

人身傷害保険における「運行」の意義

弁護士
永松 裕幹

最高裁・平成24年7月10日決定

平成23年(オ)第1806号 平成23年(受)

第2048号 自保ジャーナル1880号3頁

大阪高裁・平成23年7月20日判決

平成22年(ネ)第3223号 保険金支払請

求控訴事件 自保ジャーナル1880号3頁

奈良地裁葛城支部・平成22年10月8日判決

平成20年(ワ)第562号 保険金支払請求

事件 自保ジャーナル1880号7頁

1. 本件の争点

本件は、タクシーの乗客が、タクシーから降車した後に転倒したことにより、左大腿骨転子部骨折等で6級後遺障害を残したとして、自身が自動車保険契約を締結する

損保会社に、人身傷害保険金の支払いを求めて訴えを提起した事案である。第一審は、

乗客が転倒した事故(以下「本件事故」という。)が自動車の運行に起因する事故であるということができないとして、保険金請求を棄却したが、第二審は、本件事故が自動車の運行に起因する事故であると認め、

原判決を一部取り消し、保険金請求を一部認容した。そして、最高裁は、損保会社の

上告を棄却し、第二審判決が確定した。本件は、自賠法第3条における「その運行によつて」及び保険約款における「自動車の運行に起因する事故」の解釈を示し、

第一審と控訴審・最高裁でその判断が分かれた認定事例として実務上参考となると考

えられるので、以下において検討する。なお、第一審判決の結論に賛成である。

2. 事案の概要

(1) 事案の概要

本件は、タクシーから降車する際、転倒して傷害を負ったと主張する66歳のXが、Y損保会社との間で締結した自動車損害保険契約の人身傷害補償条項に基づき、Yに対し保険金の支払を請求したところ、Yが、本件はタクシーから降車後に発生した転倒事故であり、「自動車の運行に起因する事故」ではないから、保険金支払いの対象とはならないと主張して、これを争った事案である。

以下の事実が認められ、これらの事実
に照らせば、原告がタクシーから降車
する際、転倒したものと認めがたい
というべきである。

(1) Xは、平成19年6月21日に調査
員の面談を受けた後、同年9月7日に
調査員から電話で事故状況についての
詳細な説明を求められ、降車後1、2
歩程度歩いた地点で転倒した旨述べた
ものと認められる。」

(2) 次にBタクシーは、本件事故につ
いて、ドアを閉めた後すなわち降車後
の事故である旨一貫して主張していた
こと、Xは、本件事故の約1年後、B
タクシーに対し、本件事故についての
補償を求めるべく話し合いを試みたも
の、同社からは、ドアを閉じ降車し
た後の事故であるとして補償を拒絶さ
れたことが認められる。」

(3) 以上によれば、Xの供述は、タク
シー会社の供述と異なるものである
上、調査時点から変遷していると認め
られるが、Xは報告書の内容が調査員
によるねつ造であるとして、変遷自体
を否定するなど、合理的な説明をして

おらず、供述の変遷に合理的な理由が
あるとは認められない。」

(4) 前記認定の各事実に加えて、Xが
Bタクシーに対し、本件事故後1年ほ
ど経過して、ようやく補償を求めてい
ること、Xは、Bタクシーから補償を
拒絶された後も、Bタクシーの責任を
追及するための具体的行動をとってい
ないこと、Xは、本件事故が降車時の
事故であり、人身事故として警察に届
ける必要があると認識していた旨述べ
つつ、結局警察には届けていないこと
など、Xの事故後の行動に照らしても、
タクシーから降車する際に転倒したと
いうXの供述を信用することはできな
いというべきである。

(5) Xは、タクシーから降車後に転倒
したとしても、傾斜がきつく段差のす
ぐ傍に停車したタクシーから降車した
直後に、タクシーの付近で転倒した場
合には、なお、自動車の運行に起因し
て生じた事故と言いうる旨主張する。

しかし、降車後に路上で転倒すると
いう危険は、自動車の運行と関わりな
く一般的に存在する危険である。そし

て、本件において、タクシーが、他に
駐車可能な場所がなく、転倒しやすい
場所に停車して降車せざるを得なか
ったなど、自動車の運行に起因して転
倒の危険性が付加又は増大したと認
められる事情も見当たらない。
以上によれば、本件事故は、『自動
車の運行に起因する事故』であるとい
うことはできない。

