

保険法・判例研究 ②

駐車車両への正面衝突事故と自殺免責

三井生命 牧 純一

名古屋高裁平成21年11月18日判決 平成20年（ネ）第1027号 保険金請求控訴事件 判例時報2072号146頁
 第一審 名古屋地裁平成20年10月17日判決 平成18年（ワ）第227号 損害賠償請求事件

1. 本件の争点

本件は、卸売市場の屋内で自動車の単独衝突事故を起こして死亡した亡Aの相続人であるXら（原告・控訴人）が、Y損害保険会社・生命保険会社（被告・被控訴人）に対し、自動車保険人身傷害補償条項、同搭乗者傷害条項、同対物賠償責任条項、損害保険、生命保険による保険金の支払いを請求した事案である。

本件の争点は、亡Aの死が故意によるものでなく「偶然な事故」によるものかどうか、また、生命保険契約の自殺免責条項にいうところの「自殺」であるかどうかである。

本件の事故態様は、青果市場屋内でマニュアル車を手動でシフトアップして加速しブレーキをかけないまま駐車車両に正面衝突して死亡したという点で自殺が強く推認されるが、一方で遺書もなく、経営する会社の経営状態も目先においては差し迫ったものでもなかったようであるから、自殺と認定できるか否か微妙な事例と思われる。

2. 事実の概要

【前提事実】

(1) 原告会社は、N市場内で野菜、果物の卸売り等を営む業者であり、その店舗は青果棟1階の南側中央付近にある。亡A（死亡当時50歳）は平成8年ころ、原告会社の代表取締役就任した。

(2) 亡Aが被保険者である保険契約・請求金額は以下の通りである。ア・イの契約日は不明であり、ウの契約日は平成17年4月1日であった。なお、ア(7)(イ)およびイの支払事由は「急激かつ偶然な外来の事故……」であり、ア・イには故意免責条項、ウには、責任開始期の属する日から起算して2年以内の自殺についての免責条項があった。

ア 自動車保険契約

(7) 人身傷害補償保険 3000万円

(イ) 搭乗者傷害保険	1000万円
(ウ) 対物賠償責任保険	110.7万円
イ 損害保険契約	200万円
ウ 生命保険契約	3120.3万円

【事故態様】

(1) 本件車両は、二人乗りの貨物用軽自動車で、前進五速の手動ギアである。

(2) 事故現場は、N市中央卸売市場N市場の水産棟2階である。

N市場には、青果棟・水産棟等があり、青果棟2階には倉庫とその周囲に通路があり北側にある東西を結ぶ通路（以下「北側通路」という）の東端から西端までの距離は、約220mとなっている。

青果棟の西にある水産棟2階には駐車場及び通路があり、青果棟2階と水産棟2階の間には、北側と南側に2本の橋が架けられている。そのうち、北側の橋（以下「北側架橋」という）は、長さが約36m、幅が約9.3mで、車両通行部分の幅は約6.7mとなっている。

北側架橋の西端部分から水産棟2階の本件衝突地点までの距離は約67mである。また、水産棟2階の西端部分は床面からの高さが1.5メートル程度のコンクリート壁となっており、その手前に高さ20～30cmの車止めがある。

N市場は日曜日が休業日であり、毎週土曜日の午後6時ころ以降、水産棟内にはほとんど人がいなくなる。

(3) 平成17年5月28日（土曜日）午後9時15分ころ、亡Aは、本件車両を、前照灯を点け、シートベルトを着用せずに運転し、青果棟2階の北側通路の東端付近から、西方向に向けて、アクセルを踏むとともに手動でシフトアップすることによって加速させつつ直進させ、そのまま北側架橋に直進して進入し、これを通過して水産棟に至ると、ハンドルを操作し、右方に向けて若干走行した後、すぐに左方に方向を変え、これによって、本件車両の進路を少なくとも3m程度右側（北側）にずらし、〔注：上の___線（実線）部は控訴審で削除された部分、下の___線（波線）部は控訴審で追加された部分である。以下同じ〕さらに西方向に直進して走行した。上記一連の走行中、本件車両がN市場内の施設や設置物等に接触することはなかった。しかし、本件車両は、この走行の間、通路や駐車場内に引いてある中央線の仕切りに従い左側通行によって通常の進路を取った場合に比べ、最終的に約3m右側（北側）にずれて走行するに至っており、このような進路変更の詳細は不明である。

