



交通乗用具危険補償特約における 『競技……のための練習』

上智大学法学部教授 梅村 悠

上智大学法学部では、もっぱら学問的視点から保険法に関する判例研究を行うために、保険法研究会を隔月で開催している。本判例評訳はその研究会の成果であり、これを本誌で公表することにより、僅かばかりでも保険法学の発展に資することができれば幸甚である。

上記のとおり、本判例評訳は、学問的視点からなされたものであり、研究会の成果物ではあるが、日本共済協会や評訳者が所属する特定の団体・事業者等の見解ではない。

保険法研究会代表・上智大学法学部教授 梅村 悠

東京地裁平成 30 年 5 月 30 日判決 平 28 (ワ) 24352 号 保険金請求事件

判タ 1469 号 234 頁

1. 本件の争点

本件は、亡 A がカヤック（カヌーのうちダブルブレード・パドルで漕ぐタイプのもの）に乗船中に死亡した事故（以下「本件事故」という）につき、A の相続人（両親）である X1・X2（原告）が、Y 会社（被告）に対し、X1・Y 間で締結していた個人用自動車総合保険における人身傷害に関する交通乗用具危険補償特約（水上の乗用具の運行に起因する事故により、被保険者が、急激かつ偶然な外来の事故によってその身体に傷害を被った場合、被保険者の損害に対して損害保険金を支払う旨の条項。以下「本件特約」という）に基づき、A の死亡につき保険金の支払を求めた事案である。本件特約には、「被保険者が交通乗用具を競技若しくは曲技（競技または曲技のための練習を含む。）のために使用すること。」によって生じた傷害に対しては、保険金を支払わない旨の条項（以下「本件免責条項」という）があり、本件事故による A の死亡につき、Y が本件免責条項により免責されるかどうかが争点となった。

2. 事実の概要

(1) A（昭和 49 年生まれ）は、平成 19 年頃からアドベンチャーレース（山、川、海、洞窟、ジャングル、砂漠、氷河などあらゆる自然環境を舞台に、3 人から 5 人の男女混成チームが協力して、主催者より与えられたコースマップとコンパスを頼りに、トレッキング、マウンテンバイク、カヤック、ラフティング、クライミング、ロープワークなどの多様な種目をこなしながらゴールを目指すアウトドアスポーツ）を始め、平成 23 年には、オーストラリアで行われたアドベンチャーレース世界選手権「XPD」2011 に参加したほか、平成 24 年には、チリや日本国内の大会に参加するなどした。また、A は、平成 22 年から平成 24 年にかけて国体のカヌーワイルドウォーター千葉県代表として出場した。

A は、平成 25 年 9 月にオーストラリアで行われることになっていたアドベンチャーレース世界シリーズ第 7 戦「XPD」（総延長 700km 超、カヌー（カヤック）による航行距離も合計 100km を超える規模のレース）（以下「本件レース」という）に出場するため、平成 24 年

10月にBほか2名と4名のチーム（以下「本件チーム」という）を組み、トレーニングを行っていた。

本件チームは、1か月に1回程度4名によるチーム訓練を行っており、本件事故までに、平成24年11月23日、24日に夜間行動を含めたトレッキング及びナビゲーションの訓練、同年12月16日、平成25年1月26日及び同年2月11日にシーカヤックの訓練を行った。また、そのほかに、個人や予定の合う2名などで、技術向上のため適宜自主トレーニングも行っていた。

アドベンチャーレースにおいては、あらゆる自然環境を舞台として10日間以内に700km以上先のゴールをノンストップで目指すことが求められるため、本件チームは、様々な状況を想定したトレーニングを実施していたが、特に平成25年春までにカヤックによるパドリングの技術向上を目指すことを意識していた。本件チームのカヤックの練習は、Aが所属するC協会の艇庫がある境川をベースに、同協会の保有する艇を利用して行われていた。なお、Aは、個人的にも、境川において週2回のペースでカヤックの練習を行っていた。

- (2) 平成25年2月14日、BがAに対し、同月16日又は17日にカヤックの練習ができないか確認するメールを送信し、Aは16日であれば可能である旨返信した。Aは、平成25年2月15日夕方、C協会に対し、明日チームの2人で練習をする旨電話で連絡して同協会のカヌーの使用許可を得、同日、Bに対し、同月16日午前9時に境川のC協会艇庫に集合するよう連絡した。Aは、平成25年2月16日午前8時半又は9時頃、家族に「川でカヤック練習する。」と告げて自転車で自宅を出て境川の艇庫に向かった。

