

懲罰的損害賠償の経済学的根拠

－リスクコントロール政策としての位置付けと論点の整理－

桑名 謹三¹

概要：懲罰的損害賠償とは、悪質な加害者に対して、当該行為によって生じた被害者の損害額を超える損害賠償を命じるという英米法圏における制度である。この懲罰的損害賠償に加害者の「悪質さ」という主観的な根拠以外に客観的根拠があるのかを経済学を用いて分析を行なった。その結果、経済学における懲罰的損害賠償の根拠は、加害者の悪質さとは関係ないものであることが分かった。その経済学的な根拠とリスクをコントロールする政策の基本的な考え方によって、懲罰的損害賠償を分析・評価し、今後の日本において懲罰的損害賠償についてどのような議論を進めていけばよいのかを模索した。

キーワード：懲罰的損害賠償、経済学、リスクコントロール

Economic Basis of Punitive Damages

- Position as Risk Control Policy and the Point -

Kinzo Kuwana¹

1 はじめに

英米法圏では、悪質な加害行為によって生じた損害については、その加害者に損害額を超える賠償を課す場合がある。それが懲罰的損害賠償と呼ばれるもので、民事的制裁の1つである。

米国内で懲罰的損害賠償の支払いを命じられた日本企業に対して、日本国内においてその判決の執行を米国企業が求めた訴えに対して、日本の最高裁は、日本の不法行為制度は、「被害者に生じた現実の損害を金銭的に評価し、加害者にこれを賠償させることにより、被害者が被った不利益を補てんして、不法行為がなかったときの状態に回復させることを目的と」するとし、米国で下された懲罰的損害賠償命令は、「我が国の公の秩序に反するから、その効力を有しない」と判示した²。つまり、日本の裁判所によって懲罰的損害賠償は否定されたのである。他方、加藤(2002)は、不法行為法の損害てん補以外の機能として、抑止機能や制裁機能³を挙げている。

判断が主観的にならざるを得ない「悪質さ」以外に懲罰的損害賠償の客観的な根拠があるのか、ということが本論における論点である。そこで、法制度の評価分析について客観的指標を有している経済学が懲罰的損害賠償をどのように評価

しているかを、先行研究の考え方を把握するとともに、リスクをコントロールする政策の基本的な考え方を勘案して、日本において懲罰的損害賠償についてどのような議論を進めていけばよいかを本論では模索することとした。

次に、懲罰的損害賠償を経済学的に分析した先行研究をみておきたい。Polinsky and Shavell(1998)は、懲罰的損害賠償の額を算出するための公式を提示した。また、Abraham and Jeffries(1989)は、懲罰的損害賠償の額を決定する際に加害者である企業の資産を考慮すべきではないと論じた。Polinsky and Che(1991)は、懲罰的損害賠償によって企業の防災活動が最適化されている状態で、損害賠償率を上げるような政策を実施すれば、訴訟コストの増加によって社会的厚生が悪化するとした。Boyd and Ingberman(1999)は懲罰的損害賠償によって企業は資産を隠す行動に出るため、企業の防災活動は逆に低下すると指摘した。

日本国内では、桑名(2010)は、加害企業がその生産量を調整できるモデルを用いて懲罰的損害賠償によって債務免責者問題が深刻となりうることを指摘した。さらに、熊谷(2011)は、ゲーム理論により、懲罰的損害賠償によって和解に至る可能性が高まりその結果、訴訟に伴う社会的費用を低減できると論じている。

2017年3月27日受付、2017年6月8日採択

¹ 関西大学

¹ Kansai University

² 最高裁平成9年7月11日判決。

³ ごく例外的に認められるものとしている。

なお、本論では上記先行研究のうち分析モデルが最もシンプルであって、かつ、影響力も最も大きい Polinsky and Shavell (1998) の考え方をレビューする。

以下においては、2 でリスクコントロール政策の考え方を、3 で事故のモデルを用いて経済学の考え方を、4 で懲罰的損害賠償の経済学的意味について論じていく。5 はまとめである。

