

搭乗者傷害保険における運行起因事故の成否が争われた最高裁平成28年3月4日判決の検討 ～争点化されなかった被保険者の範囲(搭乗者概念)にも検討を加えて～

土 岐 孝 宏

1. 事実の概要(最判平28・3・4 金判1489号18頁)

平成22年5月、老人デイサービスセンター運営会社とY保険会社とは、同センターにおいて通所介護サービスに用いる送迎車を被保険車両とする自動車保険契約(保険期間1年)を締結していた。

自動車保険契約には、搭乗者傷害特約(以下「本件特約」)が付されており、同特約において、本件車両の運行に起因する事故により、その搭乗者が身体に傷害を被り、入通院した場合に入通院保険金を支払い、また、上記傷害の結果、当該搭乗者に本件特約の定める後遺障害が生じた場合に後遺障害保険金を支払う旨が定められていた。

A(当時83歳<女性>で骨粗しょう症であり、身長が約115cmで、円背があった)は、平成22年11月13日、本件センターから自宅まで本件車両で送られ、本件車両は上記自宅前の平坦な場所に停車した。

その日の送迎を担当した本件センターの職員がAの降車時に踏み台を

2 (2) 搭乗者傷害保険における運行起因事故の成否が争われた
最高裁平成28年3月4日判決の検討(土岐)

使用せず、Aの手を引いて本件車両の床ステップからアスファルトの地面に降ろしたところ、Aは、着地の際に右大腿骨頸部骨折の傷害を負った(以下「本件事故」という。)

なお、従前、Aが本件センターでデイサービスを受ける際の送迎は、本件車両で行われており、本件車両は、地面からその床ステップ及び後部座席の座席面までの高さがそれぞれ約37cm、約72cmであったところ、上記のようなAの年齢及び身体の状況に鑑み、通常、Aが降車する際には、本件センターの職員がAを介助し、本件車両の床ステップと地面との間に高さ約17cmの踏み台を置いてこれを使用させていたとされている。

Aは、上記傷害により、平成22年11月から平成24年3月まで入院して治療を受け、同月、症状固定の診断を受けた。Aは、平成23年4月、本件特約に基づき入院保険金の支払を請求し、Y保険会社は、同年5月、Aに対し、同保険金50万円を支払った。

また、Aは、平成24年7月、本件特約に基づき後遺障害保険金の支払も請求したが、平成25年7月に死亡した。Aの法定相続人は、いずれも同人の子であるXほか2名であった。

本件本訴は、亡Aの子であるX(原告・控訴人)ら3名が、自らが相続した範囲(各1/3)で、上記、搭乗者傷害特約・後遺障害保険金の支払を求めたものであり、本件反訴は、上記特約に基づきAに入院保険金を支払ったY保険会社が、その金員の支払について法律上の原因がなかったと主張して、Xら3名に対し、不当利得返還請求権に基づき、上記金員の返還(50万円を三分して)をそれぞれに求めたものである。

第1審判決は、本訴(各)請求をいずれも棄却し、反訴請求を全部認容した。

Xのみが、控訴(さらに上告)し、ほか2名については、控訴せず、第1審判決が確定している。

控訴審判決は、控訴を棄却し、Xが上告した。

2. 判旨

「原審は、次のとおり判断し、上告人の本訴請求を棄却し、被上告人の反訴請求を認容すべきものとした。

本件特約にいう運行に起因する事故があったというためには、運行と事故との間に相当因果関係がなければならぬところ、これまでAが本件車両の後部座席から高低差のある地面に直接降車することとはされておらず、本件事故は、本件センターの職員において、Aが本件車両から降車する際に踏み台を置かず、安全に着地できるようにすべき注意義務を怠ったことにより発生したものであって、本件車両の危険が顕在化して発生したもとはいえない。したがって、本件車両の運行と本件事故との間に相当因果関係は認められない。

所論は、本件車両の座席面及び床ステップと地面との高低差はAのような高齢者にとっては本件車両の固有の危険であり、本件事故が上記高低差に起因して発生している以上、本件センターの職員の注意義務違反が介在したとしても、直ちに本件車両の運行と本件事故との間の相当因果関係は否定されないというものである。

上記の事実関係によれば、本件事故は、Aが本件センターの職員の介助により本件車両から降車した際に生じたものであるところ、本件において、上記職員が降車場所として危険な場所に本件車両を停車したといった事情はない。また、Aが本件車両から降車する際は、上記のとおり、通常踏み台を置いて安全に着地するように本件センターの職員がAを介助し、その踏み台を使用させる方法をとっていたが、今回も本件センターの職員による介助を受けて降車しており、本件車両の危険が現実化しないような一般的な措置がされており、その結果、Aが着地の際につまずいて転倒したり、足をくじいたり、足腰に想定外の強い衝撃を受けるなどの出来事はなかった。そうすると、本件事故は、本件車両の運行が本来的に有する危険が顕在化したものであるということではできないので、

4 (4) 搭乗者傷害保険における運行起因事故の成否が争われた
最高裁平成28年3月4日判決の検討(土岐)

本件事故が本件車両の運行に起因するものとはいえない。

なお、本件においては、上記2(2)のようなAの年齢及び身体の状況に鑑みて本件車両から降車する際に使用されることを常としていた踏み台が使用されていないといった事情が認められるが、Aの降車の際には本件センターの職員の介助のみでなく、踏み台を使用することが安全な着地のために必要であり、上記職員がその点を予見すべき状況にあったといえる場合には、本件センターに対する安全配慮義務違反を理由とする損害賠償請求等の可否が問題となる余地が生ずるが、このことは、本件における運行起因性の有無とは別途検討されるべき事柄である。

以上によれば、Aは本件特約に基づく入通院保険金及び後遺障害保険金の各請求権を有しているとはいえないから、上告人の本訴請求を棄却し、被上告人の反訴請求を認容すべきものである。原審は、本件事故が本件センターの職員が安全配慮義務を怠ったことから発生したものであるとして直ちに本件における運行起因性を否定しており、この点の説示に問題はあがるが、結論自体は是認することができる。論旨は採用することができない。

よって、裁判官全員一致の意見で、主文のとおり判決する。」

3. 研究

判旨、及び、結論に賛成する。

(1) 搭乗者傷害保険について

搭乗者傷害保険は、昭和22年自動車保険約款に歴史を有する定額給付方式の傷害保険であり、後述するように、この保険の被保険者が、運行に起因する事故等で傷害を被ったとき、あらかじめ契約で定められた定額の保険金を支払うものとし、主に、賠償者義務者のいない自損事故にて、被害者救済の機能を発揮する保険である。発売当初、任意の特約と

して販売されたが、任意付帯であったために普及率は低く、結果、自損事故における保障、とりわけ遺族補償が不十分でないという状況があいかわらず存在したところ、昭和50年6月の保険審議会答申等を契機として、任意保険中すべての対人賠償保険に自動付帯される定額給付の傷害保険、すなわち自損事故保険が、別途、創設されることとなり、先行してきた搭乗者傷害保険と、新たに設けられた自損事故保険とが相互に補完し合って、とくに、相手方が存在しない自損事故の場合において、被害者に充実した救済を与えてきたという歴史がある（鴻常夫編集代表『註釈自動車保険約款（上）』197～198頁，329頁 [西島梅治]（有斐閣1995））。

もっとも、平成10年に人身傷害補償保険が開発され、その普及率が向上してきたこと、また、損保各社とも、重複した補償の見直しや商品の簡素化を目的として、その人身傷害補償保険を軸に商品体系の再構成を図っていることにより、搭乗者傷害保険や自損事故保険の役割は、従来より縮小していると指摘されることがある（東京海上日動火災保険株式会社編『損害保険の法務と実務（第2版）』40頁（金融財政事情研究会2016）参照）。とはいえ、搭乗者傷害保険や自損事故保険は、人身傷害補償保険とは異なり、定額の保険給付を行う保険、すなわち、傷害疾病定額保険（保険法2条9号）として、なお、独自の存在意義と役割が認められる（それゆえ、同保険金は、加害者側の付保した自賠償保険・任意の対人賠償保険、搭乗した車両の対人賠償責任保険に自動付帯されることが多い自損事故保険・無保険車傷害保険にかかる保険給付、人身傷害補償保険給付、その他、社会保険給付や加害者の損害賠償給付と重複して、受けることができる。鴻・前掲332頁 [西島梅治] 参照。したがって、自損事故でなくても、その保険金の分、手厚い補償が得られ、被害者の救済が充実・後押される）。

