

<判例研究>

自動車降車時の受傷と搭乗者傷害特約における運行起因性 ——最判平成28年3月4日金判1489号18頁——

嘉 村 雄 司

1 事実の概要

老人デイサービスセンター（以下「本件センター」）を運営する会社は、平成22年5月、Y保険株式会社（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（以下「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。当該保険契約には、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、当該搭乗者に保険契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の搭乗者傷害特約（以下「本件特約」）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であり、Aの年齢および身体の状況に鑑み、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（以下「本件事故」）。この傷害により、A

は、平成22年11月から平成24年3月まで入院して治療を受け、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。また、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、いずれも同人の子であるX（本訴原告＝反訴被告・控訴人・上告人）ほか2名であった。

本件本訴は、Xが、Aが本件センターの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る。これに対し、本件反訴は、上記特約に基づきAに入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。

原審（福岡高判平成27年4月22日金判1489号23頁）は、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が、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り、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ため、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の控訴を棄却した。これを受けてXは上告した。

2 判旨

上告棄却。

〔上告受理申立て理由における〕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。」（括弧内筆者）

「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、……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。」

「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 評釈

(1) 本判決の意義

本件は、任意自動車保険の搭乗者傷害特約において、被保険者の降車時の受傷が被保険自動車の「運行に起因する」事故によるものかが争われた事案である。本判決は、あくまで事例判決であるが、同様の事案が少ない中で最高裁判所が初めて判断を示したものであり、運行起因性の判断事例として重要であると思われる¹。

(2) 「運行起因性」に関する判例・学説

① 搭乗者傷害特約における「運行起因性」の要件

搭乗者傷害特約の保険金支払要件は、約款において、「運行に起因する」事故のように定められており、この「運行に起因する」の要件は、自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」）3条本文の「運行によって」という文言（運行起因性の要件）と同義に解されている。自賠法3条の運行起因性の要件については、従来、「運行」という文言と「によって」という文言とに分けた上で、まず前者において問題の事態が運行に当たるのかを考え、次に後者においてその運行と事故・損害結果との間の因果関係を検討するという判断枠組みが用いられることが多い²。

1 本判決の評釈として、深澤泰弘・民商152巻6号508頁以下（2015年）、土岐孝宏・法セ738号12頁（2016年）、山下徹哉・法教430号143頁（2016年）、丸山一朗・保険毎日新聞2016年8月24日4頁以下、土岐孝宏・中京51巻1号1頁以下（2016年）、竹濱修・リマークス54号10頁以下（2017年）、加藤新太郎・NBL1093号71頁以下（2017年）、石田清彦・重判解（2017年4月10日号）平成28年度（ジュリ臨増1505号）126頁以下（2017年）、伊藤雄司・損保79巻1号187頁以下（2017年）、新美育文＝山本豊＝古笛恵子編『交通事故判例百選〔第5版〕』32頁以下〔山口成樹〕（有斐閣、2017年）などがある。

2 運行起因性をめぐる議論については、主として、坂本倫城「自賠法三条の『運行によって』をめぐる諸問題」判タ724号63頁以下（1990年）、塩崎勤「自動車の運行」金澤理＝塩崎勤『裁判実務大系 第26巻 損害保険訴訟法』273頁以下（青林書院、1996年）、古笛恵子「運行起因性」判タ943号60頁以下（1997年）、土田哲也「運行によって」山田卓生編『新・現代損害賠償法講座 第5巻 交通事故』36頁以下（日本評論社、1997年）、川井健ほか編『注解交通損害賠償法〔新版〕第1巻』66頁以下〔稲田龍樹〕（青林書院、1997年）、丸山一朗「自賠法三条の『運行』、『運行によって』の意義」飯村敏明編『現代裁判法体系6巻 交通事故』91頁以下（新日本法規、1998年）、中村修輔「自賠法3条

第1審（福岡地小倉支部判平成26年11月17日金判1489号24頁）は、本件特約における「運行に起因する」の要件を自賠法3条本文の「運行によって」の要件と同義であると解することを明示しており、原審は、第1審判決をそのまま引用している。本判決は、明示していないが、従来判例と異なる考え方を示しているとみるべき要素はなく、本件特約の運行起因性について自賠法3条の解釈と同様に解しているものとみることができる³。