当日は、C協会の練習日であったが、強風波浪注意報が発令されていたため、同協会の練習は中止された。同協会の関係者は、Aの携帯に対し、本日は荒天のため協会の練習は中止する旨連絡するとともに、「流されたら戻ってこれないよ」と注意を促した。これに対し、Aは、「でも一応確認だけします。」と答えた。同日午前9時過ぎ頃、本件チームの他のメンバー2人からAらに対し海が荒れていることを注意するメールが送信された。

同日午前10時頃、C協会の関係者が、出艇の準備をしていたAに対し、「風が強いからやめたら」とアドバイスしたのに対し、Aは、「この辺でちょろちょろやってます。」と答え、Bと共に出艇した。当日、Aが乗船したカヤックは、1人乗りのツーリングシーカヤックであり、本件レースで用いられる2人乗りのシットオントップカヤックではなかった。

- (3) 本件事故当日である平成25年2月16日、千葉県浦安市の天候は晴れであったが、強風注意報及び波浪注意報が発令されており、浦安沖の気象観測塔による観測では、風向は北北西、平均風速14.9m、最大風速24.5mであった。また、気温が低く、最低気温は0.3度、最高気温は5.4度であった。本件事故当日の午前中は、Aらがカヤックの練習を行った境川付近でも、川に沿って海に向かって強風が吹いており、風に逆らって堤防を上流に向かって歩くのが困難なほどであった。もっとも、境川の水面が大きく波立っていることはなく、また、境川の河口付近の東京湾においても、護岸から50mの範囲は風もなく凧いでいた。

Aらは、午前10時頃、C協会の艇庫がある高洲橋付近から2艇のカヤックで境川に漕ぎ出し、高洲橋から河口付近までの約1050m程度を何回か往復したほか、河口から東京湾に出て護岸の近くを約1500m程度往復しているのが目撃された。もっとも、同日午後0時45分

頃高洲橋付近にいるのを目撃されたのを最後に、A らは確実な目撃情報はない。A らは、会話をしながら並んでゆっくりとカヤックを漕いでいることが多く、スピードを競ったり、急いでいる様子はなかった。もっとも、風にあおられて操作に苦労している様子も目撃されていた。

A らは、同日夜になっても戻らず、同月 17 日午前 9 時頃、東京湾で遺体となって発見され、医師により溺死と判定された。

3. 判旨（請求棄却（控訴（控訴棄却）））

「(1) 本件免責条項の趣旨

本件免責条項は、交通乗用具を競技（競技のための練習を含む。）のために使用したことにより生じた事故については保険金を支払わない旨規定している。「競技」とは、一般に、一定の規則に従って技や運動能力を競うことをいうところ、本件免責条項の趣旨は、そのような競技に交通乗用具を使用する場合には、通常の使用と異なり、技や運動能力を競う結果、あえて危険な技に挑んだり、体力の限界に挑戦するなどして危険が増大することが想定されるため、通常の交通乗用具の使用の場合に予測される危険とは類型的に危険の程度が異なることから、競技のために交通乗用具を使用したことによる事故を保険金支払の対象外としたものと考えられる。そして、このことは、競技のための練習においても基本的に変わることはないことから、競技そのものではなく、競技のための練習についても競技と同様に取り扱うこととしたものと考えられる。

このような本件免責条項の趣旨からすれば、競技のための練習とは、類型的に見て危険の程度が通常の使用と異ならないような練習（例えば、単に体力を維持することのみを目的とした基礎練習などが考えられる。）は含まれないと解すべきであるが、およそ競技のための技の向上や体力の増進といった目的を有する練習の場合には、類型的に見て上記のような危険の増大が予想されるのであるから、具体的な練習の方法、態様等を問わず、本件免責条項にいう競技のための練習に該当すると解するのが相当である。

X らは、本件免責条項にいう『競技のための練習』に該当するというためには、練習行為自体が通常の使用からは予定できないような異質の危険を含むものであることを要する旨主張するが、具体的な練習行為の態様によって免責の有無が左右されると解することは、約款の解釈を不安定にし、法的安定性を害するものであって、相当ではない。