自動車保険標準約款（損害保険料率算出機構）の搭乗者傷害条項によれば、同保険金は、「被保険者（その範囲は、後述（2））が、被保険

自動車の運行に起因する事故、または「被保険自動車の運行中の、飛来中もしくは落下中の他物との衝突、火災、爆発または被保険自動車の落下、のいずれかに該当する急激かつ偶然な外来の事故により身体に傷害を被った場合」に支払うものとし(約款2条1項1号2号)、その(2条1項にいう)傷害には、一方で、ガス中毒は含むが(約款2条2項)、他方で、日射、熱射または精神的衝動による障害、被保険者が症状を訴えている場合であってもそれを裏付けるに足りる医学的他覚所見のないものは含まない(約款2条3項1号2号)ものとされる。⁽¹⁾

支払われる保険金の種類は、a)死亡保険金(保険者は「被保険者が、約款2条の傷害を被り、その直接の結果として、事故発生の日からその日を含めて180日以内に死亡した場合に、保険金額の全額を死亡保険金として被保険者の法定相続人に支払」うものとする=約款7条1項)、b)後遺障害保険金(保険者は「被保険者が、約款2条の傷害を被り、その直接の結果として、事故発生の日からその日を含めて180日以内に別表1の1または別表1の2に掲げる後遺障害が生じた場合」に、(約定)保険金額に、別表記載の搭乗者傷害条項保険金支払割合(%)を乗じることで算出される「額を後遺障害保険金として、被保険者に支払」うものとする=約款8条1項)、c)重度後遺障害特別保険金及び重度後遺障害介護費用保険金(保険者は「被保険者が、約款2条の傷害を被り、その直接の結果として、事故発生の日からその日を含めて180日以内に別表1の1または別表1の2の第1級もしくは第2級に掲げる...後遺障害が生じた場合」等に、保険金額の10%を重度後遺障害特別保険金を、また、上記内容の「後遺障害が生じ、かつ、介護を必要とすると認められる場合」には、(約定)保険金額に、別表記載の搭乗者傷害条項保険金支払割合(%)を乗じることで算出される額の50%にあたる重度後遺障害介護費用保険金を支払うものとする=約款9条1項2項)、d)医療保険金(保険者は「被保険者が、約款2条の傷害を被り、その直接の結果として、生活機能または業務能力の滅失または減少をきたし、かつ、

治療を要した場合は、平常の生活または平常の業務に従事することができる程度になおった日までの治療日数に対し、保険証券記載の入院保険金日額・通院保険金日額に入院・通院日数を乗じることで算出される「額を医療保険金として被保険者に支払」うものとする＝約款10条1項)である。

なお、保険金の支払いを制限するものとして、各種の免責事由(故意・重過失免責、無資格運転・刑事罰のある酒気帯び・酒酔運転、薬物等の影響により正常な運転ができないおそれがある状態での運転免責、戦争変乱・地震免責、等々＝約款3条及び4条)があるほか、「被保険者が第2条の傷害を被った時既に存在していた身体の障害もしくは疾病の影響により、または同条の障害を被った後にその原因となった事故と関係なく発生した傷害もしくは疾病の影響により同条の傷害が重大となった場合」は、保険者は、「その影響がなかったときに相当する金額を支払」うものとする規定が設けられている(約款11条1項⁽²⁾)。

(2) 搭乗者要件(被保険者の範囲)にかかる判断について

約款規定における被保険者(補償範囲)の制限

本件最高裁は(1審及び控訴審も同じ)、「本件特約においては、本件車両の運行に起因する事故によりその搭乗者が身体に傷害を被」ったときに保険金が支払われる旨、定められている、とする。

しかしながら、搭乗者傷害保険特約では、昭和22年約款から今日の約款まで一貫して、本件最高裁が表現するような単純な要件(単純な搭乗者概念)にて、補償の可否を決するものとはしていない。搭乗者傷害保険特約においては、そもそも、補償を受けることができる「搭乗者(被保険者)」たりうるかについて、一定の制約が課されている(被保険者の範囲による搭乗者概念の制約)。

すなわち、搭乗者傷害保険特約は、被保険者が、被保険自動車の運行に起因する事故等により身体に傷害を被った場合に、保険金を支払うも

8 (8) 搭乗者傷害保険における運行起因事故の成否が争われた
最高裁平成28年3月4日判決の検討(土岐)

のであるが、その被保険者は、広く、単に、「被保険自動車に搭乗していた者」とされておらず、平成9年まで利用された旧約款であれば、被保険者は、「保険証券記載の自動車の正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者」に限定され(昭和22年約款, 昭和57年約款第1条の約款文言。鴻・前掲・330頁, 331頁参照), また、平成9年以降の現行約款にあつては、「被保険自動車の正規の搭乗装置またはその装置のある室内(隔壁等により通行できないように仕切られている場所を除く)に搭乗中の者(但し、極めて異常かつ危険な方法で被保険自動車に搭乗中の者、業務として被保険自動車を受託している自動車取扱業者は、被保険者に含まない)」に限定され(損害保険料率算出機構・自動車保険標準約款・2014年6月版・搭乗者傷害条項2条及び5条の約款文言。自動車保険の解説編集委員会編『自動車保険の解説2012』159頁(保険毎日新聞社)), その制限的な要件を満たして、初めて、被保険者たりえ、搭乗者傷害保険特約で補償を受けられる主体、すなわち、搭乗者たりうる⁽³⁾。

さて、本件最高裁は、本件Aが、搭乗者傷害保険特約で補償を受けられる、搭乗者たりうるかという、上記の被保険者の範囲の検討を、なんら、行っていない。それを省略して、次の論点である運行起因性の検討からはじめることとしている(1審, 控訴審についても同じ)。

それはおそらく、本件において、訴訟の当事者(保険者の側)が、Aが被保険者たりうることを争わなかったからであると思われる。そうであるとすれば、当該判断の省略は、必ずしも不当なものではない。しかし、搭乗者傷害保険特約で補償を受けられる被保険者の範囲の問題については、これまで、重要な最高裁判例が2件も出されており、またそれが契機となって、約款文言が変更されたという経緯もある。それが理論的には重要な論点になることは否定できない。本件最高裁が、Aの被保険者性を認めていることは論理関係上明らかであるが、その結論の当否を検討する意味もあり、以下、この問題についても検討することとしたい。

「正規の乗車用構造装置のある場所(旧約款)」の意義とそれにかかわる最高裁判決

旧約款においては、被保険者(補償を受けられる者の範囲)は、「自動車の正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者」に限定されてきた。

当該「正規の乗車用構造装置のある場所」の意味・解釈として、実務解説書等は、道路運送車両の保安基準[昭和26・7・28運輸省令67号]を援用しながら、乗員人員が、動揺、衝撃などにより転落または転倒することなく、安全な乗車を確保できるような構造を備えた場所であって(道路運送車両の保安基準[昭和26・7・28運輸省令67号]20条1項参照。以下、これを「保安基準」と記す)、具体的には、運転席、助手席、車室内の座席をいう、と説明してきた(鴻・前掲333頁[西島梅治]219頁[金澤理]。魚住庸夫・判解・ジュリ940号83頁は、「正規の乗車用構造装置のある場所」とは、道路交通法55条1項にいう「乗車のために設備された場所」と同義であり、上記保安基準20条1項にいう「乗車人員が動揺、転落又は転倒することなく安全な乗車を確保できる構造」の場所をいう、としている)。

