

人身傷害保険と搭乗者傷害保険における 「自動車の運行に起因する」の意義

共栄火災海上保険株式会社

島 智久

東京地裁

平成25年3月11日判決 平成23年(ワ)第
23726号(控訴) ウエストロー・ジャ
パン(文献番号…2013WLJPCA03
118006) LEX/DBインターネッ
ト(文献番号…25511468)

1. 本件の争点

本件は、自動車保険の契約者である被保
険者が運転をしていた普通乗用自動車(以
下、本件車両)が、台風の影響に伴った集
中豪雨により冠水していた道路に侵入して
エンジンが停止し、走行不能となるとい
う運行に起因する事故が発生した。また、こ
れにより、運転者及び同乗者が前記車両か
ら降車して避難する際、濁流に流されて同

乗者1名を除く3名が死亡するに至ったと
主張して、相続人である原告らが、保険会
社である被告に対し、本件車両に付保され
た自動車保険契約に基づき死亡した3名の
人身傷害保険金及び搭乗者傷害保険金を請
求した事案である。

争点は、人身傷害条項・搭乗者傷害条項
に定める自動車の運行に起因する事故(以
下、運行起因事故)があったのか否か(争
点1・運行起因事故の有無、運行起因事故
があったと認められる場合、その運行起因
事故と被保険者の死亡との相当因果関係が
あるのか否か(争点2・相当因果関係の有
無)、保険金額(争点3)の三点である。

2. 事実の概要

(1) 平成21年8月9日台風9号は、四国沖
をゆっくり北に進み、台風周辺の湿った
空気と太平洋高気圧の縁辺からの湿った
空気が重なり西日本に流れ込んでいたた
め、兵庫県では大気の状態が不安定とな
り、同日の夜、佐用町では総雨量が30
0mmを超える大雨となった。(降水量等
については統計を取り始めた昭和52年
以来の最高値を記録し、「おおむね10
0年に一度の降雨」をも遙かに凌ぐもの
であった。)

(2) Aが運転する本件車両に、B、C及び
原告Dが同乗して、福岡県内のAの実家
から兵庫県養父市内の自宅に向う途中、
大雨の影響で通行止めとなっていたこと
から中国自動車道を作東インターチェン

ジであり、その後一般道を経由して佐用町に至った。その後、Aらは佐用町内において、前記(1)の大雨によって発生した水害に遭遇し、原告Dは救助されたものの、原告Dを除くAらは、同月10日、佐用町内の佐用川付近において本件車両とは別の場所にて遺体で発見された。(自動車に搭乗した状況ではない状況で発見された)また、本件車両は、佐用町内の佐用川内において無人の状態で発見された。死因については、死体検案書によれば、Aについては溺水、B及びCについては、いずれも窒息及び溺水吸引とされている。

(3) BはAの妻であり、C及び原告Dは、それぞれAとBの長男及び二男であり、原告Xは、Bの実母である。原告Dを除くAらの死亡時間の前後は不明であり、及びBの法定相続人は、原告Dのみである。また、Cの法定相続人はCの祖父であるGと原告Xの2名であるところ、同人は、Cの遺産である被告に対する本件保険契約に基づく保険金請求権を原告Xが相続する旨の遺産分割協議を成立させた。

(4) 原告らは被告に対し、本件保険契約に基づく人身傷害保険金及び搭乗者傷害保険金の支払いを請求したところ、被告は、保険事故に該当しないことを理由に支払を拒絶した。

(5) 本件保険契約の人身傷害条項、搭乗者傷害条項には以下の規定があった。

● 人身傷害条項

第1条 (保険金を支払う場合)

① 当会社は、日本国内において、被保険者が次の(1)・(2)のいずれかに該当する急激かつ偶然な外来の事故または犯罪加害行為により身体に傷害を被ること(以下「人身傷害事故」といいます。)によって被保険者またはその父母、配偶者(注1)もしくは子が被る損害(第7条(損害額の決定)に定める損害の額をいいます。以下同様とします。)に対して、この人身傷害条項および第5章一般条項に従い、保険金を支払います。

