



Title	カンボジア及び日本における民事交通事故法理に関する総合的研究
Author(s)	SOK, VANNY
Citation	北海道大学. 博士(法学) 甲第15585号
Issue Date	2023-09-25
DOI	10.14943/doctoral.k15585
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/90752
Type	theses (doctoral)
File Information	Sok_Vanny.pdf



[Instructions for use](#)

博士學位論文

カンボジア及び日本における民事交通事故法理 に関する総合的研究

北海道大学大学院法学研究科

法学政治学専攻

ソック ヴァンニー

目次

序章.....	1
第1節 問題の背景	1
I. 日本の問題状況.....	1
II. カンボジアの問題状況.....	2
第2節 本稿の課題	4
I. カンボジアにおける自動車事故に関する責任主体の問題	4
II. 日本及びカンボジアの責任保険に関する問題.....	5
III. 日本及びカンボジアの自動運転社会におけるあるべき民事法理の問題.....	6
第3節 本稿の構成	6
I. 第1章 ー日本における自動車事故の責任主体に関する民事責任法理ー	7
II. 第2章 ーカンボジアにおける自動車事故の責任主体に関する民事法理ー	7
III. 第3章 ー自動車事故に関する責任保険から災害保険への転換ー	7
IV. 第4章 ー自動運転社会におけるあるべき民事法理の探求ー	8
V. 終章	8
第1章 日本における自動車事故の責任主体に関する民事責任法理.....	9
I. 自動車事故における運行供用者責任性.....	9
1. 自動車損害賠償保障法の法構造	9
2. 運行供用者責任の問題点.....	10
II. 日本における自賠法の運行供用者責任の判断枠組み.....	11
1. 判例の状況.....	11
1.1. 裁判例の展開	11
(1) 民法715条の使用者責任に関する外形理論の観点を取り入れた判例	11
(2) 運行支配のみを考慮した判例	13
(3) 運行支配及び運行利益という二元説の確立及びその展開	13
1) 二元説の採用 ①	14
2) 二元説の展開その1 ー運行利益の具体的考慮 ②	14
3) 二元説の展開その2 ー運行支配の有無に関する判断の規範化あるいは希薄化 ③.....	15
4) 二元説の展開その3 ー運行に関する一般的了解 ④.....	17
5) 二元説の展開その4 ー間接的な支配 ⑤.....	18

6) 二元説の展開その5 — 一般的・抽象的な運行支配 ⑥	20
7) 二元説の展開その6 — 社会通念上自動車の運行が社会に害悪をもたらさないよう監視, 監督すべき立場⑦	22
8) 二元説の展開その7 — 容認の客観的外形的判断 ⑧	24
9) 二元説の展開その8 — 名義貸与者の責任 ⑨	26
(4) 泥棒運転	29
1.2. 判例の整理・検討課題の抽出	32
2. 学説の状況	34
2.1. 運行利益一元説	34
2.1.1. 概要	34
2.1.2. 批判	35
2.2. 運行支配一元説	35
2.3. 二元説	36
2.4. 学説の展開 — 新たな運行供用者概念の模索	38
2.4.1. 危険性関連説	38
2.4.2. 保有者管理地位説	39
2.4.3. 人的物的管理責任説	39
2.4.4. 決定可能性説	40
2.4.5. 制御可能性説	41
2.4.6. 支配管理可能性説	41
2.4.7. 賠償責任回避可能性説	41
2.4.8. 最安価事故回避者説	42
2.4.9. 損害回避義務違反説	42
2.4.10. 運行関与説	43
2.4.11. 分析	43
3. まとめ	44
第2章 カンボジアにおける自動車事故の責任主体に関する民事責任法理	46
第1節 カンボジアにおける不法行為制度の現状	46
I. カンボジアの現状	46
II. カンボジアにおける不法行為制度の変遷	47
1. 旧民法典	47
1.1. 一般不法行為	48

1.2. 特殊不法行為	48
1.3. 損害賠償額の算定	49
1.4. 過失相殺.....	49
2. 契約及び契約外責任に関する政令	50
2.1. 概要	51
2.2. 契約外責任に関する規定	51
2.2.1. 一般不法行為・特殊不法行為	51
2.2.2. 損害賠償額の算定.....	52
2.2.3. 過失相殺	52
3. 新民法典	53
3.1. 制定の背景・経緯.....	53
3.2. 特徴.....	54
3.3. 新しい不法行為法.....	54
3.3.1. 過失責任主義・過失＝結果回避義務違反.....	54
3.3.2. 権利・利益侵害, 損害の発生, 因果関係.....	55
3.3.3. 損害賠償額の算定	55
3.3.4. 一般的不法行為の要件及び立証責任	56
第2節 カンボジアにおける自動車交通事故に関する責任主体の問題	60
I. 交通事故の被害者に関する責任主体の法規範とその現状	61
II. 自動車事故の責任主体に関する所有者・管理者の問題.....	61
III. カンボジア法に対する日本の運行供用者責任性の本質の示唆	62
IV. 小括	63
第3章 自動車事故における損害補償に関する責任保険から災害保険へ	64
第1節 日本における自動車事故に関する保険制度.....	64
I. 自動車損害賠償保障法の成立	65
II. 自賠責保険	67
III. 責任保険.....	67
IV. 自動車事故における責任保険制度の問題	69
V. 交通災害保険化の提案.....	70
1. 浜田案.....	70
1.1. 浜田提案の構成.....	70
(1) 効率性（第一次費用低下）	71

(2) 所得配分の公平性（第二次費用低下）	72
(3) 紛争処理上の費用の低減（第三次費用低下）	72
1.2. 浜田提案の理由付けの批判	73
2. 藤岡案	73
2.1. 提案の構成と意義	73
2.1.1. 交通災害保険への理由付け	73
2.1.2. 交通災害保険化の構想の検討点	74
2.1.3. 交通災害保険構成のその他の問題	75
2.1.4. 単線型か複線型か	75
2.2. 藤岡案の批判	75
3. 吉川案	76
3.1. 提案構想の理由付け	76
3.2. 吉川案の評価	77
VI. 自賠責保険の交通災害保険への転換	77
1. 交通災害保険化への基礎付け	77
2. 災害保険化構想の基本構造（単線型・複線型）	78
2.1. 単線型補償案（完全補償案）	78
2.2. 複線型補償案（基本補償案）	78
第2節 カンボジアにおける自動車事故に関する保険制度	79
I. カンボジアにおける自動車保険制度に関する法規制	79
II. 民事交通事故による保険制度に関する規制問題	80
1. 不十分な法整備	80
1.1. 保険義務付け車両の問題	80
1.2. 保険金支払請求の対象たる損害に関する規定の問題	82
1.3. 第三者責任保険金額の最小限の問題	83
2. 責任保険制度によること自体の問題	84
III. 考察 —カンボジアにおける交通災害保険化構想の導入の提案—	85
第4章 自動運転社会におけるあるべき民事法理の探求	87
序	87
I. 自動運転における民事責任法の課題 —問題状況・問題意識—	87
II. 本章の概観	88
第1節 日本における自動運転技術等の状況	88

I. 運転の自動化のレベルの定義	88
II. 自動運転車による自動車事故に基づく損害を填補すべき主体の探求	91
1. 一般不法行為責任	92
2. 運行供用者責任を適用する可能性	94
2.1. 自動運転と自賠法上の運行供用者に関する問題	94
2.2. 運行供用者責任を維持することの妥当性に関する議論	96
2.2.1. 関係省庁における議論	96
(1) 国土交通省報告書	96
(2) 警察庁委託事業報告書	99
(3) 経済産業省・国土交通省委託事業報告書	99
(4) IT 総合戦略本部・官民データ活用推進戦略会議の大綱	100
2.2.2. 学説の議論	101
(1) レベル 1-2	102
(2) レベル 3	102
(3) レベル 4-5	103
1) 運行供用者に関する従来の判断基準をそのまま適用することが可能である、との考え方	103
2) 運行支配の有無が重視される運行供用者の判断基準である、考え方	105
3) 運行支配が存在しておらず、運行供用者責任を疑念を示す考え方	105
2.3. 免責要件を維持することの妥当性	107
2.3.1. 自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと	108
2.3.2. 自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと	109
3. 製造物責任への影響	110
3.1. 製造物責任の責任対象	111
3.2. 製造物責任の対象要件とその欠陥の判断基準に関する問題	112
3.2.1. 製造物責任法における「欠陥」	112
3.2.2. 欠陥の判断基準に関する問題	113
3.3. 運行供用者責任と製造物責任との関係	114
3.3.1. 運行供用者を第一次的な責任主体として維持する制度 ①	115
1) 運行供用者を第一次的な責任主体として維持する制度のメリット	116
2) 運行供用者を第一次的な責任主体として維持する制度の問題点	117

3.3.2. 自動車メーカー等を第一次的な責任主体とする制度 ②.....	118
1) 自動車メーカー等を第一次的な責任主体とする制度のメリット .	119
2) 自動車メーカー等を第一次的な責任主体とする制度の問題点	120
3.3.3. 運行供用者と自動車メーカー等により自賠責保険料の分担を行う制度 ③.....	120
1) 運行供用者と自動車メーカー等により自賠責保険料の分担を行う制度 のメリット	121
2) 運行供用者と自動車メーカー等により自賠責保険料の分担を行う制度 の問題点	121
3.4. 製造業者の損害の分担に関する解決策	122
3.4.1. 証拠のアクセスの改善	123
3.4.2. 「欠陥」の一応の推定	123
3.4.3. 立証責任の転換	123
3.4.4. 自動車保険制度への一元化	124
3.5. 考察	124
第2節 アメリカ法における自動運転車による事故の法的責任	125
I. アメリカにおける自動運転と民事責任の状況	125
II. アメリカにおける自動運転に関する運転者の責任と製造業者の責任.....	125
1. 自動運転車の運転者の不法行為責任	126
1.1. 過失責任 (Negligence)	126
1.2. 厳格責任 (Strict liability).....	126
1.3. 無過失責任 (No-fault Liability)	127
2. 自動運転車の製造物責任	127
2.1. 製造物責任法理の自動運転車への適用	127
2.2. 製造物責任と自動運転技術開発の議論.....	128
第3節 カンボジアにおける自動運転と民事責任の状況	129
I. 自動運転における民事責任の課題.....	129
II. 自動車事故に関する既存の製造物責任法	130
1. 製造物	132
2. 責任者	132
3. 対象要件.....	132
III. 自動運転車による事故に関する損害賠償責任	133

1. 問題の所在	133
2. 考察	133
IV. 小括	135
終章	137
第1節 本稿の結論	137
I. カンボジアの責任主体に関する問題の考察	137
1. 日本における運行供用者の責任判断要素の探求	138
2. カンボジアの新民法 752 条に関する責任主体の考察	138
II. 日本及びカンボジアにおける責任保険に関する改革案の分析	138
1. 責任保険から災害保険化への提案の当否について分析	138
2. カンボジアの保険制度に関する現状の問題	139
III. 自動運転システムの普及による民事責任への影響	140
1. 日本の自動運転技術の進展による民事責任を変容させる必要性について	140
1.1. 一般不法行為責任について	141
1.2. 運行供用者責任を維持することの妥当性の議論について	141
1.3. 製造物責任への影響に関する問題	142
1.3.1. 製造物について	142
1.3.2. 製造物責任と運行供用者責任との関係の問題について	143
2. カンボジアの新民法 751 条に関する製造物責任について	143
第2節 残された課題	144
【参考条文一覧】	145
【文献目録】	168

序章

第1節 問題の背景

I. 日本の問題状況

世界における自動車の数の急速な増加に伴って、死傷者の数も激増している。そのため、各国では、自動車利用者の不法行為責任を強化するとともに、責任保険加入の強化やその他の諸制度等の整備を行うなど、自動車事故の被害者の損害賠償請求権の実現確保に努めている。

戦後の日本においては、自動車数の激増に伴い自動車事故及びそれによる死傷者の数も比例的に増加してきた¹。「自動車事故の起きる原因は、運転者の過失その他の不良によるものが約半数で、他には、車両の欠陥、道路の不良、被害者の不注意等となっている」²。このような状況の下で、事故の防止や自動車事故による被害者の保護を目的として、車両の検査・整備を厳重化することに加え、各種の法制度の整備が次々に要求されることとなった。そのような要求に応える立法の代表例が、1955年に制定された自動車損害賠償保障法³である。この法律の施行以来、自動車事故の発生件数は年々、減少している。例えば、2022年に発表された交通事故の件数は30万0839件であり、前年比では、4,357件の減少となった⁴。

自動車損害賠償保障法の内容及びこの法律に規定された保険制度は、制定当時に世界各国で行われていた制度の最も進んだ点をほとんどすべて取り入れている。この点において、自動車損害賠償保障法は、世界で最も進歩した法律だといってよいとも評価されているところである⁵。

しかし、他方において、日本では、近い将来、人間による行為・判断として行われていた自動車の運転およびこれに関連する事象がAIによるものに置き換わる場面が登場するものと予想される。そのような場面で、特に不法行為法がどのような対応を求められ

¹加藤一郎「立法批評 自動車損害賠償保障法案」ジュリスト86号（1955年）57頁。

²運輸省自動車局編『自動車損害賠償保障法の解説』時の法令シリーズ2（大蔵省印刷局、1955年）13頁。

³この法律は、①自動車損害賠償責任の強化、②自動車損害賠償責任の強制保険、③その補充としての政府の自動車損害賠償保障事業の3つをその内容の骨子とする。

⁴交通事故総合分析センター（https://www.itarda.or.jp/situation_accidents [最終アクセス日：2023年3月8日]

⁵藤村和夫『交通賠償理論研究の道程』（信山社、2020年）3頁。

るかを検討する必要がある。

II. カンボジアの問題状況

カンボジアでは、近年、社会生活の変化や社会経済の発展に伴い、自動車やオートバイの台数が 1990 年から増加し始めた⁶。これに合わせて、交通事故、とくに人身事故の件数も増加し始めた。統計上では、2015 年に発生した交通事故の総数は 4,519 件であり、これによって 2,231 人が死亡し、5,450 人が大怪我を負った⁷のに対して、2016 年には、交通事故は 3,910 件発生し、死者の数は 1,852 人に、大怪我をした人の数は 4,697 人に上った⁸。そして、2017 年には交通事故は 3,531 件あり、1,780 人が亡くなり、5,539 人が大怪我を負っている⁹。これらのデータが示しているように、(交通事故自体の件数は減少傾向にあるものの)最近のカンボジアにおける交通事故による死傷者の数は、おおむね 6,000 人から 7,000 人の間で推移している。また、道路交通安全国家委員会の推計によると、交通事故の減少政策が行われなければ、2020 年には交通事故による死者の数は 3,200 人に達する見込みであるという¹⁰。

その後、2019 年には、4,121 件の交通事故が発生し、1,981 人が亡くなり、6,141 人が負傷した。1 日平均としては、5.4 人が死亡したこととなる¹¹。2018 年と比較すると、

⁶1990 年に登録車数は、49450 台であったのに対して、2016 年に登録車数は 525764 台に増加している。NHEAN Tola “The Relationship Between Registered Vehicles and Population and the Economy in Cambodia and its Implications”, Cambodian Institute for Strategic and Studies, [CISS], 2017, pp1 [ニヤイントラー「カンボジアにおける登録車と人口と経済との関係とその影響」(カンボジア戦略及び研究所, 2017 年) 1 頁]。

⁷គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក.របាយការណ៍ស្តីពីជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, (២០១៥), ១៣៧ [道路交通安全国家委員会「被害者及び道路交通事故についての報告書」(2015 年) 13 頁]。

⁸គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក.របាយការណ៍ស្តីពីជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, (២០១៦), ១៧ [道路交通安全国家委員会], 「被害者及び道路交通事故についての報告書」(2016 年) 1 頁。

⁹ ニュースサイト Khmer Note News (<https://khmernotes.com/news/28619>) [最終アクセス日: 2018 年 11 月 6 日]

¹⁰ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា.ផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, (២០១៤), ៥៧ [カンボジア政府「道路交通安全国家行動計画」(2014 年) 5 頁]。

¹¹ ニュースサイト The PhnomPenh Post(<https://bit.ly/37BDWDG>) [最終アクセス日: 2022 年 5 月 9 日]

2019年の死者数は12%（220人）増加し、負傷者は29%（1,371人）増えた¹²。

このような結果をもとに、国家道路安全委員会は、2020年を道路交通法の施行を強化する年として宣言し、内務大臣は、交通警察官に、交通による死傷者を減らすために厳格に法律を適用するよう要請することを発表した。この発表は、内務大臣が前年に比較して2019年の交通事故が急増し、死亡、負傷、私的及び公的財産損害が発生したことを確認した後に行われた¹³。

さらに、World life expectancy の公表した世界の道路交通事故（World Road Traffic Accidents）数ランキングでは、全183カ国中、日本は175位であるのに対して、カンボジアは66位となっている¹⁴。また、アジア道路交通事故（Road Traffic Accidents in Asia）数ランキングにおいては、全33か国の中で、日本は31位、カンボジアは5位の順位をそれぞれ占めている¹⁵。

2014年のカンボジア政府「道路交通安全国家行動計画」によると、主な事故の原因は、①人に関する要因、②自動車に関する要因、③道路交通インフラに関する要因、④不十分な法の機能の4つにまとめられている¹⁶。そこで、カンボジア政府はこれらの要因を解消するため、8つの交通安全の行動計画という対策を講じている¹⁷。具体的には、①交通安全管理、②道路インフラの安全性、③車両の安全性、④道路利用者の交通安全行動、⑤救急医療システム、⑥法改正と法執行、⑦運転免許の強化、⑧旅客・化物サービスの強化である¹⁸。

この行動計画は、交通事故の発生防止の政策である。しかし、交通事故後に被害者の救済についても考慮しなければならない。そこで、本論文では、被害者の救済するための民事責任制度を検討することとする。

カンボジア新民法典は、実質的には、日本法のみならず、カンボジアの旧民法典や政

¹² ニュースサイト The PhnomPenh Post・前掲注11) [最終アクセス日：2022年5月9日]

¹³ ニュースサイト The PhnomPenh Post・前掲注11) [最終アクセス日：2022年5月9日]

¹⁴ www.worldlifeexpectancy.com [最終アクセス日：2023年7月21日]

¹⁵ <https://www.worldlifeexpectancy.com/asia/road-traffic-accidents-cause-of-death> [最終アクセス日：2023年7月21日]

¹⁶ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា. ផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, (២០១៤), ៨១ [カンボジア政府・前掲注10) 8頁。]

¹⁷ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា. ផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, (២០១៤), ៩០១ [カンボジア政府]・前掲注10) 10頁。

¹⁸ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា. ផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, (២០១៤), ៩០-៩១១ [カンボジア政府]・前掲注10) 10-11頁。

令 38 号などの、従前から施行されてきた国内法令、さらにはドイツ法やフランス法などをも参考とした上で、慎重な検討を踏まえて成立したものである。しかし、この新民法典においては、不法行為法としての自動車事故に関する損害賠償制度の具体的な内容は十分に検討されていない。

具体的には、まず、自動車事故が起きた場合に、誰がそれに基づく損害について賠償する責任を負うべきか。新民法典は、所有者及び管理者の定義規定を設けていない。

また、自動車事故が発生したとき、被害者を救済するための損害賠償責任の履行を確保するための各種の保険制度（損害保険制度・責任保険制度）の整備が不可欠である。しかし、カンボジアでは、全ての自動車について責任保険への加入が義務付けられていない。それゆえ、自動車事故の被害者が加害者から損害の補償を受けるためには、（もし加害者がその履行を任意に行わない場合には）加害者に対する訴訟を提起しなければならない。多くの時間と費用とを被害者が負担しなければならない。さらに、加害者が被害者に対して責任を負わない旨の確定判決があった場合、保険会社は責任を免れる。

加えて、カンボジアにおいても、近い将来、AI 技術の導入により自動運転の時代が到来し、自動運転車に起因する事故に関する損害賠償（補償）をめぐる問題が発生することが予想される。そのため、そのような問題に関して、既存の法制度で対処することができるか否かが早晩、問われることとなろう。

本論文は、以上のような問題意識に基づき、「カンボジア及び日本における民事交通事故法理に関する総合的研究」として、まさしく以上の諸問題に関する検討を行うことをその課題とする。以下、この点について、問題点（課題）を整理しつつ、敷衍する。

第 2 節 本稿の課題

I. カンボジアにおける自動車事故に関する責任主体の問題

第 1 に、カンボジアにおいては、交通事故が発生した場合における被害者と加害者との間における損害の公平な分担を実現するための法制度の整備・ルールの内容の解釈論的明確化が喫緊の課題となっている。すなわち、カンボジアでは、新しい民法（損害賠償法）や保険法が導入されてから日が浅いため、その基本的内容自体についても不明確な部分が見られる。また、判例（法実務）や学説による検討も、ほとんど行われていない。

具体的な課題としては、交通事故に関する損害賠償法上の理論的・解釈論的課題として、交通事故の被害者に対して損害賠償責任を負うべき責任主体の確定基準（カンボジ

ア新民法典 752 条に定められている「自動車を……所有し又は管理する者」の意義・その該当性の判断方法)を挙げることができる。この条文において自動車事故について責任を負うべき主体とされている「自動車を……所有し又は管理する者」(以下、それぞれ所有者、管理者とよぶ)は、どのような者なのか。また、誰がそれらの所有者・管理者に当たるのか、ということの判断基準が未だ不明確な状況である。さらに、自動車の所有者以外の者、特に所有者に無断でその自動車の運転した者(たとえば、この自動車を盗んだ者)が事故を起こした場合に、当該自動車の所有者や管理者は、この事故についても責任を負わなければならないのか、といった問題も生じえよう。

II. 日本及びカンボジアの責任保険に関する問題

第2に、日本及びカンボジアに共通する課題として、交通事故の被害者と加害者との間における損害の公平な分担を実現するためには、交通事故損害補償として、どのような法制度が用意されるべきであるか、という観点から、損害賠償法と保険法及び社会保障法とのあるべき機能分担と連携との形が問題となる。

すなわち、損害賠償法の下では、交通事故の被害者は、加害者がその責任を争ったり、賠償金の任意の支払を拒否したりする場合には、加害者に対する訴訟を提起し、場合によっては強制執行の手続までをも取らなければならない。また、多くの時間と費用とをかけてせつかく訴訟に勝利し、また強制執行をしたとしても、加害者に損害賠償金を支払うだけの資力がなければ、被害者は結局のところ救済されないこととなる。これらは、損害賠償法が被害者の法的救済方法として本質的に抱える弱点である。そのような弱点を補うために、日本を含む多くの国々においては、交通事故の被害者を迅速・簡易・確実に救済するための保険制度(潜在的加害者に加入が強制される責任保険制度)が導入されている¹⁹。さらに、被害者の救済にとっては、例えば労働者災害補償保険制度などの各種の社会保障制度のしくみも重要な役割を果たしている。他方で、日本の学説上、被害者の簡易・迅速な救済という目的を徹底して追求する構想として、交通災害保険化構想が提唱されているところ、そのような構想の採否について、なお十分な検討は行われていないものと思われる。

他方、カンボジアでは、以上のような(現行の日本法に見られるような)責任保険制

¹⁹ 例えば、我妻栄「自動車損害賠償補償について」比較法研究 13 号(1956 年)22 頁、藤岡康宏「損害賠償法の内在的発展—危険責任(責任保険)から災害保険へ—」同『損害賠償法の構造』(成文堂、2002 年)620-685 頁、佐藤誠『ノーフォルト自動車保険論』(保険毎日新聞社、2016 年)等参照。

度さえ、未だ不十分にしか整備されていない（例えば、2014年に施行された新保険法第33条では、運賃を徴収する車両の所有者である自然人及び法人にのみ責任保険への加入が義務付けられているに止まり、運賃を徴収せずに自動車（自家用車）を運転する者については、そのような責任保険制度は存在しない。それゆえ、この点を改善することは、カンボジアにとって最重要の課題であり、それに向けた基礎的・理論的、さらには比較法的研究として、あらためて現代における保険法・社会保障法による損害賠償保障の機能や役割に関する検討を早急に開始することが必要である。

本論文は、カンボジア及び日本における交通事故の被害者と加害者との間における損害の分担にかかわる私法上・公法上の諸制度、とりわけ損害賠償法・保険法・社会保障法の定めるさまざまなルールによって構成される規範を「民事交通事故法理」として総合的・一体的に把握した上で、そのあるべき内容を明らかにすることをその課題とする。

III. 日本及びカンボジアの自動運転社会におけるあるべき民事法理の問題

第3に、現在、その進展が目覚ましい人工知能（Artificial Intelligence）を活用した自動車の自動運転技術が実用化された暁には、そのような自動運転車に起因する事故について、既存の民事責任法による法的処理を行うことが妥当であるのかが問われるものと予想される。

現時点においては、運転者の不注意などにより事故が発生した場合、自動車損害賠償補償法が定める運行供用者責任（同法3条）によってその解決が図られている。しかし、完全自動運転システムであるレベル5（その意味については、後述する）の自動運転車を利用している最中に当該システムの欠陥により自動車事故が発生した場合には、当該自動車に搭乗していた者には、当該自動車の運行に関する運行支配を肯定することは困難であり、したがってその者が「運行供用者」に当たる、と認めることはもはやできないのではないかと、この疑問が生ずる。実際に、この点に関して、日本においてはすでに、関係省庁などによる種々の検討が始まっている。

また、カンボジアにおいても、近い将来、同様の問題が起こりうる。そのため、当然のことながら、この点に関する検討を早急に進めなければならない。

そこで、本論文では、自動運転車により惹起された自動車事故を、日本とカンボジアとのそれぞれの民事責任法の下で、どのように処理すべきであるか、について分析する。

第3節 本稿の構成

これまでに述べてきたような本論文の問題意識および課題を踏まえて、本論文では、

以下のような順序で、各課題に関する検討を行う。

I. 第1章 ー日本における自動車事故の責任主体に関する民事責任法理ー

まず、第1章において、日本の自動車事故における民事責任に関する運行供用者責任を取り上げる。

具体的には、自動車損害賠償保障法による運行供用者責任の意義を確認した後、日本における当該責任の責任主体（運行供用者）をめぐる判例・学説の議論について整理・検討する。日本においては、誰がどのような基準の下で「運行供用者」に当たるものと判断されるべきかについて、判例（下級審裁判例も含む）及び学説による議論の蓄積が見られる。それらを分析することによって、自動車損害賠償保障法の下で、自動車事故について民事責任を負うべき者とはどのような者か（＝運行供用者該当性の判断基準）について考察したい。

II. 第2章 ーカンボジアにおける自動車事故の責任主体に関する民事法理ー

次に、第2章では、カンボジアの自動車事故に関する民事責任の責任主体について検討する。

まず、カンボジアにおける不法行為制度の現状を概観する。これは、カンボジア旧民法典の時代から新民法の時代に至るまでの不法行為制度の変遷を確認するものである。その後、カンボジアにおける自動車事故に関する損害賠償法制度と現状の課題とを整理する。とりわけ、損害賠償の責任主体に関する問題を中心に論述する。さらに、カンボジア新民法典の定める責任主体に関して、日本の自動車事故の責任主体である「運行供用者」の判断基準が当てはまるかどうかという問題を検討する。

III. 第3章 ー自動車事故に関する責任保険から災害保険への転換ー

さらに、第3章において、日本及びカンボジアにおける自動車事故に関する保険制度の課題について検討する。

まずは、日本の自動車事故に関する責任保険制度の現状について、すなわち、被害者に対する賠償義務の履行を確保する責任保険制度の問題を検討していく。ここでは、被害者に保険による保護を与えようという責任保険から交通災害保険への置き換える改革案を受け入れるかどうかを検討し、それぞれの主張の内容や妥当性の可否などを提言したい。次に、カンボジア法制度の規制問題を検証する。

IV. 第4章 ー自動運転社会におけるあるべき民事法理の探求ー

その後、第4章において、日本及びカンボジアにおける自動運転社会におけるあるべき民事責任法理の姿を探求する。現在、日本では、運転者の不注意などにより自動車事故が発生した場合には、自動車損害賠償補償法の定める運行供用者責任によってその解決が図られている。しかし、完全自動運転システムのレベル5の自動運転車が自動車事故を引き起こした場合、当該事故に関する損害賠償責任を負うべき主体はいったい誰であるのかが問題となっている。また、この点に関連して、今日、既存の民事責任法理を変容させる必要性の有無がさまざまに論じられている²⁰。ここで主に問題となるのは、①一般不法行為責任（民法709条）に関する運転者の故意・過失のほか、②運行供用者責任（自動車損害賠償補償法3条）に関する責任主体と免責のための要件、及び③製造物責任（製造物責任法3条）である。

次に、カンボジアにおける自動運転車による自動車事故に関する民事責任について考察する。その際には、比較法的分析として、まずは、アメリカにおける自動運転と民事責任の法理を簡単に検討する。次に、カンボジア法について分析する。カンボジアでは、従来の自動車事故に関しては、民法上の不法行為によって自動車の所有者・管理者がその責任を負うという形でその法的処理がなされてきた。このような処理方法を自動運転車においても引き続き適用することが可能であるか（妥当であるか）否かについて検討する。

V. 終章

そして、最後に、終章において、本論文による考察の全体像と結論の要旨とをまとめるとともに、残された課題を整理し、提示する。

²⁰ 具体的な論文は、藤田友敬「特集にあって・自動車運転と民事責任」ジュリスト1501号（2017年）23頁以下、藤田友敬編『自動運転と法』（有斐閣、2018年）を参照、山口齊昭「自動走行車における欠陥概念とその責任」瀬川信久・吉田克己古稀記念論文集『社会の変容と民法の課題（下巻）』（成文堂、2018年）331-363頁、栗田昌裕「自動運転車の事故と民事責任」法律時報91-4-27（2019年）27-33頁、窪田充見他「自動運転」を考える」法学教室463号（2019年）23-37頁などを挙げられる。

第1章 日本における自動車事故の責任主体に関する民事責任法理

本章では、日本におけるいわゆる運行供用者責任に関する従来判例・学説の動向を概観することにより、自動車交通事故に関する民事責任の責任主体に関する問題を探求する。

具体的には、まず、自動車損害賠償保障法を概観し、次に、いわゆる運行供用者をめぐる判例・学説による議論を整理することにしたい。

I. 自動車事故における運行供用者責任性

1. 自動車損害賠償保障法の法構造

日本では、自動車事故の被害者を救済するための制度として、民法の不法行為法及び自動車損害賠償保障法が挙げられる。

不法行為法は、違法な加害行為により他人の「権利又は法律上保護される利益」を侵害した者は、その他人（被害者）に対して、この者が被った損害を賠償しなければならないとする制度である。

また、このような不法行為法の機能としては、①損害の回復と②損害の公平な分担の2つがあると考えられている。我妻栄博士は、この社会生活における損失の公平妥当なる分担を図る制度と考えることに、不法行為制度の新しい指導原理が求められるべきである²¹としている。しかし、近年では、この損害の公平な分担という理念に加えて、被害者の救済²²や原状回復²³という機能にも注目が集まっている。いずれにしても、一定の帰責根拠（過失責任・危険責任）に基づき、被害者に生じた損害を加害者に転嫁することが不法行為法の機能である²⁴。

また、日本では、ドイツ法を参照しつつ、自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」という）という特別法が制定された。それ以前は、交通事故について、加害者は、民法709条による損害賠償責任を負っていた。しかしながら、①民法上の不法行為責任では

²¹ 我妻栄『事務管理・不当利得・不法行為』（日本評論社、1937年）95頁。

²² 吉村良一『不法行為法』（有斐閣、第5版、2017年）16頁、潮見佳男『債権各論II 不法行為法』（新世社、第3版、2017年）1-2頁、近江幸治『民法講義IV事務管理・不当利得・不法行為』（第3版）』（成文堂、2018年）94頁など。

²³ 窪田充見『不法行為法—民法を学ぶ—』（有斐閣、第2版、2018年）18頁、窪田充見編『新注釈民法（15）—債権（8）』（有斐閣、2017年）262頁、橋本佳幸ほか『リーガルクエスト民法V事務管理・不当利得・不法行為』（有斐閣、2011年）83頁〔橋本佳幸〕等。

²⁴ 橋本佳幸「取引的不法行為における過失相殺」『ジュリスト』1094号（1996年）150頁。

過失等の要件の立証が困難であること、および②過失が立証され、責任が認められたとしても、加害者の資力が十分ではないことが被害者の保護にとって障害となっていた²⁵。そこで、「不可避的に発生する自動車事故による被害者の保護に万全を期」²⁶するために、1955年7月29日に、新たな法制度として自賠法が制定された。

この法律は、大きく分けて、二つの部分から構成されている。第一は、自動車による人身事故に関する賠償責任を適正にするための措置に関する部分であり、第二は、損害賠償を被害者のために保障する措置に関する部分である²⁷。前者は、自動車事故による人身事故については、自動車の運転者などに故意や過失がなくとも、被害者または第三者に故意過失があったことを運転者などが証明しない限り、運転者などに賠償責任を負わせることとして、その責任を無過失責任に近づけたものである²⁸（自賠法第3条）。後者では、自動車事故に基づく損害賠償事件の処理の際に、賠償義務の履行を確保するための保険制度を整備した（強制保険制度及び自動車損害賠償保障事業の整備）²⁹。

自賠法が制定されて以来、自動車事故に基づく人の死亡や負傷（人損）に関する賠償責任の決め方については、この法律によって従来の民法の原則が大幅に修正された。これによって、被害者の保護が格段に強化されたが、他方で、賠償責任の主体は誰か、ということが重要な問題として新たに浮かび上がった。

2. 運行供用者責任の問題点

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又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に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない。」と定める。

本条において、責任を負うべき者は「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）であって、（2004年改正前の）民法709条にいわゆる「他人

²⁵ 山下友信・竹濱修・洲崎博史・山本哲生『保険法』（有斐閣、第4版、2019年）215頁。

²⁶ 中村哲也「日本民法の展開（2）特別法の生成—不法行為法」広中俊雄・星野英一編『民法典の百年I』（有斐閣、1998年）293頁。

²⁷ 運輸省地域交通局自動車保障研究会『自動車損害賠償保障法の解説』（ぎょうせい、1987年）7頁。

²⁸ 運輸省地域交通局自動車保障研究会・前掲注27）7頁。

²⁹ 運輸省地域交通局自動車保障研究会・前掲注27）7頁。

の権利を侵害した」直接の加害者、すなわち運転者ではない³⁰。しかしながら、自賠法には「運行供用者」に関する定義規定が置かれていない。このため、「運行供用者」に当たる者は誰か、という責任主体の問題が判例および学説において争われることになり、この点をめぐってさまざまな解釈論が提唱されることとなった。

自賠法の立案担当者は、運行供用者とは、通常自動車の所有者又は使用者等のように、自動車の使用について支配権を有し、かつ、その使用によって利益を受ける者を指す、と説明している³¹。したがって、立案担当者の見解としては、運行供用者は、①自動車の使用について支配権（いわゆる「運行支配」）を有する者、及び、②その使用による利益（いわゆる「運行利益」）が帰属する者のことを指すものと解される。

しかし、判例・学説では、自賠法施行当初から、運行支配の有無・運行利益の帰属は、運行供用者に関する判断基準とはされていなかった。逆に、運行供用者責任を運行利益のみに着目する報償責任ととらえる立場（運行利益一元説）や、危険責任としての性質の方が報償責任としてのそれよりも重視されるという立場（運行支配一元説）、そして、それらの要素・性質の双方をともに考慮すべきであるとする立場（二元説）など様々な見解が唱えられていた。また、最近の学説においては、運行支配の有無が重視される傾向にある。他方で、現在の判例は、おおむね運行支配、運行利益の双方に鑑み、運行供用者の認定を行っているといえよう³²。

そこで、以下、運行供用者に該当する者に関する判例・学説を検討することにより、この点に関する日本の議論状況を整理したい³³。

II. 日本における自賠法の運行供用者責任の判断枠組み

1. 判例の状況

1.1. 裁判例の展開

(1) 民法 715 条の使用者責任に関する外形理論の観点を取り入れた判例

ある者の運行供用者性について判断するに際して、使用者責任（民法 715 条）に関す

³⁰ 運輸省自動車局編・前掲注 2) 29 頁。

³¹ 運輸省自動車局編・前掲注 2) 29 頁。

³² 川井健ほか編『注解 交通損害賠償法 1〔新版〕』（青林書院、1997 年）35 頁〔青野博之執筆〕。

³³ 以下では、ある者が運行供用者に該当することについて「運行供用者性」という文言を用いることとする。

る外形理論の観点を取入れた判例が最判昭和39年2月11日（民集18巻2号315頁）である³⁴。

【事案①】農業組合Yの運転手Aが、就業時間外に上司に無断で自動車を使用することを禁じる組合の規則に違反して、Yが所有する自動車は無断運転して帰宅する途中、事故を起こした。本件では、Yが自賠法3条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」にあたるか否かが問題となった。

【判旨】「原審は、自動車損害賠償保障法の立法趣旨並びに民法715条に関する判例法の推移を併せ考えるならば、たとえ事故を生じた当該運行行為が具体的には第三者の無断運転による場合であっても、自動車の所有者と第三者との間に雇傭関係等密接な関係が存し、かつ日常の自動車の運転及び管理状況等からして、客観的外形的には前記自動車所有者等のためにする運行と認められるときは、右自動車の所有は『自己のために自動車を運行の用に供する者』というべく自動車損害賠償保障法3条による損害賠償責任を免れないものと解すべきであるとし、前記認定のYとAとの雇傭関係、日常の自動車の使用ないし管理状況等によれば、本件事故発生当時の本件自動車の運行は、Aの無断運転によるものにせよ客観的外形的にはYのためにする運行と認めるのが相当であるから、Yは同法3条により前記運行によって生じた本件事故の損害を賠償すべき義務があると判断しているのであり、原審の右判断は正当である」。

【考察】本判決は、民法715条1項の事業執行性に関する判例法理をそのまま援用しており、自賠法3条の運行供用者責任を使用者責任と同様の報償責任と理解していることが窺われる³⁵。

本判決では、自動車の所有者に責任を認めるための実質的な要件として、①雇傭関係等密接な関係が存在することと②日常の自動車の運転及び管理状況等とをあげている。すなわち、自賠法3条（運行供用者責任）と民法715条（使用者責任）とを連続性のあるものとして位置付け、前者の解釈について、後者の解釈についてと同じように外形理論を採用した³⁶。本判決の意義としては、この判決が、既に下級審の採用した考え方を明らかにした上で、民法715条から自賠法3条へのいわば橋渡しをした点を指摘すること

³⁴ 以下において判例の説示を紹介する際には、説示に現れる当事者の表記を適宜、修正した。

³⁵ 窪田・前掲注23)『不法行為法—民法を学ぶ—』746頁〔山口成樹執筆〕。

³⁶ 北河隆之ほか『逐条解説自動車損害賠償保障法』（弘文堂、第2版、2017年）22頁。

ができる³⁷。

(2) 運行支配のみを考慮した判例

雇傭関係の存在しないドライブクラブによる自動車の賃貸事案について、最判昭和 39 年 12 月 4 日（民集 18 卷 10 号 2043 頁）は、ドライブクラブの運行供用者性を否定した。

【事案②】ドライブクラブを経営する Y 会社が、その所有する A 自動車を Z に貸し付けたところ、Z が A の運転中に、A を被害者に衝突させて被害者を死亡させた。Y 会社が自賠法 3 条にいう「自己のために自動車を運行の用に供する者」に当たるかが問題となった。

【判旨】「原審の認定によれば右のようないわゆるドライブクラブ方式による自動車賃貸業者から自動車を借り受けた者がこれを運転使用している場合には、自動車賃貸業者としては、借受人の運転使用についてなんら支配力を及ぼし得ないというのであり、このような場合には、右借受人のみが自己のために自動車を運行の用に供する者にあたるものというべく、従って、右借受人が当該自動車を運転使用中にひき起こした事故については、自動車賃貸業者を似て前記法条にいわゆる自己のため自動車を運行の用に供した者にあたるとして、これに対し前記法条の定める損害賠償責任を負わせることはできないと解するのを相当とする」。

【考察】本判決は、いわゆるドライブクラブやレンタカー業者のような自動車賃貸業者の運行供用者性を一般的な形で否定した判例とすることができる。具体的には、本判決は、自賠法 3 条の「自己のため」の要件を満たすには、自動車賃貸業者が個々の運転者に対して「支配力を及ぼし得ることが必要という理論構成をもって、直接的事実的な運行支配を運行供用者概念の要素とし、運行供用者責任を危険責任として理解している」³⁸ものと解される。

(3) 運行支配及び運行利益という二元説の確立及びその展開

その後、判例は、自賠法 3 条にいう「自己のために自動車を運行の用に供する者」とは、自動車の使用について運行支配と運行利益とが自己に帰属する者を意味する、という二元説の立場に立つことを示した。この点を初めて明らかにしたのは、最判昭和 43 年

³⁷ 宮田量司「最高裁判所民事判例研究」法学協会雑誌 91 卷 7 号（1974 年）104 頁。

³⁸ 窪田・前掲注 23)『新注釈民法 15－債権 (8)』746 頁〔山口成樹執筆〕。

9月24日（判時539号40頁）である。

1) 二元説の採用①

【事案③】 父親Y2は、子Y1が所有する貨物自動車を借り受けて自己の営業のために常時使用していたところ、Xの原動機付二輪車と接触し、転倒させ、Xを負傷させた。そこで、Xは、貨物自動車の所有者であるY1に対して、自賠法3条に基づき、損害の賠償を請求した。

【判旨】「Y2はY1の父親で、Y1から前記自動車を借り受けて自己の営業に常時使用していたもので、Y1は右自動車の運行自体について直接の支配力を及ぼしえない関係にあったものである旨の原審の認定は、原判決挙示の証拠関係に照らして首肯できる。

ところで、自賠法3条にいう「自己のために自動車を運行の用に供する者」とは、自動車の使用についての支配権を有し、かつ、その使用により享受する利益が自己に帰属する者を意味するから、Y1は右にいう「自己のために自動車を運行の用に供する者」にあたらないものといわなければならない、この点に関する原審の判断は相当である」。

【考察】 本判決は、自動車の所有者である子Y1は、当該自動車の「運行自体について直接支配力を及ぼしえない関係にあった」ことを理由として、その父親Y2にだけ運行供用者性を肯定した³⁹。この点について、本判決は、運行支配の要素に危険責任の契機を、運行利益の要素に報償責任の契機をそれぞれ見出そうとするものであった、との分析⁴⁰が示されている。本判決が「運行支配」と「運行利益」という二つの要素をともに（また、あえて）考慮したことが注目される（ただし、本判決は「運行」ではなく、「使用」という言葉を用いている）。本判決以後、運行支配及び運行利益が帰属する者という観点から運行供用者性をとらえる方向が確立していく⁴¹。

2) 二元説の展開その1 一運行利益の具体的考慮②

さらに、最判昭和44年1月31日（判時553号45頁）も、以上のような運行支配・運行利益の二元説に依拠して、自賠法3条の責任を認めた。

³⁹ 窪田・前掲注23)『新注釈民法(15)－債権(8)』746頁〔山口成樹執筆〕。

⁴⁰ 窪田・前掲注23)『新注釈民法(15)－債権(8)』746頁〔山口成樹執筆〕。

⁴¹ 潮見佳男「運行供用者概念－責任の正当化原理に依拠した概念構築に向けて」『交通事故における民事責任の諸相』ジュリスト1403号(2010年)24頁。二元説を採用した判例として、以下の本文において取り上げる諸判例のほか、さらに最判昭52・12・22判時878号60頁などがある。

【事案④】 Yと妻Bとは、屑鉄回収販売を業とするA商会の共同経営者である。また、Cは、A商会の被用者であって、同商会の物品運搬その他の業務を担当している者である。Cは、A商会の業務に従事している間に交通事故を起こし、被害者を死亡させた。

【判旨】「原判決が適法に確定したところによると、Yは、A商会の商号で、屑鉄回収販売を業とするものであって、右A商会が使用する店舗、自動車、電話等の登記或は登録名義等は、いずれも、Yの妻B名義になっていること、Cは、独立して砂利の運搬業を営む目的で、昭和37年10月30日自分の妻の叔父にあたる上告人Yから、当時右A商会で使用中の右妻B所有名義の本件自動車を原判示の約定で買受けてその引渡を受けたが、まだ運搬業の仕事がなかったため、一、二回他から依頼を受けて運送した外は、毎日専属的に右A商会の屑鉄運送の業務に従事してその運賃の一部につき前記販売残代金の一部と相殺しており、本件事故当時本件自動車の登録名義及び自動車損害賠償責任保険の加入名義は、右A商会において使用中の他の自動車と同様いずれも右妻B名義で、その車体には「A商会」の名称が表示されていたというものであり、右によると、Cは本件事故当時右A商会の運送部門を担当し、同商会の経営者であるYに対し従属的關係にあるというべきで、したがって、Yは、Cの運転する本件自動車の運行について支配力を及ぼし、かつ、その運行によって利益を享受しており、自動車損害賠償保障法3条にいう「自己のために自動車を運行の用に供する者」に該当するというべく、これと同旨の原判決の結論は、正当である」。

【考察】本判決は、自動車の所有者はCであるが、所有名義人はYの妻Bであり、かつCは、毎日専属的にYの経営するA商会の屑鉄運送の業務に従事していたことから、YにはCの自動車の運行に関する支配とその運行による利益とが帰属するとして、Yの運行供用者性を認めた。本判決では、運行支配の要素とともに、運行利益の要素もまた実際の判断において（Cの運行によるAの経済的利益の獲得＝販売代金の回収という形で）具体的に考慮されているものと思われる。

3) 二元説の展開その2－運行支配の有無に関する判断の規範化あるいは希薄化③

前述の事案③（前掲・最判昭和43年9月24日）においては、運行支配の内容として、運行支配の直接支配力が要求されていた。しかし、このような基準によると（そこにいわゆる「直接」性を厳格に解するならば、つまり直接支配力が現実に存在する場合

にのみ運行支配の存在を認めるとすれば), 被害者救済の可能性は著しく低くなってしま
う。

そこで, 最判昭和 45 年 7 月 16 日(判時 600 号 89 頁)では, そのような直接支配力が
実際にあるか否か, ではなく, 自動車の運行について指示・制御をすることが可能であ
り, かつ指示・制御をすべき地位にあるか否かによって運行支配の有無を判断すべきも
のとされた。

【事案⑤】 Y1 (父) は, Y2 (兄) と Y3 (妹) の父親である。Y2・Y3 は Y1 の下に
同居し, 家族が共同して雑貨店とガソリンスタンドの営業に従事し, 主にそれらの営業
による収入で生活していた。また, Y1 は, 社会生活全般につき一家の責任者として行
動していた。Y3 は, 普通自動車の運転免許を持ち, ガソリンスタンドの営業のためにも
自動車を使用していた。Y3 は, 近所の怪我人を Y2 の所有する自動車で病院に運送す
る途上, 交通事故を起こし, 被害者に重傷を負わせた。そこで, 被害者は, Y3, Y2 及
び Y1 に対して, 損害賠償を請求した。

【判旨】 本件において, 「右自動車の所有者たる Y2 はもとより, 一家の責任者として
営業を総括していたものを目すべき Y1 も, 右自動車の運行について指示・制禦をなし
うべき地位にあり, かつ, その運行による利益を享受していたものといえること
から, とともに, 右自動車を自己のために運行の用に供していたものといえるべ
く, たまたま本件事故は Y3 が近所の怪我人を病院に運ぶため独断で右自動車を運
転中に引き起こしたものであることは原審の認定するところであるけれども, その
ことは, 本件事故発生時の運行が客観的には, Y1 および Y2 の自動車に対する
運行支配権に基づき, 右 Y1・Y2 両名のためにされたものと認める妨げとなる
ものではないといえるべきである。

したがって右 Y1・Y2 両名が自動車損害賠償保障法 3 条にいう「自己のために
自動車を運行の用に供する者」にあたるとして, 本件事故による損害につき,
同条による上告人両名の賠償責任を肯定した原審の判断は正当である」。

【考察】 本判決は, 加害車両の所有者の妹(加害者)が独断で自動車を運転
している際にひき起こした事故につき, 加害者の家族が共同して家業(ガ
ソリンスタンド営業)に従事し, その車両がその家業のためにも使用されて
いた場合には, 一家の責任者である父親にも運行供用者性が認められる,
と判断したものである。本判決は, 運行供用者性に関する判断基準を,
自動車に対する運行支配と運行利益との帰属の有無に求める。その
上で, まず, Y1 の運行利益については, Y3 は, 一家で経営するガソリン
スタンドの

営業のためにも当該自動車を運転していたという事情から、これを肯定した。次に、運行支配に関しては、一家の責任者であるY1は、「自動車の運行について指示、制御をなすべき地位」にあったことを理由として、Y1にそれを認めた⁴²。本判決を通して、自動車に対する支配という概念が規範化あるいは希薄化したとも捉えられる。

4) 二元説の展開その3 一運行に関する一般的了解④

さらに、最判昭和46年7月1日(民集25巻5号727頁)は、このような運行支配の概念の規範化あるいは希薄化の動向に沿う形で、第三者が自動車の所有者に無断で、私用のためにその自動車を運転していた際に起こした交通事故について、所有者が運行に関する一般的支持を与えていたことなどを理由として、その者の運行支配と運行利益とを認め、運行供用者性を肯定した。

【事案⑥】信用組合の理事Yは、組合業務のために、自己の所有する自動車の使用を組合の従業員に許すことがあった。Yは、出張に出るに当たり、修理のために、組合の従業員であるAに鍵を渡して、その自動車を修理工場まで届けるように指示をした。その際、Yは、自らの留守中における自動車の管理をAに一任し、A以外の者が自動車に触れることを禁止しなかった。むしろ、修理工場までの自動車の運転は、Aの指示によって、Bが担当するであろうことを予想していた。Bは、Aの指示の下に、自動車を修理工場に届けた。その後、修理が完了した旨の連絡を受けたAは、Cに自動車の受取りを指示した。Cは、Bと相談した上で、2人で自動車の受取りに行くこととし、さらに組合事務所までの帰途に、私用(乙市における祭見物)に出かけることとした。そして、Bは、祭見物からの帰り道において、交通事故を引き起こし、被害者を負傷させた。そこで、被害者は、Yに対して損害賠償を請求した。

【判旨】「一般に、自動車が修理のために自動車修理業者に預けられている間は、修理業者がその運行を支配すると解されるのであるが、修理を終えた自動車が修理業者から注文者に返還されたときには、特段の事情のないかぎり、その引渡の時以降の運行は注文者の支配下にあるものと解すべきところ、右の確定事実関係によれば、Yから本件自動車を修理に出すことを依頼されてその前後の管理を一任されていたAが、修理工場から本件自動車を引き取ることをCに指示し、Cの意を受けたBが修理工場に赴き修理業者から本件自動車引渡を受けたというのであり、本件自動車がBに引き渡されたこと

⁴² 以上につき、藤村和夫『交通事故I責任論』判例総合解説(信山社、2012年)12頁。

は、原判示のようにYの了解の範囲内のことであつたと解するのが相当であるから、B、Cらの内心の意図いかんにかかわらず、客観的には、右引渡によりYが本件自動車の運行に対する支配を取得したものと認めることができる。そして、その後、Bが本件自動車を組合事務所のAの許に届ける予定のもとに、Aに無断で私用のため本件自動車を運転して甲市から乙市まで赴いただけでは、いまだYの運転支配が排除されたものとはいえないとした原判決の判断も、正当として是認することができる。

さらに、論旨は、原判決が運行利益の帰属の有無について判断をしていないことを違法と主張する。しかし、右の確定事実関係によれば、Y、AおよびBないしCとの間には前示のような関係があり、Bは、Yのためにするものとして修理業者から本件自動車の引渡を受け、その運行を開始したのであり、前示の事情のもとで私用のため運転したことも、AひいてはYに本件自動車を届ける過程における一齣の出来事とみられるのであつて、当時のBの運行を全体として客観的に観察するとき、本件自動車の運行がYのためになされていたものと認めることができるのである。原判決も、このような趣旨において、前示事実関係を判示することにより、とくにYへの運行利益の帰属につき説示することがないとしても、おのずから、これを肯定したものと解することができる」。

【考察】本判決は、Bの私用無断運転中に事故が発生したという場合につき、まず、運行支配について、Yの自動車がBに引き渡されたことはYの了解の範囲内の事柄であつたと認めて、Yの運行支配を肯定した。また、運行利益の存否に関しては、前述のような具体的事実関係の下で、Bによる運転を「全体として客観的に観察する」ならば、それはYのために行われたものである（その過程において、Bが私用のために〔も〕自動車を運転していたとしても、それは「一齣の出来事」に過ぎず、Yの運行利益が否定されるものではない）とした。なお、本判決を運行支配のみに拠った一元説と据える向きもあるが、ことさら運行利益についても説明しているところから、やはり二元説に立っている⁴³との見解がある。

5) 二元説の展開その4 一間接的な支配⑤

他方、ドライブクラブ方式による自動車賃貸業者の運行供用者責任について、最判昭和46年11月9日(民集25巻8号1160頁)は、運行支配の有無に関する新たな判断を示した。

⁴³ 藤村和夫・前掲注42) 13頁。

【事案⑦】自家用自動車の有料貸渡業者であるYは、利用の申込みをしたAに対して、種々の制約（①運転者は、小型四輪自動車以上の運転免許を有し、原則として免許取得後6月経過した者であること、②一時停止の励行、変速装置、方向指示器の操作その他交通法規全般について事前に同乗審査をすること、③運転者は、借受けに際し届け出た予定利用時間、予定走行区域を遵守すること、④山道、坂道を走行しないこと）を課した上で自動車を貸し出した。Aは、その自動車を被害者に衝突させ、被害者を死亡させた。Aの遺族は、Yに対して損害賠償を請求した。

第一審（東京地判昭和41年10月6日〔判時459号3頁〕）は、「運行供用者に要求される運行支配は必ずしも直接的であることを要せず間接的な支配でも足りると解するのが相当であり、本件の場合Yのかかる運行支配が利用者であるAの運転中も同人を通じて」自動車を及んでいたものと認められるとして、Yの責任を肯定した。また、原審（東京地判昭和43年3月27日〔判時512号22頁〕）は、本件において、「貸渡業者はその意思により保有車を運行の用に供し、借受人は客観的には貸渡業者の事業遂行のためその保有車を運行するのである。この場合外形上は貸渡業者の自家用車が走行するのであつて、借受人の保有車が走行するのではない。しかも、その走行は貸渡業者の意思によりその利益のためになされている」と判示して、同じくYの損害賠償責任を認めた。

【判旨】本件の「事実関係のもとにおいては、本件事故当時、Yは、本件自動車に対する運行支配および運行利益を有していたということができ、自動車損害賠償保障法……3条所定の自己のために自動車を運行の用に供する者……としての責任を免れない旨の原判決の判断は、正当として是認することができる」。このように解することが「自動車の運行から生ずる事故の被害者救済を目的とする自賠法の立法趣旨に副う」ものである。また、前掲・最判昭和39年12月4日（事案②）は「特定のドライブクラブ方式による自動車賃貸業者が、それから自動車を借り受けた者の当該自動車の運行に対し、運行支配および運行利益を有しないと事実認定を前提にして、右のような自動車賃貸業者が自賠法3条の運行供用者に当たらない旨判示したものであつて、本件の如き事実関係のもとにおいて、Yを自賠法3条の運行供用者と認めることをも否定する趣旨とは、解し得ない」。