2 リスクコントロール政策の考え方

自動車の運行という活動は、そのドライバーにとっては大きな便益を生むものの、それによって、交通事故や排気ガスによる大気汚染等の被害も生じる。宇沢(1974)は、このような自動車による損害(=社会的費用)を従来の新古典派の経済学における外部性よりもはるかに広くとらえて問題視し、そのような社会的費用をドライバーに負担させること、換言すれば、内部化させる⁴ ことによって当該社会的費用をコントロールすべきとしている⁵。

つまり、当該活動を行う者以外の主体に損害を与える可能性があるものの、社会にとって有益な面もある活動のリスクをどのようにコントロール⁶していくかが、公共政策上大きな課題となっている。ここでは、リスクコントロール政策の考え方について整理しておくこととしたい。

2.1 リバタリアニズムのリスクコントロール政策

リバタリアニズムは、「自由至上主義」、「自由尊重主義」などと訳され、経済活動への政府の介入をもっとも嫌う政治思想といえる。このリバタリアニズムの代表的な理論書である Nozick (1974)⁷におけるリスクコントロールに関わる提言をサマライズすると次の①～③のとおりとなる。

① 国家の活動は、国防、治安、司法に限定すべきである。

② 危険な行為を行う者(以下「加害者⁸」という。)は、その行為によって自分以外の者に損害を与えたときは、その損害につき、それを受けた者に対して賠償しなければならない。

③ 国家は、補助金等を用いて加害者が責任保険を購入できるようにしなければならない。

まず、①について補足しておく。国家は、個人の権利を害してはならないので、その活動は最小限とされるべきである。リバタリアニズムの国家・政府像は、一般に言われている、「小さな政府」や「安価な政府」よりも、はるかに限定されている。

次に②についてであるが、国家は司法制度を維持して、不法行為法を国民が遵守するようにしなければならないということである。不法行為法とは、現在の日本では、民法709条に規定される一般的不法行為、民法714～719条に規定される特殊の不法行為、これに加え、自動車損害賠償保障法(自賠法)、原子力損害の賠償に関する法律(原賠法)などの不法行為特別法のことである。

不法行為制度を維持しても、賠償資力に乏しい者は当該賠償義務を果たすことが困難である。③は、そのような場合に備えて、当該損害賠償責任に対して保険金を支払う「責任保険」の市場を政府が整備し、責任保険が常に調達可能であるような状況を作って、損害をてん補されない人が生じないようにしなければならないということである。責任保険とは、加害者が、保険者に保険料を支払うことを条件として、その危険な行為によって、他の者に損害が生じたときは、その損害を保険者がてん補するものである。したがって、加害者のすべてが十分な保険金額⁹の責任保険を購入することができれば、その危険な行為によって生じたすべての損害は、保険者によっててん補されるということを意味する。

現在の日本では、自動車の運行者は自賠責保険の手配が、原子力事業者は原子力損害賠償保険の

⁴ 後述するが、不法行為制度をアレンジすることによって社会的費用の内部化の程度を改善しようとする手法の1つが懲罰的損害賠償といえる。

⁵ 東京大気汚染訴訟は大気汚染に対する自動車メーカーの製造物責任を問うたものであり、自動車の社会的費用の一部を自動車メーカーに内部化させようとしたものといえる。詳細については、平成14年10月29日の東京地裁判決を参照されたい。

⁶ 損害を受けた被害者の事後的な救済も広義のリスクコン

トロールといえるかもしれないが、ここでは、リスクコントロールとは、「損害の発生頻度およびその額を抑制すること」とする。

⁷ 森村(2011)によれば、Nozick(1974)は、現代リバタリアニズムの理論に属する最も重要な書物であるとされている。

⁸ 正確には潜在的な加害者である。

⁹ 保険のてん補限度額のことである。

手配が義務付けられているなど、いくつかの責任保険の手配が義務付けられている。日本だけではなく、他の先進国においても、その手配を義務化されている責任保険は多い。リバタリアニズムの世界では、「責任保険の手配の義務化」という政府による強制が容認されるものではないにしても、先進国におけるこれらの政策は、Nozick (1974) が描いた、リバタリアニズムのリスクコントロール政策に通じるものがあることが分かる。

