格納されるまでの途中の駐停車の場合も「運行」に含むととする説です。これは全装置説(寺本・判タ268号58頁）でもあります。

現在は固有装置説，車庫出入説の考えが判例，学説では強いのではなかろうかと考えます。現実には車庫内であっても「運行」に含まれる場合があるという解釈がとられているのですから，車庫のなかに入ったら全然「運行」に入らないという意味ではないのです。車庫のなかにいても装置による事故であれば「運行」と認められる場合があるのです。

レジメのなかで例として挙げてあるのを説明していきます。

停車中の事故は現在では運行に入るというのが原則です。トラックが停止して鉄筋を荷降ろし中，その鉄筋大束が第三者の男の子５才の右下腿部に落下激突

して怪我をし死亡した事故があります。

この一審では「際して」説をとり,「運行によって」に入るとしたのです。大阪地裁の昭和46年5月12日判決交通民集4巻3号808頁です。この控訴審の大阪高裁（昭和47年5月17日判決，交通民集5巻3号643頁）では相当因果関係説によって「運行によって」に入るとしています。

別件で大阪高裁(昭和55年(ネ)第663号,昭和55年12月23日判決)は，第三者が入ってきた事案ではなくて，トラックの荷台からの右電柱の荷降ろしの作業員が何らかの原因で落下した右電柱の下敷となった事故です。判決は次のとおりです。

「そこで，まず本件事故が自賠法3条にいう自動車の『運行によって』生じたものか，換言すれば，同法2条にいう『自動車を当該装置の用い方に従い用いること』によって発生したものかにつき検討する。

前記認定事実によって考えると，次のことが明らかである。

1　本件事故は，控訴人大興電設より，その所有の普通貨物自動車（本件事故車）を使用しての，古電柱の回収作業を請負った控訴人太田やその被用作業員（本件被害者山岡がこれに含まれる。）らが，回収した古電柱を右自動車に積載して控訴人大興電設の材料置場に到着後，右材料置場での右古電柱の荷卸し作業の際，積載中の1本がなんらかの原因で右自動車の荷台から落下したために，作業員山岡がその下敷となったことによるものである。

2　ところで，本件事故車のような普通貨物自動車の場合，側板や後板と区別された意味での荷台が仮に『当該装置』に当るとしても，右荷台については，ダンプカー等の場合と異なり，『操作』ということは考えられないし，本件事故時側板や後板が操作された形跡も証拠上うかがわれない。

3　右材料置場は，なるほど道路に面し，道路との境界にはなんらの障壁も存在しないとはいえ，面積も約100坪程度のもので，同置場敷地内には控訴人大興電設のプレハブ二階建倉庫兼事務所も存在し，その余の部分は同

控訴人の材料置場及び同控訴人関係車両の発着場として使用されていたとみられ，同控訴人関係者以外の人間や車輌が出入することは許容されておらず，付近に人家も少なく，一般通行人や一般通行車が出入するという事態はまず考えられないところである。

4　更に，本件事故は，古電柱を回収してきた控訴人太田やその被用作業員らが，古電柱積載中の本件事故車を右材料置場に駐車させたまま，同置場敷地内の控訴人大興電設の倉庫兼事務所内で昼食を済ませ，更に約1時間休憩を取った後の荷卸し作業中の事故であって，駐車前の走行との連続性に欠け，また，右荷卸しが，走行準備のためのものではなく，駐車後の走行との連続性にも欠けている。

以上1ないし4によれば，本件事故が自賠法2条にいう『自動車を当該装置の用い方に従い用いること』によって発生したもの，すなわち同法3条にいう自動車の『運行によって』発生したものということはできない。」

前の大阪地裁と大阪高裁のトラックの荷台から人が鉄筋を降ろそうとして第三者にあたったという事故について，これがボーダーラインの問題だと考えています。むしろ「運行によって」に該当することを認めたくない。というのは，自動車の装置が操作されて動いたというような装置が原因となって積荷が落下した場合は，「運行によって」に該当するが，そのような装置の動きが何もなく，装置はそのままであって，人が装置とは独立に行為し，それによるものは，装置の用い方に従い用いるということに入らないと考えられるのではないか。いい換えますと装置の用い方に従って用いることによって生じる物的な危険が「運行によって」の意味ではないかと考えています。別件の大阪高裁(昭和55年(ネ)663号)判決では，積荷の落下の原因が不明ですが，装置が動かされたよりも，人的な危険による事故であった蓋然性が高いと考えられます。したがって「運行によって」に入らないとしたことは妥当でしょう。

「運行によって」に入るか入らないかは任意保険との関係も絡んできますの

で，大変重要な問題です。「運行によって」を狭く解すると任意保険に入っていない場合に被害者救済がうまくないし，かといって広げることは，任意保険の存在意義が低くなってしまうのでむずかしいのです。クレーン車，ショベルカーの機械操作中のクレーン，ショベルによる事故は現在では「運行」に入ります。これは人の行為は自動車の装置を通しており，それは自動車の物的な危険に包含しうると評価できるからです。車の中での熱射病，ガス中毒の事故があります。熱射病の場合は最近，「運行」に入らないとした東京地裁の判例がでています。（東京地判昭和55年12月23日判タ442号160頁）夫婦の仲が悪くなって，駅前で幼児を自動車の中において，一方が汽車に乗って行ったので，他方がそのあとを追いかけて行ったら，子供は熱射病で死んだという事故です。これは自動車の装置の中に幼児がいたのですが，熱射病の原因となったのは自然現象である太陽光線です。装置の物的危険が原因となったものではないのですから「運行」に入らないということで強制保険のほうが断ったので，訴訟になったのです。

ガス中毒の場合，原則は「運行」によってに入ると考えています。たとえば広場で車を止めて中でエンジンをかけて男女が入っている場合は「運行」あるいは「運行によって」に入るという解釈がとられています。これは判例集にでていないのではないですか。実務上は非常に多いのです。冬の暖房，夏の冷房ですが，すべての場合に認められているわけではない。例えば車庫の中でシートカバーをかぶせた自動車の中での暖房中の事故という不自然な扱い方をしている場合には装置の用い方に従っておらず，装置の物的な危険によるというよりも，むしろ人的な危険が原因となっていると評価できますから「運行によって」に該当しない，と考えます。

「運行」という概念は自動車が危険な物体として存在しているのですが，自動車の装置の用い方に従って用いることによる危険が原因となって事故が発生した場合，それを「運行によって」といっているのではないかと考えています。

その次に現在あるいは今後の問題は，第3条は「その運行によって」と書いてあるのです。

この「よって」については民法709条は因果関係の「因」を使っているのです。自賠法の3条はどういうわけか，平がなで「よって」と書いたので，この解釈をめぐって対立が出ています。

「よって」の解釈については事実的因果関係説，伝統的な判例通説である相当因果関係説，さらに最近，木宮先生などの「よって」を依頼者の「依」とみて「際して」と解されています。

これはどういうところで問題になったかというと，一番大きいのは最近では新宿の放火事件です。あれは相当因果関係説をとりますと，エンジンかけて路上にいるので「運行」には入るのです。ですから「運行によって」の，「よって」のところで争いになったのです。

相当因果関係説をとると，まず入らないだろう。自動車の装置の用い方に従い用いたことによる物としての危険が原因を与えたというわけではない。第三者が投げ込んだのです。第三者が投げ込むように自動車は原因を与えたとまではいえないということで，「よって」には入らないという解釈をとったのです。

ところが「際して」説をとると，「運行によって」に入るのかという問題があるのですが，「際して」説でもボーダーラインではなかろうか。「際して」説について付加しますとバスの中で乗客二人が勝手に喧嘩を始めた，これは，自動車の運行に「際して」といえば際してなのですが，その場合に「際して」説をとっても「運行によって」に入らないと書いてあるのです。

「際して」説というのはその範囲，限度はどこまでいっているのか，今のところはっきりしないという問題があるということです。

次に，こういう問題があるのです。泥棒が路上に駐車している自動車をもっていったという場合に，盗まれた保有者の「運行によって」はいつまで続くのかという問題があるのです。

石田　運行供用者のところでまたくわしくやりましょう。

高崎　途中で泥棒していった人間が，あるいは泥棒をする時に人を殺してやろうと思ってもっていって殺したという場合に，盗られた保有者は運行供用者責任を負担するのかどうか。故意による第三者の殺人目的で盗まれた場合という問題が発生しているのです。

