

英米法における推定理論(四)

楠 本 英 隆

目 次

- 一 本稿の目的
 - 二 実体法の意義
 - 三 事実推定則の意義(以上早稻田法学第三四卷第三・四冊所載)
 - 四 実体法としての推定
 - 第一 問題の範囲
 - 第二 混乱の原因たる用語
 - 第三 実体法としての推定(以上早稻田法学第三六卷第三・四冊所載)
 - 五 推定と立証責任
 - 第一 事実推定則事件に用いられる“Explanation,” “Prima Facie,” “Rebut”なる語の意義ならびに法律的的重要性(以上早稻田法学第三七卷第一・二冊所載)
 - 第二 イギリス判例の態度(以上本号)
 - 六 事実推定則による判決の混乱
 - 七 事実推定則適正化の必要
 - 八 事実推定則適用による混乱の救済
- 英米法における推定理論(四)
- 一 (一)

第二 イギリス判例の態度

—— 事実推定則による推定は立証責任を転換する ——

一 本稿においては、いままでに取りあげてきたイギリスにおける諸判例、および多くの他の判例を検討することにしよう。

“explain,” “explanation,” “prima facie evidence,” “prima facie case,” “rebut” という言葉の意味について誤解がないならば、困難には遭遇しないであろう(この点については前回にやや詳しく述べた)。それらは、イギリスの法律家の間では、容易に理解されている。けだし彼等の意見は、きわめて分りやすく、明白で、簡明であるから。

二 十七世紀の初頭には、事実推定則の原理は、*Roberts v. Trenayne* 事件^(一)においてすでに適用されていた。そして、その事件においては、問題の合意は、高い利息を容認したとの理由から、不正な意図が含まれていたと判示されたのであつた。なお、この事件は、金銭債務訴訟であつた。*Roberts v. Trenayne* 事件に示された見解は、より古き事件(例えば *Higgins v. Mervin*)において述べられた考え方、すなわち不正な合意が陪審の評決に示されず、またその事実を裁判所が高利であると明白に認める場合においては、陪審はその合意が不正であつたことを表示するに
はおよばない、ということには関心がもたれるのである。

三 *Christie v. Griggs* 事件は、一八〇九年に判決されたものであるが、その判決文を書いた裁判官が、事実推定則の原理をただその名前だけ知つていたというのではなく、その原理が現実に適用された明白な事件であつた。^(二)そ

の言葉は次のようなものである。^(三)

『原告は、彼が馭馬車に乗っていたことと、事故と、彼がうけた損害とを立証することによつて、一応有利な事件 (prima facie case) にちとめあげたと考えられる。そこで、相手方の負うべき証明の義務は、その馭馬車はこの上もなく丈夫なものであり、馭者もまた他の場所では見られないほどの熟練者であつたということである。原告は、なにか他の証拠を提出できるだろうか。……この種の多くの事件において、原告が、必要とされる証拠を提出することは不可能にちがいない。……被告には、常にこの推定を覆えす方法がある。よしんばそれが事実にもとづかないものであるとしても。』

Crofts v. Waterhouse 事件において、首席裁判官 Best は、次のごとく述べた。すなわち、馭馬車の所有者は、馭者の適格性および馭馬車とその装備の充分性とに関して適切なる準備をするために最善をつくしたということを立証することが必要であつた、と。そして、さらに^(四)。

『右に述べたものうちのいずれか一つについて最小限の怠慢でもあるとすれば、馭馬車の所有者の義務は果されてはおらず、発生した権利の侵害と損害の賠償とに対して責任を負わなければならない。』

Sharp v. Grey 事件においては、被告は事実推定則の適用ある事件の場合には、“explanation”を行わねばならぬということの意味を明らかにしている。すなわち、被告は、馭馬車の構造にはなんら欠陥はなかつたということを立てる責任を負う、と。^(五)

四 一八六三年以前の他の二つの事件においては、事故の原因は証明されなかつた。しかしながら、列車と鉄道は

被告の排他的な監督下にあつたこと、および原告のうけた権利侵害と損害とが立証された。そして、それぞれの場合において、一応有利な事件が成立するといわれた。^(六)

