

## 1 . 損害賠償責任はどうして生ずるか

### (1) 債務不履行責任と不法行為責任

交通事故が起きた場合、被害者が受けた損害を、だれがどの範囲で賠償すべき義務があるのかが問題の中心になります。この損害賠償義務の発生原因としては、債務不履行と不法行為責任との二つがあります。

債務不履行責任とは、契約違反に基づくもので、たとえばタクシーに乗る場合、乗客とタクシー会社との間には、乗客を指定した場所に定められた料金によって、安全に送り届けるという契約が成立しているわけですから、タクシー運転手の過失によって、乗客が負傷したときは、タクシー会社に契約不履行として受けた損害の賠償を請求することができます。(民法415条)なぜなら、運転手はタクシー会社の乗客に対する債務履行の補助者でありその者の過失はタクシー会社の過失と同視できるからです。

また、不法行為責任は、例えば、車の運転を誤って歩行者をはねて負傷させたような場合です。これには、さまざまな態様があって、實際上問題になるのは、この不法行為責任で、契約等の特別の関係を前提としないものです。(民法709条以下)。

なお、前に述べたタクシーの乗客の負傷の例についてみますと、不法行為の要件をも備えているとみられますが、判例によりますと、この場合、被害者はどちらの責任を追及してもよいとされています。

## 2 . だれが損害賠償を請求できるか

### (1) 被害者の場合

人身事故のうち、傷害事故については直接受傷した被害者が損害賠償請求権を取得することは当然です。しかし、その家族にも請求権があるかどうかについては問題があります。

たとえば、親が子の看護のために会社を休まざるをえなくなると、給料がもらえなかったときの損害であれば認められますが、子供が怪我をした場合に、両親に慰謝料請求権が認められるかという場合には疑問が生じてきます。この点について判例は、被害者が死亡した場合と同視できるような精神的苦痛を受けた場合にのみ、父母、配偶者などにも固有の慰謝料請求権を認めるとしています。(最高裁昭和33年8月5日判決)。具体的には、子供がいわゆる植物状態になったような場合などが考えられます。また、被害者が受傷のため休業したことにより、雇主たる会社などの企業が、その運営上支障をきたし、収益が減少した場合の損害について、その会社が損害賠償を請求できるかという問題がありますが、このような損害は、交通事故に基づくものとはいっても、間接的なものであり、加害者に賠償を請求できる損害としては広範囲に過ぎるといべきですから原則として否定すべきでしょう。

(名古屋地裁昭和47年3月22日判決、東京地裁平成2年6月27日判決)

### (2) 相続人の場合

死亡事故の場合の逸失利益のような財産的侵害による損害賠償請求権は、被害者の相続人が相続により取得します。死亡によって、はじめて発生する損害を相続するというのは一見奇異にも感じますが、学説・判例ともこれを相続の対象として認めています。

相続の順序および相続分は民法に定められており、夫または妻(配偶者)および子は常に相続人となりますが、父母、祖父母などの直系尊属は、被害者に子、孫などの直系卑属がない場合に限り、また兄弟姉妹およびその直系卑属(甥・姪)は被害者に直系尊属も直系卑属もない場合に限り、それぞれ相続人になります。なお、胎児も、相続については、既に生まれたものとみなされていますから相続権があります。ただし、胎児が死んで生まれたときは、相続権はありません。いったん出生すれば、間もなく死亡しても、相続権を失うことはありません。

### (3) 車や物が壊された場合だれが損害を請求できるか

交通事故によって、自動車その他の財物が破損された場合、これを物損といっています。自動車の所有者は物損の賠償請求権者になるのは当然ですが、このほか、所有権留保して自動車の割賦売買したときの買主のような場合の使用収益権者も請求権者になれます。

#### (4) 被害者は「他人」でなければならない

民法709条によりますと、損害賠償責任を負う者は、「他人の権利を侵害した者」であり、また、自賠法3条によりますと、「他人の生命または身体を害した」者です。

したがって、被害者として加害者側に責任を追及するには加害者側とは「他人」でなければなりません。他人とは、通常その不法行為をした者以外の者を意味しますが、近時この自賠法3条の「他人」をめぐってその範囲が問題とされています。

この点について、判例は、「自己のために自動車(加害自動車)を運行の用に供する者および当該自動車の運転者を除く、それ以外の者をいうものと解するのが相当である」(最高裁昭和42年9月29日判決)としています。したがって、その加害自動車の運行供用者、運転者は「他人」ではありませんから、自賠法3条の賠償請求権者ではないこととなります。

また、自賠法2条4項は、運転補助者も運転者と同視していますから、これも「他人」にはあたりません。もっとも、運転者や運転補助者は常に「他人」ではないというわけではありません。なお、最高裁は、車の所有者が後部座席に同乗していて、友人が運転していたケースにつき所有者は単なる同乗者ではないとして、自賠法上の「他人」ではないと判断しています(昭和57年11月26日判決)。夫の運転する車に同乗していた妻が事故にあい死傷したとき、妻が「他人」と認められれば、夫に対し自賠法3条に基づく損害賠償請求権を取得し、したがってまた、自賠法16条によって強制保険(自賠責保険)の被害者請求ができることとなります。かつては、妻は他人ではない解されて保険金の支払が拒否されていましたが、最高裁が妻は他人と判断したため(昭和47年5月30日判決)、強制保険の取扱いも改正されました。もっとも、この判例も常に妻は他人であるといっているのではなく、具体的な事実関係のもとで判断すべきとしています。

もうひとつ、「他人」性が問題となるものとして、好意同乗の場合があります。運転者などが知り合いの人を好意的に車に同乗させたところ、事故が発生し、同乗者が被害を受けた場合、同乗者は運行供用者に損害賠償を請求できるのかということです。このようなケースについて判例の多くは、好意同乗者の他人性を認めて損害賠償請求を認容しています。

### 3. 損害賠償はだれに請求できるか

#### (1) 運転者の責任

民法709条は、「故意または過失によって他人の権利を侵害した者は、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる」と定めており、これを不法行為責任といっています。

交通事故を起こした運転者は、この不法行為をした者にあたり、責任を負うこととなります。もっとも、運転者であっても自家用車の所有者が自分で運転中に起こした事故については、もっぱら自賠法3条による運行供用者としての責任を負うこととなります。

したがって、ここでいう運転者とは、実際には他人に雇われて運転の業務に従事している者が中心となります。

#### (2) 運転者に損害賠償責任が成立するための要件

運転者に不法行為にもとづく損害賠償責任が成立するためには、①加害者である運転者に責任能力があり、②行為が故意または過失によるもので、③その行為によって他人の権利または利益を違法に侵害し、④その結果他人に損害が発生したことが必要とされています。

①の責任能力とは正常な判断能力があることで、民法は自分がした行為の結果生ずる責任を弁識することができる知能をそなえていない未成年者の行為と、心神喪失中の行為は、ともに責任能力がない行為だとしています(民法712条・713条)。未成年者が責任能力をそなえるようになるのはいつかが問題となりますが、一般には小学校を終える頃と考えられています。運転者に責任能力がない場合には、その監督者が原則として責任を負うこととなります(民法714条)。

②の故意とは、自分の行為によって他人に損害を与えることを知りながら、なおかつ、あえてその行為をするという心理状態であり、過失とは不注意によって他人に損害を与える結果に気がつかないという心理状態をいいます。故意・過失は、刑事責任についても要件とされていますが、刑事責任は運転者に刑罰を科するためなので、性質上厳格に解されているのに対し、民事の賠償責任は被害者の損害のカバーを目的とするものですから比較的ゆるやかに解されています。したがって、運転者に刑事責任がないとされた場合でも、民事の賠償責任はあるとされる場合もあります。民事の賠償責任では、故意の場合より運転者に過失があるかないかが問題となる場合がほとんどです。過失があるということは、運転者が、その要求されている運転上の注意義務を怠っているということです。この注意義務は、自動車の運転が人の命・身体に重大な被害を加える可能性が大であるところから、かなり程度の高い

