

今日的リスクにおける責任保障の課題 —認知症徘徊事故をはじめとして—

一般社団法人 JA共済総合研究所
上席専門職

わた べ ひで ひろ
渡 部 英 洋

アブストラクト

認知症徘徊事故の訴訟案件にみられるように、介護をはじめとして多様なリスクが現代社会で顕在化している。加害者側の複雑な事情や、前例のない事故により、賠償責任の認定に時間・コストを要し、責任の存在を前提とした責任共済保険では被害者の迅速な救済に支障をきたす現状にある。賠償責任の偏った認定や賠償額の高騰を防止する意味でも自己のためのファーストパーティー型共済保険が重視されるべき時代を迎えていると考えられる。

ファーストパーティー型の展開にあたっては、財源負担者とリスク発生者の不一致を社会的コストとして認容する合意形成と、代位求償の行使にあたっての柔軟な判断を要する。また、制度化を行う場合においては、民間で実施する傷害共済保険の実損てん補化、および物損害・利益損害を含めた広範な総合保障化と、既存の責任共済保険との併用によるメリットを追求する必要がある。

(キーワード) 賠償責任リスク 共済保険 高齢社会

目次

はじめに

1. 認知症徘徊事故の判示

- (1) 代位責任としての無過失責任主義的側面を重視
- (2) 双方の諸事情を勘案した損害分担
- (3) 責任共済保険への影響

2. 責任保障の適用と限界

- (1) 無過失責任主義的保障の具体例と根拠
- (2) 無過失責任化の課題
- (3) 責任共済保険の限界

3. 今日的な経済・社会活動リスクの損害補てんの方向性

- (1) ファーストパーティー型の検討
- (2) ファーストパーティー型の意義と課題
- (3) 責任保障とファーストパーティー型ノーフォルト保障の併用の効果
- (4) 利益損害を含む総合的な救済制度
- (5) 官民の役割分担

おわりに

はじめに

既に多くの報道等でとり上げられているが、認知症患者が徘徊し、列車に轢かれ死亡した事故について、鉄道会社（JR東海）が損害賠償請求訴訟を起し、同居していた患者の妻に支払いを命じた控訴審判決が、本年4月24日に出されている（妻と長男に全額支払いを命じた第1審に対し、控訴審では妻のみに賠償責任を認定し、認定額は第1審の半額）。

双方が上告しており、最高裁の判断を踏まえる必要があるものの、現時点までの判決内容等について多くの意見がマスコミ等に出されており、「介護の厳しい現実が考慮されていない」、「地域で見守る体制を構築すべき」などの論調に加えて、保障の面では、賠償責任共済保険で対応できる点を取り上げた特集記事や、今後の公的な補償の制度化の提言等の記事がみられる。

このような議論を全体的に概観してみると、自宅介護を行う側の負担を配慮すべきとする心情的な面からの意見が多い傾向にあり、その観点からの課題解決に取り組むべきとする意見には異論のないところであるが、反面、今後の高齢化の進行やそれに伴うリスク増大等を踏まえると、単純には解決できない、非常に根深い課題を投げかける案件であるように思われる。

とりわけ保障という側面でも難しい課題を提起している。本稿では、今回の事例をはじめとして、今日的な多様なリスクを前提とした保障のあり方の視点を中心に、留意すべきと考えられる点を整理することとしたい。

1. 認知症徘徊事故の判示

名古屋高裁の判決内容を精読すると、認知症患者の徘徊が引き起こす事故に関して、被害者は今回のJR東海のような大企業とは限らず、個人が被害者となる場合も想定し、一般的な被害者保護のための法律適用の視点で判断を行っているように思われる。あらためて判決とその特徴点を触れる（判決内容に関して様々な意見があり、最終的に最高裁判決を踏まえる必要はあるが、法適用の考え方の面で合理的と考えられる箇所も多く、当該箇所を中心に引用する）。

※ 以下『 』の箇所は判決文より抜粋（下線は筆者が付した）。

（1）代位責任としての無過失責任主義的側面を重視

今回の判決の本質は、『責任無能力者の加害行為によって生じた損害については、（中略）被害者がその被害の救済を受ける方途としては、監督義務者等に対して民法714条または709条により損害賠償責任を追及するほかないのであるから、責任無能力者の加害行為によって生じた損害の被害者に対しては、これらの民法の不法行為に関する規定を、損害の公平な分担を図るという制度目的に合致するよう適切に解釈し適用することにより、公平で合理的な救済が図られるべきである。』という前提が土台となっている。そして、徘徊者と同居していた妻を監督義務者に相当すると判断し、「玄関センサーを切っていなければ徘徊・外出を防げたにも拘わらず切っていた」という事実などをもとに、民法714条の

監督義務違反に該当しないと認められないと判断している。

すなわち、民法709条（不法行為による損害賠償）の責任を問うには、予見可能性や回避義務違反の存在が必要で、本件で妻らに問うのは困難だが、民法714条（責任無能力者の監督義務者等の責任）の監督義務違反の有無は、責任無能力者に対する「一般的な監督義務違反」をもって足りるとしている。したがって、妻らが、本件事故当時、認知症患者が駅構内の線路内に入り込むことやその結果、同所を通過する列車と衝突することについて具体的な予見がなかったからといって、民法714条に基づく損害賠償責任を免れるものではないというべきとしている。

