

西ドイツにおける

交通災害紛争処理システムについて

土
田
哲
也

目
次

- 一 はじめに
- 二 西ドイツにおける交通事故の実態
- 三 被害者救済のための立法
- 四 損害賠償の範囲
- 五 保険金の支払手続
- 六 紛争処理手続
- 七 結び

一 はじめに

一九八五年三月から翌年一月までの西ドイツ留学中、運転免許の取得(Fahrschule)で取得する場合と、日本の運転免許に基づき西ドイツの運転免許を取得する場合の両方。いずれも終身有効)については実体験をしたが、自動車保険や自動車事故の損害賠償については、十分な資料を得ないまま帰国した。そこで、本稿をまとめるに当たっては、引用文献以外に次の方々から多くの御教示と資料の提供を頂いたことを記し、各位に感謝を申し上げたい。フライブルク大学外国法並びに国際私法研究所のシュレヒトリム教授(Prof. Dr. Peter Schlechtriem)、責任・事故・自動車・権利保護保険協会(Verband der Haftpflichtversicherer, Unfallversicherer, Autoversicherer und Rechtsschutzversicherer e.V.: 通常 HUK—Verband と略称されている)、アリアンツ保険会社(Allianz Versicherungs-Aktien-gesellschaft)、自動車保険料率算定会企画室(本年四月より「約款・制度部」と改称)の和久利昌男室長、香川大学経済学部の坪井昭彦教授、阪南大学経済学部の垣口克彦教授、愛知学院大学法学部の山野嘉朗助教授の各位である。なお、以下の内容は、知り得た情報にのみ基づいた不十分なものであることを断わっておきたい。

二 西ドイツにおける交通事故の実態

まず、連邦統計局の統計年報(一九八四年版)から、交通事故の実態を示すデータを拾って、その一端を紹介して

おれたい。

西ドイツにおける交通災害紛争処理システムについて (土田)

事項	西暦	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983*1	1984
交 通 事 故 件 数										
人 身 事 故		359,694	379,046	380,352	367,500	379,235	362,617	358,693	374,034 (374,107)	(360,200)
内 訳	死者の出た事故	13,550	13,599	13,368	12,033	11,911	10,632	10,581	—	—
	負傷者が出た事故	346,144	365,447	366,984	355,467	367,324	351,985	348,112	—	—
物 損 事 故*2		1,058,000	1,144,000	1,238,000	1,293,000	1,305,000	1,316,000	1,271,000	1,318,000	—
	うち重大な損害を生じたもの*3	292,301	345,517	398,032	430,568	462,110	482,261	479,696	231,938	—
人 身 事 故 の 事 故 関 係 者 数										
自 動 車 等*4 の 搭 乗 者		559,857	599,320	608,915	586,584	602,967	574,481	562,107	590,712	—
自 転 車 に 乗 っ て い た 者		49,564	52,470	51,161	52,138	55,421	58,577	63,275	67,466	—
歩 行 者		67,038	67,573	65,236	61,186	61,448	57,667	54,804	54,106	—
そ の 他 の 者		6,410	5,826	5,965	6,299	5,942	5,091	4,964	4,807	—
合 計		682,869	725,189	731,277	706,207	725,778	695,816	685,150	717,091	—
類 型 別 被 害 者 数										
死 者 数		14,820	14,978	14,662	13,222	13,041	11,674	11,608	11,715 (11,732)	(10,400)
内 訳	自動車等の運転者及び同乗者	10,809	11,203	10,854	10,039	9,925	9,035	9,002	9,217	—
	歩 行 者	3,991	3,748	3,788	3,159	3,095	2,620	2,594	2,484	—
	そ の 他 の 者*5	20	27	20	24	21	19	12	14	—
負 傷 者 数		480,581	508,142	508,644	486,441	500,463	475,944	467,188	489,148 (489,210)	(471,800)
内 訳	自動車等の運転者及び同乗者	418,993	445,814	448,608	429,733	443,608	422,446	416,525	439,147	—
	歩 行 者	61,230	61,931	59,613	56,259	56,451	53,106	50,233	49,594	—
	そ の 他 の 者	418	397	423	449	404	392	430	407	—

Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 1984 für die Bundesrepublik Deutschland, 13. 31, S. 317 による。

※1 一九八三年の数字は未確定のものとされているが、ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil Club (全ドイツ自動車クラブ)のことで、西ドイツ各地に事務所があり、運転免許と旅行に係わる業務を行っている)の資料(ADAC-Mitteilungen der Hauptabteilung Verkehr, Strassenverkehr Reg. Nr. 03. 01. 1/198 (30.11.84))にあるものを参考までに括弧書きで示した。これは確定数のようである。一九八四年の数字もADACのものであるが、一月から九月までの統計である。

※2 これは確定数とされている。

※3 一九八二年までは一、〇〇〇マルク以上、一九八三年からは三、〇〇〇マルク以上の損害があったものである。

※4 年報では、車種別に数字が示されており、原動機付自転車、オートバイ、乗用自動車、バス、農業用トラクター、貨物自動車、その他の自動車の別に分けられている。

※5 たとえば、道路工事従事者、騎乗者などである。

三 被害者救済のための立法

西ドイツにおける自動車事故の被害者救済制度は、三つの柱からなっている。第一は、民法とその特別法である「道路交通法」(Strassenverkehrsgesetz. 一九五二年一月一九日制定)に基づく「損害賠償」による救済である。道路交通法は、加害者の過失を要件としないで、自動車保有者(Halter)に対する人的損害及び物的損害の賠償請求権を被害者に認める(同法七条一項)一方、損害項目に慰謝料を含めず(同法二〇条、二二条)、また、賠償額を限定している(同法一二条)のが特色である。その他の損害項目及び制限額以上の損害額の請求については、過失を要件とする民法の規定(八二三条以下)によることになる。

第二は、「自動車保有者の義務保険に関する法律(義務保険法)」(Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahr-

zeughalter [Pflichtversicherungsgesetz]. 一九六五年四月五日改正、一〇月一日施行) に基づく「自動車責任保険」による救済である。この法律は、最低付保義務額を定め、加害者の過失により道路交通法で定めた責任限度額以上の損害が生じた場合、それをカバーするためである。このことを表にすると以下ようになる。なお通常は、相当大幅に上まわる付保額（支払限度なし又は一括二〇〇万マルク）について保険契約が締結されているようである。⁽²⁾

根拠法	損害項目		賠償限度額 ^{*1}		備考
	物的損害	人的損害	一時金払いの場合	年金払いの場合	
根拠法令 道路交通法一二条一項	一名当たり	一事故当たり	五〇万マルクまで	年三〇、〇〇〇マルクまで	加害者の過失を要件としない
	一事故当たり	一〇万マルクまで	七五万マルクまで	年四五、〇〇〇マルクまで	
根拠法令 義務保険法四条二項に基づく政令	損害項目		最低付保義務額 ^{*2}		備考 加害者の過失を要件として、道路交通法の限度額以上の損害を填補する
	物的損害	一事故当たり	一〇〇万マルク	一五〇万マルク	
	人的損害	一事故当たり	一〇〇万マルク	一五〇万マルク	
	その他の財産損害 ^{*3}	一事故当たり	四〇万マルク	四万マルク	

*1 金額は、一九五七年七月一六日及び一九六五年九月一五日にそれぞれ改訂されており、現行(右表)の額は、一九七七年八月一六日

に改訂され、一九七八年一月一日以降適用されているものである。

※2 金額は、一九七一年七月二三日に一度改訂され、現行(右表)の額は、一九八一年四月二三日に改訂されたものである。

※3 「自動車事故によって出入口をふさがれた商店の営業上の損失」が例として挙げられている。自動車保険料率算定会企画室「企画室資料」五八号(一九八五・一一・二五)一七頁参照。以下この資料名は、「企画室資料」と表示する。

ところで、現行の義務保険法は、自動車の保有者に自動車責任保険への加入を強制⁽³⁾するとともに(同法一条)、保険者に対する被害者の直接請求権を認め(同法三条一項)、さらに、保険者と保険契約者の連帯責任を定めている(同法三条二項)。旧義務保険法(一九三九年一月七日制定)では、被害者には、加害者に対する不法行為に基づく損害賠償請求権しか認められていなかったが、現行法によって、保険者に対する直接請求権が認められることとなったものである。

