

重過失による交通事故の抑止策 —保険マーケットを勘案した法政策の必要性—

桑名謹三

法政大学大学院環境政策研究所

要旨

日本においては、事故の抑止策として民事責任を活用しようという考え方は主流ではない。しかしながら、現実問題としては、事故を生じさせる加害者の行動に民事責任が影響を与えることは否定できない。したがって、抑止すべき事故に関する民事責任の状況を勘案したうえで、刑事罰を決めていく必要がある。また、加害者の民事責任に大きな影響を与えるものの1つは責任保険である。抑止すべき事故について、その損害賠償責任をカバーする責任保険のマーケットの状況を把握しなければ、適切な事故の抑止政策は実施できない。しかも、責任保険は加害者の重過失による責任までカバーしていることに着目すべきである。ところで、自動車保険（責任保険の部分）については、保険契約者は保険金支払い限度額が無制限の契約を選択することができる極めて例外的な責任保険といえる。つまり、自動車保険は大きなモラルハザードを惹起する可能性が大きいのである。このような現実が存在するにもかかわらず、自動車保険が重過失による責任をカバーしていることを念頭に置いた、自動車保険によるモラルハザードの分析がなされていなかった。そこで、本研究においては、重過失に関する過去の判例により、日本においてどのようなものが重過失と認定されているかを分析・類型化したうえで、日本損害保険協会がまとめた交通事故の事故原因と損害額に関するデータを勘案し、それぞれの類型について注意水準とリスクの関係を示す概念的なリスク曲線を描くことによって、自動車保険によるモラルハザードがどれくらい深刻であるかを分析した。その結果、飲酒運転による事故（一般に重過失と認定されることが多い事故である。）のような少しの注意によって容易に予見でき、かつ、少しの注意によって容易に回避できる事故については、自動車保険によるモラルハザードが著しく大きくなることが分かった。したがって、この知見を勘案した刑事罰による交通事故抑止策が必要となるといえる。

キーワード：重過失，責任保険，モラルハザード

1. はじめに

交通事故等の事故の抑止策は、日本においては、刑事罰によって行われるのが原

則とされている。しかしながら、事故に伴う加害者の民事責任も事故に対して抑止力を持つことは明らかである。したがって、刑事罰による事故の抑止策は民事責任のあり様を把握したうえで設計する必要がある。

ところで、民事責任のあり様に大きな影響を与えるものが責任保険である。なぜなら、責任保険を購入することで、事故を生じさせた加害者の民事責任が軽減されるからである。したがって、それぞれの事故に対する責任保険マーケットの状況を把握することは、刑事罰による事故の抑止策を設計するうえでは必須と考えられる。たとえば、交通事故であれば、自動車保険を、医療過誤であれば医療過誤を対象とした職業人専門賠償責任保険のマーケットの状況を把握する必要があると考えられる。以上は、いわゆる保険を購入したことに伴うモラルハザードの問題を把握しておく必要があるということである。

さらに、責任保険の特徴に着目する必要がある。通常の保険は、重過失に起因した損害は免責とされるのに対して、責任保険は重過失に起因する損害をもカバーしているのである。これは、任意規定であるものの、保険法第17条第2項に規定されており、その主旨は、事故の被害者救済を行う機能を責任保険が有していることから、重過失を免責とするのは好ましくないというものである。

本論では、分析の対象とする事故を交通事故に絞り、かつ、自動車保険が重過失をカバーすることによって、どれだけモラルハザードが加重されるのかについて分析を行う。なぜ、交通事故かといえば、自動車保険が数ある責任保険の中で唯一、保険金額（保険金支払い限度額）が無制限の契約をも選択できるからである。換言すれば、責任保険の中で最もモラルハザードが懸念されるものが自動車保険であることから、自動車保険がカバーする交通事故について、そのモラルハザードを分析することとしたわけである。

次に先行研究をみておくこととする。自動車保険のモラルハザードについて世界的に影響のある研究は、Cohen and Dehejia (2004) であるが、この研究を含む米国における自動車保険のモラルハザードの研究は、必ずしも責任保険によるモラルハザードを対象としたものではない。米国における強制付保の自動車保険は責任保険