すなわち実質、714条を無過失責任主義的な側面を強く有する規定と位置づけ、被害者救済を図る目的で賠償の機能を強化する性格を判旨で次のとおり述べている。

『責任無能力者の加害行為によって生じた損害について監督義務者等の賠償責任を定める民法714条の規定は、同損害に対する賠償責任を責任無能力者については否定する一方、そのことの代償又は補充として、責任無能力者の監督義務者等に同損害に対する賠償責任を認めることで、被害者の保護及び救済を図ろうとするものであり、（中略）無過失責任主義的な側面を強く有する規定であり、その機能を実質的に観察するときには、監督義務者等に対し、責任無能力者の加害行為によって生じた損害について責任無能力者に代

わって賠償責任を負わせる面（代位責任的な面）のある規定であることも否定できない。』

ただし、この監督義務者該当性を、民法752条（夫婦の同居、協力及び扶助の義務）などによって妻に認め、これをJ R東海という第三者への賠償責任が生じる根拠にしている判断について疑問との意見が出され¹、最高裁がどのように論理づけるかを見極める必要があるが、現在の法制下で被害者が救済を受けるためにはいずれかの者に監督義務を担わせる必要があり、そのための一つの理論立てと考えられる（第1審判決で賠償を命じられた長男が、財産を相続しながら控訴審では責任を免じられた点がJ R東海の上告の理由ともなっているが、当時の状況（センサー切断等、直接の監督義務違反）から、結果的に妻のみに責任を課さざるを得なかった面が強いと思われる）。

（2）双方の諸事情を勘案した損害分担

また、J R東海側に、控訴審で50%負担を認定したことは、個人が被害者となった場合に同様の判断が可能かの問題があるが、以下の部分にその考え方が集約されている。

『民法714条により監督義務者等が負う損害賠償責任は、加害行為者としての責任無能力者に対する損害賠償責任を否定することの代償又は補充として、被害者の保護及び救済のために認められたものであり、無過失責任主義的な側面があり、責任無能力者の加害行為によって生じた損害についての代位責任的な

1 東京新聞Web版「監督責任の根拠、疑問 認知症列車事故控訴審 日弁連・熊田委員長に聞く」（2014年6月5日）

面のあるものであることを考慮すると、(中略)同法722条2項に定める被害者に過失相殺事由が認められない場合であっても、同項に体现されている不法行為法における損害の公平の分担の精神に基づき、裁判所は、責任無能力者の加害行為の態様、責任無能力者の資力、責任無能力者と監督義務者等との身分的又は社会的な関係(監督義務者等が責任無能力者の推定相続人であるか否かなど)、監督義務者等の責任無能力者に対する監督状況などの加害者側の諸事由と、被害者の被った損害の性質・内容・程度と被害者が受けた影響、責任無能力者と被害者との関係などの被害者側の諸事由とを総合的に勘案して、監督義務者等が被害者に対して賠償すべき額を、監督義務者等と被害者との間で損害の公平な分担を図る趣旨の下に、責任無能力者の加害行為によって被害者が被った損害の一部とすることができるものと解するのが相当である。』

この論理に基づき、加害者側には十分な所有資産があること(=相続財産があること)、J R東海側については、その企業規模の大きさや安全向上に努めるべき社会的責務があること等を勘案した結果、50%という判断に至っており、合理的な判決という見方もできる²。

この考え方によれば、被害者が今回のような大企業でなく個人の場合は、その資産規模や社会的責務の点で、損害額の負担割合は一般的にはより小さい(賠償責任額はより大きい)判断がなされる可能性が高まると考えら

れる。

(3) 責任共済保険への影響

最高裁判決の前に断定的な議論は避けるべきであろうが、リスクが多様化する今日において、賠償責任の認定が増加し、少なくとも今回の高裁判決にみられるような「無過失的な」責任や中間責任(=立証責任が加害者側に転換される責任)の認定ケースが多発することは想定でき、責任共済保険の効用が今後強く認識されるようになると思われる。

マスコミ等でも今回の案件を契機とした責任共済保険(個人賠償責任共済保険)の特集記事が組まれている。

主な個人賠償責任共済保険の特徴として、

- ① 日常生活全般(住宅の管理を含む)の賠償責任を幅広く保障
- ② 配偶者や同居の親族等がまとめて被共済(保険)者(=責任を負う者)として一括して1契約で加入でき、適用ケースが広い(今回のケースでも判決は監督責任者に同居の妻が該当すると判断し、民法714条による損害賠償責任を認定している)。
- ③ 他の共済保険種目とのセット契約により、高額の支払限度額(5,000万円~)においても比較的低廉な保険料設定などが挙げられるが、特に、近年においては、自動車に該当しない車両(自転車・シニアカー)による賠償責任などを保障する位置づけとしても重視される種目である³。

2 “無過失責任ルールの下では、(中略)被害者にとっては、注意インセンティブを弛緩させやすいことになる。そこで、効率性を達成するためには、無過失責任ルールに被害者に一定程度の注意義務を要求することによって、発生する非効率性を補正することが必要となる”(堀田(2014)『現代リスクと保険理論』119頁)とする考え方を具現化した判決ともいえる。

