

〔研究ノート〕

# フランス交通事故法改正の補足的分析・検討 ——2016年草案と2017年法案の比較を中心に——

山 野 嘉 朗

1. はじめに
2. 条文試訳（草案・法案）
3. 法案の逐条的分析
4. 総合的分析と法案の評価
5. 補足的説明
6. おわりに

## 1. はじめに

フランスでは、現在、民事責任法の改正作業が進行しているが<sup>1</sup>、その中で、交通事故賠償の特別法である1985年7月5日の法律（交通事故法）の賠償規定の内容に修正を施しつつ、民法典に取り込むという改正が行われることになった。立法作業の第1弾として、2016年4月29日に司法大臣が「民事責任改革」（Réforme de la Responsabilité Civile）と題する草案（Avant-Projet de Loi<sup>2</sup>）を公にした。この草案に従えば、交通事故賠償の規律はすべて民法典に吸収され、交通事故法第1条ないし第6条は、民法典第1285条ないし第1288条となる。

この草案は交通事故法の規定を単純に移し替えたというものではなく、

---

1 わが国でも、以下の文献に見られるように、フランスの民事責任法改革についての研究が進んでいるが、本稿はあくまでも交通事故賠償に的を絞って検討を行うものである（以下の文献は、総論的な研究である）。ヨナス・クチュネ（ジョナス・クネシュ）（中原太郎訳）「フランス民事責任法改正」法学80巻5号86頁（2016）、同「民事責任の改正に関する法律草案」同104頁、廣峰正子「フランス不法行為改革の最前線」法時89巻2号94頁（2017）。

2 [www.textes.justice.gouv.fr/art\\_pix/avpj1-responsabilite-civile.pdf](http://www.textes.justice.gouv.fr/art_pix/avpj1-responsabilite-civile.pdf).

かなり大胆な修正も加えている。それは、これまで学説等から交通事故法の規定に加えられた批判に対応するとともに、法解釈上の問題の一部を解決するものでもある。筆者は既に交通事故法と草案との比較検討を行い、草案によって再構築された賠償システムの内容を明らかにした<sup>3</sup>。

もっとも、草案はあくまでも立法のための「たたき台」に過ぎないので、パブリックコメントを踏まえて策定された法案である「2017年3月の民事責任改革法案」(Projet de Réforme de la Responsabilité Civile, mars 2017<sup>4</sup>)が1年後に提出されることになった<sup>5</sup>。この法案は、草案の重要な部分にメスを入れているので、国会において激しい議論を巻き起こす可能性がある。筆者は、上記研究の校正の段階で、同草案に対するパブリックコメントを踏まえた法案が提出されたことを知ったため、十分な分析を加えることができなかつた(付記の部分で簡単な紹介を行ったのみ)。

そこで、本稿では、法案の内容を明らかにしつつ、問題点を抽出して検討を加えたい。叙述の順序として、まず、草案と法案の条文の試訳を掲げ、次いで、逐条的にその差異を明らかにし、法案を評価する。なお、民事責任改革法案は損害論にも言及しているので、交通事故賠償との関係部分について簡単に紹介しておきたい。

## 2. 条文試訳(草案・法案)

以下、草案と法案の試訳を掲げる。

---

3 山野嘉朗「フランス民事責任法改革と交通事故法改正」損保79巻1号1頁(2017)。

4 [www.justice.gouv.fr/publication/Projet\\_de\\_reforme\\_de\\_la\\_responsabilite\\_civile\\_13032017](http://www.justice.gouv.fr/publication/Projet_de_reforme_de_la_responsabilite_civile_13032017)。

5 2016年4月から7月に実施された意見公募手続(パブリックコメント)を受けて司法大臣が2017年3月13日に提出した。

### 草案第1285条

原動機付陸上車両の運転者または保管者は、その車両またはトレーラーもしくはセミ・トレーラーが関与した交通事故に起因する損害について法律上当然に責任を負う。

本款の規定は強行規定であり、かつ交通事故に関与した車両の運転者または保管者のみに適用される。本款の規定は、被害者が契約によって運送される場合にも適用される。

(Le conducteur ou le gardien d'un véhicule terrestre à moteur répond de plein droit du dommage causé par un accident de la circulation dans lequel son véhicule, ou une remorque ou semi-remorque, est impliqué.