ものです。この点で交通取締を目的とする法規との関係が問題になります。運転者は取締法規を守っていさえすれば過失はないといえるかといいますと、そうではありません。取締法規は運転者が守るべき事項をすべて網羅して定めているわけではありませんし、また、過失は具体的に判断されるからです。反対に、取締法規に違反したからといって、それだけで過失があるということにはなりません。

### (3) 信賴の原則

過失の有無を決定するにあたって、運転者は他の者（他の車や歩行者など）が法規どおりに行動し、事故回避のための措置をとるものと信賴して行動をとっていけばよいかという問題があります。これを信賴の原則といいます。これを信賴の原則といいますが民事責任については考えがわかれています。

③の権利侵害・違法性は、加害者の行為が違法性のあることを要するという意味を持ちますが、交通事故で運転者が他人の生命・身体・財産を侵すことが違法であることには問題がないところです。

④の損害の発生は、加害者たる運転者の行為によって生じたことを要するという意味です。つまり、交通事故と損害の発生との間に因果関係がなければなりません。因果関係は、通常、現実に発生した損害額との関係で、どの範囲の損害までが加害者に負担させるべき損害かという形で問題になることが多いのですが、発生した損害がそもそも事故と因果関係があるかどうか問題となる場合もあります。これを不法行為成立要件としての因果関係といえます。

### (4) 使用者の責任

従業員が工作中に他人に違法な行為をして損害を与えた場合には、企業はその損害を賠償する責任を負わなければなりません。民法715条1項本文は「ある事業のため他人を使用する者は、被用者がその事業の執行について第三者に加えた損害を賠償する責に任ずる」と定めています。これが使用者責任といわれているものです。つまり、交通事故においてこれをあてはめてみますと、工作中に従業員である運転者が起こした事故については、被害者は使用者である企業に対し、損害賠償の請求ができるということです。この規定は、使用者の不法行為一般について定めたものです。

### (5) なぜ使用者に責任を課すのか

使用者が、従業員たる運転者の起こした事故について、被害者に対し損害賠償の義務を負う根拠について、かつては、使用者自身が従業員の選任監督の義務を怠った過失にもとづくものと考えられていました。この考え方の根拠は、民法715条1項但書が、使用者が従業員の選任監督について相当な注意をしたときには、免責されると規定しているからです。しかし、現在ではこのような個人主義的な責任の考え方は、企業が従業員をいわば手足として使用し、営利活動をしているという実態にそぐわないものとして否定されています。

それでは、使用者責任の根拠はどこにあるかといいますと、それには二つの考え方があります。ひとつは報償責任といわれるものです。他人を使用して事業を営む者は、他人の行為によってその活動範囲を拡大し、より多くの収益をあげているのであるから、従業員が事業を執行するに際し、不法な行為をして第三者に損害を与えた場合には、公平の観点からみて使用者はその損害の賠償をする責任があるということです。つまり、利益の存するところに損失も帰せしめようということ、現在の通説といえましょう。もうひとつは危険責任といわれるものです。これは報償責任の考え方では、現に利益を得ていない企業については責任の根拠として十分な説得力をもち得ないところから主張されているものです。その内容は社会生活を営む上で、社会に対し危険をつくりだした者は、その危険が現実化した場合、その結果についても責任を負うべきだとするものです。これは、従業員が交通事故を起こして第三者に損害を与えた場合の説明としては、納得しやすいものがあります。結局、報償責任と危険責任の両方を合わせて考えるべきだといえましょう。

### (6) 使用者責任の要件

使用者責任の発生要件としては、従業員について、前に説明した不法行為の要件をそなえなければならないとともに、使用者と従業員との間に使用・被用の関係がなければならず、また、従業員が使用者たる企業の事業の執行について他人に損害を与えたものでなければなりません。使用・被用の関係は、通常は雇用契約に基づくものですが、法律上はそれに限られず、実質的にみて使用者に指揮監督権があれば足りると考えられています。したがって、雇用契約はないが事実上その企業活動に従事している場合や、一応雇用契約はあるけれど、

それが法律上無効であるとか、取り消されている場合にも、この関係が認められるばかりでなく、雇用契約以外の契約でも、実質的に指揮監督関係があればよく、また、一時的なものでも、無償の関係であってもかまいません。

つぎに、使用者責任が成立するためには、従業員の行為が使用者の事業の執行について、起こした事故でなければなりません。この事業の執行の意味については、一般に従業員の行為が全体として使用者である企業の事業の範囲内のものであるかどうかということと、従業員の行為がその職務担当の範囲内のものであるかどうかと判断されています。

#### (7) 幼児の責任はだれが負うか

交通事故の発生について、責任無能力者に原因がある場合、たとえば、幼児が急に道路に飛び出したので、通りかかったバスがこれを避けようとして急ブレーキをかけたところ、バスの乗客がそのため転倒して負傷したようなとき、幼児には責任能力がないので、責任を負う立場がなく、代わって法定の監督義務者である親権者・後見人・児童福祉施設の長などが責任を負うこととなります。(民法714条1項)。また、監督義務者に代わって幼児を監督する者たとえば託児所の保母も同様に責任を負います(同条2項)。未成年者の責任能力はだいたい中学生ぐらいから認められています。

#### (8) 未成年者でも責任能力がある場合

加害者が未成年者ではあるが責任能力がある場合、親権者や後見人に、ただ親権者や後見人であるということだけで責任を負わせることはできませんが、親権者や後見人には未成年者を監督する義務があるわけですから、その義務を怠ったことと損害の発生との間に因果関係があれば、一般の不法行為(民法709条)が成立すると考えられます。

#### (9) 運行供用者の責任

運行供用者責任は、前に説明しました使用者責任とは別個の公的な性質を有する責任制度といったものではなく、既存の損害賠償制度を前提として加害者の責任の強化を図ったもので、いわば、民法の使用者責任の規定の特別法となっています。この重い責任の根拠は報償責任とともに、とくに、危険責任の思想が前面にでてきているとみていいでしょう。つまり、自動車は社会的に有用な反面、危険なものであり、このような危険物を管理支配する者は、これによる危険が他におよばないように防止する義務があり、もし損害が生じた場合にはその責任を負うべきであるという考え方です。

#### (10) 運行供用者とは

自動車損害賠償保障法(以下自賠法という)3条における運行供用者とはどういう者をいうかについては、まず同法2条3項に「この法律で『保有者』とは、自動車の所有者その他自動車を使用する権利を有する者で、自己のために自動車を運行の用に供するものをいう。」という規定があります。したがって、車の所有者や賃借人など正当な使用権限を有する者が、その車を使用目的の範囲内で使用しているかぎりはその者が運行供用者であることとなります。問題は、運行供用者とはこのような者にかざられるかということです。しかし、自賠法3条は単に「自己のために自動車を運行の用に供する者」としていませんし、また、自賠法の目的が被害者の保護の強化にある以上、このような範囲にかざることが制定の趣旨にそぐわないこととなります。

そこで、どういう基準で運行供用者の範囲を画するかが問題となり、種々の学説がありますが、一般的には運行利益と運行支配の二つの要件が考えられています。運行利益というのは、その自動車を運行することによって事実上利益を得ることで、必ずしも経済的な利益である必要はなく、広く社会生活上の利益を意味するとされています。また、運行支配というのは、その自動車を運行時において管理・運営していることで必ずしも物理的に乗車していることは要求されていません。この二つの要件をそなえている者が運行供用者としての責任を負うこととなりますが、現在の実務では運行支配に重点をおいています。

