

運行供用者責任の主体に関する一考察（一）

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 明治大学大学院 公開日: 2015-10-01 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 趙, 銀仁 メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/10291/17546

運行供用者責任の主体に関する一考察（一）

On the Subject of the Liability of Automobile Operators (1)

博士後期課程 民事法学専攻 2013 年度入学

趙 銀 仁

ZHAO Yinren

【論文要旨】

「自賠法」が施行されて以来、判例と学説では、被害者救済のために、その責任主体である運行供用者の範囲が次第に広げられてきており、「自賠法」の適用範囲が拡大されてきた。殊に、保有者の運行供用者責任の認定が容易にする傾向が見られ、保有者と運行供用者の区別が次第になくなってきた。それに伴い、多くの問題が引き起こされている。これは、必ずしも、立案担当官の趣旨と一致するとはいえない。また、「自賠法」の施行の前後の判例変遷に対する検討を通じて、民法 715 条の外形標準説、及びドイツの道路交通法が交通事故の責任主体の認定、特に無断運転、泥棒運転のような場合の責任主体の認定に対して、強い影響を及ぼしていたことが分かる。本稿は、この責任主体について、ドイツとフランスの立法例と比較しながら、また、判例の流れに対する検討を通じて、責任主体とされる者の範囲が拡大されてきた傾向の形成原因、及びその問題点を明確にしたい。

【キーワード】 「自賠法」3 条、保有者、運行供用者、無過失責任、択一決定原則

1 はじめに

昭和 30 年に、自動車事故被害者の保護を目的とする「自動車損害賠償保障法」（以下「自賠法」とする）が制定された。「自賠法」が施行されて以来、判例と学説は、被害者救済のために、「自賠法」3 条で定めている責任主体である運行供用者の範囲を次第に広げてきており、「自賠法」の適用範囲は拡大されてきた。殊に、保有者の運行供用者責任の認定を容易にする傾向が見られる。それに伴い、保有者と運行供用者の区別が次第になくなり、責任主体とされる者の範囲が拡張される傾向が見られる。

「自賠法」において、「自己のために自動車を運行の用に供する者」、すなわち、運行供用者という概念が創設された。その中には、正当な権利を有する保有者と、保有者でない運行供用者が含まれている。当時の立案担当官が述べているように、保有者は「ほとんどの場合に、第3条に規定される責任者（運行供用者一筆者）となり、また、後述の責任保険の契約者および被保険者となるものであって、この制度で重要な役割を担う者である」¹。すなわち、多くの場合は、保有者と運行供用者とが同一人であるが、たまに保有者でない者が運行供用者になる。したがって、無断運転、泥棒運転のような正当な権利が有しない者が自動車を運転するとき、通常、保有者が運行供用者責任を負わないことである。ところが、従来の民法715条の外形標準説とドイツ道路交通法7条の深く影響を受けたため、「自賠法」が施行した直後の昭和40年ごろ、当時の学説と研究会では、無断運転のような場合に、基本的に保有者の運行供用者責任を負うべきだとされていた。しかし、無断運転ないし泥棒運転のような場合に、保有者の責任について、「自賠法」ではドイツの道路交通法7条のような明文の定めがないため、必ずしもドイツ法と同じように処理することができないと考えられる。また、保有者に責任を課すとき、「自賠法」3条の「自己のため」という要件にどのように当てはまるかについて、学説の論述にはなお未解決なところが残される。これについて、以下立法当初の見解の部分で検討する。

また、ドイツ法とフランス法において、責任主体の択一決定原則を採用している。そのため、前述したような「自賠法」施行以来の責任主体とされる者の範囲が拡張される傾向は見られなかった。しかし、「自賠法」立法の時、主にドイツの道路交通法を参考にしたが、なぜ、責任主体の択一決定原則が採用されていないかを検討する必要があると考える。また、択一決定原則を採用している典型例たるフランス法にも、重要な比較法的な意義があると考えられる。これについて、以下、ドイツ法およびフランス法における交通事故損害賠償の責任主体に関する部分で検討する。

さらに、無断運転と泥棒運転に関する判例の検討を通じて、前述した責任主体とされる者の範囲が拡張される傾向及び責任主体の択一決定原則が採用されていない原因も明らかにする。無断運転のような場合に、「自賠法」が施行された直後、判例と学説において、無断運転された車両の保有者に運行供用者責任を適用するか否かについて、慎重な判断をしていた。被害者側に、「自賠法」ではなく、民法715条の適用を主張して訴訟を提起した例がみられる。しかし、その後の下級審ないし最高裁の判決においては、無断運転のような事件について、保有者の運行供用者責任がかなり緩やかに認められてきた。そして、無断運転の事例に関する解釈論を展開して、泥棒運転のような極端な事例まで、保有者の運行供用者責任を是認した判決も見られるようになっていく。これに伴い、保有者と運行供用者の区別が次第になくなり、責任主体の択一決定原則が採用されず、次第に責任主体とされる者の範囲が拡張されてきた。これについて、以下の判例の変遷の部分で検討する。

¹ 運輸省自動車局編『自動車損害賠償保障法の解説』（時の法令シリーズ2・大蔵省印刷局、1955年）29頁。

保有者の責任範囲の拡張に伴って、保険の賠償範囲も次第に拡大され、保険の運営が次第に赤字に転じ、保険料率の上昇などに至ることは推測に難くない。これは、必ずしも立法当時の趣旨と一致するとは言い難い²。一方、誰が運行供用者であるかについて、学説・判例は運行支配及び運行利益をメルクマールとして、運行供用者であるかどうかを判断してきた。しかし、前述した運行供用者責任が緩やかに認められてきた傾向に伴い、運行支配及び運行利益という概念が広く解釈され、次第に抽象化されてきた³。メルクマールとしての適切な機能を失いつつある、と考えられる⁴。

これらの問題を念頭に置いて、本稿では、立案担当官の見解を再検討して、関連する学説、判例を通じてドイツ道路交通法とフランス法における責任主体の認定と比較しながら、運行供用者と保有者に関する当初の立法趣旨及び学説の対応、その後の判例の変遷とその形成原因などを明確にしたい。運行供用者の判断基準に関する学説と判例については、紙幅の都合上、次の機会に譲る。

2 立法当初の見解

「自賠法」3条は、その母法といえるドイツ「自動車交通法」（改正後「道路交通法」と称する）と異なり、「自己のために自動車を運行の用に供する者」（運行供用者）という、内外の立法例にも全く見られない概念を定めている⁵。既述したように、「自賠法」が施行されて以来、責任主体とされる者の範囲を拡張する傾向が見られる。また、被害者が保険の救済が得られるため、可能な限り、保有者に運行供用者責任を負わせる傾向も見られる。以下、立案担当官の見解、及びそれに対する当時学界の対応を検討した上で、運行供用者と保有者の区別とその立法の趣旨を明確にしたい。

2.1 運行供用者

運行供用者について、昭和30年に、当時の立案担当官⁶は以下のように説明している。

「ここに新たな責任者として登場した『自己のために自動車を運行の用に供する者（運行供用者—筆者）』というのは、通常自動車の所有者または使用者等のように、自動車の使用

² 詳細は、拙稿「自賠法3条の『運行』に関する一考察」法学研究論集（2014年41号）185頁以下。

³ 新美育文「請負人の保有車両による事故につき、原判決を変更し、注文者の運行供用者責任を肯定した事例」判例時報（896号）、150頁以下。また石田穰「『運行供用者』概念の再構成」法学協会雑誌（1975年、92巻5号）484頁。

⁴ 石田・前掲注（3）484頁。

⁵ 加藤一郎・木宮高彦編『自動車事故の損害賠償と保険』（有斐閣、1991年12月版）254頁（木宮高彦執筆）

⁶ 当時運輸省自動車局の真田登局長は『自動車損害賠償保障法の解説』という本の序の部分で、「この解説書は、本法律の立案担当官の手によるもので、自動車関係者は無論、一般各位も、容易に制度の内容を御理解戴けるものと信じ、広く推せん次第である。」と述べているので、この解説書は立案担当官の見解を表すものであると考える。

について支配権を有し、かつ、その使用によって利益を受けるものを指している。自動車泥棒のように、正当の権原がなくて自動車を使用した者もこの中に含まれるが、そのような例外的な場合を除くと、通常この責任者は、自動車運送事業者等の自動車の所有者はもとより、自動車の賃借人（中略）等、自動車の使用にかかる広範な者を含むことになる（ただし、事故のときの責任は、多くの場合、それらの中の一人に限定されることは、いうまでもない。）⁷ 立案担当官は、運行供用者に一種の無過失責任を負わせるように想定し、「自賠法」を設けるとしていた。運行供用者の確定について、自動車の使用に対する支配権と使用によって利益を受けることが判断基準である。また、泥棒運転の場合のように、自動車に対する正当な権限がない者であっても、運行供用者責任を負うことがあるとされる。言い換えれば、自動車に対する所有権、使用権の有無に関わらず、自動車の運行に対する運行支配と運行利益がある者は運行供用者である。

