



降車時事故における 「車の所有・使用・管理に起因」の解釈

沖縄国際大学法学部 講師 黒田 佳祐

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。本判例評釈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、本判例評釈は、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、日本共済協会や評釈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

東京地裁令和4年11月30日判決 令和4年(ワ)第5509号 求償金請求事件 判タ1505号
181頁

1. 本件の争点

デイサービス施設(以下「本件介護施設」という。)を運営する介護事業者である訴外Aは、X損害保険会社(原告)との間で介護事業者保険契約(以下「本件事業者保険契約」という。)を締結していた。本件介護施設の利用者である訴外Bは、介護事業者Aの従業員である訴外Cが業務に使用している自動車(以下「本件自動車」という。)で送迎していた際に、停車中の本件自動車の後部座席から地面に落下して頭部を打ち付け(以下「本件事故」という。)、その後、死亡した。

XはBの遺族等に対し、本件事業者保険契約に基づく保険給付として合計1550万4210円を支払った。Xは、Aとの間で本件自動車に係る自動車保険契約(以下「本件自動車保険契約」という。)を締結していたY損害保険会社(被告)に対し、本件事故は、本件自動車の使用に起因して生じたものであるから、Yも保険給付を行うべきであるところ、Xが自己の負担部分(2分の1)を超えて保険給付を行い、これによりYが共同の免責を得たと主張して、保険法20条2項に基づき求償金を請求した。

本件の争点は、本件事故が本件自動車保険約款にいう「車の所有、使用または管理に起因して生じた」ものに該当するかである¹⁾。

2. 事実の概要

(1) 本件事業者保険契約の内容

本件事業者保険契約に適用される介護保険事業者・社会福祉施設特別約款では、「業務の遂行のために所有、使用又は管理する施設に起因する他人の身体の障害又は財物の損壊」および「業務の遂行に起因する他人の身体の障害又は財物の損壊」に該当する対人・対物事故により被保険者

1) 本件では、「本件事故の損害」および「責任の負担割合」も争点となっているが、主たる争点は、本件事故が本件自動車保険約款にいう「車の所有、使用または管理に起因して生じた」ものに該当するか否かであり、その他の争点については本稿では省略する。

が法律上の損害賠償責任を負担することによって被る損害に対して、保険金を支払う旨が定められている。

なお、「被保険者が自動車又は原動機付自転車の所有、使用又は管理に起因する損害賠償責任を負担することによって被る損害に対しては、保険金を支払わない」との定め（以下「本件免責条項」という。）がある。

(2) 本件自動車保険契約の内容

本件自動車保険契約に適用される自動車保険約款には、Yは「対人事故」により被保険者が法律上の損害賠償責任を負担することによって被る損害に対して、保険金を支払う旨が定められている。

そして、上記「対人事故」については、「ご契約のお車の所有、使用または管理に起因して生じた偶然な事故により他人の生命または身体を害すること。」と定義されている。

(3) 本件事故について

介護事業者Aの従業員Cは、平成28年10月18日、B（当時77歳）およびその妻である訴外Dを本件介護施設からBの自宅まで本件自動車で送迎し、自動車をBの自宅敷地内に停車させた。Cは、降車して本件自動車の後部左側スライドドアを開け、Bを降車させようとしたが、Bが降車を拒んだことから、車椅子を取り出すために本件自動車の後部トランク付近に移動した。その後、Bは本件自動車の後部座席から地面に転落し、頭部を打ち付けた。

(4) 本訴訟に至る過程

本判決に先立ち介護事業者Aは、平成30年頃、Xに対し本件事業者保険契約に基づく保険金の支払を求める訴訟（東京地方裁判所平成30年（ワ）第8001号）を提起した。これに対しXは、本件事故が本件免責条項（「自動車の所有、使用又は管理に起因する損害賠償責任」）に該当する旨を主張して請求を争った。しかし、東京地裁令和元年7月2日判決²⁾（以下「別訴地裁判決」という。）は、本件事故によるAの損害賠償責任は、本件免責条項所定の本件自動車の所有、使用又は管理に起因して生じたものに当たらない旨判示して、Aの請求を全部認容した。Xは控訴したが、東京高裁令和2年6月18日判決³⁾（以下「別訴高裁判決」という。）も、本件免責条項の適用は認められないとして、Xの控訴を棄却し、その後の上告不受理決定により別訴地裁判決は確定した。