また、Macaulay v. Buist & Company (1846) 事件において、Jeffery 裁判官が述べた言葉を誤解することはできない。あるいは、その言葉と、原告が事実推定則の適用をうける事件なりと主張する場合、被告はその責任を免れようとするならば、過失なきことを立証することを要しないとス cott ランドの裁判所との理論とを調和させることはできない。使用人たる原告は、炭坑に入っている間に、機械が倒れてきた結果、組立てやぐらの上で死亡したのであつた。そこで、Jeffery 判事は、

『私は偶発事故の発生形式に関しなんらの意見ももつてはいない。しかしながら、Fullerton 卿の見解には賛意を表す。すなわち、この種のあらゆる事件において、所有者は、無責の推定 (presumption of innocence) をうけることはない、(筆者註—所有者はそれが偶然的事故であつたことを立証しなければならぬ。)]』と。

五 Burns v. Cork & Brandon Railway 事件^(七)は、その事実については、Christie v. Griggs 事件の事実とまったく一致した事件であつた。そして、その判決は、先例にしたがつていた。それ故に、その判決は、Christie v. Griggs 事件についての裁判所の解釈を示したことになる。そして、この判決が、とくに意義をもつのは、前述の Scott v. The London, etc., Docks Company 事件^(八)の判決以前のものであつたということである。そして、その判決は、首席裁判官 Erle の定義の中で用いられた explanation という語の意味について有力な説明をしたことになる。

また、Burns 事件についての見解は、Grote v. Chester & Holyhead Railway 事件^(九)の判決で述べられた言葉、すな

わち実質的には前述の The London, etc., Docks Company 事件の言葉と同趣旨のものを繰返しているにすぎない。

六 事実推定則に関係ある「ま」の事件として、Scott v. London Docks 事件に先だつものがあつた。それは、Cataraqui Bridge Co., v. Holcomb 事件⁽¹⁰⁾であつて、事実推定則なる表現はとられていなかつた。しかしながら、その事件は事実推定則の適用ある典型的なものであつた。裁判所は、立証責任は転換し、被告は自己の過失なきことを証明しなければならぬと、簡明直截に判示し、さらに次のごとく述べたのであつた。

『われわれの意見によれば、汽船が橋に衝突したという場合の立証責任は、被告側に課せられる。原告の知りえなすべてのことは、汽船が橋に衝突し、こわれてばらばらになつたということであつた。』

右に述べてきた幾つかの判例から知りうることは、Scott v. The London, etc., Docks 事件以前においてすでに表現こそちがへ平明なる言葉で、過失推定をうけないための立証責任は、被告が負うということである。

七 Byrne v. Boadle 事件は、Scott v. The London, etc., Docks Co. 事件以前の判決である。⁽¹¹⁾財務裁判所の首席裁判官 Pollock は次のようにいふ。

『事態それ自身が証明している、といわれる場合には幾つかのものがある。そして、この事件(右にあげた事件)は、それらの中の一つである。幾つかの事件において、裁判所は、事故が発生したという事実は、例えば列車衝突事件の場合と同様に過失の証拠たるにすぎない。』

また、同裁判官は、およそ次のようにも述べている。

『樽がころがりでないように注意することは、倉庫に樽を保管する者の義務である。そして、疑いもなく、この

ような場合が、過失についての一応の証拠を与えることになるだろうと思う。……損害をうけた原告は、過失を立証するために証人を倉庫から呼びださなければならぬということ、意味のないことのように思われる。それゆえに、家を建てたり、修繕をしたり、煙突に通風管をつけたりする際に、道を通っている人が、上から落ちてきた物で怪我をした場合には、その事故は一応の証拠となるだろうと考える。……そして、私の意見としては、物(この場合は樽^樽筆者註)が落ちてきたという事実は、過失についての一応の証拠である。物の落下によつて怪我をした原告は、その物の落下という事実は、過失がなければ生じはしなかつたであろうということを立証する義務を負うものではない。しかしながら、過失と矛盾する諸事実が存在する場合には、被告はそれらの事実を立証すべきである。』

八 Dawson v. Manchester, etc., Railway 事件は、旅客運送に関するものであつた。^(一)この事件において、前記 Pollock 裁判官は、その意見を次のごとく述べている。

『客車が倒れ、あるいは脱線することによつて、鉄道の乗客に対し事故が発生した場合には、その事故は、鉄道会社の側にとつては過失についての一応の証拠となるとわれわれは考えてきた。この場合、過失についての一応の証拠は存在した。そして、それは被告側における証拠によつて覆えされなかつた。』