なお、自賠法3条は、生命・身体という人身損害についてのみの特別法ですから、自動車破損の場合のような修理費用などの物的損害については、民法の使用者責任の規定によることとなります。

#### (11) 国または公共団体の責任

国または公共団体が、交通事故について、被害者に責任を負うケースとしては、公権力の行

使にあたる公務員がその職務を行うについて、故意または過失によって違法に他人に損害を加えた場合（国家賠償法1条1項）と、道路・河川その他の公の营造物の設置または管理に瑕疵があったため他人に損害が生じた場合（同法2条1項）があります。前者は事故車が官公庁のものであったり、公務執行中の事故であったりする場合で、後者は道路に欠陥があった場合などです。前者の場合は、運行供用者責任が生ずることが多いでしょう。

道路の設置または管理に瑕疵があれば、道路管理者たる公務員の故意過失は問題とされず国または公共団体の責任が生じますが、ここでの道路の設置または管理の瑕疵とは、道路が通常有すべき安全性を欠いていることを意味します。

#### （12）共同不法行為とは

2名以上の者が加害者である場合、これを共同不法行為とって各自が全部について賠償義務を負います（民法719条）。共同不法行為が成立するためには、各加害者の行為が故意過失・責任能力・違法性・因果関係などの不法行為一般の成立要件をそなえる必要がありますが共謀あるいは共同の認識などの意思の共通は必要とせず、ただ各加害行為の間に客観的な関連性があれば良いとされています。たとえば、タクシーと乗用車が相互の不注意により衝突し、タクシーの乗客が負傷した場合、被害者たる乗客はタクシーの運転手と乗用車の運転手を共同不法行為者としてそれぞれに全部の損害賠償責任を追及することができます。

なお、ひとつの事故によって運転者と使用者あるいは運行供用者がともに責任を負うべき場合、たとえばタクシーの運転手とタクシー会社の場合にも共同不法行為の成立を認めてよいでしょう。

#### （13）加害者に共同不法行為が成立した場合の被害者は

加害者側に共同不法行為が成立する場合、被害者は、どの加害者に対しても、全部または一部の賠償請求をしてもよいし、また同時に全員に請求してもかまいません。しかし、損害はひとつなので、一方から賠償金の支払いを受ければ、その分だけは他方に請求できなくなります。この関係を不真正連帯債務といいます。共同不法行為者各自が、全額について被害者に対し責任を負うというのは、その者の事故に対する関与の程度の強弱に関係はありません。その結果生ずる不公平は、共同不法行為者間の内部問題として、求償関係で解決しようとするものです。求償の額は、共同不法者各自の事故発生についての過失の割合によって定まる負担部分によってきまってきます。

#### （14）タクシーに乗っていて受傷したら

タクシーの乗客が、タクシーの運転手の過失によって受傷した場合、タクシー会社に対し、使用者責任ないし運行供用者責任を追及できるのは当然としても、さらに債務不履行責任も追及できます。なぜなら、乗客とタクシー会社との間には、タクシー会社が乗客を安全確実に目的地まで移動させるという運送契約が締結され、その債務をタクシー会社が履行することを怠った（運転手はタクシー会社の履行補助者であり、履行補助者の過失は、債務者の過失と同視される）ということになるからです。この債務不履行責任が不法行為責任と異なる主な点は、被害者は運転手の故意過失を立証しなくてもよいこと、つまり、加害者側で自己の責に帰すべき事由がないことを立証しなければ責任を免れないこと、損害賠償の範囲が広いこと（商法590条）、消滅時効の期間が長いこと（5年）、などです。運送契約上の債務不履行責任と不法行為責任との関係については、見解がわかれています。判例は請求権の競合を認めています（最高裁昭和44年10月17日判決）。つまり、どちらの責任を主張して賠償を請求するかは、被害者が自由に選択できるということです。

## 4 . 損害賠償の範囲

### （1）財産的損害と精神的損害

財産的損害とは、財産を侵害させた結果生じた損害で、積極的損害と消極的損害とにわかれます。積極的損害とは、事故がなければ支出しなかったであろう費用、つまり事故があったために増加した支出で、積極的に財産が減少した損害です。人損における治療費、入院費、付添費、交通費、葬儀費、物損における修理費等がこれにあたります。消極的損害とは、事故がなければ得られたはずのところ、事故にあったために得られなくなった収入で、財産の増加を妨げられたため生ずる損害です。人損における死亡や後遺症による将来の収入の喪失あるいは減少と休業損害、物損の休車損などがこれにあたります。精神的損害とは、慰謝料といわれるもので、事故による精神的な苦痛をいいます。慰謝料請求権は、本来人損にかぎらず物損の場合

にも生ずべきものですが（民法710条）、裁判例によりますと、被害者が財産権を侵害されたために精神的苦痛を受けたときでも、その財産的損害が賠償された場合には、通常これによって精神的苦痛も慰謝されたとみるべきだとして、慰謝料請求権は認められていません（横浜地裁昭和42年1月20日判決）。したがって、財産的損害について慰謝料請求権が認められるのは、ごく例外的な場合にかぎられるわけです。

## （2）因果関係のある損害であることが必要

交通事故などの不法行為で、因果関係が問題になるのは、加害行為がなければその損害が生じなかったであろうという関係に立つ、不法行為成立の要件としての因果関係と、不法行為によって発生した損害のうち、どの範囲の損害について加害者側に責任を負わせるかという損害の範囲の因果関係とがあります。ここで扱うのは後者の損害の範囲の因果関係です。

不法行為による損害について、いかなる範囲で賠償すべきかについては、特別な規定はありません。そこで債務不履行に関する民法416条を類推適用する考え方が一般的になってきました。民法416条は損害を通常生ずべき損害（通常損害）と特別の事情によって生ずる損害とに分け、特別損害は当事者が予見可能な場合にのみ賠償すべき義務が生ずるとしています。これを相当因果関係といって、無限に発展する可能性のある損害の範囲を社会的公平の観点から妥当な範囲で限界を画そうというもので、判例がとっている考えです。しかし、これに対し債務不履行は契約等特別の関係がある当事者間の問題であるので、予見可能性という基準をいれることもできるが、不法行為という偶発てきな当事者の間においては予見可能性ということを基準にすることは適当ではなく、被害者が回避できた損害かどうかを基準にして考える立場がでてきました。つまり、被害者自身がその損害を回避できるような可能性があったにもかかわらず、損害を回避しなかった場合には、損害が拡大しても、その損害については加害者に請求できないとするものです。

## （3）因果関係が問題になる具体的ケース

### ①持病がある場合

交通事故の被害者が持病をもっている場合、事故の後に発生した身体の異常の内容および程度が、事故によるものなのか、もともとの持病の結果なのかについて問題が生ずることがあります。たとえば、高血圧の持病がある被害者が、交通事故によって脳卒中、頭部外傷後遺症などで死亡した場合や、第1の事故によりむちうち症となっていた被害者が、さらに第2の事故により重いむちうち症となった場合などのケースで加害者に重い結果全部について、責任をおわすべきかということです。この点について、最近の判例の中には因果関係を割合的に認定して、具体的に妥当な結果となるように配慮しているものがあります。たとえば、動脈硬化症・高血圧症の持病がある者が、事故直後脳卒中となったケースについて、右症状は持病にも基因するとして、50パーセントの程度において相当因果関係があるとしたもの（東京地裁昭和46年11月30日判決）、第1の事故によるむちうち症の治療中、第2の事故によってさらにむちうち症の後遺症が生じた場合について、第2の事故について70パーセントの損害を認めたもの（横浜地裁昭和46年1月19日判決）、軽微な接触事故による被害者の頭痛・吐き気などの症状について、事故前からあった潜在的あるいは顕在的既往症としての強度のノイローゼが事故を契機として顕在化、増悪化し、これと事故による頸椎捻挫が合併したものであると認定したうえ、事故との因果関係を50パーセントとしたもの（福岡地裁昭和52年11月14日判決）などがあります。

