

交通事故判例集

富士通健康保険組合

目 次

—— 交通事故判例集 ——

1 . さいたま地裁 平成16年8月23日判決	1 頁
2 . 東京地裁 平成16年9月22日判決	2 頁
3 . 東京地裁 平成16年10月18日判決	3 頁
4 . 大阪地裁 平成18年1月25日判決	5 頁
5 . 神戸地裁 平成18年3月17日判決	6 頁
6 . 東京地裁 平成18年4月24日判決	8 頁
7 . 大阪地裁 平成18年6月21日判決	9 頁

以 上

1 . さいたま地裁(平成16年8月23日判決)

[事案の概要]

本件事故は、被告が、普通乗用自動車を運転して交差点を直進中、右折してきた原告運転の自家用原動機付自転車に衝突した事故につき、原告が加害車両の運転者である被告に対し、民法709条及び自賠法3条に基づき、損害賠償を求めたものです。

(1) 事故の態様・結果

信号機のある交差点にて、原告運転の自家用原動機付自転車が右折しようとしていたところ、被告運転の普通乗用自動車が対向車線から直進して交差点に進入し、原動機付自転車に衝突したものです。事故の結果、原告は、左膝関節から10センチメートルの部分の切断による欠損障害、左膝関節機能障害、左下肢変形障害、左下肢の醜状障害の各後遺障害を負いました。

(2) 争点

- ①過失割合
- ②損害とその額(省略)

①過失割合について

(原告の主張)

(ア) 被告は、加害車を運転して、本件交差点を直進するにあたり、前方不注意のまま赤信号を無視し、本件交差点に時速63キロメートルで進入し、折から、右折のため青信号で本件交差点に進入し、信号が黄色から赤信号に変わったときに右折を開始した原告運転の被害車両の側面に加害車両前部を衝突させた。

(イ) 原告が、本件事故前に飲酒したのは、サワー1杯に過ぎず、原告は居酒屋を出た後、約10キロメートルほど被害車両を運転し、コンビニエンスストアに立ち寄った後に、本件事故に遭ったものであり、本件事故時点で飲酒の影響があったとは到底考えられない。

(ウ) よって、本件事故の発生は、被告の前方注意義務違反、及び信号無視による過失、並びに、加害車両の進路の制限指定速度は時速40キロメートルであるところ、被告が制限速度を超過して時速63キロメートルで進行した過失に基づくものであり、本件事故の過失の割合は、原告が20で、被告が80である。

(被告の主張)

(ア) 被告は、本件事故当時、本件交差点のかなり手前で青信号を確認し、制限速度を超過する速度で同交差点を通過しようとし、その際、対向車線を走行する被害車両の前照灯を認めたが、直進車優先であり、原告からも加害車両の前照灯は視認できたはずであったことから、そのまま同交差点に進入した。ところが、この時、原告運転の被害車両が右折を開始してきたため、被告は危険を感じ、咄嗟にハンドルを右に切りながら急制動をかけたが、間に合わず、加害車両の左フロント部分が原告運転の被害車両に衝突した。

(イ) 本件事故当時、原告は未成年であったにもかかわらず、直前に飲酒をしていた。

(ウ) 本件事故は、双方青信号の交差点において、直進する加害車両と右折中の被害車両との衝突事故であり、双方の責任の基本割合は、原告が60パーセントで、被告が40パーセントである。次に、被告には、過失の修正

要素として、制限時速40キロを20キロ超過する60キロくらいで走行していたことによる10パーセントの過失加算要素があり、これに対し、原告には、過失の修正要素として、早回り右折と酒気帯び運転によるそれぞれ10パーセントずつの過失加算要素があり、最終的には原告が70パーセント、被告が30パーセントの過失割合が妥当である。

(3) 裁判所の判断

本件事故は、被告が前方不注視により右折車両の確認を怠り、また本件交差点の手前でスピードを減速することなく、制限速度を約20キロ超過して、本件交差点に進入した過失と、原告が直前に相当程度のアアルコールを摂取し、その影響もあり、直進車両の動静について十分な注意をしないまま、本件交差点を本来の右折方法によらずに早回りをすれば右折できるものと轻信して右折を開始した過失に基づくものであるということができ、これらの双方の程度を総合勘案すれば、本件事故発生における原・被告の過失割合は、原告が60パーセントであり、被告が40パーセントであるとするのが相当である。

(4) コメント

本件は飲酒運転事故の事例ですが、加害者とされ賠償義務を負うことになった被告からいわせれば、自分は直進道路を青信号にしたがって走行していただけなのに原告である被害者に飲酒運転の末に無理な右折を仕掛けられ、結果被害車を避けきれなかったという、一種「貰い事故」に近い感触を持つものと思われます。しかし他方、被害者の原動機付自転車から見れば、自動車と原動機付自転車では危険度（人に危害を与える度合い）において、前者が強者であり、後者が弱者であることは確かです。よって被害者救済の自賠法の精神に立てば、交通強者である自動車の運転者である被告が責任を問われるのはやむを得ないものと思われます。何はともあれ、「飲酒後の運転は絶対やめましよう」。