一八六三年には、いま一つの事件 Great Western Railway Company of Canada v. Braid の判決があつた。^(二)この判決で示された意見は、Skinner v. London, Brighton & S. C. Railway 事件^(三)と Carpué v. The London and Brighton Railway 事件^(四)に準拠していた。原告は、被告の駅馬車の乗客であつた。土堤が崩れており、それが原因と

なつて原告が怪我をした。この事件は、諸事実および諸状況からして、終結的なものとなり、また被告に過失なきことの証拠がないときは、彼が責任を負わなければならない一応有利な事件となる、と判示されたのであつた。

九 前述の幾つかの判例からして、法は Scott v. The London, etc., Docks Company 事件以前にすでに定立されていたことが明らかに認められる。そして、首席裁判官 Erie が心にいだいていた“*explanation*”は、被告がその事故を説明し、且つその事故と自己の無責とを一致させるという要件を含んでいたことは疑う余地がない。^(一七)すなわち、被告は、どのようにして衝突が起つたかについての立証責任を負い、^(一八)また自己の側からみて過失と両立しない事実があるとすればそれを立証しなければならぬ。^(一九)このようにみてくると、*explanation* という言葉には、立証責任は転換するということと、過失なきことの証明の責任を被告に負わせるということの意味していることは、疑なきことのように思われるのである。

一〇 Scott v. The London, etc., Docks Company 事件の判決がきつてから間もなく、Briggs v. Oliver 事件^(二〇)があつた。この事件において、再び被告の過失についての原則が確立された。原告は、ある人の安否を尋ねるために被告の家に行つたことを立証した。被告の使用人が扉のところに立つていて、原告を突いたために彼は街路に倒れた。被告の家の壁にもたせかけてあつた被告所有の荷箱が原告の倒れている間にその上に崩れ落ちた。その荷箱がどのようにして落ちてきたかについては、なんの証拠も提出されなかつた。

市裁判所 (Borough Court) は訴の却下 (Nonsuit) を許したが、上級裁判所は再審を命じた。Bramwell は、裁判所に対し、荷箱が危険な場所においてあつた場合には、被告に責任があると主張し、つづいて次のごとくいう。

『……証拠は存在したのか。存在したと思う。しかも、これこそ事実推定則の適用ある事件の一つである。荷箱は、ひとりで転げ落ちないような然るべき場所に、注意深くおかれてあつた。……そして、Scott v. The London, etc., Dock Company 事件と同じように、諸事実が一応有利な事件であることを明らかにしてゐた。』

一 Kearney v. London, etc., Railroad 事件はイギリスにおける事実推定則の適用ある事件の中でも啓発的なものである。⁽¹¹⁾原告は、煉瓦が落ちてきて、怪我をした時、鉄橋の下の道路を通つてゐたことを証明した。列車がその橋を通過したところだつた。橋には垂直な煉瓦の壁にもたせかけられた鉄の橋脚があつた。煉瓦は、橋の鋼鉄の桁を支えていた壁についている柱から落ちたのであつた。被告は、その事件が審理されていた女王座裁判所に訴の却下の申立をした。裁判所は、事態それ自身が証明しているという法諺が適用され、また被告側の過失についての一応の有利な事件が証明されたとした。そして、申立は否認された。⁽¹²⁾上訴において、財務控訴裁判所 (Court of Exchequer Chamber) は、その判決を確認することについても、またその事件の判決の基礎をなす原理についても、意見は一致してゐた。

二 ⁽¹³⁾それから三年後、最初の、そして最も慎重なる考慮をほらわれたアメリカの判例の一つたる *Mullen v. St. John 事件* ⁽¹⁴⁾においては、Kearney 事件を一つの先例として取扱い、女王座裁判所の判決について言及した。すなわち、『橋または他の構造物もしくは前記の物件を維持するために相当なる注意を払うことが被告の義務である場合には、彼が払わなければならない相当なる注意と勤勉とを用いたことを立証することは、彼の責任である。また、その注意を欠いたということは、欠陥があり、それによつて事故が発生したという事実から明らかに推定されるということを立証するのも彼の責任である。』

ニューヨーク州の裁判所が、この原理を、被告が欠陥を発見し、補修し、且つ事故を防止する目的を以て、自己に要求された注意を払つたことを立証するために、説明的証拠 (explanatory evidence) を提出すべき責任を被告に課するものとして解釈したのは、正しいことであつた。そして、他のいかなる結論も、合理性のあるものではないであらうし、あるいはまた他のイギリスの判例とも調和させえなかつたであらう。⁽¹¹⁶⁾