2.2 保有者

保有者について、立案担当官は以下のように説明している。

「これらの責任の主体となるべき一団の人々を総称して、諸外国の立法例では『保有者』という新しいことばを使っている。保有者とは、法第2条で定義付けられているように、自動車の使用権を有し、かつ、その使用の支配権と利益を享受する者を総称した者であって、実際上は、ほとんどの場合に、第3条に規定される責任者となり、また、後述の責任保険の契約者および被保険者となる者であって、この制度で重要な役割を荷う者である。」⁸

つまり、保有者に自動車を使用する正当な権限が必要であり、責任保険の保険契約者および被保険者たる者として重要な役割を担う者だと考えられる。今日、責任保険の契約者は必ずしも保有者だけではないにもかかわらず、保険契約を締結した事実が保有者ないし運行供用者に対する一つの重要な判断要素になる。

2.3 当時の学説

既述した立案担当官の見解は、当時の学説にほぼ異論なく支持された。しかし、立案担当官の解釈は必ずしも明確とはいえない。なぜなら、正当な権限がない者の典型例は自動車の泥棒であるが、そのほか、例えば、無断運転の場合に、無断運転者、及び自動車の保有者がどのような責任を負うべきか、正当の権原がない者はどのように限定すべきかについて、立案担当官の解釈からは明確にすることができない。そのため、後述の「自賠法」が施行された最初段階の判例から分かるように、無断運転の場合に保有者が運行供用者責任を負うべきかどうか明らかにされなかったため、民法715条を適用した判例が少なくない。以下、この点に関する当時の学説の反応

⁷ 運輸省・前掲注(1)29頁以下。

⁸ 同上・29頁以下。

を把握したい。

2.3.1 加藤一郎博士の見解

「自賠法」が施行された10年後の昭和40年に、出版された『注釈民法(19)』で加藤一郎博士は、立案担当官と同じような解釈を示している。つまり、運行供用者には、正当な権利を有する保有者と、保有者でない運行供用者とが含まれている。また、具体的に運行供用者であるか否かについては、自動車に対する運行支配と運行利益に基づいて判断される。正当の権原があるかどうかについてはあまり論じられていない。無断運転の場合について、加藤博士は、715条の関連性を念頭において、当時までの判例を概観し、自動車の運転手ないし運転手以外の者であっても、車を運転しうる立場にある被用者の無断運転については、使用者である保有者の責任を認めている⁹。

更に、その理由としては、「客観的・外形的あるいは抽象的に自己のための運行」¹⁰と「運転手を信頼し自動車を委ねた以上は責任があるとするもの」¹¹という2点があげられる。前者は、民法715条の使用者責任に関する外形標準説に深く影響を受けたもの、後者は、後述から分かるように、ドイツ道路交通法の改正案に深く影響を受けたものと思われる。しかし、無断運転の場合に、結論として保有者が運行供用者責任を負うべきだとされたが、主張された2つの理由がどのように「自賠法」3条の要件に当てはまるかについて、なお問題が残されている。更に、無断運転であるか、泥棒運転であるか、そもそも法律的な概念というより、むしろ社会通念のようなものであり、多くの場合には、無断運転であるか泥棒運転であるかを区別し難いであろう。これについて、昭和40年ごろに開催された研究会で、更に論じられた。

2.3.2 判例タイムズ研究会における議論

昭和40年ごろ、判例タイムズにおける「交通事故による損害賠償請求訴訟の諸問題」をテーマとする研究会で、交通事故に関する幅広い問題が検討された。そこでは、当時の実務及び学説において、「自賠法」3条の運行供用者責任に対する理解の到達点が示された。以下、概略を示す。

当時、泥棒運転については、立案担当官の見解と同じ、保有者は運行供用者責任を負わないと考えられていた。他方、無断運転について、基本的には、保有者の運行供用者責任が認められている。しかし、泥棒運転と無断運転というのは、法律的な概念というより、むしろ社会通念のようなものであり、多くの場合には、無断運転であるか泥棒運転であるかを区別し難いと考えられる¹²。泥棒運転の判定が困難な場合に、具体的な事情によって、保有者に「自賠法」3条の責任を認めてもいいと考えられる。しかし、純然たる泥棒のような場合に、因果関係から考えると、第三者の行為が介入するため、「自賠法」3条の運行供用者責任を認めるのが難しいと考えられ

⁹ 加藤一郎編集『注釈民法19・債権10』（有斐閣、1965年）100頁（加藤一郎執筆）。

¹⁰ 同上・100頁（加藤一郎執筆）。

¹¹ 同上・100頁（加藤一郎執筆）。

¹² 研究会「交通事故による損害賠償請求訴訟の諸問題」判例タイムズ172号、19頁（加藤一郎発言）。

る¹³。さらに、ドイツとフランスの立法例と比較しながら、「自賠法」の無過失責任の賠償限度、自賠責保険と保障事業の救済体系等を鑑み、泥棒運転の場合に、「自賠法」3条の適用は無理があると考えられる¹⁴。

続いて、無断運転の場合、前述した通りに、無断運転であるかどうかの判断について、必ずしも泥棒運転とはっきり区別できない。通常の無断運転の場合に、民法715条の外形標準説、及びドイツ道路交通法7条3項の影響のため、保有者の運行供用者責任を認めるのは、当時の通説であった。

ドイツ道路交通法には、無断運転のような場合について明確な規定がある。それは、恐らく政策的な理由から、そのような責任を負わせているのだと考えられる¹⁵。一方、日本の場合には、そのような定めがないため、一義的にその結論を出すことができないと考えられる。そのため、加藤一郎博士の次の論述はもっとも正鵠を得るところだと考える。

「たしかに、自動車を持つような者は、危険物を管理するのだから、管理から生ずる一種の無過失責任的な責任を負うのだというように強く解していけば、『その運行』についても一般的抽象的な支配があればよいという解釈も成り立たないわけではないと思うのですが、「自賠法」3条もやはり、民法の基本的な考え方の上に乗って举证責任などで責任を實際に重くしているのであって、何か具体的に責めるべき点がないと、責任を負わせるのは無理ではないかという感じがするのです。あとはその有責性ということをどこまで深めていくかの問題として具体的に考えていけばよい。(中略)私はこういうこまかい字句の解釈でなく、実質を見ることによって具体的に責任を認めていけばよいと思うのです。」¹⁶

つまり、保有者の管理上の過失によって無断運転・泥棒運転が可能にならしめられたとき、保有者の運行供用者責任があるか否かを判断するのは、実に自動車という危険物に対する管理義務をどこまで要求すべきかのである。この判断は、必ずしも一義的に結論を出すことができず、具体的な事実関係に基づいて判断しなければならない。そして、この判断はむしろ価値判断の問題であろう。

研究会の検討から見れば、ドイツ道路交通法7条が「自賠法」の立法ないしその後の解釈に、かなり深い影響を及ぼしたことが分かる。ドイツでは、処分権が法律上の権利であることを必要とせず、単に事実的又は経済的な関係において考えられているのに対して、日本では、これを法律上の権利として考えている。しかし、「自己のために自動車を運行の用に供する者」という概念は、法律上の権利という要素を必要としていないため、とらえ方次第では、ドイツのハルター(Halter)と同じように解することも可能だと考えられる¹⁷。特に、無断運転に関する判例から、

¹³ 同上・20頁(加藤一郎発言)。

¹⁴ 同上・21頁(加藤一郎発言)。

¹⁵ 研究会・前掲注(12)・21頁(加藤一郎発言)。

¹⁶ 同上9頁(加藤一郎発言)。

ドイツ道路交通法が「自賠法」に深く影響を及ぼしていることがよく分かる。

しかし、後述のように、ドイツ道路交通法には無断運転と泥棒運転に関する明文の定めがあるため、特に泥棒運転の場合に、保有者がその定めによって責任を負うことがはっきりしている。一方、「自賠法」3条、ないし立案担当官の解釈から見れば、無断運転の場合に、保有者がどのような責任を負うべきかははっきりしておらず、明文の定めがない場合に、必ずしもドイツ道路交通法と同じように処理することができないのはいうまでもない。

2.4 小括

(1) 前述した「自賠法」立案担当官の見解に基づく、運行供用者と保有者という地位が、多くの場合において両者が同一人に併存している。その分かれ目は自動車を使用する正当な権原があるかどうかのところにある。つまり、基本的には自動車を使用する権利がある保有者が運行供用者責任を負う。しかし、使用権がない者が自動車を運転して事故を起こした場合（例えば、泥棒運転）には、保有者を運行供用者とせず、使用権がない者が運行供用者として責任を負うことになる。要するに、一定の限度において、保有者の責任範囲を制限し、保有者以外の者に運行供用者責任を負わせるため、すべての場合に、保有者が運行供用者責任を負うわけではないことになる。このような立法の手法によって、保有者に一種の無過失責任を負わせると同時に、ある条件が満たされた場合には、保有者の責任を軽減する。また、自動車という危険物の運行によって引き起こされた損害の賠償原則の一貫性を保つため、保有者が運行供用者責任を負わない場合に、保有者以外の者（自動車を使用する権限がない者）に同じように運行供用者責任を負わせようとしている。さらに、それぞれに賠償資力を保障するため、保有者、運転者の賠償責任に対する責任保険制度、およびそれ以外の者が責任を負うときに対する政府の自動車損害賠償保障事業の制度が設けられた。後者に対して、最悪の場合にも、責任保険によって得られると同一の保障を与えることとした¹⁸。このようにすれば、被害者の救済と保有者責任の範囲についてある程度でバランスがとれると考える。

