

車両保険における故障損害について

上 原 城

■ アブストラクト

自動車保険の車両保険における免責事由として、通常「故障損害」が挙げられている。技術の発達により自動車が故障することはかつてよりも少なくなっているが、他方、近年の自動車は先進技術を搭載しているため、過去には想定していなかった電氣的電子的部分における故障による事故が起きている。例えば、自動運転車による事故などのニュースが挙げられる。

そのため、保険事故が発生した場合に、その原因は運転者に起因する事故なのか、車両に起因する故障なのか、約款にいう「故障」とは何を意味するものなのか、車両の損害が「故障」にあたるのかなどといった問題点が容易に想起し得る。

しかしながら、各保険会社の約款上、故障損害の意義について記載されているものの、その内容は多義的かつ不明確である。そうすると、一般の消費者である被保険者にとってみれば、かかる不明確な規定により免責という重大な不利益を伴う効果を受けることになってしまう。

また、裁判例等を見ても、車両保険金請求訴訟等において、故障の意義や故障の該当性について大きく争われている事例は見受けられず、これといった先例もない。

そこで、自動車技術の発達といった背景事情を踏まえて、自動車保険における故障損害の意義及び趣旨等について検討を加え、故障免責条項の必要性について意見を述べた。

■ キーワード

故障損害，偶然な事故，免責事由

1. はじめに

自動車は走る、曲がる、止まるといった基本的性能以外に、電子的・電氣的部分を備え、現在その動作のほとんどはコンピュータにより制御されている。殊に、近年では、エンジンの代わりにモーターを備える電気自動車が普及し、ブレーキの代わりに車両が危険を察知する自動ブレーキシステム、アクセルやハンドルの代わりにアダプティブ・クルーズ・コントロール機能とレーン・キープ・アシスト機能とを搭載した自動運転システムが発達し、それと反比例し、人間の意思や行為の関与する度合いが減ってきている。また、自動車にはEDR¹やドライブレコーダーが搭載され、事故に至る経緯や事故状況などの軌跡が記録化されることになる。

そのため、民事訴訟における車両保険金請求事件においても、人為的な事情が介在する偽装盗難、自ら引っ掻き傷をつけるいたずら、自ら事故を作出する偽装事故などが減少していくことが考えられる。

他方で、先端技術の著しい発展に伴い、従前見られなかった車両の電子的・電氣的・機械的部分等の欠陥に基づく事故は増加していくとも思われる。そうすると、何かしらの原因で車両が損傷した場合に、それが果たして「偶発的な事故」に基づくものなのか、はたまた「故障損害」に基づくものなのかといった争点や議論も生じてくる。

ところで、前者については、各種判例も出ており、学者や実務家の間でも大きな議論がなされているが、後者について、明確に争われている裁判例は見当たらず、議論も活発ではないと思われる。

そこで、近年における自動車の技術的発展といった背景事情を踏まえつつ、車両保険における故障損害の意義等について以下論じるものとする。

2. 故障の意義等について

(1) 議論の必要性

まず、自動車保険標準約款（以下「標準約款」という。）において、車

¹ EDR とは、Event Data Recorder の略であり、車載型の事故記録装置である。

両保険の「保険金を支払わない場合」として「故障損害」が挙げられており²、これは民事訴訟法上、車両保険金請求権といった権利の発生を障害する規定として、一般的には抗弁事実となる³。

他方、多くの保険会社は、自動車保険におけるレッカー費用補償特約やレンタカー費用補償特約といった保険商品を販売しており、これら特約の約款においては、車両が「故障」した場合に、レッカー費用やレンタカー費用相当額の保険金請求ができることになる。そうすると、かかる場面では「故障」は権利の発生を根拠づける権利根拠規定となり、請求原因事実として機能することになる²⁴。

また、車両保険における免責事由には、故障とは別に、「被保険自動車に存在する欠陥」が挙げられており（前掲同頁）、免責条項を特定するに当たり、「欠陥」と「故障」を区別しなければならない場合も生じる。

そこで、「故障損害」または「故障」の意義を一義的に明らかにする必要が生じてくる。

（２）定義

保険法には故障損害に関する規定はない（保険法第二章「損害保険」第三節「保険給付」第17条参照）。保険法に規定がない以上、基本的には約款の処理に委ねられるところ、標準約款によれば、「故障損害」とは、偶然な外来の事故に直接起因しない被保険自動車の電氣的または機械的な損

² 「自動車保険の解説」編集委員会「自動車保険の解説」179頁以下（保険毎日新聞社、2017）

³ 実務においては、実体法規定の形式的構造に基づいて証明責任の分配が定められ、原則として、各条文を、①権利根拠規定、②権利障害規定及び③権利滅却規定に分類し、それぞれ、①についてはその権利が発生したと主張する者、②③は義務者とされた者が証明責任を負う（法律要件分類説）。もっとも、問題が具体化する場合には、証明責任を負う当事者の証拠との距離（証明の難易）、当該条文の実体法上の性質・趣旨等の解釈を勘案してその分配を考慮すべきとする（修正法律要件分類説）。

⁴ そのほか、自動車管理者損害賠償責任保険においては、修理、板金、塗装等の作業において発生した加工技術の拙劣または仕上げ不良に起因する賠償責任を免責事由としつつ、「作業機械の破損、故障もしくは停止による偶然な事故または火災もしくは爆発が発生した場合を除きます。」として、故障が再抗弁事実になっている場合もある。

