

搭乗者傷害条項における運行起因性

岡 田 豊 基

1. はじめに

自動車損害賠償保障法（以下、「自賠法」という。）3条に定める「運行によって」という文言の解釈を巡っては、一般的に、自賠法2条2項にいう「運行」と同3条にいう「運行によって」とを区別し、問題の事態が被保険自動車の運行に該当するか否かを検討した上で、運行と事故・損害結果との間の因果関係を検討するという枠組みが採られている。⁽¹⁾

最判平成28年3月4日（以下、「平成28年最判」という。）において、搭乗者が、搭乗者傷害条項が挿入されている自動車保険が付されている車両から降りた時に受傷した事案につき、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か否かを基準として、その運行起因性に関する判断がなされるに至った。本判決は事例判決ではあるが、搭乗者の降車時の受傷を巡る運行起因性について最高裁が判示した初めて

(1) 竹瀨修・リマックス 54号11頁（2017年）。

(2) 裁判集民 252号23頁，裁時 1647号10頁，交民49巻2号303頁，判タ 1424号115頁，金商1489号18頁，同1498号44頁，自保ジャ1963号1頁。判批等：土岐孝宏・法セ 738号123頁（2016年），同・中京法学 51巻1号1頁（2016年），山下徹哉・法教 430号143頁（2016年），石田清彦・重判解（平成28年）126頁（2017年），加藤新太郎・NBL 1093号71頁（2017年），山口成樹・交通事故判百（第5版）32頁（2017年），深澤泰弘・民商 152巻6号508頁（2017年），伊藤雄司・損保研究 79巻1号187頁（2017年），竹瀨・前掲（注1）10頁，水野信次・銀法 812号66頁（2017年），嘉村雄司・島大法学 61巻3・4号213頁（2018年）。

の判決である。また、自賠法の規定と約款の規定との文言の違いもあり、自賠法の解釈がそのまま約款の解釈に妥当するののかということも考える必要があろう。

これらのことから、搭乗者傷害条項が挿入されている自動車保険契約において、搭乗者の降車時の受傷を巡る運行起因性について検討していく。その場合、自動車保険に挿入されており、運行起因性について搭乗者傷害条項と同じような書きぶりの規定が定められている自損事故条項および人身傷害条項に関する解釈を参照しながら検討する。

2. 自賠法における「運行」および「運行によって」に関する解釈

自賠法2条2項では、「この法律で『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をいう」と定められ、同3条では、「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、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる」と定められている。

自賠法2条2項の「運行」の意義に関して、通説は⁽³⁾いわゆる固有装置説をとっている。この説は、「運行」について、当該車両に設備されている自動車固有の各種装置の全部または一部をその目的に応じて使用することであると解しており、これによれば、「運行」には、パワーショベルのアームやトラックの側板・後板などの使用が含まれることとなり、

(3) この他に、原動機説や走行装置説などがある。藤村和夫＝伊藤文夫＝高野真人＝森富義明編『実務 交通事故訴訟大系 第2巻 責任と保険』62頁～63頁（ぎょうせい・2017年）（高野真人＝北澤龍也筆）等を参照。しかし、これらはいずれも、自賠法の趣旨である被害者救済の範囲が狭くなるという問題があったとされる。坂本倫城「自賠法3条の『運行によって』をめぐる諸問題」判タ724号64頁（1990年）、土田哲也「運行によって」宮原守男＝山田卓生編『新・現代損害賠償法講座5交通事故』52頁（日本評論社・1997年）、古笛恵子「運行起因性」判タ943号61頁（1997年）等を参照。

搭乗者傷害条項における運行起因性

被害者保護を図ることができる⁽⁴⁾とされる。最判昭和52年11月24日⁽⁵⁾（以下、「昭和52年最判」という。）で、「運行」について、特殊車両であるクレーン車を走行停止の状態において固有の装置であるクレーンをその目的に従って操作する場合も含まれると判示したことで、固有装置説が判例の立場となっている⁽⁶⁾。その後、昭和52年最判を引用した最判昭和63年6月16日⁽⁷⁾（以下、「昭和63年最判」という。）が示された結果、判例では、走行・停止までを運行とする走行装置説に固有の装置という特殊装置を使用する状態まで運行に含め、運行の範囲を拡大していると捉えることができる⁽⁸⁾。

自賠法3条の「運行によって」の意義に関して、通説によれば、運行によって事故が生じたことが責任発生要件であり、その因果関係につ

(4) 海老名惣吉「自動車損害賠償責任保険」総合法学32号32頁（1961年）、白羽祐三「判批」民商60巻6号899頁～900頁（1969年）、坂本・前掲（注3）66頁、古笛・前掲（注3）62頁、藤村他・前掲（注3）63頁～64頁（高野＝北澤筆）等。この他に、広義の固有装置説、危険性説等（批判として、田上富信「自動車の運送目的外の利用と運行供用者責任」『損害賠償法の課題と展望 石田・西原・高木先生還暦記念論文集 中巻』466頁～467頁（日本評論社・1990年）等を参照）、物的危険性説、自動車固有危険性説などがある。藤村他・前掲（注3）64頁～67頁（高野＝北澤筆）等を参照。

(5) 民集31巻6号918頁。判批等：潮海一雄・民商79巻2号134頁（1978年）、錦織成史・法学論叢104巻3号73頁（1978年）、赤坂軍治・交通事故判百（第3版）24頁（1987年）、北河隆之・交通事故判百（第4版）30頁（1999年）、八島宏平・交通事故判百（第5版）24頁（2017年）等。

(6) 吉井直昭「判解」曹時31巻3号145頁（1979年）。

(7) 民集42巻5号414頁。判批等：瀬戸正義・曹時41巻5号148頁（1989年）、同・ジュリ926号91頁（1989年）、同・最判解民（昭和63年度）218頁（1990年）、國井和郎・判タ698号47頁（1989年）、田上富信・民商100巻1号135頁（1989年）、尾島茂樹・法政論集128号277頁（1989年）、田中治・主判解（平成元年）136頁（1990年）、浦川道太郎・重判解（昭和63年）77頁（1989年）、吉川吉衛・判評368号36頁（1989年）、加藤了・判タ711号71頁（1990年）、坂本武憲・法協108巻7号179頁（1991年）等。

(8) 藤村他・前掲（注3）63頁～64頁（高野＝北澤筆）等。

いて相当因果関係が必要とされると解している。⁽⁹⁾

3. 自損事故条項および人身傷害条項における運行起因性

(1) 自損事故条項および人身傷害条項の規定

後述する自損事故条項に関する一連の裁判例が対象とする自損事故条項（以下、「自（自損）」という。）は、おおむね、保険者は、被保険自動車の運行に起因する急激かつ偶然な外来の事故により、被保険者が身体に傷害を被り、かつ、それによってその被保険者に生じた損害について自賠法3条に基づく損害賠償請求権が発生しない場合、保険金を支払う旨を定めていた（自（自損）1条）。また、被保険自動車の「所有者」および「運転者」の定義につき、自賠法2条3項および4項の所有者および運転者の定義を借用している（自（自損）2条）。さらに、現行の自動車保険標準約款（以下、「標準約款」という。）における自損事故条項の規定は、保険会社は、被保険者が次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り、かつ、それによってその被保険者に生じた損害に対して自賠法3条（自動車損害賠償責任）に基づく損害賠償請求権が発生しない場合は、その傷害に対して、この自損事故条項および基本条項に従い、保険金を支払うと定めている。すなわち、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。ただし、被保険者が被保険自動車の正規の乗車装置またはその装置のある室内（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く。）に搭乗中である場合に限る。傷害にはガス中毒を含むが、①日

(9) 北河隆之＝中西茂＝小賀野晶＝八島宏平『逐条解説 自動車損害賠償保障法』45頁（弘文堂・2014年）（北河隆之の筆）等。近時、運行と事故との因果関係について、車両の本来の危険が顕在化したものか否かを基準にすべきであるとする考え方が示されている（坂本・前掲（注3）66頁、古笛・前掲（注3）63頁、岩井泉「判研」損保研究75巻2号261頁（2013年）等を参照）。竹濱・前掲（注1）13頁を参照。

搭乗者傷害条項における運行起因性

射、熱射または精神的衝動による障害、②被保険者が症状を訴えている場合であってもそれを裏付けるに足りる医学的他覚所見のないものは含まないと定めている（以上、自（自損）2条）。また、被保険自動車の「保有者」および「運転者」の定義につき、自賠法2条3項および4項の保有者および運転者の定義を借用している（自（自損）1条）。これらの規定は、後述する現行の標準約款における搭乗者傷害条項の規定とほぼ同じ書きぶりである。

これに対して、後述する人身傷害条項に関する裁判例が対象とする人身傷害条項（以下、自（人）という。）は、おおむね、被保険自動車の運行に起因する事故、被保険自動車の運行中の飛行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、被保険者が身体に傷害を被ることによって、被保険者などが被る損害に対し、一定の保険金を支払うことを内容とするものである。さらに、現行の東京海上日動火災保険（株）の約款によれば、人身傷害事故（自動車または原動機付自転車の運行に起因する事故等に該当する急激かつ偶然な外来の事故（自（人）1条2項））により被保険者（正規の乗車装置または正規の乗車装置のある室内に搭乗中の者（自（人）2条1項））が、人身傷害事故の直接の結果として、傷害、後遺障害、死亡に該当した場合に所定の保険金を支払う旨が定められている（自（人）1条1項）。なお、正規の乗車装置のある室内には、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含まないとされている（自（人）2条注）。