【考察】本件は、自動車を他人に貸与したYは、貸与した後もなお自賠法3条の運行供用者に該当するか、という問題に関するものである⁴⁴。本判決は、前述のような事実関係の下において、自動車の有料貸渡業者が、その借受人による交通事故に関して運行供用者責任を負うべきことを判示したものである。本判決もまた、運行支配の帰属と運行利益の帰属という2つの要素から運行供用者性を判断すべきである、との立場を前提としている。しかし、運行利益・運行支配を基礎付けるものとしてどのような理論のもとでどのような要因を重視したかは、判文自体からは明らかでない⁴⁵と批判がある⁴⁵。本判決は、運行支配、運行利益それぞれの存否については、原審及び第一審の判断を支持する。すなわち、運行利益に関しては、Yが自動車の貸渡しによって経済的利益を得ていたことから、また運行支配については、自動車の貸出時における審査、申告した予定の変更や事故の報告義務の賦課などを通じてAに種々の制約を課した（支配を行使した）ことから、その帰属を肯定している⁴⁶。

なお、本判決と前掲・最判昭和39年12月4日（事案②）との関係は、判然としない。特に第一審が、運行支配が肯定されるには、支配が直接的なものであることを要せず、間接的なもので足りるとして、直接的な支配が必要であるとした前掲・最判昭和39年12月4日（事案②）のそれとは異なる立場に立つかのようなものであるのに対して、本判決は、自らの判断（結論）と前掲・最判昭和39年12月4日（事案②）の判断（結論）との違いの由来を、それぞれが前提とする事案の違いに求めているように思われる。しかし、学説には、本判決を「運行支配は必ずしも直接的であることを要せず間接的な支配でも足りる」と明言した第一審の判断をも含めて支持したものと評する見解⁴⁷もみられる。

6) 二元説の展開その5 — 一般的・抽象的な運行支配 ⑥

これまでに整理してきた判例のうち、前掲・最判昭和46年7月1日（事案⑥）および前掲・最判昭和46年11月9日（事案⑦）においては、運行支配は、その内容が規範化あるいは希薄化されたものであれ、また間接的なものであれ、具体的な特定の自動車の運行との関連においてその有無が問題とされてきた。

⁴⁴ 石田穰「自動車有料貸渡業者と運行供用者責任」法学協会雑誌90巻8号（1973年）1133頁。

⁴⁵ 石田・前掲注44）1134頁。

⁴⁶ 窪田・前掲注23）『新注積民法（15）－債権（8）』747頁〔山口成樹執筆〕。

⁴⁷ 窪田・前掲注23）『新注積民法（15）－債権（8）』747頁〔山口成樹執筆〕。

これに対して、前掲・最判昭和45年7月16日(事案⑤)では、運行支配の有無は、一般的・抽象的な「自動車を運転すること」そのものについて判断されていた。

このように、運行支配の判断の対象として2つのものが考えられ、いずれをも実際に判断の対象とする判例がみられたところ、最判昭和49年7月16日(民集28巻5号732頁)は、後者の判断方法を(よりはっきりした形で)提示した。

【事案⑧】 Y1は、同居する未成年の子であるY2に対して、原動機付自転車を買与え、保険料その他の経費もすべて自ら負担した。また、Y2は、親もとから通勤し、その生活を全面的にY1に依存していた(勤務先から約束された給料は未だY2に支払われておらず、Y2は独立して生活する能力を有していなかった)。Y2は、自らが運転する原動機付自転車を被害者の運転する自転車に衝突させ、Aに重傷を負わせた(その後、Aはこの事故とは別の事柄が原因となって死亡した)。そこで、Aの相続人らが、Y1及びY2に対して損害賠償を請求した。

原審(高松高判昭和48年4月10日判時711号100頁)は、前述のような事実関係においては、Y2は運行供用者としてY1が引き起こした交通事故について損害賠償責任を負うべきである、とした。

【判旨】 「原審の適法に確定した事実関係のもとにおいてY1が本件事故について自動車損害賠償保障法3条所定の自己のために自動車を運行の用に供する者としての責任を負う者として原審の判断は、正当として是認することができる」。

【考察】 本判決は、未成年の子がその所有車両を運転中に起こした事故について、その父親が子のために自動車の保険料等を支払い、またその生活全般の面倒をみていることから、父親の運行供用者性を肯定したものである。下級審においては、この種の事案に関して、すでに多数の裁判例が集積されており、そこでは、同居の有無、生計の異同、職業の異別など親子の生活関係、加害者の購入費および運行維持費の負担関係、加害者の使用状況、保管状況などさまざまなファクターを取り上げ、これらを総合的に考慮して、父の運行供用者性の有無を判断している⁴⁸。

他方で、本判決の示した判断に関しては、学説上、「親子が同居し、子の生活は全面的に父に依存し、親が子に車を買与え、運行維持費は父が負担しているということ

⁴⁸ 山口純夫「未成年者の子が所有車両を運転中起こした事故につき父に自動車損害賠償法三条による運行供用者責任が認められた事例」民商法雑誌72巻5号(1975年)152頁。

が、なにゆえ父の運行支配性の存在（ないしは運行利益の帰属）が認められることになるのか」⁴⁹との疑問の声もあがっている。

7) 二元説の展開その6 一社会通念上自動車の運行が社会に害悪をもたらさないよう監視，監督すべき立場⑦

運行支配の内容をさらに希薄化したのは，最判昭和50年11月28日（民集29巻10号1818頁）であろう。この判決によって新たな判断基準が示された。

【事案⑨】Y1は，Y2（当時満20歳）の父親であり，Y2は，Y1の家に同居していた。Y2は，自動車を所有し，Y1の家の庭にそれを保管していた。Y1は，Y2から，Y1がこの自動車の所有者登録名義人となっていることを知らされ，これを了承した。Y2は，この自動車で交通事故を起こし，被害者を負傷させた。

原審（福岡高裁宮崎支判昭和50年1月20日交民8巻6号1606頁）は，①自動車はY2の所有物であること，②事故当時，この自動車を自己のために運行の用に供していた者はY2であることから，Y1は，「本件事故発生当時，本件自動車の運行を支配していなかつたし，また，本件自動車の運行による利益を享受してもいなかつた」として，Y1の運行供与者責任を否定した。

【判旨】「自動車の所有者から依頼されて自動車の所有者登録名義人となつた者が，登録名義人となつた経緯，所有者との身分関係，自動車の保管場所その他諸般の事情に照らし，自動車の運行を事実上支配，管理することができ，社会通念上自動車の運行が社会に害悪をもたらさないよう監視，監督すべき立場にある場合には，右登録名義人は，自動車損害賠償補償法三条所定の自己のために自動車を運行の用に供する者にあたると解すべきである。

原審の適法に確定した事実によると，Y1は，昭和44年3月ころ，本件自動車の所有者であるY2から，その所有者登録名義人となつていないことを知らされ，これを了承するに至つたのであるが，Y2は，Y1の子であり，当時満20歳で，Y1方に同居し農業に従事しており，右自動車はY1居宅の庭に保管されていたというのであり，右事実関係のもとにおいては，Y1は本件自動車の運行を事実上支配，管理することができ，社

⁴⁹ 中嶋土元也「未成年者が所有車両を運転中起こした事故につき父に自動車損害賠償法三条による運行供用者責任が認められた事例」法学協会雑誌94巻4号（1977年）183頁。

会通念上その運行が社会に害悪をもたらさないよう監視，監督すべき立場にあつたというべきであつて，右自動車の運行供用者にあたると解するのを相当とする」。

【考察】本判決は，自動車の所有者ではない者が，所有者登録名義人となっている場合を念頭に置いて，その者の運行供用者性が肯定されるべき場合（その一般的な判断基準）を判示した初めての判例である。本件は，事案としては，名義貸与者と被貸与者が親子関係にある点に特色がある⁵⁰。本判決は，運行供用者の概念について，従来の運行支配・運行利益の概念を用いていないものと考えられている⁵¹。また，判断方法・判断基準に関しては，すでに確認したとおり，「登録名義人となつた経緯，所有者との身分関係，自動車の保管場所その他諸般の事情に照らし，自動車の運行を事実上支配，管理することができ，社会通念上自動車の運行が社会に害悪をもたらさないよう監視，監督すべき立場にある」か否かを問うべきである，としている。すなわち，一方において，あくまで運行支配の存在が所有者登録名義人の運行供用者性を基礎付けるための（少なくとも1つの）要素であるとしつつ，他方で，その存否は，管理・監督の可能性と管理・監督の義務の有無によって規範的に判断すべきである，との見解を示す。

さらに本判決の判断において注目されるべき点は，本判決が，運行利益の要素について何ら言及していない点である。原審は，Y1の運行供用者性を否定する1つの理由として，Y1が登録名義人となっていることなどによって運行利益を得ていないことを指摘していた。本判決は，このような判断を覆して，しかももっぱら運行支配の要素に関する判断によってのみY1の運行供用者責任を認めたものである⁵²。この点を重視するならば，本判決は，運行支配一元説を許容するようになっていると評価すること⁵³も可能であると思われる。ただし，このような運行支配の要素にのみ着目をする判断基準が，不実の所有者登録名義人の運行供用者性の存否に関するものとしてだけ機能すべきものであるのか，それとも，それ以外の事案においても妥当しうるものであるのか（そのように判例が考えているのか否か）については，明確なことを言うことはできない。

⁵⁰ 石田穰「自動車の名義人と運行供用者責任」法学協会雑誌 94 卷 5 号（1977 年）752 頁。

⁵¹ 福永政彦『『自動車の運行が社会に害悪をもたらさないよう監視，監督すべき立場』という基準で運行供用者概念を構成した事例』判例時報 810 号（1976 年）138 頁，同旨ものとして，石田・前掲注 50）751 頁。

⁵² 窪田充・前掲注 23)『新注釈民法 15－債権 (8)』748 頁〔山口成樹執筆〕。

⁵³ 窪田充・前掲注 23)『新注釈民法 15－債権 (8)』748 頁〔山口成樹執筆〕。

8) 二元説の展開その7 一容認の客観的外形的判断⑧

さらに、その後、運行支配の概念を維持しながら、自動車の所有者に運行支配が認められるためには、他人による自動車の運行がその所有者の容認の範囲に含まれる、より正確に言えば、含まれると「見られてもやむを得ない」と言うべき場合であれば足りる、とする判例が現れた。最判平成20年9月12日（判時2021号38頁）がそれである。

【事案⑩】Xは、親しい関係にあったAを自己の運転する自動車に同乗させて、甲市内のバーに出かけ、そこでAとともにカウンター席で飲酒を始めた。Xは酔いがさめた頃に自ら自動車を再度運転して帰宅するつもりであった。しかし、Xは、泥酔して寝込んでしまった。Aは、Xを起こして帰宅しようとしたものの、Xが目を目覚まさないため、カウンターの上に置かれていた本件自動車の鍵を使用して、Xをその助手席に運び込んだ上で本件自動車を運転し、自宅に向かった。Aは、無免許であった。Aは、自宅に到着してからXを起こして、本件自動車で帰ってもらうつもりであった。Xは、Aが本件自動車を運転している間、寝ており、同人に対して本件自動車の運転を指示したことはなかった。Aは、乙市において、本件自動車を、赤信号で停止していた別の自動車に追突させる事故を起こした。この事故によって、Xは顔面に負傷を負った。

本件自動車は、Xの父親であるBが所有しており、Xが経営する会社の仕事等に利用させていた。Xは、本件事故当時、乙市で一人住まいをし、キャバクラ等に勤務していたが、仕事が休みのみときには、同市内にある実家に戻り、Bが経営する会社の仕事を手伝えることがあった。Bは、Xが上記仕事を手伝える際に本件自動車を運転することを認めていた。Bは、Aと面識がなく、Aという人物が存在することすら認識していなかった。

Xは、本件自動車を被保険自動車とする自動車損害賠償責任保険の保険者であるYに対して、Bが自賠法2条3項所定の保有者に当たると主張して、同法16条に基づき損害賠償金の支払を求めた。

原審（名古屋高判平成19年3月22日〔交民41巻5号1095頁〕）は、次のように判示して、Bの運行供用者性を否定し、Xの請求を棄却した。すなわち、本件において、「BはAとは面識もなく、Aの存在自体認識していなかったところ、〔本件自動車の〕使用借人であるAを介して、BがAに本件〔自動〕車の運転を依頼し、あるいはその運転を許容してはじめて、Aの運転する本件〔自動〕車に対する運行支配を及ぼすことが可能となり、運行供用者ということが出来る。そして、AがXの知人であること、Aは

同人宅に帰宅した後はXに本件〔自動〕車を返還する意思があったこと等の事実を照らしてみても、XにはAに対して本件〔自動〕車の運転を依頼する意思がなく、Xは泥酔していて意識がなかったため、Aが本件〔自動〕車を運転するについて指示はおろか運転していること自体を認識しておらず、また、Aは同人宅に帰宅するために本件〔自動〕車を運転していたに過ぎないことなどから、Xの本件〔自動〕車に対する運行支配はなかったのであるから、したがってまた、Xを介して存在していたBの本件〔自動〕車に対する運行支配も本件事故時には失われていたというほかない⁵⁴。

【判旨】原審で認定された「事実によれば、Xは、Bから本件自動車を運転することを認められていたところ、深夜、その実家から甲市内のバーまで本件自動車を運転したものであるから、その運行はBの容認するところであったと解することができ、また、Xによる上記運行の後、飲酒したXが友人等に本件自動車の運転をゆだねることも、その容認の範囲内であったと見られてもやむを得ないというべきである。そして、Xは、電車やバスが運行されていない時間帯に、本件自動車のキーをバーのカウンターの上に置いて泥酔したというのであるから、Aが帰宅するために、あるいはXを自宅に送り届けるために上記キーを使用して本件自動車を運転することについて、Xの容認があったというべきである。そうすると、BはAと面識がなく、Aという人物の存在すら認識していなかったとしても、本件運行は、Bの容認の範囲内であったと見られてもやむを得ないというべきであり、Bは、客観的外形的に見て、本件運行について、運行供用者に当たると解するのが相当である」。

【考察】本判決は、ある者の所有する自動車がその者の知らない第三者によって運転された場合における当該所有者の運行供用者性の存否について、そのような第三者による運転が所有者の容認の範囲内にあるものと認められる場合に、その自動車の所有者は、運行供用者に当たる、とした。しかも、そのような容認の有無は、——「容認」の有無は、本来、所有者の認識、つまりは主観に大きく依拠するものであるにもかかわらず——「客観的外形的」に判断されるべきであること、さらに、その点に関して——「容認」の有無は、本来、事実問題であるにもかかわらず——容認したと「見られてもやむを得ないというべきであるか」否かが問われるべきである、との考えを示した。具体的には、①自動車の所有者と人的関係のある者が、ある利用目的をもってその自動車を乗り出した場合には、その目的が明示されたものでなくても、その目的からみて乗り出し

⁵⁴ただし、引用文中の亀甲括弧に括られた部分は、引用者が挿入したものである。

た者から未知の第三者に再乗り出しを許すことが予想されるのであれば、その第三者による再乗り出しもまた所有者の容認の範囲内にあると判断されてもやむを得ない、とした⁵⁵。なお、この点については、原審も同様の立場に立つものと言うことができる。原審の結論と本判決の結論とが分かれた理由は、本件の事実関係の下でAの運転に対するBの容認があったと判断されるべきかどうか、という点に関する考えの違いにあった。

さらに、本判決は、運行支配の概念を所有者による容認という要素によって置き換えているようにもみえるが、むしろ、運行支配概念を維持しつつ、運行支配を有する者が容認している以上は、その運行支配が継続し、失われることはないと解しているものと言うべきであろう⁵⁶。

9) 二元説の展開その8－名義貸与者の責任⑨

近時、最判平成30年12月17日（民集72巻6号1112頁）は、自動車の所有者に対して、自動車の所有者・使用者の登録名義として自らの名前を貸与した者（以下、名義貸与者という）の運行供用者性について判断を示した。

【事案⑩】 Aは、生活保護を受けている。Aは、本件自動車を購入するに際し、自分の名前で所有をすると生活保護の支給が途絶えるおそれがあったため、弟であるYに対して名義の貸与を依頼した。Yは、Aからの依頼を承諾した。そこで、Aは、本件自動車の所有者及び使用者の各名義をYとした。なお、Yは、本件自動車の売買には全く関与しておらず、売買代金の支払や経費の負担なども一切していない。また、Aと住居・生計を完全に異にしており、疎遠の間柄である。さらに、Yは、本件自動車の保管場所などを知らない。

その後、Aは、本件自動車で交通事故を起こし、被害者を負傷させた。

原審（広島高裁岡山支判平成29年10月12日金商1563号12頁）は、Yの運行供用者性を否定した。すなわち、①Yが登録名義人となった経緯（名義貸与を承諾したにとどまり、売買契約そのものには何に関わっていない）、②所有者との身分関係（生計・住居を全く別にしており、疎遠である）、③自動車の保管場所（これについてYは一切、関知しない）、④費用や経費の負担の欠如などの諸般の事情に照らすならば、Yは

⁵⁵ 以上につき、福永政彦「自動車運行の容認と自動車所有者の運行供用者性」民商法雑誌140巻2号（2009年）100頁。

⁵⁶ 以上につき、窪田・前掲注23）『新注積民法15－債権（8）』748頁〔山口成樹執筆〕。

「単なる名義貸人にすぎず，A車両の運行を事実上支配，管理していたとは到底認めることができない」，したがって，「Yについて，社会通念上，A車両の運行が社会に害悪をもたらさないよう監視，監督すべき立場にあった」ということもできない，とした。

【判旨】「Yは，Aからの名義貸与の依頼を承諾して，本件自動車の名義上の所有者兼使用者となり，Aは，上記の承諾の下で所有していた本件自動車を運転して，本件事故を起こしたものである。Aは，当時，生活保護を受けており，自己の名義で本件自動車を所有すると生活保護を受けることができなくなるおそれがあると考え，本件自動車を購入する際に，弟であるYに名義貸与を依頼したというのであり，YのAに対する名義貸与は，事実上困難であったAによる本件自動車の所有及び使用を可能にし，自動車の運転に伴う危険の発生に寄与するものといえる。また，YがAの依頼を拒むことができなかったなどの事情もうかがわれぬ。そうすると，……YとAとが住居及び生計を別にしていたなどの事情があったとしても，Yは，Aによる本件自動車の運行を事実上支配，管理することができ，社会通念上その運行が社会に害悪をもたらさないよう監視・監督すべき立場にあったというべきである。したがって，Yは，本件自動車の運行について，運行供用者に当たると解するのが相当である」。

【考察】本件の争点は，名義貸与の依頼を承諾して本件自動車の名義上の所有者兼使用者となったYが，本件自動車の運行について，自賠法3条にいう運行供用者に当たるか否かである⁵⁷。本判決は，名義貸与者の運行供用者性の判断について，2つの特徴ある判断を示している。

第1に，本判決は，名義貸与者が運行供用者に当たるか否かを，その者が自動車の所有者による「自動車の運行を事実上支配，管理することができ，社会通念上その運行が社会に害悪をもたらさないよう監視・監督すべき立場にあった」か否かによって決すべきものとする。すでに見たとおり，このような基準は，前掲・最判昭和50年11月28日（事案⑨）において，まさしく自己の名前が所有者登録名義として使用されていることを事後的に知らされ，それを容認した者の運行供用者性を判断する際に用いられたものであった。本判決は，前掲・最判昭和50年11月28日（事案⑨）を明示的に引用し

⁵⁷ 中野琢郎「名義貸与の依頼を承諾して自動車の名義上の所有者兼使用者となった者が，自賠法3条にいう運行供用者に当たるとされた事例」ジュリスト1538号（2019年）107頁。

てはないものの、実質的にはこの判例を自らの先例と認め、その立場を引き継ぐものである、と言えよう。

また、YのAに対する名義貸与は、事実上困難であったAによる本件自動車の所有及び使用を可能にし、自動車の運転に伴う危険の発生に寄与するものといえることから、運行供用者の評価根拠事実となる⁵⁸。この事実を評価して、Yが運行供用者に該当するとの判断を示したものであり、このようなケースに関する重要な事例判断であると言えることができる⁵⁹。そして、本件では、YがAの依頼を拒むことができなかつたなどの事情は評価障害事実になり得るものであったが、その事実は認められなかつた⁶⁰。さらに、YとAとが住居及び生計を別にしてきたなどの事情が評価障害事実該当するか否かについては、規範的観点からこれが否定されている⁶¹。しかしながら、本判決に対しては、「姉弟関係であって、しかも弟の姉に対する関係で、親が子に対するような自動車の現実の運行について『事実上支配、管理する可能性』や運行を『監視、監督』すべき立場を導き出すことは困難である」との批判も向けられている⁶²。これに加えて、住居も離れており、それぞれ成人で独立した家庭や生計を維持しており、購入資金やガソリン代や税金などの維持費用も、Yがこれを支援した可能性は少ないとしてYの運行供用者性を否定した第二審の判断こそ、妥当なものである、との主張も見られる⁶³。

第2に、本判決は、名義貸与者の運行供用者性の存否について判断するに当たり、もっぱら運行支配の要素に着目した。本判決の判示においては、「運行支配」という概念それ自体は用いられていない。しかし、すでに確認したように、Yは、Aによる本件自動車の運行を「事実上支配、管理すること」が可能であったことを理由として、Yの運行供用者性を肯定している。この点に鑑みれば、本判決は、これもやはり前掲・最判昭和50年11月28日（事案⑨）の判示と同じように、名義貸与者の運行供用者責任を運行支配の要素によってのみ認める立場に立っているものと解される。つまり、本判決は、運行供用者のメルクマールとしては「運行支配」一本を用い、「運行利益」は運行支配の一表徴として位置付ける考え方の一元説⁶⁴を採用し判断すると評価されるところで

⁵⁸ 加藤新太郎「名義貸与者の運行供用者性〈Legal Analysis38〉」NBL1147号（2019年）67頁。

⁵⁹ 中野・前掲注57）109頁。

⁶⁰ 加藤・前掲注58）67頁。

⁶¹ 加藤・前掲注58）67頁。

⁶² 仮屋篤子「名義貸与の依頼を承諾して自動車の名義上の所有者兼使用者となった者が、自賠法3条にいう運行供用者に当たるとされた事例」民商法雑誌155巻5号（2019年）996-997頁。

⁶³ 仮屋・前掲注62）997頁。

⁶⁴ 北河・前掲注36）22頁。

ある。また、このように考えてくると、本判決及び前掲・最判昭和 50 年 11 月 28 日が示した以上のような判断基準（自動車の運行が社会に害悪をもたらさないよう監視・監督すべき立場にある、という意味における運行支配の存否のみに基づき、運行供用者性の有無を判断する、との基準）は、判例においては、自動車の名義貸与者のみに関するものとして把握されているものと思われる（ただし、そのように捉えるべき理由、あるいは最高裁がそのように捉える理由は、判決文そのものからは不明であると言わなければならない）。

（4）泥棒運転

これまでに取り上げたケースでは、無断運転者と車の所有者との間に、雇用関係や身分関係等の人的関係が存在していたため、それを媒介として、自動車に対する所有者の運行支配が認められやすい傾向があった。

これに対して、いわゆる泥棒運転のケースでは、そのような人的関係が存在しない⁶⁵ため、独立した検討が必要となろう。そして、所有者と何らの人的関係もない第三者による泥棒運転、具体的にはタクシーの泥棒運転に基づく交通事故について、タクシー会社たる所有者の運行支配は失われたとして、運行供用者責任も民法 715 条の不法行為の使用人責任も認めなかった事例が、最判昭 48 年 12 月 20 日（民集 27 卷 11 号 1611 頁）である。

【事案⑫】Y タクシー会社（被告・被上告人）は、44 台の営業車と 90 余名の従業員を使用しているタクシー会社であり、本件事故を起こした自動車（以下「本件自動車」という）を所有していた。Y は、東西約 43m、南北約 58.5 m の土地のうち、東側の約 2m をブロック塀で囲み、北側に正門を、南側の中央部と西端の 2 か所に裏門を設けていた。正門には扉はないものの、裏門には鉄製の扉が取り付けられていた。ただし、施錠はされていない。昭和 42 年 8 月 22 日、本件自動車の当番乗務員が無断で欠勤し、Y 会社の営業課長である A は当該事実を知っていたのに、本件自動車についてはエンジンキーを差し込んだまま、ドアに鍵もかけない状態で放置していた。Y と何ら人的関係のない第三者 B は、同日午後 11 時頃、扉に施錠がなく、扉が開いていた裏門の一つから、Y の構内に侵入し、事務所や構内には誰も見当たらず、右のとおり裏門付近に、本件自動車がドアに鍵をかけず、エンジンキーを差し込んだまま置いてあるのを発見して、これ

⁶⁵ 北河隆之『交通事故損害賠償法』（弘文堂、第 2 版、2016 年）46 頁。

に乗り込み、本件自動車を裏門から乗り出して窃取し、勝手にタクシーの営業行為をしているうちに、同年8月23日、本件自動車を市電の安全地帯に触させ、本件自動車に乘客として同乗していたX（原告・上告人）を転落させ、負傷させた。Yはこの事故の20日余り前にも、エンジンキーを差し込んだまま構内に駐車していたタクシー用自動車を深夜に窃取され、乗り捨てられたことがあるにも関わらず、上記事故が起きるまで盗難防止の具体的な対策がYによって講じられた形跡はなかった。

そこで、XはYに対して損害賠償を請求して訴訟を提起した。第1審（大阪地判昭和45・5・28民集〔参〕27卷11号1623頁）は、Yの被用者たる運行管理者と警備員に過失があるとして民法715条により賠償義務を認めてXの請求を一部認容し、自賠法上の運行供用者責任も認めた。しかし、2審（大阪高判昭和46・11・18同民集〔参〕1640頁）は、Yに運行支配及び運行利益もなかったのであるから、自賠法3条の運行供用者責任を否定し、さらに、本件事故との間での相当因果関係がないことを理由として民法715条の責任も否定して、1審判決を取消し、1審Xの請求をいずれも棄却した。そこで、Xが上告した。

【判旨】「…右事実関係のもとにおいては、本件事故の原因となった本件自動車の運行は、Bが支配していたものであり、Yはなんらその運行を指示制御すべき立場になく、また、その運行利益もYに帰属していたといえないことが明らかであるから、本件事故につきYが自動車損害賠償法3条所定の運行供用者責任を負うものではないとした原審の判断は、正当として是認することができる」。

思うに、「自動車の所有者が駐車場に自動車を駐車させる場合、右駐車場が、客観的に第三者の自由な立入を禁止する構造、管理状況にあると認めうるときには、たとえ当該自動車にエンジンキーを差し込んだままの状態でも、このことのために、通常、右自動車が第三者によって窃取され、かつ、この第三者によって交通事故が惹起されるものとはいえないから、自動車にエンジンキーを差し込んだまま駐車させたことと当該自動車を窃取した第三者が惹起した交通事故による損害との間には、相当因果関係があると認めることはできない。前示のように、本件自動車は、原判示の状況にあるYの車庫に駐車されていたものであり、右車庫は、客観的に第三者の自由な立入を禁止する構造、管理状況にあったものと認められるから、Yが本件自動車にエンジンキーを差し込んだまま駐車させていたこととXが本件交通事故によって破った損害との間に、相当因果関係があるものということとはできない」。

【考察】本判決では、1 か月間、エンジンキーを差し込んだまま車両を駐車して第三者に盗まれたとしても、B は Y からに事後的に運転を許してもらえような人的関係を Y との間で有する者ではなく、また、駐車場所がブロック塀で囲まれた営業所構内であること等から、Y に運行支配及び運行利益もなかったため、Y の運行供用者性を否定した。さらに、Y の被用者たる運行管理責任者及び警備員の過失は、Y に対する債務不履行責任にとどまり、本件事故との間において相当因果関係があるものとは認められないとして、X の請求をいずれも棄却した原審を支持した。

すなわち、本判決は、運行供用者責任の判断基準に関して、Y の「運行支配」と「運行利益」の二つの要素の存在を求めた。その上で、本判決は、Y が「運行を指示制御すべき」ことのなかった事実を理由として、①窃取された自動車による事故に関して、その所有者である Y の運行供用者責任を認めなかった⁶⁶。また、使用者責任については、②自動車のドアに鍵をかけずエンジンキーを差し込んだままですた駐車と、この自動車を窃取した者が惹起した事故による損害との間に相当因果関係が存在しないことを理由として、Y の責任を否定した⁶⁷。

ところが、判示は「その運行を指示・制御すべき立場になく」と述べることを批難がある⁶⁸。つまり、これを泥棒が運転している間のことを指していると考えられるが、制御ということばを使うなら運転しはじめる点についての制御も含めるべきであり、また運行とは、運転している間だけのことを現在では意味するものではないため、最高裁が制御すべき立場にないととしたことは妥当でないということである⁶⁹。

なお、泥棒運転に自賠法 3 条の適用があるか否かに関しては、従前より、学説上、非適用説と適用説との対立があった。非適用説とは、泥棒運転の事案では、盗まれた自動車の保有者自身には運行供用者性は認められず、管理上の過失にもとづく一般の不法行為の成立が問題となるにすぎないとして、自賠法 3 条の適用を否定する立場である⁷⁰。これに対して、無関係の第三者であっても、運行供用者による（運転の）容認によって、いつでも車の利用関係の中に入ってくるのであり、運行供用者と運転

⁶⁶ 堀一策「泥棒運転」新美育文・山本豊・古笛恵子編『交通事故判例百選』別冊ジュリスト 233 号（有斐閣，第 5 版，2017 年）12 頁

⁶⁷ 堀・前掲注 66) 13 頁。

⁶⁸ 高崎尚志「運行供用者理論の新展開」不法行為法研究会編『交通事故賠償の現状と課題』（1979 年）57-58 頁。

⁶⁹ 高崎・前掲注 68) 57-58 頁。

⁷⁰ 加藤一郎編『注釈民法（19）』（有斐閣，1965 年）101 頁〔池田浩一執筆〕。野村好弘「運行供用者責任についての一考察」ジュリスト 431 号（1969 年）128 頁。

者との間における人的関係は、単なる運転の容認で足り、それ以上の格別の人的関係を必要としないという観点から、（無断運転の場合には）運行供用者との間の人的関係及び日常の車の管理保管の状況その他の客観的事情を総合判断して、そこに「客観的認容」が認められれば、運行供用者の責任を肯定して差し支えないという客観的認容説も存在する⁷¹。すなわち、非適用説は、泥棒が運行供用者責任を負い、過失のある保有者は単に民法709条の一般の不法行為責任を負う、とするのに対して、適用説は、一定の範囲内で保有者にも自賠法3条の運行供用者責任を肯定するのである⁷²。

なお、運行供用者責任について、保有者に自動車という危険物の管理上の過失があった場合に、そのことが事故を招いた要因となっているならば、自賠法の中の運行供用者（保有者）責任を認める見解があった⁷³。

本判決は、泥棒運転の事案に関する最初の最高裁判決となったが、学説上争いのある点に関する最高裁の判断は示されなかったことが指摘されている⁷⁴。

ただし、本判決後に発生した泥棒運転の事案においては、保有者の運行供用者性を否定したもの⁷⁵があるものの、自動車に施錠をせず、エンジンキーを付けたまま駐車させた結果として泥棒運転をされた同車の所有者は、この者が同車の管理義務を怠り、同車を放置していたなど、いわゆる自動車の管理上の過失によって泥棒運転を可能なものとした場合には、当該自動車に対する運行支配を未だ失っておらず、したがって、泥棒運転により生じた事故に関して運行供用者として責任を負わなければならないとした下級審判決もある⁷⁶。

1.2. 判例の整理・検討課題の抽出

以上、運行供用者性に関する判例の状況を概観してきた。その要点、あるいはその特徴と現況とを整理するならば、以下のとおりである。

第1に、判例は、一般論として、「運行支配」と「運行利益」という2つの要素に基づ

⁷¹ 茅沼英一「運行供用者性の基礎としての運行支配と運行利益」吉岡進編『現代損害賠償法講座3』（日本評論社、1972年）90頁。

⁷² 潮見一雄「運行供用者責任」星野英一編集代表『民法講座第6巻 事務管理・不当利得・不法行為』（有斐閣、1985年）521頁。

⁷³ 伊藤文夫「いわゆる泥棒運転と保有者の責任」同『自動車事故民事責任と保険の交錯』（保険毎日新聞社、1999年）104頁。

⁷⁴ 堀・前掲注66）13頁。

⁷⁵ 東京地判昭和52年3月24日判時868号57頁など。

⁷⁶ そのような下級審裁判例として、例えば、札幌地判昭55年2月5日交民13巻1号186頁など。

き、運行供用者性を判断する、という二元説の立場に立っている（事案③・事案⑫）。判例の中には、運行利益の有無について言及せずに、運行支配の帰属が認められることから運行供用者性を肯定するものが複数、存在する（事案⑨・事案⑪）。しかし、これらは、どちらも、自動車の所有者が、自らの名義を所有者名義・使用者名義として使用することを（事後的に）承諾した者、またはより積極的に貸与した者についてのみ用いられるべきものとして把握されているものと解される。すなわち、これらの存在から、判例が一般論としての二元説の立場を放棄したと結論づけることは早計である、と思われる。

第2に、すでに指摘したように、判例は、運行支配の内容を次第に規範化あるいは希薄化してきたといえる。すなわち、当初の判例は、ドライブクラブは自動車の運転者に対する直接の支配力を有しないという理由によって、その運行供用者性を否定していた（事案②）。しかし、その後、それは間接的な支配でも足りるとされ（事案⑦）、さらに、「自動車の運行について、指示・制御をなすべき地位」（事案⑤）にあれば、その運行支配が肯定されることとなった。また、支配の対象も、自動車の具体的な特定の運行から、運行一般にまで広がっていった（事案⑥、事案⑦）。加えて、自動車の所有者が他人（しかも自らの全く知らない他人）による運転を「容認」していたかどうかは、「客観的外形的に」判断される（事案⑩）としている。

第3に、運行利益の要素については、運行支配の要素が肯定されるときには、常に運行利益も肯定されるか、あるいは事案⑨、事案⑪のように、その存否が独立に問われることがないかのいずれかである。判例において、運行支配の帰属が認められるのに運行利益の帰属が認められないことを理由として、運行供用者性を否定したものは、管見の限りでは存在しない。この事実は、運行利益の帰属という要素が、実は、ある者の運行供用者性を基礎づけるための独立の要素・要件として実質的な意義を有していないのではないか、との疑念をもたらす。

このように、運行支配の帰属と運行利益の帰属という要素は、司法における運行供用者性の判断基準としては、いずれもその内容が必ずしも明確ではない。また、これまでの判例の展開に照らすならば、運行支配、運行利益の外延は今後ますます、また限りなく広がっていく可能性があり、それらの本来の意味は極めて希薄化されている、と言わざるを得ない⁷⁷。

そのため、このような判例の傾向を妥当性に欠けるものと評価するとすれば、これに

⁷⁷ 藤村・前掲注5) 8頁。

代わる、あるいはその立場に実質を与えられるような判断基準を定立することが求められるであろう。これが、日本の判例の分析より抽出された検討課題である。

そこで、次節では、この点に関する日本の学説の議論の展開を追いかけることとした。

2. 学説の状況

代表的な学説としては、①運行利益の有無のみに着目する一元説（運行利益一元説）、②運行支配の有無のみに着目する一元説（運行支配一元説）及び③運行支配と運行利益との2つを判断要素として考慮する二元説の3つをあげることができる。

2.1. 運行利益一元説

2.1.1. 概要

すでに述べたとおり、自賠法が制定された当初は、誰が運行供用者であるかは、運行支配の有無と運行利益の帰属先によって定まる、と考えられていた⁷⁸。

ところが、その後、使用者責任を、報償責任の原理（利益の帰するところに責任もまた帰すべきである、との原理）によって基礎付けようとする民法学説の影響の下に、運行供用者たるべき者を運行利益の要素から一元的に確定しようとする学説が現われた⁷⁹。すなわち、我妻栄博士によれば、責任主体について特別な責任を負うのは、「自己のために自動車を運行の用に供するもの」、つまりは「自動車運行の利益の帰属する者」⁸⁰である。そのような者には、自動車の所有者や賃借人のように、正当な権限に基づきこれを使用する者のほか、自動車泥棒などのように無権限でこれを使用する者もまた含まれる⁸¹。さらに、「保有者が3条によって責任を負う場合には、保有者は運転者の故意過失を立証し、これに対して求償をなしうる」⁸²とされる。

以上のような我妻説は、①715条の使用者責任を報償責任の原理に基づくものと把握しつつ、かつ②運行供用者責任を使用者責任と連続性のあるもの、とりわけ他人（被用者・運転者）の行為に対する責任を定める点において使用者責任と共通の構造・性質を

⁷⁸ 川井・前掲注32) 35頁〔青野博之執筆〕。

⁷⁹ 黒住忠行「自動車損害賠償保障制度について」法律のひろば8巻7号（1955年）21頁。

⁸⁰ 我妻・前掲注19) 13頁。

⁸¹ 我妻・前掲注19) 13頁、窪田充見『不法行為法』（有斐閣、第2版、2018年）264頁。

⁸² 我妻・前掲注19) 13頁。

もつものと捉える見解である、とすることができる。

2.1.2. 批判

しかしながら、このような見解に対しては、学説上、批判もみられる。

たとえば、川井健博士は、次のように述べて、我妻説の主張のうち、上記②の点（運行供用者責任を他人の行為に対する責任と解し、それゆえ使用者責任と連続性を有するものと把握する点）の妥当性に疑問を提示する。「自賠法 3 条は民法 715 条と異なり、使用者・被用者という人的支配服従関係を前提としていない。自賠法 3 条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」というのは、人を使うこと責任よりも、自己または他人を通して自動車という物を使うこと責任であり、それはあたかも民法 717 条の「占有者」、「所有者」、又は民法 718 条の「占有者」、「保管スル者」に相当し、物についての責任の規定」⁸³である。したがって、「自賠法 3 条は、……民法 717 条・718 条に近い」⁸⁴と主張する。さらに、川井博士は、以上のような疑問を手がかりとして、運行供用者責任を、むしろ民法 717 条・718 条所定の土地工作物責任・動物占有者責任との間においてこそ連続性を有するものと捉えた上で、それらの責任と同様に運行供用者責任もまた、危険責任原理に基づく物的管理責任であるとしている。すなわち、もっぱら自動車という物的設備そのものが危険源であるとし、自動車という物的設備の管理主体が誰かという観点、つまりは運行支配の帰属主体が誰かという観点から、運行供用者が確定されるべきであると主張されるのである⁸⁵。

2.2. 運行支配一元説

そこで、日本の学説においては、運行供用者責任を危険責任の一種としてのみとらえ、運行供用者性を判断するための要素・基準は運行支配の存否・帰属先のみであり、運行利益は運行支配を認める際の一つの徴表にすぎないと唱える説（運行支配一元説）が現在、有力に主張されている⁸⁶。

また、運行利益という概念に言及する見解の中でも、「事故を抑止すべき立場」にある者としての運行供用者は、自動車の運行を支配しており、または支配すべきであり、通

⁸³ 川井健「運行供用者責任の根本理念」『交通事故と民事責任』（判例タイムズ 212 号、臨時増刊、1967 年）18 頁。

⁸⁴ 川井・前掲注 83) 18 頁。

⁸⁵ 潮見・前掲注 41) 26 頁。

⁸⁶ 吉村・前掲注 22) 286 頁。

常の場合には現に利益を得ているから、その意味で運行供用者責任の本質は、危険責任・報償責任であるが、重点は危険責任に置かれるべきであるとも言われている⁸⁷。

同様に、最近の学説では、無過失責任論が危険責任の考え方に重心を移しているため、運行供用者についても、運行支配が一元的な判断基準であって、運行利益は運行支配の徴表となるものと解されている⁸⁸。すなわち、運行支配が重視される傾向にあり、運行支配一元説という考えが多数の支持を受けるようになった⁸⁹。

近時では、「下級審ではむしろこの立場をとるものが多くなっている」⁹⁰との評価も見られる。

ただし、運行供用者責任の性質を危険責任と解することを是としたとしても、運行供用者が支配すべき危険源の内容については、なお複数の理解が成立しうる。すなわち、潮見佳男博士によれば、運行供用者責任を危険責任の原理に基礎づけるときでも、危険が物自体に内在する危険に限定されるわけではなく、自動車の運行に関与する人の行動に対する管理支配という観点がある（人的管理責任）⁹¹。これに加えて、他人の行動による責任を危険責任の観点からとらえるための枠組みとしては、使用者責任の制度に依拠すれば足り、あえて運行供用者責任に依拠させる積極的理由はないとの批判も行われている⁹²。

2.3. 二元説

自賠法の立案担当者は、「運行供用者」について、ドイツ道路交通法 7 条所定の「保有者 (Halter)」に関する解釈の影響の下に、それは「自動車の運行についての支配と、それによる利益とが帰属する者をいう」と解していた。すなわち、「『自己のために』とは、自動車の使用についての支配権とその使用により享受する利益とが自己に帰属すること

⁸⁷ 加藤新太郎「運行供用者責任論の現代的課題」塩崎勤編『現代民事裁判の課題 8 巻』（新日本法規出版、1989 年）104 頁。

⁸⁸ 橋本佳幸ほか編『民法 V 事務管理・不当利得・不法行為』（有斐閣、第 2 版、2020 年）312 頁。

⁸⁹ 植木哲「運行供用者責任の再検討」ジュリスト 902 号 1988 年 50 頁、日本交通法学会「自賠法 40 年の軌跡」『交通法研究』（有斐閣、第 24 号、1996 年）6 頁、川井・前掲注 32) 35 頁〔青野博之執筆〕、橋本佳幸「AI と無過失責任—施設・機械の自動運転に伴う事故の危険責任・瑕疵責任による規律」法律時報 94 卷 9 号（2022 年）57 頁。

⁹⁰ 吉村・前掲注 22) 286 頁。

⁹¹ 潮見・前掲注 41) 26 頁。

⁹² 木宮高彦ほか編『注釈自動車損害賠償保障法〔新版〕』（有斐閣、2003 年）30 頁〔木宮高彦・羽成守執筆〕、同旨として、潮見・前掲注 41) 27 頁。

を意味する」とし、この責任は、運行支配と運行利益、つまり危険責任と報償責任との2つがその根拠となるものであって、運行供用者は、運転者の責任を代位するのではなく、直接に責任を負うものとしていた⁹³。このような「運行支配」と「運行利益」の二つの観点から判断する考え方を二元説⁹⁴と呼ぶ。

たとえば、加藤一郎博士は、運行供用者責任を「危険責任を主とし、それに報償責任を加味した特殊の責任である」とし、保有者については、これを自動車の所有者や賃借人のように自動車の使用权を持ち、かつ利益の帰属する者であるとする⁹⁵。

これに加えて、その後、加藤博士は、運行供用者責任を①所有者である保有者の責任と②自動車を現実に所有する運転者の責任との2つに区別をした上で、次のように主張している。すなわち、運転者は、「いわば所有者等の手足となって運転しているのであって、独立の運行支配はなく、また運転によって給料を得ているとしても、それは使用者から支払われるものであって、直接の運行利益ではないと考えられている」⁹⁶。このように、「実際の行為者である運転手よりも使用者である運行供用者に重い責任を課したのは、危険物である自動車について運行支配をしている運行供用者に責任を負わせるべきだ」という危険責任の考え方と、運行利益が実際に帰属し賠償の資力も大きい運行供用者に責任を課して被害者の保護をはかろうとする報償責任の考え方との総合によるもの」⁹⁷であると説明する。この説明に照らして、運行利益と運行支配は、「独立の運行支配」と「直接の運行利益」でなければ、運行供用者責任を基礎付けないものと考えられる⁹⁸。

そして、前掲・最判昭和43年9月24日（事案③）は、運行供用者性の判断に際しては「運行支配」・「運行利益」の2つの要素を基に判断すべきである旨を判示して、判例はこの立場に立つことを明らかにした。

さらに、比較的近時においても、運行供用者概念は、単なる事実的概念にとどまらず、それを規範的概念と捉えることが可能であるため、運行支配を基礎しながら、運行利益

⁹³ 日本交通法学会「自動車損害賠償保障法施行50年の軌跡と展望」『交通法研究』（有斐閣、第35号（2007年）22頁）。

⁹⁴ 運行支配と運行利益の帰属を基準とする説として、自動車保障研究会編『自動車損害賠償保障法の解説（改訂版）』（交通毎日新聞社、1964年）26頁、同「交通事故による損害賠償請求訴訟の諸問題」判例タイムズ172号6頁以下、木宮・前掲注92）36頁〔木宮高彦・羽成守執筆〕。

⁹⁵ 加藤・前掲注1）57頁。

⁹⁶ 加藤・前掲注70）97頁〔加藤一郎・池田浩執筆〕。

⁹⁷ 加藤・前掲注70）98頁〔加藤一郎・池田浩執筆〕。

⁹⁸ 加藤一郎博士の見解に関する以上の検討については、趙銀仁「運行供用者の判断について」法学研究論集（明治大学大学院）43号（2015年）128頁による分析に依拠している。

を従来の内容（報償性）を超えたより広い内容のものとした上で考慮する二元説が正当である、との考え方が存在する⁹⁹。

2.4. 学説の展開 ―新たな運行供用者概念の模索¹⁰⁰

自動車の普及が進むにつれて、その利用形態も複雑化・多様化し、初期の単純運行時代にはそれなりの規範性を持っていた運行支配・運行利益なる概念も、次第にそれ自体では明確な判断基準とはなり難くなった。そのため、学説・判例は、これらの概念の判断基準としての機能を維持するために、運行支配・運行利益の概念に多様な意味を持ち込み始めた¹⁰¹。

しかし、その結果として、「運行支配」、「運行利益」の外延はますます広がっていくこととなり、それらの本来の意味は極めて希薄なものになってしまったと言わざるを得ない¹⁰²。

2.4.1. 危険性関連説

まず、石田穰博士は、運行供用者とは、自動車事故によって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り、自動車の有する危険の実現に加担したかどうかは、自動車事故によって生じた損害との関係から評価的に判定されなければならない（危険性関連）と説明する¹⁰³。

しかし、この説に対しては、「『危険性』という概念は、『運行利益』『運行支配』に劣らず抽象的な概念であって意味内容が曖昧である」との批判¹⁰⁴や、さらに、その危険の実現の加担者（関与者）の範囲をどのように決定するかということこそが問題であり、「危険の実現への加担」という抽象的概念だけでは、その範囲を示したことにはならず、

⁹⁹ 木宮・前掲注 92) 36 頁〔木宮高彦・羽成守執筆〕。

¹⁰⁰ 以下で取り上げる学説の名称は、鈴木潔ほか編『注解交通損害賠償法』（青林書院新社、1982年）42 頁〔田中優執筆〕、木宮・前掲注 92) 41 頁〔木宮高彦・羽成守執筆〕で用いられているものに拠った。

¹⁰¹ 以上につき、伊藤文夫「運行供用者について」石田満ほか編『保険法学の諸問題』（田辺康平還暦記念）（文真堂、1980年）28 頁。

¹⁰² 類似の指摘として、藤村・前掲注 5) 8 頁。

¹⁰³ 石田穰『民法・民事訴訟法の交錯』（東京大学出版会、1979年）103 頁。

¹⁰⁴ 前田達明「『運行供用者』について」同『判例不法行為法』（青林書院新社、1978年）193 頁。

そのためには、やはり何らかのメルクマールが必要である、との批判¹⁰⁵が行われている。

2.4.2. 保有者管理地位説

次に、伊藤高義博士は、「運行支配および運行利益というメルクマールで判断される運行供用者責任は、保有者の運行供用者が排除される泥棒運転の場合を除いては、保有者の概念を中心に構成すべきものではないか……。従って、ここで誰が運行供用者責任を負うかは、誰が保有者であるか、すなわち自動車につき使用権限を有する者は誰か、使用権限の移転があったかどうか、共同の使用権限（例えば共同所有者）の関係があるかどうか、を判断すべきである」と主張する¹⁰⁶。

しかし、この説に関しては、「所有者・使用権者以外でも自動車の使用・利用を管理すべき場合があるし、現にし得ると評価できる者が存在することは否定しえない。それらの者の責任を強いて、使用者責任・監督義務責任に放逐することはない。確かに保有者を中心とする運行供用者概念は理論の純粋化に役に立つが、むしろ、それらの者の責任も自動車事故法たる自賠法のなかにとり込み、自動車事故責任の単一的処理を計ったほうが妥当であるまいか」との批判がある¹⁰⁷。

2.4.3. 人的物的管理責任説

前田達明博士は、運行供用者性に関する従来の基準、すなわち、『運行支配』『運行利益』が帰属するものという基準そのものが、特に『運行支配』が帰属するということは、自動車の運行に基づく危険を支配しうる者、従って、法的には危険を実現しないように支配操縦する義務を負う者であることを意味する。一方、『運行利益』の帰属とは、万一事故発生ときは、その『利益』の還元として経済的支出をすべき地位にあることを示すものであると共に、管理のための経済的支出をもすべき地位にあることを示すものであり、実は、『運行支配』『運行利益』という両概念も管理責任を負うべきであることを示す一つの基準であることが理解しうる」と主張して、管理責任の観点を示す¹⁰⁸。

しかし、この説については、「ある人が運行供用者といえるかどうかは、自動車という

¹⁰⁵ 木宮高彦「運行供用者責任の基本理念」加藤一郎ほか編『自動車事故の損害賠償と保険』（有斐閣、1991年）264頁。

¹⁰⁶ 伊藤高義「運行供用者責任」ジュリスト増刊総合特集8号『交通事故—実態と法理』（1977年）85頁。

¹⁰⁷ 伊藤・前掲注101）33頁。

¹⁰⁸ 前田達明「『運行供用者』について」法學論叢102巻5・6号（1978年）135頁。

危険物を所有しているかどうか、それを第三者に貸与しているかどうか等のメルクマールにより決定されているのであり、人的物的管理責任という概念はこれを説明するためのものであって運行供用者の有無を決定する判断基準になっていない、という疑問がある」との批判も存在する¹⁰⁹。

2.4.4. 決定可能性説

高崎尚志弁護士は、第一に事故の防止であり、第二に被害者の救済であり、第三に加害者、保険会社等関係者それぞれの利益の調和などの要請に応えることのできる運行供用者概念を設定することを目的として、運行供用者とは、社会通念上、自動車事故を「完全」に防止しうる者のことを指すと解すべきである、とする。すなわち、自動車の運転禁止、使用禁止・中止、貸与中止などを土台として「完全」な事故防止を図ろうとするならば、それらを現実に行うことができる者を運行供用者と解すべきである、と説く¹¹⁰。さらに、会社、父親等について、自動車事故の完全な防止なしうる者と解することによって、社会的に責任を認識しうる層の自覚を促し、たとえば、会社等が社員への任意保険への集団的加入を勧奨したり、加入しない者の使用禁止を行うことができ、付保率は上昇し、被害者、加害者も助かることになる、と説明する¹¹¹。

しかし、この説については、完全に事故を防止しうる者が運行供用者責任を負担すべき理由が明らかではない、自賠責保険との関係に関する説明が不十分ではない、との批判が見られる¹¹²。さらに、田中優判事は、高崎尚志弁護士が事故の防止、被害者の救済、関係者の調和にある、とされるのは注目すべき指摘である。特に、会社等を運行供用者と解することによって、会社等が社員などに対して、任意保険に加入することを勧奨したりして、付保率は上昇し、被害者、加害者と共に救済される、との指摘は、元請、会社、父親等の責任が問題になる事例について、実務を処理するうえでの視点でもある、と述べた¹¹³。この賠償能力を確保する義務という視点が、この判断枠組の中に十分には活かされておらず、また、「完全」に事故を防止することができるということの意味、具体的な運行に関する事故防止との関係等が明確ではないため、「社会通念上、自動車事故を完全に防止しうる可能性の有無」を判断枠組とすることには疑問が残る、との指摘も

¹⁰⁹ 石田・前掲注 103) 133 頁。

¹¹⁰ 高崎・前掲注 68) 56 頁。

¹¹¹ 高崎・前掲注 68) 61 頁。

¹¹² 伊藤・前掲注 101) 34 頁。

¹¹³ 鈴木・前掲注 100) 53 頁〔田中優執筆〕。

存在するところである¹¹⁴。

2.4.5. 制御可能性説

伊藤文夫講師は、運行供用者とは、自動車の運行による危険の具体化を制御しうべき（効果的な）立場にあり、かつ、危険の具体化を制御すべき可能性があると評価される者である、とする。ある者が危険の具体化を制御し、責任負担の可能性を阻止するためには、その者は、自動車を社会的危険造出の場へ出すことを完全に阻止・回避しうる立場にいななければならない。したがって、運行供用者とは、原則として、このようなことが可能である者のことを指す、と主張する¹¹⁵。

その内容からもすでに明らかであるとおおり、この説は、運行供用者性の判断基準あるいはその基本的発想において、すでに取り上げた決定可能性説（高崎尚志説）と実質的に同じものである、とすることができる。そのため、決定可能性説に対するものとほぼ同様の批判がこの説にも妥当する、とされている¹¹⁶。

2.4.6. 支配管理可能性説

藤岡康宏博士は、自動車そのもの、あるいは、自動車活動者のいずれかに対する支配・管理が可能で、かつ、そうすべき者を運行供用者と解している¹¹⁷。

しかし、この説についても、「運行支配」概念が無限定となったため、これにかわる新基準を定立せんとして唱えられたものであるにもかかわらず、「支配」の語を用いている点に疑問が残り、まさしくどのような場合に「支配」があるとするのかが問題なのである、との批判¹¹⁸が聞かれる。

2.4.7. 賠償責任回避可能性説

木宮高彦・羽成守の両弁護士は、「運行供用者概念は、損害賠償責任と一体不離の関係にあるから、これをぬきにしては語れず、賠償責任の回避という面からみるとき、つぎのように言うことができるであろう。すなわち、自動車の運行による損害賠償責任を自らが負担しないようにするための、あらゆる手段・行為をとりうる者が運行供用者であ

¹¹⁴ 鈴木・前掲注 100) 53 頁〔田中優執筆〕。

¹¹⁵ 伊藤・前掲注 101) 37 頁。

¹¹⁶ 鈴木・前掲注 100) 55 頁〔田中優執筆〕。

¹¹⁷ 高木多喜男ほか『民法講義 6 不法行為等』（有斐閣、1977 年）285 頁〔藤岡康宏執筆〕。

¹¹⁸ 木宮・前掲注 92) 41 頁〔木宮高彦・羽成守執筆〕。

る。あらゆる手段・行為とは、たとえば車両の使用禁止、運行禁止、運行に際しての注意・命令などが考えられる」¹¹⁹と主張する。

この説に対しては、「自動車の運行による損害賠償責任を自らが負担しないようにするための、あらゆる手段・行為をとりうるというだけでは、運行供用者を決定することができず、むしろそのような手段・行為をとるべきであるとする規範的判断を誰に対してすべきであるかこそが重要である」¹²⁰との批判が行われている。

