

酒気帯び運転免責条項の解釈

土 岐 孝 宏

I. 問題の所在

人が通常の状態状態で身体に保有する程度以上にアルコールを保有した状態で生じた損害ないし傷害について、保険者は免責されるべきか。

これは、酒気帯び運転免責条項の解釈の問題である。酒気帯び運転免責条項は、典型的には自動車保険における傷害保険契約⁽¹⁾及び車両保険契約に存在する免責条項であって、これには約款規定上、様々な内容のものがあるが(後述)、共通項として、「酒気を帯びて自動車を運転している状態で生じた損害・傷害に対して保険金を支払わない」とする旨の定めである。なお、自動車保険以外でも、例えば、損害保険会社が単体商品として販売する交通事故傷害保険⁽²⁾、生命保険会社が主契約に付帯するいわゆる傷害特約においても⁽³⁾、酒気帯び運転免責条項は見られる。

近時、自動車保険の関連で、この問題に関する数件の裁判例が相次いで出されて⁽⁴⁾、また、同一の約款規定の処理について裁判所の解釈が分かれるなど、裁判例は統一しない状況にある(最高裁の判例は不在である)。

もっとも、上記の裁判例に統一がないといっても、多数派の裁判例は、保険契約者の側に厳しい対応を示している。すなわち、ごくわずかでも

アルコールが保有されていれば、たとえそれが道路交通法上、罰則が課されないレベルに収まっているも保険者免責となる、また、アルコールの保有についての運転者の認識は不要であり、いわゆる飲酒運転(酒気帯び運転)をしているという認識がなくても保険者免責となる、という結論を支持している。

しかし、そのような結果は、世論一般に受け入れられる論理であり結論であろうか。

時代が変化し、酒気帯び運転に厳しい対応が必要なことは理解でき、それ自体に異論を唱えるつもりはない。しかし、それを踏まえても、先の結論は、契約者に苛酷ではないか。故意の、しかも、社会一般に危険を及ぼす蓋然性がある酒気帯び運転は絶対に許すべきではない。しかし、例えば、善意の(認識なき)、かつ、社会一般に危険を及ぼす蓋然性が無いか極めて少ない酒気帯び運転まで絶対に許容してはならない社会的要請まであるのか。仮にそれがあるとしても、一民間の保険会社が、国家(刑事法規)よりも前にでて、その旗手を務める必要があるのか。加えて、一般契約者の理解を標準として、約款文言から明白にその免責内容が導けるわけではない(解釈の多義性)という問題が、さらには、自損事故条項、無保険車傷害条項、搭乗者傷害条項、車両条項という、損害保険料率算出機構による標準約款・参考料率(後述)が利用されている保険契約に関して言えば、当該免責には、保険料率上の裏づけがない(料率上、本来は有責であるところ免責にされ、結果、保険者には本来予定していない利益が生じる)という問題がある。本来有責とすべきところ免責とすることで保険会社に生じる利益は、確かに、保険会社が上記の社会的使命を果たす反射効として偶然得ることになる産物と説明できなくもないが、しかし、その利益は、契約者の負担、すなわち、その保険保護に対する期待を裏切る形での免責という負担と引き換えに、保険者に帰属する利益であることも疑いがない。それでは、なぜ私保険の一契約者が、国家国民の社会的使命を果たすための対価を自己の不利益の

もと、負担・甘受しなければならないのであろうか。

「そういう時代だから」という、抽象的、論理薄弱な理由で、保険保護を奪い過ぎること、その行き過ぎが危惧される。

以下、酒気帯び運転免責条項の解釈がどうあるべきかを論じたい。

II. 酒気帯び運転免責条項の内容

通俗的意味における「飲酒運転」に対し自動車保険の保険者の免責を定める条項は、酒酔い運転免責条項と酒気帯び運転免責条項とに大別される。かつての自動車保険には、「被保険者が法令に定められた運転資格を持たないで、または酒に酔ってもしくは麻薬、大麻、あへん、覚せい剤、シンナー等の影響により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ているとき」に生じた損害、傷害に対して保険金を支払わない、という内容の酒酔い運転免責条項が規定され、道路交通法にいう酒酔い運転（現行、道路交通法117条の2第1号⁽⁵⁾）を免責にするものとしてきたが⁽⁶⁾、損害保険各社では平成15年ごろから、順次、これにかえて（後述のように内容は様々であるが）酒気帯び運転免責条項を採用し⁽⁷⁾、今日、自動車保険契約において、酒酔い運転免責条項を採用している会社は皆無である。

1. 自動車保険約款の規定

(1) 損害保険料率算出機構・自動車保険標準約款の内容

参考純率と標準約款

損害保険料率算出団体に関する法律第3条4項及び損害保険料率算出団体に関する内閣府令第3条3号に基づき、自動車保険には、参考純率の制度が整備されている。同法律に基づき設立された損害保険料率算出機構（法人）が、会員損害保険会社から契約データ・過去の支払データの提供を受け、純保険料率部分に対応する参考純率を計算し（同法7条

の2)、これを内閣総理大臣に届出て審査を受けるとともに(同法9条1項及び9条の2第1項)、他方でこれを会員損害保険会社の利用に供し(同7条の2第1項1号)、各社はそれぞれの保険料率(純保険料率+付加保険料率)を算出する際の基礎(保険料率中の、純保険料部分)として利用する仕組みである。

参考純率の使用は強制されるものではなく、利用は任意であるが(したがって、各社で参考純率をそのまま利用せず、これを基礎として修正し、あるいは独力で独立した純保険料率を算出し、それを利用することもできる)、ただ、機構の参考純率をそのまま使用する場合は、保険数理審査に関して、保険監督上のメリットを享受できる。すなわち、免許審査ないし商品認可等の基準として、「保険料(及び責任準備金の算出方法)が保険数理に基づき、合理的かつ妥当なものであること(保険業法5条1項4号イ。なお、当該審査基準は商品の料率変更に際しての認可基準でもある。保険業法123条、124条)」という要件が設定されているが、参考純率は、当該要件を満たすものであるとの位置づけを(事実上)与えられている(損害保険料率算出団体に関する法律9条の2第4項⁽⁸⁾。保険会社向けの総合的な監督指針 - 5 - 6⁽⁹⁾参照)。実際、損害保険各社は、標準約款を基礎とした参考料率によるものとして、商品の認可申請⁽¹⁰⁾をしているようである。

さて、機構は、参考純率(純保険料率)を算出するにあたり、算出の前提となる条件(契約内容・補償内容)を定め、その前提で参考純率を算出しているが、その前提となる保険約款が、標準約款である。当該標準約款は、参考純率とともに、会員保険会社に提供されている。それゆえ、参考純率をそのまま純保険料率に使用している(そのように金融庁に商品認可申請をしている)損害保険会社のリスク計算は、要するに標準約款を前提とするリスク計算である。保険商品の内容そのものを形成する本来的免責条項の解釈にあたって、料率上の問題は避けて通ることができないが、その意味でも、標準約款の内容は重要であろう。以下、

まず、それを確認しておきたい。

標準約款の酒気帯び免責条項の内容

標準約款における酒気帯び運転免責条項は、次のとおりである。⁽¹¹⁾すなわち、被保険者等が「法令に定められた運転資格を持たないで被保険自動車を運転している場合、酒に酔った状態(注：アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態をいいます)もしくは身体に道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)第44条の3(アルコールの程度)で定める程度以上にアルコールを保有する状態⁽¹²⁾で被保険自動車を運転している場合、または麻薬、大麻、あへん、覚せい剤、シンナー等の影響により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ている場合に生じた⁽¹³⁾」傷害又は損害に対して、保険金を支払わないとする内容である(下線筆者)。

(2) 損害保険各社の約款規定の内容

損害保険各社における自損事故条項、車両条項等の酒気帯び運転免責条項は、文言・体裁が標準約款と全く同じというわけではなく、現状、多様な展開を見せている。それらについて、解釈に有意味に影響しうる可能性がある相違部分を意識して整理するものとし、具体的には、a) 酒気帯び運転の内容ないし定義の視点、b) その酒気帯び運転の免責を、無免許運転ないし麻薬・大麻等が影響する運転の免責と(“又は”で接続するなどして)文脈上、連続一体して同一条項内で規定しているか否かの視点で分類すれば、以下の5類型に細分することができる。

標準約款(政令基準値以上免責+無免許運転・麻薬影響運転一体規律)タイプ

まず、前出、標準約款とまったく同様の約款文言・体裁を用いて、文言(内容)としては、a) 道路交通法施行令第44条の3で定める程度、

すなわち、「血液 1 mlにつき0.3mg又は呼気 1 ℓにつき0.15mg以上にアルコールを保有する状態の運転」を免責となる酒気帯び運転と定め、体裁としては、b) その酒気帯び運転の免責を、無免許運転・麻薬影響運転免責と連続一体して、同一条項内(同一号内)で規定する類型がある(以下、タイプと記す)。2社に採用が確認された。⁽¹⁴⁾

道交法65条違反免責+無免許運転・麻薬影響運転一体規律タイプ

次に、「被保険者が法令に定められた運転資格を持たないでご契約のお車を運転している場合、麻薬、大麻、あへん、覚せい剤、シンナー等の影響により正常な運転ができないおそれがある状態でご契約のお車を運転している場合、または道路交通法(略)第65条(酒気帯び運転等の禁止)第1項に定める酒気を帯びた状態もしくはこれに相当する状態でご契約のお車を運転している場合に、その本人に生じた傷害に対して、保険金を支払わない」とする文言を典型的に用いて、文言(内容)としては、a) 道交法65条違反の状態の運転を免責となる酒気帯び運転と定め、体裁としては、b) その酒気帯び運転の免責を、無免許運転・麻薬影響運転免責と連続一体して、同一条項内(同一号内)で規定する類型がある(以下、タイプと記す)。もっとも多く、11社に採用が確認された。⁽¹⁵⁾

道交法65条違反免責+無免許運転・麻薬影響運転別規律タイプ

次に、「当会社は、次の から のいずれかに該当する傷害に対しては、保険金を支払いません。被保険者の故意又は重大な過失によって生じた傷害、被保険者が、法令により定められた運転資格を持たないでご契約のお車を運転している場合に生じた傷害、被保険者が麻薬、大麻、あへん、覚せい剤、シンナー等の影響により正常な運転ができないおそれがある状態でご契約のお車を運転している場合に生じた傷害、被保険者が、道路交通法第65条第1項に定める酒気帯び運転またはこ

れに相当する状態でご契約のお車を運転している場合に生じた傷害、
略」とする文言を典型的に用いて、文言(内容)としては、a) 道交法65条違反の状態の運転を免責となる酒気帯び運転と定め、体裁としては、b) 当該酒気帯び運転の免責を、無免許運転・麻薬影響運転免責と、一応、別枠・別号(項のレベルでは同一である)で規定する類型がある(以下、タイプと記す)⁽¹⁶⁾。3社に採用が確認された。

「法令に定める」酒気帯び免責 + 無免許運転・麻薬影響運転一体規定タイプ

次に、「当会社は、次の ~ までのいずれかに該当する損害に対しては、保険金を支払いません。被保険者の故意または重大な過失によって生じた傷害、次のいずれかに該当する間に生じた損害、ア. 被保険者が法令に定められた運転資格を持たないで自動車を運転している間、イ. 被保険者が、麻薬、大麻、あへん、覚せい剤、シンナー等の影響により正常な運転ができないおそれがある状態で自動車を運転している間、ウ. 被保険者が法令に定める酒気帯び運転またはこれに相当する状態で自動車を運転している間、省略」とする文言を典型的に用いて、文言(内容)としては、a) 特に「道交法65条」という用語を使用することなく、単に、「法令に定める酒気帯び運転」が免責になるとし、体裁としては、b) その酒気帯び運転の免責を、無免許運転・麻薬影響運転免責と同一条項内(上記、のア~ウ)で規定する類型がある(以下、タイプと記す)⁽¹⁷⁾。2社に採用が確認された。

酒気帯び免責 + 無免許運転・麻薬影響運転一体規定タイプ

最後に、「当会社は、次のいずれかに該当する傷害に対しては、保険金を支払いません。被保険者の故意または重大な過失によって生じた傷害、次のいずれかの場合に生じた傷害、ア. 被保険者が法令に定められた運転資格を持たないでご契約のお車を運転している場合、イ. 被