その後、XはBの遺族等に対し、本件事業者契約に基づく保険給付として合計1550万4210円を支払ったため、Aとの間で本件自動車保険契約を締結していたYに対し、Xが本件事故に関し支払った保険金額の2分の1の金額である775万2105円の支払を求めた。

(5) 争点についての当事者の主張

Xは、「車の所有、使用または管理に起因して生じた」とは、自動車の使用等が本来的に有する危険が顕在化したことを意味すると解すべきであるところ、本件自動車は、地面から後部座席の

2) 東京地判令和元年7月2日 Westlaw Japan 2019WLJPCA07026011

3) 東京高判令和2年6月18日 Westlaw Japan 2020WLJPCA06186014

ステップまでの高さが約 34cm、地面から後部座席面までの高さが約 70cm と高低差があり、B のような視力障害があり下肢が不自由な高齢者にとっては、降車時にバランスを崩して上半身から地面に転落する危険性があり、本件事故は、本件自動車が本来的に有する危険性が顕在化して発生したものといえるから、「車の所有、使用または管理に起因して生じた」ものに該当すると主張した。

これに対し Y は、本件事故は、C が B から目を離したことによる介護上の注意義務違反または B の身体的危険が顕在化したことにより発生した事故であるから、「車の所有、使用または管理に起因して生じた」ものではないと主張した。

3. 判旨（請求認容）（確定）

「Y を編者として公刊されている『損害保険実務講座 第 6 巻 自動車保険』には、対人賠償保険における自動車の『所有、使用または管理』の概念について、保険者の填補責任の範囲を一定のものに限定しようとする規定というよりも、むしろ、およそ自動車事故とはいえないような事故のみを排除する趣旨であり、自動車に関連して発生するあらゆる事故を可能な限り広く担保しようとするものである旨記載されている……また、対人賠償保険における自動車の『使用』とは、自動車損害賠償保険法 1 条の『運行』よりも広い概念であり、社会生活上、あり得る利用方法の範囲にあるものは、全て自動車の『使用』に含まれると考えられている……そうすると、社会生活上、あり得る自動車の利用方法に関連して発生したものであれば、本件約款にいう『車の所有、使用または管理に起因して生じた』ものに該当すると解するのが相当である。」

「本件事故は……B が、本件事業者が本件介護施設までの利用者の送迎業務用に使用している本件自動車で、本件介護施設から自宅まで送迎され、停車中の本件自動車から降車しようとして、地面に転落して発生したものである。居宅介護事業を営む本件事業者が介護施設の送迎に本件自動車を利用することは、社会生活上、あり得る自動車の利用方法であり、本件事故は、その送迎の際、本件自動車からの降車中に発生したものであり、その利用方法に関連して発生したものであるから、本件約款にいう『車の所有、使用または管理に起因して生じた』ものと認められる。」

「これに対し、Y は、本件自動車の構造等は、着座した状態から降車することが可能であることに照らし、一般的には何ら危険性を有するものではない、本件事故は、C が B から目を離したことによる介護上の注意義務違反又は B の身体的危険が顕在化したことにより発生した事故であるから、『車の所有、使用または管理に起因して生じた』ものに該当しない旨主張する。

しかしながら……本件約款にいう『車の所有、使用または管理に起因して生じた』とは、社会生活上、あり得る自動車の利用方法に関連して発生したものであれば足り、必ずしも本件自動車の構造等の危険が顕在化することを要するものとはいえない。

また、本件自動車は、福祉車両ではなく、その構造は、地面から床ステップまでの高さが約 34cm、地面から後部座席の座席面までの高さが約 70cm、ステップを有効に使用できる範囲は横約 32cm、奥行約 13cm で、左後部座席に乗降時に使用できる手すりは装備されていなかったというものである。これが一般的に安全性を欠くというかはともかく、少なくとも、視力障害があり下肢が不自由な者等にとっては、降車時、足を地面に着ける前にバランスを崩して転落する一定の危険性