2. 東京地裁(平成16年9月22日判決)

[事案の概要]

本件の事故は、交通整理の行われていないT字路交差点を直進中の被告運転の普通乗用自動車と、右折しようとした原告運転の自家用原動機付自転車が出会い頭に衝突した事故につき、原告が加害車両の運転者である被告に対し、民法709条及び自賠法3条に基づき、損害賠償を求めたものです。

(1) 事故の態様・結果

交通整理の行われていないT字路交差点を直進中の被告運転の普通乗用自動車と、右折しようとした原告運転の自家用原動機付自転車が出会い頭に衝突したものです。事故の結果、原告は、脳挫傷、びまん性軸索損傷、右動眼神経麻痺等の傷害を負いました。

(2) 争点

- ①過失割合
- ②原告の後遺障害の程度(省略)
- ③損害とその額(省略)

①過失割合について

(原告の主張)

本件においては、被告車に先行していたバスが、交差点から出てきた原告車を認めてクラクションを鳴らしている。被告は、本件バスのクラクションを聞けば、当然に交差道路から車両が出てきていることを予測でき、かつ、容易に回避することができたにもかかわらず、その著しい前方不注視及び減速または徐行義務違反により、本件事故を発生させたものである。なお原告車の制限速

度違反の証拠はなく、あったとしても本件事故とは因果関係がない。
また、原告は、原告車に二人乗りをしていたが、やはり、本件事故とは因果関係がなく、原告に過失相殺がなされるとしても、その割合は30パーセントにとどまる。

(被告の主張)

被告車は、本件道路の第2車線を進行していたところ、同車線を先行していた本件バスがバス停に止まるため減速しながら第1車線に車線変更していったので、時速約40キロメートルで、本件バスに並び、さらに、追い越すように第2車線を走行した。第1車線の本件バスの前部に被告車が並びかけたところで、本件バスの数メートル前を横切って原告車が飛び出してきたので、被告は反射的にブレーキをかけたが、間に合わず本件事故が発生した。第2車線を走行する車両が存在することを当然予測できたにもかかわらず、本件バスの直近を、同バスが死角になっている第2車線にいきなり飛び出してきた原告の行為は、無謀としかいいようがなく、危険極まりない。しかも、本件事故当時、原動機付自転車である原告車に二人乗りをしており、それが運転操作に影響を与えたと認められる。しかも、免許を取ってわずか2カ月であり、二人乗りは初めてであったのに、前記のような危険運転を行ったことからすれば、そのこと自体について結果責任を問われてもやむを得ない。原告車にはスピードの出し過ぎを知らせるランプが点灯していたことからすれば、制限時速30キロメートルを超えていたものと考えられる。交差点においては、直進車よりも、徐行ないし一時停止すべき右折車の方が注意義務は重いとされている(道路交通法37条)。原告は、安全走行義務に著しく違反しており、90パーセントの過失がある。

(3) 裁判所の判断

原告車が本件交差点に進入したのは、通常よりかなりの低速で走行していた本件バスが、交差点進入前の原告車を発見し、危険を感じて停止し、ようやく衝突を免れたというようなタイミングであり、本件バスのすぐ後方第2車線を、同バスより速度を出して走行していた被告車が直ちに制動又は進路変更等の措置を取れば、容易に衝突を回避し得たような場合であるとはいえない。よって、原告の過失は大きいというべきである。又、被告は、本件現場をよく通行しており、本件交差点において交差道路から車両が進入してくる可能性を認識していたのであって、その本件交差点手前に本件バスがクラクションを鳴らして停車したのであるから、被告車が徐行義務のない優先道路を走行しているとはいえ、そのような場合には、本件バスおよびその周辺にはより注意を払う必要があったと考えられる。したがって、被告にもある程度の過失は認められるとして、本件事故の過失割合は、原告七、被告三とするのが相当である。

(4) コメント

本件は、原動機付自転車の免許を取って2カ月しか経っていないのに、友人を後部座席に乗せて、一時停止もせず、車が途切れるのを待ちもせず、優先道路に突入したという16歳の少年の無謀ともいえる運転による事故の事例ですが、1の事例と同様、被告から見れば、まさに「貰い事故」に等しく、結果責任を取らされた感じです。それゆえ裁判所も、被告の過失を認定する点で苦労したと思われます。
どうか、「無謀運転は絶対しないで下さい。あなたの一生を棒に振ることになりますから」。

3 . 東京地裁(平成16年10月18日判決)