2.4.8. 最安価事故回避者説

林田清明博士は、いわゆる法の経済分析 (law and economics) の観点から、交通事故に関する損害賠償の目的は、交通事故から生ずる費用を低減することにある、と解する。すなわち、交通事故（およびその抑止）は当事者のみならず社会全体にとってもコスト（費用）がかかるものであるところ、そのようなコスト（費用）を最も低く抑えることができる者、すなわち、最も低いコストで事故の発生を回避しうる立場にある者（最安価事故回避者）を運行供用者とすべきである、と主張する¹²¹。

この説に対しては、経済的に最安価で自動車事故を回避することができる者というだけでは、その者が損害賠償責任を負うべきであると法規範として説明するのに不十分である、との批判¹²²がある（これは、この説の基本的立場である法の経済分析それ自体に対する批判でもある）。

2.4.9. 損害回避義務違反説

植木哲博士は、運行供用者性の認定には、当該事故発生における損害回避の可能性、損害回避義務違反の存否の判断が不可欠であり、その判断は、運行供用者の事故回避に関する違法性の存否の判断にほかならず、当該車両の管理の態様如何などの事情を総合的に考慮して個別・具体的に判断せざるをえない、とする¹²³。

この説に対しては、「損害回避義務者をどのように決定すべきかが明確ではない、との批判が可能」であるとし、「民法 709 条の『故意又ハ過失ニ因リテ他人ノ権利ヲ侵害シタ

¹¹⁹ 木宮・前掲注 92) 42 頁〔木宮高彦・羽成守執筆〕。

¹²⁰ 川井・前掲注 32) 39 頁〔青野博之執筆〕。

¹²¹ 林田清明「事故の抑止と交通事故における損害賠償」判タ 654 号 (1988 年) 52 頁。

¹²² 川井・前掲注 32) 39 頁〔青野博之執筆〕、木宮・前掲注 92) 41 頁〔木宮高彦・羽成守執筆〕もこれに同旨である、とすることができる。

¹²³ 植木・前掲注 89) 53 頁。

ル者』¹²⁴と異なり、自賠法 3 条では『自己のために自動車を運行の用に供する者』と規定されていることに鑑みると、自賠法 3 条では、責任行為ではなく、責任主体が問題となっていることから、運行供用者は定型的に定められるべきであり、損害回避義務者を個別に判断すべきではない。つまり自賠法 3 条において責任主体が法定されているにもかかわらず、そこにおいて損害回避義務違反の存否を問題にすることは矛盾するとの批判が可能」とするものがある¹²⁵。

2.4.10. 運行関与説

坂本武憲教授は、「自賠法 3 条は自動車事故の責任主体を民法 715 条の使用者から 717 条及び 718 条の所有者・占有者・保管者（又はフランスの *gardien*）やドイツの *Halter* に転ぜしめる改革をなしたのではない。むしろそれらの条文よりも一層責任主体拡大の目的に適切な 719 条 1 項後段と同様の考え方に基づいて、当該事故を起こす恐れのある活動（事故時の自動車運行）に関与していたと認められる者を責任主体となしうる改革をはかったのである」とする立場をとる¹²⁶。

しかし、この説に対しては、事故原因に近接した立場にあったことが帰責の 1 つの根拠とはなりえても、それがすべてではなく、ましてこの理論をもって運行供用者責任を「事故原因への近接という相対的根拠に基づく責任」とすることには疑問があるとの批判が存在する¹²⁷。

2.4.11. 分析

以上に取り上げた学説は、運行支配や運行利益の概念・要素が、それ自体としては判断基準として機能していないことから、それらに代わる判断基準を提示しようとして主張されたものである。いずれも、運行供用者の内容を直接に明らかにしようとする点に共通性を有している。

しかしながら、それらの学説が提示する新たな判断基準あるいは運行供用者を特定するための観点——危険性関連、保有者としての使用権限、管理責任、支配管理可能性——もまた、それ自体としてなお明確ではない。そのため、いずれも、従来の判例・学説

¹²⁴ これは、いわゆる民法の現代語化が 2004 年に行われる前の文言であり、現在は、「故意又は過失によって他人の権利又は法律上保護される利益を侵害した者」となっている。

¹²⁵ 以上、川井・前掲注 32) 40 頁〔青野博之執筆〕。

¹²⁶ 坂本武憲「運行供用者責任の法構造」北大法学論集 38 卷 5・6 合併号下巻（1988 年）180 頁。

¹²⁷ 木宮・前掲注 105) 265 頁。

の立場（二元説・運行支配一元説）に取って代わることのできるものではないと解される。

ところが、運行供用者の判断基準において、運行供用者責任の中に、実質的な無過失責任の要素を認めるとき、いずれの観点から帰責が正当化されれば、必要にして十分であるとして、「運行支配」である危険責任、または「運行利益」である報償責任の原理のいずれの原理、いわゆる「選択的一元説」に依拠し、運行供用者責任を構成しているという、見解がある¹²⁸。

3. まとめ

第1章においては、日本の不法行為における運行供用者責任性に関する従来判例・学説の動向を概観した上で、その運行供用者責任の責任主体の根拠・展開を探求した。

自賠法には「運行供用者」についての定義規定が置かれていなかったため、「運行供用者」とは誰かという責任所在の問題は、その後学説や判例において争われることとなり、この点をめぐってさまざまな解釈論が提唱されることとなったため、この運行供用者に該当する者の可否をめぐる判例・学説の具体的検討を行った。

この点、自賠法の立法担当者は、「自動車の使用について支配権を有し、かつ、その使用によって利益を受ける者」が運行供用者と指している。つまり、運行供用者は①「運行支配」を有する者及び、②「運行利益」が帰属する者のことをいうとする。

しかし、判例及び学説においては、自賠法施行当初から、運行支配の有無・運行利益の帰属は運行供用者に関する判断基準とはされていなかった。逆に、運行供用者責任を運行利益のみに着目する報償責任ととらえる立場（運行利益一元説）、危険責任としての性質の方が報償責任としてのそれよりも重視されるという立場（運行支配一元説）、そして、それらの要素・性質の双方をともに考慮すべきであるとする立場（二元説）など様々な見解が唱えられていた。その後、現在の判例は、おおむね運行支配、運行利益の双方に鑑み、運行供用者の認定を行っているのに対して、最近の学説では、運行支配の有無が重視される傾向にある。

¹²⁸ SOM RATANA『自動車事故責任についての実践的な制度設計の試み～カンボジアと日本との比較検討を踏まえて～』（2020年）119頁。

〈<https://da.lib.kobe-u.ac.jp/da/kernel/D1007976/D1007976.pdf>〉「最終アクセス日：2023年8月25日」。

判例の状況においては、まず、最初の判例は運行利益一元説を採用した。これは、民法 715 条の使用者責任に関する外形理論の観点を取り入れて、自賠法 3 条の運行供用者責任を使用者責任と同様の報償責任と理解し、これを判断要素の一つとして運行利益のみをとらえる立場である。これ以降は、直接的事実的な運行支配を運行供用者概念の要素とし、運行供用者責任を危険責任と理解して、運行支配のみを考慮した判例も見られた。

さらに、運行利益・運行支配の要素・性質の双方をともに考慮すべきであるとする二元説の立場を展開しており、危険責任の要素は直接運行支配がなくても、間接的な支配、一般的・抽象的な運行支配、社会通念上自動車の運行が社会に害悪をもたらさないよう監視、監督すべきとする立場、容認の客観的外形的判断なども考慮されている。ところが、判例の中には、運行利益の有無について言及せずに、運行支配の帰属が認められることから運行供用者性を肯定するものが複数存在する。しかし、運行支配の帰属が認められるのに、運行利益の帰属が認められないことを理由として運行供用者性を否定したものは、存在しない。

このように、運行供用者性の判断基準として判例が注目をする運行支配の帰属と運行利益の帰属という要素は、いずれもその内容が必ずしも明確とはなっていない。また、これまでの判例の展開に照らすならば、運行支配、運行利益の外延は今後ますます、また限りなく広がっていく可能性があり、それらの本来の意味は極めて希薄化されていると言われている。

また、学説の展開では、運行支配や運行利益の概念・要素が、それ自体としては判断基準として機能していないことから、それらに代わる判断基準を提示しようとの主張が登場するようになる。しかし、それらの学説が提示する新たな判断基準あるいは運行供用者を特定するための様々な観点——危険性関連、保有者としての使用権限、管理責任、支配管理可能性——もまた、それ自体としてなお明確ではない。そのため、いずれも、従来の判例・学説の立場（二元説・運行支配一元説）に取って代わることのできるものではないと評価される。

第2章 カンボジアにおける自動車事故の責任主体に関する民事責任法理

本章では、カンボジアにおける不法行為制度の現状を概観する。その目的は、カンボジアの法制度および法実務における責任主体をめぐる課題、特に交通事故による所有者・管理者以外の加害者に対する責任の可否に関する問題を整理することである。そのための準備として、カンボジアの法制度の歴史、とりわけ不法行為制度の変遷の過程を辿ることが必要である。次に、カンボジアにおける責任主体に関する法制度とその理論的・実務的課題についての検討を行う。

第1節 カンボジアにおける不法行為制度の現状

この節では、カンボジアにおける不法行為制度の現状を確認する。そこで、以下においては、まず、カンボジアの現状を述べた上で、カンボジアにおける不法行為制度の変遷を概観する。具体的には、旧民法典の不法行為制度、次に契約及び契約外責任に関する政令 38 号を確認し、最後に新民法の不法行為制度を考察していく。

I. カンボジアの現状

カンボジアでは、近年、社会生活の変化や社会経済の発展に伴い、自動車やオートバイの台数が増加するのに合わせて、交通事故、とくに人身事故の件数が増加してきた。2014 年のカンボジア政府「道路交通安全国家行動計画」によると、主な事故原因は、①人的要因（高速スピードや飲酒運転など）、②自動車側の機械的要因（欠陥や故障など）、③道路交通インフラに関する要因（凸凹道や、信号・標識等の低水準）、④不十分な法の機能が挙げられている¹²⁹。

そこで、カンボジア政府は上記の原因を解決するために、8つの交通安全の行動計画の対策、①交通安全管理、②道路インフラの安全性、③車両の安全性、④道路利用者の交通安全行動、⑤救急医療システム、⑥法改正と法執行、⑦運転免許の強化、⑧旅客・化物サービスの強化であるという対策を講じた¹³⁰。

しかしながら、これらの行動計画は加害者に対する事故予防的機能にしか目を向けていない。この点については、事故発生以降の被害者への救済・保護や加害者への制裁が

¹²⁹ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា. ផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, (២០១៤), ៨១

[カンボジア政府]「道路交通安全国家行動計画」・前掲注 10) 8 頁。

¹³⁰ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា. ផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, (២០១៤), ៨១ [カンボジア政府]「道路交通安全国家行動計画」・前掲注 10) 10 頁参照。

厳格な法対策として行われることによって、はじめて交通事故自体の件数が減少傾向に転じるものと解される。

II. カンボジアにおける不法行為制度の変遷

かつてのカンボジアには、フランスの植民地であった 1920 年に制定されたカンボジア民法典が存在した（これを以下「旧民法典」という）。

しかしながら、1975 年にポル・ポトが政権を掌握すると、全ての法制度が廃棄され、あらゆる法律がその効力を失った。その後、ポル・ポト政権の時代が終わっても、カンボジアには民法という基本法が存在しない時期が続いた。その間、契約及び契約外の責任に関する政令（1988 年）、婚姻及び家族法（1989 年）、そして土地法（1992 年）という特定の法領域に関する個別の法規範が定められるのみであった。

だが、その後、1999 年に日本の協力の下で新しい民法典の制定に向けた法整備作業が開始され、その成果として、2007 年にカンボジア新民法典¹³¹が公布された。この新民法典は、周知期間が経過した後、2011 年から実際に施行されている。

以下では、以上の法律・政令のうち、不法行為に関連するもののみを取り上げ、各々の内容を確認する。具体的には、はじめに旧民法典の中の不法行為法を、次に契約及び契約外の責任に関する政令を、そして最後に新民法典の中の不法行為法をそれぞれ検討することとしたい。

1. 旧民法典

カンボジアは、もともと自己固有の民法典を持っていなかった。しかし、フランスの植民地とされていた期間（1863～1953 年）に最初の民法典が成立した。それがすなわち、1920 年に制定された旧民法典である。

この旧民法典は、人編、財産編、債務編という 3 編から構成されていた。

不法行為に関する規律は、第 3 編（債務について）第 1 目次（総則について）第 1 章

¹³¹ カンボジア新民法典に関する邦語文献として、例えば、能見善久「カンボジア民法典と売買法」比較法研究 68-54（2008 年）、松本恒雄「カンボジア民法典の制定とその特色」ジュリスト 1406 号（2010 年）79 頁、松川充康「カンボジア民法上の不法行為を論じる際の留意点とその背景 — 意図的な過失? —」ICD NEWS 48 号（2011 年）142 頁、辻保彦「カンボジア民法の紹介 — 危険負担 —」ICD NEWS 68 号（2016 年）69 頁、同「カンボジア民法の紹介 — 意思表示の瑕疵の規定 —」ICD NEWS 70 号（2017 年）74 頁、篠田陽一郎＝ソウ・ヤーリー「カンボジア王国民法における不動産の二重売買」Nagoya University Asian Law Bulletin Vol.3,（2017 年）pp.1-19.

(債務の発生原因) 第 2 節 (損害を発生させることによる債務) の中に置かれた。この第 2 節に規定された条文は、全部で 7 カ条¹³²であった。これらの条文は、一般不法行為に関する規定と特殊不法行為に関する規定とに分けることができる。

1.1. 一般不法行為

一般不法行為に関する規定として、まず、812 条は、「他人に損害を発生させる全ての行為をした者は、自らの故意¹³³により発生した損害を填補しなければならない」と規定していた。また、813 条は、「損害が怠慢又は管理不注意等の不故意より発生したものであっても、その損害を填補しなければならない」としていた。そのため、旧民法典における不法行為法は、損害を発生させた者に故意がなくても、不注意、つまりは過失がある限り、損害を被った者はその損害を発生させた者に対して損害賠償を請求することが許されるという考え方 (過失責任主義) に立脚していたものと言うことができる。

1.2. 特殊不法行為

次に、特殊不法行為に関する規定として、監督者責任、使用者責任、動物保有者責任、財産所有者責任という 4 種類の責任に関する規定が設けられていた。

まず、監督者責任について、814 条は、「世帯主は、自らの権限監督下にある子・孫などである未成年者の行為により発生した損害について責任を負う」と定めていた。

次に、使用者責任に関しては、815 条に、「使用者又は雇用者は、従者、労働者、お手伝い又は見習い身分が事業中にその行為により発生させた損害について責任を負う」との規定が置かれていた。そして、これら 2 カ条は、使用者及び雇用者自身の過失を理由としてそれらの者に責任を負わせる規定であった。そのことは、「すべての世帯主、使用者、雇用者は損害の発生を回避するために、できる限りの注意を尽くしたことを主張すれば、責任を免れる」という 816 条の規定から伺い知ることができる。

さらに、817 条は、動物保有者責任について、「動物の所有者又は動物を使用する者は、

¹³² すなわち、812 条ないし 818 条である。

¹³³ クメール語では、「កំហុស」=「コムホッ」という文言が使用されている。「コムホッ」とは日本語の「過失」を意味する言葉である。しかし、この条文においては「故意」を意味する言葉として用いられている (本文で取り上げる 813 条が「過失」に関する規定である)。

なお、カンボジア新民法典における「コムホッ」の意義については、松川充康「カンボジア民法上の不法行為を論じる際の留意点とその背景 一意図的な過失?」ICD NEWS 48 号 (2011 年) 142 頁。

自らの権限管理中に動物が逃げ、放浪し、もしくは失われた場合であっても、その動物により発生した損害について、責任を負う」と定めていた。

最後に、財産保有者責任に関して、818条は、「財産保有者は、物の保存又は保管するを怠ったこと又は不良で建築された物により発生した損害について、責任を負う」としていた。

1.3. 損害賠償額の算定

他方で、旧民法典の不法行為に関する規定の中には、損害賠償責任の発生要件に関する規定が設けられるに止まり、損害賠償額の算定に関する規定は置かれていなかった。ただし、これに類似する規定として、第4節の法定の債務に関する規定¹³⁴の中には、雇用関係にある使用者と労働者とに関する規定が見られる。すなわち、831条は、「その危険が死亡に至る危険であったときには、使用者又は雇用者は葬式費用を支払わなければならないが、他方、死亡した者の負担の下にある家族の構成員¹³⁵に対し、慰謝料を支払わなければならないが、その金額は賃金の額を超えないものとする」と定めている。しかし、もし、使用者又は雇用者がその死亡者の負担の下にある者を養うことを決意し、その者もこれに同意したときには、使用者または雇用者は上記の慰謝料を支払う必要がない（832条）。さらに、使用者・雇用者と被害者の親族との間で葬式費用などの金額に関する協議が調わないときには、裁判官がこの点に関する判断を下すべきこととなる（833条）。

1.4. 過失相殺

また、旧民法典における不法行為法には、過失相殺に関する条文が定められていなかった。これに対して、第4節（法定の債務に関する規定）に置かれた雇用契約に関する規定の中には過失相殺の規定が見られる。

すなわち、834条は、まず、第1項において、「事故によって被害者が永久の身体障害を受けた場合には、裁判所は、損害額の算定につき、その事故により低下した身体能力及び日給で受領する賃料を衡量しなければならない。被害者が死亡した事故の場合には、裁判所は、死亡者の負担の下にある遠近の親等の要求金額を適当に衡量しなければならない」としていた。これは、厳密に言えば、過失相殺に関する規定ではないものの、加

¹³⁴ 827条ないし834条である。

¹³⁵ これは、扶養義務を負う者から扶養を受けていた家族の構成員のことを指す。しかし、被害者が死亡した場合に損害賠償請求権を取得する近親者の範囲は明確ではない。

害者（使用者・雇用者）が被害者に対して支払うべき損害賠償額を算定する際に、被害者（被用者）の損害の状態などを斟酌しうることを定めた規定である。さらに、第 2 項では、「前項の場合において、裁判所は、事故が被害者の過失に基づくものであるかどうか、又は、金額を減額できる条件について加害者が無知であるかどうかを調査しなければならない」とされている。その内容からすれば、これは過失相殺に関する規定である、とすることができる。ただし、同項の「過失」に被害者の体質的素因や心因的要因までもが含まれるか否かは、この条文からは明らかではない。

なお、同条の適用に関して、被害者の過失があったことの主張・証明責任¹³⁶は、加害者がこれを負うのではなく、裁判所の権限で過失相殺（損害賠償の減額）の可否を調査し、判断していたものと思われる。したがって、この点については、裁判所は、民事事件に積極的に介入していた、とすることができる。

2. 契約及び契約外責任に関する政令^{137 138}

すでに簡単に言及したように、カンボジアでは、1975 年から 1979 年までにポル・ポト時代（カンボジア民主主義時代）を経験し、旧民法典はもちろんのこと、全ての法制度が廃棄された。

しかし、ポル・ポト時代が終わりを迎えるとともに、カンボジアの経済的・社会的変化に応じて法制度を再び整備する必要が生じ、様々な法律や命令などが徐々に制定されるようになった。

そのような法令の 1 つとして、1988 年に、契約及び契約外の責任に関する政令¹³⁹（以下、政令 38 号と呼ぶ）が制定された。この政令 38 号は、不法行為責任に関する規定を含むものである。

¹³⁶ 日本では一般に、損害賠償額の減額を求める加害者がこの点に関する主張・証明責任を負う。この主張・証明の対象は「被害者に過失があったとの評価を根拠づける事実」であり、過失の評価根拠事実と呼ばれる。

¹³⁷ 本政令には、日本語版が存する。ICD NEWS 第 43 号（2010 年 6 月）カンボジア「契約及びその他の責任に関する政令 38 号」の和訳について、227 頁～237 頁参照、日本語訳は日本の法務省サイト (http://www.moj.go.jp/housouken/houso_houkoku_cambo.html) に掲載されている [最終アクセス日：2023 年 8 月 25 日]、[<https://www.moj.go.jp/content/001224650.pdf>]。

¹³⁸ 本政令は、カンボジア民法典の制定・公布に伴って制定された「民法の適用に関する法律」（2011 年公布）79 条により、本政令 83 条ないし 88 条を除き、失効した。

¹³⁹ 日本語版の翻訳では「契約及びその他の責任に関する政令 38 号」とされている。しかし、クメール語からすると、本文のような訳の方が適切である、と思われる。

2.1. 概要

政令 38 号は、①契約について、②いくつかのよく使われる契約について、③契約外責任について、そして④最終条項について、という 4 つの章から構成されていた。不法行為責任に関しては、第 3 章で定められており、旧民法典に規定されたものよりも多くの条文が置かれた¹⁴⁰。

2.2. 契約外責任に関する規定

2.2.1. 一般不法行為・特殊不法行為

これらの条文のうち、まず、一般不法行為に関するものとして、121 条は、「自らの過失¹⁴¹ (fault) により他の者に損害を発生させた者は、その損害を賠償する責任を負う。不注意 (carelessness) 又は怠慢 (negligence) の、故意ではない (involuntary) 行為により損害が生じた場合であっても、加害者は責任を負う」としており、旧民法典 812 条および 813 条に比べて、過失責任主義の立場がより鮮明に打ち出されることとなった。

また、特殊不法行為に関する規定としては、親権者等の責任¹⁴²、組織の責任¹⁴³、使用者責任¹⁴⁴、動物管理者の責任¹⁴⁵、財産所有者責任¹⁴⁶、共同不法行為責任¹⁴⁷という 6 種類の責任に関する条文が設けられた。さらに、133 条は、これらの責任に共通する免責事由

¹⁴⁰ 本政令の第 3 章の規定は 121 条から 135 条までであり、計 15 ケ条が設けられる。

¹⁴¹ ここの「過失」は「故意」を意味すると思われる。

¹⁴² 第 123 条「親権者、後見人その他無能力者を担当し、又は世話をする者は、これらの無能力者が生じさせた損害について個人的に責任を負う」。

¹⁴³ 第 125 条「国 (State)、社会組織及び集団組織 (social and collective organization) 又は企業 (enterprise) は、その公務員、職員、労働者が使用者のために仕事をしているとき (at the time) 又はその間 (while) の行為により生じた損害について責任を負う」。

¹⁴⁴ 第 126 条「使用者は、使用人が使用者のために仕事をしているとき又はその期間中の行為により生じた損害について責任を負う」。

¹⁴⁵ 第 127 条「動物の所有者又は動物を使用する者は、その動物が自己の管理下にいる間に他の者に生じさせた損害又はその動物が逃げ (escape) 若しくは失われていた (lost) 期間に生じさせた損害について責任を負う」。

¹⁴⁶ 第 128 条「財産の所有者は、その財産の維持、管理又は補修を懈怠 (negligently) により行っていないことにより他の者に損害が生じた場合、その損害につき責任を負う」。

¹⁴⁷ 第 129 条「損害が複数の加害者により生じた場合、それらの者は被害者に対して連帯責任を負う。一定の場合、人民裁判所は、加害についての寄与度の割合に応じて、各加害者に被害者へ賠償させることを決することができる。」。

として、①損害が不可抗力によって発生したことと②損害が被害者の過失のみによって発生したことを挙げている。加えて、134条¹⁴⁸には、一定の場合に被害者の同意が違法性阻却事由となることが定められている。すなわち、これら以外には、加害者が損害賠償責任を免れることができる場合は規定されていない。

なお、政令 38 号では、無能力者が生じさせた損害に関する規定¹⁴⁹、未成年者と親権者等の連帯責任について定めた規定¹⁵⁰、加害者の他の加害者への求償に関する規定¹⁵¹、行為者の代わりに責任を負う者の求償に関する規定¹⁵²、そして損害賠償請求権の時効期間¹⁵³に関する規定も新たに設けられた。

2.2.2. 損害賠償額の算定

また、政令 38 号では、旧民法典と同じく、加害者が被害者に対して支払うべき損害賠償額の算定に関する規定は何も置かれていない。特に、すでに述べたように、旧民法典では、第 4 節に、雇用契約上の使用者・労働者の損害賠償責任に関する特別の規定が設けられていたのに対して、政令 38 号ではそのような規定も用意されなかった。

2.2.3. 過失相殺

これに対して、政令 38 号では、過失相殺の規定が新たに置かれることになった。すなわち、第 132 条に、「損害の一部を被害者が生じさせた場合、被害者は、その部分について責任を負う」と定められた。この条文からすると、被害者の過失があったとの評価を

¹⁴⁸ 第 134 条「被害者が損害の危険を負うことに合意した状況で損害が生じた場合で、社会的利益に影響せず、又はこれを脅かさなるときは、そのような損害は賠償されない」。

¹⁴⁹ 第 122 条「精神障害者 (the insane) 及び 14 歳未満 (under 14) の未成年者は、無能力者とみなす。これらの者は、自らが他の者に生じさせた損害について責任を負わない」。

¹⁵⁰ 第 124 条「14 歳を超えて (over 14) 18 歳に満たない (less than 18) 未成年者は、自らが他の者に生じさせた損害について責任を負う。その損害の賠償について、それらの未成年者又は後見人は、連帯責任を負う。未成年者が訴の損害を賠償するための資金や財産を有しない場合、親権者又は後見人が代わりに支払わなければならない」。

¹⁵¹ 第 130 条「他の加害者と連帯責任を負う加害者の一名が全損害を自ら賠償した場合、加害についての寄与度の割合に応じて、他の者に寄与度の割合を請求することができる」。

¹⁵² 第 131 条「組織又は個人は、他の者により生じた損害について責任を負う場合、その者に対し、損害の填補を求めて法的手段をとることができる」。

¹⁵³ 第 135 条「損害賠償請求の時効期間は、3 年に限定される」。ただし、この規定では時効期間の起算点が「損害賠償請求が可能であることを知った時」であるのか、あるいは「不法行為の時」であるのかは明確でない。

根拠づける事実の主張・証明責任は、裁判所ではなく、加害者にあると考えられる。また、損害の一部を「被害者が生じさせた」との文言からは、この規定が被害者の故意・過失に基づく損害の発生を想定していることも明らかである。他方で、その損害の発生が被害者の素因による場合にまでこの規定の適用範囲が及ぶか否かは不明である。

3. 新民法典¹⁵⁴

3.1. 制定の背景・経緯

これまでに概観してきたとおり、カンボジアでは、ポル・ポト時代の終了後、民法という基本法に関する法典を欠き、政令 38 号などの特定の分野に関する個別の法令しか存在しない時期が長く続いた。また、これらの法令を適切に解釈・運用しうる法律家も乏しい状態であった。そのため、法律の整備と法律家の要請を通じた司法制度の確立が国家的課題となり、カンボジア政府から日本国政府に対して法整備支援の要請が行われた¹⁵⁵。

このような要請を受けて、1996 年から、JICA（当時の特殊法人国際協力事業団、現在の独立行政法人国際協力機構）の枠組みに基づき、日本によるカンボジアに対する法整備支援が開始され、1999 年から、民法と民事訴訟法の起草支援のための法制度整備プロジェクトがスタートした。とりわけ、カンボジア民法典は、森島昭夫博士を代表者として形成された日本側のチームとカンボジア司法省の起草委員との共同作業によって、その草案がつくられ¹⁵⁶、2003 年 3 月 4 日に JICA からカンボジア司法省に提出された¹⁵⁷。その成果として、2006 年にカンボジア民事訴訟法典が、2007 年には新民法典がそれぞれ成立した。その後も、法制度整備プロジェクトでは、これら両法典の普及や、民事関連法令の起草支援が続けられている¹⁵⁸。

¹⁵⁴ 新民法典の日本語版は (<https://www.moj.go.jp/content/000122395.pdf>) で見ることができる [最終アクセス日：2023 年 8 月 25 日]。

¹⁵⁵ 日本国法務省のウェブサイト

(http://www.moj.go.jp/housouken/houso_houkoku_cambo.html) [最終アクセス日：2023 年 8 月 25 日] を参照。

¹⁵⁶ 能見善久「カンボジア民法典と売買法」比較法研究 68 号 2006 年 54 頁。

¹⁵⁷ 松本・前掲注 131)「カンボジア民法典の制定とその特色」79 頁。

¹⁵⁸ この点につき、日本国法務省のウェブサイト

(http://www.moj.go.jp/housouken/houso_houkoku_cambo.html) [最終アクセス日：2023 年 8 月 25 日] を参照。

3.2. 特徴

カンボジア新民法典は、日本法のいわば直系として制定されたものであった。

しかし、実質的には、日本法のみならず、カンボジアの旧民法典や政令 38 号等、さらにはドイツ法やフランス法などをも参考とした上で、慎重な検討を踏まえて成立したものである。さらに、カンボジアの慣習・文化に関する調査を基に定められた条項もある。そのため、旧民法典や政令 38 号等に比べて条文化された事柄が増え、その内容もより具体的で豊富なものとなっており、社会において実際に機能しうる可能性を十分に備えている。

3.3. 新しい不法行為法

とりわけ、不法行為法に関する規定（第 5 編「各種契約・不法行為等」第 16 章「不法行為」）は、742 条から 765 条までに及ぶこととなった。

以下では、本稿における検討に関連する規定の内容を概観しよう。

3.3.1. 過失責任主義・過失＝結果回避義務違反

まず、冒頭に位置する 742 条 2 号¹⁵⁹は、「行為者と同等の職業又は経験のある者ならば通常結果発生を予見できたにもかかわらず、注意を怠ったために結果発生を予見せず、かつその結果を回避すべき義務を負っているにもかかわらず、その義務に違反した行為を行うこと」が過失である、と定めている。すなわち、新民法典の不法行為法も、旧民法典における不法行為法と同じく、損害賠償責任の帰責事由を加害者の過失ととらえる過失責任主義を第一義的な帰責原理としている¹⁶⁰。また、そこにいわゆる「過失」とは、「行為者」、つまりは加害者の立場に置かれた一般人の能力を基準としてその有無が判断される結果回避義務への違反である、とされている。それゆえ、この点においても、カ

¹⁵⁹ 同条 1 号では、故意の定義が定められている。すなわち、故意とは「結果の発生を予見しながら、結果発生を認容して侵害行為を行うこと」である。

¹⁶⁰ なお、新民法典は、使用者責任（747 条）、動物占有者責任（750 条）、土地工作物責任（753 条）、共同不法行為責任（754 条）についてそれぞれ規定している。また、748 条は、理事の行った不法行為に関する法人の責任について、749 条は、公務員の行った不法行為に関する国または地方公共団体の責任についてそれぞれ定める。

この他に、加害者の過失を要しない責任として、製造物責任（751 条）と危険物責任（752 条）が新たに認められた。

ンボジア新民法典の立場と、現在の日本における通説の立場¹⁶¹とは同じものである、と
言うことができる。

3.3.2. 権利・利益侵害、損害の発生、因果関係

次に、不法行為責任のさらなる発生要件として、加害者の行為と権利・利益侵害または損害の発生との間に因果関係が存在することが必要とされている。

すなわち、743条1項は、「故意又は過失によって他人の権利又は利益を違法に侵害した者は、それによって生じた損害を賠償する責任を負う」としている。

この規定は、日本民法709条、フランス民法旧1382条・1383条、ドイツ民法823条・826条、スイス債務法41条を参考にして作られたものである¹⁶²。

3.3.3. 損害賠償額の算定

不法行為によって保護される権利・利益には、財産、生命、身体、人格権等があり、これらの侵害によって生じた損害の賠償は、原則として金銭の支払によって行われる(757条)¹⁶³。また、財産的損害と¹⁶⁴それ以外の損害(非財産的損害)の双方が賠償の対象となる(744条)¹⁶⁵。さらに、損害賠償額の算定については、758条において次のように規定されている。

「(1) 不法行為による財産的損害の算定に当たっては、統計その他の資料をできるだ

¹⁶¹ 日本の現在の通説が過失の内容を結果回避義務違反と捉えることにつき、窪田・前掲注 23) 『新注釈民法(15) — 債権(8)』329~331頁〔橋本佳幸執筆〕。

¹⁶² គណៈកម្មការទទួលបន្ទុកការពារសេចក្តីព្រាងក្រមរដ្ឋប្បវេណី, សេចក្តីកំណត់ចំពោះមាត្រានីមួយៗនៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី, ភាគ៣, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១០), ១៨៣។ [民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説・第3巻』(JICA, 2010)] 183頁。日本語版は、閣僚評議会 JICA『カンボジア民法解説』(更新版, 2010年) 232頁参照。

¹⁶³ 第757条の内容は、以下のとおりである。

「(1) 損害賠償は金銭によることを原則とする。

(2) 金銭によっては適切な救済が得られない場合には、被害者は原状回復又は差し止めを求めることができる。

(3) 名誉毀損については、損害賠償のほか、被害者は謝罪広告等の名誉回復措置を求めることができる」。

¹⁶⁴ 財産的損害は、①積極的損害(現実に有する財産を失うこと)と②消極的な損害(将来得られない利益(逸失利益とも言う))とに分けられる。

¹⁶⁵ 新民法第744条は、「第743条(一般的不法行為の要件及び立証責任)の責任を負う者は、財産以外の損害についても賠償しなければならない」。

け活用して、不法行為がなかったならば、そうになっていたであろうと推測される財産状態と不法行為後の現実の財産状態との差額を評価する。

(2) 不法行為による精神的損害の算定に当たっては、加害者の行為の故意又は過失の程度、被害の種類及び程度、加害行為後の加害者の行為などの諸事情を勘案して慰謝料額を評価する」。

3.3.4. 一般的不法行為の要件及び立証責任

その上で、損害賠償請求の要件及び立証責任は、743条で故意・過失の要件が定められているため、加害者の故意又は過失を区別する必要はない¹⁶⁶。これは、一般的不法行為の要件及び立証責任の規定である。内容は以下の通りである。

「(1) 故意又は過失によって他人の権利又は利益を違法に侵害した者は、それによって生じた損害を賠償する責任を負う。

(2) 第1項、作為すべき義務があるにもかかわらず行為を行わなかったために損害が生じた場合にも準用する。

(3) 加害者の故意又は過失、加害者の行為と損害発生との間の因果関係及び被害者に生じた損害については、この法律その他の法律に特段の定めがない限り、損害賠償を請求する者が立証しなければならない。」。

その内容からも明らかであるように、この規定は、過失責任主義¹⁶⁷に立脚するものである¹⁶⁸。

ところで、一般不法行為の要件の構造として、本条1項は、4つの要件¹⁶⁹を挙げている。①加害者の故意・過失、②他人の権利又は利益の侵害、③損害の発生、そして④加

¹⁶⁶ គណៈកម្មការទទួលបន្ទុកការពារសេចក្តីព្រាងក្រមរដ្ឋប្បវេណី, សេចក្តីកំណត់ចំពោះមាត្រានីមួយៗនៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី, ភាគ៣, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១០), ១៨២។ [民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説・第3巻』(JICA, 2010)] 182頁。日本語版は、閣僚評議会 JICA・前掲注 162) 232 頁参照。

¹⁶⁷ 過失責任主義は742条のみならず、743条、745条、755条及び756条にも存する。

¹⁶⁸ គណៈកម្មការទទួលបន្ទុកការពារសេចក្តីព្រាងក្រមរដ្ឋប្បវេណី, សេចក្តីកំណត់ចំពោះមាត្រានីមួយៗនៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី, ភាគ៣, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១០), ១៨៣។ [民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説・第3巻』(JICA, 2010)] 183頁。日本語版は、閣僚評議会 JICA・前掲注 162) 232 頁参照。

¹⁶⁹ ただし、加害者に責任無能力(第745条)、正当防衛、緊急避難(第755条)が成立する場合に、加害者は責任を負わない。

害者の故意・過失と損害の発生との間における因果関係である。ただし、第 2 項は、作為すべき義務ある者が行為をしなかったため、他人に損害が発生した場合に責任を負うという要件①の例外として、規定している¹⁷⁰。また、第 3 項は、損害賠償の請求をするときには、原告（被害者側）が主張・立証責任を負うべきことを定める。

しかし、制定後の変化に応じて、要件充足の立証が困難である場合に被害者が不法行為を理由として加害者に損害賠償を請求することができないとすれば、結果として被害者の救済が不十分なものとなりかねず、公平ではない、との見解が現われた。さらに、一定の場合には過失責任主義そのものが妥当しないとされて、特別立法措置が取られるようになってきている。そのため、被害者保護の観点から、過失責任主義に対する一定の例外規定が設けられた。その例外とは、すなわち無過失責任であり、現在、認められている無過失責任の規律として、大別すると、次のような 2 つの基本的な責任が存在している¹⁷¹。

第 1 は、監督者ないしは管理者の責任である¹⁷²。

すなわち、これらの者（使用者）は、他人（被用者）の活動によって利益を得ているのであるから、その活動の結果として生じた損害について、責任を負担すべきである、と説明されている（報償責任の原理）¹⁷³。したがって、他人を使用する者及び使用者に代わって被用者を監督する者は、被用者の加害行為について、被害者に対して損害賠償

¹⁷⁰ 例えば、患者に注射をしなければならぬのに、医者がこれをしなかったため、患者がそれに基づき死亡した場合である。

¹⁷¹ គណៈកម្មការទទួលបន្ទុកការពារសេចក្តីព្រាងក្រមវដ្តប្បវេណី, សេចក្តីកំណត់ចំពោះមាត្រានីមួយៗនៃក្រមវដ្តប្បវេណី, ភាគ៣, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១០), ១៨០១ [民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説・第 3 卷』(JICA, 2010)] 180 頁。日本語版は、閣僚評議会 JICA・前掲注 162) 231-232 頁参照。

¹⁷² គណៈកម្មការទទួលបន្ទុកការពារសេចក្តីព្រាងក្រមវដ្តប្បវេណី, សេចក្តីកំណត់ចំពោះមាត្រានីមួយៗនៃក្រមវដ្តប្បវេណី, ភាគ៣, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១០), ១៨០១ [民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説・第 3 卷』(JICA, 2010)] 180 頁。日本語版は、閣僚評議会 JICA・前掲注 162) 231 頁。

¹⁷³ 新民法の第 747 条は以下のとおりである。

「(1) 事業の執行のために被用者を使用する者は、被用者が事業の執行につき故意又は過失によって違法に他人に加えた損害を賠償すべき責任を負う。

(2) 使用者に代わって被用者を監督すべき立場に有する者は、使用者と同様の責任を負う。ただし、適切に監督していた場合はこの限りではない。

(3) 使用者又は代理監督者は、被用者に対して、その過失の程度に応じて、求償をすることができる」。

責任を負うべきことになっており、法人は、理事の加害行為¹⁷⁴に対して、国又は公共団体は公務員の加害者¹⁷⁵に対してそれぞれ損害賠償責任を負うこととされている¹⁷⁶。さらに、責任無能力者の監督義務者は、その者の加害行為について、被害者に対して損害賠償責任を負わなければならない。

第2は、危険物に関して、過失を要件とせずに発生する損害賠償責任である¹⁷⁷。

現代社会では先端科学技術の進歩に伴い、さまざまなリスクが現れている。すでに、原子力事故、薬害、化学物質による環境汚染などの分野で、伝統的な過失責任によって被害者救済を図っていたのでは、多数の被害者が深刻な人身や財産上の被害を受けながら救済されずに放置される、という事例が数多く現れている。これらの事例においては、事故と結果発生との間の技術的及び医学的な因果関係の立証の難しさ、多様かつ多数の被害者の存在、膨大な損害総額など、被害者の救済について通常の民事裁判の枠を超える多くの課題が提示されている。多くの先進国で、民事裁判の改革を含めてこれらの新たな危険責任の被害者補償制度が論じられているものの、まだ解決を見ていない。

そこで、カンボジア民法典では、伝統的に認められてきた動物占有者責任¹⁷⁸、土地工

¹⁷⁴ 新民法第 748 条は以下のとおりである。

「(1) 法人は、理事その他の法人の代表者が職務の執行につき故意又は過失によって、違法に他人に加えた損害を賠償する責任を負う。

(2) 法人は、第 1 項の損害賠償を行ったときは、加害行為を行った代表者に対して求償することができる」。

¹⁷⁵ 新民法第 749 条は以下のとおりである。

「(1) 国又は公共団体の公権力の行使に当たる公務員が、その職務を行うにつき故意又は過失によって違法に他人に損害を加えたときは、国又は公共団体がこれを賠償する責任を負う

(2) 第 1 項の場合において、公務員の結果を回避すべき義務の違反の程度が重大であるときは、国又は公共団体は、その公務員に対して求償することができる」。

¹⁷⁶ គណៈកម្មការទទួលបន្ទុកការពារសេចក្តីព្រាងក្រមរដ្ឋប្បវេណី, សេចក្តីកំណត់ចំពោះមាត្រានីមួយៗនៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី, ភាគ៣, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១០), ១៨០៧ [民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説・第3巻』(JICA, 2010)] 180 頁。日本語版は、閣僚評議会 JICA・前掲注 162) 232 頁参照。

¹⁷⁷ គណៈកម្មការទទួលបន្ទុកការពារសេចក្តីព្រាងក្រមរដ្ឋប្បវេណី, សេចក្តីកំណត់ចំពោះមាត្រានីមួយៗនៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី, ភាគ៣, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១០), ១៨០៧ [民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説・第3巻』(JICA, 2010)] 180 頁。日本語版は、閣僚評議会 JICA・前掲注 162) 232 頁。

¹⁷⁸ 新民法第 750 条は、「動物を占有する者は、その占有する動物によって他人に生じた損害を賠償すべき責任を負う」と規定している。

作物責¹⁷⁹、共同不法行為¹⁸⁰のほか、過失を要しない新たな製造物責任¹⁸¹と危険物責任¹⁸²を導入することとした¹⁸³。

不法行為によって侵害された権利・利益には、財産、生命、身体、人格権等があり、これらの侵害について、加害者は、原則として損害賠償を金銭¹⁸⁴で支払うべきこととな

¹⁷⁹ 新民法第 753 条は、以下のとおりである。

「(1) 土地に接着した工作物の設置又は管理に瑕疵があり、それによって他人に損害が生じたときは、土地に接着した工作物の管理者及び所有者は、連帯して損害を賠償すべき責任を負う。ただし、管理者は、適正な管理をしていたことを証明した場合には、責任を免れる。

(2) 土地に接着した工作物の所有者と管理者の負担割合は、設置又は管理の瑕疵に対するそれぞれの寄与の程度に応じて定まる」。

¹⁸⁰ 新民法第 754 条は、以下のとおりである。

「(1) 複数の者の行為が共同して損害が発生したときは、各加害者は、連帯して損害を賠償すべき責任を負う。

(2) 第 1 項の場合、各加害者は、損害に応じて事故が寄与した割合を証明したときには、その寄与の割合に応じて賠償すべきに責任を負う。ただし、加害者の間に共謀その他緊密な共同関係が認められる場合には、この限りではない」。

¹⁸¹ 新民法第 751 条の内容は、以下のとおりである。

「(1) 製造された動産に不当に危険な欠陥が存在し、それによって他人に損害が生じたときは、当該動産の製造業者は、その損害を賠償すべき責任を負う。ただし、当該欠陥が製造当時の科学水準をもってしても認識することが不可能な場合には、この限りでない」。

¹⁸² 新民法第 752 条は、「自動車その他の運送機器、爆発物、放射性物質、有害化学物質、有害微生物、その他高度の危険物を所有し又は管理する者は、その所有又は管理する危険物によって他人に生じた損害を賠償する責任を負う。ただし、その損害が、不可抗力によって引き起こされた場合又は危険物の管理に瑕疵がなく、かつ、被害者若しくは第三者の行為によって引き起こされた場合はこの限りではない」。

¹⁸³ គណៈកម្មការទទួលបន្ទុកការពារសេចក្តីព្រាងក្រមវដ្តប្បវេណី, សេចក្តីកំណត់ចំពោះមាត្រានីមួយៗនៃក្រមវដ្តប្បវេណី, ភាគ៣, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១០), ១៨០។ [民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説・第3巻』(JICA, 2010)] 180頁。日本語版は、閣僚評議会 JICA・前掲注 162) 232 頁参照。

¹⁸⁴ 新民法第 757 条の内容は、以下のとおりである。

「(1) 損害賠償は金銭によることを原則とする。

(2) 金銭によっては適切な救済が得られない場合には、被害者は原状回復又は差し止めを求めることができる。

(3) 名誉毀損については、損害賠償のほか、被害者は謝罪広告等の名誉回復措置を求めることができる」。

る。賠償すべき損害は、財産的損害¹⁸⁵及び財産以外の損害¹⁸⁶（非財産的損害）¹⁸⁷である。そして、これらの損害賠償の算定については、758条¹⁸⁸に規定されている。さらに、損害賠償請求において、どのような内容の請求を認容するかについても、757条から762条までが定めるところである。もっとも、新民法典764条においては、過失相殺によって損害賠償額を減額することができる、とされている。すなわち、「損害の発生又は拡大について、被害者の過失又は被害者の監督義務者の過失が寄与したときは、裁判所は損害賠償額の算定において、その寄与度の程度を考慮に入れることができる」と規定している。この条文は、旧民法典及び政令38号のそれぞれにおける各条文に比べると、内容が具体的になっている。そのほかにも、763条¹⁸⁹は、被害者が不法行為によって利益を得た場合にその利益額を控除する（損益相殺）とする。最後に、765条¹⁹⁰は、消滅時効を規定したものである。

以上の概観からすれば、カンボジアの新民法典は、これまでの状況と比較して大幅に明確な条文化が行われ、内容についても具体化が図られたとすることができる。他方において、それらの新しい条文が、現在の社会問題に十分に対処しうるものであるか否かは、未だ定かではない。

第2節 カンボジアにおける自動車交通事故に関する責任主体の問題

第1節では、カンボジアにおける不法行為制度の現状を確認した。これを踏まえて、

¹⁸⁵ 財産的損害は、①積極的損害（現実には有する財産を失うこと）及び②消極的な損害（将来得られない利益（逸失利益とも言う））を分けられる。

¹⁸⁶ 新民法第744条は、「第743条（一般的不法行為の要件及び立証責任）の責任を負う者は、財産以外の損害についても賠償しなければならない」。

¹⁸⁷ 精神上受けた苦痛や社会評価の低下等を示唆する。

¹⁸⁸ 新民法第758条の内容は以下のとおりである。

「(1) 不法行為による財産的損害の算定に当たっては、統計その他の資料をできるだけ活用して、不法行為がなかったならば、そうなっていたであろうと推測される財産状態と不法行為後の現実の財産状態との差額を評価する。

(2) 不法行為による精神的損害の算定に当たっては、加害者の行為の故意又は過失の程度、被害の種類及び程度、加害行為後の加害者の行為等の諸事情を勘案して慰謝料額を評価する」。

¹⁸⁹ 新民法第763条は、「被害者が不法行為によって利益をも得たときは、損害賠償額の算定に当たって、その利益の額を控除」と規定している。

¹⁹⁰ 新民法第765条は、「不法行為による損害賠償請求権は、被害者又はその法定代理人が加害者に対して損害賠償性請求ができることを知った時から3年、不法行為の時から10年を経過した場合には、時効によって消滅する」と規定する。

次に、本節においては、カンボジアにおける自動車事故の責任に関する理論的・解釈論的問題を検討する。具体的には、交通事故の被害者に対して損害賠償責任を負うべき主体の判断基準（カンボジア民法典 752 条に定められている「自動車を……所有し又は管理する者」の意義・その該当性の判断方法）について分析する。というのも、具体的にどのような加害者が賠償責任を負うべきか、その判断基準が現行法上、明らかではないからである。

I. 交通事故の被害者に関する責任主体の法規範とその現状

すでに述べたとおり、カンボジア民法典が定める不法行為法は、基本的に過失責任主義に立脚している。

しかし、他方において、無過失責任¹⁹¹に当たるものも条文化されている。それらの責任のうち、特に重要なものが自動車事故などに関する危険物責任である。

カンボジアの危険物責任に関しては、日本の自賠法、鉱業法、原子力損害賠償法、大気汚染防止法、水質汚濁防止法に置かれた各種の責任規定を総合したような条文が置かれることとなった¹⁹²。すなわち、新民法典 752 条は、「自動車その他の運送機器、爆発物、放射性物質、有害化学物質、有害微生物、その他高度の危険物を所有し又は管理する者は、その所有又は管理する危険物によって他人に生じた損害を賠償する責任を負う。ただし、その損害が、不可抗力によって引き起こされた場合又は危険物の管理に瑕疵がなく、かつ、被害者若しくは第三者の行為によって引き起こされた場合はこの限りでない。」と定める。

II. 自動車事故の責任主体に関する所有者・管理者の問題

他方において、752 条が責任主体であるとする自動車などの所有者及び管理者の意義については、立法作業の過程において特に議論がなされなかった。そのため、民法典は、所有者及び管理者の定義規定を設けていない。さらに、カンボジアの道路交通法 72 条は、

¹⁹¹ 新民法典の無過失責任の規定は大きく 2 つに分けられる。

第一は、監督者ないしは管理者の責任に関する規定である。すなわち、使用者責任（747 条）、動物占有者責任（750 条）、土地工作物責任（753 条）、共同不法行為責任（754 条）についてそれぞれ規定している。また、748 条は、理事の行った不法行為に関する法人の責任について、749 条は、公務員の行った不法行為に関する国または地方公共団体の責任についてそれぞれ定めている。

第二は、危険物に対する加害者の過失を要しない責任に関するものである。それらは、製造物責任（751 条）と危険物責任（752 条）とにさらに分けられる。

¹⁹² 民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説・第 3 巻』（JICA, 2010 年），191 頁。

「運転者は、車両運転中に犯した違反について、刑法上の責任を問われるものとする。車両の管理者又は所有者は、当該車両が他の人物に対する損傷を引き起こす原因となった場合、民法上の責任を問われるものとする。」と定めるものの、同法にも車両の所有者及び管理者の定義規定はやはり見当たらず、「運転者」の定義規定¹⁹³しか存在しない。

そのため、自動車事故が起きた場合に、誰がそれに基づく損害について賠償する責任を負うべきかが解釈問題として問われることとなる。

III. カンボジア法に対する日本の運行供用者責任性の本質の示唆

上述したように、この規定の制定に当たっては主に日本の各種の無過失責任立法（特別法）が参照されており、特に自動車事故に関する自賠法 3 条が参照された。

しかし、自賠法 3 条における「自己のために自動車を運行の用に供する者」という責任主体に関する規定（概念）とカンボジア民法典 752 条における「自動車……を所有し又は管理する者」という責任主体に関する規定（概念）とは、互いに大きく異なるものと言わなければならない。そのため、日本の運行供用者の定義をそのままカンボジア民法典 752 条の所有者・管理者に当てはめることは妥当ではない、と思われる。

そこで、日本の運行供用者責任に関する判例・学説の考え方を比較法的な参考資料としつつ、カンボジアにおける自動車事故の責任主体であるとされる自動車の所有者または管理者（民法典 752 条）の判断基準についてどのように解すべきであるかを検討しなければならない。

まず、日本の運行供用者責任の根拠について、自賠法の立法者の見解としては、危険責任と報償責任に基礎を置き、運行供用者の認定には、自動車の使用に関する支配が存在すること及びその使用によって利益を受けることの 2 点を判断基準としている。すなわち、運行供用者概念を定める際、自らの自動車に関する危険責任の観点と報償責任の観点とが共に考慮されている（二元説）。このような捉え方は、現在ではほとんどの判例で採用され、学説の立場にもこれに賛同する意見が存在する。

もっとも、自賠法施行当初から、判例及び学説には、運行供用者性の存否をもっぱら報償責任の原則に依拠して検討するものも存在した（運行利益一元説）。また、無過失責任である自動車事故における運行供用者責任の根拠については、危険責任としての性質の方が報償責任としてのそれよりも重視されるという立場も現れた（運行支配一元説）。

¹⁹³ 道路交通法 4 条「運転者とは、牛馬騎乗者や家畜運搬人を含め、路上で車両を操作する人物を意味する」。

その後の最近の学説では、運行支配の有無が重視される傾向にある。さらに、もっぱら運行支配の存否のみに基づき、運行供用者性の有無を判断する判例も見られている。

一方、カンボジア民法典 752 条は、「自動車……を所有し又は管理する者は、その所有又は管理する危険物によって他人に生じた損害を賠償する責任を負う」としている。そのため、この条文は、損害賠償責任を基礎づける原理として、報償責任原理よりも危険責任原理をより重視している、と捉えることができるであろう。すなわち、危険の実現の防止に高度の義務を課しうる程度の支配を及ぼす立場にある者は、通常、その自動車の運行によって何らかの利益を得ていると考えることが可能であるため、自動車事故に関する責任主体の判断基準・要素の内容については、もっぱら運行支配の存在に着目し、運行利益の帰属は補完的なものに止まる、と考えるべきである、と思われる。

IV. 小括

本章では、カンボジアにおける不法行為制度の歴史と現状とを概観し、さらに自動車事故の責任主体に関する理論的・解釈論的問題の整理・検討を試みた。その要点は、以下のとおりである。

まず、カンボジアにおいては、旧民法典、政令 38 号、新民法典と不法行為制度に関する制定法が変遷した。具体的には、カンボジア新民法典が定める不法行為制度は、過失責任主義を第 1 の帰責原理としつつ（さらに、過失の内容を結果回避義務違反と捉えながら）、自動車事故に関する特別な規定を 1 箇条設けた（752 条）。この規定は、自動車などの危険物の所有者または管理者に対して、その者の過失の存在を要件とせず、損害賠償責任を課す無過失責任を定めるものである。

しかしながら、そのような危険物責任に関する民法典 752 条には、自動車などの所有者・管理者の定義規定が存在しない。

そこで、この点については、日本の自賠法 3 条に関する従来の判例及び学説の議論を参考にしつつ、カンボジア民法典 752 条の条文の文言をも尊重しつつ、もっぱら運行支配の存否という基準・要素によって、自動車事故の責任主体を決定することが妥当である、と思われる。

第3章 自動車事故における損害補償に関する責任保険から災害保険へ

これまで本論文の第1章と第2章とにおいては、日本及びカンボジアにおける自動車事故の民事法上の責任主体の判断基準について考察してきた。この点に関する理論的・解釈論的問題の検討を深め、より適切な解決方法を（引き続き）探求することは、それ自体として、自動車事故の被害者の救済にとって不可欠の作業である。

他方において、自動車事故の責任主体（加害者）を特定し、この者に損害賠償責任を負わせることができたとしても、実際に当該加害者が被害者に対して損害の賠償を行いうだけの資力を持たないとすれば、被害者は實際上、法的な救済を受けることができないに等しい。それゆえ、被害者の確実な救済を実現するためには、各種の保険制度（損害保険制度・責任保険制度）の整備が必須である¹⁹⁴。

そこで、本章では、第1章・第2章とはいわば基本的視点を変えて、自動車事故における被害者に対する賠償義務の履行を確保するために日本及びカンボジアにおいて、どのような制度を構築することが求められるか、について考察することとする。具体的な課題としては、交通事故の被害者と加害者との間における損害の公平な分担を実現するためには、民事交通事故法理としてどのような法制度が用意されるべきであるかという観点から、損害賠償法と保険法及び社会保障法の間にあるべき機能分担と連携の形を検討する。

第1節 日本における自動車事故に関する保険制度

日本において、自動車事故の被害者を救済するための制度の根底にあるものは、損害賠償法（民法の不法行為法・自賠法）である。すなわち、自動車事故によって損害を被った被害者が損害賠償法に基づき、加害者（例えば、運行供用者）に対して損害賠償を求めること（そのような請求が可能であること）が前提とされている。