もっとも、道路運送車両の保安基準20条1項は、「自動車の乗車装置は、乗車人員が動揺、衝撃等により転落又は転倒することなく安全な乗車を確保できるものとして、構造に関し告示で定める基準に適合するものでなければならない」とする規定であり、決して、乗車用構造“装置のある場所”を定義するのではなく、その“装置そのもの”の定義規定に過ぎない。したがって、もし、これを援用して解釈を与えるのであれば、旧約款にいう「正規の乗車用構造装置のある場所」とは、「正規の『乗車人員が動揺、衝撃等により転落又は転倒することなく安全な乗車を確保できる装置(具体的には座席)のある場所』をいうと解するのが正確であったと思われる(すなわち、具体的には座席をいう、とするのではなく、具体的には座席がある空間をいう、とするのが正確であったと

10 (10) 搭乗者傷害保険における運行起因事故の成否が争われた
最高裁平成28年3月4日判決の検討(土岐)

思われる。結論同旨、山野嘉朗・判批・判夕896号41頁、杉田雅彦・判批・判夕896号26頁、弥永真生・判批・判例評論452号65頁。なお、三村量一・最高裁判所判例解説50巻2号264～265頁も、搭乗者傷害条項は、被保険者を、「正規の乗車用構造装置“に”搭乗中の者」とせず、「同装置“のある場所に”搭乗中の者」とするが、これは、パスの通路にいる乗客等、室内にいる者も被保険者となることを定めたものである、として、座席のみならず座席がある空間という、広い意味に理解している)。

さて、最高裁は、旧約款にいう「『正規の乗車用装置のある場所』に搭乗中の者」に該当するか(=被保険者に該当するか)に関して、過去、2件の重要な判決を出し、その意味内容を、いっそう、洗練させるとともに、結果として、補償されるべき被保険者(搭乗者)の範囲を、限定的に解してきた。

まず、最高裁平成元年3月9日判決(判時1315号134頁)は、自動車の助手席の窓から上半身を車外に出し、頭部を自動車の天井より高い位置まで上げ、右手で窓枠をつかみ左手をあげる動作をして搭乗(いわゆる箱乗りに類似する)していた者(運転を誤った当該車両が電柱に激突し、そのはずみで頭部を同電柱に激突させ死亡した)が、「正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者」かが争われた事件である。同最高裁は、約款にいう「正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者」とは、「当該乗車用構造装置の本来の用法によって搭乗中の者をいう」とし、上記「極めて異常かつ危険な態様で搭乗していた者は、当該乗車用構造装置の本来の用法によって搭乗中の者ということとはできない」として、保険金請求を認めなかった。

乗車用構造装置のある場所に(形式的に)いても、本来の用法(ここでは助手席の本来の使い方)によらないで、それを利用している場合には、被保険者(補償対象)たりえないとする判断である。

次に、最高裁平成7年5月30日(民集49巻5号1406頁)は、ステーションワゴン(貨客兼用自動車)の後部座席の背もたれ部分を前方に折りた

たみ、荷台部分と平面一体となった部分に、少し体を起こした状態で横たわって乗車していた者（貨物車に追突された衝撃で貨物積載用扉が開き、商品とともに路上に投げ出されて死亡した）が、「正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者」かが争われた事件である。

同最高裁は、約款にいう「『正規の乗車用構造装置のある場所』とは、乗車用構造装置がその本来の機能を果たし得る状態に置かれている場所をいうものと解するのが相当である。けだし、右条項にいう『乗車用構造装置』とは、車両に搭乗中の者が車両の走行による動揺、衝撃等によって転倒、転落することを防止し、その安全を確保するための装置をいうものと解すべきところ、搭乗者傷害条項は、車両に搭乗中の者が、右装置が本来の機能を果たし得る状態に置かれている場所に搭乗していたにもかかわらず発生した事故によって生じた損害を補填することを目的とするものであって、それ以外の場所、すなわち右装置が本来の機能を果たし得ない状態に置かれている場所に搭乗中に発生した事故による損害まで補填しようとするものではないというべきだからである」とし、搭乗者が「乗車していた場所は、いわゆる貨客兼用自動車の後部座席の背もたれ部分を前方に倒して折り畳み、折り畳まれた後部座席背もたれ部分の背面と車両後部の荷台部分とを一体として利用している状態にあったというのであるから、右の状態においては、後部座席はもはや座席が本来備えるべき機能、構造を喪失していたものであって、右の場所は、搭乗者傷害条項にいう「正規の乗車用構造装置のある場所」に当たらない」として、保険金請求を認めなかった（下線部筆者）。

乗車用構造装置のある場所・空間に（形式的に）いても、当該乗車用構造装置がすでに本来の（安全）機能を喪失して、安全性を発揮できない状態にあったときは、そこにいる者も被保険者（補償対象）性を喪失するとする判断である。

このように、平成元年判決も、平成7年判決も、乗車用構造装置の持つ安全性に着目し、補償範囲を限定しようとする方向性において、共通

する考え方をとっている。搭乗者傷害保険特約は、車両の走行による動揺、衝撃等によって転倒、転落することを防止し、その安全を確保するための装置が本来の機能を果たし得る状態に置かれている場所に搭乗していたにもかかわらず発生した事故によって生じた損害を補填することを目的とするものとして、その目的から演繹的に補償の範囲に制限を加える平成7年判決にはその考え方が明瞭に示されているし、また、平成元年判決についても、助手席についての通常(本来)の使用方法(上半身を出さずに着座)がとられていれば、頭部の電柱への激突という事故もなかったであろうと考えられる事案において、本来の用法が強調されるので、その背後には、やはり、乗車装置の安全性(=助手席は、着座中ならば、一定、頭部を保護する)に着目する価値判断があったものと推察される(なお、この点、最高裁調査官による同判決の解説においては、「この保険が正規の乗車用構造装置のもつ安全性を前提とし、その構造装置のある場所に搭乗中の者のさらされている平均的危険を基礎として成立しており、保険料の額もこれを基礎に算定されることをも考慮に入れる必要がある」旨、指摘されている(魚住・前掲83頁)。杉田・前掲30頁も参照)。

上記、2つの最高裁判決の被保険者該当性(補償される者であるか)に関する考え方をまとめると、そこには、乗車用構造装置は、本来の用法に用いてこそ、安全性が発揮されるものであり、また、そのことをもって、乗員の安全が担保されるという考え方を前提とし、その安全性があるにもかかわらず傷害を受けた者を保護するということが本保険の目的であると理解することで、「当該状況、すなわち、本来の用法に用い、安全機能が発揮されている状況が整っていることを、搭乗者傷害保険による補償の前提(=被保険者該当性を認める前提)にする」という理解(判例法理)が見出せる。

また、そのようにして、被保険者の範囲を、正規の乗車用構造装置に搭乗中の者に限定し、その安全環境においてもなお傷害を受ける者に限っ

て補償を得させるという考え方は、保険料を比較的低額に抑えて、その限定的な範囲でのみ補償を求めるものとする、一般の保険契約者のニーズとも合致する(中西正明・判批・民商101巻4号146頁参照)。

新約款における被保険者の範囲の解釈

これまで見てきたとおり、「正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者」を被保険者とする、という、(旧)約款の文言に即して、最高裁による考え方が示され、その場合に当たるのかが議論されてきたわけであるが、今日、その解釈の前提となった約款文言(=装置のある場所に搭乗中)は存在しない。新約款には、(類似するにしても)あらたな文言が用いられ、さらに、約款規定の体裁も、判例が出された当時のものとは異なっている。そこで、搭乗者傷害保険の目的から、一定の方針のもと、その補償の範囲を限定する、という、最高裁判例の趣旨を、新約款の規定の解釈に引き継ぐにしても、少なくとも約款文言は異なっているので、過去の解釈をそのまま流用することは適切でなく、新しい約款文言、約款の体裁に即した被保険者の範囲にかかる解釈(約款解釈)を与えていくことが求められよう。また、当該約款改定は、先に述べたとおり、実務側としても、最高裁平成7年判決の補足意見が影響して行われた事実を認めているが、判決では、限定解釈するならば約款に明確に書くべきであり、保険者側がそれを書くことはまた容易である、という指摘がなされていたことをふまえて、それを受ける対応の形が“どのようであったのか”も、新約款の解釈論に反映させるべきであろう。