（2）自損事故条項に関する主な裁判例

（i）金沢地判昭和58・8・18⁽¹⁰⁾（認容）

車両系建設機械等の搬送を目的とするセルフローダー付きの大型貨物自動車（本件車両）の運転手が、セルフローダーを操作し、傾斜した荷

(10) 交民16巻4号1116頁，判時1101号100頁。

台にブルドーザーを積載する作業中に、ブルドーザーが本件車両の後方に横転し、ブルドーザーの下敷となって死亡（本件事故）した。

裁判所は、セルフローダーおよび荷台は本件車両における固有の装置であり、本件事故は、本件車両の運転手が、本件車両の本来の用途に従い、セルフローダーを操作し、荷台にブルドーザーを積載する作業において発生したものであり、また、積載作業は本件車両の走行に引き続き国道上で行なわれ、積載終了後直ちに他へ走行する予定であって、本件車両の走行と時間的場所的に接着しているものであり、かつ、本件約款の自損事故条項中の被保険自動車の「運行」の概念は、自賠法2条2項が規定する「運行」の定義と同意義と解すべきであることから、本件における一連の積載作業は本件車両の当該装置の用法に従って用いたものというべきであって、本件車両の「運行」に該当するとして、保険金の支払を認めた。

(11)
(ii) 仙台地判平成元・12・6（棄却）

大型トラック（本件車両）の運転手が、エンジンを切って停止している本件車両の荷台に、ユンボを運転操作して積み込み中に、ユンボが本件車両荷台上から本件車両左側に落下した結果、ユンボの下敷きとなって死亡（本件事故）した。

裁判所は、本件約款の「運行」の定義も自賠法2条2項の定義，すなわち，「人又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」を借用するものと解すべく，結局「自動車を当該装置の用い方に従い用いること」を指すことになると解した上で，本件において，運転手は本件車両の機械的操作をしていないし，また，本件事故は，不適正な本件車両の機械的操作継続中の状態に起因して発生したものでもないから，本件車両の運行に起因して発生した事故とはいえず，また，本件約款上の被保険者は被保険自動車の所有者，運転者

(11) 判タ722号259頁。

搭乗者傷害条項における運行起因性

およびこれ以外の者で被保険自動車の正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者のみに限定されているところ、運転手は、本件事故発生時、本件車両を運転していないし、本件車両の正規の乗車構造装置のある場所に搭乗中でもなかったから、本件車両の運行に関する自損行為は存在せず、本件約款上の被保険者ともいえないとして、本件事故の運行起因性を否定し、保険金の支払を認めなかった。

(iii) 札幌高判平成4・11・26⁽¹²⁾（棄却）

マイクロバス（本件バス）を借用した運転手が、本件バスのエンジン始動のため、自己保有の予備バッテリーを本件バスのバッテリーに接続して送電しようとして際、予備バッテリーが爆発し、その破片が右眼にあたって失明（本件事故）した。

裁判所は、自損事故条項における保険事故は、「被保険自動車の運行に起因する急激かつ偶然な外来の事故」とされているところ、「運行」とは、被保険自動車の固有の装置をその用い方に従って用いることをいい、「運行に起因する」とは、「運行」と事故との間に相当因果関係があることをいうと解するのが相当とし、本件事故は、本件バスのバッテリーを通常予定された使用方法で使用を開始する前に、本件バスのバッテリーとは別の予備のバッテリーが爆発した事故であり、その原因は、専ら借用者が接続部分の操作を誤ったことによるものであるから、送電後は直ちに本件車両を運転する予定であっても、本件バスを当該装置の用法に

(12) 交民29巻6号1621頁。これに対して、原審である札幌地判平成3・10・23交民29巻6号1618頁は、運転手が停止状態の本件バスを走行させる操作等をしているという、走行に至る一連の過程で本件事故が発生していることから、本件バスが停止状態にあったとの一事をもって運行起因性を否定することはできず、また、本件事故の直接的原因は、本件バスの固有装置でない予備バッテリーの操作であるが、同操作は本件バスのバッテリー、さらにはそのエンジンという固有装置を走行状態に置くための行われたもので、本件バスの固有装置と一体のものであったといえるとして、運行起因性を認めている。

従って用いることによって発生したものとはいえず、運行とは相当因果関係を欠くとして、本件事故の運行起因性を否定し、保険金の支払を認めな⁽¹³⁾かった。

(iv) 大阪地判平成15・9・14⁽¹⁴⁾（棄却）

大型貨物自動車（本件車両）の運転手は、本件車両を運転し、取引会社⁽¹³⁾に到着した。同社の作業員がフォークリフトで床材を本件車両の荷台に積み込んだ後、運転手は荷締めをし、シートを掛けた。運転手は、取引会社を出発し、高速道路のインター付近に着いたが、荷締め状態の確認のため、インター手前の退避場所に本件車両を停止し、エンジンを切⁽¹⁴⁾て、シートを外して、荷台から荷物の上に上がり、荷締めをし直した。この時、運転手は、荷台から転落し、脊髄損傷、両下肢麻痺、第九胸椎圧迫骨折の傷害（本件事故）を負った。

裁判所は、本件約款の自損事故条項は、保険事故を、被保険自動車の「運行に起因する」事故と規定しているところ、「運行」とは、自賠償2条2項の「運行」と同義であって、「自動車を当該装置の用い方に従い⁽¹³⁾用いること」であり、「当該装置」とは、「自動車の走行装置の外、当該自動車の固有装置を含む」と解されていることから、「運行」とは、自動車を走行状態に置くだけでなく、当該自動車の固有装置をその目的に従った操作する場合を含み、運行に「起因して」とは、運行と傷害との間に「相当因果関係」があることを指し、両者の間に相当因果関係があるというのは、「運行」の意味からして、当該自動車の走行および固有装置の操作と傷害との間に相当因果な関係があることが必要となると解されることから、本件のような貨物自動車の「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」

(13) 最判平成8・12・19交民29巻6号1615号は控訴審判決と同じ立場をとっている。

(14) 交民36巻5号1295頁。

搭乗者傷害条項における運行起因性

にあたと解することはできず、本件車両のエンジンを切り、道路の退避場所で荷台に乗って荷締めをし直し作業中に荷台から落下した本件事故は、車両の運行によって生じた危険性に起因して発生したものとは認められず、一般の高所作業中の事故と異なるところがないから、自損事故条項における被保険自動車の運行に起因する事故とは認められないとして、保険金の支払を認めなかった。

(3) 人身傷害条項に関する主な裁判例

(i) 奈良地裁葛城支判平成22・10・8⁽¹⁵⁾ (棄却)

X (原告) は、Y 損害保険会社 (被告) との間で、人身傷害条項を含む自動車保険契約を締結した。X は、夜間、自宅前路上で、A タクシー会社 B 運転のタクシーの左側後部ドアから降車する際、もしくは降車後に転倒して左臀部を打ち付け、負傷 (本件事故) したとして、Y に対して保険金の支払を請求したところ、Y が調査会社に調査を依頼した報告書には、転倒時の状況について、X は、聴取の際には、タクシーから先に降り、妻が料金を支払っていた時、道路の段差に躓いて転倒した旨説明したこと、その後の電話確認の際には、ドアから降りて1、2歩程度歩いたところで転倒した旨説明したこと、さらに、B が降車扱を終わりでドアを閉じた後にどこで転倒しようか考えていた2、3秒の間にXが転倒した気配がしたことが記載されていたとして、支払を拒絶した。

裁判所は、A タクシーは、本件事故は、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、A タクシーに対して補償を請求したが、同社からは、降車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。X の供述は、A タクシーの供述と異なるものであり、調査時点から変遷しており、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。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

(15) 自保ジャ1880号1頁。判批等：永松裕幹・共済と保険55巻11号36頁。

一般的に存在する危険であり、本件において、タクシーが、他に停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また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」であるとはいえないとして、保険金の支払を認めなかった。

(16)
(ii) 大阪高判平成23・7・20 ((3)(i) の控訴審判決) (認容)

裁判所は、次のように判示して、保険金の支払を認めた。すなわち、本件タクシーは、X (控訴人) 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、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、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、段差に躓いて転倒し、左臀部付近を強打したこと、そのときXの妻は、タクシー内に残って運転士Aに料金を支払っていたことが認められる。Y (被控訴人) は、本件事故は、Xの身体がタクシーから完全に離れた状況下で発生したものであると主張し、調査員の聴取によると、Aは降車扱いを終了しドアを閉じた後2、3秒してから、Xが転倒した気配がしたので、下車して確認するとXが座り込んで痛がっていたと述べている旨記載されている。しかし、調査員は、Aから直接事情を聴取したものではなく、本件タクシー会社の代表者らから上記の内容を伝えられたと述べている。

本件約款にいう「自動車の運行に起因する」とは、自賠法3条の「自動車の運行によって」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」(自賠法2条2項)であり、当該自動車に固有の装置の全部または一部をその目的に従って操作している場合、自動車

