

〔商法 四三〇〕 全車両一括付保特約の法的性質

〔判示事項〕

一 全車両一括付保特約が付された自動車総合保険契約は、総括保険、予定保険であって、個々の自動車ごとに成立する個別特定保険契約の集合ではない。

二 全車両一括付保特約および保険料分割払特約（大口）が付された自動車総合保険契約において、保険契約者が中途取得自動車についての追加保険料を全額支払ったとしても、基本保険部分による付保自動車に対する分割保険料の支払を怠った場合には、中途取得車の部分も含めてすべて保険契約は失効する。

〔参照条文〕

商法六二九条・八二八条。

〔事実〕

平成十一年六月二十九日東京高等裁判所判決
平成一〇年（保）第四七四六号、交通事故による損害賠償請求控訴事件、原
判決一部取消・請求棄却（確定）
金融・商事判例一〇八三号二七頁

一 Aは、平成五年二月二十九日、Yとの間で、その所有する自動車一六台について、全車両一括付保特約および保険料分割払特約（大口）を付した自動車総合保険契約（以下本件保険契約という）を締結した。Aは本件保険契約の保険期間（平成五年二月三一日から同六年二月三一日まで）中の平成六年一月一七日に新たに自動車を取得したので（以下本件自動車という）、同日これを前記一括付保特約三条一項に基づいてYに通知するとともに、これにかかる保険期間満了までの追加保険料を全額支払った。

二 Aは前記分割払特約に基づいて本件保険契約の保険料を支払ってきたものの、平成六年一月三〇日に支払うべ

き保険料の支払を怠った。他方、A は本件自動車を有限会社 B に賃貸していたが、C が業務としてこれを運転中、平成六年一月一日に、E の運転する自動二輪車に追突して同二輪車に同乗していた F を死亡させるに至った（以下本件事故という）。

三 そこで F の相続人 X は、B、C および Y に対して損害賠償ないし損害賠償相当額の保険金の支払を求めて訴を提起した。このうち、Y に対しては、一 本件自動車の所有者として A が運行供用者責任を負担することを前提として、損害賠償額相当額の保険金の支払を求めたものである（なお、私としては、X の Y に対する請求権は自賠法一六条一項のそれと同様損害賠償請求権であると考えているが、本件ではこの点は争点となっていないので論じない）。

原審判決（東京地八王子支判平成一〇年九月一七日（平成八年（ワ）第一〇九五号）判例集未登載）では、B、C および Y に対してそれぞれ一六二六万円余の支払を命ずる判決がなされ、X と B、C との間ではこれが確定した。原審判決が Y に対する請求を認容した理由は必ずしも明らかではないが、石田満「全車両一括付保特約の法的性質」白鷗法学一五号六二頁以下によれば次のようなものであるとされている。

「本件契約及び約款の内容、とりわけ、本件契約には対象となる車両の台数や種類のみならず車両明細が付されて対象車両が特定されていること、中途取得車両はいったん取得時に付保されるものの、一定期間内に通知及び保険料の支払がない場合、結局は付保されないこと、車両の種類別に適用される普通保険約款、契約条件が定められていること、加えて同一の保険契約者の所有する車両であっても、一定の要件を充足する場合は右特約の対象外とすることができることよりすれば、全車両一括付保特約の付された自動車保険契約も、対象車両についての各保険契約の集合であって、ただ保険期間や割引率等の契約条件が同一であり、一 保険証券をもって締結されるに過ぎないものと解するのが相当である。ただ、保険料の支払いが、一括であれ分割であれ、全車両につきなされるため、保険料不払いによる失効は全車両につき生ずることになるのである。全車両一括付保特約付自動車保険契約が各保険契約の集合であることは、中途取得自動車についてはより明らかである（中途取得自動車についての追加保険料の不払いによる不担保が、全車両一括付保特約付自動車保険契約の現存部分に効力に、一部不払いの限度においてさえ影響を及ぼさないことは、Y も認めるところである。前記（全車両一括付保特約）第

六条四項は、保険契約者の利益のために特に規定されたものではなく、当然の帰結を注意的に明示したにすぎないと解される。その逆に本件のような事例は、稀であるため、記載されていまいにすぎない。したがって、本件車両についての自動車保険契約は、保険料が支払われている以上、本件保険契約のうちの、本件車両が中途取得される前の現存部分が失効したとしても、保険期間内に生じた本件事故による損害を担保することとなる。

四　そこで、Yは本件保険契約の法的性質に関して以下のように主張して控訴し、原判決取消・請求棄却を求めた。いわく、全車両一括付保特約付自動車保険契約は、契約者の取得している複数の自動車を一個の保険契約によって一括して保険に付するとともに、契約者が途中で取得する自動車も同じ保険契約によって付保するものであるから、一個の契約である。したがって、本件保険契約がその本件基本契約部分による付保自動車に対する分割保険料の不払によって失効したときは、中途取得自動車に關しても同保険部分は失効する。そうすると、本件事故の時点では既に本件保険契約は失効しているのであるから、保険金を支払う義務はない、と。