があると認められ、Cの安全配慮義務違反やBの過失があるとしても、本件事故の発生に関し、かかる本件自動車の構造上の危険性が影響したことは否定できない。」

「以上によれば、本件事故は、本件約款にいう『車の所有、使用または管理に起因して生じた』ものと認められるから、Yは、本件自動車保険契約に基づき、本件事故の損害について保険給付を行う義務を負う。」

4. 評釈（判旨の結論に賛成）

（1）本判決の意義

本件は、介護事業者Aとの間で介護事業者保険契約を締結していたX損害保険会社が、本件事故に基づく保険給付を行ったため、Aとの間で本件自動車に係る自動車保険契約を締結していたY損害保険会社に対し、保険法20条2項に基づき、Xが本件事故に関し支払った保険金額の2分の1の金額の支払を求めた事案である。

本件自動車保険契約に関して争点となっているのは、本件事故が、いわゆる対人賠償責任条項における「車の所有、使用または管理に起因して生じた」事故に該当するかどうかである。自動車損害賠償保障法（自賠法）3条は、「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって損害を賠償する責に任ずる」と定めるところ、この「運行によって」の意義に関しては、一定の判例や学説の蓄積がある。しかし、対人賠償責任保険の支払要件である「車の所有、使用または管理に起因して生じた」人身事故の意義については、自賠責保険との支払要件の表現の違いから、対人賠償責任保険の方が自賠責保険よりも、保険者によって填補される損害の範囲が広いと理解されているが⁴⁾、この点が問題となった公判裁判例は見当たらなかった。本判決は、本件自動車保険約款における「車の所有、使用または管理に起因して生じた」についての解釈を示したうえで、本件事案の当てはめを行っており、この点の解釈について参考となる事案である。

また、本件で特徴的なのは、本判決に先立ち行われた別訴地裁判決および別訴高裁判決において、Xは、本件事故が本件事業保険契約の免責条項として定められている「自動車の所有、使用又は管理に起因する損害賠償責任」に該当する旨を主張して請求を争ったものの、本件免責条項の適用が認められなかったという点である。つまり、本件事故は、本件自動車保険契約（対人賠償）における「車の所有、使用または管理に起因して生じた」事故に該当するが、本件事業保険契約の免責条項における「自動車の所有、使用又は管理に起因する」事故には該当しないとされたのである。このように「車の所有、使用または管理に起因」という点については、同一の約款文言でありながら、対人賠償責任保険の支払要件には該当し、介護事業者保険の免責条項には該当しないと判示された点が大変興味深い事案であると考えするため、本稿では別訴との関係も含めて検討を行う。

（2）「車の所有、使用または管理に起因」について

自動車保険普通保険約款の賠償責任条項では、第1条（用語の定義）において、対人事故を「被保険自動車の所有、使用または管理に起因して他人の生命または身体を害すること」と定義して

4) 甘利公人ほか・ポイントレクチャー保険法（第4版）182頁（2025年・有斐閣）。

いる。さらに、第2条（保険金を支払う場合）では、「当会社は、対人事故により被保険者が法律上の損害賠償責任を負担することによって被る損害に対して、この賠償責任条項および基本条項に従い、保険金を支払う」と規定されている。したがって、対人賠償責任保険における保険事故は、「被保険自動車の所有、使用または管理に起因して他人の生命または身体を害し、これにより被保険者が法律上の損害賠償責任を負担すること」となる。このうち、「被保険者が賠償責任を負担した」という要件は、責任保険の性質上、不可欠な要素である。一方で、「被保険自動車の所有、使用または管理に起因する人身損害の発生」という要件は、被保険自動車に関わる人身事故を広範に補償する趣旨を反映した文言と解されており、対人賠償責任保険の特徴・特色は、この要件の文言に表れている⁵⁾。