保険者が酒気帯び運転またはこれに相当する状態でご契約のお車を運転している場合、ウ. 被保険者が、麻薬、大麻、あへん、覚せい剤、シンナー等の影響により正常な運転ができないおそれがある状態でご契約のお車を運転している場合、 省略」とする文言を用いて、文言 (内容) としては、a) 特に「道交法⁶⁵条」という用語も、「法令」という用語も使用することなく、単に、「酒気帯び運転」が免責になるとし、体裁としては、b) その酒気帯び運転の免責を、無免許運転・麻薬影響運転免責と同一条項内 (のア~ウ) で規定する類型がある (以下、タイプと記す)。1社に採用が確認された。⁽¹⁸⁾

2. 生命保険約款の規定

生命保険商品における酒気帯び運転免責条項は、損保自動車保険に関するタイプに類似する定めである。

典型的には、「災害入院給付金 (等) を支払わない場合」との欄中で、「つぎのいずれかにより支払事由に該当したとき、i) 保険契約者または被保険者の故意または重大な過失、ii) ~ iv) 略、v) 被保険者が法令に定める運転資格を持たないで運転している間に生じた事故、vi) 被保険者が法令に定める酒気帯び運転またはこれに相当する運転をしている間に生じた事故、vii) 略」とする規定がみられる。⁽¹⁹⁾

Ⅲ. 酒気帯び運転免責条項にかかる裁判例

以下、酒気帯び運転免責条項の解釈、適用が争点となった裁判例を紹介する。ところで、約款条項の解釈は、文言内容や規定の体裁からの影響を受ける可能性もあるため、裁判例も、約款のタイプごとに考察する必要がある。但し、現時点で公開されている自動車保険の裁判例は、タイプとタイプの約款に関係するものしか存在せず (なお、両者は、文言上は、道交法⁶⁵条違反の状態の運転を免責になる運転と定める点で

共通している), 現段階での考察区分は, それに限られる。なお, 判旨中の下線は, 筆者によるものである。

1. 自動車保険関係

< タイプの裁判例 >

(1) 和歌山地判平成20年3月19日 TKC 法律情報データベース登載,
(控訴審) 大阪高裁平成20年8月29日 TKC 法律情報データベース登載
(富士火災海上保険事案)

事案

平成17年10月14日午後8時45分頃, 一般用総合自動車保険に特約されたファミリーバイク人身傷害担保特約⁽²⁰⁾の被保険者が, 125cc以下の普通二輪自動車を運転中, 交差点内で自転車と接触の上, 転倒し, 翌日, 脳挫傷により死亡したが, 本件事故当時, 被保険者が, 血液1mlにつき, 0.6mg (= 政令数値の2倍) のアルコールを保有していたため, 保険者が, タイプの免責条項を援用し, 酒気帯び運転免責を争った事案である。

当事者の主張

保険契約者の側(被保険者から人身傷害保険金請求権を相続したと主張している原告)は, a) 本件免責条項は, アルコールの影響により「正常な運転ができないおそれがある状態」であると認められ, かつ, 保険事故との因果関係のある場合」に限定して適用されるべきであり, 本件事故の原因は被保険者の飲酒ではなく, 一時停止を無視した自転車の重大な過失にあるから本件には適用がない, b) 本件免責条項は, シンナー等の違法な薬物の影響による保険事故については「正常な運転ができないおそれがある状態」にあることを免責要件としているのに, それ自体合法であるアルコールについては「正常な運転ができないおそれがある状態」の有無を問わず免責としており不合理であり, また酒気帯

び状態と交通事故の発生や結果との間に因果関係が認められない場合にまで保険金の支払いを免責することは酒気帯び運転を免責事由とした趣旨に反し、このような事情に照らすと、本件免責条項は公序良俗に反して無効である、c) 本件約款は、以前は、「正常な運転ができないおそれ」があることを免責要件としており、本件保険契約者はそのころから被告保険者との間で保険契約を締結し、その後更新を重ねているのであるが、被告は本件免責条項を変更するに際し、契約者に対し特別な周知手段等を講じておらず、このような事情に照らすと、免責を主張することは権利の濫用である、と主張した。

他方、保険者は、a) 免責要件として、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがあったことも、飲酒と事故との因果関係も要求していないし、本件免責条項に規定される「道路交通法65条1項に定める酒気帯び運転」とは、身体に保有するアルコールの程度が血液1mlにつき0.3mgとなっている状態であるが、⁽²¹⁾本件事故当時、Dは血液1mlにつき0.6mgのアルコールを保有しており、免責要件に該当し、b) 運転者が酒気帯び運転を行った以上、保険金の支払いを拒絶することは公序良俗に反しないし、c) 酒気帯び運転を行ない、故意に危険性を増大させた者に保険金を支払うのは妥当でなく、保険契約者は、本件約款を前提として一回契約を更新しており、その更新の際に本件約款の内容を認識し若しくは認識しうる状態にあったから、免責主張が権利濫用となるものではない、と主張し争った。

判旨 (原審裁判所及びこれをそのまま引用する控訴審裁判所)

a 「本件事故当時、被保険者は、道路交通法65条1項の『酒気帯び』の状態にあったと認められるから、被告が保険金の支払いを拒絶できるというべきである。これに対して原告は、本件免責条項は、アルコールの影響により「正常な運転ができないおそれがある状態」であると認められ、かつ保険事故との因果関係のある場合に限定されるべきであると主張する。しかし、酒気帯び運転の場合、たとえ飲酒量が微量であって

も認知力、情報処理能力、注意力、判断力が低下し、反応速度が遅くなって交通事故を起こす可能性が著しく高まることから、本件免責条項は、酒気帯びの程度を問わず、その運転を一律免責事由としたものであると解される」。

b「本件免責条項は、酒気帯び運転の危険性に照らして、その程度を問わず、酒気帯び事実をもって一律免責事由としたものであると解せられることを考慮すると、本件免責条項ないしはその主張が公序良俗に違反するとはいえない」し、「保険契約者は、本件保険契約を締結する前、本件約款を前提としても1回保険契約を更新したが、その際、本件約款の交付を受けた上で、本件保険契約の申込みをしていることが認められることを考慮すると、本件免責条項による保険金支払拒否が権利の濫用であるということとはできない」として、原告の保険金請求を棄却している。

(2) 大阪地判平成21年5月18日判タ1321号188頁(あいおい損害保険旧約款 事案)

事案

平成18年4月23日午前6時10分頃、自動車車両保険契約の被保険者が、被保険車両を時速約40kmで走行させ、赤信号で停車中の別車両後部に追突する事故を起こし、被保険車両が損傷する損害が生じたが、被保険者には事故前日の夜に飲酒した事実があり、本件事故現場で事情聴取を受け、さらに警察官の指示で警察署に赴いて聴取を受けた後、飲酒検知を受けて(事故発生から少なくとも1時間程度経過した時点で実施されたという認定がある)、呼気1ℓにつき、0.1mgのアルコールを保有していた事実が認められたため、保険者が、タイプの免責条項を援用し、酒気帯び運転免責を争った事案である。

当事者の主張

保険契約者の側は、約款にいう「道交法第65条第1項に定める酒気帯び」とは、同法施行令44条の3にいう、呼気1ℓにつき0.15mg以上のアル

コールを保有する場合をいうとし、本件はこれに該当しないと主張した。

他方、保険者は、道路交通法65条1項にいう「酒気を帯び」とは、社会通念上、酒気帯びといわれる状態をいうものであり、身体にその者が通常保有する程度（血中アルコール濃度が $0.03\text{mg}/\text{m}\ell$ 程度。呼気アルコール濃度は、血中アルコール濃度の2000分の1の濃度＝呼気1ℓにつき 0.015mg 程度）以上にアルコールを保有していることが、外観上（顔色、呼気等）認知できる状態をいうため、口から酒臭がし、飲酒検知の結果、呼気1ℓにつき 0.1mg のアルコール保有が認められた本件の運転は、免責となる酒気帯び運転であると主張し争った。また、いわゆる政令数値未滿の酒気帯び運転は、罰則（道交法117条の4第2号）の対象とはならないが、罰則レベルのアルコールが検出されなければ飲酒運転をしてもよいという規範は存在せず、飲酒運転という非難可能性の強いものについて保険保護を与えないことは、社会的要請にも合致し、不合理ではなく、むしろ当然のことであるとも主張している。

判旨

a 「本件免責条項（＝酒気帯び運転免責条項。以下に同じ＝筆者注）は、その文言自体からは、道交法上の罰則の対象とならない場合も含めて、酒気を帯びての運転を免責の対象とするものとも解しうるところであり、少なくとも、原告が主張するような、政令で定める数値以上の酒気を帯びていることを要件とするものと解すべき理由はない。

b 「もっとも、本件免責条項が、損害との因果関係を要せず本件免責条項にあたる状態であることをもっておよそ保険者を免責するという効果を有する条項であること、本件免責条項が、同条項と併記して、無免許運転及び麻薬、覚せい剤やシンナー等の薬物ないし毒物の影響により正常な運転ができないおそれがある状態での運転（本件免責条項。なお、同条項は、道交法66条において禁止された過労運転等のうち、一定の薬物の影響による場合について罰則が定められた同法117条の2第1号の2の規定とほぼ同様の文言を定める条項である。）という、社会

的非難の対象となる理由により正常な運転ができないおそれがある状態での運転として道交法上罰則が定められた場合を免責の対象としていることとの整合性を考慮すれば、本件免責条項が、無免許運転及び同条項の場合よりも厳格に、およそ運転行動にアルコールの影響が現れるおそれがないような場合も含めて、酒気を帯びているといわれる状態での運転を当然に免責とする趣旨とみることも困難である。

上記のような本件免責条項全体の趣旨及び効果との整合性等をも考慮すれば、本件免責条項は、その形式的文言にかかわらず、酒気を帯びた状態での運転のうち、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態での運転を免責事由とする趣旨であると制限的に解釈することが、当事者の合理的意思にかない、相当であると解する。」

c 「そうすると、本件免責条項は、道交法施行令44条の3に定められた程度のアルコールを身体に保有した状態であることを要するものではないが、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態での運転を免責事由とするものと解すべきこととなる。そして、「アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態」にあたる場合とは、当該運転者の飲酒行動、当該事故の当時身体に保有したアルコール量、アルコール耐性や事故当時の肉体的及び精神的状態、事故当時の運転状態ないし事故態様及び原因等も総合的に考慮して、当該運転者が、事故の当時、アルコールの影響により運転者としての通常の注意力、判断能力等を明らかに低下した状態であったと評価される場合であると解することが相当である。なお、原告は、原告のアルコール保有量が、抽象的・一般的危険性がないと推定される程度であり、可罰的違法性のない運転状態であったことが明らかであると主張する。しかしながら、そもそも、道交法65条1項、117条の2第1号及び117条の4第2号の規定からしても、道交法施行令44条の3に定められた数値に達しない場合のアルコール保有状態をもって、直ちに抽象的・一般的危険性がないと推定されているとはいえないし、およそ可罰的違法性がない

とされているものともいえない。…原告は、本件事故当時、前日からの飲酒に十分な睡眠をとっていない体調等も加わって、飲酒量の多寡はどうあれ、アルコールの影響が顕著に残存した状態にあり、運転者としての注意力、判断能力等が明らかに低下した状態であったと推認することができ…、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態であったということが出来る」として、原告の保険金請求を棄却した。

(3) 岡山地判平成24年5月31日 WestlawJapan 登載

(あいおい損害保険 旧約款 事案)

事案

平成17年9月16日午前5時36分頃、自動車保険・人身傷害保険の被保険者(運転者)が、車両の運転を誤り、路外のブロック塀に衝突し、脊椎損傷、完全麻痺の傷害を負い、常に介護を要する後遺障害が残存したが、被保険者が事故前日の夜、青年会議所の記念式典に出席し、2次会、3次会にも出席していた事実があり、また、救急隊員作成の傷病者観察カードに「アルコール臭あり」と記載されていたことから、保険者が、タイプの免責条項を援用し、酒気帯び運転免責を争った事案である。

