



HOKKAIDO UNIVERSITY

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 [論文内容及び審査の要旨]
Author(s)	SOK, VANNY
Degree Grantor	北海道大学
Degree Name	博士(法学)
Dissertation Number	甲第15585号
Issue Date	2023-09-25
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/90751
Rights(URL)	https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/
Type	doctoral thesis
File Information	Sok_Vanny_abstract.pdf, 論文内容の要旨



学 位 論 文 内 容 の 要 旨

博士の専攻分野の名称： 博 士（法学）

氏名 ソック ヴァンニー

学 位 論 文 題 名

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

本論文では、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分野を検討するとともに、カンボジアおよび日本における交通事故の被害者と加害者間の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目的とするものである。

具体的な課題としては、①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（責任主体の問題）、②自動車事故による被害者を保護するために、責任保険から交通災害保険へ置き換える改革案（責任保険の問題）及び③自動運転車の欠陥により起因する交通事故に関して、従来の民事責任に影響を与える部分に対して、どのような処理をすべきか（自動運転の問題）、について検討を行った。

序章では、カンボジア及び日本における問題の背景並びに本稿の課題を踏まえて、自動車事故についての民事責任及び責任保険に関する損害補償制度の在り方の問題を検討した。

第1章及び第2章では、日本及びカンボジア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検討した。カンボジアでは、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。カンボジアの新民法 752条は、自動車事故による損害賠償を負う者は、所有者及び管理者と規定するが、所有者及び管理者の定義規定を設けていない。そのため、所有者及び管理者以外の者が自動車事故を起こした場合に、誰が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。

そこで、まず、第1章では、日本における責任主体に関する議論を検討した。日本の自賠法には「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主体の問題が、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・学説を具体的に検討した。判例は、運行利益・運行支配の双方を判断基準として、

運行供用者を定める。これに対して、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。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。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解される。

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の問題を取り上げた上で、日本の運行供用者責任性の本質を考察した。カンボジア民法典752条は、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。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した。

第3章では、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した。まず、日本では、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・救済の要求に適合しない問題がある。このため、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ため、責任保険から交通災害保険への置き換える改革案が提唱された。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。

次に、カンボジア保険制度に関する現状の問題を検証した。まずは、強制的な責任保険制度を概観する。カンボジアにおいては、保険制度に関する問題として、①強制責任保険制度の手法を取り入れたものの、全ての車種が強制加入保険を義務付けられていないという問題である。当該保険の対象車両は、一定の商業用車両に限定されており、家用車等は強制加入保険の対象外である。これでは、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。また、現在のカンボジアでは、損害補償制度は、②不法行為法を基礎として訴訟を係属し、被害者が迅速に救済されないという問題があり、更に、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、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、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共にさまざまな改革案を参照し、あるべき制度についての示唆を検討した。

第4章では、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。まず、現在の日本では、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、自動運転システムのレベル4-5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一体誰であるのかが問題となっている。本稿

は、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ている。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（自動車損害賠償保障法 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。

まずは、①一般不法行為責任についてである。自動運転レベル 4-5 においては、利用者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、自賠法 3 条の適用がない物損事故については、将来的には変化が生じうる。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問題を検討した。次に、②自賠法による運行供用者責任についてである。これは、従来の議論を踏まえて、責任者の判断要素、免責事由の対象問題を取り上げて、自動運転による事故を起こした場合、どのような影響を受けることになるのかという問題を検討した。最後は、③製造物責任法による製造物責任についてである。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取り上げた。つまり、自動運転の欠陥による事故を起こした場合、責任主体は自動車メーカーなのか又は運行供用者なのかという問題を検討した。

さらに、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否かについて検討した。

終章では、本稿全体の議論を簡単にまとめた上で、若干の考察をすると共に、残された課題を整理し、提示した。