本件自動車保険契約（対人賠償）においても同様の定義が設けられているが、現行の賠償責任条項と同様の内容となったのは、昭和40年約款である⁶⁾。それまでに用いられていた昭和22年約款で保険事故とは「衝突、墜落、転覆その他運転中の事故に起因して損害賠償をしたことによって被る損害」とされていたが、40年約款では「自動車の所有、使用または管理に起因して賠償責任を負担することによって被る損害」と改定され、補償対象とする保険事故の範囲が大きく拡大された⁷⁾。なお、「所有、使用または管理に起因して」という要件は、アメリカの自動車保険約款における「arising out of the ownership, maintenance or use of the automobile」に倣って、規定されたものである⁸⁾。

そして「車の所有、使用または管理に起因して生じた」の解釈については、自賠法の「運行」よりも広い概念であり、被保険者が自賠責保険により保険金の支払を受けられない場合であっても、任意の対人賠償責任保険により保険金の支払を受けることができる⁹⁾と説明される⁹⁾。また、現行約款は、自動車の所有・使用・管理によって被保険者に生じ得る対人賠償責任を広く補償するものとして解釈することが適切であり、特に自賠法に基づく対人賠償責任を自賠責保険がまず填補し、その上積みとして対人賠償条項が理解されていることからすれば、自賠責保険との連携を考慮した解釈が妥当であると指摘される¹⁰⁾。

自賠責保険と対人賠償責任保険の担保範囲に差異が生じる場面の具体例を挙げると、たとえば、ガレージ内部で被保険者の過失によって発生した事故（被保険者の不注意で自動車から発火し、搭乗者が火傷を負った場合など）や自動車を陳列中に発生した事故については、運行起因性を認めることは困難であると思われるが、この場合でも不法行為責任が認められる以上は、対人賠償責任保険でカバーされることになる¹¹⁾。さらに、本件とも共通する点があるが、介護が必要な搭乗者が自動車の乗降時に滑り落ちるなどして人身事故が発生した場合、被保険者に過失が認めら

5) 藤村和夫ほか・実務 交通事故訴訟大系 第2巻 責任と保険 372頁〔竹瀝修〕（2017年・ぎょうせい）。

6) 鴻常夫編・註釈自動車保険約款（上）74-76頁〔石田満〕（1995年・有斐閣）。

7) 藤村和夫ほか・実務 交通事故訴訟大系 第1巻 総論 190頁〔伊藤文夫〕（2017年・ぎょうせい）。

8) 柳沢忠「保険者の責任—『所有』、『使用』、『管理』の概念」田辺康平＝石田満編・新損害保険双書2 火災保険 117頁（1983年・文眞堂）、大塚英明「自賠責と任意保険の関係」、山田卓生編・新・現代損害賠償法 194頁（1997年・日本評論社）、藤村ほか・前掲注5）374頁〔竹瀝〕。

9) 鴻・前掲85頁〔石田〕。

10) 藤村ほか・前掲注5）374頁〔竹瀝〕。

11) 藤村和夫＝山野嘉朗・概説 交通事故賠償法（第3版）423頁（2014年・日本評論社）。

れば、その事故は自動車の使用・管理に起因するものとされ、対人賠償責任保険の担保範囲に含まれるとの見解がある¹²⁾。

本判決は、Yを编者として公刊されている「損害保険実務講座 第6巻 自動車保険」¹³⁾を参考に、①対人賠償保険における自動車の「所有、使用または管理」の概念については、およそ自動車事故とはいえないような事故のみを排除する趣旨であり、自動車に関連して発生するあらゆる事故を可能な限り広く担保しようとするものであること、②対人賠償保険における自動車の「使用」とは、自動車損害賠償保険法1条の「運行」よりも広い概念であり、社会生活上、あり得る利用方法の範囲にあるものは、全て自動車の「使用」に含まれると考えられていることを解釈の根拠として、「車の所有、使用または管理に起因して生じた」とは、社会生活上、あり得る自動車の利用方法に関連して発生したものであれば足り、必ずしも本件自動車の構造等の危険が顕在化することを要するものとはいえないとの解釈を示した。本判決が示したこのような解釈は、従来の学説に沿ったものであり妥当である。

