

〔論 説〕

損害賠償額の算定における 搭乗者傷害保険金の控除の可否

よこ た ひろ み
横 田 裕 美

序

自動車保険の任意保険契約の1つである搭乗者傷害保険は、定額型の保険であるので、交通事故による損害賠償額の算定において、損害額から控除されないとされてきた。しかし、近年、判例において、これを控除するものや、損益相殺としては控除しないが慰謝料算定の際に、これを減額事由とするものなどがあらわれてきている。

本稿は、その根拠と妥当性について、若干の考察をするものである⁽¹⁾。

—

従来、損益相殺される利益は、被害者が損害賠償を受け得る範囲が不法行為と相当因果関係のあるものとされた反面として、不法行為と相当因果関係のある利益に限られるとされてきた⁽²⁾。しかし、この点に関する問題状況は、特に、不法行為の当事者ではない第三者からの給付をめぐる、極めて複雑化してきており、「相当因果関係」の有無という基準では、もはや判断し得なくなっていることが指摘されている⁽³⁾。その背景には、

〔論 説〕

私保険ないし社会保障制度等の充実により、被害者に対して各種の給付が重複してなされることが珍しいことではなくなってきたことがある。自動車事故については、強制保険である自賠責保険と、その上積み保険としての意味を持つ任意保険⁽⁴⁾による被害者の救済がまず企図されているが、そのほか、生命保険や傷害保険、また、休業した場合の収入を補償する所得補償保険、重なっては支給されないものの、労災保険など、各種の給付の対象となり得るのである⁽⁵⁾。不法行為による損害が発生した場合に、保険会社や政府から給付があるということは、それが保険制度であれ社会保障制度であれ、何らかの形で、多くの人から保険料等を徴収し、そこから保険金等が支払われるという、損失（もしくは配当金）の分散と配分のシステムが機能しているということである。この損失には様々のものがあり、その分散と配分の制度、目的もそれぞれ異なるので、不法行為による損害を受けた被害者に給付されたすべてのものを損害の填補として損害額から控除することはできない。しかし、損害の発生が一種の社会的危険とされる自動車事故の場合、損害賠償制度と各種給付との調整問題は、各給付が担う社会経済上の役割、特に、加害者のみに責任を集中させず、加害者を経済的破綻から救うという役割を考慮すべきであろう。

結局、この問題を複雑にしている要因は、各種給付がそれぞれ別の目的、制度、沿革の下になされているところにあるといえようが、これらの制度が被害者救済の理念のもとに再構築されればともかく、今日の段階では、損益相殺の法理などの運用によって、できるだけ公平妥当な結果が得られるよう配慮するしかないとされている⁽⁶⁾。

こうした各種給付のうちの1つである搭乗者傷害保険金を受領したことによって、その金額を被害者の損害額から控除すべきか否かについては、以下にみるように、その制度上の問題点が論争を引き起こす直接の原因に

なっているように思われるが、論争の背景には、各種給付と損害の填補をめぐる様々な問題点があることを念頭に置く必要があろう⁽⁷⁾。

二

搭乗者傷害保険金の受領につき、下級審判例は、損害額からの控除を否定する方向で固まっていたように見えた。その理由は、概ね、以下の判例の説示するところによる。

①東京高判昭和59年7月12日（判時1136—69）（原審東京地判昭和59年1月19日（判時1134—113）も同旨）

「なお、原告らは、搭乗者傷害保険金として受領している金500万円について、当初損害から右金額を控除しながら、後になってこれを撤回したのであるが、これに対し、控訴人らは異議を述べている。…自動車保険約款の搭乗者傷害条項によれば、搭乗者傷害保険は、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を被保険者とし、その受傷（死亡を含む）に対して定額の保険金を支払うものであり、しかも、右保険金については保険代位が否定されているのであって、自動車の所有、使用等により被保険者が法律上の損害賠償責任を負担することによって被る損害を填補する性質のものとは解されないから、右金額は損害から控除すべきものではなく、右撤回は許されるべきである。」

②名古屋地判昭和60年2月20日（交通民集18—1—203）

「（搭乗者傷害保険金700万円の支払に対し、①と同旨の理由で）本保険金の支払はその損害の填補とならないものと解される。ところで、本件のように保険契約者が死亡搭乗者に対し損害賠償責任を有する場合について