害をいうとされている⁵（以下、かかる定義を通説とする。）。

これを受けて、多少の文言の違いはあるものの、各保険会社の約款において、「故障」とは、「ご契約のお車に生じた偶然な外来の事由に直接起因しない電氣的または機械的故障をいいます。」とされ、また、「故障損害」とは、「故障によってご契約のお車に生じた損害をいい、走行障害による損害を含みません。」と規定されている。

（3）趣旨

故障損害が免責とされた通説の趣旨についてみると、註釈自動車保険約款によれば、「これらの損害は、前号にいう自然の消耗または欠陥に基づく場合が少なくないが、この点について保険会社の立証が困難であることをも考慮して、本号において『故障』という比較的立証の容易な免責事由を定めたものである。」とされている。そのうえで、「もちろん偶然な事故によって発生した故障損害は担保されるので、本号の免責事由が適用されるケースは必ずしも多くないかもしれない。しかし、約款上は、整備不十分、取扱い上の不備に起因するものも含めて、偶然な外来の事故に直接起因しない電氣的・機械的損害は免責とされるので、相当に広い免責事由といえよう。」とされている⁶。

もっとも、かかる記載からは、故障損害が免責とされる具体的な趣旨を読み取ることはできない。

（4）問題点

このように、通説は、偶然な事故に起因しないものを故障と捉えているが、車両保険金の請求において「偶然な事故」の発生を基礎づける外形的事実は、請求原因事実となるので、偶然な事故の発生が立証されたとすれば、故障損害の定義にいう「偶然な外来の事故に直接起因しない」とはいえなくなる場合がほとんどであり、故障損害による免責が認められる余地がなくなってしまう。すなわち、「偶然な事故の発生」と「故障」損害と

⁵ 保険毎日新聞社・前掲注2) 180頁、

⁶ 鴻常夫「註釈自動車保険約款（上）」389頁（有斐閣、1995）

は二律背反の関係にあり，故障損害にいう「偶然な外来の事故に直接起因しない」という部分が定義として機能しないことになる。

また，故障が請求原因事実となっている場合において，保険金請求者が「偶然な外来の事故に直接起因しない」ということを立証しなければならないとすると，通常は一般消費者である保険金請求者に，いわゆる「悪魔の証明」を課すことになる。そうすると，被保険者が過度な立証の負担を負い得ることになり，ひいては保険金の迅速な支払いを阻害することにもなりかねない。

さらに，「電氣的または機械的な損害」に限られているが，故障が発生するのは電氣的または機械的な部分に限られないし，電氣的・機械的損害の意義も一義的に明確ではない。

加えて，免責事由に故障「損害」という文言が含まれているが，そもそも請求原因事実として「損害」の発生が要件とされているのであるから，この「損害」の部分も抗弁事実における定義としては意味をなさないことになる。

このように，故障又は故障損害の定義が，非論理的かつ不明確であるため，故障によって事故が発生し，車両保険金を請求するといった場合や故障によってレッカー費用等が発生し，レッカー費用の保険金を請求するといった場合において，紛争が生じやすく，紛争を解決する規範として機能しないことになる。

また，定義を考察するに当たって，条項の趣旨の検討が必要不可欠となるが，前掲註釈本によっても具体的な趣旨は明らかにはならない。

そこで，改めて故障損害の意義や趣旨等について考察する必要がある。

3. 「故障」という一般的用語の意義

辞書にいう「故障」の意味は以下のとおりである。

- ・機械や身体などに不調が生じて，円滑に働かなくなること（「大辞林」第3版）
- ・機械，からだなどの一部に異常が起こって，機能がそこなわれること。

働きが止まったり、狂ったりすること。こわれること。破損。事故（「精選版 日本国語大辞典」）

- ・事物の正常な働きがそこなわれること（「広辞苑」第7版）
- ・そのものの内部の機能が不調になったり外部からの事情に左右されたりして、進行が止まったり正常な働きを失ったりすること（「新明解国語辞典」第7版）

このように、一般的な故障という用語は、多種多様な不具合や不良を含み、極めて多義的である。そのため、自動車保険にいう「故障」の意義を考察する上では、一般的な用語の意義に沿った文理解釈のみで検討することは困難であり、必ずしも適当ではない。

他方、保険約款は、契約締結時の具体的事情を考慮したり、個々の保険契約者の理解するところに従って解釈されるのではなく、一般的な保険契約者が理解するであろう意味において客観的画一的に解釈されなければならない（保険約款の客観的解釈の原則⁷⁾）。

そこで、故障損害の意義や趣旨を検討するにあたって、まずは保険法に故障免責条項が規定されていない事情及び自動車保険標準約款に故障損害が規定された経緯などを確認する必要がある。

4. 経緯

（1）保険法に故障免責条項が規定されていない事情

旧商法 641 条は、「保険ノ目的ノ性質若クハ瑕疵、其自然ノ消耗又ハ保険契約者若クハ被保険者ノ悪意若クハ重大ナル過失ニ因リテ生シタル損害ハ保険者之ヲ填補スル責に任セス」と規定し、保険の目的物の性質や瑕疵による損害（固有の瑕疵）を免責事由として掲げていた。

かかる固有の瑕疵については、保険事故の要件としての偶然性という性格が皆無ではないとしても、危険団体を通じた危険分散をするのは適切ではなく、各保険加入者がそれぞれ損害の予防及び損失分担をすることが望