なお、本件においてXは、「車の所有、使用または管理に起因して生じた」とは、自動車の使用等が本来的に有する危険が顕在化したことを意味すると解すべきであるところ、本件事故は、本件自動車が本来的に有する危険性が顕在化して発生したものであると主張しており、これに対してYは、本件事故は、自動車の所有、使用又は管理が本来的に有する危険が顕在化したといえるものではないと反論している。これらの主張は、運行起因性に関する判断基準を持ち出したものと考えられる。しかし、本判決は、「車の所有、使用または管理に起因して生じた」とは、必ずしも本件自動車の構造等の危険が顕在化することを要するものとはいえないとの判断基準を示しており、対人賠償責任保険の「車の所有、使用または管理に起因」とは、自賠法の「運行」よりも広い概念であるということを適切に反映したものと評価できる。

(3) 降車時の事故が問題となった事例について

本件同様に、デイサービス施設の送迎車からの降車時の事故が、保険給付の対象となるかが争われた重要な判例として、最判平成28年3月4日民集252号23頁（以下「平成28年判決」という。）が存在する。この事案は、送迎車から降車し着地する際に負傷したという事故が、自動車保険契約の搭乗者傷害特約にいう当該送迎車の運行に起因するか否かが争われた。そして同判決は、利用者が職員（介助者）による介助を受けて降車しており、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いることなどを指摘したうえで、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あるということとはできないので、事故が本件車両の運行に起因するものとはいえないとして、運行起因性を否定した。

このように、平成28年判決は、事故が車両の運行に起因するものといえるかどうかを「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か」という判断基準を用いて判断しており、運行起因性を考える際に重要な指針となるものであると考えられている¹⁴⁾。なお、この判断基準は、平成28年判決で新たに示されたものではなく、かねてより、「運行」とは自動車固有の危険

12) 藤村ほか・前掲注5) 379頁〔竹瀝〕

13) 東京海上火災保険株式会社編・損害保険実務講座 第6巻 自動車保険（1990年・有斐閣）。

14) 北河隆之・交通事故損害賠償法（第3版）88-89頁（2023年・弘文堂）。

性を内在する固有装置を、その本来的用法に従って使用することにより、その危険性を顕在化させる行為のことであるとする説（自動車固有危険性説）が唱えられている¹⁵⁾。

さて、本判決は、自動車の運行起因性が問題となった事案ではなく、対人賠償責任条項の「車の所有、使用または管理に起因」への該当性が問題となった事案であるが、公刊されている裁判例の中で、降車時の事故が保険給付の対象となるかが争われた事案は少なく¹⁶⁾、本判決の検討に際して平成 28 年判決が参考となるものとする。また、本判決が対人賠償保険における自動車の「使用」とは、自賠法の「運行」よりも広い概念であると述べているように、運行との対比で「車の所有、使用または管理に起因」の射程が考えられていることがあるため、以下で、平成 28 年判決との若干の比較検討を行う。

前述の通り本判決は、「車の所有、使用または管理に起因して生じた」とは、必ずしも本件自動車の構造等の危険が顕在化することを要するものとはいえないとの判断基準を示しているが、本件事案の当てはめを行った後、「本件事故の発生に関し、かかる本件自動車の構造上の危険性が影響したことは否定できない」と判示している。ここで、「自動車の構造等の危険が顕在化する」ということと「自動車の構造上の危険性が影響する」ということが、どの程度異なるのか疑問ではあるが、判旨の文脈からして「顕在化」の方が「影響」よりも事故に対する自動車の危険性の寄与度が高いものと考えられる。

そして、本判決が「自動車の構造上の危険」として捉えている要素については、本件自動車が福祉車両ではなく、地面から床ステップまでの高さが約 34cm、後部座席の座面までの高さが約 70cm であるといった事情を考慮している。これにより、少なくとも視力障害や下肢の不自由がある者にとっては、降車時に足を地面に着ける前にバランスを崩し、転落する一定の危険性があると認定されている。一方、平成 28 年判決では、車両の地面から床ステップまでの高さが約 37 cm、座面までの高さが約 72cm であるという、地面と床ステップおよび地面と座面間の高低差が、利用者のような高齢者にとって車両の固有の危険であると認識されているものと思われる。この点に関して、平成 28 年判決の判例評釈では、このような高低差は日常生活では一般的ではないため、「車両の運行が本来的に有する危険」であるということができるが、例えば、地面から床ステップまでの高さが 20cm であったならば、このような段差は日常的に存するものであり、「車両の運行が本来的に有する危険」とは言い得ないとする見解がある¹⁷⁾。