（2）本件事故当時に A が行っていた練習について

ア 以上の見地から検討すると、①本件レースは、……あらゆる自然環境の下での長時間・長距離にわたるカヌーの操作が求められる競技であること、②本件事故が発生した……日は、本件レースの約 7 か月前……であった上、本件チームは、平成 25 年春までにカヤックによるパドリングの技術向上を目指すことを意識していたこと、③本件事故当日……A らは、C 協会の練習日に合わせて……境川に集合したこと、④当日は、強風及び波浪のため、C 協会の練習が中止になり、警告を受けたにもかかわらず、A らはカヤックで出艇したこと、⑤A らは……河口外の東京湾においてもカヤックの練習を行っていたことの各事実が認められるのであり、これらの事実によれば、A らは、本件事故が発生した当時、本件レースのための練習を行っていたものと認めるのが相当である。

イ この点、X らは、A は、当日、主として B に C 協会の練習場所周辺の案内をするために出艇した……と主張するとともに、……風や波の影響を受けない範囲でゆっくりと漕いでいたにすぎず、……『競技のための練習』には該当しない旨主張する。

しかしながら、本件練習は、B から……練習をしたい旨の申し出……を踏まえてアレンジしたものであること、……他のメンバーにも告知されていたこと、……C 協会の練習が中止されるほど気象条件が悪かったにもかかわらず、A らはあえて出艇していること、A らは、少なくとも……2 時間半以上の間、境川を何回も往復していることなどを考慮すれば、……単なる案内のためにあったとは考えられない。また、A らの乗っていたカヤックが本件レースで使用されるカヤックとは異なっていたことについても、パドリングの技術向上という観点からは本件レースのための練習と評価し得ると考えられるし、……当日の気象条件に応じてシーカヤックを使用したものとも考えられるから、前記認定を左右しない。確かに、……ゆっくりと漕いでいた姿が目撃されているけれども、A らが実際に行っていた練習の内容は……明らかではなく、上記のような劣悪な気象条件の下であえて出艇していること……からすれば、A らが行っていた練習が、およそ類型的に見て危険の程度が通常の使用と異なる単なる体力維持のための基礎練習であったとみることは困難である。

なお、……事故調査委員会による調査報告書において、本件事故が本件レースに向けた練習活動中に発生した旨記載されていること……や、本件チームのメンバーが開設しているブログにも同様の記載があること……などからも、当日の練習が本件レースのための練習であることが……当然の認識であったことがうかがわれるところである。

以上によれば、X らの主張は採用することができない。」

4. 評釈（判旨の理由付けに疑問があるが、結論には賛成する）

- (1) 平成 26 年 9 月の自動車保険約款の改訂により、Y 社は本件特約を廃止したが¹⁾、普通傷害保険・交通事故傷害保険などの約款においては、「乗用具を用いて競技等をしている間」等に生じた事故によって被った傷害について免責とされている²⁾ほか、Y 社の移動保険等においては（カヌー等の水上乗用具を含む）人身傷害交通乗用具事故が補償の対象となっており³⁾、本判決は「（交通乗用具を用いた）競技または曲技のための練習」について判示した裁判例として、依然として事例的意義を有するものと考えられる。また、自動車保険においては、対人対物賠償共通の免責事由として、「被保険自動車を競技もしくは曲技（練習を含む）のために使用すること」が定められている（従来、通知義務として規定されていたものが、平成 21 年 6 月の標準約款改定によって、免責事由として規定されるようになった）⁴⁾ことから、「競技または曲技のための練習」の意義は、同条項の解釈においても問題となる。
- (2) 「競技」の意義が問題となった事例として、通知義務違反が問題となった以下の 2 件がある。

1) https://www.sompo-japan.co.jp/~media/SJNK/files/kinsurance/automobile/announce/tyouki_N2.pdf

