

製品事故の被害者救済策としての責任保険約款のあり方

大羽 宏一¹

概要: 製品事故の損害被害者救済の民事責任に関しては、1985年に EC 指令が出された後、各国で欠陥を基礎とする製造物責任法の立法がなされてきた。このような新しい法律体系を策定する場合は、被害者救済制度を再考する必要があるといえたが、わが国ではすでに生産物賠償責任保険が損害保険会社により営業されていたことから、取り立てての論議がなかったわけである。一方、自動車事故に関しては、1974年に損害保険会社は示談交渉する約款の事業免許を取得することとなった。そこで、生産物賠償責任保険に関しても保険者が示談交渉する約款規定にするべきと考えている。

キーワード 被害者救済, 生産物賠償責任保険, 示談交渉, 直接請求, 弁護士法 72 条,

Liability insurance policy as a remedy for product accident victims

Hirokazu Oba

Abstract: With regard to the civil liability for product accident victims' relief, after the EC directive was issued in 1985, various countries around the world have introduced a product liability laws based on "defect". It was necessary to reconsider the victim relief system when formulating such a new legal system, but in Japan there was no discussion because product liability insurance has already been operated by non-life insurance companies. On the other hand, in 1974, the non-life insurance companies have received the approval of the insurance policy to negotiate for the insured person. Therefore, regarding product liability insurance, I believe that a provision should be established that insurers negotiate with victims on behalf of insured person.

keywords: victims' relief, product liability insurance, to negotiate for the insured person, lawyer law

1 はじめに

製品事故の被害者救済に関する民事責任については、ヨーロッパでの1985年のEC指令後、世界各国で、被害者からの損害賠償を容易にするために、従来の過失責任に代え「欠陥責任」を基礎とする法律体系に改めることとした²。このような国際的な趨勢の中でわが国においても、1994年にEC指令と同旨の製造物責任法を制定している。

このわが国の製造物責任法について欠陥を基礎とする法律体系（いわゆる無過失責任の法律体系）とするものの理論的根拠は、次の3点であるとされている³。第一は危険責任の考え方である。これは欠陥の有する製品を市場に置いた製造業者は責任を負うべきであるとするものであり、またその製造業者は欠陥の発生を防止しこれを管理する立場にあると考えられることから、この観点からも責任を負うべきといえることができる。第二は報償責任の考え方である。製造業者は製品を製造しそれによって利益を上げていることから、これによって他人に被害があった場合、責任を負うべきということになる。第三は信頼責任の考え方である。一般に製造業者は商標を表示し、消費者に対し品質など一定の信頼感を与えていることから、その信頼に反して他人に被害があった場合、責任を負うべきということになる。

このようにまったく新しく無過失責任の法律体系を策定した場合は、その損害賠償履行の確保をどのようにするかを広く論議するべきであったといえが、製造物責任法制定のときにすでにわが国の損害保険会社は生産物賠償責任保険（生産物特別約款に基づく賠償責任保険のこと。製造物責任事案を対象とする責任保険）の事業免許を取得していたことで、特にこの論議はない状態であった⁴。この点において自動車損害賠償保障法（以下自賠法）制定の1955年に損害賠償履行の確保として自動車損害賠償責任保険（以下自賠責保険）を強制保険としたときの状況とは隔世の感

があったということができよう⁵。

ここでは、わが国の責任保険の歴史を振り返り、自賠責保険や自動車保険（賠償責任条項）と生産物賠償責任保険を比較し、製品事故の被害者救済に関する責任保険として最適な保険約款はどうあるべきかを、改めてここに発表することとした。

2 損害保険の歴史と責任保険の発展

(1) 「物」保険から「責任」保険へ

海上保険は16世紀にはイギリスで成立していたとされ、また火災保険は17世紀にはイギリスやドイツで成立していたことが判明している⁶。これが損害保険の嚆矢ということといえよう。財産の所有に伴うリスクを社会的に支え合うという保険制度を考え付いた人々は、船や建物を所有する初期の商業資本家階級であったわけである。

