

〔紹介〕

W・L・プロッサー

過失相殺

村 井 衡 平

ここに紹介する「過失相殺」(Comparative Negligence)と題する論文は、一九五三年の二月二日から五日にかけて、ミシガン大学において、「不法行為法に関する特殊問題」というテーマで故T・M・クローリー教授を記念して開催された一連の講演会で、カリフォルニア大学のW・L・プロッサー教授が行った講演である。Michigan Law Reviewの第五巻・四号の四六五頁―五〇八頁に掲載されている。

筆者はさきに、ルイジアナ州立大学のW・S・マローン助教授の「寄与過失の形成時代」と題する論文を紹介し、アメ

W・L・プロッサー過失相殺 村井

リカで駅馬車が蒸気機関車にとって代わられる時代に、寄与過失の原則が確立されるにいたった事情を明らかにした。内容的にみて、本稿はその統編ともいえるものである。寄与過失の原則によれば、当事者双方の過失により損害を生じた場合、原告の側に少しでも過失のあるかぎり、その賠償請求はみとめられない。だが、つねにこの原則を貫くことが正義を全うするゆえんではなく、とくに事件に陪審が関与することから、ときとして不都合な結果を招くことが痛感される。そこで、寄与過失の原則のもつ厳格さを緩和するため、「過失

相殺」という新しい考え方が生み出された。だが、これとも、当事者双方の過失により発生した損害をつねに妥当に処理できるとはかぎらない。ここでも、陪審が事件に関与することから生じるいろいろの問題は、未解決のまま残されている。不法行為法 (Law of Torts) の権威として、プロッセア教授は本稿において、これらの諸問題を詳細に検討し、陪審をコントロールするための有効な手段を探索する。以下、その内容の略々全部を紹介することにしよう。

この頃では通常議会の日程表のなかに、一個の法案がよく姿をみせる。ときに州法曹協会によって是認され、支援されているが、これは、あらゆる過失を理由とする訴訟で、完全な抗弁としての寄与過失 (Contributory Negligence) を始末し、その代わり、一般にまちがってよばれる過失相殺 (Comparative Negligence) を用いようとするもので、損害賠償額を当事者間に配分する種の方法を含んでいる。かかる法案は、もちろん、この問題に関する豊富な文献が示しているように、何も眼新らしいものではない。これに類似した法案は、第二次大戦前の十年ほどの間に、自動車事故の発生率が増加することにより、損害賠償をうけられない被害者

の問題を考慮せざるをえなくなったとき、議会に多数提出され始めていた。労働者災害補償法 (The Workman's Compensation Act) によく似た自動車事故損害補償プラン (Automobile accident Compensation plan) が提議され、ある種の機関または委員会により執行されるよう、仕向けられた。一例として、かかるプランを確立する法案が議会の一院を先に通過したのも、過失相殺法 (Comparative Negligence Act) が採用された。戦争中、ガソリンが配給制であったために事故率が減少したとき、これに関する議論は遠のいた。しかし、公道上での大量殺人が再び促進されるとともに、論議は精力をもち返えしてきた。保守的な予言者でさえ、来るべき二、三年の間に他のいくつかの州においても、損害額を配分する法律が採用されるだろうとのべている。

アメリカ合衆国は、文字どおり、寄与過失の最後の要塞である。完全な抗弁も、その最後の痕跡はずっと以前に、全ヨーロッパ大陸から姿を消しており、そこでは、損害額は当事者双方に配分されることになっている。イギリス、カナダのすべての州、ニュージーランドおよび西オーストラリアも、いまや同じ成り行きを辿っている。イギリス帝国のわづかの領域にのみ、コモン・ローの法則が残されているにすぎ

ない。合衆国においてさえ、損害額を配分する方法は、一般に認識されているよりもはるかに多くみとめられている。約四〇の制定法がその名を連ねており、明らかに有効な働きをしている。しかも、公正な評価によると、約二〇〇件の事件において、この方法が適用された。これらの判決については、凡んど何も書かれていない。しかし、それらはきわめて重要性をもつ一群の法を説明しており、大いに理論的な論争のあつた手続がこれまで実行されてきた。本稿は、損害額を配分する制定法が実際にいかなる作用をしているか、できるかぎり広範囲に調査し、今まさに、これら相対的にみて未知の大海にのり出そうとしているいくつかの議会のために、最も望ましい法律の形式は何であるかについて、なんらかの結論を提供することを目的とする。

コモソ・ローの状況

寄与過失の抗弁は一八〇九年の *Butterfield v. Forester* 事件に由来している。自分の家屋を修理していた被告が、公道の一部を横切つて棒を置いていた。夕暮れになり、原告は酒場から馬にのり帰宅の途についたが、棒が見えず、それに衝突し、馬から投げ出されて負傷した。エレンポロー卿は事

件を審理し、簡潔に次のように意見をのべた。「当事者の一方は、もし彼自身が通常の注意を正しく用いなかったならば、他方の過失によって置かれた障害物を盾にし、それを自分に有利に利用することはできない。」

このように宣言された法則が、なにゆえに、イギリスおよび合衆国の双方において、その後の判決のなかであのように敏速に承認されたかについて、多くの考察が行われた。裁判所自身によってなされた説明は、決して説得力をもたなかつた。大多数の判決は、主因 (*Proximate cause*) について、

「原告の過失は、被告の過失と彼の蒙つた傷害の間に介在し、両者を隔離する原因である」とのべている。しかし、この説明は、主因という意味がどこにも発見されないかぎり、支持することはできない。もし二台の自動車が衝突し、同乗者に傷害を与えるならば、一方のドライバーの過失は、他方の責任を免れさせる免責理由にはならない。一方のドライバーが他方に対して訴訟を提起する場合、これとちがった別の結論を出すための明白な理由は何も無い。寄与過失の抗弁は刑法上の問題であり、原告を、彼自身の非行を理由に処罰することを目的としているとか、裁判所は彼自身に過失のある人に助けを与えず、彼は清い手 (*Clean Hands*) で裁判所にこな

ければならない、ともいわれてきた。しかし、これは多数の事件についての説明にはならない。とくに「最後の明白な機会」(Last clear chance)―明らかに過失のある原告の賠償請求がみとめられる―の説明にはならない。この法則は、彼自身の安全のために適切な注意を払うのを怠る人に、賠償請求をみとめないことにより、事故が起きるのを阻止することを目的とするのだといわれてきた。しかし、高速で走る自動車常用者は、彼が傷害を蒙り、それを理由に訴訟を提起しても敗訴する可能性のあることをよく考えているし、また考えるべきであるという憶測は、全く現実性を欠いているため、この法則は過失のある被告を勇気づけることにより、事故の発生を促進するという方が合理的のように思える。多分、本当の根拠は、単に、十九世紀初頭におけるモン・ローの高度に個人主義的な態度にある。寄与過失の原則が発展したのは、丁度、産業革命の時代で、裁判所がこの抗弁を、義務および主因の概念と並んで陪審をコントロールし、それによって、急速に発展しつつある企業の負うべき責任が抑制され、限界づけられるための便利な道具とみたと考えることも、道理に合っている。

すべての賠償請求をみとめないことに対する非難は急速に

あらわれ、一世紀以上も経過している。寄与過失に対する攻撃は、この法則によると、当事者双方の過失により引き起こされたすべての損失を、一方の当事者―しかも傷害を蒙った原告の側のみ負担させるが、彼はその負担にほとんど耐え得ないし、しかも支払を免れる被告よりも過失の程度がうんと少いこともあり得る、という明白な不正さに向けられている。このような方法を正当化することは、今まで誰れにもできなかったし、これからもできないであらう。この法則の無法さは、とくに被用者に対する傷害事件において顕著である。生存中はずっと注意を怠らなかつたのに、一瞬間の慎重さを欠いたため、雇主に過失があるにもかかわらず、生命を失い、何の賠償もうけないまま放置される。そして、この法則になんらかの修正を加えるべき要求が不可欠の政治的な運動となり、ついに労働者災害補償法が制定されるにいたった。かざられた範囲ではあるが、救済を与えるかどうかは陪審の掌中であつた。事実審裁判官は、陪審がしばしば寄与過失の事件において事実上、全損害の賠償をみとめていること、また陪審室における妥協の結果、原告の過失を理由に損害賠償の額をいくらか減額していること、をよく承知している。しかし、それにいたる過程は、しよせん、偶然のことであり、

