

資料

クルマと裁判

－自動車管理者賠償責任保険の約款中の 免責条項の適用を否定した裁判例の紹介－

柴谷 晃

1 はじめに

筆者は、訴訟が大好きである⁽¹⁾。勝敗が微妙な事件について、依頼者を勝たせるための法律論をひねり出したり、主張や証拠の出し方などの訴訟戦術に思考を巡らせたりするのが楽しくて仕方がない。

筆者は、クルマも大好きである。マニュアル・トランスミッション車の「自分で操っている感」と、坂道発進で「エンストしたらやばい」という適度な緊張感がたまらない。現在乗っているのは、ロータス・エリーゼ。軽量でミッドシップのため、ハンドルを切ると直ちに反応し⁽²⁾、思うがままに操ることができる。このクルマをいたく気に入り、同じ車種で現在は3台目。既に高齢者になり、運転免許証を返納するまでに10年もないだろうから、これを終のクルマにしようと思っている。歳なのでサーキットを走ったりはしないが、田舎の峠道をオープンで走り、自宅の近所の交差点を曲がる時に必要もないのにヒール&トー⁽³⁾を試したりして遊んでいる。

-
- (1) 筆者は、都内で小規模な法律事務所を開設している、いわゆる「町弁」の実務家教員である。
 - (2) クルマの殆どの部分がアルミニウムやFRPといった軽量の素材でできており、鉄の部品が使われているのはブレーキローター位らしい。そのため、普通乗用車ではあるが、車両重量は940kgと軽自動車なみの軽さである。そのうえ、エンジンが座席の後ろに位置するミッドシップ車で、ボンネット内にはラジエターしかないため、前輪にかかる車重が360kgと極めて軽い。重量が軽いということはクルマに働く慣性力が小さいので、機敏に曲がることのできるのである。
 - (3) ブレーキを掛けながら、同時に、ギアをシフトダウンする（＝低速ギアに入れ替える）技術である。

シフトダウンが必要になるのは、カーブ道をできるだけ速く走行しようとしたり、山道を走行したりする場合である。カーブ道の場合、高速でカーブ道に進入するとタイヤの摩擦力が遠心力に負けて横滑りし、クルマがスピンする危険があるから、進入前に速度を落としておかねばならない。しかし、速く走るためには、カーブ道を曲がり切る手前から速やかに加速して速度を回復させる必要がある。加速するには、大きな回転力（トルク）が必要となる。そして、ギアは低速に入れている方が、ホイールの回転数は少ないが回転力は大きい。そのため、カーブ道を速く走行するには、手際よくシフトダウンをしなければならない。

シフトダウンをスムーズに行うには、クラッチを繋ぐ前に、一瞬アクセルを空ぶかししてエンジンの回転数を上げておく必要がある。この操作を「ブリッピング」という。ブリッピングが必要な理由は、速度とギアとエンジン回転数の関係を考えれば分かる。クルマの速度が同一の場合（＝ホイールの回転数が同一の場合）、高速ギアに入れている方が低速ギアに入れている場合よりもエンジンの回転数は少ない。そのため、例えば、走行中に急に5速から3速にギアチェンジしたとすると、エンジンの回転数が本来必要な回転数に足りず、エンジンがホイールの回転を減衰させようとする抵抗力が働く。その結果、急にエンジンブレーキがかかった状態になり、ガクッとショックを受ける。最悪の場合、それによりトランスミッションが損傷する。そこで、シフトダウンを行うには、クラッチを切って低速ギアに入れ替えると同時にアクセルを空ぶかし、エンジンの回転数をそのギアに相応しい回転数に上げてからクラッチを繋ぐのである。

さて、カーブ道をできるだけ速く走り抜けるためには、まずカーブ道に進入する直前にブレーキを掛けて減速してからカーブ道を抜ける手前でシフトダウンをして加速するというように、必要な操作を一つ一つ順番に行うよりも、減速中に予め次に必要となる加速の準備をしておく方がよい。つまり、減速の操作中にシフトダウンをしておく方がよい。その方が、0コンマ何秒かタイムを縮めることができる。そこで、サーキット走行を行っているドライバーが身につけている技術が、ヒール&トーである。

ヒール&トーは、ブレーキングとシフトダウンを全く同時に行う技術である。すなわち、ロータス・エリゼは英国製の右ハンドル車であるので、①左足でクラッチペダルを踏みつつ、②左手でギアを低速ギアにチェンジし、右足は、③つま先でブレーキペダルを踏みながら、④踵でアクセルペダルを踏む。このうち、①②④がブリッピングを含むシフトダウンの操作であり、③が当然、ブレーキングの操作である。以上の操作においては、右足を捻ってブレーキペダルとアクセルペダルを同時に踏む必要がある。右足の踵（「ヒール」）とつま先（「トー」）の両方を使って同時に別のペダルを踏むので「ヒール&トー」と呼ぶのである。加えて、カーブ道を走行する際に行うので、当然、ハンドル操作が必要であり、これは⑤右手でハンドルを握って行う。したがって、ヒール&トーは、同時に5つの操作を要する技術なのである。私の手足は合計4本しかないのに！ 筆者のように還暦になってからこれを習得するのは大変であった。ヒール&トーを習得したいなら、若いうちがよい。クルマ好きの学生が司法試験に合格した後に真っ先にやるべきは、ヒール&トーの練習である。