3 ただし、通常の個人賠償責任共済保険では、第三者に人的または物的損害が生じることが前提となるため、今回の裁判でのJ R東海側の損害のようなケースで、運行利益・振替輸送損害の場合は同共済保険の対象とならない可能性がある。

昨今の日常生活の多様化に伴う賠償責任リスクの増大への国民全体の意識の醸成と併せ、より一層の個人賠償責任保障分野の普及が必要となるであろう。

ただし、責任共済保険に集中的に依存することが今後の保障の方向性として妥当かという面では課題は多く、この点については後述する。

2. 責任保障の適用と限界

(1) 無過失責任主義的保障の具体例と根拠

民間の既存の責任共済保険での対応も可能ではあるが、今後も発生が想定される認知症にかかる同様の事故へ対応するため、保障を制度化すべきとする意見も見られる。

その場合に、今回の判決において、714条の監督義務者責任を、代位責任としての無過失的責任主義的という表現を用いていることを考慮し、認知症等の高齢者が引き起こす事故を、監督者責任を保障する構造の制度として新たに仕組むという発想も考えられる。

すなわち、介護者側が保険料を負担する賠償責任保障制度とし、いつどのような事故が生じるか不透明という特殊性から、ほぼ無過失といえる状況で第三者に危害を加えた場合まで幅広く責任を保障するイメージである。

参考までに、我が国において特別法により無過失責任保障あるいはそれに準じた（＝立証責任を転換した）保障として制度化されている主な分野（リスク発生者が保険料を負担しているもの）を概観し、それぞれが制度化（法定化）された根拠と公的な関わり等について整理すると、リスクの程度や性格に相違

はあるものの、表1のとおりとなる。

表1からも明らかなように、今日の経済活動において、無過失責任を課す場合の根拠とされる要素の主なものとしては、次のような責任が従来から挙げられる。

① 「危険責任」

…原子力稼働・自動車の運転等、危険を内包し、作り出す者は、その危険によって生じた損害を賠償する責任がある。

② 「報償責任」

…製造物の製造・販売、被雇用者に労働に従事させること等により利益を得ている者はそれから生じる損失も負担することが社会的公平の見地から要求される。

③ 「信頼責任」

…製造物等に関して、消費者は製造者に安全に係る信頼を委ねる以外になく、その製造物の欠陥から被害が生じた場合には製造者に責任を負担させるべき。

自由な法律行為や経済活動が保証される「過失責任の原則」によると、複雑・高度技術化する社会においては、過失の立証が困難となり、被害者保護に支障をきたすという点で、以上のような責任については、例外的に無過失責任が課せられている。このような責任に対応するため、被害者保護のうえで必要な「社会保障的水準」や「保険料負担可能な水準」での責任額を保障する共済保険契約等への加入が、一部を除き、強制化されている。

(2) 無過失責任化の課題

無過失責任とは、不可抗力的に発生してし

(表1) 特別法による無過失責任主義的保障の形態をとる主な制度

分野	制度化（法制化）の背景・目的	共済保険・加入強制有無	財源・保険料等
自動車損害賠償保障	戦後の自動車の急速な発展と自動車事故の激増に対処し、被害者が確実に損害賠償を得られるよう、運行供用者に参加を義務付け（被害者の過失相殺減額を制限）。	基本保障（死亡限度3,000万円等）に加入を強制（対人賠償の上乗せ・対物・車両に任意加入）。	自動車運行供用者が支払う掛金・保険料。民間での共同プール。
労働者災害補償	労働の安全性は最低限度の労働条件であり、業務事故の際には治療費用・生活費の補てん、事業体の事情に影響を受けない災害給付を可能とするため、労働基準法上の個々の使用者の無過失災害補償責任を使用者に代わって国の責任として具体化。	政府労災保険の部分について、一部の農林水産事業を除き、強制適用。民事上の損害賠償責任が政府労災保険を超える場合の上乗せ労災保険が各社から販売。	事業主の負担する保険料によって賄われ、労働保険特別会計労災勘定によって経理。
製造物責任	生産技術の高度化が進み、被害者からの過失・因果関係の立証が難しく、提訴から判決までに時間がかかることなど、現行の過失責任主義の被害者救済面での問題を克服。国際社会でも欠陥を要件とする無過失責任が採用されていることなど、国際間の制度調和の観点。	民間の生産物賠償責任共済保険に任意加入。* 2	製造業者が保険料負担→負担分は製造物の価格を通して最終的に消費者に転嫁し、消費者全体で広く薄く負担し、公平な所得分配。
原子力損害賠償補償	現代科学の最先端を行く事業であり、被害者からの過失立証は難しく、事業者が無過失・無限責任を課す。原子力事業者以外を一切免責（＝責任集中の原則）として被害者の賠償確保を容易にするとともに原子力事業の健全な発達に資する。	賠償措置額（1,200億円以内）について、一般的事故は民間保険契約、地震・津波等は政府補償契約（いずれも強制加入）。賠償措置額を超える賠償額は事業者による無限責任。社会的動乱・異常天災地変は事業者免責。* 3	民間保険契約、政府補償契約に、原子力事業者が拠出。賠償措置額を超える額は原則、事業者無限責任だが被害者保護に必要と認められるときは政府が資金援助。
(地震保険) * 1	地震災害の発生の時間的・空間的集中性、発生した場合の損害額の巨大性から、被災者の生活の安定に寄与することを目的に、政府再保険により支払いに万全を期す。	任意加入（住宅系火災保険に原則付帯）（限度額1建物5,000万円、家具一式1,000万円）。	地震保険契約者が負担。1地震につき6兆2千億円限度で国と民間で支払。