しかも大變意に満たないものである。寄与過失に関する裁判所の説示をそのとおりに理解し、尊重する陪審員がいるかと思えば、かかる説示を窓の外に放り出し、たとえ十セントであっても、賠償額の減額を拒否する陪審員もいる。とりわけ、説示をうけて陪審が評決した多数の事件のなかには、原告の過失が被告のそれと比較し、わづかであるにせよ、程度の少いことが明白であり、裁判所はそれを法律問題として宣言する以外に道のないようなものがある。目立った例として、ミネソタの事件がある。この事件において、交叉点に入らうとするドライバーが、スピードを出して走っている被告は彼のためにスピードを落してくれるだらうとの誤った推測のもとに、道をゆづらなかつた。最高裁判所は、ほとんど感情のもとでもうべき訴えを、議會に対して行つた。しかし、議會は“過失相殺法”を制定することにかかる判決の必要性を少くすることに、いぜんとして冷淡である。

裁判所は当初より、何かがまちがっていることに気がついてゐる様子を見せながら、行動に出るのに手間どつてゐた。ただ、三つの点に関し、寄与過失の一般法則のもつ厳格さがコモン・ローによつて修正された。寄与過失は、過失を理由とする訴のみに對する抗弁であり、暴行 (assault and battery)

W・L・プロッサー過失相殺 村井

のように故意の不法行為には決して適用されなかつた。このことから、最初の例外が発達してきた。つまり、被告の行為が大變に悪質であるため、ほとんど意圖的なものといつてよく、無謀な (wilful)、無法な (wanton) または不注意な (reckless) ものとして特色づけられる場合には、単なる寄与過失は抗弁にならない、というのがそれである。この場合、原告は彼自身の行為が被告と同様に悪質であり、同じような言葉で示すことのできる場合にのみ、賠償請求を阻止される。もちろん、ここでは、一方の過失と他方の過失を雜然と比較しているが、程度のちがいはなく、むしろ種類のちがひとしてである。無謀な過失 (Wilful Negligence) には、他の危険を発見したのちであれば、それがどのようなものでも、あらゆる過失を含むものと誤つて定義したミネソタをはじめとする二、三の州は別として、前示の例外は、比較的わづかの事件にのみ適用され、大して重要性をもつものではなかつた。比較的最近になつて生じた第二の例外によると、訴訟が被告の法律違反—たとえば未成年者労働法 (Child Labor Act) 違反—を理由とする場合、寄与過失の抗弁を排除してしまふ。これは全責任を被告に負担させ、しかも原告を、彼自身の過失にもとづく結果からさえ保護するものと解釈されている。

その理由はきわめてはっきりしている。さもなければ、議会の意図したことが達成されなだらうというのがそれである。しかし、かかる法律はその数が少く、きわめて特殊な性格をもつものである。他の法律違反に関して、寄与過失はいぜんとして、完全な抗弁たる効力を保持している。

コモン・ローの最も重要な修正は、「最後の明白な機会」という名前を冠したものである。それは一八四二年の *Davie v. Mann* 事件に由来する。この事件において、原告は足かせをかけられた彼のロバを公道に置き去りにし、被告がそれにぶち当たったのである。この原則は合衆国において、たやすく承認されたが、それがどのような意味を包含しているかについて、当初よりずっと、「雄のロバの原則」(*Jacksass Doctrine*) という名前をつけられた。最初の形式では、被告が事故を回避するための、最後の、それゆえ、より秀れた機会をもった場合、彼の過失は原告の過失にとつて代わり、寄与過失は抗弁にならなかつた。寄与過失の事件それ自体のなかでなされた説明は、全部が全部、納得のいくものではなかつた。ときとして、あとから生じた被告の過失は必然的に重大な過失に相違なく、過失度比較の法則 (*rule of Comparative fault*) が適用されるべきであるといわれている。被告が原告

の救い難い事態を発見し、彼の行為がそれを気にかけない向うみずのものであることを示すような事例では、このことは事実かも知れない。しかし、過失が、全体としての事態を発見するのに失敗するとか、遅鈍とか、無器用さとか、事態を処理する判断を誤つたという点にある多くの場合を、これによって説明することはほとんど不可能である。大多数の裁判所は主因についてのべているが、これはほとんど道理に合っていない。もし当事者双方の過失により第三者に傷害を与えらるならば、一衝突により同乗者に傷害を与えたような場合——当事者の一方の過失が時間的にみて先であり、他方の過失が後であつたという事実のみにより、責任を免れるとは決して主張されなかつた。そして、過失のある当事者間で争われる場合にちがつた結果を出すための理由付けを、これまでのところ、誰れも提案していない。

本當の根拠は、たかだか、寄与過失の抗弁に対する反感と、その抗弁のもつ困難さが最もよくあらわれる一群の事件にこれを適用することに対する反抗にあるように思われる。最後の明白な機会とは、損害額の配分という終着駅に向う一つの間駅として、「過度的な原則」(*transitional doctrine*) とよばれてきた。だが、その効果は、改革のスピードを上げるよ

りも、むしろそれを凍結するにあつた。實際問題として、最後の明白な機会は、法の知っている最悪の混乱状態の一つに適用される。いくつかの州では、この法則は、原告に述べ道がなく、しかも被告が事実上その事態を発見したような事件にかぎって適用された。また、ある州では、被告が合理的な注意を用いたならば、そのことを発見したにちがいないような場合にまで広げている。他の州では、この法則は、原告に全く述べ道がないというわけではなく、引続いて過失の状態にあるが、彼の危険に気づいておらず、被告がこれを発見した場合に適用している。また、他の州では、ブレーキに欠陥のある車を運転するというように、被告に先に過失があつたため、それがなければ利用できなかったにもかかわらず、被告が「最後の明白な機会」を利用することができなくなつたような場合に適用している。

これらの法則に混じり、情況証拠に与えられるべき効果および「見えるべきであつた」というのは「見た」というのと同じであるかどうか、に關する意見の一致しないことが多いので、ほとんど文字どおり、州の数と同じ四十八組の法則が存在している。一つの州のなかに、しばしば最大級の混乱がみられることがある。そして、多くの州では、被告の過失が

増大するにつれて、彼の責任が減少する——危険を予期し、かつ発見したが、ブレーキをかけるのが遅い人は、責任を負われないのに対し、危険を全くみなかったか、またはブレーキをかけなかった人は、責任を負われないということになる。ミゾリーは恐ろしい、しかも不思議な「人道主義の原則」(Humanitarian doctrine)を發展させたが、これはミゾリーでしか理解できない。イリノイ、ミネソタ、サウスカロライナのような州では、「最後の明白な機会」という名称は拒否したが、「無謀な過失」とか「主因」という誤つた名でよび、危険が発見された場合に適用しはじめた。これは実に最も驚くべき光景で、法律家でなければできない仕事であつた。

このような混乱とは別に、「最後の明白な機会」の目的は、当事者双方の過失によるすべての損失を原告から被告に移転することにより、寄与過失の示す苦境を軽減しようとする点にある。原告の過失によって生じた結果につき、彼の負担すべき部分を被告に負わせるというのは、被告の負担すべき部分を原告に負わせると同じく、不合理なことである。そして、過失のある原告について、彼のなした傷害の責任をすべて免除することは、被告の責任を免除すると同じく、良い政策ではない。すべての失敗に歸し、偶然で間に合わない手段

は、明白な不正義を被告に与えることにより、原告の有利に作用する。しかし、それは必要な時間的間隔とか、発見の要素がはっきりしないため、最後の明白な機会を適用できないような大多数の寄与事件に全く触れないままで終わってしまう。