2 そうすると、その余の点について判
断するまでもなく、XのYに対する請
求には理由がないから、棄却すること
とし、主文のとおり判決する。」

2 控訴審判決(原判決変更、上告)

「1 本件事故の状況(争点(1))

当裁判所は、本件事故は、Xがタク
シーから降車後1歩か2歩程度歩い
たところで発生したものであると認
め、さらに、それも本件保険約款にい
う『自動車の運行に起因する事故』で
あると解するのが相当と判断する。そ
の理由は、次のとおりである。

(1) 証拠(略)を総合すると、Xは、
平成15年3月27日午後9時ころ、妻
と共に自宅に向かうためにBタクシー

(丙川運転)に乗車したこと、上記タクシーは、Xらを降車させるためにXの自宅手前の路上で停車したこと、同所付近の道路は、X自宅方向にかけて上り坂になっており、しかも、上記道路の左端には約10センチメートルの段差があったこと、Xは、タクシーの後部左側座席に乗っていたため先に降車したが、降車後1歩か2歩程度歩いたところで、上記の段差につまづいて転倒し、左臀部付近を強打したこと、そのときXの妻は、まだタクシー内に残っていて運転手丙川に料金を支払っていたことが認められ、その認定を覆すに足りる証拠はない。」

〔2〕ところで、本件保険契約約款上、人身傷害補償を受けるためには、『自動車の運行に起因する事故』に該当することが必要であるから、本件事故が『自動車の運行に起因する事故』と認められることができるか否かが問題になる。

上記『自動車の運行に起因する』とは、自賠法3条の『自動車の運行によつて』と同義であると解されるとこ

ろ、『運行』とは『人又は物を運送するとしないうにかかわらず、自動車を当該装置の用い方に従い用いること』(自賠法2条2項)であり、当該自動車に固有の装置の全部又は一部をその目的に従つて操作している場合、自動車の『運行』に当たるといえる。そうすると、自動車が停車中であることをもって、直ちに自動車の運行に起因しないと判断するのは相当ではなく、自動車の駐停車中の事故であっても、その駐停車と事故との時間的・場所的接近性や、駐停車の目的、同乗者の有無及び状況等を総合的に勘案して、自動車の乗客が駐停車直後に遭遇した事故については、『自動車の運行に起因する事故』に該当する場合があると解するのが相当である。

これを本件についてみるに、タクシーが目的地で乗客を降車させるため停車する場合、運転手が座席のドアを開け、乗客が全員降車し終わってドアを再び閉じるまでの間も、自動車の運行中であるものと解するのが相当であると、前記認定の事実には照らす

と、Xはタクシーから降車直後で、しかも1歩か2歩程度歩いたところから、本件事故に遭遇したことから、時間的に停車直後であったことはもちろんのこと、場所的にもタクシーの直近で本件事故が発生したといえる。そして、本件事故当時、同乗者であるXの妻が料金支払のため未だタクシー内にいて、後部座席のドアが開いたままになっていたことも併せ考慮すると、本件事故は自動車の運行に起因する事故であったと認めるのが相当である。

2 本件事故と傷害の因果関係(争点②) 証拠(略)によると、本件事故により、Xは左臀部付近を強打し、それによつて左大腿骨転子部骨折の傷害が生じたことが認められる。」

〔4〕よつて、Xの請求は、917万527円及びこれに対する平成19年7月14日(…)から支払済みまで商事法定利率年6分の割合による金員の支払を求める限度で理由がある。

よつて、原判決を変更することとし、主文のとおり判決する。」

3 最高裁決定（上告棄却、上告受理申立 不受理）

「1 上告について」

民事事件について最高裁判所に上告することが許されるのは、民訴法312条1項又は2項所定の場合に限られるところ、本件上告理由は、理由の不備をいうが、その実質は事実誤認又は単なる法令違反を主張するものであって、明らかに上記各項に規定する事由に該当しない。