⁷⁾ 山下友信「保険法（上）」150 頁（有斐閣，2018）

ましいということにある。⁸

しかしながら、保険法の制定に当たって、保険の目的の性質もしくは瑕疵については、法定の免責事由としては掲げなかった。これは、固有の瑕疵が、すべての損害保険契約に共通する免責事由とはいえないこと、保険者の免責の規定は任意規定であるため、個々の保険契約の定めに委ねれば足りることなどの理由による⁹。

ただし、海上保険における保険者の免責事由については、保険法第17条第1項に代えて、商法第826条に規定があり、現状も「保険者は、次に掲げる損害を填補する責任を負わない。」とされ、同条第1号として「保険の目的物の性質若しくは瑕疵又は通常の損耗によって生じた損害」が掲げられている（商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律（平成30年5月25日公布））。

このように、固有の瑕疵について、旧商法には規定があり、現商法のうち海上保険にも規定は残っているが、いわゆる潜在瑕疵¹⁰については、保険法及び商法に規定はない。

また、海上保険における潜在瑕疵についてみると、船舶保険普通保険約款第13条によれば、「当社は、次に掲げる事由によって生じた損害（…第2号に掲げる事由によって損害が生じた場合は、その事由が存在する部分の損害を含む。）をてん補する責めに任じない。ただし、保険契約者または被保険者が相当の注意を払ったにもかかわらず、第2号に掲げる事由を発見することができなかつたときは、…このかぎりでない。」と規定し、第（2）号として「被保険船舶に存在する欠陥」を掲げている。

船舶に存在する欠陥というのは、船舶の当該箇所が不完全な欠陥状態を

⁸ 山下友信「保険法」365頁（有斐閣，2005）

⁹ NBL第886号47頁（2008）

¹⁰ 潜在瑕疵というのは、主に海上保険における概念であり、被保険者である船主または船舶の艀装責任者が、相当の注意を払っても発見できなかった瑕疵（欠陥）を意味する。例えば、機関・汽缶の内部的欠陥、スクリュウの隠れたきず、溶接個所の内部のひびなどである。

意味し、材質上の欠陥のみならず、設計・使用上の欠陥を含み、その欠陥状態のために、船舶が不堪航状態にあると否とを問わない。その欠陥の存在する箇所が、船体であるか、機関その他属具であるかも問われない。さらに、その欠陥状態が、顕在的であると潜在的であるとを問わない。それゆえ、保険者は、船舶に存在する欠陥については、原則として、てん補責任を免れる¹¹。

これは、海上保険に典型的な免責事由であり、自動車保険においても、これと平仄を合わせるように、免責事由として「被保険自動車に存在する欠陥」が挙げられている（前掲「自動車保険の解説」179頁）。

しかしながら、海上保険約款においても、潜在瑕疵を規定するにとどまり、故障損害については規定されておらず、故障損害が自動車保険標準約款に規定された経緯についてはよく分からないところがある。そこで、標準約款に故障損害が規定された経緯を確認する。

【参考】

免責危険	固有の瑕疵（性質危険）	…さび，自然の消耗，劣化
	潜在瑕疵（隠れた瑕疵）	…内部的欠陥，内部のひび

（2）自動車保険標準約款に故障が規定された経緯

まず、22年約款¹²においては、第3章「免責事項」第3条に「当会社ハ下ノ事由ニ依リテ生ジタル損害ニ対シテハ填補ノ責ニ任ゼズ」と規定し、事由として「保険ノ目的ニ存在セル瑕疵又ハ其ノ摩滅，腐食其ノ他ノ自然ノ消耗」を掲げ、「故障損害」を掲げていなかった。そして、これらの事由によって生じた損害を免責とし、文言上損害との因果関係を要求していた。

次に、40年約款¹²では、大幅に改められ、第1章「車両条項」第3条に

¹¹ 東京海上火災保険(株)海損部編「船舶保険普通保険約款の解説」84頁，184頁（損害保険事業総合研究所，1998）

¹² 22年約款とは，昭和22年2月に制定された自動車保険普通保険約款をいい，40年約款，47年約款とは，それぞれ昭和40年10月，昭和47年10月に制定された同約款をいう。

「当社は、下記各号の損害をてん補する責に任じない。」とされ、(4)号で「保険の目的に存在する欠陥または摩滅・腐しよく・さびその他の自然の消耗」の他に、新たな号を追加し、「偶然の外来の事故に直接起因しない保険の目的の電氣的または機械的損害」を規定し、因果関係を要求せずに、単に損害が発生すれば免責とした。この時点では、「故障」という文言は述べられていなかった。

そして、47年約款¹²では、第1章「車両条項」第3条において、「当社は、次の損害をてん補しません。」とし、(3)号で「故障損害（偶然な外来の事故に直接起因しない被保険自動車の電氣的または機械的損害をいいます。）」と規定し、ここで初めて「故障」といった言葉が標準約款に現れた。

このように、約款の改正経緯を見ると、当初から故障損害が免責事由として規定されていたわけではなく、まずは「偶然な外来の事故に直接起因しない保険の目的の電氣的または機械的損害」が免責事由として掲げられ、後付けでこれを「故障損害」と呼ぶに至ったのである。言い換えれば、故障損害の定義に当たる文言があらかじめ存在し、この文言を「故障損害」と呼んだのである。したがって、約款にいう故障損害が通常の意味の故障と大きく異なる理由はここにあると思われる。