第三は、社会健康保険、年金保険、労働災害保険、企業内福祉政策などの「社会保障」⁽⁴⁾による救済である。

四 損害賠償の範囲

(一) 死亡の場合

道路交通法によれば、加害者が賠償すべき損害は、①治療費、②疾病中(重傷後死亡のケース)生計能力が喪失もしくは減少したことによる損害額、又は増大した必要経費⁽⁵⁾の額、③埋葬費(以上一〇条一項)、④死亡した被害者に対

して扶養請求権を有していた者（胎児を含む）が、それを喪失したことによる損害（二〇条二項）である。なお、これらの請求権は、民法八二三条並びに八四二条から八四四条にも規定されているが、それを行使するには加害者の過失を要件とすることは前述したとおりである。民法はこのほかに、⑤被害者が第三者の家事又は営利のため労務を給付すべき義務を負っていて、被害者の死亡によりその第三者が給付を受けられなくなったことによる損害（民法八四五条）、⑥死亡に至るまでの慰謝料（民法八四七条）も賠償すべきものとされている。

（二） 傷害の場合

道路交通法によれば、被害者が請求しうる損害は、①治療費、②生計能力が一時的・永続的喪失もしくは減少したことによる損害額、又は増大した必要経費の額（一一一条）である。また、被害者は、これらと同一の項目について、加害者の過失を要件として請求しうることも、民法八二三条、八四二条、八四三条に定められているほか、③慰謝料（八四七条）については被害者が、また、④被害者から労務の給付を受けられなくなったことによる損害（八四五条）についてはその相手方たる第三者が、それぞれ請求しうるものとされている。

五 保険金の支払手続

保険会社の顧客や社員に対する手引きをもとに⁽⁶⁾まとめると以下のようである。

まず、「事故状況確認書」を作成するため、事故の当事者同士で、運転者や車の持主の住所、氏名、保険会社名、保険番号、プレートナンバー等を知らせ合い、当事者のほか目撃者や警察官の助けも借りて事故発生状況を確認し、書

面にその内容を記載して両当事者が署名する。それに基づいて「事故報告書」⁽⁷⁾が作成され保険会社に提出される。

次に損害額の算定を行う。損害額の算定にあたり、保険会社の処理担当者は以下のような調査、点検をしなければならない。

基本的事項として、事故車の特定(車両の種類、製造工場の商標、車台番号、官庁の標識、による)、事故が保険期間中であるか否か、保険料払込の有無、事故車が保険証券記載の使用目的で運転されていたか否か(他の使用目的であったことが確定されると契約が解除され支払が拒否されることがある)、運転者が所定の運転免許をもっていたか否か、損害発生後の保険契約者もしくは被保険者からの説明義務違反がないかどうか(申請がないか虚偽の申立であるとき、保険者からの質問に回答がないとき、被害者の請求に基づく支払命令の通告があった事実を知らせないとき、当事者間に法律上の紛争があることを知らせないとき、などが違反にあたる)を調査しなければならない。また、車両損害については、保険契約者が重大な過失によつて盗難を可能にしたかどうか(たとえば車両のロック装置が毀損したまま放置するなど)、嵐による被害なのかどうか、事故車が獣類(鹿、猪、兎)と衝突して生じた損害であるか否か、盗難、燃焼、野獣などによる一〇〇マルク以上の損害について警察への届出が行われているか否か、を調査しなければならぬ。さらに、事故が不可避的であったか否かを詳しく調査し、過失ないし責任の割合を確定することも必要である。

次に、損害額の確定を行う。相手方の過失により損害を受けた被害者を主体にしてのべる。車の損害については、まず損害額の査定が必要であるが、それは被害者が弁護士に依頼するか、大きな損害の場合は査定人に依頼して報告書を作ってもらうことになる。一、〇〇〇マルク以上の損害については、調査機関に損害の鑑定を依頼するものときとされている。自分で修理した場合も、査定された額または修理工場が出した見積額(小さい事故の場合)については、

