

講 演

フランスにおける交通事故賠償法
（1985年7月5日法）と
同法改正準備草案との比較検討

訳者注(1)(2)(3)

フランソワ・シャバス
山城一真 訳

- I 損害賠償責任の要件
- II 免 責

交通事故賠償に関する1985年7月5日の法律については、判例によって「自

-
- (1) 本稿は、科学研究費補助金基盤研究(B)「法の国際化における民事責任の総合的・比較法的研究(研究課題番号22330035)」(研究代表者:淡路剛久教授)の助成を受けて、2012年3月3日に、早稲田大学にて開催された、シャバス(François CHABAS)教授の講演の翻訳である。
 - (2) 翻訳にあたり、原文中にイタリックで示されていた部分、および、強調の符号が付されていた部分には、一律に圈点を付した。〔 〕内は、訳者による補足である。なお、原文では各段落間に1行の空白が挿入されていたが、これらは掲載上の都合からすべて削除した。
 - (3) 本法律については、国立国会図書館調査及び立法考査局フランス法研究会「1985年交通事故被害者救済法」外国の立法26巻4号(1987年)151頁による翻訳があるほか、多数の研究が公開されている。主なものとして、淡路剛久「フランスにおける交通事故賠償法の新たな展開—1985年7月5日法の制定を契機として」立教法学26号(1986年)22頁、山野嘉朗教授の諸論稿(判例の展開を網羅的に跡づけた論稿として、特に「フランス交通事故法の各条項の解釈をめぐる最近の判例動向(1)~(6・完)」愛学43巻2号~45巻1号(2002年~2003年)、「フランス交通事故法をめぐる最新判例の動向(1)~(3・完)」愛学45巻4号~47巻1号(2004年~2005年))がある。個々に挙示することはできなかったが、本翻訳においてもこれらの成果を広く参照させていただいた。

本準備草案は、P. CATALA (dir.), *Avant-projet de réforme du droit des*

由な解釈」が行われていますが、これは、ごく最近の法律には珍しい例です。ここで「自由な解釈」というのは、文言を理由にして法律の趣旨に反する、ゆがんだ解釈のことで。

準備草案は、このような解釈に対して、多くの点で法律という形式を与えるというメリットを有するものです。

さて、本題に入る前に、1985年法の誕生について述べるとともに、改正委員会のメンバー構成と改正作業の経緯について、若干の情報をお示しすることが有益でしょう。

まず、〔1804年の民法典制定から〕1世紀半にわたって、自動車事故に関する特別の規定が設けられていなかったということを踏まえておかななくてはなりません。すべては判例による成果だったのであり、それは、民法典の条文を非常に創造性豊かに解釈したものであったのです。

第五共和制が成立すると、自動車事故の賠償に関する法律を起草するという任務が、タンク (André TUNC) 教授に託されました。もっとも、草案が直ちに法律として結実したわけではありません。このような状況は、1980年代の初めまで続きます。そして、この時に至って、起草委員会が設立されたのです。しかし、この委員会は、何ら積極的な成果をもたらしませんでした。委員会が公表した成果は、判例の蓄積によって構築された解釈論体系について、主立った欠陥を指摘するだけのものだったのです。

そこで、政府は、条文の起草を司法大臣に委ねました。10以上ものヴァージョンが相次いで出されましたが、いずれも不十分な点を抱えたものでした。議会に提出されたものにさえ、欠陥が含まれていたのです。ただ、国民議会の法律委員会が草案を的確に修正したのは、まことに幸いなことでした。繰り返し議論がなされた後に、この草案が、1985年法となります。これが、今日、われわれに適用される法律です。しかし、解釈に疑義のある箇所があったため、学

obligations et de la prescription, La documentation française, 2006, p. 189として公表されたものであり、これについても、既に多くの紹介がなされている。本講演関連部分の条文訳としては、上井長十「フランス債務法及び時効法改正草案構想 (avant-projet) —カタラ草案一試訳 (4・完)」三重28巻2号(2011年) 127頁 (132-134頁) がある。なお、その後、フランソワ・テレ教授のグループによる民事責任法改正準備草案も公表されており、そこにおいても自動車事故に関する規定が取り扱われている。V. Fr. TERRÉ (dir.), *Pour une réforme du droit de la responsabilité civile*, Dalloz, 2011, p. 163 (art. 25-28).