ここで注意しなければならないのは、リバタリアニズムの世界においては、政府は、危険な行為を禁止するわけではないことである。その理由は、禁止してしまうと、その行為によって得られる便益を失ってしまうからである。

自動車による交通事故を抑制する政策の場合、個人や企業に対する政府の介入を徹底的に嫌うリバタリアニズムの世界では、ドライバーの守るべき規制基準やそれらの規制基準が守られなかった場合の罰則を定めた、日本における道路交通法のような公法は不要と考えているのである。公法を用いずに、私法（不法行為法）と責任保険を組み合わせた政策によって、交通事故のリスクをコントロールしていくというのがリバタリアニズムの考え方である。この場合の私法と責任保険とは、日本の場合であれば、自賠法と自賠責保険に相当するといえる。

2.2 公法と私法によるリスクコントロール政策

現実に行われている政策からも分かることだが、リスクコントロール政策は次のような手順で実施されることが多い。リスクコントロール政策が、公法と私法の両輪によって行なわれることについては、Faure (2003), 佐藤 (2011) 等、その他の多くの文献で論じられていることである。

- ① 加害者が守るべき規制基準や当該規制基準が守られなかった場合の罰則等を定めた公法を施行する。【公法によるリスクコントロール】
- ② 通常不法行為法では当該行為による被害者の救済が十分に行われなない場合は、その行為の特殊性に対応した不法行為特別法を定める。【私法によるリスクコントロール (その1)】
- ③ 加害者の賠償資力不足等によって、被害者の救済が十分に行われなない可能性がある場合は、加害者に対して責任保険の手配を義務化する。【私法によるリスクコントロー

ル (その2)】

①は、規制基準を制定してそれを加害者に守らせる政策である。当然、守らない者に対する罰則も定めることとなる。日本の交通事故のリスクのコントロール政策であれば、公法は道路交通法等である。②, ③は、加害者と被害者の間の関係を利用して、リスクをコントロールする政策である。損害が生じた場合の被害者の救済を確保するとともに、損害賠償額の期待値や保険料などの金銭的負担の多寡を通じて、加害者に減災インセンティブを与えてリスクをコントロールしようとするものである。日本の交通事故のリスクのコントロール政策であれば、②の不法行為特別法は自賠法である。

民法に規定されている不法行為だけであれば、交通事故を引起したドライバーの過失が認定されないと損害賠償義務が生じない。しかし、現実問題、ドライバーの過失の認定は容易なことではなく、そうであれば、不法行為制度を用いて被害者救済を行なうことができなくなる。その点を改善するために、自賠法という不法行為特別法を制定し、ドライバーに事実上の無過失責任を課しているのである。さらに、自賠法によって、自賠責保険の手配が義務化されていることから、上記の③の措置が取られていることとなる。

公法を守らなかったことに対する罰金も加害者にとって金銭的な負担となるが、罰金の額は生じた損害に必ずしもリンクしないことから、私法によるリスクコントロールにおける金銭的負担とは、その効果が異なる。

日本では、これまで私法によるリスクコントロール政策が大きく注目されることがなかったが、それは、日本の不法行為法の目的の第一は、生じた損害をてん補し、原状を回復することにより被害者を救済すること¹⁰であって、損害の抑止機能は重要視されてこなかったためである。

ただ、日本であっても、労働災害については、私法によるリスクコントロール政策が行われているといえる。日本では、労働災害を起こした事業者の労働基準法上の責任について給付を行う労災保険への事業者の加入が労働者災害補償保険法によって義務付けられている。労災保険は、国が保険者となる社会保険であるが、その保険料は加入者である事業者のリスクに応じて変化するように「メリット制度」が導入されている。そのメリット制度の目的は、個別事業場の労働災害

¹⁰ 吉村 (2017) p.16.