(16) 判タ1384号232頁，自保ジャ1880号1頁。判批等：藤野健仁・ひろば69巻12号59頁（2016年），永松・前掲（注15）36頁。

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・場所的近接性や、駐停車の目的、同乗者の有無および状況等を総合的に勘案して、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。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閉じるまでの間も、自動車の運行中であると解するのが相当であるところ、Xはタクシーから降車直後で、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Xの妻が料金支払のためタクシー内にいて、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として、保険金の支払を認めた。⁽¹⁷⁾

(4) 小括

自損事故条項および人身傷害条項に関する主な裁判例が対象とする約款の規定と自賠法の規定とを比較すると、自賠法3条では自動車の「運行によって」生命または身体を害したことによって生じた損害と定められているのに対して、これら2つの条項では自動車の「運行に起因する」事故と定められており、文言が異なっている。しかし、2つの条項に関する主な裁判例を概観すると、それぞれの約款の規定は自賠法の規定と同様に解するとするのが裁判所の立場であるといえる（自損事故条項(i)事件～(iv)事件、人身傷害条項(ii)事件)。つまり、自損事故条項に関する主な裁判例によれば、「運行」とは、自動車を当該装置の

(17) 最決平成24・7・10自保ジャ1880号1頁で、上告棄却、不受理決定の判断が下された。

用い方に従い用いることであり、当該装置とは、被保険自動車の走行装置の外、当該自動車の固有装置を含むと解されていることから、「運行」とは、当該自動車を走行状態に置くだけでなく、当該自動車の固有装置をその目的に従った操作する場合を含むと解している（自損事故条項（iv）事件）。さらに、「運行に起因して」とは、運行と傷害との間に相当因果関係があることを指し、両者の間に相当因果関係があるというのは、「運行」の意味からして、当該自動車の走行および固有装置の操作と傷害との間に相当因果な関係があることが必要となると解されると判示している（自損事故条項（iv）事件）。人身傷害条項に関する主な裁判例においても、「自動車の運行に起因する」とは、自賠法3条の自動車の「運行によって」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」（自賠法2条2項）であり、当該自動車に固有の装置の全部または一部をその目的に従って操作している場合、自動車の「運行」に当たると判示している（人身傷害条項（ii）事件）。

「運行」および「運行に起因して」に関して各裁判例の具体的な解釈について、次の4点を指摘できる。

2つの条項に共通するものとして、①当該車両の固有の装置について、当該車両の本来の用途に従って、当該装置を使用していることが必要とされる（自損事故条項（i）事件～（iv）事件、人身傷害条項（ii）事件）。自損事故条項に固有の解釈として、固有の装置は当該車両と一体となっていることが必要とされる。すなわち、自損事故条項の事案では、運転者が被保険自動車に付随した装置を操作している場合（（i）事件）には運行性を認めているが、荷台に積んでいた装置を操作していた場合（運転手は本件車両を運転していないし、本件車両の正規乗車構造装置のある場所に搭乗中でもないと判断している）（（ii）事件）、被保険自動車とは異なる別の車両のバッテリーが爆発した場合（自分のバッテリーを予定された使用方法で使用する前に、バッテリーの借用者が操作

搭乗者傷害条項における運行起因性

を誤ったと判断している）（(iii) 事件）、積荷の上で荷締めをし直した場合（一般の高所作業中の事故と異なるところがない判断している）（(iv) 事件）には運行性を認めていない。このことから、当該事故が運行に起因して生じた事故というためには、被保険自動車およびそれに付随した装置に直接関係して生じた事故に限定されると解される。②自損事故条項に関しては、当該車両を使った作業がその走行と時間的・場所的に接着していることが必要とされ（作業は走行後引き続き行われ、作業後、直ちに走行予定であったと判断している）（自損事故条項（i）事件）、人身傷害条項に関しては、駐停車と事故との時間的・場所的近接性が必要とされており（人身傷害条項（ii）事件）、共通した解釈であるといえる。

つぎに、人身傷害条項に固有の解釈として、③被保険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、同乗者の有無および状況等を総合的に勘案して、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。それゆえに、被保険自動車である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閉じるまでの間も、自動車の運行中であると解するのが相当であるとする（人身傷害条項（ii）事件）。④乗客はタクシーから降車直後で、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、場所的にも被保険自動車の直近で本件事故が発生したことが必要とされる（人身傷害条項（ii）事件）。

4. 搭乗者傷害条項における運行起因性

（1）搭乗者傷害条項の規定

後述する搭乗者傷害条項に関する主な判例等の判決文から搭乗者傷害条項の規定をみると、まず、【1】および【3】では、当該約款には、

被保険自動車の正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者（搭乗者）が、被保険自動車の運行に起因する急激かつ偶然な外来の事故により身体に傷害（ガス中毒を含む）を被り、入通院した場合に入通院保険金を支払い、また、上記傷害の結果、当該搭乗者に当該特約の定める後遺障害が生じた場合に後遺障害保険金を支払う旨が定められているとされている。つぎに、【2】【4】および【5】（平成28年最判）では、当該約款には、車両の運行に起因する事故により、その搭乗者が身体に傷害を被り、入通院した場合に入通院保険金を支払い、また、上記傷害の結果、当該搭乗者に本件特約の定める後遺障害が生じた場合に後遺障害保険金を支払う旨が定められているとされている。

これに対して、現行の標準約款では、被保険自動車（保険証券記載の自動車）（自動車保険普通保険約款第4章搭乗者傷害条項（以下、「自（搭）」という。）1条）の正規の乗車装置またはその装置のある室内（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く）に搭乗中の者（被保険者）（自（搭）5条1項⁽¹⁸⁾）が、被保険自動車の運行に起因する事故に該当する急激かつ偶然な外来の事故、または、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（ガス中毒を含む）⁽¹⁹⁾を被った場合に（自（搭）2条1項・2項）、死亡保険金保険金（被保険者が傷害を被り、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）（自（搭）7条）、後遺障害保険金（被保険者が傷害を被り、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日以内に後遺障害が生じた

(18) ただし、極めて異常かつ危険な方法で被保険自動車に搭乗中の者、および、業務として被保険自動車を受託している自動車取扱業者は被保険者から除く（自（搭）5条2項）。

(19) 日射、熱射または精神的衝動による障害、および、被保険者が症状を訴えている場合であっても、それを裏付けるに足る医学的他覚所見のないものは、傷害には含まれない（自（搭）3条3項）。

搭乗者傷害条項における運行起因性

場合) (自(搭) 8条), 重度後遺障害特別保険金および重度後遺障害介護費用保険金(被保険者が傷害を被り, 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日以内に後遺障害が生じた, かつ, 介護を必要とすると認められる場合) (自(搭) 9条), 医療保険金(被保険者が傷害を被り, その直接の結果として, 生活機能または業務機能の滅失または減少をきたし, かつ, 治療を要した場合) (自(搭) 10条), 他の身体の障害または疾病の影響(被保険者が傷害を被った時既に存在していた身体の障害もしくは疾病の影響により, または, 傷害を被った後にその原因となった事故と関係なく発生した傷害もしくは疾病の影響により同条の傷害が重大となった場合は, その影響がなかったときに相当する金額) (自(搭) 11条)を, 所定の金額を限度として(自(搭) 12条)支払う旨が定められている。

(2) 主な判例等

【1】東京地判昭和59・9・14⁽²⁰⁾

<事実の概要>

Aは, Y損害保険会社(被告)との間で, 自家用自動車保険契約と交通傷害保険契約を締結した。前者保険契約の自損事故条項には, 保険者は, 被保険自動車の運行に起因する急激かつ偶然な外来の事故により被保険者が身体に傷害(ガス中毒を含む)を被り, かつ, それによって被保険者に生じた損害について自賠法3条に基づく損害賠償請求権が発生しない場合は所定の保険金を支払う旨の規定があった。さらに, 前者保険契約の搭乗者傷害条項には, 保険者は, 被保険自動車の正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者が被保険自動車の運行に起因する急激かつ偶然な外来の事故により身体に傷害(ガス中毒を含む)を被ったときには, 所定の保険金を支払う旨の規定があった。後者保険契約には, 保険者は, 運行中の交通乗用車に搭乗している被保険者が, 急激かつ偶

(20) 交民21巻1号8頁, 判タ534号259頁。

然な外来の事故に起因して被った傷害について、所定の保険金を支払う旨の規定があった。

Aは、高速道路のパーキングエリアに駐車中の被保険自動車内でヒーターをつけたまま仮眠中、周囲に停車した車両から排出される排気ガスが大量に車内に流入し一酸化炭素中毒死（本件事故）に至ったことから、Aの妻Xら（原告）は、Yに対して保険金の支払を請求した。

＜判旨＞一部認容、一部棄却。

本件約款にいう『『急激かつ偶然の外来の事故』とは、被保険者の身体からみて原因または結果の発生・不発生が予知できない突発的な外部要因を言うものとされているところ、本件事故がこれにあたること及びAが右『事故により身体に傷害を被った』すなわち死亡したことについては明らかである。』

『『運行に起因』の意義については、自賠法3条にいう『運行について』と同義に解するのを相当とし、同条の『運行』とは同法2条の『自動車当該装置の用い方に従い用いること』であり、また、『運行によつて』とは、運行と被害との間に相当因果関係の存在することと解すべきである。』