保険数理士 (actuaries) が車のドライバーおよび他の被告に関して責任保険料を計算する場合、彼等は現行法のもとで、多くの事件において、過失により他人に傷害を加えた被保険者がすべての責任を免れるかも知れない蓋然性、他の事件において、陪審員が裁判所の説示を一部無視して、損害賠償額を、たしかではないがある程度減額し、その範囲内で損失を、両当事者に配分するかも知れない蓋然性、また他の事件で、最後の明白な機会が適用されるか、説示が完全に放棄される場合、当事者双方の過失によって生じたすべての損失は、被保険者にふりかかってくるかも知れない蓋然性、を考慮に入れなければならない。保険数理士の見地からすれば、これらの可能性は、疑もなく、その程度は知れないにせよ、互いに均衡を保っているけれども、裁判所の仕事および司法に関する形式としては、遺憾な点が多い。

現在の法のあり方が自分の利益になると考える被告の避けることのできない利己主義は別として、損害額の配分に関する

る提案は、二つの障碍に直面している。一つは、過失と過失を比較するのは不可能であり、このような比較を基礎にして損失を配分するのは、最も気狂いじみた当てずっぽうである。たしかに、車道に突然とび出した歩行者に、すべての過失のうち四十パーセントがあり、前方をよくみていないため歩行者を轢き倒したドライバーに六十パーセントの過失があると評価することは、正確に証明できる事実にもとづいているとは思えない。このような評価は、いつでも原告について二五—七〇パーセント、被告について七五—二五パーセントとするのと同様、無駄なことである。しかし、原告の損害額をこのような基準で配分するのは、責任の一〇〇パーセントが原告にあり、被告に全く責任がないとか、または、もし最後の明白な機会が適用されるならば、一〇〇パーセントが被告にあり、原告に全く責任がないというような、独断的な結論にもとづく配分よりも、少くとも、より正確であることは同様に明らかである。将来の収入または永久に不具になったことを基礎にして評価するのはさておき、傷の回復する速度を予測したり、足の骨を折ったとか、鼻の形が醜くなったことに対する公正な評価および賠償として二〇〇〇ドルを認定することほど愚かな、またむづかしい評価はない。少くとも、多数

の事件はこのような評価が毎日行われていることを示している。

他の異議はもつと本質的なものである。それによれば、陪審員は過失に応じて損害額を配分すべき旨の裁判所の説示に従うだらうと期待することはできない。つまり、周知のように、陪審員は法廷内で松葉杖をついた人に同情をよせ、株式会社・保険会社に対して彼等が諺のように偏見をもっているため、寄与過失について確信のいく証拠があつても、それを無視し、完全に原告に有利な評決 (verdict) を答申し、他の損害額配分法のもとでも同様のことをするであらう。また、提案されている改革は、損害額の配分が実際に行われる保証もなしに、被告から、命じられた評決が被告に有利になるすべての可能性を奪うにすぎない。アメリカの過失法 (Negligence Law) において、陪審席の、現在では婦人も含めて十二名いる人達に対する容易ならざる不信任が増大し、損害額の配分は、最初、困難と戦う陪審員のいない法廷において発達し、最もうまく成功したのは意味深い。異議がどのような根拠にもとづいていたのか、そしてそれに対処するために何をすればよいのか、考慮すべき問題として残されている。

W・L・ブロッサー過失相殺 村井

陪審による損害額の配分

損害額を配分する方法で最も簡単な、しかも最も古いものは、損害額を過失のあつた当事者に均等に配分することである。この方法は一七〇〇年頃、イギリスで陪審を用いない海事裁判所において発達したものであり、ローマ法 (Civil Law) に由来する国際的な法則により、強い影響をうけていた。これをアメリカの海事裁判所が船舶衝突事件にうけつた。その内容は粗野なものであるけれども、恐らく大多数の事件において、すべての賠償請求を否認するよりも、実質的な正義に近づく結果となる。イギリスでは一九〇九年のブラッセル海洋条約 (Maritime Convention) に従ひ、一九一一年に「各船舶に過失のあつた程度に比例して」損害額を配分する旨を定める法律を採用するまで、同じ法則を引續いて固守してきた。

独断的なアメリカの法則に対する不満の底流があり、いくつかの下級連邦裁判所は、当事者双方の過失が全く均り合わない場合に、この法則に対して反対の意向を表明した。ときとして、合衆国ではイギリスの法則を採用すべきである旨の提案が行われ、一九三七年には上院外交委員会から、この提

(五七七) 一一三

案に対する好意に満ちた報告書が出されたが、第二次大戦のため何も実行されるにいたらなかった。しかし、海事裁判所による一つの重要な発展がみられた。それによると、船舶の衝突は含まないけれども、船舶乗組員に対し、過失により傷害が生じた場合、均等配分の法則は適用されず、原告のうけるべき賠償額は、彼の側の過失の程度に応じて減額された。

このような海事裁判所の判決は、労働運動において重要な役割を果たし、ついにこの趣旨の法律が制定されるにいたった。

海事裁判所を別にすれば、一九〇八年以前にはコモン・ローの法則にほとんど変化はなかった。イリノイおよびカンサスは過失の“程度”を用いる実験を試みたが、放棄している。テネシーおよびジョージアは、あとで検討される制約(restriction)に従い、損害額の配分に関する一般的な考え方を生み出した。また、フロリダはジョージア州法のなかの鉄道責任に関する規定をそのまま取り入れた。メリーランドは州内の二つの郡で、鉱夫および肉体労働者の事件に適用されるべき損害額の配分法則を作成した。ルイジアナは、少くともローマ法に精通している法律家によって一八二五年に制定された、明らかに財産上の損害に関する事件で損害額の配分を要求するようにみえる規定を法典中にもっており、多分、

これが一般的な配分法則になったのであらう。しかし、ルイジアナの法廷は、発展する企業からの圧力をうけ、隣接する諸州の事件がもつ説得的な権威に影響され、さらに判決を統一したいという希望から、かかる規定を全く無視するか、別個に解釈してしまい、かくて規定は法典上に空文として残っている。損害額の配分は最初、一九〇八年に連邦使用者責任法(The Federal Employer's Liability Act)により、国内に感銘を与えたが、これは連邦または州の裁判所において、州際交通に従事する鉄道員に対する傷害に関するすべての過失訴訟に適用された。それはもちろん、長い間の労働運動の成果であり、労働者災害補償法の波がおしよせたのは、ついに二、三年前のことであった。それには次のような規定が含まれていた。

“本法の規定に従い、被用者の蒙った身体傷害または傷害による死亡を理由とする損害賠償を請求するため、運送業者を相手として提起されるすべての訴訟において、被用者に寄与過失の責があつたかも知れないという事実、賠償請求を阻止することなく、賠償額は、陪審により、かかる被用者に帰せられる責任の量に応じて減額されるものとする。ただし、傷害をうけ、または死亡した被用者は、か

かる運送業者が被用者の安全のために制定された法律に違反したため、被用者の傷害または死亡を引き起した場合はいつでも、寄与過失の責を負わされないものとする。”

連邦使用者責任法が実例となり、同じ一般的な種類の労働立法の大洪水となった。損害額の配分に関する規定は、一九一五年および一九二〇年に制定され、船舶乗組員に対する傷害に適用されるジョーンズ法 (Jones Act) および海商法 (Merchant Marine Act) のなかに仲裁合意 (reference) としてとり入れられた。この規定は、一連の州内交通に従事する鉄道員を対象とする州使用者責任法において、実質的にくり返され、コロラド、アイオワ、カンサス、ケンタッキー、ミネソタ、モンタナ、ノースカロライナ、ノースダコタ、サウスカロライナ、サウスダコタ、テキサス、バージニアおよびワイオミング諸州で採用された。同じ種類の広範囲な法律が、鉱業とか製材業のように一般的な危険を伴う特殊の職業に従事する人々に適用されるべく、アリゾナ、フロリダ、アイオワおよびオレゴン諸州において、またアラスカでは州内のすべての会社の被用者に適用されるべく、制定された。立法はまもなく、労働の分野以外にも拡がりはじめた。損害額を配分する規定は、一九二〇年に公海における死亡をカ