石田　それは実際にあった問題ですが，運行供用者のところで議論しましょう。今の法理論のところで，運行供用者概念の前提問題である運行概念ということは高崎さんのお話のように，任意保険賠償責任条項の「所有，使用，管理」と関連するし，自損事故条項の場合には「運行」とあります。

したがって，任意保険との関連でも議論される問題ですが，質的に，同じ「運行」という言葉を使っているのでありますが同意義のものかどうかという，先程の倉沢先生の話にも関連するのです。

学説をくわしく紹介していただき，ありがとうございます。高崎さんの考え方では固有装置説が妥当だろうというところですか。

高崎　私はちょっと違うのです。自賠法２条２項の「当該装置」の「当該」に意味のもち込みをすれば，原動機説，走行装置説，固有装置説となりますが，当該とは当該自動車の装置という意味であって，むしろ「装置」という言葉のほうに意味があるのです。「装置」というのは積荷，乗員と区別されたものに過ぎず全装置といってもよいと考えます（積荷用ワイヤーロープも装置です）。

車庫出入説も全装置説ですが，私は車庫出入説と違って，車庫内の事故であっても自動車の装置の用い方に従って用いた物的危険による事故は「運行によって」に入ると考えます。

この物的な危険というのは，装置の用い方に従い用いることによる物的な危険です。

それとは別に，人的な危険や自然現象（落石，雪崩，落雷）が別個独立して評

価しえて，それが原因であるといえる場合は「運行によって」に入らないと考えます。

石田　具体的な問題になるとどう違ってきますか。具体的に高崎さんがおっしゃった危険物それ自体の運行から生じたものであって，人の力が加わらないというが，運転するというのは人の力が加わっているのではないですか。

高崎　運転する場合は人がやっていますが，それが外部に表われるのは自動車の危険として表われているのです。人の行為が自動車の装置を用い方に従い用いることによって物的な危険に包含されてしまって独立性を失い，外部には物的な危険として発現しているのです。また，路上に駐車していて，暗闇に後部のライトに泥がついて見えにくかったので他車が追突した場合，人の行為が装置とはなれて別個独立に事故の原因となったのではなく，泥でよごれた装置を用い方に従い用いていたその物的な危険を通し，それによって事故が発現したわけです。

なぜ，積荷を降ろす事故が問題になったかといいますと，人が関与しているからです。自動車の装置は何も動いていません。もっとも，用い方に従って用いられているとはいえるかも知れませんが，その装置の物的な危険が原因となったか否かが問題なのです。積荷を動かすことは自動車の装置の用い方に従い用いる物的な危険とは独立した別個の人間が自由にできたものです。

すなわち，自動車の装置の用い方に従い用いることによる物的な危険が原因となったといえず，それと切り離しうる積荷を降ろす人の人的危険という別のものが原因ですから「運行によって」に入らない，と考えるわけです。

倉沢　法解釈のオーソドッキシーからすれば，自賠法２条２項に定義規定があるから，自動車を当該装置の用い方に従い用いるということは何か，当該装置とは何かというアプローチになるわけで，しかも自賠法３条というものは法体系的にみると，自動車の人身事故についての責任原因の基本法であって，自賠責に限らない。だから，任意の場合もこの解釈が影響してくるということにな

ります。ただし，実際の事件に適用するときに，自賠の事件でも任意の事件でも自動車の人身事故の責任原因をまったく同一に解釈するか，それとも自賠責の事件においては，先程から問題になっている基本補償を与える原因としてはどういうふうに解釈するかということが微妙な気もするのです。

たとえば自賠責保険の基本補償という性格を社会保障的にとらえて，自賠責の限度内では被害者救済の社会保障給付の発生原因であるというふうに考えると，これはかなり拡大されてくる。

そういうケース・バイ・ケースの判例をあとから追っかけ分析してみると，これは何説というふうに分けられるという面があるのではないかと思うのです。判例をみるときも，自賠責についての判例のもっている社会的機能みたいないものを押さえていかないと，ただちに判例の何説をすぐ自動車の人身事故についての責任原因の基本法としてとらえると，問題が残るような気がします。

高崎　原動機説が，走行装置説へ，さらに固有装置説という方向に次第に広がってきているのです。原動機説というのは狭いのです。原動機で走っている場合だけです。走行装置説というのはハンドルやブレーキまで含めますが，停止中は入りません。

固有装置説は何が「固有」なのか，また自賠法２条２項の「当該」をなぜ「固有」と読むのか，これは原動機説，走行装置説も同じですが，説得力がないのです。今は全装置説が強いのではないですか。

たとえば自動車が積荷用のワイヤーを引きづって走っている場合に人を引っかけて転倒させたような事故の場合も「運行によって」に入れています。強制保険で認めるから判例ではでてこないだけでしょうが。

固有装置というのは何かというと，道路運送車輌法41条には20ぐらい引用してあるのですが，それに含まれないものまで実際は広げていいます。ですから全装置説といってよいでしょう。

車庫出入説は車庫内の自動車は「運行」とみないのですから，狭すぎるのです。

鈴木　これは先頃問題になった京王バス乗客のガソリン焼殺事件が「運行」に入るとか，入らないとか，「運行による」という概念に入るとか入らないとかの問題，あるいはもっと前にあった踏切りで止まっている前の車を動かすために後の車が警笛を鳴らしたところ，前の車から降りてきた者にピストルで射殺された場合もそうですね。ある事故が起きた場合に，それが自賠法にいう「運行」に当たるか否かを決するための決め手になるような学説を打ちだすのはなかなかむずかしいのではないかと思うのですが。

伊藤　学説自体はいろいろな考え方もあるし，拡大してきています。拡大が論理の組立てないしは条文の解釈操作による拡大のみではなくて，わが国の社会保障の相対的立ち遅れというのがあって，その立遅れ部分を補完するために当時すでに存在した自賠責というものが利用された，そして自賠責を使うためには自賠法3条を何とか経由しないといけないというようなことで，運行概念の拡大等が行われ，本来的には自動車運行リスクに属さないようなものまでが民事サイドのほうにもち込まれてきた。

したがって，今後，この問題を考えるにはひとつには論理の組立ても必要ですが，もう一度社会保障水準がある一定のレベルに達したという認識をもつならば，自賠法で救済すべき自動車事故とはどのようなものであるか，について再度検討すべきであると考えますが。

たとえば，先程のクレーン車操作中の感電死事故等についてまで，現代の労災も含めた全体として人身事故の救済システムのなかにおいて解決するのは別として，自賠責保険でもつ必要があるのかということも運行概念を考え直すときに必要な視点になってくるのではないかと思います。

鈴木　倉沢先生もいわれたのですが，自賠責の保険金を給付するためには運行の概念を広げて払ってやってもいいと思うのですが，同じ広い概念で加害者の賠償責任全体をとらえてしまうと，大いに問題だろうと思います。

自賠法3条は強制保険のある範囲で本来働くことを意図してつくられたと思

われるのに，その後の解釈で賠償責任の全体にまでそれが広がってしまって，下から上まで貫通してしまったわけでしょう。

被害者救済という錦の御旗が前にいってしまって行きすぎのところまで広がった解釈が行なわれているという感じがしてならないのです。

倉沢　第3条のような考えが自賠責に限られるべきだとは必ずしも思われませんが，僕が前史のところで自賠責の本質論に固執したのは，われわれの法律学からいうと，型の変わった法律が自賠法でできたと思うからなのです。

というのは自動車損害賠償保険法というのは従来のカテゴリーからいくと，自動車損害責任法とその補償法という二つの法律がセットになっていて，従来はその二つははっきりと分かれていた。それが今の解釈論に影響を及ぼしているのではないか。立法者が従来のような縦割りの法律学の頭でない頭でつくったのを，解釈論で民事責任論，何々論と分けていく，そこで違いがでてくるのではないでしょうか。

自賠法における責任論をやるときには，賠償能力確保と責任の強化というのがセットになって立法されたというところを押えておかないと独立の責任論として自賠法上の判例を分析していると思わぬ落し穴に落ちはしないか。

石田　民事責任の中味の自動車事故だけを取りだした。それが運行によって他人の身体を害するということから一般の民事責任の自動車事故に関連するものを自賠責の対象としたということでしょう。

倉沢　不法行為法を分解して，原因ごとに不法行為法を立法するという考え方で自動車事故民事責任法を立法したとしたら，そのときには責任原因のボーダーラインもかなり明確になると思うのです。