〔論 説〕

考えるに、本件特約条項を締結するとき自己の出捐によってこれをなすのであり、その有責により搭乗者が死亡し本保険金が支払われたときは保険契約者は損害賠償債務に填補されるものと期待するのが一般であり、保険会社もその趣旨で支払うべきものと解する余地があるが、このように解するときは有責行為者が第三者であるか保険契約者であるかにより死亡搭乗者の利害に重大な差が生じ衡平を失するし、保険契約者としてはその責任の填補は本来の賠償責任条項によりまかなうべきものであるから、結論を異にするべきではないと解する。」

③大阪地判昭和61年12月23日（交通民集19—6—1726）

「更に、被告は、原告事故車の搭乗者傷害保険から金149万5,000円の保険金の支払を受けたので、右金額は原告の損害額から控除すべきであると主張する。しかし、自動車保険普通保険約款の搭乗者傷害条項によれば、搭乗者傷害保険は、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を被保険者とし、その受傷に対し定額の保険金を支払うものであって、明らかに保険代位が否定されており、損害の填補を目的とするものではないから、これもまた原告の損害額から控除すべきものではない。」

以上の判例に述べられている控除否定の理由は、集約すれば、（1）搭乗者傷害保険条項により、保険代位が否定されていること、つまり、填補を目的としないということ、（2）定額保険であること、（3）保険料の出捐による賠償者の期待よりも、被害者の救済を重視すべきであること、である。

搭乗者傷害保険は、約款により保険代位の否定が明示されており、保険代位が認められる損害保険とは異なった人保険の一種として、控除が否定

され、また、保険事故の発生により、損害額にかかわらず、定額が支払われるから、損害の填補を目的としたものではないとして、損益相殺の対象とはならない。(1)と(2)の理由は、まさにこのことをいっているのであり、(3)は控除否定の補完的理由付けといえよう。多数の判例が、これらの理由により控除否定の立場を採っている⁽⁸⁾。

ところが、このような控除否定の理由を認め、搭乗者傷害保険金の受領が損益相殺の対象とはならないとしながらも、保険金受領の事実を慰謝料減額事由として考慮する判例がみられるようになった。

④東京高判昭和59年5月31日（判時1211—49，原審宇都宮地判昭和58年1月31日）

「自損事故保険，搭乗者傷害保険は，いずれも任意加入の自家用自動車保険に自動附帯され，保険料も基本契約と一括して定められているが，その死亡保険金の額は，実際に生じた損害の額とはかかわりなく，それぞれ定額とされているうえ，保険約款上，商法662条所定の保険者代位の規定が排除されていることが明かである。そこで，これらの点に照らし考えると，右各死亡保険金は生命保険金とほぼ同じ法的性格を有するものと認められ，控訴人らのそれら保険金の受領は，そのことが事情として慰謝料算定に当たり斟酌されることがあるのは格別，これによりその受領額の限度で損害賠償額から控除されて，控訴人らの損害賠償債権の消滅をきたすというわけのものではないと解するのが相当である。そうすると，右各保険金額を被控訴人の賠償額から控除することを主張する抗弁は理由がない。」とし，慰謝料については，「事故の態様，控訴人らが後記保険金を受けた事実を含む本件に現れた諸般の事情（ただし，被控訴人が本件事故車を運転した経緯等に関する後記三の2の事情を除く。）を考慮すると，控訴人

〔論 説〕

らの精神的苦痛に対する慰謝料はそれぞれ300万円と認めるのが相当である」とした（慰謝料合計は600万円）。

なお、本件における自損事故保険、搭乗者傷害保険の死亡保険金は、合計2200万円であった。

⑤東京高判平成2年3月28日（判タ754—192，原審東京地判平成1年3月9日自動車保険ジャーナル893）

高校生が仲間同士でレンタカーを借りてドライブ中、事故に遭い、運転者B及び同乗者Aが死亡したことにつき、

「搭乗者傷害保険は直接に損害を填補する機能を有するものではなく、その保険金給付額は損害賠償額から当然に控除されるものではないと解されるが、少なくとも、本件のように、加害車両の運転者であるBが、自ら保険契約者として保険料を支払っている場合（C保険会社分）はもとより、レンタル料金の一部として保険料を負担している場合（D保険会社分）には、Bとしては、自己の運転を原因として発生した事故により搭乗者が傷害を受けたときは、給付を受けたその保険金を持って見舞金とし、被害者ないしその遺族の精神的苦痛を一部なりとも償おうとの意思を有していたものと考えらるべきであるから、右保険金の給付がなされていることを慰謝料額算定に当たって斟酌するのが相当である。そして、右のとおり控訴人らが合計2,000万円の搭乗者傷害保険金の支払を受けていることのほか、本件事故の態様、Aの年齢、家族関係等の一切の事情（ただし、後記4のいわゆる好意同乗に関する事情を除く。）を考慮すると、控訴人らの慰謝料は800万円（各400万円）をもって相当とするというべきである」。

