

2021年3月13日  
日本保険学会九州部会

## 自動車責任保険における故意免責と被害者救済

福岡大学 佐野 誠

### 1. 問題意識

大阪地裁堺支判平成31年1月25日 LEX/DB25562745<sup>1</sup>

被告人は、乗用車を運転中、大型バイクに対して煽り運転を行った末、同バイクに追突させ、バイク搭乗者を死亡させた。本判決では殺人罪の成立を認め、懲役16年を言い渡した。

煽り運転に対する厳しい対応

従来は、危険運転致死傷罪<sup>2</sup>（自動車運転死傷処罰法2条）等  
被害者側感情も峻烈→被害者側も殺人罪の成立を評価

一方で

殺人罪が成立するとなると故意の事故招致となり、自動車保険の問題が発生<sup>3</sup>

自賠責保険

被害者は自賠責保険者からの給付を受けることが可能  
一方、故意行為者である被保険者は政府から損害賠償請求を受ける

任意保険（対人賠償責任保険）

被保険者の故意による事故招致は免責であるので、被害者からの直接請求も免責となる

任意保険は、加害者が自らの出費で自分の損害を填補するために任意に付保するもの  
→直接請求権が保険契約による制限に服するのは致し方ない

しかし

加害者の悪質性が高いと被害者は救済されないというのは納得感がない  
保険立法でも責任保険における被害者救済に配慮するのが近時の動向（保険法22条）

---

<sup>1</sup> 本判決の内容は、大阪高判令和元年9月11日 LEX/DB25570477、最決令和2年7月31日 LLI/DB 判例秘書 L07510089により確定した。

<sup>2</sup> この罪でも法定刑は1年以上の有期懲役なので、本判決と同様の懲役16年の言い渡しは可能であった。

<sup>3</sup> 本件での付保状況は不明である。

任意保険（対人賠償責任保険）の付保率は共済を含めると 9 割程度にまで達しており、自賠責保険と相まって自動車事故被害者救済制度の中核をなすに至っている

そこで、運転者の故意による事故についても任意保険（対人賠償責任保険、対物賠償責任保険）からの救済が考えられないかを検討する

なお、従来より「責任保険の保険者が被保険者に対して有する抗弁事由を第三者である被害者に対して対抗できるのか」という議論がある

たとえば、損害保険契約法改正試案では、「保険事故発生後の事由により保険者が被保険者に対する責任の全部または一部を免れる場合でも、保険者は、その事由に基づく抗弁をもって第三者に対抗することができない」と規定している

→しかし、故意免責について被害者に対抗できないという立法例はない

## 2. 故意行為者以外に責任主体が存在する場合

運転者の故意行為による事故であっても、被害者救済が図れる場合がある

→故意行為者以外に責任主体が存在する場合など

たとえば、故意行為者が自動車の所有者でない場合

①所有者が運行供用者責任（自賠法 3 条）を負う可能性

（レンタカー会社、運転者の父親等）

②所有者が使用者責任（民法 715 条）を負う可能性

（従業員が会社の車を持ち出して運転していた事例等）

→いずれも、所有者が記名被保険者であれば任意保険が適用される（個別適用条項）

→被害者は保険者に対する直接請求権を行使できる

→この場合、保険者は故意行為者（被保険者であるか否かを問わない）に対して請求権代位した求償権を行使する

ただし、故意行為者自身が保険契約者や記名被保険者である場合には個別適用条項の適用はないので被害者は救済されない

いずれにしても、そもそも故意行為者以外に責任主体が存在しない場合には被害者は救済されない

→根本的解決策としては、任意保険約款での特別対応が必要

## 3. 自賠責保険方式の採用

（1）自賠責制度の制度設計

被保険者の悪意（故意）による事故であっても被害者請求は可能（自賠法 16 条 1 項）

被害者に支払った保険会社は、その金額の補償を政府に請求（自賠法 16 条 4 項）  
政府は政府保障事業から補償を行う（自賠法 72 条 2 項）  
政府は被害者の被保険者に対する損害賠償請求権を取得する（自賠法 76 条 2 項）