防止意欲を喚起し、災害発生率を低下させるとともに、災害防止努力の成果を直接個別事業場の負担保険料に反映させることによって事業場間の公平を図ること¹¹とされている。

つまり、労働基準法・労働者災害補償保険法を、加害者である事業者と被害者である労働者間の権利義務関係をも規定する私法の一つとみた場合、一種の責任保険として機能する労災保険を組み合わせた制度は、私法によるリスクコントロール政策を行っているといえる。なぜなら、事業者の労災保険料という制度によって生じる金銭的負担を通じて事業者に減災を促しているからである。

3 経済学の考え方

ここでは、リスクコントロール政策を評価する1つの手法としての経済学の考え方について示すこととしたい。

3.1 事故のモデル

事故のモデルとは、Shavell (1987) などの法と経済学における先行研究で多用されてきたリスクコントロール政策を評価するための簡便な分析モデルである。以下で、その概要を述べることにしたい。

事故が生じたときの社会的費用を C_s 、加害者が投じた防災費用を x 、事故による損害額を L 、事故の発生確率を $p(x)$ とする。加害者は投ずる防災費用 x の多寡によって、事故発生確率 $p(x)$ をコントロールすることができる。防災費用を増加させれば事故発生確率は減少することから、 $p'(x) < 0$ となる。また、事故発生確率が減少する程度は投じられる防災費用が大きくなるにつれて減少するため、 $p''(x) > 0$ である。したがって、 $p'(x) < 0$ 、 $p''(x) > 0$ が事故発生確率関数の前提条件となる。事故による損害の期待値 $Lp(x)$ だけでなく、加害者が投じた防災費用 x も、社会にとって好ましくないものであるため、それら2つの和をとって、社会的費用を $C_s = x + Lp(x)$ と表すことができる。

事故のモデルによる政策の評価は、当該政策によって加害者が社会的費用 C_s を最小化する防災費用 x^* を選択するようになるかどうか、選択しないのであれば、その場合の社会的費用は、その最小値に比べてどの程度大きいのか、という点によって行なわれる。

ここで、図1を用いて、事故のモデルを説明しておく。図1の横軸は防災費用 x 、縦軸は社会的費用などの総費用を示している。直線 OU は防災費用 x を、曲線 SV は損害の期待値 $Lp(x)$ を示している。曲線 SPT は、直線 OU と曲線 SV を垂直方向の加算したもの、つまり、社会的費用 $C_s = x + Lp(x)$ を示している。曲線 SPT は、点 P において最小となっていることから、社会的に最適な防災費用の値 x^* は、点 P における横軸の目盛り100で示されることとなる。

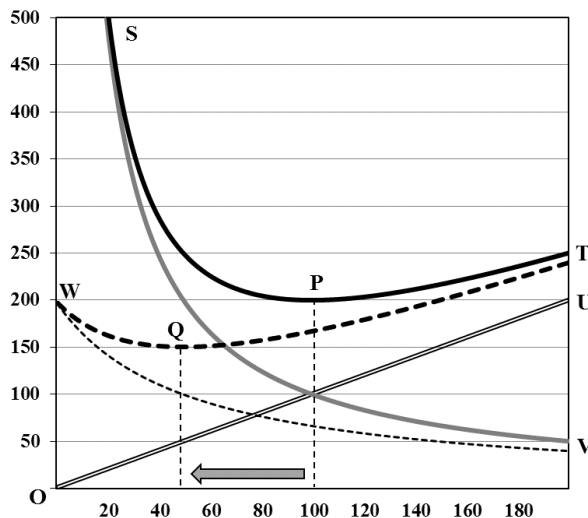


図1 事故のモデル
Figure 1 Accident model

事故のモデルはシンプル過ぎて現実を適切に表してないのではないかという批判があるが、シンプルであるが故に様々な分析に対応できることからリスクコントロール政策の評価には用いられることが多い¹²。