### ②過剰・高額診療の場合

過剰診療とは、その受傷態様からみて医学的必要性ないし合理性を欠き不必要と認められる治療のことであり、高額診療とは、診療に対する報酬額が特別の事情がないのに社会一般の診療費水準に比べて著しく高額な場合をいいます。通常治療費については医師の専門的な知識と良心を信頼し、また過剰・高額診療であることの判定は困難なことから、被害者が医師に支払った治療費はそのまま全額損害として認められています。しかし、なかには、ただ収入をあげる目的で必要のない治療行為をして通常より著しく高い治療費を請求する医師もいます。もちろん、被害者には過剰診療であるか否かの判断能力がないのが普通ですから、これを拒否することを期待することは困難です。さりとて、加害者側にその全額につき事故との因果関係ありとして負担をさせるのも妥当ではありません。判例には、追突事故によるむちうち症の治療費1,713,200円について、これを健康保険診療報酬基準の約5倍近いものだとして、そのうち右基準の約1.5倍にあたる664,600円の限度で、事故との因果関係を認めているもの（大阪地裁昭和45年6月18日判決）、同じく高額治療費に



つき健康保険基準価額の2倍を限度として減額したもの（東京地裁昭和51年3月25日判決）、健保基準の2.5倍の診療報酬を認容したもの（大阪高裁昭和60年10月19日判決）などがあります。このように、裁判例からみると、おおむね健保基準の2倍が目安になるといってよいでしょう。なお、医師が治療の必要性を認めていないのに、被害者が転医して治療を続けたような場合は、不必要な転医による費用は事故と因果関係がないものとして認められません。（東京地裁昭和49年4月29日判決－4回転医）

### ③むちうち症の場合

むちうち症とは、自動車の急停車や追突事故などの急激な衝撃のため頸部に生ずる疾患で、頭痛、吐き気、手指のしびれ感などをともなうものですが、自覚症状がほとんどでレントゲン検査や脳波検査をしても他覚的症状があらわれ難いところにその特徴があります。むちうち症は現在の医学ではまだ十分に解明されているとはいえ、治療が長期にわたる例も多いのですが、一般的には6か月以内には大半のものが治るといわれています。ただ、一口にむちうち症といっても自覚症状だけでなく、他覚的所見を伴う比較的重い症状のものもあります。反面、なかにはむちうち症に対する恐怖感や補償をめぐる将来の不安などの神経症的要因から他覚的異常所見はほとんどないのに自覚的症状を理由に治療を長期にわたって継続し、多額の損害賠償を請求する例が見受けられます。このような場合、その全額について、加害者は責任をもたなければならないのでしょうか。判例は、因果関係を肯定したものと、否定したものとに分かれていますが、全体としては否定ないし制限するほうが多いようです。なお、神経症的要因の程度などに応じて、割合的な因果関係を認めようとする考え方もあります。

### （4）損害賠償の方法

損害賠償の方法は金銭で行います（民法722条1項・417条）。精神的損害も金銭に評価されて賠償されます。自動車破損の場合、新車の引渡しを請求できません。損害額は全額について、一括して支払われるのが原則ですが、最近は逸失利益をめくって定期金賠償の可否が問題とされています。たとえば、余命年数の認定のむずかしい後遺症1級のいわゆる植物状態の被害者には、一時金で賠償するよりは、定期的に支払ったほうが各期に生ずる減収を具体的に把握でき、合理性があると考えられ、判例にも、現行法上も可能だとして両下肢・右上肢機能全廃の被害者（名古屋地裁昭和47年11月29日判決）や植物状態となった被害者（札幌地裁昭和48年1月23日判決）に定期金賠償を認めたものがあります。しかし、定期金賠償は長期間にわたって支払いをしなければならず、資金的・事務的な面の制度を完備しないと、途中で支払いがストップするなど被害者側に不利になるおそれがあることにより、定期金賠償はほとんど行われていませんが、平成10年1月1日から施行された新民事訴訟法には、定期金賠償に関する規定（117条）が盛り込まれました。

## 5 . 損害額の算定方法

### （1）損害額算定方法の考え方

#### ①損害額の定額化

損害額の算定とは、損害を金銭に評価して換算することですが、その換算は、適性かつ合理的になされなければなりません。定額化とは賠償額を金銭的に一律に定めるものですが、現在行われているのは損害の総額の定額化ではなく項目別の定額化です。例えば、入院雑費についてみますと、入院中かかる治療費以外の通常生ずる経費は、現実には症状や期間などによって異なるわけですが、それを一律に1日につき1,300円なら1,300円と決め、実際にはそれ以上支出したとしても損害として加害者に負担させることができるのは1,300円に限るとするものです。

#### ②損害額の定型化

定型化とは、賠償額の算定を一定の方式で行うものです。例えば、男児の死亡の逸失利益の算出についてみてみますと、ひとつの方式として、男子の全労働者の平均賃金にもとづいて18歳から67歳まで就労できるとみて、生活費を5割としてこれを損益相殺して差し引きこれに中間利息控除のためライブニッツ係数をかけて計算するという方法があります。定額化・定型化のメリットとしては、事件が迅速に処理され被害者・加害者の双方にとって利益になること、被害者間の不公平がなくなること、賠償額の見込みがつかうので示談がしや

すくなることなどがあげられます。

## (2) 損害額の具体的算定方法

### ① 積極損害一人損の場合

#### a. 治療費

治療費は原則として実質全額が損害として認められます。将来の治療費については、治療の必要性、費用支出および費用額の確定性がなければなりません。

#### b. 特別室料

入院の際に特別室を使用した場合、その使用料が損害になるかどうかについては、被害者の社会的地位、身分、受傷の部位・程度、治療上・看護上の必要性、使用期間などを考慮して判断すべきだとするのが一般です。

#### c. 温泉治療費

自賠責保険では、医師が療養上必要と認め、かつその指導のもとに医療機関の付属療養所またはこれに準ずる施設において療養する場合の妥当な費用を認めるという取扱いになっています。

#### d. 付添看護費

被害者の受傷の部位、程度、年齢、加療の態様などを総合して、付添看護が必要であれば、それに要した費用は損害になります。必要性の有無は医師の判断による場合が多いのですが、必ずしもそれにかぎることはなく、社会通念上必要と認められれば差し支えありません。また、付き添った近親者が有職者の場合、休業損害と付添費用とは重複して請求はできません。なお、付添の必要性は一般には、症状が被害者自身で付添人の助けを借りずにトイレにいける程度に回復すれば消滅するといえます。

#### e. 入院雑費

入院をすると、治療費以外に、日用雑貨品購入費、栄養補給費、通信費、新聞代・テレビ賃借料、見舞客接待費、医師・看護婦への謝礼などの費用がかかります。このうち医師・看護婦に対する謝礼には相応のものである限り、雑費とは別に、独立した損害として認められる傾向にあります。

#### f. 交通費

被害者自身の入退院、通院、家族・近親者の付添や見舞などのために交通費がかかります。被害者の交通費は、現実に支出した実費が原則です。なお、電車・バスを利用するのにタクシーを利用した場合などは、相当性が認められないことが多いでしょう。