②「運行」について

「運行」については、自賠法2条2項が「人又は物を運行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。」と定めている。判例・学説では、主としてこの定義における「当該装置」の範囲について議論されてきた。具体的には、原動機説（原動機の作用により自動車を移動させることと解する立場）、走行装置説（原動機に限らず自動車の走行に関連するその他の装置を本来の使用方法に従って操作することを指し、自力走行に限定しないと解する立場）、固有装置説（下記参照）、車庫から車庫説・車自体説（自動車が車庫を出て車庫に戻るまでが運行に当たり、走行、駐停車を問わず、自賠法2条2項の当該装置を自動車自体と解する立場）、危険性説（下記参照）などの考え方が提示されている。これらの中でも、判例・通説は「固有装置説」の立場をとっており、また、本判決との関りでは、「危険性説」の考え方が重要になると思われる。

「固有装置説」は、「当該装置」について、自動車の構造上設備されている各装置（機関・操向・伝動・制動・電気・燃料・冷却・潤滑・排気・その他の装置）のほか、クレーン車のクレーン、ダンプカーのダンプ、トラックの側板・後板などの当該自動車に固有の装置が含まれると解する。その上で、

の諸問題2（運行起因性・免責）森富義明＝村主隆行編『裁判実務シリーズ9 交通関係訴訟の実務』104頁以下（商事法務、2016年）、植草桂子「自賠法3条の『運行によって』概念について」早法91巻3号271頁以下（2016年）、北河隆之『交通事故損害賠償法〔第2版〕』64頁以下（弘文堂、2016年）、工藤祐巖「運行起因性（シンポジウム 自動車損害賠償保障法60年）」交通法研究45号45頁以下（2017年）を参考にした。

3 竹濱・前掲（1）12頁参照。

これらの装置の全部または一部をその目的に従って使用すれば、「運行」に該当するとする見解である。判例では、最判昭和52年11月24日民集31巻6号918頁が同説を採用したリーディングケースであり、その後も最判昭和63年6月16日民集42巻5号414頁、最判昭和63年6月16日集民154号177頁などで同様の立場がとられている。ただし、同説のいう「当該自動車固有の装置」という概念は、その内包・外延ともに明確ではなく、固有装置説のうち最も広義の見解（自動車に固有の装置一切を含むとする考え方）をとると、「当該装置」および「運行」概念は保護の範囲を限定する機能がなくなってしまうと指摘されている⁴。

これに対し、「危険性説」は、「運行」について、自動車を通常の走行の場合に匹敵するような危険性（他人の生命・身体に害を加える危険性）を持つ状態に置く行為をいうとする。同説は、判例・学説ともに「運行」概念を拡張してきており、法文の文理解釈からは「運行」の外延は明らかにならないので、自賠法2条2項の文言から離れて、本来自動車の走行により生じる自動車特有の危険から被害者を保護するという同法の目的に立ち帰り、同法の立法趣旨から実質的に「運行」の外延を定めようとしたものである。最高裁判例には同説によったものはないが、上記の最高裁昭和63年6月16日判決（民集掲載分）の最高裁判所判例解説では、判例の立場について、危険性説などを排斥したものとまではいえないとの指摘もなされている⁵。同説のような考え方を意識する裁判例として、静岡地下田支部判昭和62年12月21日金判804号38頁、千葉地判平成6年1月18日交民集27巻1号41頁などがある。ただし、学説においては、「運行」についてはほぼ無限定の立場をとる広義の固有装置説に移行した現在において、判例の立場を前提とする限りでは、危険性説の考え方は「運行」概念の外延を画するのではなく、「運行」があることを前提として事故との相当因果関係の存否を判断する基準として機能させるべきである、という重要な指摘がなされている（下記（2）③参照）。

4 坂本・前掲注（2）65頁など参照。

5 瀬戸正義「判解」曹時41巻5号148頁、155頁（1989年）参照。

本判決は、被保険車両の運行自体はあることを前提にしているようであり、当事者もこのことは争っていないため、「運行」概念については特に判断を示していない。本判決は、本件車両のいかなる状態をもって「運行」と捉えているかを明確にしていないが、Aが降車する行為を「運行」状態と解しているものと思われる。駐停車中の事故（駐車中の事故、荷積み・荷降し中の事故、自動車を修理・点検中の事故など）が「運行」に該当するのかは従前より判例・学説において議論があるが、自動車を利用するにあたり人の乗降は車両の利用について当然の行為であるため、降車は「運行」に該当すると考えられる⁶。

③ 「によって」について

「によって」について、学説では、際して説（運行と傷害との間に時間的・場所的接近性があれば足りると解する立場）、事実に因果関係説（運行と事故との間に事実的な因果関係があれば足りると解する立場）、相当因果関係説（運行と事故との間に相当因果関係の存在を要すると解する立場）が提示されている。判例・通説は、相当因果関係説の立場をとっている。