保険金が支払われる。弁護士に処理を委託するときは、原則として相手方の保険会社に弁護士費用を請求できる。中古車の損害額算定の際には、タイヤ、電池、塗装などについて価格修正（減額）が行われる。また、修理に必要な期間中、被害者はレンタカーを借りることができるが、保険会社はその費用（いわゆる代車損）の支払の際一五%ないし二〇%を控除することができるので、控除されないためにも弁護士に相談するのがよいとされている。レンタカーを借りない場合は、被害者は、自分の車を使用できないことによる損害の賠償を請求できるが、その賠償額は車の大きさに応じて定められた基準によって支払われる。

人身損害については、まず医師の診断を受ける必要がある。なお、医師には「黙秘義務」があるので、弁護士と保険会社から照会があれば報告できるように、被害者は医師に対しその義務から解放しておく必要がある。

損害額算定の際重要なポイントとなる「過失割合」の決定及び取扱いは、次のとおりである。実務上固定した割合というものはなく、通常は両当事者の保険会社が、判例や弁護士の見解を確認しながら相談して決定することになっている。過失割合が決定されると、保険会社はそれぞれの被保険者に保険金を支払う。その際、被保険者が、過失割合決定につき事前に知らせるよう保険会社に依頼しておかなければ、保険会社は被保険者の了承を得ることなく支払をする。そのため、多くの場合、被保険者は自分の過失割合を知らされずに保険金を受取ることになり、修理費は個人で立替払をしているのが一般的のようである。なお、当事者の一方に一〇〇%の過失があるとされるときは、前述の事故報告手続後、被害者と加害者の保険会社が話し合って賠償額を決め支払をする。

保険金は、一般的には、保険会社が詳細な通知をしないまま被保険者または被害者に直接支払われる。しかし、修理工場によっては、「修理引受承諾書」を発行することもあり、そのときは、被保険者または被害者には、直接修理工場に修理費用が支払われる。事故当事者は、当初の事故報告手続さえしておけば、直接会って話をする必要は

なく、すべて保険会社が損害賠償額の算定も保険金の支払も行うようになってきている。したがって、保険金の支払請求をする者は、あらためて「示談書」や「保険金支払請求書」を作成する必要はない。ただ、保険会社から請求があれば、見積書などの事故関係書類を送付しなければならない。⁽⁸⁾ なお、西ドイツでは、賠償問題を解決するため弁護士に依頼したり、訴訟となったときのため、弁護士費用、裁判費用をカバーする「権利保護保険(Rechtsschutzversicherung)」が、自動車責任保険と合わせて契約されているのが普通である。

六 紛争処理手続

(一) 紛争の実態と解決方法

照会に対する HUK-Verband 及びアリアンツ保険会社の回答によれば、損害賠償、つまり保険金の支払請求に対する保険会社での処理状況は、一九八三年中の請求に対して年末までに処理した割合は七二・六%、一九八四年では七二・二%である。処理の期間と内容は、物損については平均して五週間を要し、填補額は二、七〇〇マルク、人損については軽い場合で平均して六箇月を要し、填補額は一四、〇〇〇マルク、重い場合は平均して三年(填補額は不明)を要するようである。もし、損害賠償に関する紛争が生じた場合は、主に車両保有者等に対し広範な代理権をもっている保険会社と被害者との交渉によって示談(民法七七九条)で解決されており、解決できないときは訴訟によるが、訴が提起されるのは、全賠償請求件数の2%以下のものである。紛争の主な原因は、請求の根拠と請求額だといわれている。⁽⁹⁾ 紛争処理機関として、わが国の交通事故紛争処理センターのような裁判外の仲裁機関は存在していない。被

害者は、連邦大蔵大臣のもとにある保険制度に関する連邦監督局への異議申立はできるとされているが、監督局が個別事件の解決に直接影響力を行使する制度ではないようである。