* 1 地震保険制度は責任保障ではないが、不可抗力保障で公的関与のある制度として掲載した。

* 2 「製造物責任の場合、危険の種類、被害の程度・金額、企業の資力等が千差万別であり、自動車事故のような類型化が困難であることから、自賠責のような（強制加入）仕組みをとることは難しい」（第13次国民生活審議会消費者政策部会報告（平成4（1992）年）より）という考え方にに基づき強制化はしていない。

* 3 原子力損害賠償法については、東京電力福島第一原発事故を契機に、①事業者が免責となる「社会的動乱、異常に巨大な天災地変」の具体的基準の明確化、②福島第一原発の賠償額が支払上限額（1,200億円）を超える額となっており、上限額のあり方、③事業者の無限責任規定の見直し 等が、国の原子力政策と併せて政府内で検討されている。

(注) 各省庁HPからの抜粋等により、筆者作成

まうものを、被害者救済を第一義に「厳格責任」化し、幅広く社会的コストとして内部化しようとするものである。

原子力賠償・自賠責・労災補償等は、危険を作り出し、報償を得ている者が保険料を負担することが義務化されているが、製造物責任も、義務ではないものの、生産物賠償責任保険に加入することで保険料相当分を価格転嫁し、社会全体で負担を分散することに無過失責任化の真の意義がある⁴。無過失責任は社会全体のイノベーションとそれに伴うリスクの発生への認識とともに、リスクを作り出す者の効用に比較して保障する保険料負担の合理性・コンセンサスが取られていることが背景にある。

すなわち責任範囲が広がること＝保険料負担が増すことに対し、納得性が得られていることが必要だが、今回のような介護行為においては、介護する者が無過失的な行為により引き起こされる損害補てん分までの保険料相当分を負担することの合意形成が図られるか、また、どの程度までの者を介護する場合であれば保険料負担が認容できるかという根本的な問題がある。

また、仮に今回の認知症徘徊を、無過失責任として保障化すると、個人生活全体に不可抗力性の高い事象が他にも存在し、無過失責任的な監督者責任全般を対象とすべきという議論に波及しかねない。

公的な手当てを行うことも考えられるが、税金活用などを考慮するには、他との優先順位の問題がより必要となり、財源面での問題・事故実態把握が不可欠となる面がある⁵。

さらに過失の有無を問わず保障する制度の実効性を高めるためには、保障の「額」の面でも、また「範囲」の面でも幅広く保障する制度として仕組むことになり、保険料負担が重くなるとともに、加害者側の保障への依存度が高まり、結果的に事故防止努力が不十分となるというモラルリスクを助長する面も課題として挙げられよう。

(3) 責任共済保険の限界

このように、無過失責任の制度化は社会全体のリスクとしての合意形成を要することから、現行法制下の賠償責任原則に則った責任共済保険による対応（図1）に依存せざるを得ない面が大きいと考えられる。しかしながらこの対応にも、従来から指摘されているように以下のような課題が挙げられる。

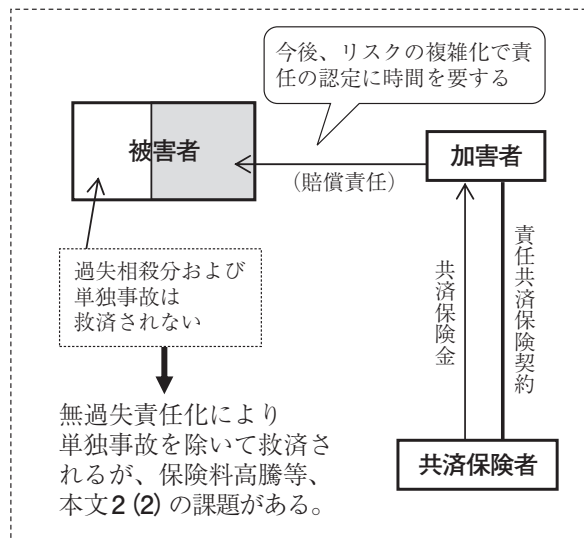
第一に、（今回の徘徊事故が典型例であるが）訴訟における賠償責任の認定に時間を要することや高額な訴訟コストの問題がある。

特に個人の日常生活をはじめとして、現代社会においては、前例のない様々な賠償事故が多発することが予想されるが、これらの賠償責任は、自動車事故のような定型化された

4 「第13次国民生活審議会消費者政策部会報告」（平成4（1992）年）および、朝見（2012）「誌上法学講座・製造物責任の歴史と製造物責任法の制定」『国民生活』国民生活センター、2012年7月より