エリーゼの購入先のカーディーラーは、ひょんな拍子に私が弁護士だと知り、時々法律相談を持ちかけて来るようになった。多くは、お茶飲み話の中の無料相談なのだが、その内で、訴訟を受任し、興味深い判決⁽⁴⁾を受けた案件があるのでここに紹介することにした。この訴訟の争点は、自動車管理者賠償責任保険の約款中の、ある免責条項の適用の可否である。クルマと裁判という2つの趣味が活かされた、極めて楽しい裁判であった。

2 前哨戦－損害賠償請求の被告事件

(1) このカーディーラー（「X社」という。）は、自動車販売業のほかレッカー運搬業も営んでおり、大手損害保険会社であるA社の指定業者になって、A社がロードサービスとして自動車保険の契約者から請けたレッカー運搬の下請けをしている。

B社は、北海道に事業拠点のある運送業者であり、北海道から全国各地に貨物を搬送している。B社が所有する保冷車の1台（「本件車両」という。正確に言えば、本件車両はB社のグループ会社であるB'社の所有であったが、事案を単純化してB社もB'社も区別せずに「B社」としておく。）が、茨城県日立市付近を走行中にエンジントラブルを起こして、A社のロードサービスを求め、X社が日立市から岩手県盛岡市までの約430kmをレッカー運搬して次の運送業者に引き継ぐこととなった。ちなみに、本件車両は、トラブル時点で累計約150万kmを走行していた。我々の乗用車の場合、10万kmも乗ることは少ないが、営業用車両の場合は、部品を取っ替え引っ替えして維持しながらその10倍以上の距離を走らせているということを知った。実際、Webの中古車販売サイトを見ると、走行距離100万kmもの中古トラックが何台も売りに出ている。驚きである。

トラックをレッカー運搬する場合、トランスミッションのギアをニュートラルにしておくのは当然であるが、これに加えて、接地している駆動輪のドライブシャフトを抜いておく。ドライブシャフトとは、左右の車輪（ホイール及びタイヤ）に動力を伝える車軸のことである。トラックのドライブシャフトは、

(4) 判決文は、TKC法律データベース・LEX/DBインターネットに文献番号25610605として掲載されている。

比較的簡単にホイールの外側中心部からすっぽりと引き抜くことができる構造になっている。ドライブシャフトを抜くのは、レッカー運搬の際に、差動装置（デファレンシャルギア。略して「デフ」と呼ばれる。）やトランスミッションといった、内部に歯車（ギア）が組み込まれている機関の損傷を防ぐためである。後輪駆動のトラックは、回転力（トルク）がエンジン→トランスミッション→プロペラシャフト→デフ→ドライブシャフト→後輪の順に伝わって動く。トランスミッションの内部ではギア同士が噛み合っており、エンジンの回転力がトランスミッションに伝わると、内部の噛み合ったギアも回転する。ところで、ギアは鋼鉄でできている。硬質の物質同士が直接に接触して強い力が伝わると、接触している部分が少しずつ削り取られ、摩耗していく。これではまずいため、オイルポンプを作動させて常時トランスミッション内部のギアにミッションオイルを撒布し、鋼鉄のギア同士が直接接触することによる切削、摩耗を防いでいる。また、オイルには、摩擦熱が発生したギアを冷却する機能もある。オイルポンプは、エンジンの動力の一部を使って作動させる。

エンジンの回転力が駆動輪に伝わるということは、逆に、駆動輪を強制的に回転させれば、その回転力がエンジン方向に伝わるということである。エンジンが停止した状態の車両を牽引すると、接地している駆動輪が牽引によって強制的に回転させられ、回転力が前記の逆順でドライブシャフト→デフ→プロペラシャフト→トランスミッションへと伝わる。なお、牽引の際には変速機のギアをニュートラルにしているため、その先、つまりトランスミッションからエンジンへの力の伝達はない。

牽引する場合には、このように、プロペラシャフト側からトランスミッション内部のギアに回転力が伝えられ、ギア同士が噛み合って回転することになるが、エンジンが停止しているためにオイルポンプは作動しない。そのため、硬質のギア同士が直接に接触して力が伝わることになってしまい、ギアは次第に削り取られて摩耗したり、摩擦熱で柔らかくなったギアが変形したりしてしまうのである。この状態が長時間続くと、トランスミッションは全く機能しなくなる。以上が、牽引によりトランスミッションの破損が生じる機序である。

これに対し、ドライブシャフトを抜いておけば、車輪の回転力がプロペラシャフトまで伝わらないので、その先にあるトランスミッション内のギアは回転せず、ギア同士が接触によって破損することはない。

ところで、ドライブシャフトはデフを中心に左右に計2本あるのだが、意外なことに、この場合、左右のドライブシャフトを2本とも抜く必要はなく、いずれか1本だけ抜いておけば足りる。その理由を理解するには、デフの仕組みについての知識が必要である。

