

国内外諸領域における他領域 ADR 制度などに関する研究

—ADR 手続と ADR 法などにおける手続的規律の関係に関する研究—

[研究協力者]

山田 文 京都大学大学院法学研究科 助教授

■研究要旨

医療事故関係紛争に関する民事的な解決制度について、裁判所における解決手続（判決手続・和解手続・民事調停手続）と裁判所外における解決手続（ADR 手続）のそれぞれの特徴を比較検討し、また、既存の ADR 手続と裁判外紛争解決手続の利用の促進に関する法律（いわゆる ADR 法）など最近の手続的規律の関係について、調査・研究を行なった。

A. 研究目的

わが国の ADR はその設置主体・手続実施者・紛争の性質などにおいて多様なものが乱立しており、その質の確保は必ずしも十分ではなかった。他方で、医療事故紛争の解決には、専門的知見の利用や対話的解決の必要性など多くのクリティカルな点で ADR の有効性が理論上認められる。

平成 16 年に裁判外紛争解決手続の利用の促進に関する法律が成立し、今後はこれの定める認証基準によって ADR の質の確保に一定の目処がたったといえる。このような状況を踏まえて、既存の ADR を精査し、医療事故紛争 ADR に求めるべき要素を抽出することが焦眉の課題であり、本研究はこれを目的とする。

B. 研究方法

既存の ADR のうち、とりわけ医療事故紛争解決と共通性を有するもの（不法行為型紛争、専門的知見の必要性、被害の深刻性など）を選択し、これらの事業実態を調査するとともに、従来外国法で議論されて

きた医療事故 ADR のメリット・デメリットについて日本法との関係で分析し、不可欠のファクターについて析出するという方法をとった。

（倫理面への配慮）

現在のところ、インタビューなど外部者への直接的な接触は行なっておらず、その意味で、倫理面への特段の配慮は必要とされていない状況である。

C. 研究の成果

初年度においては既存の ADR のうち上記のような共通性を有する ADR の選択、それらの基礎的なデータ収集、外国の医療事故 ADR の実態の一部についての知見を得た。とくに既存の ADR に関しては、既存のデータよりも突っ込んだ内容を得ることができた。

D. 考察

医療事故紛争 ADR を考える際の論点として、行政罰・刑事罰との関係、ADR 運用の財政的基盤のあり方、民事裁判との関

係、専門的知見の調達方法などの制度的な問題が存在することが明らかとなった。従来、筆者の問題関心は主としてADR手続のあり方に集中していたのであるが、制度的な問題性を、他の制度との関係で包括的に論ずる法政策学的な考察の必要性が明らかとなった。

E. 結論

上記のような理由で、ADR制度の運営や手続のあり方の問題と、制度的な問題の双方をにらむことが必要であることが明らかとなった。今後は、行政・刑事・民事にわたる包括的な法的議論を重ねることとする。

F. 健康危険情報

なし

G. 研究発表

1. 論文発表

なし

2. 学会発表

なし

H. 知的所有権の取得状況

なし

国内外諸領域における他領域 ADR 制度などに関する研究 — 国内 ADR（消費分野）に関する研究 —

[研究協力者] 峯川 浩子 立教大学大学院法学研究科
[分担研究者] 淡路 剛久 立教大学大学院法務研究科 教授

■研究要旨

東京都は6つの消費者の権利のひとつとして、「消費生活において、事業者によって不当に受けた被害から、公正かつ速やかに救済される権利」を消費生活条例に掲げている。この権利の実現を目指して、都は、都民の消費生活に著しく影響を及ぼし、または及ぼすおそれのある紛争について、公正かつ速やかな解決をはかるため、あっせん、調停等を行う、東京都消費者被害救済委員会を設置している。

A. 研究目的

本研究は、公正かつ速やかに救済される消費者の権利を実現するために東京都が設置した「東京都消費者被害救済委員会」についての分析を行い、医療版 ADR を設立の際の基礎的知見を集積することを目的とする。

B. 研究方法

これまでに公刊された判例、書籍、論文、新聞記事インタビュー等により情報を収集し研究を遂行した。

（倫理面への配慮）

本研究において、個人を同定しうるような特定の情報を扱う際には、細心の注意を払い、その取り扱いに留意した。

C. 研究の成果

消費被害者救済委員会は、それぞれの事案について、まず事案についての解決可能性を探ることを目的とするのだが、同時にそれぞれの案件についての基本的な考え方を

を検討し、判断規準を示して、それを具体的な解決と結びつけるという役割を果たすものとして設けられており、いわば東京都としてのその案件についての考え方と具体的な解決案を組み合わせた判断をする機関ということになる。すなわち、単なる苦情処理のための機関ではなく、一定の類型の事案についての判断規準を示しながら、具体的な解決を図るという機能が、委員会には求められているということになる。そのため、委員会は知事の付属機関とされており、都の相談機関に、消費者から事業者の事業活動によって消費生活上の被害を受けた旨の申し出があった事案について、条例の定める要件を充たし、知事が委員会による解決が必要であると判断した事案を付託するという形が取られている。

委員会の手続きは、各事案毎に、主に法律家からなる学識経験者・消費者代表・事業者代表の三者でなるあっせん部会を設立し、消費者（申立人）および相手方事業者からの聴取を行い、あっせん案を提示して