Les dispositions de la présente section sont d'ordre public et sont seules applicables contre le conducteur ou le gardien d'un véhicule impliqué dans un accident de la circulation. Elles s'appliquent même lorsque la victime est transportée en vertu d'un contrat.)

### 法案第1285条

原動機付陸上車両の運転者または保管者は、その車両またはトレーラーもしくはセミ・トレーラーが関与した交通事故に起因する損害について法律上当然に責任を負う。

本款の規定は強行規定である。この規定は被害者が契約によって運送される場合にも適用される。

(Le conducteur ou le gardien d'un véhicule terrestre à moteur répond de plein droit du dommage causé par un accident de la circulation dans lequel son véhicule, ou une remorque ou semi-remorque, est impliqué.

Les dispositions de la présente section sont d'ordre public. Elles s'appliquent même lorsque la victime est transportée en vertu d'un contrat.)

#### 草案第1286条

被害者に対しては、それらが不可抗力の性質を有する場合であっても、偶発事故または第三者の行為を援用することができない。

被害者は、自己が被った損害を自発的に招致したときは、本款の規定を根拠として賠償を受けることができない。

(Les victimes ne peuvent se voir opposer le cas fortuit ou le fait d'un tiers même lorsqu'ils présentent les caractères de la force majeure.

Elles n'ont pas droit à réparation sur le fondement de la présente section lorsqu'elles ont volontairement recherché le dommage qu'elles ont subi.)

#### 法案第1286条

被害者に対しては、それらが不可抗力の性質を有する場合であっても、偶発事故または第三者の行為を援用することができない。

被害者は、自己が被った損害を自発的に招致したときは、本款の規定を根拠として賠償を受けることができない。

(La victime ne peut se voir opposer le cas fortuit ou le fait d'un tiers même lorsqu'ils présentent les caractères de la force majeure.

Elle n'a pas droit à réparation sur le fondement de la présente section lorsqu'elle a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi.)

#### 草案第1287条

人身損害の場合、被害者の過失は、それが事故の唯一原因であった許し難い過失に関わるものでない限り、損害賠償請求権に影響を及ぼさない。ただし、被害者が16歳未満もしくは70歳以上であるか、または年齢のいかに問わず事故発生時に永久的機能障害率 (un taux de déficit fonctionnel permanent) が80%以上と認められる資格者であるときは、

いかなる場合も人身損害の賠償を受ける。

(En cas de dommage corporel, la faute de la victime est sans incidence sur son droit à réparation, à moins qu'il ne s'agisse d'une faute inexcusable ayant été la cause exclusive de l'accident.

Toutefois, les victimes âgées de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans ou, quel que soit leur âge, titulaires, au moment de l'accident, d'un titre leur reconnaissant un taux de déficit fonctionnel permanent au moins égal à 80 p. 100, sont, dans tous les cas, indemnisées des dommages corporels.)

#### 法案第1287条

人身損害の場合、被害者の過失は、損害賠償請求権に影響を及ぼさない。

ただし、許し難い過失は、それが事故の唯一の原因であるときは、被害者から損害賠償請求権を剥奪する。

原動機付陸上車両の運転者が犯した許し難い過失は、それが事故の唯一の原因でないときは、損害賠償請求権を制限するという効果をもたらす。

原動機付陸上車両の運転者以外の被害者を除く、16歳未満もしくは70歳以上であるか、または年齢のいかんを問わず事故発生時に永久的機能障害率（un taux de déficit fonctionnel permanent）が80%以上と認められる資格者である被害者は、いかなる場合も人身損害の賠償を受ける。

(En cas de dommage corporel, la faute de la victime est sans incidence sur son droit à réparation.

Toutefois, la faute inexcusable prive la victime de tout droit à réparation si elle a été la cause exclusive de l'accident.