111 Flannery v. Waterford & Limerick Railway 事件は、⁽¹¹⁷⁾ きわめて啓発的な事件であつた。この事件は、*Scott v. The London, etc., Docks Company* 事件の判決の後、数年以内に判決されたものであつて、それは首席裁判官 Erie のなした定義、および法律家が事実推定則による推定についての定義の中で、*explanation* という語を用いた場合に、その心にいだいていたその語の性質に関する裁判上の理解についての解釈の明確なる証拠として役だつたのである。

原告は、被告の列車が脱線した時、その列車の乗客であり、その際、怪我をしたことによつて生じた損害の賠償を求めて訴を提起した。財務裁判所首席裁判官 Pales は、

『私は、類似の事件、そして当面の事件に適用されるものとして、*Scott v. The London, etc., Docks Company* 事件にて定立された原理に賛意を表するにやぶさかではない。その事件においては、事實は、損害をうけた当事者の認識よりも被告の認識の中にある。……事故の事實は、被告の側には過失はなかつたということを立証することを、被告に要求するに足る証拠であつた。』

右の言葉は、法律家達が首席裁判官 Erie の定義を信じていたのと同じ程度に平明なものであつた。そして、*Erie* の定義というのは、被告は、過失推定に打ち勝つための *Explanation* をなすにあたつては、自己の立場として

は過失はなかつたということを証明しなければならない、ということである。

一四 Crawford v. Upper 事件の諸事実およびそれと関連ある部分は、およそ次のごとくである。被告 Joseph Upper は、キングストン市に住む十三才になる Joseph の息子 Francis Upper によつて馱されている轡に繫がれていた馬の所有者であつた。馬は速足で走つていた。そして、迂りやすい曲り角のところでは轡は引つくりかえり、馱者とその友達はほうり出されてしまつた。馬は原告がぶちつけられた歩道を走りつづけた。馬が逃げ去つた原因については何も証明されなかつた。判決中に示された裁判官の意見の大意を引用してみよう。

『法律ならびに人間生活における通常の出来事についての普通の考え方からすれば、人に馱せられて道を疾駆している馬が走りつづけ、歩道に投げ出された乗客を傷つけた場合には、一応の権利侵害 (prima facie wrong) ある事件が証明されていると思う。そのことは十分に説明のできることかも知れないが、(被告による)説明を必要とすると思う。……被告の馬が、路を、一見したところでは制御できないほどの速力で馳つてきたという事実と、歩道にいた乗客を傷つけたという事実とは、本来、彼の馬がそのように馳つてきた原因は、彼自身の過失または怠慢からではなかつたということを立てることができ、あるいはできないかも知れない被告の側における説明を必要とすると考えられることは、判例の態度にも、また常識にもかなつたことだと思ふ。Byrne v. Boadle 事件において、Bramwell が述べたように、原告は実際にはどうであつたかというを十分に立証することはできないかも知れないが、被告は、普通ならばそれを説明できるのである。』

一五 Merchant Prince 事件(一八)においては、原告(死者)は、被告の船の乗客で、その船はマージー河で衝突した。

裁判官 Esler の述べた意見によれば、およそ次の通りである。すなわち、原告は一応有利な事件なりと主張した。そして、舵とり装置はその種のものの中では品質のよいものであつたということ、その装置は決して扱い方を誤つてはいなかつたということ、一部の鎖は最近新しくしたばかりであつたということ、またその鎖は資格ある者によつてテストされ、且つ船旅の直前には調子は良好であつたということ、さらにまた、鎖は新しくして使用にあつては強く引つぱられることも予想されたので、特別の場合に備えてしつかりと締められていた、ということを立てることによつて抵抗したのであつた。その抗弁は避けがたき事故と過失の不存在を立証しようとの試みであつた。

Esler は、種々なる状況を考慮して、およそ次のごとく結ぶ。

『本件においては、被告は、なんらの原因をも証明せず、また彼等が、その結果を避けえなかつた原因を証明することができなかつたか、あるいはもつともらしい原因——を証明したか、のいずれかであつたとしても(そう思われがちであるが)、その結果を彼等が避けることができたもの——を証明したか、のいずれかであつた。それ故に、私は、海事裁判所 (Admiralty Court) の裁判官の見解に賛成するわけにはいかない。そして、被告は、自己に課せられた立証責任を果たしてはいなかつたと考えるのである。』