デフは、自動車をスムーズに走らせるための画期的な発明の一つと言われており、原型は、既に1800年代、自動車の黎明期からあったそうである。プロペラシャフトとドライブシャフトは、デフを介して直角に交わっている。デフは、1本のプロペラシャフトの回転力を左右のドライブシャフトに振り分ける装置であるが、単純に均等に振り分けるだけではない。自動車が直進する際は、左右の車輪を同じ回転力で回転させればよいので、プロペラシャフトの回転力を左右のドライブシャフトに均等に振り分ければよい。しかし、自動車がカーブ道を走行する際には、外側の車輪の方が内側の車輪よりも長い距離を走るから、回転力を左右に均等に振り分けたのでは自動車はスムーズに走ることができない。具体的にいうと、例えば、内側の車輪が路面にしっかりと接地してスリップせずに回転しているとすると、外側の車輪はこれが回転して進む距離以上に長い距離を進む必要があるから、前進方向（回転方向）に滑ることになる。この場合、車輪が滑っているから、路面から受ける摩擦抵抗は内側の車輪よりも小さい。

デフは、複数のギアを組み合わせ、そのうちのスパイダーギアと呼ばれるギアの公転と自転を複合させることで、抵抗の少ない側のドライブシャフトに自動的に多くの回転力を伝える仕組みである⁽⁵⁾。その結果、外側の車輪は長い距離を走り、内側の車輪は短い距離を走ることになり、どちらの車輪も滑らずに駆動力を与えながら、自動車はスムーズに曲がることができる。これがデフの機能である。デフの機能のポイントは、抵抗の少ない側により多くの回転力を伝えるという点にある。

さて、例えば、右側のドライブシャフトだけを抜いたとする。この場合、当然、機関は右側の車輪からの抵抗を受けない。この状態でエンジンを回転させると、エンジンの回転力は、デフの機能により抵抗のない右側にばかり伝えら

(5) この仕組みを文章で説明するのは不可能である。YouTubeに動画による解説が沢山アップロードされているので、適当に選んでご覧いただきたい。

れ、左側の車輪には伝達されない。また、デフの先の右側のドライブシャフトはないから、当然、回転力は右側の車輪にも伝達されない。エンジンの回転力は一体どこに消えてしまったのか不思議な気がするが、回転力はデフのスパイダーギアの回転だけに消費されてしまい、その先には左右両側とも力が伝わらなくなるのである。

逆に、この状態でエンジンを止め、両側の車輪を強制的に回転させると、左側の車輪からの回転力はデフの機能によりプロペラシャフトには伝達されず、右側の車輪からの回転力はドライブシャフトがないために車輪から先には伝達されない。このようにして、ドライブシャフトを1本抜いておくだけで、左右両側の車輪の回転力がトランスミッションには伝わらなくなるのである。その結果、駆動輪を接地させたまま牽引する場合、左右いずれか1本のドライブシャフトだけを抜いておけば足りることになる。

(2) 本件において、X社の作業担当者は、何時もの手順どおり、本件車両の駆動輪のドライブシャフト1本を抜いたうえで牽引した。しかし、本件車両に装着されているデフは、通常のデフ（「オープンデフ」という。）ではなく、LSD（「リミテッド・スリップ・デファレンシャルギア」の略称。）であった。LSD装着車をレッカー牽引する場合には、ドライブシャフトを2本とも抜いておく必要がある。

LSDは、以下に述べるオープンデフの欠点を回避するために考え出された仕組みである。路面の一部が凍結していたり、溝があったりする場所で、駆動輪の片側がその場所に踏み込んでスリップないし空転したとする。この場合、反対側の駆動輪の回転力だけで脱出する必要があるが、デフの機能により、回転力は抵抗の少ない側に伝えられる。すなわちスリップないし空転している側の車輪の方ばかりに回転力を伝えてしまい、接地している車輪が駆動せず、凍結路や溝から脱出できなくなってしまう。

そこで、時と場合によってはデフの機能を抑制する機構を加える必要がある。この機構を備えたデフのうち最も単純なものが差動固定装置（デフロック）である。デフロックは、差動機能を働かせるか働かせないかの切り替えを、運転手が手動で、または旋回時の遠心力を感知して自動で行うものである。しかし、このシステムは、旋回時に突然差動機能の有無が変化することを避けられず、走行中の挙動が不自然、不安定になるなどの問題がある。

デフロックのこの問題を回避するために、更に考え出されたのが、LSD である。LSD においては、片側の車輪の空転が生じた時に自動的に差動を抑制するとともに、デフロックのように完全に差動機能を喪失させて固定してしまうのではなく、適度に制限するに止めて極端な挙動変化が生じないようにしている。

LSD の仕組みには様々なタイプのものであり、いずれも複雑であるが、LSD 装着車は、どのタイプであるかはともかくとして、デフの機能が制限されているので、極論すればデフを装着していない状態に近くなると考えればよい。デフを装着していない自動車の車輪を強制的に回転させると、回転力はそのままトランスミッションまで伝わる。これと同様に、LSD 装着車においてドライブシャフトを1本抜いただけでは、ドライブシャフトが残っている方の車輪の回転力がトランスミッションまで伝わってしまう。しかし、エンジンは止まっているので、オイルポンプが作動せず、トランスミッション内の硬質のギア同士が直接接触したまま力が加わる。その状態が長時間続くと、ギアが甚だしく削り取られて摩耗し、或いは摩擦熱により柔らかくなって変形し、トランスミッションは機能しなくなる。

