



個人賠償責任保険における モペットと免責条項の意義

上智大学名誉教授・弁護士 甘利 公人

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

大阪地裁令和5年12月14日判決 令和4年（ワ）第8388号 保険金請求事件
判例時報2614号53頁

1. 本件の争点

本件は、X（原告）の父とY（被告）との間で締結された個人賠償責任保険契約の被保険者であったXが、ペダル付きの原動機付自転車を運転中に歩行者に衝突し負傷させたという交通事故により、当該歩行者に対して損害賠償責任を負担したところ、この責任負担に係る損害は上記保険契約に基づく保険金の支払対象となると主張して、Yに対し上記保険契約に基づく保険金請求として、本件事故により発生した損害の一部である200万円の支払を求める事案である。

本件の争点は、（1）本件免責条項の適用除外事由（原動力がもっぱら人力であるもの）の有無と（2）本件免責条項の合意擬制の有無である。

2. 事実の概要

（1）当事者等（当事者間に争いのない事実）

ア Xは、平成10年×月×日生まれの男性である。

イ Yは、損害保険業等を営む株式会社である。

（2）本件事故の発生

ア 日時及び場所

令和2年5月29日午後6時37分頃

大阪市<以下略>先路上（以下「本件道路」という。なお、本件道路は歩行者・自転車専用道である。）

イ 関係車両

X運転のペダル付きの原動機付自転車（以下「本件モペット」という。）

本件モペットには3種類の走行方法があり、〔1〕電源を入れた状態でスロットルを回し、ペダルをこぐことなく、モーターの動力のみにより走行する方法（以下、当該走行方法を「原付モード」という。）、〔2〕電源を入れた状態で、スロットルを回さずにペダルをこぎ、モーターの動力による補助を受けながら走行する方法（以下、当該走行方法を「電動アシストモ

ード」といい、原付モードと併せて「EV モード」という。) 及び〔3〕電源を切った状態で、モーターに頼ることなく、ペダルをこぐことで走行する方法（以下、当該走行方法を「人力モード」という。）の各走行方法による走行が可能であった。

ウ 事故態様

本件道路を本件モペットで東進していた X が、進行方向左前方を X と同一方向に歩行していた訴外 C の右側から追い抜こうとしたところ、本件モペットの前部と右側に寄ってきた C が衝突した。

(3) 本件事故に起因する C の身体の障害

C は、本件事故により、中心性頸髄損傷、頸椎症性脊髄症、後頭部挫創、後頭部打撲等の傷害を負い、治療費等の損害が発生した。

(4) 保険契約の締結等

ア 本件事故当時、X の父と Y は、個人賠償責任保険契約（以下「本件保険契約」という。）を締結しており、X は、本件保険契約の契約者である X の父の同居の親族として、本件保険契約の被保険者であった。

イ 本件保険契約の約款には、航空機、船舶・車両（原動力がもっぱら人力であるものを除く。）、銃器（空気銃を除く。）の所有、使用又は管理に起因する賠償責任の負担に係る損害については保険金支払の対象外となる旨の規定（以下、当該規定を「本件免責条項」という。）が含まれていた。

3. 判旨（請求棄却）

(1) 本件免責条項の適用除外事由（原動力がもっぱら人力であるもの）の有無

「前記前提事実（4）イのとおり、本件免責条項は、航空機、船舶・車両、銃器の所有、使用又は管理に起因する賠償責任の負担に係る損害を保険金支払の対象外とする旨の規定である。航空機、船舶・車両、銃器を所有、使用又は管理する場合、これら対象物自体が潜在的に高い危険性を有するものであることから、これらを所有、使用又は管理していない場合と比して、第三者に対して損害を与える危険は増大するし、また、発生する損害額も典型的に見て高額になる傾向がある。そのため、航空機保険、船舶保険、自賠責保険など、上記対象物については、いずれも所有、使用又は管理に起因する賠償責任を補償する保険制度が別途個別に設けられている。したがって、本件免責条項は、航空機、船舶・車両、銃器など、それ自体が潜在的に高い危険性を有するものについて、これらの所有、使用又は管理に起因する賠償責任の負担に係る損害のてん補については個別の保険制度に譲ることとして、第三者に対する賠償責任のリスク・金額が大きい事故類型を個人賠償責任保険から除外する趣旨であると考えられる。