ところが，自賠法により不法行為法のうち自動車についての不法行為法を特別に立法したというのは石田先生がおっしゃった通りですが，その法律に自賠責という補償法がセットになったために，同じ自動車事故でも他のものについては法的な補償がないのに，自賠責についてだけそれがあるというおまけがつ

いたわけで，そのことが原因論の解釈にも影響を及ぼしている面がありはしないか。

鈴木　たとえば車のキーをさしたまま銀行で用をたしている間に盗まれた。その盗んだ人が起こした事故にまでキーをさしていたままにしていた所有者に責任を負わせる。その責任が自賠責の保険金の範囲内ですめばいいのですが，すまない場合が大いにありうる。

そうなってくると，たとえば，盗んだ男が何人もの人をひいて大怪我をさせたような場合に，キーをさしっ放しにしていたことだけで本来の所有者が全責任を負わなければならないということになると，これは大いに矛盾を感ぜざるをえませんね。

倉沢　最近新しい不法行為論が沢山でてきていて，そのなかですでにいわれていることですが，民法709条のような過失により他人の権利を侵害したるという，事故の具体的な種類を問わず抽象的な原理で全部をまかなうという時代ではなくなってきていて，自動車事故ならこう，労働災害ならこう，何々災害ならこうと分かれていくわけでしょう。

石田　一番実感のあるのは製造物責任でしょう。

高崎　分かれていって，その境界をどこにするかということです。

倉沢　その場合，各原因ごとに労災ならこう，製造物責任ならこうというふうにすべて立法が完成し，しかも賠償能力の確保の制度がそのすべてにセットされれば，それぞれの責任原因は立法上明確化され，解釈の際に一方だけを拡大するというのはおかしいことになると思うのです。

ところが，今は過渡的な時期で，状況としては抽象的・一般的な責任論は無意味で，事故の原因の種類によってこれを変えていかなければいけないという時に，たまたま自賠というその要請を先取りした制度において，限度額内だけに賠償能力確保の手段がついているということがあるわけです。

石田　「よって」，「際して」という問題ですが，それは木宮先生の方は「際

して」と，よくいわれる。結果として大きな違いはないのではないか。ドイツでもbei Betriebという言葉を使っています。それは因果関係を要求しているのでしょう。

② 「運行供用者」責任について

次の2番目の問題として，運行供用者という，まさに重要な問題であり，これについてはいろいろ議論があります。ご存知のように，立法者という，誰が立法者というかわかりませんが，運行供用者概念については，運行利益・運行支配は要件にはなりえないとしても，ひとつのメルクマークとして考えられるのではないかというのが伝統的な考え方です。

さらに，それが運行支配だけでいいのだという一元説があります。その後，運行供用者概念をめぐってそれぞれいろいろなことをいう人が多すぎるのですが，東京大学の石田穣教授，あるいは名古屋大学の伊藤高義教授，京都大学の前田達明教授などの見解があります。いろいろな学説が混乱状態にあるということで，私自身も何とかしなくてはいけない，浄化しなければいけないのではないかと考えている次第であります。高崎さんもいろいろと問題提起をされているようですね。

結論的にいいますと，従来のように運行支配・運行利益概念をおいていても邪魔にはならないだろうし，それによって害があるわけではないので，そのふたつをメルクマールとしておいてさしつかえない。

ただ，その中味がいろいろと膨みがでてくるということは当然のことであるというのが私の結論です。司会者が結論をいって申しわけないのですが……。

最初に伊藤君のほうから学説の状況を話してもらって，それから議論に入りましょうか。

伊藤　自賠法3条に定められる運行供用者責任について立法関与者の意思というのは民法715条の特則であるということのようです。そして初期の裁判例

は民法715条における客観説・外形標準説を踏襲し，客観的外形的にみて運行供用者性を判断するというように進んでいったのですが，その流れのなかで次第に第715条における報償責任の契機を運行利益,危険責任の契機というのを運行支配にというドイツ法の解釈論を応用して，運行支配，運行利益をもつものが運行供用者であるという考え方が多数説及び判例になってきました。ところで，やがて使用者責任というのは人的支配の問題である。ところが自動車というのは危険物支配の問題ではないのかというところから，運行支配に力点をおいて，運行利益というのは運行支配がはっきりしない場合はそれを補足するような徴憑にすぎないのではないのかという立場が有力に主張されてきました。

それを一元説としますと，一元説は現在学説の多数説になりつつあるように伺われます。一元説の中味も運行支配を中心にみていくが，たとえばドライブクラブの場合は危険物管理というよりも報償責任の契機が強くでてきます。したがって一元説を中心とするけれども，場合によっては運行利益も強調しなければならないのではないかという見解も有力です。

ところが自動車の使用形態が複雑になってくるに従い，何が運行支配，運行利益なのかということについて具体的なケースを前提として多様な動きが起ってくるのです。

いろいろな利用実態を前提として，しかもそれをひとつの言葉である運行支配，ないしは運行利益なる言葉で判断するために，ことの実質は異なった判断がなされているように窺われながらも，判決のなかでででてくる言葉としては結論的に運行支配，運行利益が使われるために，法的予測性がまったくつかないのです。先程，石田先生からご紹介がありましたたとえば東京大学の石田穣教授は運行供用者とは自動車事故により生じた損害との関係で自動車の有する危険の実現に加担したと評価される者であるという考え方をだされ，運行支配概念を捨てるべきであると主張され，伊藤高義教授は運行支配，運行利益の概念自体は完全には放遂しないが，運行支配，運行利益の概念を自動車の使用権限という法的

地位として判断すべきで，運行支配とは自動車に対する使用権限という法的地位であり，運行利益とはこの管理権の内容をなす運行計画，保管費用，負担などをいい表わすものである。そして，運行支配，運行利益とは表裏の関係にあるというような考え方を公にされ，前田教授も自動車をめぐる人的，物的管理責任を負うものが運行供用者であって，その管理を負わせられる根拠は当該自動車がその者のためであると法的に認められるからであると説かれています。

したがって，運行供用者概念は当該自動車の運行がその者のためであると法的に認められている人的範囲を示すとされ，いわゆる危険責任の流れ，管理責任ということを強調されます。しかし，これらの学説というのは固有民事責任論の問題として運行供用者責任の再構成を図ろうとしており，伝統的な意味の法的非難性を前提とする帰責論を中心としております。これに対して，高崎先生は，運行供用者概念の再構成をめぐる議論の組立て方に問題があるのではないだろうかと指摘され，運行供用者概念を設定するのは自賠法の立法理由等をみるべきではないだろうか，自賠法の立法理由は事故の防止であり，被害者救済，あるいは加害者，被害者等々の関係の調和にあるとされています。

だとすれば，運行供用者とは社会通念上，完全な自動車事故の防止を決定しうる可能性のあるものであるという主張をなさっています。

私自身もほぼ高崎先生と同じ，かつては石田先生と一緒に書かせていただいたものでは運行(効果的)支配説プラス運行利益をとっていたわけですが，支配の内容が特に自賠責保険のなかにおいていろいろな事情を前提に判断されているにもかかわらず，有無責の根拠を運行支配，運行利益なる言葉で説明するため，どのような実質的理由のもとに有無責が決定されているのか，説明が困難になっている。それゆえすでに，運行支配，運行利益なる概念は捨てて何らかの新たな概念を設定すべきであるのではないかと考えております。

しかも，ことの実質は運行供用者を判断する場合に固有民事責任の問題だけでなく，自賠法というのは責任分散システムを前提としている。そのような事情

も考慮すべきであると考えております。そしてかつては運行支配，運行利益で判断していた最高裁もまだ運行支配，運行利益を完全に捨てたとまでは評価できるかどうかは疑問ですが，最高判昭和50年11月28日（民集29巻２号1818頁）では運行を事実上支配，管理することはでき，社会通念上その運行が社会に害をもたらさないように監督，監視すべき立場にあった者を運行供用者とする旨の判断を示しました。具体的ケースを前提とした判断ですが，そういう形に最高裁の裁判例も変わってきているように伺えます。

倉沢　今，伊藤さんのおっしゃった運行支配，運行利益という概念を離れて損害防止の決定可能性と管理の可能性というふうに，あるいは高崎さんが運行危険性概念から離れて危険関連をいうということは運行概念が不明確だということと関連があるのではないですか。