（二） 賠償義務者と保険者の代理権

自動車運転中の事故により、人を死亡させたり、身体もしくは健康を害したり、物に損害を生じさせたとき、損害賠償義務を負うのは、車両の保有者（道路交通法七条一項）、運転者（同法一八条。無断運転者も含む。同法七条三項）などの保険契約者、保険者（義務保険法三条一項）である。保険者と保険契約者は連帯債務を負う（同法三条二項）ものとされているが、内部的には保険者がすべての責任を負う（同法三条九項）。

ところで、すでにのべたように、自動車事故による損害賠償の問題は、大部分が保険会社の事務的処理によって解決しており、紛争が生じた場合でも、車両の保有者等の広い代理権をもっている保険会社が被害者と直接示談交渉をしたり、訴訟当事者となって訴訟上解決をしているようなので、その代理権の内容に注目して紛争解決の仕組みをとらえる必要がある。

保険者の代理権の根拠は、自動車保険普通約款の七条二項と一〇条五項にあり、前者は保険契約者と保険者の内部関係について定め、後者は被害者及びその関係者と保険者の関係について定めている。

この保険者の代理権の性質について、これは保険契約者と保険者の契約上の意思ではなく、義務保険法三条により、交通事故による犠牲者の損害を調整することを保障するという社会的義務を果たさせるため、法律上保険者に課せられたものだといわれている。したがって、義務保険関係が存在する限り、代理権は契約上の瑕疵によって取り消されることはない⁽¹¹⁾。

代理権の範囲については、保険者は、損害調整のための一切の権能をもち、和解をしたり、訴訟を提起したり、そ

の他必要な意思表示をすることができるものとされている⁽¹²⁾。もつともこの権能は、保険者が綿密な調査をして保険契約者の利益を保護する義務を伴うものであるから、義務に違反して保険契約者に損害を与えた場合は契約責任としての賠償義務を負うことになり、良俗違反や暴利行為として無効となる（民法一三八条）⁽¹³⁾。法律行為はできない⁽¹⁴⁾。被害者の請求額が保険金額を超える場合でも、保険者は代理権を行使することができる⁽¹⁵⁾、また、第三者が明確に認識しうる方法で代理権を制限的に行使し、保険金額の範囲内でのみ和解することもできるものとされている。保険者の代理権は法人に帰属するものなので、その従業員が具体的な代理行為をすることは問題がない⁽¹⁶⁾。なお、保険者が被害者と示談交渉を始めても、被害者の保険契約者に対する請求権は時効にかからない⁽¹⁷⁾。

保険者の代理権行使の具体例と若干の問題点を以下に示しておく。

まず、保険者による債務承認である。保険者が被害者の請求を承認すると、請求額が保険金額を超える場合でも、時効中断の効果が生ずる。保険者が、将来の損害を承認したときは、明確に言及されていなくても、その効果は保険金額の範囲内に制限される⁽¹⁸⁾。保険契約者が債務承認をしても、保険者が過失や原因に関する抗弁を主張することは妨げられない。自動車事故の場合は、保険者が債務承認をすることを禁止することは一般的に認められている。しかし、被害者が重傷を負ったり、生命の危険がある場合、あるいは明らかに保険契約者または被保険者のみの過失による事故である場合は、保険者が代理権を行使して慰謝料の支払を承認（金額についてはなく）⁽¹⁹⁾することが可能である。

義務保険者は、内部関係では保険契約者から包括的な委任を受けているものとされるので、弁護士を選任し、訴訟代理権を与え、随意に必要な指図をすることができるのが原則であるが、保険者と保険契約者との利益が衝突するときは、弁護士は保険者の指図に拘束されない⁽²⁰⁾。保険契約者は、保険者が選任した弁護士に代理権を与えることを拒否できるし、自分で選んだ弁護士に代えたり、最初から自分の弁護士に処理を委任することもできる⁽²¹⁾。被害者の保険金

額を超える請求に対し、保険者が保険契約者のために弁護士に処理を委任すると、保険者は保険契約者に相応の弁護士費用を支払わなければならない。⁽²²⁾

義務保険者が、代理権に基づいて被害者と和解するときは、訴訟上の和解によるときも、保険契約者もしくは共同被保険者の名で行われ、保険契約による内部関係では保険による保護の範囲を超えている場合でも、これらの者を拘束する。保険者は、定期金支払方式による和解をした場合は、その条項の変更の合意をすることができ⁽²³⁾。