#### g. 将来の手術費、治療費

一応治療は終わったが、将来再度手術ないし治療する必要性がある場合には、その費用が認められます。

#### h. 子供の学習費、通学付添費等

被害者が児童・生徒の場合、被害の程度、内容、年齢、家庭の状況などを具体的に検討し、必要性ありと認められれば、損害として請求できます。

#### i. 装具等

義手、義足、義眼、補聴器、車椅子などの購入費、将来の買換え費用などは、必要な範囲内で認められます。



## j . 家屋等の改造費

重度の後遺障害者の場合には、風呂場、出入口、トイレ、自動車などを改造しなければならない場合があります。後遺障害の程度・内容を具体的に検討し、改造の必要性があると認められれば、その費用を請求することができます。

## k . 葬儀費用

被害者は交通事故にあわなくても、いずれは死ぬ運命にあり、その時は葬儀費用がかかるわけですから、その損害性について問題がないことはありませんが、判例はこれを認めています。葬儀費用の損害額算定も、最近では定額化されており、その金額は120万円（最高150万円）程度です。また、墓碑建立、仏壇購入の費用については、以前はその損害賠償性について疑問がもたれていましたが、判例は、その支出が社会通念上相当と認められる限度で、通常生ずべき損害と認めて損害性を認めています。

## l . 示談交渉費用

被害者が加害者と示談交渉をするために要した、交通費、宿泊費などの損害性については、これを否定するものと肯定するものとにわかれています。一般には、加害者側の誠意、被害者側の主張内容、両者の交渉態度などを総合して、公平の見地から相当性を判断すべきだとされています。

## m . 弁護士費用

被害者が損害賠償を請求するについて、訴の提起を余儀なくされ、訴訟追行を弁護士に委任した場合には、その弁護士費用は、事案の難易、請求額、認容された額、その他諸般の事情を斟酌して相当と認められる額の範囲内のものにかぎり相当因果関係に立つ損害と認められています。（最高裁昭和45年4月21日判決）なお、訴訟を起こしても和解や調停で終了する場合には損害額からはずされるか減額されているのが実務の大勢です。和解や調停はお互いの譲歩によって成り立つものですから、弁護士費用については譲歩の意思を示すべきだという考え方です。

## ②消極損害

消極損害というのは、事故にあったがために、それに関連して受けた損害をいいます。たとえば、仕事を休んだがために賃金がもらえないとか、死亡のため収入が断たれるなどです。

### a . 休業損害

休業損害とは、事故による傷害の治療のため仕事を休み、得ることができなかった収入です。つまり、休業損害は、休業期間内の減収分です。休業期間は原則として実休業日数ですが、その日数に疑問があれば相当性の範囲に限定されます。入院中の日数は問題がないとしても、通院期間や自宅療養中の期間については、問題があります。実通院日数に具体的な療養の実態を考慮して期間を定めるよりほかないでしょう。なお、主婦の場合には、家事労働を女子労働者の平均賃金によって算出することになっています。（最高裁昭和50年7月8日判決）

### b . 死亡による逸失利益

事故によって死亡した被害者の得べかりし利益で、被害者の収入（年収）から生活費を控除し、それに就労可能年数を乗じた金額から年5分の法定利息による中間利息を控除する方法によって算出します。

### (イ) 収入

被害者の事故前の収入を基礎として、将来の収入の見込みを算定します。給与所得者の場合は、ボーナスを含めた年収を基礎とします。将来の昇給は、公務員、大企業の社員など、昇給基準が確立していれば認められます。また、いわゆるベース・アップについては、その時の経済変動による不確定的なものですから認められていません。退職金は制度が確立し、支給される蓋然性が高い場合は収入と認められま

す。また、幼児等年少者についても、現実の収入はありません。しかし、将来収入を得る蓋然性はあるわけですから、算定不能ということにはなりません。ただ、現実収入がないのですから統計資料に頼らざるをえないでしょう。幼児の場合、18歳に就労するものとして、男子または女子の労働者の平均賃金を基礎にして、ライブニッツ式により中間利息を控除するのを原則としています。なお、主婦が職業をもっている場合、その収入を給与分だけで考えるか、家事労働分を加算するかどうかについては見解が分かれています。が、実務では加算しないのが一般的です。

#### (ロ) 生活費控除

被害者は死亡によって得べかりし収入を失う反面、収入を得るために支出する生活費の出費を免れるわけですから、これを収入から差し引くこととなります。控除すべき生活費は、実費ではなく、収入に対する一定の割合で考えるのが一般です。これを生活費割合といい、一家の支柱の場合30パーセントから40パーセント、女子の場合30パーセントから40パーセント、単身の男子の場合50パーセントなどが一応の基準となっています。

#### (ハ) 就労可能年数

就労可能な年齢は、一般には67歳までとされ、高齢者の者については、平均余命の2分の1とするのが大勢のようです。定年制がある場合でも67歳までは再就職のうえ稼働可能として扱う考え方が有力です。ただ、収入は定年前よりも相当減額されると考えられます。

#### (ニ) 中間利息の控除

死亡による逸失利益は、将来逐次発生する損害を現時点において一時に発生したものととして算定するのですから、中間利息を控除しないと被害者が、その分を不当利得することになります。中間利息控除は年5分の利率によって計算されますが、その方式には、新ホフマン式(単利)とライブニッツ式(複利)があります。判例はどちらでも不合理ではないとしています。従来、東京と大阪では採用していた方式が異なりましたが、平成12年1月から、ライブニッツ式に統一されました。

### c. 後遺症による逸失利益

事故による傷害について後遺症が残ったため、従前の労働能力の全部または一部を喪失したことによって生ずる得べかりし利益の喪失で、一般に被害者の収入(年収)に労働能力喪失率をかけて年間の減収額を出し、それから減収継続期間の総額を出して中間利息を控除する方法によって算出します。後遺症による逸失利益については、被害者の事故前の収入と後遺症固定後の現実収入の差額にもとづいて算出し、もし収入減がなければ逸失利益がないとする差額説と、労働能力そのものを1個の財産的価値があるものとみて、後遺症による労働能力の喪失を財産的損害とみる労働能力喪失説とがあります。後遺症にもとづく逸失利益を算定するにあたっての収入および中間利息の控除は、死亡による逸失利益の場合と同じですが、被害者が生存しているのですから、生活費の控除ということはありません。しかし、最近、1級後遺障害者のように、一生寝たきりの被害者は、一般人よりも生活費が少なくすむという理由で、1割ないし3割程度生活費を控除する判例も出ました。新たに問題となる事項としては後遺障害の内容にもとづく労働能力喪失割合と労働能力喪失期間があります。

#### (イ) 労働能力喪失割合

被害者の労働能力がどの程度失われたかについては、被害者の年齢、性別、職業、後遺症の部位・程度、後遺症がその被害者の職種に及ぼす客観的な影響度、事故前後の具体的稼働状況、将来の見通しなどから具体的に認定されます。

#### (ロ) 労働能力喪失期間

被害者の後遺症が終身継続するならば、喪失期間は就労可能年数と一致することになります。しかし、後遺症の回復可能性ならびに職業に対する適応度などを考慮して、就労可能年数の範囲の一定期間に限る考え方も多くみられます。問題が多いの

は、いわゆるむちうち損傷の場合です。むちうち損傷は自覚症状が主体で、他覚症状が少なく医師が治癒の判定を下しにくいところから、期間の認定を統一的に認定しようという傾向が強く、基準を設け一応の目安としている場合が多いようです。

### ③慰謝料の算定

慰謝料は精神的な損害に対する賠償ですから、性質上きまった算出方法というものではなく、結局最終的には、裁判官の自由裁量にゆだねられることとなります。裁判官は具体的な金額を定めるにあたっては、さまざまな事情を考慮に入れてきめるわけですが、いかなる事情が考慮されるかは、一般的には、被害者の苦痛、財産状態、身分、職業、年齢、加害行為の状況などがあげられています。しかし、交通事故については、被害者によって額の区別をすべきではないということから現在では定額化の傾向が非常に強く、裁判所でも一定の基準にもとづいて処理されています。