その後、産業革命を経て資本主義の下で労働者の権利が声高に主張され始め、これに伴い労働災害の被害に対処するための使用者責任法が、19世紀後半にヨーロッパやアメリカ合衆国の各州で制定され、それに対応するためドイツ、フランス、イギリス、アメリカ合衆国などで労働災害責任保険が引受けられるようになった⁷。これが責任保険の誕生といわれ、これを契機に損害保険は「物」から「責任」へと被保険利益の対象を広げることとなっていった。

(2) 自動車の増加と責任保険の発展

一方、アメリカ合衆国では20世紀に入りフォードの量産システムが出来上がり、1908年にT型フォードが発売⁸され、自動車が交通手段として一般化して行くこととなった。T型フォード量産の功績によってアメリカ合衆国のモータリゼーションが開花したといえるが、このモータリゼーションの負の側面としては自動車事故が多発⁹すると

² 消費者庁消費者安全課編『逐条解説、製造物責任法（第2版）』p258～261、商事法務、2018年10月。

³ 山本庸幸『注釈製造物責任法』ぎょうせいp9～10、平成6年9月。

⁴ 国民生活審議会消費者政策部会報告「製造物責任制度を中心とした総合的な消費者被害防止・救済の在り方について」（平成5年12月）においては「製品事故によって事業者に発生する賠償責任の履行に備える手段として、損害保険会社が提供する生産物賠償責任保険がある。」とし、損害賠償履行の確保に関してはこの保険の存在を前提としていることが読み取れる。

⁵ 自動車事故の被害者救済のために、昭和30年に自動車損害賠償保障法が制定され自動車事故に関しては、運行供用者は無過失責任に近い責任を負担することとなった。そのため自動車損害賠償責任保険が強制保険化されることとなった。

⁶ 木村榮一『損害保険論』有斐閣双書p5～11、昭和53年。

⁷ 西島梅治『責任保険法の研究』同文館出版p3～6、昭和43年。

⁸ 鈴木直次『モータリゼーションの世紀』岩波現代全書、p30～37、2016年。

⁹ 例えば、Nader,Ralph,Unsafe at Any Speed,Grossman

いう社会的混乱が発生し、このため被害者救済のための責任保険(自動車保険の賠償責任条項)が市民生活上、重要視されることとなった。

わが国の自動車保険は、1914年に東京海上保険会社(現東京海上日動火災保険株式会社)が事業免許を得たことに始まるが、当時のわが国の自動車保有台数は、1,000台程度だったといわれ、自動車保険に関する社会的需要はそれほど高くなかったようである¹⁰。

わが国では自動車の保有台数も少なかったことから、自動車事故も多くはなかったと思われる。また当時は人命尊重の考え方も低い状態にあった。このような状況からか、自動車保険普通保険約款第1条は、自動車に関する物保険を基礎に形作られており、下記のように1号から5号までの損害をてん補するとしているが、自動車自体が高価な物であったため、1号から4号までは物の損害に関するもので、責任の損害に関するものは最後の5号に追いやられている。さらにこの5号で問題であると思われるのは、「損害金額の四分の三」のみをてん補する約款内容である。損害賠償金の四分の三のみに限りてん補することでは、責任保険としての十分な被害者救済機能を有しているとはいえないからである。

<自動車保険普通保険約款¹¹>

第1条当会社ハ偶然ナル事故ニ因リ保険ノ目的タル自動車ニ付キ生スルコトアルヘキ左ノ損害ニ限りテヲ填補ス

- (1) 陸上運送中ノ危険即チ墜落、転覆其他汽車ノ脱線、衝突、(以下略)ニ起因スル損害
- (2) 火災ニ起因スル直接損害
- (3) 盗難
- (4) 衝突、墜落、転覆ニ起因スル直接ノ損害
- (5) 衝突ニ直接起因スル賠償義務ノ損害金額四分ノ三

(3) わが国の自動車保険の発展

戦後、わが国の自動車の生産が再開され、生産台数も1962年には年間100万台を超えることになった。これに伴って登録台数も著しく増加したことで自動車事故も多発するようになり、そのため被害者救済の在り方が課題となってきた。