もっとも、同説を前提とした上でも、いかなる場合に相当因果関係が認められるのかという点については議論がありうる。この点、学説では、上記の危険性説の考え方を反映して、「運行が有する危険性の実現か否か」という観点を相当因果関係の有無の判断要素に採り込むことにより運行起因性が認められる範囲を限定しようとする考え方が現れている⁷。裁判例におい

6 竹濱・前掲（1）13頁参照。もっとも、仙台地判平成元年12月6日交民集22巻6号1384頁は、「運行」に該当しない例として、「停車中の乗客が乗降に際し転んで負傷したとき」を挙げる。

7 坂本・前掲注（2）67頁、丸山・前掲注（2）107頁など参照。もっとも、坂本・前掲注（2）73頁注14は、「運行」概念について、「『運行』についての私見は結論的には危険性説とほぼ同様ないは若干広いあたりに帰すると考えられるものであり、客観的外形的に観察して当該自動車本来の利用法に従って使用することから生じる危険をもって、自賠法が保護を与えるべき自動車特有の危険と解するものである」と述べている。この見解は、危険性説の考え方（あるいはそれに近い考え方）を「運行（固有装置説）」と「によって（相当因果関係説）」の双方に採り込むものであろう。これと同様の裁判

ても、たとえば、東京地判昭和62年2月27日交民集20巻1号258頁、東京高判昭和62年3月30日交民集20巻2号313頁、上記の千葉地裁平成6年1月18日判決、盛岡地判平成13年8月29日交民集35巻6号1734頁、仙台高判平成14年1月24日交民集35巻6号1732頁（盛岡地裁平成13年8月29日判決の控訴審）、大阪地判平成15年9月10日交民集36巻5号1295頁、大阪地判平成18年9月29日交民集40巻1号60頁、大阪高判平成19年2月27日交民集40巻1号49頁（大阪地裁平成18年9月29日判決の控訴審）、奈良地葛城支部判平成22年10月8日2010WLJPCA10086004などのように、このような考え方を意識するものがみられる。

本判決は、「によって」を判断する際の基準について判示したものと理解できる⁸。本判決は、危険性説を採り込んだ相当因果関係説の考え方と同じ発想に基づくものであり、その中でも、本判決が採用する判断基準の文言は、下記（2）④の「固有危険性具体化説」と親和的であると思われる⁹。

④「運行」と「によって」を一体的に考える見解

上記のように「運行」と「によって」を分けて考える判例・学説に対し、近時の学説では、これらを一体的に考える「固有危険性具体化説」が主張されている¹⁰。同説は、「運行」については、自動車固有の危険性という実質的な要素を考慮し、事故当時の状況、事故の性質・内容などの諸般の事情を考

例・学説として、千葉地裁平成6年1月18日判決（本文中に引用）、古笛・前掲注（2）62頁および63頁、稲田・前掲注（2）68頁および72頁、工藤・前掲注（2）59-62頁参照。このような見解は、実質的には下記（2）④の「固有危険性具体化説」と近い考え方（あるいは同説の萌芽）であるともみられるかもしれない。

8 これに対し、本判決では「運行」該当性が判断されたと指摘する見解もある。伊藤・前掲注（1）199-200頁。

9 加藤・前掲注（1）74頁、伊藤・前掲注（1）194頁参照。また、北河・前掲注（2）64頁注1は、本判決は固有危険性具体化説と「ほぼ同じ考え方に立つものといえよう」と指摘する。

10 中村修輔「運行供用者責任（バス乗車中の事故）」民事交通事故訴訟・損害賠償額算定基準下巻（講演録編）2015年版27頁、31-33頁（2015年）、座談会「最近の交通事故をめぐる諸問題」交民集45巻索引解説号305頁、329-330頁〔西田祥平発言〕（2015年）、中村・前掲注（2）109頁および110頁、植草・前掲注（2）325頁以下、加藤・前掲注（1）74頁、新美ほか編・前掲注（1）26-27頁〔中村修輔〕など参照。

慮し、自動車に備えられた装置を本来の用法に従って使用した行為が自動車固有の危険性を具体化させるものといえるか否かを実質的に判断し、「によって」については、自動車固有の危険性が現に具体化したといえるか否かを検討するとする。このように考えた場合、「運行」と「によって」の検討が実質的には重なることとなり、両者の判断を厳密に区別することが困難となる場合も多くなる。そこで、同説は、これらを一体的に判断し、事故当時の状況、事故の性質・内容などの諸般の事情を考慮して、自動車固有の危険性が具体化したといえる場合には「運行によって」といえると考えている。

