

## 第2版はしがき

本書が2008年に初版が刊行されてから、11年が経過した。そこで、必要に応じて、裁判例の入替えを行うなど、実務や学説の状況を最新のものに改めた。項目によっては内容が一新したところもある。

本書発刊の趣旨は初版のときと同様である。初版はしがきをご覧いただきたい。

本書が初版と同様に、多くの方々に利用していただければ幸いである。

第2版の刊行にあたって、民事法研究会編集部の方々のご尽力を賜ることができた。私たち一同心より感謝申し上げる。

2019年11月

編者 塩崎 勤  
同 小賀野晶一  
同 島田 一彦

## は し が き (初版)

このたび、私たちは、民事法研究会の依頼により、「専門訴訟講座」の第1巻として「交通事故訴訟」を編集することになった。

「専門訴訟講座」と題するシリーズは、極めて高い専門的知識・能力が必要とされる法分野について、総合的に理論・実務・判例等を論じ、類書にならぬ高い水準と特徴を有し、法曹界をはじめとした関係者にとって有用性が高く、日頃の実務で十全に活用できる実践的手引書を目指したものである。

本シリーズの特徴は、第1部で「法理」を、第2部で「実務」を、第3部で「要件事実と裁判」を体系的、統一的に論じ、各専門分野の執筆陣が多様な角度からアプローチを試みることにより、専門性と理論的水準および実践性を兼ね備えることにある。

そのため、本書「交通事故訴訟」においても、第1部は、「学者・研究者」を中心に、第2部は、「弁護士などの実務家」を中心に、第3部は、「裁判官・元裁判官」を中心にして執筆をお願いし、それぞれの専門的知識を駆使し、豊富な経験に基づき多角的な検討と検証を試みることにより、高い理論的水準とともに、法律紛争解決の理論と実務指針を明示できるように努めた。

本書では、「交通事故訴訟」に関する重要な問題は、ほぼ網羅的に取り上げたつもりであるが、できあがってみると、重複する問題や論述が多くみられるうえ、項目によって論述はもとより、引用裁判例・学説の繁簡もあって、やや統一性を欠くものとなったが、第一線の研究者、裁判官、弁護士の手による「交通事故訴訟」の専門書として極めて実用性の高いものになったと考える。

本書は、読者として、弁護士等実務家、裁判官、研究者を想定しているが、現在、法曹となるべく努力しておられる法科大学院生にも役立つことと思われる。理論、実務、そして要件事実へと続く本書を通読することで、法的思

考の流れをたどり、法理論が実務においてどのように息づき、法律が道具としてどのように解釈・適用され、要件事実は机上の理論ではなく、訴訟の場でどのように用いられているかを、学ぶことができるだろう。

本書の刊行については、執筆者の公務多忙等のため、出版が大幅に遅れることになったが、民事法研究会代表取締役社長の田口信義氏、編集部の安倍雄一氏に大変なお世話になった。執筆者とともに厚く御礼を申し上げたい。

平成20年2月

編者 塩崎 勤  
同 小賀野晶一  
同 島田 一彦





第1部

交通事故訴訟の  
法理



# 第1章 序 説

## 第1節 交通事故と民事交通法

交通事故の態様は自動車、鉄道、航空機、船舶等に及ぶが、本書では自動車事故（四輪自動車・自動二輪車・原付自転車・足踏式自転車・歩行者などが関与する事故）を主たる対象とし、以下「交通事故」と称する。

わが国は1960年代の高度経済成長期に、自動車が急速に普及し、交通事故が激増した。交通事故件数はその他の事故と比較して圧倒的に多く、その被害は深刻である（交通戦争といわれ社会問題化した）。近時は関係者の努力により死亡者数が減少するなど改善がみられるが、深刻な状況に変わりはなく、認知症患者等の増加など高齢社会における新たな問題も出現しており（たとえば成年後見問題、高齢者の運転免許証の更新、列車事故であるが認知症高齢者が死亡した JR 東海事件など）、一層の取組みが必要である。

交通法は、交通安全や交通事故の被害者救済に関する法的規範群を中心とし、交通事故の抑止、被害者の賠償・補償、加害者（加害行為）に対する制裁を主な目的とする。交通法は、民事、行政、刑事の各法分野を抱えており、それぞれ民事交通法、行政交通法、刑事交通法とすることができる。このうち民事交通法は発生した損害の賠償、補償を主たる目的とし、行政交通法・刑事交通法は、加害者（加害行為）に対する制裁や事故抑止を目的とする。

1 藤村和夫＝山野嘉朗『概説交通事故賠償法〔第3版〕』（日本評論社・2014年）、北河隆之『交通事故損害賠償法〔第2版〕』（弘文堂・2016年）。

交通法が対象とする交通事故の背景や一般的特徴として、運転免許保有者の一般化（数の多さ、年齢差の拡大など）、被害者と加害者の（潜在的）互換性、事故や紛争事例の数、紛争処理におけるADR（裁判外紛争処理機関）の発展、交通安全の知識・道路交通ルールの周知などを指摘することができる。

交通法は医療事故など事故法のかなめとしての役割を果たしてきた。学界では1970年に設立された日本交通法学会、1984年に設立された日本賠償科学会を中心に、交通法および事故法の研究が深められている。交通事故法では、損害賠償、保険および社会保障のあり方について、法学、医学、工学、保険、賠償科学など関係学問・実務を中心に総合的に研究が進められた。<sup>3</sup>

本書は民事交通法を対象とする。第1部は交通事故訴訟の法理に重点がおかれる。第1章は序説として、交通法における民事交通法の位置づけを解説し、民事交通法の主要項目（責任論、損害論、適用法令、損害賠償額算定基準）を概観する。このうち、民事責任の法理（過失、因果関係、損害、共同不法行為責任、損害算定）の詳細は第2章で扱われる。第3章は、自賠責保険の法理と民事責任との関係を明らかにするために、自賠法の構造、運行供用者責任、自賠責保険と任意保険との関係、自賠責保険・自賠責共済の法理について考察する。第4章は、裁判（所）およびADRの仕組みと働き（紛争解決）について考察する。以上の交通事故訴訟の法理はさらに第2部、第3部において、交通事故訴訟の弁護士実務・裁判実務（要件事実、主張・立証、事実・証拠の認定、評価など）を中心に展開される。こうして民事交通法の主要論点については、本書の関係各所でそれぞれ専門職の経験、視点から重層的に考察が加えられる。

---

2 園部敏＝植村栄治『交通法・通信法〔新版〕』（有斐閣・1984年）参照。

3 加藤一郎編『交通災害の抑止と補償（交通災害の抑止と補償に関する学際的研究／1988）』（ぎょうせい・1988年）、日本賠償科学会編『賠償科学〔改訂版〕』（民事法研究会・2013年）など。

## 第2節 民事交通法の構造

### I 民事交通法の責任論

#### 1 不法行為責任の一般的構造

不法行為（損害賠償）制度は、民法・財産法（1896年制定、1898年施行）に位置づけられ、加害行為によって被害者に発生した損害を被害者と加害者との間に公平に配分（分担）することによって、被害者救済を図っている。損害賠償理論において、賠償額の高額化は被害者救済の重要な要素になり得る。同時に、より基本的な要請として、公正な賠償が<sup>4</sup>目指されるべきであろう。また、交通事故被害者救済の視点として、事故に巻き込まれやすい子ども、障害者、高齢者などに配慮することが重要である。