さて、現行約款(損害保険料率算出機構・自動車保険標準約款(2014年6月版)・搭乗者傷害条項5条の約款文言、および、前掲・自動車保険の解説159頁に記載の特約5条の約款文言を参照した)は、次のとおり規定を置いている。

5条(1): 搭乗者傷害条項における被保険者は、被保険自動車の正規

14 (14) 搭乗者傷害保険における運行起因事故の成否が争われた
最高裁判平成28年3月4日判決の検討(土岐)

の搭乗装置(自動車保険の解説159頁の約款文言では、乗車装置。以下、乗車装置で統一する)またはその装置のある室内(注:隔壁等により通行できないように仕切られている場所を除く)に搭乗中の者とします。

5条(2):(1)の規定にかかわらず、次のいずれかに該当する者は被保険者に含みません。

極めて異常かつ危険な方法で被保険自動車に搭乗中の者
業務として被保険自動車を受託している自動車取扱業者

そのように、新約款の特徴(旧約款との相違)は、被保険者の類型を2つのパターンに明確に分け、同時に、平成元年の判例法理を、2項に明文化し、そして、“のある場所”という表現から、より広がりをもつ、“のある室内”という表現ないし文言が新たに使用されている点にある。

すなわち、新約款では、a被保険自動車の正規の乗車装置に搭乗中の者であるか(以下、a類型という)、または、または、b被保険自動車の正規の乗車装置のある室内(隔壁等により通行できないように仕切られている場所を除く)に搭乗中の者(以下、b類型という)であれば、被保険者に該当して、原則、補償を受けることができるが、しかし、a類型(具体的には、乗車装置利用中の者=着席者)かb類型(具体的には、乗車装置のある室内にいてそれを利用していない者=バス等で典型な立乗中、車の床に、起立中・すわりこみ中の者、前後席の通路を移動中の者、乗車途中の者・下車途中の者等)に該当しても、極めて異常かつ危険な方法で被保険自動車に搭乗中であれば、例外的に、被保険者でなくなる(被保険者の地位を喪失する)という規律を定めている(なお、ここにいる乗車装置とは、従来の解釈と同様、保安基準20条を参照して、具体的には運転席、助手席、車室内の座席等をいうと解説されている。前掲・自動車保険の解説160頁)。

約款改定にあたって、とくに、最高裁が示した、本保険(特約)の趣

旨ないし補償に対する基本的な考え方を変更する旨の意図は、実務書の類からも、また、約款規定文言からも伺えないので、そうすると、新約款は、乗車装置の有する安全性か(a類型)、または、乗車装置のある室内(空間。なお、この表現は、最高裁判決の解釈の前提であった、従来の約款文言、すなわち、“装置のある場所”よりも、広がりがある表現、文言である。)の有する安全性(b類型)に着目して、被保険者該当性(補償対象)を肯定することを意図した約款である、と解すべきことになろう。そして、被保険者の範囲を具体的に判定するにあたっては、(またはで繋いでいることが重視されるべきであるので)その“いずれかの”安全性を享受していれば、それで足りるのであり、その安全環境に身を置いていたものに被保険者該当性が肯定されることを意図した約款であると解される。

ここにいう、a類型又はb類型の具体的な安全性とは何か、私見に理解するその内容を明らかにしておきたい。

まず、aの類型にかかわって、そもそも、乗車装置(座席)には、身体を保護し、また、シートベルト等の補助具をも用いながら、体をホールドする機能(道路運送車両の保安基準[以下、保安基準と記す]20条1項、22条の3)、ヘッドレストといった、頭部を保護する機能(頭部後傾抑止装置。保安基準22条の4)、また、それらの装置に難燃性の材料を使用することで火災時に身体を一定保護する機能(保安基準20条4項)が備わっている。そのような機能をもつ乗車装置の着席者(利用中の者)は、当該意味での「乗車装置のもつ安全性」を享受している。そして、この意味での安全性に着目して、その安全性を享受している環境があるにもかかわらず、傷害を受けてしまった者に、同保険の保護が与えられると解される(新約款は、この類型(a類型)の保護を先に出しているが、またはで、以下のb類型を繋げているので、両類型に、主従の関係というものはない。両類型は、独立している)。

次に、独立した関係で保護が与えられるb類型にかかわって、その類

型の被保険者が享受している安全性をどう説明するのか。この点に焦点をあてた議論は、多くないようである。

一般的な乗用車を前提に議論するものとして、そもそも、その車室内というものは、乗車装置がある場所か否かにかかわらず、一般に、外界と隔たりのある空間であって、外界の危険から身体を守る空間として機能するが、なかでもそのうち、乗車装置(座席)のある(部分の)車室内については、そこが、衝突に際して乗員を保護するのに適した堅ろうなフレーム構造(車枠)で囲まれることや(保安基準18条)、当該車室内の天井張り・内張りその他の内装にも難燃性の材料が使用されることによつて(保安基準20条4項)、火災時の危険が考慮されるなど、一定の安全性が備わった空間となっている。

そのような空間にいる者は、当該意味での「空間のもつ安全性」を享受している。そして、この意味での安全性に着目して、その安全性を享受している環境があるにもかかわらず、傷害を受けてしまった者に“も”、同保険の保護が与えられることになる、と解すべきであらう。⁽⁴⁾⁽⁵⁾

以上、新約款の解釈論(私見)をふまえて、本件Aが、被保険者に該当するかを判断する。

本件Aは、降車しようとしていたものであり、乗車装置からは既に離れていたため、Aが、a類型の被保険者(着席者)になる余地はない。b類型の被保険者該当性が問題になるに過ぎない。

そこで、b類型にいう空間の安全性とその安全空間にいる者の保護をどの範囲で行うかの問題となるが、これについては、身体の全部がその空間にない場合でも、少なくとも、身体の一部が、外界と隔たれ、また、乗員の保護を考えたフレームによつて囲まれた空間中にある(とどまっている)というならば、少なくともその部分については安全性が高められているのであり、保護の必要性をそこに認めることができる、というべきであらう。したがって、わずかであれ、身体の一部が室内にある者(残っている者=降車時、入っている者=乗車時)は、搭乗者傷害保険

特約の被保険者（b類型）としてよいと考える。⁽⁶⁾

契約者の補償に対する期待にかんがみても、このような保護を考えることが適切であると思う。

これを本件にあてはめれば、Aは、降車のために手足または腰などを上記用具から離し、車外に両足をつけるときまでに傷害を受けたか（右大腿骨頸部骨折の傷害を負ったのは、おそらく、右足から着地したことに起因すると推認される。もしそうであるとする、片足しか着地していないときに、傷害を受けた関係になる）、あるいは、車外に両足をつけた瞬間・同時に（左足から着地し、次に右足を着地したときに、右大腿骨頸部骨折の傷害を負ったとすれば、両足をつけるやいなや、傷害を受けた関係になる）、傷害を受けたかの、いずれかの態様で傷害を受けたと思われる。

（ジャンプして飛び降りたわけではない）Aの体の一部は、傷害の瞬間にわずかであろうがその一部がなお室内に残っていたということができ、ぎりぎりのところで、被保険者の要件を満たした、という評価が可能である（なお、Aが、被保険者の資格を喪失することになる、極めて異常かつ危険な方法で被保険自動車に搭乗中の者ではなかったことは、明らかである）。