また、平成 28 年判決は、介助者による安全配慮義務違反¹⁸⁾ が事故の発生に介在している点が特徴的である。介助者の安全配慮義務違反が介在した場合に運行起因性が否定されるかという点に関して、同判決は、「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」と

15) 古笛恵子「運行起因性」判タ 943 号 62 頁（1997 年）。

16) 近年、降車時の事故について運行起因性の有無が問題となった事例としては、大阪地判令和 4 年 11 月 16 日 交民 55 巻 6 号 1537 頁、大阪高判令和 5 年 5 月 19 日自保ジャーナル 2164 号 152 頁などがある。

17) 伊藤雄司・損害保険研究 79 巻 1 号 197 頁（2017 年）。また、土岐孝宏・中京法学 51 巻 1 号 22 頁（2016 年）は、車両の個性（ステップの高さ、特殊装置など）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ため、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と述べる。

18) 平成 28 年判決では、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かったことが、介助者の安全配慮義務（注意義務）との関係で問題となった。

判示し、運行起因性の有無の判断とは別の問題であることを示した。この点に関しては、事故が運行危険の実現と言えるのであれば、介助者に義務違反があったとしても、運行起因性は肯定されうるものであり、原因競合となっても、そのことが保険者の支払責任を左右するものではないと考えられている¹⁹⁾。

本件においても、Yより、本件事故は、従業員CがBから目を離したことによる介護上の注意義務違反により発生した事故であるから、「車の所有、使用または管理に起因して生じた」ものではないとの主張がなされた。これに対し本判決は、「Cの安全配慮義務違反やBの過失があるとしても、本件事故の発生に関し、かかる本件自動車の構造上の危険性が影響したことは否定できない」と述べ、「本件事故は、本件約款にいう『車の所有、使用または管理に起因して生じた』ものと認められる」との結論を提示している。したがって、本判決は、介護者の義務違反や利用者の過失が介在していたとしても、事故の発生に自動車の構造上の危険性が影響していれば（社会通念上、あり得る自動車の利用方法に関連して事故が発生していれば）、支払要件に当たるとを示していると考えられる。なお、平成28年判決は、搭乗者傷害特約における運行起因性が争点となった事案であり、本件は対人賠償責任条項の「車の所有、使用または管理に起因」するかどうか争点となった事案であるという違いがある。しかし、介助者の安全配慮義務違反等の事情が介在したとしても、運行起因性の判断や「車の所有、使用または管理に起因」するかどうかの判断とは別の問題であるという点において、両者の方向性は一致すると考えられる。

(4) 別訴との関係について

本判決に先立ち行われた別訴地裁判決および別訴高裁判決において、介護事業者AはXに対し、本件事業保険契約に基づく保険金の支払を求めたが、Xは本件免責条項の適用を主張し、本件事故によるAの損害賠償責任が「自動車の所有、使用又は管理に起因」するものにあたるかが争点となった。結論として、別訴地裁判決および別訴高裁判決はいずれも、本件事業保険契約の免責条項における「自動車の所有、使用又は管理に起因する」事故には該当しないと判示した。しかし、本件自動車保険契約（対人賠償）と同一の約款文言が用いられているにもかかわらず、なぜ異なる結論が導かれたのかについて、以下で若干の検討を加えたい。

まず、別訴地裁判決では、本件事業保険契約の「保険者が免責される『自動車の所有、使用又は管理に起因する』損害賠償責任を負担することによって被る損害とは、自動車の構造それ自体や使用方法の不備により発生したものに限らず、自動車の所有、使用又は管理が本来的に有する危険が顕在化したものと認められる損害賠償責任を負担することによって被る損害をいうものと解すべきである」との見解が示された²⁰⁾。そして、裁判所はこの判断基準に従って事案を検討