保険者と保険契約者の内部関係について少し補足しておく。義務保険者が、保険契約者の名で、社会保険の保険者と一般的な損害填補の分割協定を結ぶのは、代理権の濫用とみなされる。これは、損害の調整を単純かつ経済的にするという保険者の利益に役立つにすぎないからという理由によるものである。⁽²⁴⁾ また、保険者が、判決に基づいて判示された金額を無条件に被害者に支払った場合、その判決が法律上確定したのではなく、仮執行をなしうるにすぎなかったものであっても、保険契約者は判決に対する抗告ができなくなる。⁽²⁵⁾ 一方、保険契約者が直接示談交渉した場合、もし被害者の車両保険者が被害者に損害を填補していたらそれを加害者側に償還請求できるので、その事実があれば、義務保険者に通知をしておかないと、保険契約者の契約上の義務違反となる。⁽²⁶⁾

七 結 び

以上、自動車事故に関する西ドイツの最近の状況を概説してきたが、足りないところや誤りも多いことと思う。なお、引用はしていないが入手し参考とした文献⁽²⁷⁾を掲げ、参考に供したい。終わりに、若干の感想をのべて結びに代え

ることとする。

交通事故に関する西ドイツの統計を見ると、物損事故の件数と割合が多く、事故関係者及び死傷者は、自動車などに塔乗中の者の数が多いのが目につく。一方、自動車事故による損害賠償の扱い方について、西ドイツとわが国で顕著な差を示しているのが、物損と慰謝料の扱い方、及び、年金払方式を認めるかどうか、という点である。これらを特徴づける背景の一つは、道路事情や事故形態なのではないかと思う。西ドイツでは、周知のように、幹線としてのアウトバーン網が全土に行きわたり、それを走ると都市間の所要時間はほぼ列車と同じであり、高速で走る自動車の性能が十分活かせる設計になっている。アウトバーンは市街地を離れて設置され、市街からの接続道路も、舗装、諸設備、標識が整い視界も開けていて、市街からの加速、市街への減速が円滑にいくようになっていて、高速で走る道路は歩行者が立入りできないし、市街地の道路は通行区分が行き届いている。自動車と歩行者が交錯したり、歩行者主体の旧来の中小道路や人家の間を縫って設けられた道路を自動車が走る、というわが国と違うところである。事故形態も、車対人の事故が多いわが国と異なり、西ドイツでは、車対車もしくは車の自損事故が多いようで、その分だけ自動車の安全設計についても厳格性、確実性の追究と実用化が進んでいる。車対人の事故では、衝突すれば当然重大な結果が生ずるのであるから、車対人の事故防止には、道路の安全設計、通行区分の徹底、歩行者絶対優先対策などが必要である。わが国では今日、運転免許取得者が国民の半数を超えているが、免許を持たず運転経験のない者には自動車は日常的な道具ではなく、自動車の性能、危険性、盲点などが実感として分からないのであり、同次元で両者の注意義務を論ずるのにも無理がある。わが国で、人身事故の場合、過失相殺や慰謝料が紛争原因となりやすいのも当然のことのように思う。ともかく、制度の違いには背景に諸々の事情の差があることを認識すべきであろう。もつとも、西ドイツの場合、特別法による損害賠償に物損を含め慰謝料を含めない理由が何であるかは確認できな

った。また、わが国でも定期金賠償や年金払式賠償が取沙汰されているが、西ドイツで一時払方式と年金払方式が併用されているのは興味を引く。ただ、導入の経緯や運用の実態が分からないので、今後の検討課題として受けとめておきたい。

損害賠償請求に対する処理については、殆んど保険会社の事務的手続でなされていること、訴訟によって解決する割合が少ないということは、わが国の場合とよく似ているように思う。しかし、賠償額はどの程度か、どのような紛争が生じているか、紛争解決の時間とコストはどの程度か、被害者の満足度はどうかなどの実態については、あまり解明できなかった。また、裁判例については全く手つかずなので、紛争原因とそれに対する裁判所の判断、賠償の認定額や保険会社の査定額との比較などができなかった。