(2) 続いて、責任保険の契約者および被保険者は保有者であり¹⁹、すべての運行供用者が必ずしも責任保険の契約者と被保険者であるわけではない。つまり、保有者以外の運行供用者は、自賠責保険ないし任意保険の適用の対象にはなっていない。したがって、自動車を使用する権原のない人によって引き起こされた事故にまで、保険から賠償が受けられる場合、保有者が支払う保険料率が次第に引き上げられることになり、保有者にとって不公平な結果になる²⁰。そのため、

¹⁷ 同上・6頁（Aの発言）。

¹⁸ 加藤・前掲注（9）96頁以下（加藤一郎執筆）。

¹⁹ 保有者以外に、運転者も被保険者である。

²⁰ 政府の自動車損害賠償保障事業の財源は、保険会社および組合が納付することとしている。その負担金が賦課金である。この賦課金は、自動車保有者が支払う自賠責保険料の中に含まれており、結局、無保険車に対する罰金以外に、ほぼ自動車保有者の抛出によっていることになる。ただし、この制度は、専ら被害者救済のため

保有者の賠償範囲、つまり、保険の賠償範囲は一定の限度に制限されていることで、保険料率を抑える役割を果たしている。

保有者と運行供用者の各概念は、それぞれ重要な役割を果たすために設けられた概念だと考えられ、この両者を判断する要素、および加害者の損害賠償責任に対する保険の保障が若干異なっている。従って、「自賠法」では保有者と運行供用者とを区別して定められているといえよう。

(3) しかし、実際に紛争を解決するとき、一団の保有者群の中における複数人を運行供用者として責任をおわせる傾向、あるいは、保有者以外の人が無資力なため、被害者救済を目的に、運行供用者の範囲が拡張され、できるだけ保有者に運行供用者責任を負わせ、自賠責保険ないし任意保険が適用できるようにする傾向が生まれてきた。立案担当官が当初、運行供用者責任を設けたのは、泥棒運転のような自動車に対する使用権がない人の運行によって事故を起こした場合に、保有者の責任を制限するためである。しかしながら、今日の判例における傾向から見れば、運行供用者の範囲が拡張され、無断運転だけでなく、泥棒運転まで保有者に運行供用者責任を負わせる判例が出てきた。言い換えれば、自動車の使用者に自動車に対する使用権があるかどうかを問わずに、ほとんどの場合に保有者に運行供用者責任を負わされることになり、運行供用者と保有者の区別が次第になくなってしまおうと考えられる。これはむしろ立案担当官の趣旨に背くのではなかろうか。

周知の如く、「自賠法」の損害賠償に関する定めは、おおむねにドイツ道路交通法にならったものである。しかし、責任主体について、両国の定めが必ずしも同じとはいえない。ドイツ道路交通法では、自動車の保有者（Halter）を自動車交通事故の損害賠償の責任主体として定めており、「自賠法」のような保有者以外に、運行供用者という概念がない。また、後述のように、ドイツ道路交通法において、属性が異なる保有者に競合的に保有者責任を負わせようとする構造になっておらず、基本的に保有者の択一決定原則を採用している。そのため、「自賠法」が適用されたとき、その責任主体が次第に拡張されてきたような問題はあまり見られない。この点に、責任主体の択一決定原則を採用しているフランス法も重要な比較法的な意義があると考えられる。以下、この両国の立法および判例から生まれてきた解釈論を日本の研究者の論文を素材に検討し、日本、ドイツ、フランス三ヶ国の差異を比較しながら、「自賠法」が施行されて以来の問題点をより明確にしておきたい。

3 ドイツの自動車責任法における保有者（Halter）

3.1 責任主体に関する立法の変遷

(1) ドイツの自動車損害賠償責任を強化する立法の試みは、1906年「自動車の運行に際し生ずる損害についての責任義務に関する法律草案」にみることができる²¹。この草案で「企業者」

に設けられてきたことである。政府が被害者の損害をてん補してから、加害者に追及することができる。

²¹ 吉野衛「自賠法の立法過程」吉岡進編『現代損害賠償法講座3交通事故』（日本評論社、昭和47年）4頁。

が責任主体として提案された。草案に対して、二点の修正を求める反対草案が提出された。その第二点は損害賠償責任の負担者としてドイツ民法 833 条にならい、自動車の保有者という観念を導入することである。すなわち、「自己のために自動車を運行の用に供する者（自動車の保有者）」という概念を導入することである。「自己のために自動車を運行の用に供する者」とは、ドイツ語では「derjenige, für dessen Rechnung das Fahrzeug betrieben wird」となっており、直訳すれば、「自己のために（又は自己の計算において）自動車が運行されている者」ということになる。この用語は、「自賠法」3 条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」という用語の起源と思われる²²。

(2) こうして、その後の 1908 年の草案において、責任主体について、最初から「自動車の保有者」という用語が使用され、1909 年 5 月 3 日付自動車交通法に適用された。1909 年の自動車交通法は、その後、1952 年 12 月 19 日付道路交通安全法によって改正され、その名称も道路交通法と改められて、西ドイツ連邦法として公布された。そして、1957 年 7 月 16 日付法律によって若干改正され、今日に至っている²³。ドイツ道路交通法第 7 条では、自動車事故に関する損害賠償責任について、以下のように定めている。

「①, ②省略（筆者）。

③何人も自動車を自動車保有者の諒知および同意なしに (ohne Wissen und Willen) 使用するときは、その者は、保有者に代わって損害賠償の義務を負う。自動車の使用が保有者の過失によって可能ならしめられた場合には、その者と並んで保有者も損害賠償の義務を負う。第一文は、使用者が自動車の運行のために自動車保有者によって雇われている場合、又はその自動車が保有者によって使用者に委託されている場合には、これを適用しない。」²⁴

(3) 注意すべきは、この条文の第 3 項は、1939 年の改正前の法文では、運転手の権限外の運転と第三者の無断運転とを区別せずに責任主体を判断する。このことは 1923 年の改正法も同様であった。1923 年の法文によると、保有者の諒知および同意なくして自動車を使用した者は保有者に代わって賠償責任を負うが、かかる使用が保有者の故意・過失によって可能にされたときは、使用者とともに保有者も損害賠償義務を負うものと規定され、保有者の諒知なくして自動車を使用した者のなかには、無断運転をした第三者のみならず、権限外の運転をした運転手も含まれると解釈された²⁵。しかし、いやしくも、運転手を信頼して自動車の運転を任せただけ以上は、その信頼を裏切って権限外の運転をした場合に、保有者が信頼した者の選任について責任があるため、保有者が責任を負うことが、疑もなく国民の法感覚に適合する²⁶。このような趣旨に基づい

²² 同上・9 頁。

²³ 同上・12 頁。

²⁴ 同上・12 頁。

²⁵ 山田晟「ドイツにおける自動車責任」比較法研究 (1956 年 13 号) 32 頁以下。

²⁶ 山田・前掲注 (25) 33 頁「注 2)」参照。

て、1939年の改正法は、自動車保有者は、運転手の権限外の運転についても責任を負うこととした²⁷。

3.2 保有者の確定

すべての所有者が、必ずしも保有者ではない。判例は民法典833条の動物保有者の解釈²⁸を基礎として、自動車の保有者とは、自動車を自己の計算で使用し、かつ使用の前提となる車への支配力を有している者をいうと定義し、またこの支配力の要件は自動車をいつ、どこで、どの運転者によって、どんな目的で運行するかを事実上決定しうることによって充足されうものとしているとされる²⁹。また、この要件を完全に具えた者がいないときは、比較的適う者を保有者と解すべきであろう³⁰。

つまり、ドイツ道路交通法における自動車事故損害賠償の責任主体について、「択一的決定の原則が貫かれており、属性異質の責任主体（たとえば、所有者と借受人）の併有競合性は認められていない」³¹。これについて、普通、ドイツ道路交通法7条第3項前段は、同一の事故について関与の程度が異なる責任主体は認められていない趣旨であり³²、その後段（自動車の使用が保有者の過失によって可能ならしめられた場合には、その者と並んで保有者も損害賠償の義務を負う）において、保有者が無断運転者とともに責任を負うと定めているのに、ここの保有者責任が自動車の管理上の過失による管理責任であるためである³³。後者の場合に、保険会社が被害者に保険金を支払ってから、無断運転者に求償することができるということが見逃すことは出来ない。