裁判官 Esler と意見を同じくする裁判官 Fry は、およそ次のごとく述べている。

『避けがたき事故を立証する責任は、被告に課されている。彼等は、可能な原因のすべてを立証しなければならぬ。……そして、原因から生ずる結果が避けがたいものであつたことを証明しなければならぬ。……また、結果が避けられなかつた可能な原因のそれぞれについて、より一層の証明をしなければならぬ。』

一六 Caron v. James 事件^(二九)において、裁判所は、原告の証拠が事実推定則の適用ある事件を証明している場合には、立証責任は被告に転換することを疑わなかつた。建物の前、しかも公道で働いている間に、被告の使用人が使っていた足場から落ちてきた一束の木炭が原告にぶつかった。原告は、損害賠償を請求する訴を提起し、勝訴の判決をえた。判決中に示された意見によれば、被告または前記使用人の側において、*explanation* をなさない場合には、前記木炭は右の使用人側の過失によつて落下したと推定されるべきである。

Earl v. Reid 事件^(三〇)においては、被告の壁が、原告の占有する隣接の建物に崩れ落ちた。被告は指示評決を申立て、自己の側には過失についての証拠は存在しないと主張した。事実推定則の原理が適用され、且つ事故は避けがたく、あるいは被告の監督を受けていない人の行為もしくは不可抗力に帰することのできたことを証明すべき証拠の存在しない場合には、被告は責任を負うべきであると判示された。そして、さらにつづけていう。

『……被告によつて *explanation* がなされない場合には、改変のための計画または意図に存する欠陥のためか、あるいはその改変をするにあつたつての過失のためかによつて、その建物は倒れたとの推定が行われるにちがいない。……立証することは原告の義務ではなかつた。』

Milliken v. Glasgow Corporation 事件^(三一)は、二台の自動車衝突し、一方の所有者が他方の所有者を訴えたというものであつた。原告は、自己の側における相当なる注意についての証拠を提出した。判決中に示された意見は、およそ次のこときものであつた。

『事実推定則という法諺は、しばしば衡平法上の事件に適用されてきた。そして、本件は、私の見るところで

は、その適用ある事件である。衝突した車の一台が責任を負わさるべきではないとの結論に到達すれば、事故は運転する者の監督下になくある種の原因によつて発生したということ、自動車の所有者が肯定的に立証できないならば、他の自動車は責任ありと推定されなければならないのは当然のことである。』

右の引用文は、Scott v. The London, etc., Docks Company 事件における首席裁判官 Erle の定義についての裁判所による解釈であることは明らかである。

一七 Horner v. Canadian Northern Railway 事件⁽¹¹¹⁾は、雇主対雇人の事件である。死者は被告の鉄道の制動手であり、錠のあいた転轍器によつて生じた事故で死亡した。この事件において、裁判官 Stuart は、『およそ次のごとくいう。』
『……過失についての一応有利な事件が証明されたので、その事件を覆えず責任は被告にある。原告は、事故の正確なる原因、すなわち、直接に事故を生ぜしめた行為または不行為を発見し且つ明らかにすることを義務づけられない。』

裁判官 Beck は、右の意見に賛成して、次のようにいう。

『被告側に過失なしとの結論に導く証拠によつて、過失についての一応有利な事件を置換える責任は、被告にある。』

一八 一九三三年のアイルランドの判例において、裁判所はおよそ次のごとく述べている。⁽¹¹²⁾

『歩行者は、歩道を歩むかぎり、自己が安全な場所にいると思う権利がある。したがつて、自動車が歩道に乗りあげ、そこにいる歩行者を傷つけるような操縦をした場合、その事件は、事実推定則という法原理の中に含まれ

る。事件の状況は、被告がその場所に入り、過失なくして原告を傷つけたということを裁判所にはつきりと証明するほどのものである』と。

一九 Post Cargo Ex. S. S. Monte Contes v. Procurators General 事件においては、事実推定則の法原理は、国際法の領域においても適用された。^(三十四) すなわち、戦時捕獲物法 (Prize Law) においては、立証責任は、没収を受ける積荷の所有者に転換され、またその所有者は、合理的な嫌疑が根拠のないものであることを肯定的証拠によつて立証しなければならぬという意見が公にされた。