本件免責条項において、車両の所有、使用又は管理に起因する賠償責任から原動力がもっぱら人力である車両を除外事由としていることに関しても、原動力がもっぱら人力である車両は、当該車両自体が潜在的に有している危険性が典型的に考えて大きいとまではいえず、当該車両を所有、使用又は管理することに起因する賠償責任の負担に係る損害についても、これを所有、使用又は管理しない場合と比して、必ずしも増大する傾向にあるとはいえないこと、また、原動力がもっぱら人力である様々な種類の車両について、これらの所有、使用又は管理に起因する賠償責

任を補償する個別の保険制度が別途網羅的に設けられていないことから、免責の対象外とされたものと解される。

そうだとすれば、原動力がもっぱら人力である車両は、高リスクの事故類型について、これを対象に独立のものとして設けられた他保険との分野調整という本件免責条項の趣旨に照らして、文字どおり、車両の原動力を人力に依拠しているため、他保険において個別に補償されなければならないような、車両自体に内在する危険性が高いものではなく、必然的に当該車両の所有、使用又は管理に起因する賠償責任においても、類型的に見てその責任が増大するとはいえない性質の車両がこれに当たるといふべきである。」

「確かに、本件モペットは、前記前提事実（2）イのとおり、原付モード以外に、電動アシストモード（人力でペダルをこがなければ前進せず、モーターは人力を補助する役割にとどまるもの）及び人力モード（原動力は人力のみ）があるが、同（4）イのとおり、本件免責条項の対象は『車両』であり、その除外事由も『原動力がもっぱら人力である』『車両』であるから、当該車両自体が現に具有する危険性及びそれが現実化した場合における責任増大の可能性に着目して、『車両』として除外事由に該当するかどうかを判断すべきであり、個別の走行時におけるモードの違いによって除外事由該当性が変わるものではあり得ない。走行時のモードによって除外事由該当性の判断が変わってくることを前提とする X の主張は、本件免責条項の規定振りとは相容れない上、保険事故が発生した際にいずれのモードであったかという、保険給付を受ける被保険者にとって立証が困難な事情を明らかにしなければならないという負担を強いるものであり、保険給付をする保険者にとっても容易に判別し難い事実を確定できなければ給付ができないことになるもので、保険実務の運用に耐えられるものではなく、保険の趣旨にもとるものというほかない。本件モペットが原動機付自転車として個人賠償責任保険とは独立した自賠責保険の対象とされ、電動アシストモードや人力モードでも、ペダルを原動機付自転車の固有の装置として『当該装置の用い方に従い用いること』（自賠法 2 条 2 項）に該当すると考えることができ（最高裁判所昭和 61 年（オ）第 1261 号同 63 年 6 月 16 日第一小法廷判決・民集 42 卷 5 号 414 頁参照）、また、同時に加入し得る原動機付自転車の任意保険においても、電動アシストモードや人力モードであっても『所有、使用又は管理』に該当する以上（この場合に保険者が『車両』ではなく『モード』の違いを理由に原動機付自転車であることを否定することは許されるものではない。）、本件モペットを使用する X にとって酷な結果を強いるものではない。かえって、当該『車両』が現に具有する危険性及び責任増大の観点から高リスクといふべき事故類型について、これを対象に独自の保険が設けられているということからすれば、本件免責条項の趣旨に良く符合するものといふことができる。

したがって、本件モペットは、本件免責条項の除外事由である原動力がもっぱら人力である車両に該当するということとはできない。」

（2）本件免責条項の合意擬制の有無

「そもそも、民法 548 条の 2 は、多数の相手方との間で大量かつ画一的な取引をする場合に、合理化及び迅速性の観点から、同条 1 項各号に該当する場合には、定型約款の個別の条項についても合意をしたものとみなす規定である。本件において、同条 1 項各号のいずれに該当するかは、当事者の主張立証によっても明らかではないものの、個人賠償責任保険契約は定型取引の典型例であり、Y が損害保険業を営む株式会社であること、個人賠償責任保険が主たる別の保険契約に

特約として付帯される場合が多いことなどを踏まえると、少なくとも同条1項2号に該当することが推認され、本件保険契約の約款について、Xの父とYとの間で合意したものとみなされる。