バーする連邦法において、くり返えされた。フロリダおよびアイオワでは、鉄道による傷害を蒙った人に適用されるべく制定された。バージニアでは、鉄道会社が必要な信号を設置するのを怠ったことにより引き起される踏切事故に適用されてきた。また、テネシーの法律は、解釈によって同じ効力をもつものとされた。他のいくつかの州は、損害額配分の規定を、労働または鉄道事件に、原告の過失の範囲に関して制限を付けたが、制定した。これについては、のちに検討する。最後にミシシッピーでは一九一〇年に、身体傷害に関するすべての訴訟に損害額配分を適用する法律を作り、一九二〇年には財産上の損害も含めるにいたった。ミシシッピーはかくて、損害額の配分を一般原則として承諾する最初の、しかも唯一の州である。同様の法律は、現在カナル・ゾーンで行われている。

法律がそれ自身でなんらかの制限を設けている場合は別として、これらの法律は、原告の過失が被告のそれと等しいか、またはそれより大であっても、そして一方の過失が重大 (gross) であり、他方が軽微 (slight) なものであっても、損害額の配分を要求するものと考えられている。配分は、もし当事者双方の過失が認定されるならば、行われなければならない

ないし、また陪審に対し、配分するように説示しないのは手続の瑕疵である。原告の財産回復 (recovery) は、彼の蒙った侵害について、彼の過失が原因を与えた "Causal" か、またはそれに寄与していた "Contributed" 範囲で減額されなければならぬという趣旨において、むしろ何げなく、不注意に用いられる言葉が大変に多いけれども、ひとたび因果関係が認定されるならば、損害額の配分は、寄与の程度を比較 (comparative contribution) するよりは、むしろ過失の程度を比較 (Comparative fault) することにもとづいて行われなければならないことは、疑の余地がないように思える。明らかにまちがっている二、三の判決は別として、一般には次のことが承認されている。回復できる損害額は、原告の過失または彼の行為が要求されている標準からはずれている程度が、原告および被告の過失を総計したものに占める割合に応じて、減額されなければならない。しかも、一方の過失が他方の過失に対して占める割合とか、両者のちがいの範囲に依拠してはない。かくて、算定された原告の過失が全体の二〇パーセントで、被告のそれが八〇パーセントと認定される場合、原告は彼の損害額の八〇パーセントを回復しなければならず、七五パーセントとか、六〇パーセントではない。

控訴審裁判所の判決から、損害額を配分すべき旨の説示のもとで陪審員が現実は何をしているかについての手がかりを探そうと試みる場合、収集できる情報は期待はずれで、貧弱なものである。判決はむしろわびしい読み物にすぎない。一般に数多くの誤りが指摘されており、その一つとして、説示のなかで主張されたなんらかの非行について苦情をのべるものがあるが、かかる非行は存在しなかったとか、偏見にもとづくものではなかった旨、修正されたり、認定されたりする。損害額を認定することが真向から拒否された場合、裁判所はしばしば、寄与過失の事実が余り明白に立証されなかったため、法律問題としては、陪審が損害額の配分を全く怠るのはまちがいであるということができる旨の判決をしたり、または認定された金額は、損害額に関する証拠によって証明される最高限度が余り明白でないので、陪審が説示に従わなかったことを示している旨の判決をする。これらの事件において、陪審が何をしたかを裁判所が全く知らなかったことは明白であり、ある事件では、裁判所がその旨を率直にのべている。しかし、法律問題として、寄与過失の存在することが明らかであり、認定された金額が証拠によって立証される最高額に丁度等しいため、陪審が損害額の配分をしなかったことは

疑問の余地がないような事件が数多くみられる。ときとして、再審が命じられることもあるが、ほとんどの場合、損害額の縮減 (Remittitur) が行われている。これら多数の事件において、損害額の争点のみについてみれば、一般に期待されるところをはるかに越えて、不均合に多額であるとの印象から逃れることは困難である。陪審がつねに、彼等の面前にある被害者から、原告に疑もなく過失のある場合でも、裁判所の説示に従い損害額を配分するように一任されているわけではない、旨の主張に力強い支持を与えられているように思われる。これらの事件は、そのほかに、損害額の配分が行われるべきであるのに、現実には行われておらず、しかも裁判所は何が起ったかについて知らず、また確めることもできないため、干渉する力のないような、さらに多くの事件が存在するにちがいないことを示唆している。少くとも、陪審が何をしたかについて、多くの事件で裁判所が無知だったことが白状されたため、前示の主張をきわめて尤もらしくみせてくれる。陪審がこのような不品行をするかも知れないことを恐れる余り、多くの州では、損害額の配分に関する法規の適用に重要な制限を設けるにいたった。これらすべての規定は、多かれ少かれ、議会で対立しているグループの間の妥協の産物で

W・L・プロッサー過失相殺 村井

あって、損害額の配分への道を連立って歩かせるが、しかし陪審が信頼に価しないことが明らかになる場合、または当事者間での合意が可能な場合は、その場でしばらくの間仕事を中止しようと努める。これらの規定は、いいかえれば、政治的な性格を帯びており、最も政治的な妥協と同様に、原則として健全なものではないし、その効果においても、うまくいっていないようである。

軽微な過失と重大な過失

これらの制約 (restriction) のうちで最も古いものによれば、損害額は、原告の過失が軽微であり、しかもそれに比較して被告の過失が非常に大きいと認定される場合のみ、配分されるものとする。かかる制約は、過失にいろいろの「程度」があるという古い考え方にさかのぼる。この考え方は、イギリスにおいて、寄託法 (Law of Bailment) のなかで発展したものであり、現在でも多くのアメリカの裁判所により、寄託に関する事件に適用されている。十九世紀の半ばを少しすぎた頃、イリノイの最高裁判所は、この考え方を鉄道によって引き起された身体傷害事件に及ぼしていき、その事件から、原告の過失は—過失の程度が、通常の注意 (ordinary care)

を払うのを怠るよりも少いという意味で「軽微」であり、一方、それと比較して被告の過失が「重大」なものであれば、原告の賠償請求を阻止することはない、旨の原則が展開されてきた。この「過失相殺」(Comparative Negligence)法規のもとで損害額を配分する試みは何も行われなかったが、それが適用された場合、原告が十分に賠償を得る効果があった。

その結果、約三〇年の間、イリノイの裁判所には、過失が「軽微」か「重大」かの争点をめぐって行われる訴訟が数多くもち込まれた。単なる定義の問題としてみれば、両者を区別するのは困難であり、しかも寄託に関する法則を、それとは別の複雑な過失事件に適用することが大変にむづかしいという事情のもとで、多数の控訴申立および事実審裁判所の手続になんらかの瑕疵のあったことを理由とする破棄申立が斥けられた。最後にイリノイの裁判所はがまんできず、この原則の削減にとりかかり、完全に処分してしまつた。この原則の痕跡はイリノイに何も残っていない。カンサスにおいては十八世紀に「軽微」な過失と「重大」な過失に関する同じ経験を試みながら、全く同じ道を辿り、しかも同じ方法でそれを否定している。オレゴン、ウイスコンシンおよびテネシー

諸州で同様の方向への冒険が最近に試みられたが、多かれ少かれ、それが実行に移されないため、消滅してしまつた。

それにもかかわらず、損害額の配分に関する法案が議会に提出されたとき、これらの古いコモン・ローの失敗の記憶が残っていて、妥協を可能にする根拠を示唆することになる。

その結果、コロンビア区、ネブラスカおよびオハイオ州の鉄道使用者責任法、アラスカ、カリフォルニアおよびオハイオ諸州の広範な労働法は、もし原告の過失が「軽微」なもので、それと比較して被告の過失が「重大」であると認定される場合にかぎり、損害額の配分に関する規定を適用するものとしている。同じことは、現在では廃止されたが、鉄道により蒙つた損害をカバーするウイスコンシン州法にも当てはまる。

一九一三年にネブラスカは、身体傷害または財産上の損害に関するすべての訴訟事件における損害額の配分まで、同様の制限を伴いながら拡げていった。そして、一九四一年にネブラスカの法律をサウスダコタが模倣した。

制限を設けた結果、広い範囲でイリノイの経験をくり返すことになつた。控訴申立の数が増大し、原告の特定の行為がその事情のもとで「軽微」な過失以上のものかどうか、決定するように求められた。「軽微」というのが問題解決の鍵