#### a．傷害の慰謝料

事故によって受傷した場合の慰謝料は、入・通院の日数・期間を基準として考えるのが一般です。これは具体的には個人差がある苦痛をはかる共通の目安が他に見当たらないからです。従来は東京地裁が発表した基準が有力なものとされてきましたが、その後情勢の変化により現在は、財団法人日弁連交通事故相談センターや、東京三弁護士会交通事故処理委員会、大阪弁護士会交通事故委員会などの基準が公にされて、それぞれ一応の目安として利用されています。

#### b．後遺症の慰謝料

後遺症がある場合は、前記の入・通院の慰謝料のほか、後遺症慰謝料も加算され、その額は後遺症の等級に従って定められています。

### (3) 損益相殺

具体的な損害額を算出するにあたって、損益相殺が行われる場合があります。この損益相殺というのは、被害者が加害行為によって不利益ばかりでなく、利益を受けることもあり、利益を受けた場合には、その分を差し引いたものが真の損害というべきだという考えからでたものです。たとえば、死亡事故の場合、被害者は損害として将来の得べかりし利益を失うこととなりますが、他方将来の生活費の支出を免れますので、その分を差し引いた残額が損害額となります。この差引計算をすることを損益相殺といいます。損益相殺の対象となるのは受領済みの被害者請求をした自賠償保険金、労災保険金、所得補償保険契約に基づいて支払われた保険金などです。対象とならないものとしては生命保険金、未確定の各種社会保険給付、香典などです。生命保険金は、すでに払い込んだ保険料の対価で、もともと不法行為の原因と関係なく支払われるべきものであり、香典は遺族に対する贈与で、損害に対する填補ではないからです。

### (4) 過失相殺とその仕方

過失相殺というのは、民法722条2項の「被害者に過失ありたるときは裁判所は損害賠償の額を定めるに付きこれを斟酌することを得」との規定を意味していますが、これは被害者にも過失が認められる場合には、損害賠償の額を定めるについてこれを公平の見地から考慮し損害額の低減をはかり、具体的に妥当な金額を算出しようという制度です。

#### ①被害者の過失

被害者の過失というのは、前に「不法行為の成立要件」の項で説明したような厳格の意味での過失ではなく、単に不注意といった程度のものでよく、また過失の範囲も事故そのものについてだけではなく、事故後の損害拡大についてのものでもよいと考えられています。たとえば、被害者が適正な治療を怠ったために、軽傷で済むはずのところ为重傷になってしまったような場合も含まれるのです。このような過失があるとするために被害者がそなえていなければならない能力(過失相殺能力)はどの程度のものが要求されるかといいますと、最高裁は責任能力より低い事理弁識能力でたりとしておりしたがって、小学生以上の者に過失相殺能力があるといって差し支えないでしょう。しかし、最近ではこの事理弁識能力さえ不要とする見解もでてきており、2歳6か月の男児につき過失相殺をみとめているケース

もみられます（東京地裁昭和44年10月22日判決）。

## ②被害者の範囲

民法722条2項は単に、「被害者に過失ありたる時」と定めるだけですが、判例は損害の公平な分担という見地から、被害者本人の過失ばかりではなく、被害者と一体となるような立場の者の過失も含まれるとしています（最高裁昭和42年6月27日判決）。そこでどんな立場の者の過失が被害者のそれと一体とみられるのかが問題になります。

### a．被用者の過失

使用者が被害者である場合、被用者の過失は被害者側の過失として斟酌できるとされています。

### b．死者の過失

死亡事故での被害者の遺族が固有の立場で損害賠償を請求する場合には、死者の過失を斟酌できます。

### c．監督義務者の過失

被害者が幼児の場合、その監督義務者（親権者）である父母、後見人ないしはその被用者である家事使用人に過失が認められれば、過失相殺を認めて、損害賠償を減ずることができます。

### d．同乗の場合の運転者の過失

夫婦が同乗していた車が、事故にあい妻が死亡した場合、夫から加害者に対する損害賠償請求について、妻の逸失利益算定につき運転していた夫の過失を斟酌することができます。なお、親子・兄弟については見解がわかれ、友人については原則として否定されます。

## ③過失相殺の方法

一般的に、被害者側に過失があった場合には過失相殺をするのが普通ですが、必ずしなければならないわけではなく、公平の見地から過失相殺するかどうか、またするとしてどの程度するかは、裁判官の自由裁量にまかされています。また、過失相殺の対象となる損害をどの範囲にするかも同様です。損害は積極損害、消極損害、慰謝料からなっていますが、a．その全部を一括して過失相殺の対象とするもの、b．積極損害、消極損害について過失相殺し、慰謝料についてはその算定の一事情として斟酌するもの、c．消極損害、慰謝料について過失相殺し、積極損害については斟酌しないとするもの、d．自賠償保険金による填補部分を除いて過失相殺するもの、などにわかれており、裁判官が合理的裁量によって斟酌するかぎりどの方法をとっても違法ではありません。しかし、一般的にはaの方法が多くとられています。

## ④過失割合

過失相殺するに際しての被害者の過失割合は、事故発生の時刻、天候、見通し、道路・交通状況、双方の車の物理的危険性の大小および危険回避能力の優劣、速度、道交法上の優先権の有無、発見の遅速、発見後の措置などを総合し、公平の原則にしたがって具体的に判断されます。現在実務において広く利用されているものに、「民事交通訴訟における過失相殺率等の認定基準」（別冊判例タイムズ・平成9年全訂3版）があります。なお、自賠償保険については、被害者に重大な過失があった場合（たとえば、歩行者の信号無視など）にのみ、20パーセント、30パーセント、50パーセントの3段階の過失相殺（減額とっています）が行われるだけです（傷害部分については20パーセントのみ）。

## ⑤好意同乗

好意同乗（無償同乗ともいいます）とは、好意によって無償で他人を車に乗せたところ事故を起こし、他人を死亡または負傷させた場合に、運転者や運行供用者がその他人に対して全

損害を負うのかという問題です。無償で乗せてやったのだから、事故が起きたときに支払う賠償金は、それなりに減額してもよいのではないかということから、従来は大なり小なり減額しているケースが多かったようですが、最近では、たとえ無償であっても、同乗させた以上は運転者や運行供用者は原則として全損害について責任を負うべきであって、無償同乗ということだけで減額すべきではないとする考え方が有力になってきました（東京地裁昭和63年11月24日判決）。ただし、同乗した被害者に帰責事由がある場合、たとえば運転者が飲酒していたとか、無免許であって運転するのが危険であることを承知の上で同乗したようなケースでは減額されるでしょう。減額の方法としては、同乗するに至った経緯や運転者と同乗者の関係などを総合的に考慮し、全損害額から一定割合の過失相殺をする場合と、慰謝料の額についてだけ減額する場合があります。

## 6 . 損害賠償請求権の消滅時効

### (1) 消滅時効とその要件

消滅時効とは、権利を行使しないまま一定の期間を経過すると、権利がなくなってしまう制度のことをいいます。損害賠償請求権については、民法724条が、損害及び加害者を知ったときから3年間で時効消滅し、また、たとえこれを知らなくても20年を経過すれば、やはり時効消滅すると定めています。そこで、とくに3年の消滅時効の起算点について、いかなる場合に損害や加害者を知ったことになるのかが問題となります。