また、ドイツ道路交通法では、誰が責任主体たる保有者かは、事故時の運行への関与とは直接的関係のない一定の保有者属性によりまず決定される。このような保有者属性は、例えば、所有権者、賃貸借関係等を、考慮すべきである。これらの保有者属性がある者が、責任を負うために必要な事故時の運行への関与がどれくらいであるべきかについてはそれとは別に定められている³⁴。これは明らかに属性の異なる保有者をもそれぞれの権能で事故時の運行に加わっていたことを根拠に、競合的に保有者責任を負わせようという法構造にはなっていないといつてよい³⁵（なお、ある車の保有者属性が複数の者に共同帰属する場合において、例えば共有権者の場合、

²⁷ 野田良之「ドイツに於ける自動車交通法の改正と義務保険制度の創設——自動車責任法の比較法資料」法学協会（58巻12号）87頁。また、山田・前掲注（25）3頁以下。

²⁸ 山田・前掲注（25）29頁「注4」参照。

²⁹ 坂本武憲「運行供用者責任の法構造」北大法学論集（昭和63年、第38巻第5・6合併号下巻）1516頁。

³⁰ 山田・前掲注（25）28頁。

³¹ 加藤・前掲注（5）257頁（木宮高彦執筆）。

³² 同上・257頁（木宮高彦執筆）。

³³ 同上・273頁「注4」参照（木宮高彦執筆）。

³⁴ これに関する判例は、山田晟「ドイツにおける自動車責任」比較法研究（1956年13号）28頁以下が参照できる。

³⁵ 坂本・前掲注（29）1517頁。

一人の保有者が損害を起したとしても他の保有者に道路交通法7条を援用して責任を問うことはできないとされる)³⁶。

3.3 小括

(1) ドイツ道路交通法における保有者概念の決定にとって事実的・経済的な関係が重要な意義を有するものであり、権利関係は決定的意義を有するものではない。判例と通説は、「自動車を自己の計算において使用し、かつかかる使用を前提とするところの自動車についての処分権を有する者が自動車の保有者とみなされるべきである」³⁷との原則が発展せしめられた。保有者の資格は、法律的な関係から生ずるものではなく、経済的および事実的な関係から生ずるのである。そのため、自動車に対する事実的な運行支配と運行利益という2つのメルクマールが判断基準になる³⁸。

ドイツ道路交通法の保有者と「自賠法」の保有者は必ずしも同じとはいえない。「自賠法」における保有者の概念は、「自賠法」2条で定められている通りに、所有者等の使用する権利を有する者がその要素である。保有者について、学説と判例にあまり論争がないが、責任主体たる運行供用者が論争の焦点になる。通説に基づいて、運行供用者の確定について、運行支配と運行利益が2つのメルクマールである。このメルクマールから見れば、ドイツ道路交通法における保有者概念は「自賠法」の運行供用者概念とよく似ている。ただし、「自賠法」における運行供用者を確定するとき、運行供用者の範囲が拡張され、運行支配と運行利益が広く解釈されてきた。ドイツ道路交通法の「事実的な」運行支配と運行利益の基準と比べると、日本の基準がかなり緩やかに解釈されてきた。

(2) また、「自賠法」では、ドイツ道路交通法のように、責任主体の択一的決定を原則としていない。保有者は常に数人であり、既述した通りに、保有者に運行供用者責任を負わせる傾向があるため、たとえ泥棒運転のような場合であっても、保有者に運行供用者責任を負わせる判例が少なくない。このようにして、運行供用者の範囲が一層拡張され、数人が競合して保有者とされ、運行供用者責任が負わされる判例も少なくない。

(3) さらに、既述したドイツ道路交通法における責任主体に関する立法の変遷から分かるように、1939年の改正法は、運転手の権限外の運転と第三者の無断運転とを区別して、責任主体を判断するとしている。つまり、属性異質の責任主体の併有競合性を認めない択一決定原則に基づけば、運転手の権限外の運転の場合において、保有者に責任を負わせることができず、若干不都合が生じるといわざるを得ない。そのため、原則的には保有者を択一に確定する一方、7条3項後段の条件を満たした場合には、保有者が運転者と同時に責任を負うことになる。第三者運転の

³⁶ 同上・1518頁「注(8)」参照。

³⁷ 吉野・前掲注(21)14頁。

³⁸ 同上・14頁。

場合に、保有者が責任を負うかどうかの分かれ目は、運転手に自動車を運転する権限（保有者の諒知および同意、また雇用、委託関係）があるかどうかということである。

この点から見れば、「自賠法」2条、3条の趣旨はドイツの1939年改正後の条文の趣旨と同じだといえる。保有者ないしその運転者に、自動車を運転する権利があるため、事故を起こした場合、保有者が責任を負うことになる。それに対して、自動車を運転する人に運転の権利がないとき、保有者は強化された責任を負わない。ただし、保有者の過失によって、その権利のない運転を可能ならしめた場合に、「自賠法」では保有者が強化された責任を負わないが、民法による過失責任を負う可能性がある。これに対して、ドイツ道路交通法7条3項では、運転者「と並んで保有者も損害賠償の義務を負う」と正面から定めている。この点は両法の大きな区別である。

(4)「自賠法」の立法作業は、昭和25年頃から本格的な検討が始められ、昭和30年7月29日法律第97号をもって制定・公布された³⁹。この1939年の改正法は「自賠法」が制定された直前に改正されたため、その改正前の問題点およびその改正法案が「自賠法」の制定にとって、非常に重要な影響を与えたことはいうまでもない。このことは、前述の研究会の発言からもよく見てとれる。また、ドイツの責任保険制度は、1909年当時設けられていなかったため、当時、保有者という概念は、責任保険の保険契約者および被保険者たる者として重要な役割を担う者とされる必要もなかった。保険の見地から見れば、保有者以外の者について、被保険者の範囲から排除する必要もないため、とくに保有者以外に運行供用者のような概念が定められていなかったであろう。

したがって、形式的に見れば、「自賠法」では、権限がない者と権限がある保有者を合わせて運行供用者責任を負わせることにしているのに対し、ドイツ道路交通法には運行供用者責任という統合的な概念がない。また、「自賠法」では政府保障事業の制度が定められたため、どのような場合であっても、被害者にある程度の賠償が確保できるような制度が設けられた。この点から見れば、「自賠法」のほうがより優れていると考える⁴⁰。責任の分配からいえば、保有者の過失によって自動車の使用を可能ならしめた場合のほか、両法の定めには大差がないと考える。

(5)問題は、むしろ責任主体の択一決定の原則がなぜ「自賠法」に採用れなかったのかのであろう。この点について、立案担当官の説明から明らかにすることはできないが、既述した通り、「通常この責任者は、……自動車の使用にかかる広範な者を含むことになる（ただし、事故のときの責任者は、多くの場合、それらの中の一人に限定されることは、いうまでもない）」⁴¹。これから見れば、立案担当官が明確に択一決定の原則に賛成することを表していなかったが、多くの場合に、責任主体は一人だと考えていたように思われる。しかし、現在の判例は、択一決定原則

³⁹ 川井健・宮原守男・小川昭二郎・塩崎勤・伊藤文夫編『新版注解交通損害賠償法1』（青林書院、1997年）4頁（松本朝光執筆、飯村敏明補筆）。

⁴⁰ 我妻栄「自動車損害賠償保障法について」比較法研究（1956年13号）18頁以下。

⁴¹ 運輸省・前掲注（1）29頁以下。

を認めておらず、多くの場合に、複数の者が運行供用者として責任を負わせることになっている。それについて、後の判例の変遷の部分で検討する。以下、先ず、択一決定原則を採っている典型例たるフランス法における交通事故の責任主体の確定を参照しながら、「自賠法」と比較して検討したい。

4 フランスにおける自動車事故の責任主体

4.1 保管者の確定

日本とは異なり、フランスにおいては、自動車交通事故の損害賠償に関する特別立法がない。その代わりに、民法典の1384条1項の無生物責任の条文を広く解釈し、判例を通じて自動車交通事故の無過失責任を確立してきた。その責任は、「人は自己の保護の下にある物により惹起された損害についても責任を負う」⁴²という保管者の責任である。この条文を通じて、無過失責任の法理を明らかにしてリーディング・ケースとなったジャンドゥール (Jand'heur) 判決が、次のように判示した。

「他人に対して損害をひき起こした無生物をその保管の下におく者に対して民法典1384条1項によってなされる責任の推定は、偶然または不可抗力あるいはその者に帰せしめられない外部原因の証明によってしか、破られない。その者が如何なるフォートをも犯さなかったこと、あるいは損害惹起行為の原因が不明である、ということを実証するだけでは十分でない。……1384条は責任を物の保管に結びつけ、物自体に結び付けているのではないから、物がその性質に固有で損害をひき起こしうる欠陥を有していることは必要でない。」⁴³