Lorsqu'elle n'est pas la cause exclusive de l'accident, la faute inexcusable commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter son droit à réparation.

Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à

moteur, âgées de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans ou, quel que soit leur âge, titulaires, au moment de l'accident, d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 p. 100, sont, dans tous les cas, indemnisées des dommages corporels.)

#### 草案第1288条

物的損害の場合、被害者の過失が損害の発生に寄与したときは、損害賠償請求権は制限または排除される。

損害賠償請求権の排除は過失の重大さを参照してとくに根拠付けられなければならない。

ただし、医師の処方に従って支給された必需品または器具に生じた損害は人身損害に適用される規律に従って賠償される。

原動機付陸上車両の運転者がその所有者でない場合において、その運転者が過失を犯したときは、身体以外の損害については、所有者に対して、その運転者の過失を援用することができる。所有者はその運転者に対して求償権を行使することができる。

(En cas de dommage matériel, la faute de la victime a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation de ses préjudices lorsqu'elle a contribué à la réalisation du dommage.

L'exclusion de l'indemnisation doit être spécialement motivée par référence à la gravité de la faute.

Toutefois, les dommages causés à des fournitures ou appareils délivrés sur prescription médicale sont indemnisés selon les règles applicables au dommage corporel.

Lorsque le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur n'en est pas le propriétaire, la faute de ce conducteur peut être opposée au propriétaire pour l'indemnisation des dommages autres que corporels.

## Le propriétaire dispose d'un recours contre le conducteur.)

### 法案第1288条

（変更なし）

## 3. 法案の逐条的分析

第1288条を除き、すべての条文に修正が施されている。

### （1）第1285条

第1項は変更されていない。すなわち、原動機付陸上車両の運転者または保管者は、その車両またはトレーラーもしくはセミ・トレーラーが関与した交通事故に起因する損害について法律上当然に責任を負う。このように自動車事故の責任主体は運転者または保管者であり、かつ、賠償責任の対象が、原動機付陸上車両が関与した（*impliqué*）交通事故を原因とする損害であることが明らかにされている。適用対象である原動機付陸上車両については何ら制限が設けられていないので、自動車はもとより鉄道、路面電車、地下鉄、ケーブルカー等の交通事故も法律の適用対象となっている。交通事故法では専用軌道を運行する路面電車および鉄道は適用対象外とされていたので、適用範囲の拡大は維持されている。

第2項は、草案が、「本節の規定は強行規定であり、かつ交通事故に関与した車両の運転者または保管者のみに適用される。本款の規定は、被害者が契約によって運送される場合にも適用される。」と規定しているのに対し、法案は、「本節の規定は強行規定である。この規定は被害者が契約によって運送される場合にも適用される。」と規定し、「かつ交通事故に関与した車両の運転者または保管者のみに適用される」という部分を削除している。第1項で責任主体が明らかにされている以上、重複表現を避けたものと思われる。本款の規定は、被害者が運送契約によって運送中の事故

についても適用されることには変わりがない。

(2) 第1286条

第1項については内容的に変更がない<sup>6</sup>。ただし、草案が被害者という単語およびその指示代名詞を複数形 (*les victimes, elles*) で表現しているのに対し、法案は、これを単数形 (*la victime, elle*) で表現している。主語が複数形から単数形に置き換えられている以上、それに対応して動詞の活用も変化していることはいうまでもない。

加害者は、交通事故被害者に対し、偶発事故や第三者の行為という免責事由を主張することができないとする。そして、それが不可抗力の性質を有する場合であっても同様であると、念を押している。また、被害者の故意による損害招致を加害者の免責事由と規定している。