[事案の概要]

本件は、交通事故の結果死亡した被害者・A子(女・19歳)の両親が、加害車両の運転者であった被告(19歳)および被告の母であるB子に対しては民法709条に基づき、被告の父である被告・Cに対しては自動車損害賠償保障法(以下「自賠法」という。)3条に基づき、それぞれ損害賠償を請求した事案です。

(1) 事故の態様・結果

被告車両が道路脇の駐車場にて入出庫操作をしていたことから、自転車で帰宅する途中であった亡A子は、入出庫操作が終了するのを道路脇で対峙していたところ、被告車両が暴走して亡A子に衝突し、さらに亡A子を道路脇の壁で押しつぶしたというものです。事故の結果亡A子は、多発性肋骨骨折を伴う頭蓋・胸腔内臓器損傷により死亡しました。

(2) 争点

- ①被告・Cは、自賠法3条の「運行の用に供する者」に当たるかどうか
- ②被告・B子に本件事故について注意義務が違反があったかどうか
- ③亡A子の損害（省略）

(3) 裁判所の判断

①被告・Cの運行供用者性について

被告・Cは、被告車両の所有者ではなく、Dオートリース株式会社からリース契約に基づき被告車両の使用許諾を受けた者にすぎないとして、運行供用者性の有無を争うが、リース契約において定められた一定期間内は、専らユーザーである被告・Cが被告車両を使用収益することができるものであるから、ユーザーであるCが被告車両の運行を支配していたというべきである。又、被告・Cは被告がCに無断で被告車両を運転したのであるから、Cには、運行供用者としての具対的な運行支配が認められないと主張するが、被告・Cは、被告が自動車教習所に通っていたことを知っていたこと、被告が運転免許を取得した後、何度か被告車両を運転したことを知っていたこと、被告車両のスペアキーは被告が自由に取り出せたこと、被告は練習のため被告車両を運転し、短時間の運転の後帰宅するつもりであったことが認められる。これらの事実からすれば、被告・Cは、被告車両の運行支配を失っていないと認められ、運行供用者としての責任を負う者というべきである。

②被告・B子の本件事故についての注意義務違反の有無について

被告は本件事故当時19歳であり、20歳になる約2カ月前であったこと。被告・Cは、被告に対し、被告車両を運転することを禁止しており、このことを被告・B子も知っていたこと、被告・Cは、被告者の任意保険について30歳未満不担保の特約を結んでおり、被告に対し、被告車両の運転を禁止する際にその旨を伝え、そのことを被告・B子も了解していたこと、被告には交通違反歴はなかったことの各事実が認められる。これらの事実によれば、被告・B子に、被告に対する監督義務違反があり、これによって本件事故が生じたとまでは認めることはできず、よって、被告B子が民法709条に基づいて責任を負う旨の原告らの主張は、理由がない。

(4) コメント

本件は、運転免許取り立ての19歳の若者によって引き起こされた事故ですが、一般に、運転免許を取得してからの数年、具体的には2～3年が事故率の高いことは公知の事実といえます。それゆえ、わが国の任意自動車保険でも、運転者の年齢条件別の保険料率制度を採用し、「年齢を問わず補償」の場合は30%の割増を課し、「21歳以上補償」の場合には10%の割増を課すことにしています。「年齢を問わず補償」の場合には、運転者としてもっとも危険度の高い免許取り立ての18・19・20歳の若者を補償するためですし、「21歳以上補償」の場合には、依然としてして危険度が小さくない21・22歳の若者を補償するためです。本件では、被告の父親が加入していた任意保険には「30歳未満不担保」の条件が入っていたため、任意保険からは支払は一切ありません。このため、多額の賠償は、実質的に被告の父親が負担することになります。本事案は、「任意保険の契約条件の適時な見直しと変更の必要性」を証明するものといえます。

4 . 大阪地裁(平成18年1月25日判決)

[事案の概要]

本件はAが自車を運転中に自損事故を起こし、ために同乗中の二人の友人(B・C)が死傷したというものです。本件での事案は2つあり、一つは、Aの起こした自損事故の結果助手席にいて死亡した亡Bの妻・D子が原告となって、夫を死亡させたAを被告とする損害賠償請求事件(以下、甲事件という)。いま一つは、自損事故の結果後遺障害等級第1級の障害を負った車の所有者(運転者)であるAが原告となって起こした、自車の自動車保険(SAP=自家用自動車総合保険)を引き受けていたS社を被告とする保険金請求事件(以下、乙事件という)です。

