

早稲田大学博士論文概要書

ドイツにおける危険責任

浦川 道太郎

『ドイツにおける危険責任』概要書

早稲田大学名誉教授 浦川 道太郎

I. 本論文の問題意識と独自性

1. 本論文の問題意識

ドイツの危険責任を研究対象にする意義は、我が国の無過失損害賠償(危険責任)法が民法典の母法であるフランス法とドイツ法の中で後者の発展形式を採用したことにある。すなわち、民法典編纂の法典調査会において、穂積陳重は、不法行為の原則として民法典には過失責任を採用するが、新たな技術による事故に関して無過失責任特別法を制定することには反対しないと述べており、今日に至るまで、この考え方の下で無過失責任は特別法で制定されている。また、東京スモン事件の東京地裁判決に代表されるように、裁判所は、無過失責任特別法の類推解釈を否定している。

このような私法の一般法である民法典の不法行為に過失責任を採用し、危険技術による事故について特別法で対応する方法は、危険責任による帰責が相応しい領域に特別法が存在しない場合に、過失責任の注意義務を厳格化して被害者救済を図る方法(我が国における「過失の衣を着た無過失責任」、ドイツにおける「社会生活上の義務(Verkehrspflichten)」に関する裁判例)を含めて、我が国とドイツの不法行為法に共通するものである。この点において、フランス民法 1384 条(現行 1242 条)に基づく判例法により危険技術に対する厳格責任である無生物責任法理を形成しているフランス不法行為法と著しく相違している。

この確認の基で、本論文は、無過失責任(危険責任)立法を世界に先駆けて制定して、危険責任に関する法理論を進化させたドイツの危険責任を対象に研究することで、今後の我が国の無過失損害賠償(危険責任)法の発展に役立てようとするものである。

2. 本論文の独自性

本論文は、ドイツにおける危険責任を成立から現在まで立法と理論の両面から研究したものである。ドイツの危険責任の個別立法や個々の研究者の見解を紹介したものはこれまでもあったが、ドイツの危険責任の成立時から今日までの全体像を余すところなく明らかにしたのは、本論文が最初である。また、本論文では、危険責任の一般条項

作成の試みに触れて、ナチス政権下でのドイツ法アカデミーによる不法行為法改革を近年公表された資料に基づいて検討しているが、これは、これまで十分に触れられていなかったドイツ不法行為法の発展過程の空白を埋めるものである。

II. 本論文の構成と内容

1. 本論文の構成

本論文は、ドイツにおける危険責任の生成から現在に至る発展過程を辿る目的に合わせて、次のような章立てをしている。

まず第1章(危険責任前史)は、契約外損害賠償法の無過失責任である危険責任を生み出す原因となった過失責任主義の一元的支配の確立過程を検討する。第2章(産業革命と危険責任法の制定)では、産業革命による工業化の中で利用開始された鉄道や機械に起因する事故の被害者救済のために制定され、危険責任特別法の端緒となったプロイセン鉄道法及びライヒ責任義務法の立法過程を扱う。第3章(ドイツ民法典と危険責任)は、統一国家としてのドイツの私法の一般法である民法典の不法行為法の立法過程で危険責任に関してどのような議論があったかを検討する。第4章(19世紀末から20世紀初頭における無過失責任論)では、19世紀末から20世紀初頭にかけてドイツの法理論に影響を与えたオーストリアの無過失責任論を中心に過失責任主義の一元支配を揺るがした法理論を概観する。そして、第5章(BGB制定後における特別法等による危険責任の展開)では、ドイツにおける特別法等による全ての危険責任立法の制定・改正をレビューしてその全体像を明らかにしている。