その責任主体たる保管者の決定方法について、条文では明言していない。その代わりに、参考とされたのが、動物が惹き起こした損害の責任主体を「その所有者またはその使用中にあってはそれを使用する者」と定める1385条であった。すなわち、①所有者が保管者であるのが原則であり、またそうであるものと推定される⁴⁴。②所有者は物の所持のための権利を他のものに与える契約（例えば賃貸借契約）の履行として保管が実際に契約の相手方に移転していたことを証明して責任を免れることができ、この場合にはその相手方が所有者に代わって保管者として責任を負う⁴⁵。

しかし、使用関係、または泥棒運転の場合、自動車に対する保管は移転されるかどうかについて、問題が残る。判例は、「保管者とは物に対して使用権だけでなく統制支配権を有する者をいうとし、そして被用者が服する使用関係は彼が職務の行使において用いる物に対してこれらの権利を独立にもつことを許さないからこの者に保管は移転せず依然として使用者が保管者であると

⁴² 加藤・前掲注(5)257頁(木宮高彦執筆)。

⁴³ 淡路剛久「フランスにおける交通事故賠償法の新たな展開」立教法学(有斐閣、1986年26号)24頁。

⁴⁴ 坂本・前掲注(29)1510頁以下。

⁴⁵ 同上・1511頁。

していたとされる」⁴⁶。一方、泥棒運転のような場合には、泥棒は法的には自動車についてなんらの統制支配権を取得するものではないから、所有者が無生物責任を負うべきかどうかについて、疑問が存在する。この疑問について、破毀院連合部判決は、「窃盗の遂行により自動車の占有を侵奪された Franck（所有者—筆者）は、事故が生じた際に当該自動車に対し如何なる監視を行うことも不可能であったと宣告している。この事実認定からは自動車の使用、支配そして統制を奪われた Franck はもはやその保管を有しておらず、従ってもはや民法典 1384 条 1 項に定められた責任推定に服していなかったこととなるのである」⁴⁷と判示して、所有者の無生物責任を否定した。

4.2 保管者の択一決定原則

保管の移転、喪失、取得が問題となった一連のケースにおいて、「保管者は択一決定を要し重複するものにあらず (La garde est alternative et non cumulative)」という原則が認められてきた⁴⁸。つまり、物に対して異なる権能（例えば、所有権と賃借権者）に基づいて支配力を有しているものが、共同保管者とされるべきではなく、必ずどちらか一方が保管者とされなければならない⁴⁹。

しかし、保管者の択一決定原則に基づくと、ある場合に不都合を生ぜしめる。例えば、物が被用者以外の第三者に委ねられている時にその物の内部的瑕疵が原因となって事故が生じた場合には、択一決定原則に基づいて、物の支配力を有した人は第三者であり、無過失責任主義の 1384 条 1 項によれば、たとえ第三者に過失がなくても、責任を負わなければならない。この結論について、事故の原因が物の内部的瑕疵である場合には、第三者にとって過酷だといわざるをえない。このような不都合な結論を回避させるために、フランスの学説において、構造上の保管 (garde de la structure) と行態上の保管 (garde du comportement) の説が主張され、事故原因によって択一的に保管者を決定する⁵⁰。さらに、保管者の択一決定の困難を回避させるために、Starck 教授の主張が有力になる。その主張の中心的内容は次の通りである。すなわち、自動車交通事故の責任が物に結びつける責任から、自動車の損害ある活動そのものに結びつける責任に変換し、自動車が複数の者の活動する領域にある場合には、これらの者は、被害者に対して各自全部義務を負うとする主張である⁵¹。

⁴⁶ 同上・1511 頁。

⁴⁷ 同上・1511 頁。

⁴⁸ 同上・1512 頁。

⁴⁹ 同上・1512 頁。また、複数の者が物に対して同じ権能で支配力を行使している場合、共同保管者として、その物から生じた損害につき各自が保管者責任を負うことになる。

⁵⁰ 坂本・前掲注 (29)・1512 頁以下。

⁵¹ 同上・1513 頁以下。

4.3 小括

(1) フランスにおいて、自動車交通事故の損害賠償に関する特別立法がないが、判例では、民法の無生物責任の条文を広く解釈し、自動車交通事故の無過失責任を確立してきた。もちろん、1804年に公布された民法典の起草者が、そのように考えていたというのでは決してない。当時、この無生物責任として考えていたのは、動物により惹起された損害と建物の崩壊により生じた損害の2つだけである。しかし、その後の急激な機械力の発展のため、被害者救済の要請が生み出され、1384条1項に無生物責任の法理を導く独自の意義が「発見」された⁵²。したがって、「自賠法」のように、特に保有者と運行供用者責任を分けて定める必要がない。また、交通事故賠償に関する責任保険制度は、1930年7月13日の陸上責任保険に関する法律によって整備され、その後、1958年2月27日法は義務的自動車責任保険制度を導入した⁵³。そのため、「自賠法」のように、保有者が責任保険の締結者および被保険者として役割を担う者が、民法典には特に設けられていなかった。

(2) 続いて、フランス法における自動車損害賠償責任は、物に結びつける責任である。その責任主体の判断は、物に対する独立な統制支配権を基準としてあげられる。そのため、責任主体の決定について、「保管者は択一決定を要し重複するものにらず」という原則が認められてきた。ところが、ドイツ道路交通法において、物に結びつける責任ではなく、自動車の運行に際し、生ずる損害を賠償する責任であるため、自動車の運行という危険な行為に結びつける責任だと考えられる。この点から見れば、「自賠法」の趣旨は、ドイツ道路交通法と同じである。ただし、ドイツ道路交通法においては、原則的に責任主体を択一に決定することになり、例外的に、ドイツ道路交通法7条3項の条件が満たされた場合には、保有者と無断運転者を競合して責任を負わせることが可能である。ドイツ法とフランス法ともに、責任主体の択一決定原則を認めてきたが、絶対的択一決定原則に固執すると、実際の紛争を解決するときに、それぞれの不都合が生ずることがある。そのため、ドイツは、1939年の改正法によって、その原則を若干修正した。フランスでは、新たな解釈論あるいは主張を通じて、その解決策を探っている。その中の一つは、ドイツ道路交通法の手法と同じように、物に結びつける責任から、運行という行為に結びつける責任に変化する主張である。

(3) 一方、「自賠法」の立法の手法としては、ドイツ道路交通法と同じように、自動車の運行行為に結びつける責任の趣旨を採用することであるが、なぜ、ドイツ道路交通法のように責任主体の択一決定原則が採用されていないのかを検討する必要がある。ドイツ道路交通法において、責任主体を判断する基準として、自動車に対する事実的な運行支配と運行利益があげられる。それに対して、「自賠法」が施行されて以来、その判断の基準とする運行支配と運行利益がかなり緩やかに解釈され、責任主体とされる者の範囲が次第に広がってきた。また、「自賠法」施行前、

⁵² 同上・1509頁。

⁵³ 淡路・前掲注(43)30頁。

自動車交通事故責任の問題は、専ら民法715条の問題として処理されてきた⁵⁴。715条の「事業の執行について」（旧条文の「事業ノ執行ニ付キ」）を広く解釈して、使用者の責任をより容易に認めてきた。これは、日本の「自賠法」の立法がドイツの道路交通法の立法より、40年以上遅れたため、解釈論を通じて、民法典の条文を広く解釈しなければ、被害者の救済にとって不合理だといわざるを得ないからである。一方、ドイツの交通事故損害賠償の特別立法は、1909年にすでに完成していたため、日本のように民法典の使用者責任を広く解釈することを通じて、被害者の救済を実現する必要がなかったといえる。そのため、後述しているように、本来使用者責任の解釈は「自賠法」施行後も、依然として運行供用者の判断について、大きな影響を与え、次第にその範囲が拡張されてきた。以下、判例の変遷を通じて、その流れを明らかにしておきたい。

5 判例の変遷

交通事故損害賠償の責任主体とされる者の範囲が拡張される傾向は、すでに「自賠法」施行前から現れていた。「自賠法」が施行されてから、そのような傾向にしたがい、責任主体とされる者の範囲がさらに拡張されてきた。例えば、無断運転について、ほとんどの場合には、保有者が運行供用者責任を負う。このような結論を支えるために、学説と判例では、主観説と客観説が提唱される。特に客観説が、運行供用者の認定が、かなり容易になるため、この説が泥棒運転の場合にも適用される。判例でも新たな動きが現れ、泥棒運転の場合に、保有者の運行供用者の責任が認められる。以下、このような判例の流れを検討する。