これに対して、Xは原審判決と同旨の立場から以下のよ

うに反論した。すなわち、全車両一括付保特約付の自動車保険契約は、その特約により、同一の保険契約者の全自動車が便宜的に一個の保険契約でカバーされる形になるが、その実質は複数の保険契約の集合と解釈されるべきである。したがって、本件保険契約がその基本保険部分によって付保されていた自動車についての約定保険料の分割払の支払遅滞があつて失効したとしても、それは基本保険部分による付保自動車に關する部分のみであつて、中途取得自動車保険部分については、中途取得自動車に關する保険料不払等の約定違反がないかぎり、その保険契約部分に關する効力は存続するものと解すべきである。それゆえ、YはXに對して保険金の支払義務を負う、と。

〔判旨〕 原判決取消・請求棄却

一 「全車両一括付保特約（が付された自動車総合保険契約）は、……一定の標準により保険の目的物の範圍が限定されているものの、その具体的内容が流動的である総括保険（包括保険というのも同義と解される。）であり、……それ自体一個の保険契約と解されるものである。また、中途取得自動車についても自動的に付保される旨が定められていることからすると、保険契約に際し、当事者間で約定した保険証券に記載すべき諸事項のうち、ある事項につき、

概括的にはその決定の標準は定まっていなくても、その細目は未確定のまま契約を成立せしめるものである予定保険（個々の保険目的物に関する保険契約の予約ではない。）としての性質を有していると解される。……予定保険については……『将来において個別の損害保険契約を成立せしめるといふ効果をもつ一種の輪郭契約であつて、構造上それ自体が損害保険契約ではない。輪郭契約は、将来被保険利益を特定すべき基準を定め、その確定によつて自動的に付保される旨の合意である。その効果としてあらかじめ約定された被保険利益特定のための条件が満たされた時点で、自動的ではあるものの新たに損害保険契約が成立し、それゆえ、その時点で保険料の支払義務が生じるものである。』との学説も存することが認められる。学問上の定義の問題ではあるが、一定の保険契約が成立するという限りにおいて右の判示と実質的相違はないものと解される。……全車両一括付保特約を付して、個別保険契約に比べて有利な取り扱いを受けるためには、その手続として、保険契約者は、……付保される被保険自動車に付属別紙明細表……（に記載するなど被保険自動車の特定の措置をとらなければならず、また中途取得自動車にかかる）追加保険料の……払込みを懈怠したときは、保険会社は、その精算日に対応する

……中途取得自動車について生じた事故（のみ）について保険金の支払を免責されることとされている。（しかし、そのような）措置や追加分の免責の効果があるからといって、本件保険契約が個別保険の集合であると解すべき論拠となるものではない」

二 「集合保険においても、被害者救済の観点及び本件保険契約のように本件中途取得自動車を保険目的物として保険料が支払われたと見られるような場合等の特段の事情がある場合には、理論上その保険目的物ごとに可分処理の可能性もあるとの意見（甲第一四号証）も存するが、本件保険契約における追加保険料の算定も本件基本保険部分と無関係になされたものでなく、本件保険契約の保険料は、個々の自動車ごとに充当されることは予定されていないものであることは明らかであり、本件被害者の救済という契約外の個別事情を考慮して保険契約一般の解釈をするのも妥当とはいえないから、……本件中途取得自動車について本件保険契約上可分のものとして取り扱うのが相当と解すべき特段の事情は認められない。……本件保険契約に全車両一括付保特約と共に付されていた保険料分割払特約（大口）の基本約定……（の規定からして）、本件保険契約者であるAが……分割保険料の支払を怠ったことにより、本

件保険契約は、……本件中途取得自動車保険部分を含めて失効したものと認めるべきである」

〔研究〕 判旨に反対。

一 本件判決および原審判決は全車両一括付保特約が付された自動車総合保険契約の法的性質について判断したものである。原審判決は——その詳細は明らかではないもの——これを「対象車両についての各保険契約の集合」であると把握し、それゆえ、基本契約部分にかかる分割保険料の不払があつたとしても、中途取得自動車に関する保険料が支払済であるかぎり、これにかかる部分については保険契約が失効しないものと判示した。これに対して、本件判決はこれを総括保険、予定保険であると解し、中途取得自動車に関する部分も含めて一つの保険契約であるから、これについての追加保険料が全額支払済であつても、保険契約はすべて失効するとしたものである。しかしながら、私見としてはこれに強く疑問を覚える。

二 総括保険とは「一定の標準により保険の目的物の範囲が限定されているものの、その具体的内容が流動的であるもの」を言う（本件判決。学説もこれと同旨の見解が多いが（例えば松本丞治・保険法「増訂再版」（中央大学・大