ところで、これまで、走行中といった、典型的な場面ではなく、乗車時や降車時といったある種の限界事例に際して、搭乗中の意味するところは、「それらの場所にのるために、手足または腰などをドア、床、ステップまたは座席に掛けたときから、降車のために手足または腰などを上記用具から離し、車外に両足をつけるときまでをいう」とされてきた（東京地判昭和62・1・29判時1224号56頁、東京地判平成7・12・21判タ906・265、鴻・前掲333頁 [西島梅治] 220頁 [金澤理]、前掲・自動車保険の解説160頁）。私見は、先のとおり、室内空間の有する安全性に独立した保護を与える新約款の解釈を通じて、空間の安全性が享有されていたか（それゆえに保護の必要性が認められるか）の観点から、身体の

一部が(残っていれば)被保険者性を認めるという考え方をしたが、従来いわれてきた基準によっても、本件Aは、片足をついたかまたは両足をつくや否やの瞬間に傷害を受けたものとして、したがって、車外に両足をつけるときまでに傷害を受けたものとして、被保険者性が認められるであろう。そのように、降車時に関しては、故意にジャンプして飛び出るような体勢で降車しない限り、私見の結論と、従来の考え方(車外に両足をつけるときまで)による結論とは、かねがね一致する。

もっとも、乗車時については、私見の結論と、従来の考え方による結論とが、大きく異なる場合も想定される。例えば、乗車時、ドアに手をかけただけの状態の者は、いまだ、なんら、その安全空間に、身体を守られていない状況である。私見では、搭乗者傷害保険の趣旨・目的との整合性からする制約がかかるものとして、この者には、被保険者性を認めない(そのような状態にある者の保険保護は、相手方 加害車の賠償責任保険に頼るべきである)。

以上、検討した結果、(判断こそしていないものの)Aが被保険者であるという前提において論を進めている最高裁は、結論的には、正当であると考ええる。

(3) 本件事故の運行起因性にかかる判断について

Aの被保険者性が認められるとして、次に検討されなければならないのは、当該被保険者(正規の搭乗装置またはその装置のある室内に搭乗中の者)が、「車両(被保険自動車)の運行に『起因する』事故『により』が身体に傷害を被ったか」である。本件最高裁では、この点(のみ)が争点とされた。

「運行に起因する事故により(傷害を被ること)」の意味として、まず、本件第1審判決(福岡地裁小倉支部判平成26・11・17)及びそれを引用する控訴審判決(福岡高判平成27・4・22)は、まず、ここに「『運行に起因する』とは、自賠法3条にいう自動車の『運行によって』と同

義であ」り...、したがって、「自動車を『当該装置の用い方に従い用いることによって』(自賠法2条2項)」という意味である、とする(そのように、第1審・控訴審は、自賠法上の概念に引き付けて解釈する。なお、人身傷害補償保険事案について、同様に解した例として、大阪高判平成23・7・20判タ1384・232がある)。

そして、自賠法3条にいう「運行によって」の「によって」の部分は、相当因果関係を意味する、すなわち、運行と事故との間に相当因果関係いやしくもそうした行為があれば経験則上そうした結果を生ずるであろうと認められる関係が必要であることを示している、と解されているが(最判昭和47・5・30民集26巻4号939頁、国土交通省自動車局補償制度参事官室監修『新版・逐条解説自動車損害賠償保障法61頁(ぎょうせい2012)』)、第1審・控訴審の判断は、自賠法3条の当該部分の解釈とも整合的であり、その要件を満たすためには、運行中に事故が発生したというのみでは足りず、運行と事故(傷害の意味を含むと考えられる)との間に相当因果関係がなければならない旨を、判示している。

一方、本件最高裁は、自賠法3条における概念との同一性に直接言及することなく、また、原審判断の内容にふれる場面は別として、いわゆる最高裁自身の判断部分にあって、第1審・控訴審が使用する「相当因果関係」という概念ないし表現も、使用していない。

さて、本件最高裁は、降車・着地・骨折までの一連の経過事実を、広くまとめて、「本件事故」と定義した上、その本件事故は「車両の運行が本来的に有する危険が顕在化したもの」ではない、とした。ここに問題とされうる因果連鎖の関係は、「運行に起因する事故によって傷害を被ったこと」という約款文言に正確に整合させて議論するとき(そもそも、本件は、自賠法3条の問題ではない)、運行に『起因する』事故=傷害原因的出来事『によって』傷害を受ける必要がある、という、2つの因果関係の問題を一体して射程に収め、議論するものと整理できる。そして、その内容上、「車両の運行が本来的に有する危険が顕在化して」

という独特の表現が用いられているが⁽⁷⁾、最高裁は、これまで、搭乗者傷害保険金が支払われる要件として、運行に起因する事故と傷害との間に相当因果関係がなければならない旨、判示してきたこと(最判平成19・5・29判時1989号131頁。また、人身傷害補償保険事案についても、同じく、最判平成19・10・19判時1990号144頁。いわゆる一般の普通傷害保険についても、最判平成19年7月6日判時1984号108頁により、原因事故と傷害との間に必要な関係は、相当因果関係である、との判断がなされている)、原審が「相当因果関係」を云々する部分については、とくに「問題がある」と批判されていないことを踏まえると、その独特の表現は、運行(「による」事故)「と」傷害との間に相当因果関係がなければならないという上記判例法理を、事柄に即して、わかりやすく言い換えたものと解される。したがって、特段、相当因果関係とは異なる因果関係理論に依る意図はない、と考えられるのであり、運行と事故ないし運行起因事故と傷害との相当因果関係を判定する具体的判断基準としての、「運行危険が顕在化したか」という評価にあたっては、そこに、同様、規範的ないし法的な評価(そもそも、運行危険といえる出来事があったといえるのか、という評価からスタートして、それが肯定されるとしても、当該原因<運行危険的出来事>から、通常予見・予測できる結果<傷害>が生じたといえるかという評価を行なう、いわゆる相当性の判断)が介在させられる関係となる。

これまで、搭乗者傷害保険ないし自損事故保険における自動車保険の実務においても、運行に「起因する」とは、そこに相当因果関係を要求する趣旨であるとされてきた(前掲・自動車保険の解説91頁, 157頁)。実務解説書では、そのような運行起因性が否定される例として、駐車中の車の中でリンゴの皮をむいていて手を切った場合、駐車中の車の中で幼児がおむつを替えていて、車内で転げ落ちてけがをした場合が挙げられるが(前掲・自動車保険の解説91頁, 157頁)、最高裁の判断(判示文言)との関係でいえば、それらは、運行の危険が顕在化したかの解釈の

問題(規範的・法的評価の問題)として扱われる。

さて、本事案の当てはめとして、本件最高裁は、a 危険な場所での停車・降車は、その危険を発現させ、また、b 本件車両のステップの高さも、その危険を発現させようという前提に立つが、“本件では”、a 安全な場所での降車であり、かつ、b 高いところからの降車とはいえ、介助を受けた結果、Aが通常に降車でき、つまずいて転倒すること等がなかったことをもって、運行に起因する傷害にあたらぬとする。

この点、本件最高裁は、運行に起因する事故(判旨では、要旨、危険な場合での停車(降車)行為や、着地の際につまずいて転倒したり、足をくじいたり、足腰に想定外の強い衝撃を受けるなどの「出来事」と表現されている)そのものがなかったと評価しており、そうであれば、当然、運行起因事故と傷害との間の因果関係も認めようがない。その意味で、本件最高裁は、本事案において、運行起因事故と傷害との間の相当因果関係を否定したというより、運行起因事故ないし運行危険そのものがないものと評価することで、あえて因果関係の議論をするなら、既に、運行起因事故と傷害との間の事実的因果関係を否定している、とみるほうが適切のようである。すなわち、Aが実際に傷害を受けていたとしても、それは運行とは全く無関係に受けた傷害になる、という整理をしている。日本骨折治療学会のホームページ⁽⁸⁾によれば、骨粗鬆症によって骨の強度が低下してしまったことが原因となり、高齢者では、交通事故や転落事故などのような大きな衝撃を受けなくても、転倒などの比較的軽微な外力で骨折を起こし、また、その原因である骨粗鬆症は女性に圧倒的に多い疾患で、大腿骨頸部骨折や大腿骨転子部骨折は、高齢女性に好発する、とされている。このような知見は、今回の最高裁の判断を支持する根拠にもなる。搭乗者傷害特約は、先の駐車中のリングのかわむき事故のように、運行“中”に起こったという事実だけとらえて、運行があろうがなかろうが生じる関係にあった傷害まで補償することを予定する保険契約ではない。本件認定のもと、保険金が払われぬという結