解決を図ることになる。

D. 考察

消費被害者救済委員会の ADR を検討した結果、裁判によることを躊躇しながら、地方公共団体に対してその被った損害についての救済を求める消費者に対して、公正かつ適切な解決案の提示とその実現を図ることによって、消費者を救済し、また、その事案についての公正妥当な判断規準を提示することから、同類型の事案についての解決が促進され、かつ被害を未然に防止する効果が高いと考える。

E. 結論

「東京都消費者被害救済委員会」は地域により密着した ADR であり、消費者の権利を擁護するために、同様の ADR が国家的に普及することが望まれる。

F. 健康危険情報

なし

G. 研究発表

1. 論文発表

- 峯川浩子「オーストラリアにおける患者の安全と苦情処理」押田茂實・伊藤文夫編『医療事故の法理論と実務ーリスク管理から補償システムまでー』新日本法規出版
2005

2. 学会発表

なし

H. 知的所有権の取得状況

なし

国内外諸領域における他領域 ADR 制度などに関する研究 — わが国の ADR 組織の現状に関する実態調査 —

| | | | |
|---------|-------|--------------|----|
| [研究協力者] | 濱野 強 | 新潟医療福祉大学 | 助手 |
| [分担研究者] | 宮本 敦史 | 大阪大学大学院医学研究科 | 助手 |
| | 藤澤 由和 | 新潟医療福祉大学 | 講師 |

■研究要旨

医療の安全性および医療紛争解決について国民の信頼感が低下しているなか、訴訟外の迅速かつ公正な紛争処理制度の設定に対する関心が高まっている。そこで、本研究では、国内における医療分野以外の既存 ADR（裁判外紛争処理）制度を中心とした実態把握を通して具体的にどのような ADR が存在し、活動しているのかに関する包括的な情報を収集し、分析を行った。

A. 研究目的

本研究の目的は、医療分野以外における既存の ADR（裁判外紛争処理）制度には、どのようなものがあり、かつこうした既存の制度や組織はどのような具体的活動を行っているのかに関して、可能な限りその対象を広げ、情報を収集することを通して、ADR 制度の現実と問題点を洗い出し、今後の日本における医療版 ADR の可能性を検討することである。

B. 研究方法

本研究は、下記の 2 点から構成されている。すなわち、(1) 日本国内における既存の ADR 制度に係わる組織、団体に関する網羅的なデータリストの作成、(2) 作成したデータリストに基づき、インターネット、文献収集などによる実態調査の実施である。
(倫理面への配慮)

本研究は、すでに公表されている情報を 2 次的に活用したものである。したがって、

倫理面に特段の配慮は必要ないと考えられる。しかしながら、本報告で用いた情報の出所に関しては、可能な限り明記するよう努めた。

C. 研究の成果

本調査により国内における既存の各 ADR 機関（組織）の具体的な運営実態が明らかとなってきた。さらに、一貫した調査分析枠組みを用いて各 ADR 機関（組織）の総括を行ったことにより、各領域の ADR 機関（組織）の特徴及び共通点の多くの点が明確となった。しかしながら、すべての ADR 機関（組織）が十分な情報を公開しているとは限らず、また、一部の情報に関しては情報がまったくといってよいほど公開されていないケースなども見られた。データに制限がある点は本調査の限界ではあるが、より細かな個々の機関に関する情報について、今後のより詳細な調査が必要である。

D. 考察

本調査より、既存 ADR には様々な形態があり、扱う紛争処理についても多岐に渡っていることが示された。しかしながら、各機関（組織）の運営理念、紛争処理にかかる手続きや利用者負担に関してはその違いを明確に判断することは非常に困難であった。すなわち、類似した ADR 機関が多く、利用者がニーズに応じて利用（選択）することが難しい現状にある。したがって、医療版 ADR 制度の設置に関しては、まずは求められる要件を明確にし、必要に応じて ADR 機関を整備すべきであると考えられた。

E. 結論

近年、わが国においては、ADR 法との関連もあり、ADR に関する議論が盛んに行われている現状にある。しかしながら、個別分野別及びその詳細について実証的に分析した研究成果は非常に限られている。本調査を通して、国内における ADR 機関（組織）の実態に関する具体的な知見が得られた。今後は、こうした知見をふまえて医療版 ADR 制度への適応可能性について、理論的検討が求められよう。

F. 健康危険情報

なし

G. 研究発表

1. 論文発表

なし

2. 学会発表

なし

H. 知的所有権の取得状況

なし

国内外諸領域における他領域 ADR 制度などに関する研究 — 交通事故領域における ADR 制度に関する研究 —

| | |
|---------|--------------------------|
| [分担研究者] | 児玉 安司 三宅坂法律事務所・東京大学医学部教授 |
| | 藤澤 由和 新潟医療福祉大学 講師 |
| [研究協力者] | 濱野 強 新潟医療福祉大学 助手 |

■研究要旨

わが国においては、交通、海上、陸上などの運輸交通領域をみると、各領域において独自の裁判外紛争処理を行う制度を既に形成している。そこで、本研究では、交通事故領域における ADR 制度に関して検討を行った。

A. 研究目的

本研究の目的は、交通事故制度における ADR 制度に関して検討を行い、医療分野における ADR 設立の際の必要要件としての基礎的知見を得ることである。

B. 研究方法

本研究は、交通事故に関する ADR（交通事故紛争処理センター、財団法人 日本損害保険協会、日弁連交通事故相談センター）について、諸文献などを中心に複数の情報を収集し、かつそれらを集約し、その分析を行った。