なお、原審では、2,000万円の慰謝料請求に対し、被害者の相続人が受領した搭乗者傷害保険金2,000万円をもって、被害者らの精神的苦痛は慰

謝されたとして、慰謝料を認めていない。

この立場は、基本的には控除否定説を支持しながら、慰謝料算定の際の減額事由として考慮するものである。④判決は、その理由については特に判示せず、単に、慰謝料算定の際に斟酌し得るとしているのに対し、⑤判決は、(4)搭乗者傷害保険は損害填補機能をもたないから、当然には控除されないが、その付保の意思は、慰謝料への填補にあるとする。つまり、これは、搭乗者傷害保険の慰謝料への損害填補機能を認め、それを、保険料出捐者の合理的意思解釈から導き出しているということになる。

この背景には、自動車保険から保険金の給付があったのに、それが損害額から控除されないとすることへの不公平感という、単純な法感情があるものと思われる。しかし、その理論的根拠には、あいまな点が多い。④判決は、搭乗者傷害保険金を生命保険金と同様の性格のものとして位置付けているが、さらに慰謝料減額事由とし得るとする積極的理由は判決文中には特に説示されていない。また、⑤の事案は、C保険会社分はドライバー保険であり、D保険会社分はレンタル料金中の搭乗者傷害補償料（500円）であるので、保険料出捐による保険契約者の意思の合理的解釈が可能であるが、この論理を一般化することはできない。なぜなら、自動車保険の任意保険契約のうち、搭乗者傷害保険は、自家用自動車総合保険（SAP）と自家用自動車保険（PAP）にセットされており、保険料を担保種目別に配分することはできないので⁽⁹⁾、保険料を出捐した当事者の意思を、特定の担保種目について推定ないし解釈するのは相当でないからである。一般自動車保険（BAP）については、搭乗者傷害保険は任意付保であるし、その他この事案のような任意付保の保険の事例では、搭乗者保険の受領が慰謝料減額事由となるのに対し、SAPとPAPの場合には減額事

〔論 説〕

由とならないというのは、均衡を失している⁽¹⁰⁾。いずれにせよ、搭乗者傷害保険金の受領が、具体的にどの程度慰謝料算定の際に考慮されるかは、全く不明であるといつてよいであろう。

これとは対症的に、受領した搭乗者保険金を損益相殺として控除する場合には、過失相殺、好意同乗減額、寄与度減額等の考慮がなされた後、保険金額が控除されるので、控除を否定する場合は、認容額に保険金額分の差が生じることになる。控除肯定の立場をとる判例は、ここに紹介する⑥のみであり、上告中であるので、少し長いが、判旨を引用する。

⑥高松高判平成3年2月26日（判時1388—54，判タ763—256原審高松地判昭和62年3月7日）

交差点における直進車と対向右折車との衝突事故により直進車同乗者Aが死亡したため、Aの両親 $X_1 \sim 2$ が、両車両の運転者 Y_1, Y_2 に対して損害賠償請求をした事故につき、

「(一) 搭乗者保険は、自家用自動車保険に含まれる各個別の保険（PAPの場合5種類，SAPの場合6種類）の一つであり、これは更に、死亡保険、後遺障害保険、医療保険などに細分されているが、保険料は自家用自動車保険の対象であるすべての保険を含む一括保険料として支払い、被保険自動車保有者、運転者、その被保険自動車に搭乗した者を被保険者とする保険であり、死亡保険額は定額（本件の場合1,000万円）とされている。その死亡保険約款の定め（4章4条）によると、その保険金は、運転者の不法行為責任及び損害賠償額に関係がなく定額が支払われる。保険金の受領権者は、特別の指定をしない限り、約款（同条）で死亡者の相続人とされているので相続人に支払われるが、保険契約者は死亡した搭乗者の相続人に対し自賠法3条の責任、一般不法行為責任を負わない場合、この

保険金の性質は贈与（見舞金等の儀礼的な支出となる。）とみられ、保険契約者は搭乗者に対し損害賠償として支払う義務がないので、保険者が保険契約者に代位してこれを支払ったとはいえ、保険契約者に対し求償する根拠がないから、保険金支払による代位を考える余地がなく、その点では生命保険に類似する性質を持つ。この限度では、搭乗者の相続人がその死亡保険金の支払を受けても、それを搭乗者に対する法律上の損害賠償責任額に填補されたものと取り扱うことはできない。