5 リスクの性格は異なるが、医療事故についても、無過失補償制度設定の検討が厚生労働省「医療の質の向上に資する無過失補償制度のあり方に関する検討会」で行われてきたが、平成25年6月20日、事故実態調査が必要なことや財源問題を理由に検討をいったん打ち切ることとなった。（平成21年1月に導入された「産科医療補償制度」は、分娩に関連して発症した重度脳性まひの出生児とその家族の経済的負担の補償の必要性の緊急度に関して国民的コンセンサスがあったこと（同検討会委員意見）、掛金負担額相当分が出産育児一時金として給付されること、「産科医療の危機」という状況にあったことにより、一般医療事故に先行して制度発足の合意が得られたという事情がある。）

(図1) サードパーティ型(第三者のための)責任共済保険



(注) 佐野(2001)『世界のノーフォルト自動車保険』(損害保険事業総合研究所)に掲載の図を参考に筆者加筆

分野と異なり、責任の有無・責任額の判断に時間を要し、裁判官の裁量に委ねられるケースが多くなる。

第二に、このような司法の裁量範囲が広まる場合、責任共済保険の存在意義が「被害者保護の万全化」にあることから、この効用を高めるために、賠償責任があいまい・中間的なケース等において、加害者の賠償責任を広範に認定するバイアスが強まることが予想される。このことにより、長期的に責任共済保険の収支悪化につながり、同共済保険の購入可能性にも影響を及ぼすことが懸念される。

この点に関連して、今回の徘徊事故の高裁判決文にも見られるが、加害者側の賠償責任の認定や損害負担額の決定を行うための判断要素として、加害者側の「資力」が考慮されるのが通例である。他の例でいえば、たとえば12～13歳を超えていて、一般的には責任

能力を備えると見做されるものの、未就職のため賠償資力がないために賠償を免れるのは被害者にとって納得困難として、たとえ子が責任能力を備えていても、親である監督義務者の民法709条の一般不法行為の適用を免れるわけではないとする最高裁判例が紹介されるが、これはまさに親に「資力」があることで賠償責任を認定しようとする理念が背景にあるといえよう。

すなわち、責任共済保険を締結しているということは、被害者救済のための「資力」を備えていることを意味し、今回の高裁判決の考え方を準用すれば、加害者側の諸事由として「責任共済保険に加入しているために資力を備えている」点が考慮される。結果的に責任共済保険自体が賠償責任認定の方向へ導くこととなるといっても過言でない。

第三に、これは賠償事故の被害者損害を救済する手段として、責任共済保険を主体とした枠組みとする場合の、そもそもの問題であるが、加害者側が負担すべき額(責任額)がほぼ全額保障されるのに対し、被害者側は、過失がある場合に相殺され、共済保険による救済が得られなくなる部分(自己負担部分)が生じるというパラドックス的課題が生じる点である⁶。

第四に、加害者が特定できない場合や不在の場合には保護されないという、第三者のための共済保険における、そもそもの問題がある。

6 これを解決する方法として無過失責任の制度化があるが、これは(2)で記したような課題がある。

3. 今日的な経済・社会活動リスクの損害補てんの方向性

(1) ファーストパーティー型の検討

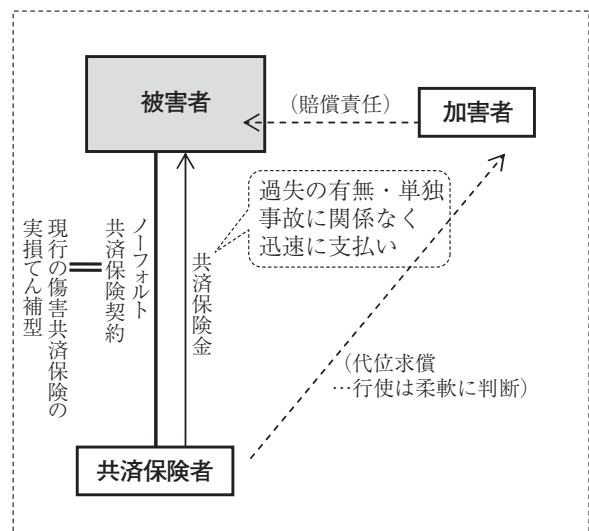
このように、複雑化する現代社会の様々な新規リスクに対応するには、第三者に損害を与えた場合のために締結する責任共済保険では限界があることを考慮すると、自己が損害を受けた場合に備え、加害者の存否や相手方の責任有無に関係なく、自らが自らのために加入する共済保険（＝『ファーストパーティー（第一当事者）型ノーフォルト（無過失）共済保険』）⁷が、今日的により有効な手段となってくると考えられる。

この代表的な制度として国家的に実施されており、世界的に注目されているのがニュージーランドの「事故補償制度」⁸である。

我が国で同様の制度を実施する場合に、実施主体や運用面で課題はあると思われるが、リスクが多様化し、個別的な対応が追いつかなくなる前の初期段階であるからこそ、賠償額の高騰・賠償責任の過剰な認定につながるよう（前例とならないよう）、被害を自ら救済する型の共済保険の推進に取り組むべき時機を迎えているといえるのではないだろうか。