（倫理面への配慮）

本研究は、すでに公表されている情報を 2 次的に活用したものである。したがって、倫理面に特段の配慮は必要ないと考えられる。しかしながら、本報告において用いた情報の出典については、その詳細を明記した。

C. 研究結果

交通事故による死者数は、平成 4 年以降年々減少傾向にあるものの、交通事故件数、交通事故死傷者数は、依然高い水準にあり、平成 15 年度だけでも 947,993 件の交通事故が発生し、1,181,431 人の死傷者がでている。

ところで不幸にも交通事故が発生してしまった場合、加害者は被害者に対して発生した損害を賠償する責任を負うが、自動車賠償責任法（以下自賠法と略称する）は、公道を走る車には必ず自動車損害賠償責任保険（以下自賠責保険と略称する）をつけることを義務づけており、人身損害については被害者の一方的な過失で事故が発生したような場合を除

き、通常この自賠責保険から基本的な最低限度の補償がなされる。しかし、自賠責保険の支払い限度額は死亡 3000 万円、ケガ 120 万円であり、通常それだけでは被害者に対する賠償を支払うには不十分である上に、自賠責保険は物損には適用されないことから、それらに備えて車の所有者は任意自動車保険に加入しているのが通常である。

しかしながら、任意保険に加入していない所有者も少なくなく、また、交通事故を起こした加害者が任意保険に加入していても、加害者が加入している任意自動車保険会社と被害者との間で賠償金の問題をめぐり紛争が生じることも珍しくない。こうした賠償をめぐる問題が生じた場合に被害者は、裁判所による「訴訟」「調停」といった司法的解決を選択することができるが、まずは交通事故を専門に扱ういくつかの相談窓口相談するのが一般的である。

交通事故に係る相談窓口としては、都道府県が設置する交通事故相談所、民間の公益団体が設置する自動車保険請求相談センター、交通事故紛争処理センター、日弁連交通事故相談センター、自賠責任保険・共済紛争処理機構といったものがあるが、本稿は、これらのうち、単に相談を受けつけるだけでなく、和解あっせんや調停等により加害者もしくは保険会社と被害者の間等に生じた紛争処理を行っている「交通事故紛争処理センター」、「日弁連交通事故相談センター」および自賠責保険に係る紛争処理のみを行っている「自賠責任保険・共済紛争処理機構」の 3 つをとりあげる。そして、これらの団体における ADR が如何なるものか、その内容と現状について検討する。

1. 交通事故紛争処理センターにおける和解のあっ旋・裁定

(1) 概要

交通事故紛争処理センターは、和解のあっ旋・裁定機能を有する民間による裁判外紛争処理機関であり、交通事故の分野において例年最も多くの紛争処理を行っている。交通事故紛争処理センターは、「交通事故裁定委員会」として昭和 49 年に発足し、その後、昭和 53 年には中立公正の立場を強化するため、交通事故の紛争の適正な処理と公共の福祉を目的に、「財団法人交通事故紛争処理センター」へと発展した。現在全国に 10 ヶ所の拠点を有し、今日までに約 12 万 6 千件の相談を受け、延べ約 37 万回の相談を行い、約 6 万 5 千件の示談が成立している。

紛争処理の体制は大きく、相談・和解のあっ旋と審査の 2 つに分かれている。相談・和解のあっ旋を行うのは、所在地の弁護士会から推薦され同センターによって相談担当弁護士として委嘱された弁護士であり、審査員には大学の法学部の教授・助教授、裁判官経験者の弁護士及び交通事故の処理に経験の深い弁護士が委嘱されている。相談担当弁護士が示談の斡旋をし、まとまらないときは審査会が審査し、保険会社は必ずその具体案を受け入れることになっている。費用は基本的に無料である。

(2) 紛争処理の範囲

交通事故紛争処理センターは、自動車事故に伴う損害賠償の紛争を解決するために、法律相談、和解のあっ旋および審査を行うが、次の場合などは、相談、和解のあっ旋および審査（以下「あっ旋等」という）を行っていない。

- ①. 自転車による事故に伴う損害賠償に関する紛争
- ②. 搭乗者傷害保険や人身傷害保険など、自分が契約している保険会社または共済組合との保険金、共済金の支払いに関する紛争
- ③. 次の場合で紛争の相手方がセンターで解決することを拒んでいる場合
 - (a) 相手方が自動車保険（共済）契約をしていない場合
 - (b) 相手方が契約している自動車保険（共済）に示談代行サービスがない場合
 - (c) 相手方の契約している共済が、全国共済農業協同組合連合会または全国労働者共済生活協同組合連合会以外である場合

(3) 和解のあっ旋手続の一時停止

和解をするためには、損害賠償額を確定できる状態にななければならない。そのため、和解のあっ旋が開始された後に以下の事情が判明された場合には、和解のあっ旋手続を停止する。

- ①. 損害賠償請求権者が治療中である場合
- ②. 治療は終了したが、後遺障害認定手続が未了の場合
- ③. 後遺障害認定等級手続に対する異議申立が未了の場合
- ④. 後遺障害等級認定手続について紛争処理機構に申立中の場合

(4) 和解のあっ旋の拒否

次の場合には和解のあっ旋を行わない

- ①. 訴訟または調停が行われている場合
- ②. 不正請求等不当な目的であっ旋の申込みがされたと認められた場合
- ③. 和解のあっ旋を受けようとする利用者が権利または権限を有していないと認められた場合
- ④. その他和解のあっ旋を行うことが適当でないと認められた場合