そのうえで、被保険自動車に存在する欠陥といった免責事由と敢えて区別して、故障損害による免責条項を別に設けたのは、前述の通説にいう趣旨からすれば、故障損害も「被保険自動車に存在する欠陥」に含まれるが、立証の難易等を考慮して、特別に免責事由として設けたものであるということになる。

5. 判例や他の法律

以上、保険法に故障損害が規定されていない事情及び自動車保険標準約款に故障損害が規定された経緯を見てきたが、正直なところ納得できる説明ができていない。それでは、裁判例や他の法律は、故障についてどのように述べているのであろうか。

(1) 裁判例

まず、車両保険金請求訴訟において、故障の意義等が明示的に争われたものは見当たらない。

ア 東京高判平成 30 年 11 月 21 日について

もっとも、公刊物未掲載の裁判例ではあるが、同裁判例は、控訴人が、保険会社である被控訴人との間で総合自動車保険契約を締結していた控訴人所有の車両で走行中、突然エンジンが停止して動かなくなる事故が発生したが、これは偶然な事故によるものである旨主張し、被控訴人に対し、本件保険契約に基づいて車両保険金の支払いを求めた事案において、「本件約款は『偶然な外来の事故に直接起因しない被保険自動車の電氣的又は機械的損害』（故障損害）について免責すると定めるところ、これは、自動車保険の補償する陸上運行リスクとは異質な、車両の通常の使用の過程で必然的に生ずる損害を免責する趣旨と解される。故障損害は、本件約款第 3 章第 3 条 (2) ④に規定する、被保険自動車に存在する欠陥や自然の消耗である場合も多いが、保険者による立証が困難であることもあり、整備不十分、取扱い上の不備などに起因するものも含め、それが電氣的、機械的損害という形態を取る限り、当該損害自体について免責するものである。ただし、電氣的、機械的損害が偶然な外来の事故に直接起因する場合、すなわち、損害発生の原因が通常の自動車の使用方法、過程に従って生じたものでない偶然なものであるときは、有責となる。」と判示している¹³。

かかる裁判例は、偶然な事故の発生が認められるか否か、本件事故は故障損害に該当するかが争われた事案であり、偶然な事故の発生を請求原因事実、故障損害を抗弁事実と整理したものである。そのうえで、後者の争点について、故障損害の意義や趣旨について述べられてはいるが、その理由付けは、その文言からしても、通説の定義や趣旨をそのま

¹³ 東京高判平成 30 年 11 月 21 日（平成 28 年（ネ）第 5583 号）公刊集未掲載

ま敷衍したものであり、特に故障損害の意義や趣旨を改めて検討するに当たって示唆する材料を与えるものではない。

イ 東京地判平成 25 年 12 月 20 日について

次に、車両保険における故障損害ではないものの、同裁判例は、控訴人が、故障した控訴人所有に係る賃貸建物の給湯器の交換費用につき、保険会社である被控訴人との間で締結した建物附属機械設備等電氣的・機械的事故担保特約の補償対象に当たるとして保険金の支払いを求めた事案において、「本件事故は、本件給湯器の継続的な日常的使用に伴う内部の基板・センサー等の消耗・劣化が原因で発生したものと認められる。したがって、本件事故は、本件特約にいう『偶然な外来の事故に直接起因しない電氣的事故又は機械的事故』に該当すると認められ、控訴人は、免責条項に該当しない限り、本件事故による損害につき保険金を請求することができる。」「本件事故は、本件給湯器の継続的な日常的使用に伴う内部の基板・センサー等の消耗・劣化が原因で本件給湯器が使用できなくなったというものであるから、本件特約の保険の目的についての日常的使用に伴う消耗・劣化があったものとして『自然の消耗もしくは劣化』の要件を充足する。…したがって、本件事故により控訴人に生じた本件給湯器の交換費用は、本件給湯器の自然の消耗もしくは劣化」によって『その部分に生じた損害』に当たり、被控訴人は、本件免責条項第 2 号により、その全額について、保険金の支払を免れる。」と判示した¹⁴。

同裁判例は、特約で定められた「偶然な外来の事故に直接起因しない電氣的事故又は機械的事故」（故障）といった請求原因事実が認められるとしつつ、「自然の消耗もしくは劣化」を原因とする損害であるため、抗弁事実を容れて免責と判断したものである。すなわち、ここでは

¹⁴ 東京地判平成 25 年 12 月 20 日／ウエストロージャパン・2013WLJPCA12208001

故障による損害と自然の消耗又は劣化による損害を両立するものと捉えられている。

ウ その他の裁判例

その他、故障が発生したかどうか、故障に該当するかどうかなどが争われた裁判例を概観する。

まず、保険金請求事案ではないものの、大阪地判平成元年4月24日は、故障の意義について、「故障とは、事物の正常な働きが損われることをいうものと解される」と述べ¹⁵、東京地判平成19年7月23日も、「故障とは、一般に、事物の正常な働きが損なわれた状態をいう」と判示している¹⁶。これらは、故障の辞書的な意味を確認したものにすぎない。

また、直接「故障」に該当するかが争われたものではなく、自損事故と損害発生との因果関係が争われた事案ではあるが、名古屋地判平成28年7月5日は、「本件損害が発生した時点で、控訴人車両は既に初度登録から18年以上が経過し、走行距離も10万kmを超えていたこと、本件自損事故による修理後もさらに約100kmを問題なく走行していること、上記1記載のとおり控訴人車両はジャッキアップの上で左フロントドライブシャフトの取替等の修理がなされているところ、修理業者はその際、変形した左フロントドライブシャフトにとどまらず、その他に修理を要する箇所の有無を確認したものと考えられることも踏まえると、本件損害が本件自損事故によって生じたものと認めることはできない。」と判示し¹⁷、故障とは明示していないが、事故とは無関係であると判断をしている。