2) 来住野究・明治学院大学法学研究 112 号 262 頁（2022 年）。

3) https://cdms.jp/sjnk/stipulation/car/2024/pdf/ugoku/ugoku_001.pdf

4) 「自動車保険の解説」編集委員会・自動車保険の解説 2023 28 頁（2023 年・保険毎日新聞社）。

大阪高判平成5年4月20日判時1481号162頁（以下「平成5年大阪高判」とする）においては、被保険者が、四輪駆動車を対象とするツーリングに参加し、一般の通行が禁止されている造林用作業道を約10～15km/hで走行中、運転を誤って道路脇の崖下に転落・死亡したところ、被保険自動車である自家用乗用車を「競技」のために使用したか否かが争われた。大阪高裁は、「競技等について保険会社に通知しなかった場合に免責することとした趣旨は、競技等の場合の危険は保険料率算定上予定された通常の危険とは異質であるから、保険者に通知し承認の裏書を請求しなければならないとしたもの」としたうえで、本件ツーリングが本件免責条項の定める「競技」に該当するかどうかにつき、「一般に『競技』とは『互いに技術を競い、優劣を争うこと』というような意味であるところ、……本件ツーリングは、スピードを競うこととするものではないが、多数の参加者が一定のルールに従って走行し、あらかじめ決められたルールに従って特定を競うもので、運転技術の優劣が得点に影響することは明らかであり、右のように多数が参加して得点を競うような走行は、特に本件ツーリングの実際の走行コースの危険性を問うまでもなく、一般走行の場合に比べて危険性が高いものというべきであるから、本件免責条件にいう『競技』に該当するものと認めるのが相当である。」と判示した。

東京地判平成14年11月26日判例秘書L05731024（以下「平成14年東京地判」とする）では、サイクルスポーツのための総合施設に設けられたコース（アスファルトで塗装された道路で、直線コース、幾重もの緩急カーブ（ヘアピンカーブを含む）から構成され、全長が約5キロメートル、幅員が8ないし30メートルで大概のところは自動車2台を並べられる程度の道幅を有し、斜度-10%ないし+12%のアップダウンが設けられている）において催されたイベントに参加した原告が、運転を誤って崖下に転落（被保険自動車は大破し、同乗者も負傷）したところ、被保険自動車を「競技……を行うことを目的とする場所」において使用したかが主たる争点となった。東京地裁は、「『競技』とは、一般に『互いに技術を競い、優劣を争うこと』……を謂い、……2002年版自家用自動車総合保険の解説……には、例としてスピードレース、モトクロス、ラリーが挙げられている。……上記の一般的の意味からいって……スピード、技術を何らかの形式で競えば……その走行は、場所を移動したり物を運ぶための手段として自動車を走行させることと類型的に危険の程度が異なるから、約款上の『競技』に該当すると謂うべき」としたうえで、「問題は、本件コースが……2次的にでも、自動車の『競技』……を行うことが目的になっていたか否かであるところ、それには、本件コースの利用実態が重要となる。……本件コースは、……その形状、態様において、自動車レース用のサーキットコースや峠道のコースに類似しており、自動車で走行する際にはレースの疑似体験ができる……ため、……しばしば、本件コース上、……自動車の『競技』……が行われていたと認められる。」「本件コースは、……毎週のように、自動車の『競技』……が行われ……それを……自動車愛好者は知るところ……と認められ、本件コースは、自転車愛好者や一般利用者のサイクリングコースを主たる目的としながら、自動車の『競技』……を行うことをも目的としていると謂うことができる。」と判示した。

両判決とも、免責条項の趣旨について、「競技」の意義を辞書的に理解したうえで、技術

を何らかの形で競う場合の走行は、類型的に通常の移動手段として自動車を利用する場合の危険とは異なる（通常の危険とは異質である）ことから、通知義務を課したものと解している。そのうえで、平成5年大阪高判は、被保険者がツーリングに参加していた以上、「競技」に該当するとし、平成14年東京地判は、コースの利用実態について、2次的であっても、レースの疑似体験等を目的とした利用がなされていることを認定して、「競技」を行うことを（も）目的とした場所に該当すると判示した。いずれの判決も、問題となったコース（またはレース）環境の危険性について、具体的な検討をしておらず、一般的な意味での競技に該当すれば、実際のコースの危険性を問うまでもなく、「競技」に該当させしめる判断をしているように窺われる⁵⁾。

- (3) 本判決（判旨(1)）も、従来の裁判例と同様に、「競技」の意味を辞書的に理解したうえで、本件免責条項の趣旨についても「競技に交通乗用具を使用する場合には、通常の使用と異なり、技や運動能力を競う結果、……危険が増大することが想定されるため、通常の交通乗用具の使用の場合に予測される危険とは類型的に危険の程度が異なる」からだとしている。（後述のように）「競技」の意味については検討の余地があろうが、本件免責条項の趣旨に関する判旨に異論はないであろう⁶⁾。