説・判例においては、これを明確にし、あるいは修正する必要が感じられていました。

ところで、今般、カタラ（Pierre CATALA）教授の主導のもと、債務法改正委員会が組織されました。この委員会は、民事責任に関する部分をヴィネー（Geneviève VINEY）教授の手に委ねました。そして、民事責任部門についても一つの委員会が設けられたのですが、これは、非常に優秀な3、4人の専門家を含んでいないという点で批判の余地のあるものでした。

準備草案とそれに関する報告書は、2005年9月24日に司法大臣に提出されました。しかし、私の知る限り、それはいまだに採択されていません。その理由は、被害者救済に偏り過ぎている点、そのために国家に膨大な支出が求められることになる点にあるのではないかと考えられます。

本講演は、現在の解釈論体系と、カタラ＝ヴィネー・チームによって提案された法的取扱い——これには、優れた点が見受けられます——とを比較検討することを目的とするものです。ただ、改正準備草案のほうを重点的に扱うように、とのご要望でしたので、現行法については特に必要なことをお示しするにとどめたいと思います。

全体のなかでも重要なのは、免責事由をどのように規律するかという点です。講演の第二部では、もっぱらこの点の検討に注力することにしましょう。しかし、その前に、損害賠償責任の要件を述べておかなければなりません。

I 損害賠償責任の要件

破毀院は自動車事故に関する責任という用語をしばしば使っていますが、委員会は注意深く、この語を使うことを避けています。私としては、〔委員会の用語法のように〕責任を負う者を賠償義務を負う者といいかえてみたところで、みるべき違いはないように思います。

けれども、この点にこそ、委員会の意図の一つの現れがあるのです。委員会の意図は、自動車事故に関する法律が、その他の責任に比べて独自の性格をもっていることを強調する点にあったのです。

まずもって検討されるべき点として、以下ではこの問題を取り上げてみたいと思います。

1985年法をざっと見ただけでも、その適用領域（〔交通事故に〕関与した原動機付陸上車両（1条））が示された後に、免責事由を規定するにとどまって

いることがわかります。

また、責任を負うべき者は、第三者の行為や不可抗力を援用することを禁じた第2条によって訴えられるとされるだけであり、それ以上のことは定められていません。

それにもかかわらず、破毀院は、きわめて明瞭に、自動車事故については1985年の法律だけが適用され、民事責任の一般規定は除外されると判示してきたのです。たとえば、破毀院第二民事部1987年2月4日がそうです。この立場は、その後の判例においても変更されていません。

準備草案は、この立場をはっきりと踏襲しています〔1385条1項〕。

さて、準備草案は、法律の適用領域を画するとともに、自動車、人というそれぞれの側面について、法律がもたらす効果を明らかにしています。

A) 1985年法が規律するのは、原動機付陸上車両です。

現行法は、専用軌条を運行する鉄道および路面電車を適用除外としています(1条)。しかし、このことによって、次のような問題が生じています。踏切上で衝突事故が起こった場合について、判例は、鉄道会社には一般法を適用し、自動車には1985年法を適用していました。しかし、判例は、交差点上における路面電車〔の衝突事故〕については、〔自動車と路面電車の〕いずれに対しても一般法を適用するという〔1985年以前の〕立場に「戻った」のです。そうすると、踏切事故に関する判例を修正することが必要となりましょう。

準備草案〔1385条1項〕は、鉄道と路面電車を適用除外としない立場を採って、これらの点を簡明にしています。

さらに、法律と準備草案が、旅客運送契約にも適用されることにも注目すべきでしょう〔1985年法1条、準備草案1385条1項〕。

1985年法において重要とされるのは、適用領域を画するための基準として用いられている事故への関与 (implication) という概念でした。これに対して、準備草案が、賠償すべき債務を発生させた行為を要件としていることは明らかです。準備草案が関与という概念を定義するのを差し控えたのは、遺憾なことでした。というのは、この問題ははまだ熟しておらず、少なくとも5回は判例の立場が変わっているからです。