エ 小括

¹⁵ 大阪地判平成元年4月24日／判タ709号243頁

¹⁶ 東京地判平成19年7月23日／ウエストロージャパン・2007WLJPCA07238017

¹⁷ 名古屋地判平成28年7月5日／ウエストロージャパン・2016WLJPCA07058001

以上の裁判例については、約款の文言や一般的な故障の意味を踏まえつつ、当てはめているものであるが、いずれも抽象化した規範としては掲げていない。

あえて故障の意義や判断基準について抽象化をするとすれば、内部的な要因（外部からの物理的衝撃があるかどうか）、取得からの時間の経過（時間が経過していれば事故とは無関係に損傷する可能性が高くなる）などにより目的物の正常な働きが損なわれた状態ということが可能である。

（２）保険法以外の他の法律

車両の「故障」に関連する他の法律上の文言については、代表的なものとして以下が挙げられる。

ア 自動車損害賠償保障法第 3 条について

自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」という。）第 3 条は、本文で運行供用者責任を認めつつ、但書において「…自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったことを証明したときは、この限りでない。」と定めている。

この要件は、自賠法の立法当初は、保有者の整備不良による後発的な（自動車メーカーから出荷後の）欠陥や機能障害を想定していたようであるが、現在では、自動車メーカーの出荷段階から欠陥の存在する「欠陥車」の場合も含まれると解されている¹⁸。

そして、但書にいう「構造上の欠陥又は機能の障害」とは、「保有者及び運転者が日常の点検整備により事前に発見しうるか、あるいは予見することが可能な欠陥または障害に限られ」¹⁹、「現在の工学技術の水準上不可避のものをいうと解するのが相当である。」²⁰と解されている。

¹⁸ 北河隆行=中西茂=小賀野晶一=八島宏平「逐条解説自動車損害賠償保障法」59頁（弘文堂，2014）

¹⁹ 名古屋地判昭和 53 年 12 月 25 日／交民集 11 卷 6 号 1899 頁

²⁰ 京都地判昭和 49 年 11 月 29 日／判タ 322 号

イ 製造物責任法第2条第2項について

製造物責任法にいう「欠陥」とは、当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、欠陥の有無の判断にあたっては、「通常予想される使用形態」が考慮要素となる（同法2条2項）。

なお、製造物の「欠陥」は、その引渡時に存在している必要があるため、引渡の時点では正常であったが、整備不良等により故障した場合には、欠陥があるとはいえないことになる。

6. 故障損害の意義の分析について

ここまで故障の意義や趣旨等について、保険法改正及び標準約款に至る経緯や関連判例及び関係法律を見てきたが、現在の標準約款に規定する故障損害の定義の具体的な問題は何であろうか。

繰り返しになるが、標準約款にいう「故障損害」とは、偶然な外来の事故に直接起因しない電氣的または機械的損害をいうとされており²¹、同定義を分析すると、①偶然な外来の事故、②直接起因しない、③電氣的・機械的損害といった要件に分けられる。

(1) ①偶然な外来の事故

ア 「偶然な事故」について

まず、車両保険における「偶然な事故」の意義について、最判平成18年6月1日²²は、「商法629条が損害保険契約の保険事故を『偶然ナル一定ノ事故』と規定したのは、損害保険契約は保険契約成立時において発生するかどうか不確定な事故によって損害が生じた場合にその損害をてん補することを約束するものであり、保険契約成立時においては保険事故が発生すること又は発生しないことが確定している場合には、保険契約が成立しないことを明らかにしたものと解すべきである。」と判示している。

²¹ 保険毎日新聞社・前掲注2) 180頁

²² 民集60巻5号1887頁

ここにいう「保険契約成立時に発生することが確定している事故」とは、契約時に既にその発生要因（車両の瑕疵・欠陥等）が生じていることはもとより、腐食、錆、摩耗等の経年劣化や自然消耗等が考えられる²³。

これに対し、自動車保険にいう故障は、後発的に発生するものであって、保険契約成立時において発生することが確定していないものであるとすれば、故障は当然「偶然な事故」に当たることになる。そうだとすれば、故障の定義付けにおいて、「偶然な事故に起因しない」とすることは、自己矛盾となるため、定義としては不適切である。

イ 「外来の事故」について

次に、外来の事故という点についてみると、保険法上の「外来の事故」とは、人保険である傷害保険において、傷害の原因が身体の外からの作用によるものをいい、この外来性は、身体の疾患等内部的原因に基づくものを排除するためであり、傷害を疾病から区別する概念である²⁴。

そうすると、物保険である車両保険においては、疾病ということが考えられないため、外来性の要件は意味をなさないはずである。

それを踏まえつつ、あえて外来性の要件を車両保険に引き直すと、損害の原因が車両の外部からの作用によるものをいうことになり、車両の内部的原因に基づくものを排除するための概念であるということになる。

しかしながら、一般的な故障という意味は、少なくとも機能の不調ということの意味し、その多くは内部的な原因に基づくものであるし、あえて物保険において外来性の要件を挙げる意味に乏しいと思われる。