本件事故がアドベンチャーレースの試合中に生じたと仮定した場合、従来の裁判例の立場をそのまま本件特約の解釈にも妥当させると、実際のレース（コース）における危険性を問うまでもなく、「競技」に該当し、免責という結論が導かれることとなり、このような解釈に対しては、批判がなされるかもしれない⁷⁾。しかし、自動車保険の場合、一般的に、「競技」に該当するものは、スピードレース、ラリー、タイムトライアル等の、経験則上、異質な危険が想定されるレース⁸⁾に限られる⁹⁾と解されており、それらのレースにおいて異質な危険が想定される（「競技」に該当する）か否かは契約者においても容易に判断できる（同様に、アドベンチャーレースについても、異質の危険が想定されるレースであるか否かの判断は容

5) 平成5年大阪高判については、「妥当な解釈」とする見解（鴻常夫編・註釈自動車保険約款（下）34頁（1995年・有斐閣）〔江頭憲治郎〕）と「コースまたはレース環境の危険性から競技性を判断すべき事例であった」とする見解（来住野・前掲263頁）とに分かれている。小野寺千世・ジュリスト1115号155頁（1997年）は、「本判決が、約款に言う『競技』とは、一般的な意味での競技に当たるものすべてであると解しているのか、あるいは一般走行に比べて危険性が高いことをも要件としているのか、必ずしも明らかではない」とし（つつ、結論には賛成し）ている。

6) 来住野・前掲265頁。

7) 来住野・前掲263頁の立場からは、実際のレースの危険性から競技性を判断すべきとの批判がなされ得る。

8) 本件免責条項と同様に、対人対物賠償共通の免責事由として「競技または曲技」が定められているのも、「料率算定上予定している通常の危険とは異質であるため」と解されており、その例として「スピードレース、モトクロス、ラリー、タイムトライアル、ジムカーナ」が挙げられている（「自動車保険の解説」編集委員会・前掲28頁）。

9) 鴻編・前掲34頁〔江頭〕（「競技」に使用するとは、「多数の参加者を募集して行うロードレース…やサーキットレースにおける使用…のみをいう。仲間同士での道路上での競争は例として含まない。」とされる）参考照。

易と考えられ、自動車のスピードレース等に準じるものと解することができる)¹⁰⁾。したがって、上記のようなレースへの参加中に起きた事故を「競技」中の事故として（実際のレースにおける危険性を問うことなく）免責と解しても¹¹⁾必ずしも不当とは言えないのではないだろうか。この点については、（判旨が述べるように）「[レースの] 態様によって免責の有無が左右されると解することは、約款の解釈を不安定にし、法的安定性を害する」とも考えられよう。

他方、「競技のための練習¹²⁾」も同様の趣旨から免責とされるものであるが、「競技」とは異なり、これに該当するか否かの判断は容易ではない。本判決も説示するように、本件免責条項の趣旨に鑑みると、抽象的・理論的には「競技のための練習とは、類型的に見て危険の程度が通常の使用と異なるような練習……は含まれ〔ず〕、類型的に見て……危険の増大が予想される〔練習は〕……競技のための練習に該当する」と解すべきであろうが、前者と後者をどのように区別するのかが問題となる。この点、本判決は、練習には、「体力維持を目的とする（基礎）練習」と「技術向上・体力増進を目的とする練習」とがあり、後者は類型的に見て危険の増大が予想されるため、「競技のための練習」に該当すると解する。しかし、練習の「目的」は必ずしも客観的に明らかになるものではないし¹³⁾、後者は「類型的に見て

10) なお、平成14年東京地判では、レースの疑似体験を目的とした利用がなされているという事実から、「競技」目的を認定しているが、「競技」そのものがなされていたわけではない以上、「レースの疑似体験を目的とした利用」の実態がレースに準ずる危険の増大を伴うものであったか（その点が同施設の利用者・自動車愛好家等にとって、公知の事実であったか）についての検討が必要だったのではないかと思われる（また、平成5年大阪高判についても、同事案におけるツーリングが、「自動車保険の解説」編集委員会・前掲28頁が例示するスピードレース等と同様に）異質な危険が想定されることが自明であれば「競技」と解してよいが、必ずしもそうであるとは言えない場合には、当該レースの実態についての検討が必要であろう（小野寺・前掲154-155頁は「得点を競うことが危険性の高さの根拠にならない」し、「参加者が多数であることのみをもって直ちに危険性が高いともいえない」として、「実際の走行コースが危険であった可能性が高いことから、本件ツーリングは一般走行に比べて危険性が高いと判断するほうが、より説得的」とする）。