第6章以下では、特別法により必要に応じて個別的に危険施設・技術に厳格な責任を課してきた方法を反省する中で生まれた危険責任の一般条項作成の努力及び危険責任に関する法理論の確立を跡づけている。まず、第6章(ドイツ法アカデミーにおける不法行為法改革とエッサーの危険責任論)では、危険責任一般条項作成の最初の試みとなったナチス政権下のドイツ法アカデミーの不法行為法改革における議論を紹介する。また、それとともに、その過程でエッサーが提唱し、その後の危険責任論の支柱となった交換的正義に基づく不法行為を対象にする過失責任と配分的正義に基づく不運の事故を対象にする危険責任を契約外損害賠償(広義の不法行為)法の両極に配置する複線性理論を検討している。第7章(第二次世界大戦後における危険責任の新展開)においては、戦前の不法行為法改革の挫折を受けて戦後に継続された危険責任法改革の試みを一

般条項形成の視点から眺め、ドイチュ、ヴァイトナウアー、フォン・ケメラー、ケッツ、ヴィルの一般条項の提案の内容を明らかにし、また、今日に至る特別法上の危険責任の改正を検討する。

本論文の末尾である終章では、ドイツ危険責任法の成長過程を振り返るとともに、現行危険責任に共通する諸要素を確認し、今後の発展について、ヤンゼンにより近時主張されている不法行為法の単線的な帰責と対比する中で、複線性に基づく不法行為法が今後も維持されるだろうことを明らかにしている。

2. 本論文の内容

(1)第1章 危険責任前史

ドイツに継受されたローマ法のアクィーリウス法(*lex Aquilia*)は、17、18世紀の *usus modernus pandectarum* の中で、人的損害・物的損害を含む *culpa*(過失)に基づく不法行為の包括的訴権の地位を占めるようになる。その後、それを基礎に自然法論の時代にグロチウスにより不法行為の一般条項の形式を獲得するとともに、自然法的法典編纂の成果であるプロイセン一般ラント法(ALR)において、過失責任に基づくほぼ現在の不法行為法の対象領域が条文の形で表現された。

もっとも ALR は、施行地域の広がりをもたず、身分制社会を反映した条文のため、市民社会の成立の中で影響力も極めて限られたものにとどまった。したがって、プロイセンにより統一されるドイツ全体に及ぶ不法行為法を含む私法理論を準備・提供する役割は、19世紀初頭に台頭したサヴィニーを代表者とする歴史法学派とその後継者が担うことになる。

慣習法として歴史的に生成するものと法を理解した歴史法学派は、人為的な ALR を軽視し、歴史的法源であるユスティーニアーヌス法典から学問的・理論的に一貫した法体系を形成することに努め、パンデクテンの名称で体系的な学説を拮めた。

パンデクテン法学の不法行為法論では、ローマ法のアクィーリウス法を中心に据えた解釈が行われたが、ハッセは、狭義の *culpa* を客観的違法性から区分された行為主体への主観的な帰責の要素を含むものであると指摘し、行為者への帰責には有責任(*Verschulden*)としての主観的な *culpa* と違法性が加わる必要があることを示した。また彼は、*culpa* における注意の最高限は軽過失(*culpa levis*)であるとし、無過失責任に近似する最高度の注意を要求する最軽過失(*culpa levissima*)を否定した。

ハッセの culpa の研究は、サヴィニー、プフタ等のパンデクテン法学の主流による賛同を得たが、それを踏まえて、イエーリングは、文化の発展段階と結びつけて過失責任の優位性を主張した。彼は、「損害が損害賠償を義務づけるのではなく、責任が義務づけるのである」とハッセの culpa の理論をより先鋭化して、この命題を「光が燃えているのではなく、空気中の酸素が燃えているのだ」と自然科学におけると同様の抗うことができないう真理だと述べた。そして、このイエーリングの過失責任理論に基づいて、「過失なくして損害賠償責任なし」とする現在の過失責任主義が確立される。