(1) 事故の態様・結果

前日に入手したばかりの車を運転していたAが自車を、高速道路と出口道路との分岐部に設置されていたクッションドラム(コンクリートバリア)に衝突させたというものです。事故の結果、甲事件の被告・Aは第1腰椎脱臼骨折、腰椎損傷、頭部挫傷、右第8・9肋骨骨折、右肺挫傷、右血気胸等の重傷を負い、残った障害は後遺障害等級第1級の「両下肢の用を全廃したもの」に該当すると認定されました。また、助手席に乗っていたと認定されたBは、車外に放り出され車道に落ち、前頭骨が粉碎骨折するとともに脳挫傷により死亡しました。

(2) 争点

(甲事件)

① 過失相殺

(被告・AおよびS社の主張)

(ア) 助手席に乗っていて死亡したBについて、Bは運転者であるAがかなりの酩酊状態にあることを知りつつ敢えて被告車に同乗したのではないのか

(イ) Aが制限速度を50ないし60kmもオーバーして暴走運転するのを制止しなかったのではないのか

(ウ) 亡Bがシートベルトを装着してなかったことが事故の結果の重大性(死亡)に結びついたのではないのか

(乙事件)

① 飲酒免責

(S社の主張)

事故時の運転方法の異常性(高速道路を制限速度の2倍のスピードで暴走し、分岐点直前の到底間に合わない地点で急にハンドルを切るという行動)とアルコールの血中濃度(264.0mg/dl)から、事故時のAはSAP(自家用自動車総合保険)の免責条項が定める「酒に酔って正常な運転ができないおそれがある状態で被保険自動車を運転した場合に生じた損害については保険金を支払わない」の場合に該当するのではないのか

(3) 裁判所の判断

(甲事件)

亡Bの認識においては、被告・Aに多少の飲酒の可能性があったことを認識していたという限度に止まるものといわざるを得ないが、暴走行為の容認はあった

といわざるを得ないこと、シートベルトの装着をしていなかった（亡Bがシートベルトを装着していれば死亡を免れた可能性を否定できない）ことなどを総合的に考慮すると、亡Bにおいて、35%の過失があったというべきである。

（乙事件）

Aが自ら体内にアルコールを摂取した、すなわち飲酒運転である可能性が極めて高く、その程度は、酩酊期あるいは強度酩酊期、ないしは泥酔期とされるものであり、正常な運転ができなくなる可能性が高いものというほかはない。そしてAの運転は、制限速度の倍の暴走行為であり、加えて、分岐点直前の、到底左折が間に合わないという地点でハンドルを切るという行動に出ており、正常な運転ができなくなるおそれが顕在化したものというほかはない。以上のとおり、本件事故当時、Aが本件車両を運転していた行為は、本件約款所定の各免責条項にいう「酒に酔って正常な運転ができないおそれのある状態」での運転に該当するといわざるを得ないから、S社は本件約款による各条項いずれにおいても保険金支払債務を負わないものといわざるを得ない。

（4）コメント

本件で裁判所は、車の単なる同乗者であって他者に危害を及ぼす恐れのない同乗者のシートベルト不装着を35%の過失相殺理由の一つに挙げています。つまり、同乗者が道交法の定め通りにシートベルトを装着していたら事故の結果はいま少し軽少で済んだのではないかという判断です。別の言葉で言えば、助手席にいたとされる同乗者がシートベルトを装着していなかったことが、死亡という最悪の結果をもたらした。ゆえに過失相殺はやむを得ないとの考え方です。

とにかく、「車に乗ったら、まずシートベルトを装着しましょう」

また、乙事件の判決ではSAP保険引受会社の免責も認めました。その結果、自損事故を起こして後遺障害等級第1級の障害を負ったAには、自賠責保険からも任意保険からも一円もでないという悲惨な状況となってしまいました。1のコメントにも書きましたが、「飲酒後の運転は絶対やめましょう」。

5 . 神戸地裁（平成18年3月17日判決）

〔事案の概要〕

本件の事故は、信号機による交通整理が行われていない交差点での原告・A子運転の自転車と、優先道路を直進していた被告・Bの普通貨物自動車との出会い頭の衝突で傷害を負った原告が、事故相手方自動車の運転者であり、同自動車の所有者である被告に対し、民法709条、自動車損害賠償保障法（以下、自賠法という）3条に基づいて、損害賠償の請求を求めたものです。

（1）事故の態様・結果

信号機による交通整理がされていない交差点において、被告車の進行方向左方より交差点に進入した原告運転の自転車が、原告車の進行方向右方より同交差点に進入した被告運転の普通貨物自動車と出会い頭に衝突したものです。事故の結果、原告は、頭部打撲、頭皮下血腫、骨盤骨折、外傷性右動眼神経麻痺等の傷害を負いました。

（2）争点

- ①過失相殺
- ②原告の被った後遺症の程度の評価
- ③素因減額の可否

①過失相殺について

（被告の主張）

本件事故は、センターラインを有する優先道路を走行し、交差点に進入し

た普通貨物自動車と非優先道路を走行し本交差点に進入した原告自転車が正面衝突したのだから、非優先道路から優先道路に進入した原告には50%の過失相殺が課せられて当然である。