正五年）四〇頁、大森忠夫・保険法「補訂版」（有斐閣・昭和六〇年）六〇頁、青谷和夫・保険契約法論Ⅱ「火災保険」（千倉書房・昭和四四年）一五二頁、坂口光男・保険法（文眞堂・平成三年）七九頁など）、継続保険や予定保険との関係などでは理解が異なる部分もある。ただし、紙幅の関係上この点については触れない。例えば、一定の期間内に一定の倉庫に保管されるすべての貨物を目的とする場合などがこれに当たる。これは単なる保険契約の予約と異なり、それ自体一つの保険契約であつて、各個の目的が一定の要件を備えるにしたがつて保険関係が生ずるものとされる。

このように総括保険においては保険の目的が一定の標準にしたがつて決められ、その具体的内容が流動的であるが、これは、保険者か、危険選択の方法としてかかる方法を採用したということを意味する。すなわち、特定保険が、契約当初から固定的に特定しているものを保険の目的とし、そのような個別具体的な危険を引き受けるものであるのに、対して、総括保険はかかる概括的な方法によって特定される危険を引き受けるのである。それゆえ、危険負担に対する対価的意味を持つ保険料については、契約時において一義的に決定することができるものと言わなければならない。

もし、保険料支払義務負担の内容が一義的に決められず、保険の目的が具体的に特定された段階でそれに応じて保険料も決定されるとすれば、概括的な方法によつて特定された危険を引き受けたものであるとは言いがたい。これは特定保険（の集合）に他ならない。しかも、この場合には契約締結時には確定的な債務負担はしていないということになる。これでは、保険契約は無効であり、最初の時点ではせいぜい保険契約の予約が成立しているにすぎないということになってしまう。

本件保険契約は、一定の基準に合致する中途取得自動車当然に付保されるという点では総括保険に類似するものの、これに対応する保険料が別途請求されることとなっており、そうであるとするれば、これを総括保険と見ることは無理である。もつとも、学説には本件判決同様「一括特約は多数の自動車を被保険自動車とする包括保険契約であり、しかも一括特約第一条および第二条により中途取得自動車についても自動担保される旨を定めている点において予定保険契約としての性質を有するのである。したがって、一括特約は、包括保険契約であり、しかも予定保険契約としての性質を有することになる」と述べる見解もあるが（石田（満）・前掲「全車両一括付保特約の法的性質」六五

頁）、それ以上の根拠は示されていない。

三 つぎに、本件判決は、本件保険契約を予定保険であるとも述べている。本件判決も述べるように、予定保険とは、商法八二八条の船名未詳（未確定）の積荷保険のように、保険契約に際し当事者間で約定した保険証券に記載すべき諸事項のうち、ある事項につき、——概括的にはその決定の標準は定まっても、その細目は——未確定のままに契約を成立せしめるものをいう（松本・前掲書一九一頁、伊澤孝平「保険証券及び保険引受書に就いて（三・完）」法学七巻七号八三〇頁、大森・前掲書二四四頁以下、勝呂房・昭和六〇年）一七一頁、坂口・前掲書二二四頁など通説。なお、私見としては、予定保険の意義については通説によることなく、有力説の見解を採用すべきであると考えているが、この点については後述する）。船名未詳保険は、かつて、海上物品運送において目的地に到達するまでの間に積荷を一度寄港地で他の船に積み替える必要があった時代に、その積み替えられる船が具体的に決まっていなくても、これをあらかじめ保険に付すことができるようになされたものである。その意味で、これは単なる予約ではなく、ただ契約成立時点では船名が未確定で、保険契約者

がそれを知った後に船名およびその国籍を保険者に対して通知しなければならないとされているに止まる（八二八条一項）。

このように、通説によれば、予定保険とは契約成立時点において契約内容の一部が未確定のまま保険契約を成立させ、未確定の部分か確定した後に保険契約者がこれを保険者に通告することによって契約内容が確定するものである（大森・前掲書二四五頁）。これに対して本件保険契約はそのようなものではない。たしかに、一定の範囲の中途取得自動車当然に付保されることからすれば、その限度では予定保険契約に類似し、また、前述したように学説にも「中途取得自動車についても自動担保される旨を定めている」以上、これを予定保険契約であるとする見解もある（石田（満）・前掲「全車両一括付保特約の法的性質」六五頁）。しかし、全車両一括付保特約では、契約時点において保険契約者が一〇台上の車両を保有していることが必要不可欠の条件とされ、しかもかかる車両に関しては、保険期間の始期から当然に付保される。それゆえ、そこには契約後の通告による目的の特定といったことが登場してくる余地はない。保険契約の始期においては確定した目的が付保されているのであって、その意味では、最初は概括的基