また、人の命の価値を金銭換算するようなモデルは問題あるとの指摘もあるが、金銭換算による定量的なモデルを分析することによって得られることは少なくない。人の命の価値を金銭換算できないとする政策立案者は、そのモデル分析によって得られた知見について、「もし、金銭換算が不可能であったら、あるいは、金銭換算値を極めて高額に設定したらどうなるか？」を考えれば良いのであって、このようなモデルを一律に拒否し思考停止に陥ることで失うものもありうることを認識すべきである。

前述の2.1で論じたリバタリアニズムのリスクコントロール政策においては、不法行為制度によって加害者は被害者の損害をてん補することと

¹¹ 高橋 (2015) p.127。

¹² シンプルなモデルで問題のある政策が、複雑な現実にお

いてうまく機能するはずがないことから、少なくとも不適当な政策を把握することは可能である。

なるので、加害者の負担する私的費用は社会的費用 C_s に等しくなる。したがって、加害者が私的費用を最小化しようとするれば、投じられる防災費用は、最適値である x^* となるという理屈である。私法によるリスクコントロール政策だけで社会的費用が最小化されるのに、公法によるリスクコントロール政策を追加的に実施すれば、公法が遵守されるかどうかを監視するためのコスト¹³など追加費用が生じることから、公法によるリスクコントロールは不要だというのがリバタリアニズムの立場である。

もちろん、実際に行なわれている政策は、私法と公法による重層的なリスクコントロールであることは、2.2で見たとおりである。

3.2 経済学と経営学の違い

経済学の考え方を明確にするために、ここでは、経営学と経済学の違いについて述べておくこととする。

経営学とは、「経営を対象とし、その構成と行動の原理を理論的に探求する研究領域。経営の本質を究明する企業理論、要素的分野としての経営財務論、経営労務論、行程的分野としての経営生産論、経営販売論などさまざまに分化している¹⁴」学問のことである。少し拡張解釈すれば、単体の企業や個人がより良くなることを目的としているといえる。他方、経済学は、「社会科学のうち、経済に関して研究する学問¹⁵」のことである。経済とは、中国の「経世済民」の基づく¹⁶とされる概念であって、経世済民とは、「世を治め民の福利をはかること¹⁷」とされる。つまり、経済学は、国や社会全体がより良くなることを目的としているといえる。

次に、3.1で示した事故のモデルを用いて、経営学的な最適解と経済学的な最適解が異なることを述べておきたい。まず、不法行為法等によって工場周辺の住民の損害を賠償する義務が工場に課されない場合を想定する。今、生産にともない汚染物質を排出する工場を考える。当該工場が排出する汚染物質の量を削減するための費用¹⁸は、事故のモデルにおける防災費用 x であると考えることができる。汚染物質の排出に伴う費用を除いた工場の利益を π とすると、 π から汚染物質

の排出に伴う費用を控除したものが工場の正味の利益となる。分析を簡便にするために π が一定とすると、工場は正味の利益を最大化するためには、汚染物質の排出に伴う費用を最小化すればいいこととなる。汚染物質によって工場周辺の住民に L の損害が $p(x)$ の確率で生じるものとする。工場が防災のために投じる費用 x を増加させると、住民の損害の期待値 $Lp(x)$ が減少することとなる。

不法行為法等によって工場周辺の住民の損害を賠償する義務が工場に課されないことから、工場が負担する汚染物質の排出に伴う費用は、防災費用 x のみとなる。

図1で防災費用は、直線OUとグラフの横軸の垂直方向の差で示されるが、工場は、その値が最小となる点である原点Oの状態を選択することとなる。防災費用 $x=0$ とすること、つまり、防災活動を全くしないことが、工場単体がより良くなることを目的とする経営学的な最適解となる。