わが国ではドイツの法律に範をとる自賠法を1955年に制定し、自賠責保険を強制保険化していることから、自動車事故の基礎的な被害者救済は確保されることとなった。課題は特に死亡事故を含む重篤な事故の場合は、自賠責保険では十分な損害賠償金として被害者の満足が得られないことが裁判例によって明らかとなってきたことで、1960年以降その上乘せとなる自動車保険の賠償責任条項が社会から注目されるようになってきた。しかしながら前述したように、わが国の自動車保険の賠償責任条項は1914年以来、「損害金額の四分の三」を保険金として支払うことを維持していたから、被害者救済にかけるといふ難点があった。

そこで、1965年の改定で、賠償責任条項第1条¹²は「自動車の所有・使用または管理に起因して他人の生命または身体を害することや他人の財物を滅失・き損または汚損すること、により法律上の損害賠償責任を負担することによって被る損害をてん補する責に任ずる。」(ここでは第1条の第1号と第2号を一文にして記述している)と改め、また当然のことながら「損害金額の四分の三」の文言は削除され¹³、これで本来の責任保険の機能を有することになった。被害者救済を第一義とすることにより、反射的に被保険者保護に繋がることになり、自動車保険の賠償責任条項として十分なものとなったといえよう。

その後1966年には中産階層を購入対象として、日産サニー(1000cc)とトヨタカローラ(1100cc)が発売され、わが国においてもモータリゼーションを迎えることとなった。市民が購入できる価格の自動車が一気に増加したことで、自動車事故も増加することになった。その頃は運転者の交通マナーも良くなく、また道路や交通標識なども不備だったこともあり、その結果、死傷者数も著増することになった。1970年には16,765人に達する状況となり、当時マスメディアでは「交通戦争」という言葉さえ使われていたという記憶がある。

(4) 自動車保険の示談交渉

このような多発する自動車事故の合理的な解決のために、示談交渉サービス付きの自動車保険の研究が損害保険会社各社では進められていた

Publishers, p295~298, 1965.

¹⁰ 東京海上火災保険株式会社編『損害保険実務講座第6巻自動車保険』有斐閣、p16、1990年。

¹¹ 前掲9、東京海上火災保険株式会社編、p16~17。

¹² 東京海上火災保険株式会社編『新損害保険実務講座第10巻約款集』有斐閣、p310、昭和41年。

¹³ 塙善多『自動車保険激動の10年』自動車保険ジャーナル、p151~155、昭和53年。

が、1974年に発売された家庭用自動車保険(通称FAP)は、①被害者による保険金(損害賠償金)の直接請求を認める、②対人事故の解決にあたっては、保険会社が被保険者の同意を得て、被保険者に代わって被害者と示談交渉を行う、という2つの特色のある画期的な約款内容の保険商品¹⁴となった。

このFAPの誕生までには、示談交渉を巡る日本弁護士連合会(日弁連)からの弁護士法第72条(いわゆる非弁活動禁止条項)違反の問題提起¹⁵があった。これは弁護士でない者が和解などの法律行為の取扱いをしてはならない旨の規定であり、これに対処するために損害保険会社は被害者の会社への直接請求を承認したということである。つまりは、被害者の会社に対する直接請求を承認することにより、被害者との示談を会社自身の業務として行うことで被保険者に代わって示談交渉を行うことが可能となったわけである。

その後、1975年には業務用自動車保険(CAP)が発売されたが、1976年には前述のFAPとCAPを統一した自家用自動車保険(PAP)が誕生することになった。

現在の自動車保険の賠償責任条項の示談交渉(第5条)と直接請求(第6条)の規定¹⁶は次の通りである。

第5条(当会社による援助または解決)

- (1) 略
- (2) 当会社は、下表のいずれかに該当する場合には、当会社が被保険者に対して支払い責任を負う限度において、当会社の費用により、被保険者の同意を得て、被保険者のために、折衝、示談または調停もしくは訴訟の手続を行います。(以下略)