不法行為責任が成立するには、①加害者に故意または過失があること、②被害者に損害が発生したこと、③行為と損害との間に因果関係があること、④行為に違法性（条文の規定は被害者の権利の侵害または法律上保護される利益の侵害）があること（民709条）、および⑤加害者に責任能力があること（同法712条、713条）を要する。実体的には、以上の要件がすべて充足されると、その効果として損害賠償責任が発生する（それぞれの詳細は第1部第2章を参照）。

民法は原則として近代法が導入した過失責任主義を採用している。民法の原則は、不法行為における故意・過失や因果関係の立証責任を被害者側に求めている（民709条）。これに対して、特殊不法行為、すなわち責任無能力者

---

4 加藤一郎「戦後不法行為法の展開——被害者保護から公正な賠償へ」法教76号（1987年）6頁、同「被害者保護と公正な賠償」判自22号（1986年）1頁参照。



の監督義務者責任（同法714条）、使用者責任（同法715条）、占有者の土地工作物責任（同法717条1項本文）、動物の占有者等の責任（同法718条）などでは、立証責任は被害者側から加害者側に転換している（中間責任といわれる）。また、所有者の土地工作物責任は無過失責任とされている（同法717条1項ただし書）。

### （1）過失論、権利侵害論

不法行為法の一般原則を定める民法709条は、規定の文言上は、過失と権利侵害とを、それぞれ独立した不法行為成立要件ととらえている。

過失とは、注意義務違反をいい、通常尽くされるべき注意義務を尽くさなかったことをいう。注意義務の内容は、予見すべきであった被害を予見しなかったこと（予見可能性、予見義務違反）、あるいは回避すべきであった被害を回避しなかったこと（結果回避可能性、結果回避義務違反）をいう。交通事故については、自動車の運転者に求められる水準に照らした最善の注意義務が要求される。このように、過失は客観化してとらえられ（従来はその人の不注意として主観的にとらえられた）、違法性と同質性を有する（主として公害訴訟、環境訴訟において主張された新受忍限度論の考え方を参照）。また、過失の客観化が進められると、過失は物の瑕疵（民717条、国賠2条1項）に類似する。

権利侵害については、平成16年の民法現代語化の改正の際、権利侵害に加え、「法律上保護される利益の侵害」の文言が加えられた。これは判例法の展開（「雲右衛門事件から大学湯事件へ」）、および権利侵害論（末川博）、被侵害利益の種類・性質と、侵害行為の態様との相関関係から違法性を判断する相関関係理論（我妻榮、加藤一郎）を踏まえたものである。

### （2）因果関係論、損害論

不法行為責任が成立するためには、その要件の1つとして加害行為と損害の発生との間に因果関係があること、換言すれば、加害行為によって損害が発生したことを必要とする。

判例は相当因果関係論に依拠している。相当因果関係論は、相当性の判断基準に基づき、その行為がなければその損害が生じなかつたであろうと認められ、かつ、そのような行為があれば通常はそのような損害が生じたであろうと認められる場合に、法的因果関係が認められるとする<sup>5</sup>。

相当因果関係は責任成立要件であるとともに損害賠償（責任）範囲を確定する機能を有する。損害賠償の範囲は、債務不履行では通常損害および特別損害の基準が民法典に明示されている（民416条1項・2項）が、不法行為では明示されていない。判例は、不法行為に民法416条を類推適用し、損害賠償の範囲は原則としてその不法行為によって通常生ずべき損害であり、また、特別事情によって生じた損害については当事者（加害者）が予見していたか、予見可能であった場合に限り損害賠償の範囲に含められると解する（最判昭和48・6・7民集27巻6号681頁<sup>6</sup>）。

学説は、民法416条の類推適用の形をとるかとはともかく、判例と同様の考え方をする（相当因果関係論）。これに対して、学説の中には、第1に、損害賠償の範囲が「相当因果関係」によって定められるという命題は多義的かつ不明確であるとし、因果関係は、①事実的因果関係、②保護範囲（ほかに、義務射程、有責性関連、危険性関連、危険範囲など）、③損害の金銭的評価の3つに分けるべきであるとする見解（区分論<sup>7</sup>）が主張されている。検討の出発点となる事実的因果関係（行為と結果との事実的、自然的つながりをいう）は、「あれなければこれなし」の方法（but for test）で判断し、「あるかないか」の結論が導かれる。これを伝統的因果関係論（古典的因果関係論）と称することができる。

第2に、複数の原因が競合してBという結果をもたらした場合について、

---

5 加藤一郎『不法行為〔増補版〕（法律学全集22-2）』（有斐閣・1974年）152頁以下、淡路剛久『入門からの民法——財産法』（有斐閣・2011年）432頁。

6 大隅健一郎裁判官の少数意見は、不法行為法では債務不履行と異なり予見を問題にすべきでない」と指摘する。

7 平井宜雄『債権各論II不法行為』（弘文堂・1992年）109頁以下、120頁以下。

複数原因のうちの原因Aが結果Bの発生にどの程度影響したかを考慮し、加害原因者に対して事故の寄与度に応じた損害賠償責任を負担させるべきであるとする見解（割合的因果関係論）<sup>8</sup>がある。事故と被害者の素因が競合して損害が発生・拡大する、いわゆる素因競合を原因競合ととらえるかどうかは議論があり得るが、基本的に両者は同質の問題である。

割合的因果関係論はその論理において、伝統的因果関係論とは座標系を異にすることを強調する（提唱者野村はこれをコペルニクスの転回と表現した）。確かに、割合的因果関係の考え方は不法行為法理論の根本的修正を求めている。割合的因果関係論の法的背景として、交通事故を中心とする判例法の展開を指摘することができるが、判例法をどのようにとらえどのように法的構成するかが問題になっているのである。

## 2 運行供用者責任の考え方

自動車損害賠償保障法（以下、本書において「自賠法」という）は交通事故被害者の救済を企図しているが、その柱となるのが運行供用者責任である。

運行供用者責任における過失の立証責任は被害者から加害者に転換され、また、加害者の立証の内容・程度もより厳しいものが要求されている（自賠3条）。運行供用者責任の原理は、危険責任（事案によってはさらに報償責任）に求めることができる。保有者の運行供用者責任は、自賠責保険・自賠責共済と連動する（同法5条以下、54条の2以下）。このほか、ひき逃げ等の場合の政府保障事業の手当てもなされている（同法71条以下）。

自賠法は人損を扱い、物損は扱わない。自賠法は民法の特別法として、民法の規定を修正する。そして、民法の基礎と自賠法による民法の修正（さら

---

8 野村好弘「因果関係の本質——寄与度に基づく割合的因果関係論」交通事故紛争処理センター編『交通事故損害賠償の法理と実務（交通事故紛争処理センター創立10周年記念論文集）』（ぎょうせい・1984年）62頁以下。結論が類似する考え方として部分的因果関係論（浜上則雄説）がある。