ちなみに、交通事故法第2条では、不可抗力と第三者の行為の援用が許されないものとされていた。一方、草案および法案では、その対象が偶発事故と第三者の行為とされ、それらが不可抗力の性質を呈する場合であっても同様と規定されている。偶発事故が地震や洪水などの自然災害または戦争やテロのような不特定の人的災害 (*événement anonyme*) を意味するのに対し、不可抗力は免責をもたらす予見不可能 (*imprévisible*) かつ抵抗不可能 (*irrésistible*) な事象を意味する。したがって、偶発事故は不可抗力と結びつが(そのため、フランスの判例・通説は偶発事故と不可抗力を同視しているのであろう)、不可抗力は偶発事故に限らず、被害者の行為や第三者の行為にも認められるので、偶発事故は不可抗力の一種と

---

6 山野・前掲注(3) 8頁では、草案第1286条第1項を「被害者に対しては、偶発事故または不可抗力の性質を有しうる第三者の行為を援用することができない。」と訳出していた。フランスの判例・通説では、偶発事故と不可抗力は同義と解されており(山口俊夫『フランス債権法』220頁(東京大学出版会、1986))、第三者の行為は、それが不可抗力の性質を呈する場合にのみ加害者は免責される(山口・前掲書107頁、221頁)。したがって、不可抗力の性質は実質的に第三者についてだけ問題となるので、あえて以上のように意識した。しかし、本稿においては原文により忠実な翻訳を行うことにした。



解される<sup>7</sup>。以上を踏まえて、草案および法案は、不可抗力の一種である偶発事故と不可抗力と認められる場合も含めた第三者の行為の援用を禁止している。以上から、不可抗力免責に関しては、草案・法案と交通事故法とで実質的な差異はないと考えてよからう。

### （3）第1287条

本条の変更は極めて重要である。草案第1項は、「人身損害の場合、被害者の過失は、それが事故の唯一原因であった許し難い過失に関わるものでない限り、損害賠償請求権に影響を及ぼさない。」と規定するが、法案第1項は、「人身損害の場合、被害者の過失は、損害賠償請求権に影響を及ぼさない。」と規定した上で、但書部分を第2項として独立させ、「許し難い過失は、それが事故の唯一の原因であるときは、被害者から損害賠償請求権を剥奪する。」と規定する。この点については、内容的には特に変更はなく（すなわち、人身被害者は、原則として過失相殺の適用を受けることはないが、許し難い過失と呼ばれる極めて重大な過失を犯し、かつ、それが事故の唯一の原因である場合に限り賠償を一切受けることができない。換言すれば加害者は免責される）、表現上の変更に過ぎない（もっとも、法文の平明化という観点からは望ましい修正といえよう）。

法案は、草案には見られなかった項を新設している。第2項は、「原動機付陸上車両の運転者が犯した許し難い過失は、それが事故の唯一の原因でないときは、損害賠償請求権を制限するという効果をもたらす。」と規定する。この規定を置いたため、草案の第1項の但書部分を第2項として独立させた趣旨が明らかになる。すなわち、草案では、許し難い過失と事故の唯一の原因は一体となっていた。すなわち、運転者を含む人身被害者は事故の唯一の原因となる許し難い過失を犯していない限り過失相殺（減責）も免責も主張されることはない。したがって、単なる過失はもちろんのこと、許し難い過失を犯しても、加害者にも過失が認められる場合のよ

---

7 M. Bacache-Gibeili, *Les obligations, La responsabilité civile extracontractuelle*, *Economica*, 2012, n° 489.

うに、それが事故の唯一の原因でないときは完全な賠償を受けることが可能である。

これに対し、法案は、このシステムに大きな修正を施している。法案は、①運転者も含めた人身被害者の単なる過失は減責・免責の対象とならないが、運転者も含めた人身被害者の許し難い過失は、それが事故の唯一の原因である場合は免責の対象となるとして、まず草案のシステムを踏襲する。しかし、その一方で、運転者については、許し難い過失を犯したものの、それが事故の唯一の原因でないときには完全な賠償を認めず、過失相殺を適用するという形で、草案が運転者に認めていた保護を制限している。