もっとも、固有危険性具体化説は、「運行によって」に関する独立した説というよりは、従来の固有装置説・相当因果関係説を補完する位置づけとして主張されている説として理解すべきだろう¹¹。すなわち、上記のように、固有装置説（広義）は運行概念の範囲を画することができず、また、相当因果関係説もその範囲の判断について議論がありうると指摘されていた。固有危険性具体化説は、このような問題について一定の基準を提供するものと考えられる。同説のような考え方を意識する裁判例として、東京地判平成24年12月6日交民集45巻6号1429頁（控訴審である東京高判平成25年5月22日交民集46巻6号1701頁もこれを引用）、東京地判平成25年3月11日2013WLJPCA03118006などがある。固有危険性具体化説は、現在の最も有力な見解とみてよいだろう。

（3）乗降車時の事故について運行起因性の有無が問題となった裁判例

従来の裁判例において、乗降車時の事故について運行起因性の有無が問題となった事例は少ない。具体的には、熊本地判昭和59年11月28日交民集17巻6号1649頁（運転席から無理な態勢で孫を助手席に乗せようとして腰部を痛めた事案）、上記の静岡地裁下田支部昭和62年12月21日判決（降車時に運転者用のシートベルトに右足を引っ掛けて車外に転倒し受傷した事案）、上

11 中村・前掲注（10）（民事交通事故訴訟・損害賠償額算定基準下巻）32-33頁、植草・前掲注（2）325-26頁以下参照。

記の奈良地裁葛城支部平成22年10月8日判決、大阪高判平成23年7月20日判タ1384号232頁（奈良地裁葛城支部平成10月8日判決の控訴審。上告棄却、上告受理申立て不受理〔最決平成24年7月10日2012 WLJPCA07106006〕）であり、運行起因性を肯定したのは大阪高裁平成23年7月20日判決のみである¹²。

同判決の事案は、夜間に自宅前の坂道で停車したタクシーから降車し、1、2歩程度歩いた際に道路端の段差につまずいて転倒して傷害を負った男性が、任意自動車保険の人身傷害補償特約に基づき保険会社に保険金の支払を請求したものである。同判決は、人身傷害補償特約にいう「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」と同義であるとし、駐停車と発生した事故との時間的・場所的接近性、駐停車の目的、同乗者の有無・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運行起因性を肯定できる場合があり、上記事故当時は、タクシーが客を降車させるためドアを開け、同乗者の妻が車内で料金を支払う中で、乗客全員が降車し終わってドアを閉めるまでの間に生じた事故であるから、「自動車の運行に起因する」事故であると認めたものである。

同判決に対しては、「運行」について、発生した事故との関係でどの装置の使用が問題となったのかを明らかにすることなく、諸事情を総合的に考慮して運行起因性を認めるとするもので、その理由付けが必ずしも明確でないとの批判がある¹³。

これに対し、本判決は、諸事情を総合的に考慮して運行起因性の有無を判断する大阪高裁平成23年7月20日判決のような判断基準を採用していないことは明らかである。また、両判決の事案の違いとして、大阪高裁平成23年7月20日判決の事案では、タクシーの停車位置がまずかったことがうかがえる

12 大阪高裁平成23年7月20日判決の評釈として、岩井泉・損保75巻2号253頁以下（2013年）、永松裕幹・共済と保険55巻11号36頁以下（2013年）、石田清彦・東海48号1頁以下（2014年）、藤野健仁・ひろば69巻12号59頁以下（2016年）などがある。

13 岩井・前掲注（12）264頁、永松・前掲注（12）45頁、藤野・前掲注（12）67頁、丸山・前掲注（1）5頁参照。

状況において、男性がつまずいて転倒したとの事情があったのに対し、本件事案では、本件車両の停車位置に特に問題はなく、Aが降車した際に転倒などの事情がなかったという点を挙げることができよう¹⁴。