（二）しかし、他方、支払に関する約款（４章８条）によると、搭乗者保険中の他の保険金（たとえば医療保険から搭乗者の入院治療費）が支払われた後にその死亡保険金の定額を支払うべきときはその死亡保険金の中からすでに支払った医療保険等の額を控除した残額を支払うとしていることからみると、不法行為による法律上の損害賠償責任額の填補の性質をもつ場合があることを否定できない。

（三）更に、運転者といわゆる好意同乗者との関係が不法行為者と被害者との関係に立つ場合、自家用自動車保険に含まれた他の保険である対人賠償による保険金の請求権が発生するが、他方、搭乗者保険中の死亡保険は、運転者の不法行為によるものではないこと（換言すれば対人賠償保険が発生しないこと）を保険発生の要件にしているものではないから、不法行為に当たる場合でもその成否従って法律上の損害賠償責任額の確定を待たずに支払われる。従って、搭乗者保険には前記（一）の場合のほか運転者がその搭乗者に対し不法行為による損害賠償責任を負う場合を含むと解すべきである。この場合の保険金支払の意味につき保険契約の際の保険契約者の意思を合理的に解釈すれば、搭乗者に対し自己の負担すべき損害賠償に関する保険をも含むものとして契約をしたとみるべきであり、前記（一）の場合のように贈与をする趣旨だけに限定して保険契約をしたもの

〔論 説〕

とみるべきではない。

(四) 保険は、損害賠償責任のある場合加入者全員の保険料の負担において支払うことで、多額の損害賠償を支払う危険を保険加入者全員に分散し、個人の負担能力を補充しようとするところにその制度目的があるから、その保険金の支払により不当に又は被った損害以上に利得する者が生じないように解釈すべきである。もし、本件の場合に搭乗者保険金の支払が損害賠償の法律上の賠償責任額の填補にならないとすれば、搭乗者（実際にはその相続人）は保険加入者全員の負担において、法律上の損害賠償責任額を超えて支払を受け（従って、保険者は右保険金の支払に関係なく、対人賠償の保険額を算定することになり、保険者がその分につき二重に支払うことになる。）、更にその保険額の限度で運転者から法律上の損害賠償責任額の支払を受けて二重に利得する結果となり、他方、保険契約者は搭乗者保険の契約をしその保険料を支払ってその危険を分散したと考え保険金が相続人に現実に支払われたのに、法律上の損害賠償責任額の内右保険額の限度で重ねて支払わざるをえなくなり、右保険の制度目的に反する結果となる。このことは損害の負担の公平を害するものである。

(五) 搭乗者保険の死亡保険金が定額化されていること、不法行為の有無及び法律上の責任額を審査せず、被害者との和解、調停、判決等による法律上の賠償責任額の確定を待たずに支払われることは、前記の点を反対に解する根拠となるものではなく、保険金が早期に支払われる実益もあり、対人賠償保険金額の算定で工夫すれば保険の処理上二重払いとなることはないと思われる。

3 従って、搭乗者保険として控訴人らに支払われた保険金1,000万円はAの損害の一部に填補されたものである」とした。

この判決が主な論拠とするとことは、搭乗者傷害保険が生命保険と類似する性格をもつことを前提としながら、(5) 搭乗者保険の死亡保険金が支払われる際には、すでに支払った後遺障害保険金又は医療保険金が控除されるから、損害賠償額の填補の性質を持つこと、(6) 搭乗者傷害保険の付保という保険契約者の合理的意思解釈は、保険金による損害填補にあること、(7) 加害者の保険料支払い及び損害賠償額の二重支払と、被害者の二重の利得の回避、という3点である。

このうち、(5)については、理論的な問題点が指摘されている。すなわち、搭乗者が事故から180日以内に死亡した場合、死亡保険金が支払われることになるが、その時、既払いの後遺障害保険金又は医療保険金が控除されるのは、搭乗者保険の損害填補機能のあらわれというよりも、定額性のあらわれとみるべきであるという点である⁽¹¹⁾。確かに、この点のみをとらえて、搭乗者傷害保険の損害填補機能を導き出すのは、無理があると思われる。

ここで、以上みてきた判例の列挙する論拠を挙げてみると、控除否定判例は、(1) 保険代位が否定されていること、(2) 定額型保険であること、(3) 保険料の出捐による賠償者の期待よりも、被害者の救済を重視すべきであることを根拠とし、慰謝料減額判例は、(4) 搭乗者傷害保険を付保する当事者の意思は、慰謝料の填補であること、を理由とし、さらに控除肯定判例は、(5) 搭乗者傷害保険の損害填補機能、(6) 搭乗者傷害保険付保という保険契約者の合理的意思解釈、(7) 加害者の保険料支払い及び損害賠償額の二重支払と、被害者の二重の利得の回避、をその論拠とする。