なお、この合意擬制を排除する同条2項について見ても、本件免責条項は、個人賠償責任保険において従来から存在する除外規定であり、社会的に広く認知された条項である上、前記のとおり、モペットは自賠責保険への加入が義務付けられているものであり、個人賠償責任保険の適用がなければ予想外に契約の相手方が不利益を被るというものでもないから、同項の適用はない。この点、Xは、本件モペットについては、Xにおいて自賠責保険に加入しなければならないとの認識に至ることが不可能であった旨主張するが、保険契約者であるXの父において、本件免責条項の存在が、その予測を著しく裏切って不意打ちとなるような事情が本件においてうかがわれるわけではない。そして、上記1(1)記載のとおり、個人賠償責任保険は、補てん対象を少額の保険料に見合った低リスクの事故に限定することで成り立っている保険制度であるということをも併せて考慮すると、本件免責条項が信義則に反してXの利益を一方的に害するということはできない。これと異なるXの主張はいずれも採用できない。」

4. 評釈（結論に賛成するが、理由付けに若干の疑問がある。）

ペダル付き電動バイクであるモペットを電動アシスト自転車と誤認させる表示をして販売することが社会問題となっている旨の報道がなされている¹⁾。

(1) 本件免責条項の趣旨

本判旨は、本件免責条項の趣旨について、本件免責条項は、航空機、船舶・車両、銃器など、それ自体が潜在的に高い危険性を有するものについて、これらの所有、使用又は管理に起因する賠償責任の負担に係る損害のてん補については個別の保険制度に譲ることとして、第三者に対する賠償責任のリスク・金額が大きい事故類型を個人賠償責任保険から除外する趣旨であると考えられる、と判示した。すなわち他保険との分野調整のために設けられているものと解される²⁾。また、航空機、船舶、車両、銃器の所有、使用または管理に起因する損害賠償責任については、いずれもその機器自体が事故の危険性を有するものであることから、法律上もその所有、使用等に関して特別の義務が課されていること、日常生活上の事故よりも事故原因が複雑であり巨額の損害が生じる可能性があるといった特殊性があること等から、個人賠償責任保険において補償するのではなく、それぞれ航空保険、P&I保険、自動車保険、ハンター保険によって補償することとされている。その意味では、本規定は、これらの個別の保険とのすみ分けのための規定として設けられているものといえる³⁾。

1) 2026年3月14日付け朝日新聞朝刊「アシスト自転車で販売実はバイク」参照。また藤井裕子「電動キックボード等の事故における過失相殺の考察」交通法研究53巻87頁（2026年）以下参照。

2) 保険毎日新聞社・改訂賠償責任保険の解説168頁（1995年・保険毎日新聞社）、日産火災海上保険株式会社・賠償責任保険の理論と実務226頁（1982年・海文堂出版）、吉澤卓哉監著・新賠償責任保険の解説第2版243頁（2020年・保険毎日新聞社）参照。日本の個賠の範となったアメリカ合衆国のHomeowners' Liability InsuranceにおいてもMotor Vehicles Exclusion、Watercraft Exclusion、Aircraft Exclusionとして免責になっておりそれぞれの保険でてん補されることがその理由である。See、New Appleman Law of Liability Insurance 2nd ed. § 13.06 [6].

3) 古笛恵子=嶋寺基編著・個人賠償責任保険の解説83頁（2023年・保険毎日新聞社）参照。

なお、本判旨が、航空機保険、船舶保険、自賠責保険など、上記対象物については、いずれも所有、使用又は管理に起因する賠償責任を補償する保険制度が別途個別に設けられている、と判示している点については疑問がある。すなわち、車両を対象とする保険は任意の自動車保険と自賠責保険であり、任意の対人賠償責任保険が担保するのは自動車の所有、使用又は管理に起因して生じた事故であるのに対して、自賠責保険は自動車の運行によって生じた他人の生命または身体を害する事故であり、任意保険の方がてん補範囲が広いからである⁴⁾。