伊藤　倉沢先生の質問の趣旨は運行との絡みだけの問題ではなくて，どのような事故を自賠法が予定し，かつ自賠責保険が予定していると理解すべきか，そこのところに関係する問題です。

倉沢　民事責任の有無を民法の先生が考えるときには，さっきまでわれわれが議論したような自賠責との絡みでの運行概念の不明確性という前提に立たずに，逆に，「運行」とは自賠法２条２項で定義されていることを前提として，民事責任の一般法理上運行供用者というものを運行支配，運行利益に限っていいかというアプローチをするのではないかと思うのです。

ところがわれわれ保険法をやっている人間が「運行」とは何かということを自賠責との絡みでどこまで拡大しうるかというアプローチをするものとすると，ことは運行概念の決定によって決まるので，そのために運行支配，運行利益で妥当な解釈がまかなえるということなのではないですか。

伊藤　それは違います。「運行」に該当する場合でも保有者が法的責任を負わない場合もありうるのです。たとえば自動車を盗まれ，何10日後にその泥棒が事故を起こした。その場合所有者は責任を負うだろうか。それは「運行」に

はあたっているが，保有者が運行供用者責任を負わないので自賠責保険は支払われない。

石田　「運行」ということを前提にして，運行供用者は責任主体の決定の問題であり，誰が責任を負うかという問題です。　国

倉沢　その問題は，ここでいう「運行」とは何かということだけで決まりませんか？

鈴木　「運行」かどうかをまず決めてから責任主体の問題を論ずるわけでしょう。

高崎　「運行」というのは自動車の物的なものをみているのです。任意保険の「所有，使用，管理」では人をみているのです。今，問題になっている運行供用者は人をみているのですが，「運行」は自動車をみているわけです。運行供用者とは物的な「運行」による物的危険にかかわる，責任主体としての人の問題です。

伊藤　自賠法に取りこむ構成要件が……。

倉沢　第３条だと「運行の用に供する者は」という主語になっており，これが加害者になるわけです。その場合に，加害者をどこまで拡大しうるかという問題は，運行概念と支配，利益という概念との絡みで決まってくるので，運行支配，運行利益というものの解釈論と，危険関連説その他運行概念を離れた立場とがどう違うかということが僕にはよくわからない。

ここに自動車というものがあって，自動車が損害の原因になっている。そしてその自動車についていろいろな主体がいるときに，この場合の責任の帰属主体は誰かを決めるわけですね。その場合，自賠法上の運行供用者概念の要素としての支配，利益とは何かという解釈論的アプローチのなかで危険関連説とか，決定可能性説がでてくるのではないか。それらの説は，運行支配，運行利益というものと対立する議論なのでしょうか。

伊藤　対立する議論ではないです。支配，利益は裁判例では個々的には別で

すが，この概念を使い大多数の事案では妥当だという結論が示されているのは事実です。

どのような意味で支配，利益が使われたのかどうかわからないケースもみられます。したがって，わかるように実態に即した議論を組んだほうがいいのではないか。運行の用に供することにより法的責任を負うのはどういう根拠によってであると，説明しないといけない。

そのためには支配，利益だけでは足りないのではないのか。　国

石田　判例も支配，利益ということをいっているけれども，突如として支配，利益という言葉がでてくるのではなくて，これこれがあるから支配があるといっている。その支配の内容は空洞化しているというきらいがあるが，判例でも運行支配，運行利益があるから責任を負うという判例はないのです。

親父が息子に自動車を買い与えた。それを監督すべき義務があったとか，いろいろなことをいいながら，ついに支配があるということをいっているので，両者は矛盾することではない。運行支配，運行利益といっても無内容だという批判，つまり，平たい言葉でいいなさいといったところに学説が分かれているのではないかと思う。

倉沢　なるほど。僕自身自分の疑問のポイントがわかってきた。つまり，従来からの危険責任，報償責任における支配，利益の意味は決まっている。ところが，それが熟語として運行支配とか運行利益という言葉になると，運行概念というものが拡大してくるにつれて，従来のような危険責任，報償責任における支配とか，利益という意味が運行という不明確な言葉と熟語になったために変わってくるというだけの話で，運行という言葉を離れて支配・利益自体の意味が変わったのではないのではないかという疑問です。

伊藤　それはありえます。

鈴木　考え方として運行概念と運行供用者概念と2段にとられてもいいのではないですか。

石田　私は，運行供用者責任とは，何ぞやと議論するのは無意味ではないかと思っています。むしろ，類型ごとに分けて，たとえば無断運転，泥棒運転，名義貸与とか賃貸借，使用貸借，マイカー，企業，親子関係企業とに分けて考えるべきではないか。

というのは企業の親会社，子会社の場合，元請，下請というのはそれはまさに利益の問題ではないか。運行利益の問題で責任あるとされるのではないか。

ドライブクラブ，賃貸借の場合に貸してどこに運転するかわからないので，それも利益ではないか。そういうように個々に分けて考えるべきではないか。無断運転などは支配の問題ではないかと思う。類型ごとに分けて議論するのではなく全部ひっくるめるのは無理ではないか。

先程，高崎さんもお話になりました問題で，こういう事件がありました。自動車の保有者を甲会社とします。甲会社の被用者が道路上に駐車するにあたり，キーを灰皿のなかに入れていた。

ところがその自動車を乙という男が盗み出し，殺人の用具として使った。これは新聞紙上を賑わした事件なのです。それについて保有者が運行供用者責任を負うかどうか問題になったのです。

それとの関連で現在の実務で盗難自動車の抹消登録手続というのがあり，自動車がなくなっても３カ月以内は抹消手続に応ずるなというきまりがあるのです。それとの関係でも盗まれてから３カ月以内であれば運行供用者責任を負うという理屈になるのかどうかということです。私は常識的にみても甲会社はそこまで責任を負う必要はないだろうと思いますね。

議論の最初にポイントだけを申しますと，この場合，殺人の用具として使ったということで問題になったのですが，一般的に泥棒運転の場合に果して盗まれたものは責任を負うかどうか，最近の考え方は負うという考え方が有力です。

その場合にキーをさし込んでおいた，ドアに施錠しなかったという場合には責任を負う。それについてはふたつの考え方があって，ひとつはそれを認容し

ている。客観的に容認している。これも擬制なのですが，運転を容認したといわれても仕方がない，そこに責任があるからという理屈です。

もうひとつは管理責任という考え方で，さし込んでいたということについて過失がある。これは危険物である自動車を管理，制御することも運行支配のなかに含まれるという理屈で責任を負うという考え方でこれも有力です。

判例もいくつかあって，最近では札幌地裁の判例は，これは妹の敷地内にキーをつけたまま駐車した。それは道路に面していたのですが，1時間後にその自動車が事故を起こした。果して責任があるか。この盗まれた人は早速，警察に行って届け出をするという手続きをやっているようです。

高崎　泥棒運転の場合と単純な殺人目的で使った場合と，問題がふたつあると思うのです。泥棒運転の場合は現在では保有者の責任があるということについては多数意見です。その日にすぐ警察に届けたので保有者の責任はその日にないという考えは少数だろうと思います。

石田　それもひとつの要因だということだと思います。

高崎　当然，要因だと思います。警察に届けたり，いろいろ手配したりするということは当然なければいけないことですが，実務上は1週間とか2週間みているのではないでしょうか。

私の考え方からすると，伊藤さんからご説明があり，説としては私の説よりもはっきりと明確になっているのですが，自動車の運行による危険の具体化を制御，運行自体を阻止しうること，しうるべき効果的立場にあり，かつその可能性があると評価しうる者です。(伊藤文夫「運行供用者責任について」保険法学の諸問題・田辺先生還暦記念33頁参照)。従来は，自動車を運転していく方向でみているのです。そこに運行支配，運行利益があれば，運行供用者であるという考えです。

ところが，運行支配も間接的支配で足りるとか，運行利益も精神的なものでいうとドライブクラブの楽しみということまで入ってくるようになってくる

と，運行支配，運行利益の内容は希薄化してきています。

東大の石田穣先生の危険性関連説によりますと,たとえば,京都駅からタクシーに乗車し行先を指図したということになれば，運行支配があるではないかということになってくると，運行供用者と同乗者との区別がつかないのです。

たとえば，私が自動車を運転している私の友人とこのビルを出たところでばったりと会って東京駅まで私を乗せてくれた，あるいはどこそこへ行ってくれないかと私が指図する。その間はタクシー賃が助かるので運行利益もあるのです。