準が決まっているのみで、後にそれが確定しうべき構造を有しているような契約ではないのである。契約時点において被保険者が所有する自動車と中途取得自動車とで別々の契約が成立するとした上で、後者について予定保険契約の成否を問題にするなら格別（この点については後述する）、本件保険契約を一つの契約としてこれを予定保険契約であるとするのは無理であろう。

したがって、本件保険契約が——通説が述べるような意味での——予定保険契約であるということには賛成できない。

四 以上のように、本件保険契約は総括保険でも予定保険（通説のそれによる）でもない。それゆえ、総括保険、予定保険に属すると判示する本件判決の立場には賛成できない。

もっとも、このことだけでは、本件判決の結論それ自体に対する賛否を決定することはできない。そのためには、本件保険契約の法的構造がどのようなものであるか改めて検討する必要がある。この点本件判決と正反対の結論を採用した原審判決は「全車両一括付保特約の付された自動車保険契約も、対象車両についての各保険契約の集合であって、ただ保険期間や割引率等の契約条件が同一であり、

一 保険証券をもつて締結されるに過ぎない」と判示している(前述したように、引用は石田(満)・前掲「全車両一括付保特約の法的性質」六三頁による)。

しかし、全車両一括付保特約は総付保台数が一〇台以上の場合にのみ付加することができ(いわゆるフリート契約の場合にかぎる。庄司裕幸「全車両一括付保特約」鴻常夫編集代表・註釈自動車保険約款・下(有斐閣・平成七年)三五〇頁)、フリート契約者の保険料はしからざる契約者(ノン・フリート契約者)のそれとは異なっている。フリート契約者は、多くの場合——少なくとも付加保険料部分に関しては——、ノン・フリート契約者よりも割引された保険料率の適用が受けられるのである。なにゆえそのような扱いがなされているかというと、第一に、「一台の車をマイカーとして使っている契約者(被保険者)の場合などは、そもそも損害率という把え方になじまない」「(しかし)一〇台、二〇台といったまとまった数の自動車を保有し、使用している契約者であれば、その契約車両全体の損害率から、契約者(被保険者)の危険度を比較的正確に測定できる」「フリート契約者は……その契約自体の損害率で危険度を測定することが合理的・妥当な程度の契約台数規模を有していることから、その契約の損害率をメリッ

ト・デメリット料率に反映させる仕組みとなっている」のである(東京海上火災株式会社編・損害保険実務講座第六巻・自動車保険(有斐閣・平成二年)三九四・三九五頁)。

第二に、付加保険料に関しては「契約締結に係る事務コストが少なくてすむことから」「フリート多数割引」を適用して保険料を五%割り引く」とされている(東京海上火災株式会社・前掲書四〇二頁)。

言うまでもなく、保険料率論は、契約当事者(保険者)が保険料金額を設定するための技術的仕組にすぎない。すなわち、法律行為論的には、これは効果意思の内容を決定するための動機たりうるに止まる。しかし、本件のようなフリート契約では、保険者としては一〇台以上の契約であるからこそかかる料率を適用して保険料金額を決定する。例えば、小売店などで、一個ならば代金一〇〇円のリングを三個で二〇〇円で販売する例などがよく見られるが、これと同様である。この場合三個一括であるからかかる代金設定をなすのであり、その三分の一の金額は、効果意思の上では何の意味も有しない。売主は三個のリングの所有権を移転する、一つの債務の対価として代金二〇〇円の支払義務を見ているのである。これと同様に、フリート契約とノン・フリート契約とで保険料金額が異なる以上、前者では、

全ての車両についての危険負担義務と保険料支払義務との間に対価性を認めているとせざるを得ないであろう。

したがって、本件保険契約においても、契約時点での一六台の全車両付保の対価として保険料を設定していると思わなければならない。換言すれば、一六台の車両を保険の目的とする一つの危険負担義務の対価として、一つの保険料支払義務が観念される。そうであるとするれば、原審判決のように、これを「対象車両についての各保険契約の集合」とであると見ることはできないものと考ええる。

五 先に述べたように、全車両一括付保特約のもとでは、契約締結時点での保有車両は原則としてすべて付保される（同特約一条）。その後これらの車両が譲渡ないし廃棄されれば保険の対象から除外されるが（厳密に言えば、その旨保険者に対して通知しなければならず（同三条二項）、その後譲渡ないし廃棄時にさかのぼって保険料が精算される。庄司・前掲「全車両一括付保特約」三五三頁）、これは保険契約の効力発生後の問題であって、いずれにせよ、保険契約時には、確定した「保険ノ目的」について効力を生ずることに変わりはない。しかも、その保険料はかかる「保険ノ目的（＝契約時点での保有車両台数）」に応じて決定されることとなっている。このように、契約当初から付