に保険法による規律)とが相まって、民事交通法の主たる規範が形成されている。民事交通法の特徴は、判例法による自賠法の解釈・運用における運行供用者責任の拡大化とともに、損害賠償額・損害算定の高額化・適正化を図り、自賠責・任意の保険(共済)制度により損害賠償責任の実効性を確保することに求めることができる。そこでは被害者救済が志向され、私的規範が濃密化している。

運行供用者責任論では、運行供用者責任を負う者は誰か(運行供用者性)、運行とは何か、「運行によって」とはどのようなことか(運行起因性)、「他人」とは誰か(他人性)、自賠法3条ただし書の免責はどのような場合に認められるかなどが問題になる(後掲第3節II。詳細は第1部第3章を参照)。

## II 民事交通法の損害論

### 1 損害論の一般的構造

#### (1) 損害のとらえ方

損害とは、事故による利益の喪失をいい、実務は事故後の減収ととらえている(差額説)。これに加えて、労働能力(稼働能力)の喪失を損害ととらえる場合もある(労働能力喪失説)。学説も実務と同様に考える。ただし、死亡や傷害そのものを損害ととらえるべきであるとする見解も主張された(死傷損害説(西原道雄説))。

損害賠償の支払は金銭によって行われる(金銭賠償の原則。民722条1項、417条)。実質的な被害者救済のために、金銭賠償に加え現物給付の可能性も追求されるべきであろう。

#### (2) 損害賠償の支払方法

損害賠償金は通常、一時金で支払われている。例外的に、将来発生する損害を回帰的にとらえ一定額を月払など定期に支払う、定期金方式が採用され

ることがある。有力説は定期金方式の長所（被害者の状態や物価変動など、判決後の状況の変化に的確に対応することができることなど）を明らかにし、これを積極的に導入すべきであると主張する。判例は一時金を原則とし、定期金を例外的に認めている。

### （3）個別損害積上げ方式

民事交通訴訟の実務上は、損害額の算定は蓋然性の立証を基礎にした、個別損害の積上げ方式を採用する（これに対して学説上は定額化論が主張され損害論に影響を及ぼした。前掲西原道雄説）。蓋然性とは、それが事実であることとの確率が相当に高い場合をいう。

交通事故についてみると、個別損害は、①人損（人身損害）と②物損（物的損害）に大別される。①人損は、積極損害（治療関係費、交通費、葬儀費など）、消極損害（休業損害、後遺障害・死亡の各逸失利益）および慰謝料（入院慰謝料、後遺障害慰謝料、死亡慰謝料）からなる（後掲第4節）。人損における以上の考え方は医療事故など他の事故類型においても参考にされている。

②民事交通法の物損は、車両に関する損害と、その他の物損がある。第1に、車両に関する損害をみると、車両自体の損害については、①その車両が修理可能な場合は、部品、工賃、塗装費などの修理費が認められる。修理はなされたが、物理的にあるいは性能において、事故前の状態に回復しない場合や、主観的に事故車のイメージを払拭できないと認められる場合もある。このような場合に、これを損害（評価損または格落損という）として認めることができるかどうか問われる。判例は、交換価値の低下が顕在化している場合や、経年的に不具合が生ずる蓋然性がある場合に、損害として認める。他方、②車両が修理不能とされる場合は原則として、事故時の車両価格（時価）が基準になる。修理不能とは、大破などの物理的不能だけでなく、修理費が時価（買替諸費用が発生する場合はその額も加算）を上回る場合（経済的不能）も含まれる。事故時の車両価格は、原則として被害車と同一の車種・年式・型、同程度の使用状態・走行距離などの自動車の中古車市場で取得し得

る価格をいう。

さらに、車両に関する損害のうち、被害車を利用できなくなったことによる損害として、代車料や休車損が認められる場合がある。代車料（「代車使用料」ともいう）とは、被害車の修理期間または買替期間の間、それに代わる代車を使用した場合の費用・運賃をいう。休車損とは、タクシー、宅配便の車両等の営業用車両が破損し休車したために喪失した損害をいう。代車による営業が可能な場合は休車損は認められないことがある。いずれの場合も必要かつ相当な範囲で損害として認められる。車両に関する損害については以上の損害のほか、事故車両の引揚げ、引取り、保管などの費用、事故証明交付手数料なども損害として認められる。

第2に、車両に関する損害以外の物損（積荷損害、備品損害、着衣損害、営業損害など）についても、車両に関する損害と同様に、原則として事故当時の時価（営業損害は収益）を基準にして賠償額が算定される。

## 2 過失相殺、割合的認定

交通事故の被害者に過失があったときは、裁判所は、これを考慮して、損害賠償の額を定めることができる（民722条2項）。過失相殺は、交通事故の態様、性質等に応じて、類型化され、基準化されている（後掲第4節）。

また、好意同乗者（運転者の好意あるいは無償で同乗していた者）が同乗中に事故にあい、その運転者等に対して損害賠償請求をした場合も減額が問題となる（好意同乗減額あるいは無償同乗減額という）。

過失相殺ではないが、実務では過失相殺の規定を類推適用しあるいは公平の原理を考慮して、損害が減額される場合がある。判例は素因競合の事案において割合的認定をしている（最判昭和63・4・21民集42巻4号243頁（心因的素因）、最判平成4・6・25民集46巻4号400頁（身体的素因）、最判平成5・9・9判時1477号42頁（自殺、心因的素因）、最判平成8・10・29交民集29巻5号1272頁（OPLL事件、体質的素因）など）。ただし、減額の理論については議論が

ある（注10参照）。

### 3 相当因果関係論のとらえ方

相当因果関係論では、事実的因果関係、法的因果関係（保護範囲あるいは損害賠償範囲）および損害の金銭的評価という一連の判断を、相当性の判断基準によって行う。ここでは責任論（損害賠償（責任）範囲）において前述したように因果関係論と損害論が緊密に関連する。このようにして相当性の判断が行われるところにこの理論の説得性がある。ここに相当因果関係論の本質を求めることができる。

寄与度論（私論）は相当因果関係論の相当性判断の中に科学的知見を導入し、法的判断の基礎とする。因果関係論と損害論との連動ということでは、相当因果関係論における相当性判断を必要かつ有益な方法ととらえ、このような観点から因果関係論から損害論への、客観的基準に基づく接続を試みる。換言すれば、寄与度論は相当因果関係論および割合的因果関係論を基礎にし、賠償科学的寄与度、すなわち賠償科学に基づく科学的因果関係論（渡辺基準、若杉基準など）を参考にし法学の対象として追求されるべきものである。<sup>10</sup>

以上のように、寄与度論は判例の実態を踏まえ判例法の望ましいあり方を展望する理論（実務理論と呼称）として位置づけることができる。

---

9 森島昭夫『不法行為法講義』（有斐閣・1987年）273頁以下。加藤・前掲書（注5）は因果関係の考察を「損害の発生」の項目の下で扱っている（148頁以下、152頁）。