論が導かれることは、当然である。

なお、本件最高裁が本件当てはめの前提として理解した具体的な「車両の運行が本来的に有する危険」について、まず、a 危険な場所での停車・降車というものは、車両の運行の態様(危険な場所に停車したこと)との関係で、傷害の原因になりうるものと整理でき、b 本件車両のステップの高さというものは、車両の運行に用いた媒体の性質・個性(運行車の形状)との関係で、傷害の原因となりうるものと整理でき、いずれも、「車両の運行」が本来的に有する危険であるとみてよいと思われる。控訴審において、本訴原告が持ち出した、大阪高判平成23・7・20判タ1384・232の事案(もっとも、人身傷害補償保険の事案である)は、降車場所付近に段差があったため、転倒したという事案であり、そこで、運行に起因する事故であることが認められているが、それは、まさに、a という危険が顕在化した例である(そのような事情なく、安全な場所に停車した本件とは、それゆえ、「事案を異」にする)。

車両の個性(ステップの高さ、特殊装置、たとえば、ダンプ装置の有無など)はまちまちであるが、その個性は、それぞれの車両から切り離すことはできない。切り離せないで、その個性も、車両の運行に本来的な危険とみななければならない(なお、保険者は、車両の型式、装置の有無をみて、引受判断、保険料の決定をしているし、またそうすべきでもある。例えば、ステップが高い車は、一般の車よりも、潜在的に高い降車危険があるものと判断し、高い保険料のもとに引き受けることも可能であるので、そのような「車両運行危険(個性の危険)」を理解することに何ら問題はない)。

最後に、原審を批判する最高裁は、安全配慮義務違反という第三者過失行為が介在しても、運行と事故ないし運行起因事故と傷害との間の因果関係が当然に(直ちに)否定(切断)されることにはならないと考えている。本来、性質上、二者択一的に唯一の原因を探し求める因果論ではない、相当因果関係という枠組みにおいて、運行起因性(運行に起因

する事故によって傷害を被ったこと)の有無を判断する以上、そのように考えるべきことになろう。⁽⁹⁾この原審批判部分もまた、適切である。

[註]

- (1) 約款規定については、自動車保険の解説編集委員会編『自動車保険の解説2012』156頁以下(保険毎日新聞社)を参照されたい。本文に用いた標準約款は、2014年6月版であるが、同書は、2009年6月版の標準約款を参考として、その解説を行うものであり、本文にかかわる範囲において、約款文言に相違(変更)はない。
- (2) 通常ならば生命に別条のない程度の軽傷を負った被保険者が、心臓疾患があったために死亡したような場合、死亡という結果は事故と相当因果関係がないから、死亡保険金は支払われず、心臓疾患がなければ要したであろうと考えられる治療日数に対する医療保険金相当額が支払われる、という例をあげて、同約款規定の意図するところが説明されている。自動車保険の解説・前掲168, 111~112頁。
- (3) 平成9年約款改正は、最判平成7年5月30日判決における、千種秀夫裁判官の補足意見が影響した改正であると考えられる(前掲・自動車保険の解説159頁, 判解・前田雅弘・別ジュリ202号79頁参照)。同最判は、後述するように、後部座席を折りたたんで荷台部分と平面一体となった部分に乗車していた者の被保険者該当性を判断するにあたり、「その状態においては、後部座席はもはや座席が本来備えるべき機能、構造を喪失していたものであって、右(搭乗していた)場所は、…正規の乗車用構造装置のある場所に当たらない」として、その被保険者性を否定した。千種秀夫裁判官は、補足意見において、要旨、約款文言の形式解釈をすれば、なお、その場所も、「正規の乗車用構造装置のある場所」と読む余地も残っており、法廷意見がいうように、同保険の趣旨から、装置の安全性に着目し、その場所にかかる限定解釈をするのであれば、それがわかるように(荷台としたときはもはやその場所にならない旨を)約款に明確に書くべきである、という意見を述べていた。

なお、本事件の保険者が用いた当該部分にかかる約款文言の詳細は、一審から上告審までを通して明らかにされていない。ただ、標準約款の内容と大きく異なる文言を使用していたとも考えにくい。そのため、以下の検討も、本件契約でも、標準約款における文言が採用されていたものと仮定して、行うものとする。

- (4) 出口正義・判批・NBL600号68頁も、旧約款のもとでの議論として、車室を覆う車体も広義の乗車用構造装置であるとして、(文言からは離れる解釈であるが、その点はひとまずおくとして、いずれにしても) その空間にいるものに保護を与えるべきものとの価値判断を示していた。

この点が文言上明確にされた新約款のもとでは、本文のとおり、乗車装置そのものの安全性(a類型)と、それがあある空間の安全性(b類型)とは、内容において別個のものとして理解されるべきである。その結果、b類型による保護を受ける前提として、a類型の安全性が満たされていることを前提ないし要求するような解釈は、とるべきではないと思われる。というのも、そもそも乗車装置を利用していない(着席していない等の)場面であって、「(利用すらしていない)乗車装置の安全性を前提として」…云々…結果…保護される、という議論は、明らかに無理があり、極めて誘導的、恣意的となるからである。また、“装置のある場所”という文言から、より広がりのある“装置のある室内”という文言に変更されたことも、当該解釈をあとおししよう。

以上のように、新約款の体裁(法文言)は、そのように、内容において別個の状況として理解されるべきもの(別個の安全性)を、“または”でつないで、ともに(すなわち、いずれかの状況があれば足るものとして)補償しようというものとなっていると解される。

このことに鑑みると、もはや、新約款の新文言ないし解釈のもとでは、平成7年最高裁事案において問題になった乗員についても、被保険者たりうる、と解すべきことが正当である(これは、b類型の安全性のみ享受している乗員である)。

ところで、新約款では、乗車装置のある室内に搭乗中の者を被保険者としながらも、室内に限定(注)を付けて、そこにいう室内から、「隔壁等により通行できないように仕切られている場所」を除くという限定が置かれている。当該「注」の解釈として、実務解説書においては、「正規の乗車装置のある室内と隔壁等により行き来できない構造となっている荷台、…具体的にはワンボックスの貨物車で後ろの荷台スペースと運転席助手席との間に保護棒や隔壁で仕切りがあり、車内では運転室と荷台との間を行き来できないような構造」の箇所は、室内から除かれるとされる、と説明されているところである(前掲、自動車保険の解説160頁)。

ひょっとすると、新約款の作成者は、この「隔壁等により通行できないように仕切られている場所」は除外する、という規定をもって、平成7年最判の乗員の乗車態様について、同最判の結論を維持し、その被保険者性を認めない、との理を表現できている、と考えているのかもしれない(三

村量一・最高裁判所判例解説50巻2号266頁は、ステーションワゴンにおいて後部座席を前方に倒して使用している場合の当該後部座席背面部は、前部座席<運転席と助手席>と前部座席背もたれによって区別され、走行中に前部座席から移動することができない状態になっている、と解する考え方を、最高裁判所判例解説として、示していた。

しかしながら、約款解釈の基本である客観解釈という観点から、上のような解釈は、是認すべきでなく、したがって、約款作成者の推察される上記意図も、実現させるべきでない。