19) 山下徹哉・法学教室430号143頁（2016年）、土岐・前掲22-23頁。

20) さらに、別訴地裁判決は、「本件免責条項は他の保険契約との分野調整の趣旨を定めたものであるから、本件介護保険契約に係る保険者が免責される範囲としての『自動車の使用に起因する』場合と任意自動車保険が支払要件として挙げる『自動車の使用に起因する』場合とは、同一内容を意味するものと解される」と判示している。したがって、別訴地裁判決は、任意の対人賠償責任保険における「車の所有、使用または管理に起因して生じた」事故に該当するかの判断においても、「車の所有、使用又は管理が本来的に有する危険が顕在化」したかという判断基準が適用されたとの見解を採っているものと考えられる。

し、本件事故は「車両の使用が本来的に有する危険が顕在化したものであると認めることはできない」と結論付けた。

次に、別訴高裁判決は、「本件免責条項は……『自動車の所有、使用又は管理に起因する』損害賠償責任であるときは保険金を支払わないとするものであって、このような重大な効果をもたらすものであることに鑑みると、本件免責条項に該当するためには、事故発生の主たる原因が、自動車の所有、使用又は管理が本来的に有する危険が顕在化したことにあることを要すると解すべきである」との見解を示した。基本的な判断基準は別訴地裁判決と同様に「自動車の所有、使用又は管理が本来的に有する危険が顕在化」したかという基準であるが、別訴高裁判決は、これに「主たる原因」という要件を追加することで、免責条項をさらに制限的(限定的)に解釈した²¹⁾。そして、本件事故については、Aの従業員Cが要介護者Bから目を離したことが主たる原因であり、その危険性は自動車の使用等に関連する危険性を明らかに上回ると判断された。

一方、本判決では、「車の所有、使用または管理に起因して生じた」とは、社会生活上、あり得る自動車の利用方法に関連して発生したものであれば足り、必ずしも本件自動車の構造等の危険が顕在化することを要するものとはいえないと判示されている。そのため、本判決と別訴地裁判決および別訴高裁判決では、「車の所有、使用または管理に起因する」か否かの判断枠組みに大きな相違がある。

保険約款の解釈においては、画一性が求められ、客観的な解釈の際には、合理的かつ平均的な契約者の理解可能性を基準とすることが原則とされる²²⁾。したがって、「車の所有、使用または管理に起因」という同一の文言が用いられる以上、基本的には同一の意義に解釈されるのが適当と考えられる。ただし、免責条項については制限的に解釈すべきとする原則も、文言解釈の延長線上にある²³⁾。

別訴高裁判決も、本件免責条項と自動車保険の支払要件はその趣旨や目的が異なるため、常に同一の意味で解釈する必要はなく、形式的な解釈によって不都合が生じる場合もあり得ると指摘している。本件事故においても、対人賠償責任保険の支払要件には該当する一方で、介護事業者保険の免責条項には該当しないと判断されたが、これは、保険の支払要件と免責要件がそれぞれ逆の目的を持つため、判断枠組みが異なり、それに伴って結論も異なったものと説明できる。なお、別訴地裁判決および別訴高裁判決は、平成28年判決で示された「運行起因性」に係る判断枠組みを採用していると思われるが、本件事業者保険契約の免責条項(「自動車の所有、使用又は管理に起因する損害賠償責任」)に該当するか否かの判断に際して、この判断枠組みを適用することの妥当性については疑問が残る。

以上を踏まえると、別訴地裁判決および別訴高裁判決における判断枠組みには疑問があるものの、本判決が採用した判断枠組みおよびその結論は妥当であり、支持できるものである。

以上

21) 杉田義明・損害保険研究 83 巻 4 号 192-196 頁(2022 年)。

22) 山下友信・保険法(上) 150 頁(2018 年・有斐閣)。

23) 山下友信・前掲 151 頁。また、杉田・前掲 188 頁は、約款解釈においては、「作成者不利の原則」、「免責条項は制限的に解釈する」の原則が妥当するとされていることからすれば、同一文言だとしても、支払要件として規定されている自動車保険約款と免責要件として規定されている施設所有者賠償責任保険等の約款とでは、全く逆の方向で解釈され得ることになると述べる。