その場合に，私は運行供用者になるという考えが石田穣先生であったらでてくるかもわからない。ドライブを楽しむことで運行利益になるのであれば，私は運行供用者になってしまう。そこで事故が起こり第三者が死んだ場合に，私は運行供用者として責任を追求されるということにもなりかねない。これはおかしいのではないか。

私は,単に東京駅まで乗せてもらったのであって,そこまでは責任をもつという考えは当然にもたない。そうなってくると，運行支配，運行利益というのは何かというと，運行の用に供するものということは逆にいうと，供することができるかぎりは供することをやめさせることができるものというのが裏にあるはずです。

単なる好意同乗者は運行を止めることはできません。そのような力もないのです。運行供用者と好意同乗者との区別の基準として，「完全」にという言葉で表現したのです。完全にということが完全な表現でなかったという点が問題であったわけで，それを伊藤さんが明確にしてくれました。

会社に雇われているタクシーの運転手は単なる会社の運転手として雇われている。ところがその人達は車を動かしている。運転している状態でみれば運行支配も運行利益も普通であればあるはずです。

ところが,なぜマイカーの運転手と異なってタクシー会社の運転手は運行供用

者にならないか。人の会社に雇われてその会社の車を運転している人は基本的に運行を会社がやるという土台の上にのって運転行為をやっているだけにすぎないのです。

会社がこの運行という土台をもっている。この土台をいつでも取り替えられるもの，運行を止めさせうる者が運行供用者でありこの土台の上に乗っているに過ぎない者は運転者に過ぎないという考え方です。

たまたま私がそこらへ来た私の友達の車に便乗して東京駅までといっても，その友人に自動車の運転をやめたらどうだ，あるいは止めるべきだといってもその人間は聞くわけがありません。また聞かせうるべき立場でもないのです。

そういうことをいえる者また，それを実行しうる可能性のある者，たとえばタクシー会社，あるいは最高裁の50年の判例の親父さんは単なる登録名義人で子供は20歳の青年ですが，立場上社会に害悪を及ぼさないようなことは現実になしえたかなしえないか知りませんが，なすべき立場にある者，運行自体を阻止しうるべき者を運行供用者といっている。

そういう観点から完全に事故の防止をなしうる可能性のある者と定義していたのです。

石田　一応，自動車の運転を制御しうる者の地位にある者というのですか。

高崎　制御というのは運転している状態もみているから，その根っ子，土台を止めうることということです。貸し主は貸すか貸さないかについては自由ですから，それをもっているから運行供用者になるのです。

元請でもその会社に運行を止めさせうる権限をもっている場合があります。私がたとえば，日通さんに運送を頼む場合に，日通さんにそういうことをいえる立場ではないのです。それがある程度の関係になってきますといえる立場になるということです。

鈴木　ドラ息子の場合はどうですか。父親はいくらきつくいっても駄目な息子であったら。

石田　それもひとつの地位とかフィクションなのですから，そうすべき地位にある，そうしているかどうかは問わないのです。事実上それができるかどうかです。

高崎　むずかしいのは元請，下請の関係です。ですから従来の判例は下請がどれぐらいの仕事量をもらっていたとかできめているわけです。

鈴木　ずっと以前に，四国から大阪方面へ女学生が叔母の所の職人に車を運転させて出かけたところ，フェリーボートから車が落ちて女学生が死亡したという事案がありましたが，こういう事案も高崎さんの基準でうまく説明できますか。

高崎　フェリーボートはどういう事案でしたか。

鈴木　A女とB女が高校卒業に際して関西方面に思い出旅行に行こうということで，自分達で関西旅行を計画してA女の叔母の夫Pの被用者Yに運転させ，宇野港でBがもう着いたといったので，Yが着いたと思って車を出したら未だ着いていなかったため車が海に落ち，AとBが死んだという事案です。この場合彼女らの遺族からAの叔母の夫のPを相手どってPは運行供用者だから責任を負えということで訴えが提起されました。

これに対し裁判所は，A女，B女にも，運行支配つまり運行供用者性が相体的に移っている。すなわちPばかりでなく，A，Bも同じように運行供用者性をもっていた。だからPに100％の責任を負わせるべきではなく，A，Bがもっていた運行供用者性の範囲でPはその責任を免ぜられるべきだとして，全損害のうち60％について過失相殺を認めたというものです（高地地判昭和47年3月9日判タ283号187頁）。

運行供用者性の相対的な配分をしたのです。A，Bも同じように運行供用性をある程度もっている，もっている範囲で請求権を失なうという…。

伊藤　四国のフェリーボート事件だとしたら，割合的責任説でしたね。

高崎　ABの2人が計画して借りた場合はA，Bとも運行供用者です。貸し

た者も共同運行供用者です。ＡＢは貸した者に対しては他人になりえないのです。これは今の最高裁の判例がそうですし，この事件は古い考えです。

鈴木　この場合は使用者は問題にならなくて，叔母の夫のＰを運行供用者とみて，Ａ，Ｂの遺族は訴えたのです。それに対して裁判所はＡ女，Ｂ女にも運行供用性があったのだから100％の請求権はないということでした。

高崎　100％まで運行供用者とはいえない場合がでてくると思います。

石田　結局は運行供用者概念といっても，それは究極のところは常識の線で責任があるかどうか，誰に責任を負わせるのが衡平かどうか，ポリシーの問題で，ポリシーが優先する。それはあとの理由づけの違いで，さっき高崎さんのおっしゃった「地位」というふうになると広がってくるので，「地位」にあるかどうかという認定はむずかしい。

また，「支配」というのがそういう言葉でいってみても，結局は効果的な尺度とはなりえないのではないか。

高崎　私がいっているのは支配と違って，運行を始める段階でこれを止めさせることができるかどうかという点をいっているのです。逆の方向をみているのです。今までの運行支配とは運行を前提に支配といっています。

すなわち，運行支配を前提にして，運行した場合にこれを支配しているか，利益を得ているか，という点をみているのです。

私はその運行を止めうるかどうか，止めうる人か，止めえない人かという点からみているのです。

石田　支配があるということはマイナスにもはたらくし，プラスにもはたらくのではないですか。

高崎　ほとんどの場合は運行支配，運行利益のある人だと思うのです。ただ一部少しずれてくるのではないか，わずかながら。

倉沢　プリミティブな質問ですが，第３条の自己のために自動車を運行の用に供するというときの運行は事故を起こしたその運行なのですか。

高崎　自動車の運行です。

倉沢　自動車の運行というのは抽象的にある。ところが今ある損害に対しての原因という具体的な運行があるわけです。この場合，その運行の用に供するとは，当該事故の原因たる運行という具体的事実の用に供したもの……。

伊藤　ではなくて，そこのところは従来かなり議論があったのです。

石田　具体説とか，抽象説とかいわれている。

倉沢　そうだとすると，具体的な運行というものについての支配と，その自動車についての支配と，その自動車についての抽象的な支配との区別は高崎説ではどこでするのですか。

高崎　私の場合は所有者（保有者）は抽象的にそういう地位にあったかどうかです。もっとも泥棒運転は具体的にやっていますから，それも運行供用者になるわけです。

泥棒運転が問題になるのは道路上で盗られた人も保有者であり，運行供用者であるのです。泥棒も運行供用者になることは間違いないのです。ところが泥棒には運行供用者だけの責任しか発生しません。自賠法16条・11条では保有者の責任が発生しなければ自賠責保険金はでないのです。

だから，盗まれた保有者の責任を発生させようとする理論になるのです。

倉沢　その自動車について予め所有者たる者は鍵を管理すれば泥棒に運行などさせないという意味での管理・支配と，現に泥棒が事故を起こしたその運行についての支配というものとの境い目はどこで決まるのですか。

運行供用者という概念が抽象的な運行支配で決まるとしたら，所有者がそれにあたるのはあらかじめ決まっていて，その運行による責任とは別のものではないか。

伊藤　それは両方入っています。抽象的には保有者に，具体的には泥棒，その両者なのです。ただ，自賠を機能させるための制御可能性をいうのは上の段階の議論を引きだすための論理的前提になるわけです。