をにぎる言葉である。それというのも、もし原告の過失がこの格付けに適合しなければ、被告の側により大きな過失があったとしても、損害の回復は許されないというのが一致した意見だからである。ネブラスカの裁判所はこの言葉を定義することを拒否し、次のようにのべている。―常識を具えた人は誰れでも、「軽微」な過失というのは、現実には小さい (Small or little) 過失を意味し、重大な過失は大きい (gross or greater) 過失という言葉で示すものを意味することを承知している。そして、サウスダコタの裁判所は、「軽微」な過失というのは量の少ない普通の過失 (Ordinary Negligence) を意味するにすぎないとのべ、ほとんど同趣旨である。

弁護士の方は、この争点を論議するように誘われると直ちにそれに応じた。大多数の控訴申立に対し、寄与過失は、「軽微」なもの以上であり、すべての回復請求は、被告の過失の方が大きくても阻止される、旨の判決が言渡された。それゆえ、制約はほんのわずかの事件についてのみ、損害額の配分を制限する効果をもつにすぎない。たとえば、鉄道の踏切りで原告が停止し、左右に注意し、かつ警笛を聞くことをしなかった場合、道路の交叉点で左右に注意し、眼にみえるものをみようとしなかった場合、ある物を目撃したとき、有効に

停止できるようなスピードで走っていないかった場合、危険が出現してもスピードを落さなかった場合、または町を横切るとき、他の車を避けなかった場合、さらにこれらと同様に、むしろ普通の過失がある他の多くの場合に、損害回復の請求は棄却される。それと同時に、「軽微」なというのは、ある特定の事件におけるすべての事情に関する問題であり、はっきりした規則があるわけではない。そして、同じ種類の行為でも、他の場合には、陪審が検討すべき問題を提示することになる。もちろん、上訴が行われても驚くには当たらない。

ネブラスカの方式は、他州の人に信頼されているように思えない。それが事態を混乱に導き、過度の控訴を引き起していること、さらに損害額の配分は、それが行われるべききわめてわずかの事件についてのみ、実行されるにすぎないことが明らかである。

原告の過失が被告のそれより少ないこと

第二のタイプの制約によれば、原告の過失が被告のそれより少いと認定される場合にのみ、損害額の配分を行うことができ、もし両者が等しいか、原告の過失の方が大きければ、すべての回復請求は阻止される。これは最初、ジョージアに

現われた。一八六〇—六二年のジョージアの法典は、コモン・ローの初期の言葉使いをまねて、鉄道により蒙った身体傷害または財産上の損害にしか適用できない、損害額の配分を要求する規定を導入した。規定それ自体に現われたところでは正当と思えないような解釈方法により、損害額の配分は真先に、鉄道以外の被告に対する訴訟へと拡大され、ついで原告の過失が少い事件に制限された。制限について説明しても全く無益であり、法規を適用するに当って臆病さを引き起す以外の何物でもないように思われる。

ジョージアにおける半世紀の事情は、アーカンソー、ミシガンおよびウィスコンシン諸州において、鉄道使用者責任法の制定をみるにいたった。これによると、「軽微」な過失があつたとしても、損害額の減額を引き起すことはなく、アーカンソーの損害額配分法によれば、鉄道により蒙ったすべての身体傷害をカバーしている。一九一三年にウィスコンシンは、過失により身体傷害または財産上の損害を発生したすべての事件に損害額の配分を適用すべく規定している州法のために、制約を持ち込むことになつた。

実際上の効果は、「軽微」な過失と「重大」な過失を採用する場合と大変よく似ていた。控訴の数は再び増加し、そこ

では裁判所に対し、原告の特定の行為が負うべき過失は、少くとも被告のそれと同等のものかどうか、を決定するように求めた。この点は、当事者双方の行為に影響する事件のすべての事情のみならず、一方を他方と比較することにもかかつており、各判決は特定の事実にもつかなければならぬこと、そして損失を蒙った原告または被告のいずれかが裁判所を励まして争点をはっきりさせたこと、は明らかである。同じ普通のタイプのいくつかの事件でみられる外観は、どれもちがつているとしても、驚くことはない。鉄道の踏切で停止せず、左右を注意せず、警笛を聞かず、スピードを落さず、または眼にみえる列車をみようとせず、踏み切りに原告が乗り入れた事件のうち、約半数について、彼の過失は、少くとも法律問題として、適切な警報装置を設けるのを怠つた鉄道の過失と同等であると判示された。それと同じ位多数の事件で、陪審は原告の方が少いと事実認定してよいと判示されている。同様の変化は、列車の進路に入り込んだ歩行者、ドライバーがスピード・警笛・見張りについて義務を怠つた車、軌道上で列車にはねられた侵入者、交叉点で衝突するドライブの各種の過失、および他の雑多な事情のある場合に見出される。ジョージアの裁判所は、あらゆる事件において、争

点を陪審の判断に委ねるといふはつきりした傾向を示し、事實上、陪審に対する説示の要素としては別であるが、それ以外の場合、制約を効果のないものにしてしまった。

ウイスクンシンは、一時は、次のように述べながら、ある種の法則を定めようと企てた。すなわち、当事者双方が適切な見張りを怠つたような同種類の過失は、相等しいものとして扱うけれども、一方が見張りを怠つたことが他方の過度なスピードと対比して相殺されなければならないような、双方の過失が異つた点にある場合は、裁判所は判決を言渡すことができず、争点は陪審の判断に委ねなければならない、というのである。裁判所はその立場から後退し、陪審員は、同種類の過失が程度を異にしていることのみならず、種類を異にする原告の過失の程度が、法律問題として、少くとも、被告の過失と相等しいものと事実認定することができるとする旨を承認せざるを得なくなつた。同様に、原告に一つの点で過失があり、被告には二、三の点に過失のあつた場合、過失は少くとも相等しいものと判断され、また原告が二、三の点に過失があり、被告は一つの点のみに過失があつた場合、陪審はそれでも、原告の過失の程度が少いと認定することを許された。

双方の過失を比較して、その差が軽微なものにすぎなければ

W・L・プロッサー過失相殺 村井

ば、回復請求が許されることは明らかであるが、この法則によれば、すべての過失のうち四九パーセントの責を負う原告は、彼の蒙つた損害額の五一パーセントを回復できるが、五〇パーセントの責を負う原告は、全く回復できないことになる。これに対し、多くの正当な理由のある批判が加えられた。もちろん、陪審員はかかるきわめて細かいことに決して拘泥しないから、前示の批判は、實際上、陪審が裁判所の説示どおりに評決をした場合に向けられる。被告に全く過失がないか、あつたとしても全過失の一パーセントにすぎないような場合でさえ、陪審がすべての事件で、原告にいくらでも賠償を与えたりすることのないよう、これを阻止するための制約を設ける必要があるといわれた。しかし、これは裁判所がいざんとして不当な配分をコントロールしており、またパーセントの回復はきわめて些細な事柄であり、訴訟に対する不法妨害 (nuisance) にはならない、という事実を無視するものである。現に、筆者はこのような事件を全く知らない。純粹に政治的な妥協の産物としてならば別であるが、それ以外のいかなる根拠にもとづいても、右の法則を是認することはできない。ウイスクンシンの事件を見渡して、愉快ではないし、また多くの控訴を犠牲にして、損害額の配分が行われ

るべきにかかわらず、それを否認することに成功したにすぎない、と結論せざるを得ない。

主 因

主因は損害額の配分に関する法律のもとで、いくつかの問題をかかえていた。連邦使用者責任法は、それが最初に制定されたとき、危険の引受 (Assumption of Risk) については何ものべていないが、この抗弁は、一九三九年に同法が改正されて排除されるまで、被告が損害回復の請求を完全に阻止するために利用できるものと判示されていた。これとは別に、連邦最高裁判所は一九一六年、全く予期に反して、会社の規則または命令に違反した鉄道の被用者は「第一次義務」(primary duty) について責任を負わされ、彼自身の過失は彼の蒙った傷害に関して「唯一の主因」(sole proximate cause) であったという理由で、損害を回復することはできず、したがって、被告の過失は損害発生に全く寄与しないものと考えらるべき旨を判示した。その結果、一連の判決において、かかる違反のあった事件で、損害額を配分することは拒否された。そのうち、一件では、原告自身が被用者仲間に対して過失ある行為を命令し、その行為によって蒙った損害の