当事者の主張

保険契約者の側は、本件免責条項においては、無免許運転、薬物等の影響により正常な運転ができないおそれがある状態での運転及び酒気帯び運転の3つが並置されているところ、その均衡を考えると、酒気帯び運転については、そのうちアルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態での運転に限って免責事由とする趣旨であり、被保険者はその状態になく、本件は免責事由に該当しないと主張した。

他方、保険者は、道路交通法65条1項に定める「酒気を帯び」とは、社会通念上、酒気を帯びているといわれる状態をいい、具体的には、通常の状態で身体に保有する程度以上にアルコールを保有していることが、外観上認知できるような状態にあることをいうとし、本件は、被保険者が、

酒気を帯びた状態で惹起された事故であるから免責されると主張した。

判旨

「道路交通法65条1項にいう『酒気を帯びて』とは、社会通念上酒気帯びといわれる状態をいうものであり、これが外観上(顔色、呼吸等)認知できる状態にあることをいうものと解される。…本件事故は、被保険者が本件免責条項所定の『道路交通法65条1項に定める酒気帯び運転』をしている場合に生じたものと認められる。…道路交通法65条1項は、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態での運転などと禁止範囲を限定する文言は置かれておらず、酒気帯び運転それ自体を禁止するものである。他方、薬物等の服用下の運転については、道路交通法上、それ自体を禁止する規定はなく、そのうち薬物の影響その他の理由により、正常な運転ができないおそれがある状態での運転が禁止されているにとどまる。また、道路交通法は、無免許運転については、それ自体を禁止している。これらの道路交通法の規定と本件免責条項の規定とを対比すると、本件免責条項が、道路交通法の禁止内容に対応して免責事由を定める趣旨であることは明確である。そうすると、本件免責条項は、酒気帯び運転につき、道路交通法上、それ自体が禁止されていることにかんがみ、罰則の適用を受けるか否かあるいは正常な運転ができないおそれがある状態であったか否かを問わず、免責事由とすることを定めたものと解するのが相当である」として、原告の保険金請求を棄却している。

< タイプの裁判例 >

(4) 東京地判平成23年3月16日金判1377号49頁(あいおい損害保険新約款 事案)

事案

平成21年7月22日午後11時45分頃、搭乗者傷害保険、自損事故傷害特

約の被保険者(運転者)が、被保険車両である普通自動二輪を時速30~40kmで運転中、電柱に衝突し、左第5指切断による短縮等の後遺障害を残したが、事故前に飲酒の事実があり(但し、認定では、同日午後5時ころ夕食をとり、350mgの発砲酒2本を飲み、睡眠薬であるアモバン錠とハルシオン錠0.25mgを1錠ずつ服用して午後6時ころ就寝し、午後10時ころ目が覚め、付近のコンビニに買い物に出かけその帰りに本件事故にあったとされている)、また、警察官が本件事故現場に赴き、翌23日午前0時30分ころ、本件事故現場付近において、飲酒検知を実施し、呼気1ℓにつき0.05mgのアルコールが検知したされた(なお、認定では、同警察官は、被保険者が顔面より30センチメートル離れた位置で酒臭がわずがあり、10メートルを正常に歩行し、10秒間直立し、顔色及び目の状態は普通であると見分し、被保険者は、同警察官からの質問に対し、前日午後5時ころ自宅で350mℓの発砲酒を2本飲んだ旨回答するなど普通に応答ができたが、「(事故について)覚えてない」と供述したとされている)ため、保険者が、タイプの免責条項を援用し、酒気帯び運転免責を争った事案である。

当事者の主張

保険契約者の側(被保険者の破産管財人)は、本件自動車保険契約の酒気帯び免責条項が定める免責事由は、酒気を帯びた状態での運転のうちアルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある場合に限定して解釈されるべきであり、被保険者の運転はそれに該当しないと主張した。

他方、保険者は、本件事故直後の飲酒検査において、呼気1ℓにつき0.05mgのアルコールが検知されるなどしたから、被保険者は酒気を帯びた状態で本件二輪車を運転して本件事故を発生させたのであり、これは本件自動車保険契約の酒気帯び免責条項が定める免責事由に該当すると主張した。

判旨

a 「酒気帯び免責条項は、『被保険者が、道路交通法第65条第1項に定める酒気帯び運転またはこれに相当する状態でご契約のお車を運転している場合に生じた傷害』に対しては、保険金を支払わない旨規定している。道路交通法第65条第1項にいう『酒気を帯びて』とは、およそ社会通念上酒気を帯びているといわれる状態をいい、具体的には、通常の状態で身体に保有する程度以上にアルコールを保有していることが、顔色、呼気等により、外観上認知することができるような状態にあることをいうものと解される（道路交通法は、刑事罰の対象を、酒気を帯びて運転した者のうち、酒に酔った状態が、政令で定めるアルコール濃度以上の場合に限っているが、同法第65条第1項により禁止される酒気帯び運転の範囲はこれよりも広い。）。そうすると、酒気帯び免責条項にいう『道路交通法第65条第1項に定める酒気帯び』とは、社会通念上酒気を帯びているといわれる状態をいい、具体的には、通常の状態で身体に保有する程度以上にアルコールを保有していることが、顔色、呼気等により、外観上認知することができるような状態にあることをいうと解される。…

被保険者は、本件事故直後に通常の状態で身体に保有する程度以上にアルコールを保有していることが、呼気等により外観上認知することができるような状態にあったから、本件事故による被保険者の傷害は被保険者が酒気を帯びた状態で運転している場合に生じたというべきであり、酒気帯び免責事由が成立する」。

b 「原告は、道路交通法第65条第1項の酒気帯び運転のうち、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態での運転を免責事由とするものと限定的に解すべきであるとするが、…酒気帯び免責条項は、『被保険者が、道路交通法第65条第1項に定める酒気帯び運転またはこれに相当する状態でご契約のお車を運転している場合に生じた傷害』とのみ規定しており、『アルコールの影響により正常な運転ができ

ないおそれがある状態』という文言は入っていない。酒気帯び免責条項は、道路交通法第65条第1項が酒気を帯びて自動車を運転する行為を禁止していることに対応しており、酒気を帯びた状態で自動車を運転してはならないのに運転している場合に生じた事故は自招損害であり、運転者が自己責任を負うべきであるとして保険金の支払を免責する趣旨のものと解される。このような酒気帯び免責条項の文言及び趣旨に照らせば、同条項は、道路交通法第65条第1項の酒気帯びの状態で自動車を運転している場合に生じた傷害であれば、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態であるか否かにかかわらず、免責事由に該当すると解するのが相当である」。

c 「原告は、約款が、免責事由として、酒気帯びのほか、無免許運転や『麻薬、大麻、あへん、覚せい剤、シンナー等の影響により正常な運転ができないおそれがある状態』等を挙げていることを指摘し、これらの免責事由との整合性から、およそ運転行動にアルコールの影響が現れるおそれがないような場合を含めて、酒気帯び運転を当然に免責とする趣旨とみるのは困難であり、酒気帯び免責条項を上記のとおり限定的に解釈すべきであって、それが当事者の合理的意思や消費者契約法10条等の趣旨にも合致すると主張する。しかし、酒気帯び免責条項は、酒気帯びの状態での運転中の事故は自招損害であり運転者が自己責任を負うべきであるとして免責事由とするものと解され、このような条項は合理性があつて、これを限定的に解釈すべき理由は見だし難い。他方、約款は、免責事由とされる無免許運転について、『被保険者が、法令により定められた運転資格を持たないで...車を運転している場合に生じた傷害』と規定するとどまり、『...の影響により正常な運転ができないおそれがある状態』という文言は存しない。この規定は、道路交通法第64条が無免許運転を禁止していることに対応しており、無免許者はおよそ自動車を運転してはならないのに運転している場合に生じた事故は無免許者の自招損害であり、運転者が自己責任を負うべきであるとして免責事由

とする趣旨のものとして解される。また、約款が列挙する免責事由で『...の影響により正常な運転ができないおそれがある状態』と規定しているのは、麻薬、大麻、あへん、覚せい剤、シンナー等(以下、これらを合わせて「麻薬等」という。)の影響による場合のみである。この規定は、道路交通法が、麻薬等を服用して自動車を運転すること自体を禁止せず、その第66条で、『何人も、...薬物の影響その他の理由により、正常な運転ができないおそれがある状態で車両等を運転してはならない。』と規定しているのに対応しており、麻薬等の影響により正常な運転ができないおそれがある状態で自動車を運転している場合に生じた傷害に限って免責事由とする趣旨のものとして解される。このように、約款における免責事由の規定ぶり全体をみても、約款は、免責事由を規定するに当たり、それぞれの免責事由ごとにふさわしい要件を記述していると解されるのであって、他の免責事由の規定ぶりから酒気帯び運転免責事由の限定的解釈を正当化することはできないし、限定的解釈が当事者の合理的意思や消費者契約法10条等の趣旨に合致するともいえない。

d 「原告は、道路交通法第117条の2の2第1号、第65条第1項違反の酒気帯び運転の罪は故意犯とされ、アルコールを身体に保有しながら運転をすることの認識は必要であるから、酒気帯び免責条項の『酒気帯び運転』にも同様の認識が必要とされるところ、被保険者はそのような認識を有していなかったと主張する。しかし、道路交通法第117条の2の2第1号の酒気帯び運転の罪は故意犯と解されるけれども、同法第65条第1項は、その文言及び趣旨からみて、客観的に酒気を帯びた状態にある者の自動車の運転をすべて禁止しており、酒気を帯びて運転することについて故意を要件としていないと解される。したがって、同条を受けた酒気帯び免責条項においても、同様に酒気帯び運転についての故意を要件とするものではないと解される。この点においても、被保険者は本件事故の約6時間前に飲酒をしていたのであるから、アルコールを自己の身体に保有しながら本件二輪車を運転することの認識があったと推

認められ、酒気帯び運転について故意があったものと認められる」として、原告の保険金請求を棄却している。

2. 生命保険(特約)関係

生保・災害関係特約等に関する酒気帯び運転免責については、先の自動車保険の場合とは異なり、比較的古くから裁判例の蓄積がある。

そのなかで、生保約款に用いられる「法令に定める酒気帯び運転」の意義については、例外なく、政令を介して刑事罰が課されるレベル以上、すなわち、「道路交通法施行令44条の3に定める数値(血中アルコール濃度が血液1mlあたり0.3mg以上又は呼気1ℓあたり0.15mg以上。なお、平成13年改正前までは、血中アルコール濃度が血液1mlあたり0.5mg以上又は呼気アルコール濃度が、呼気1ℓあたり0.25mg程度)以上に、酒気を帯びている場合の運転をいう」との判断がなされている(東京高判平成15・8・14生保15巻493頁、鹿児島地判平成14・4・26生保14巻277頁、横浜地裁小田原支部判平成11・10・21生保11巻601頁、札幌高判平成6・7・13生保7巻397頁、釧路地裁根室支部判平成6・3・4生保7巻306頁、大阪地判平成4・3・24生保7巻63頁、岐阜地判平成元・1・31生保6巻1頁、東京地判昭和63・12・20生保5巻385頁)。それ以外の定義を与える判断、具体的には、刑事罰がないレベルの酒気帯び運転で免責を認めたものは存在しない。⁽²²⁾

ここでは、酒気帯び運転の意義以外の論点も含めて、飲酒運転厳罰化の源流、平成13年道路交通法改正以降⁽²³⁾に出された裁判例2件を紹介する。厳罰化を意識せざるを得ない世論の中で出されている判断であり、要するに、先の自動車保険の諸判断と状況と同じくして出されている、それと対比可能な判断である(なお、いずれも、免責条項の解釈は争われていない<飲酒の事実ないし運転者であった事実を争う形である>ため、当事者の主張は省略し、事案と判旨のみ紹介する)。

(1) 鹿児島地判平成14年4月26日生保14巻277頁

事案

生保・災害割増特約，新傷害特約の被保険者が，妻が夜遅く帰宅したことに機嫌を損ねて自動車を運転して自宅を出て行ったあと，自動車ごと海中に転落して死亡したが，妻が警察官による事情聴取の際，「被保険者が大分酔っていた」，「夫は飲酒していたため心配になって」等と説明したことから，保険者が「法令に定める酒気帯び運転」であるとして，免責を主張した事案である（血中アルコール濃度の測定はされていない）。