倉沢　つまり，泥棒がやった運行についても保有者がその具体的な運行を支配していたといわなければならない……。

伊藤　その場合の運行は具体的に泥棒や自分の車に慣れていない第三者に勝手にのり出されて危険の具体化を制御しえないようなこと，しえないようにするということです。

高崎　だから従前，泥棒運転について保有者は運行供用者責任を負わないという議論があって，第709条で考える説があるのは泥棒が運転しているのは保有者の支配との間に継続がないからではないのですか。そこでいきづまったのではないですか。

倉沢　そのように当該運行支配ということを拡大すると，自動車の支配ということととどこが違ってくるのかわからないのです。

高崎　泥棒が運行（運転）している時の支配を考えてはいないのです。

倉沢　自動車の支配という意味は物としての自動車について，たとえば鍵をきちんとやらなかったというのは自動車の管理・支配についての瑕疵でしょう。それと運行についての支配との区別が問題になる。

高崎　そうではないのです。従前の論理で運行支配を求めるとそうなるのですが，私の考えは運転とか運行をやらせてはいけない地位の人間が運行供用者とみるのですから。

倉沢　やらせてはいけない人間が鍵の管理を怠ったときにはやらせたということですか，当該運行について。

高崎　もちろん当該運行です。自賠法のもつ危険性というのですか，これは自動車事故特有の問題だと思うのです。一般的に私の家で階段の所に包丁をおいていた，それを人がもっていって包丁を振り回して，その家の人が責任を負うかというとそれは原則としてありえないのです。

ところが，もし交番に人が入ってピストルを持っていった場合に警察の責任はないかどうか，机の上に置いていた場合に…。これは，必ずしも自分の家で階段

に包丁を置いていたのと同列に考えられないのです。ものの危険度というのが具体的状況において，いろいろ段階があると思う。

鈴木　そのピストルで殺人事件が行われた場合に，盗まれた警察なり警察官なりが民事責任を負うということは無理ではないですか。

伊藤　それはわからないのです。因果関係の立証さえつけば…。

鈴木　いやそれは無理ではないですか。

石田　これはドイツでは保有者の過失によって運転を可能ならしめた場合について特別の法律があるから問題はない。それと同じように日本でも解釈されている。加藤一郎先生が民法709条の問題であるとして自賠法3条は無理だという考え方があったのです。従来の判例もそうだったのです。

そうすると政策論になりますが，自賠責保険がはたらかないという問題がある。任意で全部根っ子からもたなくてはいけないという問題が。解釈論としては自賠法のなかに追い込むことは無理ではないと思います。

鈴木　そういうことをするからあとから理論づけをするのに行き詰まるのではありませんか。

高崎　どの説をとっても多少は無理のあることはある。

鈴木　キーをさしておいて盗まれた場合にも，車を盗んだ者が極端な犯罪を犯した場合，あるいは極めて重大な事故を起こした場合に，それまでも本来の所有者にもてというのは常識に反しませんか。

高崎　自賠法の予定している被害者救済をどの範囲でみるかです。だから殺人目的で自動車をとったという場合などは問題になるのです。

鈴木　先生が今紹介された事件では実際に殺人が行われたのですか。

石田　実際にあったのです。

鈴木　それでは保有者に責任を被せるのは無理だと思いますね。

倉沢　問題は自動車という物をどうみるかだな。自動車を本来的な凶器とみれば，それはピストルをどうぞと置いておくのと同じということになるので，

ところが自動車というのは本来的な凶器ではないとみると，それが殺人の武器に誰かが使うのは，台所に置いてあった鍋を誰かがもっていってバーンとなぐるのと同じことになり，そこで違ってくる。

高崎　自動車をどれくらいの危険物とみるのか，ピストルを警察の交番の机の上に置いているのと同じにみるのか。

たとえば出刃包丁，日本刀でも外に置いていた。近所の子供が来てそれを振り回して怪我させたという場合に，置いた人は責任ないかという問題です。

鈴木　立派な大人がそれをもっていって憎んでいた人を殺したという場合にまで責任を負うかというと，それはちょっと難かしいのではありませんか。

高崎　泥棒運転の場合も子供が盗んでいく場合もあるのです。

倉沢　そのときに自動車が木刀になり出刃包丁なりピストルになるのか，それとも本来，洋服なり，鍋なりと同じなのかということは，社会的状況の中でどうみるかという政策論で，交通戦争といわれる状況では凶器の方に入れるということもありうるわけですね。

鈴木　判例あるいは学説は，管理にミスがあった場合に泥棒運転の結果についてまで保有者の責任を認めることに反対していません。

しかしこの種の判例がでたときに一般人は奇異な感じをもちます。そこまで保有者に責任を負わせなくてもいいのではないか。しかし，この場合保有者に責任を負わせないと自賠責の保険金もでないし，それを超える部分の賠償金もとれないということで，初めて皆が納得するのですね。

高崎　一般の法と自賠法はちょっと違う法制がとられている。

伊藤　泥棒の問題でも犯罪被害者補償法などがもっと充実してきたら，それに対する自賠法の出番は引っ込みましょうね。

鈴木　車を泥棒した男がどのような事故を起こすかにもよるし，事故の形態によっては所有者に責任を負わせるのは，酷ではないかという感じをもちますね。

石田　最初に過失があってもどこか時間的に切ることにしなければならない。もうひとつは泥棒運転とは何ぞやということが問題ですね。普通，使用窃盗といっているのです。使用窃盗を超えて自動車を売りとばす目的で盗んだ。その者が事故を起こした場合はどうかという問題があります。

鈴木　泥棒をした者がどういう意図でその車を乗り回したかということにもよりますね。

石田　そういう場合の運行支配は判例の立場で保有者にあるというのかということが問題です。

鈴木　逆にいうと，警察に窃盗の届けをした，しないという問題は必ずしも議論の中心的要素ではないように思いますが。

伊藤　それはひとつの要素にすぎません。

石田　この問題の決め手の要素は何もないのです。すべて総合勘案して，これはまさにポリシーの問題で負わせるかどうかということで結論がでてくるのです。

吉川　今までずっと議論をお聞きしていましてこんな印象をもちます。判例の研究にあたっては，将来同種の事案が問題となった場合に，はたして裁判所はどんな判断をするか，この予測のために当該判例の射程距離をハッキリさせることが重要だとされています。ところが，いま問題になっている種類の事案では，将来の予測のためのファクターが極めて不明確で，石田先生がおっしゃったように，総合勘案して……　ということになっています。

しかし，そうであるにもかかわらず，実務では予測しなければならない。その予測のためのファクターを整備してゆかねばならないという要請があります。しかるに……これから申し上げることは勝手ないい方かもしれませんが…，若干の学説を除き多くの学説は，従来の判決例をまとめるためには，どのような立場がよいか，と言うところにより重点があるように思われてならない。ある立場をとったら，他の説との間に具体的に差がでてきて，責任の有無

がハッキリするという学説の立て方よりも，従来のいろいろでてきた判決例をまとめるために学説をつくっていくというような感じがしないでもない。

そして，そこにはどうもやはり，自賠責保険の性質論議――大きくいえば，国民の生活補償システムにおける自賠責の位置づけ論議――の不十分さ，というものが横たわっているように思われてなりません。と言うのは，このような論議に対する態度決定を，いずれにせよ一定程度明確にして，立論した方が学説の説得性が増すと思われるからなんです。

もっとも，ある学説を使用しようとする者がいたらその者は，その使用に際して，当該学説の（なしているであろう）それらの態度決定を読み込んで，当該学説を用いるべきだ，との反論もありえましょうが……。

鈴木　学説を立てるのは悪いことではないが，私は有効性は学説を立てる場合の重要なファクターだと思うのです。

今，泥棒運転の例がでましたが，いろいろ議論したことを勘案して，この事案では運行供用者責任が依然として保有者に残っているとか残っていないとかは，ひとつの何とか説だけでは解けないので，泥棒自身の盗んだ時の意図だとか，その車をどういうふうに使ってどういう犯罪を犯したとか，大損害が起こったとか，そういうことまで考えないと，運行供用者責任が保有者に残っているかどうかという問題も解けないのではありませんか。

倉沢　おっしゃるように学説の機能というのは民事責任論でいったら加害者と被害者の間の公平ということが目的なのだけれども，その場合，判決の予測ばかりでなく，判例はこうかもしれないが，しかし判例は真の被・加害者間の衡平の点で間違っているというときに学説の意味があるわけでしょう。