破毀院は、しばしば、関与とは因果関係のことではないと判示してきました。既に1986年4月11日には、そのような判決が下されていました。にもかかわらず、〔以下にみるとおり、〕判例は矛盾をはらんでいたのです。

破毀院は、幾度か躊躇を示しましたが、その後、1995年1月25日以降には、公道上で衝突した自動車は、運転中であるか否かに関わらず、事故に関与したものである旨を判令する多数の判決を下しています（なお、1995年11月22日の判決も、公道上に停車していることも一種の運行情態だとして、同旨を述べています）。

また、判例は、1994年3月23日以降は、停車によって被害者の交通が妨げられたことという、1986年の判例によって課された要件をも放棄しました。

ところが、停車によって被害者の交通が妨げられたことという要件は、〔加害者とされる運転者と被害者との間での〕衝突が存しない事案に関する多数の判決のなかに現れています。たとえば、破毀院第二民事部2004年7月2日の判決がそうです。

〔被害者と運転者との間での〕衝突が存しない事案は、様々な問題を生じさせています。〔追い越しをかけた車両が〕対向車と衝突した場合において、追い越された自動車にも事故への関与が認められるとされたことは、幸いにも後の判決で再び否定されましたが、まことに首肯し難いものでした。この立場を放棄したのは、破毀院第二民事部2004年10月21日の判決です。

最も理解し難い解決がなされているのは、自動車の追跡に関する事案です。破毀院第一民事部2000年5月18日判決は、追跡されていたほうの自動車が被害者となった事故について、追跡をしていた自動車は事故に関与したものであると認めました。また、破毀院第二民事部2007年7月4日判決は、追跡を行っていた警察の車両が事故に遭った場合について、追跡されていた自動車は事故に関与したものであるとしました。

最後に、〔被害者と運転者との間での〕衝突が存しない事案においては、古き良き条件等価公式（condition *sine qua non*）が墨守されています。とにもかくにも自動車が事故に関わっていれば、その自動車には事故への関与が認められているのです。破毀院第二民事部1998年6月24日の複数の判決がその例です。

2000年7月13日のある判決は、この点で特に際だっています。ショーの花火に反応して、自動車の警報システムが作動し、これに驚いた馬が逃げ出して、数キロメートル離れたところで死亡事故を惹き起こした、というものです。そこで、場違いにも警報を作動させてしまった自動車は、本件死亡事故に関与したものとされたのです。

準備草案は、少なくとも、判例において混乱を招いていたいくつかの点につ

いて、解決の内容を定めるという効用を伴っています。〔第一に、〕損害は、事故に帰することができる (imputable) ものでなければならないとされています。たとえば、事故そのものにおいては負傷しなかった者が、その後死亡したというような場合については、かねてから判断に迷いが生じていました。

〔第二に、〕運行することなく、移動とは無関係な機能を有する自動車については、事故への関与は認められないというルールが導入されていますが〔1385条2項〕、これは目新しいものではありません。既に同旨を判示したものとして、破毀院第二民事部1992年1月8日判決、1998年11月5日判決、2001年3月8日判決(2件)、2006年5月3日判決があります。とはいえ、これも一つの転換とはいえるでしょう。

〔第三に、〕複数の自動車を巻き込む事故である、多重衝突事故 (accident complexe) という非常に厄介な概念に関するルールを取り扱ったことは、ルールの明確化として有益なものでしょう。準備草案によれば、いかなる態様であれ事故の惹起に関わった自動車は、事故に関与したものとされています〔1385条3項〕。

以上にみたところが、自動車に関する要件、適用領域および効果の問題です。

B) 準備草案は、人については、最後の条文に規定を置いています〔1385-5条〕。1985年法2条に操作を加えて、破毀院が運転者および管理者に責任を負わせてきたことは周知のところ です。準備草案は、この責任を明言していません〔同条3項〕。