→最終的には政府保障事業であるにもかかわらず、まずは直接請求権という制度設計

その理由→請求窓口の一本化による被害者救済機能を高めたと説明されている

→しかし、実質的な観点からも差が生じうる

→直接請求権の方が政府保障事業よりも給付内容的に有利

①従前、政府保障事業では重過失減額がないなど、自賠責保険からの給付よりも不利になっていた

→ただし、現在では自賠責保険の「支払基準」と同様の「損害のてん補の基準」により、同一内容の給付となっている

②直接請求では、保険会社に対して訴訟を提起すれば「支払基準」に拘束されないで、「支払基準」よりも高額な給付が得られる可能性がある<sup>4</sup>

## （2）任意保険での制度設計

被害者の保険者に対する直接請求権について故意免責の適用を外す

なお、ここでの故意免責は被保険者に係るもののみならず、保険契約者に係るものも対象とする。

保険者は被害者が有する故意行為者（被保険者）に対する損害賠償請求権を取得する

### 論点

直接請求権に対する支払は保険金の支払ではないので、そこでの求償権取得は保険金支払に係る請求権代位（保険法 25 条）ではない

→理論的には併存的債務引受人の求償権取得（民法 470 条 1 項、同 442 条 1 項）と構成できるが、実務的には被害者との間の個別合意とすることが妥当と思われる

→保険法 25 条は適用されないが、請求権代位における差額説の規定（保険法 25 条 1 項）の趣旨および被保険者の優先弁済受領権の規定（保険法 25 条 2 項）の趣旨は、本求償にも適用すべき

被保険者に対する求償権行使は異例？

→しかし、個別適用条項によってもありうる→保険者にとってありえないことではない

未回収リスクを保険者が負うことになる→（理論的には）保険料に反映される  
保険契約者が選択するか？

---

<sup>4</sup> 最判平成 18 年 3 月 30 日民集 60 卷 3 号 1242 頁。

→自動付帯とせざるを得ないか？

なお、本件は政府保障事業機能の一部を任意保険でも採用しようとするもの

- それでは、政府保障事業の他の機能（無保険車、泥棒運転、ひき逃げ）は取り上げないのは何故か？→これは保険制度の対象外の問題
- 一方、故意事故は保険制度の対象だが免責となる問題
- 当該保険契約中に取り込むことに理由がある

結論：任意保険において自賠責制度と同様の制度設計はありうる

ところで、被害者救済という観点からは、故意以外の免責についても手当てする必要はないか？

自動車保険標準約款第1章第4条（1）における免責事由（①②故意免責）

- ③戦争等、④地震等、⑤台風等、⑥核燃料物質等起因事故、⑦その他の放射能汚染
- ⑨競技、曲技、試験等、⑩危険物積載等

③～⑦：異常危険であり、被保険者の損害賠償責任発生の可能性が低い→あまり意味がない

⑨⑩：異質危険→これはありうる

→新しい制度設計をするのであれば、⑨⑩リスクをも含んだものにすべきか？

#### 4. 故意免責条項の削除

今一つの対応策→任意保険における故意免責条項の削除

損害保険における故意免責条項（保険法17条）は任意規定と解されている

→そうであれば、約款において故意免責条項を削除することが考えられるか？

→現に、故意免責を適用しない商品もある（ホールインワン保険等）

しかし、保険法上適法であっても他の法理（公序良俗等）により違法とされる可能性がある  
また、違法でなくとも適当でないと評価されるケースもありうる

→故意免責条項削除の可否と適否を検討する必要がある

故意免責の存在理由にかかる諸説

偶然性欠如説（技術説）<sup>5</sup>：故意の事故招致は危険の一要件としての偶然性を欠いているから保険填補の対象外となる

民法130条類推適用説<sup>6</sup>：条件成就による利益者が故意に成就させた場合、相手方は非成就

<sup>5</sup> 鈴木竹雄『新版商行為法・保険法・海商法（全訂第2版）』89頁（弘文堂、1993）等。

<sup>6</sup> 大森忠夫『保険契約の法的構造』220頁（有斐閣、1952）。

とみなせる

危険除斥説<sup>7</sup>: 故意の事故招致は著しく高度な危険であり、保険者の通常引受けることを欲しない危険であるからその填補範囲から除外された

近時の有力説による整理<sup>8</sup>

被保険者の故意: 信義則違反、公益背反

保険契約者の故意: 信義則違反、(公益背反)

信義則違反→保険者が承諾すれば故意免責条項削除は可能

公益背反→保険者が承諾しても公序良俗違反となる?