判旨

「上記免責事由における『法令に定める酒気帯び運転』については，『法令に定める』と規定されている以上，酒気帯び運転について定める道路交通法に基づき，上記免責約款の趣旨に照らして解釈するべきである。そこで同法の規定を見るに，同65条1項（平成14年改正前，以下同じ。）においては，『何人も酒気を帯びて車両等を運転してはならない』と規定し，同条における『酒気を帯びて』とは，社会通念上，酒気帯びといわれる状態をいい，身体にその者が通常保有する程度以上にアルコールを保有していることが外観上認知できる程度にあることをいうと解される。一方，同法119条第1項7号の2（当時＝筆者注）においては，同法65条1項における酒気帯び運転をしたもので，かつ政令で定める以上にアルコールを保有する状態にあった者についてのみ，刑罰を科すこととし，同法施行令44条の3において，身体に保有するアルコール量につき，血液1mlにつき0.5mg以上又は呼気1ℓにつき0.25mg以上と定められている。…そうすると，約款における『酒気を帯びて』とは，事故発生の蓋然性が高い場合であり，かつ，その基準は明確であることを要するというべきであるから，道路交通法119条第1項7号の2及び同法施行令に定める程度以上に身体にアルコールを保有している状態をいうものと解するべきである…被保険者が本件事故当時，身体に上記基準以上の

アルコールを保有していたと認めるに足りない」。

(2) 東京高判平成15年8月14日生保15巻493頁

事案

生保・新傷害特約の被保険者が、女友達と自動車に同乗したまま海に転落し溺死したところ、その両名の死体からアルコールが検出され、被保険者については、血中アルコール濃度が0.12% (呼気1ℓあたり0.6mg)、女友達については、同0.039%であったため、保険者が「法令に定める酒気帯び運転」であるとして、同特約の災害死亡保険金の免責を主張した事案である(原審は、女友達が運転者であった可能性があるとして、保険者有責の判断をしていた)。

判旨

「被保険者が運転者であった蓋然性が高いというべきである。…そして、原判決が認定した事実によれば、被保険者の本件事故発生当時の血中アルコール濃度が0.12%であったことが認められるところ、これを呼気1ℓ当たりの量に換算すると、0.6mgに相当する。ところで、本件事
故当時の道路交通法及び同法施行令によれば、呼気1ℓにつき0.25mg以
上のアルコールを身体に保有する状態で自動車を運転することが「酒気
帯び運転」に該当するものと定められていたのであるから、結局、被保
険者は、法令に定める酒気帯び運転中に本件事故を惹起し、その結果、
死に至ったということになる。…免責事由があるといわなければならない」。

IV. 酒気帯び運転免責条項の解釈に関する学説の状況

1. 自動車保険に関係するもの (タイプ, タイプの約款解釈論)

(1) 学説の状況

自動車保険に関する酒気帯び運転免責条項の解釈を一般的に論じた文献は見当たらない。学説は、前記の裁判例とともに展開されている状況にあり、裁判例に登場するタイプ, タイプの約款解釈、すなわち、「道路交通法65条第1項に定める酒気を帯びた状態で運転している場合に、保険金を支払わない」とする規定の解釈が、判例評釈の形で示されている。学説では、そこで免責となる範囲について見解の対立がある。

一つは、道路交通法65条の解釈をそのまま免責約款の解釈にも流用し、具体的には、身体が通常保有している程度以上にアルコールが保有されていれば保険者は免責されるとする⁽²⁴⁾。先に見た裁判例のうち、- 1 - (1)・(3)・(4)の各判決の解釈に賛成する立場である(以下、厳格説と記す)。

もう一つは、約款の形式文言にとらわれず、一定の制限解釈をして、道路交通法施行令44条の3に定められた程度以上にアルコールを保有している場合にのみ保険者は免責されるとする⁽²⁵⁾。要するに、刑事罰の対象となる酒気帯び運転のみ免責になると解する(政令基準説と記す)。先に見た裁判例で、この考え方を採用したものはない。

なお、先の裁判例、- 1 - (2)判決の解釈、すなわち、「酒気を帯びた状態での運転のうち、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態」の場合のみ保険者は免責されるという解釈も考えられるが(酒酔い基準説と記す)、学説にこれを支持するものは見当たらない。以下、それぞれの説の解釈の根拠をまとめておく。

(2) 厳格説の根拠

厳格説は、本件約款制定・改定の趣旨ないし沿革、すなわち、飲酒

運転の根絶という世論が刑法や道路交通法の改正に影響を及ぼし、それがさらに保険約款の改定を促したという事実を無視すべきではないこと⁽²⁷⁾、一般保険契約者は、道路交通法65条の規定を具体的に知らなくても、常識的に見て酒気を帯びているといわれる状態での運転が同法によって禁止され、かつ、本件約款では、そのような状態での運転中の事故が免責の対象になると理解するのが通常であって、政令数値以上の酒気帯び運転中の事故に限り免責されると考えてはいないこと(約款解釈における一般保険契約者の意思)⁽²⁸⁾、酒気帯び運転という事故発生の蓋然性を高める行為に保険保護を与えないこととして、モラル・ハザードの誘発を防止し、個々の契約者間の公平性を保つべきこと⁽²⁹⁾を、当該解釈の根拠とする。

(3) 政令基準説の根拠

政令基準説は、自動車保険において、従来利用されてきた酒酔い運転免責条項は、酒酔い運転が事故を起こす蓋然性が高く、反社会性が強い(被保険者に強い社会的非難が可能な)行為であることを免責の根拠にしていたが、その観点からすると免責範囲を拡大する意図で新しい免責条項を設けたとしても、アルコールの影響が少なく、罰則もない部分がある酒気帯び運転一般に直ちに免責範囲を拡大することにはならないとの価値判断のもと⁽³⁰⁾、飲酒運転に対する意識の高まり、規範意識の変化から、現在は、政令数値以上の酒気帯び運転については、上述の事情から反社会性が強いと意識されるようになってきていること⁽³¹⁾、道路工学の観点からも、政令数値以上の酒気帯び運転は、注意配分や情報処理という高次の判断を伴う運動能力に影響があるといわれており、(政令基準値である)呼気アルコール濃度0.15mg/ℓ程度でも、総合的な運動能力が低下し、危険な運転行動を誘発する(事故発生率に有意義に影響すること)⁽³²⁾、政令基準で免責を考えることで、生保特約における酒気帯び運転免責条項の場合と整合した結論がとれること⁽³³⁾、警察や法律家ではな

い一般契約者は、刑事・民事の別を問わず、刑事罰の対象になる政令基準値以上の運転をいわゆる「酒気帯び運転」と認識しており、これに該当しない運転には保険保護がある（自身に不利益は課されないであろう）という期待を抱いており、この期待はある意味合理的期待として保護すべきこと⁽³⁴⁾、道路交通法65条は酒気帯び運転についての故意を要件としていないという理由で、身体が通常保有する程度以上にアルコールを保有していることについて、運転者に認識（故意）がない場合にも保険者免責が生じるとすること（ - 1 - (4) 判決参照）は厳格に過ぎ不当で、例えば、常識的な睡眠時間をとったものの、本人の認識なく翌朝にアルコールが残ってしまった場合（しかし政令基準値内ではある）にも免責が生じてしまうという具合に、保険に加入する意味を大きく減じる事態をもたらしかねないこと⁽³⁵⁾を、当該解釈の根拠とする。

(4) 酒酔い基準説の根拠

学説に支持はないが、参考までに、- 1 - (2) 判決が展開した酒酔い基準説の根拠も整理しておく。そこに展開された酒酔い基準説は、本件免責条項全体の趣旨及び効果から免責の範囲を考えるべきものとし、具体的には、本件免責条項（タイプの約款が問題であった）が、a) 問題となる運転と損害との間の因果関係を要しない状態免責と構成されていること、その上で、b) 酒気帯び運転と併記して、無免許運転ないし麻薬運転といった、社会的批判の対象となる理由により正常な運転ができないおそれがある状態での運転として道交法上罰則が定められた場合が免責の対象とされていることを、当該解釈の根拠とする。

なお、この体系的解釈は、無免許運転ないし麻薬運転を、酒気帯び運転から切り分けて規定している タイプの約款の解釈として、直ちに応用できるものではないと思われる。

2. 生命保険(特約)に関するもの

先にみたように、生命保険特約に関する裁判例は、「法令に定める酒気帯び運転」の解釈として、例外なく、政令基準値以上の酒気帯び運転をいうと解している。約款文言は、「法令に定める」であり、「政令に定める」との文言ではないから、この解釈は必然のものではない。すなわち、「法令」であることに疑いがなく道交法65条1項⁽³⁶⁾を参照して、近時の自動車保険の裁判例の多数がとる解釈を採用することも可能な状況下で、あえて、政令で内容を補充される「刑罰規定としての現行117条の2の2第1号(旧119条1項7号の2)」を免責にとって意味のある「法令」とみて、政令基準値以上の酒気帯び運転をいうものと解してきた。

学説もこれを支持するのが多数である。実務解説書は、本免責条項の趣旨は、「無免許運転、無資格運転と同様、自ら危険な行為をし、事故を発生させた者に対して保険保護を与えることは、公序良俗や信義則に反するとの考え方」にあるとし、政令基準値以上の酒気帯び運転が免責になるとし、学説も、古くより、罰則のある酒気帯び運転と解するのが素直な文理解釈であること、道交法では一切の酒気帯び運転が禁止されているが、これを保険者の免責とすることは社会通念上困難であり、また妥当とは言い難いこと、当該免責条項が状態免責という性質を有する以上、一応客観的に合理的な基準と認められる道路交通法上罰則を定める場合について免責と考えるのが、法的安定性および契約者間の衡平性の観点から妥当であることを理由に、政令基準値以上の運転についての免責とする解釈に賛成してきた。既に上記の理由にも垣間見られるところであるが、生保特約の議論では、常に、「事故発生危険が高まる」という観点からする免責可否の議論が展開され、それを離れた単純な社会正義論(飲酒運転の禁止)から議論は展開されていないという特徴が伺える。⁽⁴²⁾

ところで、生保特約に関する酒気帯び免責の議論では、これまでと

くに、判例、実務が採用する政令基準値以上に厳格に考えるべきとする主張は見られなかったが、自動車保険に関する近時の裁判例をうけて、従来の理解に再検討の余地があるとする学説も現れるに至っている。⁽⁴³⁾

V. 私見

(1) 保険契約は、有償双務契約であり、保険契約者は、自らが拠出した対価相当の保険保護の期待を有し、その期待は当然に保護されなければならない。

自動車保険約款に関する厳格説は、まず、この観点において問題がある。すなわち、自動車保険には、損害保険料率算出機構の標準約款による保険料計算(参考純率)を基礎とすることによって、当該商品の「保険料が保険数理に基づき合理的かつ妥当なもの」という業法上の商品認可基準をクリアし、その上で、これが販売されているという事情がある。⁽⁴⁴⁾ その標準約款は、政令基準値以上の酒気帯び運転しか免責にしないものとしており、その前提で純保険料は計算されている。そういった背景事情がある参考純率を利用するにもかかわらず、政令基準値未満の酒気帯び運転を免責にする行為は、純保険料の計算基礎にはなかった免責を行う行為である。要するに、参考純率を使用せず、仮に政令数値未満の酒気帯び運転をも免責にするとの純保険料率を計算してそれを金融庁に提出し商品認可を受けているなら格別、そうでない限りは、料率上予定されていない免責を主張している関係になる。そして、その行為の裏側で、保険契約者は、自らが拠出した対価(保険料)相当の保険保護を受けられない関係が生じる。

厳格説はその結果を支持するが、そのような解釈・運用は、保険契約の有償双務契約性に由来する対価均衡の要請の観点から問題がある。また、厳格説の解釈・運用は、結局、当該商品の「保険料の合理性ないし妥当性」に、疑義を生じさせることになろう。したがって、それは、単

に、私法上、問題ある行為というだけでなく、保険監督法上も問題ある行為とされる余地がある。⁽⁴⁵⁾

(2) 酒気帯び運転免責条項は、原因と保険事故との間の因果関係を免責にあたって必要としない状態免責である。因果関係を要求される一般的な原因免責と比べると、保険契約者に苛酷な面もある。契約者に苛酷に作用しうるだけに、とりわけ、当該免責の目的を踏まえてする、免責の範囲の適切な設定(効力をめぐっての利害調整)が必要である。自動車保険約款に関する厳格説は、この観点においても問題がある。