(2) 本件免責条項における車両の定義

① 道路運送車両法上の車両の定義

本判旨は、本件モペットは、道路運送車両法上の原動機付自転車に区分され、自賠責保険に加入することが義務付けられている（自賠法 5 条、2 条 1 項、道路運送車両法 2 条 3 項）。原動機付自転車については、その車両自体が現に具有する危険性、それが現実化した場合における責任増大の可能性等を考慮し、被害者救済の観点から、原動機付自転車を運行する際の自賠責保険への加入を義務付けるものであるところ、本件モペットが原動機付自転車に区分されているのは、原動機付自転車に匹敵する危険性を有する車両と位置付けられており、被害者救済の観点から、自賠責保険による個別の補償の必要が高いからである、と判示した。なお、自賠責保険の対象の車両区分の変遷については、自賠法制定の当初は、原動機付自転車は自賠法の対象となる自動車の定義に含まれていなかったため付保されていなかった。1966 年 10 月、原動機付自転車の普及および高性能化に伴って事故件数が増加し、被害者保護の観点から自賠法が改正されて付保の対象となった。

② 道路交通法の改正

2023 年 7 月に道路交通法の改正で、原動機付自転車の車両区分の中に⁵⁾、一般原動機付自転車と特定小型原付、特例特定小型原付の車両区分ができた。電動キックボードや本件のモペットについては、要件を満たせばこの車両区分になる。

令和 8 年 5 月 21 日施行のデジタル社会の形成を図るための規制改革を推進するためのデジタル社会形成基本法等の一部を改正する法律（令和 5 年法律第 63 号）の道路交通法 2 条 17 号は、運転の定義について、「道路において、車両又は路面電車（以下「車両等」という。）をその本来の用い方に従って用いること（原動機に加えてペダルその他の人の力により走行させることができる装置を備えている自動車又は原動機付自転車にあつては当該装置を用いて走行させる場合を含み、特定自動運行を行う場合を除く。）をいう。」と規定している。

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）参照。

5) 道路交通法 2 条 10 号（道路交通法の一部を改正する法律（令和四年法律第三十二号）令和 5 年 7 月 1 日 施行）は、原動機付自転車について次のように定めている。

「十 原動機付自転車 原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて次に掲げるもののうち、軽車両、移動用小型車、身体障害者用の車、遠隔操作型小型車及び歩行補助車等以外のものをいう。

イ 内閣府令で定める大きさ以下の総排気量又は定格出力を有する原動機を用いる車（ロに該当するものを除く。）

ロ 車体の大きさ及び構造が自転車道における他の車両の通行を妨げるおそれのないものであり、かつ、その運転に関し高い技能を要しないものである車として内閣府令で定める基準に該当するもの」

しかし、本件事故があった時に施行されていた道交法 2 条 17 号（道路交通法の一部を改正する法律（令和元年法律第二十号）令和 2 年 4 月 1 日 施行）には、「十七 運転 道路において、車両又は路面電車（以下「車両等」という。）をその本来の用い方に従って用いること（自動運行装置を使用する場合を含む。）をいう。」という規定であった。したがって、判例時報のコメント欄に書かれている、道交法改正でペダルその他の人の力により走行させることができる場合も「運転」に含まれることが明文化され、X の主張が失当であることがより明確化されたといえるとする点は言い過ぎである。

(3) 適用除外事由について

① 適用除外事由の趣旨

本判旨は、本件免責条項から原動力がもっぱら人力であるものが除外されている趣旨について、原動力がもっぱら人力である車両は、当該車両自体が潜在的に有している危険性が典型的に考えて大きいとまではいえず、当該車両を所有、使用又は管理することに起因する賠償責任の負担に係る損害についても、これを所有、使用又は管理しない場合と比して、必ずしも増大する傾向にあるとはいえないこと、また、原動力がもっぱら人力である様々な種類の車両について、これらの所有、使用又は管理に起因する賠償責任を補償する個別の保険制度が別途網羅的に設けられていないことから、免責の対象外とされたものと解されるところをうえて、原動力がもっぱら人力である車両は、高リスクの事故類型について、これを対象に独立のものとして設けられた他保険との分野調整という本件免責条項の趣旨に照らして、文字どおり、車両の原動力を人力に依拠しているため、他保険において個別に補償されなければならないような、車両自体に内在する危険性が高いものではなく、必然的に当該車両の所有、使用又は管理に起因する賠償責任においても、典型的に見てその責任が増大するとはいえない性質の車両がこれに当たるといふべきである、と判示した。