回復を求めているが、他の事件では、被告は彼自身の特別義務 (Specific duty) を履行すること、または特別命令 (Specific order) に従うことを怠ったにすぎない。

一九四三年、連邦最高裁判所は、予想をうら切り、「第一次義務」の法則は現実に「危険の引受」の一つの形式であり、一九三九年の改正によって排除された旨を宣言した。その後、連邦第六巡回裁判区の判決は、この結論を是認したが、他方では是認を拒否する判決もみられる。かかる知的な訓練に註釈を加えても無駄である。しかし、すべての事情は、将来の歴史家に対してある種の難問を立証しているように思われる。なぜならば、右の法則それ自体、当初の法律なかで要求されていないし、また正当付けられてもいないため、それを廃止するのに法律を改正する必要はないからである。

最後の明白な機会をきわめて疑わしい「主因」で説明する結果として、損害額の配分に関する法のもとで「主因」という原則が復活することになった。というのも、この原則の効果として、原告の過失は損害の発生にほとんど全く寄与していなかった、という理由によってである。このことは、連邦使用者責任法および問題が発生した多数の州の法律、さらにはカナダの損害額配分に関する法律の大多数のもとで、まちが

いはなかった。前示の判決はまた、法律が「最後の明白な機会」に関して沈黙しており、コモン・ローが修正をうけるまで効力をもつという理由により、多分、是認されるであらう。しかし、議会において疑問が何も提出されなかったため、法が沈黙しているというのが蓋然的な理由であり、その結果、重要な一群の事件において、両当事者の過失によって生じた損失は、なお完全に一方に負わされ、損害額の配分に関する体系は崩壊した。損失を双方に配分することが可能な場合、寄与過失のもつ苦境を緩和するものとして最後の明白な機会がいくらかでも必要であるということは、全くなくなった。そして、法律は、被告に不公平な場合をそのままにし、原告に有利な片手落のものとなる。原告にとって、このような「柵からポタもち」は、必然的に責任保険の保険料率に反映することになる。少くとも、将来の法律のなかには、なんらかの方法で最後の明白な機会に関する特別規定が設けられ、過去のように原告が義務を履行しないまままで終ることは、許さるべきではない。

テネシーは、コモン・ローにおいて特別の法則を發展させたが、それによれば、原告の過失が彼の蒙った傷害に、競合的に、または一番近く、または直接に寄与した場合、回復請

W・L・プロッサー過失相殺 村井

求はすべて阻止されるであらう。しかし、もし彼の過失が遠因 (Remote) にすぎなければ、うけるべき損害賠償額は、それに比例して減額されよう。実際上の作用において、被告が最後の明白な機会をもっていた事件においてのみ、損害額の配分が行われた。ジョージアでは、法律のなかに次のような規定をもっている。―もし被告の過失によって原告自身が蒙った結果を、原告が普通の注意 (ordinary care) を用いて避けることができた場合、回復を請求する権利はない、というのがそれである。そして、ジョージアの配分法のもとで、最後の明白な機会が、被告の代わりに、原告に適用されるといふ反対の結果になった。

特別評決 (Special Verdict)

これらすべての制約は、信用できず、しかも無責任な陪審をめぐるむづかしい問題の根本に触れることなく、単に損害額の配分を削除したにすぎない。この基本的な問題をとり上げるためのより現実的な方法は、損害額の配分に関して、特別評決または特別質問 (special interrogatory) に対する答弁 (answer) を求める手続である。ウイスコンシンにおいて、この手続は損害額の配分の争点に適用されるため、たとえ

陪審は、回復できる損害額を評価して原告または被告勝訴の一般評決 (general verdict) を答申するように要求されるのではなく、その代わりに、一連の特別質問をうける。典型的な場合に答弁との関係でいえば、次のようになる。

- ① 被告スマイスは車を運転中、衝突時または衝突直面に、スピードに関して過失がありましたか。イエス。
 - ② もしあなた方が①の質問にイエスと答弁するならば、次はこれに答えて下さい。被告スマイスの過失は、衝突の一因をなしていましたか。イエス。
 - ③ 原告ジョンズは彼の車を運転中、衝突時または衝突直前に、交叉点に入る前に停止しなかったことに関して、過失がありましたか。イエス。
 - ④ もしあなた方が③の質問にイエスと答弁するならば、次はこれに答えて下さい。原告ジョンズの過失は、衝突の一因をなしていましたか。イエス。
 - ⑤ もしあなた方が①②③④すべての質問にイエスと答弁するならば、次はこれに答えて下さい。すべての過失のうち、被告スマイスは何パーセントについて責任を負うことになりますか。六〇パーセントです。
- 原告ジョンズはどうですか。 四〇パーセントです。

⑥ 原告ジョンズの蒙った損害額はいくらですか。 一万ドルです。

このようにして明らかにされた情報にもとづいて、裁判所は自ら損害額の配分を行い、原告ジョンズには、損害額の六〇パーセント、または六千ドルの支払をうけるべき判決を言渡すことになる。陪審は、自分達の答弁の効果について、多分よく理解しているだらうが、裁判所からは何も説明をうけていない。そして、弁護士が陪審に対し、彼等に知らせるために損害額の配分に関する法律を読んで聞かせることを裁判所が許可するのは、手続の瑕疵になると判示された。

右にみたのがウイスコンシンの手続であり、それによると、裁判所が終局判決を言渡すについて、特別評決が要求される。しかし、これらの質問が法律に関する充分な説示 (Instruction) と並んで、特別質問として、普通の一般評決のもとで陪審が結論を出すについて、一つの歯止めとしての役割を果すことはたしかである。そして、これらすべてのことに完全になじんでいないため、新たに驚きの眼をもつてみられる州において、しばしばそうであったように、もしこれら少しばかりの簡単な質問でも、これが不当に複雑で当惑させられるようなものであれば、もっと簡単なものに変えられるべきで

ある。損害額の配分という争点に関する特別質問として、⑤⑥の質問は、実際に不可欠のものである。でなければ、すべてをひっくるめて、次のように言葉少く質問してもよい。

質問 原告の蒙った全損害額はいくらですか。

答 一万ドルです。

質問 彼自身に過失があったことを理由に減額された原告

の損害額はいくらですか。

答 六千ドルです。

特別評決および特別質問の双方とも、ほとんどすべての州において、制定法かコモン・ローのいずれかにより、長い間、正当なものとしてみとめられてきた。これらは事実審裁判所が裁量で行うことができるが、実際にはほとんど用いられなかった。まれには弁護士によって要求されるけれども、その要求はほとんどみとめられない。その一つの理由は、どのような手続の改革にも、裁判所が伝統的に熱意を示さないことにある。他の理由は、いくつかの初期の特別評決が行われたとき、不幸にも「特別に事実認定されていないすべての争ある事實は、立証責任を負っている当事者の不利に認定されるはならない」と判示されたことにある。これが原因となり、弁護士は余りにも慎重になりすぎて、陪審に対し、詳細な質

W・L・プロッサー過失相殺 村井

問を發することに迫られるようになった。そして、特別評決は扱いにくく、当惑を覚えさせ、しかも計画どおり実行できないため、これに対して裁判所から反対の声が上がった。控訴審のいくつかの記録によれば、一つの事件において、三〇から四〇の質問が行われた例があった。簡単な手続が元通りに回復され、特別評決がその要求に応じることになったのは、特別に事実認定されなかった事実でも、もし判決を支持するなんらかの証拠があれば、判決の基礎とされなければならない。旨が規定されているか、判示された場合にかぎられた。いくつかの州の法律は現に、裁判所は当事者のいずれか一方の請求にもとづく特別評決または特別質問に従わなければならない、旨を規定している。ウイコンシンおよびテキサスにおいて、特別答弁 (Special Verdict) が標準的な手続となっており、ウイコンシンの一般的損害額配分法は、二〇年以上も適用された歴史をもっている。

連邦使用者責任法の損害額配分の規定が最初に問題になったとき、いくつかの裁判所は、損害額の配分に関する争点は、評決をコントロールし、また陪審が何をしたかについて裁判所が無知であることを改めながら、とくに陪審に委ねられるべきである、旨を強く勧告した。いくつかの例でこれが実行