保されている車両に関しては、予定保険契約の内容として言われているような要素は全くない。中途で自動車取得されようとも、この部分は何ら影響を受けることなく、保険料も保険期間も危険負担の内容も変わらないのである。そうであるとするれば、むしろ、契約当初から存在する車両の部分は、爾後取得されるべき車両の部分と切り離し、それだけで一つの保険契約であると把握すべきであろう。換言すれば、これはそれ自体独立した確定保険そのものであると考ええる。しかも、原審判決とは異なり「対象車両についての各保険契約の集合」ではなく、あくまでも契約当初に存在する車両すべてを「保険ノ目的」とする一つの自動車保険契約であると解すべきである（もつとも、本件で問題とされる自動車保険契約は、いわゆる自動車総合保険（PAP）と呼ばれる保険商品である。これには基本契約として対人賠償保険、自損事故保険、無保険車傷害保険、対物賠償保険、搭乗者傷害保険が、任意付帯として車両保険がそれぞれ含まれる。それゆえ、車両ごとに別個の自動車保険契約が成立するわけではないとしても、これとは違った意味において、理論上は数多くの保険契約に分かれるということになる。しかし、この点は本件では特段の意味を持たないので捨象する）。

六 これに対して、中途取得自動車に関する部分についてはどのように考えられるか。

実は、全車両一括付保特約の趣旨として説かれていることは、予定保険契約の効用として説かれているところと共通している。すなわち、本件判決も述べるように、もともと全車両一括付保特約の趣旨は、「自動車を多数所有する者にとって、自動車を取得・譲渡・廃車した都度保険の加入・解約の手続きを行うことは煩雑であり、また、付保漏れが生じるおそれがある。そこで、保険契約者が自ら所有・使用するすべての自動車を一括して契約することを条件に、中途で取得した自動車を自動的に担保し、事後に通知・精算することとして、付保手続の便宜と付保漏れの防止をはかる」ということである(庄司・前掲「全車両一括付保特約」三四九頁以下。ほぼ同旨、東京海上火災株式会社・前掲書三七三頁)。これに対して、予定保険の効用は、保険者にとっては、あらかじめ保険市場を確実に保有しうることを、被保険者にとっては、個別的保険契約を締結する回数と費用とを省き、かつ忘却による無保険の危険を免れること等にある(伊澤・前掲「保険証券及び保険引受書に就いて(三・完)」八三一頁以下、小町谷操三「積荷豫定保険契約論」海商法研究六卷(有斐閣・昭和一八年、復

刻成山堂・昭和五九年)一三八頁以下、勝呂・前掲「予定保険に関する一研究」一八五頁以下、倉澤康一郎「船名未詳保険と予定保険」保険契約の法理(慶應通信・昭和五〇年)一九二頁・二〇四頁など)。これらを比べてみると、予定保険のその後半部分は全車両一括付保特約と同様である。しかも、「(予定保険)の効用のうち、保険者の市場確保の点は、包括的な保険の予約によっても同一の目的を達成しうる」とされていることから(倉澤・前掲「船名未詳保険と予定保険」二〇四頁)、予定保険契約を締結するメリットは、まさにこの後段部分にあるものといえよう。

このような見地からすれば、中途取得自動車に関する部分にかぎって言えば、本件判決が全車両一括付保特約(が付された自動車総合保険契約)を「中途取得自動車についても自動的に付保される旨が定められていることからすると、……予定保険」であるとし、また一部の学説が「中途取得自動車についても自動担保される旨を定めている」以上これを予定保険契約であると解する(石田(満)・前掲「全車両一括付保特約の法的性質」六五頁)のも理解しえないではないのである。

前述したように、通説によれば、予定保険とは、契約成立時点において契約内容の一部が未確定のまま保険契約を

成立させ、未確定の部分が確定した後に保険契約者がこれを保険者に通告することによって契約内容が確定するものとされている。その意味でこれは停止条件附の契約であるとも言われる（坂元毅・海上保険実務誌「訂正再版」〔文雅堂・大正一三年〕一三九頁、小町谷・前掲「積荷豫定保険契約論」一四三頁、同・海上保険法各論一・海商法要義・下巻六（岩波書店・昭和二年）二九〇頁、勝呂・前掲「予定保険に関する一研究」一九〇頁。反対、石田祐六・予定海上保険新論（風間書房・昭和三年）四五・四八頁）。しかしながら、全車両一括付保特約の中途取得自動車について言えば、いったん通知によって契約内容が確定するといっても、つきにまた新たに自動車を取得すればこれに伴って通知がなされることとなるのであるから、最初に通知した時点で契約内容が確定したと言えるものではない。そのような意味では、保険期間終了まで確定しえないのである。しかも、保険料は通知ごとに別個に請求されることになっている。そうであるとすれば、中途取得自動車に関する部分が全体として一つの契約であるというより、取得（通知）ごとに別個の保険契約が成立するものと見るのが素直であろう。しかるに、通説によれば、予定保険契約の法的性質としては、当初から契約は成立しており、通