(5) 審査の対象

審査会は、次の事案につき審査し、裁定を行う。

- ①. センターとの協定等で裁定を尊重することとなっている損害保険会社、全国共済農業協同組合連合会又は全国労働者共済生活協同組合連合会に係る事案
- ②. 損害賠償義務者の契約する自動車保険の約款・自動車共済の共済規定において法律上の損害賠償責任が発生した場合には、損害賠償請求権者から保険会社等に対し直接請

求権が認められている事案

- ③. 上記以外の事案の場合には、損害賠償義務者、又は保険会社等が、裁定があった場合に予めこれに同意することを明示している場合

(6) 審査の不受理

審査会は、次の場合には、審査を行わないことがある。

- ①. 前記(3)の和解のあっ旋の拒否理由のいずれかに該当すると認められる場合
②. 物損の審査において事案解決のために審査会が必要と認めた一定の条件を当事者が満たさない場合
③. その他審査に適さないと認められる場合

(7) 交通事故紛争処理センターによる紛争処理の流れ

交通事故紛争処理センターによる紛争処理は、電話予約（申込）、相談、和解のあっ旋審査会による審査、利用手続きの終了 といった手続きによってなされる。

①. 電話予約

和解のあっ旋の申込をするときは、必ず事前に電話等で予約をする必要がある。電話で初回相談日が決まると、センターから利用申込書用紙、相談・和解のあっ旋に必要な提出書類等が送付される。

②. 相談

相談では、相談担当弁護士が面接して、事故解決の相談・質問について問題点を整理したり、助言を行う。

③. 和解のあっ旋

利用者が、和解のあっ旋を相談担当弁護士に要請した場合には、センターから相手方または相手方保険会社等に来所を要請し、センターにおいて和解のあっ旋を受けるかを確認し、当事者の出席を得て、和解のあっ旋に入る。あっ旋手続は 1 回に一時間を目途に行われる。相談担当弁護士は、当事者から話を聞き、中立の立場和解のあっ旋によって合意に至った場合は、相談担当弁護士の立会のもとで、示談書または免責証書を作成で争点・賠償額など、和解のためのあっ旋案を口頭または書面にまとめ、当事者に提示する。和解のあっ旋によって合意に至った場合は、相談担当弁護士の立会のもとで、示談書または免責証書を作成する。

④. 審査会による審査

相談担当弁護士が和解のあっ旋が不調と判断した場合、当事者のいずれか一方は、相談担当弁護士を経て、審査を申立てることができる。審査に申立てられた事案は、事前に相談担当弁護士が関係書類と共に審査会に対して、争点、当事者の主張を説明し、審査事案として受理された場合に開催の期日が決められる。審査会での審議が終わると、裁定が行われる。利用者は、裁定内容を告知された日より 14 日以内に、同意または不同意をセン

ターに回答し、不同意の場合は、センターでの手続は終了する。

⑤. 利用手続きの終了

センターの利用手続は、次の場合に終了となる。

あっ旋手続が終了したとき（審査の申立があるときは除く）、審査不適の決定がなされたとき、審査申立が取下げられたとき、利用者が審査会の裁定に対して不同意の回答をしたとき（回答期間経過による場合を含む）、審査会の裁定に基づき、利用者等の間で示談が成立したとき。

(8) 紛争処理の現状

平成 16 年度の紛争処理状況を見てみると、相談件数は 22,259 件、和解あっせんは 6,703 件（対人 5,085 件、対物 1,618 件）である。示談成立は 5,820 件、審査に移行したのは 567 件である。示談成立に至った 5,820 件のうち、3 回くらいまでの来訪で約半数が、5 回までの来訪でおおよそ 80% が紛争解決に至っている。逆に 8 回以上もかかる事案もあるというのが実情である。

2. 日弁連交通事故相談センターにおける示談あっせん・裁定

(1) 概要

日弁連交通事故相談センターは昭和 42 年、運輸大臣（当時）の許可を得て日弁連が設立した財団法人であり、その会長は日弁連の会長が兼務している。同センターは、自動車事故に関する損害賠償問題の適正かつ迅速な処理を促進し公共の福祉の増進に寄与することを目的として設立されており、現在、全国 141 ケ所で相談を、29 ケ所では示談あっ旋および裁定を、弁護士が無料で行っている。運用経費は国土交通省の自動車損害賠償責任再保険特別会計の運用益を財源とする補助金および日弁連・弁護士会・弁護士・関係団体等からの寄付金などによって賄われており、運営は弁護士が当たっている。「自動車・二輪車」事故に関する賠償責任者の認定、賠償責任の有無、過失の割合、損害の請求方法、自賠責保険および自動車保険といった相談を受けつけている。

(2) 紛争処理の範囲

日弁連交通事故相談センターは、示談あっ旋および裁定を行うが、示談あっ旋が可能な事案は、自賠責保険または自賠責共済に加入することを義務付けられている車両による「自動車」事故事案に限られている。人損および人損を伴う物損については、自賠責保険・自賠責共済のみ、または無保険でも示談あっ旋を行うが、物損に関しては、物損の示談代行付きの任意保険あるいは任意共済のいずれかに加入している場合にのみ示談あっ旋を行う。

（3）手続きの概要

日弁連交通事故相談センターの示談あっ旋は、損害賠償の交渉で相手方と話し合いがつかない時に、日弁連交通事故相談センターの弁護士が間に入り、示談が成立するよう援助し、早期に適正な賠償額での解決をはかるという制度である。具体的には、つぎのような手順でなされる。