本件は、「高速道路を走行中、パーキングエリアで被保険自動車を駐車させ、ヒーターをつけたまま同車内で仮眠していたというものであるから、高速道路のパーキングエリアは、一般に車両を完全に駐車状態におくというよりは運転者、同乗者らが車内もしくは当該エリア内で一時的に休息をとるため利用されるもので、Aも右のような利用方法に従つて車内で休息をし、仮眠からさめれば直ちに出発したものと認められることから考えれば、本件エリア駐車中の本件自動車もなお走行の延長として自動車という装置の用い方に従つて用いている状態すなわち運行状態にあつたものと解するのが相当である。また、Aの死亡は、ヒーターをつけたまま仮眠中、被保険車内に流入した他車の排気ガスを大量に吸入したことによる一酸化炭素中毒によるものであるから、被保険自動車

搭乗者傷害条項における運行起因性

の暖房、換気装置の使用による物的危険が原因となつたものとして、相当因果関係を認めることができる。」「そうすると、本件事故は、本件自動車保険の搭乗者保険条項の適用要件に該当する。」

「自損事故条項については、さらに被保険者が被つた損害について自賠法3条の損害賠償請求権が発生しないことが要件となつているところ、本件事故は、被保険自動車の運行に起因するものではあるが単独事故ではなく、他車によつて排出された一酸化炭素を吸入したことが原因となつているのであるから、他車の運行に起因したものとして自賠法3条（他車が特定できない場合は同法72条）に基づく損害賠償請求権が発生するものというべきで、自損事故条項の適用はなく、右保険金請求権の発生を認めることはできない。」

「本件事故は、運行状態にあつた本件自動車に搭乗していた被保険者であるAが急激かつ偶然な外来の事故に起因して被つた傷害すなわち死亡であると認められるから」、交通傷害保険の条項に該当する。

【2】熊本地判昭和59・11・28⁽²¹⁾

<事実の概要>

X（原告）は、Y損害保険会社（被告）との間で、本件自動車の運行に起因する事故が発生し、自損事故による両下肢の用を全廃した後遺障害がある場合、および搭乗者が受傷し身体の著しい障害により終身自由を弁ずることができない後遺障害がある場合には、いずれも後遺障害保険金を支払う旨の保険契約を締結した。

Xは昭和57年1月28日、妻および孫（当時4才）らと行楽地に行くため自宅の駐車場で本件自動車の運転席に乗り込み暖気運転をしていたところ、孫が乗車をせがんだので同人を助手席に乗せるべく、運転席のドアを開け、右足を車外に着地させ孫を抱えて助手席に乗せようとしたところ、地面が凍結していたため右足が滑り、腰を横に捻った状態となる

(21) 交民17巻6号1649頁，判時1144号134頁，判タ548号255頁。

と同時に下半身に激痛が走り、腰椎を痛めて動けなくなり、妻および近隣の者の助けを借りて車外に出たが、その後激しい腰痛のため歩行ができなくなった。そこで、Xは2日後、A病院の医師Bの診察を受けて、B医師から椎間板ヘルニア（腰痛症）の診断を受け、同年2月15日まで17日間A病院に入院し、さらに、同日、C整形外科病院に転院して医師Dから馬尾神経圧迫型ヘルニアおよび癒着性くも膜炎による両下肢麻痺の診断を受け、昭和58年3月31日まで410日間、C病院に入院し、その間、昭和57年2月17日および同年4月2日の2回にわたり手術を受ける等して治療を受けたが、両下肢の弛緩性麻痺の後遺症が残存し、他動的には可動域正常であるが両股関節以下自動運動不能であって機能回復の見込みなく、同年8月2日、熊本県から、癒着性くも膜炎による両下肢機能全廃の後遺障害ありとして、身体障害者等級表の1級に該当する第一種身体障害者の認定を受け身体障害者手帳の交付を受けた。Xは昭和43年にEバスにバスの運転手として入社し、昭和44年に腰部を痛めてC病院で椎間板ヘルニアの診断を受けて入院治療をし、昭和54年夏頃、勤務中待ち時間にバスのタイヤ点検のため腰をかがめたところ腰痛が発来してF病院で椎間板ヘルニアの診断を受けて約半年間入院治療し、その後1年間、自宅療養後昭和56年1月運転手として復帰し勤務していた。

Xは、本件の受傷が、本件自動車を運行の用に供し、正規の乗用車構造装置のある場所に搭乗中に発生したのであるから本件自動車の運行に起因して被った傷害であるとして、Yに対し、後遺障害に対応する保険金の支払を請求した。

<判旨>棄却。

「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作動状態に置くことと解すべきところ、運行に起因する傷害は、運行を原因として傷害の結果が発生することを要する。」

「Xは行楽のため本件自動車のエンジンを始動させ、エンジン部を暖めていたのであるから本件自動車を運行の用に供していたものというべ

搭乗者傷害条項における運行起因性

きであるが、本件の受傷は、従前腰部を痛めて長期療養を余儀なくされたその腰部の既往症があるにも拘らず、助手席ドアを開いて助手席に乗せるべきであるのに運転席から右足だけを車外に出して着地させ、無理な体勢で4才の孫を抱きかかえ狭い運転席前面から助手席へ乗せようとして腰を異常に捻った結果、再び腰部を痛めて受傷したのであつて、暖気運転のための運転席の着坐、エンジンの始動、運転席のドアの開閉等本件自動車を走行使用するため各部の機構を作動状態に置くことを原因として傷害の結果が発生したものとはいえず（運転席に着坐していたこと自体がXの腰部を傷めたものでもない。）自動車の『運行』とはなんらかかわりのないXの自傷行為によって原告の腰部を再び傷める結果となったことは明らかである。」

【3】山形地裁酒田支判平成3・2・28⁽²²⁾

<事実の概要>

X（原告）は、Y損害保険会社（被告）と間で、自家用自動車総合保険契約を締結した。その自損事故条項には、本件自動車の運行に起因する急激かつ偶然な外来の事故により、被保険者（本件自動車の運転者および同自動車の正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者等）が身体に傷害（ガス中毒を含む）を被り、かつそれによって被保険者に生じた損害について自賠法3条に基づく損害賠償請求権が発生しない場合は、保険金を支払う旨の規定があった。また、その搭乗者傷害条項には、被保険者（本件自動車の正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者）が、本件自動車の運行に起因する急激かつ偶然な外来の事故により身体に傷害（ガス中毒を含む）を被ったときは、保険金を支払う旨の規定があった。

Xと同居している子Aが本件自動車を運転して帰宅し、本件自動車を車庫に入れて出入口扉を閉め、エンジンをかけたまま搭乗中、車庫内に

(22) 交民24巻1号245頁。

充満した排気ガスの一酸化炭素の中毒により、自動車に後部座席において死亡（本件事故）したことから、XはYに対して保険金の支払を請求した。

＜判旨＞棄却。

「自損事故条項は、自賠法3条による損害賠償責任を前提とする損害賠償責任保険制度を前提に、被害者の単独事故による人身損害等、右責任が発生しない場合を救済する目的で創設されたものであるから、同条項は同法と整合的に解釈すべきである。よつて、同条項中の『運行』については、特に異なつた意味に解すべき理由が認められない以上、同法の『運行』と同一の概念として解釈すべきであり、また、搭乗者損害条項中の『運行』についても、同じ保険約款中で同一の用語で表現されていることに鑑み、これと同一の概念と解すべきである。」「よつて、本件各保険条項中の『運行』とは、自賠法2条2項により、『自動車を当該装置の用い方に従い用いること』と解すべきところ、本件ではエンジンが自動車の固有装置であり、右『当該装置』にあたることは明らかであるので、本件自動車をそのエンジンの『用い方に従い用い』ていたかどうかを検討すべきことになる。そして、自動車を当該装置の『用い方に従い用いる』とは、当該装置の使用全般を『運行』とするのではなく、当該装置を予定された相当な方法で使用し、かつ、その使用によつて、社会通念上、当該自動車を自動車として使用していると認められる場合に限り『運行』とする趣旨で『用い方に従い』と限定していると解するのが相当である。」

「本件事故当時、走行後のアイドリング等走行と関連してエンジンを稼働していたと認定できれば、本件自動車は『運行』状態にあつたといえるが、Aは、」「本件自動車を車庫にいれて車庫の扉を閉め、重大な症状が出るまで少なくとも15分以上、走行後のアイドリングのために必要な時間を大幅に上回つてエンジンを稼働させたままにしておいたものであり、また、間もなく出発するためにエンジンを稼働させていたとも認

めるに足りないから、これを走行と関連したエンジンの稼働と認定することはできない。」「さらに、自動車を仕事、娯楽、休憩等の場として使用することも、自動車の種類、使用場面によつては社会通念上普遍的な使用方法として認める余地があるが、自宅の扉を閉めた車庫内で考えごとをし、あるいは仮眠をとる場所として使用することは、乗用自動車の使用方法として社会通念上普遍的なものとは認められず、したがって、その際、車内を暖かくするためエンジンを稼働させたとしても、これを以て、自動車を『用いる』ことにはあたらない。」「よつて、本件事故が本件自動車の『運行』に起因すると認めることはできない。