いわば、自動車の人身傷害共済保険を日常リスク全般にも拡大するものであり、現行の

(図2) ファーストパーティー型ノーフォルト共済保険



(注) 佐野 (2001) 『世界のノーフォルト自動車保険』(損害保険事業総合研究所)に掲載の図を参考に筆者加筆

災害共済保険（傷害共済保険）を実損てん補型に見直すイメージである⁹（図2）。

(2) ファーストパーティー型の意義と課題

あらためてこの共済保険の意義とメリットを挙げると以下のような点がある。

- ① 相手の過失有無や程度に関係なく被害者の早期救済が可能
- ② 訴訟コスト等の賠償請求負荷の軽減
- ③ 加害者が存在しない単独事故や加害者の特定が難しいケースでも補てんが受けられる
- ④ 新たなリスク・賠償事故の増加にかかる賠償額高騰の初期段階での防止・損害額の

7 自身が被った損害の補てんを受けるための共済保険をファーストパーティー型共済保険という。これに対して、被害者である第三者への損害賠償責任を補てんする共済保険をサードパーティー型共済保険という。

8 本稿においては、詳細について、佐野 (2013) 「ニュージーランド事故補償制度の現状と課題－立法40周年を迎えて－」『損害保険研究』2013年2月を参照した。同論稿の「制度の概要」によると、「ニュージーランド事故補償制度は、自動車事故や労災事故など、事故の態様に関わらずすべての被害者に対して給付を行う事故補償制度。事故補償公社（ACC）が運営する社会保険である。被害者はこの制度によって加害者の故意・過失にかかわらず補償を受けることができるが、反面、被害者からの加害者に対する民事上の不法行為訴権が完全に廃止されており、本制度は世界で最も徹底した究極のノーフォルト制度であるといわれている。」

9 今回の認知症徘徊事故のケースではJR東海の運行利益損害に関する訴訟であるが、個人が傷害を受けるケースは十分想定でき、この保障の面から検討する。

適正化（過剰給付の回避）（責任共済保険のみでは被害者救済を名目に賠償責任を過剰に認定する傾向が強まる。）

- ⑤ 共済保険者側としての責任共済保険への集中による収支悪化の防止（特に米国では、ノーフォルト自動車保険は保険料の安定化が狙いであったが、同国では効果が十分には見られなかったものの、新規リスク分野では効果的と考えられる。）
- ⑥ 社会全体でのリスク分担の意味合い
- ⑦ 適正水準の額で、幅広い範囲の事故での給付により、危険分散・保険料平準化の可能性

ア 財源負担者とリスク発生者の不一致問題

次に、この方式の課題を挙げると、まず保険料負担者とリスク発生者（リスク主体）の不一致の問題がある¹⁰。

この点に関しては、その不一致が社会全体の認識として許容できる範囲に収まるかがポイントと思われる。特に、今回の認知症患者の事故に関して、各界とも地域でのサポート体制づくりが重要との点で一致しており、その考え方は、万一事故が生じれば社会全体のコストとして共有できるという意識と根底は同じといえるのではないだろうか。その点から、リスク発生者（本案件では介護者）にとって不可抗力的な事故が様々な局面で起きる可能性が高まってきている以上、責任共済保

険に頼るのでなく、潜在的被害者が自ら守り、コスト負担する意識で自主的に共済保険に加入する意識が一般化してくると思われる。

製造物責任共済保険のような特定の分野に特化した共済保険であれば保険料相当分を製造物価格に転嫁し、間接的に広く消費者・社会全体でのリスク負担に結び付けることは可能であるが、介護リスクなどはこの方式は難しく、ファーストパーティー型への直接的な加入が合理的という側面もある。

イ 訴権・代位求償の問題

第二の課題として、加害者への訴権や支払後の共済保険者による代位求償のあり方の問題である。

ニュージーランドにおいては、ノーフォルト給付による補償と引き換えに不法行為制度を完全に廃止しており、そのことによって事故被害者の迅速・確実な救済が図られ、訴訟制度における経済的コストを大幅に削減できるというメリットがある¹¹。この訴訟を回避できる点にそもそものファーストパーティー型ノーフォルト保障の意義があるのであり、共済保険金支払い後の共済保険者からの代位求償も行使しないことで制度上の整合がとれる。

わが国で仮に導入する場合のあり方を考える場合、ニュージーランドのような比較的均一な人種構成の小国で、英国の植民活動で争いを好まない文化が醸成された¹¹事情とは異

10 ニュージーランドの事故補償制度も「就労者の業務外事故」は就労者が自ら支払う賦課金等が補償金の財源となっており、リスク主体が負担していない。この点について、佐野・前掲論稿では、「本制度のような包括的な被害者救済制度においては、それぞれの事故に対応したリスク主体から財源の拠出を求めることが原則であり、公平でもある。しかし（中略）財源負担については完全なリスク対応が困難であり、ある程度の不公平を伴うことを前提とした制度設計とせざるを得ない。問題は、その不公平が許容範囲を超えるものであるかどうか、である。」（16頁）としており、社会的コストとして社会全体で共有できる性質のものが判断の視点となると思われる。