第6条(損害賠償請求権者の直接請求権)

- (1) 対人賠償または対物賠償によって被保険者の負担する法律上の損害賠償責任が発生した場合は、損害賠償請求権者は、当会社が被保険者に対して支払責任を負う限度において、当会社に対し(3)に

規定する損害賠償額の支払を請求することができます。(以下略)

このように自動車保険の賠償責任条項は、被害者救済の観点に立ち改定を重ねてきたが、これはアメリカ合衆国責任保険約款の保険者の防御義務(duty to defend)の規定に範をとったものであろう。

3 生産物賠償責任保険の約款の原状

前述したように、自動車保険の賠償責任条項は被害者救済を念頭に置き、改定を重ねてきたが、しかしながら生産物賠償責任保険を含む賠償責任保険は1950年台の事業認可の頃とほぼ約款内容骨子は変わらずに至っている。当然のことながら、示談交渉や直接請求の約款規定もまったくない状態である。

生産物特別約款第1条の規定は下記¹⁷の通りである。

第1条(保険金を支払う場合)

当会社が保険金を支払う賠償責任保険普通保険約款第1条の損害は、次のいずれかの損害に限ります。

- ①被保険者の占有を離れた保険証券記載の財物に起因して生じた事故による損害
- ②被保険者が行った保険証券記載の仕事の結果に起因して、仕事の終了または放棄の後、生じた事故による損害

他方、1970年台になって自動車や家電などを中心にわが国の輸出が進展しはじめたことから、特に消費者意識の高いアメリカ合衆国でわが国の多くの事業者が製造物責任訴訟に巻き込まれることになった。そこで損害保険会社はわが国の事業者の要請に応えアメリカ合衆国のISO(Insurance Service Office)の定めた英文賠償責任保険約款の事業認可を取得することとした。

この約款は、アメリカ合衆国の責任保険の文言であることから、保険者が被保険者に代わって防御することを義務とする規定となっている。

英文賠償責任保険の総合賠償責任特別約款(CGLと呼ばれている。製造物責任事案も対象と

¹⁴ 絹川法治・高階信弘「対人賠償保険」『新種・自動車保険講座II自動車責任保険』日本評論社、p145~146、1976年。

¹⁵ 1973年2月に、日弁連は「家庭用自動車保険の示談行為は、弁護士法72条の『非弁護士の法律事務の取扱等の禁止』の条項にふれるおそれがある」という申入れをしている。

¹⁶ 損害保険事業総合研究所編『自動車保険約款集2014年版』損害保険事業総合研究所 p16~20(約款内容は東京海上日動火災保険会社のもの)。

¹⁷ 損害保険事業総合研究所編『新種保険論(賠償責任)2019年版』損害保険事業総合研究所 p108(約款内容は三井住友海上火災保険株式会社のもの)。

なる)の Insuring Agreement (てん補責任)のaには下記の一文¹⁸があり、保険者は防御義務を負っていることが判明する。

We will have right and duty to defend the insured against any suit seeking those damages. (当社は、その損害賠償金を請求する訴訟から被保険者を防御する権利および義務を有します。)

つまりは、わが国の製品事故に関する責任保険は、国内で販売された製品事故に関しては生産物賠償責任保険、輸出された製品事故に関しては英文賠償責任保険、ということになり、同じ事業者の製造した製品であっても仕向け地が国内と国外とで約款内容が異なり整合が取れていないということになっている。

そこで、生産物賠償責任保険についても、英文賠償責任保険と同様、保険者に防御することを義務とすることを規定(言い換えれば示談交渉を行う規定)を新設することが望ましいと思われる。この保険者の防御義務の利点としては、被保険者側の煩瑣な事務負担が軽減されることに加え、法律に関して素人である被保険者よりは責任保険の専門家集団の保険者は防御についての知識が深いことが挙げられる¹⁹。また、結果として質の高い防御により被保険者の負担する損害賠償金も適正なものとなるとすれば、社会衡平にかなうことになるとと思われる。