10 小賀野晶一「割合的認定論の法的構成——相当因果関係論の再構成」日弁連交通事故相談センター編『交通賠償論の新次元（財団法人日弁連交通事故相談センター設立40周年記念論集）』（判例タイムズ社・2007年）100頁以下、日本賠償科学会編・前掲書（注3）156頁以下〔黒須明＝徳留省悟、166頁以下〔吉田謙一〕、183頁以下〔小賀野晶一〕。素因減額の実務については、小賀野晶一ほか編『交通事故における素因減額問題』（保険毎日新聞社・2014年）参照。







## 第2章

# 相談受付から手続選択に関する執務のあり方

### 第1節 相談受付

#### I はじめに

自動車交通事故に関する法律相談については、次に述べるような交通事故事案に特徴的な留意点がある。

##### 1 各種保険

損害賠償額が高額化しているために損害保険が不可欠の存在となっている。しかも、その保険は、一般に、自動車損害賠償保障法（以下、「自賠法」という）により強制される自賠責保険と上積み（「上乗せ」=第1部第3章第3節参照）保険といわれる任意保険によって二重に損害がてん補される仕組みになっている。さらに、被害者の救済という観点から、被害者が自賠責保険（共済）に対して、直接に損害賠償額を請求する権利を認めたり（自賠16条1項）、被害者に7割以上の過失がない限り自賠責保険の支払金額を減額しない扱いにする（自動車損害賠償責任保険の保険金等及び自動車損害賠償責任共済の共済金等の支払基準第6の1）等の被害者救済制度が設けられている。した

がって、交通事故損害賠償問題は、賠償責任保険に関する知識なしには対応できない特殊な分野となっている。

以上に加え、平成10年7月から保険が自由化され、各保険会社が競って種々の自動車保険を販売するようになった。その結果、人身傷害補償保険（被保険者が自動車事故に遭って損害を被った場合に、保険会社が自社の算定基準に従って損害額を計算し、その損害額を傷害保険金として被保険者の過失の有無、程度を問わず被保険者に支払う任意自動車保険）等も誕生し、自動車事故をめぐる保険関係は、ますます、複雑になっている。

## 2 損害認定基準

毎日、日本国内で、大勢の交通事故被害者が生まれている。近時、減少傾向にあるとはいえ、平成28年の交通事故死者数は3904人、けがをした人は約61万9000人である。年間で、日本人の200人に1人に近い割合の人々が自動車事故によって死亡または負傷している計算である。このような交通事故被害者を迅速に救済するため、従来から、損害賠償額を定額化し、算定方式を定型化した「損害賠償額算定基準」や過失相殺の割合について類型化、定型化を図った「過失相殺基準」が公表されているのであるが、これらの基準を理解していないと実務に即した相談に応じることができない。

## 3 障害等級認定基準

後遺障害による損害の算定は、最も困難で、悩ましい問題であるが、原則として労働者災害補償保険における「障害等級認定基準」に準拠して行われている。認定基準は、重い障害順に1級から14級までに分類され、その内容や等級格付は複雑で、ある程度の医学知識が要求される。また、有力な証拠となる診断書や診療明細書を読解し、被害者のために後遺障害診断書の不十分な記載を指摘し、医師に適切な補充を要求できる程度の能力も必要である。

## 4 カウンセリング

交通事故による相談は、一般的に、突然の交通事故によって身内が死亡したり、重い傷害を負ったり、あるいは自分自身が後遺障害に苦しんでいる等の人々からなされる。被害者らは、無理と知りながらも死亡した人を生かしてほしい、元の健康な身体に戻してほしいなどと願いつつ、その損害を金銭賠償という形でしか解決できないという不条理な状況におかれてしまった人々である。したがって、これら被害者からの相談については、傷ついた被害者らの心を再び傷つけることのないよう細心の注意を払いつつ、判例、実務の動向を踏まえた、被害者らにとって最良の解決策（ときには、被害者らに引導を渡す結果になることもある）を助言し、得心させることが相談担当者の役割となる。損害賠償といっても基準にあてはめて損害額を算出し、その説明をするだけでは、とうてい、相談者である被害者の納得は得られない。

被害者の悲痛な心の叫びに耳を傾けながらも、被害者が現実を直視し、前向きに問題解決しようとする気持になれるように、修得した法理論、知識、体験等を基に根気よく相談に応じ、助言、回答することが交通事故相談では重要である。

以上、交通事故をめぐる相談においては、保険や医学に関する専門的な知識（ときには、工学的知識も必要）を前提として損害賠償問題についての的確な助言、回答を行うほか、相談者の苦悩を聞き、その心にわだかまっている加害者に対する憎悪や不安等が絡み合った感情をときほぐし、精神的ダメージを回復させるというカウンセラーとしての役割も求められているのである。

## II 自動車交通事故に関する相談所

以上のとおり、交通事故損害賠償問題の解決には、種々の専門的知識が必要とされるところ、一般に、加害者側には、交通事故損害賠償問題に詳しい

保険会社の担当者等がついているのに比し、被害者側には、専門的知識をもった支援者や協力者は存在しない。

したがって、交通事故の被害者らは、一般の法律問題解決の場合にも増して、交通事故問題に詳しい弁護士に相談し、その指導、助言を求めることが肝要となる。

#### 【専門弁護士による無料交通事故相談所】

- ① 公益財団法人日弁連交通事故相談センター  
全国の各弁護士会の協力を得て交通事故問題に詳しい弁護士が全国156カ所で自動車交通事故についての無料相談を行っている（平成29年7月現在）。
- ② 公益財団法人交通事故紛争処理センター  
東京に本部があり、東京以外の高等裁判所所在地7カ所に支部を、さいたま市・金沢市・静岡市に相談室を設けて交通事故問題に詳しい弁護士が無料相談を実施している（平成29年7月現在）。
- ③ 日本司法支援センター  
平成18年10月2日から、司法改革の一環として生まれた日本司法支援センター（愛称：法テラス）が業務を開始し、それまで財団法人法律扶助協会が行っていた民事法律扶助業務を同センターが承継した。その結果、資力が乏しい人を対象に同センターにおいて、弁護士らが無料法律相談を行っている。ただし、交通事故に限られない全般的な法律問題に関して相談を受けているため、必ずしも、交通事故問題に詳しい弁護士が相談を担当するとは限らない。
- ④ その他  
その他必ずしも弁護士が相談を担当するわけではないが、「地方公共団体の交通事故法律相談所」、一般社団法人日本損害保険協会が設置する「そんぽADR」等でも無料相談に応じている。

#### 【弁護士による有料法律相談所】

全国各弁護士会が、通常、30分5000円（消費税は別途）で法律相談を行っている。ただし、日本司法支援センターと同様、全般的な法律問題に関する相談であるため、必ずしも、交通事故問題に詳しい弁護士が相談を担当するとは限

らない。

## III 交通事故相談の留意点

### 1 はじめに

交通事故事件の相談者は、軽微な事故の場合を除き、不慮の交通事故により、相談者自身が後遺障害を負ったり、近親者を失ったりして、肉体的にも、精神的にも大きなダメージを受け、加害者への憎悪の念を抑えきれずに苦悩したり、身近に信頼できる助言者がいないため対処方法がわからないまま焦燥感にかられる等、一般に、日々、絶望、不安、困惑等の感情に苛まれる状況にある。