#### ① 損害を知ったとき

損害を知ったときとは、必ずしも損害の発生時と一致するものではありません。また損害を知るとは、従来は、個々の治療費・逸失利益などの発生を知ることと考えられていましたがこれでは扱いが区々となりきわめて不都合な結果となりますので、現在では、時効の進行は全損害について事故時からと考えられており（最高裁昭和37年9月4日判決）したがって将来の治療費、逸失利益、慰謝料についても、事故時から時効が進行することになります。

#### ② 加害者を知ったとき

加害者を知ったときとは、被害者が損害賠償義務者を知ったときの意味で、必ずしも氏名を知ることは要せず、加害者を特定しうる程度に知れば足り、他方、責任原因の存在を確信している必要はなく、その根拠となり得る外形的事実を知ればよいとされています。たとえば使用者責任を追及しようとする場合には、被用者に違法な行為があること、使用・被用の関係があり、業務の執行中になされたと認められる外形的事実を認識したときに時効の進行が開始されると考えられています。（大阪高裁昭和40年1月28日判決）。なお、賠償義務者が数人いる場合には、各義務者ごとに、この要件を考えますので、時効の進行開始が異なってくることがあり得ます。

### (2) 消滅時効を中断させるには

損害賠償請求権が消滅時効しないようにするためには、消滅時効を中断させなければなりません。この中断とは、消滅時効の基礎となっている一定の権利不行使の事実状態を中断させることですが、そのための方法として、裁判上の請求、支払命令、仮差押・仮処分和解のためにする呼出し、承認、催告などがあります（民法149条以下）。時効は中断事由が消滅しますと再び進行を開始します。問題は損害額の一部を訴訟によって請求した場合、中断の効力はどの範囲で生ずるのかということです。判例は一部請求である旨を明らかにして請求したときはその部分についてのみ時効が中断し（最高裁昭和34年2月2日判決）、一部請求であることが明らかにされずに請求されたときは、全部について中断するとしています（最高裁昭和45年7月24日判決）。なお、損害額が未確定のうちになされた、債務の承認についても時効中断の効力はあるといえます。

### (3) 後遺症の消滅時効はいつから進行するか

被害者が事故にもとづく損害の発生を知った以上、その当時において発生が予測できた損害については一律に消滅時効が進行するわけですが、後遺症による損害については、受傷後相当期間が経過しなければわからないので、後遺症の症状が固定したときから時効が進行するとされています。

## 7 . 賠償問題は争点解決の仕方

### (1) 示談の進め方

#### ① 示談の方法

示談とは、被害者その他の損害賠償請求権と、加害者をはじめとする賠償義務者とが、損害賠償に関して損害額、支払方法などについてお互いの主張をある程度譲歩しあって、合意により権利義務関係を確定させることをいい、その性質は民法上の和解契約（民法695条）もしくはこれに類似した契約といえます。示談は、その内容が公序良俗に反しないかぎり、どのような取り決めをしても有効で、当事者は原則としてこれに拘束されます。たとえば、賠償額をいくらと定めれば、被害者は以後これをこえる額の請求はできなくなります。示談が成立しますと、通常示談書が作成されますが、書面の作成は要件ではありません。交通事故における示談書では、当事者、事故の日時・場所・態様、被害の程度などを記載して事故を特定し、被害者に支払うべき示談金、その支払方法・時期などについて合意したことを記載し、さらに今後は一切請求しない趣旨の文言を付記するのが通例です。示談は被害者に費用と時間を要せずして早期の満足を与え、加害者には比較的高額にならない額で責任を免れさせたうえ刑事事件についても有利な情状として斟酌されるというメリットがあり、示談額が適正なものであれば、最も望ましい解決法といえます。なお、示談は当事者またはその代理人が任意に話し合って成立させるものですが、第三者が間に入って斡旋することもあり財団法人日弁連交通事故相談センターと財団法人交通事故紛争処理センターでは、業務として示談斡旋をしています。

#### ② 示談と後遺症

示談をした当時発生していなかった後遺症が示談後に発生した場合、この後遺症による損害を別に請求できるかが問題です。示談成立により賠償問題は一旦解決をしているわけですから、これを覆すのは法的安定性からみて慎重でなければなりません。しかし、他方示談成立後の損害増大について、被害者に一切の追加請求を認めないということは、被害者に酷な結果を強いることになり妥当ではありません。そこで現在では、示談の対象となった損害は、示談当時現存し、あるいは将来生ずるであろうことが予想されていた損害にかぎられるとし、予想外の損害については示談の拘束力は及ばないとして、後発の後遺症がこれに該当するならば、別に損害賠償請求を認めようと考えられています。判例も制限をつけていますがこの趣旨を認めています（最高裁昭和43年3月15日判決）。そこで、示談書を作成するときもあらかじめ「将来後遺症が発生した場合には別途協議する」と約定する例が多くなってきました。

### (2) 調停による解決

当事者間で示談ができなければ、裁判所の手を借りて解決するほかありませんが、それには、調停と訴訟があります。調停とは、裁判所（調停委員会）の関与の下に、当事者が紛争について互いに主張を譲歩することによって解決を図ろうとするものです。調停は訴訟に比べて費用が安く、手続きが簡単で本人でもできること、調停が成立すればそれは判決と同一の強い効力があり、もし、相手方が履行しない場合には強制執行ができることなどの特色があります。しかし、当事者間に互譲がなく合意が成立しなければ不成立となってしまいます。

### (3) 訴訟・保全処分・強制執行

示談や調停が成立しないときは、訴訟をして強制的解決を図ることになります。訴訟は損害賠償を請求する被害者側からされるのがほとんどですが、付随的に保全処分、強制執行が問題になります。

#### ① 訴訟の方法

訴訟を起こすには、原則として訴状という書面を裁判所に提出しなければなりません。訴状には記載すべき事項が法定されており、請求額に応じた印紙を貼用します。審理はまず、原告と被告から事故および損害に関する主張がなされ、ついでそれぞれの主張を裏付ける証拠が提出され、それにもとづいて裁判所が判決を下すことになります。損害賠償請求訴訟の場合、原告の主張を認めれば支払を命ずる判決となり、被告の主張を認めれば請求棄却の判決



となります。

## ②保全処分

賠償金の支払を求める訴訟を提起してから判決ができるまでには相当の日数を必要とします。そこでもしその間に加害者の財産が減少しますと、せっかく賠償額の支払を命ずる判決があっても、現実の支払を受けられない危険が生じてきます。また判決を待たずに直ちにいくらかの支払を受けないと被害者が生活できなくなるといった状態も生ずるでしょう。そこでこのような事態になることをあらかじめ防止する手段として認められているのが保全処分です。保全処分には仮差押と仮処分とがあって、仮差押とは、判決があるまで相手方の財産の散逸・隠匿を防ぐため仮に押さえておくものです（民事保全法20条）。また、仮処分とは交通事故の場合、被害者が判決前に加害者に対する仮払を求める場合に利用されます。これは通常「仮の地位を定める仮処分」とか「断行の仮処分」（同法23条）とかよばれているものです。仮差押・仮処分とも、被害者に損害賠償請求権があるだけでは認められず、それをしておく必要性がなければならず、原則として保証金が必要です。もっとも、仮払の仮処分の場合は無保証となることが多いでしょう。仮差押は差し押さえる物件所在地を管轄する地方裁判所もしくは損害賠償請求訴訟が係属すべき裁判所（本案の管轄裁判所）に、仮処分は原則として本案の管轄裁判所に、それぞれ申請することになります（同法12条）。