そうして本件車両は、駐車中であった2トントラックの前部に正面衝突した。上記衝突時の本件車両の速度は、少なくとも時速70km程度であった。また、本件事故現場には、ブレーキ痕は残されていなかった。

本件事故当時、本件駐車車両の南側にはワンボックスタイプの自動車が、北側には貨物用軽自動車が並んで駐車されていた。仮に上記進路変更を行わないで直進したとすれば、本件車両

は、ワンボックスタイプの自動車の前部正面に衝突するか、水産棟2階西端のコンクリート壁に衝突することになる。

(4) 亡Aは搬入された病院で、外傷性心破裂を死因とする死亡が確認された。亡Aの遺体に対し行政検視が行われたが、脳溢血等の急性疾患を窺わせる所見は確認されず、飲酒や薬物の摂取もないとされた。

3. 判旨（請求棄却）

「上記事実を総合して考慮すると、本件事故当時、亡Aは、自らの意思により、本件車両を、少なくとも時速約70kmの速度まで加速させた上、シートベルトを着用しない状態で、ブレーキをかけないまま、本件駐車車両に正面衝突させたものと推認せざるを得ず、また、本件車両に乗車中にかかる事故に遭遇すれば死に至る蓋然性が非常に大きいことについては容易に予見可能であると解されることから、亡Aの上記行為は、自殺行為であったものと推認せざるを得ない。

上記認定に対し、Xは、本件事故の原因について、亡Aの過労による居眠り運転である可能性がある旨主張する。……

しかしながら、本件事故の際の客観的状況、とりわけ、①本件衝突の直前に本件車両がほぼ直進する状態で走行した距離は、北側通路の東端を起点とした最も長い距離であったとしても、320m程度であること、②この走行中、亡Aは、アクセルを踏むとともに手でシフトアップをすることにより、本件車両を少なくとも時速70km程度にまで加速させていること、③本件車両は本件駐車車両との衝突まで施設や設置物等に衝突することがなかったこと、④本件車両は北側架橋の幅員約6.7mの車両通行部分を走行して通過していること、⑤亡Aは、北側架橋を通過した後、ハンドルを操作して、少なくとも3m程度、進路を右側（北側）にずらす進路変更を行っていること、⑥亡Bは、北側架橋を通過する付近から本件事故の現場に至るまでの間に、3m程度北側に進路を変更した上で、本件車両の正面を本件駐車車両の正面にほぼ正対して衝突させていること（この点、控訴人らは、正面衝突ではなく、左側部分から先に斜めに角度をもって衝突した旨を縷々指摘するが、多少の角度が認められるとしても、いずれも信用性の認められる《証拠省略》等の内容に鑑みて、ほぼ正面衝突であることは否定しようがないものと考えられる）、⑥本件車両は、貨物用軽自動車であって、上記の走行をする際、相当大きなエンジン音がするとともに、運転者には相当の振動が感じられたものと推認されることを総合して考慮すると、上記のとおり本件事故時に亡Aが疲弊していた事実を考慮に入れても、本件事故直前において亡Aが居眠り運転をしていたものとは到底認めがたいというべきである。……

Xは、本件事故発生前、亡Aにおいて自殺を窺わせるような様子はなかった旨を主張するところ、確かに、……亡Aの周辺関係者らは、亡Aの態度から自殺を企図しているような様子ないし自殺の兆候を感じ取ったことはなかったことが認められる。

しかしながら、上記事実から直ちに亡Aが自殺したことを否定することはできず、……本件

事故態様を考慮すると、上記事実をもってしても、亡Aが自殺したとする推認を覆すに足りるものとはいうことができない。

……原告会社の……平成17年2月末日における決算の内容をみると、……当期末処理損失は6631万円余りが計上されており、また、4331万円余りの資本の欠損が計上されているところ、資産として計上されたもののうちでも、貸付金4884万円余りはXに対する貸付金であって少なくとも早期回収が見込めるものではなく、定期預金5269万円余りは銀行からの借入金の担保となっている拘束性のものであったこと、……原告会社の主要な取引先……に対する売上金額については……大幅な減少傾向にあったこと、……仕入れ先……に対する……支払遅延が生じており、……平成16年12月、……取引が打ち切られることになったことが認められ、これらの事実を総合して考慮すると、本件事故当時、原告会社においては相当に困窮した経営状態にあった事実を認めることができる。もっとも、……上記の困窮した経営状態が直ちに亡Aの自殺の動機であったとまで断じることはできないが、少なくとも、上記経営状態であったことは、亡Aが自殺をした事実と結びつきうる事情ということができる。

