

自動車保険契約の搭乗者傷害特約 にいう「運行に起因する」ものとは いえないとされた事例

—最判平成28年3月4日判例タイムズ1424号115頁

弁護士 長野 浩三

1 本件の概要

本件は、老人デイサービスセンターの利用者が当該センターの送迎車から降車し着地する際に負傷したという事故が、当該送迎車に係る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ものとはいえないとされた事例である。

2 本判決の判旨

本判決の判示は以下のとおりである。

「3 原審は、次のとおり判断し、上告人の本訴請求を棄却し、被上告人の反訴請求を認容すべきものとした。

本件特約にいう運行に起因する事故があったというためには、運行と事故との間に相当因果関係がなければならぬところ、これまでAが本件車両の後部座席から高低差のある地面に直接降車することとはされておらず、本件事故は、本件センターの職員において、Aが本件車両から降車する際に踏み台を置かず、安全に着地できるようにすべき注意義務を怠ったことにより発生したものであって、本件車両の危険が顕在化して発生したものとはいえない。したがって、本件車両の運行と本件事故との間に相当因果関係は認められない。

4 所論は、本件車両の座席面及び床ステップと地面との高低差はAのような高齢者にとっては本件車両の固有の危険であり、本件事故が上記高低差に起因して発生している以上、本件センターの職員の注意義務違反が介在したとしても、直ちに本件車両の運行と本件事故との間の相当因果関係は否定されないというものである。

5 上記の事実関係によれば、本件事故は、Aが本件センターの職員の介助により本件車両から降車した際に生じたものであるところ、本件において、上記職員が降車場所として危険な場所に本件車両を停車したといった事情はない。また、Aが

本件車両から降車する際は、上記のとおり、通常踏み台を置いて安全に着地するように本件センターの職員がAを介助し、その踏み台を使用させる方法をとっていたが、今回も本件センターの職員による介助を受けて降車しており、本件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おり、その結果、Aが着地の際につまずいて転倒したり、足をくじいたり、足腰に想定外の強い衝撃を受けるなどの出来事はなかった。そうすると、本件事故は、本件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、本件事故が本件車両の運行に起因するものとはいえない。

なお、本件においては、上記2(2)のようなAの年齢及び身体の状況に鑑みて本件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いといった事情が認められるが、Aの降車の際には本件センターの職員の介助のみでなく、踏み台を使用することが安全な着地のために必要であり、上記職員がその点を予見すべき状況にあったといえる場合には、本件センターに対する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。」

3 運行起因性について

本件では、本件事故が自動車保険約款の「運行に起因する」といえるかどうかが問題となる。自動車保険契約における搭乗者傷害保険金や人身傷害保険金の支払要件としての「運行に起因する」については一般に自賠法3条の「運行によって」と同義と解されている(これを明言するものとして大阪高判平成23年7月20日判タ1384号(2013年)232頁)。

「運行によって」は「運行」と「によって」に分けて論じられることが多かったといえる。

「運行」については、自賠法2条2項は「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」と定義している。運行の意義については諸説あるものの、「当該装置」につき走行装置だけでなく、特殊自動車等の固有の装置も含まれるとする「固有装置説」が判例、通説といわれている(最判昭和52年11月24日民集31巻6号918頁)。近時は、運行の概念を自動車を通常の走行に匹敵するような危険性を持つ状態におく行為ととらえる危険性説も

主張されている。

「によって」の解釈については、運行と事故との間に相当因果関係を要するとする見解が判例、通説とされている(上記最判昭和52年など)。

4 車両の乗降について問題となった裁判例

上記平成23年大阪高判は、人身傷害保険の運行起因性について、停車中のタクシーから降車後、1、2歩歩いたところで転倒した事案につき、「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・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。」とし、「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で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、同乗者である控訴人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られるのが相当である。」として運行起因性を肯定した。

同判決については運行状態がどのように転倒に影響しているか理由説明がなく、運行起因性をどのように判断すべきかについては極めて曖昧な論理展開であり、実務の参考にできるかどうかは疑問との評価がある。

5 本判決について

本件は、骨粗鬆症の高齢者が自動車から降車する際に転倒するわけではなく骨折したという事案である。本判決は、本件事故につき、(1)当該送迎車の運転を担当した当該センターの職員が降車場所として危険な場所に当該送迎車を停車しておらず、(2)上記利用者が当該送迎車から降車した際に上記職員による介助を受けるといふ当該送迎車の危険が現実化しないような一般的な措置がされていたなど判示の事情の下においては、当該送迎車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ず、当該送迎車に係る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ものとはいえないとした。

(1)からは、危険な場所に停車することが運行起因

性を肯定する要素となりうることを示しているように読める。(2)については、問題となる車両が介護車両でなかった場合や当事者が高齢者や要介護者でなく青壮年であった場合に運行の危険の顕在化といえるのかどうかなどが疑問として残るといえる。

6 本判決の意義

本判決は、運行起因性の判断につき、「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」必要があることを示した点、一般的な乗用車の乗降時に発生した事故につき運行起因性が肯定される場合がありうることを示した点に意義がある。

しかし、結局本判決は「運行の危険」とその「顕在化」の把握に関して明確な指針を与えていないとの評価がある。上記5のように、本判決から直ちに他の車両の乗降時の事故につき運行起因性が肯定されるかどうかは明らかでなく、今後の裁判例の集積が必要であるといえる。

参考文献

- ・竹瀨修「自動車保険契約の搭乗者傷害特約にいう運行起因性がないとされた事例」私法判例リマックス54(2017年)10頁
- ・島田浩樹「降車時の事故と運行起因性」公益財団法人日弁連交通事故相談センター編『交通賠償実務の最前線』(株式会社ぎょうせい、2017年)372頁
- ・長谷川健「運行と運行起因性(5) - 送迎車から降車し着地する際の事故」新美育文ほか『実務精選100交通事故判例解説』(第一法規株式会社、2017年)34頁
- ・中村修輔裁判官「2.運行供用者責任(バス乗降中の事故)」公益財団法人日弁連交通事故相談センター東京支部『民事交通事故訴訟・損害賠償額算定基準2015(平成27年)版』(2015年)下巻(講演録版)27頁
- ・重要最高裁判例情報(最新判例研究部会)公益財団法人日弁連交通事故相談センター東京支部『民事交通事故訴訟・損害賠償額算定基準2017(平成29年)版』(2017年)下巻(講演録版)173頁