(2) 第2章 産業革命と危険責任法の制定

パンデクテン法学が支配するドイツ私法理論に受容され確固・不動な責任原理になった過失責任主義は、産業革命により新技術が発明・利用に供され、注意しても避けられない事故が生じるようになると、市民の事故に対する不安に対応できなくなり、事故被害者の補償にとって、大きな障害として意識されるようになる。

このことが最初に法律問題として意識されたのは、沿線火災と事故の危険を齎すプロイセンの鉄道敷設においてである。この問題に対処して、鉄道法制定に関わったプロイセンのミュラー司法大臣は、鉄道運行上の事故に対して推定過失責任を鉄道会社に課す提案を行う。彼の提案は、過失責任主義と抵触し、直接の行為者ではない法人たる会社に責任を負わせるために、枢密院の強い抵抗に遭った。しかし、枢密院議員のサヴィニーは、事故被害者の損害賠償における過失立証の困難を指摘し、無過失責任であるレセプツム責任の存在も指摘してミュラー提案を支持するとともに、鉄道に固有な危険を会社に負担させる完全な無過失責任を適切であると述べた。このサヴィニーの積極的な支持により、鉄道事業者に無過失損害賠償責任を課すドイツにおける最初の危険責任立法である 1838 年プロイセン鉄道法 25 条が成立する。なお、ロマニステンに属するサヴィニーが契約外損害賠償における無過失責任を提案したことは、法律行為で意思主義を標榜するパンデクテン法学者のイメージを塗り替えるものであるが、法律行為と相違して不法行為法が実定法の問題であった彼の立場からは矛盾のないものであった。

19 世紀後半には、産業革命のさらなる進展により鉄道・炭鉱事故が多発し、当時の裁判実務の過失責任主義と法定証拠主義では被害者救済が困難であることが顕著になった。国民自由党のビーダーマンは、産業事故被害者救済のための法律制定の請願を北

ドイツ連邦議会に行き、これを契機に、成立したばかりのドイツ帝国の帝国(ライヒ)議会により 1871 年にライヒ責任義務法が制定される。

ライヒ責任義務法は、鉄道事故の人的損害賠償に関してはプロイセン鉄道法 25 条の免責事由を不可抗力(höhere Gewalt)という用語に改めてそのまま採用したのに対して、鉱工業の事故責任については事業者の中間管理職の有責性を要件にする代位責任型の使用者責任になった。この法律により州(ラント)を超えた帝国(ライヒ)全体に適用のある無過失賠償責任法(危険責任)が成立することになるが、人的損害賠償に限った特別法の形式であり、また責任原理としても分裂していて妥協的であって、私法の一般法として無過失責任(危険責任)を如何に扱うかは、来るべき民法典(BGB)編纂の中で論じられることが予定されていた。

(3)第 3 章 ドイツ民法典と危険責任

ドイツ民法典(BGB)編纂は、1873 年のミーケル・ラスカー法によりドイツ帝国の立法権を私法全体に及ぼしたことから開始される。準備委員会の鑑定意見に基づき、BGB は、パンデクテン法学の強い影響下に編纂作業が行われる。そして、1888 年に公表された第一草案の不法行為規定は、第一委員会の委員であったパンデクテン法学者(ロマニステン)のヴィントシャイトの影響の下で、ハッセ・イエーリングにより確立された過失責任主義に従って、ローマ法の流出投下物訴権等の責任を除き、使用者責任・建造物責任・動物保有者責任などの特殊な不法行為を含めて完全に過失責任に一元化されたものになった。

パンデクテン法学(ロマニステン)の理論を墨守して体系的な一貫性のみを追求した第一草案の不法行為法規定に対しては、ギールケから「草案の最も出来の悪い創作物」と酷評され、また、メンガーからも強い批判を浴びせられ、それにはギールケのいう「社会主義的な一滴の油を沁み通らせる必要」があった。