以上が、ドライブシャフトを1本しか抜かずに LSD 装着車を牽引した場合にトランスミッションの破損を来す機序である。

本件車両は、北海道を事業拠点とする B 社の保有車であり、凍結路や雪道を走行することが多いため、LSD を装着していた⁽⁶⁾。他方で、X 社は茨城県の会社であり、その扱う故障車は殆ど全てがオープンデフ装着車であるため、通常の作業では、ドライブシャフトを1本しか抜かない。X 社の作業員は、本件車両もオープンデフ装着車であると思い込んでドライブシャフトを1本しか抜かず、その状態で 430km もの距離をレッカー牽引し、トランスミッションを破損させてしまったのであった。

(6) ちなみに、寒冷地で使用する自動車以外で LSD を装着することが多いのは、レースカーである。レースカーは高速で走行するから、路面の僅かな凹凸にも跳びはねたり、カーブで極端に傾いたりして、駆動輪の片方が浮いてしまうことが多い。その際に、接地している車輪に回転力が伝わらなくなると「速く走る」というレースカーの目的を達することができない。そのために、LSD を装着して、常に接地している車輪から駆動力を得られるようにしている。

B社のX社に対する請求書によれば、B社に生じた損害の内訳は、トランスミッションの修理費用が約270万円、修理期間中の休業による逸失利益が約60万円、合計約330万円であった。

(3) ところで、X社は、レッカー運搬作業中の過失に基づいて顧客に対して負う損害賠償責任を補填するため、損害保険会社であるY社との間で、運搬(レッカー)受託車賠償責任特約付の自動車整備業賠償共済保険に加入していた。この保険は、自動車管理者賠償責任保険の一種である。なお、この保険で補填できるのは物損(≒修理費用)のみであり、逸失利益は補填されない。

B社から損害賠償請求訴訟が提起される前、X社はY社に対してこの特約に基づき保険金を請求しようとしたが、Y社の見解は、運搬(レッカー)受託車賠償責任特約の免責事由の一つに「積み降ろし作業の終了後に生じた作業の結果に起因する賠償責任」があり、本件事故はこれに該当するため保険金支払義務はないとのことであった。しかし、本件の破損事故はレッカー運搬中、すなわち作業の終了前に生じたものであることは明白なので、Y社の指摘する免責事由は本件では明らかに的外れである。保険会社は、本能的に、保険金を払いたくないという結論が先に立ち、後からその理由になりそうなものを探し出すという行動を採るのだと思われ、このような行動原理によって、的外れの免責事由をX社に伝えてきたのであろう。

筆者は、悪意にしているクライアントからの依頼の場合、訴額が幾ら少額であっても絶対に勝訴できる訴訟は受任することにしてるので、この案件を受任することとした。そして、紛争解決の方針として、X社からY社に対して保険金請求訴訟を提起したうえで、B社に対して訴訟告知をすることにし、B社の代理人弁護士にもこの方針でやりたいと伝えた。このやり方であれば、管轄裁判所はY社の本店所在地である東京の地方裁判所または簡易裁判所になるといふ、虫のよいことを考えていた。しかし、X社のY社に対する請求額はB社に対して負う賠償責任額と同額であるところ、X社が自ら多額の賠償責任を自認するわけにはいかない。A社が主張する270万円の修理費用は新品のトランスミッションとの交換費用とのことであったが、X社の調査によると、リビルト品を使えばトランスミッションの交換費用は約120万円に収まることが分かった。したがって、A社の受けた物損額は120万円と考えるべきであり、Y社に対する保険金の請求額も120万円に留まる。しかし、当然、B社はその金額

では不満であるし、訴訟告知を受けた東京での裁判に参加するというのも不利益が大きい。そのため、B社は、自ら原告になってX社相手に札幌地方裁判所に損害賠償請求訴訟を提起する予定とのことであった。B社にとっては当然というべき方針であろう。そこで、筆者は、まずB社のX社に対する損害賠償請求訴訟（「前訴」という。）でX社がB社に対して支払責任を負う損害賠償額を確定し、Y社に対しては訴訟告知をしておいて後日の保険金請求訴訟（「後訴」という。）でY社がX社の責任原因と損害額を争う余地をなくしておき、前訴の決着後、Y社に対して保険金請求訴訟を提起するという方針で臨むことにした。

このような次第で、B社はX社を被告として、札幌地方裁判所にレッカー運搬委託契約の債務不履行に基づく損害賠償請求訴訟（「前訴」という。）を提起した。その請求額は、トランスミッションの修理費用約270万円のほか、修理のため休業期間が延びたことによる逸失利益の増加分を加えて、総額約530万円となっていた。