5.1 「自賠法」施行前

「自賠法」施行前、自動車交通事故責任の問題は、専ら民法715条の問題として処理されてきた⁵⁵。民法715条は、「ある事業のために他人を使用する者」に、その「被用者がその事業の執行について第三者に加えた損害」について賠償責任を負わせる規定である。特に、「事業の執行について」に関して、議論が展開され、被用者の行為が使用者の「事業の執行について」に当たるかどうかについて、判例の認定が次第に広げられてきた。この問題は、周知の如く、取引行為と事実行為とに分けて、論じられてきた。事実行為の場合、最も問題となるのは、自動車の運転事故である。被用者の行為が事業の執行についてなされた場合に、使用者に責任を負わせるのは当然である。しかし、被用者がその地位を濫用して事故を起こした場合、「事業の執行について」に当たるかどうかによって、被害者の救済にとって、大きな差異が出た。これについて、まず、判例を検討する。

⁵⁴ 茅沼英一「運行供用性の基礎としての運行支配と運行利益」吉岡進編『現代損害賠償法講座3交通事故』（日本評論社、昭和47年）76頁。

⁵⁵ 同上・76頁。

5.1.1 「事業の執行について」を狭く解釈した判例

判例は、かつては、「事業の執行について」を狭く解していた。例えば、大刑判大正8・1・21判決は、会社が見習運転手の単独運転を厳禁していたが、被用者の見習運転手が他の運転手の不在中に、単独で自動車を運転し事故を起こした事件について、使用者としての会社の責任を否定した⁵⁶。また、会社の被用者である大工などが、会社の台車を運転して勤務から帰る途中事故を起こした場合に、原審は会社の責任を認めたが、大審院は、被用者の運転が会社の事業の執行といかなる関係にあるかを調べよう、として原判決を破棄差戻した⁵⁷大刑判大正11・12・16判決がある。

5.1.2 「事業の執行について」を広く解釈した判例

その後、取引行為に関する判決において、大判大正15・10・13の大阪電軌庶務課長株券偽造事件連合部判決は、「事業の執行について」の範囲を拡大したものとして、画期的な判決だといわなければならない⁵⁸。「いわゆる、外形標準説つまり行為の外形が職務執行行為にあたるか否かによって判断するという態度をとるにいたり、今日では事業の執行に属する行為は極めて広い範囲で認められている」⁵⁹。学説も、外形標準説をとり、広く「事業の執行について」を認定してきた。

やがて、外形標準説が、自動車交通事故のような事実行為の場合にも適用された。例えば、運転助手が単独運転し、他人に損害を加えた場合に、損害は「必ズシモ使用者ノ命令又ハ其ノ委託シタル事業ノ執行行為自体若ハ其ノ執行ニ必要ナル行為ヨリ生ジタル損害ノミヲ指称スルニ非ズシテ使用者ノ行為ガ当該事業ノ一範囲ニ属スル以上使用者ノ指揮命令ニ違背スルトコロアルモ其ノ行為ヨリ生ジタル損害ヲ」⁶⁰も含むとして、事実行為の場合に外形標準説を採用した大判昭7・9・12判決がある⁶¹。最高裁は、最判昭30・12・22判決において、通産省の自動車運転手が大臣秘書官を私用のため乗車させた運転中の事故の場合に、私用のためなされた運転であっても、なお運転手の職務行為の範囲に属するものとしているものであり、使用者（国）の責任を認めた原審判決を支持した⁶²。

5.1.3 小括

以上から分かるように、判例は、使用者責任の要件としての「事業の執行について」を緩やか

⁵⁶ 我妻栄編著「事務管理・不当利得・不法行為」（判例コンメンタールVI）（日本評論新社、1963年）274頁。また、刑録25巻42頁。

⁵⁷ 加藤・前掲注（9）289頁（森島昭夫執筆）。

⁵⁸ 我妻・前掲注（56）271頁。また、民集5巻785頁。

⁵⁹ 加藤・前掲注（9）283頁（森島昭夫執筆）。

⁶⁰ 民集11巻1765頁。

⁶¹ 加藤・前掲注（9）289頁（森島昭夫執筆）。他は、大判昭13. 2.12判決がある（民集17巻203頁）。

⁶² 加藤・前掲注（9）290頁（森島昭夫執筆）。他のケースは例えば、最判昭34・4・23判決（民集13・4・523）、最判昭37・11・8判決（民集16・11・2255）、最判昭和39・2・4判決（民集18・2・252）。

に解した外形標準説に基づき、被害者の救済を容易に実現してきた⁶³。そして、判例は、使用者責任を認めるにあたって「行為の外形」を強調し、運転者の私用運転、担当の職務以外の運転の場合にも、「業務の執行について」にあたるとして、広く使用者の責任を認めてきた。715条は、「近代の大企業者が、大きな危険を内包する工場等の施設をもって、多大な利潤を収めながら、一方、この企業の運営によってほとんど不可避免的に発生する事故にかんして、その直接の加害者たる被用者だけに責任を持たせるということは、公平の見地から見て妥当ではなく、その利益の帰属者たる企業者にも責任を負わせようとする趣旨から設けられた規定である」⁶⁴。また、賠償を実質に確保するために、賠償資力のある使用者を賠償義務者とすることは、被害者にとって有利だといわざるをえない。つまり、被害者救済のため、外形標準説を通じて、715条の「事業の執行について」をより広く解釈し、できるだけ使用者に責任を負わせ、使用者の責任範囲を拡大させようとする傾向があることは、注目すべきである⁶⁵。しかし、民法715条にはそれ自体に内在する理念によりこれを拡張解釈するに当たっても自ら制限がある。このような制限を克服するため、「自賠法」が制定された。

一方、前述の判例において、使用者責任が負わされた使用者についてみると、「自賠法」のいう保有者にはほぼ該当し、被用者も「自賠法」2条で定める運転者に大体当たる。このように比べると、運転者が無断運転の場合に、保有者に運行供用者責任を負わせることは、被用者が無断運転の場合に使用者に使用者責任を負わせることによく似ているといえよう。そのため、「自賠法」の施行前の使用者責任拡張の傾向は、その後、保有者の責任範囲の拡張、及び運行供用者の範囲が広げられる学説と判例の動きに対して、大きな影響を及ぼしていると考えられる。以下、無断運転と泥棒運転に関する判例を中心に⁶⁶、「自賠法」が施行されてからの判例の動きを検討する。

5.2 「自賠法」施行後

5.2.1 無断運転に関する判例の傾向

「自賠法」が施行された当初、原告側では、依然として715条で問題を解決しようとする傾向がみられた。特に自動車交通事故により人損の被害を受けたものが、加害車両の運転者でない所有者等に対し、「自賠法」3条ではなく民法715条に基づいて請求する例が多かった⁶⁷。その原

⁶³ 森島昭夫『不法行為法講義』(有斐閣, 1987年) 39頁以下。また判例の詳細については、加藤一郎『不法行為(増補版)』(有斐閣, 昭和32年) 182頁以下。

⁶⁴ 運輸省・前掲注(1) 24頁。

⁶⁵ 同上・24頁。

⁶⁶ 運行供用者責任の責任主体の拡張する動きが無断運転と泥棒運転のような場合だけに見られるのではない。例えば、無資力の子供の所有車に引き起こした事故に対する親の責任のような場合にも見られる。しかし、ドイツ、フランスないし「自賠法」が制定された前の議論の焦点などを考えると、無断運転と泥棒運転のような場合は一番典型例である。その後、多くの解釈論はこの2つの典型例から生まれてきたため、本稿以下、この2つの典型例を中心に、検討する。

⁶⁷ 加藤・前掲注(9) 273頁(森島昭夫執筆)。

因は、当時、「自賠法」の規定が当事者に周知されておらず、「自賠法」は自動車損害賠償保険のみに関する法律だと誤解されたためだと思われる⁶⁸。さらに、もう一つの原因は、無断運転の事例について、第三者の無断運転の場合には、「自賠法」3条に基づいて、保有者の「自己のため」と認定できるかどうか、すなわち、保有者の運行供用者責任があるかどうかについて、明らかにされていなかったためである。したがって、「自賠法」3条より、従来どおり民法715条に基づいて請求したほうがより確実に賠償されると思われたからであろう。以下、無断運転に関する判例を中心に、保有者の責任範囲と運行供用者の範囲が拡張されてきた動きを検討する。

5.2.1.1 715条を適用した事例

「自賠法」が施行された最初の頃に、運転手による私用運転や泥棒運転などの場合には、被害者側が、民法715条に基づき請求し、裁判所も民法715条に基づいて判決を下したことが多かった。

例えば、自動車の販売等をする会社の販売課に勤務する被用者が、退社後、映画見物をして帰宅のための最終列車に乗り遅れたため、私用に使うことが禁止されていた会社内規に違反して、会社の自動車を運転し帰宅する途中、追突事故を起した事案の最高裁判所第三小法廷昭和39年2月4日判決⁶⁹では、最高裁は「(前略)民法715条に規定する『事業ノ執行ニ付キ』というのは、必ずしも被用者がその担当する業務を適正に執行する場合だけを指すのではなく、広く被用者の行為の外形を捉えて客観的に観察したとき、使用者の事業の態様、規模等からしてそれが被用者の職務行為の範囲内に属するものと認められる場合で足りるものと解すべきであるとし……被用者である上告人の本件不法行為につき使用者である上告会社がその責任を負担すべきものであるとした原審の判断は、正当である」と判示した。