告によってただ目的の確定が生ずるのみであるというのであるから、このような理解とは相容れない。したがって、中途取得自動車に限定して考えても、これが通説の意義における予定保険契約に属するとは言えないものと考えられる。もっとも、通説の論者は、一般に、予定保険契約には、個々の保険の目的についてなされる個別的予定保険契約と、一定の標準により定まる多数の目的について包括的になされる包括的予定保険契約との二種類があるとす（大森・前掲書二四五頁、葛城照三・貨物海上保険普通約款論（早稲田大学出版部・昭和四六年）二〇〇頁以下、木村栄一・海上保険（千倉書房・昭和三年）八五頁以下など）。これによれば本件保険契約は包括的予定保険契約に属するということになる。しかし、通説の論者が述べるように、このような場合には、損害保険契約としての単一の予定保険契約が存在し、これの効果として「多数の保険関係を発生せしめうる」ことになる（小町谷・前掲「積荷豫定保険契約論」一四一頁、同・前掲海上保険法各論一・二八七頁以下など）という考え方には疑問がある。前述したように、私見としてはむしろこのような場合には、取得（通知）された車両ごとに別個の保険契約が成立するものと見るべきではないかと思う。

周知のように、前述のような通説の考え方は従来から厳しく批判されているところである。すなわち、「一定限度を定めて、契約成立時においては、将来それが発生するかもしれないかさえ不確定である被保険利益につき、いわば要件

白地の契約を締結した場合、このような契約がいかなる構造においてそれ自体損害保険契約でありうるか」(倉澤・前掲「船名未詳保険と予定保険」二〇六頁)、また、予定保険契約が「停止条件附契約であるならば、条件成就によって効力を発生すべきものは、まさに成立していた契約そのものでなければならぬ。しかるに、不特定の包括的被保険利益を目的とする契約と具体的に特定された被保険利益を目的とする契約とは、両者はその内容を異にする」(倉澤・前掲「船名未詳保険と予定保険」二〇八頁以下、同「予定保険契約の構造」私法三四号一八八頁、同「オープン・ポリシーによる保険契約——その法的構造——」財政経済弘報一四三九号五頁)、と。これに加えて、具体的な商法の規定の適用に関し以下のような疑問も提示される。曰く、(一) 契約締結時において重複保険になるか否かを判断することはできるか (二) 契約締結時において告知義務の対象となる「重要ナル事実」はありうるか (三) 保険証券の必要的記載事項である「保険ノ目的」は不確定なも

のであつてもよいか (四) 継続的予定保険において商法六五三条の適用如何 (五) 継続的予定保険において通知を怠った場合の効果如何、といった点である(詳しくは、倉澤・前掲「船名未詳保険と予定保険」二〇六頁以下)。

このような観点から、かかる学説は、通説の言う「未確定の部分が確定した」という時点をもって、個別具体的な保険契約が成立するものと解し、他方「保険者にとっては、あらかじめ保険市場を確実に保有しうることを、被保険者にとっては、個別的保険契約を締結する手数料と費用とを省き、かつ忘却による無保険の危険を免れうる(二こと)」というその趣旨を達成するものとして、かかる具体的な保険契約に先行して、無名契約として一種の輪郭契約たる予定保険契約が締結されるとする。そうして、後の具体的な保険契約は先行する輪郭契約の当然の効果として生ずるとするのである(以上の点については、倉澤・前掲「船名未詳保険と予定保険」二〇六頁以下、同・前掲「予定保険契約の構造」一八八頁以下、同・前掲「オープン・ポリシーによる保険契約——その法的構造——」五頁。なお、通説の代表的論者である小町谷操三博士も「予定保険契約は、多数の保険関係を発生せしめうる内容を包含し、その外郭を定めている独立の保険契約、云わば一つの白地契約(Blankover-

「trag」である」と述べられるが（小町谷・前掲「積荷豫定保険契約論」一四一頁。同旨、勝呂・前掲「予定保険に関する一研究」一九二頁）、有力説は予定保険契約自体は保険契約ではなく、その効果として一定の条件が満たされれば当然に個別の保険契約が成立するものであるとするのに対して、小町谷博士は予定保険契約自体が一つの保険契約であり、これによって多数の保険関係が発生すると理解する点において根本的に異なっている。実は、本件判決が引用する「将来において個別の損害保険契約を成立せしめるといふ効果をもつ一種の輪郭契約であつて、構造上それ自体が損害保険契約ではない。輪郭契約は、将来被保険利益を特定すべき基準を定め、その確定によつて自動的に付保される旨の合意である。その効果としてあらかじめ約定された被保険利益特定のための条件が満たされた時点で、自動的ではあるものの新たに損害保険契約が成立し、それゆえ、その時点で保険料の支払義務が生じるものである」という学説がかかる有力説の立場に他ならない。本件判決はこれに関して「学問上の定義の問題ではあるが、一定の保険契約が成立するという限りにおいて右の判示と実質的相違はない」と述べているが、以上のような意味において、通説の見解とは全く異なるのである。