一方、このような心理状態の相談者から相談を受けた弁護士にとっては、被害者の身体を事故前の健全な状態に戻す術がなく、被害の完全回復は不可能であることから、相談者にとって不条理な金銭賠償という代替的解決方法しか残されていないという現実を、相談者に理解してもらうことが相談のポイントとなる。

つまり、不条理な解決策しか存在していないと理屈では理解していても感情的には納得できていない相談者に対し、相談者の抱える苦しみや不安に理解を示しつつも、相談者が現実の不条理な代替的解決を受け入れられるように情理を尽くして根気よく説明し、現実的で妥当な解決策を助言、指導することが相談の中心的な内容となる。

### 2 相談前の準備

相談者への回答や助言に誤りを生じさせないためには、相談案件に関する正確な事実認識が必要である。したがって、相談を受ける段階にもよるが、

一般的には相談者に対し、以下のような事故の状況と損害の概要を把握するのに必要な資料を持参するよう事前に指示しておくことが望まれる（被害者が事前に必要な資料を入手していることは稀で、通常は継続的に相談を受けながら適宜、準備していくことになる）。

- ① 交通事故証明書、事故の概略図、現場や事故車両の写真、事故発生状況報告書、実況見分調書（入手済みの場合）等
- ② 診断書、治療費の請求書、診療報酬明細書等（物損の請求もあるときは、車両損害見積書、事故車両の写真、車両損害調査報告書等）
- ③ 休業証明書、源泉徴収票（給与所得者）・確定申告書（事業者）等
- ④ 経過診断書、後遺障害診断書等
- ⑤ 交渉経緯メモ、保険会社からの損害額提示書等

### 3 相談への対応

#### (1) 相談者、関係者らの確認

具体的な相談に入る前に、相談者が被害者本人か、家族、会社関係者、同乗者等の関係者なのか確認する必要がある。次に、加害者の氏名や勤務先、加害車両の所有者、自賠責保険会社、任意保険会社等を確認し、さらに、これらの中に利害関係者（顧問先、すでに相談を受けている者等）がいないかを確認する。

また、裁判所に訴訟や調停が係属していないか、裁判外紛争解決機関へ手続中ではないか等も回答内容や助言内容に影響する事柄なので、相談事案の事情聴取に入る前に確認する必要がある。

#### (2) 事情聴取の際の心得

相談者と初めて面接するときには、まず、相談者に対して自己紹介や世間話をする等して（紹介者がいるときは、初回面談時に紹介者に立ち会ってもらうのがよい）相談者の緊張を解くことから始める。

次に、相談者に、事故の状況、傷害等の被害の内容、その結果生じた損害、

現状等につき概略を話してもらうことになるが、その際も、相談者には、自由に語ってもらい、「大変ですね。ご苦労されていますね」といった共感の態度を示して聞き役に徹し、悩んでいること、憤っていること、訴えたいこと等思いの丈を吐露してもらうことを優先するのがよい。

特に緊急性がないと判断される事案であれば、初回の相談（事情聴取）には十分時間をとり、相談者の話を途中で遮ったり、話の先を急がせたり、無理筋の主張であってもあなたの言い分は認められない等と最初から否定的な結論を出したりすることは控えるのが賢明である。

このように相談者の話に十分耳を傾け、共感の姿勢をとることによって、徐々に相談者との間に信頼関係が形成され、その後の意思疎通がスムーズになるからである。

信頼関係が形成された後であれば、傷ついている被害者の立場に配慮し、穏やかに、コミュニケーションを図ることを心がけることによって、相談者は、自分に不利と思われる事項の質問に対しても不信感を抱くことなく素直に回答してくれるようになり、被害者に不利な事実を指摘しても感情的にならず、説明や意見に耳を傾けてくれるようになる。このような関係になれば相談者の本音を知ることができ、事実関係もより正確に把握することが可能となる。

交通事故相談では、相談者の話の一部だけを聞いて安易に事故状況や過失の程度を判断したり、相談者の本音を表面的な言動だけで推測したりすることは、特に注意して避けなければならない。たとえば、相談者の話には出てこなかった客観的事実が後に明らかになることにより、過失割合を被害者にとって不利益に修正することが必要になったり、本音を理解することなく軽率に意見を述べた結果、相談者が自分の苦しみを理解してくれないと感情的になる等して、相談者に対するその後の対応に苦慮することになるからである。

それゆえ、相談者には、前述した共感の姿勢で対応し、相談者の信頼を得

ながら、事故発生の日時、場所、事故現場の状況、交通規制の有無、事故の態様、被害者や加害者が加入している保険の内容、負傷の程度、治療の経過、後遺症の有無、加害者や保険会社との交渉経緯、日常生活状況等できる限り正確な事情聴取をすることが大切である。

### (3) 説明、回答、助言

交通事故相談は、相談者も事故も、千差万別である。しかも、金銭賠償という代替的な解決方法しか存在しないため、解決には相談者の感情面での納得が大きな比重をもつことになり、単なる金銭トラブル案件のように経済的観点から比較的容易に相談者の納得しうる解決策が導かれるわけではない。

つまり、交通事故相談の場合、種々の事故態様とさまざまな相談者が存在し、その組合せによって相談案件も多種多様となるため、個々の具体的ケースに応じたきめ細かい対応が必要となる。一般に、交通事故案件が典型的、定型的に処理されているからといって、これらの基準を当てはめて相談者に説明し、相談者の疑問に答えることだけで実際の相談者が納得し解決に至ることはほとんどない。

したがって、事情聴取しながら、相談者が納得しがたいと考えている点が奈辺にあるのか、たとえば、責任の有無、損害の有無あるいは事故と傷害の因果関係の有無等の判断にあるのか、後遺障害の等級認定、過失割合、損害額の問題なのか、精神面、感情面の問題なのか等問題点を抽出し、順次、これら問題点について相談者の疑問に意見を述べ、助言をしていくことになる。

この場合、まず、当該問題点について、一般的には、どのような解決が行われているのか説明する。たとえば、相談者が過失割合を問題にしているのであれば、過失割合については、赤い本や青本、別冊判例タイムズ等の認定基準本により、類型化、定型化が図られ、これを基準に実務が運用されている実状を説明する。

次に、具体的な相談案件について、事情聴取により確認された事実を前提に、前記認定基準をあてはめて、一応の結論を導き相談者に説明する。続い



て、相談者の反論、言い分等を聞きながら、より個別的、具体的に過失の基本割合の修正が考えられないか、同種事案に関する判例の動向はどうなっているか等も検討し、説明する。

この時点になっても、相談者の中には、自説を展開し、弁護士への回答に納得しない人が少なくない。この場合には、相談者に対して同種事案に関する判例を示すなどして、相談者の考え方を押し通そうとすると逆に不利な結果となる可能性があることを説明する必要がある。同種事案についての裁判例は、重要な説得材料となる。また、場合によっては、以下に述べる種々の紛争解決手続について説明し、これらの手続を利用してみることをすすめてみるのもよい。多くのオプションを提示し、最良と思われる解決方法を助言したうえで、対応方法の最終選択は、相談者に委ねることになる。