さて、このうち、(1)と(2)は、いずれも認めるところである。また、(4)が、SAP、PAPとの関係で一般化できないこと及び(5)が理

〔論 説〕

論的に受け入れられないことは述べた。(3)と(7)は、つまるところ、被害者救済の理念と被害者の利得の防止の理念をいうが、両概念は、対立するものではない⁽¹²⁾。問題となるのは、搭乗者保険付保という当事者の合理的意思である。搭乗者傷害保険金の給付を、何らかの形で損害額から控除しようとする際の理論的根拠がここにあるからである。この意味では、(4)と(6)は同一の基盤に立っている。しかしこれも、保険契約者が加害者として責任を負う場合と、被害者として賠償を受ける場合とで、いかなる違いが生じるかについては、さらに検討を要する。保険契約者が被害者となる場合、契約時の合理的意思は、賠償確保にあるということになるのであろうか⁽¹³⁾。

いくつかの判決で、搭乗者傷害保険と生命保険金との類似性を挙げたものがあつたが、それは、次の最高裁判決を念頭においてと思われる。この事案は、交通事故により死亡した被害者の相続人に対し、生命保険金が支払われた場合に関するものである。

⑦最判昭和39年9月25日(民集18—7—1528)

「生命保険契約に基づいて給付される保険金は、すでに払い込んだ保険料の対価の性質を有し、もともと不法行為の原因と関係なく支払われるべきものであるから、たまたま本件事事故のように不法行為により被保険者が死亡したためにその相続人たる被上告人兩名に保険金の給付がされたとしても、これを不法行為による損害賠償額から控除すべきいわれはないと解するのが相当である。」

本判決は、生命保険金が払込保険料の対価という性質を有すること、不

法行為とは関係のない別個の生命保険契約に基づき支払われることを理由とする⁽¹⁴⁾。これは、あくまで、損益相殺の対象となる利益は、不法行為と相当因果関係の範囲にあることを前提とし、生命保険契約は不法行為と無関係に締結されるから、損益相殺の対象とならないというのであって、払込保険料の対価性は、相当因果関係の範囲かどうかを決定する要因の一つにすぎないとみるべきであろう⁽¹⁵⁾。

いずれにせよ、被害者が不法行為と別個の保険契約に基づき支払われる生命保険金を受領したことにより、加害者の賠償義務が縮減されるいわれはないとしても、もともと加害者の賠償責任の肩代わりを目的とする自動車保険については、給付された保険金は損害額から控除されるのが原則とされることから、生命保険とはまた別の考慮を要する⁽¹⁶⁾。自動車保険としばしば場面が重複し、自動車保険とセットの商品にもなっている搭乗者傷害保険については、その特殊性を踏まえた検討がなされなければならないであろう⁽¹⁷⁾。

三

搭乗者傷害保険は、任意自動車保険の担保種目の一つであるが、単独では付保することができない。つまり、SAP及びPAPには自動付保され、BAP及びペーパードライバー保険（自動車運転者損害賠償責任保険）には、任意付保することができるが、それは、BAPでは、対人賠償保険（及びこれに自動付帯される自損事故保険）か対物賠償保険か車両保険かのいずれかの特約としてであり、ペーパードライバー保険では、対人賠償保険と対物賠償保険の双方又はいずれかを契約した場合の特約とすることができるのみである⁽¹⁸⁾。

搭乗者傷害保険が、特に積極的な役割を果たすのは、事故と損害との因

〔論 説〕

果関係、損害の発生ないし損害額の立証が困難な場合であって、このような場合にも、保険事故の発生により、被保険者1人に対し、それぞれ一定額が支払われることになる。そしてもちろん、自賠償保険や任意保険による保険金が支払われるときも、重複して一定額を受けうるのである。

搭乗者傷害保険の保険金額は、PAPでは被保険者1名につき対人賠償の10%とされ、最低保険金額は200万円、任意付保のBAPでは規定がなく、SAPでは被保険者1名につき対人賠償の10%、最低保険金額は300万円であるが、割り増し保険料を支払えば100万円単位で増額できる⁽¹⁹⁾。ところで、搭乗者傷害保険を付保する際の保険料がいくらであるのかは、任意付保の場合や割り増し保険料は別として、SAP、PAPの基本契約については不明である。つまり、任意保険の保険料率は、用途・車種区分、フリート・ノンフリート⁽²⁰⁾、メリット・デメリット⁽²¹⁾、年齢別、等級別等で規定されているので⁽²²⁾、担保種目⁽²³⁾別の保険料を確定することはできないのである。