結局、亡Aの遺書ないしそれに類する文書等が存在したという証拠がなく、また、亡Aの私の生活の細部や本件事故発生前の精神内面の状態までは証拠上不詳である本件においては、亡Aがいかなる動機から自殺行為を行ったかは不明といわざるを得ない。

しかしながら、そのことをもってしても、前記(1)の事実と照らすならば、亡Aが自殺行為をしたとの推認を覆すに足りるものではないというべきである。」

4. 評釈

(1) 自殺と故意（非偶然）の事故の違い

本件では亡Aの死が、本件自動車保険契約および損害保険契約においては偶然な事故か（故意による死でないか）、本件生命保険契約においては自殺免責条項にいうところの「自殺」でないかが問題となった。

故意による死と自殺の違いは、自殺が「自身の生命を絶つことを意識し目的としてその生命を絶つこと」とされる¹⁾のに対し、故意には一般に未必の故意を含むとされる点で違いがある。

また両者には立証責任の違いもあり、自動車保険契約および損害保険契約については偶然な事故であることについて請求者が立証責任を負うこととされている²⁾が、生命保険契約における自殺については保険会社が立証責任を負う。

なお保険法は第51条で被保険者の自殺を保険者の免責事項としている。

(2) 自殺ないし故意の認定

自殺ないし故意の認定にあたって考慮される間接事実としては、(1)事故の客観的状況等（事故の態様・時刻・場所、事故現場の状況、事故態様と死亡結果との整合性）(2)被保険者の事故前後の行動等（被保険者が事故現場にいることの不自然性、死をほのめかす言動、事故後の行

動等) (3)被保険者の属性・動機等(家庭の状況、仕事の有無・状況、借金の有無・程度、疾病の有無・程度、同種事故の経験の有無) (4)保険契約に関する事情(保険契約締結に至る経緯、保険契約締結と事故との時間的近接性、保険契約の内容、収入と保険料との均衡、他保険契約の有無等)の4つに整理できるとされる³⁾。

(3) 本件の検討

本判決では、「上記事実を総合して考慮すると、亡Aは、自らの意思により、……正面衝突させたものと推認せざるを得ず、……亡Aの上記行為は、自殺行為であったものと推認せざるを得ない。」とした。

一方、その動機等については、「周辺関係者らは……自殺の兆候を感じ取ったことはなかったことが認められ、……原告会社においては相当に困窮した経営状態にあった事実を認めることができる。」とするものの、これが「直ちに亡Aの自殺の動機であったとまで断じることはでき〔ず、〕……いかなる動機から自殺行為を行ったかは不明と言わざるを得ない。」という。

つまり本件では、前提事実および事故態様のみによって自殺が認定されていることになる。

まず、事故態様について検討すると、本判決がどの点を重視したのかは明確ではないが、居眠り運転の可能性を主張する原告に対し、①ほぼ直進する状態で走行した距離は、最も長い距離であったとしても、320m程度であること、②走行中、アクセルを踏むとともに手でシフトアップをすることにより、少なくとも時速70km程度にまで加速させていること、③施設や設置物等に衝突することがなかったこと、④北側架橋の幅員約6.7mの車両通行部分を通過していること、⑤北側架橋を通過後3m程度北側に進路を変更した上で、駐車車両にほぼ正面衝突させていること、⑥貨物用軽自動車で相当大きなエンジン音・振動があったものと推認されることを総合して考慮すると、亡Aが疲弊していた事実を考慮に入れても、亡Aが居眠り運転をしていたものとは到底認めがたいという。

また、a. シートベルトを着用していないこと、b. ブレーキ痕がないこと、c. 2トントラックに衝突していることなども考慮に入れたのではないと思われる。

しかしながら、まず②について、西方向に向けた走行時に何回シフトアップしたのか、なぜシフトアップしたと言えるのか、本件車両が事故後何速になっていたのか等が不明である。また、70kmという速度も中途半端である。