これは大いに結構なことなのですが、さらに進んで、運転者が被用者である場合には、どのように考えるべきでしょうか。破毀院大法廷によっても踏襲されている判例によれば、被用者は、その任務の範囲を超えなかったときには、被害者に対して責任を負わないとされているのです。この問題について、破毀院は、第一民事部2009年5月28日の判決において、被用者は責任を負わない旨を明らかにしました。

第三者が共同行為者となる場合には、その第三者も責任を負うべきことはもちろんです。ただし、その責任は一般法によることとなります〔1385-5条2項〕。

判例上、共同関与者間に全部義務が存在するとされていた場面について、準備草案は、共同関与者が連帯して責任を負うこと、また、場合によっては第三

者とも共同して責任を負うことを明らかにしています〔1385-5条1項, 2項〕。

被害者がいずれか一人の賠償義務者に対して損害賠償を請求することができるのは明らかですが、準備草案〔1385-5条3項〕は、正当にも、運転者が管理者に対して賠償を求める場合、および、その逆の場合〔管理者が運転者に対して賠償を求める場合〕をも含めています。ここにおいては、原告や被告がどのような者であるかに応じて異なる取扱いをするという現在の判例の準則が一般化されていますが、この区別にはさしたる論理的根拠はありません。

求償については、準備草案は論理的で明確な提案を行っています。この問題について、現在の判例が混乱と矛盾を来しているといわざるを得ないことは、たとえば2004年7月8日のある判決（これが最初のものではありません）が示すとおりです。同判決によれば、運転者は自らが賠償を行った被害者の権利に代位するけれども、自らが行使する訴権はフォートによって基礎づけられなければならない（フォートに基づく責任に関する一般原則である1382条の適用によるもの）とされているのです。

準備草案は、事故に関与した運転者または管理者が、事故について責任のある第三者、ならびに事故に関与した運転者または管理者に対して被害者に代位して求償することを認めています。この条文は、運転者または管理者に対する求償が一般法に基づくものであることを明言しています。これに対し、第三者に対する求償は、そのようには扱われていません〔1385-5条3項〕。

求償権の対象となり得る債務の分担は、不法行為の一般規定に従ってなされますが（この点については、明示的に準用がなされています）〔1385-5条4項〕、この規律はかなり新しいものです。ともかくも、これまでよりも取扱いが明確になったとはいえるでしょう。これ以上、ここで手を広げることはしませんが、〔一般規定として準用される準備草案1378条によると〕各自のフォートの重大さが求償の基準になることに付言しておきましょう〔1378条2項〕。これによらない場合には、法定の負担割合に応じて頭割りで責任を負うべきこととなります〔1378条3項〕。

このように、一部の関与者は、求償の効果として、責任の全部または一部を免れることになるのです。

II 免 責

被害者にとって理想的な仕組みがあるとするれば、それは、自らが被った損害をすべて賠償してもらうことができ、しかも、加害者は免責事由を援用することができないといったものでしょう。

とはいえ、国民全体の財力がそこまで十分でないことを考えると、これはユートピア的な仕組みだといわざるを得ません。

そこで、1985年法の起草者は、損害の性質や人の立場に応じて差異を設けるという仕組みを選択しました。

人の立場という点についていえば、1985年法は、事故に関与した自動車を運転する者が被害者になった場合には、この運転者に犠牲を甘受させるという選択をしています。その理由は、議会において、臆面もなく次のように説明されました。すなわち、フォートという概念が果たす役割を小さくする以上は、ほかに節約の方策を見つけなければならない、というのです。司法大臣に至っては、その理由として述べたことはまったく馬鹿げたものでした。運転者は鉄で覆われている、と言ったのです（被害者の80パーセントが二輪車の運転手であることを考えれば、実に根拠薄弱であることがわかるでしょう！）。二番目に挙げられたのは、運転者は運動エネルギーを有しているという考え方です。しかし、リスクを創出した者、つまり管理者が犠牲を被るほうが妥当であったというべきでしょう。

ともあれ、現行の1985年法4条においては、運転者だけが、被害者でありながら自らのフォートを対抗され得るものとされています。近時の状況をみても、破毀院においては、運転者が受ける賠償の減額（さらには免除）は、運転者のフォートの重大さにかんがみて判断されるのであって、加害者の態様は考慮しないと判示されています。ここにおいては、一種の私罰が行われているといえるでしょう。