これは結局、SAPまたはPAPの保険料の中に、損害の填補を目的としない定額保険（搭乗者傷害保険と自損事故保険）の保険料が自動的に含まれているという、制度上の問題点があるということである⁽²⁴⁾。

任意の自動車保険として、SAP、PAPを付保する当事者の意思は、損害填補にあること、定額保険である搭乗者傷害保険はそこに自動付保されること、SAP、PAPの付保率があがっていること、搭乗者傷害保険は損害填補保険と組み合わせてしか付保できないこと、これらは、搭乗者傷害保険金の損害額からの控除の有無を考える際のファクターとなるろう。

搭乗者傷害保険が定額保険である以上、給付された保険金額を損害額から控除することはできない⁽²⁵⁾。二に引用した判例⑥の（5）の理由が、論理的に問題のあることは述べた。そこで、これを慰謝料減額事由として

考慮できるかが判断の分かれるところである。

私は、搭乗者傷害保険が単独で付保できず、任意の自動車保険と組み合わせられている限り、保険金の受領を慰謝料減額事由として考慮するのが妥当であるとする⁽²⁶⁾。また、被害者が、自ら締結していた保険契約に基づいて搭乗者保険金を受け取った場合にも、自動車保険からの給付である以上は、これを慰謝料減額事由としてもよいのではないかと思う。被害者は、自動車保険とセットで搭乗者傷害保険を付保しているのであるが、自動車保険の保険料出捐の一般的意思が損害填補にあることは、先に述べたとおりであり、これは、自らが被害者となった場合も、被った損害のうち、一定額を迅速に確保するという意味においては、同様であろうと思われるからである。搭乗者傷害保険は、一般に損害額から控除されないとされる定額保険であるが、自動車保険とセットになっている点、また、青天井の自動車保険の出現による搭乗者傷害保険の上乗せ保険としての役割の変化、これらのことを考えあわせると、慰謝料減額事由として考慮されるべきではないかと思われる。

結び

今日、自動車保険をめぐるのは、自賠責保険と任意保険の一本化の検討⁽²⁷⁾や、保険料率の公平化、細分化の動き⁽²⁸⁾など、様々な制度が模索されている。本稿では、過渡期にある制度において、1つの例を取り上げ、公平、妥当な解決を図る道を探ってみたのであるが、もう一步踏み込んで、適切と思われる制度を提示するまでには至らなかった。この点については、今後の課題としたい⁽²⁹⁾。

注

- (1) 本稿に関する文献として、小賀野昌一「搭乗者傷害保険と損害賠償額」金融商事判例933号154頁以下（1994年）、倉沢康一郎「搭乗者保険金と損害賠償」『保険の現代的課題（鈴木辰紀教授還暦記念）』393頁以下（1992年）、北河隆之「搭乗者傷害保険金は損害賠償額から控除できるか（控除肯定例）」損害保険研究53巻3号159頁以下（1991年）、野村泰弘「下級審民事判例研究」西南大学法学論集22巻1号175頁以下（1989年）、芝田俊文「搭乗者傷害保険の保険金を損害賠償額から控除することの当否」民事研修341号35頁以下（1985年）、などがある。また、搭乗者傷害保険については、山崎武＝西協勤「搭乗者傷害保険」金沢理ほか編『新種・自動車保険講座Ⅱ（自動車保険）』293頁以下（1976年）など参照。
- (2) 我妻栄『事務管理不当利得不法行為（新法学全集）』（1940年）204頁、加藤一郎『不法行為〔増補版〕』（1974）245頁など。
- (3) 幾代通『不法行為』（1977年）285頁、四宮和夫『不法行為』（1987年）607頁以下など。
- (4) 自動車の任意保険の付保率は、上昇の一途にある。その付保率の推移については、（社）日本損害保険協会『日本の損害保険（ファクトブック1993）』23頁の図21参照されたい。図によれば、昭和58年には、対人賠償保険60.7%、対物賠償保険50.0%、搭乗者傷害保険56.0%、車両保険14.8%であったのが、いずれも増加の一途をたどり、平成4年には、対人68.2%、対物67.3%、搭乗者65.7%、車両28.4%となっている。なお、この普及率は、運輸省資料による自動車保有台数を分母とし、自動車保険の契約台数を分子として算定した（原動機付自転車によるものを含まない）ものである（自動車保険料率算定会調べ）との注が付されている。
- (5) 金沢理『交通事故と責任保険』（1974年）143頁は、「少なくとも損害が一般に発生する可能性の高い交通事故などの社会的危険によるものであるときは、その被害者の被った損害の賠償ないし補償については、私保険ないし社会保障制度が機能することが予定されている」とする。
- (6) 金沢・前掲書143～144頁。また、同箇所引用「社会保険における求償権」保険学雑誌438号63頁参照。
- (7) なお、自動車保険全体については、田辺康平「自動車保険の『自動車保険』（1988年）等参照。