③についても亡Aが走行したのは青果棟・水産棟のかなり広い通路または駐車場のようであり、施設や設置物等に衝突しなかったとしてもなら不思議ではないし、④についても2車線分である幅6.7m長さ36mの通路に進入し、接触等なく通過するのはあり得ないことではなであろう。⑤に至っては、第一審の認定を控訴審が修正して、「このような進路変更の詳細は不明である。」としている。a. のシートベルトに関しても、市場内でひと気が少ない時間なら、着用していなくてもなら不思議ではない。

以上要するに、「亡Aは、青果棟の南側通路で通常どおりシートベルトをせずに車に乗りこん

だあと、東側通路での北向き走行で一定のギア・速度に上げた後左折し、左折直前または直後にギアシフトを終え、後は同じギアで北側架橋・水産棟を目指し直進したが、相当程度疲弊していたため北側架橋を渡り終える頃には意識が薄れ、無意識のうちにアクセルをさらに踏み込みつつ運転をしたのちブレーキをかけることもなく、たまたま2トントラックに正面衝突した」という事故であったとも考え得るところ、このような推測を十分に否定しきれていないか、(証拠上は明らかなのかもしれないが)少なくとも説明不足のように思える。

次に、前提事実について検討すると、上述の自殺の認定にあたって考慮されるべき4つの間接事実にあてはまるのは保険加入状況しかないが、自動車保険・損害保険には不自然な点はないものの、生命保険については事故の前月に加入している点が目を引く。

しかしながらその金額は3000万円強(自動車保険・損害保険を合わせても7000万円強)であって特に高額のものではなく、たまたま保険金目的の加入であるとしたら、生命保険も加入後しばらくの間の自殺には保険金が支払われないことはほとんど公知の事実であろうから、保険料の高い生命保険よりも傷害保険を選ぶのが自然であろう。本件判決は保険加入状況に関しては単に保険種類や金額などの事実を述べるのみで何らの評価もしていないが、仮にこの点を考慮して自殺としたのであれば、保険契約締結に至る経緯(自発的かどうか等)も事実認定すべきではなかったか。

このような点を考慮すると、本件を自殺としたことには疑問が残ると言わざるを得ない。

(4) 他の裁判例との比較

そこで、本件を他の裁判例と比較してみることとする。判例データベース(West Law Japan)からは、平成16年以降、自動車衝突事故で自殺かどうか争われた事案7件(うち、請求棄却は5件)を抽出することができた(16頁図表参照)。

このうちまず、No1事案 東京地判平成20年10月15日⁴⁾は、「事故態様自体から」自殺を「容易に推認することができる」と述べる。この事案は、シートベルトを着用せず全長約200mの道路(指定最高速度時速30km)で時速105kmまで急加速し、ブロック塀にほぼ正面衝突したというもので、その直前にはその道路入口を一旦通り過ぎたのち後進して入口に戻ってきて道路に進入したことが認定されており、事故態様のみで自殺を「容易に推認」できることに異論はないだろう。

これに比べ本件事故は、スピードは70kmとやや中途半端で、北側通路の東端からスタートしたのかどうかも不明(東側通路を一定の速度で走行後に北側通路に入ったのかもしれない。その場合単に通常の走行をしていただけという可能性が高くなる)、シートベルトを着用していないことも不自然な状況ではないなど、少なくとも上記事案との比較において、事故態様のみで自殺と推認できるというには足りないと言わざるを得ない。

加えて上記事案においては、動機(高利・高額の負債)・事故前の行動(事故現場付近に行く理由がない)・保険契約に関する事情(保険金額約6億円)などの間接事実があり、これらを考

慮すれば自殺としか考えられない事案ではなかったかと思われる（にも係らず、保険金を支払った会社がある）が、本件では経済的状况等の事故態様以外の間接事実も弱い。

他の事案を見ても、事故態様のみで自殺を認定しているものはなく、他の間接事実（動機については高利・高額な負債があった、1億円以上の高額な保険に加入していた等）と併せて、自殺を認定している。

もっともこのうちNo2事案については、指定最高速度時速40kmの一般道を時速80kmでシートベルトを着用して走行中に駐車車両に追突したというものであり、保険金額も不明で、経済的状况について「逼迫が始まりつつあった、負債は4600万円であった」等とする程度で、自殺かどうかかなり微妙な事案といえる。しかしながらこの事案で判決は「以上によれば、自殺をする動機があったというべきである」としたうえで自殺を認定しているのであって、本件のように「いかなる動機から自殺行為を行ったかは不明」としながら事故態様（と保険加入状況？）のみで自殺を認定している事案はない。