次に、一九二六年のある刑事事件、すなわち Montreal Transportation Company v. The King 事件においては、もしその事件が、事実推定則なる法諺の適用にふさわしいものであつたならば、国王は、彼等に課せられた立証責任を免除した、と判示された。^(三五)

二〇 前述の判例以外に、イギリスの判例にして、事実推定則の原理の適用があり、過失は、被告の側における過失についての他の証拠なくして十分に立証されたと考えるものには、次のようなものがある。すなわち、The Indus,^(三六) Shawmigan Carbide Co. v. Doucet, Burke v. Manchester, etc., Ry., Joint v. Webster, Simson v. The London General Omnibus Company,^(三七) Hutson v. United Motor Service, Ltd.,^(三八) Chaproniere v. Mason,^(三九) である。事実推定則の適用ある事件にあつては、立証責任は被告側にあるということ以外の仮説は、立証責任を当事者間のものとして規制することについての司法機能に関するイギリスの判例理論と一致しないであろう。イギリス、コモン・ローの下においては、立証責任を負う当事者が必要な事実を立証したということと、陪審が決定しうる証拠がある

か、どうか、また証明された諸事実から断定を下すことが陪審に委ねられているか、どうかを決定するのは裁判官の任務である。^(四)

二一 首席裁判官 Eile が定義づけた意味における事実推定則を適用した多くのイギリスの判例の中から、既述のもの以外にさらに引用することは、もはやその必要はないであろう。Eile によつて考えられ、また Scott v. The London, etc., Docks 事件以後、長年にわたり、イギリス判例によつて解釈されてきた事実推定則の原理は、原告のうけた権利侵害の原因を明らかにするため、および被告を過失によつて生ずる責任から救済するために、被告に立証責任を負わせるのであるが、このことはすでに述べてきたことから疑う余地はないと思う。このような結論の正しさは、すでに列挙してきた十四の判例が、平明にその同趣旨の見解を明らかにしているという事実によつて示されていると思う。

また、右の判例以後の二十一の判例は、すべて、被告は、自己に不利な判決を避けるために過失がなかつたこと立証しなければならぬと積極的に宣言している。そして、それらの判例は、どれ一つとして、右の理論と矛盾する表現を含んではいない。

事実推定則の原理から生ずる推定の性質は、イングランドおよびスコットランドにおいては、疑問をもたれてはいなかつたということは明らかなことであり、争う余地はない。しかしながら、アメリカにおいて生じた推定についての混乱は、事実推定則の原理が、最初に認められた法域には反映しなかつたということが、比較的最近の判例から知りうるのである。

二二 Ballard v. North British Railway 事件は、一九二三年に貴族院において判決された。(四四)この事件の事実は次のごときものであつた。被告は、石炭車の操縦者であり、操縦の距離は九〇〇フィートであつた。その石炭車が頂上を横切つた時に、ブレーキがかけられた。そして、全部の車輛がエンジンによつて山頂まで押し上げられ、停止したとき、そのエンジンは解きはなされ、適当な場所に、一輛ずつブレーキをかけながら石炭がおろされる。事故が発生したとき、エンジンと後部の車輛とを連結している不完全な環が折れた。それで全部の車輛が、適当な場所の方へ傾斜を降つて行つた。そして、それらの車輛の中の三輛が、船のデッキの上に落ち、それに損害を与えた。所有者は、右のようにして受けた損害の賠償を求めて訴を提起した。

裁判官 Anderson は、損害賠償として五〇〇ドルの支払を命じた。そして、この判決は控訴審において破棄され、さらに上訴審において、貴族院は、第一審と同趣旨の判決を下した。Haldane 卿は、およそ次のように述べている。『上訴審における弁論において、注意義務を果たさないことについての立証責任は被告に転換されるとの原理に對する信頼は上訴人の弁護士によつておかれた。例えば、車輛が、引力のはずみによつて他の側に自然に下降するような方法で傾斜の頂上に押し上げられ、そしてさらにわずかばかり前進すると波止場に突進し、有効な方法で準備された適切な手段によつて停止させないならば、船の上に落下するかも知れない場合には、その操縦は異常であり、また危険な操縦とみなされるにちがいない。そしてその操縦の違法性を阻却するためには、異常な注意 (exceptional care) についての肯定的証拠を必要とする。このような操縦の性格について、裁判官は、人生における出来事を通じて経験した自らの知識に注意しなければならないといわれる。もし裁判官が、その操縦がすでに述べられた