(原告の主張)

原告側走路の幅員は5.5メートルであるのに対して、被告側走路の幅員は6メートルであったに過ぎないのであるから、原告車が自転車であることを考えれば、原告に過失があったとしてもその過失は10ないし20%程度である。

②原告の被った後遺症の程度の評価について

原告の被った後遺障害の程度について、自賠責保険の料率・調査等の担当機関である「損害保険料率算出機構」は、原告の頭部外傷後に残存した精神・神経の障害について「神経系統の機能又は精神に著しい障害を残し常に介護を要するもの」として、自動車損害賠償保障法施行令別表第二の1級3号に該当すると認定しました。

(被告の主張)

原告の病態は、本件事故によって発生した身体状態(複視や身体各所の痛みなど)に対する心因的反応(外傷性神経症またはうつ状態)、すなわちノイローゼと考えるのが妥当である。として常時の介護ではなく「随時の介護を要するもの」、すなわち2級3号に該当すると判断すべきである。

③素因減額の可否

(被告の主張)

原告の後遺症は事故の結果というよりも、事故前から被害者が有していた性格(心因的反応・外傷性神経症)に由来するものだから、50%の素因減額を考慮すべきである。

(3) 裁判所の判断

①過失相殺について

被告車の走路は中央線が設けられている優先道路であると認められる。しかしこの事実を前提としても、原告車が自転車であることを考慮すれば過失割合は、原告が三、被告が七と認めるのが相当である。

②原告の被った後遺障害の程度の評価について

損害保険料率算出機構が原告の後遺症を1級3号に認定したのは、「原告には物忘れ症状、新しいことの学習障害、並行処理能力の障害、被害者感情、歩行障害の所見があり、また、同じミスを繰り返す、家に閉じこもる、外出にはいつも付添が必要、幻覚、自殺企画の存在から総合判断した結果である」としてこれを肯定するとともに、証拠上も首肯できるとした上、原告の日常についての夫の証言によれば「原告は、自力で布団から起き上がることができず、トイレに行くにも夫である同証人が原告の下着を脱がせて連れて行くことが必要であるが、それでも途中で堪えられなくなることがあるのでおむつを着用しており、洗面所で水道栓をひねることも、食事の時に箸やスプーンを持つこともできず、一人で入浴することもできない」と認められるのであるから、原告の状態が生活維持に必要な身の回りの動作に全面的な介護すなわち常時の介護を要するものであるのは明らかである。よって、原告の後遺症程度は1級3号に相当すると認める。

③素因減額の可否

被告が原告に対して素因減額を主張するのであれば、原告の症状を単に事故前

からの心因性反応（ノイローゼ）に過ぎないというだけでなく、原告が防御できる程度に素因を特定する必要があるのに、被告はこれを怠っているため素因減額は認められない。

（４）コメント

以上の判決結果を踏まえ、裁判所が認定した原告の賠償額は１億円超と非常に大きな額となりました。なかでも大きな額は①後遺症慰謝料（３，０００万円）②逸失利益（３，４８７万円）③将来の付添費（５，３４６万円）です。この三者の合計だけでも１億円を軽く超えます。しかしながら、夫の証言が示すような後遺症に苦しむ妻の介護に当たらなければならない家族の悲しさはわれわれの想像を超えます。その意味からも「自動車保有者はすべて任意自動車保険に加入して、せめて判決で認められた賠償額が満額被害者の手に渡るよう、自分の責任への備えを怠らないようにしましょう」

６．東京地裁（平成１８年４月２４日判決）

〔事案の概要〕

本件の事故は、信号機による交通整理が行われていない交差点において、交差道路に停車中の車両の間を自転車に乗って横断しようとした原告が、交差道路を直進してきた被告運転の原動機付自転車と衝突し傷害を負った原告が、事故相手方原動機付自転車の運転手で、同原動機付自転車の所有者である被告に対し、民法７０９条、自動車損害賠償保障法３条に基づき、損害賠償の請求を求めたものです。

（１）事故の態様・結果

原告は、自転車に乗って本件交差点に差し掛かり、交差道路に停車中の車両と車両との間を抜けて、本件交差点を横断しようとしたところ、停車中の車両の陰から対向車線にはみ出して走行（逆走）してきた被告車両と衝突したものです。事故の結果、原告は、急性硬膜下血腫、脳挫傷、外傷性てんかん、頭蓋骨骨折等の傷害を負いました。