次に、草案は特別に保護されるべきジャンルに属する低年齢者、高齢者、重度障害者については、それらの者が運転者であっても、事故の唯一の原因である許し難い過失を主張されないと規定していた。たとえば、75歳の高齢者が運転中に許し難い過失を犯して事故を惹起し、それが当該事故の唯一の原因であったとしても、完全な賠償を受けることができる。しかし、法案は、運転者からそのような特権を剥奪したので（すなわち、一般の被害運転者と同様の扱いにしたので）、上記のケースでは免責されることになる（運転者以外の者については完全な賠償）。

以上の人身事故補償システムを交通事故法のそれも含め整理してみよう。

(1) 交通事故法 被害運転者の過失については過失相殺が適用される。運転者以外の被害者については、過失相殺は適用されない。ただし、被害者の犯した過失が、許し難い過失でかつそれが事故の唯一の原因であるときは、被害者は賠償を一切受けることができない（加害者免責）。特別に保護されるべきジャンルに属する低年齢者、高齢者、重度障害者（運転者である場合を除く）は、事故の唯一の原因である許し難い過失を犯しても、完全な賠償を受けることができる。

(2) 草案 被害運転者とそれ以外の被害者の差別的な扱いが撤廃された結果、両者のいずれにも過失相殺が適用されない。ただし、事故の唯一

の原因となる許し難い過失を犯した場合は賠償を受けることができない。しかし、それが事故の唯一の原因でないときは完全な賠償を受けることができる。低年齢者、高齢者、重度障害者は、運転者としても、またそれ以外の被害者としても、特別な保護を享受する。すなわち、事故の唯一の原因である許し難い過失を犯しても、完全な賠償を受けることができる。

（3）法案 単なる過失については、すべての被害者について過失相殺が適用されない。許し難い過失については、運転者とそれ以外の被害者との部分的差別化が行われている。まず、運転者もそれ以外の者も、許し難い過失を犯し、それが事故の唯一の原因であれば賠償を受けることができないという点では草案と変わらない。しかし、それが事故の唯一の原因でない場合には、運転者と運転者以外の者とで扱いが変わる。後者については、草案と同様であるが、前者については、過失相殺が適用される。それは運転者が特別に保護されるジャンルに属する者であっても同様である。

なお、故意による損害招致の免責はすべての被害者に適用される。

#### 4. 総合的分析と法案の評価

上述したとおり、法案は、草案に対するパブリックコメントを考慮して草案に修正を加えている。

まず、第1285条には内容的な変更が施されていないので、自動車のみならずすべての原動機付陸上車両の所為による交通事故について民事責任法の特別ルールが適用される。これは、かねてから学説の厳しい批判を浴びてきた問題<sup>8</sup>を解決したものであるが、特に変更がなされていないことは望ましいといえよう。

第1286条も実質的な変更はないので、被害者保護のために交通事故法が設

---

8 山野・前掲注（3）18頁以下参照。

けた、加害者による不可抗力等の免責の援用を禁止する規律が維持されている。

問題は第1287条である。人身被害者について交通事故法は、運転者と運転者以外の者の間で、前者については過失相殺を適用し、後者については過失相殺を認めないという形で、補償に差異を設けていた。このような差別的扱いはかねてから批判の対象とされてきた。たとえば、2005年のカタラ草案および2010年のテレ草案ではそのような差別的扱いは行われていない<sup>9</sup>。また、破毀院も2005年の年次報告書の中で、交通事故法第4条の廃止を提案している<sup>10</sup>。したがって、草案の内容は広く支持されるべきものと思われるが、法案は、これに修正を加えた。それでは何故、このような修正を加えたのか。その理由は、パブリックコメント段階での保険業者からの圧力に求められそうである<sup>11</sup>。そもそも、被害運転者の差別的扱いは、交通事故法の立法過程における立法者と保険業者との妥協の産物である。というのも、運転者に対する責任保険の保護の拡大は、保険料率の高騰をもたらすという保険業界にとって切実な問題があったためである。しかしながら、そもそも草案はそのような歴史的経緯を十分に踏まえた上で、敢えて差別的扱いをなくしたはずであるから、利害関係者間での慎重なすり合わせが必要と思われる。

さて、法案第1287条1項は、「人身損害の場合、被害者の過失は、損害賠償請求権に影響を及ぼさない。」と規定するが、この点については、人を惑わせる表現であるとの指摘もなされている<sup>12</sup>。何故ならば、ここに言う過失は単純過失であって、続く第2項以下では、許し難い過失に関する例外が規定されているからである。

次に、裁判官が許し難い過失についてどのような認定を行うかが問題と

---

9 これらの草案の試訳については、山野・前掲注（3）27頁以下参照。

10 *Rapp. annuel* 2005, p.15.