日弁連交通事故相談センターによる示談あっ旋を希望する者は、まず、同センターの弁護士と面接相談を行う。弁護士が示談あっ旋に適する事案かを判断したうえ、適すると判断した場合には示談あっ旋の申し込み手続きをする。

示談斡旋が不調に終わった場合に、損害賠償者が日弁連交通事故相談センターと協定を結んでいる任意保険または任意共済のいずれかに加入している場合には、被害者側からの審査の申し出を受けつけている。訴訟や調停に係属しているものや審査を行うことが不相当・不適當なものを除き、審査委員 3 名で構成される審査委員会による審査を受けることができる。審査の結果、審査委員会が審査意見を示し、被害者がこれに同意したときは、これらの共済は、審査委員会が出す「評決」の金額を尊重することになっている。

（4）紛争処理の現状

平成 15 年度の事案状況報告書によると、日弁連交通事故相談センターが行った相談件数は、35,113 件、示談あっ旋件数は 1,333 件となっている。

3. 財団法人 自賠責保険共済紛争処理機構

（1）概要

平成 13 年の自動車損害賠償保障法の改正により、自賠責保険・自賠責共済から支払われる保険金・共済金等に関して発生した紛争を適確に解決するため、中立公正な判断を行う第三者機関の創設が求められた。自賠責保険共済紛争処理機構はこれを受けて設立された民間による裁判外紛争処理機関であり、自賠責保険・共済の決定について、紛争処理委員が法律や自賠責の支払い基準に照らしてその判断が妥当か否かを適正に審査する。東京本部と大阪支部がある。その運営は、自賠責寄付金、政府補助金によって賄われており、紛争処理委員は交通事故に関して専門的な知識を有し、国から認可を受けた中立公正な立場の弁護士、医師、学識経験者などで構成されている。同機構が取扱うのは、あくまで「自賠責保険（自賠責共済）の保険金（共済金）の支払をめぐる紛争」に限られており、人損にかかる紛争のみしか扱わない。費用は基本的に無料である。

（2）紛争処理の範囲

自賠責保険共済紛争処理機構が対象とする紛争処理は、自賠責保険・共済に請求し、支払い(不支払)の通知があった事案、あるいは任意自動車保険・共済の人身賠償について自賠責保険の判断(事前認定)に係る部分について提示がなされている事案である。申請できるの

は、交通事故の当事者（死亡事故の場合はその遺族）またはその代理人に限られている。

以下の場合には、同機構では紛争処理を行っていない。

- ①. 民事調停または民事訴訟に係属中あるいは当事者間の紛争がすでに解決済のものである場合
- ②. 他の相談機関または紛争処理機関に解決を申し出ている場合
- ③. 不当な目的で申請したと認められる場合
- ④. 正当な権利のない代理人が申請した場合
- ⑤. 弁護士法第 72 条に違反する疑いのある場合
- ⑥. 自賠償保険または自賠償共済から支払われる保険金・共済金等の支払額に影響がない場合（例えば、既に支払限度額まで支払われている場合）
- ⑦. 本機構によって既に紛争処理が行われた事件である場合
- ⑧. 自賠償保険または自賠償共済への請求がない場合あるいはいずれの契約もない場合
- ⑨. その他、本機構で紛争処理を実施することが適当でない場合

(3) 紛争処理の流れ

紛争処理の流れは以下の通りである。

- ①. 紛争処理の申請者が紛争処理申請書を同機構に提出
- ②. 相手方に対し、紛争処理申請が提出された事実を連絡し、必要に応じ関係書類の提出および意見を求める
- ③. 提出された資料等を精査し審査する。審査の過程で、証拠の収集、事故現場の調査等独自の調査を行うことがある
- ④. 交通事故賠償の専門的知識を有する紛争処理委員が公正・中立な立場で合議制によって審議のうえ調停する
- ⑤. 同機構が出した結論が、文書で申請者ほか紛争関係者に通知される

(4) 紛争処理の現状

平成 16 年度の紛争処理状況は、申請書受付件数が 423 件であり、そのうち同機構が審査を行ったのは 353 件である。

| 受付件数 | | | |
|-------|-------|-------|-----|
| 申請書受付 | 内 訳 | | |
| 件 数 | 受 理 | 不受理等 | 点検中 |
| 4 2 3 | 3 8 3 | 3 5 | 1 3 |
| 処理状況 | | | |
| | | 内 訳 | |
| 審査 | 打切り等 | 計 | |
| 3 5 3 | 6 | 3 5 9 | |

財団法人 自賠償保険共済紛争処理機構 平成 16 年度事業報告書 6 頁より

D. 考察

日本では裁判所に設置された調停制度（司法型 ADR）が充実しているから ADR が発達しないといわれているが、平成 16 年度交通事故調停事件件数はおよそ 4000 件である。これに対し、交通事故紛争処理センターが行った和解あっせん件数だけみても上述のようにおよそ 6,700 件と少なからぬ数が存在する。

簡易裁判所における交通事故調停数（十位を四捨五入）

| 年 度（平成） | 11 年 | 12 年 | 13 年 | 14 年 | 15 年 | 16 年 |
|----------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 交通通常訴訟事件 | 7,900 | 8,800 | 9,100 | 9,400 | 10,300 | 11,000 |
| 交通調停事件 | 4,700 | 4,800 | 4,600 | 4,400 | 4,300 | 4,000 |