確かに、免責事由の設定は、基本的には契約自由の問題である。⁽⁴⁶⁾しかし、既に、最高裁は、「法令違反」が状態免責とされていた自動車保険約款の解釈につき⁽⁴⁷⁾、そこにいう法令違反とは「道路交通法・施行令等が、危険の発生あるいは増加の蓋然性が極めて高いものとして自動車の使用又は運転を禁止しているような重大な法令違反行為で、かつ、右行為が罰条に該当」する場合で、しかも、「右法令違反と事故との間の因果関係のある場合」のみをいうとして、相当、制限的な解釈を行ない、価値判断としては、状態免責の苛酷さを緩和する方向性を打ち出している。その価値判断からは、少なくとも、状態免責条項について(あるいはより広く免責条項一般について)、内容面の合理性ないし目的に照らした妥当範囲の合理性が審査されなければならないとする趣旨を読み取ることができよう。⁽⁴⁸⁾

それを踏まえ、「状態免責」の内容面ないし目的に照らした妥当範囲の合理性は、当該「状態」があれば、因果関係の有無を厳格に論じなくとも、概して保険者の引き受けた危険に有意味な変化が生じるとの関係(蓋然性)が、経験則上あるいは科学データ上認められるという場合あって、はじめて認められるものとするべきであろう。⁽⁴⁹⁾いずれにしても、状態免責は、危険の状態と離れて解釈・運用されるべきではない(この点は、状態免責が「危険の条件的制限」ともいわれることからも導けよう)⁽⁵⁰⁾。⁽⁵¹⁾

さて、厳格説は、呼気0.05mg/ℓの保有事案で酒気帯び免責を認めた

裁判例(- 1 - (4))を支持し、要するに、 $0.15\text{mg}/\ell$ という政令数値未満の酒気帯び運転でも状態免責が生じるとするが、これは、その状況における危険の状態(危険の変化)を無視した解釈であり、結局は、不合理な状態免責の主張を行うものと評価できる。

というのも、酒気帯び運転が運転行動(事故)に及ぼす影響に関する近年の研究によれば、もっとも低水準で影響力を肯定する研究者にあっても、 $0.12\text{mg} \sim 0.21\text{mg}/\ell$ の保有レベルで初めて運転行動に対する影響を肯定するに過ぎず⁽⁵²⁾、平常時($0.015\text{mg}/\ell$ といわれている)を超える、政令数値($0.15\text{mg}/\ell$)未満(但し、もっとも厳格なデータでは $0.12\text{mg}/\ell$ 未満)の間では、科学的に危険率の変化が認められない。厳格説は、そのように、引き受けられた危険に有意な変化が生じないという、状態免責がそもそもその合理性を持ちえない状況下において、状態免責を主張している⁽⁵³⁾のである。不当である。

(3)以上、厳格説は、本免責の料率上の位置づけ、本免責をとりまく危険状態の変化という、本来なら議論してしかるべき上述の論点に何らの説明も与えることなく、他方で、約款文言(文理解釈)、契約当事者の意思内容(飲酒運転の根絶という社会的要請を受けて一滴でも免責とする約款作成者の意思があり、他方で、一滴でも免責になると一般契約者も認識しているという)、モラル・ハザードの誘発防止を根拠に掲げて、一滴でも免責(身体が通常保有する以上にアルコールを保有していれば免責)になるという結論が導かれるとしている。

そこで、以下では、上記内容での免責が生じることの根拠として、厳格説が、積極的に掲げている諸事由(~)を考察し、これらがその結論を導くにあたっての説得的理由になりうるかどうかを検証する。

第一に、厳格説は、「酒気帯び運転という文言を道路交通法65条1項と同義であると規定しているので、内容が不明確とは言えず、「本件約款は、単に65条1項の酒気帯び運転を対象にしており、政令数値以上の酒気帯び運転に限定している文言は見られないことに留意する必要が

ある」とし、⁽⁵⁴⁾文理解釈上導かれるのは、厳格説が主張している免責内容であるとする。

確かに、「道路交通法65条1項に定める酒気帯び運転」という文言からは、「程度の如何を問わない酒気帯び運転」も想定されるであろう。しかし、それが唯一の答えではない。というのも、道路交通法上、3段階にレベル分けされた「酒気帯び運転」は、概念上は、すべて「道交法65条1項にいう酒気帯び運転」とひとくくりにされ、それが、117条の2第1号、117条の2の2第1号を介して色分け(小分類)されているという状況があり、結局、その状況下で、「道交法65条1に定める酒気帯び運転」といわれても、小分類のうちのどれを指すのかという疑問が、概念内在的なものとして、必然に生じる関係がある。「道交法65条1項に定める酒気帯び運転」とは、厳格説が理解するほど、単純で明確な概念ではない。さらに「法令に定める酒気帯び運転」、単なる「酒気帯び運転」ともなれば、より、そのように言える。むしろ、多義的で、不明確である。その証拠に、前述の生保の裁判例は、「法令に定める酒気帯び運転」という約款文言に直面した際、その疑問に逢着し、結果的には、そのうちの、「第二段階レベルの酒気帯び運転をいう」との“選択”をしてきた事実がある。⁽⁵⁵⁾また、前掲和歌山地判平成20年3月19日及び大阪高判平成20年8月29日の事案では、その文言に直面した損害保険会社の訴訟代理人ですら、(本来の会社の意図に反してという評価になろうか)政令基準説の内容でそれを解釈し、政令基準値以上の状態であれば免責される旨主張している(注21参照)。これら事実は、要するに、「法令に定める酒気帯び運転」あるいは「道路交通法65条1項に定める酒気帯び運転」といわれても、当然には、「程度の如何を問わない酒気帯び運転」という結論に到達できないことを物語っている。⁽⁵⁶⁾結局、文理解釈ではいずれとも決着がつかないというのが、本来出すべき結論であろう。そして、そうであれば、そこに、疑わしきは約款作成者(保険者)の不利益に解釈するという、約款作成者不利の解釈原則ないし不明確原則を妥当

させることが正義となり、状態免責という形式から推察される高度危険除外という本免責の趣旨・目的に照らしても、「一滴でも免責である」という保険者側の解釈（厳格説）は排斥されるべきである。

第二に、厳格説は、政令基準値未満でも免責とするのが約款作成者の意思であり、その意思を忖度しても、厳格説が主張している免責内容が導かれるとする。しかし、約款解釈において、作成者意思は必須の解釈要素ではない上、現時点で、その意思が、損害保険会社に勤務する関係者によって自白された事実はない。いずれにしても、上記の正義ある解釈原則を前にしては、強調しても仕方のない根拠であろう。

他方で、厳格説は、約款作成者の意思のみならず、一般契約者の意思としても、政令基準値未満で免責になることを考えており、その意思を忖度しても、厳格説が主張している免責内容が導かれるとする。しかし、はたしてそうであろうか、大いに疑問がある。

厳格説は、「一滴でもダメ」という社会規範が形成されたことで、「一滴でも保険者免責」になるとの理解が形成され、それが契約者の意思の内容であるとするが、法と道徳の相違を無視した論理の飛躍があり⁽⁵⁷⁾、説得力がない。すなわち、「一滴でもダメ」という前者では、単に、道徳的非難を回避するべく規範を遵守する意思（それによって形成される社会規範）ないしその非難を受容する意思が問題になるだけであるが、後者では、強制力を伴う法的不利益を回避するべく規範を遵守する意思ないしその非難を受容する意思が問題になるからである。両者の性質が異なる以上、前者の意思があっても、後者の意思が当然にあることにはならず、道徳的非難と法的制裁とでは重大さが違うのであって、前者の意思から後者の意思を安易に導いてはならない。一般の契約者は、確かに、常識論、道徳律として、「一滴でもダメ」というという社会規範を理解しているが、しかし、それ以上に、一滴でも、法的制裁・法的非難（保険者免責）が自らに課されるという（法）規範までは、刑事法との兼ね合いもあって、おそらくは認識していないと考える。反対に、刑事罰が

ない、強制力をもってとがめられない行為で、なぜ保険者免責となるのか、刑事制裁よりもなぜ民事制裁のほうが厳しいのかが疑問を抱くであろう。それが、理屈をこねる法律家ではない一般市民(平均的な契約者)の、ごく普通の意味ではあるまいか。

何が平均的な一般契約者の意思であるかは水掛け論になりかねず、上記の意思を論証することは必ずしも容易ではない。しかし、例えば、世に出回っている簡易型アルコール・チェッカーには、0.15mgを判定基準に設定し、その検査結果として、呼気1ℓにつき0.15mg(政令基準値)未満の場合であれば、すべて「Safety」と表示するものがあるし、また、0.05mg、0.10mg、0.15mgと段階的検査結果を示す能力のある比較的高額なアルコール・チェッカーでも、多くの場合は、パッケージ等で、そのうち、0.15mgの判定結果を示している状態の商品の図・写真が用いられている。また、某・政令市の市営バスの運転前アルコール・チェックの基準は、0.0mgとされており、これには、身体が通常保有する0.015mgから政令基準値の約2/3のレベルに相当する0.099mgまで相当の幅があるが、小数点第2位以下の数値は無視し、とにかく0.0mgであれば、運転を許可するという実務が行われているようである⁽⁵⁸⁾(したがって、某市では、0.099mg保有している者による公共交通の運行が行われているということである)⁽⁵⁹⁾⁽⁶⁰⁾。以上のような事実は、道徳非難ではなく法的非難が課される水準に関しての平均的な契約者の意思というものを窺い知るための、1つの材料になろう。

第三に、厳格説は、罰則のある酒酔い運転・酒気帯び運転でなければ飲酒運転をしても構わないという弊害(モラル・ハザード)を防止するために、換言すれば、その場合にも保険金を受けられるとする期待を防ぐために、「べき論」として、厳格説が主張している免責内容が支持を受けなければならないとする⁽⁶¹⁾。しかし、その主張は、手段の相当性、「弊害ないし不当」という認識そのもの、効果に対する手段の有用性といったいくつかの観点で難点を残し、結論として、受容可能なものでは

ない。

厳格説がいうように、「罰則のある酒酔い運転・酒気帯び運転でなければ飲酒運転をしても構わない」という弊害を真に防止する必要が社会的要請としてあるならば、まず、刑事法規が、すべての酒気帯び運転に強制力を発揮すべきであろう。それがもっとも直截簡明で効果的である。厳格説は、それを差し置いて、保険契約の免責条項を手段として利用しようとするが、利用すべき手段の相当性に問題がある。また、罰則なき酒気帯び運転は、本来、固有に道德問題である上、その部分の危険対価も支払われているとすれば、契約当事者間の信義則上の問題も引き起こさないはずであり、そもそもモラル・ハザードとして取り上げるべき性質のものか疑問である。要するに、「弊害」「不当」という厳格説の前提の認識そのものに誤りがある。⁽⁶²⁾さらに、対人・対物賠償責任保険においては、酒気帯び運転免責・酒酔い運転免責がない。既に、政令基準値未満の運転はもとより、それに加えて、犯罪行為としての酒気帯び運転・酒酔い運転がなされても、保険金の受領が可能な契約関係がそこに構築されているのであり、厳格説が懸念する、モラル・ハザードの弊害ないし期待不当の問題は、その部分の改正をしない限り、根本的な解決を見ない。すなわち、対人・対物賠償責任保険はそのままにして、傷害保険、車両保険部分のみ厳格な解釈を施した酒気帯び運転免責を導入したところで、懸案のモラル・ハザードは防げない、なくなるのであり、効果に対する当該手段の有用性には疑問が残る。

(4) 酒気帯び運転が故意で行われる場合、その程度がわずかであり政令基準以下でも、道徳的・倫理的には非難すべきである。

しかし、犯罪行為ではない政令基準値未満の酒気帯び運転の中には、例えば、飲酒後、ある程度の睡眠時間をとったが政令基準値未満のレベルでアルコールが残ってしまった場合とか（例えば、晩酌をして就寝したが、ある程度時間が経過した深夜や朝方に急に子供の具合が悪くなり、酒は抜けているものと考えて、車で救急病院に走る場合などが想定され