【4】富山地判平成9・2・28⁽²³⁾

＜事実の概要＞

Aは、Y損害保険会社（被告）との間で、自損事故条項および搭乗者傷害条項のある自動車総合保険契約を締結した。

Aは、歯の治療を受けるため、本件車両を駐車してある本件駐車場に向かった。当時、本件駐車場には約60センチの積雪があったことから、Aは駐車場へ向かう途中、BおよびCに対し、除雪の手伝いを依頼した後、本件駐車場に着き、本件車両の運転席に乗り込んだ。Aは、Bらが来るまでの間、暖機運転をするためにエンジンをかけて様子をみていたところ、本件車両の周辺に積雪があったため、排気ガスが車両内に侵入し、車両内の一酸化炭素が数分で致死量に達したため、急性の一酸化炭素中毒により死亡（本件事故）したことから、Aの相続人X（原告）らは、Yに対して保険金の支払を請求した。

＜判旨＞認容。

「本件での問題は、本件事故が、自動車保険の自損事故条項及び搭乗者傷害条項中の『運行に起因する事故』に該当するか否かであり、その前提として、Aがエンジンを始動させた目的が、暖機運転をするためで

(23) 交民30巻1号302頁，判タ946号257頁。判批等：加藤了・判タ974号67頁。

あったのか、単に暖をとるためであったのかが争われている。」「寒さを防ぐために車内を暖かくする目的でエンジンを始動させたのであれば、本件は『運行に起因する』事故には該当しないと言うべきである。なぜなら、ここでのいう運行起因性とは、乗用自動車を通常予定されている使用方法によって使用する場合をいうと解される場所、暖をとるためのエンジン始動は、通常予定されている使用方法とは言えないからである。」「暖機運転は通常予定されている使用方法にほかならない。」

「本件当日、Aが本件駐車場に向かった理由は、」「歯科医院に車で行くためであったと認められ、他の目的があったとは認められない。」「本件車両が本件事故当時ノーマルタイヤを着装していたことは明かであるが、このことをもってAが本件車両を利用する意思がなかったとはいえない。なぜなら、事故当時の」「道路の融雪状況からすれば、ノーマルタイヤでの走行は決して不可能ではなく、また、場合によってはノーマルタイヤをスタッドレスタイヤに交換することも可能であったからである。」「したがって、本件車両がノーマルタイヤであったことは、Aが」「歯科医院に行くためであったとの認定の妨げにはならないというべきである。」「そうすると、Aが本件駐車場で本件車両のエンジンを始動させたのは、歯科医院まで自車を運転していくための準備行為であるとみるのが自然である。」

「Aは、除雪作業の応援を依頼したBやCが来るのを車内で待っていたこと、その間、エンジンを始動し、寒さを防いでいたことも可能性としては否定することはできない。しかしながら、そうした事情があったからといって、Aの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いう評価まで否定されてしまうことにはならないと言うべきである。」

【5】最判平成28・3・4

＜事実の概要＞

老人デイサービスセンター（本件センター）を運営する会社の取締役

搭乗者傷害条項における運行起因性

は、平成22年5月、Y損害保険会社（本诉被告・反訴原告・被控訴人・被上告人）との間で、本件センターの送迎車（本件車両）を被保険車両とする保険期間1年間の自動車保険契約を締結した。この保険契約の搭乗者傷害特約（本件特約）には、本件車両の運行に起因する事故により、その搭乗者が身体に傷害を被り、入通院した場合に入通院保険金を支払い、また、上記傷害の結果、当該搭乗者に本件特約の定める後遺障害が生じた場合に後遺障害保険金を支払う旨が定められている。

Aは、平成22年11月当時、83歳で、骨粗しょう症であり、身長が約115cmで、円背があった。Aが本件センターでデイサービスを受ける際の送迎は、本件車両で行われていた。本件車両は、地面からその床ステップおよび後部座席の座席面までの高さがそれぞれ約37cm、約72cmであったところ、Aの年齢および身体の状態に鑑み、通常、Aが降車する際には、本件センターの職員がAを介助し、本件車両の床ステップと地面との間に高さ約17cmの踏み台を置いてこれを使用させていた。

Aは、平成22年11月13日、本件センターから自宅まで本件車両で送られ、本件車両は自宅前の平坦な場所に停車した。その日の送迎を担当した本件センターの職員がAの降車時に踏み台を使用せず、Aの手を引いて本件車両の床ステップからアスファルトの地面に降ろしたところ、Aは、着地の際に右大腿骨頸部骨折の傷害を負った（本件事故）。Aは、この傷害により、平成22年11月から平成24年3月まで入通院して治療を受け、同月、症状固定の診断を受けた。

Aは、平成23年4月、本件特約に基づき入通院保険金の支払を請求し、Yは、同年5月、Aに対し、同保険金50万円を支払った。Aは、平成24年7月、本件特約に基づき後遺障害保険金の支払を請求したが、平成25年7月に死亡した。Aの法定相続人は、Aの子であるX（本訴原告・反诉被告・控訴人・上告人）ほか2名であった。

本件本訴は、Xが、Aが本件車両から降車した際に負った傷害により後遺障害が残ったと主張して、Yに対し、本件特約に基づき、後遺障害

保険金の支払を求めるものであり、本件反訴は、上記特約に基づきAに入通院保険金を支払ったYが、その金員の支払について法律上の原因がなかったと主張して、Xらに対し、不当利得返還請求権に基づき、上記金員の返還を求めるものである。

第1審（福岡地裁小倉支判平成26・11・7⁽²⁴⁾）では、本件事故は、専ら本件センターの職員がAを本件車両から降車させるに際し踏み台を使用させて降車させるなどの注意義務があったのに、これを怠り、踏み台を用意しないままAを本件車両から重力のまま着地させたために発生した事故であり、本件事故の発生は、専ら本件センターの職員による降車方法の不適切によるものと認められ、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として、Xの請求を棄却した。

原審（福岡高判平成27・4・22⁽²⁵⁾）は、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が、Aの降車時に踏み台を置かず、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、本件車両の運行と本件事故との間に相当因果関係は認められないとして、Xの請求を棄却し、Yの反訴を認容した。

<判旨>棄却。

「5 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」「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

(24) 金商1489号24頁，交民49巻2号305頁。

(25) 金商1489号23頁，交民49巻2号310頁。

搭乗者傷害条項における運行起因性

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「Aの年齢及び身体の状態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。

6 以上によれば、Aは本件特約に基づく入通院保険金及び後遺障害保険金の各請求権を有しているとはいえないから、Xの本訴請求を棄却し、Yの反訴請求を認容すべきものである。原審は、本件事故が本件センターの職員が安全配慮義務を怠ったことから発生したものであるとして直ちに本件における運行起因性を否定しており、この点の説示に問題はあるが、結論自体は是認することができる。」

(3) 検討

(ア) 保険金支払の要件

【5】(平成28年最判)が対象としている搭乗者傷害条項の約款によれば、①被保険自動車の正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者が、②被保険自動車の運行に起因する事故により、③身体に傷害を被った結果、入通院した場合、または、後遺障害が生じた場合に保険金を支払う旨が定められている。これに対して、現行の標準約款では、①被保険自動車の正規の乗車装置またはその装置のある室内(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く)に搭乗中の者(被保険者)(自(搭)5条1項)が、②被保険自動車の運行に起因する急激かつ偶

然な外来の事故、または、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に該当する急激かつ偶然な外来の事故により、③身体に傷害（ガス中毒を含む）を被った場合に、保険金を支払う旨が定められている（自（搭）2条1項・2項）。

搭乗者傷害条項は、平成9年、被保険者の範囲について改定されている。すなわち、同年までの約款（以下、「平成9年改定前約款」という。）には、被保険者の範囲について「被保険自動車の正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者」と定められていた。⁽²⁶⁾【1】から【4】までの約款はこれに該当すると言えよう。しかし、最判平成7年5月30日⁽²⁷⁾（以下、「平成7年最判」という。）において、平成9年改定前約款の文言が不明確であるとする補足意見を受け、「その装置のある室内」を付け加えられた。すなわち、平成7年最判では、貨物兼用自動車の後部座席の背もたれ部分を前方に倒して折り畳み、折り畳まれた後部座席背もたれ部分の背面と車両後部の荷台部分とを一体として利用できる状態で乗車

(26) たとえば、保険会社は、保険証券記載の自動車（被保険自動車）の正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者（被保険者）が所定の急激かつ偶然な外来の事故により身体に傷害（ガス中毒を含む）を被ったときは、搭乗者傷害条項および一般条項に従い、保険金を支払う旨を規定している（鴻常夫編『注釈 自動車保険約款（上）』330頁（有斐閣・1995年）（金澤理筆）を参照）。

(27) 民集49巻5号1406頁。判批等：三村量一・最判解民（平成7年度）513頁（1998年），山野嘉朗・判タ896号32頁（1996年），杉田雅彦・判タ896号22頁（1996年），大塚英明・重判解（平成7年）ジュリ1091号94頁（1996年），出口正義・NBL 600号64頁（1996年），山口正久・交民 28巻号393頁（1996年），甘利公人・ほうむ（安田火災）41号57頁（1997年），小西義博・主判解（平成8年）判タ945号220頁（1997年），弥永真生・判評 452号64頁（1997年），石原全・金判1013号44頁（1997年），武知政芳・リマークス 14号104頁（1997年），石山卓磨・交通事故判百（第4版）204頁（1999年），前田雅弘・保険法判百78頁（2010年），潘阿憲・交通事故判百（第5版）210頁（2017年）等。