(注1) 内縁を含みます。

(1) 自動車(注2)の運行に起因する事故

(注2) 原動機付自転車を含みます。

(2) 自動車(注2)の運行中の、飛来中

もしくは落下中の他物との衝突、火災、爆発または自動車(注2)の落下。ただし、被保険者が自動車(注2)の正規の乗車装置または当該装置のある室内(注3)に搭乗中である場合に限り、
ます。

(注3) 隔壁等により通行できないように仕切られている場所を除きます。

(本条後略)

第2条 (被保険者の範囲)

① この人身傷害条項における被保険者は、次の(1)～(5)のいずれかに該当する者として、

(1) 記名被保険者

(2) 記名被保険者の配偶者(注1)

(3) 記名被保険者またはその配偶者(注1)の同居の親族

(4) 記名被保険者またはその配偶者(注1)の同居の未婚の子

(5) (1)～(4)以外の者で、被保険自動車の

正規の乗車装置または当該装置のある室内(注2)に搭乗中の者

(注1) 内縁を含みます。

(注2) 隔壁等により通行できないように仕

切られている場所を除きます。

切られている場所を除きます。

〈本条後略〉

●搭乗者傷害条項

第1条（保険金を支払う場合）

① 当会社は、被保険者が次の(1)・(2)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に傷害を被った場合は、この搭乗者傷害条項および第5章一般条項に従い、保険金を支払います。

- (1) 被保険自動車の運行に起因する事故
- (2) 被保険自動車の運行中の、飛来中もしくは落下中の他物との衝突、火災、爆発または被保険自動車の落下

〈本条後略〉

第2条（被保険者の範囲）

① この搭乗者傷害条項における被保険者は、被保険自動車の正規の乗車装置または当該装置のある室内（注1）に搭乗中の者としめず。

（注1）隔壁等により通行できないように仕切られている場所を除きます。

〈本条後略〉

3. 判旨（請求棄却）

原告らはAが、平成21年8月9日午後9時前後ころ、本件現場において漫然と本件車両を走行させて大規模冠水場所に本件車両を突っ込ませ、さらに相当程度の水位の中での本件車両の走行を継続し、もって本件車両を走行不能に至らしめるという自損事故（本件事故）を生じさせた旨を主張し、この主張は主に事故当時佐用高校の教頭であったFの本件訴訟及び別件訴訟（東京地裁平成23年（ワ）第25670号保険金請求事件）における供述や同人の陳述書に基づくものである（以下、F供述）。しかしながら、F供述中の4人家族を自撃した状況に関する部分は、供述の正確性に関係する本件現場付近の明るさ、視認状況から4人家族がはっきり見えたとするのは客観的状況に整合せず不自然とすべきである。また、F供述からは、4人をよく見ることができるとはなかった上、実際、よく見ていたわけではなかったことを強くうかがわせるところ、詳細かつ具体的な供述をしていることは不自然な感が拭えないといふべきである等の理由から総合的に判断し、

Fの目撃した供述部分は採用できず他に本件事故の発生を認めるに足りる証拠はない。

Aらは佐用町内において、大雨によって発生した水害に遭遇し死亡したものであるところ、Aらの遺体及び本件車両が別の場所で見られていることからすれば、Aらは、本件車両を停止させ、降車した後に前記水害に遭遇したものと認められる。一方、Aらが本件車両を停止させ、降車した経緯は不明といわざるを得ない。かかる事情に加えて、平成21年8月9日に佐用町に降った大雨が「おおむね100年に一度の降雨」をも遙かに凌ぐものであったことを考慮すれば、Aらの死亡の原因については、かかる大雨による佐用川の氾濫という自然災害によるものであって、自動車本来が有する固有の危険性が具体化したものではない可能性が高いものといふべきであり、本件各条項が定める運行起因事故があったと認められることはできない。

なお、F供述を前提としても、本件車両の停止原因について証明がないことに帰着し、結局のところAらの死亡の原因については、大雨による佐用川の氾濫という自然

災害によるものであって、自動車本来が有する固有の危険性が具体化したものではない可能性が否定できないことになり、本件各条項が定める運行起因事故があったと認めることはできない。