11 L. Morlet-Haidara, Le projet de réforme du régime d'indemnisation des accidents de la circulation, *RCA*. 2017, étude 9, n<sup>os</sup> 16 et 17.

12 *Ibid.*, n<sup>o</sup> 18.

なる。これまでも判例は許し難い過失を極めて厳格に解釈してきたし、破毀院自身も年次報告書においてこれを認めている<sup>13</sup>。何故ならば、許し難い過失が認められれば免責という効果が生じるからである。したがって、この法案の下でも、運転者以外の人身被害者については、その立場が維持されると考えられる。しかしながら、法案が新たに構築した、事故の唯一の原因でない許し難い過失を犯した運転者については、免責ではなく過失相殺が適用されるわけである。現行法すなわち交通事故法第4条の下では、単純過失であっても被害運転者に過失相殺が適用されている。仮に、法案がそのまま立法化されたとして、裁判官は、まず、事故の唯一の原因でない許し難い過失による過失相殺の適用については、判断を行った経験がないという点に注意しなければならない。たとえば、歩行者については、夜間、75メートル先の横断歩道が利用できるにもかかわらず、照明が十分でない車道に飛び出した場合（破毀院大法廷1995年11月10日判決<sup>14</sup>）や、夜間三つのガードレールを乗り越えて高速道路を横断した場合（破毀院第2民事部1987年7月20日判決<sup>15</sup>）のように社会的非難が可能な行動についてのみ、許し難い過失による免責を認めている。これに対し、運転者については許し難い過失を認めたとしてもその効果は減責に留まる。そうであるならば、たとえば、オートバイ運転者のヘルメット不着用、自動車運転者のシートベルト不着用、酒酔い運転についても許し難い過失が適用される余地がある<sup>16</sup>。すなわち、運転者に関しては単純過失と許し難い過失の同質化が生じるおそれがある。とはいえ、これまでの判例に照らしても、それのみで100%の減責ということにはならないであろうから、この制度

---

13 *Supra* note (10), p.16.

14 山野嘉朗「フランス交通事故法上の『許しがたいフォート』の定義と適用」愛学38巻3=4号27頁（1997）参照。

15 山野嘉朗「フランス交通事故法における加害者の免責事由について—事故の唯一の原因たる許しがたいフォート概念を中心に」損害保険研究53巻2号24頁以下（1991）。

16 Morlet-Haidara, *supra* note (11), n° 20.

が運転者に全面的に不利と言い切ることはできまい<sup>17</sup>。

第1288条には何らの変更も加えられていない。単純過失による物的損害については過失相殺（減責）が適用される（人身損害について過失相殺は援用できない）。重過失<sup>18</sup>については、100%の減責すなわち免責が適用されうる（人身損害については過失の重大さは問題とならず、許し難い過失のみが問題となる）。このように、本法案では、物的損害については単純過失と重過失を問題にし、人身損害については許し難い過失のみを問題としている（被害運転者については、さらにその過失が事故の唯一の原因であるか否かを問題とする）。このように、その種類はともかく、過失（faute）概念は、交通事故のように特別ルールが設けられるべき世界においても損害賠償制度と不可分一体のものとして存続しているといえよう<sup>19</sup>。

## 5. 補足的説明

法案は損害論の分野にも規律を設けている。ここでは、交通事故賠償に関わる範囲でその内容を紹介する。

まず、法案第1267条は、人身事故に起因する損害賠償に関する規律は司法裁判所および行政裁判所ならびに被害者と賠償債務者との間で締結される和解に適用されると規定する。法案第1267-1条は、人身事故に起因する損害賠償に関する規律に反する約定は被害者に不利益でない場合を除き、書かれていないものとみなすと規定している。交通事故紛争の大部分は被害者と保険者との和解で解決しているため、保険者は人身損害賠償に

---

17 *Ibid.*, n° 21.