カタラ=ヴィネー委員会は、運転者に関するこの差別的取扱いを撤廃することを提案しています。運転者もまた、他の被害者と同等に扱うというわけです。

そのほかにも限定がなされている局面があります。現行1985年法の5条〔被害者に過失がある場合〕です。準備草案は、例によって同条も維持していますが、まことに巧みに、判例による解釈をそこに取り込んでいます。それは、財

産についての損害の取扱いです。あらゆる種類の物理的損害を混同してはいけません。ここで問題になっているのは、壊れたガラスや自動車の損傷といった財産についての損害です。

財産損害については、被害者は自らのフォートに関する主張〔過失相殺〕を受けることがありますし、準備草案によれば、「賠償は、フォートの重大性を参酌してこれを特に理由づけなければならない」〔1385-3条1項〕とされています（もっとも、このルールを明言していた破毀院も、理由づけを義務づけるほどにまで厳格な立場を採ってはいなかったのですが）。

以上にみたところが、現在または将来において適用される責任制限です。

それでは、区別に関する一般原則をみていくことにしましょう。

決定的になることと思われるのは、身体に対する侵害から生じる損害に関わる区別、つまり、身体損害、精神損害、身体に対する侵害から生じた物理的損害、得べかりし利益の喪失の区別です。

もう一つの区別は、1985年法の3条にみられます。

1985年法は、被害者が自ら損害を招いた場合には適用されません。準備草案〔1385-2条〕もこのルールは維持していますが、1985年法3条のうち第2項〔次述〕は削除しています。

自ら損害を招いた被害者に関するその他の場合について、準備草案〔1385-2条2項〕は、3条のルールを——その適用範囲をすべての被害者に拡大させたい——踏襲しています。

ここで踏まえておかなければならないのは、現在の1985年法3条が、制限なく（唯一の例外は、上述した被害者に故意がある場合です）全額の賠償を認めており、しかも、一定の被害者についてはそのフォートも斟酌しないとされていることです。その被害者というのは、16歳未満の未成年者、70歳以上の者、事故の当時において永続的障害または重度障害の程度が80パーセントを越えると認定された者です〔同条2項〕。

準備草案〔1385-2条1項〕は、身体に対する侵害から生じる損害について、この特則を削除しています。あらゆる人が、次に述べる取扱いに服することとなったのです。この取扱いは、1985年法（3条1項）が、通常の被害者（障害がなく、年少でも高齢でもなく、運転者でない成年者）について定めているものです。

準備草案の文言は、現行法と同じで、以下のとおりです。「被害者は、その被った身体に対する侵害から生じる損害について賠償を受ける。被害者自らの

フォートが事故の排他的な原因である場合において、そのフォートが許されざるものであったときを除き、そのフォートをもって被害者に対抗することはできない」。

ここで、二つの要件が重畳していることを明確にしておきましょう。発進しようとしているバスの屋根に上っていた者であっても（このこと自体は、許されざるフォートです）、賠償を受けることができると判示された例があります。なぜ賠償を受けられるのかといえは、だれかが屋根に上っているということをバスの運転手を知っていたからです。つまり、運転手に（だれかが屋根に上っていることを知っていたにもかかわらずバスを発進させたという）フォートがあったために、被害者のフォートは排他的な原因とはならなかったのです（破毀院第二民事部1993年11月8日判決）。

これによると、原因の排他性は、それが事故の唯一の原因であったときにしか認められないものと思われまゝ。したがって、運転者に酒酔い運転を任せたと同乗者については、事故の原因の排他性は認められないこととなります（破毀院第二民事部2004年11月4日）。

ここで非常に重要なのは、許されざるフォートという観念です。これについては、判例による定義がなされていますが、新たに条文化して、これ以上変更し得ないようにすべきでしょう。

この観念に関しては、狭い考え方を採用するか、広い考え方を採用するかについて、選択の余地が残されていました。しかし、訴訟が頻発することが懸念されたため、狭い考え方が勝利を取めることとなりました。