11) 「自動車保険の解説」編集委員会・前掲28頁は本文のような立場であると推察される。

12) なお、大阪地判昭和63年3月29日判時1283号では、（死亡事故を生ぜしめた）路上でのゴルフクラブの素振りがゴルフ賠償責任保険約款における「練習」に当たるかが問題となり、「原告は…当初本件道路上へ出た時以外は全く通行人の存否等を確認することなく本件道路上でゴルフの素振をしていたのであるから、空間の排他的支配は認められないばかりか、右危険性の除去ないし減少に対する対策も何ら払われていなかったといわざるをえない。それゆえ、本件事故の原因となった原告のゴルフの素振は、ゴルフの練習としての定型を欠き、スポーツとして当該行為の危険性ないし違法性を訴却するものではないから、本件保険契約にいう練習には該当しない。」との判示がなされた。同判決については、保険事故の概念をやや限定して解釈しすぎるとの見解（竹濱修・ジュリスト912号91頁（1988年））や「危険性の除去ないし減少は…それができなかつたからこそ本件事故が生じたのであり、判旨のように…要求するのは酷な結果となる」との見解（甘利公人・ジュリスト1016号129頁（1993年））がある一方、約款にいう「練習」中といえるためには、客観的にみてゴルフの「練習に適した場所」もしくは「練習とされる方法（態様）」による練習でなければならず、「練習」に当たらないことに疑いはないとする見解（石田満・保険判例の研究II66頁（1995年・文眞堂））もある。

13) 例えば、同日中に、ウォーミングアップから、体力増進のためのトレーニングまで、徐々にステップアップさせていくようなトレーニングメニューの場合、どこから「目的」が変化したのかは、本人さえも明確には判別できないのではないか。

危険の増大が予想される」とも言えない¹⁴⁾。結局のところ、「類型的に見て危険の増大が予想される練習」か否かは、練習の態様を基準とせざるを得ず、競技に準ずる実戦的な練習であるかどうかによって判断すべき¹⁵⁾ ものと解される。判旨は「練習行為の態様によって免責の有無が左右される」ことを問題視するが、(該当性の判断が契約者にも容易になされ得る)「競技」とは異なり、「競技のための練習」という概念自体が不明確である以上、やむを得ないものと思われる¹⁶⁾。

- (4) 判旨(2)は、判旨(1)で示した判断基準を踏まえて、一定の間接事実に基づき、本件事故当時に A が行っていた練習は、本件レースのための練習であった（他のメンバーの認識も同様であった）と、その目的を認定する。上述のように、「目的」を判断基準とすることには疑義があることから、以下では本件練習の「態様」に着目して、「類型的に見て危険の増大が予想される練習」か否かについて検討したい。

この点につき、来住野教授は、その「判断要素として重視されるべき要素は、乗用具を使用する場所と乗用具の仕様・装備であろう¹⁷⁾」とされつつ、「カヌーのように日常的な交通手段として使用しない乗用具について判断が難しく、「少なくとも事故の危険が高い乗用具の使用であったことが認定されるべき」とされる。そのうえで、「本判決は、競技のための練習であるかの判断にあたって、危険な気象条件であったことが考慮されているが……大いに疑問である。……あえて悪天候に対応したパドリング技術の向上を意図したわけではないから、説得力に乏しい。悪天候でのカヌーの使用は水難事故のおそれが高いといえるとしても……故意または重過失による事故招致と同視しうるほどの無謀な出艇であったわけでもないから、気象条件は考慮すべきではない。」こと等から、(競技のための) 練習中の事故と評価するには本判決の理由は不十分とされる¹⁸⁾。

上述のとおり、「類型的に見て危険の増大が予想される練習」か否かは、練習の態様を基準として、競技に準ずる実戦的な練習であるかどうかによって判断されるべきと解されるところ、本件で留意すべきは、本件レースにおいて参加選手に対応が求められる過酷な環境である。Adventure Racing World Series は、アドベンチャーレースについて、「このレースは、多様な自然環境……いかなる気象でも行われます。よって、チームには暑さ、寒さ、どんな気象条件であれ対応が求められます。ゴールに向けて進み続けること自体が過酷なのです。」と説明している¹⁹⁾（本判決も「アドベンチャーレースにおいては、あらゆる自然環境を舞台と

14) カヌーについて言えば、例えば、技術向上を目的として、屋内プールでパドリングの練習をしたとしても、「類型的に見て危険の増大が予想される」とは言えないと考えられる。