また、一般の車両のユーザーからすれば、車両に何かしらの不調が発

²³ 保険学雑誌第 642 号 239 頁（2018 年）

²⁴ 甘利公人=福田弥夫=遠山聡「ポイントレクチャー保険法〔第 2 版〕265 頁」（2018 年）

生した場合には、外部からの作用ではなく、車両内部に何かしらの原因があるのではないかと考えるのであり、この意味でもあえて外来性（がないこと）を要件として掲げる意味は乏しい。

さらにいえば、故障が発生するのは、必ずしも車両内部の部品等に限られるものではない（例えば、ドアミラーやワイパーが故障するなどといったことは容易に考えられる。）。

そうだとすれば、外来性についてあえて要件として掲げる必要はなく、かく解しても、他の免責事由に「被保険自動車に存在する欠陥」が掲げられており、これは外来性に対応する内在的な要因を排除するものであるとも考えられるから不都合はない。

（２）②直接起因しない

このように、「偶然な外来の事故ではない」という要件について、故障損害の概念とは相反し、また、必要性がないとすれば、偶然な外来の事故に「直接起因しない」という要件もまた矛盾かつ意味がないものとなる。

仮に、偶然な外来の事故について、物保険における意味を見出し、「直接起因しない」という文言に積極的な意義づけが必要であるとすれば、以下のとおり考えられる。

この点、人保険についての裁判例ではあるが、「直接の」結果または原因という表現は、傷害事故とその結果としての死亡・後遺障害等との間に通常の因果関係よりも密接な関係があることをいうと解されている。「直接の」因果関係を求めるのは、軽微な原因または条件的因果関係があるにすぎないものを除外し、傷害事故が主要な原因となっていることを要求したものであると解される^{25, 26}。

このように、裁判例は「直接の」という文言について、因果関係を限定する趣旨と捉えており、「起因しない」という文言からしても因果関係に関連する要件であることは明らかである。

²⁵ 大阪高判昭和 56 年 5 月 12 日／判タ 447 号 139 頁

²⁶ 東京地判昭和 56 年 10 月 29 日／判タ 473 号 247 頁

しかしながら、標準保険約款において、故意や重過失などは「下表のいずれかに該当する事由によって生じた損害に対しては、保険金を支払いません。」と規定し、免責事由と損害との間に因果関係を要求しているのに対し、故障損害は、「下表のいずれかに該当する損害に対しては、保険金を支払いません。」と規定しており、損害の性質に基づいて、損害それ自体を免責としている²⁷。すなわち、故障損害の免責にあたって因果関係を要求していないのである。

そうだとすれば、わざわざ故障損害の定義付けに当たって、「直接起因しない」という因果関係に関連する要件を付する必要はない。

(3) ③電氣的・機械的損害

一般に、自動車は、電気部品、機械部品のほか、鋼板部分や皮革部分など多種多様な部品から構成されるところ、複雑な装置からなる電気部分・機械部分の損害に限定する趣旨であると考えられる。

しかしながら、そもそも故障損害は損害自体を免責とする規定であるところ、その定義の中に「損害」という語を用いること自体意味をなさないし、トートロジーとなる。

また、「電氣的・機械的」の部分であるが、前述のとおり、自動車保険標準約款においては、40年約款により、「偶然の外来の事故に直接起因しない保険の目的の電氣的または機械的損害」と規定され、その後、47年約款により、かかる規定を「故障損害」と呼ぶに至ったにすぎない。

この「電氣的または機械的損害」という用語が、突然自動車保険に現れた詳細な経緯は不明である。察するに、自動車保険に先行して、企業体などに販売されるオールリスク型の動産総合保険があり、ここに電氣的機械的事故概念が登場した。動産総合保険のうち機械保険は、「事業場で稼働可能な状態にある機械、機械設備または装置が不測かつ突発的な事故によって生じた損害」に対して、復旧のための修理費を担保するものである。

²⁷ 鴻・前掲注6) 386頁

この「不測かつ突発的」の中には、機械保険固有の事故概念である「ショート、過電流等による電氣的事故」・「過負荷による破壊等の機械的事故」を含んでいると解されており、これと平仄を合わせるように、自動車保険に「電氣的・機械的損害」という語が規定されたのではないかと考えられる。

したがって、自動車保険においては、電氣的・機械的損害といった用語を付する積極的な意味を見出し難い。

7. 故障免責条項の趣旨の再検討

(1) 通説の問題点

ところで、通説は、車両保険において故障損害が免責とされている趣旨について、車両の通常の使用の過程で必然的に生ずる損害を、その損害の性質に基づいて、損害それ自体を補償対象外とすることを前提とし、特に、故障損害は、自然の消耗または欠陥である場合も少なくないが、保険会社の立証が困難であることをも考慮して、「故障」という比較的立証の容易な免責事由を定めたものと捉えている²⁸。

この点、免責条項との因果関係を問わずに故障損害それ自体を免責とすることについては、異論はない。

しかしながら、通説は、別の免責条項である「被保険自動車に存在する欠陥、摩滅、腐しよく、さびその他自然の消耗」と「故障損害」とを混同しているように見受けられる。

すなわち、前者については、いわゆる固有の瑕疵又は潜在瑕疵であり、保険契約成立時において発生することが確定しているものであって、「偶然な事故」には該当しない。これに対して、後者の故障損害については、保険契約成立時において発生が確定していないものであり、「偶然な事故」に該当する。そうすると、「被保険自動車に存在する欠陥、自然の消耗」と「故障損害」とは、保険契約成立時において発生することが確定してい