ところが民事責任論だと被害者の請求を認めたら加害者はそれだけ損をする。被害者の請求を認めなければ加害者は得をするという利害が直接に相対立する当事者の間の限界設定だから，必ずどこかに（われわれはなかなか到達しえないだけで）衡平の線があるはずなのです。

ところが自賠責が入ってくると，こっちが得をし，こっちが損をするという関係でなくて，一方では被害者をあくまで救済する，他方でこっちは支払うのは保険であるという点があって，理論の機能が民事責任法理と違った機能を果たしているところもあるのではないか。

鈴木　被害者の迅速，確実な救済という超法規的な視点があって，それに基づいて判決がでてきますので，その解釈で学者が苦しむのは当然だと思うのです。非論理的な，もっと高次の被害者救済という観点がどうにもぬけ切らないのです。それで全体がゆがめられるのだと思います。

高崎　でてくる判例をみましても，「運行によって」についてもデコボコしています。

鈴木　一本でなかなか切りにくい。

石田　理論というより事実認定が大事ではないか。事実認定の積み重ねで生じた損害を誰が負担するのが衡平かと。その前提としては自賠責保険のもっている意味だとか，それらが判断されるのですね。

鈴木　理論的にはどんなに矛盾したものをしばしば含んでいても，その高次な要請に応えているというところで，妥当性が発揮されているわけです。

石田　事実認定でシビアな衡平観は法律論になってくるのです。

倉沢　自賠責は無限定ででるという前提そのものを疑いたいのです。

(2)　損害論

石田　次に，損害論の方にいきましょう。これは伊藤君のほうからお願いします。

伊藤　自賠責保険も民事損害賠償責任を前提とするということですので，自賠責保険における損害論についても民事損害論を前提として議論が組まれてきております。ところで，かつて損害の算定方式は，実費測定主義によっていました。個々の証拠方法を法廷に出して，甲何号証から枝番何100号によって個

別立証を行っていったわけです。そうして，そのようにして立証された損害の積算された総額が人身事故による損害であるとされていたわけです。

ところでそういう流れに対して，損害の実体は死傷そのものでないのだろうか。たとえば実費測定方式では，将来の逸失利益を測る場合被害者毎の現在の収入高，性別等々によって個別的に算定することになり，被害者によって損害額に差が生じてしまうが，それは正当なのかどうか。人間は本来的に平等であるにもかかわらず，人身事故における損害額がそのように異なることは正当とは考えられない。したがって，個々の損害費目ではなくて，死傷それ自体が損害と把握すべきではないか。人的損害については損害額を定型化してとらえるべきであるという考え方が主張されました。

その主張は，学界に対しても強い影響を与えたようですが，交通訴訟ないし保険についてはそれほど強い影響となって現われず，葬儀費，入院雑費，付添看護費というような証拠方法の枝番が多岐に分れているというような領域について立証活動の軽減といった目的等から１日当たりいくら，葬儀費は１回何10万という形で定型化されるに止まり，全体としての定型化説というのは残念ながら強い影響を与えなかったように思われます。

公害訴訟においては一律請求，一括請求または包括請求等のランク別の包括認定という点で定型化論の一定の影響がでているのだというような理解が有力ですが，私にはそれが果してそうかどうか疑問があります。公害訴訟の場合は地域の同一性，集団のある程度までの共通性，集団訴訟で原告が大量になるため，訴訟技術的な制約から，包括的なランク等をやらないと訴訟遅延等々を起こす等の理由から，一律認定，一括認定，包括認定ということに親しみやすいことが多いだけで，定型化論のそれなりの影響はあったが，全面的な影響化にあるものではないと理解できるのではないだろうかと考えております。

定型化倫は，不法行為の損害論に強い影響を与えたわけですが，現在，訴訟の場特に交通訴訟の場においては再び個別立証が強まっているように聞いていま

す。保険実務の方でも損害額の算定について，支払基準等によるフォミュラー化がみられますが，それは裁判例等を集積化・類型化したに止まり，損害論の本質に立入った検討を加えたうえでの定型化的認定方式はとっておりません。ただ保険実務のほうでは，大量の件数を処理しなければならないために逸失利益の算定方法等について，フォーミュラー化した計算方法がとられているにすぎないと思われます。

個別立証主義とか定型化論さらには，稼働能力喪失説等々によって損害論ははなばなしい展開を示しているのですが，最近になって学説のほうで損害論を再構成し直さなければならないという動きも最近みられます。

たとえば現在の死亡の場合には死者本人が将来いくら稼げるかということを前提として計算して，それをもとに逸失利益を相続人に相続させるというような逸失利益の相続的構成が支配的なわけですが，立法者の意思は，そうではなくて，英米法と同じように死亡の場合に損害を被るのは残された遺族であるはずであります。したがって，残された遺族の生活破壊が損害の実態である。日本流に翻訳すると扶養喪失説というのが有力になりつつあります。少なくとも日本においても逸失利益の相続的構成というのは逆相続におけるおかしな例にもみられるように，どうもおかしいということで扶養喪失的な構成も主張されております。また，後遺障害についても１級だからいくらという議論でなく，重要なことはその障害によって一定の生活のダメージを受けた。そのダメージを回復することに中心的な機能をおいた損害塡補回復の視点が必要ではないのかという考え方が最近有力に主張されています。これらの動きは，人身損害賠償における生活補償的視点の重視といってよいのではないかと思われます。

石田　伊藤君のほうから損害論について定型化論，現状等についてお話があったのですが，現在の自動車損害賠償責任保険損害査定要綱は，部分的ながら定型的な処理をしています。これは迅速性を要求されていることに基づくものと思われるのです。海老名さん，このあたりで何か補足することはありません

か。

海老名　自賠責保険における定型化というのは葬儀費，雑費という程度の問題で，それ以上のものにつっこんでいない。強いていえば死亡の場合の損害を，金銭の基準をもとにしてホフマン方式でやっている。そこらへんも入るかと思います。

石田　後遺障害のパーセンテージも広い意味でそうですね。

黒須　任意保険も自賠保険も基準として同じで，違っているのは慰謝料の認定が休業期間中，自賠責保険が定型的なのに比べて，任意は若干テーブル表をつくってやっているということで，あとは自賠責保険からでるものを最低限に処理しているという状態です。

伊藤さんがさきほど述べられた定型化はある程度の段階まできて，それをベースにいろいろな事情を斟酌しているということだと思います。

石田　どう考えますか。吉川君，この点について。

吉川　人身損害の損害論について，従来の完全賠償主義原則に対し，有力な見解として定型的賠償主義がある。総じて，損害論の再構成の動きがあるという紹介がありました。

ここでは，自賠責の損害論について論じたいと思います。最近，伊藤さんは，いわゆる基本補償概念をとらえ直してこういわれた。交通事故による損害を，将来的生活権の侵害をとらえ，侵害された現在および将来的生活の基本補償が自賠責給付だといい，そうだとすれば，このような生活の基本項目についての類型的平均的損害額を限度額とする定型的賠償がなされるべきだと主張されました。

若干の疑問はありますが，基本的にはその考え方に賛成です。そして私は，このような考え方は自賠法の解釈論としても成立できると考えます。

さて，いわゆる基本補償論は，自賠責の給付限度が死亡500万から1,000万円に変わったところで出てきた。これが通常の一般家庭の水準だという形で出てきて，昭和53年7月から2,000万円になっていますが，昨年の業界の統一見解

(週刊自動車保険新聞720号)は現状では限度額を引上げる必要はないといっています。そうなってくると，基本補償として一般家庭の水準がいわれ，死亡2,000万円ということなのですが，では，この2,000万円の枠で一般家庭の水準が果たして満たされているかどうか。

損害がいわば小損害ないし軽度傷害の場合には，一般家庭の水準という意味での損害の全部のてん補はなされるでしょう。しかし，いわば大損害の場合はどうか。一家の支柱が亡くなった場合に，この2,000万円の枠で通常の一般家庭の水準という意味での基本補償がなされるのかどうか疑題です。そうなってくると考えられることは，まずこの2,000万円のバーを上げようということでありましょう。

しかし，契約群団すなわち自動車保有者の負担能力の問題を考えると，今日95%とか98%といわれる無事故保有者の存在を考えますと，2,000万円のバーを上げることには直ちには問題があろうかと思います。