なお、相談者によっては、基準本や判例を示して丁寧に説明しても、被害者保護を強調し、被害者である相談者の主張を認めない加害者、保険会社、裁判所、弁護士等の考え方は不当であると非難し、あくまで自己の見解に固執する人もいる。このような相談者の場合、相談者の考え方は、実務上、認められないこと、時間をかけても加害者側の歩み寄りには期待できないこと、逆に、加害者側から債務不存在確認の訴えを起こされる可能性もあること等を説明し、勇気をもって、相談者に独自の見解への固執をやめるよう助言、指導すべきである。当然のことながら、このように相談者の意に沿わない意見を述べると相談者が不信感を抱き、相談後に事件を委任しなくなる可能性もある。しかし、相談者の主張が実務で受け入れられない無理筋であることが明白な事件を受任すれば、当然、その後の示談等による早期解決は困難となるし、要望が通らないことに苛立つ依頼者（相談者）らとのトラブルも避けられない。したがって、このような相談者に対しては、裁判に訴えても受け入れられない主張であることを明確に伝え、実務に即した対応をとるように（実務の運用を鵜呑みにせよという意味ではない。不合理な運用についての改善を求めることは当然である）助言、指導すべきである。

## 第2節 処理方針の策定

### I 総説

交通事故賠償の場合、公正で迅速な解決こそが、被害者救済につながるとの観点から、裁判手続以外に種々の被害者救済制度が存在する。したがって、交通事故賠償では、これらの被害者救済制度を利用したうえで、なおも解決に至らなかった場合に、最後の手段として裁判所が利用されるのが通常の手続の流れである（本節V参照）。

#### 1 法律相談の利用

交通事故に遭った被害者は、通常、加害者が示談代行サービス付きの自動車保険に加入しているので、当該保険会社の担当者と示談交渉することになる。しかし、この場合、保険や交通事故賠償の専門家である保険会社の担当者と被害者とでは、交渉能力に大きな格差がある。したがって、できる限り、交通事故問題に詳しい弁護士等に法律相談をし、その助言を得て適切な解決をめざすことが交通事故被害者にとって最も賢明な方法である（現実には、弁護士等の法律相談を利用している交通事故被害者はごく少数と思われる）。

#### 2 裁判外紛争解決（ADR）機関の利用

法律相談を受け付けている機関の中でも、民間の裁判外紛争解決機関である、①公益財団法人日弁連交通事故相談センターと、②公益財団法人交通事故紛争処理センターは、交通事故問題に精通した弁護士が無料で相談を受けていること、相談業務のほかに「示談斡旋」業務や「審査」業務も無料で実施していることから、被害者にとっては、費用をかけずに、迅速、妥当な解

決が期待できるADR機関である。両センターとも示談斡旋事案の70%以上が、示談成立によって全面的に解決されている。被害者として利用する価値の高いADR機関であるといえる。なお、相談業務も、1回の面接相談時間は、約30分程度と短い。資料を持参して相談をすれば専門知識を有する弁護士から効率的に有益な助言を得ることができる。しかも、5回程度までは、同一事案であっても無料で継続相談を受けることができるので、この間に、順次、被害者としてとるべき解決手段についての助言も得られ、以後加害者側との適切な対応が可能となる（日弁連交通事故相談センターの場合、相談を受ければ、弁護士を斡旋してもらうことも可能である）。被害者としては、とりあえず、両センターを利用することが望ましい。

### 3 自賠償保険（共済）の被害者請求制度の利用

被害者保護の見地から、自賠法で責任保険制度が義務化されている（強制保険）。この自賠償保険（共済）では、被害者が迅速に損害を補うことができるようにするため、被害者が加害者の契約する保険会社（共済）に自賠償保険金（共済金）を直接に請求できる権利が認められている。

さらに、①被害者に70%以上の過失がなければ、法定支払基準に基づく実務処理において、自賠償保険金（共済金）は減額されることなく全額被害者に支払われる扱いとなっているし、②事故による受傷と死亡または後遺障害との因果関係の存否の判断が困難な事案についても、積算した損害額の50%（損害額が保険金額以上の場合は、保険金額の50%）が支払われる扱いとなっている。

したがって、被害者（特に、重大な過失のある被害者）は、これら自賠償保険（共済）の被害者保護制度を利用することをまず考慮すべきである。

### 4 後遺障害等級認定制度の利用

後遺障害による損害賠償を請求するには、後遺障害がどの程度の等級に該



## 第4章

# 主張・立証責任

## 第1節 主張責任

### I 弁論主義と主張責任

#### 1 弁論主義の内容

弁論主義とは、判決の基礎となる訴訟資料と証拠資料の収集および提出を、当事者の権能かつ責任とするものである。そして、弁論主義の内容は、次の3つに整理される。①ある法律効果を定める法規の構成要件（要件事実）に該当する主要事実、口頭弁論における当事者の主張がなければ、判決の基礎とすることができない。②当事者間に争いのない主要事実については、裁判所はこれに拘束され、その事実を判決の基礎としなければならない。③争いのある主要事実については、当事者の申し出た証拠によって認定すべきであり、職権証拠調べはできない。

また、弁論主義は、民事訴訟のバックボーンといわれ、客観的かつ抽象的に定まっている証明責任の分配を前提とし、分配された要件事実を、具体的な主要事実として主張・立証しなければならないとする建前であって、その権能と責任の帰属も、原則としてその証明責任の分配に従って決定されるものである。

なお、主要事実の存否を経験則上推認するのに役立つ事実（間接事実）および証拠の証拠能力や証明力の有無など証拠の信頼性に関する事実（補助事実）は、いずれも弁論主義の適用を受けない。けだし、主要事実の存否の認定のためには、間接事実も補助事実も証拠資料にすぎず、このような事実に関する自白が裁判所を拘束するとなると、自由心証主義に反する結果となるからである。

不特定概念を用いて裁判官の法規拘束を緩和し、適用を楽にした法規といわれる一般条項においては、信義誠実（民1条2項）、権利濫用（同条3項）、公序良俗（同法90条）、正当な理由（同法110条）、過失（同法709条）、正当の事由（借地借家法6条、28条）などの不特定概念自体は、これを基礎づける具体的事実を総合して判断される法的評価であって、その具体的事実が主要事実というべきである。これを弁論主義との関係でみると、その具体的事実の主張があれば、不特定概念自体の主張がなくても、裁判所は、その事実を判決の基礎とすることができるものと解される。

## 2 主張責任と要件事実

証明責任の分配基準については、権利主張者が権利根拠規定の要件事実を、その効果を争う者が権利障害規定および権利滅却規定の各要件事実を証明する責任を負うものと考えられる。そして、ある法規がその各規定のいずれに該当するかとの区別の基準は、法律要件分類説に従って、法律上の原則と例外の関係に求め、その解釈のため、実体法規の字句と構造、すなわち本文・ただし書関係、特別規定・一般規定関係、項の前後関係というような法文の表現形式と構造を第1の手がかりとするのが相当である。けだし、わが国の民法典は証明責任の分配を十分に意識して立法されているとはいえないとしても、立法者が一定の法条構造と表現形式を採用するについては、それなりの裁判規範としての機能を考慮していたものというべきであるし、また証明責任の分配は訴訟の全過程を客観的に統制するものとして、安定した予測可能