第一草案に対する厳しい批判を受けて、第二草案を起草する第二委員会の委員には政治家及び経済各界の利益代表が加えられて社会的な課題に配慮するとともに、帝国司法部が第一草案に対する批判を斟酌した修正案を作成して第二委員会に提案した。もっとも、正義・公平から過失責任からの逸脱も可能とした第二委員会も、不法行為責任の原則に関しては、注意義務を遵守することで責任を免れる過失責任が個人の自由を保障する高次の文化段階の成果であるとの理由から、過失責任主義を堅持する方針を採用した。

このような審議の中から成立した第二草案は、使用者責任などに推定過失責任の形式を採用し、また、無過失責任として家畜を除く動物の保有者責任や狩猟鳥獣による損害に対する狩猟権者責任を認めた。しかしながら、第二委員会は、既存の法を法典化することを BGB の課題と認識しており、第一草案の手直しに留まり、社会改革的な課題は将来の特別法で対処すべきだとして、危険物に関する無過失責任の提案があったものの BGB への採用は見送られた。そして、不法行為に関しては、動物保有者責任を無過失責任にした修正を加えたほかは第二草案の内容を維持して、BGB は 1896 年 7 月にライヒ議会で可決成立し、1900 年 1 月 1 日から施行された。

したがって、BGB の成立により、現在に至るドイツの不法行為法は、私法の一般法では動物保有者責任(BGB833 条)を除いて 19 世紀のパンデクテン法学で確立した過失責任主義の帰責原則で一貫することになり、新たな時代の危険技術・施設等による被害に対処するための無過失責任(危険責任)は、ライヒ責任義務法が特別法として存続が認められたように、特別法の制定に委ねられることが運命づけられたのである。

(4)第 4 章 19 世紀末から 20 世紀初頭における無過失責任論

19 世紀末から 20 世紀初頭には、一元的な帰責原理としてのパンデクテン法学の過失責任に対する見直しの動きも現われる。

民事責任における過失責任主義を批判する動きは、刑法学者のビンディングらによって始められ、刑罰を目的にする刑事責任との相違から、損害の填補を旨とする民事責任では、過失は損害賠償の要件ではないとの見解が主張された。また、実務界でも、企業による被害について、BGB の使用者責任では不十分であり、代位責任型の使用者責任を必要であるとする見解がドイツ法曹大会において主張された。

もっとも、無過失責任の理論的な研究は、BGB 制定後に法律実証主義が支配したドイツよりもウィーン体制崩壊後に学問の自由研究が促進されたオーストリアで活発であった。

オーストリアでは、オーストリア民法学を刷新したウンガー及びその後継者であるファフ、ランダ、シュトローハル、シュタインバッハラが無過失責任に関して積極的な論考を著し、特に、マタヤが経済学の立場から無過失責任を擁護する見解を公表した。このマタヤの論述は、「法と経済学」の先駆的な研究といえるものであり、現在改めて再評価されている。なお、時代が少し下がるが、無過失責任に関する包括的な研究をした

ビーネンフェルトもオーストリアの人である。

これに対して、ドイツでは、この時代に、オーストリアのウンガーらの影響を受けて BGB 第二草案の不法行為規定を批判したメルケル及びリュメリンらの研究が現われる。そしてリュメリンにより危険な事業を運営する企業に課される無過失責任は危険責任 (Gefährdungshaftung) と命名され、その後、この用語がドイツ法学の中で定着することになる。

しかしながら、これらの研究の多くは、過失責任の例外である無過失責任が法的に承認できるか、またそれは如何なる根拠に基づくかを探究するものであった。そして、危険技術・施設等により生じる事故被害の補償を目的にする不法行為法上の無過失責任 (危険責任) に焦点を合わすものはリュメリンらの研究に限られ、個別的に興味は持たれたものの、不法行為理論全体に対する影響は大きなものではなかった。その意味では、過失責任と対比して、不可避な事故損害の補償に資する危険責任の帰責原理を理論的に分析して、その固有の意義を明示することは、後に述べるエッサーの論考まで待つことになる。

