

より、酒気帯び運転における身体に保有するアルコールの程度についても、より厳しい基準が設けられることとなった（道路交通法施行令第44条の3）。



IV. 民事事件をめぐる問題と交通事故被害者に対する支援

1. 損害賠償責任

自動車による人身事故が発生した場合には、「不法行為」として被害者は加害者に対して損害賠償を請求することができる。この点につき、民法は次のように規定する。

[民法第709条]

故意又ハ過失ニ因リテ他人ノ権利ヲ侵害シタル者ハ之ニ因リテ生シタル損害ヲ賠償スル責ニ任ス

この規定によると加害者に過失があり、それによって損害が発生したことを証明する責任（これを挙証責任という）は被害者の側にある。しかし、それでは被害者側に多くの負担を強いることになるので、これを改善するために制定されたのが1955年から施行された自動車損害賠償保障法である。

この法律は自動車による人身事故については、挙証責任を加害者に負わせ、被害者の負担を軽減させると同時に、自動車損害賠償責任制度を設けることによって、損害賠償が実際に行われやすくすることを目指したものである。

したがって、いわゆる物損事故の場合には自動車損害賠償保障法ではなく、民法第709条に基づいて損害賠償を請求することになる。この点につき、自動車損害賠償保障法第3条は次のように規定している。

[自動車損害賠償保障法第3条]

自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責めに任ずる。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。

2. 自動車損害賠償保障制度

自動車損害賠償保障法は、自動車の運行によって人の生命や身体が害された場合における損害賠償制度を確立することによって、被害者の保護を図ることを目的として 1955 年に制定された法律である。

したがって、この法律によって設けられている自動車損害賠償保障制度は、広い意味での被害者救済制度の一環と考えることができる。

この自動車損害賠償保障制度の概要は、上述したところと多少重複するが次のとおりである。

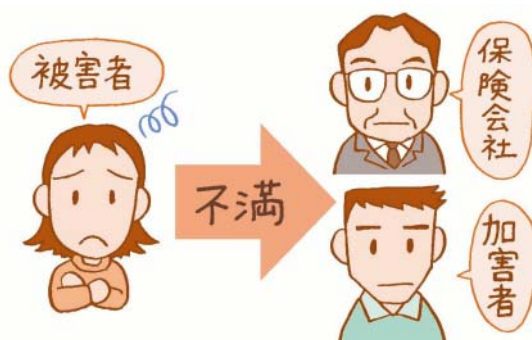
- ① 自動車損害賠償保障制度の中心となっているのは、自動車損害賠償責任保険（以下「自賠責保険」という）と自動車損害賠償責任共済（以下「自賠責共済」という）である。（第 6 条）
- ② 民法第 709 条に基づいて損害賠償を請求する場合には、加害者に落ち度があり、それによって損害が生じたことを証明する責任（これは先に説明したとおり「挙証責任」とよばれる）は、被害者側にある。これに対して、自動車損害賠償保障法では、加害者は自分には落ち度がなかったことを立証しなければならない（第 3 条）。これを「挙証責任の転換」というが、これによって被害者が損害賠償を受けられやすくなる。
- ③ 挙証責任が転換されても、加害者に資力がなければ、被害者は實際上賠償を受けられない。そこで自動車を保有している者には、自賠責保険契約または自賠責共済契約を締結することを義務づけている（第 5 条）。
- ④ 人身事故が発生した場合には、死亡による損害で最高 3,000 万円、傷害による損害または死亡に至るまでの傷害による損害で最高 120 万円、後遺障害による損害で最高 4,000 万円、自賠責保険または自賠責共済から支払われる（額については、自動車損害賠償保障法施行令を参照のこと）。
- ⑤ 自賠責保険と自賠責共済を補完する制度として、政府は自動車損害賠償保障事業を行っている。轢き逃げや無保険車によって人身事故が発生した場合には、自賠責保険や自賠責共済では被害者が救済を受けられない。
そこで、政府は被害者に対して損害額を填補するためにこの事業を行っているのである。（第 71 条以下）。

3. 任意保険制度

自賠責保険の支払い限度を超える損害賠償や物損事故の損害賠償については、いわゆる任意保険制度があり、交通事故についての被害回復制度は他の分野より格段に充実しているといえる。

しかし、それでもなお被害者側から、過失相殺の認定について保険会社に対する不満や保険会社に損害賠償に関する処理を一切まかせて、被害者に詫びなかったり、見舞いにこなかったりする加害者に対する不満がかなり見られる。

加害者や保険会社の担当者は、被害者の精神的打撃の大きさにも配慮し、誠実に対応することが期待される。



V. 交通事故被害者の受ける精神的打撃と交通事故被害者への支援

1. 交通事故被害者の受ける精神的打撃

交通関係の人身事故の数は多いため、われわれはそれに慣れてしまっているところがある。しかし、重傷を負った被害者本人や身近な人を失った遺族にとっては、その精神的な打撃は非常に大きなものである。

従来、交通事故被害者に対する精神的支援は十分になされていたとはいえないので、今後、交通事故被害者に対する精神的支援策を充実したものにすることが望まれる。

本書の刊行も、この精神的支援を充実するところに主たる目的があることは、すでに述べたとおりである。

また、被害者は法律的な問題にも直面することが多い。具体的には、加害者に対する刑事手続きが開始された場合、被害者が刑事手続きに関与する制度は、刑事訴訟法などの改正により被害者保護関連規定が新設され充実してきたが、まだまだ十分とはいえない。したがって、これをめぐっての被害者の不満も聞かれる。

また、自動車損害賠償保障制度や任意保険制度が整っているとはいえ、被害者が適切に受けた損害を回復するためには大変な苦労が伴う。このような刑事手続きおよび民事手続きをめぐる不満や煩わしさが、上述の被害者の精神的打撃をさらに増幅させることになる。したがって、交通事故被害者に対する精神的支援は、法律の専門家と共同して行われるのが望ましい場合もある。

さらには、自動車事故に特有の状況が、被害者への精神的打撃をもたらすといわれている。詳細は以下の章で論じられるが、次のようなことも指摘されている。

自動車事故の場合、運転者や同乗者が衝突の危険を認識したときから、実際に衝突して自動車が停止するときまで、ある程度の時間を要することがある。この間に運転者や同乗者は、極度の恐怖や不安を持つことも多い。

また衝突後、自動車から自ら脱出したり、他人によって救出されたりするまでの間、自動車の中に閉じ込められて身体的苦痛や恐怖感を味わうことも多いとい