なものであることが望まれるからである。

主張責任は、弁論主義の主要な内容の1つであって、ある法律効果を定める法規の権利根拠規定、権利障害規定および権利滅却規定の各要件事実該当する主要事実については、その法律効果の発生を自己に有利に援用しようとする当事者が、口頭弁論においてこれを主張しなければ、判決の基礎とすることができず、不利益な結果を甘受しなければならないとする負担をいうものである。

## II 交通事故訴訟における主張責任

### 1 責任論

#### (1) 責任の根拠規定

交通事故によって発生した人身損害の賠償を請求する者は、加害者の責任を主張する責任を負う。その責任の根拠となる法規としては、民法709条、民法715条、自賠法3条などがある。なお、物的損害については、自賠法3条が適用とはならないため、民法709条または民法715条に基づく責任を追究するほかない。

#### (ア) 民法709条

民法709条には、「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は、これによって生じた損害を賠償する責任を負う」と定められている。

不法行為について規定する民法709条を理由として損害賠償の請求をする者は、権利または保護法益の存在、加害行為、故意または過失、損害の発生、加害行為と損害との間の因果関係に加え、損害額を主張・立証する責任がある（最判昭和28・11・20民集7巻11号1229頁）。そして、その立証責任とは、経験則に照らして全証拠を総合検討し、要件事実の存在を是認しうる高度の蓋

然性を証明する責任であり、また、その存在を判定するための証明度は、通常人が疑いを差し挟まない程度に真実性の確信をもち得るものであることを必要とし、かつ、それで足りるものと解される（最判昭和50・10・24民集29巻9号1417頁〔ルンバール事件上告審判決〕）。したがって、このような要件事実の主張・立証ができないときには、請求が棄却される結果となる。

このように、被害者が民法709条を根拠として加害者の責任を追及しようとする、極めて重い主張・立証責任を負担することとなり、被害者にとって有効な訴訟展開を期待することは困難である。

#### (イ) 民法715条

民法715条1項には、「ある事業のために他人を使用する者は、被用者がその事業の執行について第三者に加えた損害を賠償する責任を負う。ただし、使用者が被用者の選任及びその事業の監督について相当の注意をしたとき、又は相当の注意をしても損害が生ずべきであったときは、この限りでない」と定められている。

不法行為について規定する民法715条を理由として損害賠償の請求をする者は、被用者について民法709条の責任があることに加え、使用者と被用者との間に使用関係が存在すること、被用者が使用者の事業の執行について損害を加えたことなどもあわせて、主張・立証する責任がある。

しかし、前記の各要件をすべて主張・立証することは、被害者にとって大きな負担となることは明らかである。

#### (ウ) 自賠法3条

自賠法3条には、「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、これによつ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つ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、同法4条には、「自己のために自動車を運行

の用に供する者の損害賠償の責任については、前条の規定によるほか、民法（明治29年法律第89号）の規定による」と定められている。

自賠法3条および4条は、自賠法上の責任の主体、責任の成立要件、免責要件などを規定し、損害賠償の請求権者、損害賠償の内容と範囲、過失相殺などについては、民法の規定が適用されることを明らかにするものである。

自賠法3条に基づき交通事故による損害賠償の請求をする者は、①被告が「自己のために自動車を運行の用に供する者（運行供用者）」であること、②自動車の運行によって他人の生命または身体を害したこと、③損害の発生、④加害行為と損害との間の因果関係、⑤損害額などを主張・立証する責任がある。これに対し、運行供用者である被告は、①自己およ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被害者また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を証明しない限り、損害賠償責任を免れない。

自賠法3条は、このように、交通事故によって発生した人身損害の賠償請求について、故意過失の証明責任を転換し、被害者の保護を図ったものである。

そこで、以下においては、自賠法3条に基づく損害賠償請求の要件事実の主張責任をめぐる実務上の諸問題について、検討を加える。

## （2）自賠法3条に基づく責任発生要件についての主張責任

### （ア）運行供用者

#### （A）最高裁判例

運行供用者責任の判断基準につき、最高裁判例は、当初自動車事故に民法715条を適用したり（最判昭和39・2・4民集18巻2号252頁、最判昭和39・6・5裁判集民74号29頁）、外形理論に従って運行供用者概念を把握していたが（最判昭和39・2・11民集18巻2号315頁、最判昭和40・9・7判タ184号146頁、最判昭和46・4・6判時630号62頁）、その後外形理論から離れて、報償責任を基調とする同法715条より導かれる「運行利益」と危険責任を基調とする



「運行支配」の両基準の帰属をもって運行供用者概念を把握するに至り、最判昭和43・9・24判時539号40頁が明確に二元説を採用することを宣明し、最判昭和45・7・16判時600号89頁、前掲最判昭和46・4・6、最判昭和46・7・1民集25巻5号727頁、最判昭和49・11・12交民集7巻6号1541頁ほか多数の最高裁判例が同説に従っている。この二元説による把握が、依然として現在の最高裁判例の立場と考えられる。

しかし、他方、自賠法3条の理念をもつばら危険責任に求め、運行利益は運行支配を認める1つの徴憑にすぎないとして、運行支配のみを基準として運行供用者概念を把握する裁判例も少数ながら存在する（最判昭和43・10・18判時540号36頁、最判昭和44・9・12民集23巻9号1654頁、最判昭和46・1・26判時621号35頁が一元説を採用し、下級審においても昭和41年頃から一元説に立つ裁判例が多くみられる）。そのうえ、最判昭和50・11・28民集29巻10号1818頁のように、「自動車の所有者でない所有者登録名義人が、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った場合には、運行供用者にあたる」旨判示し、運行支配や運行利益という言葉を使用しない、いわゆる立場説も現れるに至った。

このような裁判例が現れるに至ったのは、運行供用者責任の有無を判定する中間項概念とされてきた「運行支配」が、自動車の運行に対する現実的直接支配（最判昭和39・12・4民集18巻10号2043頁）から、間接支配ないし支配の可能性（前掲最判昭和43・10・18）、客観的外形的支配（前掲最判昭和44・9・12、前掲最判昭和46・4・6、前掲最判昭和46・7・1）、支配すべき責務（前掲最判昭和45・7・16）へと次第に抽象化され規範的な概念であると解されるようになり、また、「運行利益」についても、前掲最判昭和45・7・16、前掲最判昭和46・4・6、前掲最判昭和46・7・1、前掲最判昭和49・11・12などの判例は、「被用者の無断運転を客観的外形的に観察すれば、自動車の運行は使用者のためにされていた」と簡単に触れるのみで、その内容が極

〈編者略歴〉

塩崎 勤 (しおざき つとむ)

元東京高等裁判所部総括判事

(略歴)