（２）争点

- ①過失相殺
- ②損害とその額（省略）

①過失相殺について

（被告の主張）

原告は、信号機及び横断歩道のない交差点を横断しようとして進入し、本件事故に遭っているところ、原告が横断しようとした道路は、優先道路であり、かつ、横断禁止と定められているし、原告の本件交差点への進入態様は一時停止を無視し、渋滞のため停車した車両の間を縫うようにして進入するという危険なものである。本件交差点の約３０メートル左方には、信号及び横断歩道のある交差点が存在し、原告は、この交差点を利用することで本件事故を容易に回避することができた。したがって、原告の無謀な本件交差点への進入は、本件事故の発生に大きく寄与しており、少なくとも６０％の過失相殺がされるべきである。

（３）裁判所の判断

原告が横断しようとした道路が、優先道路であり、かつ、歩行者の横断禁止と定められていることは、当事者間に争いが無い。原告は、自転車に乗って優先道路を横断するに当たり、一時停止をして左右から進行してくる車両の有無及び動静を確認すべき義務があるのにこれを怠り、徐行するのみで一時停止することなく、漫然と停車中の車両間を抜けて優先道路を横断しようとした結果、本件事故

の発生を招いたということができ、本件事故の発生につき相当の落ち度があるというべきであるところ、その過失割合は、本件事故当時、左方の見通しが著しく悪いにもかかわらず、被告車両が漫然と直進を続けていたなどの事実関係に照らすと、四割とするのが相当である。

(4) コメント

本件は自転車と原動機付自転車の事故ですが、自転車は一時停止を怠り、交差道路に停車中の車の間を抜けて優先道路である交差道路を横断しようとして事故に遭ったのですから、その過失はかなり重いと想像されます。しかしながら裁判所は、過失割合を自転車40、原動機付自転車60としました。これは一見おかしく見えますが、自転車が原動機付自転車に比べ明らかな交通弱者である点を考えれば、決しておかしい判断ではありません。事故の結果、併合4級という重篤な後遺障害を負った被害者を救うには、原告の過失を4、被告の過失を6とせざるを得なかったものと思われます。また、争点として取り上げてはいませんが、本件では被告が自賠責保険にしか加入していなかったため、本来であれば、原告は被告が付けていた自賠責保険金以外には1円も回収できないはずであったところ原告自身が所有する自動車に付けていた任意自動車保険中に「無保険車傷害担保」があったお蔭で原告は、自賠責保険金を超える損害部分の回収に成功したという珍しいケースです。

7 . 大阪地裁(平成18年6月21日判決)

[事案の概要]

本件の事故は、被告が運転していた加害車両(大型貨物自動車)が走行中、路上にしゃがんでいたA(医師・38歳)に衝突・轢過したため死亡したAの妻・子が損害賠償請求権を相続し、原告として事故相手方自動車の運転者に対し、自賠法3条に基づき、また、被告はS運輸の被用者として業務を遂行している際に事故を発生させたものであるから、S運輸に対し民法715条に基づく責任(使用者責任)があるとして損害賠償請求を求めたものです。

(1) 事故の態様・結果

道路を走行していた被告車両が、路上でAに衝突し、同人を轢過したものです。事故の結果、Aは頭部顔面打撲擦過傷、頭蓋冠・頭蓋底粉碎骨折、高度脳挫滅、頸椎及び腰椎骨折、肋骨多発骨折、骨盤複雑骨折、左大腿骨骨折、諸臓器坐傷、背部打撲傷の各傷害を負い、事故現場にて間もなく、脳挫滅により死亡しました。

(2) 争点

- ① 事故状況と過失相殺割合
- ② 損害額
- ③ 保険代位の有無とその範囲

① 事故状況と過失相殺割合について

(被告らの主張)

本件道路は、夜間にも車両通行が途絶えることはないから、Aがしばらくの間でも第2車線に佇んでいたとは考えられず、本件事故前の飲酒によって泥酔状態(血中アルコール濃度2.345mg/dl)であったAが、路上への直前飛び出しによって発生したものであると考えられるから、被告にとって本件事故を回避することは不可能であり、同人の過失を問うことはできない。しかしながら、本件事故が四輪車と歩行者間に発生したものであること、被告車両に速度違反があったことからすると被告に過失があったことは否定しがたいが、亡Aに80%の過失があったというべきである。

(原告らの主張)

本件事故現場は、見通しが良く、本件事故発生時は深夜であり交通量も少なかったから、被告が制限速度を守り、脇見せず走行していれば、Aの発見は容易であったところ、被告は、第1車線に停車している車両に気を取られ脇見運転をしながら、制限速度20km超過した時速70kmで漫然と走行していたから、Aを発見するどころか同人を黒いゴミ袋と勘違いし、同人に衝突した。被告が制限速度を順守し、前方を十分に確認していれば、Aに気が付くことは十分にできたはずであり、Aには最大でも2割の過失がある程度である。