2 上告受理申立てについて

本件申立ての理由によれば、本件は、民訴法318条1項により受理すべきものとは認められない。」

4 評釈

(1) はじめに

本件控訴審判決は、保険約款人身傷害条項の「自動車の運行に起因する事故」の意義について解釈指針を示した上、本件事故は「自動車の運行に起因する事故」に該当する旨判示した。以下、「運行」の意義及び賠法第3条の「運行によって」の意義及び人身傷害条項の「運行に起因する」の意義

並びに人身傷害条項の「運行中の事故」の意義を概観した上、本件控訴審判決の妥当性について検討する。

(2) 「運行」について

① 「運行」に関する学説

自賠法第2条2項は、「この法律で『運行』とは、人又は物を運送する」としなにかかわらず、自動車を当該装置の用い方に従い用いることをいう」と定める。

この「運行」の概念については、①原動機説、②走行装置説、③固有装置説、④車庫から車庫説（車自体説または車庫出入説）、⑤危険性説及び⑥物的危険性説等の諸説が展開されてきた。そして、判例²・通説は、③固有装置説に立っていると云われている。この説は、「運行」の意義につき、「原動機や走行装置のみならず、ドアやトランクの荷台側板及び後板など、自動車の構造上備えられている各装置を『当該装置』と解し、これらの装置の全部または一部をその目的に従って操作することを『運行』とする」というものである³。もつとも、固有装置説に対しては、「特殊自動車の特殊な装置または自動車の付随的装置の使用による事故について自賠法の適用範囲を拡

大したものの、自賠法3条の『運行』の適用範囲の限界については、いかに解するか定かではない」との指摘がある⁴。

② 「運行」該当性が問題となる事例

ア 駐車中の事故

「運行」の意義について、前記④車庫から車庫説に立つのであれば、路上に駐車中の自動車も自賠法3条の「運行」に該当することとなる。

しかし、「自賠法がとくに自動車による人身事故について民法上の保護を被害者に与えているのは、自動車の持つ物的危険性の故であるが、単に物として危険というより、それを操作する人間による操作によって危険性を帯びてくる点に着目して規定された法律である」といえる。したがって、自賠法2条2項ないし3条で規定されている『運行』とは、少なくとも誰かが当該装置を用いることを意味しているのであって、人の操作行為のないところに自賠法という『運行』概念は成り立ちえないものといえる。」との指摘があり、④車庫から車庫説には、自賠法の解釈として疑問がある⁵。

これに対し、③固有装置説に立つたと

きには、自動車の駐車状態そのものが「運行」に当たるとはただちに解し得ない。

そこで、駐車中の自動車との事故における当該自動車の「運行」について、駐車状態ではなく、その前提となる走行を終了させるべく制動装置を操作することによる駐車する行為を「運行」と捉え、右運行から生じた駐車状態中に生じた事故として、自賠法3条の「運行によつて」の「によつて」の解釈の問題として考慮する、との考えがある⁹⁾。これによれば、当該駐停車行為という操作から通常生じ得べき結果でなければ、自賠法上の責任は発生しないこととなる⁷⁾。

また、駐停車車両が関係する事故については、その態様により、①駐停車車両への追突事故(追突型)、②駐停車車両を避けようとして生じた転倒事故または他の車両・歩行者との衝突事故(回避型)及び③駐停車車両が障害となつて見通しが悪くなったため他の車両が車両・歩行者との衝突事故等を起こした場合(遮蔽型)との整理⁸⁾がなされており、駐停車車両の運行該当性や運行起因性を判断するに当たり、有用な視点を提供している

ものと思われる。

イ 荷積み・荷降し中の事故

荷積み・荷降し中の事故については、自動車の固有装置の操作というより、人的行為によつて発生したものであると言え、運行該当性及び運行起因性を否定した裁判例もある⁹⁾。しかし、多くの裁判例は、固有の装置たる荷台を使用している状態であるとか、走行との連続性・接着性がある等を理由に、荷積み・荷降しも「運行」に当たるとしている。