平成7年最判の補足意見は、後部座席を折りたためば保護がなくなるのであればその旨、明確に約款に示すべきものとし、学説も、多数の学説は、そもそも約款の不明確さを理由に最高裁の結論に反対し、保険者有責を支持し(武知政芳・判批・リマークス1997<上>106頁, 石原全・判批・金判1013号51頁, 山野・前掲40頁), また、それに賛成する立場の者でも、その理を約款に明示すべきことを強調してきた(弥永・前掲67頁, 杉田・前掲31頁, 小西義博・判解・判夕945号221頁。なお、出口・前掲68頁も参照)。

このことに鑑みて、はたして、「隔壁等により通行できないように仕切られている場所」という表現から、平成7年最高裁事案のステーションワゴンにおける、後部座席を倒さず使用しているときに、運転席(背部)と助手席(背部)とは、「隔壁」あるいは「隔壁等」であって、後部座席を前方に倒して使用している際に広がる荷台空間は、その除外空間に当たるという結論が、「明確なもの」として、導けるであろうか。なぜ、明確に書けるのに書かなかったのか。

そもそも、運転席(背部)と助手席(背部)の部分から、後方へ通行できないかも、相対的であって、例えば、子供であれば、運転席と助手席の間は通路がなくても容易に通行できる。また、子供でなくても、例えば、母親が走行中、後部座席で泣く子供をあやすために後部空間に移動する例のごとく、走行中でも、運転席と助手席の間から車内を移動することは(体格次第では容易とはいわないまでも)可能である。

保安基準によれば、シートをどのように利用するかにかかわらず、搭乗(乗車)が予定された空間内(いかなる意味でもトランクとしてしか利用されない場所は別である)は、一定の安全設計が求められており、そのことに鑑みれば、乗員がその空間内で移動(通行)できるかどうかなど、(とりわけ、新約款のように、装置を利用していなくても保護する前提で考えるなら)危険状況の変化に本質的な影響を与えない事柄であって、その乗員の置かれている危険の程度と、本来、無関係の事柄であることにも

注目すべきである(当該議論に関連して、いわゆるウォークスルー構造のワンボックスカーやステーションワゴンにあっては、座席間の通路や車両後部の荷台部分などは、車両の走行中に乗員が座席から移動することが予想される場所であり、その場所は、保険の対象となるが、平成7年事案で荷台部分に変更された部分は、運転席と助手席との壁により車両の走行中に乗員が座席から移動することが予想されていない場所であるから、その場所は、保険の対象にならない、とする議論は(三村・前掲266頁参照)、乗員の置かれている安全性がどう変化するかという視点に立ったとき、極めて、説得力のない議論である。山野・前掲40頁も同旨)。

以上より、平均的、一般的な契約者の理解可能性という観点に立って、上記の室内の限定箇所は解釈されるべきであり、それは、社会通念上、隔壁と表現してしかるべきもので仕切られた空間であり、通行が物理的に不可能である空間(例：堅固な仕切りとしての乗用車のトランク)が、除外空間になると解すべきであろう(旧約款の解釈論であるが、同旨を述べるとされるものとして、大塚英明・判批・ジュリスト臨時増刊1091号95頁)。

- (5) ところで、正規の乗車装置またはそれが室内に搭乗中の者という概念をもって、被保険者の範囲を定める自動車保険の傷害保険は、搭乗者傷害保険に限られない。

自損事故保険では、被保険自動車の保有者、運転者といった一定の属性を持つ者を当然に被保険者とする一方、それら以外の者で「正規の乗車装置またはその装置のある室内に搭乗中の者」も、追加して被保険者とし(前掲・自動車保険の解説101頁)、人身傷害補償保険でも、記名被保険者、その配偶者、それらの別居未婚の子といった一定の属性を持つ者を当然に被保険者とする一方、それらに該当しない者で「正規の乗車装置またはその装置のある室内に搭乗中の者」も、追加して被保険者とする(前掲・自動車保険の解説375頁～376頁。なお、人身傷害補償保険における被保険者の意味としては、生命保険にいうそれと同じで、事故の客体という意味である)。

これらの傷害保険では、運転者や記名被保険者といった人に着目し、その人に由来する一般的な自動車傷害危険を補償とする一方(なお、自損事故保険は、保有者、運転者については、それらの者が車外にいるときも補償する趣旨があり、同様、人身傷害補償保険でも、記名被保険者、その配偶者、子ら一定の者については、それらが被保険自動車に搭乗中か否かを問わず如何なる状況<他の自動車に搭乗中、歩行中>であっても、補償する趣旨がある。自動車保険の解説101頁、377頁)、それに該当しない者については、単に被保険自動車に「搭乗中の者」とするのではなく、被

保険自動車の「正規の乗車装置またはそれが室内に搭乗中の者」を補償するという限定を付した上で、補償を提供するものとしている。そのような限定を付している以上、それらの約款の解釈としては、その正規の乗車装置またはそれが室内の安全性に着目し、その安全性を前提とした自動車傷害危険のみ補償しているものと解すべきである。

したがって、本文に示した搭乗者傷害保険における補償範囲の考え方は、自損事故保険や人身傷害補償保険における、(運転者や記名被保険者という属性をもたないそれ以外の)搭乗者の補償範囲を考えるにあたって、同様に妥当すべきものである。

- (6) ところで、車外においていわゆる致命傷を負い、死亡といった結果(搭乗者傷害保険死亡保険金請求事由)を生じさせた場合であっても、先行する運行起因事故の時点で(その時点では、正規の乗車装置に搭乗中かそれが室内に搭乗中の状態にある)“何らか”傷害を受けていたという事情が認められるのであれば、近接する一連の事故全体における被保険者性が認められるとの前提において(=要するに、後続の傷害事故のときに既に搭乗中でなくてもよいものとし)、そのとき、先行する運行起因事故から(傷害ではなく)死亡等の結果(給付事由)が生じるまでの時間的近接性、また、それが生じた場所的近接性が認められる場合には、先行して受けた傷害の内容(それが死亡といった結果に直接つながるものであったか)にかかわらず、生じた結果(死亡)に対する、その内容における搭乗者傷害保険金の請求までを認容する(運行起因事故と死亡の結果との間の相当因果関係を肯定する)のが、判例の考え方ようである(最判平成19・5・29判時1989号131頁、大阪高判昭和59・4・18判タ540号319頁参照)。

最判平成19・5・29判時1989号131頁は、夜間、高速道路上、自損事故により、走行車線と追越車線とにまたがって走行不能で停止した状態の車両から降車・避難した者が後続トラックに轢過された事案であり、最高裁は、この者(車外にいて致命傷を負った者)が、「自損事故により“負傷し”(他方で、もっとも、搭乗中に重い傷害を被ったものではないことも明らかとするが)、死亡した」として、搭乗者傷害保険における死亡保険金の請求を認容している(もっとも、事実審である原審<仙台高判平成18・8・30交民40・4・586>は、「車両内部には血痕等もなく、亡被保険者の身体が衝突した形跡がなく、亡被保険者がシートベルトを着用していた可能性が高いことが認められ、…亡被保険者が本件自損事故により意識状態及び運動能力に影響を及ぼすような傷害を被ったとは認めがたい」、あるいは「“仮に”、何らかの傷害を負ったとしても…」と事実認定していたのであり、そのように、傷害を受けたという積極的な事実認定はないにもかかわらず

らず、「自損事故により負傷し」たとの評価を与え、論を進めた点は、疑問なしとしない)。

また、大阪高判昭和59・4・18判タ540号319頁は、早期、まだ暗い時間帯に、被保険自動車を橋の欄干に追突させ、車両の前部が欄干を突き破って橋の上で宙吊りになり、そこから脱出した運転者(この者については、自損事故により、鼻背部に深さ皮下に達する挫傷、鼻骨骨折等の傷害を受けていたことが認定されている)が、理由不明であるが川に転落して溺死した事案であり、大阪高裁は、傷害を受けながら川への転落を避けるためドアから脱出したところ、転落したものと認められるとして、自損事故保険及び搭乗者傷害保険の死亡保険金の請求を認めている。