だがしかし，にもかかわらず，一家の支柱が亡くなった場合，なんとかその賠償を充実できないだろうか。こう考えてくると，その方法は，賠償項目の見直ししかないわけです。小損害の場合に完全賠償がなされて，他方，一家の支柱が亡くなった場合には頭打ちになるということは権衡を失するのではないか。つまりは，自賠責において，固有民事責任論の考え方に則った完全賠償主義原則をとることは非合理的ではないか。こういう基本的な発想が伊藤説にはあると思います。

保険団体の保険料負担能力という枠のなかでは，完全賠償主義原則から離れて，定型的賠償主義をとるべきではないか。しかも，それは，中流的市民生活の基本項目についての定型的賠償，つまり，その生活の基本項目に限って損害をもつとするのが自賠責ではないだろうか，こう思うわけであります。

実は，自賠法においてもそのような考え方は成立しうるのではないか。自賠責保険が部分保障だということは異論なく認められています。これは，自賠法

13条１項が，「責任保険の保険金額は，政令で定める。」と規定し，一方，第３条では保有者の責任の無限責任を規定していることから明らかです。つまり，自賠法３条は無限責任だが，同法13条１項が保険金額の特定を命じている以上，損害賠償責任の額がその特定の保険金額を超えるときは自賠責給付は，論理的に部分的補償にならざるをえないわけであります。

ところで，部分補償ということをひるがえって考えてみますと，自賠法13条１項の法意は従来考えられていたような完全賠償の頭打ちという意味での部分補償ではなくて，そこでいわれている部分補償ということには，生活の基本項目の補償という意味での部分補償だと――むろんこの部分補償も頭打ちがあるわけですが――捉えることができるのではないかと思います。

もっとも，生活の基本項目の補償ということは，自賠法13条１項，同３条の文言からストレートにでてくるわけではむろんありません。しかし，両者の関連において，自賠責は部分保障だということが異論なく認められているとすると，そして，この部分補償というワン・クッションを入れるならば，自賠法において生活の基本項目の補償という考え方が，論理的に導き出せると考えます。すなわち，部分補償の部分というのは，頭打ちの部分という意味での部分ではなくて――と言うよりも，そのこともあるにはあるが――基本項目という意味での部分なのだ，とつなげることによって，生活の基本項目の補償ということが，自賠法の条文に根拠をもつものだといえるのではないか，と私は考えるわけであります。

自賠責の現行の給付内容の見直しということに則して，より具体的に申し上げます。自賠責の部分補償性が生活の基本項目の補償だとされ，かつ，自賠責が事実上ノー・フォールト化されているという事態を直視するならば，たとえば慰謝料は自賠責の給付項目から除外されてしかるべきで，慰謝料を給付項目から除外することによって，この部分を大損害の部分の給付限度引上げないし給付内容の充実に振り替えることも考えられますね。

倉沢　定型化説とか生活補償説といったものが望ましいかどうかは別として，そういうものがでてくるとしたら基本的には損害論ではなくて，自賠責保険給付の機能論だと思います。

損害論である限りは損害の問題になるのが当然であって，要するに自賠責保険というものを損害塡補を内容とする保険としてみるか，それともこれを保障としてみるかということが問題の出発点だと思うのです。

鈴木　基本補償といわれるけれども，労災の場合の水準はどのくらいだと考えていますか。

伊藤　もうちょっと高い部分もあります。

鈴木　今の自賠責保険はそうなっていると思いますか。

伊藤　ただし，労災と単純に比較できるかどうかが問題なのです。比較が成立するかどうか，労災は後遺障害７級以上について年金給付です。

したがって，こちらの方は一時金換算できないわけです。しかも労災レベルはインフレスライドがあるのです。単純な比較は現状ではできないのです。

鈴木　基本保障といっている場合は労災とは大部違うのです。今の自賠責保険給付金よりも労災の給付金のほうが実際は大分いい……。

石田　生活補償ということもいろいろ問題があると思います。金持ちの人には払わなくてもいいか，生活補償がされているから。

伊藤　昔の生活補償というのはそういう感覚で理解されていたのです。

III　自賠責保険の課題と展望

石田　最後にひと言ずつ，「自賠責保険の課題と展望」について，ご意見がありましたらお聞かせください。

鈴木　自賠責保険の課題と展望は大変な問題で，一方において自賠責も社会保障制度の一部に日本ではなるだろうとか，あるいは今いわれているように損害額の算定が扶養喪失説の方に傾くだろうなどといろいろいわれていますが，私

は日本の現状を踏まえた場合そう簡単にはそのようにはならないだろうと思っています。

ここまで制度として25年間もやってきてすっかり定着してきているものが，そう簡単に社会保険制度のなかに組み込まれたりすることはむずかしいし，またニュージーランドとかイギリスの例を日本と同列に並べて論ずるのは大いに問題だろうと思っています。

さらにアメリカのノー・フォールト制度を日本に取り込むべきだという主張もありますが，自賠法や自賠責がこういうふうに定着してきていますと，法を改正してノー・フォールトをそのなかに取り込むことはかなりむずかしいことだと思います。

もっと基本的なことは「基本保障」と「最低保障」の問題に絡むのですが，緊急な問題としては自賠責の限度額引上げがまたぞろ問題にならざるをえないというところに，この保険（自賠責）の任意保険との絡みでのむずかしい点があると思うのです。

昭和31年に保険会社が初めて自賠責を引受けた時には，これほどの急成長を遂げて，損害保険の営業のなかで20％とか30％というウエイトをもつものになるとは予想もしなかったと思うのです。自賠責の成長は一方において日本の自動車被害者の救済に極めて大きな役割を果たしましたが，民間損保企業からいわせると，この保険がこれだけ膨大なものになったことは戦後の「総評」のようなもので，痛し痒しという面があるのではないでしょうか。自賠責の現行限度額が妥当なものか，充分なものかという点については，この７月頃に公刊予定のもの（鈴木辰紀監修・杉本久子著「死亡事故犠牲者に対する自賠責給付と労災給付の相互比較――自賠責給付の適正なあり方を求めて――」（日交研シリーズA－68））をご覧いただけば，何かのご参考になるのではないかと考えています。

石田　高崎さん，いかがでしょうか。

高崎　二点申し上げます。第一点は，今後の損害賠償制度は賠償保険の裏付

けがなくしては効果が薄い。その保険の普及には法理論も関係し，責任がないのに保険をかける人はいないから，責任の発生と要件の明確化が必要になるということです。第二点は，自動車保険については自賠責保険と任意保険の分担役割，労災などとの境内の設定という問題があろうかと思うのです。

石田　吉川君なにか。

吉川　自賠責の現状は，日本の状況のなかで過大な期待を担わせられつつも，実務において事実上ノー・フォールト化されていることによって，よくやっていると卒直に思います。しかし，問題がないわけではない。

先ほど申し上げた新たな理論に基づく，自賠責の現行の給付内容の見直しは，緊急の課題であり，広く賛同がえられるならば，早速次の給付限度額改訂にあたっては，検討してほしい問題であります。また，たとえば滞留資金の運用益の問題も重要な課題だと思います。

契約者に還元すべきが当然だと思います。

自賠責の将来展望というと，世界の各国における改革案が問題となりますが，具体的改革がなされたのはアメリカのノー・フォールト保険と，ニュージーランドの事故補償法だけであります。いずれも従来，過失責任一責任保険制度のもとで被害者救済が十分に行われず，その欠陥が明らかになっていた国でありました。

しかし，日本の場合には，自賠責が事実上ノー・フォールト化しているわけですから，ラディカルな改革への強い要請というものはでてこないでしょう。しかし，実態がそうであればあるほど，改革に対する抵抗は少ないようにも思われますし，制度上ノー・フォールトにすべきだ，と私は現在では考えております。

また，長期的展望としては，経済成長を阻害しない限りでですが，その意味で「基本保障」という枠内でですが，事故のみならず疾病をも補償対象とする包括的な補償法が制定されるべきだと考えます。

このような提案に対しては議論が多いかと存じますが，いずれにせよ今後，効率的な救済という観点からする議論が，保険と社会保障の在り方を中心に起ってくるように思います。民営保険が社会保障か，相互補完か，あるいは現状のような民営保険による社会保障―社会保険の一定程度の代替か。国民の生活補償システムとして，どれが効率的か。議論の蓄積がまたれます。

石田　長時間にわたり，熱心に討論していただきありがとうございました。ほぼ，自賠責保険をめぐる重要な問題はすべてとりあげたかと思います。

本日は，ご多忙のなか，本当にありがとうございました。