²⁸ 鴻・前掲注6) 389頁

るか否かという点で明確に異なるものであり、「被保険自動車に存在する欠陥、自然の消耗」に「故障損害」含めて包含関係と捉えることは論理的にできないはずである。

また、通説は、「故障」について、比較的立証が容易であるとしているが、現代の車両は、コンピュータ制御がなされており、電気（電子）部分の構造は一層複雑であり、むしろその立証は困難であるといえる。特に、自動運転車が普及した場合において、通常の点検整備では発見し得ないような不具合によって事故が生じた場合には、そのような立証を専門的知識のない一般人が果たし得るとは考え難い。

このように、通説の述べる趣旨について、論理的にも実態上も説得力があるとはいえない。

（２）趣旨の再検討

そこで、自動車保険において故障損害が免責とされる理由について、理論面から再検討を加えなければならない。

まず、固有の瑕疵については、目的物の固有の性質に基づいて必然的に生ずるものであるから、これを故障損害の趣旨に用いることはできない。

次に、潜在瑕疵については、その瑕疵が車体の内部に存在し、容易に発見できないという点で、故障損害と共通する。そのうえで、潜在瑕疵が免責とされる根拠として、被保険者が相当の注意義務を尽くせば容易に発見できるかどうかということが挙げられている²⁹（これを便宜的に「主観説」という。）。これに対して、自動車保険における車両保険は物保険であり、故障という現象は、目的物の電氣的機械的部分に生じるのが通常である。そうすると、故障原因は客観的に明らかになるものであり、客観的に損害の原因が特定できるかどうかを根拠とすることができる（これを主観説に対して「客観説」という。）。

²⁹ 松島恵「船舶保険約款研究」82頁（成文堂，1994）

主観説によれば、被保険者には欠陥を認識すべき相当な注意義務が課せられ、かかる注意義務の欠如により故障を発見できず、保険者は免責となる。他方、客観説によれば、客観的な損傷の原因を特定することによって、事故とは無関係であることが明らかとなり、保険者は免責となる。

この点については、事故の偶発性、外形的事実としてどこまでを主張立証すべきかといった議論とも関係し得る。すなわち、外形的事実の特定にあたって、被保険者の行動経緯など事故の具体的な態様の主張立証まで求める説によれば、主観説に馴染みやすいし、損害が発生したことが明らかになれば外形的事実の特定が果たされるとする説によれば、客観説に馴染みやすいといえる³⁰。

思うに、車両保険のようなオールリスク保険においては、すべての偶然な事故について、原則として有責とされ、権利障害事由である免責事由については、抗弁事実として保険者が立証した場合に免責となるのが原則である。

また、故障損害については、外形的事実論で議論されているような、モラルリスク排除及び被保険者への証拠の偏在といった事情を検討する必要がない。さらに、故障については、EDR等が整備されるようになれば、免責を主張する保険者にとっても、客観的にその原因を明らかにすることが容易となるはずである。そのうえで、固有の瑕疵及び潜在瑕疵については、別の条項により保険者は免責となるため、過度に保険者の負担とはならないはずである。

そうだとすれば、「偶然な事故」が発生し、「損害」が生じた場合において、その損害が客観的に自動車の構造上又は機能の欠陥等に基づくことが立証できた場合に初めて保険者が免責されると解するべきである。

8. 故障損害の意義の再検討

(1) 再検討の必要性

³⁰ 盗難事案以外の外形的事実の範囲については、前掲注 23) 「保険学雑誌」242 頁以下において、詳細に論じられている。

通説にいう定義の問題点は前述のとおりであり、故障損害を定義づけるに当たって、「偶然な外来の事故に直接起因しない」及び「損害」という要件は不要であり、「電氣的機械的」に限定する積極的な理由もない。このように、通説にいう故障損害は定義として機能しておらず、改めてその定義を検討する必要がある。

ところで、消費者契約法第3条1項からして、約款の内容は、通常は被保険者である消費者にとって明確なものでなければならず、また、債権法改正により民法に定型約款が新設される場所、明文化は見送られたものの「条項使用者不利の原則」といった考え方がある³¹、保険金請求に当たって被保険者に過度な負担を負わせるわけにはいかない。

また、自動車保険における「故障」の文言は、主として車両保険の免責事由とされているため、広範な解釈をする余地を残すことは相当ではない。さらに、故障の文言は自動車保険の特約にも見受けられ、また、賠償責任保険と車両保険とで故障損害の意義を異にする積極的意義も見出し難い。

そこで、「故障損害」または「故障」の意義について、一義的かつ統一的な解釈を可能としなければならない。

(2) 再定義

故障損害を再定義するにあたって、「偶然な事故」の最高裁判例の解釈との矛盾を避けつつ、また、前述の趣旨を踏まえると、故障については、保険契約成立時において発生することが不確定であるということを前提としなければならない。また、その趣旨からして、被保険者の認識といった主観的な事情を考慮すべきではなく、客観的に損傷の原因が特定されるものでなければならない。さらに、欠陥の状態が顕在的であるか潜在的であ

³¹ 条項使用者不利の原則とは、契約の条項について、解釈を尽くしてもなお複数の解釈の可能性が残る場合には、条項の使用者に不利な解釈を採用すべきであるという考え方で、平成27年12月の消費者契約法専門調査会報告書において取りまとめられたように、条項の明確かつ平易な作成を事業者の努力義務とする消費者契約法第3条第1項の趣旨から導かれる考え方の一つである。