## ③強制執行

訴訟で被害者が勝訴の判決を得ても、加害者が任意に支払ってくれなければ、その目的を達することはできません。自力救済は禁じられていますから、そのためには国家機関の力によって実現するより仕方ありません。これを強制執行といいますが、損害賠償は金銭債権ですから、その対象として、有体動産、不動産および船舶、債権、その他の財産権、自動車が考えられます。このうち有体動産にたいする強制執行は執行官に申し立て、それ以外の強制執行は裁判所に申し立てます。強制執行は判決の場合ばかりではなく、支払を命ずる内容の和解調書および調停調書、支払督促、公正証書によってもでき、これらを債務名義とよんでいます。

### （4）訴訟費用のない人のために

訴訟にはある程度の費用を要します。そこで資力のない被害者が訴訟を提起するには困難がともなうこととなります。これを緩和する制度として訴訟救助と法律扶助の制度があります。

#### ①訴訟救助

訴訟救助とは、勝訴の見込みがなくはない場合に、無資力のため訴訟費用を支払う資力のない者に対し、その支払を猶予する制度です（民事訴訟法82条、83条）。訴訟費用は、敗訴した当事者が負担するのが原則ですが、それまでは権利者といえども一応訴訟費用を負担しなければなりません。そこで資力の乏しい者が権利の行使をいくらかでもしやすいうように訴訟費用を猶予するものですが、この訴訟費用の中には弁護士費用は含まれていませんので実際上の効果としては訴状に貼用する印紙代が主な対象になります。

#### ②法律扶助

訴訟救助を補完する制度として財団法人法律扶助協会（各都道府県の弁護士会で事務を取扱っている）の法律扶助があります。法律扶助とは、訴訟・調停をする場合に弁護士費用およびその他の費用を支払う余裕のない人に立て替えて弁護士を選任してくれる制度で、資金は国庫および地方公共団体の補助金や民間の寄付金でまかっています。法律扶助を受けられるための要件としては、申込者が資力に乏しい人であること、勝訴の見込みがあることなどがありますが、交通事故の場合は、他の事件に比較して扶助率が高くなっています。立替金の制度ですから事件が終了した場合には返還しなければなりません。しかし、返還が極度に困難な場合には、分割払いや返還の免除を認めてくれることもあります。

## 8 . 交通事故と保険

### (1) 強制保険—自動車損害賠償責任保険

自動車を運行の用に供するためには必ずその自動車についてこの保険契約を結んでいなければならず(自賠法5条)、もし自動車に自動車損害賠償責任保険(自賠責保険)をつけないで運行の用に供したものは6月以下の懲役または50,000円以下の罰金に処せられます(同法87条)。これを俗に強制保険といい被害者保護の見地から加入が強制されているものですが、この保険の対象となるのは人損で、物損は対象となっていません。

#### ①請求権者

強制保険の請求権者は、加害者のほか、被害者も直接保険会社に保険金の範囲内で損害賠償の請求ができます(自賠法16条)。これを被害者請求といいます。被害者が保険会社から直接損害賠償額の支払を受けたときは、その分は加害者に請求できなくなる反面、まだ不足する分は加害者にさらに請求できます。なお、加害者は、被害者に支払ったあと支払額の限度でしか請求できません。

#### ②損害額の算定

損害額の算定は、前に説明しました基準ないし判決の場合と異なり、国土交通省から示された損害査定要綱にしたがい、保険会社から損害調査の依頼を受けた特殊法人自動車保険料率算定会の下部組織の自動車損害賠償責任保険調査事務所で行っています。

#### ③仮渡金・内払い制度

被害者が当座の医療費、葬儀費、生活費などに困っている緊急な場合にそなえて「仮渡金」の制度があります。これは最小限の書類で調査事務所の損害査定をしないで一定金額を被害者の請求によって仮に支払うものです。死亡の場合は平成3年4月1日から290万円、傷害の場合は程度に応じ40万円、20万円、5万円にわかれています。傷害事故による治療中で、まだ総損害額が確定しない場合でも、治療費や休業補償がすでに10万円以上に達したときは、被害者あるいは加害者の請求によって、10万円単位で保険金が内払いされます。これを「内払い」制度と呼んでいます。内払いは死亡による損害や、後遺症による損害は対象となりません。また、すでに仮渡金が被害者に支払われている場合には、これを内払いのときに控除されます。

### (2) 任意保険

任意保険とは、強制保険(自賠責保険)とは別に任意に保険会社と契約して加入する保険で、責任保険としては対人賠償責任保険と対物賠償責任保険とがあります。対人賠償責任保険は強制保険の上乗せ保険で、人身損害について強制保険では賄いきれない損害、つまり強制保険の保険金額を超える損害部分を対象とするものです。しかし、強制保険の支払の対象となっていない損害防止軽減費用、保険会社の承認を得て支出した訴訟関係費用、訴訟で支払判決の出た遅延損害金なども支払の対象となっています。対物賠償責任保険は、契約車が事故によって他人の車両等の財物に損害を与えた場合の賠償金をカバーするものです。

#### ①任意保険の種類

現在保険会社によってさかんに商品として発売されている保険に、自動車保険(BAR)自動車総合保険(PAP)および自家用自動車総合保険(SAP)がありますが、この他平成11年10月以降、保険会社各社によって次々と新しい保険が売り出されています。マイカーの場合には、PAPがSAPの保険をつけているのが普通です。PAPは対人賠償保険、自損事故保険、無保険車傷害保険、搭乗者傷害保険、対物賠償保険をワンセットにし、それに希望によって車両保険をつけるかたちになっており、対人事故については、被害者との示談の代行をしてくれます。SAPは、車両保険を含めた前記のすべての保険がワンセットになっていて、対人事故だけでなく、対物事故についても示談の代行をしてくれます。そして、被害者は、当事者間で損害賠償額が確定した場合、損害賠償額が保険金額を超過することが明らかな場合、加害者の生死不明の場合等約款上定められた一定の条件のもとに保険会社に直接請求できることになっています。前述の新しい保険というの

は、この保険契約の被保険者が被害者になった場合に、自分が契約した保険会社に損害額を払ってもらおうという内容のもので、保険会社は、約款に基づいて被保険者に支払い、後日加害者の過失分について加害者ないし加害者側の保険会社に請求します。また、ペーパードライバーのためには自動車運転者損害賠償責任保険があります。

### (3) 政府の保障事業

#### ① 強制保険が適用にならないとき

強制保険に加入していない車が事故を起こした場合や、轢き逃げ事故のため加害者が不明の場合、さらに盗取した自動車を運転していた者が事故を起こし、保有者が責任を負わない場合、の三つについては、強制保険の保険金は支払われません。そこでこれらの場合の被害者は不利益を受け公平でないこととなります。この被害者の不利益をカバーし、通常の場合とバランスを保たせるために政府保障事業という制度があります（自賠法71条以下）。

#### ② 政府保障事業の内容

この制度の内容は、これらのケースの被害者の請求に応じて、強制保険の保険金額と同額の限度内において政府が損害のカバーをし、その代わりに被害者の加害者に対して有する損害賠償請求権は、政府が被害者に支払った金額の限度で政府に移転して、政府がこれを加害者から取り立てるというものです。この政府保障事業は、他の方法によって救済されない被害者に対して最終的な救済を与えようとするものですから、たとえば、被害者が健康保険や労災保険によって損害の填補に相当する給付を受けることができる場合には、その額に相当する部分は請求から控除して支払われることとなります。なお、政府保障事業に対する請求権は、本来の損害賠償請求権とは性質が異なり、自賠法が新しく被害者保護の考えから創設した権利ですが、その実体はやはり損害賠償請求権の存在を前提としたものですから、当然金額の算出にあたっては、過失相殺が考慮されることとなります。政府保障事業に対する請求は2年以内にしなければなりません（自賠法75条）。請求の手続きは保険会社（どの会社でも差し支えない）にすることになっています。