しかし、このような枠組みの下では、当然のことながら、加害者の責任が成立しない、あるいは加害者の責任の成立が立証されない場合には、被害者は、たとえその損害の程度がどれほど大きなものであったとしても、法的な救済を受けることができない。

そこで、このような損害賠償法をその基盤とする被害者の救済に代わって、交通災害保険による救済を目指すべきである、という抜本的な改革が一部の学説によって提唱さ

¹⁹⁴ 日本では、交通事故の被害者の救済に関して保険制度が重要な役割を果たしていることにつき、例えば、野村豊弘『民事法入門』（有斐閣、第7版、2017年）118頁を参照。

れている¹⁹⁵。

そこで、本節においては、そのような提唱の意義や当否について分析する。

具体的には、まず、当該提唱の意義を明らかにするために、自動車事故の被害者の救済を実効的なものとするために日本においてこれまで発展してきた各種の制度を概観する。その後、それらの制度に見られる課題を検討した上で、これらを交通災害保険へと転換する可能性について考察したい。

I. 自動車損害賠償保障法の成立

まず、そもそも保険とはどのようなものであろうか。

保険とは、一般に、損害を被るおそれのある経済主体が多数存在する場合に、将来いつか起こるであろう多額の損害を前もって集めた保険料によってまかなおうとする制度を指す¹⁹⁶。

不法行為法に基づき被害者が自動車事故に基づく自らの損害の賠償を加害者に対して請求するためには、被害者が加害者の故意・過失を立証しなければならない。また、被害者が加害者から実際に損害賠償を受けるには、加害者に資力がなければならない。しかしながら、被害者の保護を図るうえでまさしく問題となったのが、加害者の過失の立証が必ずしも容易ではないことと、加害者の資力が十分ではないことであった¹⁹⁷。そこで、これらの問題点を克服して、被害者の救済を図るための新たな法制度として、自賠法が制定された。

自賠法が自動車事故について無過失責任を導入したことについては、第2章においてすでに詳しく見たところである。そのため、以下では、自賠法によって整備された責任保険制度に焦点を当てることとしよう。

すなわち、自動車事故に基づく損害賠償事件の処理にあたって、保険として重要な役割を果たすべきものが、自賠法に定められた自賠責保険である。これに加えて、さらに、潜在的加害者が各自で任意に加入する自動車保険・自動車共済が存在する。自賠責保険

¹⁹⁵ 例えば、我妻栄「自動車損害賠償補償について」比較法研究 13 号（1956 年）22 頁、金沢理「自動車保険と交通事故の抑止」交通法研究 2 号（1972 年）37-61 頁、藤岡康宏「損害賠償法の内在的發展—危険責任（責任保険）から災害保険へ—」同『損害賠償法の構造』（成文堂、2002 年）620-685 頁（初出は、同「自動車事故による損害の補償—交通災害保険化構想への総論的展望—（1）、（2・完）」北大法学論集 24 巻 3 号・25 巻 1 号（1973 年、1974 年）、浜田宏一『損害賠償の経済分析』（東京大学出版会、1981 年）61-79 頁など。

¹⁹⁶ 川井健＝多和田満『損害賠償と保険』（一粒社、1984 年）156 頁。

¹⁹⁷ 山下・前掲注 25) 215 頁。

が、人身損害に限りその補償を行うものであるのに対して、自動車保険等は、人身損害のみならず、物的損害、自車損害、更には自動車事故に伴う様々な間接損害の補償等に至るまでを広くカバーする任意加入の保険である¹⁹⁸。

また、被害者が自賠責保険によっては保護されない場合（被害者が①ひき逃げ事故の被害者及び②自賠法違反の無保険者などが引き起こした交通事故の被害者である場合、要するに、責任主体の存在が見つからない場合）、政府が自動車事故による損害を被った被害者の請求により保険金額の限度¹⁹⁹において、損害を填補する政府保障事業制度も設けられている²⁰⁰。自賠法の特徴としては、①「自動車事故による受傷に対する損害賠償を容易ならしめるための措置」と②「加害者側の賠償資力を確実ならしめるための措置」という大きく分けて2つの眼目²⁰¹を指摘しうる。

まず、自賠法は、①自動車事故による受傷に対する損害賠償を容易ならしめるための措置に対応した「事実上の無過失責任」となる「運行供用者責任」をその第3条に規定している²⁰²。この「事実上の無過失責任」の下では、被害者は加害者の自動車の運行によって生命または身体の損害が生じた事実だけを立証すれば足り、これを受けて加害者はいわゆる「免責3要件²⁰³」を立証することができない限り、その損害賠償責任を負うべきものとされる²⁰⁴。

次に、自賠法は、②加害者側の賠償資力を確実ならしめるための措置に対応した「強制保険制度」と「保険会社等の契約締結義務」とを定めている²⁰⁵。自賠法5条によれば、自動車は、これについてこの法律で定める自動車損害賠償責任保険（以下「責任保険」という。）又は自動車損害賠償責任共済（以下「責任共済」という）の契約が締結されているものでなければ、運行の用に供してはならない。すなわち、同条は、責任保険又は責任共済（以下、これらをまとめて「自賠責保険」と呼ぶ）の契約を締結した自動車以外の運行を厳しく禁止している（同法86条の3には、この点に関する罰則規定が置かれ

¹⁹⁸ 山下友信編『高度道路交通システム（ITS）と法』（有斐閣、2005年）56頁〔木島秀明執筆〕。

¹⁹⁹ 自賠法施行令第20条。

²⁰⁰ 自賠法72条1項参照。

²⁰¹ 山下・前掲注198）54頁〔木島秀明執筆〕。

²⁰² 山下・前掲注198）54頁〔木島秀明執筆〕。

²⁰³ この3つの要件とは、①自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと、②被害者又は運転者以外の第三者に故意または過失があったこと、③自動車に構造上の欠陥または機能の障害がなかったことである（自賠法3条ただし書）。

²⁰⁴ 山下・前掲注198）54頁〔木島秀明執筆〕。

²⁰⁵ 山下・前掲注198）55頁〔木島秀明執筆〕。

ている)。

II. 自賠責保険

自賠法は、上述したように、運行の用に供するすべての自動車について、自賠責保険の契約または責任共済の契約の締結を義務付けた（自賠法 5 条）。すなわち、自賠法は、自動車による人身事故の被害者が被った損害について、これを補償するための措置（強制責任保険法）をその内容としている²⁰⁶。加害者の損害賠償責任が生じる場合のほとんどは、自賠責保険の限度額まではこの保険によって強制的にカバーされており、自賠責保険は基本的な補償を確保する役割を果たす²⁰⁷。自賠法によって損害賠償責任（無過失責任）が新たに規定され、かつ責任保険への加入が義務付けられることで、被害者の損害賠償請求権が認められやすくなり、加害者の資力不足の問題もある程度緩和される²⁰⁸。

また、自賠責保険の保険金額は、自賠法施行令第 2 条により以下のように定められた。

- ① 死亡事故の場合の保険金額：
 - 死亡による損害：3,000 万円
 - 死亡に至るまでの傷害による損害：120 万円
- ② 傷害事故の場合の保険金額：
 - 傷害による損害：120 万円
 - 介護を要する後遺障害：3000 万円～4000 万円

III. 責任保険

自動車事故による社会全体に公平に分たれるべき性質の損害の衡平な分配手段こそ、責任保険である²⁰⁹。責任保険は、損害賠償責任を担保するための保険である以上、その機能としては、被害者の保護と加害者の保護の二つの側面が考えられる²¹⁰。そして責任保険は、偶発的な特定の損害賠償請求に対処するために、保険者と保険契約者との間で

²⁰⁶ 石田満「自動車事故による損害の補償（日本）」『自動車事故による損害の補償』比較法研究 35 号（1974 年）52 頁。

²⁰⁷ 山下・前掲注 25) 215 頁。

²⁰⁸ 山下・前掲注 25) 215 頁。

²⁰⁹ 伊沢孝平「責任保険の発展とその止揚—損害賠償の社会化—」我妻栄先生還暦記念論文集『損害賠償責任の研究』(有斐閣, 1958 年) 559 頁。

²¹⁰ 藤岡康宏「『交通災害保険』化構想をめぐって」ジュリスト 609 号（1976 年）79 頁。

その契約が締結されるものである。その保険保護の内容は、個別経済的考察からすれば、被保険者が損害賠償債務（責任）を負担するリスクに対して保証されていることである²¹¹。すなわち、責任保険は、直接には、加害者がそのようなときとして重いものとなる責任負担から自己を防衛するための保険として出現したのであった²¹²。この点において、責任保険は、不法行為法と重複する機能をもっている。しかし、被害者の立場から見れば、加害者の責任や支払能力の有無を問うことなしに補償を獲得することができる、という意義あるいは長所を備えている²¹³。

さらに、責任保険制度の発達とともに、不法行為法に対していくつかの影響も生じている。この点については、大きく分けて以下の2つの事柄を指摘しうる。

① 責任保険の成立によって、無過失責任や危険責任の適用範囲を拡大しても、それによって加害者に過酷な負担を強いることなしに、被害者の損害を填補することが可能となった。他方で、このような仕組みを取ることによって、不法行為責任の成立を容易に認容するという傾向を招きがちとなり、かえって不法行為法独自の存在意義を失わせることにもなりうる²¹⁴。

② 社会保険を含めた各種の保険制度が損害填補の機能を引き受けることによって、不法行為法の役割が縮小しつつあることが考えられる。すなわち、被害者は保険によってその損害の填補を受けることができるために、その結果として、被害者の加害者に対する損害賠償請求権は、保険者から被保険者（加害者）に対する求償権としてしか行使されなくなる。これは、不法行為法がもはや広汎な領域においてその作用を失うということであり、さらに、このような求償権行使は、煩瑣な手続によって費用がかかりすぎるわりには経済的な効果が少ないために、これを制限しようとする傾向（不法行為責任の制限）が各国に見られる、とも指摘される²¹⁵。

このように、保険制度の発達は不法行為法に大きな影響を与えており、不法行為責任の拡大あるいは縮小というどちらの側面にしろ、不法行為責任の損害填補的機能はこれによって動揺させられている、とすることができる。しかしながら、それでもなお、現代の損害補償法は、不法行為法をあくまでその中核としており、保険制度はこれを補充

²¹¹ 吉川吉衛『事故と保険の構造—自動車事故の抑止と補償の理論—』（同文館出版、1988年）8頁。

²¹² 藤岡・前掲注19）621頁。

²¹³ 藤岡・前掲注19）621頁。

²¹⁴ 藤岡・前掲注19）622頁。

²¹⁵ 藤岡・前掲注19）622頁。

し、強化するに過ぎないものと考えられる。その理由は、次の2点に求められる。

第1に、全ての潜在的事故加害者に私保険制度を利用させることは、その者にとって過度の財政負担（保険料）を要求することになり、さらに、社会保障による給付も一定額に限られている。したがって、被害者の損害を完全に填補するためには不法行為責任に基づく損害賠償請求権は、なお不可欠である²¹⁶。

第2に、不法行為法は、加害者に損害賠償を支払わせることによって、損害填補的機能の他に戒告的機能をも果たしている。そのため、不法行為法による個人責任の追求をやめることは、事故予防という見地から好ましくないと考えられる。

このような事情から、現在では、いずれの国においても、損害填補について保険制度を利用することによって、被害者の損害の補償と加害者の個人責任の追求という2つの目的を達成しようとしている²¹⁷。

IV. 自動車事故における責任保険制度の問題

しかし、以上に確認したような現在の責任保険制度の下では、被害者の迅速で効率的な補償・救済の要求にあわないのではないかと²¹⁸との疑問も生ずるところである。

すなわち、第1に、責任保険制度の前提として、いずれかの加害者に責任がなければ、被害者はそもそも保険者から保険保護の給付、つまりは損害の補償を受けることはできない。そのため、加害者の過失によらない事故に基づく損害については、被害者は、一切、保護されない。また、加害者の責任の存否の判定は、実際には容易なことではない。特に、加害者の過失を証明すべき責任は、被害者がこれを負わなければならない。そのため、責任保険制度においては、訴訟の増加と遅延を招き、事故解決を著しく遅らせることにもなる²¹⁹。

第2に、不法行為責任のもつ戒告的機能について、責任保険の下でもなお、事故予防に効果的な個人責任の追求が可能か、又は、それが必要であるかということが検討されなければならない²²⁰。

第3に、現在の損害補償法では、責任保険をはじめとする各種の私保険や社会保険が複雑にからみあっている。このことは全体として不必要な費用高をもたらし、事故の最

²¹⁶ 藤岡・前掲注19)『損害賠償法の構造』625～626頁。

²¹⁷ 藤岡・前掲注19)『損害賠償法の構造』626頁。

²¹⁸ 吉川・前掲注211)9頁。

²¹⁹ 以上につき、藤岡・前掲注19)626頁を参照。

²²⁰ 藤岡・前掲注19)626頁。

終的解決も複雑にしていると言うことができる。そこから各種の補償制度を合理的に調和させなければならないという問題が生じる²²¹。

第4に、自損事故の「被害者」及びその遺族・家族を救済することはできない。これらは、責任保険の限界である²²²。

そこで、日本の学説においては、加害者の責任の如何にかかわらず被害者に保険による保護を与えるべきである、と唱える見解が生じるに至った。

すなわち、以上に挙げた4つの問題をいわば一挙に解決するために、自動車保険、特に強制自動車保険に関して、加害者の過失の有無を問題とせず、つまりは加害者の責任から解放した形での災害保険の導入が提唱されている。これは、不法行為法のもつ損害填補的機能を、自動車事故について、単一の保険制度に完全に担わせようとする構想である。具体的には、「交通災害保険」を新たに創設し、自動車の保有者に対して、「第三者のためにする災害保険契約」の締結を強制することによって、自動車事故の結果として人身損害を受けた被害者が一定の保険金を交通災害保険基金から受け取ることができることを保障しようとするものである²²³。

V. 交通災害保険化の提案

次に、交通災害保険化構想を提案している日本の代表的学説の概要を以下、順に整理・分析しよう。

1. 浜田案

1.1. 浜田提案の構成

日本においては、損害賠償に関する立法、裁判上の適用が国民経済の資源分配や所得分配に大きな影響をもっている²²⁴。このため、浜田宏一博士は、このような問題に関する法と経済の環境領域の研究によって、「損害賠償制度の経済的機能を考察する際の理論的枠組を提供することを主体として」の、交通事故・公害・製造物責任等に関する損害賠償制度の経済効果の理論的な分析を行った²²⁵。当該研究の結論として、浜田博士は、

²²¹ 藤岡・前掲注19) 626頁。

²²² 吉川・前掲注211) 9頁。

²²³ 以上につき、我妻・前掲注19) 22頁を参照。

²²⁴ 浜田・前掲注195) 173頁。

²²⁵ 浜田・前掲注195) 173頁。

被害者の保護や公平を図るのに望ましい交通事故に関する損害賠償制度として、「損害賠償責任を無過失責任に近づけ、強制保険を三当事者の責任保険から、二当事者の災害保険に近づけること」を提案している²²⁶。この提案の理由付けとしては基本的に、①効率性追求、②所得配分の公平性、③紛争処理上の費用の低減という3点を指摘した²²⁷。

(1) 効率性（第一次費用低下）

事故発生による効率性とは、社会全員の誰かが負担しなければならない費用であって、この費用を最小にすることが事故抑止システムの重要な目標となることである²²⁸。この効率性追求の目標からは、「自賠法の自動車の所有者をはじめとする『運行供用者』が、最も安価な損害回避者といえるかどうか」が問題となる。なぜなら、「人的損害に関する自賠法による（相対的）無過失責任の主体と強制保険である責任保険締結の主体は、運行供用者であるからである」²²⁹。また、運転者が運行供用者ではない場合には、自賠法による責任保険を適用するかどうかという問題があると指摘した²³⁰。また、自動車事故に関する損害賠償制度として「損害賠償責任を無過失責任に近づけ、強制保険を三当事者の責任保険から、二当事者の災害保険に近づけることは効率化の要請に対して二重の意味をもつことになる」²³¹。

一方では、無過失責任の強化、保険の災害保険化は、個別的な注意義務にもとづく抑止力を弱めるというマイナス方向にも働きの²³²。しかし、事故の社会的費用を十分に評価してこれを平均化することによって、社会的、総体的な抑止力を十分にもちうることも考えられる²³³。すなわち、「自動車を保有すること、運転することは危険をもたらす行動であって社会的費用をとらなうが、それを十分内部化して所有者や運転者のコストとしてあらわれるようにするためには、無過失責任の強化、保険の災害保険化、そして保険金限度額を高める必要性があるのである」²³⁴。

²²⁶ 浜田・前掲注 195) 71-73 頁。

²²⁷ 浜田・前掲注 195) 37-42 頁。

²²⁸ 浜田・前掲注 195) 38 頁。

²²⁹ 以上、浜田・前掲注 195) 68-69 頁。

²³⁰ 浜田・前掲注 195) 69 頁。

²³¹ 浜田・前掲注 195) 71 頁。

²³² 浜田・前掲注 195) 71 頁。

²³³ 浜田・前掲注 195) 71 頁。

²³⁴ 浜田・前掲注 195) 71-72 頁。

(2) 所得配分の公平性（第二次費用低下）

次に、浜田博士は、所得配分の公平性の観点、すなわち、「被害者の救済と所得分配に与える悪影響の除去という観点」からみた場合には、「公平性の見地から、被害者の過失による免責や過失相殺を強調すべきでない」²³⁵とする。さらに、「自賠法の保険を、……災害保険的なものに変更していくことも被害者保護の見地からは望ましい。すなわち、現行の自賠責保険のもっている責任や過失の側面を除いて災害保険的なものとしていくことが歴史的傾向といわれるが、これも公平の目的からは必要である。それによって、個別的抑止力が動かなくなる可能性があるとしても、統計的・集団的な交通量変化を通じた抑止力は、かえって働くようになるかもしれないのである」としている²³⁶。

(3) 紛争処理上の費用の低減（第三次費用低下）

事故の紛争解決や被害者保護のために必要な、さまざまな司法行政上の裁判費用、弁護士費用、さらには損害保険の営業費などを紛争処理上の費用と呼ぶ²³⁷。日本においては、「裁判所外での示談等による解決が多く、また裁判所を経由するものでも訴訟上の和解や調停という形で解決されることが多い。そして、とくに示談などによる私的解決が被害者の公正な救済という見地からみると望ましくない結果をもたらす場合が多い」²³⁸。しかし、「一方裁判所外の解決、あるいは裁判所を経由としても訴訟上の和解や調停による解決の大幅な利用が、交通事故訴訟によって裁判所の機能が麻痺してしまうのを防いでいることも事実である。」²³⁹との指摘がされている。しかし、問題となるのは、「訴訟費用、弁護士費用等第三次費用の節約が、被害者の不十分な救済という第二次費用の犠牲の上に行われているのではないか、また個別的な事故抑制という第一次費用低減の目標を犠牲にして行われているのではないかという疑問である」²⁴⁰。さらに、「責任保険や任意保険の経費がはたして正当に節約されて、払い込まれた保険料が保険金として十分に被害者に還流しているのかといった疑問も生ずる」をも指摘されている²⁴¹。

²³⁵ 浜田・前掲注 195) 72-73 頁。

²³⁶ 浜田・前掲注 195) 73 頁。

²³⁷ 浜田・前掲注 195) 39 頁。

²³⁸ 浜田・前掲注 195) 76-77 頁。

²³⁹ 浜田・前掲注 195) 77 頁。

²⁴⁰ 浜田・前掲注 195) 77 頁。

²⁴¹ 浜田・前掲注 195) 77 頁。

1.2. 浜田提案の理由付けの批判

以上のような浜田博士による主張のうち、上記②に関する主張、すなわち、「公平性の見地から、被害者の過失による免責や過失相殺を強調」しないことによって、交通災害保険へと制度を変更していくことが被害者の保護の見地から望ましく、公平の目的からは必要であるという理由づけ²⁴²については、批判も存在する。すなわち、吉川吉衛博士は、「災害保険化がなぜ、被害者保護の見地、公正の目的から必要だとされるのかは依然として不明である」と指摘する²⁴³。具体的には、「災害保険が被害者保護の見地から望ましい理由は、災害保険化することによって、たとえばひとつには自動車自損事故惹起者の救済が可能になる、つまり被害者保護の範囲が拡大されるからであり、そのため「自動車自損事故惹起者を救済の範囲に取込むが、しかしこの者には、保険料を負担させない、とすることによって公正性の見地には反しないことになる」と述べて、交通災害保険化の構想の理由が明確ではない、と主張する²⁴⁴。

また、吉川博士は、前記①、②の各理由づけの相互理解は難しく、さらに、上記③についてもその理由づけが記されていない、と批判している²⁴⁵。

2. 藤岡案

藤岡康宏博士は、ドイツの法制を基に議論を基礎としつつ、責任保険を単線型の交通災害保険制度に移行することを提案する²⁴⁶。

2.1. 提案の構成と意義

2.1.1. 交通災害保険への理由付け

藤岡博士は、自動車保有者の危険責任は、純粋な危険責任といわれるものと強化された過失責任といわれるものの二つの法的構成が組み合わせられていた²⁴⁷。このうち、強化される過失責任においては、①過失責任における事故抑止的機能の効果が減殺される

²⁴² 浜田・前掲注 195) 73 頁。

²⁴³ 吉川・前掲注 211) 130-131 頁。

²⁴⁴ 吉川・前掲注 211) 131 頁。

²⁴⁵ 吉川・前掲注 211) 128 頁。

²⁴⁶ 藤岡・前掲注 19) 619 頁以下。

²⁴⁷ 藤岡・前掲注 19) 732 頁。

こと²⁴⁸、②被害者の損害填補という側面の問題、すなわち、被害者に過失がある場合に被害者の損害填補が必ずしも全うされないこと、という問題があると指摘している²⁴⁹。すなわち、民事責任が本来持っていると考えられる損害填補的機能と事故予防的機能も、現行制度の下では十分に実効的なものではない²⁵⁰とされる。このような現在の自動車損害賠償制度に見られる問題点を最も合理的に解決するものとして、藤岡博士は、当該制度の交通災害保険への構造転換を提案した²⁵¹。さらに、これは、「道路交通における事故損害は、自動車利用者の負担による保険によって填補されなければならないとする考え方にもとづくものである」とする²⁵²。そして、このような交通災害保険への移行によって、自動車損害賠償制度が加害者の民事責任を基礎していることから生ずる多くの問題（訴訟の困難性、訴訟過多、訴訟費用の高額化）も自ずと解決される²⁵³。

2.1.2. 交通災害保険化の構想の検討点

また、以上のような構想を基礎としつつ、具体的な制度の内容に関連して、さらに次の3点を指摘している。

第1に、「これまで不法行為責任の有無を問われていた潜在的事故加害者（所有者などの自動車利用者）は、そのかわりに交通災害保険の保険料負担者とされる。他方、…事故予防的機能は、故意または…重大な過失がある場合にかぎられるべきである。このような行為者が被害者であれば、補償請求権が全額否定または短縮され、加害者となった場合には、被害者に支払った補償額につき全額または一部を請求される」²⁵⁴。

第2に、道路上の事故危険の可能性は自動車の利用によって初めて生じたものであると考えるならば、自動車非利用者が加害者となる可能性のある歩行者に過酷な損害賠償義務を負担させるのは妥当でないことも多い。そのため、「被害者がすべて交通災害保険

²⁴⁸ 藤岡先生により、この点については、「いくら注意しても責任を負わされるとすれば、当事者にとっては注意しようがしまいが変わらないことになる。過失の内容が強化されすぎると真に批難に値する過失の重要性がおろそかにされることになるであろう。」と説明している。このため、運転者のちょっとした行動の間違いによる事故を過失責任で解決することには不合理が伴うのであると非難している。

²⁴⁹ 藤岡・前掲注19) 733-734頁。

²⁵⁰ 藤岡・前掲注19) 738頁。

²⁵¹ 藤岡・前掲注210) 78-85頁。

²⁵² 藤岡・前掲注210) 84頁。

²⁵³ 藤岡・前掲注19) 747頁。

²⁵⁴ 藤岡・前掲注210) 84頁。

による保護を享受できるようになれば、特定の加害者に損害賠償義務を負わせる必要はなくなるわけであるから歩行者の免責も容易になるであろう」²⁵⁵。

第3に、「自動車の製造業者、修理業者、道路管理者、動物保有者など自動車事故発生の潜在的危険を負っている者の過失責任を廃止し、新たに保険基金への寄与者とすることが考えられる」²⁵⁶。

2.1.3. 交通災害保険構成のその他の問題

他方で、藤岡博士は、交通災害保険が有力な方法であるとしながらも、その他の重要な問題があることも指摘した。それは、直接の交通関与者以外の者の責任をどのように再構成すべきかという問題である。すなわち、「交通上の過失でないその他の過失（たとえば自動車生産者、自動車修理業者、交通安全義務者、動物保有者として）を理由として交通事故の一部に答責を負う自然人または法人の危険関与をどのように考慮すべきか」という点である²⁵⁷。

2.1.4. 単線型か複線型か

ところで、不法行為制度との関係について、複線型（不法行為制度との共存）とするか、単線型（不法行為制度の排除）とするか、のいずれが適切であるか。

この点について、藤岡博士は、「単線型の補償案は不法行為法の適用を排除し、保険による完全補償を目的とするものであり、被害者保護と制度の合理的運用という点から考えるならば、複線型より優れている」²⁵⁸と述べている。

2.2. 藤岡案の批判

吉川博士は、上記の検討すべき点及び指摘されている問題からみると、藤岡案は、自動車保険における運転者の問題（自動車所有者でない運転者も保険契約者とするのか）に関する論及がないことなどから、災害保険化構想の具体的内容の議論としては十分でないと批判している²⁵⁹。

また、単線型の制度を構想する藤岡案においては、「保険給付以外の不法行為訴権を廃

²⁵⁵ 藤岡・前掲注210) 84頁。

²⁵⁶ 藤岡・前掲注210) 84頁。

²⁵⁷ 藤岡・前掲注19) 770頁。

²⁵⁸ 藤岡・前掲注19) 760頁。

²⁵⁹ 吉川・前掲注211) 132頁。

止することになるが、その前提としては、保険給付による全損害の填補が必要となるが、この場合、当然のことながらコスト高となることにより保険料負担者の理解を得ることが困難となる」との批判も聞かれる²⁶⁰。さらに、佐藤誠氏は、「藤岡案では、自動車製造業者等も保険料負担者として本制度に取り込むことを提案しているが、自動車製造業者がいずれの保険契約に参加するのか、参加する自動車製造業者等をどのように捕捉し、どのような料率算定をするのかなど、実務的な制度設計の検討課題は多い」と批判している²⁶¹。

3. 吉川案

3.1. 提案構想の理由付け

吉川博士は、被害者の観点から、現行の自賠責保険について、自賠責保険を第一当事者傷害保険（ファースト・パーティー型ノーフォルト自動車保険）へと全面的に移行することを提案している²⁶²。第一当事者傷害保険案は、自動車の運転車（所有者も含む）が人身損害（自動車衝突事故および自損事故など）を被ったとき、自己の契約している第1当事者保険の保険者から給付を受けること、また、車外の第三者および自動車事故惹起者の同乗者を被ったときには、加害者が契約した加害自動車の保険から給付がなされる²⁶³。

また、吉川博士の見解では、藤岡案とは異なり、基本補償部分を設定した上で、これによって填補されない被害者の損害については不法行為制度を存置する複線型の制度が提案される²⁶⁴。吉川博士が複線型補償案を支持する理由としては、損害賠償請求権を廃止する単線型においては被害者救済が推進され、また、保険者から加害者に対する求償制度によって事故抑止機能を担保することも確かに可能であるものの、これによって全ての損害を担保しようとするれば、その分、保険料が高額となり、保険の入手可能性及び供給可能性の問題が発生すると予想されるからである²⁶⁵。ただし、複線型の制度を導入することによる自動車事故のもたらす費用の低減が、将来的に単線型の制度による場合に比べてより困難であることが明らかになった場合には、改めて単線型の制度の導入を

²⁶⁰ 佐藤・前掲注19) 336頁。

²⁶¹ 佐藤・前掲注19) 337頁。

²⁶² 吉川・前掲注211) 601頁。

²⁶³ 吉川・前掲注211) 287-288頁。

²⁶⁴ 吉川・前掲注211) 586頁。

²⁶⁵ これは、佐藤・前掲注19) 339-340頁を参照した。

検討すべきである，とする²⁶⁶。

3.2. 吉川案の評価

吉川案では，高額保険料を負担する無事故の保険契約者について考慮し，保険料率の最小化を図ることができることを理由として，複線型の制度の意義を強調している。これは，自動車の保有者については保険料の減額を意味するため，メリットがあると思われる。

また，吉川案の一つの特徴として，この案は，自動車運転者に保険料を負担させることによって自動車事故の一般的抑止を図り，さらに，個別の運転車のリスクに応じて保険料を設定することで個別的抑止を図ろうとするものであることを指摘しうる。この点については，被害者救済よりも事故抑止を重視するものである，と評価されうる²⁶⁷。

VI. 自賠責保険の交通災害保険への転換

1. 交通災害保険化への基礎付け

従来の責任保険の下で被害者の保護及び個人責任の追求という 2 つの目的が徹底されえなかったのは，責任保険は法的には加害者の損害賠償義務を担保する保険であり，他方，故意による事故についてまでも被害者の損害を填補して加害者を免責することは妥当でないとされていたからである²⁶⁸。そのため，事故が故意に引き起こされた場合には，被害者は責任保険による保護を享受することができなかった。

しかし，危険な自動車運転の犠牲となった被害者にとっては，加害者の故意・過失の有無（民事責任の成否）を問わずに保護されることが望ましい。また，個人責任の追求という視点からみると，故意以外にも交通上重大な非難に値するような過失行為に対する責任追及の必要性も考えられるであろう²⁶⁹。そこで，このような目的を達成するためには，被害者の損害填補を加害者の損害賠償義務に依存せしめないこと，換言すれば，民事責任による損害填補を保険保護と置換える災害保険化が必要となってくる，との考えが生じた²⁷⁰。さらに，交通災害保険においては，被害者の保護が徹底されるとともに，

²⁶⁶ 吉川・前掲注 211) 586 頁。

²⁶⁷ 佐藤・前掲注 19) 343 頁。

²⁶⁸ 藤岡・前掲注 19) 681 頁。

²⁶⁹ 以上，藤岡・前掲注 19) 681 頁。

²⁷⁰ 藤岡・前掲注 19) 681 頁。

現行制度が民事責任を基礎としていることから生ずる多くの問題（訴訟困難，訴訟過多，訴訟費用高など）を一挙に解決しうる点が重要である。

2. 災害保険化構想の基本構造（単線型・複線型）

日本における交通災害保険化構想は，その基本構造の違いに応じて，単線型補償案（完全補償案）と複線型補償案（基本補償案）との2つに区別することができる。

2.1. 単線型補償案（完全補償案）

いわゆる単線型補償案の構想は，自動車事故に関する加害者の不法行為責任を全面的に排除して，被害者が受けた損害の補償を全て保険によって解決しようとするものであり，当然のことながら保険による完全補償を目標としている²⁷¹。ただし，単線型補償案には慰謝料も損害補償の対象とするか，最高額による制限を設けるべきかという問題がある。しかし，これはいずれも保険料の問題であり，解決可能であるとされる²⁷²。

2.2. 複線型補償案（基本補償案）

単線型補償案に対して，交通災害保険の他に不法行為責任を存続させようとする構想は，通常，複線型補償案と呼ばれる。この構想においては，一定範囲の給付（基本補償）は保険にまかされ，それを越える部分については，被害者は加害者の不法行為責任を追求しなければならない²⁷³。

このような複線型補償案においては，一定限度額までを無過失責任として全ての被害者に救済を与えるとともに，当該限度額以上の損害を被った被害者には過失責任主義に基づく損害賠償の請求を認めることで，被害者が全損害について填補を受けられることとなり，また，不法行為責任の追求が同時に加害者に対する私的制裁の役割を果たしうる²⁷⁴。ただし，この構想の下では，従前のように不法行為責任に委ねられる領域が残されるため，制度手続の複雑さがマイナスとなるとされる²⁷⁵。

²⁷¹ 藤岡・前掲注 19) 758 頁。

²⁷² 藤岡・前掲注 19) 760 頁。

²⁷³ 藤岡・前掲注 19) 757 頁。

²⁷⁴ 金澤理『交通事故と責任保険』（成文堂，第3版，1974年）204頁。

²⁷⁵ 五十嵐清「自動車事故による損害の補償（総括）」『自動車事故による損害の補償』比較法研究 35号（1974年）69頁。

第2節 カンボジアにおける自動車事故に関する保険制度

本節では、損害賠償法・保険法・社会保障法の三者間における機能分担及び連携のあるべき姿（その基本構造・グランドデザイン）について考察する。

現在、カンボジアでは、自動車事故に関する民事法上の被害者救済制度として、不法行為制度を基礎とするものが取られている。すなわち、自動車事故によって損害を被った被害者は、民法の不法行為に関する一般原則に基づき、加害者たる運転者などに対して、自ら損害賠償を求めなければならない。そのため、加害者の責任が成立しない場合には、被害者は責任保険による填補を受けることもできない。したがって、被害者の救済は必ずしも完全ではなく、法的救済方法として本質的な弱点を抱えているものと思われる。

この点を明らかにするために、本節では、まず、カンボジアにおける自動車保険制度を概観する（I）。その後、自動車事故における損害補償制度の課題を整理し（II）、最後はカンボジアにおけるあるべき交通保険制度のあり方の考察（III）を探求することをしたい。

I. カンボジアにおける自動車保険制度に関する法規制

カンボジアでは、まず保険法が2000年に成立し、その後、保険に関する省令や政令等が制定されていった。次に、2001年10月22日、内閣による保険に関する政令が公布され、2002年10月16日には、カンボジア経済財務省、公共事業運輸省、観光省、内務省の4つの省が共同し、自動車責任保険に関する2つの共同省令が発せられた。これらの共同省令とは、①「自動車責任又は第三者賠償責任保険に関する共同省令」（以下「第三者責任保険省令」）、と②「旅客輸送責任保険に関する共同省令」（以下「旅客輸送責任保険省令」）である。さらに、そのほぼ2年後に当たる2004年9月15日、公共事業運輸省は「第三者責任保険省令及び旅客輸送責任保険省令の施行に関する省令」を発令した。

しかし、2014年8月7日に新保険法を成立したため、一部の法令が無効となった。旧保険法の規定はあまり明確ではなく、適用範囲が広すぎたために、新保険法が制定された。新保険法は、用語の定義を説明する条項が追加されている。とりわけ、新保険法に省令また政令が追加されることにより、本法の規定に柔軟性がもたらされた。

新保険法では、保険は、①一般保険（財産保険、第三者損害賠償責任保険及び健康保険）及び②生命保険との2種類に大別されている。旧保険法に比べて詳細に条文化され

た²⁷⁶上に、その内容もより豊富なものとなっている。しかし、新保険法は、社会において実際に機能しうる可能性を十分に備えているわけではない。このため、2021年12月30日に保険に関する政令が確立され、2001年10月22日の保険に関する政令の一部を無効となった。しかしながら、2021年の保険に関する政令を発布されたものの、保険制度により、被害者救済の観点から、十分に備えているとは言えない。例えば、同法33条²⁷⁷では、すべての車両が保険の対象となるわけではないことが規定されている。

II. 民事交通事故による保険制度に関する規制問題

前述したように、日本における自動車事故に関する現行の損害賠償制度の下では、被害者は加害者の過失の存在を立証しなくても、加害者に損害賠償責任を肯定することができる。この点で、過失責任主義のみによる場合に比べて、被害者の保護が強化され、加害者の責任が厳格化されている。さらに、これと合わせて、被害者に対する賠償義務の履行を確保するための重要な役割を果たしているのが各種の保険（自賠責保険・任意保険）である。

しかしながら、カンボジアでは、責任保険への加入が全ての自動車について義務付けられてはおらず、さらに、事故後の被害者を迅速・公平に救済するための損害賠償制度あるいは損害補償制度の必要性について従来、あまり論じられてこなかった。

1. 不十分な法整備

1.1. 保険義務付け車両の問題

交通事故が発生したとき、加害者に損害賠償義務を負わせても、実際に加害者がその義務を履行しうるだけの資力を持たなければ、被害者は救済されない。それゆえ、被害者の現実の保護にとっては各種の保険制度（損害保険制度・責任保険制度）の整備が不

²⁷⁶ 2000年の旧保険法には、8章と56ヶ条の規定しかないのに対して、2014年の新保険法では14章と114ヶ条が規定されている。

²⁷⁷ 新保険法33条は、「カンボジア王国において商用自動車を所有して運送業を営む自然人又は法人は、保険会社と契約し、あらゆる種類のトレーラーを含む自動車の運用に起因して第三者に生じさせた損失又は損害を補償する保険に加入することを義務付けられる。また、この保険は、自動車の所有者のみならず、運転者及び管理者についても有効とする。保険への加入が義務付けられる商用自動車の種類は、政令で定める」2001年保険法政令第31条の指示がある。」と規定している。

可欠である²⁷⁸。

カンボジアにおいても、保険法に強制的保険制度に関する実体的規定が置かれている。保険法が定める一般保険としては、①財産保険（建物、船舶等）、②第三者損害賠償責任保険、③健康保険の 3 つの種類が存在する²⁷⁹。そして、②第三者損害賠償責任保険においては、被害者を救済するために、保険会社が、被保険者の行為又は被保険者の責任の下にある者の行為により、人身損害のみならず財産的損害を受けた第三者に対して補償を支払う措置が講じられている。また、②第三者損害賠償責任保険は、(1)自動車第三者損害賠償責任保険、(2)建設工事保険、(3)旅客保険の 3 種類に区別され、それぞれの保険への加入が義務付けられている。

しかしながら、保険法や保険政令を見ても、運賃を徴収する車の所有者である自然人及び法人にのみ責任保険への加入が義務付けられている一方、運賃を徴収しない車を運転する者については、加入義務を伴った責任保険制度は存在しない。

自動車第三者損害賠償責任保険の保険加入義務について、カンボジアの新保険法 33 条²⁸⁰は、「カンボジア王国において商用自動車を所有して運送業を営む自然人又は法人は、保険会社と契約し、あらゆる種類のトレーラーを含む自動車の運用に起因して第三者に生じさせた損失又は損害を補償する保険に加入することを義務付けられる。また、この保険は、自動車の所有者のみならず、運転者及び管理者についても有効とする。保険への加入が義務付けられる商用自動車の種類は、政令で定める」としている。

²⁷⁸ 日本では、交通事故の被害者の救済に関して保険制度が重要な役割を果たしていることにつき、野村・前掲注 194) 118 頁を参照。

²⁷⁹ 2014 年制定の新保険法 23 条は、「一般保険とは、被保険者と保険会社との間で、保険料の支払によって、財産、第三者損害賠償責任保険および健康保険のリスクを保証するために行われる保険契約である。一般的な保険商品には、財産保険、第三者損害賠償責任保険及び健康保険の種類が存在する。

財産保険とは、保証されるリスクによって被保険者の財産が損害を受け、紛失または破損した場合に、被保険者に補償金を支払う保険契約である。保険会社が被保険者に対して支払う保険金の額は、別段の合意がない限り、保険契約をした時点における物の価値を超えてはならない。財産保険となる対象は、建物、船舶等である。

第三者損害賠償責任保険とは、保険会社が、被保険者の行為又は被保険者の責任の下にある者の行為により、身体、生命又は財産的損害を受けた第三者に対して補償金を支払う契約である。第三者損害賠償責任保険の商品には、自動車第三者損害賠償責任保険、建設工事保険、旅客保険の種類が存在する。

健康保険とは、事故や身体の病気などでけがをした場合に被保険者に対して、けがや病気の治療費や長時間の介護などの費用を負担する保険契約である。」と規定している。

²⁸⁰ 以下における新保険法の条文の日本語訳は、全て筆者によるものである。

そして、新保険法が指示する保険政令（2021年）の56条²⁸¹は、「カンボジア王国において通行する自動車を所有する自然人又は法人は、保険会社と契約し、自動車の運用に起因して第三者に生じさせた損害を補償する保険に加入することを義務付けられる。保険への加入が義務付けられる自動車の種類は以下のとおりである：

- カンボジア国内で用いられる乗客輸送・貨物運搬商業車両，旅客者が商用に使用する全ての車種
- 全ての会社，企業，工場の所有する全ての車種
- 非政府組織，国際機関，諸協会の車両
- 牽引ベッド車，又は直接に機械により移動するセメントミキサー車」と規定している。

また、新保険法34条²⁸²では、保険への加入を義務づけるその他の車両（同法33条によって定められた車両以外の車両）の種類は政令で定めると規定しているにもかかわらず、保険政令の中に、他の種類の車両に関する規定は見当たらない。

さらに、2002年10月16日の「第三者責任保険共同省令」の2条²⁸³に定められる強制加入保険の対象自動車を見ても、前記保険政令（56条）に規定する自動車が保険対象とされるのは1の種類のみを加えている。これ、「乗客輸送・貨物運搬・商業三輪車」である。

したがって、現在のカンボジアでは、加入を義務付けられる責任保険制度は確かに導入されているものの、全ての自動車についてこの制度が適用されるわけではない。そのことは、保険に加入していない加害者が自動車事故を起こした場合には、被害者は実際には損害の補償を受けることができないおそれがある、ということの意味する。

1.2. 保険金支払請求の対象たる損害に関する規定の問題

新保険法では、第三者損害賠償責任保険につき、被害者を救済するために、保険会社

²⁸¹ 以下における各種の政令の日本語訳は、筆者によるものである。

²⁸² 新保険法第34条「本法33条に規定している車両の他は、保険強制を義務づける他の車両の種類は政令で定める。」

²⁸³ 第三者責任保険省令2条「カンボジアで発生した事故に対して第三者の責任保険義務を果たさなければならない車両の種類は次のとおりである：①カンボジア国内で用いられる乗客輸送・貨物運搬商業車両，旅客者が商用に使用する全ての車種，②全ての会社，企業，工場の所有する全ての車種，③非政府組織，国際機関，諸協会の車両，④牽引ベッド車，又は直接に機械により移動するセメントミキサー車，⑤乗客輸送・貨物運搬・商業三輪車」。

が、被保険者の行為又は被保険者の責任の下にある者の行為により①身体損害、②死亡損害のみならず、③物的損害を受けた第三者に対して、保険金を支払う措置が講じられている²⁸⁴。

にもかかわらず、同法 35 条及び 36 条は、保険金額の支払を請求することができる対象たる損害として、①身体損害及び②死亡損害の 2 つしか明記されておらず、③財産的損害の扱いが明確にされていない。

すなわち、

- 新保険法 35 条「全ての第三者が、保険加入自動車を起因として身体に傷害を負い、又は生命の損害を被った場合、保険会社は、その損害の程度に応じて、適時、損失又は損害に対する補償をしなければならない。」
- 同法 36 条「この保険は、少なくとも、交通事故による傷害、後遺障害又は死亡の被害者に及ぼされるものであり、当該被害者が保険に加入していた当該保険加入自動車に乗車していたか否かに関わらず適用される。」

そのため、これらの規定によると、被害者は、自動車事故によって財産的損害を受けた場合には、それについて保険会社に保険金額の支払を請求しえないものと思われる。それゆえ、この点において、被害者の保護を徹底することができないという問題が生じるであろう、と推測される。

1.3. 第三者責任保険金額の最小限の問題

第三者保険省令は、第三者損害賠償責任保険における保険金額に関して、最小限の保険金額を定めている。

具体的には、次のとおりである²⁸⁵。

㊦ 四輪以上の車両について：

- 一人につき、身体傷害又は死亡した者に対する最小限の保険金額は、5,000 \$²⁸⁶である。
- 一事件につき、身体傷害又は死亡した者に対する最小限の保険金額は、25,000 \$²⁸⁷である。

²⁸⁴ 2014 年新保険法の第 23 条を参照。それに、財産的損害の保険金額は、第三者責任保険省令の保険金額の規定（第三条）がある。

²⁸⁵ 第三者責任保険省令 3 条（筆者による翻訳）。

²⁸⁶ 約 72 万円相当である（2023 年 8 月 25 日の時点で、1 ドルは 145.80 円であり、以下同じ）。

²⁸⁷ 約 364 万円相当である。

- 財産的損害に対する最小限の保険金額は、10,000 \$²⁸⁸である。
- ④ 三輪以下の車両について：
 - 一人につき、身体傷害または死亡に対する最小限の保険金額は、5,000 \$ である。
 - 一事件につき、身体傷害または死亡に対する最小限の保険金額は、12,500 \$²⁸⁹である。
 - 財産的損害に対する最小限の保険金額は、5,000 \$ である。

この規定に基づき、身体傷害、死亡損害又は財産的損害を被った被害者が保険会社に対して損害填補として最小限の保険金を請求することができる。

しかしながら、この条文によれば、四輪の車両にしる三輪以下の車両にしる、また身体傷害にしる死亡損害にしる、被害者は、保険会社に対して、最小限の保険金額として5000 ドルしか主張することができない。もっとも、死亡損害は身体傷害より損害の範囲が広いので、同様の保険金額を支払うのは、バランスを失うこととなろう。

また、保険金額の規定は最大限度額が設けられていない。したがって、保険の最大額は各保険会社にゆだねられることになってしまう。

2. 責任保険制度によること自体の問題

カンボジア新民法典 752 条は、「自動車を所有又は管理する者は、その所有又は管理する危険物によって他人に生じた損害を賠償する責任を負う」と規定する。また、この規定は、自動車事故について、加害者が①不可抗力の存在、②危険物の管理瑕疵のないこと、および③被害者又は第三者の行為を全て立証することができない限り、その者は免責されないという無過失責任を定めるものである。すなわち、自動車事故における責任は厳格化されている。

しかしながら、他方において、前述したように被害者に対する損害賠償義務の履行を確保する保険制度には様々な問題があるため、被害者の完全な救済は果たされえない状況にある、と解される。

とりわけ、カンボジアの現行の損害補償制度の下では、あくまでも不法行為法（損害賠償法）がその基礎とされる。すなわち、加害者の損害賠償責任が成立しない場合には、そもそも責任保険制度が働く余地もない。その結果、保険会社はその責任を免れることとなるため、被害者は責任保険による損害の填補を受けることは不可能である。そのた

²⁸⁸ 約 145 万円相当である。

²⁸⁹ 約 182 万円相当である。

め、被害者に対する迅速で効果的な、そして確実な救済（損害の補償）の実現という観点からは、現状は十分に満足行くものではない、と言わなければならない。

III. 考察 —カンボジアにおける交通災害保険化構想の導入の提案—

日本を含む世界各国において、実際に採用された損害賠償制度の中で様々な手法・対策が具体的に取り組みられている。

日本では、賠償資力を確保するための有効な方法として、自賠責保険の契約を締結した自動車以外の運行を禁止する自賠法の「強制責任保険」制度を構築した。他方、カンボジアにおいては、同じく「強制責任保険」制度の手法を取り入れたものの、当該保険の対象車両は、すでに確認したように、一定の商業用車両に限定されている。したがって、個人の有する自家用車などは当該制度の適用外となり、これら適用外の車両によって自動車事故が発生した場合には、被害者はこの制度による保護を受けることはできないことになってしまう。自動車事故による被害者の十分な救済を確実なものとするためには、そのための第一歩として、すべての自動車について、責任保険への加入を義務付ける制度の構築が求められる。

次に、日本では、全ての自動車に関して「強制責任保険」制度が導入されているものの、被害者が保険によってその損害の填補を受けられるには、その前提として、加害者に損害賠償責任が発生していることが不可欠である。

これもすでに詳しく論じたように、このような手法は、①加害者に損害賠償責任が発生しない場合または被害者が加害者の損害賠償責任の成立を立証することができない場合、あるいは事故が自損事故である場合には、責任保険は給付されない、②保険金支払いや訴訟の遅延によって制度運用のコスト高がもたらされることなどの様々な問題点を抱えている。また、まさしくそれらの問題点を理由として、これまで利用されてきた不法行為責任による解決の道を制限しようとする傾向が、各国に見られるところである。すなわち、自動車保険、特に強制加入の自動車保険に関して、責任の前提としての過失の有無を問題としない、いわゆるノーフォルト保険や、保険を責任から解放した傷害保険ないし災害保険の導入が提唱されている²⁹⁰。

不法行為法を保険制度と交代させようとする改革の動きは、具体的な提案を伴っているかどうかは別としても、すでに殆どの国で始まっている（アメリカ、ドイツ、ニュージーランド等）。このことは、被害者の補償・救済という観点から見た解決策を模索する

²⁹⁰例えば、吉川・前掲注 211) 10 頁、藤岡・前掲注 19)、佐藤・前掲注 19) など。

上で、今後のカンボジアにおいても当然に影響を及ぼすことであり、抜本的改革の必要性について、現実の問題として考えることが必要である。また、序章において述べたように、カンボジアは、日本よりも自動車事故の発生件数が多い国であり、自動車保険契約者に保険料の負担の増大を求めるならば、その結果として事故の発生件数が減少すること、すなわち、被害者の予防的保護が推進されることも期待される。

以上の諸点に鑑みるならば、カンボジアにおいては、現行の損害賠償制度に代えて、交通災害保険化の構想に基づく新しい制度、特に、前述したようないわゆる単線型の制度を導入すべきである、と思われる。

第4章 自動運転社会におけるあるべき民事法理の探求

序

近年では人工知能（Artificial Intelligence. 以下、AI とする）を利用した自動運転技術の進展がめざましい²⁹¹。AI の投入は、人が行ってきた決定や行為を自動化し・AI の判断や機械の自動動作に置き換わることを意味する²⁹²。自動運転技術の進展により、交通事故の削減、交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減、高齢者等の移動手段の確保といった様々な便益が期待されている²⁹³。しかし、自動運転に起因する交通事故に関して、従来の民事責任については、変化が生じることになり、法制度を整備することが求められよう。

I. 自動運転における民事責任法の課題 一問題状況・問題意識一

現代社会では、あくまでも一人一人の人間が中心になる世界を前提とした上で、AI などの技術の利用を進めていくことが必要不可欠な状況であるといえよう。

ところが、自動で運転する車（以下「自動運転車」という）は様々な利便性がある反面、その自動車に構造上の欠陥又は機能の障害が生じた際には、これまでに想定していなかったさまざまな新しい問題がもたらされることも予想される。現在の日本では、ある自動車の運行によって人の生命・身体が侵害され、損害（人損）が発生した場合には、その自動車を自己のために運行の用に供した者（運行供用者）が当該損害を賠償すべき責任を負う（自賠法3条）。これは、自動車の運行（損害発生の原因）を支配していた者が、その運行に基づく損害を――過失（注意義務違反）の有無にかかわらず――賠償しなければならない、という危険責任原理に依拠するものである。

他方で、自動運転車の走行（個別・具体的な経路や交通状況に応じたその操縦）は、当該自動車の実際の搭乗者ではなく、その自動車に搭載された AI によって統御される。そのため、自動運転車の運行供用者、すなわちその運行を支配する者は、搭乗者ではなく、当該自動車の製造者（典型的には自動車メーカー）であると考えられる。したがって、上記危険責任原理によれば、自動運転車による自動車事故については、その自動車の製造者が人損に関係するすべての賠償責任を負うべきこととなる。

しかし、これでは、製造者に課される賠償のリスクが莫大なものとなり、これを嫌う

²⁹¹ 藤田・前掲注 20)「特集・自動車運転と民事責任」14 頁。

²⁹² 橋本・前掲注 89) 54 頁。

²⁹³ 金泉浩二「自動運転の法的課題（民事上の責任の観点から）」法とコンピュータ 35 号（2017 年）57 頁。

製造者が自動運転車の開発自体をためらったり、当該リスクを利用者に転嫁するために販売価格を高額なものとしたりすることで、自動運転車の普及＝「良い」自動運転社会の到来が妨げられることともなりかねない。

このような事態を避け、「良い」自動運転社会の恩恵を多くの人々（特に、たとえば身体障害や高齢のために自ら自動車を運転することが困難であり、自動車の積極的な利用を通じた社会への参加を躊躇する人々など）が受けられるようにするためには、自動運転車による自動車事故が生じた場合における人損（さらには物損）の、関係当事者間における公平な分配の仕方を考察し、これを基礎付けるための新しい法理とこれを基礎とする新たな法制度を構築することが不可欠である。

II. 本章の概観

本章では、人工知能を活用した自動車の自動運転が実現し、それが常態と化した社会（以下、自動運転社会という）が早晚、日本やカンボジアにも到来することを見据えて、自動運転車が自動車事故を惹起した場合におけるその事故のあるべき法的処理の仕方、特に民事法上のあるべき処理の仕方について比較法的・歴史的・原理的な分析を展開し、これを踏まえて、当該事故の公正な処理に適した新たな法制度の立法提案を試みる。具体的には、①自動運転車による自動車事故に基づく損害を填補すべき主体の探求、②あるべき事故処理方法を実質的に妥当なものとして正当化しうる一般的な法原理の構築、そして、③として①と②とを踏まえた具体的な法制度の提案の3点を個別的課題として設定する。

第1節 日本における自動運転技術等の状況

はじめに、日本における自動運転技術の発達状況を簡単に確認しよう。

I. 運転の自動化のレベルの定義

日本における自動運転システムについては、アメリカに倣ってレベル1からレベル5の段階による発展的な区別が採用されている²⁹⁴。SAE InternationalのJ3016（2016年9月）の日本語参考文献であるJASO TP 18004によると、運転自動化システムのレベル分類は以下のとおりである²⁹⁵。

²⁹⁴ 窪田充見・今井猛嘉・肥塚肇雄「「自動運転」を考える」法学教室463号（2019年）24頁。

²⁹⁵ 公益財団法人自動車技術会「自動車技術会・自動車用運転自動化システムのレベル分類及び定

まず、レベル1（運転支援）及びレベル2（部分運転自動化）に対応する役割の区分である。これは、運転自動化システムが継続な動的運転タスクの縦方向及び/又は横方向の車両運動制御のサブタスクを持続的に実行する場合、運転者はこれらを行わないが、残りの動的運転タスクの実行（レベル1）や、自動化システムが行うサブタスクの検知・応答を完了し、システムを監督すること（レベル2）が期待されている役割の区分である。

次に、レベル3（条件付運転自動化）に対応する役割の区分では、運転自動化システムが全ての動的運転タスクを実行するため、利用者は動的運転タスクを実行しない。しかし、動的運転タスク実行システムに関連するシステム故障が生じたときや運転自動化システムがその限定領域から離れようとしているとき、さらには動的運転タスクの作動継続が困難となる場合には、その介入要求への応答準備ができていない利用者が動的運転タスクの代替実行をすることを期待されているレベルである。

最後に、レベル4（高度運転自由化）及びレベル5（完全運転自由化）に対応する役割の区分である。このレベルはレベル3と同様に、すべての動的運動タスクを自動化システムが持続的（レベル4）もしくは持続的かつ無制限（レベル5）に実行するのみならず、全ての動的運転タスク及び動的運転タスクの作動継続が困難な場合への応答を実行する場合に、自動運転システムが作動している間は、車両内の全ての利用者は乗員であるというものである。つまり、車両に乗車するすべての者が自動運転に介入する必要があることは期待されていないレベルまで自動運転化された状態である。