15) 来住野・前掲 266 頁。

16) 判旨のような基準で判断すると、例えば、注 14)のような態様の練習であっても、練習「目的」を理由として、免責という結論が導かれ得るが、本件免責条項の趣旨に反する解釈ではないかと考えられる。なお、控訴審においても、本判決と同様に「競技のための技の向上や体力の増進といった目的を有する練習をいう」との立場が維持されており、本文に記載したとおり、かかる解釈には疑問がある。

17) 石田・前掲 60 頁。

18) 来住野・前掲 268 頁。

19) Adventure Racing World Series による競技の紹介動画「アドベンチャーレースとは」<
https://www.youtube.com/watch?v=hqj-9P_mpO0> [3:53~]。

して 10 日間以内に 700km 以上先のゴールをノンストップで目指すことが求められるため、本件チームは、「様々な状況を想定したトレーニングを実施していた」とことを認定している。このような本件レースの特徴を踏まえると、C 協会の練習が中止になるような状況にあっても、A らがあえて出艇したのは、本件レースが、いかなる気象条件の下においても対応が求められる過酷なものであるがゆえであるとも考えられ、(実際に行っていた練習の内容は必ずしも明らかではないものの) 強風及び波浪の中、2 時間半以上川を往復していたほか、河口外の東京湾においても練習を行っていたという認定事実から、その練習態様について、本件レースの過酷な環境を想定した実戦的なものであったとの評価がなされ得るのではないかと考えられる²⁰⁾。

以上のように、本件においては、判旨(2)が挙げる認定事実から、本件練習の「態様」について、「類型的に見て危険の増大が予想される練習」であったとの評価が可能であることから、判旨の結論は支持できよう²¹⁾。

20) 研究会においては、仮に練習態様が全く確認できないような場合でも、本人が競技のために練習に出かけたこと（目的）自体が明らかであれば、免責と解してよいかという問題提起を頂いた。この点、「類型的に見て危険の増大が予想されるような練習」に出かけたことが明らかであれば、すなわち、（アドベンチャーレース本番に比肩するような）競技に準ずる実戦的な練習を行うことが予定されていたことを明確に認定できるようであれば、免責と解する余地もあり得ると考える。本件のような（強風波浪注意報が発令され、協会の練習が中止されるような）荒天・時化の中で、敢えて海へ出ていったという事実は、そのための有力な間接事実となり得よう（もっとも、C 協会の関係者の「風が強いからやめたら」という A へのアドバイスに対して、A は「この辺でちょろちょろやっています。」と回答しており、仮に認定できる A の行動はそこまでであって、その後の事実関係が全く不明である（自ら海に出て練習していたかどうかは全く分からぬ）としたら、上記のような認定は難しいかもしれない）。

なお、控訴審においては、A の練習態様について、「(秒速 10m の向かい風の中で、時速 3km でシーカヤックを漕ぐのに必要な力は無風時に時速 11.4km で漕ぐ力とほぼ同じであることが認められ……〔シーカヤック風力階級表では〕秒速 15m を超える向かい風ではほとんど進めない旨の記載があ〔り〕……仮に A らのカヤックが時速 3km で進んでいたとしても、境川を遡上する際には向かい風となるため、……必ずしも無風時……と同等の力でゆっくりと漕いでいたとは認められず、現に A が風にあおられて操作に苦労している様子も目撃されていたのであって……レジャーとしてカヤックを楽しんでいたものとは直ちに認められない）」旨の記述が加えられている。控訴審における上記の判示を前提とすれば、境川における往復練習は一見ゆっくりと航行しているように見えて、実際は極めて過酷であって、転覆等の危険の高い態様であったと評価すべきことになる。そうであるとするならば、仮に A らが自ら海に出て練習していたかどうかが全く分からなかったとしても、境川における往復練習の時点で、それが「類型的に見て危険の増大が予想されるような練習」((レース本番に比肩するような) 競技に準ずる実戦的な練習) に該当すると評価することもできるように思われる。

21) なお、研究会においては、そもそも交通乗用具の中にカヌーを含めるべきではないとの指摘も頂いた。カヌーを日常の交通手段として使用することは欧米では一般的であるものの、日本においては稀である（レジャー目的で使用されることがほとんどである）から、約款上これを「交通乗用具」から除外することも考えられよう（もっとも、保険会社としては、レジャー目的による使用にもカバーが及ぶことを、本保険商品としての魅力として積極的に PR していたようである）。