この点、トラックの荷台に丸太を積載して材木置場まで運搬して、同所においてフォークリフトで丸太を突き落したところ、歩行者に落下した丸太が衝突し、同人が死亡した事案に関し、東京地判昭和58年7月26日判時1088号100頁は、運行該当性及び運行起因性を判断するに当たつてのメルクマールとして、①駐停車前後の走行との連続性の有無、②駐停車の場所、③自動車の構造の三要素を提示し¹⁰⁾、かかる基準について異論はないのではないかと指摘がある¹¹⁾。もつとも、上記裁判例の上告審である最判昭和63年6月16日裁判集民事15

4号177頁は、下記のとおり判示し、

主として上記③(自動車の構造)の判断要素をもって自賠法上の「運行によつて」に当たるとする旨を認め、上記①及び②の判断要素につき言及しなかった。

「右事実関係のもとにおいては、右枕木が装置されている荷台は、本件車両の固有の装置というに妨げなく、また、本件荷降ろし作業は、直接的にはフォークリフトを用いてされたものであるにせよ、併せて右荷台をその目的に従つて使用することによつて行われたものというべきであるから、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』によつて生じたものということが出来る。」

ただし、上記最高裁判例も、具体的な事実関係を前提に、荷台が「固有の装置というに妨げない」と判示したに過ぎず、貨物自動車の荷台からの荷降し中に生じた事故について、一律に「運行」によつて生じた事故となると判示したわけではない¹²⁾。

すなわち、貨物自動車の荷降し中の事故であつても、その自動車の構造、駐停車場所、被害者、事故態様等の各事案の

具体的事情によつて、「運行」によつて生じた事故となるか否か結論が異なることが予想される¹³⁾。したがつて、前記の三考要素による検討は、なおも有効ではないかと思われる。

(3) 運行起因性について

① 「運行によつて」の解釈

自賠法第3条本文は、「自己のために自動車を用に供する者は、その運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、これによつて生じた損害を賠償する責に任ずる。」と定める。この「運行によつて」の意義につき、判例・通説は、運行「に因つて」と解し、運行と事故発生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のである)と認められる関係)が必要であるとする相当因果関係説に立つ¹⁴⁾。

② 「運行に起因する」の解釈

保険約款における「運行に起因する事故」の解釈につき、自賠法第3条「運行によつて」の解釈と同様に考えてよいか問題となる。

この点、「運行に起因する」という文言上、自賠法第3条の「運行によつて」より

も明確に、運行起因性、すなわち、因果関係を指していることが明らかであり、多くの裁判例や保険実務は、相当因果関係と捉えている¹⁵⁾。一方、人身傷害補償保険、搭乗者傷害保険及び自損事故保険が傷害保険であることから、相当因果関係の有無の判断につき、自賠法3条における判断よりも広く(緩やか)に解するとの考え方や、相当因果関係ではなく、事実上の因果関係で足りるとの考え方もある¹⁶⁾。もつとも、たとえそうであつたとしても、事故の原因又は結果に「運行」が介在している必要があるといふべきである。

なお、事故が専ら人の不注意に起因する場合は、運行との間に相当因果関係はなく、自損事故保険の支払対象とはならないとされておりの、人身傷害保険についても同様であると考えられる。

③ 運行起因性が問題となつた裁判例

ア 東京高判昭和62年3月30日判タ6

44号200頁

停止中の貨物自動車の荷台から降りる際荷台から足を滑らせて路上に転落して負傷した事故について、発進させるため準備中であつた車両の荷台で足を滑らせ

た行為につき、「運行によつてあらたに付加され又は増大した危険に起因して事故が発生した」とは認められず一般の高所作業中の労災事故と何ら異なるところがない」として運行起因性を否定した。

イ 大阪地判平成15年9月10日交民36巻5号1295頁

大型貨物車の荷台で作業中の原告が荷台から落ちて転落して負傷した事案で、車両のエンジンは切られており、駐車位置は退避場所であつたこと、したがつて、車両のエンジンの振動によつて転落したとか、駐車していたことによつて他の通行妨害となつて直ちに車両を移動させる必要があつて慌てて転落したなどの事情は存在しないことから、事故は車両の運行によつて生じた、あるいは増大された危険性に起因して発生したものとはいえず、一般の高所作業中の事故と何ら異なるところがないとして、自損事故条項における「運行に起因する」事故と認めなかつた。