- (8) 東京地判昭和60年3月27日（昭和62年2月18日付週間自動車保険新聞）、京都地判昭和60年5月29日（昭和62年6月3日付週間自動車保険新聞）、大阪地判昭和61年12月23日（交通民集19—6—1726頁）など。
- (9) 『自家用自動車総合保険の解説〈SAP〉〔1991年版〕（改訂4刷）』（保険毎日新聞社）15頁など。なお、この点に関しては、三にて検討する。
- (10) もっとも、SAPとPAPの場合も、割り増し保険料を支払えば、搭乗者傷害保険金を増額させることができるので、割り増し分については慰謝料への填補という考えも成り立ち得る。
- (11) 本判例を紹介する判時のコメント、前掲北河論文171頁参照。
- (12) 不法行為制度の目的、機能は、被害者を不法行為がなかった状態に帰する（原状回復）ことにある。金銭賠償を原則とする場合、被害者は不法行為と相当因果関係のある損害についてのみ、金銭賠償を受けることで救済され、被害者が不法行為によって得た利益は損害額から控除される。すなわち、被害者の利得の防止は、原状回復の反面であり、これが損益相殺の根拠となっている。四宮・前掲『不法行為』601頁。
- (13) この点、前掲北河論文は、保険契約者が被害者か加害者かに着目して判例を分析、検討しているので、参照されたい。
- (14) 本判決の解説として、最高裁民事判例解説昭和39年351頁以下、商法（保険・海商）判例百選69頁（能美善久）などがある。
- (15) 対価性が損益相殺の対象とならないことの根拠であるとする谷口知平「損害賠償額の算定」総合判例研究叢書民法（4）75頁に対し、西島梅治「各種保険と損害の填補」判タ268—202は、対価性はあくまで補強的理由にすぎないとし、石田満「保険代位と損益相殺」『保険法学の諸問題（田辺康平先生還暦記念）』11頁（1980年）は、保険金の支払は、不法行為とは別個の保険契約に基づくものであるとの見解と大きな相違はないとする。
- (16) 西島・前掲判タ268—203。
- (17) もちろん、このことは、各種の給付と損害の填補に関して、一般にいえることである。西島・前掲、金沢理・前掲書143頁以下、また、四宮・前掲書607頁以下参照。

なお、火災保険に関して、最高裁（昭和50年1月31日判決民集29—1—69）は、

「家屋焼失による損害につき火災保険契約に基づいて被保険者たる家屋所有者に給付される保険金は、既に払い込んだ保険料の対価たる性質を有し、たまたまその損害について第三者が所有者に対し不法行為又は債務不

履行に基づく損害賠償義務を負う場合においても、右損害賠償額の算定に際し、いわゆる損益相殺として控除されるべき利益には当たらないと解するのが、相当である。」として、損害保険である火災保険についても、生命保険に関する昭和39年判決と同様の立場をとることを明らかにしたが、「ただ、保険金を支払った保険者は、商法662条所定の保険者の代位の制度により、その支払った保険金の限度において被保険者が第三者に対して有する損害賠償請求権を取得する結果、被保険者たる所有者は保険者から支払を受けた保険金の限度で第三者に対する損害賠償請求権を失い、その第三者に対して請求することのできる賠償額が支払われた保険金の額だけ減少することとなるにすぎない。また、保険金が支払われるまでに所有者が第三者から損害の賠償を受けた場合に保険者が支払うべき保険金をこれに応じて減額することができるのは、保険者の支払う保険金は被保険者が現実には被った損害の範囲内に限られるという損害保険特有の原則に基づく結果にはかならない。」として、保険代位制度が認められる損害保険は、代位により損益相殺と同様の結論となるにすぎないとしている。

また、交通事故損害賠償において、被害者に支払われた所得補償保険金につき、これを休業損害から控除すべきかが問題となった事案（最判平成元年1月19日判時1302—114）では、