③保険代位の有無とその範囲について

(原告らの主張)

原告らが、F社から受領した3,000万円ずつ合計6,000万円の人身傷害補償保険金は、賠償責任保険ではない。F社は、保険の限度額である3,000万円2件の6,000万円を定額の損害としてAの相続人である原告らに支払ったものであり、また、F社が原告らに支払った6,000万円は、Aの過失相当分として、契約者保護と救済のために支払われたものであるところ、F社はこの6,000万円について、被告らに保険代位により損害賠償請求を行わない旨説明し、調査囑託にもそのように回答している。仮に、保険代位権があるとしても、約款上は「被保険者の権利を害さない範囲内で」その権利を行使する旨規定されていることや、人身傷害補償保険においては、対人賠償保険や無保険者特約のように、その損害とは「被保険者が損害賠償請求権者に対して負担する法律上の損害責任額」とは規定されておらず、「約款の別表の区分ごとに定められている定額の損害しか支払われない」旨規定されていることから考えても、人身傷害補償保険は、契約者、被保険者自身のための定額の支払を約した傷害保険または自動車保険に付帯して付保されている搭乗者傷害保険と同様の性質を有するものであるから、6,000万円は損益相殺されるべきではない。

(被告らの主張)

本件約款18条1項によれば、支払われた人身傷害補償保険金は、原告らの不法行為加害者らに対する損害賠償請求権を保険填補することを意味することに他ならず、保険会社が加害者に対して実際に損害賠償の代位請求を行うか否かにかかわらず、保険填補を履行した時点で、法律上、損害賠償請求権は支払保険金額の範囲内で、原告らから保険会社に移転したものである(商法662条)。原告らは被害者側にも過失がある事案において、支払われる人身傷害補償保険金を総損害額のうち被害者過失分から充当すると主張するが、かかる主張に法的根拠は認められないばかりか、かかる解釈によれば被害者に過失がある場合とない場合、さらにはある場合でもその過失の割合によって求償権が存在したりしなくなったりし、あるいは被害者過失の割合によって求償の範囲が変動する結果を来すものであって、本件約款は法的解釈がそのように不安定になる事態を想定していない。F社と原告らとの間で人身傷害補償保険金の支払にあたって本件約款11条2項の検討した形跡は窺えず、一度支払った人身傷害補償保険金一件について自賠責保険の回収を行っている経過を見れば、損害額の決定は本件約款11条2項ではなく同条1項に基づいて行われたと思われる、そうであれば、F社は、それを行使するか否かを問わず、支払った人身傷害補償保険金の範囲内で原告らの被告らに対する損害賠償請求権を取得した(本件約款18条1項)ものである。また、F社が支払った人身傷害補償保険金について、被保険者に自過失分に先行填補する約款上の根拠は存在しない。結論として、本件においては、人身傷害補償保険金6,000万円全額が損益相殺の対象となる。

(3) 裁判所の判断

①事故状況と過失相殺割合について

被告は、本件事故現場を通過するにあたり、前方を注視して被告車両を進行させていれば、第2車線上に臀部を路面に着けずしゃがんでいたAを発見し、同人

との衝突を避けることができたにもかかわらず、前方の注視を怠った状態で、本件道路の最高速度を20 km以上超過して漫然と被告車両を運転していたことから、Aの発見が遅れ、本件事故に至ったものであり、その点の過失は大きいといわざるを得ない。他方、Aは、酔った上で夜間に交通量の多い道路の車線上に夜間しゃがみこんでいたためであるから、Aにも相応の過失があることは否定できない。以上の被告の過失とAの過失内容、程度及び本件事故態様等諸般の事情を考慮すると、被告の過失を6割、Aの過失を4割とするのが相当である。

②損害額

ア．死亡逸失利益 3億2,300万5,779円

(諸事情を考慮すると、基礎収入を事故直前の平成13年の所得2,770万5,438円にその1割を加えた金額である3,047万5,981円とし、就労可能年数を67年までの29年(対応するライビッツ係数は15.1410)とし、生活費控除率を30%とする。
計算式: 30,475,981円×(1-0.3)×15.1410)

イ．死亡慰謝料 2,800万円

ウ．葬儀費用 150万円

(小計) 3億5,250万5,779円

エ．過失相殺後損害額 2億1,150万3,467円

(前記の通り、Aの損害について4割の過失相殺を行うと、過失相殺後の損害額は、2億1,150万3,467円となる。)

オ．損益相殺後損害額 1億8,150万3,467円

(原告らは、自賠償保険金として3,000万円、人身傷害補償保険金として6,000万円の支払をそれぞれ受けているが、後記③のとおり、人身傷害補償保険金6,000万円は保険代位の対象とならないと解され、人身傷害補償保険の趣旨(その内容は後記③のとおり)を考慮すれば、同保険金はこれを控除しないのが衡平である。したがって、損益相殺の対象となるのは、自賠償保険金3,000万円のみであり、損益相殺後の損害額は、1億8,150万3,467円となる。)