4. 評釈

本判決は、保険金請求にかかわる保険事故そのものの立証が不十分ということで請求棄却となったものである。

明確な事実とは、Aらが帰省先から自動車で自宅へ向かっていたこと、前記台風により中国自動車道が通行止めとなり中国自動車道をおりたこと、原告Dおよび他3名が川の氾濫によって流されたこと、原告Dを除く3名が溺死したこと、川の氾濫により本件車両も流されていることのみである。

したがって、本件の争点における運行起因事故の有無ということについては2つの意味をもつと考えられる。まずは、本件各条項に定める事故の立証の問題（保険金請求原因の問題）であり、次に、仮に原告側主張の原因があったとすれば、これが運行起因事故に該当するののかの問題（運行起因の意義の問題）である。

本判決では明確な事実（情報）が少ない中で事実認定を行わなくてはならず、この判断過程においても非常に興味深いところであるが、今回の評釈においては、後者の問題をまず検討することとし、本判決の結論の導き方について考え、原告主張のよりどころとなっている最判平成19年5月29日（平成18年（受）第2053号）との比較検討をする。

(1) 運行に起因する事故の意義

「運行」の定義については、自賠法第2条2項の「自動車を当該装置の用い方に従い用いることをいう。」と同様で、自動車の固有の装置をその用法に従って使用することとする「固有装置操作説」が通説となっており、運行にかかわる議論についてはこれまで活発に行なわれ、論文等も多数見受けられる（自賠法の議論においては「運行によって」となるとその議論はあいまいとなつていく感がある。それは、「起因する」にかかわるところと考えられるが、この「起因する」の意義は「相当因果関係」を指すということにはあまり異論が唱えられるところ

ではないと思われる²⁾。

そこで、まずは字義として検討してみる。字義通り考えてみると、自動車の固有の装置をその用法に従って使用したことを原因として一般的に予見し得る事故が発生したかどうかということになる。

仮に冠水した道路に自動車を運転して侵入し、その際に水がエンジン内に入ったことから自動車が止まってしまったとすれば、前記の自動車が止まってしまったことは運行起因事故といえそうに思える。

では、仮に冠水した道路を走行中、前に自動車が立ち往生していたことから、その後ろに停車し、少ししたらエンジンが止まってしまったとなった場合はどうであろうか。また、道路を走行していたら、川の氾濫等で急激にその場所に水位が増してエンジンが止まってしまった場合はどうであろうか。

いずれの場合も、自動車の固有の装置をその用法に従って使用したことは間違いのないものの、そのことを原因としているかといえるかといえは大きな疑問が残る。

そうすると、本件のように「おおむね100年に一度の降雨」をもはるかに凌ぐも

のであったといわれる状況下で考えた場合、一般的に予見し得る自動車の運行に起因する事故といえるかといえれば疑問であるといえる。

次に、約款の立場から検討してみたい。

人身傷害条項第1条第1項第2号、搭乗者傷害条項第1条第1項第2号には、「運行中の、飛来中もしくは落下中の他物との衝突、火災、爆発または被保険自動車の落下」が規定されている。この約款規定は、自損事故条項、搭乗者傷害条項において平成5年4月1日の約款改定で新設された規定である。これは昭和54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、平成3年の広島市モノレール橋げた落下事故などの多くの死傷者を出した事故において被保険自動車の運行起因性³⁾が問題となったことから、これらの事故を保険事故とするために規定化された経緯がある。つまり、約款として本条項は運行起因性が明確とはならない事象であっても運行中であれば補償できる範囲として限定列挙して明確にしたといえる。(まさに運行に際してといえる状況である)したがって、運行起因とした部分について拡大解釈を行った場合、人身傷害

条項第1条第1項第2号、搭乗者傷害条項第1条第1項第2号の規定はそもそも意味をなくすものであり、明確に文言を変えて約款を規定したことから考えても、安易に拡大解釈をするべきではない。また、安易な拡大解釈によって、自動車にかかわるリスクを補償するといった自動車保険の機能そのものを崩壊させかねないものと考ええる。