以上のように、先行する運行起因事故において“何らかの”傷害さえ被っていれば、保険金請求の原因となっている生じた結果(死亡保険金請求であれば死亡という結果)の直接の原因(=約款文言による)となる傷害を、車外(搭乗中でない状態)で受けたとしても、被保険者の範囲の制限には抵触せず、補償が受けられるというのが判例、とりわけ平成19年最判の立場であるが、そのような理解は、搭乗者傷害保険が、乗車装置ないしそれがある室内の安全性に着目して、それにもかかわらず受ける損害の補償を目的としているとした最高裁平成7年判決の理解と整合性のとれる判断であるかは、疑わしい面もある。乗車装置(安全な装置)ないしその室内(安全空間)に搭乗していたにもかかわらず死亡(損害を受けたとき)したときに、それを補償する、というのが、この保険の目的であるとすれば、死亡(そのほか、後遺障害、入院・通院)といった保険給付事由に設定されている「結果」に対して直接の原因になる傷害を、搭乗中に被っている関係が要求されるはずである。また、搭乗中の者(被保険者)が傷害を被り、その直接の結果として死亡したとき、という約款文言からも、そのような解釈が自然である。

平成7年判決の理解を維持するならば、搭乗者傷害保険の趣旨目的の観点からして、平成19年最判の事案は、先行する運行起因事故(自損事故)によって生じた(当該事件では、あったとしても軽微な)傷害とその結果との関係では、乗員は、被保険者性をみたまものの、車外にでてからの後続の轢過による傷害とその結果(死亡)との関係では、被保険者性をみたまない(被保険者であったものが、車外に出たことで被保険者性を失った)と判断することになりそうである(平成19年最判について、福島雄一・判批・評論595号32頁は、そもそも本条項は搭乗者の傷害・死亡について保険保護を与えるものであり、本来本件のような降車後の事故の場合に保険保護がないことはやむを得ず、本判決は、価値判断により、搭乗者傷害条

項の本来予定する要件論や適用場面を逸脱したものである、とする批判がある)。

平成19年最高裁をより具体的に検討すると、同最判は、乗員の「れき過等の場所は本件車両の外であって、乗員が本件車両に搭乗中に重い傷害を被ったものではないことは明らかであるが、それゆえに上記死亡保険金の支払事由に当たらないと解することは、本件自損事故と乗員の死亡との間に認められる相当因果関係を無視するものであって相当ではない」とした。これは、被保険者の範囲の問題に関する直接的な判示ではないが、ただ、補償を肯定した結論からすれば、その前提に被保険者性は当然認めざるを得ないという関係性があることから、結局、「運行起因事故と死亡の間に相当因果関係が認められるなら、被保険者性(保護の大前提)も満たされる」(べき)、という判断を行なったことになる。

しかし、ここに、(補償を与えてしかるべき論におされた)論理の飛躍があると思われる。被保険者の要件が充足されているか(被保険者性の範囲の制限の問題)と、運行起因事故と死亡(結果)との間に相当因果関係が認められるか(純粹な保険金支払事由の充足の問題)とは、本来無関係であり、両者の要件は、独立して検討されるべき別個の問題であろう(同旨、新井修司・判批・民商137巻4.5号前掲125頁)。被保険者の要件(補償を受ける大前提)は、運行起因事故と死亡(結果)との間に(相当)因果関係があるからといって、当然に(自動的に)肯定される論理関係になり。にもかかわらず、平成19年最高裁は、おそらく、補償を与えてしかるべき論におされて、本来無関係なはずの2つの要件を無理に関連づけて、運行起因事故と死亡(結果)との間に(相当)因果関係があるなら、被保険者要件も当然満たされて“しかるべき”としてしまったのである。

やはり、平成7年最判の理解を維持するならば、乗車装置やそれがあある室内の安全性に着目した補償を与えるものとする、搭乗者傷害保険の趣旨目的の観点からして、先行する運行起因事故により何らかの傷害を受けていた者が車外に出たとき、それ以後に受ける傷害ないしその結果については、その補償をもとめる大前提としての被保険者の要件が欠如するがゆえに、その補償を受けられないと解するのが、原則的な対応になろう。この場合、その乗員は、別途、登場する加害者側の賠償責任保険に頼り、あるいは自車の自損事故保険、人身傷害補償保険といった別の担保項目に頼るものと割り切ることが、原則的な対応になろう。

実際、平成19年最高裁の事案や昭和59年大阪高裁の事案では、運転者は車外にいるが、車外にいても運転者については自損事故保険による補償を受けられるし、前者の事案では、加害者(後続車)側の賠償責任保険によ

る給付が一定程度なされる可能性もある。

各種の傷害保険や他の保険関係との役割分担から、私見は、この原則的対応で十分と考えるが、万一、それでは不十分という場合でも、平成19年最判の理論によるべきではなく、車内に留まることの期待可能性がなかったがゆえに、“なお、搭乗中であつたもの”と法的には擬制すべきとして、その論理構成のもと、被保険者要件の充足を(例外的に)擬制し、搭乗者傷害保険の補償“も”受けさせる道を開くべきであろう。

- ただし、このような例外的対応は、先行する運行起因事故により、既に搭乗中に傷害を被った者について、その者が車内にいることが期待できない事情(切迫した後続車による追突危険等)があり、それゆえに車外に出たところ、時間的にも場所的にも近接して、また、車内にいてもさらされていた同種の危険が発現して、二次的・後続的な傷害事故にまきこまれ、結果(死亡といった給付事由)が生じたという事情がある場合に限り、限定的に、認めるべきと考える。外界という危険の高い環境下に生じた事故の補償を“当該保険・補償項目では”予定していない保険者の利益に配慮するため、そのような限定的運用が望ましい。なお、上記のような事情があり、また、車内にいてもさらされていた同種の危険の発現により、二次的・後続的な傷害事故にまきこまれたという事情があるとすれば、保険者にその二次的・車外の傷害事故の補償を求めても、著しい不利益をつきつけることにはならない。先行する運行起因事故で傷害を負った乗員は、その場合、既に、追加的な傷害を受ける蓋然性が高いという、高められた危険状態にその身を置いているわけであるが、その者がなおその状況下、車内に留まるものとすれば、保険者は、追加的な傷害にかかる保険金も支払わなければならないところ、車外に出て避難するというのであるから、これは保険者の利益に合致する行動でもあり、そして、ときに、その避難がうまくいって(追加的な)保険金の支払い義務を免れるという利益を保険者が実際受ける場合がありうることに鑑みると、失敗した場合にも保険者が面倒をみるという結果は、衡平でもある(保険法23条1項2号の類推)。
- (7) 山下徹哉・判批・法学教室430号143頁は、自賠法3条にいう「運行によって」の判断基準として、「運行が有する危険の実現か否か」とする考え方がとられている旨指摘する。植草桂子「『運行によって』概念について」交通法研究44号134頁、138頁、162～164頁によれば、近時、自賠法3条にいう運行概念を、「自動車固有の危険性を内在する固有装置をその本来的用法によって使用することによりその危険性を顕在化せうる行為」と解する危険性顕在化説が有力であり、その立場から、危険性の有無を加味した上で相当因果関係を判断すべきという考え方が有力になっているとし、

また、論者自身も、それが妥当であるとする。そのほか、北河隆之『交通事故損害賠償法 [第2版]』(弘文堂2016) 64頁も参照。

- (8) 渡部欣忍(帝京大学整形外科)「大腿骨頸部骨折と大腿骨転子部骨折」の解説参照。<https://www.jsfr.jp/ippan/condition/ip25.html>
- (9) 山下・前掲143頁は、運行起因性の有無は、運行危険の実現といえるかが決定的であり、介助者の義務違反があり原因競合になっても、そのことが保険者の支払責任を左右するわけではないとする。