搭乗者傷害条項における運行起因性

していた被害者が、乗車中の被保険自動車に、他の自動車が追突し、路上に投げ出されたという事案に対し、「搭乗者傷害条項にいう『正規の乗車用構造装置のある場所』とは、乗車用構造装置がその本来の機能を果たし得る状態におかれている場所をいうものと解するのが相当である。けれど、」『乗車用構造装置』とは、車両に搭乗中の者が車両の走行による動揺、衝撃等によって転倒、転落することを防止し、その安全を確保するための装置をいうものと解すべきところ、搭乗者傷害条項は、車両に搭乗中の者が、右装置が本来の機能を果たし得る状態に置かれている場所に搭乗していたにもかかわらず発生した事故によって生じた損害を補填することを目的とするものであって、それ以外の場所、すなわち右装置が本来の機能を果たし得ない状態に置かれている場所に搭乗中に発生した事故による損害まで補填しようとするものではないというべきだからである」とし、本件の状態においては、被害者が乗車していた後部座席は本来備えるべき機能、構造を喪失していたものであって、当該場所は、「正規の乗車用構造装置のある場所」に当たらないというべきであると判示した。【5】（平成28年最判）の対象とする搭乗者傷害条項の規定は、当該判決は平成9年に約款が改定された後の約款について判示していることから、現行の標準約款の規定の書きぶりと同じものであるといえよう。

以上のことからすると、現行標準約款によれば、搭乗者傷害条項において保険金が支払われる要件としては、①被保険自動車の正規の乗車装置等に搭乗中の者（被保険者）が、②被保険自動車の運行に起因する急激かつ偶然な外来の事故等により、③身体に傷害を被ったことが必要とされることになるであろう。

（イ）被保険者の範囲

（i）はじめに

搭乗者傷害条項において、被保険者に保険事故が発生することは、前述のように、被保険自動車を巡る運行起因性および身体に傷害を被った

という事実などとともに保険金支払の要件の1つであることから、搭乗者傷害条項に関する主な判例等の事実関係において、保険者に保険金の支払を請求する側の者が、保険事故が発生した客体として搭乗者傷害条項⁽²⁸⁾という被保険者に該当するか否かを検討していく必要がある。このように、被保険者に該当するか否かに関する判断は、自損事故条項(ii)事件においても取り入れられている。

被保険者について、搭乗者傷害条項に関する主な判例(少なくとも【1】から【4】)等が対象とする平成9年改定前約款では、被保険自動車の正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者と規定されている。これに対して、現行の標準約款では、被保険自動車の正規の乗車装置またはその装置のある室内に搭乗中の者と規定されている(自〔搭〕5条)。これらの約款規定からして、搭乗者傷害条項における被保険者とは、被保険自動車の正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者、または、被保険自動車の正規の乗車装置もしくはその装置のある室内に搭乗中の者となり、被保険者の確定するために明らかにすべきは、「被保険自動車の正規の乗車装置またはその装置のある室内」の意義と、「搭乗中」の意義ということになる。

(ii)「被保険自動車の正規の乗車装置またはその装置のある室内」の意義

平成9年改定前約款にいう「被保険自動車の正規の乗車用構造装置のある場所」とは、一般的に、乗車人員が動揺、衝撃などにより転落または転倒することなく、安全な乗車を確保できるような構造を備えた場所⁽²⁹⁾であって、具体的には運転席、助手席、車室内の座席をいうと解される。たとえば、東京地判昭和62年1月9日(以下、「昭和62年東京地判」という。)では、高速道路を走行中降雪のために路肩に駐車させて、後輪⁽³⁰⁾

(28) 土岐・前掲(注2)中京法学13頁以下を参照。

(29) 鴻・前掲(注26)333頁・219頁(金澤筆)。

(30) 判時1224号56頁。

搭乗者傷害条項における運行起因性

付近でタイヤチェーンを装着していたときに大型トラックに衝突されて死亡した事案において、「正規の乗車用構造装置のある場所」とは、乗車人員が動揺・衝突などにより転落または転倒することなく、安全な乗車を確保することができるような構造を備えた運転席・助手席・車室内の座席をいうものと解され、「搭乗中」とは、これらの場所に乗り込むために、手足または腰などをドア・床・ステップ・座席に掛けた時から、降車のため手足または腰などをこれら用具などから離し、車外に両足をつける時までをいうものと解されることから、「乗車用構造装置のある場所」から完全に離れ、全身が車外に出て、全く「乗車」していない状態の者は、「正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者」に該当しないものと解するのが相当であると判示している。

標準約款にいう「被保険自動車の正規の乗車装置またはその装置のある室内」の意義については、本約款は平成9年に改定されたものであるが、このような約款のもとでも、「当該装置のある室内に」の文言の意味について、当該装置が「本来の機能を果たし得る状態に置かれている」ことを要する旨が明文で定められたわけではなく、昭和62年東京地判が示した判断基準⁽³¹⁾は重要な意義を有するとされていることからすると、平成9年改定前約款の解釈が妥当するといえる。

なお、「隔壁等により通行できないように仕切られている場所」とは、正規の乗車装置のある室内と隔壁等により行き来できない構造となっている荷台などをいう。たとえば、ワンボックスの貨物車で後ろの荷台スペースと運転席、助手席との間に保護棒や隔壁で仕切りがあり、車内では運転室と荷台との間を行き来できないような構造の当該荷台スペースは正規の乗車装置とは認めがたいので、そこに搭乗中の者は被保険者にはならないと解される。⁽³²⁾

(iii)「搭乗中」の意義

(31) 前田・前掲（注27）79頁。

(32) 藤村他・前掲（注3）430頁～431頁（肥塚肇雄筆）。

「搭乗中」というのは、一般的には、昭和62年東京地判が示しているように、それら正規の乗車用構造装置のある場所に乗るために、手足または腰などをドア、床、ステップまたは座席に掛けた時から、降車のために手足または腰などを上記用具から離し、車外に両足をつける時までをいい、したがって、もともと自然人の搭乗することが予定されていないトラックの荷台や乗用車のトランクなどは、「正規の乗車用構造装置のある場所」には該当しないから、トラックの荷台で荷物の積卸しをしている者は、トラックの荷台に便乗している者等は被保険者ではないと解⁽³³⁾されている。さらに、「乗車用構造装置のある場所」から完全に離れ、全身が車外に出て、全く「乗車」していない状態の者は、「正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者」に該当しないものと解される。

(iv) 被保険者の範囲から除外されている者

搭乗者傷害保険では、被保険者から、極めて異常かつ危険な方法で被保険自動車に搭乗中の者、および、業務として被保険自動車を受託している自動車取扱業者が除外されている⁽³⁴⁾（自（搭）5条2項）。このうち、極めて異常かつ危険な方法で被保険自動車に搭乗中の者として、いわゆる「箱乗り」する者を含むと判示した最判平成元年3月9日の立場は、⁽³⁵⁾平成9年改定後の約款にも妥当すると解される。⁽³⁶⁾

(v) 主な判例等の解釈

標準約款にいう「被保険自動車の正規の乗車装置またはその装置のあ

(33) 鴻・前掲（注26）333頁・220頁（金澤筆）。

(34) 標準約款における賠償責任条項7条4項に対応するものである。

(35) 判時1315号134頁。最高裁は、被害者が自動車の助手席に同乗し、窓から上半身を車外に出し、頭部を自動車の天井よりも高い位置まで上げ、右手で窓枠をつかみ、左手を振り上げる動作をしている最中に、頭部が電柱に激突し死亡した事案に対し、「正規の乗車用構造装置のある場所に搭乗中の者」とは、当該乗車用構造装置の本来の用法によって搭乗中の者をいい、このような極めて異常かつ危険な態様で搭乗していた者はこれにあたらないと判示した。

(36) 藤村他・前掲（注3）431頁（肥塚筆）。

搭乗者傷害条項における運行起因性

る室内」、「隔壁等により通行できないように仕切られている場所」および「搭乗中」の解釈は前述のようであるが、これらの解釈に基づき、搭乗者傷害条項に関する主な判例等について、「被保険自動車の正規の乗車装置またはその装置のある室内」および「搭乗中」という2つの要件に該当するか否かを検討する。

主な判例等のうち、【1】から【4】において受傷者は、2つの要件に該当することから、被保険者にあたると解することができる。すなわち、受傷者は、【1】では、パーキングエリアに駐車中の被保険自動車内で仮眠中に事故に遭っていること、【2】では、運転席から右足だけを車外に出して着地させ、無理な体勢で孫を抱きかかえ運転席前面から助手席へ乗せようとして腰を異常に捻った結果、腰部を痛めて受傷したこと、【3】では、被保険自動車を車庫に入れて車庫の扉を閉め、重大な症状が出るまで少なくとも15分以上、アイドリングに必要な時間を大幅に上回ってエンジンを稼働させたままにしているが、2つの要件に該当すること、【4】では、友人らが来るまでの間、暖機運転をするためにエンジンをかけて様子を見ていたところ、排気ガスが車両内に侵入し、車両内の一酸化炭素が致死量に達したため、急性の一酸化炭素中毒により死亡したとされていることから、いずれも被保険者で該当するといえる。