る)、料理酒を使った煮物料理など、アルコールをある程度含有する状態の物をある程度の量、口にした場合とか、宗教的儀式として、例えば、祈祷の後や初詣で神社から振る舞われる御神酒を口にした場合とか、その場の雰囲気壊すことが人間関係上、社会生活上不利になるという、通俗の意味で期待可能性がない状況下、不本意ながらも乾杯だけ参加した場合のように、仮に道徳的に非難されるにしても(状況次第では、道徳的にも非難を向けることができない場合もその中にはあると思う)、社会的には、なお受忍限度の範囲内にあり、法的不利益まで課して非難する必要がないケースもあると思われる(少なくとも確定的に刑事罰の適用はないから、ここでいう法的不利益とは、厳格説が主張している保険者免責という民事制裁のみをさす)。

それらも一律に排する社会は、異常であり、問題である。そのような社会になるべきではない。そもそも、飲酒運転の厳罰化の世論は、危険運転致死傷罪(刑法208条の2第1項)の適用が視野に入るような、極めて悪質な酒酔い運転の諸事案を契機として盛り上がってきたものであり、上記のような、犯罪行為にならない、中には、道徳的にとがめることすら困難な酒気帯び運転の絶対的排除まで求めるものではなかったはずである(その世論があっても、道交法117条の2の2を改正して、すべての酒気帯び運転に罰則を用意することはしなかった刑事司法・刑事行政の態度が、その何よりの証拠である)。

現在、政令基準値未満の酒気帯び運転に免責を主張して争うケースは、裁判例上明らかになる限りでは特定社に集中しており、多くの保険者では良識的判断がなされているためか、それが損害保険会社の全体的傾向とまでなっていないようであるが、いずれにしても、保険者は、飲酒運転厳罰化の錦旗を隠れ蓑にして、料率に織り込まれていない根拠なき免責利益を得るべきではない。

なお、私見が保険保護を与えるべきとする政令基準値未満のアルコール保有運転を救済するために、免責条項そのものの解釈ではなく、信義

則による免責規定の援用制限の法理を用いれば足りるという見方があるかもしれない。しかし、権利行使時、契約履行時の衡平規律たる信義則による援用制限の法理(民法1条2項)は、免責主張に合理性が認められ、理論上、権利行使が認められる状況にありながらも、しかし、契約者側の事情を汲むならその権利行使が結局不公平な結果をもたらすと評価される場合に、その権利行使を制限する法理として用いられるものである⁽⁶³⁾。本件のように、危険負担の対価は徴収しているのに免責を主張するというような、免責主張(権利行使)にそもそもの合理性が認められない場合に使用すべきではない。免責条項そのものの解釈により、根本から行き過ぎを止めるべきである。

(5) 以上、まとめると、政令基準値以上の酒気帯び運転が免責され、反対にそれ以下の運転は有責にするものとして保険料が計算され、政令基準値未満の酒気帯び運転の危険に対応する危険負担の対価が保険契約者から支払われ、反対に、政令基準値以上の酒気帯び運転の危険に対応する危険負担の対価は保険契約者から支払われていないこと、科学的に見て、政令基準値未満の範囲内に収まる酒気帯び運転と一切酒気帯びでない平時の運転との間で危険状態に変化はなく、その範囲内の問題を状態免責とすることに合理性は認められないこと、「道路交通法65条1項に定める酒気帯び運転」の意義は多義的であり、不明確であって(法令に定める酒気帯び運転)又は「酒気帯び運転」についても同じ)、厳格説の主張を容れて約款作成者に有利に解釈することは避けるべきこと、法と道徳の相違に鑑みても、また、刑事法規と民事法規との役割の相違に鑑みても、酒気帯び運転の排除に関し、民事法が、刑事法より前に出てそれよりも厳格に、法的制裁を準備して、社会を導いていく必要はなく、かえってその対応が、平均的契約者の理解を離れ、結果的に保険保護に対する合理的期待を裏切る事態をもたらすこと(罰則がなく、なお、社会的な受忍限度の範囲内にあると評価できる酒気帯び運転中の事故も、被保険者の一つの経済危険の発生として、補償を行うべきである)、

道交法の規定ぶり、約款の規定ぶりに形式的にひきつられる解釈ではなく、保険契約法論として、危険の状態という保険関係に特有の事情に配慮した解釈が行われるべきであり、その配慮の一つとして、無免許運転、麻薬影響運転免責との間で、完全でないまでもある程度はバランスがとれる解釈が必要であること、刑事法の概念を借用すれば、いわゆる責任主義や期待可能性といった観点が制裁論議の基本としては必要であって、故意がなくてもよいといった具合に、それを無視して法的不利益(制裁)を加えることは大きな問題であること、政令基準という明確な基準には、制裁にかかる明確性原則を担保する機能がある上、それ以上の運転には法的非難を向けるべきこと、生命保険の特約と自動車保険とで酒気帯び運転免責の扱いを変える理由がないことから、結論、酒気帯び運転免責条項は、政令基準値以上の酒気帯び運転のみ免責にする条項と解釈すべきである。

なお、以上の論説は、主に ⁽⁶⁵⁾ タイプの約款解釈を念頭に行ったものであるが、しかし、⁽⁶⁵⁾ タイプは当然のこととして、また、⁽⁶⁶⁾ タイプの約款解釈でも別に解釈する事情は見当たらないから、結局、同様の解釈が妥当するもの⁽⁶⁶⁾と考える。また、生命保険特約の酒気帯び運転免責条項の解釈は、現状のままでよく、運用・解釈を変更すべきではない。⁽⁶⁷⁾

以上

[註]

- (1) 自損事故条項、無保険車傷害条項、搭乗者傷害条項、人身傷害条項。
- (2) 例えば、(株)損害保険ジャパン：交通事故傷害保険普通保険約款(平成22年1月版)第3条1項4号イ。なお、同じ交通事故傷害保険普通保険約款(平成22年10月版)3条1項4号は、酒に酔った状態(アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態)で自動車等を運転している間に生じた傷害に対して保険金を支払わないとする、酒酔い免責を規定している。なお、損害保険料率算出機構・傷害保険標準約款[2011年3月<最新版>]交通

事故傷害保険普通保険約款・第2章[補償条項]3条1項4号イは、後者の酒酔い免責条項を置いている。

- (3) (相) 日本生命保険：ニッセイ生きる力(平成20年9月版)・総合医療特約(H20)第4条, 特定損傷特約(H11)第1条, 災害割増特約(H11)第1条, 新傷害特約(H11)第1条, 同：ニッセイみらいのカタチ(平成24年4月版)総合医療保険(有配当2012)給付約款4条, 特定損傷保険(有配当2012)給付約款1条は、「被保険者が法令に定める酒気帯び運転又はこれに相当する運転をしている間」に生じた事故について、保険金・給付金を支払わないとしている。
- (4) 和歌山地判平成20・3・19TKC法律情報データベース登載(文献番号25472512), 同控訴審・大阪高判平成20・8・29TKC法律情報データベース登載(文献番号25472511)(富士火災海上保険(株)事案), 大阪地判平成21・5・18判タ1321号188頁(旧・あいおい損害保険(株)事案), 岡山地判平成24・5・31WestlawJapan登載(文献番号2012WLJPCA05316001)(あいおいニッセイ同和損害保険(株)の旧・あいおい損害保険約款事案), 東京地判平成23・3・16金判1377号49頁(旧・あいおい損害保険(株)事案)。
- (5) 酒酔い運転の罰則を規定している道路交通法117条の2第1号は, 同法「第65条(酒気帯び運転の禁止)第1項の規定に違反して車両等を運転した者で, その運転をした場合において酒に酔った状態(アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態をいう。以下に同じ)にあったもの」は, 「5年以下の懲役又は100万円以下の罰金に処する」と規定する。なお, この酒酔い運転は, 117条の2の2第1号の酒気帯び運転とは区別される。
- (6) 東京海上火災保険株式会社編『損害保険実務講座6自動車保険』287頁(有斐閣1990)。同所では, 体内アルコール保有量の検査結果が道路交通法117条の2第1号にいう酒酔いに該当する軽度の保有量(呼気1ℓにつき0.75mg, または血液1mlにつき1.5mg)を超えると一般的には酒酔いとされる, と説明している。なお, 酒酔い運転免責条項の趣旨は, 非難可能性の強い者には保険保護を与えないことが妥当であるため, 非難可能性のある状態において発生した損害について保険者を免責させることにあった(鴻常夫編集代表『註釈自動車保険約款(上)』226頁[金澤理], 293頁[西島梅治], 337頁[西島梅治](有斐閣1995))。
- (7) 近時の裁判例に頻出する, あいおい損害保険(株)(現・あいおいニッセイ同和)では, 平成15年6月版約款(IAP家庭用)では酒酔い免責条項が, 平成16年4月版約款(IAP-F家庭用)では酒気帯び免責条項が規

定されている。東京海上火災保険(株)(現・東京海上日動)は、平成15年12月版約款(TAP)で、既に酒気帯び免責条項に変更されている。損害保険ジャパン(株)は、平成15年3月版約款(ONE)において、未だ酒酔い運転免責条項であり、三井住友海上火災(株)も、平成15年11月版(MOST)において、未だ酒酔い運転免責条項である。

- (8) 損害保険料率算出団体に関する法律第9条の2第1項：内閣総理大臣は、前条第1項の規定による届出のあった参考純率について、当該参考純率が第8条の規定〔8条：料率団体の算出する参考純率及び基準料率は、合理的かつ妥当なものでなければならず、また、不当に差別的なものであつてはならない＝筆者挿入〕に適合するかどうかについての審査(次項において「参考純率の適合性審査」という。)を行い、当該届出を受理した日の翌日から起算して30日以内に、その結果を当該届出をした料率団体に通知しなければならない。

同条4項：内閣総理大臣は、料率団体の会員から保険業法第123条第1項(事業方法書等に定めた事項の変更)(同法第207条(監督に関する規定の準用)において準用する場合を含む。第10条の4第3項において同じ。)の規定による認可の申請又は同法第123条第2項(同法第207条において準用する場合を含む。第10条の4第3項において同じ。)の規定による届出があつた場合において、当該認可の申請又は届出に係る保険料率が第一項の規定により当該料率団体に対し第8条の規定に適合するとの通知をした参考純率を基礎として算出されたものであり、かつ、その算出方法が明らかにされたものであるときは、当該参考純率が同条の規定に適合するものであることを勘案して、同法第124条(事業方法書等に定めた事項の変更の認可)(同法第207条において準用する場合を含む。)の規定に基づく当該認可の申請に係る審査又は同法第125条(事業方法書等に定めた事項の変更の届出等)(同法第207条において準用する場合を含む。第10条の4第3項において同じ。)の規定に基づく当該届出に係る審査を行うものとする。下線筆者。

- (9) 監督指針 - 5-6 <参考純率改定への対応>：純率の算出に参考純率を用いている保険商品において、その参考純率の改定について損害保険料率算出団体に関する法律第9条の2第3項に定める通知を受けた日から原則として1年以内にその使用している純率を新たな参考純率に基づいて改定しない場合には、その使用している純率は参考純率を基礎としておらず、自社独自の料率とみなされることから、引き続き使用する純率の合理性・妥当性について、法第128条に基づく報告又は資料の提出を求めるものとする。下線筆者。