また、原動力がもっぱら人力である車両は、高リスクの事故類型について、これを対象に独立のものとして設けられた他保険との分野調整という本件免責条項の趣旨に照らして、文字どおり、車両の原動力を人力に依拠しているため、他保険において個別に補償されなければならないような、車両自体に内在する危険性が高いものではなく、必然的に当該車両の所有、使用又は管理に起因する賠償責任においても、典型的に見てその責任が増大するとはいえない性質の車両がこれに当たるといふべきである、と判示している。

原動力がもっぱら人力である車両が、車両自体に内在する危険性が高いものではなく、典型的に見てその責任が増大するとはいえない性質の車両がこれに当たると判示している点は、一般論としては妥当であるが、例えば自転車であっても死亡事案があって、賠償額も高額なケースがあり、必ずしも普遍的な理由であるとまではいえないのではないかという疑問がある。

② モペットのモードの違いによる適用除外事由の該当性

本判旨は、最高判昭和 63 年 6 月 16 日民集 42 巻 5 号 414 頁を引用したうえで、本件モペットが原動機付自転車として個人賠償責任保険とは独立した自賠責保険の対象とされ、電動アシストモードや人力モードでも、ペダルを原動機付自転車の固有の装置として「当該装置の用い方に従い用いること」（自賠法 2 条 2 項）に該当すると考えることができ、また、同時に加入し得る原動機付自転車の任意保険においても、電動アシストモードや人力モードであっても所有、

使用又は管理に該当する以上、この場合に保険者が車両ではなくモードの違いを理由に原動機付自転車であることを否定することは許されるものではないので、本件モペットを使用する X にとって酷な結果を強いるものではなく、かえって当該「車両」が現に具有する危険性及び責任増大の観点から高リスクというべき事故類型について、これを対象に独自の保険が設けられているということからすれば、本件免責条項の趣旨に良く符合するものということができ、したがって、本件モペットは、本件免責条項の除外事由である原動力がもっぱら人力である車両に該当するということとはできない、と判示した。

最判昭和 63 年 6 月 16 日は、軽四輪貨物自動車を運転していた被害者が、道路上にフォーク部分が突き出た状態で停止中のフォークリフトのフォーク部分に衝突して受傷した事故において、フォークリフトではなく、フォークリフトが木材の荷降ろしをしていた木材運搬用の貨物自動車の所有者の運行供用者責任を追及した事案である。最高裁は、フォークリフトが 3 回目の荷降ろしのため車両に向かう途中であったなどの事情があっても、本件事故は本件車両を当該装置の用い方に従い用いることによって発生したものとはいえないと解するのが相当であるとして、貨物自動車の運行起因性を否定したものである。

自賠法 2 条 2 項は、運行について、人または物を運送するとしないとにかかわらず、自動車を当該装置の用い方に従い用いることをいうと規定している。自動車を当該装置の用い方に従い用いるとは具体的にどのような状態を意味するかについて、学説においては原動機説、走行装置説、固有装置説、車庫から車庫説、物的危険性説などがある⁶⁾。最判の固有装置説は、当該装置を当該自動車固有の装置と考えるもので、原動機やブレーキ、ハンドルなどの走行装置に限らず、自動車の構造上装備されている各装置のほかに、クレーン車のクレーン、ミキサー車のミキサーなど、当該自動車の固有の装置を含むものである。この説によれば、駐停車中の事故であっても、これを固有の装置の使用と解することができれば、運行にあたることになる。

本判旨が、固有装置説をとりながら運行起因性を否定した最判昭和 63 年 6 月 16 日を引用することの当否は別として、車両として除外事由に該当するかどうかを判断すべきであり、個別の走行時におけるモードの違いによって除外事由該当性が変わるものではあり得ない、と判示しているのは正当である。また、走行時のモードによって除外事由該当性の判断が変わってくることを前提とする X の主張は、本件免責条項の規定振りと相容れない上、保険事故が発生した際にいずれのモードであったかという、保険給付を受ける被保険者にとって立証が困難な事情を明らかにしなければならないという負担を強いるものであり、保険給付をする保険者にとっても容易に判別し難い事実を確定できなければ給付ができないことになるもので、保険実務の運用に耐えられるものではなく、保険の趣旨にもとるものというほかない、と判示している点についても賛成である。