こうした数には被害者の損害賠償額算定方法等への無知などの状況に対して低額の賠償金で処理がなされる状況において、保険会社と被害者との間で紛争が生じている場合も少なくないが、交通事故紛争処理センターなどは、無料で利用ができ、これまでの判例を参考にした「裁判基準」により損害額が算定されるという、基準の存在が、一定の利用数の存在の裏づけになっていると考えられる。

E. 結論

交通事故領域においては、各 ADR 機関が全国的に組織を展開している点に特徴があるといえよう。また、その他の特筆すべき点として、解決までの期間が短く、問題に迅速に対応していることが挙げられよう。こうした点は、今後、医療版 ADR のあり方を検討する際、組織基盤の整備及び紛争解決における処理システム構築の面において大いに参考になるといえよう。

特に交通事故紛争処理センターなどは明確な ADR 機関としての特徴を要しており、相談、斡旋、審査の複数の段階で紛争を処理する体制を兼ね備えている。また保険会社はセンター裁定に拘束されるが、相談者は拘束されないことから、結果として相談者の同意により和解が成立するという「片面的仲裁」の方式が取られており、注目に値するといえる。本調査より、交通事故領域における ADR 機関（組織）制度に関して知見を得た。交通事故領域の各 ADR 機関（組織）の歴史は古く、全国的に組織が整備され運営している現状を考慮すると、医療版 ADR 制度の設立には大いに参考になる領域であると考えられる。

F. 健康危険情報

なし

G. 研究発表

1. 論文発表

なし

2. 学会発表

なし

H. 知的所有権の取得状況

なし

国内外諸領域における他領域 ADR 制度などに関する研究 — 海運・海事分野における ADR 制度に関する研究 —

| | | | |
|---------|-------|----------|-----|
| [分担研究者] | 藤澤 由和 | 新潟医療福祉大学 | 講師 |
| | 岩田 太 | 上智大学 | 助教授 |
| [研究協力者] | 濱野 強 | 新潟医療福祉大学 | 助手 |

■研究要旨

海運・海事領域における ADR 制度とその関連制度に関して検討を行い、医療分野におけるその有用性や適合可能性を検討した。

A. 研究目的

海運・海事に関わる諸問題の発生時には、海運・海事独特の問題解決がとられているのであるが、司法的な部分に関しては海運・海事独自の制度である、海難審判庁がその任に当たっている。さらに ADR の機能を担う組織としては、日本海運集会所が存在し、海事・海運上の問題に関して仲裁活動を行っている。したがってこれら個々の組織の制度概要を把握するとともに、両者間の関係を明確化し、医療分野における ADR のあり方の検討材料とすることを目的とする。

B. 研究方法

既存の公開資料および諸文献などを中心に海難審判庁および日本海運集会所の情報を収集し、その分析を行った。

（倫理面への配慮）

本調査においては、特段個人を同定できるような形での情報は扱われておらず、仮にあるにしてもすでに公開された情報のみを取り扱っており、倫理的問題は発生しないと考えられる。

C. 研究成果

我が国では、重大な海難事件が絶え間なく発生しており、1954 年（昭和 29 年）には、我が国海難史上において未曾有な事故といわれた青函連絡船洞爺丸遭難事件が発生した。さらに高度成長期の 1960 年代からは、海難の発生も増加の一途をたどり、1973 年（昭和 48 年）には年間 23,000 件に達した。その後も、1988 年（昭和 63 年）潜水艦なだしお遊漁船第一富士丸衝突事件、漁船第五龍寶丸転覆事件など大きな海難事件が発生している。

海難が発生した場合に損害賠償、刑事責任といった司法上の法律問題が生ずるが、これらとは別に、海難の原因の探求および海技従事者に対する懲戒を目的とした行政上の処理を行う制度として、海難審判制度という手続きが制度化されており、海難審判庁がその任に当たっている。海難審判は、裁判類似の準司法的、審判・手続きを採用するが、海難の原因の探求および海技従事者に対する懲戒を目的としている点で、裁判外における当事者間の紛争処理を目的とした裁判外紛争処理制度とは目的を異にする。

とはいうものの医療分野においては、医療事故紛争の迅速かつ適正な解決を求めて、「海難審判制度」のように、裁判所とは別の形態の医療事故紛争を処理する行政審判所を創設すべきだとの見解が存在する。

そこで、本稿においては海難審判制度をとりあげ、海難審判制度が如何なるものか、その役割や機能等について検討する。また海運・海事においては、事故のみならず船舶の所有、船舶貸借、傭船、運航委託、海上運送、船荷証券、海上保険、船舶売買、船舶修繕、海難救助などに係る様々な紛争が広く存在するのであるが、こうした紛争処理に関してはいわゆる ADR の機能を担う組織として社団法人日本海運集会所が存在し、海事・海運上の問題に関して仲裁活動を行っている。したがって、本稿においては、この日本海運集会所に関しても若干言及をおこなうこととする。