と第一当事者保険（日本でいえば搭乗者傷害保険）を組み合わせたものであるため、純粋に責任保険によるモラルハザードの分析をしたものではない。また、日本における自動車保険のモラルハザードを分析したものに、Saito (2006) があるが、この研究は自動車保険のうち自損事故カバーを対象としたものであって、責任保険を対象としたものではない。もちろん、これらの先行研究においては、そもそも、責任保険を主要な対象としたものではないことから、当然、重過失に起因する事故をカバーすることによる影響は吟味されていない。

以下、本論においては、2で自動車保険のモラルハザード抑止スキームを解説した後、3で分析について、4で考察について解説し、5をまとめとする。

2. 自動車保険のモラルハザード抑止スキーム

ここでは、自動車保険のモラルハザード抑止スキームについて述べる。なお、自動車保険というのは、責任保険だけではなく、車両保険、搭乗者傷害保険などの独立したカバーをまとめて販売するセット商品であるが、本論では、以下においては、自動車保険のカバーに含まれる責任保険の部分を「自動車保険」と呼ぶこととする。

2.1 通常の保険のモラルハザード抑止スキーム

まず、自動車保険以外の保険のモラルハザード抑止スキームについて述べる。1つ目は保険金額（支払い限度額）の設定である。保険金額が設定されることによって、保険契約者は、保険金支払いの限度があることを知り、結果として、注意水準を一定以上低下させなくなるというものである。保険金額の設定は、巨額の損害が発生するようなケースについて、モラルハザードを抑止できる。巨額の損害が発生するような場合には、自動車事故により第三者に損害を与えるというケースも含まれると考えられる。2つ目は自己負担額の設定である。自己負担額とは、たとえ事故が発生し損害が生じても、その損害額のうち自己負担額の値の金額は保険契約者が負担するという仕組みである。自己負担額が100万円で、1000万円の損害が生じた場合の保険金は900万円となる。自己負担額の設定は、事故の発生頻度をコントロールする

ための注意水準の低下を大きく抑制するとされている。なぜなら、保険金額は事故が発生しても、その損害額が保険金額以下なら、保険金を抑制できないのに対して、自己負担額を設定すれば、すべての事故について、それに対する保険金を抑制することができるためである。3つ目は、縮小てん補である。これは、契約時に約定した割合を実際の損害額に乗じた値の保険金を支払うものである。例えば、縮小てん補割合が80%で、100万円の損害が発生すると、80万円の保険金が支払われることとなる。縮小てん補の効果は、保険金額の設定および自己負担額の設定の双方の効果を有するとされている。4つ目は、保険料をリスクの変化に対応するように適切に変化させる方法である。ある保険契約で支払われた保険金と保険料の比（損害率）に応じて、その保険契約が終了した後に締結される次の保険契約の保険料を変化させる等の手法が具体的には用いられる。

2.2 自動車保険のモラルハザード抑止スキーム

自動車保険の場合は、保険契約者は、保険金額が無制限の契約を締結することができるため、保険金額設定によるモラルハザードの抑止効果は、ほとんどないと考えられる。次に自己負担額であるが、自動車保険においては、自己負担額は設定されていない。最後に、保険料をリスクに対応して変化させる方法であるが、自動車保険においては、保険期間中の事故の回数に応じて、次の保険契約の保険料が決定されることとなっている。具体的には、事故の有無によって、自動車保険の等級が決められ、それぞれの等級の保険料は、あらかじめ決まっておき変化することはない。換言すれば、保険契約者が1億円の保険金を受け取ろうが、1万円の保険金を受け取ろうが、事故の回数が同じであれば、次の保険契約の保険料は同じとなるのである。このような保険料の変化のさせ方は、小額の事故が頻発する車両保険のようなカバーについては、モラルハザードを適切に抑止できるかもしれないが、交通事故を起こし、第三者に損害を与えてしまうようなケース、つまり、責任保険がカバーするような損害には、適切にモラルハザードを抑止できないといえる。交通事故を起こし第三者に損害を与えるようなケースは頻発するわけではなく、その事故が

保険会社に与えるインパクトは明らかに支払い保険金によって測られるべきであるからである。

以上のように、自動車保険のモラルハザード抑止スキームは、第三者に損害を与えるような交通事故について、自動車保険付帯に伴うモラルハザードを、ほとんど抑止できていないと考えられる。交通事故の損害賠償額は、近時、3億円近い判決が出ているのに対して、そのような事故を生じさせても、保険料の増加がたかだか十数万円¹にしかならないのであれば、ほとんど、モラルハザードを抑止できないのは当然のことである。