回答してきた保険会社の説明では、わが国のような裁判外の仲裁機関（交通事故紛争処理センター）がなくてもいいという自信のほどをのべているが、公正、迅速、安価な処理という点で、西ドイツの場合全く問題がないのか疑問がないわけではない。また、交通事故紛争の処理においても弁護士による処理を重んじるようであるが、市民がどの程度弁護士になじみ頼っているか興味のあるところであるが、実態は把握していない。それにもかかわらず、本稿は共同研究の一端であり、まとめるのに時間的制約があるので、解明できなかったことは今後のこととして、一応の区切りとして筆を擱く。

〔付記〕本研究は、昭和五九年度から六一年度までの文部省特定研究（Ⅰ）「交通災害の抑止と補償のシステム研究」における第六班の課題「交通災害紛争処理システムの研究」の研究分担者としての研究である。第六班の主な研究はテーマに関する実態調査であるが、その補論として比較法的考察を加えることになり、イギリス法を小山 昇教授、アメリカ法を松本恒雄助教、フランス法を山野嘉朗助教、

西ドイツ法を土田がそれぞれ分担したものである。(一九八七・三・九)

- (1) 内容からみれば、「責任保険」というのが適切ではないかと思うが、既刊の文献には「義務保険」と訳しているものが多く、これが定着しているように思われるので、一応この訳語に従っておく。
- (2) 企画室資料五〇号(一九八二・一〇・二七) 一頁参照。
- (3) 無保険車対策については、企画室資料五八号(一九八五・一一・二五) 一六頁以下に、和久利昌男氏による詳細な紹介がある。なお、保険契約者には、自動車保険普通約款 (Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung [AKBと略称されている]) 一〇条二項によれば、共同被保険者 (Mitversicherte Personen) と呼ばれる以下の者が含まれている。すなわち、保有者、所有者、運転者、助手(保険契約者又は保有者との雇用関係の範囲内で、正当な運転者の代わりとして、又は物品の積込み及び補助作業を行うために、単なる臨時ではなく正当な運転者に随伴している者)、バスの車掌(ただし、保険契約者又は保有者との雇用関係の範囲内で勤務する場合)である。共同被保険者は、その保険金請求権を独立して行使できるものとされている(同約款一〇条四項)。
- (4) 社会保障の内容、損害賠償及び責任保険との関係などについては、ハンス・レオ・ヴァイヤース「ドイツ連邦共和国における事故から生じる経済的結果の法的取扱い——現状と将来——」(講演録、石田 穰、グントラム・ラーン訳) 法学協会雑誌九〇巻一頁一頁以下に詳しい紹介がある。しかし、現在までに法令の改正などのような内容の変化があったのかは掌握していないので、参考として紹介するにとどめる。
- (5) 企画室資料五〇号三頁によれば、付添人の費用、滋養をとるための費用など、今まで不要だったものが自動車事故のため必要となったもの、を指すとしている。なお、「Bedürfnis」というドイツ語の適切な訳語が見当たらないので、「入用」と訳す、としている。
- (6) この資料(一九八二年ないし一九八六年の状況を示したものは、山野助教授から提供頂いたものである。ADACのパフレット、実務担当者の経験に基づいて作成されたマニュアルである)。
- (7) 大きな人身事故の場合には警察官の調書が必要なので呼ばなければならないが、損害額が小さい場合(通常三、〇〇〇マルク以下)は警察官を呼ばなくてもよい。しかし、その場合でも、当事者間で事故原因等を確認しておく必要がある。その際、自動車クラブや保険会社の「事故報告書」用紙を使って、運転者及び車の持主の住所、氏名、保険会社名と保険番号、プレートナンバー、目撃