されたが、事実審裁判所に裁量の余地が残されており、純粹に不活発であるというはつきりしない理由により、この手続は一般に普及しなかった。連邦民事手続規則が特別評決と特別質問の双方について規定したときでも、いぜんとして裁判官の裁量に委ねられており、この規則のもとで生じた事件に明白な影響を及ぼしていない。一九四八年、フランク判事は豊富な脚註で飾られた特色のある見解のなかで、力強く、しかも詳細に、すべてのかかる事件で特別質問を用いるべきことを主張した。だが、そこにはまだ、彼がすでに多くの事件でそれを行ったことは何ものべていない。連邦規則による手続に対し、文書で示された反対は何もない。そして、損害額を配分すべき事件において、連邦裁判所がこの手続を用いるのを怠っていることは、いささか不思議である。

特別質問がもっている主張される利点はたくさんある。特別質問が損害額の配分に関するものであるかぎり、最も重要な点は、陪審はもはや秘密のマンツのなかで自由な行動ができないということである。そして、裁判所は、陪審が何をしたかよく知っている。もし陪審が説示を窓外に投げ出したら、説示を誤解したり、説示の適用について誤りがあったならば、計算に関することであって、そのまま維持するよりも

しろ訂正される方が望ましい。裁判所は、陪審が寄与過失を少しも認定しなかったかどうか、陪審が損害額を配分したかどうか、もし配分したならば、どのような割合でしたのかについて、充分に知らされる。もし手続とか結果がまちがってれば、損害額を縮減すること、再審(New trial)をせざるにすまうことができる。このほか、陪審は、争点にいかなる注意も払わないで一般的な結論に飛躍するよりも、それを充分に考慮するよう強制される。陪審は、一般的な主義として、貧しい婦人に有利に、鉄道会社に不利に、多額の評決を答申するけれども、それが証拠に反することを知っている特別事実認定(Special findings)を答申するのは、多分ちゅうちよするであらう。最後に、特別評決は多くの場合、法律家以外の人にはそれ以上圧縮できないし、それ自体、誤りの種を含んでいる長々しい複雑な説示をする必要を避けることができる。

これらすべての利点は、損害額の配分に関する多くの事件で明らかに被告に有利に作用し、強制的な特別評決または特別質問が必要だとする提案について、損害額の配分に関する法案を議会に提出するのを例とする原告の側の弁護士は、全く何の熱意も示さなかった。だが、ウイスコンシンにおいて、

原告および被告の弁護士達のレポートは、法案作成委員会からの要請に答え、長年の間、特別質問手続と損害額配分に關する法律を結びつけることが、同州できわめて良好なはたらきをしたこと、彼等は、一方が有利な作用をするために他方を欠くことができないと考えていること、そして彼等はコモン・ローの原則に立ち帰らうとは思わないこと、を明らかにしている。とくに彼等のレポートは、完全な抗弁を廃止することから生じる必然的な結果として、回復請求の数が増大したが、それは一方で、陪審が寄与過失を認定するのを拒否し、その代わり損害額を配分するというように、評決の形式がいくらか減少したことと平均を保ち、それによって補われていくこと、また責任保険料はいぜんとして、合理的な領域に留まっていること、を示している。実現の可能性のある妥協案は多いが、これこそ、合理的であり、かつ有効でもある唯一つのもののように思われる。

当事者が多数であること

損害額を配分することは、当事者が多数の場合、複雑な問題を生じる。たとえば、過失ある二人のドライバーによって車が衝突し、そのうちの一台に便乗していた原告に傷害を与

えたような場合である。原告と一人のドライバーのみが当事者である訴訟において、損害額を二人のみに配分するのでは、完全かつ実質的な正義は達成されない。訴訟の当事者になつていないもう一人が寄与した過失を評価する問題、最初の訴訟は既判事項 (Res Judicata) にならず、新しい陪審が全く別の結論を出すかも知れない二番目の訴訟の問題、および最後に共同不法行為者 (Joint tortfeasors) の間における寄与の問題がいぜんとして残されている。このような事態を完全に満足のいくように処理する唯一の方法は、すべての当事者を一個の訴訟において法廷に連れ出し、お互いに蒙つた損害額を決定し、すべての損失について彼の過失に比例して責任を負うべく、要求することである。

イギリスおよびカナダのいくつかの法律は、この方法を基礎にし始めている。原告または被告いづれかの申出による当事者の併合 (Joinder of Parties) 並びに反訴・反訴答弁のための自由な手続を用いて、これらの法律は、全損害額を全当事者間に、被告間の寄与を含む各自の過失に比較して配分することを規定した。グレゴリー教授は有名な著書のなかで、これらの法律が他のいかなる現行法よりも優れていることを、確信をもって主張した。純理論および抽象的正義という見地

に立てば、当事者が多数の場合、合衆国でこれまで達成されたより以上に満足のいく結果が得られることは、疑問の余地がない。

しかし、実際上の効果は純理論とは全く別物である。きわめて複雑なカナダの手続を合衆国の陪審に適用することができるかどうか、問題にならう。陪審はイギリスおよびカナダの双方において、不法行為訴訟から文字どおり姿を消してしまい、カナダの手続が成功したのは、少なからざる部分があり、きわめて有能な裁判官によって運用されたことによる。当事者が複数の場合、グレゴリー教授による簡潔な二つの説明によって示されるように、きわめて極端なものになり得るし、現在でもそうである。

① Aの乗用車とCのトラックが衝突した。トラックは夜間、公道上に尾灯を点灯して停車していた。Aとその子Bは、それぞれ、二八三・一〇ドルと二〇〇ドルの損害を蒙った。Cの損害は三五・七五ドルであった。AとBはCに対して訴を提起し、CはAに反訴を起した。Aには二五パーセント、Cには七五パーセントの過失があったと認定された。事実審裁判所の判決に対し、Aが控訴し、Cは反対控訴(Cross-appeal)を提起したが、いずれも棄却された。裁判所は、損

害額は総額で五一八・八五ドルとなり、それについてAは二五パーセント、Cは七五パーセントの責任を負わなければならない旨を判示した。CはBに二〇〇ドル支払い、自己の負担すべき残額一八九・一三ドルをAに支払い、AはCに対して何も支払わない。裁判所は明らかに、彼等の過失に比例して、Cの負担は二〇〇ドルの3/4プラス二八三・一〇ドルの3/4プラス三五・七五ドルの3/4であり、Aの負担はこの金額の1/4であり、またBの回復すべき額は、彼に全く過失はなかったから、少しも影響をうけるべきでないと計算したわけである。

② AおよびBの所有する車を、それぞれCとDが運転中に、交叉点で衝突した。AとBは各自、自動車法(Motor Vehicles Act)のもとで、彼等の受託者(Bailee)の過失につき、使用者として責任を負わされた。CとDには、各自1/3と2/3の割合で過失があった。一方、この衝突により、歩行中のXとYがそれぞれ六四八ドルと七五〇ドルの損害を蒙り、両者はBに対する訴を提起し、判決を得た。Aの蒙った損害額は三〇〇ドルであり、彼女はBに対し反訴で、三〇〇ドルの2/3を請求した。なぜならば、Cの過失は寄与過失としてAの責に帰せられ、賠償額に関する責任の基礎となるからで

ある。Bは法律のもとで、彼の妻の死亡によりサービスをうけられなくなったことで一〇〇〇ドル、身体傷害により二九一・八〇ドルの損害を蒙った。裁判所は次のように判示した。Bの請求できる損害額は、自動車法のもとで、寄与過失および損害額についての責任の双方を理由に、彼がDの過失について責を負わなければならないため、2/3に減額される。Bはまた、AとCから、彼がXとYに支払った額の1/3を求償する権利がある。

AはDを第三当事者(third party)に加え、彼女の所有する車の蒙った損害に関して反対答弁を提出した。これにもとづいて、彼女はBの蒙った損害に寄与していたと同様に、彼女の蒙った損害額の2/3を請求する権利があった。

CとAは、彼等がBに支払うべきである金額について、Dが寄与していた分をDに請求するのを怠っていた。

正味の金額は左のとおりになった。

X → B 六四八ドル

Y → B 七五〇ドル

A → B・D 二〇〇ドル

B → A・C 八六一・二〇ドル

B → A・C 四六六ドル(寄与分として六四八ドルプラス

W・L・プロッサー過失相殺 村井

七五〇ドルの1/3)