ような性格のものであり、またそれが損害を生ぜしめたということを知るならば、過失についての推定は損害を生ぜしめるような危険な状態を許していた被告に対して生ずると主張されている。……この議論に私は同意する。そして、眼前の事件に対し明確な態度をとることを思う』^(四五)と。

また、Dunedin 卿は、事実推定則に対し、原理 (Principle) なる語を用いることに異議を唱えているが、他の裁判官達は彼の批評に左右されなかつたということにも意義があると考えられる。

IIII The Ballard 事件は、

イギリスの法律家達にとつては、大いに興味のもたれるものであつた。そして、

Robertson 卿は、一九三六年にエジンバラ大学における講演において、貴族院の判決を分析して次のごとく要約した。

『被告は、事実推定則の下において、自ら監理せず、また責任のもてない原因によつて、事故は発生したということ^(四六)を立証することの、自らに課せられた責任を果すことはできなかつた。』と。

また、既述のイギリス判例にあらわれた諸事實は、事実推定則という原理の定義に完全にあてはまり、且つ明らかにその範囲内にあるということ、およびこのことは正にその通りであり、何人もなんらの要件をつけ加えることができないことは顕著な事実のように思われる。

II 四 これら多くの判例のどれもが、事実推定則は、契約法にもとづく事件、あるいは公運送人に関する事件に対しては、その適用が制限され、もしくは雇主と雇人の間の訴訟には用いられないと述べてはいない。しかしながら、事実推定則に対し、いろいろな条件がある場合には取去り、ある場合にはつけ加える仕事は、アメリカの法律家、著述家、法学者に残されてきた。^(四七)

すでに述べてきたものの中にあつた不純物が、多くの誤解、論争、混乱を生ぜしめたのは当然のことであつたかも知れない。そして、一方においては、それらの批評のもつ意味を明らかにすることによつて、より一層の改造を示唆することにもなつたのである。^(四六)

事実推定則についての真の原則は、平明且つ公正——正義そのもの——でなければならぬ。

死者の精神と生者のそれとが交信しうるとすれば、首席裁判官 Erie の声は、Sweeney v. Erving 事件に示された意見が記録される以前に、裁判官 Piney の耳に達してゐたことである。そして、卓抜なる法律家達は、少くとも、事実推定則の原理の眞の性質を理解しえたことである。

(一) Cro. Jac. 507, 79 Eng. Rep. 433 (1616).

(二) 2 Camp. 79, 170 Eng. Rep. 1088 (1809).

(三) Dent, Note, 2 Temple L. Quar. 378, 379 (1928). この文章は、『一応有利な事件と云う語が、事実推定則との関連において用ゐられる場合には、立証責任は被告に移ると云うことを意味する』と述べられてゐる。

(四) 3 Bing. 319, 321, 136 Eng. Rep. 536, 537 (1825).

(五) 9 Bing. 457, 459 131 Eng. Rep. 684, 685 (1833).

(六) Carque v. London & Brighton Ry, 5 Q. B. 747, 751, 114 Eng. Rep. 1431 (1844); Skinner v. London, Brighton & S. C. Ry, 5 Exch. 787, 155 Eng. Rep. 345 (1850).

(七) 13 Ir. C. L. Rep. 543 (1863).

(八) この事件については、拙稿、英米法における推定理論（一）、早稲田法學第三四卷第三・四冊二二五頁以下（昭和三四年）

英米法を以て(三)の「回轉鐵道」を參照し、二冊中〇頁以下(昭和三十年)參照。

(六) 2 Exch. Rep. 251 (1848).

(一〇) 21 U. C. Q. B. 273-275 (1861).

(一) 2 H. & C. 772, 159 Eng. Rep. 299 (1863).

(二) 5 L. T. [N. S.] 682, 683 (1862).

(三) 15 Eng. Rep. 640 (1863).

(四) 5 Exch. 785, 155 Eng. Rep. 345 (1850).

(五) 5 Q. B. 747, 114 Eng. Rep. 1431 (1844).