11 佐野・前掲論稿42～47頁

なり、徹底した不法行為訴権廃止という制度の採用は難しいと考えられる¹²。これは他のいずれの国においても同様である。

事故抑止・モラルリスク対策としても不法行為訴権は残すことが必要と考えられ、ニュージーランドでも懲罰的損害賠償については過失行為にも認められている。

一方で、想定できない不可抗力的リスクの増加が見込まれることへの対応としてファーストパーティー型ノーフォルト共済保険を推進しようとする概念は、前述のようにリスク発生者を許容しようとする意識を反映するものであるから、共済保険者として求償権を代位取得はしても、実際に行使するか否かは、社会的コストとして許容できる範囲で不行使の判断を柔軟に行っていくことも考慮すべきであろう（この点はまさに認知症徘徊における介護者の立場に配慮する基本姿勢と一致すると考えられる）。

その他、ノーフォルトの支払額は従来の損害賠償額を引き下げる傾向があり、その低さ等がニュージーランドでも指摘されており、現時点では一律すべての事故が補償されること、総体的な訴訟コスト・負荷の軽減とのバスターとして理解されている状況にある。我が国などで仮に普及させる場合には、そのようなケースの増加（加害者の免責部分の増加）に同意が得られるようにする意味でも、社会全体でコストを共有化する意識の醸成が必要となろう。

（3）責任保障とファーストパーティー型ノーフォルト保障の併用の効果

かつて自動車共済保険分野に「人身傷害補償共済保険」が開発された当時、「自賠責保険が、責任（サードパーティ）保険の領域を維持するために、包括的な被害者救済を実現していない。こうしたところに、任意保険において（中略）災害保険化（＝人身傷害補償型保険）が民間保険として登場してきたことに大きな意義がある¹³」と論評されてきた。今日、まさにこの点が、自動車以外の分野においても検討されるべき時代となっていると言えるのではないだろうか。

ファーストパーティー型によって、責任所在が不明確な事案を含めて、基本的にすべての傷害事故が保障され、被害者救済の履行水準が高まると同時に、一方で責任共済保険の存在により、加害者側の賠償力を確保する手段としての機能が従来どおり活かされることになる。

ここで事故抑止機能を持たせるために、責任共済保険側での事故発生によるデメリットを持たせる（免責金額の増加や保険料面でのデメリット等）ことと同時に、ファーストパーティー型保障を行った共済保険者から責任共済保険側に行為の過失性の程度に応じた求償の判断が重要となる。

検証が必要ではあるが、一般的には求償によって、現行の傷害共済保険の同一保障範囲での危険率水準に比し、低い水準の危険率となる効果が期待できる。

12 現に責任共済保険が我が国においては普及しており、ニュージーランドと異なり、この面からは求償の行使を行うべき論拠となる。

13 堀田（2012）『保険理論と保険政策』243頁

両者のバランスを取った併用により、加害者・被害者双方にメリットをもたらし、共済保険者側としても全体的な収支の安定化をもたらすこととなる。

(4) 利益損害を含む総合的な救済制度

わが国の事故救済制度の現状に関しては、「我が国の事故被害者救済制度は労災保険制度や自賠責保険制度など個別制度の集合体であるが、制度間の不均衡や制度の峽間問題（たとえば自転車事故の被害者は自賠責制度の対象外となっていること）などの克服のため、総合的な救済制度の創設を検討する余地があり、この場合、ニュージーランドの事故補償制度は先行事例として貴重な資料である。」¹⁴という論評がなされている。

まさに、多様で複雑な事故が注目されている現状下で、特定の部門のみを厳格責任化させる体系のままで存続させていくことが妥当かという現代的な課題と考えられる。換言すれば、特定のリスクを発生させる者のみの賠償責任が手厚く保護される体系の妥当性である。

この視点からのファーストパーティー型体系の検討が必要と考えられるが、ここで注意しておくべき点が被害の形態である。保障の必要度の面では圧倒的に傷害を受けた場合を救済する制度としてのファーストパーティー型であるが、人的被害以外の面にも留意する必要がある。

たとえば認知症徘徊も件数としては他の第三者への傷害事故が多いと想定されるが、他人の物を損壊するケースや、今回の案件のような鉄道の運行利益損害のケースも額の面では大きい被害となる。

物損害については、すでに多くの原因事故について対象となっており、それらは実損てん補型であることから損害賠償請求権の代位取得が約款上可能となっている。問題は利益損害であり、多くの商品が物損害の発生が担保要件となっていたり、その事由がいわゆる「火災等」に限定されたものとなっていたりするケースが多い。これらについても外部からの要因を優先的に、極力オールリスク（第三者行為を含む）に近い形で利益損害を対象にしていく方向性が必要であろう¹⁵。

(5) 官民の役割分担

また、実施主体の問題もあり、現在、労災は公営、自賠責は民営となっている。労災においては社会全体としての労働・雇用の安定化、事業体の事情に影響を受けない事故給付、様々な職業による危険率変動等を加味し、安定的運営のために公営となっているといえるが、自賠責においては、統計上の料率水準が平準化し、共同プール化により収支も平準化し安定的運営が図られていることから、民営に移行している。