もし彼等がそれを請求したならば、AとCは寄与分として、Dから五七四・六六ドルの支払いをうけることができたであらう。しかし、グレゴリー教授のいうように、彼等が近親関係にあることにかんがみ、これは疑わしい。

有能なカナダの裁判官が、判事室で記録の謄本を前に置き、十分な時間をかけて検討するとき、法律が要求するすべての仕事を完全にできるということと、一方で、限られた時間内に、今日われわれが合衆国で用意できる陪審の一種である十二人の主婦・パン屋の職人および失業者等の記憶にもとづいて、この仕事を行うことができるというのとは、全く別個のことである。さらに恐ろしいのは、陪審に対する説示の内容が予想されるということである。この説示は、時間的な制約のもとに、陪審が別室に退く前に、複雑な事柄すべてをカバーしなければならず、しかも瑕疵を理由に取り消される可能性に満ちている。たとえ、特別質問が用いられても、その数が多く、しかも複雑で、それ自身の重みで、すべての手続を押しつぶすことにもなりかねない。筆者の経験によると、当事者が多数の場合にカナダの方法が現実にとどのようなたらきをするかを、議会の委員会または法曹協会に説明しようと

試みるだけで、偏頭痛におそわれ、強壯剤が必要になる。四
分の一世紀以上の間、カナダにおいては完全に成功している
旨の熱狂的なレポートにもかかわらず、合衆国の議会は、い
ずれもかかる制度に全く好意を示さなかったことも、驚くに
は当たらない。

このように尻込みされるもう一つの理由として、統一不
法行為者間損害額配分法 (Uniform Contribution among
Tortfeasors Act) の歴史がある。一九三九年に統一法委員会
によって採択されて以来、わづか九州で採用されたのみであ
り、それに対する反対が多かったので、委員会は検討を重ね
て再改革をすることを止めてしまった。この法律がどのよう
な運命を辿るにせよ、不法行為者の分担金がそれ自体で問題
を提起すること、それを「過失相殺」と結びつけようとする
のは、全法案に死のキスを与えるのと同じであること、に注
意しなければならない。

現に、ある「過失相殺法」のもとで、多数当事者の問題が
控訴裁判所に係属した事件は、驚くほど少い。損害額の配分
は、原告の過失が被告のそれより少い場合にかぎられている
ジョージアおよびウイスコンシンにおいて、発生するすべて
の事件のうち、筆者はただ一〇件を見出したにすぎない。こ

これらの事件の結果は、いずれも満足のいくものではなかった。
このうち四件では、ウイスコンシンのコモン・ローの法則に
よると、過失に比例するよりもむしろ平等を旨としなければ
ならないから、法律は共同不法行為者の分担金に影響を及ぼ
さない旨判示されている。他の四件では、原告は、その過失
が彼自身のものより多くない被告の一人から、何も回復でき
ないこと、および、他のもう一人の被告に対する回復請求は、
両者間の過失の割合ではなく、原告の過失が三人全部の過失
に占める割合に比例して、減額されなければならない旨を判
示している。原告の過失が五パーセント、被告のそれが二〇
パーセント、そしてもう一人の被告のそれが七五パーセント
と認定された九番目の事件では、原告は彼の蒙った損害の九
五パーセントを、両被告に対し、二人に配分することなく、
請求できる旨を判示した。一〇番目の事件—原告の過失が五
〇パーセント、両被告のそれが二五パーセントと認定された
—において、原告は損害の回復をすべて拒否されたが、被告
各自は、彼の蒙った損害の七五パーセントを反訴で回復でき
た。

これらの結果がどのように改められようと、少くとも、
コモン・ローが法律なしにすべての請求を拒み、すべての損

失を原告に負わせたことよりは、ましである。しかし、これらの事件の本当の意味は、それが不完全なことではなく、きわめて数が少いことにある。ミシシッピ、ネブラスカ、サウスダコタ、ジョージアおよびウイスコンシンでは、損害額の配分は自動車事故および他の過失事件に適用されたのに、鉄道およびその被用者をカバーする損害配分法が、通常、ただ一人の被告候補者をそのままに残しているという事実で、この説明を根拠づけることはできない。また、これらすべての州で利用できる当事者の併合 (Joinder of Parties) に関する手続が欠けていることでもない。当事者が多数の事件は、その数はきわめて少いか、または事実審で容易に処理されているため、控訴審において大きな問題にならなかったというのが、事実のようである。

結 論

この小稿では、寄与過失事件で損害賠償額を配分するのが望ましい旨を主張する努力はしなかった。それは自ら明らかに、それが正義に合致するかどうかも、むしろ可能であるかどうか、つねに問題であった。長い歴史と多くの法律および多数の事件に照らして、なすべき事柄が少しもな

W・L・ブロッサー過失相殺 村井

されていないと主張するには、余りにも遅すぎる。重要な問題は、被告の利益を保護し、無責任な陪審になんらかの制約を加えることである。そのためには、陪審を一定のワクのなかにとじ込め、損害額の配分が現実に行われるように確保することが必要とならう。もし筆者が議会のために法律を作成するつもりであれば、過失について「軽微」なとか「重大」とか、原告側の「より少い」という言葉は、悪疫として避けるであらう。これらの言葉によって困難な事態を根本から打破することはできない。これらは、損害額が配分されるべききわめて多くの場合に、それを配分することなく残している。そして、必然的に多くのむづかしい主張を乱雑なものにしてしまう。筆者は、当事者が多数の場合の損害額の配分について、合衆国の陪審が姿を消すか、少くとも改善されるまで、理論的にはこの方が完全であらうから、カナダの方法よりたいと思う。なぜならば、遊びでは骨折りがいがないからである。筆者は陪審をコントロールするため、ウイスコンシンの特別質問の手続、またはそれに類似したものによりたい。次の草案は、一九五二年九月に開かれたカリフォルニア州法曹協会の年次総会で採択された法案に忠実に従い、これらの結論と一致している。

(五九五)

一一二

① 爾後、過失にもとづいて発生し、身体傷害、死亡、または財産侵害を結果するすべての行為において、傷害を回避するために被告が最後の明白な機会をもっていた場合も含め、傷害をうけた人、死亡した人、財産所有者または財産管理者の寄与過失は、損害の回復を阻止することなく、与えられるべき損害賠償額は、傷害をうけた人、死亡した人、財産所有者または財産管理者に帰せられるべき過失の量に比例して、減額されるものとする。

② 本法第一条の適用される事件において、

① a) もし寄与過失がなかったならば、回復できるであろう損害賠償の額

b) かかる寄与過失を理由に賠償額が減額される範囲を裁判所が事実認定するか、陪審が特別評決を答申するものとする。

○ ○ ○

以上がプロッサー教授の講演の内容である。ところで、この講演が行われた数年前の一九五〇年当時、アメリカにおいてわざわざ五州がその制定法で過失相殺の法理を採用しているにすぎなかった。ジョージア、ミシシッピ、ネブラスカ、

サウスダコタおよびワイスコンシン諸州がこれである。だが、その後の進展はめざましく、一九五七年にアーカンソー、一九六五年にメイン州、一九六九年にハワイ、マサチューセッツ、ミネソタおよびニューハンプシャーの四州、一九七〇年にバーモント州、一九七一年にはコロラド、アイダオ、オレゴンおよびロードアイランドの四州、そして一九七三年にはコネティカット、ネバダ、ニュージャージー、ノースカロライナ、オクラホマ、テキサス、ユタ、ワシントンおよびワイオミングの九州が相ついで過失相殺の法理を制定法で規定するにいたった。一方、フロリダ州は一九七三年七月十日の最高裁判所の判決によりこの法理の採用を明言し、これらを総合すれば、一九七四年四月現在で二十六州が過失相殺の法理を是認しており、さらに最近の情報によれば、カリフォルニア州の最高裁判所は一九七五年三月三十一日の (Gall v. Yellow Cab Co.) 事件において、従来の寄与過失に代えて過失相殺の法理を採用するにいたっている。このようなめざましい進展の詳細については、別の機会に検討したいと思う。