- 昭和34年10月 司法試験第二次試験合格  
昭和35年3月 大阪市立大学法学部卒業  
昭和37年4月 裁判官任官。京都地裁・山口地裁下関支部・広島地裁・釧路地裁判事補、東京地裁・札幌高裁判事、最高裁調査官、東京地裁・静岡地裁部総括判事を経て  
平成4年3月 函館地家裁所長  
平成6年4月 名古屋高裁部総括判事  
平成8年3月 東京高裁部総括判事  
平成12年11月 定年退官  
平成12年12月 弁護士登録(第一東京弁護士会)  
平成13年1月 桐蔭横浜大学法学部教授  
平成16年4月 法政大学大学院法務研究科教授(～平成22年3月)

(主な著書)

- 『現代損害賠償法の諸問題』(判例タイムズ社)  
『金融・商事判例の研究』(金融財政事情研究会)  
『金融商事取引法の諸問題』(判例タイムズ社)  
『民事交通・労働災害訴訟法(裁判実務大系(8))』(共編著・青林書院)  
『実務 不法行為法講義(実務法律講義シリーズ(10))』(共編著・民事法研究会)

本書第3部担当

小賀野晶一 (おがの しょういち)

中央大学法学部教授

(略歴)

- 昭和57年9月 早稲田大学大学院法学研究科博士課程単位取得  
昭和57年10月 秋田大学講師

昭和61年4月 秋田大学助教授  
平成8年10月 秋田大学教授  
平成13年10月 早稲田大学法学博士  
平成14年10月 千葉大学教授  
平成27年3月 千葉大学退職  
平成27年4月 中央大学教授

(主な著書)

『交通賠償論の新次元(財団法人日弁連交通事故相談センター設立40周年記念論文集)』(共著・判例タイムズ社)

『交通損害賠償の諸問題』(共著・判例タイムズ社)

『道路管理の法と争訟』(共著・ぎょうせい)

『割合的解決と公平の原則』(共編著・ぎょうせい)

『実務 不法行為法講義(実務法律講義シリーズ10)』(共著・民事法研究会)

『平沼高明先生追悼 医と法の課題と挑戦』(共著・民事法研究会)

本書第1部担当

## 島田一彦(しまだ かずひこ)

弁護士(半蔵門総合法律事務所)

(略歴)

昭和45年3月 中央大学法学部法律学科卒業  
昭和47年10月 司法試験第二次試験合格  
昭和48年4月 第27期司法修習生  
昭和50年4月 弁護士登録(第一東京弁護士会)  
平成11年5月 日本交通法学会理事  
平成14年4月 財団法人日弁連交通事故相談センター副会長・理事  
平成15年3月 国土交通省独立行政法人評価委員会臨時委員  
平成17年4月 財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構委員  
平成17年4月 駒澤大学大学院法曹養成研究科特任教授  
平成19年4月 駒澤大学大学院法曹養成研究科客員教授(～平成29年3月)

本書第2部担当

●第2版執筆者一覧●

(執筆順)

<第1部>

小賀野晶一（中央大学法学部教授）第1章

青野 博之（駒澤大学大学院法曹養成研究科教授）第2章

肥塚 肇雄（香川大学法学部教授・弁護士（小早川法律事務所））第3章

我妻 学（首都大学東京法学大学院政治学研究科法曹養成専攻教授）第4章

<第2部>

溝辺 克己（弁護士（溝辺法律事務所））第1章

島田 一彦（弁護士（半蔵門総合法律事務所））第2章、第4章第3節VI・  
第5節I、第6章

宮川 博史（弁護士（宮川博史法律事務所））第3章、第4章第1節・第2  
節I・II1、第8章

岸 郁子（弁護士・四谷番町法律事務所）第4章第2節II2(1)・第3節II  
8～9・VII、第7章第2節

鹿士眞由美（弁護士（銀座町法律事務所））第4章第2節I2(2)・第3節  
I・II4～7、第7章第3節・第5節

高木 宏行（弁護士（高木総合法律事務所））第4章第2節II2(3)・3・第  
3節II1～3、第7章第1節・第4節

安藤 拓郎（弁護士（中村・安藤法律事務所））第4章第2節II4・第3節  
V2

園 高明（弁護士（丸の内中央法律事務所））第4章第3節III1・V1

高野 真人（弁護士（あみた総合法律事務所））第4章第3節III2

岡崎 秀也（弁護士（弁護士法人ウィズ））第4章第3節III3

津川 哲郎（弁護士（津川哲郎法律事務所））第4章第3節IV

國貞 美和（弁護士（國貞法律事務所））第4章第3節VIII

垣内 恵子（弁護士（涼和綜合法律事務所））第4章第3節IX 1～3、第4章第5節II 3・4

芳仲美恵子（弁護士（畑・芳仲法律事務所））第4章第3節IX 4～8

八島 宏平（損害保険料率算出機構）第4章第5節I

伊藤 文夫（元日本大学法学部教授）第4章第5節II 1～2、第5章第2節

古笛 恵子（弁護士（コプエ法律事務所））第5章第1節

### <第3部>

大島 眞一（奈良地方・家庭裁判所所長判事）第1章

浅岡千香子（東京家庭裁判所判事）第2章第1節

湯川 浩昭（東京高等裁判所判事）第2章第2節

小林 邦夫（さいたま地方裁判所越谷支部判事）第2章第3節

蛭川 明彦（東京地方裁判所判事）第2章第4節

阿保 賢祐（松江地方裁判所出雲支部判事）第2章第5節

塩崎 勤（元東京高等裁判所部総括判事）第3章第1節・第2節、第5章

影浦 直人（千葉地方裁判所松戸支部判事）第3章第3節・第4節

井上 繁規（労働保険審査会会長、元東京高等裁判所部総括判事）第4章

（所属は、令和2年1月現在）

●初版執筆者一覽●

(執筆順)

〈第1部〉	河野 憲壯
小賀野晶一	國貞 美和
青野 博之	垣内 惠子
肥塚 肇雄	芳仲美惠子
我妻 学	川添 丈
〈第2部〉	八島 宏平
溝辺 克己	伊藤 文夫
島田 一彦	古笛 恵子
宮川 博史	〈第3部〉
岸 郁子	大島 眞一
鹿士眞由美	浅岡千香子
高木 宏行	湯川 浩昭
安藤 拓郎	小林 邦夫
園 高明	蛭川 明彦
高野 真人	阿保 賢祐
岡崎 秀也	塩崎 勤
津川 哲郎	影浦 直人
一宝 真	井上 繁規

## 【専門訴訟講座①】交通事故訴訟〔第2版〕

---

令和2年3月16日 第1刷発行

定価 本体8,800円(税別)

編者 塩崎 勤・小賀野晶一・島田 一彦

発行 株式会社 民事法研究会

印刷 藤原印刷株式会社

---

発行所 株式会社 民事法研究会

〒150-0013 東京都渋谷区恵比寿3-7-16

〔営業〕TEL 03(5798)7257 FAX 03(5798)7258

〔編集〕TEL 03(5798)7277 FAX 03(5798)7278

<http://www.minjiho.com/> [info@minjiho.com](mailto:info@minjiho.com)

---

落丁・乱丁はおとりかえます。 ISBN978-4-86556-334-4 C3332 ¥8800E  
カバーデザイン：袴田峯男