- (10) 損害保険料率算出機構に聞き取り調査をしたところ、機構においては、実際の認可申請における利用状況調査までしていないとのことであったが、しかし、担当者によれば、参考純率以外の純保険料率計算を独自に行ない認可申請をしている社があるという話は聞いたことがないとされる。
- (11) 2012年7月時点における最新版(2011年5月改訂版)による。
- (12) なお、酒酔い運転ではない、道交法施行令44条の3に違反する運転は、3年以下の懲役又は50万円以下の罰金という刑事罰の対象となる(道路交通法117条の2の2第1号)。
- (13) 損害保険料率算出機構・自動車保険標準約款・第2章[自損事故条項]3条1項2号,第3章[無保険車傷害条項]3条1項2号,第4章[搭乗者傷害条項]3条1項2号,第5章[車両条項]5条。
- (14) そんぼ24損害保険(株)・通信販売用総合自動車保険(そんぼ24自動車保険)普通保険約款(2012年6月版)無保険車傷害条項・自損事故条項・搭乗者傷害条項各3条1項2号,車両条項5条。なお,人身傷害補償特約4条1項2号も同じ。そのほか,エース損害保険(株)・インターネット専用家庭用自動車保険(2012年1月版)搭乗者傷害条項3条1項2号,自損事故傷害補償特約・無保険車傷害補償特約各4条1項2号,車両条項5条。なお,人身傷害条項4条1項2号も同じ。
- (15) 三井住友海上(株)・GKクルマの保険家庭用普通保険約款(2011年10月版)自損傷害特約・搭乗者傷害特約各4条1項2号<本文はここから引用した>,無保険車傷害特約4条2項2号,車両条項3条3項。なお,人身傷害条項3条2項2号も同じ。そのほか,損害保険ジャパン(株)・ONE-Step(2011年4月版)搭乗者傷害特約2条1項2号,車両条項6条(なお,人身傷害条項3条1項2号),富士火災海上(株)・FAP NEO(2012年1月版)搭乗者傷害条項3条1項2号,車両条項5条(なお,人身傷害条項3条2項2号),共栄火災海上(株)・KAPくるまる(2011年4月版)搭乗者傷害条項3条1項2号,車両条項5条(なお,人身傷害条項4条1項2号),朝日火災海上(株)・ASAP(2011年4月版)搭乗者傷害条項3条1項2号,車両条項5条(なお,人身傷害条項4条1項2号),ソニー損害保険(株)・総合自動車保険TypeS(2012年1月版)自損事故条項・搭乗者傷害条項・無保険車傷害条項各3条1項2号,車両条項5条(なお,人身傷害条項3条1項2号),イーデザイン損害保険(株)・自動車保険(2011年4月版)搭乗者傷害条項4条1項2号,自損事故傷害条項5条1項2号,無保険車傷害条項5条2項2号,車両条項4条3項(なお,人身傷害条項4条2項2号),三井ダイレクト損害保険(株)・総合自動車保険(2011年10月版)搭乗者傷害条項3条1項2号,自損事故傷害特約4

条1項2号, 車両条項6条(なお, 人身傷害条項3条1項2号), チューリッヒ・スーパー自動車保険(2010年4月版)自損事故条項2条1項2号, 車両条項2条3項, JA共済・家庭用自動車共済(2012年4月版)搭乗者傷害条項5条1項3号, 車両条項5条4項(なお, 人身傷害保障条項5条1項3号)。なお, アクサ損害保険(株)・アクサダイレクト総合自動車保険(2012年2月版)自損事故条項・無保険車傷害条項・搭乗者傷害条項(各3条1項2号)も, 基本的にこのタイプと思われるが, 但し, 上記10社とは異なり, 「被保険者が法令に定められた運転資格を持たないでご契約のお車を運転している場合, 酒に酔った状態(注: 道路交通法第65条1項に定める酒気帯び運転またはこれに相当する状態をいいます)で被保険自動車を運転している場合, または, 麻薬, 大麻, あへん, 覚せい剤, シンナー等の影響により正常な運転ができないおそれがある状態でご契約のお車を運転している場合に生じた傷害」に対して保険金を支払わないとする文言を使用しており, 通常, 酒酔いと酒気帯びの区別がないという特異な規定になっている。

- (16) あいおいニッセイ同和損害保険(株)・タフクルマの保険(2011年10月版)・搭乗者傷害特約・自損傷害特約各4条2項4号(本文はここから引用した), 車両条項4条3項3号(なお, 人身傷害条項3条2項4号)。なお, 近時の裁判例に頻出する同社の約款は, かつては, タイプであった(あいおい損害保険IAP-F・平成16年4月版・人身傷害補償条項6条1項2号, 車両条項6条参照)。そのほか, 東京海上日動火災保険(株)・Total Assist(2012年1月版)自損事故傷害特約4条2項5号, 無保険車事故傷害特約5条2項5号, 車両条項3条2項3号(なお, 人身傷害条項3条2項5号), 大同火災海上(株)・DAY-GO(2012年4月版)搭乗者傷害条項3条5号, 車両条項4条2項2号(なお, 人身傷害補償条項3条1項4号)。
- (17) 日本興亜損害保険(株)・カーBOX(2012年1月版)無保険車傷害補償特約3条1項2号(本文はここから引用した), 車両条項4条3項(なお, 人身傷害条項2条1項2号ウ)。そのほか, 全労済・マイカー共済(2012年1月版)88条2項2号イ[無共済車傷害条項], 105条3項[車両損害補償条項](なお, 71条2項2号イ[人身傷害補償条項])。全労済約款では, その意味での酒気帯び運転を, 「飲酒運転」と定義している。
- (18) SBI損害保険(株)・個人総合自動車保険(2012年1月版)搭乗者傷害条項・自損事故条項・無保険車傷害条項各4条1項2号(本文はここから引用した), 車両条項6条(なお, 人身傷害補償条項4条1項2号イ)。
- (19) (相)日本生命保険: ニッセイみらいのカタチ(平成24年4月版)総

合医療保険(有配当2012) 給付約款4条。

- (20) ファミリーバイクを被保険自動車とみなして、人身傷害補償(過失割合に関係なく、運転者に生じた損害を保険金額を限度に実損填補する)を提供する特約である。
- (21) 興味深い主張(抗弁)内容である。
- (22) なお、昭和56年10月改訂より前の(昭和44年4月)災害関係特約では、酒気帯び運転免責ではなく、「飲酒運転中の事故」を免責とする「飲酒運転免責」が定められていた、もっとも、その解釈は分かれ、酒気帯び運転ではならず、酒酔い運転の状態が必要であるとする考え方(大阪地判昭和60・2・28生保4巻165頁、大阪地判昭和59・11・28生保4巻92頁、札幌高判昭和57・12・9生保3巻299頁、釧路地裁根室支部判昭和56・3・13生保3巻16頁)と、酒気帯びとして政令数値以上であればよいとする考え方(大阪高判昭和60・10・16生判4巻267頁、盛岡地裁一関支部判昭和61・7・7生保4巻374頁)とが対立する状況をもたらした。なお、実務は、「飲酒運転中の事故」の意味として、(酒酔いではなく)政令基準以上の酒気帯び運転中に生じた事故と解釈し、運用していた(乙竹正善・判批・文研保険事例研究会レポート36号12頁、田淵隆・判批・文研保険事例研究会レポート94号12頁、野口正孝・判批・文研保険事例研究会レポート58号9頁)。この混乱に対し、昭和55年10月16日付大蔵省保険第一課から「入院給付関係要検討事項について」と題する諮問文書が提示され、この中に、「飲酒運転中の事故についての定義の明確化」という項目が置かれ、これについて業界のプロジェクトチーム「約款合同検討会」が、「法令に定める酒気帯び運転」という明確化、成文化を行った歴史がある(乙竹・前掲同所ほか)。
- (23) 平成13年法律第51号による改正(平成14年6月1日施行)により、酒酔い運転の罰則が、2年以下の懲役又は10万円以下の罰金から、3年以下の懲役又は50万円以下の罰金へと、罰則ある酒気帯び運転の基準値が、呼気1ℓあたり0.25mg以上から0.15mg以上となり、また、その違反罰則が、3月以下の懲役又は5万円以下の罰金から、1年以下の懲役又は30万円以下の罰金へと変更された。
- (24) 塩崎勤=山下文=山野嘉朗編『専門訴訟講座 保険関係訴訟法』358頁[牧元大介](民事法研究会2009年)、市川典継・判批・保険と共済2011年4月号33頁、桜沢隆哉・判批・法律のひろば2011年9月号71頁、落合誠一=山下典孝編『保険判例の分析と展開』31頁[山野嘉朗](経済法令研究会2012年)。
- (25) 竹濱修・判批・損害保険研究73巻3号251頁、土岐孝宏・判批・法学セミナー670号(2010年10月号)137頁、同686号(2012年3月号)125頁。

- (26) なお、当該判決は政令基準説の考え方を否定している。
- (27) 山野・前掲28, 30, 31頁。同30頁は、「飲酒運転の根絶という国民の規範意識に対応して、酒気帯び運転中の事故にまで保険保護を認めることは妥当ではないという判断に基づく」約款改定であったとされる。桜沢・前掲71頁は、約款は、「飲酒運転に対する社会的意識、規範意識の変化、刑事罰並びに企業及び官庁の懲戒処分等も含めた社会的制裁の厳正化といった社会的要請の変化を受けて改正された」のであり、「政令数値に達しない...程度の飲酒であれば許容されてしまう」という事態は、「社会的にも望ましいことではな」とされる。同旨、市川・前掲31~33頁。
- (28) 山野・前掲30頁。市川・33頁は、厳格説の主張は、「契約者及び被保険者の期待に反する不合理なものであるとは言えない」とされるので、本文同様の「保険契約者の意思」を考えるものであろう。
- (29) 桜沢・前掲72頁は、「私法分野においても、酒気帯び運転との約款文言を制限的に解釈することで、酒酔い運転でなければ飲酒をしても構わないという弊害を生むことになる。こうした弊害を取り除く(ママ)ためには、本判決(- 1 - (2) 判決 = 筆者注)のような解釈は妥当ではなく、広く酒気帯び運転という事故発生の蓋然性を高める行為に保険保護を与えないことで、モラル・ハザードの誘発を防止すること、及び個々の契約者間の公平性の(ママ)保つことが重要であると考え」とされている。但し、この見解が、上記文脈において、酒酔い運転をモラル・ハザードととらえて、その阻止を説いているのか、それとも酒気帯び運転をモラル・ハザードととらえて、その阻止を説いているのかは、不明な部分がある。
- (30) 竹瀆・前掲249~250頁。なお、この見解は、本文の価値判断に際して、危険増加解除にかかる法定免責効に関する因果関係不存在特別のルールが片面的強行規定とされていること(保険法31条2項2号但し書、同33条1項)の趣旨に鑑みても、危険増加ともかかわる免責条項という性質をもった本件酒気帯び運転免責について、「約款文言の改訂のみで簡単にその免責範囲が酒気帯び運転一般に拡大できるかは慎重な検討を要する」とされる。なお、本条項と(旧商法下での)危険増加との関係については、竹瀆修・判批・商事法務1193号38頁~40頁を参照。
- (31) 竹瀆・前掲252頁。
- (32) 竹瀆・前掲252頁。なお、土岐・前掲・法セミ670号137頁も参照。
- (33) 竹瀆・前掲253頁。なお、土岐・前掲・法セミ670号137頁も参照。
- (34) 土岐・前掲・法セミ686号125頁参照。
- (35) 土岐・前掲・法セミ686号125頁。
- (36) なお、道交法65条1項は、昭和45年改正により、「何人も酒気を帯びて

車両等を運転してはならない」という現行法の文言になった(平野龍一編集代表『注解特別刑法 交通編(1)[第二版]:432頁(青林書院1992年))。したがって、本文で示した裁判例は、すべて、現行道交法65条1項を前提に、本文で述べた解釈をしているということである。