（４）本判決の検討

①本判決の構造

本判決は、本件車両が危険な場所を降車場所として停車したものではなく（停車場所の状況）、降車時にAに対して介助があり、本件車両の危険が現実化しないような一般的処置がされており、転倒などの事情はなかった（着地の際の状況）ことから、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はいえない（判断基準）として、運行起因性を否定している。また、本判決のなお書部分は、本件センターの職員の注意義務違反の有無が運行起因性の有無とは別の問題であるとして、同違反を理由として運行起因性を否定した原審には問題があるとする。すなわち、仮に本件事故が運行危険の顕在化といえるならば、本件センターの職員の注意義務違反があっても、運行起因性は肯定されうることとなる。この判示部分は、第三者が関わる場合には因果関係が認められないとするYの主張を明確に否定するものである¹⁵。

後者の判示部分については特に異論がないだろう。以下では、前者の判示部分を中心に検討を行う。

②判断基準の検討

本判決は、事例判決であるものの、相当因果関係の有無を判断する際の基準として、「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」か否かという判断基準を提示した点に意義がある。この点、原審において、「Aが降車の際に危険が顕在化して本件事故が発生したものとはいえない」

14 丸山・前掲注（1）5頁、新美ほか編・前掲注（1）33頁 [山口] 参照。

15 金判1489号25頁（第1審におけるYの主張）参照。

との指摘がみられたが、本判決は、同旨の判断基準をより一般的な形で示したということになる。運行に伴う特別の危険について厳格な責任を課し、または保険カバーを与えるという自賠法3条や搭乗者傷害特約などの趣旨から、本判決が採用した判断基準については学説において特に異論はみられない。

本件事案において「本件車両の運行が本来的に有する危険」とは、本件車両の床ステップと地面との高低差のことを指すものと思われる。しかし、一般的に「車両の運行が本来的に有する危険」がどのように判断されるのかは本判決から明らかでない。

先行評釈では、本判決の「車両の運行が本来的に有する危険」とは「日常生活上の危険と程度・態様において区別できるような危険」であると指摘する見解がある¹⁶。このような理解から、本件車両の床ステップから地面までの高さが37cmであるという状況は日常生活で一般ではないため、「車両の運行が本来的に有する危険」ということができるが、もしこの高さが20cmであったならば、このような段差は日常的に存するものであり、「車両の運行が本来的に有する危険」とはいいい得ないと指摘されている。

しかし、本判決の文言からは、「本件車両の運行が本来的に有する危険」とはいえない危険を除外する趣旨と読むのが素直ではないだろうか。また、車両の個性（床ステップの高さ、特殊装置の有無など）はまちまちであり、その個性は車両の運行に本来的な危険と考えるべきと思われる¹⁷。そうすると、上記の例のように、もし本件車両の床ステップが20cmであったとしても、基本的には「車両の運行が本来的に有する危険」に該当すると考えられる。その上で、当該危険が「顕在化したものである」か否かが判断されることとなる。

なお、具体的にいかなる場合が「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」から除外されるのかについては議論がありうる。学説にお

16 伊藤・前掲注（1）195頁および197-198頁参照。

17 土岐・前掲注（1）22頁参照。

いては、「人（運転手、同乗者など）の動作に伴う危険」や「不可抗力と評価しうるような自然災害の危険」などが指摘されている¹⁸。具体例としては、駐車中のトラックの荷台から従業員が後方を見誤り転倒した事故、駐車中の自動車の座席に座った運転手が腰をひねったことによる事故、自動車の窓から同乗者が投げ捨てた空き缶が通行人につかった事故、バスの乗客が降車時に他の乗客に背中を押されたため転倒した事故、100年に一度というような洪水により車ごと流され同乗者が死亡した事故などが挙げられている。この点については、今後の判例の蓄積によって具体化されることが待たれるところである。

③当てはめ部分（駐車場所の状況・着地の際の状況）の検討

本判決は、車両が危険な場所に停車し、降車の際に転倒などして傷害を負ったような場合には運行起因性が肯定される可能性があることを明らかにした点に意義がある。危険な場所に停車すれば降車の際に傷害を負う可能性が高くなり、また、降車の際に転倒などした場合にも傷害を負う可能性が高くなるといえよう。本判決がこれらの要素を考慮した点については学説において特に異論はみられない¹⁹。

もっとも、本判決が着地の際の状況を検討するに際して、「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処置がされて」いると言及している点については検討が必要かもしれない。「本件車両の危険」という表現は、上記の「本件車両の運行が本来的に有する危険」と同義であり、本件車両の床ステップと地面との高低差のことを指すものと思われる。本判決は、本件センターの職員の介助により、降車における危険の現実化が抑えられる可能性があることを判断したものである²⁰。すなわち、第三者の関与する降車方法も危険性判断の考慮