厳密には、この自動運転レベルは、レベル0（運転自動化なし）からレベル5までの5段階の区分が一般的に用いられている。レベル0とは、運転自動化のシステムが存在せず、運転者が全ての動的運転タスクを実行するという従来の自動車運転のことである。自動運転のレベルは、いずれのレベルにおいても、ドライバーはいつまでもシステムの制御に介入することができるとされている²⁹⁶。公益社団法人自動車技術会では、これら5段階の要素の観点からまとめた自動運転システムを、以下の表のとおり分類している²⁹⁷。

義」（『公益財団法人自動車技術会ホームページ』2018年2月1日）18頁。

〈https://www.jsae.or.jp/08std/data/DrivingAutomation/jaso_tp18004-18.pdf〉。

²⁹⁶ 山口・前掲注20）335頁

²⁹⁷ 自動車技術会・自動車用運転自動化システムのレベル分類及び定義、19頁表「表1－運転自動化レベルの概要」を引用。

【図表】自動運転化レベルの定義

レベル	名称	定義（口語表現）	動的運転タスク		動的運転タスクの作動継続が困難な場合への応答	限定領域
			持続的な横・縦の車両運動制御	対象物・事象の検知及び応答		
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行						
0	運転自動化なし	運転者が全ての動的運転タスクを実行。（予防安全システムによって支援されている場合も含む）。	運転者	運転者	運転者	適用外
1	運転支援	運転自動化システムが動的運転タスクの縦方向又は横方向のいずれか（両方同時ではない）の車両運動制御のサブタスクを特定の限定領域において持続的に実行。この際、運転者は残りの動的運転タスクを実行する事が期待される。	運転者とシステム	運転者	運転者	限定的
2	部分運転自動化	運転自動化システムが動的運転タスクの縦方向及び横方向両方の車両運転制御のサブタスクを特定の限定領域において持続的に実行。この際、運転者は動的運転タスクのサブタスクである対象物・事象の検知及び応答を完了し、システムを監督する事が期待される。	システム	運転者	運転者	限定的

自動運転システムが（作動時は）全ての動的運転タスクを実行						
3	条件付運転自動化	運転自動化システムが全ての動的運転タスクを限定領域において持続的に実行。この際、作動継続が困難な場合への応答準備ができていない利用者は、他の車両のシステムにおける動的運転タスク実行システムに関するシステム故障だけでなく、自動運転システムが出した介入の要件を受け容れ、適切に応答することが期待される。	システム	システム	作動継続が困難な場合への応答準備ができていない利用者（代替中ドライバーになる）	限定的
4	高度運転自動化	運転自動化システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において持続的に実行。作動継続が困難な場合、利用者が介入の要求に応答することは期待されない。	システム	システム	システム	限定的
5	完全運転自動化	運転自動化システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を持続的かつ無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行。作動継続が困難な場合、利用者が介入の要求に応答することは期待されない。	システム	システム	システム	限定なし

II. 自動運転車による自動車事故に基づく損害を填補すべき主体の探求

冒頭に述べたように、自動運転により、移動手段の確保といった様々な便益が有しており、人間による運転と比べて、安全性能の向上することと様々な便益の運転が期待される。とはいえ、AIの運転ミス（自動運転システムの欠陥）による事故は、人々に新たなトラブルを発生させることにもなる。自動運転システムが原因となった事故の類型としては、①濃霧のため衝突被害軽減ブレーキの作動が困難な状況において、衝突被害軽減ブレーキが作動せずに渋滞中の前車に追突をしたことによる事故、②衝突被害軽減ブ

ブレーキが作動せずに、渋滞中の前車に追突をしてしまったものの、マニュアル等に示された衝突被害軽減ブレーキが制動しない状況は存在しなかった場合、③歩行中、前方に障害物が無いにもかかわらず、突然、衝突被害軽減ブレーキが急作動して、この影響で後続車に追突された事故等が挙げられる²⁹⁸。したがって、自動運転による事故は、歩行者、天候、道路状況などの外的な要因によって生じることもあるため、これまでの製造物における事故とは異なる状況が発生する可能性がある²⁹⁹と解される。そのため、自動走行システムの欠陥によって生じる事故は、いくつかの修正を加えられながらも基本的にはドライバーの過失責任を基礎してきたこれまでの法制度（民法や自賠法及びそれに基づく責任保険制度）のみでは十分に対応できない可能性がある²⁹⁹と主張されている。すなわち、自動運転車による自動車事故においては従来の法的課題も生じると言わざるを得ない。

自動車事故により損害を被った被害者は、加害者に対して不法行為責任を明記した民法 709 条に基づき、または運行供用者に対して自賠法 3 条に基づき、損害賠償を請求するのが通常である。さらには、当該自動車事故が自動車の構造上の欠陥の問題に起因する場合には、製造物責任法 3 条に基づき製造業者に対し、損害賠償責任を追及することもある。ここでは、自動運転車に起因する自動車事故に関して、既存の民事責任法理を変容させる必要性の有無を論ずる。主に問題となるのは、①一般不法行為責任（民法 709 条）に関する運転者の故意・過失、②運行供用者責任（自賠法 3 条）に関する責任主体と免責三要件のほか、③製造物責任（製造物責任法 3 条）である。

1. 一般不法行為責任

まずは、民法における不法行為法の基本原則の規定を概観してみよう。

不法行為による損害賠償責任に関する原則（一般不法行為責任）として、民法 709 条は「故意また過失によって他人の権利又は法律上保護される利益を侵害した者は、これによって生じた損害を賠償する責任を負う」と規定している³⁰⁰。そして、帰責原理は過失責任主義（過失なければ、責任なし）であり、損害賠償請求の成立要件は、①行為者の故意・過失、②権利又は法律上保護される利益の侵害、③損害の発生、④因果関係となる³⁰¹。また、一般不法行為責任には、損害賠償範囲の限定はない。

²⁹⁸ 窪田充見「自動運転と販売店・メーカーの責任」ジュリスト 1501 号（2017 年）31 頁。

²⁹⁹ 山口・前掲注 20) 332 頁。

³⁰⁰ 栗田・前掲注 20) 27 頁。

³⁰¹ 潮見佳男『債権各論 II 不法行為法』（新世社、第 4 版第 2 刷、2021 年）の文献を参照する。

なお、自動車の人的損害による損害賠償責任については、すでに繰り返し指摘しているように、民法の特別法として自賠法が制定されている³⁰²。これに対して、物的損害については、民法の基本原則が適用される³⁰³。

現在の民法 709 条の過失の判断基準は、加害者の立場に置かれた一般人を名宛人とする客観的な注意義務への違反が認められるか否かである³⁰⁴。では、完全自動運転レベル 4-5 において、誰にこのような①過失が認められるであろうか。

運転自動化システムレベル 4 は全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において持続的に実行するものと定義される。また、レベル 5 は、運転自動化システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を持続的かつ無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行するシステムである。さらに、運転自動化システムレベル 4-5 では、作動継続が困難である場合、利用者が介入の要求に応答することは期待されない。したがって、レベル 4（限定領域の範囲外を除く）とレベル 5 とにおいては、運転者は不在であり、技術的には、搭乗者が運行の制御を行う必要もなく、欠陥等にも全く関与しない。このため、「自動運転システムを使用した者を行為者と評価することはできるが、通常、この者は損害の発生を予見することも回避することもできないから、原則として過失は否定されることになる」³⁰⁵と主張されている³⁰⁶。なお、整備不良に起因する事故については、自動運転システムのレベルにかかわらず、車両などの措置の整備不良（自動運転システムのアップデートなどを怠った）に関して責任を有する者又は運転者が不法行為責任を問われることになる³⁰⁷。

しかしながら、自動車事故による人的損害については、これに自賠法が適用されるため、上記の運転者は、その過失の有無にかかわらず、同法 3 条ただし書き所定の免責要件が立証されない限り、損害賠償を免れない。このため、自動運転システムの利用者は、自らの過失を否定されたとしても、人身事故の賠償責任に問われることとなる。しかし、

³⁰² 浦川道太郎「自動運転における民事責任のあり方」法律のひろば 71 巻 7 号（2018 年）23 頁。

³⁰³ 浦川・前掲注 302) 24 頁。

³⁰⁴ 近内京太「自動運転自動車による交通事故の法的責任～米国における議論を踏まえた日本法の枠組みとその評価～〔下〕」国際商事法務 44 巻 11 号（2016 年）1610 頁。

³⁰⁵ 栗田・前掲注 20) 29 頁。

³⁰⁶ レベル 4 以上の自動運転システムにおいて、過失責任を問うことができないとする見解として、近内京太・前掲注 304) 1611 頁。また、物的損害について、自動運転車の運転者の過失は考えにくいことから、運転者やその使用者の責任を追及することは困難であると述べたのは、佐野誠「多当事者間の責任の負担のあり方」藤田友敬編『自動運転と法』（有斐閣、2018）200 頁。

³⁰⁷ 栗田・前掲注 20) 29 頁。

自賠法 3 条の射程が完全自動運転（レベル 5）まで及ぶとしても、自賠法 3 条の適用がない物損事故については、現在とは変化が生じることになると思われる。すなわち、被害者が加害者の過失を立証することができなければ、物損に関する賠償責任を追求しえず、被害者の保護に欠けることになってしまう³⁰⁸。

浦川道太郎博士によれば、このような問題に対する最良の対処法は、「ドイツの道路交通法のように、『他人の生命、身体又は物を害したとき』と定めて、自賠法 3 条の保護範囲を物的損害に拡張すること³⁰⁹であるが、この解決策は、ノーロス・ノープロフィットを原則とする自賠責保険のあり方とも関連し、なお十分に考えるべき問題を含んでいる」³¹⁰。

しかし、このような解決策をとった場合には、自動運転車の所有者などが、人的賠償責任保険のみならず、物的賠償責任保険にも（強制的に）加入しなければならないため、大きな負担を負うことになる恐れがある。これに加えて、自賠法の根本的な見直しが求められることとなるため、事実上は困難な手続であると解される。しかしながら、自動運転車の導入により、自動車事故の発生頻度は減少し、さらに、これにより損害もまた減少することに伴って、より低い保険料が実現することも予想される。そのため、保険料を大きく増加することなくこれらの改正を行うことも可能となるとの指摘もある³¹¹。

2. 運行供用者責任を適用する可能性

次に、自賠法の被害者保護の仕組みを踏まえて、自動運転車の実用化に向けた自賠法の在り方について考察する。

2.1. 自動運転と自賠法上の運行供用者に関する問題

第一章で見たように、現在の判例は、自賠法上の責任主体である運行供用者に関する判断基準について、おおむね運行支配と運行利益の双方に鑑みた認定を行っている。すなわち、賠償責任の主体となる「運行供用者」は、自動車の運行について運行支配と運

³⁰⁸ 浦川道太郎「自動走行と民事責任」NBL1099号（2017年）36頁。

³⁰⁹ 同様に自賠法 3 条の賠償範囲を物損に広げることを主張するのは、近内京太「自動運転自動車による交通事故の法的責任～米国における議論を踏まえた日本法の枠組みとその評価～〔下〕」国際商事法務 44 卷 11 号（2016 年）1615 頁。

³¹⁰ 浦川・前掲注 308）36 頁。

³¹¹ 以上につき、近内京太「自動運転自動車による交通事故の法的責任～米国における議論を踏まえた日本法の枠組みとその評価～〔下〕」国際商事法務 44 卷 11 号（2016 年）1615 頁。

行利益という2つの要素を満たしているか否かによって判断される。当該判断基準について、まず「運行利益」の帰属については、完全自動運転の場合を含め、自動運転車についても従前と同様に理解することができよう³¹²。そして、「運行支配」については、車両の運行を指示・制御すべき立場にあれば、たとえ他人が車両を運転する場合であっても認められる³¹³。このように、たとえ自動運転技術が発展したとしても、自賠法所定の運行供用者責任が発生しうるものと思われる。

日本では、現在に至るまで、民事責任の法制度では運転者の過失により自動車事故が発生した場合、運行供用者責任によってその処理が行われてきた。これに対して、肥塚肇雄弁護士は、自動運転のレベル3は「最終的にオーバーライドができるわけであるから自動車の運行を支配し、それに対する利益を持っている者の存在が認められ、その者が結局は運行供用者責任を負うことになる」と述べ、そのため「この場合については従来の枠組を大きく変えるものではない」とする見解を示している³¹⁴。したがって、このレベルまでであれば、従来の自賠法による運行供用者責任に関する判断枠組みを維持することができる（また実際に維持される）ものと考えられる。

完全自動運転（レベル5）を利用中に、何らかの車両側の欠陥により事故が発生したとき、従来の民事責任法をそのまま適用することが可能であるか否かが問題となる。すなわち、現行の自賠法による運行供用者責任を維持することできるのか、またその判断基準もそのまま維持することできるのかが今後の自動運転社会の発展的存続に向けた大きな問題となるため、慎重に検討を行って整理しなければならない。

この点に関して、運行供用者責任に関する議論では、自動運転車の所有者、自動運転車を利用する運送事業者などに運行支配・運行利益は認められる³¹⁵と主張する学説も見られる一方、運行支配を認めることができるかについては、いくつかの疑問³¹⁶が提示されている。

そこで、以下、運行供用者責任の適用の可否について検討したい。

³¹² 藤田友敬「自動運転と運行供用者の責任」藤田友敬編『自動運転と法』（有斐閣、2018）134頁。

³¹³ 藤田・前掲注312）134頁〔藤田友敬執筆〕は、最判昭和45・7・16民集100号197頁等の判例を指示する。

³¹⁴ 窪田・前掲注20）「自動運転」を考える」28頁。

³¹⁵ 完全自動運転においても、「運行支配」・「運行利益」を認めるものとしては、国土交通省報告書、7頁、浦川・前掲注308）32頁など。

³¹⁶ 栗田・前掲注20）30頁など。

2.2. 運行供用者責任を維持することの妥当性に関する議論

日本では2020年4月に自動運転レベル3の車両の公道走行を可能とする法整備がなされ、同年11月に世界で初めて条件付自動運転車（レベル3）の型式指定が行われた³¹⁷。そして、日本政府は2025年を目途に高速道路を走行する乗用車においてレベル4を実現させるとしている³¹⁸。

今後、自動運転技術の進展した社会において、自動運転システムレベル5の利用中に自動車事故が発生したとき、当該事故の責任関係に係る制度面での取組が問題となる。このため、日本では自動運転における民事責任を如何に解するかという観点から、自賠法に関する運行供用者責任についての関係省庁による報告書や学説等から検討を開始し、整理を進めていく。

2.2.1. 関係省庁における議論

(1) 国土交通省報告書

第1として挙げるのは、国土交通省の報告書である。自動運転システム利用中の事故について、自動車事故の被害者保護を目的として制定された自賠法に基づく損害賠償責任の在り方に関する検討を行うため、2016年11月に国土交通省自動車局に「自動車における損害賠償責任に関する研究会」（以下「本研究会」と呼ぶ）が設けられ、検討が開始され、上記報告書をまとめるまで、2016年11月から2018年3月の期間中に計6回の研究会が開催された。

当該報告書においては、自動運転における損害賠償責任について、5つの論点が示されている³¹⁹。

- 論点①；自動運転システム利用中の事故における自賠法の「運行供用者責任」をどのように考えるか。
- 論点②；ハッキングにより引き起こされた事故の損害（自動車の保有者が運行供用者責任を負わない場合）について、どのように考えるか。

³¹⁷ 椛澤亮一「自動運転レベル」KYB技報第63号（2021年）47頁。

³¹⁸ 椛澤・前掲注317）47頁。

³¹⁹ 国土交通省自動車局「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」（『国土交通省ホームページ』国土交通省2018年3月）3頁

〈<https://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf>〉。「最終アクセス日：2023年8月25日」

- 論点③；自動運転システム利用中の自損事故について、自賠法の保護の対象（「他人」）をどのように考えるか。
- 論点④；「自動車の運転に関し注意を怠らなかった」について、どのように考えるか。
- 論点⑤；地図情報やインフラ情報などの外部データの誤謬、通信遮断等により事故が発生した場合、自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」があるといえるか。

また、本研究会によると、論点①に関する運行供用者責任につき、自動運転システム利用中の事故により生じた損害賠償責任を誰が負担すべきかについて、現行の自賠法を維持することを前提とした上で、以下の3つの案が整理された³²⁰。

【案①】従来の運行供用者責任を維持しつつ、保険会社による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保のための仕組みの検討。

【案②】従来の運行供用者責任を維持しつつ、新たに自動車メーカー等に、自賠責保険料としてあらかじめ一定の負担を求める仕組みの検討。

【案③】従来の運行供用者責任を維持しつつ、自動運転システム利用中の事故については、新たにシステム供用者責任という概念を設け自動車メーカー等に無過失責任を負担させることの検討（全てのレベルの自動運転に自賠法を適用することを前提とする。）。

その後、本研究会は、上記①～③の各案を検討した結果、【案①】「従来の運行供用者責任を維持しつつ、保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保のための仕組みを検討」することが適当であるとされた。この案によれば、被害者に対して第一次的責任を負う者は、運行供用者であり、事故の原因が自動車の欠陥にある場合、運行供用者は自動車メーカーに対して、その欠陥があったことを理由として、製造物責任を追及し、求償を行う。すなわち、自動車メーカーが最終的にその損害賠償責任を負担することとなる。【案①】を支持する理由として委員から提示された意見は、次の3つである³²¹。

- 1) 運行供用者責任とは、危険物を保持する者はその危険がもたらす損害について賠償責任を負わなければならないという「危険責任」（運転に由来する危険と機器（自動車）本体に由来する危険が不可欠一体となったものが対象）と利益の存するところに損失も帰せしめるべきとする「報償責任」に基づく責任であ

³²⁰ 国土交通省自動車局・前掲注319) 7頁。

³²¹ 国土交通省自動車局・前掲注319) 10頁。

り、自動運転であっても運行供用者に係る責任は変わらない。

- 2) 運行供用者責任は、自動運転システムを前提としても、かなり幅広い射程を有していると考えられ、自動運転車を保有者や運転者に代わって自動運転システムが操作するとしても運行供用者責任は問うことができると考えられる。
- 3) 迅速な被害者救済の観点からは、現在の自賠法の仕組みに基づいて、運行供用者が責任を負うべきとするのが最も有効であり、自動運転の場合においても、被害者の救済が後退してはならない。

これに加えて、【案①】については、「自動車ユーザーや自動車メーカー等の適正な責任分担のために保険会社などによる自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保に向けた検討が必要である」との課題が残されている³²²。

また、本報告書では、上記【案①】から【案③】に関して、論点①に関する運行供用者責任の損害賠償責任者について、次のように幾つかの問題点が挙げられている。

まず、「自動運転でも自動車所有者、自動車運送事業者等に運行支配及び運行利益を認めることができ、運行供用に係る責任は変わらない」との見解が指摘されている³²³。すなわち、完全な自動運転車に関しても、当該自動車の所有者に対する運行支配の存在を肯定しうる、とされている。「レベル5では運転者が不在となるが、自動運転装置を始動させて目的地を定めて走行させることで、運行供用者は、運行を支配して」いるものと考えられる、とされる³²⁴。その上で、【案①】によると、自動運転システム利用中の事故により生じた損害賠償を負う最終責任者は自動運転車メーカーとなるとされている。しかし、責任のリスクが製造業者にある場合に起こりうる問題については、本研究会では議論されなかった。さらに、本研究会における議論の対象車は、2020年から2025年頃の過渡期の自動運転システムレベル0から4までに限定されており、レベル5の自動車は除かれている。したがって、レベル5については、【案①】が適切な解決策であるかどうかは、なお明らかではない。運行供用者責任の判断基準につき、完全自動運転車（レベル5）との関係では、運転への関与の度合いが著しく減少する所有者に、そもそも運行支配があるのか、との疑問は解消されていないのが現状である、と言えよう。

³²² 国土交通省自動車局・前掲注319) 10頁。

³²³ 国土交通省自動車局・前掲注319) 7頁。

³²⁴ 国土交通省自動車局第3回の「関係者、関係団体からのヒアリング結果」(『国土交通省ホームページ』国土交通省2017年4月) 3頁(有識者C発言)

<<https://www.mlit.go.jp/common/001183094.pdf>>「最終アクセス日：2023年8月25日」。

(2) 警察庁委託事業報告書

警察庁委託事業では、調査研究に当たり、調査方法及び調査内容の検討、調査結果の分析、課題の調整等を行うために「自動走行の制度的課題等に関する調査検討委員会」（以下「調査検討委員会」という）が設置された³²⁵。2015年10月23日から2016年3月2日までの間に5回の調査検討委員会が開催され、「自動走行の制度的課題等に関する調査研究報告書」を作成した³²⁶。

この調査研究では、交通の安全と円滑を図る観点から、自動走行システムの進展を支援することを目的として、①自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン案の作成、②自動走行についての法律上・運用上の課題の検討・整理を行った³²⁷。

自動走行に係る民事上の責任について、上記報告書では、「レベル3までは、現状のとおり、交通事故が発生した場合には、自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）等が適用され、原則として同法第3条に規定する自己のために自動車を運行の用に供する者が損害を賠償する責任を負うこととされ、当該者以外の者の責任については、故意または過失の有無等、個別具体的な事情により判断されることとなる」とされた³²⁸。すなわち、当該報告書は、レベル3までは運行供用者責任をそのまま維持すると結論づけた。しかし、自動運転車レベル4-5について、自賠法を適用し運行供用者の責任を適用することが可能であるか否かは、明確にされていない。

(3) 経済産業省・国土交通省委託事業報告書

自動走行の実現には、技術開発や制度整備と同時に、社会受容性の醸成が不可欠であるところ、経済産業省・国土交通省の委託事業として、「スマートモビリティシステム研究開発・実証事業 自動走行の民事上の責任及び社会受容性に関する研究」が2016年から行われ、「①自動走行車の効果が最大限発揮されるために、自動走行技術をユーザーに正しく理解してもらう必要がある。ユーザーに正しく自動走行技術を理解してもらう取組の一つとして、ユーザー期待と技術のギャップ、事故時の責任関係を整理し、社会受容

³²⁵ 株式会社日本能率協会総合研究所・警察庁委託事業「自動走行の制度的課題等に関する調査研究報告書」（2016年）2頁

〈<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/jidosoko/kentoiinkai/report/honbun.pdf>〉「最終アクセス日：2023年8月25日」。

³²⁶ 株式会社日本能率協会総合研究所・警察庁委託事業・前掲注325）3頁。

³²⁷ 株式会社日本能率協会総合研究所・警察庁委託事業・前掲注325）1頁。

³²⁸ 株式会社日本能率協会総合研究所・警察庁委託事業・前掲注325）79頁。

性を検証することで、製造事業者、ユーザーの実施すべき事、双方のコミュニケーションのあり方を整理する。②また、必要に応じて自動走行車を製造事業者が市場投入、ユーザーが利用するにあたって参照すべきガイドラインを作成する」³²⁹との目的を達成すべく、2017年3月に報告書が公表された。

上記研究では、自動走行車による事故に関する民事責任として、どのような点が現在から変化し得るのかを検討し、法的論点について議論された。その結果、自賠法について、「現行の自賠法は、自動車が新技術であった19世紀初めのドイツにルーツを持つ。自動車の技術的・物理的な危険性が非常に高かった時代に、交通事故被害者の救済のため、自動車の運行に関わる人身損害は自動車自体の欠陥・機能不全を含めて全て運行供用者（主に車両の保有者）が責任を持つとして組み立てられた制度である。また、自動車は、前時代の馬車に代替するものであり、馬車の御者の誤操作と動力である馬（動物）の暴走等の危険との類推から、運転者と装置の両方の危険に自動車保有者（運行供用者）が責任を負うことは受け入れられた。そして、運行供用者は、運行支配と運行利益を持つ者と定義されている。この考え方から、自動走行という新たな新技術を迎える現代でも、対歩行者・被害者という点では、自動走行レベルが4、5でも自賠法と自賠責制度で対応が可能と解釈できる」³³⁰。そして、「レベル4、5の場合、乗員が運転をコントロールすることがなくなるが、運行供用者の定義は変わらない」³³¹ことを指摘した。

このように、上記研究では、自動運転レベル4、5においても、現行の運行供用者責任を維持すべきものとされている。すなわち、自賠法の趣旨からすれば、どのレベルについても運行供用者責任を認めることが可能である、とされる。

(4) IT 総合戦略本部・官民データ活用推進戦略会議の大綱

高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議（以下「本会議」という）は、社会受容性と国民の納得感を前提としつつ、高度自動運転の迅速な実用化を達成するという観点から、迅速な被害者救済を第一として検討を行った。その際、自動運転技術の開発動向、各種の関連法規に関する議論、国際的議論の状況を踏まえた具体的な検討を行い、2018年4月17日に「自動運転に係る制度整備大綱」報

³²⁹ 株式会社 テクノバ編・平成28年度経済産業省・国土交通省委託事業「スマートモビリティシステム研究開発・実証事業 自動走行の民事上の責任及び社会的受容性に関する研究報告書」（2017年）1頁〈https://www.meti.go.jp/meti_lib/report/H28FY/000541.pdf〉。

³³⁰ 株式会社 テクノバ編・前掲注329）28頁。

³³¹ 株式会社 テクノバ編・前掲注329）28頁。

告書を作成し、発表した。本会議では、自動運転システムによって生じた事故に関する損害賠償責任に関して、以下の2つの論点を検討した³³²。

① 自動運転システム利用中の事故により生じた損害についても、従来の運行供用者責任を維持する。なお、保険会社などから自動車メーカー等に対する求償権行使の実行性確保のための仕組みを検討する³³³。

(限定地域での無人自動車移動サービス(レベル4)については、車両の所有者である自動車運送事業者を運行供用者とし、高速道路での隊列走行トラックについては、走行形態に応じて運行供用者を特定する。)³³⁴

② ハッキングにより引き起こされた事故の損害(自動車の所有者が運行供用者責任を負わない場合)に関しては、政府保障事業で対応することが妥当であると考えられる。他方、例えば自動車の所有者などが必要なセキュリティ上の対策を講じておらず保守点検義務違反が認められる場合には上記の通りではないと考えられる³³⁵。

上記報告書によると、本会議では、自動運転システム利用中の事故における自賠法の運行供用者責任について、既に取り上げた国土交通省の報告書における【案①】を支持している。また、それゆえ、本会議の課題としては、国土交通省の報告書と同様に、完全自動運転であるレベル5において自賠法が定める運行供用者責任に関する判断基準をどのように考えるかが明らかになっていない、ということ指摘することができる。

以上のように、各省庁の調査研究では、全体として、自賠法上の運行供用者責任を維持する立場が支持を集めている。しかしながら、自動走行であるレベル4及びレベル5においては、自賠法の運行供用者責任の適用可能性の有無・判断基準の具体的なあり方がなお明確ではない、と解される。

2.2.2. 学説の議論

第1章で検討したように、運行供用者責任の判断する要素には、運行利益と運行支配があるかどうかを決めている。しかし、自賠法の議論では、運行支配と運行利益は両方とも必要なかという問題があり、①両方が必要であるという説と、②そのどちらか一

³³² 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議「自動運転に係る制度整備大綱」(2018年4月17日)18頁
(https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20180413/auto_drive.pdf)。

³³³ 官民データ活用推進戦略会議・前掲注332)18頁。

³³⁴ 官民データ活用推進戦略会議・前掲注332)18頁。

³³⁵ 官民データ活用推進戦略会議・前掲注332)18頁。

方で足りるという考え方が存在する³³⁶。しかし、自動運転技術レベル 4-5 では、「乗員のコントロールがない場合において、乗員の運行供用者を認めてよいかという点は議論の余地がある」と指摘されている³³⁷。そして、レベル 4 相当での運転を開始させた人は運行利益を得ているけれども、運行支配はないのではないかという疑問を呈している³³⁸。このため、「運行支配」と「運行利益」とを当該搭乗者に肯定することが可能であるか否かが問われることとなる。

以下では、自動運転のレベルに応じた自賠法による運行供用者責任の適用の可能性について、現在の学説の状況を整理する。

(1) レベル 1-2

自動運転レベル 1-2 では、動的運転タスクの作動継続が困難であるときには、これに応答した運転者（搭乗者）が残りの動的運転タスクを実行することとシステムを監督することとが期待される。すなわち、自動運転機能はあくまで運転補助機能であり、自動車を安全に運行する責任はあくまで運転者にあるとされている³³⁹。そのため、一般に、自動運転車による自動車事故については、従来の自賠法の適用上、問題は生じない³⁴⁰。

(2) レベル 3

自動運転レベル 3 では、自動運転システムが全ての動的運転タスクを限定領域において持続的に実行することとなる。その際、作動継続が困難である場合への応答準備ができていない利用者は、他の車両の動的運転タスクの実行に関するシステム故障だけでなく、自動運転システムが出した介入の要件を受け容れ、それらに適切に応答することが期待される。すなわち、作動継続が困難である場合に対する応答準備ができていない利用者による運行の代替中は、当該利用者は運転に全く無関係であるとは言えず、「運行支配」と「運行利益」とをともに有する者として運行供用者に当たると解することが妥当である、

³³⁶ 窪田充見他・前掲注 20) 「「自動運転」を考える」28 頁〔窪田〕。

³³⁷ 山口・前掲注 20) 348 頁、同様に疑問を呈するのは、窪田充見他「「自動運転」を考える」法学教室 463 号 (2019 年) 28 頁〔今井〕、栗田・前掲注 20) 30 頁等。

³³⁸ 窪田・前掲注 20) 28 頁〔今井〕。

³³⁹ 金泉・前掲注 293) 60 頁。

³⁴⁰ 浦川・前掲注 302) 24 頁。同様に、金泉・前掲注 293) 60 頁、福田弥夫「自動運転と損害賠償責任」自動車交通研究 (2016 年) 37 頁等

〈https://www.jstage.jst.go.jp/article/jrctptpj/2016/0/2016_36/_pdf/-char/ja〉「最終アクセス日：2023 年 7 月 21 日」。

とされる³⁴¹。

(3) レベル 4-5

レベル 4 及びレベル 5 においては、限定領域において区別される面はあるものの、自動運転システムによる作動継続に対して、利用者が介入することをそもそも期待されない。そのため、いずれのレベルについても、自動運転車はシステムによって自律的に走行しており、その利用者（搭乗者）によるその運行制御は原則として想定されていない、とも考えられる³⁴²。それゆえ、そのような利用者（搭乗者）に「運行支配」があるか否かが問題となる。

このような問題への対処の仕方（この点に関する立場）には、大きく分けて、以下の3つがありうる。

1) 運行供用者に関する従来の判断基準をそのまま適用することが可能である、との考え方

まず、レベル 4 及びレベル 5 の自動運転についても、自動運転車の利用者に運行供用者に関する従来の判断基準をそのまま適用することができる、と説く立場である。すなわち、この立場によれば、完全自動運転が行われる場合においても、自動運転車の利用者に「運行利益」及び「運行支配」を認めた上で、運行供用者責任を課すことが可能である³⁴³。「運行利益」の帰属については、従来の判断基準におけるのと同様に理解し、判断しうる、と一般に解釈されている³⁴⁴。また、「運行支配」の帰属に関しては、車両の運行を指示・制御すべき立場にある者であれば、たとえ他人がその車両を運転する場合であっても、当該車両の運行に対するこの者の支配を認めることができるため、完全自動運転に関する場合をも含めて、自動運転システムを利用して自動車を走行させる者一般

³⁴¹自動運転のレベル 3 において運行供用者責任を維持する説は、近内京太「自動運転自動車による交通事故の法的責任—米国における議論を踏まえた日本法の枠組みとその評価—〔下〕」、国際商事法務、44 卷 11 号（2016 年）1612 頁、藤田・前掲注 312）134 頁〔藤田友敬執筆〕、国土交通省自動車局「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」2018 年 8 頁、栗田昌裕「自動運転車の事故と民事責任」法時 91 卷 4 号（2019 年）30 頁等。

³⁴² 栗田・前掲注 20）30 頁。

³⁴³ 国土交通省自動車局・前掲注 319）8 頁、藤田・前掲注 312）134 頁〔藤田友敬執筆〕、浦川・前掲注 302）25 頁、窪田充見「自動運転に関する現状と課題①——民事責任の観点から」法律のひろば（2020 年）22 頁等。

³⁴⁴ 近内・前掲注 304）1612 頁、浦川・前掲注 308）32 頁、藤田・前掲注 312）134 頁〔藤田友敬執筆〕、栗田・前掲注 20）31 頁等。

に「運行支配」がある、とされる³⁴⁵。さらに、運行供用者を新たに「自動運転自動車を保有し、かつ、これを使用し、あるいは輸送サービスの用に供している者」³⁴⁶と定義づけるものがみられたり、「確かに運転者は不在であるが、運送業者は保有する貨物自動車のエンジンを始動させ、目的地を定めて自動車を動かしており（場合によっては、目的地の変更もできるはずである）、事故の危険の創出に具体的に関与しているため」³⁴⁷、「自動運転を所有しまたは利用する権利を有する者が自動車の運行をコントロールする可能性があるとして」³⁴⁸、自動運転装置を利用して走行させる者に「運行支配」を認めることができる理由が数多く示されたりしている。このように、たとえ完全自動運転に段階に至っても、運行供用者が存在しなくなると言うことではなく³⁴⁹、「通常、運行供用者に当たるものと解される」³⁵⁰。

加えて、自賠法の目的である迅速・確実な被害者保護の観点からみれば、被害者にとっては、事故車両が自動運転車であるのか、また、その自動運転のレベルがどのレベルのものであったかは重要な事柄ではなく、事故によって損害を被ったという事実さえ認定されれば、当該被害者の救済が図られるべきである、と解される。そのため、自動運転技術が進化しても、「被害者の保護」の要請は当然に維持されるべきである、と主張される³⁵¹。

しかしながら、自動運転において、両方の「運行支配」及び「運行利益」を維持する1つ目の考え方には、不都合が生じる場面が出てくるとの批判がある³⁵²。具体的には、「自動運転のカーシェアリングによる自車損害の場合において、ユーザーが被害者となる場合には、ユーザーは所有者の承諾を受け、自動運転システムを起動し、目的地を入力するため、自動運転車の所有者もユーザーも運行供用者になり、共同運行供用者の問題と

³⁴⁵ 藤田・前掲注 312) 134 頁〔藤田友敬執筆〕、同、藤田友敬「特集にあって・自動車運転と民事責任」ジュリスト 1501 号 (2017 年) 24 頁。

³⁴⁶ 近内・前掲注 304) 1612 頁。

³⁴⁷ 浦川・前掲注 308) 32 頁。同旨の見解として、池田裕輔「自動運転が保険業界に与える影響」保険学雑誌 641 (2018 年) 57 頁、国土交通省自動車局・前掲注 324)「関係者、関係団体からのヒアリング結果」(有識者 C 発言)。

³⁴⁸ 窪田・前掲注 20)「「自動運転」を考える」33 頁(肥塚発言)。

³⁴⁹ 藤田・前掲注 20)「特集にあって・自動車運転と民事責任」24 頁。

³⁵⁰ 近内・前掲注 304) 1612 頁。

³⁵¹ 金泉・前掲注 293) 60 頁。

³⁵² SOM RATANA・前掲注 128) 84 頁。

なる」と説明している³⁵³。

2) 運行支配の有無が重視される運行供用者の判断基準である、考え方

この考え方は、運行供用者の判断基準が、「運行利益」よりも「運行支配」を重視している。橋本先生により、完全自動運転の場合にも、運行支配は従来どおりのものが所有者等に帰属すると主張している³⁵⁴。

何故なら、「運転が走行中の具体的状況に応じた判断・操作をいうのに対し、運行支配は、自動車の運行それ自体の決定を指す。そして、完全自動運転にあっても、当該自動車を運行するか否かや運行の内容（目的、行き先、経路、時間、頻度など）は所有者等が決定するのであって、運行支配は所有者等に存する。これは、会社所有の自動車を従業員が社用で運転する場合における会社の運転支配と、特に相違しない。」³⁵⁵。

また、「危険責任の構造に立ち戻れば、危険責任は、当該危険源に結び付いた定型的危険を、まさにそれ自体として、危険源と一定の関係にある責任主体に割り当てるものである。このような危険割当ては、あくまで危険源に対する一般的支配が基準となり、具体的状況で下の操縦・運転行為は特別の意味をもたない。したがって、自動運転であることがこの危険割当てを左右する余地もない。」と示した³⁵⁶。

3) 運行支配が存在しておらず、運行供用者責任を疑念を示す考え方

他方において、以上のようなレベル4及びレベル5の自動運転車の利用者（搭乗者）に運行支配の帰属を肯定する見解については、他人が運転する場合に関する基準と同じ基準をそのまま上記利用者（搭乗者）に適用してもよいか、という点に疑問を呈する見解も存在する³⁵⁷。

栗田昌裕教授は、他人による運転と自動運転システムによる運行制御との間における相違に関して、以下の3点を指摘する。

「第一に、所有者等は運転者を選任監督する機会を有していたといえるが、自動運転システムを選任監督する余地はない。仮に自動運転車に搭載する自動運転システムを所

³⁵³ SOM RATANA・前掲注128) 84頁。

³⁵⁴ 橋本・前掲注89) 57頁。

³⁵⁵ 橋本・前掲注89) 57-58頁。

³⁵⁶ 橋本・前掲注89) 58頁。

³⁵⁷ 栗田・前掲注20) 30頁。レベル4以上の自動運転においては運行支配を認めない見解として、福田弥夫「自動運転と損害賠償責任」自動車交通研究（2016年）37頁。

有者等が選択できるとしても、自動運転システムの選択と運転者の選任とは同じではない。

第二に、所有者等は他人の運行を容認しなくても自動車の便益を享受できるが、自動運転システムによる運行制御を容認しなければ、完全自動運転車の便益を享受することはできない。

第三に、自動運転システムの運行制御を容認したことに着目して所有者等への運行支配の帰属を認めるならば、盗難車であっても所有者等に運行支配が帰属することになってしまう³⁵⁸。

そして、「完全自動運転車の自動運転システムに起因する事故は、同種の自動運転システムに共通する危険が現実化したのであって、搭乗者や車両に固有の危険が現実化したわけではない」ため、「所有者等に運行支配の帰属を認めることは、危険責任の原理からは十分に正当化できないおそれがある」と主張している³⁵⁹。

栗田教授はさらに、自動運転システムを起動して目的地を設定しただけの者が「自動車の運行について指示・制禦をなすべき地位」にあるとすることに対する疑問を指摘する³⁶⁰。

また、肥塚弁護士は、自動運転車が「走るスマホ」になりサイバー攻撃によりハッキングがなされやすい状況になるとすると、自動運転車の運行を支配する運行供用者に自動車事故の原因があったから責任を負うという前提が揺らぐのではないかと³⁶¹との意見を述べる。

その他、完全自動運転であるレベル4では、搭乗者にも運転には一切関与しないため、運行支配をしているものが存在しないとの理由として、現行の自賠法の下での運行供用者に対する事故の責任帰属という大系が採用できないと主張している³⁶²。

第1章でみたように、自賠法による運行供用者責任の判断基準については、運行供用者責任を運行利益のみに着目する報償責任ととらえる立場（運行利益一元説）と、危険責任としての性質の方が報償責任としてのそれよりも重視されるという立場（運行支配一元説）、さらには、それらの要素・性質の双方をともに考慮すべきであるとする立場（二元説）など様々な見解が唱えられている。いずれにしても、最近の学説では、運行

³⁵⁸ 栗田・前掲注20) 30頁。

³⁵⁹ 栗田・前掲注20) 30-31頁。

³⁶⁰ 栗田・前掲注20) 33頁。

³⁶¹ 窪田・前掲注20) 33頁。

³⁶² 福田弥夫・前掲注357) 37頁。

支配の有無が重視される傾向にある。他方、現在の判例は、おおむね運行支配、運行利益の双方に鑑み、運行供用者の認定を行っている。

このような状況からすると、自動運転における運行支配の帰属の有無に関する明確な判断基準を提示することについては、さまざまな意見が錯綜し、非常に難しい状況であるといえよう。私見としては、1)の考え方のように、従来の自賠法における運行供用者責任の判断基準において要求される「運行支配」及び「運行利益」という2つの判断要素を基に自動運転レベル4及びレベル5の自動運転車に関する運行供用者を特定するとするならば、上記で紹介したように「共同運行供用者の問題」が生ずる可能性があると考えられる。

そのため、第1章で論じたように、危険責任としての性質の方が報償責任としてのそれよりも重視されるという立場（運行支配一元説）を採った上で、運行利益の存否は補充的な判断基準に止まると解して、運行支配が認められる者に責任を肯定すべきであると思われる。

2.3. 免責要件を維持することの妥当性

自動運転技術が進展した段階においては、運行供用者責任の責任主体（に関する判断要素）の解釈のみならず、免責要件³⁶³の解釈についても、自動運転車による事故をめぐる議論が今後、大きな影響を及ぼすことが考えられる。第1章でみたように、自賠法3条ただし書により、運行供用者が損害賠償責任を免れるためには、以下の3つの要件の充足を全て立証する必要がある。

- ① 自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと
- ② 被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと
- ③ 自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと

現在の自賠法は、自動車の運転者である人間のミスによる事故については、常に運行供用者にその責任を負わせる役割を果たしている。自動車事故による人的損害の賠償責任につき過失の立証責任を転換して無過失責任という重い責任を運行供用者に課したの

³⁶³ この3つの免責事由については、「運行供用者は、右要件事実の存否は当該事故と関係がない旨を主張立証すれば足り、つねに右但書所定の要件事実のすべてを主張立証する必要はない」と解されている（浦川道太郎「自賠法と製造物責任の関係」（公財）交通事故紛争処理センター編『交通事故紛争処理の法理』（ぎょうせい、2014年）34頁参照）。

である³⁶⁴。以上の 3 つの免責要件は、いずれも厳しい内容であり、その立証が難しい。そのため運行供用者が簡単に免責されることはない。

ところが、自動運転技術が進展した段階においても、自賠法の免責要件の解釈が何らかの影響を受けるかが問題となる³⁶⁵。特に、自動運転車との関連では、主な問題は免責要件①と③であり、これらの要件をどのように適用すべきかについて、以下、検討していく。

2.3.1. 自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと

上記①の免責要件の内容は、運行供用者及び運転者がともに自動車の運行（に基づく自動車事故の発生について）無過失である、ということである（通説）³⁶⁶。運行供用者の注意義務の内容には、㊦自動車の運転に関する注意義務とともに、㊧自動車の点検整備義務も含まれる³⁶⁷。

では、自動運転車については、運行供用者等の注意義務として、具体的に、どのような内容の義務が課されることとなるか（課されるべきであるか）。

まず、㊦自動車の運転に関する注意義務としては、「自動運転措置を利用しつつ安全な自動車運転が行われるように注意する義務である」³⁶⁸。これは、レベル3の条件付運転自動化の際にも自動運転システムによる作動継続が困難である場合には、運転者が車両の運行に介入し、監視する義務を負う³⁶⁹とされている。しかし、高度・完全自動化システムであるレベル4とレベル5については、自動車の利用者（搭乗者）も保有者も、その自動車の安全運転に係る監視・対応主体としては関与せず、自動運転システムが全ての運転タスクを実行するため、運行供用者（に当たる者・当たる可能性がある者）は自動車の運行について注意義務を負わなくなる、と解されている³⁷⁰。

³⁶⁴ 川井・前掲注32) 100頁〔稲田籠樹執筆〕。

³⁶⁵ 藤田・前掲注312) 137頁〔藤田友敬執筆〕。

³⁶⁶ 藤村和夫・伊藤文夫・高野真人・森富義明『実務交通事故訴訟大系2巻責任と保険』（ぎょうせい、2017年）254頁〔古笛恵子執筆〕。

³⁶⁷ 北河・前掲注36) 62頁。

³⁶⁸ 藤田・前掲注312) 137頁〔藤田友敬執筆〕。

³⁶⁹ 肥塚肇雄「自動運転車事故の民事責任と保険会社等のメーカー等に対する求償権行使に係る法的諸問題」保険学雑誌641号（2018年）78頁

〈https://www.jstage.jst.go.jp/article/jsis/2018/641/2018_641_67/_pdf〉「最終アクセス日：2023年8月25日」

³⁷⁰ 肥塚・前掲注369) 78頁，国土交通省自動車局・前掲注319) 21頁，藤田・前掲注312) 137頁〔藤田友敬執筆〕。

次に、④自動車の点検整備義務としては、「自動運転措置を含む自動車の機能を維持するように注意する義務がある」³⁷¹。このような義務に関しては、たとえレベル5の自動運転であっても、事故原因に自動車保有者に関与の要素が全くなくなるわけではない、すなわち、保有者の自動車に関する日々の点検・整備が完全に免除されないため、レベル5の事故原因をメーカーだけに帰することはできない、と主張されている³⁷²。また、国土交通省の報告書により、レベル5においても、点検整備に関する義務の内容として、従来の点検整備を行うことに加え、例えば自動運転システムのソフトウェアやデータなどをアップデートすることや、自動運転システムの要求に応じて自動車を修理すること等が含まれることも考えられるため、自動車の点検整備に関する注意義務などは引き続き負うものと解される、と指摘されている³⁷³。

2.3.2. 自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと

運行供用者は、運転車側の過失についてはもちろんのこと、自動車の欠陥・機能障害についても同様に損害賠償責任を負うべきものとされる。前記③の免責要件に関して、自動車の「構造上の欠陥」とは、自動車各部の装置、部品の材料、仕組み、製造方法、補修その他に欠陥があること、また、「機能の障害」とは、それらの各装置が規定どおりに作動しないことをそれぞれ指す³⁷⁴。自賠法の立法当初は、これらの欠陥や障害として、保有者の整備不良による後発的な（自動車メーカーの出荷後の）欠陥や機能障害が想定されていたようである³⁷⁵。しかし、現在では自動車の保有者又は運転者のなんらかの過失（例えば、自動車の整備、点検上の誤った操作、見落とし、定期または適時の専門資格者による整備点検を怠ったことその他の不注意）に関係があることを問うものではなく、（その運行当時の自動車に関する機械工学上の知識と経験によってその発生の可能性が予め検知できないようなものを除き）自動車自体に内在していた欠陥・機能障害を意味するもの³⁷⁶と解されている。

このように、自動車という危険物による危険な運行を支配する運行供用者は、その危険が顕在化したことにより被害を被った被害者に対して、その危険を負担し、責任を負

³⁷¹ 藤田・前掲注312) 137頁〔藤田友敬執筆〕。

³⁷² 浦川・前掲注308) 32頁。

³⁷³ 国土交通省自動車局・前掲注319) 21頁。

³⁷⁴ 川井・前掲注32) 103頁〔稲田籠樹執筆〕。

³⁷⁵ 北河・前掲注65) 103頁。

³⁷⁶ 東京高裁昭和48年5月30日判決／交民集6巻3号800頁等。

うこととなる³⁷⁷。しかし、このような現行の解釈を、自動運転車の自動運転システム上の欠陥（地図情報やインフラ情報等の外部データの誤謬や通信遮断等）により事故が発生した場合に、同様に捉えることが可能か、さらには自動運転レベルによる新たな解釈が必要となるのかが問題となる³⁷⁸。

この点に関して、完全自動化レベル 5 では運転者がいないため、事故原因は自動走行装置の欠陥・故障というシステム上の欠陥に起因するものがほとんどすべてになるところ、自賠法上はシステムの欠陥についても運行供用者が責任を負うべきものとされているため、法律的には運転者の責任の成立については問題がない、と指摘された³⁷⁹。また、国土交通省の報告書では、外部データの誤謬や通信遮断の事故を予め想定した上で、仮にこれらの事態が発生したとしても自動車が安全に運行しうるように自動運転システムは構築されるべきであると考えられることから、そのような安全性が確保されていない自動運転システムを搭載した自動運転車については、「構造上の欠陥又は機能の障害」があるとされる可能性がある³⁸⁰旨も指摘されている。すなわち、自動運転システムにおいて、自動車の製造工程などにおいて生じた欠陥・機能障害であって、運行供用者および運転者が発見することのできないものにより自動車事故が発生した場合においても、自賠法による責任は免れ得ない、ということになる。これはすなわち、製造物責任法の制定とも関連して古くから行われてきた、自賠法 3 条及び製造物責任法 3 条は、自動車の「欠陥」に起因する他人の生命・身体侵害による損害に関する責任の部分で交錯する³⁸¹、との指摘・批判が、あらためて確認されたものである、と考えられる。

そこで、次項では、自動運転の製造物責任への影響について詳細に論じることとした。

3. 製造物責任への影響

自動運転車の欠陥に起因する事故により被害者に物的な被害を与えた場合、自賠法の保護範囲に物的損害が含まれないため、製造物責任法による製造業者の責任のみが問われることになる。また、システム責任の自動運転においては、とりわけレベル 4 及びレ

³⁷⁷ 藤村・前掲注 366) 257 頁〔古笛恵子執筆〕。

³⁷⁸ 国土交通省自動車局・前掲注 319) 22 頁、小塚荘一太郎「自動車のソフトウェア化と民事責任」藤田友敬編『自動運転と法』(有斐閣, 2018) 223-247 頁、肥塚・前掲注 369) 78-79 頁等参照。

³⁷⁹ 浦川・前掲注 308) 31 頁。

³⁸⁰ 国土交通省自動車局・前掲注 319) 22 頁。

³⁸¹ 交通事故紛争処理センター「自賠法と製造物責任の関係」(公財)交通事故紛争処理センター編『交通事故紛争処理の法理』(ぎょうせい, 2014 年) 34 頁〔浦川道太郎執筆〕。

ベル5の自動運転車においては、発生した事故について当該自動車の利用者（搭乗者）や保有者は主観的に関与しないことから、事故発生の原因はシステムの不備又は欠陥であるとの考え方にに基づき、製造物責任法により、損害賠償責任は製造者が負うべきである、との主張がみられる³⁸²。

他方で製造物責任法の規定を自動車の欠陥・機能障害に適用することには、いくつかの問題が存在する。

まず、自動車の構造上の欠陥・機能の障害（自賠法3条ただし書）と製造物の欠陥（製造物責任法3条）は同一定義のものであるか³⁸³。また、自動運転車について、製造物責任法上の欠陥の存否に関する判断基準である「通常有すべき安全性」の欠如の有無をどのように判断すべきか³⁸⁴。これは、要するに、従来の製造物責任における「欠陥」概念（その存否に関する判断手法）を自動運転車にそのまま適用しうるのか、という問題であり、この点について検討することが不可欠である。

3.1. 製造物責任の責任対象

製造物責任法3条は、「製造業者等は、その製造、加工、輸入又は前条第三項二号若しくは第三号の氏名等の表示をした製造物であって、その引き渡したものの欠陥により他人の生命、身体又は財産を侵害したときは、これによって生じた損害を賠償する責めに任ずる。ただし、その損害が当該製造物についてのみ生じたときは、この限りでない」とする。

この条文により、現在においても自動運転か否かにかかわらず、自動車の欠陥を原因とする事故が発生した場合は、製造業者（自動車メーカー）が損害賠償責任を負う可能性がある³⁸⁵。また、本条の文言上、製造物責任の対象は「製造物」に限られる。そして、「製造物」の定義は、同法第2条1項に「製造又は加工された動産をいう」とされている。したがって、「製造物」とは、①有体物であること、②動産であること、③製造また

³⁸² 金泉・前掲注293) 61頁。

³⁸³ 運行供用者責任と製造物責任との「欠陥」の意義に関する議論は、藤村和夫『交通事故賠償理論の新展開』（日本評論社、1998年）73-78頁、肥塚・前掲注369) 82頁等参照。

³⁸⁴ この議論は、塩崎勤「自賠法三条の運行供用者と製造物責任」『新・裁判実務大系交通損害訴訟法』（青林書院、2003年）17頁、浦川・前掲注308) 34頁、窪田充見「自動運転と販売店・メーカーの責任」藤田友敬編『自動運転と法』（有斐閣、2018）176頁以下、山口斉昭・前掲注20) 332頁等参照。

³⁸⁵ 金泉・前掲注293) 61頁。

は加工された動産であることという 3 つの要件に該当するものである³⁸⁶、ということになる。そのため、未加工農林水産物、不動産やエネルギー（電気など）、役務、ソフトウェアは、製造物責任の対象とはならない³⁸⁷。しかし、運転ソフトについては、自動車の車体と一体物として捉え、当該ソフトの「欠陥」は動産（製造物）である自動車自体の「欠陥」であると解されている³⁸⁸。したがって、運転ソフトが装備された自動運転車についても製造物責任法の「製造物」に当たるため、その「製造業者」（同法 3 条 1 号）は、これに基づく損害について賠償責任が生ずることとなる。

3.2. 製造物責任の対象要件とその欠陥の判断基準に関する問題

3.2.1. 製造物責任法における「欠陥」

製造物責任法第 2 条は、製造物責任の要件である「欠陥」について、「当該製造物の特性、その通常予見される使用形態、その製造業者等が当該製造物を引き渡した時期その他の当該製造物に係る事情を考慮して、当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていること」と定義する。

また、このような「欠陥」の種類は、①製造上の欠陥（製造物が設計・仕様どおりにつくられず安全性を欠く場合）、②設計上の欠陥（製造物の設計段階で十分に安全性に配慮しなかったために、製造物が安全性に欠ける結果となった場合）、③指示・警告上の欠陥（有用性ないし効用との関係で除去し得ない危険性が存在する製造物について、その危険性の発現による事故を消費者側で防止・回避するに適切な情報を製造者が与えなかった場合）の 3 つに分類される³⁸⁹。

さらに、「欠陥」の有無、すなわち、「当該製造物が通常有すべき安全性を欠いている」か否かの判断においては、「当該製造物の特性、その通常予見される使用形態、その製造業者等が当該製造物を引き渡した時期その他の当該製造物に係る事情を考慮」すべきものとされている³⁹⁰。

³⁸⁶ 消費者庁消費者安全課『逐条解説 製造物責任法〔第 2 版〕』（商事法務、2018 年）48-49 頁。

³⁸⁷ 窪田充男『不法行為法〔第 2 版〕』（有斐閣、2018 年）267 頁。また、自動運転システムは「製造物」に見当たらないと指摘するのは、栗田・前掲注 20) 32 頁。

³⁸⁸ 浦川・前掲注 308) 33 頁、消費者庁消費者安全課・前掲注 386) 50 頁。

³⁸⁹ 栗田・前掲注 20) 31 頁。

³⁹⁰ 塩崎勤・前掲注 384) 16 頁。肥塚肇雄・前掲注 369) 82 頁も同旨。

3.2.2. 欠陥の判断基準に関する問題

では、自動運転車が「通常有すべき安全性」を欠いていると判断されるのは、どのような場合であるか。特に、自動運転車の設定に際して、具体的にどの程度の安全性を備えることが求められるのかが問題となる³⁹¹。

この点について、具体的な判断基準としては、ブラック・ボックスの記録などを利用し、当該事故時の危険状態の予見能力と回避能力において『平均的自然人である運転者』と『自動走行』の反応時間の優劣を比較する方法等を採用し、『自動運転』が『平均的運転者よりも安全な運転行動』を満たすかが一つの基準となるとする説³⁹²が主張されている。