ウ 熊本地判昭和59年11月28日判時

1144号134頁

自動車の運行とは、自動車をその用途

に従い使用するためその機構の各部を

動状態におくことと解すべきところ、運

行に起因する傷害とは運行を原因として

傷害の結果が発生することを要するもの

としたうえ、行楽のため自動車のエンジ

ンを始動させエンジン部を暖めていた最

中に助手席ドアを開いて運転席から右足

だけを外にだし着地させ無理な体勢で4

歳の孫を抱きかかえ助手席に乗せようと

して腰を異常にひねって既往症のあった

腰部を痛めて受傷したという場合につい

て、運行とはなんらかかわりのない受傷

であるとして、運行起因性を否定した。

エ 仙台地判平成元年12月6日判タ7

22号259頁

Yunboを運転して、エンジンを切って

停車中のトラックの荷台に積載しようと

した際、Yunboの運転を誤ったため地上

に転落し、Yunboの運転手が死亡した事

故について、運転手はトラックの機械的

操作をしておらず、本件事故は不適正な

トラックの機械的操作継続中の状態に起

因して発生したものでないから、そも

そもトラックの運行に起因して発生した

行起因性を否定した。

なお、本判決は、「運行」の意義につき、固有装置説に立った上、「したがって、自動車が行中であつても窓から蜂が入って刺されたとか、停車中の乗客が乗降に際し転んで負傷したときのように、運行と直接関係のない事故は運行性を有しないということになる。」と判示した。

オ 金沢地判昭和58年8月18日判時1101号100頁

大型貨物自動車のセルフローダーを使用して傾斜した荷台にブルドーザーを積載する作業中にブルドーザーが横転し運転者が下敷きとなって死亡した事案で、右積載作業が車両の走行に引き続き国道上で行われ、積載終了後直ちに他へ走行する予定であつて、車両の走行と時間的・場所的に近接しており、右積載作業の運行該当性を認めた。また、本件事故は、本件車両の運行と密接な関連があるというべきであり、セルフローダーを操作して荷台を傾斜させるといふ本件車両の運行状態を利用してブルドーザーを積載するについては、その作業中ブルドーザーが転落する危険性は高く、一般人に

おいても事故の発生が予見しうるところ

であつて、本件車両の運行と本件事故との間には相当因果関係があるといわなければならぬとして、運行起因性を認め

た。

カ 富山地判平成9年2月28日判タ9

46号257頁

雪の積もった屋外駐車場でエンジンを

かけたが雪が排気口をふさいで、排気ガ

スが車内に流入し、一酸化炭素中毒死し

た事案で、エンジン始動行為が、その後

の走行に向けた準備行為としての暖機運

転であると評価し、運行起因性を認めた。

(4) 「運行中の事故」について

本件特約は、「運行に起因する事故」の

他、「自動車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、又は自動

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、被保険者などが

被る損害に対して人身傷害保険金を支払う

旨規定し、「運行に起因する事故」と「運行

中の事故」を明確に区別している。

この点、「運行中」とは、走行中のみならず、

停車中や走行と時間的に密接した駐車

中をも含む概念である。したがって、「運行

に起因する事故」と「運行中の事故」を比較した場合、後者の方がより広い概念である。ただし、社会通念上の「自動車事故」に補償の対象を限定する為、「飛来中もしくは落下中の他物との衝突、火災、爆発、又は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」の事故に限られている^{18) 19)}。

このように「運行中の事故」が保険金支払の対象となったのは、昭和53年の日本坂トンネル事故、平成元年の越前海岸崖崩れ事故及び平成3年の広島市モノレール橋桁落下事故など、多くの死傷者を出した事故であっても、自損事故保険において運行起因性に関して問題が生じたところ、このような類型の事故を保険事故とするために、平成5年4月1日の約款改訂で運行起因性の有無を問うことなく支払の対象とされたためである²⁰⁾。