これに対し、筆者は、作業に過失があったことを争う余地はないため、債務不履行責任は認めたとうえで、損害額のみを争うこととした。被告X社の主張の要点は2点ある。一つは、原告の主張する修理費用額は新品のトランスミッションと交換した場合の金額であるが、本件車両は走行距離150万kmにも達する中古車両であるので、リビルト品を使用すれば十分であり、その場合の修理費用は約120万円であること、もう一つは、B社は比較的規模の大きな会社で多数のトラックを保有しており、本件車両の休業中も他の車両を使用することによって事業は継続できていたはずであるので、逸失利益は生じていないということである。

そして、この前訴においてY社に訴訟告知をしたところ、Y社は独立当事者参加をし、B社とX社に対して保険金支払義務の不存在確認請求を定立してきた。この請求においてY社が主張した免責事由は、前訴係属前に述べていたこととは異なり、「自動車が委託者に引き渡された後に発見された自動車の事故に起因する損害」に該当するとのことであった。確かに、本件に適用される自動車管理者特別約款にはこれが免責事由の一つとして規定されている。そして、本件で、レッカー牽引中に本件車両のトランスミッションを破損させたことが発見されたのは、X社がC社に引き渡し、更にC社がB社に引き渡して、B社が本件車両を点検した時であった。受託者であるX社の作業中に生じた事故で

あるから、前訴係属前にY社が述べていた免責事由であれば、本件がそれに該当することはないと断言できたが、委託者であるB社に引き渡された後に発見された事故に起因する損害であるので、新たに主張する免責事由なら、形式論理としてはこれに該当してしまう。筆者は、約款を逐一精査していなかったもので、新たな免責事由の主張の出現に慌ててしまった。弁護士の筆者ですら、保険約款をいちいち読んではいられない。まして、法曹ではない一般の保険契約者が、細かい字で書かれている保険約款なんて読んでいるはずがない。定型約款の効力が問題視されて、民法548条の2が新設されるに至ったのは至極もつともなことだと実感した次第である。

裁判所は、和解を勧誘し、B社に賠償すべき損害額はリビルト品との交換費用である120万円のみであり、これをX社とY社で60万円ずつ負担するのが妥当との見解を示した。B社は120万円の支払を受ける和解案を受諾し、X社も60万円の負担を受諾したが、Y社は、免責事由に該当するため保険金支払義務はないと述べて和解を拒否した。

前訴の係属裁判所は札幌地方裁判所であったが、審理は全てWeb会議の方式で進められていたので、時間や交通費についてX社にさほどの負担はなかった。しかし、X社が支払いを認めた60万円だけでB社が和解に応じるはずもなく、もし判決手続になると、札幌地方裁判所、更には札幌高等裁判所に赴く必要が生じ、X社には弁護士の旅費日当等の負担が生じる。それよりは、余計な経費をかけずにその分を和解金額に上乘せし、X社の支払う和解金額を100万円まで増額したうえで前訴を終わらせ、その後、X社が支払った100万円について、Y社を被告とする保険金請求訴訟を東京の裁判所に提起する方が経済合理性がある。筆者はその旨を説明して、B社に対して100万円で我慢してくれるよう要請し、Y社に対しては訴えの取下げを要請したところ、B社及びY社とも筆者の提案を受諾してくれた。その結果、X社とB社との間では「X社はB社に対して和解金100万円を支払う」旨の和解が成立し、また、Y社はX社及びB社に対する債務不存在確認の訴えを取り下げ、前訴は終了した。

(4) Y社は、東京に本店があり、Y社の訴訟代理人も東京に事務所を構えていた。そのため、すんなり訴えの取下げに応じてくれたのだと思われるが、Y社が取下げをしないと、やっかいなことになるところであった。というのは、債権者である被告が債務不存在確認請求に勝訴しても、債務名義を得ることは

できないから、通常は、債務不存在確認請求に対して、被告の方から同一の訴訟物について給付請求の反訴を提起する（これにより、債務不存在確認請求は訴えの利益がなくなり、訴えを維持しても訴え却下判決となる。どうせ訴え却下判決になるので、通常、債務者である原告は、判決になる前に訴えを取り下げる。）。そこで、本件においても、X社は保険金請求の反訴提起をすべきところだが、その請求額を幾らにすべきかを決めるのが難しい。少額にしてしまうと、本来持っている請求権の金額に足りないおそれがあるし、多額にしてしまうと、X社は自分から多額の損害賠償責任を負うことを認めていることになる。そこで、第1審では反訴を提起せず、第1審判決の理由中で判示されるはずのA社の損害額ないしX社が負う賠償責任額の認定額を見て、控訴審で反訴提起するのがよいと思われた。

ところが、民事訴訟法300条によると、控訴審における反訴提起には相手方の同意を要すると規定されている。これは、相手方の審級の利益を保障するためである。Y社が同意しないと困ったことになるかと思いきや、「反訴訴訟物が本訴訟物と同一の場合には、審級の利益を奪うものではないから、相手方の同意を要しない。」と判示する判例⁽⁷⁾があることが分かった。ということで、Y社の債務不存在確認請求が残った場合には、控訴審で反訴を提起するという作戦を立てたのであるが、その前に取下げに応じてくれたので、この作戦は実行せずに終わった。