3. 分析およびその結果

分析は、モデルを用いて行った。重過失に関する裁判例を用いて、モデルの特徴づけを行った。さらに、その特徴づけの際に、社団法人日本損害保険協会が1998年7月にまとめた『交通事故データと自動車保険の統合およびその活用に関する調査研究報告書』における交通事故のデータを適宜用いた。なお、この報告書のこと以下においては、「事故データ」と呼ぶこととする。

3.1 モデルの概要

モデルのベースは、Shavell (1987) の第2章で用いられているような典型的な事故法のモデルとした。横軸に加害者の注意水準をおき、縦軸にリスク（社会的費用）をおくモデルである。この米国の法と経済学における事故法のモデルは、過失は、社会的費用が最小化する注意水準によって定められるとしているが、日本における過失の概念とは必ずしも一致しないことから、本論のモデルでは、過失や重過失が認定されるレベルのリスクを裁判官が判断することとした。つまり、裁判官は、事故が発生した状況におけるリスクを把握したうえで、その事故を発生させた者に過失があるかどうかを判断するものとした。本論と同様にリスクと過失や重過失を関連付ける考え方を示しているものに、町野 (1995) がある。町野は、「行為時に結

¹ 保険料の増加がこの程度に収まらないケースも当然ありうるが、支払い保険金の大きさに比べて、保険

果発生の危険性が高い場合には、結果の予見可能性も大きい」としている。つまり、事故発生のリスクが高い場合には、予見可能性が大きく、そのような場合に事故を生じさせてしまうときは、過失が大きい、換言すれば注意水準が小さいと認定できると論じていると考えられる。したがって、本論のモデルにおける過失の認定の方法は、日本の過失論から著しく逸脱したものではないといえる。

さらに、米国の法と経済学では、注意水準も社会的費用としてカウントする場合があるが、本論で分析するのは、金銭換算の困難な交通事故におけるドライバーの努力であることを勘案して、注意水準は社会的費用とみなさないこととした。そもそも、本論の分析では、自動車保険によって、どの程度注意水準が下がっているのかを問題とするのであって、問題とされる注意水準が平常時のそれより低い水準での、注意水準の多寡を問題とすることから、たとえ、注意水準を社会的費用とカウントしても、分析結果に大きな差は生じないと考えられる。

また、数式を用いて解析的な分析を行うことも可能であるが、やみくもに数学に頼る分析では、数学的厳密さが約束される半面、分析結果が分かりづらくなる場合があるため、本論においては、モデルを図示し、モデルの形状から結果を導き出すこととした。

3.2 裁判例および学説の分析

保険法17条（保険者の免責）の第1項には、「保険者は、保険契約者又は被保険者の故意又は重大な過失によって生じた損害をてん補する責任を負わない。戦争その他の変乱によって生じた損害についても、同様とする。」と規定されている。また、第2項には、「責任保険契約（損害保険契約のうち、被保険者が損害賠償の責任を負うことによって生ずることのある損害をてん補するものをいう。以下同じ。）に関する前項の規定の適用については、同項中「故意又は重大な過失」とあるのは、「故意」とする。」と規定されている。第1項で責任保険以外の保険については、重大な

料の増加の程度が極端に小さくなることは事実である。

過失(重過失)によって生じた損害が免責とされることが記されている。第2項では、責任保険においては、重過失は免責とされない旨記されている。保険法が施行される前は、上の保険法17条に相当する規定が商法641条の中にあり、その規定、特に第1項の規定の解釈について、多くの判例が存在する。ここでは、それらの判例を吟味するとともに、重過失の定義に関する学説をも理解することによって、重過失のモデルがどのような形状になるのかを判断することとする。なお、以下における重過失の類型の分類方法は、道垣内(2004)に従ったものであり、以下の記述は道垣内(2004)をサマライズしたものである。