これと似ている判決は、東京高等裁判所昭和36年4月10日判決⁷⁰、最判昭和43年9月27日判決⁷¹等がある。いずれにしても、私用運転に関する事例である。

5.2.1.2 「自賠法」3条を適用した事例

原告側が民法715条のみを主張したが、裁判所が、「自賠法」3条を民法ないし民法715条の特別法であるとして、これを優先に適用した事例がある。

(1) 大阪地方裁判所昭和39年10月15日判決⁷²では、原告側が被告会社Y2は民法715条による損害賠償義務があると主張したが、裁判所が「右請求はまず民法第715条の特別規定である自動車損害賠償保障法第3条の規定によるものというべきである」⁷³と判決を下した。これと似ている判決は、例えば、東京地判昭和34年3月24日判決⁷⁴、千葉地判昭和37年10月27日判

⁶⁸ 同上・273頁(森島昭夫執筆)。

⁶⁹ 最高裁判所民事判例集18巻2号252頁、判例時報362号23頁、判例タイムズ159号181頁。

⁷⁰ 判例時報263号22頁、高等裁判所民事判例集14巻3号、227頁。

⁷¹ 判例時報534号53頁、判例タイムズ227号155頁。

⁷² 判例時報408号42頁。

⁷³ 同上・42頁。

決⁷⁵、大阪高判昭和37年7月26日判決⁷⁶等がある。

(2) また、この問題に関する最初の最高裁判決である最高裁昭和39年2月11日第三小法廷の判決は、重要な先例的意義がある。

【事実の概要】 Y協同組合(被告・控訴人・上告人)の運転手A(被告・控訴人)が、自動車の鍵を無断で持ち出して運転する途中、歩行者Cに衝突し死亡させた事件である。第一審は、Aについては民法709条により、Yについては「自賠法」3条により、責任を肯定。原審もこれを支持する。Yのみ上告。

【判旨】 上告棄却。「原審は、自動車損害賠償保障法の立法趣旨並びに民法715条に関する判例法の推移を併せ考えるならば、たとえ事故を生じた当該運行行為が具体的には第三者の無断運転による場合であっても、自動車の所有者と第三者との間に雇傭関係等密接な関係が存し、かつ日常の自動車の運転及び管理状況などからして、客観的外形的には前記自動車所有者等のためにする運行と認められるときは、右自動車の所有〔者〕は『自己のために自動車を運行の用に供する者』というべく自動車損害賠償保障法3条による損害賠償責任を免れないものと解すべきであるとし」⁷⁷、原審の右判断は正当である。

【考察】 本判決以前において、無断運転に関する下級審の判例では、大別して二つの見方が採用されている。一つは、無断運転の場合には、その運行は利用権者のためになされているとはいえないとしつつ、無断運転が利用権者の責に帰すべき原因によって可能にされたと認められる場合には、利用権者も無断使用者とならんで3条の責任を免れないとする主観説である。これに対して、もう一つは、「自己のために」を客観的に解しようとする客観説である。その中にもふたつのものが区別される。すなわち、①運行供用者は抽象的・一般的にその地位にある者を指し、第三者の無断運転の場合にも、その第三者との身分関係その他により抽象的・一般的にその地位にあると認められるときは、責任を免れないとするものである。及び、②自己のためにする自動車の運行に当るか否かは、具体的運行が一般的・抽象的にその人のためにするものと認めうるかいなかによって判断すべきである、とするものである。

本件最高裁の判決は、「客観的外形的に」所有者等のためにする運行と認められるときは、自動車の所有者は運行供用者というべく、と判示しているため、前述の客観説の②に属するものといえよう。また、判旨で示したように、「自賠法」3条の責任主体を認定するとき、民法715条に関する判例法の推移を考慮して、715条に関する外形標準説を援用して、無断運転の場合の保有者の運行供用者責任を肯定した。本判決以後の下級審判決の中には、本判決の基準に従うものも少なくないようであるが、保有者の運行支配を喪失する原因を立証しないかぎり、抽象的・一

⁷⁴ 判例時報188号28頁。

⁷⁵ 判例タイムズ139号103頁。

⁷⁶ 下級裁判所民事裁判例集13巻7号1568頁。

⁷⁷ 民集18巻2号315頁。

一般的に定まった利用権者は運行供用者責任を免れないとして立証責任の転換を通じて、保有者の運行供用者責任を判断する一群の判例が出現している。しかし、いずれにしても、判例では客観説のほうがより有力である。この点から見れば、従来の民法715条の外形標準説は、その後の「自賠法」3条の解釈に、非常に大きな影響を及ぼしているといわざるをえない。

5.2.1.3 小括

現在、無断運転のような場合に、715条を適用して損害賠償を請求することはまれであろう。前述の最高裁昭和39年判決の趣旨に基づいて、無断運転者と保有者の人的関係がある場合に、両者の人的関係、日常の自動車の管理状況、無断運転の時間・距離等を総合的に考慮して、広く保有者の運行供用者責任を認めてきた。

前述の主観説の主張は、ドイツの道路交通法7条3項の定めとよく似ている。しかし、「自賠法」では、ドイツ道路交通法のように明文の定めがない場合には、保有者の責に帰すべき原因によって無断運転が可能ならしめた時、保有者の運行供用者責任を免れないという主観説の主張の根拠は乏しいであろう。むしろこのような場合に、一般的な過失責任を負わせたほうがより適切だと考える。この点から見れば、従来の判例の流れにしたがい、客観的・外形的（あるいは、一般的・抽象的）に「自分のために」を判断している客観説の主張は、実務上において納得しやすいと考える。しかし、従来715条の外形標準説が自動車交通事故という事実的な事例に適用されたのは、むしろ当時の自動車交通事故の損害賠償に関する特別立法が他の国より遅れており、被害者救済のために、715条を広く解釈して適用してきたことを見逃すことができない。確かに、もし被害者救済を趣旨とする「自賠法」の救済は、以前の民法715条より狭くすると、その趣旨に背くという批判が免れない。さらに、原告側が「自賠法」を適用せずに、従来の715条に基づいて賠償を求めることになるのは当然である。ただし、「自賠法」が定められてから運行支配と運行利益の基準をどのように解釈して、無断運転のような事例をどのように解決すべきか、及び保有者が車の危険をどこまで管理すべきか、その保有者の責任をどこまで追及すべきかという問題を、再検討する必要があると考える。

一方、無断運転に関する学説・判例の動きが、その後、泥棒運転に関する学説と判例に影響を及ぼしている。以下、このような判例を検討する。

5.2.2 泥棒運転に関する学説と判例の動き

従来、泥棒運転の場合には、保有者の運行供用者性は否定されていた。すなわち、泥棒運転は保有者の運行支配を喪失させる典型的な場合であり、したがって、保有者は「自賠法」3条の責任を負わず、民法の不法行為責任を負うことがあるにすぎないとする見解が通説である⁷⁸。しかし、最近では、「自賠法」3条の適用を肯定する考え方が強く出されてきている。判例・学説のみならず自賠責保険実務においてさえ、保有者の保管上の帰責事由が認められる泥棒運転の場合

⁷⁸ 加藤・前掲注(9)101頁(加藤一郎執筆)。

には、保有者にも運行供用者責任を認める方向にあるといわれている⁷⁹。

「自賠法」3条の適用を認める考え方は、主に二つの方向から示されている。つまり、客観的容認説と管理責任説である。管理責任説は「危険物たる自動車を管理・制御することをも運行支配の内に包含されることになり、保有者の管理上の過失があって、第三者の無断運転がされた場合は、運行供用者責任において処理しうる」⁸⁰と構成される。客観的容認説は、保有者に管理上の過失があったために泥棒運転が可能となった場合に、法律構成としてはこの過失を運行支配の枠内に組み込み、過失の有無の判断基準を、車の保管状況からみて、客観的に第三者の運転を容認したものと認められるか否か、におく考え方である⁸¹。学説におけるこのような動きに伴い、判例には同じように新たな動きが見られた。

5.2.2.1 下級審における新たな動き

上述の管理責任説と客観的容認説に基づいて、「自賠法」3条の責任を認めた裁判例としては、大阪地方裁判所昭和45年5月28日判決がある。本件は、訴外運転手が被告タクシー会社から盗んだ車両を運転中に交通事故を起こしたことにつき、原告が、本件車両の所有者である被告タクシー会社に対し、自賠法上の運行供用者責任、及び、車両管理上の過失による不法行為責任を主張して、損害賠償等を求めて提訴した事案において、自動車を管理する者は、保管を嚴重にして未然に危険を防止すべき注意義務があるところ、被告会社は1か月前にキーを差し込んだまま構内に車両を駐車して第三者に盗まれた重過失があり、無断運転者が第三者に対し損害を与えうることは容易に予測でき、被告の被用者たる運行管理責任者及び警備員の過失に基づく損害につき、被告は民法715条により賠償義務を負い、また、自賠法上の運行供用者責任も負うと判示して、請求を一部認容した事例である⁸²。