こういう具合に、前哨戦の段階でも、いろいろと考えを巡らせる必要があった事案なのである。

3 メイン・バトルー保険金請求の原告事件

(1) X社がB社に対して支払義務を認めた100万円の法的性質は、名目上は「和解金」であるが、実質はX社の作業員の過失によって破損したトランスミッションの交換費用120万円の損害賠償金の一部である。したがって、運搬(レッカー)受託車賠償責任特約に基づきY社に対して100万円の保険金請求をしたいところである。しかし、前述のとおり、形式論理としては、免責事由である「自動車が委託者に引き渡された後に発見された自動車の事故に起因する損

(7) 最高裁昭38年2月21日判決(民集17巻1号198頁)

害」に該当してしまう。絶対に勝てるとはいえない少額請求であるので、筆者の営業方針からすると、受任は断りたい事案である。前訴では530万円の請求を受けて100万円の支払で済んだのだから、「それだけで十分じゃないですか。」とX社に言いたい気持ちもあった。

しかし、X社社長のD氏は保険金不支給という結論には到底納得できず、この心情は筆者も同一であった。運搬（レッカー）受託車賠償責任保険と同性質の保険には、自動車を整備のために預かった修理業者が車両を破損した場合や手荷物預かり業者が顧客の手荷物を預かり中に破損した場合に適用される受託者賠償責任保険があり、これらの保険でも同旨の免責事由が規定されている。これらの事案では、外観から破損が分かり、引渡前に容易に発見できる場合が多いであろうから、「委託者への引渡後に発見された場合は免責」としても、あながち不合理とはいえない。しかし、レッカー運搬は、もともと壊れている自動車を牽引する業務である。自走できていた自動車を損壊した場合には損壊した直後に損壊の事実が気が付くが、もともと損壊していた自動車に対して新たに別の損壊を生じさせた場合には、顧客が引渡しを受けて点検した後でなければ発見できないことが殆どである。その場合に、保険金が給付されないのではレッカー運搬業者が損害賠償責任保険に加入している意味がない。

X社社長のD氏は、誠実な人柄で、できれば力になってあげたいと言う気持ちが沸く人物である。X社が販売しているクルマの中に、ケータハム・スーパー7がある。このクルマは、パワーステアリングやブレーキブースターなどの運転補助装置は勿論のこと、アンチロックブレーキやトラクションコントロールなどの走行安全装置も一切付いておらず、運転者の技量だけで運転するしかないマニアックなクルマである。もっと言えば、エアコンやオーディオが付いていないのは至極当然として、フロントガラスや屋根やドアすら付いておらず、ボディーのサイドパネルを跨いでシートに座る。純粹に走るのに必要な装置しか搭載していないクルマなのである。運転技量を磨いて、何時かはこれを保有して乗り回したいと思っていたのだが、D氏から「アルミ板1枚だけのボディなので、衝突事故を起こすと死にますよ。柴谷さんはやめておいた方がいいです。」とアドバイスされた。「柴谷さんは」という言葉に私の運転技量の評価が見て取れるので、少しひっかかりを覚えつつも、カーディーラーなのにクルマを売ろうとしないその良心的な姿勢に感心したものである。このような人に対

しては、コスパを度外視して骨折してみようという気持ちになる。(エリーゼを擦ったり当てたりしてしばしば修理を依頼しているので、ひょっとすると「運転下手のこの男にしょっちゅう事故車を持ち込まれるのはたまらん。」と思っているだけなのかも知れないが。)

(2) 訴訟にあたり、運搬(レッカー)受託車賠償責任保険を含む自動車管理者賠償責任保険において「自動車が委託者に引き渡された後に発見された自動車の事故に起因する損害」を免責事由とする趣旨を調査したところ、「対象自動車が寄託者に引き渡された後に損害が発見された場合には、事故の発生時期(被保険者の管理下において発生した事故であるかどうか)や原因(被保険者の法律上の損害賠償責任を発生せしめる原因であるかどうか)等の究明が困難なケースが想定されることから、モラル・リスクを排除するため、そのような事故は免責としたものである。」ということが分かった。つまり、業者が顧客に引渡した後に損害が発見されたと称する事案は、実は、損害の発生自体が引渡後に顧客の行為が原因で生じたものであるにもかかわらず、業者の作業によって生じた損害であることにして、業者の協力のもとに保険金を詐取しようとしているのではないかと疑われることがあるので、端から支給しないことにしたものだということである。

しかし、自動車管理者賠償責任保険は、本来、対象自動車が被保険者の管理下にある間に生じた保険事故に基づく損害の補填を目的とするものである。したがって、保険事故の発生時期や原因等の事実関係の究明が困難なケースが想定されるというだけの理由で被保険者の管理下から離れた後に発見された損害を一律に全て免責とするのは、明らかに免責の範囲が広すぎる。モラル・リスクが全く問題にならないケース、すなわち、引渡後に発見された損害であっても、客観的な状況から引渡前に損害が発生したと断定できるケースにおいては本免責規定は適用されないとの制限解釈をすべきだと考えてよいのではないだろうか。

次に、B社以外の保険会社の自動車管理者賠償責任保険の約款がどのような規定内容になっているのか調べたところ、どこの保険会社の約款でも、免責事由の一つに「対象自動車が寄託者に引き渡された後に発見された事故」が規定されていた。ところが、大手損害保険会社であるE社及びF社においては、その関係者を通じて、引渡後に発見された損壊であっても、客観的な状況から明