(2) 本判決の結論への導き

本判決は、保険事故の立証の問題から運行起因事故の発生を認めなかったことにより、運行に起因する事故と死亡との因果関係(争点2)について判断を行わず、請求を棄却している。これは、本件が人身傷害保険および搭乗者傷害保険というファーストパーティー型の保険であることからの帰結と考える。

本件と同一の事象で、運転者であるAを加害者としての自賠責保険金請求訴訟が提起されている。(判旨記載別件訴訟。以下、別件訴訟)⁴⁾この別件訴訟においては、F供述の信用性を評価し、F供述を基にした事実認定を行なった上で、請求を棄却している。ほぼ同じ証言に基づいているにもか

かわらず、事実認定で異なったところについては、自賠責保険はあくまでもサードパーティー型の保険であり、賠償責任の発生が必要となってくるものが影響していると考えられる。つまり、別件訴訟の事案においては、自然災害(不可抗力)免責を考えることが出来ることと同時に、自賠責保険の趣旨として、自動車の固有の危険性の具現化した危険を負うものと考えれば、F供述を前提としても、自賠法第3条但書の立証も可能であり、請求棄却の結論を導き出すことはさほど難しいものではないと考ええる。

一方、人身傷害保険および搭乗者傷害保険は傷害保険であり、一定の要件が満たされれば、自然災害(不可抗力)による免責は、免責規定がなければ、保険金支払責任が阻却されることはないことから、運行起因事故の判断および死亡との因果関係を判断することが必要であり、相当シビアな判断が求められることになると考えられる。実際、本件においては、前述のとおり明確となつている事実が少なく、また、自賠法と異なり立証責任が保険金請求者にあることから、保険事故の立証が不十分として請求棄却とした判断は妥当と思われる⁵⁾。

(3) 最判平成19年5月29日⁶⁾との当ては、
本事実でもA、B、C、原告Dは自動車
を降りて移動している際に水害にあり死亡
したことが認められることから、本件訴訟
において原告が主張していた、最判平成19
年5月29日(以下、平成19年最判)との
比較検討をすることとする⁷⁾。

平成19年最判において判断したポイン
トとしては、切迫した危険を避けるために
車外に避難せざるを得ない状況であったこ
と、避難行動は避難経路も含めて自然なも
のであったこと、自損事故と時間的にも場
所的にも近接していることをあげ、このこ
とから運行に起因する搭乗中の自損事故か
らの因果の流れに死亡があった(自損事故
と死亡とに相当因果関係を認めた)と判断
している。

ここで、原告主張のF供述を前提に検討
してみる。まず、切迫した危険を避けるた
めに車外に避難せざるを得ない状況であつ
たかであるが、FよりもAらは先に本件事
故現場に到着しており、Fが道路に下りた
際にはF運転の自動車のドアは開き、水が
浸入することはなかったことからすれば、
事故当時、切迫した危険にさらされ、避難

せざるを得ない状況とは必ずしもいえない。次に、避難行動は避難経路も含めて自然なものであったかであるが、Fの証言からすると先に本件事故現場に到着していたにもかかわらず、Fよりも避難行動にうつる時間的差異があることからすると避難行動の適切性には疑問が残るといわざるを得ない。最後に自損事故と時間的にも場所的にも近接しているかであるが、既に述べたとおり、本件停車が自損事故といえるかが問題であること、また、時間的にもFよりも先に避難行動に移ることが出来たにもかかわらず一定の時間が経過していることから、判断としては微妙なところと考える。

以上より、本件は平成19年最判とは事案を異にしているものであり、平成19年最判の考え方を適用することは適切ではないと考える。 以上

1) 「運行」という文言解釈については、次の4つの説がある。(以下の説以外にも、危険性説・物的危険性説等の説もあるが、過去から代表的な4つの説を取り上げる。なお、自賠責保険の実務においては、昭和40年代より後述③の固有装置説に基づいた取扱いがなされている。)①原動機説…自動車は原動機による