これに対して、【5】（平成28年最判）では、センター職員が、本件事故当時、受傷者の降車時に踏み台を使用せず、受傷者の手を引いて車両の床ステップからアスファルトの地面に降ろしたところ、受傷者は、着地の際に右大腿骨頸部骨折の傷害を負ったと認定されている。これをみるに、本件事故が発生したのが、受傷者が送迎自動車からの降車時であることに注目すべきであるが、受傷者は送迎自動車内の座席に座っていたはずであることから、負傷したとされる着地行為が被保険自動車内の延長上の行為であるといえなくもない。2つ目の要件として、「搭乗中」とされる、降車のため手足または腰などを用具などから離し、車外に両

足をつける時までには該当するか否かについては、【5】（平成28年最判）の判決文からは不明である。ただ、その第1審の判決文によると、センター職員は、受傷者の降車時に踏み台を使用せず、受傷者の手を引いて約40cmの高低差のあるアスファルト地面にこの者を重力のまま着地させたため、この者は、この着地の際の衝撃により、右大腿骨頸部骨折を受傷したと認定されている。この判決文のうち、「重力のまま着地させた」という文言からすると、受傷者は、負傷した際には、送迎自動車からすでに離れていたと言えなくもない。そうであれば、この者は「搭乗中」であったということは難しく、その結果、被保険者に該当しないと解することになる。

なお、【1】から【5】（平成28年最判）までの受傷者は、被保険者の範囲から除外されている者（自（塔）5条2項）にはいずれも該当しないといえる。

（ウ）「運行に起因する事故」の解釈

（i）主な判例等の解釈

搭乗者傷害条項に関する主な判例等をみると、自損事故条項および人身傷害条項に関する主な裁判例等と同じように、搭乗者傷害条項にいう「運行」および「運行に起因する」について、自賠法にいう「運行」（自賠法2条）および「運行によって」（自賠法3条）と同じ意味であると捉えていると解することができる。⁽³⁷⁾【1】【2】【3】では、このような

(37) 自賠法1条は、「この法律は、自動車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度を確立することにより、被害者の保護を図り、あわせて自動車運送の健全な発達に資することを目的とする」と規定し、被害者保護をその趣旨の1つとしている。自賠法と搭乗者傷害条項のそれぞれの趣旨を比較すると、搭乗者傷害条項では、その趣旨は搭乗者保護であることから、自賠法よりも被害者保護の意識が乏しいのではないかと解することもできる。しかし、搭乗者傷害条項が搭乗者を保護する保険である限り、搭乗者を被害者とみれば、搭乗者条項も、自賠法のいう被害者の範囲より狭いものの、搭乗者という被害者を保護する趣旨を定めていると解することができよう。

立場をとることを明示している。これに対して、【5】（平成28年最判）は、明示していないものの、従来の解釈と異なる判決を下してはいないといえることから、同じような立場をとっていると考えられる。従来の解釈では、自賠法2条2項の「運行」の意義に関して、通説・判例である固有装置説によれば、設備されている自動車固有の各種装置の全部または一部をその目的に応じて使用することであると解している（昭和52年最判）。これにより、判例では、走行・停止までを運行とし、これに固有の装置という特殊装置を使用する状態まで運行に含め、運行の範囲を拡大している（昭和63年最判）。さらに、自賠法3条の「運行によって」の意義に関して、運行によって事故が生じたことが責任発生の要件であり、その因果関係について相当因果関係が必要とされると解している。

このような解釈に従って、また、自損事故条項および人身傷害条項に関する主な裁判例に関する解釈を参考にしながら、搭乗者傷害条項に関する主な判例等を見ていく。

【1】では、裁判所は、高速道路のパーキングエリアは運転者らが一時的に休息をとるため利用されるもので、本件受傷者も車内で仮眠後、直ちに出発したものと認められることから、本件被保険自動車も、走行の延長として自動車という装置の用い方に従って用いている運行状態にあったものであり、また、受傷者の死亡は、被保険自動車の暖房、換気装置の使用による物的危険が原因となったものとして相当因果関係を認め。

本件では、受傷者が被保険自動車を駐車したパーキングエリアという場所が持つ意味、つまり、それが道路を走行する途中に一時的に休息をとるため利用されるものであることと、受傷者の意図、つまり、受傷者はその場に駐車した被保険自動車内で仮眠をとった後、直ちに出発することになったことの2つの要素が関連していることを根拠とし、パーキングエリア（場所の意味）での受傷者の仮眠（受傷者の意図）は、その

後出発するという一時的なものであり、道路の走行という自動車の目的に応じた用い方の一連の流れの中にあると解することで、本件での被保険自動車を関する事故の態様は運行に該当すると判示しているといえよう。

【2】では、裁判所は、受傷者がその後の運行に備え、被保険自動車のエンジンを始動させ、暖めていたのであるから、被保険自動車を運行の用に供していたというべきであるが、本件受傷は、腰部の既往症がある受傷者が、運転席から右足だけを車外に出して着地させ、無理な体勢で孫を抱きかかえ運転席前面から助手席へ乗せようとして腰を捻ったことに起因するのであって、運転席に着坐していたこと自体が受傷者の腰部を傷めたものでもないことから、被保険自動車の運行とは関わりのない自傷行為によって腰部を再び傷める結果となったことは明らかであると判示している。

本件では、事故の当時、「搭乗中」に関する前述の解釈によれば、受傷者は、右足だけを車外に出していたとはいえ、運転席に腰をおろしていたことから被保険自動車に搭乗中であったと解することができ、また、裁判所は、被保険自動車のエンジンを始動させていることにおいて、それを運行の用に供していたことは認めている、しかし、裁判所は、受傷者が負傷した経過等からして、本件受傷は被保険自動車の運行とは無関係の自傷行為であると解している。つまり、判決文によると、裁判所のいう自動車の「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作動状態に置くことと解すべきところ、運行に起因する傷害は、運行を原因として傷害の結果が発生することを要する」と解しており、裁判所は、運行に関する解釈の後半部分に依拠しながら、本件傷害は、それが発生した経緯をからすると、運行を原因として発生した結果とはいえないと判断し、運行と傷害との相当因果関係を否定しているといえる。

【3】では、裁判所は、本件事故当時、走行後のアイドリング等、走

搭乗者傷害条項における運行起因性

行と関連してエンジンを稼働していたと認定できれば、被保険自動車は運行状態にあったといえるが、受傷者は、被保険自動車を車庫に入れて車庫の扉を閉め、重大な症状が出るまで15分以上、走行後のアイドリングのために必要な時間を大幅に上回ってエンジンを稼働させていたものであり、また、間もなく出発するためにエンジンを稼働させていたとも認めるに足りないから、これを走行と関連したエンジンの稼働と認定することはできない。さらに、被保険自動車を仕事、娯楽、休憩等の場として使用することも、当該自動車の種類、使用場面によっては社会通念上普遍的な使用方法として認める余地があるが、自宅の扉を閉めた車庫内で考えごとをし、あるいは、仮眠をとる場所として使用することは、社会通念上普遍的なものとは認められず、したがって、車内を暖かくするためエンジンを稼働させたとしても、これを以て、被保険自動車を用いることにはあたらないと判示している。

裁判所は、被保険自動車の運行供用性を判断するにあたり、自宅の車庫内において、エンジンを稼働することの意味と受傷者がとった行為とに焦点をあてている。まず、約款中の「運行」の意味について、裁判所は、自賠法2条および3条の解釈に依拠しながら、被保険自動車のエンジンを稼働させる行為が「運行」にあたるためには、エンジンの稼働が走行と関連することとしており、その限りにおいて、その稼働が、間もなく出発するためにあることが必要とされることになる。そのことから、運行の要素としてのエンジンの稼働に関する裁判所の解釈は、【1】の解釈と同じような趣旨であるといえる。つぎに、裁判所は、運行供用性の要素である自動車の用法を判断する場合、当該自動車の種類、使用場面による社会通念上普遍的な使用方法という基準を示したうえで、自宅の車庫内における本件受傷者の行為はこの使用方法に含まれないとしている。この社会通念上普遍的な使用方法という基準は重要な点であるといえる。

【4】では、裁判所は、運行起因性について、自動車を通常予定され

ている使用方法で使用する場合はいうと解されるところ、暖をとるためのエンジン始動は、通常予定されている使用方法とは言えないのに対して、暖機運転は通常予定されている使用方法にほかならない。受傷者が駐車場で被保険自動車のエンジンを始動させたのは、その後自車を運転していくための準備行為であるとみるのが自然である。受傷者は、友人が来るのを車内で待っていたこと、その間、エンジンを始動し、寒さを防いでいたことも可能性としては否定できないが、そうした事情があったからといって、受傷者の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いう評価まで否定されてしまうことにはならないと判示している。

裁判所は、被保険自動車のエンジンを始動させることについて、暖をとるためのエンジン始動は、通常予定されている使用方法での使用とは言えないから、「運行」にあたらないとしているのに対して、暖機運転について、その後自車を運転していくための準備行為であると解して、それは通常予定されている使用方法での使用であることから、「運行」にあたるとしている。後者に関する解釈は【1】および【3】で示されている解釈と同じであるということができ、エンジンを始動させるという行為が「運行」であるためには、その目的がその後の走行に向けたものであることが必要とされるといえる。