このような判決は、また、大分地判昭和46年3月31日判決、大阪地判昭和46年7月15日判決、札幌地判昭和55年2月5日判決などがある。さらに、自賠責保険実務においてさえ、保有者の保管上の帰責事由が認められる泥棒運転の場合には、保有者にも運行供用者責任を認める方向にあるといわれている。ただし、最高裁は、泥棒運転の事例について、依然として慎重に扱っている。

⁷⁹ 坂井良和「泥棒運転と保有者の責任」判例タイムズ（NO.631、1987年6月1日）31頁。また32頁「注（6）」で次のように述べている。「自賠責保険実務の運用は、泥棒運転であっても、路上駐車、青空駐車のような第三者の自由な立入を禁止する構造・管理状況にない場所で、しかも、保有者等（保有者及びこれと人的関係にある者）がドアに施錠せず、エンジンキーをつけたまま当該自動車から長時間はなれたという事例を目安にして、自賠責保険金が支払われている、とのことである。更に『運輸省は、……なるべく政府の保障事業で払いたくないという財政上の問題（から）、（自賠責）保険で』支払われることを期待している旨の指摘もなされている。」

⁸⁰ 荒井真治「運行供用者」吉岡進編『現代損害賠償法講座3交通事故』（日本評論社、昭和47年）61頁。

⁸¹ 伊藤高義「いわゆる泥棒運転と運行供用者責任」256頁。

⁸² 判例タイムズ257号、174頁。

5.2.2.2 最高裁の見方

①最高裁昭和48年12月20日第一小法廷判決

前述の大阪地方裁判所昭和45年5月28日判決について、その控訴審である大阪高等裁判所昭和46年11月18日判決では、裁判所は一審被告会社敗訴部分を取消し、一審原告の請求をいずれも棄却した。その理由は、以下の最高裁の意見と同様である⁸³。本件上告審において、最高裁は、以下のように判示した。

「右事実関係のもとにおいては、本件事故の原因となった本件自動車の運行は、訴外B（泥棒運転者）が支配していたものであり、Y（タクシー会社）はなんらその運行を指示制御すべき立場になく、また、その運行利益もYに帰属していたといえないことが明らかであるから、本件事故につきYが自動車損害賠償保障法3条所定の運行供用者責任を負うのでないとした原審の判断は、正当として是認することができる⁸⁴。また、使用者責任について、「自動車にエンジンキーを差し込んだまま駐車させたことと当該自動車を窃取した第三者が惹起した交通事故による損害との間には、相当因果関係があると認めることはできない⁸⁵」として、原審を支持し、上告を棄却した。

本判決は、エンジンキーを差し込んだまま駐車中の自動車を泥棒運転された事案に関する最初の最高裁判例である。ただし、判旨において、ただ原審の判断を維持していたが、その理由は十分示されなかった⁸⁶。

②最高裁昭和57年4月2日第二小法廷判決

本件は、Cという会社の建物の前の公道上に半ドア状態でエンジンキーを差し込んだまま駐車させてあった車を、A、B両名が盗み、Bが運転、Aが助手席に同乗し、帰宅しようとしておよそ150メートルほど進行した時点でコンクリート製の電柱に激突し、同乗者Aが死亡した事案である。

一審は、運行支配、運行利益はC会社に帰属しているとして、C会社の運行供用者性を認めたと、Aには運行利益を享有する意思や運転行為に加担する意思があったとは認められないから、Aは、C会社に対する関係では他人に当たると認め、保険会社Yの支払責任を認めた。Y控訴（X附帯控訴）した。

原審は、「Cが運行を直接的、具体的に指示、制御すべき立場になく、その運行利益も直接的、具体的にCに帰属していなかったとしても、Cは運行供用者である⁸⁷」と認めた（ただし、ABの運行支配は、C会社のそれに比してはるかに直接的、顕在的、具体的であるから、Aの「他人

⁸³ 判例タイムズ276号176頁、また、交通事故民事裁判例集6巻6号1720頁。

⁸⁴ 判例時報737号40頁、また、交通事故民事裁判例集6巻6号1704頁。

⁸⁵ 判例時報737号40頁、また、交通事故民事裁判例集6巻6号1704頁。

⁸⁶ 原田和徳、「7泥棒運転」交通事故百選（第二版）、20頁以下。

⁸⁷ 藤村和夫、「31共同運行供用者の他人性」交通事故百選（第四版）、66頁。

性」を否定して、被害者側の請求を棄却した)。

最高裁は、「本年事故当時の訴外C会社による本件普通乗用自動車の運行支配が間接的、潜在的、抽象的であるのに対して、訴外A及び訴外Bは共同運行供用者であり、しかも右兩名による運行支配は、はるかに直接的、顕在的、具体的であるから」⁸⁸、Aは「自賠法」にいう「他人」であることを主張しえないとしたうえ、原審の判断を是認した。すなわち、最高裁は、保有者Cの運行供用者性を肯定したと見られている。

本件は、一審、原審では、被害者の他人性が焦点とされていた。しかも、控訴したのは保険会社であるため、最高裁がただ原審の結論を是認しているが、必ずしも泥棒運転の場合の保有者の運行供用者性を認めているとはいえないであろう。

5.2.3 小括

以上の判例の動きから見れば、「自賠法」が施行されて以来、従来の民法715条の外形標準説、及びドイツ道路交通法7条3項の影響のため、運行供用者の認定が緩やかにされてきた。運行支配・運行利益という判断基準が、次第に間接的・客観的・抽象的に判断され、ほとんどの場合に、保有者に運行供用者責任が負わされる。また、前述の無断運転に対する主観説と客観説は、その後、泥棒運転に関する判例に影響を及ぼしており、泥棒運転に関する客観的容認説と管理責任説が生まれ、下級審において、泥棒運転の場合に保有者の運行供用者責任を是認してきた判例が見られてきた。しかし、最高裁は泥棒運転について、依然として慎重に取り扱っている。泥棒運転の場合に、保有者の運行供用者責任は、容易には認定されていない。更に、前述の研究会の意見と同じように、すべての場合に、泥棒運転と無断運転を簡単に分けることができない。そのため、保有者責任について、具体的な事例の事実によって判断しなければならない。その場合、保有者に危険物である自動車について、どこまで管理すべきか、その管理上の過失がある場合にどこまで責任を追及すべきかを再検討しなければならない。しかし、これは、一義的に線引きすることができず、むしろ、具体的な事例に対する価値判断の問題であろう。これについては、今後の課題として、検討したい。

保有者を競合して、あるいは、保有者と無断運転者とならんで運行供用者責任が負わされ、責任主体の択一決定原則が日本法では構築されていなかった。更に、このような動きが泥棒運転のような極端的な事例までに広げられてきた。運行供用者と保有者の区別がほとんどなくなり、運行供用者の判断基準も混迷状態に陥っていると考ええる。

6 結びにかえて

既述したように、判例において、運行供用者がかなり緩やかに解釈されてきたことに伴い、運行供用者と保有者の区別が次第になくなってきている。これは、必ずしも、立法当時の立案担当官の

⁸⁸ 判例タイムズ470号、118頁。交通事故民事裁判例集15巻2号、295頁。

趣旨と一致するとはいえない。それに伴い、運行支配及び運行利益というメルクマールが広く解釈され、次第に抽象化され、メルクマールとしての適切な機能を失いつつある。今後、このような動きを続けると、「自賠法」における保有者責任に対する制限がほとんどなくなると予測することができる。

また、「自賠法」3条の運行供用者責任のほかの要件（例えば「運行によって」、「他人」）に対する解釈も同じように、拡張されている動きが見られる。このように限界まで解釈すると、運行供用者責任は一種の無過失責任から、実際に結果責任になるおそれがないわけではない。保有者の賠償範囲ないしそれに伴う責任保険の賠償範囲が更に拡張されるのは推測に難くないと考える。

一種の無過失責任である運行供用者責任を判断するとき、保有者ないし運行供用者の運行支配と運行利益があるかどうかを判断するとき、実は、危険物である自動車に対して、その保有者・管理者にどこまで注意義務を払って管理すべきか、その注意義務を怠った場合に、どこまで責任を追及すべきかの問題と根本的に同一だと考える。「自賠法」が適用されて以来、可能な限り保有者に運行供用者責任を負わせようとする動きは、民法715条の外形標準説とドイツ道路交通法の両方の影響を受けたものといえる。しかし、それに伴う一連の問題も見逃すことができない。責任主体の択一決定原則が認められていない「自賠法」について、今後、その責任主体を判断する時、そのメルクマールである「運行支配と運行利益」基準をどのように解釈すべきか、保有者及び運行供用者の責任範囲をどこまで限定すべきかを再検討する必要がある。