(5) 搭乗者傷害保険の死亡保険金支払事由

① 約款の規定

自家用自動車普通保険契約の搭乗者傷害条項は、下記のとおり定める。

第1条

「当会社は、被保険者が次の各号のいずれ

かに該当する急激かつ偶然な外来の事故により身体の傷害(略)を被った場合は、この搭乗者傷害条項及び一般条項に従い、保険金(略)を支払います。

①保険証券記載の自動車(原動機付自転車を含みます。以下「被保険自動車」といいます。)の運行に起因する事故」

第2条

「被保険者とは、被保険自動車の正規の乗車装置又は当該装置のある室内(略)に搭乗中の者をいう。」

第5条

「当会社は、被保険者が第1条(当会社の支払責任)の傷害を被り、その直接の結果として、事故の発生の日からその日を含めて180日以内に死亡した場合は、被保険者1名ごとの保険証券記載の保険金額(略)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います。」

② 最高裁判例

最判平成19年5月29日判時1989号131頁は、夜間高速道路において自動車を運転中に自損事故を起こし車外に避難した運転者が後続車にれき過されて死亡したことが自家用自動車保険契約普通保険約款

の搭乗者傷害条項における死亡保険金の支払事由に該当するとした。

「Aは、本件自損事故により、本件車両内にとどまっていれば後続車の衝突等により身体の損傷を受けかねない切迫した危険にさらされ、その危険を避けるために車外に避難せざるを得ない状況に置かれたものといふべきである。さらに、前記事実関係によれば、後続車にれき過されて死亡するまでのAの避難行動は、避難経路も含めて上記危険にさらされた者の行動として極めて自然なものであったと認められ、上記れき過が本件自損事故と時間的にも場所的にも近接して生じていることから判断しても、Aにおいて上記避難行動とは異なる行動を採ることを期待することはできなかったものといふべきである。そうすると、運行起因事故である本件自損事故とAのれき過による死亡との間には相当因果関係があると認められ、Aは運行起因事故である本件自損事故により負傷し、死亡したものと解するのが相当である。」

「たしかに、Aは後続車に接触、衝突されて転倒し、更にその後続車にれき過されて死亡したものであり、そのれき過等の場所

は本件車両の外であつて、Aが本件車両に搭乗中に重い傷害を被つたもので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A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つて、相当ではない。」

搭乗者傷害条項の死亡保険金支払事由は、被保険自動車の運行起因事故により搭乗者が傷害を被ること（第1の因果関係）及びその傷害の直接の結果として死亡したこと（第2の因果関係）である。

最高裁は、上記のとおり、高速道路上で走行不能となつた車両から避難し、そのため後続車に追突されたことは、運行起因事故と因果関係のある傷害であると認定して第1の因果関係を認め、その後続車のれき過による傷害によつて死亡したのであるから、運行起因事故による傷害の直接の結果として死亡したと認定して第2の因果関係も認めた。そして、最高裁は、自損事故と後続車のれき過が時間的・場所的に近接していることに言及しているが、それは、Aが自損事故が起きた後に採つた避難行動の他、採り得る手段がなかつたことと理由と

されるに留まる。

これに対し、第1審である仙台地大河原支判平成18年3月9日交民40巻3号580頁は、「本件自損事故とAの轢過による死亡は、時間的・場所的に極めて近接して起きた瞬時の出来事といえる上、高速道路上で事故を起こして走行不能となつた車両の搭乗者が当面の危険を避けるため、他の車両がかなりの速度で走行する中を横断して路肩の方に避難することや、本件事故当時のように交通が閑散としていた場合、これに気を許した車両運転者が法定速度を上回る高速度で高速道路を走行し、事故現場が暗いこともあいまつて、時に上記のような経緯で高速道路を横断している者を発見するのが遅れて、衝突轢過してしまうことは容易に予見し得るところであることにも照らせば、本件自損事故とAの轢過による死亡との間には相当因果関係を認めることができる。」として、第1の因果関係と第2の因果関係を別個に認定せず、時間的・場所的近接性を主な理由として、自損事故とAの死亡との間の因果関係を認めた。

かかる判断に対しては、「運行起因事故

を原因とする傷害として、付加的な傷害を認定することなく、付加的な傷害が時間的・場所的近接性を有するからという理由のみで、短絡的に運行起因事故と死亡との因果関係を認定することは、約款における文言性を無視するものであり、採り得べき解釈論ではない」との批判がある²⁰。