ここでの公益背反の意味

→必ずしも行為自体に反社会的な性格が認められるということではない(車両保険を付保した自己所有の自動車を被保険者が故意に損傷することは犯罪ではない)

①故意に事故を招致しておきながら保険給付を受けることは保険制度の運営を破壊する行為であること

②故意に招致した事故に関して保険給付を受けること自体が社会的に見て不当な利得と評価されること

自動車責任保険において故意行為者に民事免責を与えることが上記①、②に該当するか?

自動車責任保険における故意行為は刑法上の犯罪(殺人、傷害、器物損壊等)

社会正義の観点から刑事上の制裁が行われるべき

一方、民事責任を絶対的に課さねばならないのかは必ずしも自明とはいえない

最高裁判例でも、不法行為による損害賠償責任制度の趣旨は被害者の損害の填補であり、加害者の制裁ではないとしている<sup>9</sup>

→保険給付により被害者の損害が填補されれば、それ以上の加害者に対する民事制裁は不要ではないか

自己の保険料負担により民事免責を得ることが、保険制度の運営を破壊し、社会的に見て不当な利得を得ることになるのか?

行為者が罪を償い、更生する上で、民事免責を与えることも意味があるのではないか?

民事責任があることが、故意行為への抑止となるのかは疑問

責任保険における被害者保護機能も重視する必要がある

→故意免責削除が公序良俗違反により無効であるとまでは明確にはいえないのでは?

<sup>7</sup> 竹瀆修「保険事故招致免責の法的性質と第三者の保険事故招致(2・完)」立命館法学 171号 682頁(1984)、坂口光男『保険契約法の基本問題』56頁(文眞堂、1996)。

<sup>8</sup> 山下友信『保険法』369頁以下(有斐閣、2005)。

<sup>9</sup> 最判平成9年7月11日民集51巻6号2573頁。

一方、故意免責削除の適否はどうか？

担保リスクの拡大により保険料は増加する→この点は自賠責方式と同じ  
一方で、本方式では保険契約者側にもメリットがある  
→自賠責方式導入よりも保険料上昇についての保険契約者の理解が得やすいか？

しかし、故意事故招致者が民事免責を受けるということは保険契約者集団における素朴な倫理感に反する  
ほとんどの保険契約者にとって故意行為事故は他人事→一部の悪質な者のために保険料が増額されることは受け入れがたいと感じるのではないか

結論：制度設計として不可能とはいえないが、自賠責方式の方が現実的ではないか

## 5. サード・パーティ型ノーフォルト自動車保険の採用

全面的制度改定を前提とした場合、故意事故招致被害者救済の切り札として、サード・パーティ型ノーフォルト自動車保険の採用が考えられる  
→対物賠償責任保険に代わって事故被害者を被保険者とする傷害保険を付保する

人身傷害保険はファースト・パーティ型ノーフォルト自動車保険

被保険者：被保険自動車の搭乗者

これがサード・パーティ型では

被保険者：被保険自動車外の被害者

被害者救済上は極めて有効だが、抜本的な制度改定であり時間を要する

## 6. 物損事故への対応

理論上は人身事故と同じ→被害者救済を考慮すべき

また、被害額も高額化してきている

対物賠償責任保険においても直接請求権を認めていることから、物損事故への対応も不可能ではない

しかし、そもそも物損事故は自賠法・自賠責保険の対象とされていない

被害者救済対応の優先順位としては、対物賠償責任保険の付保強制が先ではないか

(英国、フランス、ドイツでは物損事故についても付保強制が行われている)

以上