- (37) 日本生命保険生命保険研究会編著『生命保険の法務と実務』303頁(金融財政事情研究会2004年), 日本生命保険生命保険研究会編著『生命保険の法務と実務[改訂版]』261頁(金融財政事情研究会2011年)。
- (38) 高橋・前掲・事例研レポ113号11頁。
- (39) 田淵・前掲・事例研レポ94号13頁, 高橋・前掲・事例研レポ113号11頁。なお、実務的には政令基準以上の酒気帯びを免責にすると考えてきた旧約款の解釈について、野口正孝・判批・文研保険事例研究会レポート58号11頁, 鶴田正洋・判批・文研保険事例研究会レポート46号15頁も、同旨を述べている。
- (40) 野口・前掲11頁(同上)。
- (41) 高橋・前掲・事例研レポ113号13頁(松岡浩弁護士コメント), 田淵・前掲・事例研レポ94号15頁(岡野谷弁護士コメント)。但し、岡野谷弁護士は、その後、高橋・前掲・事例研レポ113号13頁において、「罪刑法定主義の見地から構成要件の明確性が要求されるため、罰則をもって禁止するためには、施行令のように一定の数値をもって示すことは妥当であると思う。しかし、免責事由としての酒気帯び運転について、そこまで明確にする必要があるのか。すなわち、施行令の定める数値に僅かに至らなかった場合には一切免責事由にあたらぬと言い切ることに問題があると思う」とコメントされ、これは改説ともとれる。いずれにしても、「数値に僅かに至らない」という前提での発言であることに注意が必要であろうし、また、当時の0.25mg/ℓという基準を0.15mg/ℓ引き下げた現行基準のもとでは、0.25mg/ℓに僅かに至らない場合はもはや政令基準以上になっている。
- (42) 例えば、乙竹・前掲・事例研レポ36号17頁(河村弁護士コメント)は、「どうして飲酒運転中の事故を免責としたかという、それが反社会的行為だからというよりはむしろ保険制度そのものの問題としてとらえるべきであり、保険制度というのは同一程度の危険をもっている人達によるところの団体であるという考え方から特に故意に危険度を高からしめたという場合には、因果関係を問わずその保険団体から排除すべきであるという意味合いをもっている」とされる。また、竹瀝・前掲・商事法務1193号38頁は、「反社会的行為に対する制裁ないし抑止は、主として刑事法の役割であり、飲酒運転免責条項をまずもってかかる公序良俗維持の観点から根拠づけることには問題があり」、「本件免責条項の目的については、まずは、

私的取引である保険契約における当事者の利益調整の観点からこれが考察されるべきであり、「契約当事者の利益調整の観点から最も説得的な論拠は」、「酒気帯び運転が事故発生の蓋然性を高めること」である、とされるが、これも同じ考え方である。

- (43) 山野・前掲30頁。
- (44) 生保特約では事情が異なるが、これについて、そもそも厳格説は支持されていないから、問題はない。
- (45) 標準約款・参考料率が存在しない人身傷害保険には、この議論は直接妥当しない。
- (46) なお、酒気帯び運転免責条項については、少なくとも政令数値未満の酒気帯び運転についても危険保険料(危険の対価)が支払われているはずであるので、例えば、地震免責条項の如く、補償対価の支払いがなく、商品設計上の本質的制約がかかるといった議論をする必要はない。
- (47) 最判昭和44・4・25民集23・4・882頁。問題の約款規定は、「保険の目的が法令又は取締規則に違反して使用又は運転せらるるとき」、「その間に生じたる損害に対してん補の責に任せず」との文言であった。
- (48) なお、酒気帯び運転免責は、(任意規定と解されている)保険法17条及び同80条において、法定免責事由とされていないので、任意規定からの離脱(法に定めていない免責事由の設定)と評価される。その離脱のあり方について、大村敦志『典型契約と性質決定』355頁(有斐閣1997年)は、「任意規定からの離脱は原則として可能ではあるものの、その内容の合理性に配慮した取扱いが必要であろう。具体的には、全く自由に離脱できる任意規定と合理的な離脱に限って認められる任意規定(半=強行規定)の区別を行うべきではないか」と提言される。保険法において、免責事由に関する規律が任意規定であると論じられる文脈にあっても、後者の意味での任意規定と考える必要があるのではないか。
- (49) そのような蓋然関係が認められる場合に、はじめて、(最終的には保険契約者の負担になる)因果関係の証明コストを保険者にかかせないという企業法的要請を生じ、それが、契約者の側の利益侵害(不利益)とのバランスの中で、顧慮されていくべきである。
- (50) 大森忠夫・判批・民商62巻2号327頁、金澤理・判批・別ジュリ55号61頁。
- (51) なお、商法は、責任開始後の航海の変更、航海の遅延及び航路の変更を危険増加の類型の一場面とみて、危険の増加が事故発生に影響した場合のみ、以後免責という形で一種の状態免責を行うものとしているが(同824条2項、825条)、その法意、立法趣旨も、本文のように考えていくこ

との一つの参考になろう。当該因果関係不存在の特則については、例えば、今村有『海上保険契約法論[中巻]』263, 264頁(損害保険事業研究所1979年)参照。

- (52) 白井洋一=萩田賢司「飲酒運転に関する道路交通法の改正の効果」国際交通安全学会誌31巻14頁(2006年)に紹介される、藤田悟郎氏の研究結果。その他の研究者は、それよりも高いアルコール保有量でしか影響を認めていない。すなわち、Moskowitz氏の研究は、 $0.15\text{mg} \sim 0.25\text{mg}/\ell$ で影響が認められたと結論し、West氏の研究は、 $0.20\text{mg} \sim 0.30\text{mg}/\ell$ で影響が認められたと結論している。
- (53) なお、各保険者が標準約款にしたがう純保険料計算を行っているという通常の場合を想定すれば、そもそも、呼気 $0.15\text{mg}/\ell$ までの運転についての危険を引き受けていると考えられるので、それ以下の変化云々を言い出すとすれば、そのこと自体、おかしなことである。保険者が独自に純保険料を計算することとし、そこで平常時($0.015\text{mg}/\ell$)の危険状態のみ想定し認可を受けることは理論的にありうるが、 $0.015\text{mg}/\ell$ と $0.15\text{mg}/\ell$ の状態では事故率に変化はないというのが科学的知見であるから、本文に述べた状態免責の合理性審査にあって、とりわけ、蓋然関係(その状態にあれば、概して事故がおこりやすくなると言えるか)という法的評価のハードルを越えられるかは大いに疑問である。
- (54) 山野・前掲30頁。
- (55) 自動車保険における傷害保険と生保特約は、同じ第三分野商品であり、生保特約の裁判例を参照することは不当なことではない。
- (56) なお、生保約款と、タイプの約款とでは、文理解釈の前提となる約款文言が異なるという批判があるかもしれない。しかし、道路交通法65条も歴とした「法令」であり、「法令に定める酒気帯び運転」と、「道路交通法65条1項に定める酒気帯び運転」とで、文理解釈上、差異が生じる関係はない(この点は、「法令に定める」との文言から道交法65条1項を参照して検討している、-2-(1)の判決を参照されたい)。結論、その批判はあたらないというべきである。
- (57) 確かに、一滴でも法令違反であるが、これは極めて形式論であり、法の本質・特質が強制にあることに鑑みると、強制(罰則)なきレベルの道交法65条1項違反行為は、実質としての「法」違反行為ではなく、それは本質において、強制の有無の観点で法とは区別される道徳・倫理違反の問題にとどまる(田中成明『現代法理学』189頁以下(有斐閣2011年)参照)。イエーリングがいうとおり、法的強制を欠いた法規は自己矛盾であり、燃えざる火、輝かざる光である。また、そもそも、この問題に、法、とりわけ民法が刑

事法を差し置いてそれよりも厳格な態様で介入すべきことに、十分なる正当化理由は見出し難い(田中成明『法的空間 強制と合意の狭間で』175頁(東京大学出版会1993年)参照)。

前述の裁判例(-1-(4))は、「65条1項は、その文言及び趣旨からみて、客観的に酒気を帯びた状態にある者の運転をすべて禁止しており、酒気を帯びて運転することについて故意を要件としていないと解される」と判示して、あたかも、刑法38条1項等が定める責任主義(非難可能性=責任なければ処罰なし)とは反対の考え方、すなわち、近代刑法が採用しない結果責任主義の考え方を採用するのかの説示をしているが(西田典之=山口厚=佐伯仁志編『注釈刑法第1巻』509頁[高山佳奈子](有斐閣2010)参照)、それが難なく行えるのもの、そこで「法」違反ではなく、強制なき、単なる「道徳ないし倫理」違反の問題が議論されているからにほかならない。

また、桜沢・71頁は、これを訓示規定といい、民事領域でもその訓示の内容の実現が必要であると説く。しかし、訓示規定は、罰則等の法的不利益がないからこそ、いくらでも厳格な解釈ができること、それをそのまま保険約款の解釈に持ち込む場合は、「社会的なあるべき論」に一辺倒になり、関係者の私的利益の調整、契約者の意思なり保険保護の期待、当該保険制度の目的・機能という諸観点が蚊帳の外に置かれてしまい、お門違いの政策論議になってしまう弊害も認識されるべきであろう。それは、もはや保険契約法論ではない。

- (58) 聞き取り調査による。
- (59) この関係でも、わずか0.05mgで保険者免責とした -1-(4) 判決の異様さが際立つ。
- (60) なお、当該市営バスが、安全運航の証として、その検査機器を、「最新のアルコール探知機」と称し、HP上に紹介しているが、当該商品の製品カタログによれば、その検査機の測定範囲(測定能力)は、0.050mg以上2.000mg以下となっている。要するに、0.04mgや0.03mgといった、厳格説が免責を主張する数値が、仮に運転者にあつたとしても、機械自体、それに反応できない状況下で、運転前検査が行われているということである。このような会社の機器を使用することに、国交省の指示・承認もあるとのことであつて、そうすると、国交省も、0.05mg以下の酒気帯び運転は、道交法65条1項にかかわらず黙認しているということである。
- (61) 桜沢・前掲72頁。山野・前掲30頁~31頁も、酒気帯び運転の罪で処罰され得る程度を超えなければ、事故を引き起こしても保険金の支払いを受けられることを期待するという不当な結論を阻止する必要性を説かれる。
- (62) 厳格説は、犯罪行為(罰則のある酒気帯び運転)でなければ、事故を引

き起こしても保険金の支払いを受けられることを期待することは不当である、との評価をしている。しかし、そのように考えるならば、刑事罰を伴う道路交通違反による事故、例えば、道路交通法70条(安全運転義務)に違反する、前方不注意という歴とした犯罪行為(道交法70条違反の罰則は、故意犯につき、同119条1項9号により、3月以下の懲役又は5万円以下の罰金、過失犯につき、同119条2項により、10万円以下の罰金である)によって事故を引き起こしても保険金の支払いを受けられると期待することは、それが犯罪行為である以上、犯罪行為でない場合(政令数値未満の酒気帯び運転)よりも、より一層不当である、と評価しなければならないであろう。厳格説が、安全運転義務違反という犯罪行為があっても保険金の支払いを受けられると期待する一層不当な結果を防止するために、その場合も同様の論理で保険保護を否定する主張をするなら格別(但し、それを言い出せば、もはや自動車保険の存在意義を否定するに等しいが)、もしその主張をしないならば一貫しない。そして、厳格説が、その主張をしない、あるいはできないというならば、それは、結局、「酒気帯び運転は犯罪行為でなくても悪であるが、反対に、安全運転義務違反は犯罪行為であっても許容される」という、非論理的な感情論でしかないことを自認すべきであろう。

- (63) 山野・前掲³¹頁は、「特段の事情がない限り、本件免責条項が適用される」とし、特段の事情があれば、保険者有責になるとの文脈で、「例えば、下戸である被保険者から通常以上のアルコールが検知されたものの、同被保険者に飲酒の事実が認められなかった場合にまで、保険者が形式的に酒気帯び運転免責を主張することは不当と思われる」とされるが、おそらく、そこでは、信義則による援用制限の論理を考えられのであろう。
- (64) 責任開始前発病不担保の問題に解決を与える場合がその一例であり、不担保に合理性もあるが、他方で契約者の側に配慮しなければならない事情もあるという状況で用いられる。
- (65) なお、料率上の対価均衡の議論等々、本文の議論を前にしては、タイプからタイプへの訴訟技術的な小手先の変更は、何の意味もないと思う。
- (66) そもそも、タイプの約款規定は、生保災害関係特約のそれと同じ免責文言を用いており、- 2で検討した生保裁判例が先例として妥当する性質のものである。
- (67) 本稿は、生保・金融法制研究会(座長・洲崎博史教授)における報告に基づき、加筆・修正を加えたものである。個別のお名前は挙げないが、貴重なご教示を頂いた参加者の方々に、厚くお礼を申し上げたい。また、脱稿後、山下典孝「酒気帯び免責条項に関する一考察」保険学雑誌618号1頁以下に接した。山下典孝教授からは、本稿で紹介した和歌山地裁判決、

70 (70) 酒気帯び運転免責条項の解釈(土岐)

岡山地裁判決を、判例集等に未公表の段階でご提供頂いた。ご厚意に感謝し、この場をお借りして、お礼申し上げたい。

なお、本研究は、公益財団法人日東学術振興団の助成による成果である。