他方、社会全体つまり、工場と周辺住民の正味の便益 w は、工場の利益 π から、工場の防災費用 x および汚染物質による周辺住民の損害の期待値 $Lp(x)$ を控除したもの $\pi - \{x + Lp(x)\} = \pi - C_s$ である¹⁹。したがって、社会全体をより良くなることを目的とする経済学的な最適解は、正味の便益 w を最大化する、換言すれば、社会的費用 C_s を最小化する防災費用 x^* を工場が投じることである²⁰。前述のとおり、図1では、曲線SPTが社会的費用 C_s を示しており、その最小点Pにおける防災費用は100である。以上の分析では、工場が投じる防災費用の経営学的な最適値が0であるのに対して経済学的最適値は100となり、大きく異なることとなった。

次に、不法行為法等によって工場周辺の住民の損害を賠償する義務が工場に課される場合を想定する。不法行為法によって、工場が住民の損害を賠償しなければならなくなると、工場は、防災費用に加えて、損害の期待値をも負担しなければならないので、工場の正味利益は、 $\pi - \{x + Lp(x)\} = w$ となる。つまり、工場の正味の利益と社会全体の正味の便益 w が等しくなることから、工場が正味の利益を最大化するような防災費用を投じれば、それが、社会全体の正味の便益 w を

¹³ 監視コストなどの法制度設計時に考慮すべき費用については、平井(1995)を参照されたい。

¹⁴ 『有斐閣 経済辞典』p290。

¹⁵ 『有斐閣 経済辞典』p297。

¹⁶ 『有斐閣 経済辞典』p296。

¹⁷ 『岩波 哲学・思想事典』pp.418-419。

¹⁸ たとえば、石炭火力発電所で排煙脱硫装置を設置する費用を考えることができる。

¹⁹ C_s は事故のモデルにおける社会的費用である。

²⁰ π が定額であるという前提条件に注意されたい。

も最大化することとなる。

ところで、「あるルール」に従って工場が求めた経営学的な最適解が経済学的な最適解に等しくなるとすると、そのような「あるルール」がそもそも存在するのか、存在するとすればどのようなものになるのかを探ることも、現在の経済学重要な課題となっている。

したがって、不法行為法も経済学が求める「あるルール」の1つということとなる。

4 懲罰的損害賠償の経済学的な意味

ここでは、Polinsky and Shavell (1998) による、懲罰的損害賠償の経済学的な意味を述べておくこととする。加害者が製造した製品に欠陥があり当該欠陥によって第三者に損害を与えた(「製造物責任リスク」の)場合や加害者が環境汚染を生じさせ第三者に損害を与えた(「環境リスク」の)場合は、被害者が損害賠償を加害者に求める可能性が小さいことが多い。行為と損害との因果関係を特定するために多額の費用がかかることなど、広い意味での訴訟コストの負担が重くなり、被害者が損害賠償請求を行いにくいのである。たとえば、カネミ油症や水俣病において、その原因物質の特定や発症のメカニズムの解明に多大な労力・時間を要したことが知られていることから、そのことは容易に理解できる。つまり、加害者が第三者に損害を与えているときに、被害者に対して損害賠償金を支払う確率を損害賠償率 q とすると、 $q < 1$ となる場合があるということである。損害賠償率が1未満であることを想定して加害者が行動すると、たとえ、不法行為制度が存在しても、加害者は社会的に最適な防災費用を投じなくなる。不法行為制度の存在を前提として、加害者の負担する私的費用 C_p とすると、その値は防災費用 x と被害者に支払う損害賠償金の期待値 $qLp(x)$ の和となる。つまり、 $C_p = x + qLp(x) \neq x + Lp(x) = C_s$ となって、加害者が負担する私的費用と社会的費用が異なってくるのである。本論のこれまでのロジックでは、不法行為制度によって、加害者の私的費用と社会的費用が等しくなり、結果として、加害者が自らの利益を最大化するだけという他者を全く考慮しない利己的な行動をとっても、社会的に望ましい状態に到達することができるというものだった。しかし、損害賠償率が1未満だと、そのロジックが通用しないということである。