(6) 本件控訴審判決の検討

本件控訴審判決は、「自動車の駐停車中の事故であつても、その駐停車と事故との時間的・場所的近接性や、駐停車の目的、同乗者の有無及び状況等を総合的に勘案して、自動車の乗客が駐停車直後に遭遇した事故については、『自動車の運行に起因する事故』に該当する場合があると解するのが相当である。」と判示した。

確かに、駐停車中の事故に運行起因性が認められる場合があることは、前2項及び3項で検討したとおりである。

しかし、本件控訴審判決が運行起因性の考慮要素として挙げた事項は、本件において認められる具体的事実を抽象化して考慮要素としているに過ぎず、そのような事情があればなぜ運行起因性が認められるかについては、判決文上明らかではない。

前5項で述べたとおり、前掲最判平成19年5月29日は、運行起因事故である自損事故による直接の結果として死亡したことを認めるに当たり、自損事故と車外でのれき過との間の時間的・場所的接近性に言及している。しかし、上記最判第一審判決と異なり、時間的・場所的接近性があることを主な理由として自損事故と死亡との間の因果関係を認めたものでない。

そもそも、最判平成19年の事例は、運行起因事故である自損事故が発生していることは明らかであり、自損事故の後の車外でのれき過事故による傷害の直接の結果としての死亡といえるかどうかの問題となった事案である。これに対し、本件は、停車後の乗客の車外での転倒という事故そのものの運行起因性が問われており、最判平成19年とは事案を異にしていると言わざるを得ない。

更に、本件は、駐停車車両が関係する事故のうち、追突型、回避型及び遮蔽型の事故のように、駐停車車両との接触や非接触の態様が問題となるのではなく、乗客が駐停車車両から降車した後の行動と、駐停車車両の「運行」との間の相当因果関係の

有無が問題になっている。

歩行者が路上で転倒する危険は、車両からの降車直後であろうと、歩行中であろうと等しく存在するもので、自動車の持つ物的危険性とは無関係であり、歩行者の過失に起因するものというべきである。

すなわち、本件第一審判決が判示したように、Xが降車後に路上で転倒するという危険は、自動車の運行と関わりなく一般的に存在する危険であるため、運行起因性は認められないとすべきだったと思われる²⁰⁾。

これに対し、本件一審判決は、「タクシーが、他に駐車可能な場所がなく、転倒しやすい場所に停車して降車せざるを得なかったなど、自動車の運行に起因して転倒の危険性が付加又は増大したと認められる事情」があれば、運行起因性が認められるかのような判示をしているが、かかる考え方は、3項③ア、イ及びウに挙げた裁判例の傾向とも平仄が合うものと思われる。

なお、本件控訴審判決は、「タクシーが目的地で乗客を降車させるため停車する場合、運転手が座席のドアを開け、乗客が全員降車し終わってドアを再び閉じるまでの間も、自動車の運行中であるものと解する

のが相当である」旨判示した。

確かに、本件の具体的事情の下では、本件事故は、「運行中の事故」であるということとはできる。しかし、約款上、「運行に起因する事故」と「運行中の事故」は、明確に区別されており、本件控訴審判決は、そのことを看過しているように思われる。

以上

1) 比佐和枝「自賠法三条の運行の意義」塩崎勤編『交通損害賠償の諸問題』2頁(1999年・判例タイムズ社)、木宮高彦「羽成守」坂東司郎「青木壮太郎」注釈自動車損害賠償保障法17頁(2003年・有斐閣) 参照。

2) 最判昭和52年11月24日民集31巻6号918頁、最判昭和63年6月16日裁判集民事154号177頁。

3) 木宮他・前掲18頁。

4) 比佐・前掲5頁。

5) 比佐・前掲8頁。

6) 比佐・前掲10頁、北河隆之「交通事故損害賠償法57頁(2011年・弘文堂)。

7) 横浜地判昭和45年10月26日判タ261号231頁(自動車のサイドブレーキがゆるんで傾斜地を走り出し海中に転落した事故。走行後停車するという操作行為が「運行」に当たり、そのサイドブレーキがゆるむような操作行為によって停車した状態にある自動車のサイドブレーキがゆるんで走りだし転落したことは因果の流れによって発生した