まず、判例を見てみる。貨物海上保険の普通保険約款における重大なる過失(重過失)の定義を争った裁判において、「重大ナル過失トハ如上相当ノ注意ヲ為スニ及ハスシテ容易ニ違法有害ノ結果ヲ予見シ回避スルコトヲ得ヘカリシ場合ニ於テ漫然意ハス之ヲ看過シテ回避防止セサリシカ如キ殆ト故意ニ近似スル注意欠如ノ状態ヲ謂フモノトス」と判示されている²。次に、失火責任法の重大なる過失の定義を争った裁判において、「明治32年法律第40号「失火ノ責任ニ関スル法律」但書の規定する「重大ナル過失」とは、通常人に要求される程度の相当な注意をしなくても、わずかの注意さえすれば、たやすく違法有害な結果を予見することができた場合であるのに、漫然とこれを見過ごしたような、ほとんど故意に近い著しい注意の欠如状態を指すものと解すべきである」と判示されている³。いずれの判決も、容易に予見することができたことを重過失の要件としている⁴。また、最初の判例では、容易に結果を回避できることも重過失の要件としている。さらに、上記、2判例ともに故意に極めて近いものと判じている。なぜ、故意に近い必要があるのかと言えば、保険約款で免責とされる故意については、その立証が困難であるため、あえて保険約款に重過失免責を規定し、重過失の定義を判例により明確にすることによって、故

² 大判大2.12.20民録19巻1036頁

³ 最三小判昭32.7.9民集11巻7号1203頁

⁴ なお、日下(2007)によれば、重過失について争った裁判の判例の約30%が、重過失とは「容易に予見」できた状況であると認定している。

意免責条項を有効に機能させ、保険によるモラルハザードの回避しようとしたためである。つまり、保険法（商法）における重過失免責は、故意免責の適用を容易にするための1つの方策といえるのである。上記より、判例における重過失の特徴は、①容易に予見可能で容易に結果が回避できること（このことは、通常人に要求される予見に必要な注意水準自体も小さいことを意味している）、②故意とはほぼ同じような状況であること、つまり、注意水準が著しく低いこと、である。また、①、②から導きだされることだが、注意水準の大きさという点では、重過失の場合も通常人に要求される注意水準も小さいことには変わりはなく、2つの状態の注意水準の差は大きくないのである。以上の特徴を持つ重過失を本論では、「判例型重過失」と呼ぶこととする。

次に学説を見ておくことにしたい。不法行為法における「重過失」は、伝統的な通説によれば、「著しく注意を欠いた場合」と定義できる（加藤，1974，p.75）。また、過失を一定の義務違反と考える場合は、「一般人に要求される注意義務を著しく欠くこと」とされる（前田，1980，p.235）。このような重過失を本論では、「学説型重過失」と呼ぶこととする。判例型重過失と学説型重過失の大きな違いは、重過失と認定される注意水準のレベルと一般人に要求される注意水準のレベルの差の程度が異なることである。判例型重過失の場合は、一般人に要求される注意水準と大きく変わらない程度の注意水準の場合であるのに対して、学説型重過失の場合は、その注意水準のレベルが一般人に要求される注意水準に比べて著しく小さいことである。

ここまでは、道垣内（2004）の要約である。

実際の事故事例と、2定型の重過失がどのような関係にあるのかを見ておく。判例型重過失については、容易に予見可能であり容易に結果を回避できることから、判例型重過失が適用できる事故はおのずと限定されてくる。たとえば、飲酒運転による交通事故や、薬物の中毒者が危険な作業に従事した結果生じた事故などが想定される。つまり、判例型重過失は、「特定リスク型重過失」と呼ぶことができると考えられる。他方、学説型重過失は、どのようなリスクにおいても適用できるもので

ある。なぜなら、重過失を認定される場合の注意水準が一般人に要求される注意水準より著しく小さければよいのであるからである。したがって、学説型重過失は、「非特定リスク型重過失」とも呼ぶことができると考えられる。

3.3 リスク曲線の推定

ここでは、これまで見てきた重過失の特徴を勘案してリスク曲線を描くことにする。リスク曲線とは横軸に注意水準をとり、縦軸にリスクをとったグラフに描かれる曲線のことである。まず、図1は特定リスク型重過失についてリスク曲線を描いたものである。 R_g が重過失認定リスクで、 R_n が過失認定リスクである。また、重過失が認定されるとき注意水準は X_g で、過失が認定されるとき注意水準は X_n である。特定リスク型重過失の場合は、容易に予見が可能で容易に結果回避が可能であるので、注意水準が X_g 以下の場合急激にリスク曲線の傾きが急になる。リスク曲線の傾きが急であることは、ごくわずかな注意水準が追加的に払われても、大きな損害を回避できることを意味している。飲酒運転は、一般に重過失と認定されることが多いので、事故データの内容をしてみる。事故データによると1事故あたりの損害額は、酒酔い運転の場合は3,425千円で、飲酒なしの場合の1事故あたりの損害額は1,004千円である。つまり、損害額は飲酒によって3倍以上になることがわかる。しかも、注意しなければならないのは、ここで議論の対象となっているのは、損害額ではなく、リスクである点である。リスクは、1事故あたりの損害額に事故発生確率を乗じたものである。具体的には、飲酒運転の場合は、3,425千円×酒酔い運転をしている人が事故を起こす確率であり、飲酒なしの場合は、1,004千円×飲酒なしの人が事故を起こす確率である。明らかに、酒酔い運転をしている人が事故を起こす確率の方が、飲酒なしの人が事故を起こす確率よりもはるかに大きいことから、リスク曲線として見ると、飲酒なしの場合より重過失が認定される領域のリスク曲線が示すリスクは、著しく大きくなる。このような観点から図1のリスク曲線の傾きの変化は妥当であるといえる。さらに、一般人に要求される注意水準と重過失が認定される注意水準の差は大きくないことから、図1の X_n と X_g の差は大きくないように描かれてい