以下、本稿では、まず海難審判制度について検討を加え、つぎに日本海運集会所における ADR について検討を加える。

I 海難審判制度

1. 海難審判の沿革と目的

海難審判制度は、海員懲戒法(1897年)をもって単独の法制度として確立され、1948年(昭和23年)に海難審判法に受け継がれ、現在に至っている。その目的は、将来起こりうる事故を防止するために、海難が船舶の乗組員などのヒューマンファクターで発生したものか、また、船体や機関の構造や性能などで発生したものかなどを、専門の知識と経験を有する審判官の合議体によって審理し、裁決をもってその原因を明らかにすることである。また、海難事故におけるその過失性を判断し、海技免許受有者に対して行政処分を行うことにある。したがって、当該海難により発生した損害賠償問題や刑事問題の処理はその射程にははいておらず、海難審判とは別に（場合によっては）損害賠償責任や刑事責任が追求されることになる。審判所が行った判断は裁判所においても有力な資料となり得るが、民事・刑事いずれの場合にも、事件は裁判所独自の立場で審理され、裁判所は審判所が行った事実認定および法律判断には拘束されない。

2. 海難審判庁の組織

海難審判庁は、海難の再発防止に寄与するため、海難審判法に基づき海難の原因を究明することを目的として設置された行政機関であり、国土交通省の外局となっている。組織

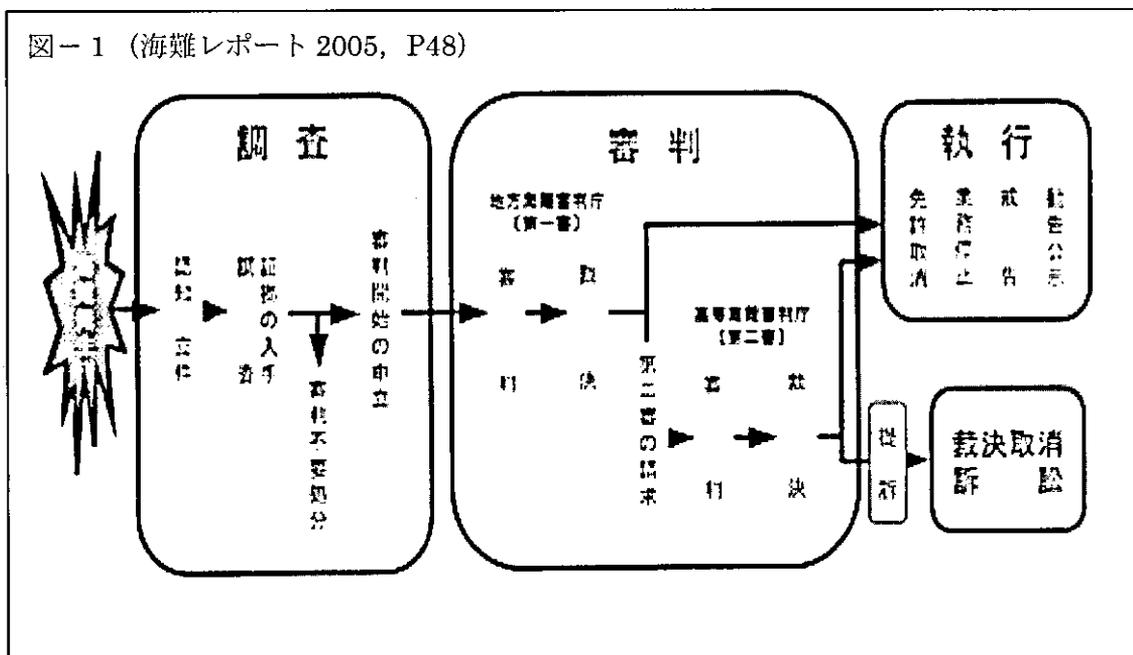
は、第一審を担当する地方海難審判庁及び第二審を担当する高等海難審判庁ならびに理事官の事務を統括する海難審理理事所によって構成される。高等海難審判庁は東京に置かれており、地方海難審判庁は、函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司、長崎に設置されており、那覇には門司地方海難庁の支部が置かれている。また、海難審理理事所は東京に置かれており、その事務を分掌するために各地方海難審判所の所在地に地方海難審理理事所が置かれている。

海難審判庁の平成 16 年度の予算は約 24 億円、職員数は 238 人であり、そのうち長官および審判官が 53 人、理事官 50 人、事務官 134 人の構成となっている。