結果であると捉えることができ、「運行によって」に該当するといつことができる。

東京地判昭和55年12月23日判時993号68頁(3歳の長女を残して運転者が駅前駐車場に駐車させて立ち去ったところ、2時間後に長女が熱射病で死亡した事故。固有装置が全く用いられていない完全な駐車状態の如きは、自賠法にいう「運行」に当たらないとした上、運転者がドアを閉じる行為は運行といえるが、ドアを閉じた行為と死亡との間に因果関係はないとした。

山形地裁坂田支部判平成3年2月28日交民24巻1号245頁(運転者が自動車を車庫に入れ仮眠をとる等の目的で出入口扉を閉めエンジンをかけたまま搭乗中、車庫内に充満した一酸化炭素に中毒して死亡した事故。自宅車庫内で仮眠をとる場所として使用することは、乗用車の使用方法として社会上普遍的なものと認められず、その際車内を温かくするためエンジンを稼働させたとしてもこれをもって自動車を「用いる」ことにはあたらず「運行」による事故ではないとした。

8) 馬場純夫「駐停車車両の事故に対する責任」民事交通事故訴訟損害賠償額算定基準1999年版237頁(1999年)。

9) 最判昭和56年11月13日判タ457号82頁(普通貨物自動車に積載していた古電柱の荷降し作業中に、古電柱が落下し、作業員が下敷きになって死亡した事故。運行起因性を否定した原判決(大阪高判昭和55年12月23日交民14巻6号1261頁)を是認した。原判決は、運行起因性否定の理由の一つとして、貨物自動車の場合、仮に荷台が「当該装置」に当たるとしても、右荷台についてはタンブラーの場合と異なり、「操作」ということは考えられ

ないことを挙げている。

10) ①製材所敷地内で発生した事故で、作業時間も30分前後と予定されており、作業終了後は速やかに帰途につくものと推認されることから荷卸しと駐停車前後の走行との連続性を肯定し得ること、②事故発生地点は町道に通ずる出入り口と製材所敷地奥の住居出入り口を結ぶ直線状のほぼ中間地点で一般人の通行が自由な場所で被害者は右住居に訪れる途中であること、③右自動車は木材運搬専用車でその構造上フォークリフトによる荷降し作業が必然的に予定されている車両であって、その装置を目的に従って利用していた際の事故であることに基づき、本件事故が右トラックの「運行によって」生じたものといえることができる旨判示した。

11) 座談会・交民16巻索引・解説号(昭和58年度)371頁「坂井良和裁判官発言」。

12) 大阪地判平成15年9月10日交民36巻5号1295頁参照。同判決は、「上記最高裁判決は、貨物自動車の『荷台』そのものを、自動車の『固有の装置』として、荷台の荷物の積み下ろしに関するすべての作業を『固有の装置をその用い方によって用いたもの』として、『運行』に当たると解釈したものではないといふべきである。」と判示した。

13) 比佐・前掲16頁。

14) 国土交通省自動車局保証制度参事官室監修、自動車保障研究会編・新版逐条解説自動車損害賠償保障法61頁(2012年・ぎょうせい)、比佐・前掲17頁。なお、その他には①事実的因果関係説、②運行に際して説(「運行によって」を「運行に依って」と解した上、運行に際して事故が発生すれば良いとするもの)がある。

15) 鴻常雄編・注釈自動車保険約款(上)211頁[金

沢理]参照。

16) 金澤・前掲211頁。
17) 川合健ほか編・注釈交通損害賠償法「新版」第③巻79頁「吉川真一」。

18) 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の事故や、車をバックさせようと、身体を後ろ向きに回したところ、背筋が負傷した事故などの運行中に発生した事故を除外する趣旨。

19) 具体的には、①山道で停車中、落石事故により運転手が死亡した事故、②トンネル内で渋滞のため停車中、火災が発生し、運転手が焼死した事故及び③交差点で停車中、突然道路が陥没し、運転手が重傷を負った事故等が考えられる。

20) 金澤・前掲214頁、吉川・前掲79頁。

21) 池野千白「搭乗者傷害保険の死亡保険金支払事由」保険法判例百選別冊ジュリ202号81頁。

22) 前掲仙台地判平成元年12月6日判タ722号259頁参照。