様々な議論があり得るであろうが、ニュージーランドでは国家規模的にも小回りの利く

14 佐野・前掲論稿 51頁

15 たとえば我が国では、東日本大震災でも明らかとなったが、構外利益保険の付保が非常に低く、構外で地震被害があった場合のサプライチェーンの寸断による利益損害が対象とならなかった。構内での限定された物損害発生を要件とする利益保険が販売上の主流となっている現状から、利益保障の汎用性を高め、実効性の高い制度の開発・普及が望まれる。（石井（2013）『最後のリスク引受人2－巨大自然災害と再保険』32・133頁参照）

(表2) 行方不明者合計と認知症による行方不明者の内訳（警察に届け出のあった人数）

	平成24年		平成25年		前年対比（H25／H24）	
	人数	構成比	人数	構成比	増減数	増減率
認知症	9,607	11.8%	10,322	12.3%	715	7.4%
行方不明者合計	81,111	100%	83,948	100%	2,837	3.5%

※ 構成比は行方不明者全体に占める割合（認知症行方不明者は平成24年から計上）

（出典）警察統計 原因・動機別行方不明者数

面があり、基本的に求償実務もないことから、統一的な事故補償制度として、新たに公営で発足させることの課題は少なかったと考えられる。

現在わが国では傷害共済保険が民営で広く実施され、浸透しており、それを実損てん補型に見直す方向性を考えるのであり、また、公営での実施が難しい求償実務と絡めて、既存の責任共済保険との共存を図るのであれば、敢えて公営での統一実施に移行する必然性は乏しいように考える。

強制付帯化するのではなく、自己責任で加入を選択する方式であり、「民で実施可能なものは民で」の理念での制度構築が効率的でもあろう。その上で、たとえば巨大地震での政府再保険の概念で明らかなように、国家政策や経済運営の面で必要とされる状況においてのみ、政府が法規制等の面で関わっていくことが妥当と考える。

おわりに

現代社会を総括すると、「被害者意識の強まり」と「社会的リスクの増大」との衝突による紛争案件の増加に対し、どう措置していくかが今日の社会的課題といえる。特に後者の中に高齢化、なかでも今回の認知症・徘徊事故が典型的な事例として挙げ

られる。

あらためて認知症徘徊に関して、最近の行方不明者の人数をみたものが表2であり、認知症による行方不明者が増えつつある状況にある。また、平成24・25年の2年間に届け出があった計1万9,929人のうち、今年4月末時点で所在が確認できていない人は258人に上った（2014年6月5日付日本経済新聞）。

このような現状を踏まえ、地域社会での支えあい意識の共有化が欠かせないものとなるが、同時に、様々な場面で生じるリスクの増大に対し、社会的コスト負担として、社会全体が受け止め、潜在的被害者側がその負担を担う位置づけで自ら共済保険に加入する方向をとれるよう、その選択肢を共済保険者側として個人に提供していくことが重要となる。

実損てん補型のファーストパーティー型の制度構築の技術上の課題や、求償実務を含めた実務負荷の大きさはあるが、責任共済保険だけでは収支面や被害者救済に限界がある。共済保険者側の事業運営の安定化の面でも効果があろう。

現行制度の峽間を埋め、真の被害者救済を実現する総合保障体系の構築に向けた検討が進められることを期待したい。

（平成26年8月29日 記）

参考文献・資料

- ・ 国民生活審議会「第13次国民生活審議会 答申・第3章「製造物責任制度を中心とした総合的な消費者被害の防止・救済の在り方について」」（1992年11月25日）
- ・ 国民生活審議会「第13次国民生活審議会消費者政策部会報告」（1992年）
- ・ 厚生労働省「医療の質の向上に資する無過失補償制度のあり方に関する検討会」第5回資料（2013年6月20日）
- ・ 佐野誠（2001）『世界のノーフォルト自動車保険』損害保険事業総合研究所
- ・ 佐野誠（2013）「ニュージーランド事故補償制度の現状と課題－立法40周年を迎えて－」『損害保険研究』第74巻第4号、損害保険事業総合研究所
- ・ 堀田一吉（2012）『保険理論と保険政策』東洋経済新報社
- ・ 堀田一吉（2014）『現代リスクと保険理論』東洋経済新報社
- ・ 朝見行弘（2012）「誌上法学講座・製造物責任の歴史と製造物責任法の制定」『国民生活』（独）国民生活センター
- ・ 廣峰正子（2009）「フランス民事責任におけるフォート概念の存在意義」『立命館法学』
- ・ 寺倉憲一（2012）「東日本大震災後の原子力損害賠償制度をめぐる経緯と課題」『東日本大震災への政策対応と諸課題』国立国会図書館調査及び立法考査局
- ・ 浅井尚子（2004）「効率的運用とは何か－ニュージーランド事故補償制度一部民営化の経験から－」『名古屋大学法政論集』
- ・ 石井隆（2013）『最後のリスク引受人2 日本経済安全保障の切り札－巨大自然災害と再保険』保険毎日新聞社
- ・ 木曾琢真（2014）「認知症「家族介護者」が背負う法的責任」みずほ総合研究所
- ・ 警察庁生活安全局統計「平成25年中における行方不明者の状況」（2014年6月）
- ・ 東京新聞Web版「監督責任の根拠、疑問 認知症列車事故控訴審 日弁連・熊田委員長に聞く」（2014年6月5日）