ところが、破毀院は、合理的な定義がなされていたにもかかわらず、そこから逸脱して不可解な解決を採用するに至ったのです。

とりわけ航空運送の領域においては、許されざるフォートという観念が既に存在していましたので、破毀院は、そこから示唆を得て、1987年7月20日の10件の判決と刑事部1987年11月4日判決を下しました。これらの判決において、破毀院は、「首肯し得る何らの理由もなく自ら認識すべきであった危険に自身をさらすという特段の重大性のある、意図的なフォートのみが、——3条のいう意味での——許されざるものである」と判示したのです。

ここには、具体的評価（意図的なフォート）と抽象的評価（認識すべきであった）との混合が認められます（破毀院第二民事部2002年4月11日判決をも参照）。

しかし、この優れた定義から逸脱して、非常識な判断が下されます。

ここで注意すべきなのは、酩酊状態であったという事情が斟酌されていないことです。おそらく、酩酊は例外的だとはいえないからでしょう。フランス人は、イギリス人とは違って、酔っ払うのに週末まで待ってられないというのです！

このような次第ですから、酔払いが自動ドアの動かない〔走行中の〕バスに乗り込もうとしたことも、許されざるフォートとはされません。

破毀院大法廷が下した1995年11月10日のある破毀判決は、この問題に関する悪い例を提供しています。同判決によれば、酔払いが、自動車が近づいて来ていたことに気づくべきであったにもかかわらず、夜、非市街地において、明かりが一切灯っていない車道を横断しようとしたというフォートは、許されざるものではないとされたのです（同旨、破毀院第二民事部2005年6月30日判決）。

この種の不合理な判断の極みが、破毀院第二民事部1990年11月6日判決です。本判決においては、酔っ払った歩行者が、非市街地において、自動車走行レーンに霧がかかっていた夜に、車道でうずくまっていたというフォートでさえ、許されるものであるとされたのです。

それでは、いったいどのような事実が破毀院のフィルターにかかるのでしょうか。分離帯で仕切られている6車線の車道を横断すること、高速道路上を横断すること、トンネルの出口を横断すること、あるいは、警察官から走って逃げていた者が4車線の幹線道路に進入した場合（破毀院第二民事部2004年2月5日）、といったものが許されざるフォートに当たるとされています。

〔準備草案が採用した〕非常に重要な2つのルールについて、なお検討すべきことが残されています。

1 準備草案〔1385-1条〕は、現行法2条を踏襲しています。つまり、損害がどのようなものであれ、また、被害者がどのような者であれ、たとえ予見不能かつ回避不能であったとしても、不可抗力または第三者の行為を免責事由として主張することはできません。

このようなルールがあるために、学説のなかには、自動車の運転者は自らが惹起したわけではない事故についてまで責任を負われるのであって、これはもはや民事責任とはいえないとするものもあります。しかし、これは、条件関係がなおも要件とされていることを看過したものです。

2 重要なルールの第二は、間接被害者に関するものです。

現行法〔6条〕および準備草案〔1385-4条1項〕は、いずれも、間接被害者の損害については、直接被害者に対抗し得る責任減免事由を斟酌しなければ

ならないと定めています。

それでは、間接被害者自身のフォートについてはどのように考えるべきでしょうか。現在の判例の解釈論体系においては、自動者運転者たる間接被害者だけが、自己に固有のフォートを対抗されるものとされています。準備草案は、このルールを〔運転者以外に〕一般化していますが、間接被害者のフォートは直接被害者に適用される基準に従ってのみ判断すべきものとしています〔1385-4 条 2 項〕（つまり、身体に対する侵害から生じた損害については許されざるフォート、財産に対する損害については単なるフォートが基準となります）。

* * *

本講演をまとめると、次のとおりです。まず、膨大な判例と夥しい数の判例変更とが物語るように、1985年法をめぐる現在の解釈論体系はきわめて不十分なものです。

他方、準備草案は、これに比べて格段に優れており、賢明なものですが、被害者に対する支払があまりに多額に及ぶこととなりますから、議会で採用されるのは難しそうです。

ご清聴ありがとうございました。