しかし残念なことに、生産物賠償責任保険に示談交渉の規定を導入することに関しては多くの研究がなされてはいない。積極論としては、「もし、自動車保険における示談代行制度が有用であるとすると、自動車保険以外の事業者向け賠償責任保険に関しても示談代行商品の導入を検討する価値があるということになる。」との吉澤²⁰の見解がある。一方消極論としては、多様な種類の責任保険においては、「とりわけ大手企業である責任保険の被保険者のサイドにおいては、責任追及の防御は自らが行うものであるという考え方が一般的であり中小企業や個人のレベルでの責任保険の加入率が低いわが国では示談代行のごと

きサービスに対するニーズが小さいことがあると思われる。」との山下²¹の逆の見解もあるところである。

なお、吉澤は弁護士法に関し最高裁の判例研究を行い、その結果として保険者による示談交渉は「正当業務行為」というべきとし、直接請求の規定を設けることなく、示談交渉を行うことは法的にも実務的にも可能としている²²。

ところで、本稿記述を終えた段階で、本年5月18日に開催されたソーシャル・リスクマネジメント学会において、亀井弘明氏の研究発表²³を拝聴したところ、すでに日新火災海上保険株式会社は示談交渉の規定を導入した総合型の賠償責任保険の事業認可を取得したようで、本年1月から売上高1億円以下の事業者に対して保険営業を開始しているとのことであった。

4 まとめ

製造物責任法施行により、製品事故が発生した場合の事業者の負うべき責任は過失責任の時代に比べ一層厳しくなったことから、事業者にとって被害者の救済手段の確保は大事なこととなっている。

これについては、生産物賠償責任保険を利用することが一般的な方法ということが出来る。イシガキダイ料理食中毒事件²⁴の裁判において、事業者側は極めて稀な食中毒まで事業者負担とすることは公平な分担という不法行為の原則から見て非合理であると主張したが、裁判官は「製造物責任法の立法により危険が大きくなることが予想されたから、これに備えた責任保険制度の普及が図られたことは公知の事実である」とし、賠償責任保険というリスク分散の手段を有している事業者は損害を負担すべきと判示している。

そしてこの考え方はアメリカ合衆国のそれと一致していると思われる。なぜ事業者に厳格責任を課すのかという論拠として、リステイトメントセカンドの402条A注釈cにおいては、「公共政策から被害の責任を売主に課すこととし、売主は

¹⁸ 損害保険事業総合研究所編『新種保険論(賠償責任)2019年版』損害保険事業総合研究所 p132(約款内容は三井住友海上火災保険株式会社のもの)。

¹⁹ 広瀬裕樹「アメリカにおける責任保険者の防御義務(一)」名古屋大学法政論集、179巻、p71~72、1999。

²⁰ 吉澤拓哉「直接請求権のない賠償責任保険の示談代行と弁護士法72条」損害保険研究79巻2号、p55、2017年。

²¹ 山下友信『保険法』有斐閣、p426、2005年。

²² 前掲20、吉澤拓哉、p48~58。

²³ 研究発表のタイトルは「近時の賠償責任保険—開発の軌跡とその実績」

²⁴ 東京地裁、平成14年12月13日判決、判例時報、1805、p14。

賠償責任保険を契約することにより,生産原価に保険料を織り込むことができる」としている²⁵。

つまりは,事業者にとって被害の救済手段の最も合理的なものは主要各国とも賠償責任保険において他はないということができる。社会衡平な損害賠償金を算出するためにも,示談交渉の規定を導入すべきと考えているところである。

前述した日新火災海上保険株式会社の売上高1億円以下という契約規定がどのような意味があるのかが不明であるが,他の損害保険会社にはない先進的な約款であると評価することができると思われる。

(本稿は2019年3月18日に関西大学の東京オフィスにて,関西大学経済・政治研究所とPL研究会の共同で開催されたセミナーで研究発表したものを基礎としている。)

²⁵ 大羽宏一『米国の製造物責任と懲罰賠償』日本経済新聞社、p82～83、昭和59年。