場所的移動に伴う危険性こそが自動車事故の特徴であることなどを背景に、当該装置とは、原動機を指し、運行とは、原動機的作用により自動車をある地点から他の地点に移動し前進させることをいうとした説。(神戸地判昭和38年4月18日 下民集10・4・781頁)

②走行装置説…当該装置とは、原動機装置のほか、ハンドル、ブレーキ等の自動車に装備されている操向、制動その他の走行に関連する走行装置であると解し、運行とはエンジンによる発進から停止までの走行を指すとする説。(最判昭和43年10月8日 民集22・10・2125頁)

③固有装置説(固有装置操作説)…当該装置とは、自動車の走行装置のほか、当該自動車の固有装置を含むものであり、運行とはこれらの装置の全部または一部をその目的に従い操作することとする説。(最判昭和52年11月24日民集31・6・918頁、最判昭和57年1月29日民集36・1・1頁、最判昭和63年6月16日判例時報1298号113頁)

④車庫出入説(車自体説)…当該装置とは、固有装置の結合物である自動車そのものをさし、走行目的のもとに車庫を出て車庫に帰るまでの間、交通の場である道路等に出ているかぎり、走行中、駐停車中を問わず運行にあたる。

2) 自動車保険における「運行に起因する」は、自賠法における「運行によつて」と文言を異にするため、同義と考えることについて異論があるところではある(鴻 常夫編 註釈自

自動車保険約款211頁1995年有斐閣が、「起因する」と「因つて」を考慮すると、双方とも相当因果関係と解釈することが妥当と考える。しかしながら、近年の最判では、この点が非常に曖昧となっており、「運行に際して」と同義に捉えられるかの判断をしており、これは「よつて」の文言の意を失うものと考えられる。

3) 自損事故保険、搭乗者傷害保険においては、「被保険自動車の運行に起因する事故」と規定されているが、人身傷害の場合は他の自動車の運行に起因している場合も補償されるため、「自動車の運行に起因する事故」と規定されている。日本坂トンネル事故の場合は、被保険自動車以外の自動車の運行に起因した事故により発生した火災によって死傷した場合、本条項がない場合、人身傷害以外は補償されないこととなる。

また、広島市モノレール橋げた落下事故では、自動車の運行中に落下してきた橋げたにより死傷したものであり、前述同様に「自動車の運行に起因する事故」とはいえず補償されない。

一方、前2)のように「自動車の運行に際して」と判断した場合には、逆にこの事例でも補償出来ることとなってしまうこととなる。

4) 第一審 東京地判平成24年12月6日平成23年(ワ)第25670号保険金請求事件(自保ジャーナルNo.1887・117頁、判例タイムズNo.1391・261頁) 控訴審

東京高判平成25年5月22日 平成25年(ネ)第182号保険金請求控訴事件(ウエストロ・ジャパン 文献番号・2013WLJPCA05226003、上告)

5) 本判決では、原告の主張に應えるための趣旨があったと思われるが、「自動車本来が有する固有の危険性が具体化したものではない可能性が否定できないことになり、本件各条項が定める運行起因事故があったと認めることはできない。」と判示しており、保険事故を否定したのであればいささか蛇足的に感じる。また、「自動車本来が有する固有の危険性が具体化したものではない」|| 「運行起因事故があったと認めることはできない」とすることは若干論理の飛躍があり、唐突感が否めない。

6) 最判平成19年5月29日(判例タイムズ1255号183頁、判例時報1989号131頁)の事案は、東北縦貫道の中央分離帯に衝突した自損事故により第二、第三車線にまたがり停車してしまったため、運転者が路側帯脇に退避しようと高速道路を横断したところ、後続の自動車にはねられ死亡したことから、搭乗者傷害保険金を請求した事案で、搭乗者傷害の請求を認めた判決である。

7) 平成19年最判については批判も多い。なお、本最判は調査官解説においても取り上げられていないことから、事例判決と捉えるべきであり、射程を検討する必要性は乏しいと考える。