18 第1288条が過失の重大さに言及している点については、免責に相当する過失か否かは裁判官が判断すべきものであるから、余計な付け足しではないかとの批判も見られる（Morlet-Haidara, *supra* note (11), n° 11.）

19 L. Bloch, *Ne l'appellez plus loi Badinter (à propos du projet de réforme du droit de la responsabilité civile)*, *RCA*. 2017, Focus 11.

フランス交通事故法改正の補足的分析・検討——2016年草案と2017年法案の比較を中心に——（山野嘉朗）  
については法案が定める規律に従わなければならないことになる<sup>20</sup>。

他方、法案第1269条は、人身損害に起因する財産的・非財産的損害は、コンセイユデタのデクレの定める損害項目一覧（限定列举ではない）に従って項目ごとに定められると規定する。したがって、保険者は、あくまでも公的な基準によって損害算定を行わなければならないのであって、独自の算定基準によることはできない。人身損害算定の分野では、ダンティラック人身損害項目一覧（Nomenclature Dintilhac）が関係者の間で利用されており、保険会社もこれに依拠するのが通例のようである<sup>21</sup>。そのような実態に鑑みれば、これに準拠した基準が採用されるべきことになろうか<sup>22</sup>。

法案第1270条は、症状固定後の機能障害（déficit fonctionnel）は、特別な規定がある場合を除き、唯一の医学的基準表（barème médicale）に従うことを義務づけている。これにより後遺障害の損害算定基準が統一されることになる。

法案第1271条は、コンセイユデタのデクレは、損害賠償額を示すデータベースに従って算出することのできる非財産的損害の項目を定めるものと規定する。このデータベースは、交通事故被害者の人身損害賠償に関し控訴院が出した終局判決を収集するものである。これにより、裁判基準と和解基準との格差の解消が期待される（その乖離は30%程度とされている<sup>23</sup>）。裁判基準に従うことにより、保険会社の支払金額が増加することは必然である。法案の仕組みに対しては損害保険業界の反発が大いに予想されるところであるが<sup>24</sup>、妥協点を見出すことができるかは定かでない。

法案第1272条は、収入の喪失等による損害の賠償は原則として定期金によるものとし、特段の事情が認められるときは、当事者の合意または特に

---

20 Morlet-Haidara, *supra* note (11), n° 27.

21 *Ibid.*, n° 28.

22 *Ibid.*, n° 28.

23 *Ibid.*, n° 30.

24 *Ibid.*, n° 30.

理由を付した判決により一時金に変更することができると規定する。定期金は最低賃金の推移と連動した指数に基づきスライドする。交通事故に関する定期金のスライドは、労災事故の定期金の再評価（revalorisation）に基づいて行われているので<sup>25</sup>、このような定期金方式の原則化は保険会社に有利に働こう<sup>26</sup>。

## 6. おわりに

以上、フランスの民事責任法改革に関して、交通事故賠償に関する部分的を絞り、草案と法案の比較検討を行った。法案の帰趨は予断を許さないが、人身被害運転者とそれ以外の人身被害者との間の差別の撤廃と保険料率の高騰とのトレードオフを始めとして、本稿で指摘した課題をどのように処理するかなど、議会で議論すべき課題が少なからず存在する。なお、若干の検討を加えたとおり、法案は損害論の分野でも大胆な改革を行っているが、たとえば、どのような公的算定基準が設けられるのかについても注目すべきである。

交通事故被害者の保護のあり方をめぐっては、比較法的見地から交通事故法が構築したシステムが注目されてきたが、今後の立法動向を更に注視していく必要がある。

---

25 1974年12月27日の法律第74-1118号に基づく（交通事故法第43条）。

26 Morlet-Haidara, *supra* note (11), n° 31.