(5) 第 5 章 BGB 制定後における特別法等による危険責任の展開

(i) BGB 制定時の危険責任は、民法施行法 (EGBGB) により存続を認められた人的損害に関する鉄道事業者責任を定めるライヒ責任義務法及び BGB833 条に採用された動物保有者責任のみであった (動物保有者責任は、BGB 制定直後の 1908 年に農業・陸運団体からの強い要求を受けて、産業動物に関して無過失責任 (危険責任) から推定過失責任に修正された)。

(ii) BGB 制定後の危険責任は、新たな交通手段や新技術が発明・開発・利用されて事故発生危険が生じ、過失責任では被害者保護に欠ける虞れが生じるに従い、個々の危険技術・施設・物に対する責任として特別法により制定されてきている。

このような危険責任に関する法律としては、現時点で、鉄道に関するライヒ責任義務法 (1871 年制定) のほかに、自動車に関する自動車交通法 (現・道路交通法、1909 年制定)、航空機に関する航空交通法 (1922 年制定)、電気・ガス・蒸気・液体の供給・貯蔵施設に関するライヒ責任義務法 (現・責任義務法) 補充改正 (1943 年・1978 年改正)、水質改変に関する水管理法 (1957 年制定)、原子力に関する原子力法 (1959 年制定)、医薬品に関する薬事法 (1976 年制定)、鉱業活動に関する連邦鉱業法 (1980 年制定)、欠陥製

造物に関する製造物責任法(1985年制定)、遺伝子工学に関する遺伝子工学法(1990年制定)、環境責任に関する環境責任法(1990年制定)など BGB を含めて 11 を数える法律を挙げることができる。

本章では、上記に挙げた危険責任に関する法律の立法事実、制定後の変容等の概要を個別的に解説を加えている。その上で、これらの危険責任特別法は、対象になる危険物・危険施設等に即して、また制定時の社会的な要求に即して制定されたため、一般的に慰謝料の否定や責任最高限度額の導入など BGB の一般的な不法行為法との相違があり、また、特別法相互間でも免責事由などについて統一性がないものとして成長することになった事実を指摘している。

(6)第6章 ドイツ法アカデミーによる不法行為法改革とエッサーの危険責任論

(i)ドイツ法アカデミーにおける不法行為法改正

前章で確認した如く、ドイツにおける危険責任は、特別法の中に個別的な危険源を対象にして散在したため、要件・効果に細かな相違が存在して纏まりの悪い制度になり、また、同様の危険について厳格な責任が存在しない欠缺も意識されるようになった。このため、特別法間の不要な相違を解消し、危険責任の欠缺を埋める必要性が認識されたが、この問題の解決に最初に着手したのは、ナチス政権下のドイツ法アカデミーであった。

ところで、1933年に政権の座についたナチス党は、ローマ法の影響を受けた BGB をゲルマン法に基づく一般私法に置き換えることを党綱領に定めており、法務分野の指導者であったフランクの創設したドイツ法アカデミーは、民族法典編纂の中で BGB の不法行為法の改革を企てた。

この不法行為法改革では、過失責任規定の見直しだけでなく、危険責任についても、損害賠償法の中に取り込む作業が行われた。そしてその際に、特別法に散在している危険責任を纏め、既に存在する危険責任の対象と同等の危険性を有する事業・施設等に包括的に責任を課す危険責任の一般条項を作成することが試みられる。この危険責任一般条項形成の試みは、敗戦によるドイツ法アカデミーの崩壊により挫折するが、第二次世界大戦後に引き継がれて行く。

(ii)エッサーによる危険責任の理論的探究と複線性論の成立

ドイツ法アカデミーの民族法典編纂事業は、不法行為法に関する理論的研究を活性化

させた。その中で、エッサーは、教授資格論文『危険責任の基礎と発展』により、危険責任全般に関する研究を行い、ドイツ法アカデミーが安易に危険責任一般条項を作成していることを批判するとともに、危険責任の本質について注目すべき見解を打ち出す。