また、欠陥の有無に関する判断要素の1つとして、「製造業者等が当該製造物を引き渡した時期」が挙げられるところ、これは一般的に、出荷時点ないし製品を流通に置いた時点であると解されている³⁹³。さらに、① 当該製品が製造業者によって引き渡された時点での社会通念に基づいて要請される安全性の程度の事情と、② 技術水準を踏まえ合理的なコストアップの範囲内で安全性を高める代替設計、代替構造等が現実化できるかという事情により、「欠陥」の有無が判断されている³⁹⁴。しかし、自動運転車については、引き渡した時点における欠陥の存在を立証することが困難である場合も考えられる。例えば、自動運転に係る制度整備大綱により、販売後の自動運転について車両に組み込まれたソフトウェアの更新（アップデート）が想定されるところ、これを一般車と同様に捉えると自動運転車の車両としての欠陥に係る製造物責任法の適用においては、車両の引渡しの時点が欠陥の存否を判断する基準時とされるべきこととなる。だが、これでは、上記アップデートの欠如をそのような判断に際して考慮することができない。もしそれを不当であると解するならば、この点を、技術的動向を踏まえた継続的な検討課題とすべきである、と思われる³⁹⁵。

³⁹¹ 浦川道太郎・前掲注 308) 34 頁、同旨の見解として、船見菜々子「自動運転に関する損害賠償責任—運行供用者責任と製造物責任の交錯領域における問題—」立命館法政論集 19 号（2021 年）187 頁〈<http://www.ritsumeai.ac.jp/acd/cg/law/lex/hosei-19/005funami.pdf>〉「最終アクセス日：2023 年 8 月 25 日」。

³⁹² 浦川・前掲注 308) 34 頁。

³⁹³ 窪田・前掲注 81) 270 頁。

³⁹⁴ 経済企画庁消費者行政第一課編『逐条解説 製造物責任法』（商事法務，1994 年）58-59 頁。

³⁹⁵ 官民データ活用推進戦略会議・前掲注 332) 19 頁を参照されたい。

3.3. 運行供用者責任と製造物責任との関係

製造物責任法 2 条 2 項にいう「欠陥」と自賠法 3 条のただし書にいう「欠陥」は、同様の文言を使用している。自賠法 3 条ただし書では「自動車に構造上の『欠陥』がなかったこと」が証明されたときには運行供用者は損害賠償責任を免れる、という形で免責要件として定められており、また、それぞれの法文上の定義は厳密には一致しない。しかし、實際上、通説は、それらを基本的に同じものと捉えている³⁹⁶。

また、運行供用者は、自動車事故の被害者などに対しては（他の免責要件とともに）欠陥がないことを証明することにより責任を免れることができる一方、製造業者に対しては、欠陥の存在を証明して責任を追及しなければならないという矛盾した立場に立っている、とも言われる³⁹⁷。いずれにしても、自動車事故を引き起こした自動車に欠陥があった場合、運行供用者が自賠法による損害賠償責任を負う。したがって、自動車の欠陥による事故にあった被害者は、運行供用者責任と製造物責任の双方につき、それぞれ同時にこれを追及することも可能であり、またいずれか一方のみを追求していくこともできるものと解釈するのが相当であり³⁹⁸、一般的に肯定されている。

ただし、被害者が、製造物責任法 3 条に基づき、自動車の製造業者（メーカー）に対して損害賠償を請求する場合には、被害者自身が当該自動車の「欠陥」の存在などを立証して、製造業者の責任を追及する必要がある。そのような立証及び「欠陥」と事故との因果関係の立証は難しい³⁹⁹。一方、運行供用者責任を追及する方が過失の立証責任が転換されており、また、自動車には損害保険が付されていて、メーカーの製造物責任を追及する場合より、被害者にとっては被害の救済が容易かつ確実だったである⁴⁰⁰。そのため、被害者は、製造物責任を追及せずに、自賠法 3 条に基づく運行供用者責任の追及一本で賠償請求を行うことが考えられる⁴⁰¹。したがって、実際上は、運行供用者がいわば一次的な責任主体となる結果がもたらされる。この点について、製造物責任の欠陥があるにもかかわらず、「交通事故責任はすべて、自動車のユーザーに負わせるべきだ、という当時の思想を背景にしており、自動車メーカーの製造者責任までユーザーに肩替わりさせている点は、立法論としても改善の余地があり、また解釈論としても工夫が必要

³⁹⁶ 藤村・前掲注 383) 76 頁、塩崎・前掲注 384) 17 頁、肥塚・前掲注 369) 82 頁。

³⁹⁷ 山口・前掲注 20) 337 頁。

³⁹⁸ 藤村・前掲注 383) 74 頁。

³⁹⁹ 佐野・前掲注 306) 206 頁。

⁴⁰⁰ 田島純藏「自動車事故と製造物責任との交錯」判例タイムズ 943 号（1997 年）162 頁。

⁴⁰¹ 藤村・前掲注 383) 74 頁。浦川・前掲注 308) 35-36 頁。

であろう」のと指摘⁴⁰²がみられる。そして、このような問題は、自動運転車に現行の法制度（製造物責任法）をそのまま当てはめた場合にも起るものと思われる。すなわち、レベル5の自動運転車の自動運転システム上の欠陥が自動車事故の原因であるにも関わらず、自動車の製造業者が本来負担すべき損害賠償責任の負担を免れることになり、他方で、自動車の所有者や利用者（搭乗者）が自賠責保険や任意の責任保険などによって被害者の損害をすべて負担しなければならなくなる、という運行供用者にとって不公平な帰結が生じかねない。

これに対して、「自動車に構造上の欠陥または機能障害が認められる場合であっても、その全てについて運行供用者に無過失責任を負わせるべきものではない」として、解釈上の工夫を試みる見解が存在する⁴⁰³。この見解は、自動車の構造上の欠陥または機能障害のうち、運行供用者が全く関与することのできないものについては、これに基づく事故について運行供用者の無責を認める、というものである⁴⁰⁴。しかし、自動運転システムの欠陥により事故が惹起された場合については、先述のような製造物責任に関する立証上の困難を避けて迅速な被害者の保護を図るべきである、との観点からは、自賠法による運行供用者責任を維持することが妥当である、との見解も存在する⁴⁰⁵。

このような問題に関しては、近時の学説において、「運行供用者を第一次的な責任主体として維持する制度」、「自動車メーカー等を第一次的な責任主体とする制度」、「運行供用者と自動車メーカー等により自賠責保険料の分担を行う制度」の3つが主張されている⁴⁰⁶。

そこで、以下では、それぞれの制度の合理性について考察していく。

3.3.1. 運行供用者を第一次的な責任主体として維持する制度①

制度①は、従来の運行供用者責任を維持しつつ、保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性を確保する制度である⁴⁰⁷。これは、研究会で採用された制度である⁴⁰⁸。すでに検討した国土交通省の報告書では、自動運転システム利用中の事故により生じた損害の賠償責任について、自賠法の責任主体である「運行供用者」とは、

⁴⁰² 野村・前掲注70) 131頁。

⁴⁰³ 藤村・前掲注383) 77頁。

⁴⁰⁴ 藤村・前掲注383) 77頁。

⁴⁰⁵ 金泉・前掲注293) 62頁。

⁴⁰⁶ 船見・前掲注391) 187頁。

⁴⁰⁷ 船見・前掲注391) 190頁。

⁴⁰⁸ 船見・前掲注391) 190頁。

運行利益と運行支配が帰属する者であることが認められている⁴⁰⁹。また、損害賠償責任を誰が負担すべきかについて、「従来の運行供用者を維持しつつ、保険会社による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保のための仕組みを検討」するとしており⁴¹⁰、これを支持する考え方が多いと見られる⁴¹¹。運行供用者（保険会社）がまず被害者からの請求に応じた上で、自動車に構造上の欠陥があるような場合には運行供用者から自動車メーカーへの求償が可能となる⁴¹²。ところが、上記報告書が検討の対象としているのは、2020-2025年の間の完全自動運転システムへの「過渡期」であるレベル3及びレベル4の自動運転車であり、レベル5は除外されている⁴¹³。また、レベル5についてまでこの運行供用者責任を維持するとしても、その責任を負担した者（保険会社）からメーカーに対する求償の可能性は高まるものとする考え方がある⁴¹⁴。

1) 運行供用者を第一次的な責任主体として維持する制度のメリット

このような制度のメリットとして、現行の運行供用者責任が維持され、当面の間は運行供用者が第一的な責任主体となることは、被害者救済の観点からは大変意義深い、とすることができる⁴¹⁵。また、民事責任にかかる法制度に特に大きな修正を加える必要はないのに加えて、賠償資力を確保するための強制保険制度もそのまま維持しうる⁴¹⁶。すなわち、現行の自賠法とその下での自動車保険制度とに無用な混乱を与えない点からも、この制度が妥当である、と考えられる⁴¹⁷。また、「人身損害に関する民事責任の進むべき方向性は、国際性を有する道路交通の観点から注視する必要がある欧米の民事責任の動

⁴⁰⁹ 国土交通省自動車局・前掲注319) 7頁。

⁴¹⁰ 国土交通省自動車局・前掲注319) 7頁。

⁴¹¹ 国土交通省の報告書を受ける形でそのような制度を支持する高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議「自動運転に係る制度整備大綱」(2018年4月17日) 18頁、その他、浦川・前掲注308) 36頁、金泉・前掲注293) 62頁、浦川・前掲注302) 28頁、池田・前掲注347) 59頁、肥塚・前掲注369) 83頁。

⁴¹² 窪田・前掲注384) 91頁、金泉・前掲注293) 62頁。

⁴¹³ 国土交通省の報告書により、本研究会における議論の対象は、レベル0から4までである。国土交通省自動車局・前掲注319) 7頁参照。

⁴¹⁴ 窪田・前掲注384) 191頁。

⁴¹⁵ 池田・前掲注347) 58頁。

⁴¹⁶ 藤田友敬「自動運転をめぐる民事責任法制の将来像」藤田友敬編『自動運転と法』(有斐閣, 2018) 277頁。

⁴¹⁷ 浦川・前掲注302) 28頁。

向とも一致して」いる⁴¹⁸ことも、その利点として挙げられている。

2) 運行供用者を第一次的な責任主体として維持する制度の問題点

他方において、この制度の問題点として、まずは、求償をめぐる法律関係における紛争解決のコストの負担部分をどのように決めるのかという問題がある⁴¹⁹。特に、自動運転のレベル 4 からレベル 5 では、もはや利用者（搭乗者）の過失を観念することができない以上、全額を求償することができると考えればよいのか、あるいは、自動車という危険な物についての運行利益を受けている以上、なお求償については一定の制約がかかるのかといった問題が残される⁴²⁰。さらに、求償の有無や求償の範囲が明確ではないことは、メーカーが実際に負担すべきコストについて不透明さをもたらし、そのこと自体が、さらにひとつのコストとなる可能性もある、と指摘される⁴²¹。

また、自動車に構造上の欠陥・機能障害があるような場合には、被害者に対して賠償した運行供用者は、自動車メーカー等に対して求償を求めることができるはずのケースが大半だということになる⁴²²。しかし、これについては、次のような2つの問題が発生することが指摘されている⁴²³。第1は、「求償に伴う無駄な費用が生じること」である。すなわち、「最終的な責任主体とは異なる者が第1次的責任主体とされる場合が多くなる制度設計は、1回の事故に対して必要以上の責任追及手続（訴訟を含む）が必要となり、それが事故の社会的費用を増大させることにつながる」⁴²⁴。第2に、「運行供用者が自己のコントロールできないリスクを負担させられるケースが増加する可能性がある」⁴²⁵。この求償が、現実に行われないとすれば、自動運転システムの欠陥が事故の原因であるにもかかわらず、本来責任を負担すべき自動車メーカーが事実上免責されてしまうことになる。このような結果は、不公平感を醸成するにとどまらず、関係者間での適切なインセンティブが与えられないことになり、最終的には交通事故の社会的費用が最小化されないことにつながるとされている⁴²⁶。

⁴¹⁸ 浦川・前掲注 302) 28 頁。

⁴¹⁹ 窪田・前掲注 384) 191-192 頁。

⁴²⁰ 窪田・前掲注 384) 192 頁。

⁴²¹ 窪田・前掲注 384) 192 頁。

⁴²² 藤田・前掲注 416) 278 頁。

⁴²³ 藤田・前掲注 416) 278 頁。

⁴²⁴ 藤田・前掲注 416) 278 頁。

⁴²⁵ 藤田・前掲注 416) 278 頁。

⁴²⁶ 以上、藤田・前掲注 416) 278-279 頁。

また、損害の発生が専ら自動運転システムに起因し、自動運転車の所有者等の行為がなんら介在していなかった場合に、たまたま事故車両を所有していた者等を単独で第一次的な賠償責任主体とすべきなのかについて疑問を呈する指摘がある⁴²⁷。いずれにしても、現行制度において自動車の欠陥による事故が起こった場合には、①被害者は自賠法3条に基づき運行供用者に対して損害賠償を請求しうることに加えて、②製造物責任法に基づき製造業者に損害賠償を請求することもできるという民事責任制度が適用される。しかし、後者による場合には被害者が自動車に欠陥があったことを自ら立証することが通常、困難であるため、実務上、前者のみが行われている。これは、運行供用者による製造物責任の「肩代わり」という奇妙な解決方法を、迅速かつ適切な被害者救済のために認容せざるを得ない現状からくるものと思われる。

3.3.2. 自動車メーカー等を第一次的な責任主体とする制度②

自動運転車による事故には、第一次的な責任主体を運行供用者とする自賠法3条を適用せず、その自動車の製造業者に責任を集中させる制度へと変更することにメリットがある、とする考え方がある⁴²⁸。自賠法が制定された当時は、自動車事故は自動車の運転者のミスによるものであるということを前提にしていた。しかし、自動運転レベル4やレベル5の自動運転車については、自動運転車に乗って、行き先の指示だけをした者が運行供用者として責任を負わされることは妥当性を欠く⁴²⁹。たとえば、タクシーの乗客が運転車に行き先を指示する場合、運行供用者になるのはタクシーの運転者、あるいはそのタクシー会社であり、乗客には責任がない⁴³⁰。そのため、「タクシーに乗る場合と自動運転車に乗る場合とどれだけ違いがあるのか」という疑問に対して、自賠法第3条はそういう場合もカバーしているから責任を負いなさい、と言われても納得できないという人はかなり出てくる」と予想される⁴³¹。また、自動運転車が普及すると自動車メーカーの欠陥が事故の原因の大半を占めることとなるため、自動車メーカーに無過失責任を負わせるべきとする説も見られる⁴³²。これらの主張から考えられる制度としては、次の2つのものが挙げられる。

⁴²⁷ 栗田・前掲注20) 33頁。

⁴²⁸ 落合誠一「自動運転における損害賠償責任に関する研究会（国道交通省）報告書の基本的なポイントについて」損害保険研究80巻2号（2018年）26頁。

⁴²⁹ 落合・前掲注428) 25頁。

⁴³⁰ 落合・前掲注428) 25頁。

⁴³¹ 落合・前掲注428) 25頁。

⁴³² 落合・前掲注428) 26頁。

第1として、自動運転システム利用中の事故については、運行供用者の責任を制限し、製造物責任法に欠陥推定の特則を設けるか、新たな立法を行うことで、被害者から自動車メーカーに証明責任の転換を行うという制度である⁴³³。これは、自動運転車に欠陥がないことに関する自動車メーカーの立証責任を加重することになる。

第2として、自賠法の中にシステム供用者責任という新しい概念を設ける制度である⁴³⁴。これは、すでに検討した国土交通省の報告書で提案された【案③】「従来の運行供用責任を維持しつつ、自動運転システム利用中の事故については、新たにシステム供用者責任という概念を設け自動車メーカー等に無過失責任を負担させることを検討（全てのレベルの自動運転に自賠法を適用することを前提とする）」⁴³⁵するという考えから導き出される。新制度導入の理由として、以下のことが挙げられる。①自動車メーカー等は自動運転システム利用中の事故については、自動運転システムの欠陥がなかったことを証明しない限り免責されるべきではないこと、②運行供用者が全く関与しえない自動運転システムの欠陥による事故については、運行供用者の免責を認めるべきであること、③事故を最もよく抑制することができる者は誰かという観点からも、自動車メーカー等に対して被害者が責任を直接追求しうるような仕組みを構築すべきであること、④IT等を活用した自動運転システム自体を「製造物」として位置付けることは難しく、システム供用者責任として追及することが妥当であること、である⁴³⁶。このことから、そのような新制度においては、低レベルの自動運転システム利用中の事故については運行供用者責任とシステム供用者責任とが併存するものの、高レベルのシステム利用中の事故については、システム供用者のみが第一次的かつ最終的な責任主体となると解される⁴³⁷。

1) 自動車メーカー等を第一次的な責任主体とする制度のメリット

この制度のメリットとしては、これまで被害者に対する賠償責任を負っていた運行供用者（保険会社）が、自動車メーカーに対する求償のコストの問題や運行供用者がコントロールすることのできない自動車の欠陥のリスクを負担させられる問題から解放されることが挙げられる⁴³⁸。さらに、自動車メーカーは、今後自らが責任を負わされる立場

⁴³³ 船見・前掲注391) 192頁。

⁴³⁴ 船見・前掲注391) 192頁。

⁴³⁵ 国土交通省自動車局・前掲注319) 7頁。

⁴³⁶ 国土交通省自動車局・前掲注319) 12頁。

⁴³⁷ 船見・前掲注391) 192頁。

⁴³⁸ 藤田・前掲注416) 283頁。

となるため、欠陥のない自動車を造ろうという高いインセンティブを持つようになり、より安全な自動運転車が製造されるということも考えられる⁴³⁹。

2) 自動車メーカー等を第一次的な責任主体とする制度の問題点

まず、第1の問題点として、被害者と製造者との間における情報の偏在は従来の自動車にも、さらには自動車以外の製造物一般にも存在するところ、特定の車種（自動運転車）についてのみ製造物責任法上の証明責任を転換することは、その原理的な正当化（理論的な説明）が難しい⁴⁴⁰。

第2に、自動車メーカー等に対して、自動運転車の販売後に事実上の無過失責任を無期限に負わせ続けるのは、過大な負担となる⁴⁴¹。また、システム供用者責任に関して、各種製造物のうち自動運転車のみを対象とすることを合理的に説明することは困難である、と指摘される⁴⁴²。

さらに、第3に、運行供用者が自賠法上の責任を負わないとすると、現行の自賠責保険の適用もなくなるため、製造業者の賠償資力を担保する制度の要否が問題となることも挙げられる⁴⁴³。

これに加えて、第4に、自動車メーカーに負担を課すこととなれば、自動車の価格が高騰し、国内外においてその販売台数が減少すると予測され、メーカーの世界における競争力にどのような影響が出てくるかが問題となり得ることも指摘されている⁴⁴⁴。

そこで、「被害者側負担増を回避するため、特に自動運転中に生じた自動車事故については自動車に欠陥を推定する法制度とすることも考えられるが、自動車事故についてのみこのような措置を講ずることの根拠を見出すことは難しい」⁴⁴⁵と解される。

3.3.3. 運行供用者と自動車メーカー等により自賠責保険料の分担を行う制度③

この制度は、「運転の自動化が高度化した状態でも、運行供用者を第一次的な責任主体とすることは維持しつつ、運転の自動化が進んだ特定の車種に関して、あらかじめ自動

⁴³⁹ 落合・前掲注428) 26頁。

⁴⁴⁰ 藤田・前掲注416) 284頁。

⁴⁴¹ 国土交通省自動車局・前掲注319) 13頁。

⁴⁴² 国土交通省自動車局・前掲注319) 13頁。

⁴⁴³ 藤田・前掲注416) 284頁。

⁴⁴⁴ 落合・前掲注428) 26頁。

⁴⁴⁵ 池田・前掲注347) 59頁。

車メーカー等に一定の自賠責保険料の負担を求め、これを被害者救済にあてる制度」⁴⁴⁶である⁴⁴⁷。これは、国土交通省の報告書に示された【案③】「従来の運行供用者責任を維持しつつ、新たに自動車メーカー等に、自賠責保険料としてあらかじめ一定の負担を求める仕組みを検討」⁴⁴⁸する案から導き出されたものである。

1) 運行供用者と自動車メーカー等により自賠責保険料の分担を行う制度のメリット

この制度のメリットは、まず、自賠法・製造物責任法上の責任を、そのまま維持することができることである⁴⁴⁹。

次に、自己の拠出する保険料で賠償がなされるとすれば、自動車メーカーは、被害者からの運行供用者に対する責任追及に際して、問題の自動運転車には欠陥がない旨を主張し、運行供用者には責任がない旨を主張する機会を求める可能性があることも挙げられる⁴⁵⁰。このようなメカニズムを構築することができれば、自動運転システムは十分な安全性を備えている場合に、運行供用者が被害者に対して責任を負い、メーカーに求償できないということが減少し、自動車メーカーが関与・協力した訴訟において自動運転の欠陥が認められれば、運行供用者による求償の際の自動運転車の欠陥の証明が事実上容易になるとされている⁴⁵¹。

さらに、自動車メーカーに一定の保険料の負担を要求するという仕組みにしておけば、自動車の欠陥によって事故が増えればそれに合わせて保険料もまた上がるため、自動車メーカーには保険料の上昇を抑えようというインセンティブが働き、より安全な自動運転車の製造が促される、と予想される⁴⁵²。

2) 運行供用者と自動車メーカー等により自賠責保険料の分担を行う制度の問題点

他方、この制度の問題点として、第1に、車両のコントロールについて自動運転システムが支配している割合に従って自動車メーカー及び輸入者が負担する保険料率を公平

⁴⁴⁶藤田・前掲注416) 285頁。

⁴⁴⁷ この制度③を支持するものとして、窪田充見「自動運転に関する現状と課題①——民事責任の観点から」法律のひろば(2020年)26-27頁。

⁴⁴⁸ 国土交通省自動車局・前掲注319) 7頁。

⁴⁴⁹ 藤田・前掲注416) 285頁。

⁴⁵⁰ 藤田・前掲注416) 285頁。

⁴⁵¹ 藤田・前掲注416) 285頁-286頁。

⁴⁵² 落合・前掲注428) 22頁。

に算出することは難しいことが指摘されている⁴⁵³。

第 2 に、自動車メーカーは、製造物としての自動車から生じうる事故について、生産物賠償責任保険に加入することでそのリスクをすでにカバーしているところ、今後、自動車メーカーが自賠責保険料をも負担することとなれば、製造物責任に関する賠償責任と二重の保険料を支払うこととなる⁴⁵⁴。

第 3 に、この制度の下においても、自動車事故の発生をコントロールすることができないリスクを運行供用者（自動運転車の利用者や保有者）に負担させるという問題は、部分的にしか解決されない。また、運行供用者の負う損害賠償額が保険金額を超える部分についてどのようなことになるかといった問題も解消していない⁴⁵⁵。

以上のように、これまで提示したどの制度においても、それぞれメリットと問題点が存在する。自動車メーカーを第一次的な責任主体とする考え方における問題の中では、たとえ自動運転であったとしても運行供用者が存在しなくなるということではなく、しかし運行供用者が自賠法上の責任を負わないとすると、運行供用者への自賠責保険の適用もなくなることとなるため、製造業者の賠償資力を担保する制度の要否という問題が生じてくる。しかしその際の、運行供用者責任と製造業者責任の負担割合を決める基準は明確ではない。さらに、被害者が確実・迅速に保護されないことが危惧される。そのような事態は、まさしく自動車事故の確実・迅速な保護という自賠法の目的そのものに反する、と言わなければならない。また、上述の制度③においても、自動車メーカー等に、自賠責保険料として一定の負担を求める仕組みとなっはいるが、当該リスクの負担割合どのように決めるかも明確にされていない。

3.4. 製造業者の損害の分担に関する解決策

上記に述べたとおり、運行供用者を第一次的な責任主体として維持する制度が最も適当な解決方法だと解されている。他方において、運行供用者（と保険契約を結ぶ保険会社）が被害者に損害の補償をした後、保険会社が自動車メーカーに対する求償を行う場合に、製造物（自動運転車）に欠陥があったことと自動車事故の発生との間における因果関係を立証することは、容易ではない。このため、自動車メーカーの責任を免れ、運行供用者が責任を負うという「肩代わり」の問題を生じる。

そこで、自動運転車による自動車事故の原因が自動運転システムの欠陥にある場合に

⁴⁵³ 国土交通省自動車局・前掲注 319) 11 頁。同旨のものとして、落合・前掲注 428) 24 頁等。

⁴⁵⁴ 国土交通省自動車局・前掲注 319) 12 頁。

⁴⁵⁵ 以上、藤田・前掲注 416) 286 頁。

おける、「肩代わり」の問題を解消させるために、「適正な損害の分担を実現するため、法解釈上、立法上の措置を要しないかが問題となる」⁴⁵⁶のである。このような問題を解決するために、① 証拠のアクセスの改善、② 「欠陥」の一応の推定、③ 立証責任の転換、④自動車保険制度への一元化との考え方が挙げられている⁴⁵⁷。

3.4.1. 証拠のアクセスの改善

第一に、被害者等による製造物責任の追求に必要な証拠へのアクセスを改善する考え方である⁴⁵⁸。すなわち、被害者が自動車メーカー等に賠償請求をし、あるいは、運行供用者が自動車メーカー等に賠償請求をするために、「欠陥」の立証を促す方法として、事故時の状況を詳細に記録したいわば「ブラック・ボックス」へのアクセスを改善することが考えられる⁴⁵⁹。この証拠により、自動車の「欠陥」の有無が一定程度明らかにされることが期待でき、ある程度損害の適正な分担が実現することが期待できると指摘される⁴⁶⁰。

3.4.2. 「欠陥」の一応の推定

第二に、「自動運転自動車の「欠陥」について、過失の一応の推定の理論を活用すること」との考え方である⁴⁶¹。これは、「自動運転自動車が、これまでの自動車と比較してより高度かつ複雑な先端技術により成り立っており、より一層証拠の偏在の問題が顕著であることからすれば、このような「欠陥」の推定は、より積極的に用いられるべきであろう」と指摘された⁴⁶²。

3.4.3. 立証責任の転換

第三に、「被害者が一定の事実の立証に成功した場合に自動運転自動車に「欠陥」がないことの立証責任を自動車メーカー側に課すことにより、被害者による欠陥の立証を容

⁴⁵⁶ 近内・前掲注 304) 1616 頁。

⁴⁵⁷ 近内・前掲注 304) 1616-1617 頁参照。

⁴⁵⁸ 近内・前掲注 304) 1616 頁。

⁴⁵⁹ 近内・前掲注 304) 1616 頁参照。

⁴⁶⁰ 近内・前掲注 304) 1616 頁。

⁴⁶¹ 近内・前掲注 304) 1616 頁。

⁴⁶² 近内・前掲注 304) 1616 頁。

易とする立法をすること」との考え方である⁴⁶³。これの例として、「自動運転自動車が自動車メーカー所定の使用方法どおりに使用されたにもかかわらず、人間のドライバーであれば過失と判断される態様にて事故を起こしたときに、自動車の「欠陥」を推定し、自動車メーカーは「欠陥」がないことを立証しない限り製造物責任を負うという製造物責任法の特則を設けることが考えられる」と指摘している⁴⁶⁴。

3.4.4. 自動車保険制度への一元化

第四に、「事故時の損害は、現行の自賠責保険や、自動運転自動車に適合する形で拡充された自賠責保険及び任意の自動車保険により、(実質的に)無過失責任の下で一元的に填補されるものとし、各自動車メーカーはこれらの保険の基金に拠出金を提供するという制度を創出すること」との考え方である⁴⁶⁵。そして、この拠出金の額については、各自動車事故による損害全体に対する自動運転システムに起因する事故の損害の割合に基づき、損害保険料率算出機構等の客観性ある機構が行うとすれば、自動車メーカーへの適正な損害の分配を実現することが可能であろう」との指摘もある⁴⁶⁶。

3.5. 考察

被害者にとっては、事故を引き起こした自動車が自動運転車であるのかそうでないのか、また、自動運転レベルがどの程度であるのかは重要ではなく、事故によって損害を被ったという事実が決定的である⁴⁶⁷。このため、自動運転が進化しても、被害者の保護の内容や程度は従前のものと同じ程度に維持されるべきである⁴⁶⁸。これもすでに述べたとおり、上記それぞれの制度を検討した結果として、私見によれば、上記①の制度が最も適当な解決方法だと解される。

また、現行制度において運行供用者(保険会社)は製造物責任法に基づき製造業者に損害賠償を請求することもできるという民事責任制度が適用される。しかしながら、運行供用者(保険会社)が自動車の欠陥があったことを自ら立証することが通常、困難であるため、自動車メーカーの責任を免れるという結果が生じ得る。このため、自動運転

⁴⁶³ 近内・前掲注 304) 1616 頁。

⁴⁶⁴ 近内・前掲注 304) 1616-1617 頁。

⁴⁶⁵ 近内・前掲注 304) 1617 頁。

⁴⁶⁶ 近内・前掲注 304) 1617 頁。

⁴⁶⁷ 金泉・前掲注 293) 60 頁。

⁴⁶⁸ 金泉・前掲注 293) 60 頁。

自動車に「欠陥」がないことの立証責任を自動車メーカー側に課すことにより、運行供用者（保険会社）による欠陥の立証を安易とする立証責任の転換を立法することが望ましい制度の在り方が考えられるべきであろう。

第2節 アメリカ法における自動運転車による事故の法的責任

カンボジア法における自動運転に関する法について分析する前に、そのための準備として、ここで、アメリカ法にも簡単に目を向けておきたい。

I. アメリカにおける自動運転と民事責任の状況

アメリカにおける自動車事故の被害についての損害賠償については、現在も、過失責任の原則が維持されている⁴⁶⁹。アメリカでは、自動車を危険物とみなして厳格責任を問う法理は発展しなかった⁴⁷⁰。そのような状況において、現在では、23の州とコロンビア特別区、及びプエルトリコにおいてノーフォルト制度を採用しているが、残りの27州ではノーフォルト制度は未採用である⁴⁷¹。

ところで、アメリカでは、2020年10月に、無人の自動運転車を使用したタクシー配車サービスが一般向けに開始された⁴⁷²。他方で、自動運転車による自動車事故が起きた場合における法的責任に関しては、ほとんどの領域において特別な法律は設けられておらず、現状においては、各州のケース・ローである不法行為法が適用される⁴⁷³。しかしながら、近年の自動運転技術の進歩に伴い、運転者の不法行為責任に代わるものとして注目を集めているのが、自動運転車のメーカーの製造物責任である⁴⁷⁴。

II. アメリカにおける自動運転に関する運転者の責任と製造業者の責任

アメリカにおいては、2016年9月に公表された連邦運輸省の一部局である国家道路交通安全局（National Highway Traffic Safety Administration：NHTSA）の文書により、自

⁴⁶⁹ 藤倉皓一郎「アメリカにおける交通事故の損害賠償責任をめぐる法理」日本交通法学会編『世界の交通法』（西神田編集室、1992年）219頁。

⁴⁷⁰ 藤倉・前掲注469）219頁。

⁴⁷¹ 山下・前掲注198）216頁〔佐野誠執筆〕。

⁴⁷² 椛澤・前掲注317）47頁。

⁴⁷³ 近内京太「自動運転自動車による交通事故の法的責任～米国における議論を踏まえた日本法の枠組みとその評価～〔上〕」国際商事法務44巻11号（2016年）1450頁。

⁴⁷⁴ 後藤元「自動運転と民事責任をめぐるアメリカ法の状況」ジュリスト1501号（2017年）52頁。

動運転に関する民事責任は、各州法によって規律されることとされている。そのため、各州には、高度自動運転車（Highly Automated Vehicles：HAVs）の責任規則を決定する責任がある。すなわち、各州は、高度自動運転車による事故が発生した場合に、当該自動運転車の所有者、運営者、乗客、製造業者などに責任を割り当てる方法を検討する必要がある。

そこで、以下、アメリカにおける自動運転車による事故に対する運転者の責任と製造業者の責任について検討していく。

1. 自動運転車の運転者の不法行為責任

運転者の責任に関しては、①過失責任(Negligence)、②厳格な責任(Strict liability)及び③無過失責任 (No-fault Liability) の三種の理論に基づき責任が生じうる⁴⁷⁵。

1.1. 過失責任 (Negligence)

ノーフォルト制度⁴⁷⁶を採用しない州においては、自動車事故加害者の責任についてもコモンローによる過失責任制度によっており、一般不法行為法の原則に従う⁴⁷⁷。ところが、自動運転レベル4以上の自動運転車については、「自動運転自動車の事故のケースにおいては、自動車の搭乗者は自動運転自動車が正しく作動することを信頼することができる前提がとられると考えられるため、多くの論者が搭乗者に過失を問うことは難しくなるというほかない」と考えている、と指摘されている⁴⁷⁸。

1.2. 厳格責任 (Strict liability)

アメリカ法では、「コモンロー上は、……過失責任とは別に、異常に危険な (abnormally dangerous) 行為から生じた損害については、行為者の過失の有無を問わない厳格責任が成立することが認められている」⁴⁷⁹。この点については、実験用の無人自動車の走行などは「異常に危険な行為」に該当すると判断される可能性もある⁴⁸⁰。しか

⁴⁷⁵ 近内・前掲注 473) 1451 頁。

⁴⁷⁶ ノーフォルト制度とは加害者の過失に関わりなく、被害者に損害賠償を支払わせる制度である。

⁴⁷⁷ 山下・前掲注 198) 216 頁〔佐野誠執筆〕。

⁴⁷⁸ 近内・前掲注 473) 1451 頁。

⁴⁷⁹ 後藤元「自動運転をめぐるアメリカ法の状況」藤田友敬編『自動運転と法』（有斐閣、2018）92 頁。

⁴⁸⁰ 後藤・前掲注 479) 92 頁。

し、実際には自動運転車が市場に投入される場合には、自動運転技術が相当程度確立され、人間が運転する自動車よりも安全になっていることが想定されるため、自動運転車の運転者等が厳格な責任を負うことは考えにくい、と指摘されている⁴⁸¹。

1.3. 無過失責任 (No-fault Liability)

アメリカにおけるノーフォルト制度を採用する州では、自動車事故の被害者は事故の原因如何に関わらずノーフォルト自動車保険によってその損害を填補される⁴⁸²。したがって、上記事故の原因が高度道路交通システム装置の欠陥である場合でもノーフォルト自動車保険から給付が行われる⁴⁸³。しかし、自動運転車の事故について、このようなノーフォルト制度の適用があるか否かは、その制度を定める州法の文言の解釈による⁴⁸⁴。

2. 自動運転車の製造物責任

2.1. 製造物責任法理の自動運転車への適用

自動車製造者の責任は、各州の不法行為法の一部である製造物責任法 (Product Liability Law) により定まる⁴⁸⁵。アメリカの製造物責任法は、製品関連事故の被害者が製品の欠陥を理由として製造業者に損賠賠償や慰謝料の支払を請求することを可能にすることで、製造業者に製品の安全性を向上させ、事故を防止するインセンティブを与えるための法として発展したものである⁴⁸⁶。不法行為法上の厳格責任として、製造物責任は、アメリカの Restatement (Third) of Tort の第1条と第2条に規定されている。条文 (訳) は、次のとおりである⁴⁸⁷。

第1条 (欠陥製品によって生じた損害に対する製造業者または卸売業者の責任)

製造または卸売りの業務に従事する者で、欠陥製品を販売または卸売りした者は、その欠陥製品によって生じた人または財産の損害について責任を負う。

第2条 (製品の欠陥の種類)

製品が、販売または卸売りの時点で製造上の欠陥、設計上の欠陥、または不十分な説

⁴⁸¹ 近内・前掲注 473) 1451 頁。

⁴⁸² 山下・前掲注 198) 224 頁〔佐野誠執筆〕。

⁴⁸³ 山下・前掲注 198) 224 頁〔佐野誠執筆〕。

⁴⁸⁴ 近内・前掲注 473) 1452 頁。

⁴⁸⁵ 近内・前掲注 473) 1452 頁。

⁴⁸⁶ 佐藤智品『アメリカ製造物責任法』(弘文堂, 2011 年) 33 頁参照。

⁴⁸⁷ 日本語訳として、佐藤・前掲注 486) 88-89 頁参照。

明もしくは警告がある場合、その製品は欠陥品である。すなわち、

(a) (製造業者が) 製品の準備・販売段階ですべての可能な注意を払ったとしても、製品が意図した設計から逸脱している場合、その製品には製造上の欠陥がある。

(b) 販売業者、その他の卸売業者、または販売過程の流れの上流にいる者が、製品から予見可能な損害が発生する危険性、合理的な代替の設計を採用して減少または回避し得た場合で、かつ、合理的な代替の設計を採用しないで製品を合理的な安全性を欠くものにした場合、その製品には設計上の欠陥がある。

(c) 販売業者、その他の供給業者、または販売過程の流れの上流にいる者が、製品から予見可能な損害が発生する危険性を、合理的な説明または警告によって減少または回避し得た場合で、かつ、合理的な説明または警告しないで製品を合理的な安全性を欠くものにした場合、その製品には不十分な説明または警告によって欠陥がある。

上記の条文により、不法行為法上の厳格責任としての製造物責任は、販売時に「欠陥」のある製品によって生じた人または財産の損害について当該製品の販売業者・卸売業者に課されるものである⁴⁸⁸。「欠陥」には、①製造上の欠陥 (Manufacturing defects)、②設計上の欠陥 (Design defects) 及び③警告上の欠陥 (Warning defects) という 3 つの種類が存在する⁴⁸⁹。

2.2. 製造物責任と自動運転技術開発の議論

アメリカでは、自動運転車による自動車事故について製造業者に損害賠償責任を負担させる場合、これを嫌う製造業者が自動運転車の開発自体をためらったり、テクノロジーの需要が大幅に減少し、採用が遅れたり停止したりする可能性があるとの懸念が抱かれている⁴⁹⁰。そのため、さまざまな論者から、このような問題を避けるため、①連邦自動車安全性基準の専占による州不法行為法の排除や、②メーカーの責任に関する限度額の設定など、自動運転車のメーカーの製造物責任を限定・軽減するための様々な提案が行われている⁴⁹¹。上記②では、自動運転車の製造業者の責任を制限しながら、自動運転車の事故による被害についてはノーフォルト型の保険または補償基金を連邦レベルで整

⁴⁸⁸ 後藤・前掲注 479) 93 頁。

⁴⁸⁹ 後藤・前掲注 479) 93 頁。

⁴⁹⁰ 近内・前掲注 473) 1454 頁、後藤・前掲注 479) 96 頁などを参照。

⁴⁹¹ 後藤・前掲注 479) 96 頁。

備することが提案されている⁴⁹²。

これに対して、メーカーに製造物責任を課すことによる自動運転技術の開発の遅延を心配する必要はない、との有力の主張もある。それは、かつて自動車メーカーが製造物責任の負担への懸念から躊躇していたシートベルトやエアバックなどの導入が結局、進展したのと同じことである、とされる⁴⁹³。

その主張の根拠は、以下のとおりである⁴⁹⁴。

- ① 製造物責任の負担を織り込むことによる販売価格の上昇は、事故総数の減少による自動車所有者側の責任保険料の低下によって相殺されうること
- ② メーカーの責任を限定すると所有者が事故の損害を負担しなければならなくなるため需要が減少する可能性があること
- ③ 近時の判例は過大な額の懲罰的損害賠償責任を認めない傾向にあること
- ④ 自動運転技術は安全性の向上を求める今日の消費者のニーズに合致していると考えられること

これらの根拠から、自動車事故が発生した場合における損害賠償責任に関する消費者の不安を解消することを目的として、運転者が自動運転システムを正しく利用しなかった場合や第三者が事故原因を惹起した場合でない限り、自社の自動運転システムの欠陥によって引き起こされた損害については、自らが上記責任を全て負担する旨を表明するメーカー（製造業者）も存在する⁴⁹⁵。

これまで概観してきたように、アメリカでは、自動運転をめぐる民事責任について、メーカーに製造物責任を課すことが自動運転車の開発に対してどのような影響を与えるか、また、メーカーの製造物責任を限定する必要があるとした場合に、そのためにどのような方策を取ることが考えられるか、などの問題が検討されている。

第3節 カンボジアにおける自動運転と民事責任の状況

I. 自動運転における民事責任の課題

カンボジアにおいても、近い将来、AI 技術の進展により自動運転の時代に入り、自動

⁴⁹² 後藤・前掲注 479) 96 頁。

⁴⁹³ 後藤・前掲注 479) 97 頁。

⁴⁹⁴ 後藤・前掲注 479) 97 頁。

⁴⁹⁵ 後藤・前掲注 479) 97 頁。

運転車の事故をめぐる法的諸問題が起こりうることが予測される。

そのため、それらの諸問題に対して、既存の法制度で対処することができるか否かをまず論じなければならない。

すなわち、カンボジアにおける従来の自動車事故に関する民事責任は、運転者の過失による事故であるという理由から、民法上の不法行為責任による運行供用者責任で解決が図られてきた。したがって、このような仕組みを自動運転車によって惹起された事故にもそのまま適用しうるか、を検討すべきこととなる。

カンボジアにおける民法上の不法行為法（損害賠償法）は、日本の不法行為法（損害賠償法）を1つのモデルとして制定された。それゆえ、上述の課題に関する日本社会と日本法における取組みは、カンボジア社会とカンボジア法におけるそれらのあるべき解決方法を考察する上で大きな手がかりとなりうるものである。

そこで、本章において整理・分析した日本の議論がどのような「自動運転損害賠償法理」を想定しているのかについて検討した上で、カンボジアの社会・文化の状況に即した形で上記課題に対するカンボジアにおける適切な解決策を追求したい。

はじめに、一般の製造物責任を理解した上で、自動運転車の欠陥による事故に関する製造物責任への影響を検討する。

II. 自動車事故に関する既存の製造物責任法

製造物責任は、1960年代からアメリカの判例法によって発達してきた厳格責任法理である⁴⁹⁶。すなわち、自動車などの大量生産による製造過程で生まれた危険な欠陥製品が市場に出回り、多数の消費者が人身被害を受ける事例が出るようになったことから、従来の過失責任ではなく、欠陥を責任要件として製造業者や販売業者の損害賠償責任を追究しようとする法理が求められたのである⁴⁹⁷。そして、製造業者によって製造され、小売店で販売された欠陥のある部品（製品）によりユーザーや消費者またはなどが損害を被った場合、上記製造業者は、これらの者に対して損害賠償責任を負わなければならない

⁴⁹⁶ គណៈកម្មការទទួលបន្ទុកការពារសេចក្តីព្រាងក្រមរដ្ឋប្បវេណី, សេចក្តីកំណត់ចំពោះមាត្រានីមួយៗនៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី, ភាគ៣, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១០), ១៨៩។ [民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説・第3巻』(JICA, 2010)] 189頁。

⁴⁹⁷ គណៈកម្មការទទួលបន្ទុកការពារសេចក្តីព្រាងក្រមរដ្ឋប្បវេណី, សេចក្តីកំណត់ចំពោះមាត្រានីមួយៗនៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី, ភាគ៣, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១០), ១៨៩។ [民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説・第3巻』(JICA, 2010)] 189頁。

い⁴⁹⁸、とされる。

他方で、カンボジアにおいては、自動車事故に関する製造物責任は新民法典 751 条にしか定められていない。これは、日本の製造物責任法 2 条・3 条及び 4 条、フランス民法典 1386 の 1 条・1386 の 11 条 1 項 4 号・1386 の 6 条、ドイツ製造物責任法 1 条・4 条、アメリカ第 3 次不法行為リステイメント製造物責任法第 1 条・5 条・14 条・20 条を参考にして作成された規定である⁴⁹⁹。この規定は、一般の製造物責任であり、次のように定められている。

(1) 製造された動産に不当に危険な欠陥が存在し、それによって他人に損害が生じたときは、当該動産の製造業者は、その損害を賠償すべき責任を負う。ただし、当該欠陥が製造当時の科学水準をもってしても認識することが不可能であった場合には、この限りでない。

(2) 欠陥ある部品又は素材を組み込んだ動産の製造業者も、製造業者として損害賠償責任を負う。

(3) 本条において、輸入された動産については、輸入業者を製造業者とみなす。

(4) 本条において、動産に製造業者又は販売者として自己の名称を表示する者は、製造業者とみなす。

本条は、商品（製品）による損害を被ったユーザーまたは消費者その他の者が、その欠陥について製造業者に過失があるとの立証をすることなく、「欠陥」の存在を証明するだけで当該製造業者の損害賠償責任を追求しうるようにするために規定された⁵⁰⁰。また、この条文から、具体的に、①製造物、②責任者及び③対象要件の 3 点が、本条の適用可

⁴⁹⁸ ក្រុមការងារនៃអនាគតគ្រូបង្គោលនៅសាលាក្រឹមនួចក្រុមនៃរាជបណ្ឌិតសភាវិជ្ជាជីវៈតុលាការ, សេចក្តីពន្យល់ក្រុមរដ្ឋប្បវេណី, ភាគ២, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១៣), ១១៥។ [Royal School for Judges and Prosecutors of Royal Academy for Judicial Professions の将来のトレーナーのワーキンググループ『民法の解説・第 2 巻』(JICA, 2013)] 115 頁。

⁴⁹⁹ គណៈកម្មការទទួលបន្ទុកការពារសេចក្តីព្រាងក្រុមរដ្ឋប្បវេណី, សេចក្តីកំណត់ចំពោះមាត្រានីមួយៗនៃក្រុមរដ្ឋប្បវេណី, ភាគ៣, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១០), ១៩០។ [民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説・第 3 巻』(JICA, 2010)] 190 頁。

⁵⁰⁰ ក្រុមការងារនៃអនាគតគ្រូបង្គោលនៅសាលាក្រឹមនួចក្រុមនៃរាជបណ្ឌិតសភាវិជ្ជាជីវៈតុលាការ, សេចក្តីពន្យល់ក្រុមរដ្ឋប្បវេណី, ភាគ២, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១៣), ១១៥។ [Royal School for Judges and Prosecutors of Royal Academy for Judicial Professions の将来のトレーナーのワーキンググループ『民法の解説・第 2 巻』(JICA, 2013)] 115 頁。

能性に関する判断基準・要素として抽出される。

1. 製造物

製造物責任の対象は、製造された動産であり、不動産は対象ではない。ここでいう動産とは、① 製造された最終製品、② 動産の部品又は素材及び③ 輸入動産である。

2. 責任者

責任者は、原則として、①製造された最終製品の製造業者である。

この他、②欠陥のある部品または材料を組み込んだ動産の製造業者、③輸入業者及び④動産に製造業者又は販売者として自己の名称を表示する者も製造業者と見なされる。

3. 対象要件

最後は、対象要件である。被害者側が製造業者に対して損害賠償を請求するためには、その製造物に、① 不当に危険な欠陥の存在があること、② 他人に損害が発生したこと、③ 欠陥と損害との間に因果関係があることを立証しなければならない。

ところが、本条では、対象要件の 1 つとして、「不当に危険な欠陥」が存在することという要件が挙げられ、そのような欠陥の意義については、特にそれを明らかにする規定はおかれず、解釈に委ねられている。この点に関しては、日本の製造物責任法 2 条は、「欠陥とは、当該製造物の特性、その通常予見される使用形態、その製造業者等が当該製造物を引き渡した時期その他の当該製造物に係る事情を考慮して、当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいう」との定義がされており、これを参考とすべきである、との指摘がなされていた⁵⁰¹。

また、この点については、実際のカンボジアの裁判で、どのような判断基準がとられているのかは不明である。

さらに、日本の製造物責任の要件である「欠陥」は、「製造上の欠陥」、「設計上の欠陥」及び「指示・警告上の欠陥」と 3 種類に大別して判断が行われるため、これを参考した解釈が可能であると解される。

なお、本条では、当該欠陥が製造当時の科学では認識できなかったようなものであ

⁵⁰¹ គណៈកម្មការទទួលបន្ទុកការពារសេចក្តីព្រាងក្រមរដ្ឋប្បវេណី, សេចក្តីកំណត់ចំពោះមាត្រានីមួយៗនៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី, ភាគ៣, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១០), ១៨៩។ [民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説・第3巻』(JICA, 2010)] 189 頁。

た場合には製造者は免責されるとしており、これは、日本における開発危険の抗弁に当たるものである⁵⁰²。

III. 自動運転車による事故に関する損害賠償責任

1. 問題の所在

以上に確認したとおり、カンボジアでは、自動運転車による自動車事故の被害者が、新民法典 751 条により、自動車の製造業者の製造物責任を追求した場合、当該自動車に「不当に危険な欠陥」が存在したことを当該被害者が主張・立証することが必要である。

これに対して、第 2 章において示したように、一般の自動車事故に関しては、新民法典 752 条に基づく処理が行われている。その責任主体は、自動車の「所有者・管理者」であり、責任要件としては、過失は不要とされ、①不可抗力で損害が起きた場合、または②危険物の管理に瑕疵がなく、かつ被害者又は第三者の行為によって損害が起きたことを上記「所有者・管理者」が主張・立証した場合にはその者らの免責が認められる。

このような法制度の下では、被害者は、困難な立証を避けるために、752 条所定の製造物責任ではなく、もっぱら、751 条所定の損害賠償責任（危険責任）を追求することとなるであろう。

しかしながら、そのような状況は、自動車事故の原因がレベル 5 の自動運転システム上の欠陥にある場合においては、自動車の製造業者が本来、負担すべき損害賠償責任を免れることを意味するものと解される。すなわち、当該事故の発生（その回避）に対して所有者・管理者は全く関与することができないため、これらの者に責任に負わせることは妥当性に欠けるのではないか、と思われる。

このような疑問に象徴されるような自動運転車と製造物責任との関係如何という問題は、これまで、カンボジアでは、あまり熱心に検討されてこなかった。

2. 考察

カンボジア新民法典の製造物責任の第 751 条により、「不当に危険な欠陥」が存在することという対象要件があり、そのような欠陥の意義については、特にそれを明らかにする規定はおかれず、日本の製造物責任の要件である「欠陥」は、「製造上の欠陥」、「設計

⁵⁰² គណៈកម្មការទទួលបន្ទុកការពារសេចក្តីព្រាងក្រមវេជ្ជប្បវេណី, សេចក្តីកំណត់ចំពោះមាត្រានីមួយៗនៃក្រមវេជ្ជប្បវេណី, ភាគ៣, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១០), ១៨៩, ១៩០។ [民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説・第3巻』(JICA, 2010)] 189-190 頁。

上の欠陥」及び「指示・警告上の欠陥」と3種類の判断基準を参考した解釈が可能であると解される。しかし、対象要件について、日本のような「欠陥」ではなく、「不当に欠陥」という要件を求められているため、すぐに参考できるか否かについて、検討の余地があると思われる。

他方において、日本では、自動運転車と製造物責任との関係如何という同様の問題について学説上の議論が一定程度の蓄積をすでに見せている。

すなわち、すでに詳しく確認したように、近時、学説上、運行供用者責任と製造物責任との関係如何に関して、①運行供用者責任を優先する見解＝運行供用者を第一次的な責任主体として維持する制度を支持する立場、②製造物責任を優先する見解＝自動車メーカー等を第一次的な責任主体とする制度を支持する立場、③2つの責任を併存させる見解＝運行供用者と自動車メーカー等により自賠責保険料の分担を行う制度を支持する見解の3つが主張されている。

上記①の制度は、運行供用者を第一次的な責任主体として維持するものである。この見解の下では、保険会社による自動車メーカー等に対する求償権の行使によって、自動車メーカー等が最終的に責任を負担することが想定されている。

危険責任原理によれば、管理者は、自らの管理する危険源から生じた損害について責任を負担しなければならない⁵⁰³。レベル4以上の自動運転車も危険物に当たる。しかし、当該自動運転車の走行には搭乗者は関与しない。そのため、この自動車が事故を惹起したときには、搭乗者は不備・欠陥を抱えた自動車に対する支配に基づき、先任を負うべきこととなる⁵⁰⁴。

また、第一章に検討したように、判例は、運行利益・運行支配の要素・性質の双方をともに考慮すべきであるとする二元説の立場を展開しており、危険責任の要素としては、直接の運行支配がなくても、間接的な支配、一般的・抽象的な運行支配、社会通念上自動車の運行が社会に害悪をもたらさないよう監視、監督すべき立場にあることなども考慮される。このように、運転者はもちろん、保有者も、たとえ自動運転車の運転に直接に関与しなくても、運行支配を有しており、原則として、運行供用者に当たる、と言うことができる。

そして、その結果として、運行供用者に被害者に対する第一次的な責任を負わせる現行自賠法の枠組に依拠した、前記①の制度が実現されるものと思われる。また、日本のように、「肩代わり」問題を解決するために、自動運転自動車に「欠陥」がないことの立

⁵⁰³ 潮見・前掲注301)5頁。

⁵⁰⁴ 金泉・前掲注293)61頁。

証責任を自動車メーカー側に課すこととする立証責任の転換を立法することが考えられるべきであろう。

IV. 小括

以上のように、日本及びカンボジアにおける自動運転社会におけるあるべき民事法理の探求を行ってきた。現在、運転者のミスにより事故が発生した場合には、自賠法による運行供用者責任で解決がなされている。しかし、完全自動運転システムのレベル5を利用中に自動車の欠陥による事故が発生したとき、従来の民事責任の主体はいったい誰であるのかが問題となっている。

この点について、日本では、自動車事故による損害賠償責任について、自賠法の3条による運行供用者が当該損害を賠償すべき責任を負う。これは、損害発生の危険源自動車の運行を支配していた者が、その運行に基づく損害を過失の有無にかかわらず賠償しなければならない、という危険責任原理に依拠するものである。

他方で、これまで日本では、自動運転に起因する交通事故に関して、既存の民事責任法理を変容させる必要性の有無がさまざまに論じられてきている。さらに、自動運転車の走行、上記危険責任原理によれば、自動運転車による交通事故については、賠償責任を負う者が、その自動車の製造者あるいは自動車の所有者なのか、疑問が挙げられている。日本における自動運転社会におけるあるべき民事責任法理について主に問題となる一般不法行為責任に関する運転者の故意・過失、運行供用者責任に関する責任主体と免責三要件のほか、製造物責任にも影響を与える、と考えられる。具体的には、次の通り要約できる。

まず、一般不法行為責任に関する運転者の故意・過失については、自賠法3条の射程がレベル5まで及ぶとしても、自賠法3条の適用がない物損事故については、被害者が加害者の過失を立証できなければ、物的損害の賠償責任を請求できず、被害者の保護に欠けることになってしまう問題がある。そこで、ドイツの道路交通法のように自賠法3条の保護範囲を物的損害に拡張することを指摘がある。

次に、運行供用者責任の責任主体に関する自賠法の適用が大きく影響を受ける。まず、自賠法を適用することが可能か否かについては、各省庁の調査研究では、全体として、自賠法上の枠組み維持する立場を表明していた。しかしながら、自動走行であるレベル4、5においては、自賠法の運行供用者責任の適用可能性・判断基準について明確な結論が示されていない状況であった。また、学説では、ドライバーの「運行支配」があるか否かについて、① 運行供用者の判断基準の二つの要素をそのまま適用可能とする説、

及び② 運行供用者の判断基準として一方の要素を適用すべきとする説の2つの考え方が挙げられている。さらに、免責要件のうち、①自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったことと、②自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったことの役割の分担のあり方は変化する。