る。以上から、図1の曲線は、特定リスク型重過失の特徴を適切に表しているといえる。次に、非特定リスク型重過失の場合から図2が得られる。非特定リスク型重過失の場合は、リスク曲線の傾きがどの程度であるかは定かではないが、本論では、自動車保険の影響が小さくなるように、リスク曲線の傾きをできるだけ小さくした。図2において、 X_n に比べて X_g が著しく小さくなっているが、これは、非特定リスク型重過失の特徴である、一般人に要求される注意水準より著しく小さい注意水準しか払われてない場合に重過失が認定されるという点を表したものである。

3.4 自動車保険の効果

ここでは、無制限カバーの自動車保険の効果がどのようなものか検討する。ドライバーの注意水準には民事責任だけでなく刑事罰も影響を与えるが、ここでは、刑事罰が存在しない場合の分析を行う。また、自動車保険には、不十分ながらも、モラルハザード抑止機能が存在するが、その効果は、ほとんどゼロに近く無視できるものとする。また、リスク曲線是个々のドライバーそれぞれについて描くことができるものとする。つまり、リスク曲線の形状の特徴は、すべてのドライバーに共通であるが、自動車保険を付帯したことによるリスク上昇の度合い等の細かい値は、個々のドライバーによって異なるのである。

まず、特定リスク型の事故から分析する。図1において、自動車保険を付けていない場合は、ドライバーはリスク曲線上の点Aに位置し、注意水準は X_n となり、そのときのリスクは R_n となる。そのとき、無制限カバーの自動車保険に加入すると、どんなに大きい事故を起こしても損害賠償責任を負うことがなくなるので、ドライバーはリスク曲線上の点Cに移動し、注意水準はゼロとなり、そのときのリスクは、 R_i となる。したがって、自動車保険によってリスクは著しく増加することとなる。ここで、大切なのは、自動車保険が通常の保険のように重過失免責を採用していたらどうなるかを確認することである。自動車保険が重過失免責を採用していれば、ドライバーの注意水準は、自動車保険によって低下するものの、リスク曲線の点Aから点Bへ移動するだけ、つまり、注意水準が X_n から X_g になるだけである。そのと

きの、リスクの変化は R_n から R_g へと増加するだけであり、自動車保険が重過失をカバーしている場合のリスク増加に比べれば、その増加度合いは著しく小さいのである。

次に非特定リスク型の事故について述べる。図2において、自動車保険を付けていない場合は、ドライバーはリスク曲線上の点Aに位置し、注意水準は X_n となり、そのときのリスクは R_n となる。そのとき、無制限カバーの自動車保険に加入すると、どんなに大きい事故を起こしても損害賠償責任を負うことがなくなるので、ドライバーはリスク曲線上の点Cに移動し、注意水準はゼロとなり、そのときのリスクは、 R_i となる。したがって、自動車保険によってリスクは増加することとなる。リスク曲線の傾きが明らかでないので、はっきりしたことは言えないが、この図2においては、特定リスク型の事故の場合のように、リスクの増加の程度が著しいわけではない。自動車保険が通常の保険のように重過失免責を採用していたらどうなるかを確認すると、自動車保険が重過失免責を採用していれば、ドライバーの注意水準は、自動車保険によって低下するものの、リスク曲線が点Aから点Bへ移動するだけ、つまり、注意水準が X_n から X_g になるだけである。リスク曲線の傾きが特定できないことから明確な結果は導きだせないが、図2における、そのときのリスクの変化は R_n から R_g へと増加するだけであり、自動車保険が重過失をカバーしている場合のリスク増加に比べれば、その増加度合いは小さくなる。