18 植草・前掲注（2）328頁参照。

19 なお、バスから降車する際の事故について検討したものであるが、中村・前掲注（10）36頁は本判決と同旨の考え方を示していた。

20 石田・前掲注（1）127頁参照。

事由に含まれることを明らかにしたものといえる。

この点、もし本件センターの職員の介助がない状況において、本件事故という結果が生じた場合には、Xの保険金請求が認められるべきであったか、という疑問が提示されている²¹。すなわち、本件車両の床ステップと地面との高低差においては、通常人にとって直ちに降車が危険な状況とまでは評価できないのにもかかわらず、保険金請求が認められるべきと考えた場合には、それはAの属性を考慮して判断しているものといえるが、そのような考慮は認められるだろうか。

この議論は、運行起因性の判断の中で被保険者の属性を考慮することができるか、という点を問題にするものと思われる。本件では、Aが小柄かつ高齢で骨粗しょう症であることが属性に該当する。Aの属性を運行起因性の判断の中で考慮できるとした場合には、Xの保険金請求が認められやすくなるということになる。学説においては、これを肯定的に解する見解もある²²。しかし、運行起因性の要件が自賠責保険や搭乗者傷害特約などの保護範囲を画定する機能を有することから、客観的・外形的に判断されるべきものであり、被保険者の属性に応じてその判断が変わるべき性格のものではないとして、否定的な見解もある²³。

運行起因性の判断の中で被保険者の属性を考慮することができるか否かに関する一般的な解釈論については、今後の議論の蓄積が待たれるところである。本判決に即して考えると、本判決では、本件センターの職員の介助を受けた形での降車に関して危険の現実化の評価をする際に、「一般的な措置」という文言が用いられており、Aの属性に応じた「特定の措置」について言及されているわけではないこと、また、転倒などの事情がなかった点が相当因果関係を否定する決定的な理由になりうることから、本件センターの職員の介助に言及している部分をあまり重視すべきでない。そのため、本判決で

21 伊藤・前掲注(1)201頁参照。

22 伊藤・前掲注(1)201頁および同頁注27参照。

23 丸山・前掲注(1)5頁、石田・前掲注(1)127頁参照。

は、Aの属性を重視していると読むべきではないと思われる。

（５）「運行」概念に与える影響

本判決は、特に「運行」概念に言及することなく一体的に判断を示している。これは、原審の理由を差し替えて判断を示すにあたり、あえて運行起因性の要件を分割して判断を示す必要性がなかったためと考えられる²⁴。もっとも、本判決が提示する判断基準は、「運行」と「によって」を一体的に考える固有危険性具体化説に親和的である。そうであるならば、今後は、本判決が「運行」概念に対してどのような影響を与えるのが問題になりうると思われる。

固有危険性具体化説に対しては、思考がループ（重複）している感は否めず、理論的にもすっきりしないとの批判もある²⁵。しかし、前記のように、判例・通説が採用する固有装置説の立場では運行の範囲が明確化されたとは言いがたい状況にあることからすると、固有危険性具体化説のような考え方は、固有装置説を補完する位置づけとして妥当な見解であると思われる。

この点、①従来の判例は固有装置説の立場を採っていると解されているが、危険性説のような考え方を排斥したわけではないとも指摘されていること、②「運行」と「によって」は理論的には一応切り離して論じることができるが、実際には一体として判断されていると指摘されていること²⁶、および、③本判決は危険性説の考え方を採り込んだ相当因果関係説の立場と同じ発想に基づくものであると思われるが、危険性説の考え方を採り込んだ近時の学説においては「運行」と「によって」を一体的に考える固有危険性具体化説が有力になりつつあることからすると、今後の判例が同説のような立場を採用する可能性は十分にあると思われる。

24 匿名記事「本判決コメント」金判1498号46頁（2016年）、加藤・前掲注（1）74頁参照。

25 丸山・前掲注（1）5頁参照。

26 北河・前掲注（2）64頁参照。

(6) 本判決の射程

搭乗者傷害特約における「運行に起因する」は、自賠法3条の「運行によって」と同義に解されることが通例であることから、本判決は同条の解釈において参考となる²⁷。また、搭乗者傷害特約と同様の条項は、自損事故条項、無保険車傷害条項および人身傷害補償条項においても採用されているため、本判決は、これらの条項の解釈においても参考となりうる。

本判決を契機として、「運行」概念に関する議論とともに、「運行起因性」と「被保険者の属性」との関係の議論が深まることが期待される。

(2017年12月31日脱稿)

27 山下・前掲注(1)143頁参照。