最後は、製造物責任法上の欠陥については、事故原因が自動運転システム段階のレベル5にあるような場合においても、自動車の製造業者が本来負担すべき事故の損害賠償の負担を免れ、運行供用者の不公平となる問題が発生する。そこで、近時の学説において提案されている制度として、①「運行供用者を第一次的な責任主体として維持する制度」、②「自動車メーカー等を第一次的な責任主体とする制度」、③「運行供用者と自動車メーカー等により自賠責保険料の分担を行う制度」の三つが挙げられており、その制度のうち①を適用が可能となると考える。また、「肩代わり」問題を解決するために、「欠陥」がないことの立証責任を自動車メーカー側に課すことが最もいい方法であろう。

終章

第1節 本稿の結論

本稿では、カンボジア及び日本における民事交通事故法理に関する総合的研究に取り組んできた。具体的には、カンボジア及び日本における交通事故の被害者と加害者との間における損害の分担にかかわる私法上・公法上の諸制度、とりわけ損害賠償法・保険法の定めるさまざまなルールによって構成される規範を「民事交通事故法理」として総合的・一体的に把握した上で、そのあるべき内容を明らかにしてきた。そしてこれを踏まえて、将来における高度化した自動運転技術の普及によって、影響が与えられるであろう日本の民事責任の領域を検討した。そして、日本の制度及びそれぞれをめぐる議論を参考し、カンボジアにおける自動運転システム利用により事故が発生した場合の民事責任法理の問題について考察を行ってきた。

また、本研究は大別して3つの検討課題を有しており、第1の課題である「日本及びカンボジアにおける交通事故に関する損害賠償法上の理論的・解釈論的な責任主体問題の分析」及び第2の課題である「日本及びカンボジアの既存不法行為制度である責任保険制度の問題の解明」について考察した。そして、これらの作業を通じて、「日本及びカンボジアにおける自動運転社会におけるあるべき民事法理の探求」を第3の課題として検討の対象としたものである。これらの課題は、全般的に日本の制度を参考しながら、今後のカンボジアにおける自動車事故の損害賠償責任のほか責任保険制度のあり方についても考察してきたものである。

これから、本稿のこれまでの議論を簡単にまとめた上で、若干の考察を述べることにしたい。

I. カンボジアの責任主体に関する問題の考察

カンボジア民法 752 条は、自動車の所有者又は管理者は、その所有又は管理する危険物によって他人に生じた損害を賠償する責任を負うと規定している。しかし、自動車の所有者・管理者とは具体的にどのような者なのか定義されていない。つまり、誰がそれらの所有者・管理者に当るのか、泥棒運転の場合は当該自動車の所有者や管理者が、この事故についても責任を負わなければならないのか等の判断においては、不明確な規定であると解された。

そこで、本論では、このような問題を解決するために、まず、日本の自動車事故における自動車損害賠償保障法による運行供用者責任制度を確認した上で、カンボジアにお

ける自動車交通事故責任主体に関する理論的・実務的な課題を検討した。

1. 日本における運行供用者の責任判断要素の探求

日本の判例は自賠法の趣旨と同様に、運行供用者の判断基準は、「運行支配」及び「運行利益」という判断基準を設けられている。しかし、現在の判例は、おおむね運行支配、運行利益の双方に鑑み、運行供用者の認定を行っているのに対して、最近の学説では、運行支配の有無が重視される傾向にある。

それらの学説が提示する新たな判断基準あるいは運行供用者を特定するための様々な観点——危険性関連、支配管理可能性等——もまた、それ自体としてなお明確ではない、と思われる。そのため、いずれも、従来の判例（二元説）、学説の立場（運行支配一元説）に取って代わることのできるものではないと評価された。

2. カンボジアの新民法 752 条に関する責任主体の考察

カンボジア民法 752 条は、日本の自動車損害賠償保障法の 3 条の規定を参考して制定されたものであるため、カンボジア民法 752 条におけるいわゆる所有者・管理者の責任について、第 1 章に確認した自賠法の解釈を通じて検討・考察を行った。

ここでは、日本の判例・学説を参考しつつ、カンボジアにおける自動車事故に関する責任主体に関する判断基準及び基準の要素を示唆した。すなわち、運行供用者責任の本質の捉え方としては、運行利益による報償責任は補完的なものということになるため、運行供用者責任の中に実質的な無過失責任の要素を認める場合、「運行支配」の帰属を判断することで十分な根拠を構成するものとなると解釈した。

II. 日本及びカンボジアにおける責任保険に関する改革案の分析

第 3 章では、日本及びカンボジアの自動車事故における保険制度の責任保険の課題について検討した。具体的には、自動車事故における被害者に対する賠償義務の履行を確保する責任保険から災害保険化への課題を対象として検討を行った。

1. 責任保険から災害保険化への提案の当否について分析

まずは、日本における責任保険制度の現状である。日本では、自動車事故における被害者の保護・救済をするために、過失責任から無過失責任のしくみを導入して各種の保険制度を整備するようになった。自賠法制定以来の今日まで、この一種の無過失責任法

がはたしてきた被害者救済の機能は、まだ完全に十分であったと言えないまでも、ともかく自賠法のない時代に比べれば、飛躍的に進歩しているものと評価できる⁵⁰⁵。ところが、現在の責任保険制度では、訴訟の遅延等により時間や費用が必要となる面が多く、被害者の救済は必ずしも完全ではない問題が生じている。日本の学説においては、加害者の責任の如何にかかわらず被害者に保険による保護を与えるべきであるとの改革案を提唱された。ところが、日本では、この基本報償案の導入にあたり、単線型を採用する立場と複線型を採用すべきとする立場が対立している状況である。

本稿では、被害者に保険による保護を与えようという責任保険から交通災害保険への置き換える改革案を受け入れる可能性の是非を検討した結果、それぞれの主張の内容や妥当性の可否などから、これらは現状が受け入れ難いものであることを提言した。

ところで、藤岡先生により、災害保険化の構想を基礎としつつ、「自動車の製造業者、修理業者、道路管理者、動物保有者など自動車事故発生 of 潜在的危険を負っている者の過失責任を廃止し、新たに保険基金への寄与者とすることが考えられる」⁵⁰⁶を検討すべき指摘をされた。しかしながら、交通上これらの過失がある場合、どのように考慮すべきかという重要な問題として示した。

ところが、このような問題点に関して、責任追及と財源調達 of 両方から考察されなければならないとされながら、次のように2方法を指摘されている⁵⁰⁷。

第1に、責任を存続させ被害者に支払った保険者に求償権を与えること

第2に、この責任を危険関与に相当した保険への出資と交代させること

このように、災害保険化の構想を導入することによって、生じ得る問題もあり、これらを検討しなければならない。

2. カンボジアの保険制度に関する現状の問題

カンボジア保険法制度の規制問題を検証するとともに、日本の保険制度からの示唆を検討してきた。2014年カンボジア新保険法第33条では、全ての自動車に対する責任保険への加入が義務付けられてないため、事故後の被害者に迅速・公平な救済を行うための損害賠償補償制度には、未だ問題が残されている状況にある。カンボジアにおいては、「強制責任保険」制度の手法を取り入れたものの、当該保険の対象車両は、一定の商

⁵⁰⁵ 森島昭夫「民事責任と交通事故の抑止」『現行法制と交通事故の抑止』交通法研究2号（1972年）31頁。

⁵⁰⁶ 藤岡・前掲注210）84頁。

⁵⁰⁷ 藤岡・前掲注19）771頁。

業用車両に限定されている。例えば、自家用車等は強制加入保険の対象外車両であると明らかにした。

また、個人の有する自家用車などは当該制度の適用外となり、これら適用外の車両によって自動車事故が発生した場合には、被害者はこの制度による保護を受けることはできないことになってしまう。自動車事故による被害者の十分な救済を確実なものとするためには、そのための第一歩として、すべての自動車について、責任保険への加入を義務付ける制度の構築が求められる。

ちなみに、2002年10月16日の「第三者責任保険共同省令」の2条には、「乗客輸送・貨物運搬・商業三輪車」を強制加入保険の対象自動車と定められているが、2021年の保険政令（56条）に規定する強制加入保険の対象自動車ではない。このような状況においては、将来の保険のあり方についてすべての車種を強制加入保険の対象すべきとしたい。何故なら、保険制度を導入しても、全ての自動車に当該保険の加入が義務付けられないこととなり、保険未加入の加害者が事故を起こした場合は、被害者に当該保険を通じた法的救済がなされないという問題がある。

また、現在のカンボジアでは、損害補償制度は、あくまでも不法行為法を基礎として訴訟を係属し、加害者の責任が成立しない場合には、保険会社はその責任を免れるため、被害者が責任保険による填補を受けられないことになる問題も存在する。

そこで、日本における不法行為法を保険制度と交代させようとする議論とともにさまざまな改革案を参考し、示唆を試みた。まずは、自動車事故による被害者への十分な救済を確実にするためには、すべての自動車を強制的に責任保険制度に加入させる制度の構築を主張した。さらに、迅速に被害者の保護・救済するために、自動車保険とくに強制自動車保険に関して、責任の前提としての過失の有無を問わず、保険を責任から解放した災害保険の単線型制度を導入し採用すべきだことを提唱した。

しかしながら、現在の日本では、不法行為法を基礎として訴訟を係属し、加害者に対して、損害賠償請求を行っている。このため、将来的に災害保険制度を導入するときに、単線型又は複線型のどちらかを採用するのか、又はその理由についての議論として検討される可能性がある。

III. 自動運転システムの普及による民事責任への影響

1. 日本の自動運転技術の進展による民事責任を変容させる必要性について

本稿の第4章において、日本及びカンボジアにおける自動運転社会における、あるべ

き民事法理の探求を行った。現在、運転者のミスにより事故が発生した場合には、自賠法による運行供用者責任で解決がなされている。しかし、自動運転技術の進展により、この運転者によるミスが自動運転システムに置き換えられる可能性から、自動運転に起因する交通事故に関して、既存の民事責任を変容させる必要性の有無を検討した。

この点について、まずは日本における自動運転車による交通事故に基づく損害を填補すべき主体のあり方について検討した。既存の民事責任を検討の対象となるものとしては、一般不法行為責任（民法 709 条）のほか、運行供用者責任（自賠法 3 条）及び製造物責任法（製造物責任法 3 条）が挙げられた。

1.1. 一般不法行為責任について

まず、一般不法行為責任に関する問題を検討した。現在の民法 709 条の過失の判断基準は、加害者に課される客観的な注意義務違反を考慮されている。ところが、完全自動運転レベル 4-5 においては、不法行為法の主な成立要件たる行為者の過失は存在するのだろうか問題となる。この点については、現行自賠法の適用範囲が完全自動運転レベル 5 まで及ぶならば、自動運転システムの利用者は、自らの過失を否定されたとしても、人身事故の賠償責任に問われることとなる。

また、自賠法 3 条の射程がレベル 5 まで及ぶとしても、自賠法 3 条の適用がない物損事故については、現在とは変化が生じることになると解された。つまり、被害者が加害者の過失を立証できなければ、物的損害の賠償責任を請求できず、被害者の保護に欠けることになってしまう。そこで、学者により、自賠法 3 条の保護範囲を物的損害に拡張することを解釈されている。

しかしこの場合、自動運転車の所有者などが物的賠償責任保険にも加入義務に果たさなければならないため、その所有に対し大きな負担が伴うこととなる。また、当該制度の導入には、現行自賠法制度の根本的な見直しが求められることとなるため、事実上は困難な手続であるとの評価もできよう。しかしながら、自動運転自動車の導入により、自動車事故発生頻度は減少し、これによる損害の減少により、より低い保険料が実現することも予想されているため、保険料を大きく増加させることなくこれらの改正を行うことも可能となるとの指摘も存在する。

1.2. 運行供用者責任を維持することの妥当性の議論について

次に、自賠法 3 条の運行供用者責任を維持することの妥当性に関する問題を論じた。

日本では自動運転における民事責任を如何に解するかという観点から、自賠法に關す

る運行供用者責任についての関係省庁である国土交通省自動車局、警察庁委託事業、経済産業省・国土交通省委託事業のほか、IT 総合戦略本部・官民データ活用推進戦略会議の報告書の議論及び内容の検討を行った。各省庁の調査研究では、全体として、自賠法上の運行供用者責任を維持する立場を表明していた。しかしながら、自動走行であるレベル 4-5 においては、自賠法の運行供用者責任の適用可能性・判断基準について明確な結論が示されていない状況であった。

さらに、運行供用者責任についての学説の議論も検討した。現在の学説の状況では、自動運転のレベルに応じた自賠法による運行供用者責任の適用の可能性について、レベル 1 から 5 までを 3 段階に分けた上での見解を示しているといえる。具体的には、レベル 1-2 の自動運転による事故については、従来の自賠法の適用により問題は生じないと指摘されている。レベル 3 では、作動継続が困難な場合への応答準備ができていない代替中は利用者がドライバーとなるため、当該ドライバーは全く運転に無関係とは言えず、「自動車を保有し、支配の下に他人に運転を委ねる者」が運行供用者に当たると解することが妥当と指摘されている。

また、学説では、ドライバーの「運行供用者」に当たるか否かについて、2つの考え方が挙げられている、① 運行供用者の判断基準の二つの要素をそのまま適用可能とする説、及び②運行支配が存在しておらず、運行供用者責任を疑念を示す考え方である。このような状況からすると、自動運転における運行支配の帰属の有無に関する明確な判断基準を提示することについては、さまざまな意見が錯綜し、非常に難しい状況であると言えよう。

そのため、私見としては、危険責任としての性質の方が報償責任としてのそれよりも重視されるという立場（運行支配一元説）を採った上で、運行利益の存否は補充的な判断基準に止まると解して、運行支配が認められる者に責任を肯定すべきであると思われる。

1.3. 製造物責任への影響に関する問題

1.3.1. 製造物について

運転ソフトは、製造物責任法 3 条の対象「製造物」の対象を該当するが否かについての問題がある。しかし、運転ソフトも自動車の車体と一体物として据え、当該ソフトの「欠陥」は動産である自動車自体の「欠陥」であると解されているため、本法に基づく製造業者に対し損害賠償が生ずるとされた。

1.3.2. 製造物責任と運行供用者責任との関係の問題について

ここでは、製造物責任法に関する自賠法の運行供用者責任と製造物責任との関係についての問題を検討してきた。

日本では、自動車の欠陥により事故にあった被害者は、運行供用者責任と製造物責任の双方につき、それぞれ同時にこれを追及することも、いずれか一方のみを追求していくことも可能であるとの解釈が、一般的に肯定されている。もっとも、実際の事故被害者は、欠陥の証明を立証するのが困難な製造物責任法 3 条による製造物責任を追及せず、自賠法 3 条に基づく運行供用者責任の追及のみでの賠償請求をしている状況にあり、運行供用者に一次的な責任主体が集中している結果がもたらされている。しかしながら、この状況を継続すると、事故原因が自動運転システム段階のレベル5にあるような場合においても、自動車の製造業者が本来負担すべき事故の損害賠償の負担を免れることとなってしまう、自動車の所有者のみが自ら支払った自賠責保険や自動車保険などから損害賠償責任を負うことになる、いわゆる運行供用者の不公平となる問題が発生する。

このような問題に関しては、近時の学説において提案されている制度として、①「運行供用者を第一次的な責任主体として維持する制度」、②「自動車メーカー等を第一次的な責任主体とする制度」、③「運行供用者と自動車メーカー等により自賠責保険料の分担を行う制度」の三つが挙げられており、本稿では、それぞれの中で合理性の高い制度はどれに該当するかについての考察を行った。これらの提案は、それぞれメリットと同時にいくつかの問題点も指摘できる。これらの制度を検討した結果、運行供用者に被害者に対する第一次的な責任を負わせる現行自賠法の枠組による、上述制度①の適用が可能となると考えられる。

しかしながら、①制度では、自動車メーカーの責任を免れ、運行供用者が責任を負うという「肩代わり」の問題が残っている可能性がある。このような問題を解決するために、① 証拠のアクセスの改善、② 「欠陥」の一応の推定、③ 立証責任の転換、④自動車保険制度への一元化との考え方が挙げられている。これらの解決方法の中で、自動運転自動車に「欠陥」がないことの立証責任を自動車メーカー側に課すことという立証責任の転換が望ましい制度の在り方が考えられるべきであろう。

2. カンボジアの新民法 751 条に関する製造物責任について

カンボジアの民法 751 条に関する製造物責任の規定を検証した。カンボジアにおいては、従来の自動車事故における民事責任は運転者の過失による事故であり、民法上の不

法行為によって自動車の所有者・管理者がその責任を負うという形で解決がなされてきた。これが将来の自動運転においても、従来の民事責任法をそのまま適用することが可能か否かについての検討を行い、最後に、カンボジア法に対する日本の自動運転における民事法理の本質への示唆を考察した。それぞれの制度を検討した結果として、運行供用者を第一次的な責任主体として維持する制度が一番適当な解決方法となるとの結論に達した。

第2節 残された課題

以上のように、カンボジア及び日本における民事交通事故法理に関する総合的研究における主要な問題として、①日本及びカンボジアの運行供用者責任に関する責任主体、②責任保険から災害保険化のほか、③自動運転の高度化の普及につれ、民事責任への影響を解明してきた。

しかしながら、特に問題②と③には、今後も様々な課題が残されているといえる。まず、自動運転システム利用により事故が発生した場合の損害賠償をめぐる関係が、自賠法3条に基づく責任を負担する運行供用者や保険会社、製造物責任法3条や民法709条に基づく責任を負担するメーカーにとどまらず、売主として債務不履行責任を負担する販売店との間では、より複雑な求償関係が問題となり、さらに、最終的な責任を誰が負担するのかも深刻な問題となると考えられる⁵⁰⁸。また、自動車事故における自動運転システムを利用した場合の従来の民事責任の変容議論に直接の対象とはなっていなかった製造物責任法、道路交通法に対して、今後どのような影響が与えられるかについて検討していくことも必要であろう。

さらに、被害者に保険による保護を与えようという目的での交通災害保険へ置き換える改革案は、日本においては未だ実務上での本格的な検討がされておらず、そのため単線型、複線型のどちらが妥当なのかといったことも現在のところ未踏の状況である。そのため、今後のカンボジアの自動車事故の責任保険制度における解釈論についても日本の動向によって動揺していくものと思われる。本稿で検討した課題は、技術の発展と共にこれからも議論や判例の蓄積がなされる状況にあり、今後も変化を続けていく日本ないしカンボジアの文化・社会状況を踏まえた検討を継続することによって、より安心・安全な社会の実現に貢献できるものといえよう。

⁵⁰⁸ 窪田・前掲注384) 195頁。

【参考条文一覧】

(1) ក្រមរដ្ឋប្បវេណីឆ្នាំ១៩២០ (1920 年の旧民法典)

មាត្រា ៨១២ : ជនណាបានប្រព្រឹត្តនូវអំពើទាំងពួងជាទីនាំឱ្យខូចខាតដល់ជនដទៃ ជននោះត្រូវជួសជុលសេចក្តីខូចខាតដែលកើតពីកំហុសខ្លួនឱ្យគេ។

第 812 条 : 他人に損害を発生させる全ての行為をした者は、自らの故意により発生した損害を填補しなければならない。

មាត្រា ៨១៣ : ទោះសេចក្តីខូចខាតនោះ កើតពីអំពើឯណាដែលឥតចេតនាយ៉ាងដូចជាធ្វេសប្រហែស ឬ ពុំបានប្រយ័ត្នត្រួតត្រាក្តីក៏ជនអ្នកធ្វើនោះត្រូវតែជួសជុលសេចក្តីបង់ខាតឱ្យគេដែរ។

第 813 条 : 損害が怠慢又は管理不注意等の不故意より発生したものであっても、その損害を填補しなければならない。

មាត្រា ៨១៤ : នាយនៃគ្រួសារ ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះសេចក្តីខូចខាតដែលបណ្តាល មកពីកូនចៅ ជាអនីតិជន ដែលត្រូវនៅក្នុងអំណាចត្រួតត្រានៃខ្លួន។

第 814 条 : 世帯主は、自らの権限監督下にある子・孫などである未成年者の行為により発生した損害について責任を負う。

មាត្រា ៨១៥ : ចៅហ្វាយនាយ ដង្ហៅ ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះសេចក្តីខូចខាតដែលបណ្តាលមកពីបាវប្រាវ កូនឈ្នួល មនុស្សបំរើ ឬ មនុស្សរៀនធ្វើការរបស់ខ្លួនក្នុងវេលា ដែលជននោះធ្វើនៅការដែលខ្លួនប្រើឱ្យធ្វើ។

第 815 条 : 使用者又は雇用者は、従者、労働者、お手伝い又は見習い身分が事業中にその行為により発生させた損害について責任を負う。

មាត្រា ៨១៦ : កាលណាបើនាយនៃគ្រួសារ ចៅហ្វាយនាយ ដង្ហៅទាំងឡាយ មានបន្ទាល់ថាដើម្បីចៀសវាង មិនឱ្យមានសេចក្តីខូចខាតនោះ ខ្លួនបានប្រុងប្រយ័ត្នអស់សមត្ថភាព ដែលអាចធ្វើបានហើយ នាយគ្រួសារ ចៅហ្វាយនាយ ដង្ហៅ នោះត្រូវបានរួចផុតពីការទទួលខុសត្រូវដែរ។

第 816 条 : すべての世帯主、使用者、雇用者は損害の発生を回避するために、できる限りの注意を尽くしたことを主張すれば、責任を免れる。

មាត្រា ៨១៧ : ម្ចាស់សត្វពាហន ឬជនដែលប្រើសត្វនោះ វេលាដែលសត្វនោះនៅក្នុងអំណាចខ្លួន ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះអំពើដែលសត្វនោះធ្វើឱ្យខូចខាតរបស់គេ ទោះធ្វើឱ្យខូចខាតក្នុងវេលាវត្សរ៍ក្នុងវេលា រង្វេង ខ្នាត់ភ្លាត់ក្តី។

第 817 条：動物の所有者又は動物を使用する者は、自らの権限管理中に動物が逃げ、放浪し、もしくは失われた場合であっても、その動物により発生した損害について、責任を負う。

មាត្រា ៨១៨ : ម្ចាស់ទ្រព្យ ត្រូវទទួលខុសត្រូវ អំពីសេចក្តីខូចខាតដែលកើតអំពីរបស់នៃខ្លួន កាលណាបើសេចក្តីខូចខាតនោះបណ្តាលមកអំពីការខានថែទាំ ខានត្រួតត្រា ឬ ក៏ដោយរបស់នោះសង់មិនល្អ។

第 818 条：財産保有者は、物の保存又は保管するを怠ったこと又は不良で建築された物により発生した損害について、責任を負う。

មាត្រា ៨៣១ : នាកាលគ្រោះថ្នាក់នោះ ជាគ្រោះដល់ស្លាប់ ចៅហ្វាយនាយ ដង្ហោ ត្រូវចេញប្រាក់ធ្វើបុណ្យសព មួយទៀត ត្រូវឱ្យចេញប្រាក់សំណូកចិត្តឱ្យសមាជិក នៃគ្រួសាររបស់អ្នកស្លាប់ដែលនៅក្នុងបន្ទុកខ្មោចនោះផង ដោយមិនឱ្យចំនួនប្រាក់នោះលើសពីល្អលទេ។

第 831 条：その危険が死亡に至る危険であったときには、使用者又は雇用者は葬式費用を支払わなければならないが、他方、死亡した者の負担の下にある家族の構成員に対し、慰謝料を支払わなければならないが、その金額は賃金の額を超えないものとする。

មាត្រា ៨៣២ : បើចៅហ្វាយនាយ ឬដង្ហោ សុខចិត្តចិញ្ចឹមរក្សាមនុស្សដែលនៅក្នុងបន្ទុកខ្មោចនោះ ហើយមនុស្សទាំងនោះក៏ព្រមផងដែរ ចៅហ្វាយ ឬដង្ហោ មិនត្រូវចេញប្រាក់សំណូកចិត្តឱ្យទៀតឡើយ។

第 832 条：もし、使用者又は雇用者がその死亡者の負担の下にある者を養うことを決意し、その者もこれに同意したときには、使用者または雇用者は上記の慰謝料を支払う必要がない。

មាត្រា ៨៣៣ : ក្នុងករណីទាំងឡាយដែលមនុស្សទទួលគ្រោះថ្នាក់ក្នុងការងារនាំ ឬ ញាតិសារលោហិតនៃមនុស្សនេះនិងចៅហ្វាយនាយ ឬដង្ហោមិនព្រមព្រៀងគ្នាអំពីចំនួនប្រាក់កំដាប់ព្រលឹងនោះទេ តុលាការត្រូវជំនុំជំរះឱ្យ។

第 833 条：使用者・雇用者と被害者の親族との間で葬式費用などの金額に関する協議が調わないときには、裁判官がこの点に関する判断を下すべきこととなる。

មាត្រា ៨៣៤ : ដូច្នោះបើអ្នករងគ្រោះនោះពិការជានិច្ច តុលាការត្រូវផ្តឹងតាមកម្លាំងកាយដែលថមថយដោយគ្រោះនោះនិងតាមចំនួនថ្លៃល្អលដែលមនុស្សនោះត្រូវបើកក្នុងមួយថ្ងៃៗ។ ប្រសិនបើជាគ្រោះដល់ស្លាប់ តុលាការត្រូវផ្តឹងតាមថ្នាក់ញាតិជិត ឬ ឆ្ងាយនៃមនុស្ស ដែលនៅក្នុងបន្ទុក

ខ្មោច និងលែឱ្យសមនឹងសេចក្តីត្រូវការនៃជនទាំងនោះផង។

ក្នុងករណីទាំងឡាយនេះ តុលាការត្រូវពិនិត្យផង ក្រែងគ្រោះនោះកើតដោយសារតែ កំហុសរបស់មនុស្សទទួលគ្រោះនោះ ឬ ដោយហេតុល្អឯមិនប្រសប់ការដើម្បីនឹងបានបន្ថយ ចំនួនប្រាក់កំជាប់ព្រលឹងនោះខ្លះទៀត។

第 834 条：事故によって被害者が永久の身体障害を受けた場合には、裁判所は、損害額の算定につき、その事故により低下した身体能力及び日給で受領する賃料を衡量しなければならない。被害者が死亡した事故の場合には、裁判所は、死亡者の負担の下にある遠近の親等の要求金額を適当に衡量しなければならない」としていた。これは、厳密に言えば、過失相殺に関する規定ではないものの、加害者（使用者・雇用者）が被害者に対して支払うべき損害賠償額を算定する際に、被害者（被用者）の損害の状態などを斟酌しうることを定めた規定である。

前項の場合において、裁判所は、事故が被害者の過失に基づくものであるかどうか、又は、金額を減額できる条件について加害者が無知であるかどうかを調査しなければならない。

(2) ក្រឹត្យ~ច្បាប់ស្តីពីកិច្ចសន្យា និងការទទួលខុសត្រូវក្រៅកិច្ចសន្យា
(契約及び契約外の責任に関する政令「政令 38 号」)

មាត្រា ១២១ : ជនណាបានធ្វើឱ្យមានការខូចខាតដល់អ្នកដទៃដោយកំហុសរបស់ខ្លួន ជននោះ ត្រូវជួសជុលការខូចខាតនោះ។

ទោះបីការខូចខាតកើតមកអំពីអំពើប្រព្រឹត្តដោយចេតនា ដូចជាការធ្វេសប្រហែស ឬ ការខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្នក្នុងការត្រួតមើល ថែទាំក៏ដោយ ក៏ជនល្មើសត្រូវតែជួសជុលការខូចខាតនោះដែរ។

第 121 条 (不法行為責任)

自らの過失 (fault) により他の者に損害を発生させた者は、その損害を賠償する責任を負う。不注意 (carelessness) 又は怠慢 (negligence) などの故意ではない (involuntary) 行為により損害が生じた場合であっても、加害者は責任を負う。

មាត្រា ១២២ : ជនវិកលចរិត និង អនីតិជនអាយុតិចជាង១៤ឆ្នាំជាអសមត្ថជន។ ជនទាំងនោះ មិនត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះការខូចខាតដែលខ្លួនបានធ្វើឱ្យកើតឡើងដល់អ្នកដទៃឡើយ។

第 122 条 (無能力者が生じさせた損害)

精神障害者 (the insane) 及び 14 歳未満 (under 14) の未成年者は、無能力者とみなす。これらの者は、自らが他の者に生じさせた損害について責任を負わない。

មាត្រា ១២៣ : ឪពុក ម្តាយ ឬ អ្នកអាណាព្យាបាល ព្រមទាំងជនផ្សេងៗទៀតដែលទទួលបន្ទុក ត្រូវមើលថែទាំអសមត្ថជន ត្រូវទទួលខុសត្រូវផ្ទាល់ខ្លួនចំពោះការខូចខាត ដែលអសមត្ថជននោះ បានធ្វើឱ្យកើតឡើង។

第 123 条 (親権者等の責任)

親権者、後見人その他無能力者を担当し、又は世話をする者は、これらの無能力者が 生じさせた損害について個人的に責任を負う。

មាត្រា ១២៤ : អនីតិជនអាយុច្រើនជាង១៤ឆ្នាំ ប៉ុន្តែមិនទាន់គ្រប់អាយុ១៨ឆ្នាំ ត្រូវទទួលការខុស ត្រូវចំពោះការខូចខាតដែលខ្លួនបានធ្វើដល់អ្នកដទៃ។ ការជួសជុលការខូចខាតត្រូវអនីតិជន នោះ និង ឪពុកម្តាយ ឬអ្នកអាណាព្យាបាលនៃអនីតិជននោះទទួលខុសត្រូវរួម។ ក្នុងករណីដែល អនីតិជននេះគ្មានប្រាក់ ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិដើម្បីជួសជុលការខូចខាតនោះឪពុកម្តាយ ឬ អ្នកអាណា ព្យាបាលត្រូវសងជួស។

第 124 条 (未成年者と親権者等の連帯責任)

14 歳を超えて (over14) 18 歳に満たない (less than 18) 未成年者は、自らが他の者に 生じさせた損害について責任を負う。その損害の賠償について、それらの未成年者又は 後見人は、連帯責任を負う。未成年者が訴の損害を賠償するための資金や財産を有しな い場合、親権者又は後見人が代わりに支払わなければならない。

មាត្រា ១២៥ : អង្គការរដ្ឋ អង្គការសង្គម អង្គការសមូហភាព សហគ្រាស ត្រូវទទួលខុសត្រូវ ចំពោះការខូចខាតដែលកម្មាភិបាល បុគ្គលិក កម្មកររបស់ខ្លួន បានធ្វើឱ្យកើតឡើងក្នុងពេល ឬ ពេលបំពេញភារកិច្ចរបស់ជនទាំងនោះ។

第 125 条 (組織の使用者責任)

国家 (State)、社会組織及び集団組織 (social and collective organization) 又は企業 (enterprise) は、その公務員、職員、労働者が使用者のために仕事をしているとき (at the time) 又はその間 (while) の行為により生じた損害について責任を負う。

មាត្រា ១២៦ : និយោជក ត្រូវទទួលការខុសត្រូវចំពោះការខូចខាតដល់អ្នកដទៃ បណ្តាលមកពីនិយោជករបស់ខ្លួនក្នុងពេល ឬនៅពេលអនុវត្តការងារដែលនិយោជកបានប្រគល់ ឱ្យធ្វើ។

第 126 条 (雇用者の使用者責任)

使用者は、使用人が使用者のために仕事をしているとき又はその期間中の行為により 生じた損害について責任を負う。

មាត្រា ១២៧ : កម្មសិទ្ធិករនៃសត្វ ឬជនដែលប្រើសត្វ ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះការខូចខាតដែលកើតឡើងដល់អ្នកដទៃ ដោយសារសត្វដែលនៅក្នុងការគ្រប់គ្រងរបស់ខ្លួន ទោះអន្តរាយនោះកើតឡើងនៅពេលសត្វរត់រួចក្តី ឬ នៅពេលសត្វរង្វេងខ្ចាត់ភ្លាត់ក្តី។

第 127 条 (動物の管理者の責任)

動物の所有者又は動物を使用する者は、その動物が自己の管理下にいる間に他の者に生じさせた損害又はその動物が逃げ (escape) 若しくは失われていた (lost) 期間に生じさせた損害について責任を負う。

មាត្រា ១២៨ : កម្មសិទ្ធិករត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះការខូចខាតដែលកើតឡើងដល់អ្នកដទៃ ដោយសារទ្រព្យរបស់ខ្លួន ប្រសិនបើការខូចខាតនោះបណ្តាលមកពីការខ្វះខាត ថែទាំ ខ្វះការត្រួតពិនិត្យ ឬ ក៏ដោយសារសំណង់របស់ខ្លួនសង់មិនបានត្រឹមត្រូវល្អ។

第 128 条 (財産から生じた損害についてのその所有者の責任)

財産の所有者は、その財産の維持、管理又は補修を懈怠 (negligently) により行っていないかったことにより他の者に損害が生じた場合、その損害につき責任を負う。

មាត្រា ១២៩ : ប្រសិនបើការខូចខាតបណ្តាលមកពីជនប្រព្រឹត្តិបទល្មើសច្រើននាក់ ជនទាំងនោះត្រូវទទួលខុសត្រូវរួមចំពោះជនរងគ្រោះ។ ក្នុងករណីខ្លះតុលាការប្រជានអាចសំរេចសេចក្តីឱ្យបុគ្គលម្នាក់ៗដែលបានធ្វើឱ្យខូចខាតសងទៅជនរងគ្រោះតាមសមត្រៃនៃការចូលរួមប្រព្រឹត្តិរបស់ខ្លួន។

第 129 条 (共同不法行為)

損害が複数の加害者により生じた場合、それらの者は被害者に対して連帯責任を負う。一定の場合、人民裁判所は、加害についての寄与度の割合に応じて、各加害者に被害者へ賠償させることを決することができる。

មាត្រា ១៣០ : ជនដែលទទួលខុសត្រូវរួមជាមួយអ្នកទទួលខុសត្រូវរងទៀត ហើយបានសងជំនួសជនទាំងនេះ ជននោះដែលមានសិទ្ធិទាមទារឱ្យជនដែលទទួលខុសត្រូវរងទៀតសងមកខ្លួនវិញ ដោយគិតទៅតាមកំរិតនៃអំពើប្រព្រឹត្តិដែលម្នាក់ៗបានប្រព្រឹត្ត។

第 130 条 (加害車の他の加害者への求償)

他の加害者と連帯責任を負う加害者の一名が全損害を自ら賠償した場合、加害についての寄与度の割合に応じて、他の者に寄与度の割合を請求することができる。

មាត្រា ១៣១ : អង្គការ ឬ ជនដែលបានទទួលខុសត្រូវចំពោះការខូចខាតដែលបណ្តាលមកពីកំហុសរបស់ជនម្នាក់ទៀតអង្គការឬជននោះមានសិទ្ធិប្តឹងទាមទារសំណងពីជនខាងក្រោយនេះវិញ។

第 131 条 (行為者の代わりに責任を負う者による求償)

組織又は個人は、他の者により生じた損害について責任を負う場合、その者に対し、損害の填補を求めて法的手段をとることができる。

មាត្រា ១៣២ : ក្នុងករណីដែលការខូចខាតបណ្តាលមកពីកំហុសរបស់ជនរងគ្រោះផងដែលនោះ ជនរងគ្រោះត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះចំណែកនៃការខូចខាតនោះ។

第 132 条 (損害の一部を生じさせた被害者の責任)

損害の一部を被害者が生じさせた場合、被害者は、その部分について責任を負う。

មាត្រា ១៣៣ : ជនដែលធ្វើឱ្យមានការខូចខាតដល់អ្នកដទៃ និង អាចឱ្យរួចខ្លួនពីការទទួលខុសត្រូវបានប្រសិនបើ:

- ១. ការខូចខាតបានកើតឡើងក្នុងករណីប្រធានសក្តិ។
- ២. ការខូចខាតបណ្តាលមកពីកំហុសទាំងស្រុងរបស់ជនរងគ្រោះ។

第 133 条 (損害賠償責任を負わない場合)

以下の損害については、損害を生じさせた者は他の者に対して責任を負わない。

- 1. 不可抗力により生じた損害
- 2. 被害者の過失のみにより生じた損害

មាត្រា ១៣៤ : ប្រសិនបើការខូចខាតបានកើតឡើងដោយមានការព្រមព្រៀងពីជនរងគ្រោះហើយអំពើនោះគ្មានប៉ះពាល់ ឬគំរាមកំហែងដល់ប្រយោជន៍សង្គមទេ នោះមិនត្រូវឱ្យមានការជួសជុលសំណងនៃការខូចខាតឡើយ។

第 134 条 (被害者による危険の承認)

被害者が損害の危険を負うことに合意した状況で損害が生じた場合で、社会的利益に影響せず、又はこれを脅かさなときは、そのような損害は賠償されない。

មាត្រា ១៣៥ : បណ្តឹងសុំជួសជុលសំណងនៃការខូចខាតមានអាជ្ញាយុកាលកំណត់ ៣ឆ្នាំ។

第 135 条 (損害賠償請求の時効期間)

損害賠償請求の時効期間は、3年に限定される。

(3) ក្រមរដ្ឋប្បវេណីឆ្នាំ២០០៧ (2007 年の新民法典)

មាត្រា ៧៤២ : កនិយមន័យនៃកំហុសចេតនា និង អចេតនា

នៅក្នុងជំពូកទី១៦ (អំពើអនីត្យានុកូល) នេះ អំពើដោយមានកំហុសចេតនា ឬ អចេតនាសំដៅទៅលើ អំពើដែលត្រូវនឹងចំណុចណាមួយខាងក្រោមនេះ ៖

ក. ធ្វើអំពើបំពានដោយព្យាករទុកជាមុនអំពីការកើតឡើងនៃលទ្ធផលហើយដោយទទួលយកការកើតឡើងនៃលទ្ធផលនោះ។

ខ. ធ្វើអំពើដែល បើតាមប្រក្រតី បុគ្គលដែលមានឋានៈនៃការងារ ឬ បទពិសោធន៍ស្មើគ្នានឹងអ្នកធ្វើអំពើនោះ អាចព្យាករទុកជាមុនអំពីការកើតឡើងនៃលទ្ធផលក៏ដោយ ក៏អ្នកធ្វើអំពើនោះនៅតែពុំបានព្យាករទុកជាមុនអំពីការកើតឡើងនៃលទ្ធផលនោះ ដោយសារការធ្វេសប្រហែសមិនប្រុងប្រយ័ត្ន ហើយទោះជាមានករណីកិច្ចជៀសវាងនូវលទ្ធផលនោះក៏ដោយ ក៏នៅតែប្រព្រឹត្តជួយនឹងករណីកិច្ចនោះ។

第 742 条 (故意及び過失の定義)

本第 16 章 (不法行為) において、故意又は過失による行為とは、次の各号のいずれかに該当する行為をいう。

- 1 結果の発生を予見しながら、結果発生を認容して侵害行為を行うこと。
- 2 行為者と同等の職業又は経験のある者ならば通常結果発生を予見できたにもかかわらず注意を怠ったために結果発生を予見せず、かつその結果を回避すべき義務を負っているにもかかわらずその義務に違反した行為を行うこと。

មាត្រា ៧៤៣ : លក្ខខណ្ឌនិងការទទួលខុសត្រូវក្នុងការបញ្ជាក់បង្ហាញនៃអំពើអនីត្យានុកូលទូទៅ

១. បុគ្គលដែលបំពានដោយខុសច្បាប់នូវសិទ្ធិ ឬ ផលប្រយោជន៍របស់ជនដទៃដោយកំហុសចេតនា ឬ ដោយកំហុសអចេតនា ត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងការខូចខាតដែលកើតឡើងដោយអំពើនោះ។

២. បញ្ញត្តិនៃកថាខណ្ឌទី១ ខាងលើនេះ ត្រូវយកមកអនុវត្តដូចគ្នាផងដែរ ចំពោះករណីដែលការខូចខាតបានកើតឡើង ដោយសារមានករណីកិច្ចធ្វើអំពើណាមួយ តែមិនបានធ្វើអំពើនោះ។

៣. ចំពោះកំហុសចេតនា ឬ កំហុសអចេតនារបស់ចារីនេះ ទំនាក់ទំនងនៃហេតុផលរវាងអំពើរបស់អ្នកប្រព្រឹត្តអំពើបំពាន និង ការកើតឡើងនៃការខូចខាត និង ការខូចខាតដែលកើតមានឡើងលើជនរងគ្រោះ បុគ្គលដែលទាមទារសំណងការខូចខាតនោះ ត្រូវបញ្ជាក់បង្ហាញលើកលែងតែបញ្ញត្តិពិសេសនៅក្នុងក្រុមនេះ ឬ ច្បាប់ផ្សេងទៀត។

第 743 条 (一般的不法行為の要件及び立証責任)

- (1) 故意又は過失によって他人の権利又は利益を違法に侵害した者は、それによって生じた損害を賠償する責任を負う。
- (2) 第 1 項は、作為すべき義務があるにもかかわらず行為を行わなかったために損害が生じた場合にも準用する。

(3) 加害者の故意又は過失、加害者の行為と損害発生との間の因果関係及び被害者に生じた損害については、この法律その他の法律に特段の定めがない限り、損害賠償を請求する者が立証しなければならない。

មាត្រា ៧៤៤ : សំណងនៃការខូចខាតដែលមិនមែនជាទ្រព្យសម្បត្តិ

បុគ្គលដែលទទួលខុសត្រូវតាមបញ្ញត្តិនៃមាត្រា ៧៤៣ (លក្ខខណ្ឌ និង ការទទួលខុសត្រូវក្នុងការបញ្ជាក់បង្ហាញនៃអំពើអនីត្យានុកូលទូទៅ) ខាងលើនេះត្រូវសងការខូចខាតចំពោះអ្វីដែលមិនមែនជាទ្រព្យសម្បត្តិផងដែរ។

第 744 条 (非財産的損害の賠償)

第 743 条 (一般的不法行為の要件及び立証責任) の責任を負う者は、財産以外の損害についても賠償しなければならない。

មាត្រា ៧៤៥ : អសមត្ថភាពក្នុងការទទួលខុសត្រូវ

១. ជនដែលមានអាយុក្រោម១៤ឆ្នាំ (ដប់បួន)ឆ្នាំ មិនត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះអំពើអនីត្យានុកូលទេ។

២. បុគ្គលដែលស្ថិតក្នុងស្ថានភាពដែលមិនអាចយល់ដឹង និង វិនិច្ឆ័យបានអំពីការទទួលខុសត្រូវចំពោះអំពើរបស់ខ្លួននៅពេលដែលខ្លួនបានប្រព្រឹត្តអំពើបំពាននោះ ដោយសារ មានវិបត្តិផ្នែកបញ្ញាស្មារតី ឬ មូលហេតុផ្សេងទៀតមិនត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះអំពើអនីត្យានុកូលឡើយ។ ប៉ុន្តែ បញ្ញត្តិនេះមិនត្រូវយកមកអនុវត្តឡើយ ចំពោះករណីដែលស្ថានភាពនោះបណ្តាលមកដោយកំហុសចេតនា ឬ ដោយកំហុសអចេតនា។

第 745 条 (責任無能力)

- (1) 満 14 歳未満の者は、不法行為責任を負わない。
- (2) 精神上の障害又はその他の事由により加害行為時に自己の行為の責任を認識し判断することのできる能力を欠く状態にあった者は、不法行為責任を負わない。ただし、故意又は過失によってその状態を招いたときは、この限りでない。

មាត្រា ៧៤៦ : ការទទួលខុសត្រូវរបស់អ្នកមានករណីកិច្ចត្រួតពិនិត្យ

១. បុគ្គលដែលមានករណីកិច្ចដែលបានកំណត់ដោយច្បាប់ក្នុងការត្រួតពិនិត្យអនីតិជនអាយុក្រោម១៤ (ដប់បួន) ឆ្នាំ ឬ បុគ្គលដែលស្ថិតក្នុងស្ថានភាពដែលមិនអាចយល់ដឹង និងវិនិច្ឆ័យបានអំពីការទទួលខុសត្រូវចំពោះអំពើរបស់ខ្លួន ដោយសារមានវិបត្តិផ្នែកបញ្ញាស្មារតី ឬ មូលហេតុផ្សេងទៀត មានករណីកិច្ចត្រូវសងការខូចខាតរបស់អ្នកដទៃដែលកើតឡើងដោយអំពើបំពានរបស់បុគ្គលនៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់ខ្លួននេះ។

២. បុគ្គលដែលមានករណីកិច្ចដែលបានកំណត់ដោយច្បាប់ក្នុងការត្រួតពិនិត្យអនីតិជន អាយុចាប់ពី១៤(ដប់បួន)ឆ្នាំ ឡើងទៅ ត្រូវទទួលខុសត្រូវដោយសាមគ្គីភាពជាមួយអនីតិជន ចំពោះការខូចខាតរបស់អ្នកដទៃដែលកើតឡើង ដោយអំពើអនីត្យានុកូលរបស់អនីតិជននោះ។

៣. បុគ្គលដែលមានករណីកិច្ចត្រួតពិនិត្យដែលទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងការខូចខាត តាមបញ្ញត្តិនៃកថាខណ្ឌទី២ខាងលើនេះ អាចរួចផុតពីការទទួលខុសត្រូវសងការខូចខាតបាន ដោយបញ្ជាក់បង្ហាញថាខ្លួនបានបំពេញករណីកិច្ចត្រួតពិនិត្យជាប្រក្រតី។

第 746 条 (監督義務者責任)

(1) 14 歳未満の未成年者又は精神上的の障害により自己の行為の責任を認識し判断することのできる能力を欠く状態にある者を監督すべき法定の義務を負う者は、当該被監督者の加害行為から生じた他人の損害を賠償すべき義務を負う。

(2) 14 歳以上の未成年者を監督すべき法定の義務を負う者は、未成年者の不法行為によって生じた他人の損害につき、未成年者と連帯して責任を負う。

(3) 第 2 項では損害賠償責任を負う監督義務者は、日常的に監督義務を果たしていたことを立証して自己の賠償責任を免れることができる。

មាត្រា ៧៤៧ : ការទទួលខុសត្រូវរបស់និយោជក

១. បុគ្គលដែលប្រើនិយោជិតដើម្បីអនុវត្តកិច្ចការ ត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងការខូចខាត ដែលនិយោជិតបានបង្កដល់អ្នកដទៃដោយខុសច្បាប់ ដោយកំហុសចេតនា ឬ ដោយកំហុសអចេតនា នៅក្នុងការអនុវត្តកិច្ចការនោះ។

២. បុគ្គលដែលស្ថិតក្នុងឋានៈត្រូវត្រួតពិនិត្យនិយោជិតជំនួសនិយោជក ត្រូវទទួលខុសត្រូវដូចគ្នានឹងនិយោជកដែរ។ ប៉ុន្តែ បញ្ញត្តិនេះមិនត្រូវយកមកអនុវត្តឡើយ ចំពោះករណីដែលបុគ្គលនោះបានត្រួតពិនិត្យដោយត្រឹមត្រូវ។

៣. និយោជក ឬ អ្នកត្រួតពិនិត្យជំនួស អាចទាមទារសំណងពីនិយោជិតបានដោយយោងទៅតាមកម្រិតនៃកំហុស របស់និយោជិតនោះ។

第 747 条 (使用者責任)

(1) 事業の執行のために被用者を使用する者は、被用者が事業の執行につき故意又は過失によって違法に他人に加えた損害を賠償すべき責任を負う。

(2) 使用者に代わって被用者を監督すべき立場に有する者は、使用者と同様の責任を負う。ただし、適切に監督していた場合はこの限りではない。

(3) 使用者又は代理監督者は、被用者に対して、その過失の程度に応じて、求償をする

ことができる。

មាត្រា ៧៤៨ : អំពើអនីត្យានុកូលរបស់នីតិបុគ្គល

១. នីតិបុគ្គលត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងការខូចខាត ដែលសមាជិកគណៈកម្មការនាយក ឬ អ្នកតំណាងឯទៀត បានបង្កដល់អ្នកដទៃដោយខុសច្បាប់ ដោយកំហុសចេតនា ឬ ដោយកំហុសអចេតនាក្នុងការអនុវត្តភារកិច្ច។

២. បើបានសងការខូចខាតតាមបញ្ញត្តិនៃកថាខណ្ឌទី១ ខាងលើនេះ នីតិបុគ្គលអាចទាមទារសំណងពីអ្នកតំណាងដែលបានប្រព្រឹត្តអំពើបង្កការខូចខាតនោះ។

第 748 条 (法人の不法行為)

(1) 法人は、理事その他の法人の代表者が職務の執行につき故意又は過失によって、違法に他人に加えた損害を賠償する責任を負う。

(2) 法人は、第 1 項の損害賠償を行ったときは、加害行為を行った代表者に対して求償することができる。

មាត្រា ៧៤៩ : អំពើអនីត្យានុកូលរបស់មន្ត្រីរាជការ

១. មេមន្ត្រីរាជការដែលទទួលការអនុវត្តនូវអំណាចសាធារណៈរបស់រដ្ឋ ឬស្ថាប័នសាធារណៈ បានបង្កការខូចខាតដល់អ្នកដទៃដោយខុសច្បាប់ ដោយកំហុសចេតនា ឬ ដោយកំហុសអចេតនា ក្នុងការអនុវត្តភារកិច្ចរបស់ខ្លួននោះ រដ្ឋ ឬ ស្ថាប័នសាធារណៈត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងការខូចខាតនោះ។

២. ក្នុងករណីដែលបានកំណត់នៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ ខាងលើនេះ បើកម្រិតនៃការបំពានករណីកិច្ចរបស់មន្ត្រីរាជការ ក្នុងការជៀសវាងនូវលទ្ធផលមានភាពធ្ងន់ធ្ងរ រដ្ឋ ឬ ស្ថាប័នសាធារណៈអាចទាមទារសំណងពីមន្ត្រីរាជការបាន។

第 749 条 (公務員の不法行為)

(1) 国又は公共団体の公権力の行使に当たる公務員が、その職務を行うにつき故意又は過失によって違法に他人に損害を加えたときは、国又は公共団体がこれを賠償する責任を負う

(2) 第 1 項の場合において、公務員の結果を回避すべき義務の違反の程度が重大であるときは、国又は公共団体は、その公務員に対して求償することができる。

មាត្រា ៧៥០ : ការទទួលខុសត្រូវរបស់អ្នកកាន់កាប់សត្វ

បុគ្គលដែលកាន់កាប់សត្វត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងការខូចខាតដែលកើតឡើងដល់ដទៃដោយសត្វដែលខ្លួនកាន់កាប់។

第 750 条 (動物占有者の責任)

動物を占有する者は、その占有する動物によって他人に生じた損害を賠償すべき責任を負う。

មាត្រា ៧៥១ : ការទទួលខុសត្រូវចំពោះផលិតផលរបស់អ្នកផលិតវត្ថុ

១. ក្នុងករណីដែលមានវិការៈនាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់មិនសមហេតុផល ក្នុងចលនវត្ថុដែលត្រូវបានផលិត ហើយបានបណ្តាលឱ្យមានការខូចខាតដល់អ្នកដទៃដោយវិការៈនោះ ផលិតករនៃចលនវត្ថុនោះត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងការខូចខាតនោះ។ ប៉ុន្តែបញ្ញត្តិនេះមិនត្រូវអនុវត្តឡើយ ចំពោះករណីដែលមិនអាចប្រមាណនូវវិការៈនោះ តាមកម្រិតវិទ្យាសាស្ត្រ នៃបច្ចេកទេសដែលមាននូវសម័យដែលផលិតនោះ។

២. អ្នកដែលផលិតចលនវត្ថុដែលផ្សំដោយគ្រឿង ឬ វត្ថុធាតុដើមដែលមានវិការៈត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងការខូចខាត ក្នុងនាមជាផលិតករផងដែរ។

៣. ក្នុងខ្លឹមសារនៃមាត្រានេះ ចំពោះចលនវត្ថុដែលនាំចូល អ្នកនាំចូលត្រូវចាត់ទុកថាជាផលិតករ។

៤. ក្នុងខ្លឹមសារនៃមាត្រានេះ បុគ្គលដែលបានដាក់សញ្ញាណនៃនាមករណ៍របស់ខ្លួនជាផលិតករ ឬ អ្នកលក់ នៅលើចលនវត្ថុ ត្រូវចាត់ទុកថាជាផលិតករនៃចលនវត្ថុនោះ។

第 751 条 (製造物責任)

(1) 製造された動産に不当に危険な欠陥が存在し、それによって他人に損害が生じたときは、当該動産の製造業者は、その損害を賠償すべき責任を負う。ただし、当該欠陥が製造当時の科学水準をもってしても認識することが不可能な場合には、この限りでない。

(2) 欠陥ある部品又は素材を組み込んだ動産の製造業者も、製造業者として損害賠償責任を負う。

(3) 本条において、輸入された動産については、輸入業者を製造業者とみなす。

(4) 本条において、動産に製造業者又は販売者として自己の名称を表示する者は、製造業者とみなす。

មាត្រា ៧៥២ : ការទទួលខុសត្រូវចំពោះវត្ថុគ្រោះថ្នាក់

បុគ្គលជាកម្មសិទ្ធិករ ឬ អ្នកគ្រប់គ្រងរថយន្ត គ្រឿងចក្រសម្រាប់ដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត គ្រឿងផ្ទុះ វត្ថុធាតុវិទ្យុសកម្ម វត្ថុធាតុគីមីដែលមានជាតិពុល អតិសុខុមប្រាណខត្យាត ឬ គ្រឿងដែលមានកម្រិតគ្រោះថ្នាក់ខ្ពស់ផ្សេងទៀត ត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងការខូចខាតដែលបង្កដល់អ្នកដទៃ ដោយសារវត្ថុគ្រោះថ្នាក់ដែលខ្លួនមានកម្មសិទ្ធិ ឬ គ្រប់គ្រង។ ប៉ុន្តែបញ្ញត្តិនេះមិនត្រូវយកមកអនុវត្តឡើយ ចំពោះករណីដែលការខូចខាតនោះកើតមានឡើងបណ្តាលមកពី

ប្រធានសក្តិ ឬ ករណីដែលការគ្រប់គ្រងវត្ថុគ្រោះថ្នាក់គ្មានវិការ: ហើយការខូចខាតបានកើតឡើង ដោយ សារអំពើរបស់ជនរងគ្រោះ ឬ តតិយជន។

第 752 条 (危険物責任)

自動車その他の運送機器、爆発物、放射性物質、有害化学物質、有害微生物、その他 高度の危険物を所有し又は管理する者は、その所有又は管理する危険物によって他人に 生じた損害を賠償する責任を負う。ただし、その損害が、不可抗力によって引き起こさ れた場合又は危険物の管理に瑕疵がなく、かつ、被害者若しくは第三者の行為によって 引き起こされた場合はこの限りでない。