エッサー論文の骨子を纏めるならば、次のようになる：

①契約外損害賠償法には、2つの異なる課題に基づく損害賠償として、不法な行為による損害を行為者に制裁として帰責する損害賠償と、不運な事故による損害を原因者に配分する損害賠償があり、前者が過失責任の対象課題であり、後者が危険責任の対象課題である。②過失責任の指導原理は、対等な市民間で不法に加えられた損害を被害者から加害者たる行為者に交換的正義(*justitia commutativa*)に基づいて帰責するものであり、危険責任の帰責原理は、過失責任として帰責できない一般市民に加えられた不運としての事故損害を企業・事業者等の経済的負担能力がある原因者に社会的公平の見地から配分的正義(*justitia distributiva*)に基づいて負担させるものである。③②に挙げた2つの損害賠償の帰責原理は、まったく異なるものである(複線性論)。過失責任の中に、注意義務を著しく拡張して事故損害の帰責を図る判例法として社会生活上の義務(*Verkehrspflichten*)があるが、これは不運な事故を不法な行為に仮託して帰責しているものであって、本来的に危険責任により処理されるべき領域に危険責任が欠落しているために生じている望ましくない現象である。

このエッサー論文は、危険責任を明確な視点から検討したものであり、現在のドイツ不法行為法の主流的見解の中では、彼の複線性理論は、過失責任・危険責任を完全に分断された帰責原理と解することには批判があるが、違法な行為の帰責としての過失責任と事業・施設保有から生じる事故の帰責を確保する危険責任を広義の不法行為法における同等な価値を有する対極的な帰責原理と見ることでは一致している。

(7)第7章 第二次世界大戦後における危険責任の新展開

(i)第二次世界大戦後のドイツ連邦共和国においては、BGBの不法行為制度を維持しながら、新たに開発・利用された危険施設・技術に対応して、また、社会環境の変化の中で責任の厳格化が求められる対象に即して、特別法による危険責任拡充の方法が採用された。

この戦後の危険責任を含む不法行為法改正の起点に位置するのが、1967年に連邦司法省が公表した損害賠償法改正のための参事官草案である。そこでは、民族法典編纂が

実行できなかった①危険責任の欠けている高圧ガス・蒸気・液体に関する施設保有者責任、発火・爆発・有毒・腐食性ある危険物質等に関わる施設の保有者責任及びそれら物質の占有者責任に対する手当、②特別法上の個々の危険責任間及びBGBの不法行為規定との間にある要件・効果上の不要な相違の除去が提案されていた。しかし、①に関して法規命令で拡張可能な100を超える物質等を目録に列挙することで、危険物・危険施設に厳格な責任を課す危険責任一般条項を設けようとする方法(列挙主義と呼ばれた)は、多くの不法行為研究者から批判を受けた。この批判者の中から、ドイチュ、ヴァイトナウアー、ケッツ、フォン・ケメラー、ヴィルらは包括的な一般条項の私案を提示するが、その後の展開は、一般条項形成の方向には向かわず、個々の要求に応じて危険責任特別法が制定される従来の方法が維持されている。これに対して、②の特別法上の個々の危険責任間及びBGBの不法行為規定との間にある要件・効果上の不要な相違の除去については、特に、包括的な損害賠償法の改正を企図した[第1次]損害賠償法規定改正法、第2次損害賠償法規定改正法及びこの間の法改正により、次に述べる「危険責任制度の現状」に見るように、危険責任特別法間及び危険責任特別法とBGBの定める不法行為法との間の平準化は進んできている。

(8)終章 ドイツにおける危険責任の発展の軌跡・現状及び課題

本章では、本論文の総括として、危険責任制度の発展過程を再確認し、現在のドイツの危険責任がどのような性質の責任として通説的に理解されているか、また、要件・効果において如何なる共通の特徴が存在するかを明らかにする。そのうえで、危険責任制度の現状と残された課題について検討を加える。