3. 海難審判の手続き

つぎに海難審判の手続きであるが、海難を認知してから海難審判が終了するまでの手続きは、審判前の手続き（海難の認知・調査）、審判、執行の 3 段階に分かれる。

図-1（海難レポート 2005, P48）



A 審判前の手続き

(1) 海難の認知

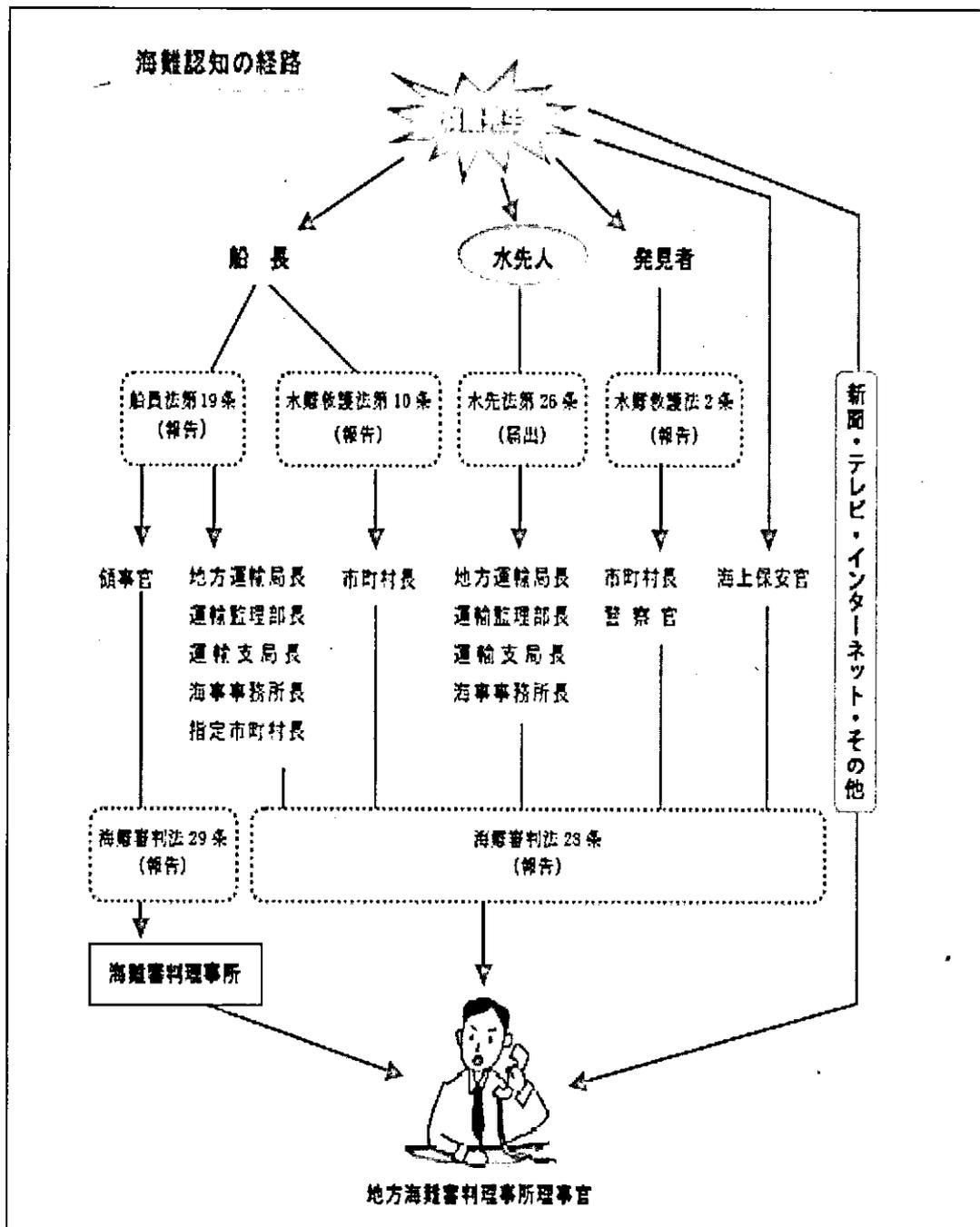
理事官は、我が国の周辺水域・海外水域における海難について広く情報収集を行っている。また、海上保安庁、管海官庁、警察官、市町村長、海外に駐在する領事館は、海難の事実があったことを認知した場合には速やかに理事官に届けなければならないこととなっている。なお、海難審判の対象となる海難とは以下のいずれかに該当する場合である

（海難審判法第 2 条）。

- ①. 船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき

- ②. 船舶の構造、設備、又は運用に関連して人に死傷を生じたとき
- ③. 船舶の安全又は運行が阻害されたとき

図-2 海難認知の経路（海難レポート 2004, 52 頁より引用）



(2) 調査

海難の発生について報告を受けた理事官は、直ちに調査を開始し、船体等の検査、帳簿や公開データ、安全管理マニュアル等の物権等を収取して証拠の収取を行うが、理事官は以下の権限を持っている。

- ①. 海難関係人に出頭をさせ、又は質問をすること
- ②. 船舶その他の場所を検査すること
- ③. 海難関係人に報告をさせ、又は帳簿書類その他の物件の提出を命ずること
- ④. 公務所に対して報告又は資料の提出を求めること
- ⑤. 鑑定人、通訳人若しくは翻訳人に出頭をさせ、又は鑑定、通訳若しくは翻訳をさせること

個々の事件は、事故が発生した場所を管轄する地方審判長の所在地に駐在する理事官が調査を担当するが、迅速な調査と関係人の便宜を図ることを目的として、関係人が最寄の地方事務所で調査に応じられるように、地方事務所間で相互に調査を依頼する体制としている。また、国外で発生した海難事件については、外務省を通じるなどして証拠資料の集取を行っている。

B 審判

(1) 審判開始の申立

理事官は、調査の結果、海難の再発防止のための審判による原因究明が必要と認めるときは、地方海難審判庁にその海難の審判開始の申立を行う。このとき、海難の原因に関係ある者が、船長、機関長等の海技免状を持っている乗組員や水先人である場合には、それらの者を「受審人」に指定する。また、海難は船長、機関長、水先人等の行為だけでなく、海技免状を持たない乗組員の行為や船体の構造、労働条件、気象等によって発生する場合があります。審判においてはこれらのことについても明らかにされる必要がある。例えば、船体が折損して沈没した事件について、船体の構造、材質、運航管理等にも問題があった場合、理事官は船舶所有者、造船所あるいは設計者等を「指定海難関係人」に指定した上で、審判を請求する。理事官は、審判開始の申立をした旨を受審人や指定海難関係人に通告しなければならない。なお、海難の事実から 5 年を経過したときには審判開始の申立を行うことはできない。

図－3 海難審判の流れ（海難レポート 2004、56 頁の図を改編）