免責条項であるから、画一的に処理すべきであり、仮に被保険者が人力モードであったことを立証できたとしても認めるべきではない。

6) 甘利ほか・前掲 170 頁参照。

(4) 本件免責条項の合意擬制の有無

① 普通保険約款の法的拘束力

大判大正4年12月24日民録21輯2182頁は、普通保険約款の法的拘束力について、「其の会社の作成に係る書面にして其の会社の普通保険約款に依る旨を記載せる申込書に保険契約者が任意調印して申込を為し、以て火災保険契約を為したる場合に於ては、たとい契約の当時其の約款の内容を知悉せざりしときといえども、一応之に依るの意思を以て契約したるものと推定するを当然とす」と判示した。

本判決は、火災保険契約の当事者が特に普通保険約款によらない意思を表示せずに契約をした場合には、反証がない限りその約款による意思で契約したものと推定すべきであると判示したものである。わが国における普通保険約款の拘束力に関するリーディングケースであり、その後も約款による意思をもって契約したものと推定されるという意味推定理論が踏襲され、今日に至っている。しかし、本判決に対して学説は批判的である⁷⁾。普通保険約款の拘束力は、約款による意思によって、またはそれが商慣習法もしくは事実上の慣習となっていることから認められるとするのが従来の判例や通説的見解であるが、平成29年に改正された民法は、法律の明文の規定により約款の拘束力を認めている。

② 民法の定型約款規定による規整

平成29年に改正された民法は、定型約款の法的拘束力を明文の規定により根拠づけるとともに、定型約款一般について、取引の相手方を保護するため、不当条項規制を設けている⁸⁾。民法548条の2第2項は、定型約款の条項のうち、相手方の権利を制限し、または相手方の義務を加重する条項であって、その定型取引の態様およびその実情ならびに取引上の社会通念に照らして民法1条2項に規定する基本原則に反して相手方の利益を一方的に害すると認められるものについては、合意をしなかったものとみなすと規定している。その基本的な枠組みは、消費者契約法10条と同様であるが、消費者契約に限定されず、広く定型約款一般に適用される規制である。いわゆる不意打ち条項については直接規定されていないが、保険取引の態様や実情、取引上の社会通念に照らして信義則違反に当たるか否かが総合的に判断されることから、普通保険約款においてその条項を設ける必要性や相当性に欠けており、一般的にその条項が設けられている例も少ないという場合には、相手方の利益を一方的に害すると認められる場合がある⁹⁾。

本判旨は、民法548条の2は、多数の相手方との間で大量かつ画一的な取引をする場合に、合理化及び迅速性の観点から、同条1項各号に該当する場合には、定型約款の個別の条項についても合意をしたものとみなす規定である。本件において、同条1項各号のいずれに該当するかは、当事者の主張立証によっても明らかではないものの、個人賠償責任保険契約は定型取引の典型例であり、Yが損害保険業を営む株式会社であること、個人賠償責任保険が主たる別の

7) 最近の議論として、大澤彩・保険法判例百選第2版6頁（2025年・有斐閣）参照。

8) たとえば潮見佳男ほか編・詳解改正民法395頁以下（2018年・商事法務）、筒井健夫＝村松秀樹編著・問一答民法（債権関係）改正240頁以下（2018年・商事法務）大阪弁護士会民法改正問題特別委員会・実務家のための逐条解説新債権法445頁以下（2021年・有斐閣）、山下友信「定型約款」安永正昭ほか監修・債権法改正と民法学Ⅲ契約（2）137頁以下（2018年・商事法務）参照。

9) 甘利ほか・前掲13頁参照。

保険契約に特約として付帯される場合が多いことなどを踏まえると、少なくとも同条1項2号ここに該当することが推認され、本件保険契約の約款について、Xの父とYとの間で合意したものとみなされる、と判示した。また、本判決は、合意擬制を排除する同条2項についても、本件免責条項は、個人賠償責任保険において従来から存在する除外規定であり、社会的に広く認知された条項である上、前記のとおり、モペットは自賠責保険への加入が義務付けられているものであり、個人賠償責任保険の適用がなければ予想外に契約の相手方が不利益を被るというものでもないから、同項の適用はない、と判示した。

本件免責条項の合意擬制の有無について、本件判旨が述べていることはいずれも正当であり賛成である。