(六) Gee v. Metropolitan Ry, L. R., 8 Q. B. 161 (1873). 又 Bridges v. The North London Railway, L. R., 6 Q. B. 377 (1871). 又此二例に參照し、回轉鐵道の事は「大英回轉鐵道公司案」(Great Western Railway Company of Canada v. Braid) 又「回轉鐵道」を參照。

(七) Thatcher v. Great Western Rd. Co., 4 U. C. C. P. 543 (1855).

(八) Cataragui Bridge Co. v. Molcomb, 21 U. C. Q. B. 273 (1861).

(九) Byrne v. Boadle, 2 H. & C. 722, 159 Eng. Rep. 299 (1853).

(一〇) 4 H. & C. 403, 407 (1866).

(一一) L. R., 5 Q. B. 411 (1870).

(一二) Kearney v. London, etc., R. R., L. R., 5 Q. B. 411 (1870).

(一三) 一八七三年の Judicature Act によつて廢止された。

英米法を以て推定理論(四)

- (一四) Kearney v. London, etc., R. R., L. R., 6 Q. B. 759 (1871).
- (一五) 57 N. Y. 567, 15 Am. Rep. 530 (1874), など この事件については、後述を詳しく述べる機会があることを附記しておく。
- (一六) Heckel and Harper, Effect of the Doctrine of Res Ipsa Loquitur, 22 Ill. L. Rev. 724, 731 (1928).
- この論文は「Kearney 事件を論ずるに当たり次のように述べている。『この被告に課している義務は、相当なる注意を立証するに足すかについて力ある証拠を提出することである。』また、筆者達は、右に述べたことの根拠を次のような裁判所の言葉の中に求めよう。すなわち、『事故はいつて生ずる推定を覆すに役だつものは、……よしんばそのような証拠が軽微なものにすぎなうとしても、それで十分であるかも知れない……』と。しかしながら、筆者達のいうこの結論には同意し兼ねるものがある。すなわち、『判決は、』『いかなる種類のものであらうとも、(前記)物件または構造物を適切な状態に維持するために最善をつくすことが人の義務である場合には、人が用いなければならない相当なる注意と勤勉とを払つたことを立証するに足らぬ』と。
- (一七) 11 Ir. C. L. R. 30, 39 (1877).
- (一八) L. R., (1892) Prob. Div. 179, 188-189.
- (一九) 4 Queb. S. C. 63 (1893).
- (二〇) 21 O. L. R. 545, 552, 18 Ann. Cas. 1 (1910).
- (二一) [1918] Sess. Cas. 857, 867.
- (二二) 55 D. L. R. 340, 354 & 362 (1920).
- (二三) Corcoran v. West, [1933] Ir. Rep. 210, 215.

- (三三) 60 T. R. L. 57, 58 (1943) ; 38 Am. Jour. International Law, 305, 306 (1944).
- (三四) [1926] 2 D. L. R. 862, 864.
- (三五) 12 Prob. Dir. 46 (1886).
- (三六) 42 Can. S. C. Rep. 281 (1909).
- (三七) 22 L. T. Rep. [N. S.] 142 (1870).
- (三八) 15 Quebec S. C. 220 (1898).
- (三九) L. R., 8 C. P. 390 (1873).
- (四〇) [1936] O. R. 225.
- (四一) 21 T. L. R., 633 (1905) ; Paton, *Res Ipsa Loquitur*, 14 Can. Bar Rev, 480, 481 (1936).
- (四二) 13 Halsbury's Laws of England (2d ed. 1934), 536, par. 605. なおこの点への判例が引用をなしている。
- (四三) [1923] Scot. Cas. (H. L.) 43.
- (四四) [1923] Scot. Cas. (H. L.) 43, 49.
- (四五) Lord Robertson, *Maxims and Presumptions*, 52 Scot. L. Rev, 337, 346 (1936).
- (四六) Pound, *Mechanical Jurisprudence*, 8 Col. L. Rev. 605, 609 (1908).
- (四七) Carpenter, *The Doctrine of Res Ipsa Loquitur in California*, 10 So. Cal. L. Rev, 166, 186 (1937). なお、この点については、拙稿『モルガン氏をける推定理論』早稲田法季『第三一巻第三・四冊六三頁以下(昭和三一年)および推定の根拠と機能』同誌第三三巻第三・四冊一三二頁以下(昭和三三年)参照。また、この点については、本稿の後の部分でやや詳細な説明をなすことを密記してをあたふ。