「保険ノ目的」が特定された時点で当然に保険契約が成立するとするその理論構成には疑問もありうるが（上記有力説は「附随的な意思表示によりその（契約上なされる）出捐を一定の事実の発生にからしめること……極めて譬喩のない方をすれば、条件附の意思表示」がなされると述べる。倉澤・前掲「船名未詳保険と予定保険」二〇八頁、同・前掲「予定保険契約の構造」一八七頁、同・前掲「オート・ポリシーによる保険契約」その法的構造」五頁）、いずれにせよ、本件保険契約の中途取得自動車に関する部分の要件・効果については、かかる有力説によつてもっともよく説明しうると考える。なぜなら、全車両一括付保特約の趣旨、約款内容および前述した点からすれば、最初に締結された契約の効果として、中途取得自動車に関して、取得（通知）ごとに別個独立の自動車保険契約が当然に成立するものとされなければならないからである。このような見解に立てば、最初の契約締結時において、輪郭契約としての予定保険契約が成立し（これ自身は損害保険契約（商法六二九条）でも、その予約でもない）、自動車在中途取得されて保険者に通知されることに、個別具体的な自動車保険契約が成立する（その時点でこれについての保険料も定まる）ということになる。

以上をまとめれば、本件判決で総括保険・予定保険である」と判示されている契約は、①契約当初から存在する車両に関する確定保険としての自動車保険契約、②輪郭契約としての予定保険契約、および③契約後に具体的に取得された中途取得自動車に関する自動車保険契約の三つからなるものと考ええる（なお、①について前述したのと同様の意味において、③についても数多くの保険契約に分かれるが、この点については触れない）。

七 保険料分割払特約（大口）二条二項にいう保険契約の当然失効は、債務不履行の効果に関する民法の特約である（通常の分割特約五条が「…保険金を支払いませぬ」と規定している場合に関するものであるが、倉澤康一郎・判批・判例評論四一四号二三二頁、同・判批・法学研究六八巻八号一八一頁）。本件では保険料支払義務の不履行は上記①の自動車保険契約についてのみ存する。③の自動車保険契約にかかる保険料はすべて支払済であって債務不履行はない。それゆえ、その効果は①の自動車保険契約についてのみ生ずるのであって、それとは理論上別個のものである③の契約は何ら影響を受けない。そうであるとするならば、本件事故を起こした車両に対する自動車保険契約は本件事故の時点でも有効に存在しており、保険者 Y は X に対

して保険金の支払を免れないものと考ええる。

八 もっとも、このような結論を認めることに対しては利益衡量上問題であるとの批判もある。原審判決に対して加えられているものであるが「もし仮に、本体である元の一括特約付自動車総合保険契約が失効しても中途取得の自動車にかかる部分についてはなお有効であるとして、その中途取得自動車により招致した事故について、保険会社は、保険金を支払わなければならないとした場合、他方、一括特約付自動車保険の分割保険料を完済し、かつ中途取得自動車の追加保険料の払い込みをしている通常の保険契約者がその中途取得自動車により招致した事故について、保険会社は、保険金を支払うことは当然であるが、両者の間に均衡を欠くことになるのではないか」というのである（石田（満）・前掲「全車両一括付保特約の法的性質」六九頁以下）。たしかに、後者の場合には、追加保険料に加えて分割保険料も支払っており、その意味では前者より多額の金銭を支払っている。しかし、これは契約当初から付保されている自動車事故を起こした場合に保険金が支払われるか否かという点において決定的な相違をもたらすものである。それゆえ、利益衡量の上でこれが均衡を欠くとは必ずしも言えないであろう。

また同じく原審判決に対して加えられるものであるが「全車両一括付保特約は、実務上、中途取得自動車にかか
る保険会社の責任は、中途取得自動車が保険契約者の直接
の管理下に入った時に始まり、保険証券記載の保険期間の
末日の午後四時に終わります、と規定し（二条二項）、さ
らに保険契約者は、毎月、保険証券記載の通知日締切日前
一か月分の中途取得自動車を、この通知日まで、保険会社
に通知しなければならぬ、と規定し（三条一項）、さら
に追加保険料については、毎月、保険証券記載の精算日ま
でに精算するものとしている（六条三項）。これは、当然
に、本全車両一括付保特約は、当事者間の信頼関係を基本
としているのである。実務上も元の全車両一括付保特約付
の自動車総合保険契約が有効に存続していることを前提に、
中途取得自動車につき追加保険料の支払いについては個別
の保険契約とは異なり、精算まで時間的猶予を設けている
のである。本判決（原審判決のこと―評釈者註）の論旨は、
根本的にこの全車両一括付保特約の制度を否定することに
なりかねないことを付言しておきたい」という批判もある
（石田（満）・前掲「全車両一括付保特約の法的性質」七一
頁以下。なお同書六六頁）。