らかに引渡前に損害が発生したと認められる場合には、保険金を給付する扱いとしていたとの情報を得た。大手損害保険会社2社の約款には、Y社と同内容の免責事由の規定があるものの、実際の運用にあたってはこれを制限的に解釈して行っているというのである。

更に、Webを通じて収集した別の大手損害保険会社であるG社の受託者賠償責任保険においては、免責とされる損害には受託物が寄託者に引き渡された後、直ちに発見されたものは含まれず、「受託物が寄託者または貸主に返還された日から30日を経過した後に発見された受託物の損壊に起因する損害（は免責となる。）」と規定されていた。寄託者等に返還されてから30日も経って漸く発見された損害は、引渡し後に発生した損害ではないかと強く疑われるので、モラル・リスクの排除という立法趣旨からして、この規定内容には合理性がある。一般に、自動車管理者責任保険と受託者賠償責任保険とでは同一の立法趣旨の下に同一内容の免責事由が定められているから、この受託者賠償責任保険の約款の規定内容は、本件の問題を考えるに当たって参考とできる。

以上のとおり、大手保険会社各社は、物件を寄託者等に引き渡した時点以後に発見された損害について全て当然に保険金の支払いを拒絶するのではなく、約款の明文上は「引渡後に発見された損害は免責」と規定されているにもかかわらず、実際の解釈運用としては、引渡後に発見された損害であっても、責任の所在が受託者にあることに疑義がない場合には免責としないこととしたり、引渡後30日を経過した時点を免責の効果発生の基準時として明文化するなど、損害が引渡後に発見されたという事実だけで直ちに一律に免責とするなどという扱いをしていないことが分かった。

論理的には、モラル・リスクの排除という約款の趣旨からすれば、保険会社が免責を受けるかどうかは、事故の発生が委託者に引き渡した後に発見されたかどうかという形式的・外形的な基準で判断するのではなく、引渡し前の被保険者の行為が原因になったかどうかという実質的な基準で判断すべきである。かつ、また、保険会社は、事故の発生があった場合、事案毎に調査員を通じた個別の調査を行ったうえで保険事故に該当するか否かの実質的判断ができる体制を整えているのであるから、発見の時点が引渡しの前であるか否かという形式的・外形的な基準で定型的に判断すべき必要性はない。少なくとも、運搬（レッカー）受託車賠償責任特約においては、本免責規定について、前記のような

E社及びF社が行っている限定解釈をしたうえで運用するのが妥当である。前訴における裁判所の和解案が、Y社に損害額の半分を負担させるという内容であったのも、担当裁判官はこの見解に好意的であったからであろう。

以上のとおりであるから、本件事故は被告のレッカー運搬作業中に生じたものと認められる以上、その事故発生が何時発見されたかにかかわらず、保険金を支払うべきだと判断して貰える可能性は十分にありと考えられた。

これはなかなか面白い裁判になりそうである。高齢者になり、クルマの運転もそうだが、現役で弁護士の仕事ができる期間も後10年もないだろう。コスパは無視して趣味を楽しもう。そう考えて、Y社に対する保険金請求訴訟を受任することにした。訴額は僅か100万円。でも、楽しさは、単なる貸付金返還請求訴訟なんかの100倍はある。

(3) 訴額は100万円であるので、裁判所法24条1号、33条1項1号によれば後訴の事物管轄は簡易裁判所であるが、保険約款の解釈という複雑な法律问题が争点となる事件であるため、民事訴訟法16条2項に基づき東京地方裁判所に訴えを提起した。

訴状の請求原因欄においては、前記(2)に記載した主張を展開したのであるが、それに加えて、後日のための種を蒔いておいた。前訴におけるY社の頑固な姿勢から見て、後訴も和解での決着は困難であり、判決になることが予想された。後訴の争点は本件免責規定の解釈論だけなので、もし判決でX社が敗訴したなら、最高裁判所まで行ってその判断を仰ぎたい。そのためには、(上告理由はありえないので)上告受理申立事由がなければ駄目である。そこで、前記(2)に記載した論述に加えて、定型約款の効力に関する民法548条の2第2項の適用を求めて、次のような法律上の主張を加えておいた。「本免責規定は、被保険者の権利を制限する条項であるところ、保険契約の態様並びにその実情及び社会通念に照らすと、信義誠実原則に反し、被保険者の利益を一方的に害する内容となっている。したがって、『ただし、損害が被保険者の行為により生じた」と認められるときは、免責とならない。』等の制限解釈をしたうえで運用しない限り、本免責規定は、民法548条の2第2項により拘束力を有しない。」

同条は、2020年施行の改正債権法により新設された規定であるので、同条2項にいう「第1条2項に規定する基本原則に照らして相手方の利益を一方的に害すると認められるもの」かどうかの判断枠組みが確立されていない。その

ため、同条2項を引き合いに出しておけば、ひょっとすると上告を受理してくれるかも知れない。そう考えて、上記の法律上の主張をしておいたのである。このような先を見据えた作戦を立てるのも、とても楽しい。