るか、車体内部に存在するものか外部に存在するものかを問題にする必要はない。加えて、電氣的機械的損害に限定する積極的意義も認められない。

かかる事情を踏まえると、故障損害とは、（保険契約成立後に発生した）客観的な構造上の欠陥又は機能の障害に基づく損害と解することが相当である（括弧書きを設けたほうが、被保険者にとって明確になる。）。

かく解することが、「偶然な事故」に関する最高裁判例の解釈と合致し、自賠法第3条但書の文言とも平仄が合い、保険者及び被保険者双方にとって明確になる。

（3）具体的事例

例えば、高速道路を走行中、5速ギアから4速ギアにシフトダウンしようとしたところ、誤って2速にシフトダウンしてしまったため、エンジンの回転が上がり過ぎ、エンジンの内部が破損したという事故が発生した事案においては、「偶然な事故」の発生が認められ、客観的な構造上の欠陥又は機能の障害あったとはいえないため、「故障損害」に該当せず、保険者は有責となる。

また、スタッドレスタイヤへの交換時において、ナットの締め方が不十分であった結果、道路の段差を越えた際の衝撃でタイヤが外れるという事案も同様である。

なお、自動車の故障においては、多くはリコールの対象ということもあり、リコール対象車両であれば、そもそも保険契約成立時に事故の発生することが確実であるといえ、「偶然な事故」とはいえないことになり、保険者は無責である。他方、リコール対象車両であったとしても、事故の発生不発生が確定しているとははいえない場合においては、「偶然」性を欠くとはいえず、故障損害を検討する必要がある。

9. 故障免責条項の必要性

ここまで故障免責条項について論じてきたが、そもそも自動車保険において故障免責条項は必要であろうか。

保険法では保険者の免責規定を任意規定としているため、約款で法定の免責事由以外の免責事由を定めることは可能であるし、逆に、任意規定である免責事由について「故障損害」を免責事由から除外するという選択肢も十分検討に値する。

（１）故障免責条項の存在意義

物の性質に基づく固有の瑕疵や潜在瑕疵については、保険契約成立時において発生することが確実であるとして、免責とすることで問題はない。

しかしながら、オールリスクの自動車保険において、保険契約成立時において発生することが不確定な後発的な故障については、有責とすることが社会生活上の要求にかなうのではなかろうか。

自動車部品の故障が原因であったとしても、結果として走行中に自動車が行き止まり状態に陥ることは被保険者にとって不測の事態であり、これを偶発の事故として有責とすることには合理性がある。

殊に、自動制御装置や自動運転車が普及することになれば、運転者に起因する事故は減ることになるが、他方で、自動制御や自動運転ゆえに起こり得る事故、すなわち、これらのシステムに欠陥や故障があるために生じる事故が増えていくことになる。

このような場合において、自動車の利用者に過大な負担を求めることは、同時に自動車に先進技術を実装させることを妨げることにつながらないか。逆に言えば、車両保険において故障損害を有責として、資金力のある保険会社においてその原因を究明する方が、将来の先端技術の発展につながるのではなかろうか。また、技術の性能・品質をコントロールできる地位にあるのは自動車のメーカーであるから、メーカーに責任を負わせるべきではないか³²。

³² 責任保険者は、求償のためにメーカーの製造物責任を追及することが考えられるが、実務上はほとんど行われていないようである（山下友信「高度道路交通システム（ITSと法）－法的責任と保険制度」（有斐閣，2005年））。

そうだとすれば、被保険者たる自動車の利用者が安心して先進技術の搭載された自動車等を利用できるためには、開発者の示した用法に従って利用したにもかかわらず事故が起きたような場合には、そのリスクを保険制度によって分散させるべきである。

(2) 故障免責条項を不要としても不都合はないこと

故障を免責事由から除外しても、通常はリコール対象車両であったり、メーカー保証があったりして、メーカーが責任を負うことにより、自動車利用者の損害は填補される（むしろ健全な科学技術の発展という観点からすれば、一義的に製造者が責任を負うべきである。）。また、仮に故障損害が発生し、保険者が有責とされても、一義的にはメーカーが責任を負うべきであるから、保険会社がメーカーに求償することができる。

さらに、日本においては厳格な車検制度や法定点検（定期点検）の制度もあり、自動車に故障が生じないような環境が整っているし、そもそも近年の自動車は昔の自動車ほど故障しない。実際、裁判例を通覧しても故障損害に該当するか否かが争われている事例は僅少である。

たしかに、免責条項を不要とすべきか否かについては、保険料に関わる問題でもあり、早計であるともいえるが、自動車メーカーなどからも保険料の一部を徴収し、将来的には、EDR等を分析して、自動車メーカーの責任割合の算出をすることも可能なはずである。これにより保険料率の高騰を防ぐこともできる。

このように、仮に故障損害の免責条項を不要としても、実際上の不都合は大きくないはずである。実際問題として、自動運転専用保険といった保険商品が販売されており、通常の自動車保険では対象外となる自動車本体の故障損害も補償しているのが現状である³³。

³³ 「保険毎日新聞」第17791号1頁

そこで、車両保険において故障免責条項をなくすことこそが、最も実効性のある対応策ではないか、という問題を提起して本論文を締めくくりたい。

以上