以上をまとめると、①特定リスク型の事故の場合は、自動車保険によって著しいモラルハザードが発生する、②そのモラルハザードは自動車保険が重過失をカバーしていることでより悪化している、③非特定リスク型の事故の場合は、自動車保険によってモラルハザードが発生するものの、その程度が特定リスク型の事故の場合に比べて小さいケースが存在する、④そのモラルハザードは自動車保険が重過失をカバーすることによって悪化するが、その悪化の程度が特定リスク型の事故の場合より小さいケースが存在する。

4. 考察

4.1. 民事責任によるインセンティブ

自動車保険が無制限カバーを有していること、さらに、自動車保険が重過失をもカバーしていることから、無制限カバーの自動車保険に加入しているドライバーについては、民事責任による事故抑止効果は皆無に近くなるといえる。そのことは、無制限カバーの自動車保険によって、交通事故のリスクが著しく増加することを意味している。現在、任意の自動車保険の加入率は約70%程度であることから、無制限カバーの自動車保険に加入しているドライバーの割合は、当然、70%より小さい。したがって、現時点で、無制限カバーの自動車保険の影響がどの程度あるのかは、明らかではない。しかしながら、無制限カバーの自動車保険の無制限カバーの普及度合いを調査したうえで、交通事故に対する刑事罰を適宜変更し、交通事故に対する抑止力を確保していくことが必要である。つまり、交通事故だけでなく、事故の抑止力は、責任保険のマーケットの状況を把握したうえで、構築していかなければならない。

4.2. 重過失をカバーすべきか

前述のとおり、重過失とは、ほぼ故意に相当するものということとなっていた。また、日本の責任保険は重過失をカバーしていることも述べた。これは、日本の責任保険のすべてが故意をカバーしているというのに極めて近いということである。保険で故意をカバーすべきだろうか。故意を責任保険でカバーしているということは、故意による事故に対して保険金を支払っているということ、その保険金は、故意で事故を起こすことなど考えたことがない善良な保険契約者が負担しているのである。つまり、日本の責任保険はフェアな保険料で売られているわけではないということである。特に、自賠責保険のような、被害者救済制度に組み込まれた責任保険であれば強制付保となることから、フェアな保険料が算出できないのは、極めて大きな問題である。多くの人々がフェアでない保険料を支払っているからである。したがって、保険法自体を改め重過失への対応策を検討すべきといえよう。

5. まとめ

責任保険が重過失をカバーしていること、および、自動車保険では無制限カバーが購入できることを考慮して自動車保険によるモラルハザードを分析した。結果は、無制限カバーの自動車保険が、民事責任による交通事故の抑止力をほぼゼロにしてしまうことが分かった。さらに、自動車保険（責任保険）が重過失をカバーしていることが、自動車保険によるモラルハザードを悪化させていることも分かった。したがって、自動車保険のマーケットの状況を勘案したうえで、交通事故の抑止策を立案していかなければならない。

ところで、米国を除く先進国のほとんどすべての国において、日本の自賠責保険に相当する保険が無制限カバーを有している。日本においても、今後、自賠責保険のカバーの拡大が進んでいくものと予想されるが、その場合、どのような事故抑止策を実施していくのか、また、責任保険が重過失をカバーしていることに起因する保険料の不公正さをどのような制度で緩和していくかを、検討していく必要がある。