これに対して、被告Y社は、「レッカー運搬は整備等とは異なり、車両の外観しか見ないため内部の破損原因は客観的、一義的にはあきらかでないことがほとんどで、典型的に委託者への引渡し後に発見された事故の原因が不明確といえるので、予め一律に免責事由と位置付けることには合理性がある。」と主張した。この主張に対して、原告X社は、「内部の破損原因が客観的、一義的にあきらかでないことが多いからこそ、破損の発生時期を問わず一律に引渡し後に発見された破損を免責とするのは不当なのだ。」と反論した。

なお、後訴の判決書の「争点」欄には、本件免責規定の解釈論のほかに、「本件破損の原因は、X社の担当者がドライブシャフトを1本しか抜かないまま長距離を牽引したことであるか。」という点も挙げられている。しかし、これは、Y社がトランスミッションの破損の原因について「原因は他にもある可能性がある。」と認否したため、形式的に争点として挙げられているにすぎない。Y社の調査員自身が調査報告書の中で「ドライブシャフトを1本しか抜かなかったことに原因があると考えられる。」と述べているのであり、実質的な争点ではない。すなわち、後訴は、本件免責規定の解釈が問題になるだけの裁判である。そのため、両当事者とも人証の証拠申出をせず、主張と書証の取り調べをただけで、ひとまず審理を終え、和解協議に入った。

後訴の裁判所は70万円という和解案を提示した。X社は、保険金不支給には納得できないが、100万円からビター一文も減額しないというつもりはなく、相応の金額で和解するつもりであったので、受諾すると答えたが、案の定、Y社は和解拒否であったため、判決をすることになった。裁判所が提示した上記の和解案は、X社勝訴の方向に振れているので、判決内容には期待が持てた。

(4) 期待に違わず、後訴の第1審の判決結果は、見事、請求認容となった。本件免責規定の解釈に関する部分の判示は、次のとおりである。「本件免責約款は、自動車の事故（損傷、盗取等）が被保険者の受託中に生じたものではなく、委託者に引き渡された後に委託者又は第三者の故意又は過失により発生した場合には、被保険者は損害賠償責任を負わないところ、自動車が委託者に引き渡された後に自動車の事故が発見された場合、当該事故が被保険者の受託中

に生じたものであるか、委託者に引き渡された後に生じたものであるかの事実認定が困難であるから、モラル・リスク（保険金詐欺）を排除するため、保険会社を免責としたものであると解される。そうすると、自動車が委託者に引き渡された後に自動車の事故が発見されたとしても、当該事故が被保険者の受託中に生じたと認められる場合には、モラル・リスク（保険金詐欺）の問題が生じないから、本件免責約款は適用されないと解すべきである。」

そして、被告Y社の前記主張に対しては、次のように述べて排斥した。「自動車が委託者に引き渡された後に発見された自動車の事故の原因が明らかにならない場合には本件免責約款が適用されるのであり、当該事故が被保険者の受託中に生じたと認められる場合に限って本件免責約款の適用を排除しても、保険会社には不測の損害が生じるものではない反面、本件免責約款が適用されるとすれば、レッカー運搬では委託者への引渡し時に外観から容易に判明した破損に関する賠償責任についてしか保険金が支払われないことになり被保険者に酷であるから、被告の主張は採用することができない。」

判決文は民法548条の2第2項には全く触れておらず、この点では拍子抜けの感があるが、ひとまずは勝訴させて貰えたので、よしとしよう。

(5) この第一審判決に対して、当然、Y社は、控訴した。控訴審では、両当事者とも新たな主張や立証はないので、第一回口頭弁論期日に弁論を終結し、判決言渡期日までの期間を長めにとって、その間に和解期日を設けた。

X社と協議のうえ、和解に応じる方向で考え、「和解金額が請求額の半額以下なら和解は拒否、半額を超えるなら受諾」という方針で臨むことにした。その理由は、①第一審は勝訴したものの、控訴審でも勝訴できる確証はないこと、②控訴審が和解で終わった場合、本件免責条項を制限解釈すべしとした原審判決は残ること、③請求額の半額を超える金額で和解すれば控訴審判決もX社勝訴の見込みであったと言いやすいから、後日同様の保険事故が発生した場合にY社は訴訟で敗訴しない限り一切支払わないなどという頑なな態度を取ることはない予想されることである。そうしたところ、裁判所からY社を説得していただくことができ、無事、X社の満足できる内容で和解が成立した。

以上の経緯で、X社はある程度の保険金給付を受けたうえ、X社勝訴の第一審判決も残る形となって、X社は無事目的を達することができ、事件は全て終息した。

4 最後に

この記事は、裁判例の紹介に藉口した筆者の自慢話（武勇伝）であるとともに、学生の学修意欲を高めることを目的とした体験談である。一般に、私企業でも公務員でも、仕事は上から与えられてする。しかし、弁護士（特に、事務所経営者である町弁）は、自分で仕事を選ぶことができる。頑張って司法試験に合格すれば、仕事を楽しくやれるようになる。そういうことを学修の励みにして貰いたいと思い、駄文を投稿した次第である。