【5】（平成28年最判）では、裁判所は、送迎車両からの着地の際に右大腿骨頸部を骨折した本件事故は、受傷者がセンター職員の介助により被保険自動車から降車した際に生じたものであるところ、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く、また、受傷者が降車する際は、通常、踏み台を置いて安全に着地するようにセンター職員が受傷者を介助し、踏み台を使用させる方法をとっていたが、本件事故の当時、踏み台を使用してはいなかったが、受傷者は職員による介助を受けて降車しており、被保険自動車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、受傷者が着地の際につまずい

搭乗者傷害条項における運行起因性

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として、本件事故は、被保険自動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ないので、被保険自動車の運行に起因するものとはいえないと判示している。

本件事故は受傷者が降車した際に生じたものであると判示しているように、本件は、【1】から【4】までとは異なり、受傷者が被保険自動車内にいるとは言えないような状態で負傷した事案である。本件判決では、当事者は被保険自動車の運行の有無について争っていないようであり、最高裁も運行を前提としているように思える。⁽³⁸⁾このような場合、運行によって受傷したか否か、つまり、受傷と運行との因果関係が問題となる。最高裁は、受傷者が負傷した一連の経緯を辿りながら、本件事故は、被保険自動車の運行が有する危険が現実化したものではないとして、本件事故は運行に起因するものではないと判示している。その限りにおいて、最高裁が、本件において相当因果関係の有無を判断する基準として、被保険自動車の運行が有する危険が顕在化であるかどうかを明示している点は注目できる。⁽³⁹⁾さらに、最高裁は、介助を行っていたセンター職員の行為について、それは、一般的な措置を行ったものとしていることから、「運行」または「運行に起因して」の解釈にあたって、受傷者以外の者の行為も判断項目に入れているとも解釈できる。

(ii) 自損事故条項および人身傷害条項に関する主な裁判例との比較

自損事故条項、人身傷害条項および搭乗者傷害条項の3つの条項にいう「運行」および「運行に起因して」の意義に関しては、裁判所は、いずれの条項についても自賠法の規定と同じ趣旨であるとしている。すなわち、当該車両の固有の装置について、当該車両の本来の用途に従って、当該装置を使用していることが必要であると解している。さらに、事故と被保険自動車の運行との間に相当因果関係を必要とし、事故が被保険

(38) 竹瀝・前掲(注1)12頁。

(39) 竹瀝・前掲(注1)13頁。

自動車の走行と時間的・場所的に近接していることが必要とされることも共通している。

これら3つの条項に関する主な判例等における事実関係を比較すれば、まず、事故の発生場所について、自損事故条項に関する事案では、いずれも被保険自動車の車外であるのに対して、搭乗者傷害条項に関する事案では、被保険自動車の車中であることに違いがある。これは、そもそも各条項が保険事故であるとして保険金を支払う局面が異なることによるものであって、事故が発生したとされる局面が異なることは当然のことであろう。

つぎに、人身傷害条項に関する(ii)事件(以下、「前者」という。)および搭乗者傷害条項に関する【5】(平成28年最判)(以下、「後者」という。)について、両者の事故発生経緯をみると、受傷者が被保険自動車から降車した後に事故が発生していることで共通する。すなわち、前者では、受傷者がタクシーから降車した直後に転倒して負傷したのに対して、後者では、センター職員が受傷者の手を引いて送迎バスから地面に降ろしたところ、受傷者が着地の際に負傷している。2つの条項においては、被保険自動車に搭乗中の者が負傷した際に保険金が支払われることで共通しているが、前者と後者では判決の結論が異なっている。

その違いを探ることにすると、前者において裁判所は、被保険自動車の駐停車中の事故は、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・状況等を総合的に勘案して、運行起因性を考えるべきであり、乗客が駐停車直後に遭遇した事故については、被保険自動車の運行に起因する事故に該当する場合があるとしたうえで、本件のように、タクシーが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閉じるまでの間も、被保険自動車の運行中であると解するのが相当であるところ、本件受傷者は降車直後で、1歩か2歩程度歩いたところで受傷していることから、その受傷は時間的に停車直後のものであり、場所的にもタクシーの直近

搭乗者傷害条項における運行起因性

で事故が発生したといえ、さらに、事故当時、同乗者である妻が料金支払のためタクシー内にいて、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、本件事故は被保険自動車の運行に起因する事故であったと認められると判示している。これに対して、後者において裁判所は、本件事故は、受傷者がセンター職員の介助により車両から降車した際に生じたものであるところ、センター職員が降車場所として危険な場所に車両を停車したといった事情はなく、受傷者が降車する際、今回は踏み台を使用していないが、今回もまた、通常と同様に、安全に着地するようにセンター職員が受傷者を介助し、降車させており、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おり、その結果、受傷者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ことはなかったといえ、そうすると、本件事故は、被保険自動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ないので、本件事故が被保険自動車の運行に起因するものとはいえないと判示している。

両判決をみると、両判決とも、運行を前提としているように思える。そうであれば、受傷者が被保険自動車の運行によって受傷したか否か、つまり、受傷と運行との因果関係が問題となる。

これについて、前者では、裁判所は、当該事故の発生が被保険自動車の運行に起因するか否かを判断する場合、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・状況等を総合的に勘案する必要がある旨を明示している。具体的には、本件事故の発生は、時間的に停車直後であり、場所的にタクシーの直近で事故が発生していること、事故当時、同乗者が料金支払のためタクシー内にいて、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して、本件事故当時、被保険自動車であるタクシーはいまだ運行中であり、その過程において、本件事故が発生したとし、受傷と運行との相当因果関係を認めているといえる。つまり、裁判所は、受傷者の事故は被保険自動車の運行の延長

上で発生したものととらえているように思える。

これに対して、後者では、本件事故は、本件被保険自動車の運行が本来的に有する危険が顕在化したものとはいえないとしている点に注目すべきであろう。つまり、受傷者を降車させる際、本件事故が発生したときもまた、いつもの通り、センター職員が受傷者を介助し、安全に地面に降ろしていることなどの一連の行為をもって、被保険自動車の運行が本来的に有する危険が現実化しないような一般的な措置がなされていたとして、受傷と運行との相当因果関係を認めていない。本件事故が発生した経緯について、前者での判断基準、すなわち、駐停車と事故との時間的・場所的近接性、駐停車の目的、同乗者の有無・状況等を総合的に勘案する必要があるということに照らし合わせてみると、本件被保険自動車が受傷者の降車する安全な場所に停車した直後に事故が発生していること、受傷者を降車させるために停車していることにおいては、いずれも肯定することができるが、本件受傷者にはタクシー内に残って料金を支払っていた妻のように同乗者といえる者はいないことから、この部分については前者の判断基準には該当しない。このことは、前者と後者とでは、被保険自動車についてタクシーと送迎バスとの違いがあるが、それぞれの関係者が受傷者の降車に関与していたか否かに違いがみられることにあるのではないかと考える。つまり、前者のタクシー運転手は受傷者の降車時に介助を行っていないが、後者では、センター職員が行っている。この介助行為をもって運行の延長上の行為であると言えなくもない。しかし、最高裁は、センター職員の介助行為について、被保険自動車の運行が本来的に有する危険が現実化しないような一般的な措置がなされていたと判断しているが、このことは、センター職員の介助行為が運行の延長上にあるととらえるとしても、センター職員は、本件事故発生時においても通常通りの介助行為を行っており、受傷者が地面に降りた時点でセンター職員が行うべき介助行為は終わり、その結果、運行が終了しているにとらえ、受傷者が地面に降りた直後に負傷したと

搭乗者傷害条項における運行起因性

しても、運行と傷害との間には相当因果関係はないとしているのではないかと考える。つまり、本件において、受傷者が地面に降りた時までになされたセンター職員の介助行為は、本件事故当時、とりわけ、通常は使用していた踏み台を使用していなかった点において、安全配慮義務違反があったか否か判断は別にして、被保険自動車である送迎バスの運行が有する危険が顕在化しないようになされたものあるということになる。

これらのことから、人身傷害条項に関する（ii）事件と搭乗者傷害条項に関する【5】（平成28年最判）とは、被保険自動車からの降車時に事故が発生している点では共通しているものの、結論においては判断が異なっているといえるのではないかと考える。

5. おわりにかえて

搭乗者傷害条項は、自賠責保険の対象から外れる自損事故を含めた広い範囲をカバーするものであること、また、運行の概念について、いわゆる固有装置説をとるとすると、そもそも運行の概念が広がることなどにより、補償範囲を明らかにする必要がある。その場合、搭乗者傷害条項に関する主な判例等によれば、【1】から【4】では、受傷者の行為が、被保険自動車の目的に応じた用い方の線上にあり、運行と受傷との間に相当因果関係があることを必要としている。そして、【5】（平成28年最判）では、相当因果関係の有無を判断する場合の基準として、被保険自動車の運行が本来的に有する危険が顕在化しているか否か⁽⁴⁰⁾ということを示している。これら一連の判断基準は妥当であると評価できる。

(40) 現行の標準約款では、①被保険自動車の正規の乗車装置等に搭乗中の者（被保険者）が、②運行に起因する急激かつ偶然な外来の事故等により、③身体に傷害を被った場合に、保険金を支払う旨が定められている。本稿では、これらの保険金支払の要件のうち、被保険者および運行起因性について検討したが、「急激かつ偶然な外来の事故」および「傷害」の概念については、傷害保険におけるそれぞれの解釈に従うことになると考える。