たしかに、この学説以外にも「通知・精算が正しく行わ

れるという前提のもとに、いわば保険契約者・保険会社間
の信頼関係に基づいて、保険料即収の原則、つまり保険料
領収前の事故は免責とするという原則を崩して中途取得自
動車の自動担保を行う」と説明する見解もある（庄司・前
掲「全車両一括付保特約」三五五頁）。しかしながら、全
車両一括付保特約の場合にかぎって当事者間に信頼関係が
存在するという根拠は必ずしも明らかではない。前記学説
は「保険料を受領しないで危険負担を開始することは保険
者にとって不利であるが、それが約款に規定され、保険者
がかかる約款規定を受容しているのは、当事者間に信頼関
係があるからである、しかるに、本件のような場合に保険
金の支払を認めることは、このような信頼関係をないがし
ろにし、全車両一括付保特約という制度そのものを破壊す
るに至る」と思考しているようである。もちろん「保険料
を受領しないで危険負担を開始することは保険者にとって
不利である」とまでは述べられていないが、少なくとも当
該条項だけをとってみれば保険者にとって不利であること
は明らかであり、これに加えて「当事者の信頼関係を基
本」としなければ認められないというのであるから、保険
者に不利な規定であることを前提としていることは間違
ないであろう。もしかりにこのような思考過程を経て前記

批判がなされるとすれば、これは十分な説得力を有しない。というのは、この特約には保険者側のメリットも観念できるからである。すなわち、——学説上明確に論じられてはいないが——、一般の予定保険の場合において言われているように、この場合にも「保険者にとつては、あらかじめ保険市場を確実に保有しうる」という効用を持つはずである。しかも、もともと一〇台以上の車両を付保する

ときにのみ認められる特約なのであるから、保険者にとつて、一時に大量の自動車について保険契約を締結できるというメリットも存在しよう。それゆえ、これら保険者にとつての効用に対する見合いとして、保険料前払の原則に対する例外的措置が設けられていると理解することも可能なのである。かりにかかる理解が正しいものとすれば、そこには当事者間の特別な信頼関係など出てくる余地はない。もちろん、保険者にとつて、保険料前払を要求せずとも安心していられるのは、約定通りに通知または保険料の追加支払がなされるものと保険契約者を信頼しているからである。しかし、これは当事者間に存在する信頼関係ではない。どのような債権契約にしろ、相手方債務者が約定通りに履行するものと信頼して契約を締結するのであり、これを当事者間の特別な信頼関係と呼ぶことはできない。

かりに、この点をしばらく措き、論者の述べるように、当事者間に特別な信頼関係が存在するとしても、本件で保険金の支払を認めることがこれを破壊するものと断定できるのであろうか。少なくとも、本件では期限内に追加保険料を全額支払っているから、その限度では全く信頼関係の損なわれる事情などないのである。

さらに「実務上も元の全車両一括付保特約付の自動車総合保険契約が有効に存続していることを前提に、中途取得自動車につき追加保険料の支払いについては個別の保険契約とは異なり、精算まで時間的猶予を設けているのである」と主張されるが、そもそも「実務上」これを「前提」としての言っても、保険者が勝手に前提としているだけならば、法解釈論的に考慮すべき余地はない。かりにこれが約款内容を規制しているという趣旨であるとしても、本件では「元の全車両一括付保特約付の自動車総合保険契約が有効に存続している」ときに、追加保険料を全額支払っているのであって、その意味でも疑問である。追加保険料は支払済なのであるから、中途取得自動車に関する部分をも無効としなければ「全車両一括付保特約の制度を否定することになりかねない」とまで言えるのであろうか（もつとも、これが②の輪郭契約にも影響を及ぼさないと見え

るかどうかは検討の余地がある。というのは、もしこれが影響しないというのであれば、輪郭契約はそのまま残るということになり、それゆえ、保険期間終了までの中途取得自動車はすべて担保されることになるからである。しかし、かりに②に影響するとしても、①が不遡及的に失効するに止まる以上、②の輪郭契約についても不遡及的失効が生ずるにとどまるものと言えよう。

以上の点からすれば、利益衡量に基づく批判は、所詮は水掛け論に帰するのであって、決定的な理由にはなりえないというべきである。それゆえ、本件においては先に述べたような理論上の帰結をもって是とすべきである。すなわち、保険料分割払特約（大口）二条二項という保険契約の当然失効は上記①の自動車保険契約について生じ、それと理論上別個のものである③の契約には何ら影響を及ぼさない。したがって、本件判決の立場は結論においても採用しえず、Xの請求は認容されるべきであると考える。

鈴木 達次