そのことを図1で説明しておく。被害者の損害の期待値 $Lp(x)$ は、曲線 SV で示されるのに対して、加害者が被害者に対して支払う損害賠償金の期待値 $qLp(x)$ は、破曲線 WV で示される。2つの値が大きくかい離していることが分かる。この2つの曲線の差が事故発生時に生じる被害者救済の不十分さの程度を示している。社会的費用 C_s は曲線 SPT で示されるのに対して、私的費用 C_p は破曲線 WQT で示されることとなる。社会的費用 C_s を最小化する最適な状態は点 P で示されるのに対して、加害者の私的費用 C_p を最小化する私的に最適な状態は点 Q で示され、矢印で示されるように、加害者が投じる防災費用は、最適値が100であるのに対して、その半分の50となってしまう。

このような損害賠償率が1未満であることによって生じる問題を改善するための手法の1つが懲罰的損害賠償であると、法と経済学の研究者が論じている。懲罰的損害賠償を使って、社会的費用と私的費用を同じにすればよいという、極めて単純な理屈に基づくものである。加害者が支払う損害賠償金を、被害者の実際の損害額 L に $1/q$ という1以上の係数を乗じたもの、つまり、被害者の実際の損害よりも大きい L/q とすれば、加害者が被害者に対して支払う損害賠償金の期待値は、 $q \times (L/q)p(x) = Lp(x)$ となる。このとき、私的費用と社会的費用は等しくなることから、加害者が投じる防災費用は最適値 x^* となる。なお、この係数 $1/q$ は懲罰乗数²¹と呼ばれている。

5 まとめ

加害者が支払うべき損害賠償額を、被害者の損害額に懲罰乗数を乗じた額とするという上記4で示した公式は、なんら懲罰的な意味合いを持っていない。

しかし、加害者の悪質さが、損害を隠蔽するという点におけるものであれば、加害者が悪質であればあるほど損害賠償率が小さくなるので、その逆数である懲罰乗数は大きくなり、公式が懲罰的な意味合いを持ちうることとなる。

他方、飲酒運転のような加害者の悪質さが重過失という点にある場合は、加害者の資力が皆無である場合を除けば、加害者が損害賠償金を支払う確率は、ほぼ100%といえる。つまり、懲罰乗数は1となることから、公式によって算出された損害賠償額は被害者の損害額に等しくなり、結果とし

²¹ この乗数の値が大きくなると加害者に課される損害賠償の額が大きくなるので、加害者にとっては懲罰の程度を示

す値となる。しかし、経済学的な目的は減災インセンティブの最適化でしかないことに注意されたい。

て、懲罰的損害賠償額はゼロとなる。

経済学より導き出した公式は、道徳的な意味合いの懲罰に整合的である場合もあればない場合もあるということである。

したがって、上記の経済学的な分析から、懲罰的損害賠償に関する論点は、加害者の悪質さを罰するために懲罰的損害賠償を課すかどうかという点はなく、加害者に適切な減災インセンティブを促すために、被害者の損害額を超える損害賠償を課すべきかどうかという点にあることが分かったといえる。さらに突き詰めれば、不法行為制度を積極的に事故の抑止策として活用するかどうかという論点に至る。

英米法の研究者による田中(1974)²²だけでなく、不法行為研究者の吉村(2017)も不法行為制度を事故抑止に活用すべきとしている。特に、吉村(2017)は、上記公式で懲罰乗数が大きくなるようなタイプの事故である、公害事例や薬品・食品被害の事例では、「刑罰や行政的規制が十分な抑止ないし制裁として機能せず、しかも、当該不法行為により加害者が利益を得ているような場合には、このような意味での不法行為の抑止ないし制裁的機能を認めることの実際的意義には大きなものがある²³」と述べている。

また、本論で見てきたように、日本における労働災害のコントロール政策では、一種の不法行為制度を用いて事故の抑止を行なっているのである。

以上の点を考慮して、被害者の損害額を超える損害賠償を加害者に課すかどうかを含めて、不法行為制度をどのように事故抑止に活用していくかを日本においても今後検討していく必要がある。