មាត្រា ៧៥៣ : ការទទួលខុសត្រូវចំពោះសំណង់ដែលជាប់នឹងដី

១. ក្នុងករណីដែលការសាងសង់សំណង់ដែលជាប់នឹងដី ឬ ការគ្រប់គ្រងសំណង់នោះ មានវិការ: ហើយបានបណ្តាលឱ្យមានការខូចខាតដល់អ្នកដទៃ អ្នកគ្រប់គ្រងសំណង់ និង កម្ម សិទ្ធិករនៃសំណង់នោះត្រូវទទួលខុសត្រូវដោយសាមគ្គីភាព ក្នុងការសងការខូចខាតនោះ។ ប៉ុន្តែ ក្នុងករណីដែលអ្នកគ្រប់គ្រងបានបញ្ជាក់ថា ខ្លួនបានគ្រប់គ្រងដោយត្រឹមត្រូវ អ្នកគ្រប់គ្រងនោះ អាចរួចផុតពីការទទួលខុសត្រូវបាន។

២. បន្ទុករបស់កម្មសិទ្ធិករនៃសំណង់ដែលជាប់នឹងដី និង អ្នកគ្រប់គ្រងសំណង់នោះត្រូវ កំណត់ទៅតាមកម្រិតនៃការបង្កឱ្យមានវិការ:នៃការសាងសង់ ឬ ការគ្រប់គ្រង។

第 753 条 (土地に接着した工作物についての責任)

(1) 土地に接着した工作物の設置又は管理に瑕疵があり、それによって他人に損害が生 じたときは、土地に接着した工作物の管理者及び所有者は、連帯して損害を賠償すべき 責任を負う。ただし、管理者は、適正な管理をしていたことを証明した場合には、責任 を免れる。

(2) 土地に接着した工作物の所有者と管理者の負担割合は、設置又は管理の瑕疵に対す るそれぞれの寄与の程度に応じて定まる。

មាត្រា ៧៥៤ : ការអំពើអនីត្យានុកូលរួម

១. បើការខូចខាតបានកើតឡើង ដោយសារអំពើរបស់បុគ្គលច្រើននាក់រួមគ្នា អ្នកប្រព្រឹត្ត អំពើបំពាននីមួយៗត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងការខូចខាតដោយសាមគ្គីភាព។

២. ក្នុងករណីដែលបានកំណត់ដែលបានកំណត់នៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ ប្រសិនបើអ្នកប្រព្រឹត្តអំពើបំពាននីមួយៗបានបញ្ជាក់អំពីភាគនៃអំពើដែលខ្លួនបានបង្កឱ្យមាន ការខូចខាតជននោះត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងការខូចខាត តាមសមាមាត្រនៃភាគដែលខ្លួន បានបង្ក។ ប៉ុន្តែ បញ្ញត្តិនេះមិនត្រូវយកមកអនុវត្តឡើយ ចំពោះករណីដែលទទួលស្គាល់ថាមាន

ការសមគំនិត ឬ មានទំនាក់ទំនងសហការយ៉ាងជិតស្និទ្ធក្នុងចំណោមអ្នកប្រព្រឹត្តអំពើបំពាន។

៣. បើជនម្នាក់ក្នុងចំណោមអ្នកប្រព្រឹត្តអំពើអនីត្យានុកូលរួម បានសងការខូចខាតទាំងអស់ ដោយចេញចំណាយរបស់ខ្លួន ជននោះអាចទាមទារសំណងពីអ្នកផ្សេងទៀតដែលប្រព្រឹត្តអំពើអនីត្យានុកូលរួមនោះបាន តាមសមាមាត្រនៃភាគដែលជនម្នាក់ៗបានបង្ក។

第 754 条 (共働不法行為)

(1) 複数の者の行為が共同して損害が発生したときは、各加害者は、連帯して損害を賠償すべき責任を負う。

(2) 第 1 項の場合、各加害者は、損害に応じて事故が寄与した割合を証明したときには、その寄与の割合に応じて賠償すべきに責任を負う。ただし、加害者の間に共謀その他緊密な共同関係が認められる場合には、この限りではない。

(3) 共働不法行為者の一人が自己の出捐をもって全部の損害を賠償したときは、他の共働不法行為者に対してその寄与の割合に応じて求償することができる。

មាត្រា ៧៥៥ : និយមន័យនៃការការពារជាធម្មនុរូប និង ស្ថានភាពចាំបាច់

១. អំពើការពារជាធម្មនុរូប សំដៅទៅលើអំពើរំលោភដែលពុំអាចជៀសវាងបានដើម្បីការពាររូបរាងកាយ ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិរបស់ខ្លួន ឬ អ្នកដទៃ ចំពោះអំពើបំពានមិនត្រឹមត្រូវ ហើយដែលស្ថិតក្នុងករណីដែលពេលវេលានៃអំពើបំពាន និង អំពើរំលោភនោះ ស្ថិតជិតគ្នា និង មានតុល្យភាពរវាងវិធីការពារនិងកម្រិតនៃអំពើបំពាននោះ។

២. អំពើដោយសារស្ថានភាពចាំបាច់ សំដៅទៅលើអំពើរំលោភដែលពុំអាចជៀសវាងបាន ដើម្បីការពាររូបរាងកាយ ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិរបស់ខ្លួន ឬ អ្នកដទៃ ចំពោះគ្រោះថ្នាក់បច្ចុប្បន្ន ឬ អច្ឆាសន្ន ហើយដែលស្ថិតក្នុងករណីមានតុល្យភាព រវាងវិធីការពារ និង កម្រិតគ្រោះថ្នាក់នោះ។

第 755 条 (正当防衛及び緊急避難の定義)

(1) 正当防衛行為とは、不正な侵害行為に対して自己又は他人の身体若しくは財産を防衛するためにやむを得ずしてなされた加害行為であって、侵害行為と加害行為が時間的に近接し、かつ、防衛の手段と侵害行為の程度との間に均衡が存する場合をいう。

(2) 緊急避難行為とは、現在又は急迫の危難に対して自己又は他人の身体若しくは財産を保護するためにやむを得ずしてなされた加害行為であって、保護の手段と危難の程度との間に均衡が存する場合をいう。

មាត្រា ៧៥៦ : មូលហេតុនៃការរួចផុតពីភាពផ្ទុយច្បាប់

១. អ្នកប្រព្រឹត្តអំពើបំពានត្រូវរួចផុតពីការទទួលខុសត្រូវ ក្នុងករណីដែលមានការយល់ព្រម ឬ ការទទួលយកគ្រោះថ្នាក់ ពីសំណាក់អ្នករងគ្រោះ។ ប៉ុន្តែ បញ្ញត្តិនេះមិនត្រូវយកមកអនុ

វត្តឡើយ ចំពោះករណីដែលការយល់ព្រម ឬ ការទទួលយកគ្រោះថ្នាក់នោះមិនត្រូវបានសង្គម ទទួលស្គាល់ថាសមហេតុផល។

២. ចំពោះការខូចខាតដែលកើតមានឡើងដោយសារអំពើការពារជាធម្មនុរូប ឬ អំពើ ដោយសារស្ថានភាពចាំបាច់ អ្នកដែលបានប្រព្រឹត្តអំពើការពារ ឬ អំពើដោយសារស្ថានភាព ចាំបាច់ពុំត្រូវទទួលខុសត្រូវឡើយ។ ក្នុងករណីនេះ បុគ្គលដែលបានប្រព្រឹត្តអំពើផ្ទុយច្បាប់ដែល ជាមូលហេតុនៃអំពើនោះ ត្រូវទទួលខុសត្រូវ។

第 756 条 (違法性阻却事由)

- (1) 被害者の同意又は危険の引受がある場合、加害者は免責される。ただし、その同意 又は危険の引受が社会的に相当なものでないときは、この限りでない。
- (2) 正当防衛行為又は緊急避難行為によって生じた損害については、防衛行為又は避難 行為を行った者は責任を負わない。この場合、それら行為の原因となった違法行為を行 った者が責任を負う。
- (3) 社会的相当性のある行為による損害については、加害者は責任を負わない。

មាត្រា ៧៥៧ : គោលការណ៍សងការខូចខាតជាប្រាក់ និង ករណីលើកលែង

១. ជាគោលការណ៍ សំណងនៃការខូចខាតត្រូវសងជាប្រាក់។

២. ក្នុងករណីដែលមិនអាចទទួលការសង្គ្រោះត្រឹមត្រូវដោយសំណងជាប្រាក់ ជនរង គ្រោះអាចទាមទារឱ្យធ្វើបដិទាន ឬ អាចទាមទារឱ្យហាមឃាត់មិនឱ្យធ្វើអំពើណាមួយបាន។

៣. ចំពោះការបរិហារកេរ្តិ៍ ក្រៅពីសំណងនៃការខូចខាត ជនរងគ្រោះអាចទាមទារវិធាន ការស្តារកិត្តិយសឡើងវិញ ដូចជាការផ្សព្វផ្សាយសេចក្តីសុំអភ័យទោសជាសាធារណៈបាន។

第 757 条 (金銭賠償の原則とその例外)

- (1) 損害賠償は金銭によることを原則とする。
- (2) 金銭によっては適切な救済が得られない場合には、被害者は原状回復又は差し止め を求めることができる。
- (3) 名誉毀損については、損害賠償のほか、被害者は謝罪広告などの名誉回復措置を求 めることができる。

មាត្រា ៧៥៨ : ការគណនាចំនួនទឹកប្រាក់នៃសំណងការខូចខាត

១. ក្នុងការគណនាចំនួនទឹកប្រាក់នៃការខូចខាតលើទ្រព្យសម្បត្តិដោយសារអំពើអនីត្យា នុកូល ភាពខុសគ្នារវាងស្ថានភាពនៃទ្រព្យសម្បត្តិដែលត្រូវបានសន្មតថានឹងមានប្រសិន បើគ្មាន អំពើអនីត្យានុកូល និង ស្ថានភាពនៃទ្រព្យសម្បត្តិជាក់ស្តែង ក្រោយពេលដែលអំពើអនីត្យានុកូល បានកើតឡើង ត្រូវបានវាយតម្លៃដោយប្រើប្រាស់នូវស្ថិតិ និង ឯកសារផ្សេងទៀត។

២. ក្នុងការគណនាចំនួនទឹកប្រាក់នៃការខូចខាតសតិអារម្មណ៍ដោយសារអំពើអនីត្យានុកូល ចំនួនទឹកប្រាក់នៃជម្ងឺចិត្ត ត្រូវបានវាយតម្លៃ ដោយគិតពិចារណានូវស្ថានភាពផ្សេងៗ ដូចជាកម្រិតនៃកំហុសចេតនា ឬ អចេតនារបស់អ្នកប្រព្រឹត្តអំពើបំពាន ប្រភេទ និង កម្រិតនៃការរងគ្រោះ អំពើរបស់អ្នកប្រព្រឹត្តអំពើបំពាន នៅក្រោយអំពើបង្កឱ្យមានការរងគ្រោះនោះ។

第 758 条 (損害額の算定)

(1) 不法行為による財産的損害の算定に当たっては、統計その他の資料をできるだけ活用して、不法行為がなかったならばそうなっていたであろうと推測される財産状態と不法行為後の現実の財産状態との差額を評価する。

(2) 不法行為による精神的損害の算定に当たっては、加害者の行為の故意又は過失の程度、被害の種類及び程度、加害行為後の加害者の行為などの諸事情を勘案して慰謝料額を評価する。

មាត្រា ៧៥៩ : ការទាមទារសំណងនៃការខូចខាតដោយសារការបាក់បែកវត្ថុ

នៅពេលដែលវត្ថុបានបាក់បែក ដោយអំពើអនីត្យានុកូល អ្នករងគ្រោះអាចទាមទារសំណង ដូចជាតម្លៃនៃវត្ថុដែលបាក់បែក ឬ សោហ៊ុយជួសជុលវត្ថុនោះ ជាអាទិ៍។

第 759 条 (物の損壊による損害賠償請求)

不法行為によって物が損壊したときは、被害者は、損壊した物の価格又はその修理費などの賠償を請求することができる。

មាត្រា ៧៦០ : ការទាមទារសំណងនៃការខូចខាតដោយការបំពានលើជីវិត

១. បើជនរងគ្រោះទទួលមរណភាព ដោយអំពើអនីត្យានុកូល អ្នករងគ្រោះអាចទទួលសិទ្ធិទាមទារសំណងចំពោះការខូចខាតលើទ្រព្យសម្បត្តិ និង ការខូចខាតសតិអារម្មណ៍ដែលបានកើតឡើងចំពោះខ្លួន រហូតដល់មរណភាព។ ការខូចខាតលើទ្រព្យសម្បត្តិដែលបានកំណត់នៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ នេះ ត្រូវរួមបញ្ចូលទាំងសោហ៊ុយព្យាបាល និង សោហ៊ុយចំណាយផ្សេងទៀតដែលជនរងគ្រោះបានបង់ ឬ មានករណីកិច្ចត្រូវបង់ ចាប់ពីក្រោយអំពើបង្កឱ្យមានការរងគ្រោះ រហូតដល់ពេលទទួលមរណភាព ប្រាក់ចំណូលដែលជនរងគ្រោះមិនបានទទួល ចាប់ពីក្រោយអំពើបង្កឱ្យមានការរងគ្រោះ រហូតដល់ពេលទទួលមរណភាព។

២. បើបុគ្គលដែលមានករណីកិច្ចផ្តល់ភាពព្យាបាល ដោយច្បាប់ ទំនៀមទំលាប់ ឬ ដោយកិច្ចសន្យា បានទទួលមរណភាព ដោយអំពើអនីត្យានុកូល បុគ្គលដែលទទួលជីវិត អាចទាមទារសំណងការខូចខាតលើទ្រព្យសម្បត្តិ ដែលបានកើតឡើងចំពោះខ្លួន ដោយសារមរណភាពរបស់ជនរងគ្រោះ។ ការខូចខាតលើទ្រព្យសម្បត្តិដែលបានកំណត់នៅក្នុងកថាខណ្ឌទី ២ នេះ ត្រូវរួមបញ្ចូលទាំងប្រាក់ជីវិតដែលបុគ្គលដែលទទួលជីវិតត្រូវបានទទួលដោយសារមរណភាព

នៃជនរងគ្រោះសោហ៊ុយដែលចេញជំនួសជនរងគ្រោះ សោហ៊ុយធ្វើបុណ្យសព ជាអាទិ៍។

៣. បើជនរងគ្រោះទទួលមរណភាព ដោយអំពើអនីត្យានុកូល សហព័ន្ធ ញាតិនៅក្នុង ១ (មួយ) ថ្នាក់ និង ញាតិដែលរស់នៅជាមួយជនរងគ្រោះ អាចទាមទារសំណងនៃការខូចខាតសតិ អារម្មណ៍ដែលបានកើតឡើង ដោយសារមរណភាពរបស់ជនរងគ្រោះនោះបាន។

第 760 条 (生命侵害による損害賠償請求)

(1) 不法行為によって被害者が死亡したときは、被害者は、死亡までに自己に生じた財産的損害と精神的損害について賠償請求権を取得することができる。本項における財産的損害は、加害行為後死亡までに被害者がすでに支出し又は支払義務負った医療費その他の出費、加害行為後死亡までに被害者が得られなくなった収入などを含む。

(2) 法律、慣習又は契約により現に扶養義務を負う者が不法行為により死亡したときは、被扶養者は、被害者の死亡によって自己に生じた財産的損害の賠償を請求することができる。本項における財産的損害は、被害者の死亡によって被扶養者が得られなくなった扶養料、被害者に代わって出捐した出費、葬儀費などを含む。

(3) 不法行為によって被害者が死亡したときは、被害者の配偶者及び 1 親等の親族その他の同居の親族は、被害者の死亡によって自己に生じた精神的損害の賠償を請求することができる。

មាត្រា ៧៦១ : ការទាមទារសំណងនៃការខូចខាតដោយការបំពានលើរូបរាងកាយ

បើមានការបំពានលើរូបរាងកាយ ដោយអំពើអនីត្យានុកូល ជនរងគ្រោះអាចទាមទារសំណងនៃការខូចខាតលើទ្រព្យសម្បត្តិ និង ការខូចខាតសតិអារម្មណ៍ដែលបានកើតឡើងចំពោះខ្លួន។ ការខូចខាតលើទ្រព្យសម្បត្តិដែលបានកំណត់នៅក្នុងមាត្រានេះ ត្រូវរួមបញ្ចូលទាំងសោហ៊ុយព្យាបាលដែលបានចំណាយហើយ ឬ សោហ៊ុយព្យាបាលដែលប្រមាណថានឹងត្រូវចំណាយនាពេលអនាគត ប្រាក់ចំណូលដែលមិនអាចទទួលបាននៅពេលកំពុងព្យាបាល និងប្រាក់ចំណូលដែលមិនអាចទទួលបាននៅពេលអនាគតដោយសារផលវិបាកដែលបន្ទុះក្រោយពីការព្យាបាល ជាអាទិ៍។ ការខូចខាតដែលបានកំណត់នៅក្នុងមាត្រានេះ ត្រូវរួមបញ្ចូលទាំងការឈឺចាប់ផ្នែកសតិអារម្មណ៍នៅពេលព្យាបាល និង ពេលអនាគត ជាអាទិ៍។

第 761 条 (身体侵害による損害賠償請求)

不法行為によって身体が侵害されたときは、被害者は、自己に生じる財産的損害と精神的損害の賠償を請求することができる。本条における財産的損害は、すでに支出し又は将来支出が予想される医療費、療養中に得られなくなった収入、後遺症によって将来得られなくなる収入などを含む。本条における精神的損害は、療養中及び将来の精神的苦痛などを含む。

មាត្រា ៧៦២ : ការទាមទារសំណងនៃការខូចខាតផ្នែកសតិអារម្មណ៍ដោយសារការបរិហារកេរ្តិ៍
បើមានការបរិហារកេរ្តិ៍ ដោយអំពើអនីត្យានុកូល ជនរងគ្រោះអាចទាមទារសំណងនៃការ
ខូចខាតសតិអារម្មណ៍ ដោយសារការអាប័ឱនកេរ្តិ៍ឈ្មោះក្នុងសង្គម។

第 762 条（名誉毀損による精神的損害の賠償請求）

不法行為によって名誉が毀損されたときは、被害者は、社会的声価が低下したことに伴う精神的損害の賠償を請求することができる。

មាត្រា ៧៦៣ : ការទូទាត់ប្រាក់ចំណេញ និង ខាត

ប្រសិនបើជនរងគ្រោះបានទទួលផលចំណេញដោយសារអំពើអនីត្យានុកូល ចំនួនប្រាក់
ចំណេញនោះត្រូវដកចេញ នៅពេលធ្វើការគណនាចំនួនទឹកប្រាក់នៃការខូចខាត។

第 763 条（損益相殺）

被害者が不法行為によって利益をも得たときは、損害賠償額の算定に当たって、その利益の額を控除する。

មាត្រា ៧៦៤ : ការទូទាត់នូវកំហុស

បើកំហុសរបស់ជនរងគ្រោះ ឬកំហុសរបស់អ្នកដែលមានករណីកិច្ចត្រូវត្រួតពិនិត្យជនរង
គ្រោះបានរួមចំណែកក្នុងការកើតឡើងឬរីករាលដាលនៃការខូចខាតតុលាការអាចគិតពិចារណា
នូវកម្រិតនៃការរួមចំណែកនោះនៅពេលធ្វើការគណនាចំនួនទឹកប្រាក់នៃការខូចខាត។

第 764 条（過失相殺）

損害の発生又は拡大について、被害者の過失又は被害者の監督義務者の過失が寄与したときは、裁判所は、損害賠償額の算定において、その寄与の程度を考慮に入れることができる。

មាត្រា ៧៦៥ : អាជ្ញាយុកាលនៃការរំលត់

សិទ្ធិទាមទារសំណងនៃការខូចខាតដោយអំពើអនីត្យានុកូល ត្រូវរលត់ដោយអាជ្ញាយុ
កាល បើអំឡុងពេល ៣ (បី) ឆ្នាំ បានកន្លងហួស បន្ទាប់ពីពេលដែលជនរងគ្រោះ ឬ អ្នកតំណាង
ដែលច្បាប់បានកំណត់របស់ជនរងគ្រោះនោះបានដឹងថាអាចទាមទារសំណងការខូចខាត
ចំពោះអ្នកប្រព្រឹត្តអំពើបំពាន ឬ បើអំឡុងពេល ១០ (ដប់) ឆ្នាំ បានកន្លងហួសបន្ទាប់ពីអំពើអនីត្យា
នុកូលនោះត្រូវបានប្រព្រឹត្តឡើង។

第 765 条（消滅時効）

不法行為による損害賠償請求権は、被害者又はその法定代理人が加害者に対して損害賠償請求ができることを知った時から 3 年、不法行為の時から 10 年を経過した場合には、

時効によって消滅する。

(4) ច្បាប់ស្តីអំពីចរាចរណ៍ (2015 年の道路交通法)

មាត្រា ៧២ : អ្នកបើកបរត្រូវទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌចំពោះបទល្មើសដែលខ្លួនបានប្រព្រឹត្តក្នុង ការបើកបរយានជំនិះ។

អ្នកគ្រប់គ្រង ឬកម្មសិទ្ធិករ ត្រូវទទួលខុសត្រូវផ្នែករដ្ឋប្បវេណី ក្នុងករណីយានជំនិះរបស់ ខ្លួនបានបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់អ្នកដទៃ។

第 72 条 : 運転者は、車両運転中に犯す違反について、刑法上の責任を問われるものとする。

車両の管理者または所有者は、当該車両が他人の人物に対する損傷を引き起こす原因となつた場合、民法上の責任を問われるものとする。

(5) ច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាប់រង ឆ្នាំ២០១៤ (2014 年の保険法)

មាត្រា ២៣ : ការធានារ៉ាប់រងទូទៅ ជាកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងដែលធ្វើឡើងរវាងអ្នកត្រូវបានធានា រ៉ាប់រង និង ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងដែលក្នុងនោះ ការបង់បុព្វលាភធានារ៉ាប់រងត្រូវធ្វើឡើងដើម្បី ធានាហានិភ័យលើទ្រព្យសម្បត្តិ ភារៈទទួលខុសត្រូវនិងសុខភាព។ ប្រភេទផលិតផលធានា រ៉ាប់រងទូទៅរួមមានការធានារ៉ាប់រងទ្រព្យសម្បត្តិ ការធានារ៉ាប់រងភារៈទទួលខុសត្រូវ និង ការ ធានារ៉ាប់រងសុខភាព។

ការធានារ៉ាប់រងទ្រព្យសម្បត្តិ ជាកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងដែលធ្វើសំណងដល់អ្នកត្រូវបាន ធានារ៉ាប់រងនៅពេលដែលទ្រព្យសម្បត្តិរបស់បុគ្គលនោះបានខូចខាត បាត់បង់ ឬ អន្តរាយ ដោយសារហានិភ័យដែលត្រូវបានធានា។ សំណងដែលត្រូវផ្តល់ដោយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ទៅឱ្យអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង មិនអាចមានតម្លៃលើសពីវត្ថុដែលបានធ្វើប្រតិវេទន៍នៅពេលចុះ កិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងឡើយ លើកលែងតែមានការព្រមព្រៀងផ្សេងពីនេះ។ ទ្រព្យសម្បត្តិដែល ជាកម្មវត្ថុនៃការធានារ៉ាប់រងទ្រព្យសម្បត្តិមានដូចជា អគារ នាវា ជាដើម។

ការធានារ៉ាប់រងភារៈទទួលខុសត្រូវ ជាកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងលើទឹកប្រាក់សំណងដែល អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងមានកាតព្វកិច្ចបង់ឱ្យតតិយជនដែលទទួលរងរបួសលើរូបរាងកាយ ឬ អាយុជីវិតឬទទួលរងការខូចខាតលើទ្រព្យសម្បត្តិ ដោយសារទង្វើរបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង ឬ សកម្មភាពដែលស្ថិតក្រោមការទទួលខុសត្រូវរបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង។ ប្រភេទផលិត ផលធានារ៉ាប់រងភារៈទទួលខុសត្រូវរួមមាន ការធានារ៉ាប់រងភារៈទទួលខុសត្រូវយានយន្ត ការ ធានារ៉ាប់រងភារៈទទួលខុសត្រូវការដ្ឋាន ការធានារ៉ាប់រងភារៈទទួលខុសត្រូវការដឹកជញ្ជូនអ្នក ដំណើរ។

ការធានារ៉ាប់រងសុខភាព ជាកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងលើការចំណាយសម្រាប់ការព្យាបាល រយៈពេល ជំងឺ ឬ ការចំណាយផ្សេងៗ ដូចជាការចំណាយសម្រាប់ការថែទាំអ្នកជំងឺក្នុងរយៈពេល វែងជាដើមដល់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងដែលទទួលបានគ្រោះបណ្តាលមកពីគ្រោះថ្នាក់ទាំងឡាយ ដល់រូបរាងកាយឬជំងឺផ្សេងៗ។

第 23 条 : 一般保険とは、被保険者と保険会社との間で、保険料の支払によって、財産、 第三者損害賠償責任保険および健康保険のリスクを保証するために行われる保険契約で ある。一般的な保険商品には、財産保険、第三者損害賠償責任保険及び健康保険の種類 が存在する。

財産保険とは、保証されるリスクによって被保険者の財産が損害を受け、紛失または 破損した場合に、被保険者に補償金を支払う保険契約である。保険会社が被保険者に対 して支払う保険金の額は、別段の合意がない限り、保険契約をした時点における物の価 値を超えてはならない。財産保険となる対象は、建物、船舶等である。

第三者損害賠償責任保険とは、保険会社が、被保険者の行為又は被保険者の責任の下 にある者の行為により、身体、生命又は財産的損害を受けた第三者に対して補償金を支 払う契約である。第三者損害賠償責任保険の商品には、自動車第三者損害賠償責任保険、 建設工事保険、旅客保険の種類が存在する。

健康保険とは、事故や身体の病気などでけがをした場合に被保険者に対して、けがや 病気の治療費や長時間の介護などの費用を負担する保険契約である。

មាត្រា ៣៣ : រូបវន្តបុគ្គល ឬ នីតិបុគ្គលជាម្ចាស់យានយន្ត ដែលប្រកបអាជីវកម្មក្នុងព្រះរាជាណា ចក្រកម្ពុជាត្រូវមានការធានារ៉ាប់រងយានយន្តរបស់ខ្លួនពីក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងណាមួយលើការ: ទទួលខុសត្រូវ ចំពោះរាល់ការខូចខាតបង្កឡើងដល់តតិយជនដែលបណ្តាលមកពីសកម្មភាពនៃ យានយន្តរបស់ខ្លួនរួមទាំងរ៉ឺម៉កសណ្តោងគ្រប់ប្រភេទ។

ការធានារ៉ាប់រងនេះមិនត្រឹមតែមានប្រសិទ្ធភាពចំពោះម្ចាស់យានយន្តប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែ ត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពផងដែរចំពោះអ្នកបើកបរនិងអ្នកកាន់កាប់ថែទាំយានយន្ត។

ប្រភេទយានយន្តប្រកបអាជីវកម្មទាំងឡាយដែលត្រូវមានការធានារ៉ាប់រងត្រូវកំណត់ ដោយអនុក្រឹត្យ។

第 33 条 : カンボジア王国において商用自動車を所有して運送業を営む自然人又は法人は、 保険会社と契約し、あらゆる種類のトレーラーを含む自動車の運用に起因して第三者に 生じさせた損失又は損害を補償する保険に加入することを義務付けられる。また、この 保険は、自動車の所有者のみならず、運転者及び管理者についても有効とする。保険へ の加入が義務付けられる商用自動車の種類は、政令で定める」2001年保険法政令の第 31

条の指示がある。

មាត្រា ៣៤ : ប្រភេទយានយន្តផ្សេងទៀតដែលតម្រូវឱ្យមានការធានារ៉ាប់រងជាកាតព្វកិច្ចក្រៅពី យានយន្តដែលមានកំណត់នៅក្នុងមាត្រា ៣៣ នៃច្បាប់នេះត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

第 34 条 : 本法 33 条に規定している車両の他は、保険強制を義務づける他の車両の種類は政令で定める。

មាត្រា ៣៥ : ចំពោះគតិយជនទាំងឡាយដែលបានទទួលរងគ្រោះដល់រូបរាងកាយនិង/ឬ មរណភាពដោយសារយានយន្តដែលមានការធានារ៉ាប់រងបង្កឡើងក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងត្រូវធ្វើសំណងចំពោះរាល់ការខូចខាតអន្តរាយនោះឱ្យបានទាន់ពេលវេលាដែល និង សមស្របតាមកម្រិតនៃការខូចខាត។

第 35 条 : 全ての第三者が、保険加入自動車を起因として身体に傷害を負い、又は生命の損害を被った場合、保険会社は、その損害の程度に応じて、適時、損失又は損害に対する補償をしなければならない。

មាត្រា ៣៦ : ការធានារ៉ាប់រងនេះគ្របដណ្តប់យ៉ាងតិចចំពោះជនរងគ្រោះដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរដែលបានទទួលរងរបួសពិការ ឬ មរណភាព ទោះបីជនទាំងនោះត្រូវបានដឹកជញ្ជូនក្នុងយានយន្តដែលត្រូវបានធានារ៉ាប់រងក៏ដោយ។

第 36 条 : この保険は、少なくとも、交通事故による傷害、後遺障害又は死亡の被害者に及ぼされるものであり、当該被害者が保険に加入していた当該保険加入自動車に乗車していたか否かに関わらず適用される。

(6) អនុក្រឹត្យស្តីពីការធានារ៉ាប់រង ឆ្នាំ២០២១ (2021 年保険法政令)

មាត្រា ៥៦ : រូបវន្តបុគ្គល ឬ នីតិបុគ្គលជាម្ចាស់យានយន្ត ដែលធ្វើចរាចរណ៍ក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាត្រូវមានការធានារ៉ាប់រងយានយន្តរបស់ខ្លួនពីក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងណាមួយលើការទទួលខុសត្រូវចំពោះរាល់ការខូចខាតបង្កឡើងដល់គតិយជន។

ប្រភេទយានយន្ត ដែលត្រូវមានធានារ៉ាប់រងការទទួលខុសត្រូវយានយន្តមានដូចជាដូចខាងក្រោម ៖

- យានយន្តគ្រប់ប្រភេទដែលធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ដឹកជញ្ជូនភ្ញៀវទេសចរ នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- យានយន្តគ្រប់ប្រភេទដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់ក្រុមហ៊ុន សហគ្រាស រោងចក្រ។
- យានយន្តរបស់អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល អង្គការអន្តរជាតិនិងសមាគមនានា។

- ឧបករណ៍លាយស៊ីម៉ង់ត៍ដែលធ្វើចលនាផ្លាស់ប្តូរទីកន្លែងដោយម៉ាស៊ីនផ្ទាល់ឬដោយអ្នកសម្តែង។

第 56 条：カンボジア王国において通行する自動車を所有する自然人又は法人は、保険会社と契約し、自動車の運用に起因して第三者に生じさせた損害を補償する保険に加入することを義務付けられる。

保険への加入が義務付けられる自動車の種類は以下のとおりである：

- カンボジア国内で用いられる乗客輸送・貨物運搬商業車両，旅客者が商用に使用する全ての車種
- 全ての会社，企業，工場の所有する全ての車種
- 非政府組織，国際機関，諸協会の車両
- 牽引ベッド車，又は直接に機械により移動するセメントミキサー車

(7) កាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងការទទួលខុសត្រូវយានយន្ត ឬធានារ៉ាប់រងតតិយជន ឆ្នាំ២០០២
(2002 年自動車責任又は第三者保険に関する共同省令)

មាត្រា ២：ប្រភេទយានយន្តដែលត្រូវបំពេញកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងតតិយជន សម្រាប់គ្រោះថ្នាក់ដែលកើតឡើងក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជារួមមាន៖

- យានយន្តគ្រប់ប្រភេទដែលធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ដឹកជញ្ជូនភ្ញៀវទេសចរ នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- យានយន្តគ្រប់ប្រភេទដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់ក្រុមហ៊ុន សហគ្រាស រោងចក្រ។
- យានយន្តរបស់អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល អង្គការអន្តរជាតិនិងសមាគមនានា។
- ឧបករណ៍លាយស៊ីម៉ង់ត៍ដែលធ្វើចលនាផ្លាស់ប្តូរទីកន្លែងដោយម៉ាស៊ីនផ្ទាល់ឬដោយអ្នកសម្តែង។
- ត្រីចក្រយានយន្ត ដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់ធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញ ឬ ដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ

第 2 条：カンボジアで発生した事故に対して第三者の責任保険義務を果たさなければならぬ車両の種類は次のとおりである：

- カンボジア国内で用いられる乗客輸送・貨物運搬商業車両，旅客者が商用に使用する全ての車種
- 全ての会社，企業，工場の所有する全ての車種
- 非政府組織，国際機関，諸協会の車両
- 牽引ベッド車，又は直接に機械により移動するセメントミキサー車

- 乗客輸送・貨物運搬・商業三輪車

មាត្រា ៣ : កម្រិតទឹកប្រាក់កាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងអប្បបរមាលើការទទួលខុសត្រូវយានយន្ត ឬ ធានារ៉ាប់រងតតិយជនត្រូវកំណត់ដូចខាងក្រោម៖

ក. ចំពោះយានយន្តដែលមានកង់បួន ឬ ច្រើនជាងបួន៖

- ៥០០០ដុល្លារអាមេរិកជាកម្រិតទឹកប្រាក់កាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងអប្បបរមាលើការទទួលខុសត្រូវយានយន្ត ឬ ធានារ៉ាប់រងតតិយជនសម្រាប់រូសរាងកាយ ឬ ស្លាប់ ក្នុងមនុស្សម្នាក់
- ២៥ ០០០ ដុល្លារអាមេរិកជាកម្រិតទឹកប្រាក់កាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងអប្បបរមាលើការទទួលខុសត្រូវយានយន្ត ឬ ធានារ៉ាប់រងតតិយជនសម្រាប់រូសរាងកាយ ឬ ស្លាប់ក្នុងគ្រោះថ្នាក់មួយករណី
- ១០ ០០០ ដុល្លារអាមេរិកជាកម្រិតទឹកប្រាក់កាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងអប្បបរមាលើការទទួលខុសត្រូវយានយន្ត ឬ ធានារ៉ាប់រងតតិយជនសម្រាប់ការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិ។

ខ. ចំពោះយានយន្តដែលមានកង់តិចជាងបួន៖

- ៥០០០ដុល្លារអាមេរិក ជាកម្រិតទឹកប្រាក់កាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងអប្បបរមាលើការទទួលខុសត្រូវយានយន្ត ឬ ធានារ៉ាប់រងតតិយជនសម្រាប់រូសរាងកាយ ឬ ស្លាប់ក្នុងមនុស្សម្នាក់
- ១២ ៥០០ដុល្លារអាមេរិក ជាកម្រិតទឹកប្រាក់កាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងអប្បបរមាលើការទទួលខុសត្រូវយានយន្ត ឬ ធានារ៉ាប់រងតតិយជនសម្រាប់រូសរាងកាយ ឬ ស្លាប់ក្នុងគ្រោះថ្នាក់មួយករណី
- ៥០០០ ដុល្លារអាមេរិក ជាកម្រិតទឹកប្រាក់កាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងអប្បបរមាលើការទទួលខុសត្រូវយានយន្ត ឬ ធានារ៉ាប់រងតតិយជនសម្រាប់ការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិ។

第 3 条： 第三者保険省令は、第三者損害賠償責任保険における保険金額に関して、最小限の保険金額を定めている。

具体的には、次のとおりである。

⑦ 四輪以上の車両について：

- 一人につき、身体傷害又は死亡した者に対する最小限の保険金額は、5,000 \$ である。

- 一事件につき、身体傷害又は死亡した者に対する最小限の保険金額は、25,000 \$ である。
- 財産的損害に対する最小限の保険金額は、10,000 \$ である。
- ④ 三輪以下の車両について：
 - 一人につき、身体傷害または死亡に対する最小限の保険金額は、5,000 \$ である。
 - 一事件につき、身体傷害または死亡に対する最小限の保険金額は、12,500 \$ である。
 - 財産的損害に対する最小限の保険金額は、5,000 \$ である。

【文献目録】

〈参考文献〉

① 日本の文献

(あ行)

- **伊沢孝平**「責任保険の発展とその止揚—損害賠償の社会化—」我妻栄先生還暦記念論文集『損害賠償責任の研究 中』（有斐閣，1958年）
- **石田穰**「自動車有料貸渡業者と運行供用者責任」，法学協会雑誌 90 卷 8 号（1973年）
- **石田満**「自動車事故による損害の補償（日本）」『自動車事故による損害の補償』比較法研究 35 号（1974年）
- **石田穰**「自動車の名義人と運行供用者責任」法学協会雑誌 94 卷 5 号（1977年）
- **石田穰**『民法・民事訴訟法の交錯』東京大学出版会，1979年
- **五十嵐清**「自動車事故による損害の補償（総括）」『自動車事故による損害の補償』比較法研究 35 号（1974年）
- **伊藤高義**「運行供用者責任」ジュリスト増刊総合特集 8 号『交通事故—実態と法理』（1977年）
- **伊藤文夫**「運行供用者について」石田満ほか編『保険法学の諸問題』（田辺康平還暦記念）（文真堂，1980年）
- **伊藤文夫**「いわゆる泥棒運転と保有者の責任」同『自動車事故民事責任と保険の交錯』（保険毎日新聞社，1999年）
- **池田裕輔**「自動運転が保険業界に与える影響」保険学雑誌 641（2018年）
- **植木哲**「運行供用者責任の再検討」ジュリスト 902 号（1988年）
- **浦川道太郎**「自賠法と製造物責任の関係」（公財）交通事故紛争処理センター編『交通事故紛争処理の法理』（ぎょうせい，2014年）
- **浦川道太郎**「自動走行と民事責任」NBL1099 号（2017年）
- **浦川道太郎**「自動運転における民事責任のあり方」法律のひろば 71 卷 7 号（2018年）
- **運輸省自動車局編**『自動車損害賠償保障法の解説』時の法令シリーズ 2（大蔵省印刷局，1955年）
- **運輸省地域交通局自動車保障研究会**『自動車損害賠償保障法の解説』（ぎょうせい）

い, 1987 年)

- 近江幸治『民法講義IV 事務管理・不当利得・不法行為』(第 3 版)』(成文堂, 2018 年)
- 落合誠一「自動運転における損害賠償責任に関する研究会(国道交通省)報告書の基本的なポイントについて」損害保険研究 80 巻 2 号(2018 年)

(か行)

- 加藤一郎「立法批評 自動車損害賠償保障法案」ジュリスト 86 号(1955 年)
- 加藤一郎『不法行為法の研究』(有斐閣, 1961 年)
- 加藤一郎編『注釈民法(19)』(有斐閣, 1965 年)
- 加藤新太郎「運行供用者責任論の現代的課題」塩崎勤編『現代民事裁判の課題 8 巻』(新日本法規出版, 1989 年)
- 加藤新太郎「名義貸与者の運行供用者性〈Legal Analysis38〉」NBL1147 号(2019 年)
- 川井健「運行供用者責任の根本理念」『交通事故と民事責任』(判例タイムズ 212 号, 臨時増刊, 1967 年)
- 川井健・多和田満『損害賠償と保険』(一粒社, 1984 年)
- 川井健・宮原守男・小川昭二郎・塩崎勤・伊藤文夫編『注解交通損害賠償法 1 〔新版〕』(青林書院, 1997 年)
- 茅沼英一「運行供用者性の基礎としての運行支配と運行利益」吉岡進『現代損害賠償法講座 3』(日本評論社, 1972 年)
- 仮屋篤子「名義貸与の依頼を承諾して自動車の名義上の所有者兼使用者となった者が, 自賠法 3 条にいう運行供用者に当たるとされた事例」民商法雑誌 155 巻 5 号(2019 年)
- 椛澤亮一「自動運転レベル」KYB 技報 第 63 号(2021 年)
- 株式会社日本能率協会総合研究所・警察庁委託事業「自動走行の制度的課題等に関する調査研究 報告書」(2016 年)
〈<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/jidosoko/kentoiinkai/report/honbun.pdf>〉
- 株式会社 テクノバ編・平成 28 年度経済産業省・国土交通省委託事業「スマートモビリティシステム研究開発・実証事業 自動走行の民事上の責任及び社会的受容性に関する研究報告書」(2017 年 3 月)

https://www.meti.go.jp/meti_lib/report/H28FY/000541.pdf

- 木宮高彦「運行供用者責任の基本理念」加藤一郎他編『自動車事故の損害賠償と保険』（有斐閣，1991年）
- 木宮高彦・羽成守・坂東司郎・青木壮太郎『注釈 自動車損害賠償保障法〔新版〕』（有斐閣，2003年）
- 北河隆之・中西茂・小賀野晶一・八島宏平『逐条解説自動車損害賠償保障法』（弘文堂，第2版，2017年）
- 北河隆之『交通事故損害賠償法』（弘文堂，第2版，2016年）
- 金沢理「自動車保険と交通事故の抑止」『現行法制と交通事故の抑止』交通法研究2号，（有斐閣，1972年）
- 金澤理『交通事故と責任保険』（成文堂，第3版，1974年）
- 金泉浩二「自動運転の法的課題（民事上の責任の観点から）」法とコンピュータ35号（2017年）
- 窪田充見「自動運転と販売店・メーカーの責任」ジュリスト1501号（2017年）
- 窪田充見『新注釈民法15（債権8）』（有斐閣，2017年）
- 窪田充見『不法行為法—民法を学ぶ—』（有斐閣，第2版，2018年）
- 窪田充見『不法行為法』（有斐閣，第2版，2018年）
- 窪田充見「自動運転と販売店・メーカーの責任」藤田友敬編『自動運転と法』（有斐閣，2018）
- 窪田充見・今井猛嘉・肥塚肇雄「「自動運転」を考える」法学教室特集463号（2019年）
- 窪田充見「自動運転に関する現状と課題①—民事責任の観点から」法律ひろば特集（2020年）
- 黒住忠行「自動車損害賠償保障制度について」法律のひろば8巻7号（1955年）
- 栗田昌裕「自動運転車の事故と民事責任」法律時報91巻4号（2019年）
- 経済企画庁消費者行政第一課編『逐条解説 製造物責任法』（商事法務，1994年）
- 古賀哲夫「アメリカにおける自動車事故の被害者補償に関する研究—キートン・プランと裁判遅延—」同志社法學124号2巻（1972年）
- 小塚莊一太郎「自動車のソフトウェア化と民事責任」藤田友敬編『自動運転と法』（有斐閣，2018）
- 肥塚肇雄「自動運転車事故の民事責任と保険会社等のメーカー等に対する求償権行使に係る法的諸問題」保険学雑誌641号（2018年）

〈https://www.jstage.jst.go.jp/article/jsis/2018/641/2018_641_67/_pdf〉

- **近内京太**「自動運転自動車による交通事故の法的責任～米国における議論を踏まえた日本法の枠組みとその評価～〔上〕」国際商事法務 44 巻 11 号 (2016 年)
- **近内京太**「自動運転自動車による交通事故の法的責任～米国における議論を踏まえた日本法の枠組みとその評価～〔下〕」国際商事法務 44 巻 11 号 (2016 年)
- **後藤元**「自動運転と民事責任をめぐるアメリカ法の状況」ジュリスト 1501 号 (2017 年)
- **後藤元**「自動運転をめぐるアメリカ法の状況」藤田友敬編『自動運転と法』(有斐閣, 2018)
- **国土交通省自動車局**「関係者, 関係団体からのヒアリング結果」(『国土交通省ホームページ』国土交通省, 2017 年 4 月)
〈<https://www.mlit.go.jp/common/001183094.pdf>〉
- **国土交通省自動車局**「自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書」(『国土交通省ホームページ』国土交通省, 2018 年 3 月)
〈<https://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf>〉
- **公益財団法人自動車技術会**「自動車技術会・自動車用運転自動化システムのレベル分類及び定義」(『公益財団法人自動車技術会ホームページ』2018 年 2 月 1 日) 〈https://www.jsae.or.jp/08std/data/DrivingAutomation/jaso_tp18004-18.pdf〉
- **高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議**「自動運転に係る制度整備大綱」(2018 年 4 月 17 日)
〈https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20180413/auto_drive.pdf〉
- **交通事故紛争処理センター**「自賠法と製造物責任の関係」(公財)交通事故紛争処理センター編『交通事故紛争処理の法理』(ぎょうせい, 2014 年)

(さ行)

- **坂本武憲**「運行供用者責任の法構造」北大法学論集 38 巻 5・6 合併号, 下巻 (1988 年)
- **佐藤智晶**『アメリカ製造物責任法』(弘文堂, 2011 年)
- **佐藤誠**『ノーフォルト自動車保険論』(保険毎日新聞社, 2016 年)
- **佐野誠**「多当事者間の責任の負担のあり方」藤田友敬編『自動運転と法』(有斐閣, 2018)

- **潮見一雄**「運行供用者責任」星野英一編集代表『民法講座第 6 巻 事務管理・不当利得・不法行為』（有斐閣，1985 年）
- **潮見佳男**「運行供用者概念—責任の正当化原理に依拠した概念構築に向けて」『交通事故における民事責任の諸相』ジュリスト 1403 号（2010 年）
- **潮見佳男**『債権各論 II 不法行為法』（新世社，第 3 版，2017 年）
- **潮見佳男**『債権各論 II 不法行為法』（新世社，第 4 版第 2 刷，2021 年）
- **塩崎勤**「自賠法三条の運行供用者と製造物責任」『新・裁判実務大系交通損害訴訟法』（青林書院，2003 年）
- **篠田陽一郎**=ソウ・ヤーリー「カンボジア王国民法における不動産の二重売買」Nagoya University Asian Law Bulletin Vol.3,（2017 年）
- **鈴木潔・川井健・小川昭二郎・宮原守男**『注解交通損害賠償法』（青林書院新社，1982 年）
- **消費者庁消費者安全課**『逐条解説 製造物責任法〔第 2 版〕』（商事法務，2018 年）
- **自動車保障研究会編**『自動車損害賠償保障法の解説（改訂版）』（交通毎日新聞社，1964 年）
- **SOM RATANA**『自動車事故責任についての実践的な制度設計の試み～カンボジアと日本との比較検討を踏まえて～』（2020 年）
〈<https://da.lib.kobe-u.ac.jp/da/kernel/D1007976/D1007976.pdf>〉

（た行）

- **高木多喜男**ほか『民法講義 6 不法行為等』（有斐閣，1977 年）
- **高崎尚志**「運行供用者理論の新展開」不法行為法研究会編『交通事故賠償の現状と課題』（1979 年）
- **田島純藏**「自動車事故と製造物責任との交錯」判例タイムズ 943 号（1997 年）
- **趙銀仁**「運行供用者の判断について」法学研究論集 43 号（2015 年）
- **辻保彦**「カンボジア民法の紹介 —危険負担—」ICD NEWS 68 号（2016 年）
- **辻保彦**「カンボジア民法の紹介 —意思表示の瑕疵の規定—」ICD NEWS 70 号（2017 年）

（な行）

- **中嶋土元也**「未成年者が所有車両を運転中起こした事故につき父に自動車損害賠償法三条による運行供用者責任が認められた事例」法学協会雑誌 94 巻 4 号

(1977年)

- **中野琢郎**「名義貸与の依頼を承諾して自動車の名義上の所有者兼使用者となった者が、自賠法3条にいう運行供用者に当たるとされた事例」ジュリスト 1538号 (2019年)
- **中村哲也**「日本民法の展開(2)特別法の生成—不法行為法」広中俊雄・星野英一編『民法典の百年I』(有斐閣, 1998年)
- **日本交通法学会**「自賠法40年の軌跡」『交通法研究』24号, 1996年)
- **日本交通法学会**「自動車損害賠償保障法施行50年の軌跡と展望」『交通法研究』(有斐閣, 第35号, 2007年)
- **野村好弘**「運行供用者責任についての一考察」ジュリスト 431号 (1969年)
- **野村豊弘**『民事法入門』(有斐閣, 第7版, 2017年)
- **能見善久**「カンボジア民法典と売買法」『比較法研究』68号 (2006年)
- **能見善久**「カンボジア民法典と売買法」比較法研究 68-54 (2008年)

(は行)

- **浜田紘一**『損害賠償の経済分析』(東京大学出版会, 1981年)
- **林田清明**「事故の抑止と交通事故における損害賠償」判タ 654号 (1988年)
- **橋本佳幸**「取引的不法行為における過失相殺」ジュリスト 1094号 (1996年)
- **橋本佳幸**ほか『リーガルクエスト民法V 事務管理・不当利得・不法行為』(有斐閣, 2011年)
- **橋本佳幸・大久保邦彦・小池泰**『民法V 事務管理・不当利得・不法行為』(有斐閣, 第2版, 2020年)
- **橋本佳幸**「AIと無過失責任—施設・機械の自動運転に伴う事故の危険責任・瑕疵責任による規律」法律時報 94巻9号 (2022年)
- **藤岡康宏**「自動車事故による損害の補償—交通災害保険化構想への総論的展望—(1), (2・完)」北大法学論集 24巻3号・25巻1号 (1973年, 1974年)
- **藤岡康宏**「『交通災害保険』化構想をめぐって」ジュリスト 609号 (1976年)
- **藤岡康宏**「損害賠償法の内在的発展—危険責任(責任保険)から災害保険へ—」同『損害賠償法の構造』(成文堂, 2002年)
- **藤倉皓一郎**「アメリカにおける交通事故の損害賠償責任をめぐる法理」日本交通法学会編『世界の交通法』(西神田編集室, 1992年)
- **藤村和夫**『交通事故賠償理論の新展開』(日本評論社, 1998年)

- 藤村和夫『交通事故 I 責任論』判例総合解説（信山社，2012年）
- 藤村和夫・伊藤文夫・高野真人・森富義明『実務 交通事故訴訟大系 2 巻責任と保険』（ぎょうせい，2017年）
- 藤村和夫『交通賠償理論研究の道程』（信山社，2020年）
- 藤田友敬「特集・自動車運転と民事責任」ジュリスト 1501号（2017年）
- 藤田友敬「自動運転と運行供用者の責任」藤田友敬編『自動運転と法』（有斐閣，2018）
- 藤田友敬「自動運転をめぐる民事責任法制の将来像」藤田友敬編『自動運転と法』（有斐閣，2018）
- 福永政彦『『自動車の運行が社会に害悪をもたらさないよう監視，監督すべき立場』という基準で運行供用者概念を構成した事例』判例時報 810号（1976年）
- 福永政彦「自動車運行の容認と自動車所有者の運行供用者性」，民商法雑誌 140 巻 2号（2009年）
- 福田弥夫「自動運転と損害賠償責任」自動車交通研究（2016年）
〈https://www.jstage.jst.go.jp/article/jrctptj/2016/0/2016_36/_pdf/-char/ja〉
- 船見菜々子「自動運転に関する損害賠償責任—運行供用者責任と製造物責任の交错領域における問題—」立命館法政論集 19号（2021年）
〈<http://www.ritsumei.ac.jp/acd/cg/law/lex/hosei-19/005funami.pdf>〉
- 堀一策「泥棒運転」新美育文・山本豊・古笛恵子編『交通事故判例百選』別冊ジュリスト 233号（有斐閣，第5版，2017年）

（ま行）

- 前田達明『『運行供用者』について』法學論叢第 102 巻第 5・6号（1978年）
- 前田達明『『運行供用者』について』同『判例不法行為法』（青林書院新社 1978年）
- 松本恒雄「カンボジア民法典の制定とその特色」ジュリスト 1406号（2010年）
- 松川充康「カンボジア民法上の不法行為を論じる際の留意点とその背景 —意図的な過失?—」ICD NEWS 48号（2011年）
- 宮田量司「最高裁判所民事判例研究」法学協会雑誌 91 巻 7号（1974年）
- 民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説 3 巻』（JICA，2010年）
- 森島昭夫「民事責任と交通事故の抑止」『現行法制と交通事故の抑止』交通法研究 2号（1972年）

(や行)

- 山口純夫「未成年者の子が所有車両を運転中起こした事故につき父に自動車損害賠償法三条による運行供用者責任が認められた事例」民商法雑誌 72 巻 5 号 (1975 年)
- 山口齊昭「自動走行車における欠陥概念とその責任」瀬川信久先生・吉田克己先生古稀記念論文集『社会の変容と民法の課題 (下巻)』(成文堂, 2018 年)
- 山下友信編『高度道路交通システム (ITS) と法』(有斐閣, 2005 年)
- 山下友信・竹濱修・洲崎博史・山本哲生『保険法』(有斐閣アルマ, 第 4 版, 2019 年)
- 吉川吉衛『事故と保険の構造 —自動車事故の抑止と補償の理論—』(同文館出版, 1988 年)
- 吉村良一『不法行為法〔第 5 版〕』(有斐閣, 2017 年)

(わ行)

- 我妻栄『事務管理・不当利得・不法行為』(日本評論社, 1937 年)
- 我妻栄「自動車損害賠償補償について」比較法研究 13 号 (1956 年)

② 外国語文献

- គណៈកម្មការទទួលបន្ទុកការពារសេចក្តីព្រាងក្រមរដ្ឋប្បវេណី, សេចក្តីកំណត់ចំពោះ មាត្រានីមួយៗនៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី, ភាគ៣, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១០)^១ [民法作業部会・司法省民法準備委員会編『民法逐条解説・第 3 巻』(JICA, 2010)]
- ក្រុមការងារនៃអនាគតគ្រូបង្គោលនៅសាលាភូមិន្ទចៅក្រមនៃរាជបណ្ឌិតសភាវិជ្ជាជីវៈ តុលាការ, សេចក្តីពន្យល់ក្រមរដ្ឋប្បវេណី, ភាគ២, ភ្នំពេញ, JICAក្រសួងយុត្តិធម៌, (២០១៣) [Royal School for Judges and Prosecutors of Royal Academy for Judicial Professions の将来のトレーナーのワーキンググループ『民法の解説・第 2 巻』(JICA, 2013)]
- រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា. ផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, (២០១៤) [カンボジア政府「道路交通安全国家行動計画」(2014 年)]
- គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក. របាយការណ៍ស្តីពីជនរងគ្រោះ និង គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, (២០១៥) [道路交通安全国家委員会「被害者及び道路交通事故についての報告書」(2015 年)]

- គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក.របាយការណ៍ស្តីពីជនរងគ្រោះ និង គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក , (២០១៦) [道路交通安全国家委員会「被害者及び道路交通事故についての報告」(2016年)]
- NHEAN Tola “The Relationship Between Registered Vehicles and Population and the Economy in Cambodia and its Implications”, Cambodian Institute for Strategic and Studies, [CISS], 2017, pp1 [ニヤイントラー「カンボジアにおける登録車と人口と経済との関係とその影響」(カンボジア戦略及び研究所, 2017年)]

〈参照サイト〉

新民法の日本語版は日本の法務省のウェブサイト

(http://www.moj.go.jp/housouken/houso_houkoku_cambo.html)

日本国法務省のウェブサイト

(https://www.moj.go.jp/housouken/houso_houkoku_cambo.html)

交通事故総合分析センター (https://www.itarda.or.jp/situation_accidents)

World life expectancy サイト (www.worldlifeexpectancy.com)

Road Traffic Accidents in Asia (<https://www.worldlifeexpectancy.com/asia/road-traffic-accidents-cause-of-death>)

ニュースサイト Khmer Note News (<https://khmernotes.com/news/28619>)

ニュースサイト The Phnom Penh Post (<https://bit.ly/37BDWDG>)