(5) 結論

以上本件は、自殺を認定した点において、疑問と言わざるを得ない。

もっとも本件が一定程度自殺を疑わせる事案であることは確かであり、そうすると、ノンリケット・立証責任の問題とし、自動車保険・損害保険は棄却するが、保険会社が立証責任を負うとされる生命保険の自殺免責については立証が不十分として請求認容とする選択肢も現実的な対応としてはあったのではないかと思われる。

にもかかわらずそれを選択しなかった理由としては、最近の訴訟においては立証責任の問題とはしない傾向があるためか、生命保険に加入して約2カ月しか経過していなかったことが考慮されたのか、それともやはり自殺という心証を得るだけの何らかの事情があったのか不明であるが、仮に3番目の理由であるとすれば、本件判決はやはり説明不足との印象を免れない。

- 1) 大森忠夫・保険法補訂版291頁（1985年・有斐閣）
- 2) 最判平成13年4月20日民集第55巻3号682頁
- 3) 大阪地方裁判所 金融・証券関係訴訟等研究会「保険金請求訴訟について」判例タイムズ1124号37頁
- 4) 判例時報2032号151頁、判例タイムズ1288号233頁

自動車衝突事故の裁判例

No	判決	事故の客観的状況				被保険者の事故前後の行動等	被保険者の属性・動機等	保険契約に関する事情
		時速 km	シート ベルト	ブレー キ痕	概要			
1	H20.10.15 東京地裁	105	なし	なし	住宅街の最高速度30km、全長約200mの道路先のT字路のブロック塀に衝突 ほぼ正面衝突	通常の帰宅ルートから外れ、かなりの時間を要している	経営悪化 リストラ弁護士に経営再建相談予定 うつ病の処方	総額6億円強
2	H19.2.9 東京地裁	80	着用	なし	最高速度40kmの一般道路上で、駐車中の貨物自動車後部に追突	30分弱の空白の時間	喫茶店を廃業・無職・貯金もほとんどなかった 負債4600万円	事故の3カ月前に5600万円強の加入他、金額不明の6件の契約があり、うち2件は事故の半年以内に加入
3	H18.10.16 東京地裁	100	なし	なし	アメリカで道路脇岩盤に衝突 大きくカーブしていく本件道路を走行しながら本件岩盤に衝突するにはかなり微妙なハンドル操作が必要	渡米の目的不明 宿泊先から160kmも離れた本件現場付近を走行していたことは不自然	大幅な売り上げ減 負債総額8億円と認識、との証言あり 「恐ろしいところから借入している」 との証言あり	1年前加入の傷害保険1億2000万円や、事故直前の海外旅行傷害保険2億円などを含む合計7億7500万円
4	H18.10.12 東京地裁	82 ～ 110	着用	なし	高速道路トンネル壁面に（正面衝突ではなく）斜め左方向に衝突 携帯電話の本体と液晶部分に分断	事故後の予定およびそれと矛盾しない運搬物あり	債務合計3800万円強 前日に不渡り	前年加入の5000万円の傷害補償ほか 計1億1170万円
5	H17.10.19 東京地裁	56	なし	なし	自宅駐車場を出た先のコンクリート壁に衝突 直前に他の車に接触し動揺、徐々にスピードが上がると同乗の妻が、「何やってるの」と問いかけたところ「俺もわかんねえ」と答え直後に加速しながら衝突した	妻とともに身障者施設を訪問するため駐車場を出たところで本件事故が発生した	債務なし 一定の収入もあり、ボランティア活動に専念	事故前年に普通傷害保険 2000万円
6	H16.7.26 大阪地裁	60	なし	あり	最高速度60km 交差点赤信号進入 中央分離帯コンクリート壁に正面衝突	午後6時ころに外出した後、その後の行動は判明せず	廃業 債務超過額1億4000万円	事故の1年以内に1億500万円他合計1億3000万円 月額保険料17万円
7	H16.4.13 東京地裁	不明	不明	あり	一般道路の電柱に衝突	事故現場にいること の説明は十分ではない	毎年赤字計上 債務超過額1億円超 遺言あり	事故前4年間に次々に保険加入 金額6億4500万 月額保険料76万円