その場合は、本論の2で論じたリスクコントロール政策の考え方に準拠して、懲罰乗数が大きくなるような業種の企業については、責任保険の手配を義務化する必要も検討すべきであろう²⁴。

参考文献

- [1] 宇沢弘文. “自動車の社会的費用”. 岩波書店, 1974.
- [2] 加藤雅信. “新民法体系 V 事務管理・不当利得・不法行為”. 有斐閣, 2002.
- [3] “有斐閣 経済辞典 (第4版)”. 金森久雄・荒憲治郎・森口親司編. 有斐閣.
- [4] 熊谷太郎. “製品欠陥事故における懲罰的損害賠償の効

- 果”. 松山大学論集. 松山大学, 2011, 23 (2), pp.1-29.
- [5] 桑名謹三. “損害賠償額の調整による環境リスクコントロール: 損害賠償法のリスク抑止力の改善策”. サステイナビリティ研究. 法政大学サステイナビリティ研究教育機構, 2010, Vol.1, pp.119-131.
- [6] 桑名謹三. “債務免責者問題の解決策としての責任保険の効果: 保険の経済学的分析を通じて”. 保険学雑誌. 日本保険学会, 2014, 第626号, pp.71-91.
- [7] 佐藤智晶. “アメリカ製造物責任法”. 弘文堂, 2011.
- [8] 高橋健. “労災保険実務標準ハンドブック”. 日本法令, 2015.
- [9] 田中英夫編著. “実定法学入門 第3版”. 東京大学出版会, 1974.
- [10] 田中英夫・竹内昭夫. “法の実現における私人の役割”. 東京大学出版会, 1987.
- [11] 平井宜雄. “法政策学 [第2版]”. 有斐閣, 1995.
- [12] 廣松渉・子安宣邦・三島憲一・宮本久雄・佐々木力・野家啓一・末木文美士編. “岩波 哲学・思想事典”. 岩波書店, 2003.
- [13] 森村進編著. “リバタリアニズム読本”. 勁草書房, 2011.
- [14] 吉村良一. “不法行為法 [第5版]”. 有斐閣, 2017.
- [15] Abraham, Kenneth S. and John C. Jeffries, Jr. “Punitive Damages and The Rule of Law: The Role of Defendant's Wealth”. *Journal of Legal Studies*, 1989, Vol.18, No.2, pp.415-425.
- [16] Boyd, James and Daniel E. Ingberman. “Do Punitive Damages Promote Deterrence?”, *International Review of Law and Economics*, 1999, Vol.19, pp.47-68.
- [17] Faure, Michael. *Deterrence, Insurability, and Compensation in Environmental Liability*. Wien, Springer, 2003.
- [18] Nozick, Robert. *ANARCHY, STATE, AND UTOPIA*. New York, Basic Books, 1974.
- [19] Polinsky, A. Mitchell and Yeon-Koo Che. “Decoupling Liability: Optimal Incentives for Care and Litigation”. *Rand Journal of Economics*, 1991, Vol.22, pp.562-570.
- [20] Polinsky, A. Mitchell and Steven Shavell. “Punitive Damages: An Economic Analysis”. *Harvard Law Review*, 1998, Vol.111, pp.870-962.
- [21] Shavell, Steven. *Economic Analysis of Accident Law*. Cambridge, Harvard University Press, 1987.

²² 本書以外に田中・竹内(1987)も参照されたい。

²³ 吉村(2017) p.19.

²⁴ 被害者の損害額を超える賠償を加害者に課すと、当然のことだが、加害者が破産してしまう可能性が大きくなる。そうすると加害者は破産することを前提とした行動を取

り、その結果、適切な減災行動を取らなくなってしまうという問題(債務免責者問題)が生じる。その対応策として責任保険の強制化が必要となる。債務免責者問題と責任保険の減災インセンティブについては、桑名(2014)を参照されたい。