カ．相続額各自 9,075万1,733円

(法定相続分各2分の1の割合に応じて分割すると、原告らは、各自9,075万1,733円の損害賠償請求権を有することになる。)

キ．弁護士費用各自 750万円

ク．原告ら各自の損害額は、前記9,075万1,733円に弁護士費用750万円を加えた9,825万1,733円となる。

③保険代位の有無とその範囲について

(a) 人身傷害補償保険の性質

本件人身傷害補償保険契約は人身傷害事故により被保険者及びその親族が被る損害を填補する契約であり(本件約款4条1項)、本件人身傷害補償保険契約に基づく支払保険金額は、被保険者一名につき、本件約款11条1項の規定により決定される損害額に本件約款12条1項の費用を加えた金額から、自賠償保険金または自賠法に基づく自動車損害賠償保障事業によってすでに給付が決定したまたは支払われた金額等(本件約款13条1項2号ないし8号に記載の各金額)を差し引いた額の低い方とされ(本件

約款13条1項)、一律に定額の保険金額が支払われる仕組みになっていない。また、支払保険金額の算定にあたっては自賠償に基づく給付金額等を控除し(本件約款13条1項)、重複して保険契約等が締結されている場合には支払保険金額を調整し(本件約款20条1項)、一定の範囲で保険代位が認められている(本件約款17条)。以上のことからすると、本件人身傷害補償保険は、人身傷害事故により被る損害を填補することを目的とするもので、定額保険ではないと認められる。

(b) 代位の可否

前記のとおり、本件人身傷害補償保険は、損害填補の性質を有する保険であり、本件約款17条は、代位を規定しているのであるから、本件人身傷害補償保険においては、本件約款の定める要件のもとで代位が生じると解される。

(c) 代位の範囲

保険契約者は、本件人身傷害補償保険契約締結にあたり、本件人身傷害補償保険と自賠償保険等に基づく給付を通じて、前記の算定損害額(人身傷害補償保険約款の別紙に定める基準に従って算定された損害額のこと)の限度で損害が填補されるものとして本件人身傷害補償保険を理解するのが通常であると考えられるから、その填補に対する期待を害することは、本件約款17条が準用する一般用総合自動車保険に関する普通保険約款23条1項の「被保険者の権利を害」するものというべきである。以上からすると、代位は前記の期待を害しない範囲で生ずると解するのが相当であるから、証券記載保険金額が支払われる場合、その金額は、まず、算定損害額のうち過失相殺部分に充当され、その残部について代位が生ずると解される。本件においては、2件の人身傷害補償保険に基づいて保険金6,000万円が支払われているが、この金額は算定損害額中過失相殺部分を下回るので、本件においては代位は生じない。

(4) コメント

本件でまず驚かされるのは、被害者の遺族に認められた賠償額の大きさです。被害者が医師であったということもありますが、被害者の妻子が受け取った額が過失相殺で全損害の40%を控除してもなお2億1,000万円を超えるという信じ難い賠償額です。それ以上に興味深いのは、平成10年(1998年)10月にわが国に初めて導入された人身傷害補償保険について本判決が初めて、a. その法的性質(定額保険か損害保険か) b. 請求権代位は認められるか c. 請求権代位の認められる範囲、などの重要事項について、いずれも明確な回答を与えている点です。まずaの人身傷害補償保険の法的性格について、賠償額が減少するのを嫌う原告らは、人身傷害補償保険を生保類似の定額保険と見て、支払われた人身傷害補償保険金6,000万円を賠償額から控除することに反対しましたが、裁判所は本保険が損害保険であることを正しく喝破しました。また、bの請求権代位の有無についても、本件約款17条が代位を規定していることから、人身傷害補償保険のもとでも保険者の請求権代位のあり得ることを肯定しています。さらに肝心のc本保険のもとで代位が認められる範囲についても、本保険で支払われる保険金は、「被害者またはその親族が被る損害中の過失相殺部分に充当されるべき」で、同約款一般条項23条1項が「(代位は)被保険者らの権利を害さない範囲で」と規定していることに鑑み、支払われた同保険金が「過失相殺分を上回る場合にのみ」、かつ、「その上回る部分についてのみ」代位が生ずるに過ぎぬとの判断を示しました。以上に述べたことを略図をもって示せば、次頁のようになります。なお、本判決と同旨の判決に、平成19年2月22日東京地裁判決があります。

過失相殺分

40%

被告の過失割合

60%

人身傷害補償保険金 過失相殺分	損害てん補部分 賠償責任保険金	自賠責保険金
--------------------	--------------------	--------