- 者・証人の住所、氏名を書き、スケッチや写真などの事故跡の確認手段の保存をしておくことがすすめられている。なお、保険会社は、虚偽の申告、不十分な申告をすれば、保険契約上の請求権を失うことを請求者に予告しなければならぬ。
- (8) 特に、保険による保護がないか疑わしいとき、代理権をもつ保険者が複数であるとき、請求が不当なものとして拒絶されるとき、裁判上の請求がなされるかその意図があることを通告されたときなどは、損害に関するすべての証拠を、支払保険会社に直ちに引渡すべきものとされている。
- (9) 医療過誤をめぐり、患者が医師に対して請求する損害賠償については、バイエルン、ノルトライン・ヴェストファーレン、ニーダーザクセンの諸州に、医師の責任の存否、範囲を鑑定し紛争を調停することを使命とする仲裁裁判所が存在している(Geigel, Der Haftpflichtprozess, 19. Aufl. 1986, Rnr. 217, S. 462)。また、無保険車、ひき逃げ車等による事故の被害者の救済は、義務保険法に基づく「自動車事故損害補償基金」によって行われているが、その基金と請求権者との争いについては仲裁機関があつて処理さ
れていること、その機関の組織と仲裁手続については、和久利昌男氏の詳しい紹介(企画室資料五八号二三頁以下、特に二七頁)があるのを参照されたい。
- (10) 前掲注(3)参照。
- (11) Stiefel & Hofmann, Kraftfahrversicherung, 13. Aufl. 1986, Rnr. 125, S. 485.
- (12) Stiefel & Hofmann, a.a.O., Rnr. 125, S. 485. Becker & Böhme, Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden, 16. Aufl. 1986, Rnr. 1165, S. 579-580.
- (13) Stiefel & Hofmann, a.a.O., Rnr. 122, S. 484.
- (14) Stiefel & Hofmann, a.a.O., Rnr. 123, S. 484. Becker & Böhme, a.a.O., Rnr. 1165, S. 579.
- (15) Stiefel & Hofmann, a.a.O., Rnr. 131, S. 579.
- (16) Stiefel & Hofmann, a.a.O., Rnr. 133, S. 488.
- (17) Becker & Böhme, a.a.O., Rnr. 1165, S. 579.
- (18) Stiefel & Hofmann, a.a.O., Rnr. 123, 124, S. 484-485.
- (19) Becker & Böhme, a.a.O., Rnr. 1165 S. 581-582.
- (20) Stiefel & Hofmann, a.a.O., Rnr. 136, S. 489.
- (21) Becker & Böhme, a.a.O., Rnr. 1165, S. 581.

- (22) Stiefel & Hofmann, a.a.O., Rnr. 123, S. 485.
- (23) Stiefel & Hofmann, a.a.O., Rnr. 124, S. 485, Rnr. 127, S. 486, Rnr. 138, S. 489.
- (24) Stiefel & Hofmann, a.a.O., Rnr. 130, S. 487.
- (25) Stiefel & Hofmann, a.a.O., Rnr. 135, S. 488-489.
- (26) Stiefel & Hofmann, a.a.O., Rnr. 132, S. 488.
- (27) ドクトル・エル・ベルリナー、高橋正己訳「独逸自動車車体保険、並に責任保険料率」損害保険研究七卷二号一八八頁、ドクトル・エル・ベルリナー「独逸に於ける自動車強制責任保険」損害保険研究七卷四号一八一頁、野田良之「ドイツに於ける自動車交通法の改正と義務保険制度の創設——自動車責任法の比較法資料」法学協会雑誌五八卷一二号五四頁、ハンス・メラ、関戸好藏訳「自動車責任保険の世界的傾向」損害保険研究二七卷四号一九頁、木村栄一「ヨーロッパ諸国における強制自動車損害賠償責任保険」損害保険研究二九卷三号二〇頁、山田 晟・ドイツ法概論II(新版)一四八頁、企画室資料六号(一九七六・一・一六)「自動車事故の民事責任」(西ドイツを堀内生太郎氏担当。一九七五年一月現在の文献紹介もある)、企画室資料四八号(一九八一・七・一)「西ドイツ『自動車保険料率に関する政令』およびその付属別表」、企画室資料五四号(一九八三・一一)「諸外国の自動車保険料率におけるリスク分類」(西ドイツを和久利昌男氏担当)、企画室資料五五号(一九八四・三・三〇)「世界各国の自動車損害賠償責任保険制度——一九八三年一月一日現在」。