「本件所得補償保険は、被保険者の傷害又は疾病そのものではなく、被保険者の傷害又は疾病のために発生した就業不能という保険事故により被った実際の損害を保険証券記載の金額を限度として填補することを目的とした損害保険の一種というべきであり、被保険者が第三者の不法行為によって傷害を被り就業不能となった場合において、所得補償保険金を支払った保険者は、商法662条1項の規定により、その支払った保険金の限度において被保険者が第三者に対して有する休業損害の賠償請求権を取得する結果、被保険者は保険者から支払を受けた保険金の限度で右損害賠償請求権を喪失するものと解するのが相当である。」とした。これは、新種保険であった所得補償保険について、約款の規定からその性質を損害保険の一種とし、保険代位が認められる結果、損害額が縮減されると判示したものである。損害保険であれば、保険代位の結果として、損害額が縮減されるというのは、判例上、ほぼ固まりつつあるといってよいと思われるが、本判決の意義は、むしろ、新種保険の解釈という点にある。保険代位の約款上の明示がその法的性質を決定するものではなく、総合的な考慮がなされるべきであることを示唆していると思われる。また、本件は、新種保険の

出現により、各種給付と損害の填補というテーマに、さらなる検討を促すものといえようか。

- (18) 鈴木・前掲書17頁以下。
- (19) 鈴木・前掲書21頁。
- (20) 所有・使用する車の任意保険付保台数が9台以下の保険契約者をノンフリート契約者といい、契約車両1台毎に、無事故年数、事故件数に応じて、保険料率の割り増しまたは割引を行う制度。埴善多「自動車保険の変遷と課題」前掲『自動車事故の損害賠償と保険』591頁注（12）参照。
- (21) 既存の事故歴または損害率の実績に応じて、保険料率の割り増しまたは割引を行う制度。前注591頁注（13）参照。
- (22) 各自動車保険の内容を比較したものに、前掲『自家用自動車総合保険の解説〈SAP〉[1991年版]』（改訂4刷）16頁の表があるので、参照されたい。
- (23) SAPの基本契約は、対人賠償保険、対物賠償保険、搭乗者傷害保険、自損事故保険、無保険車傷害保険、車両保険であり、PAPは、対人賠償保険、対物賠償保険、搭乗者傷害保険、自損事故保険、無保険車傷害保険である。
- (24) 志田惣一「自損事故保険・搭乗者傷害保険の現状と課題」加藤・木宮編『自動車事故の損害賠償と保険』（1991年）449頁は、自動車保険制度について、統一的な「基本保障制度」の確立が望ましいとし、同じ基本保障を定額型傷害保険および実損填補型賠償責任保険とで分担している場合には、やはり何らかの不均衡を生ぜざるを得ないと指摘している。
- (25) 倉沢・前掲論文409頁、志田・前掲論文446頁及び同箇所の引用文献参照。
- (26) 控除を否定すべきとするものに、北河・前掲論文、控除肯定判例は、解釈論の限界を越えているとし、搭乗者傷害保険の自動付帯についての問題点を指摘するものに、倉沢・前掲論文、被害者が単なる同乗者である場合に、慰謝料減額事由として斟酌するのが相当とするものに、泉澤博「税金・各種保険給付と損益相殺」判タ639—78、好意同乗ケースや、当該事故の発生について責任割合の大きい被害者については、慰謝料を斟酌することが認められると解するものに、小賀野・前掲論文、原則として慰謝料減額事由とはならず、加害者が保険契約者である場合には例外的に慰謝料斟酌事由となる余地があるが、現実には顕在化しないとするものに、芝田・前掲論文、少なくとも搭乗者傷害保険金のような、他人のための傷害保険給付が行われた場合には、フランス法におけるような控除条項にもとづく加害者・被害者間の利益調整の方法を採用する余地があるとするものに、金沢

〔論 説〕

「傷害保険総論」金沢ほか編『新種・自動車保険講座Ⅳ（傷害・新種物保険）』22頁、などがある。なお、学説の紹介については、小賀野・前掲論文が詳しい。

- (27) 鈴木「自動車事故被害者の救済と保険制度」野村好弘編『交通災害における損害賠償，保険および社会保障』（1988年）111頁など。
- (28) 埜善多「自動車保険の変遷と課題」加藤・木宮編『自動車事故の損害賠償と保険』571頁以下など。
- (29) もちろん，この点に関しては，様々な提案がなされている。小賀野・前掲論文158頁及び同箇所引用されている文献参照。

（博士後期課程）