【図表】

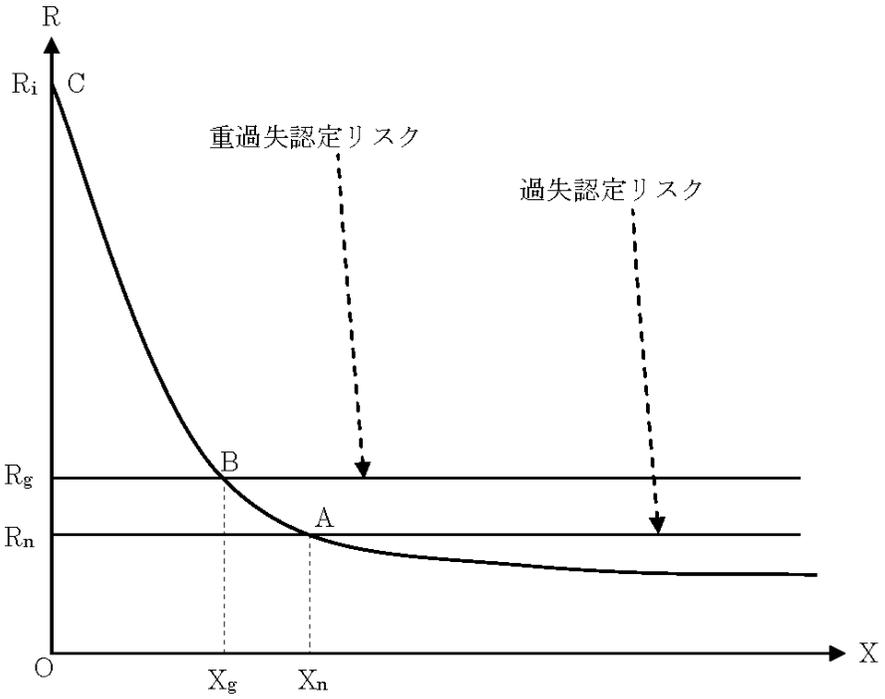


図1 特定リスク型のリスク曲線

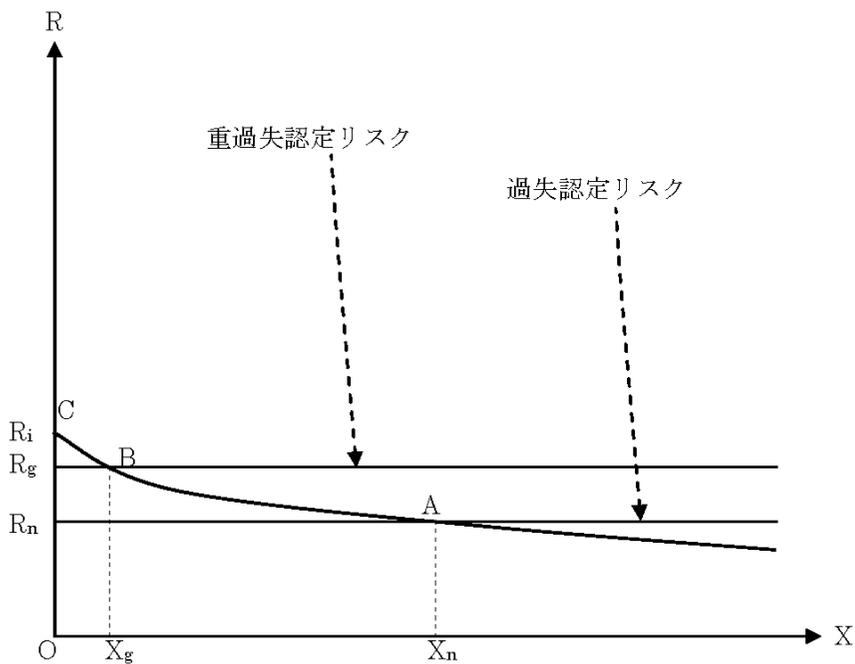


図2 非特定リスク型のリスク曲線

参考文献

- Cohen Alma and Dehejia Rajeev (2004),“The Effect of Automobile Insurance and Accident Liability Laws on Traffic Fatalities ”, *Journal of Law & Economics*, Vol.47, pp.357-393.
- 日下和人 (2007), 「過失における予見可能性と精神弛緩 —重過失概念を手がかりにして—」, 『早稲田法学会誌』58(1), 早稲田大学法学会, 157-190.
- 加藤一郎 (1974), 『不法行為〔増補版〕』, 有斐閣.
- 町野朔 (1995), 『刑法総論講義案 I〔第二版〕』, 信山社.
- 前田達明 (1980), 『不法行為法』, 青林書院新社.
- 道垣内弘人 (2004), 「重過失」, 『法学教室』290, 有斐閣, 35-39.
- Saito Kuniyoshi (2006),“Testing For Asymmetric Information in the Automobile Insurance Market Under Rate Regulation”, *Journal of Risk & Insurance*, Vol.73, pp.335-356.
- 社団法人日本損害保険協会 (1998) 『交通事故データと自動車保険の統合およびその活用に関する調査研究報告書』, 社団法人日本損害保険協会.
- Shavell, Steven (1987), *Economic Analysis of Accident Law*, Cambridge: Harvard University Press.