まず、(i)危険責任の性質に関する理解としては、①無過失責任・違法に欠ける(危険行為自体は許された)責任であるとの基本認識のもと、②危険責任の帰責を正当化する根拠としては、加害者による危険の支配、加害者が取得する利益の対価、加害者が損害に近く損害を回避しやすい等々の複数の根拠が示されている、③特別法の責任規定は厳格な類推禁止のもとにある、④物・施設の本質的な危険性に着目した本来的な危険責任以外に、責任強化が動機になって責任が導入されたもの、被害者保護の観点から因果関係の推定が設けられたもの等の多様化が進んでいる、⑤過失責任と危険責任の関係では、両責任を帰責原理の対極としながらも推定過失責任などの中間領域を肯定する見解が有力になっていること(エッサーの複線性論における両責任の分断の否定)が指摘でき

る。

また、(ii)危険責任の要素では、成立要件である①責任者、②責任の対象、③免責事由(不可抗力による統一化が進んでいる)では過失責任と相違はあるものの、効果の面では、責任最高限度額の制度を残して、慰謝料や時効に関する過失責任との平準化が進み、危険責任の過失責任に対する異質性が緩和されてきている。

本論文の最後においては、現在のドイツ不法行為法の第一線で活躍している研究者が危険責任の将来像をどのように見ているかについて、過失責任、危険責任、犠牲責任を統一して単線型の不法行為制度を唱えるヤンゼンの理論に対する諸学者の反応を検討する中で考察する。この検討において、結論的に、ヤンゼンの単線型の見解には批判が多く、また妥当性にも欠けるため、ドイツの広義の不法行為法は、将来的にも過失責任と危険責任の両極を有しながら相互に交わる複線型になるだろうとの予測をするとともに、その場合に、危険責任の一般条項の形成がなお課題となり、ケッツの提案した一般条項案が現時点では有力であると締めくくる。

Ⅲ. 本論文の成果と今後の展望

(1)本論文の成果

本論文により、ドイツにおいて、民法典の不法行為法の過失責任の例外として、鉄道・自動車・航空機・ガス・電気・遺伝子工学等々新たな危険源の発明・利用に合わせて極めて早期に無過失責任である危険責任が特別法により制定され、事故被害者の救済に対応していることが確認された。そしてそれとともに、危険責任特別法の導入の当初の立法事実とその内容及び各危険責任特別法の特徴が明らかにされた。これら個々の危険責任は、制定時には個別的には紹介されていたが、危険責任という視点から一貫して総合的に検討・分析されることは、本研究を除いてなかった。その意味では、ドイツにおける危険責任の成立から現時点までの全体像を初めて歴史的にほぼ完全に示すことができたと考えている。

さらに、本論文は、危険責任の理論的側面からの研究を跡づけ、ドイツ法アカデミーの民族法典編纂の中で危険責任の一般条項作成の試みが危険責任の理論史において大きな意味を持っていることを指摘した。また、それが契機となって過失責任と危険責任を契約外損害賠償責任の帰責原理の対極に置くエッサーの複線性論が生まれ、それが修正を受けながらも現在の危険責任の理論的基礎を形成していることを確認した。そして

エッサーの複線性論を反映して、危険責任に過失責任と対等の位置を与える努力が一般条項試案の形で諸学者により行われている事実を示し、各試案の比較の中でケッツの試案の実現可能性を指摘した。

(2)本論文を成果を踏まえた今後の展望

本論文は、論者の危険責任研究の全体の中で、危険責任のルーツであるドイツ法を対象に検討したものである。今後は、この検討で得られた成果を基にドイツ法と同じ危険責任の発展形態を辿っている我が国の危険責任について研究を続ける所存である。

以上