九州大学学術情報リポジトリ
Kyushu University Institutional Repository

自動車損害賠償保障法三条の一考察 : 二つの最高裁判決を中心として

徳本, 鎮
九州大学法学部教授

https://doi.org/10.15017/1519

出版情報：法政研究. 32 (2/6下), pp.545-568, 1966-03-15. 九州大学法政学会
バージョン：
権利関係：

KYUSHU UNIVERSITY

「自動車損害賠償保障法三条の一考察」

——二つの最高裁判決を中心として——

徳本鎮

一、はしがき
二、二つの判例をめぐる問題点
三、学説および諸外国の傾向
四、むすび

一　はしがき

一　戦後における、わが国の自動車利用の普及は真にめざましいものがある。しかし、その反面、これらの自動車の運行に伴なって発生する自動車事故も、日ましに増加の一途をたどるところとなっている。このような実状から、さきに、自動車事故をめぐる被害者の公平な保護を図るために自動車損害賠償保障法が制定された（昭和三〇年法律第九七号。なお以下では単に自賠法と略称する。）。自賠法の主要な特徴は、自動車事故による損害賠償責任の強化、自動車損害賠償責任の強制保険制度、および政府の自動車損害賠償保障事業の三点にある。(二)そして、自賠法の、いわば基礎となり、また、民法の不法行為の特則ともなる第一の自動車事故による損害賠償責任の強化の点については、同法三条が次のように規定してい

る。すなわち、「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったことを証明したときは、この限りでない」とするものである。この規定内容からも、ほぼ理解されるように、自賠法三条は、その但し書において、一応の免責規定を設けてはいるものの、それらの総てにわたっての証明は、むしろ例外的なことといってよく、したがって、自賠法三条は、事実上、「自己のために自動車を運行の用に供する者」、つまり自動車運行供用者に、いわゆる無過失責任を課していることとなるのである。(二) そして、このように、自動車事故に対し、なぜ、民法の過失責任の原則（七〇九条）を修正し、無過失責任という重い賠償責任を認めるかについては、一般に、それは自動車運行供用者の危険責任、ないし報償責任性を帯びた危険責任に基づくものというように考えられている。(三)

二

自動車の運行に伴って発生する自動車事故に対して、被害者の適正な保護を図るため、自賠法三条が自動車運行供用者に一種の無過失責任を課していることは右のとおりである。しかし、このような自賠法三条を前提として、それでは、具体的に誰が同条の自動車運行供用者としての無過失責任を負うかとなると、事柄は、それほど明瞭ではない。すなわち、同条は、かかる責任を負うべき者を特別に列挙しているわけでなく、たんに「自己のために自動車を運行の用に供する者」としか規定していないのである。したがって、具体的に誰が自賠法三条の責任を負うかは、結局、同条にいう「自己のために自動車を運行の用に供する者」の意味を、解釈上、どのように理解するかにかかっているからである。

ところで、この点をめぐって、近時、注目すべき二つの最高裁判決があいついで出された。一つは昭和三九年二月

一一日判決の、農業協同組合の運転手が私用のための組合所有の自動車を無断運行中事故を発生させた場合、右組合が自賠法三条にいう「自己のために自動車を運行の用に供する者」にあたるとされた事例であり、いま一つは昭和三九年一二月四日判決の、ドライブクラブ方式による自動車賃貸業者から自動車を借り受けた者がこれを運転使用中に事故を発生させた場合、右自動車賃貸業者は、自賠法三条にいう「自己のために自動車を運行の用に供する者」にあたらないとされた事例である。[四] 前者は、自賠法三条についての最初の最高裁判決であり、また後者は、その第二例である。その意味では、これらの両判決の先例的意義は非常に大きなものがあるといえよう。それだけに、一見したところ、きわめて対称的ともいいうる右両判決の見解にしては、自賠法三条にいう「自己のために自動車の運行の用に供する者」の意味を考察するに当っては、十分、検討が加えられる必要がありそうに思われる。このように考えられるところから、さし当って、以下、これら両判決を取り上げ、その対比によって見い出される問題点を追求することによって、自賠法三条にいう「自己のために自動車を運行の用に供する者」の意味につき、若干の考察を加えることとしたい。

（一）自賠法の立法および概略については、我妻「自動車損害賠償補償法について」比較法研究一一二号一二頁以下、加藤・不法行為法の研究六九頁以下、自動車保障研究会・自動車損害賠償保障法の解説四頁以下各参照。

（二）自賠法三条を、事実上、無過失責任と見るのは通説といってよいであろう。たとえば我妻・前掲論文一三頁、加藤・前掲書七一頁、同・不法行為（法律学全集）一四頁、大塚・四宮・下光・自動車事故をめぐる法律問題一二二頁、宗宮「自動車損害賠償保償法の民法責任」日本法学二七巻二号三六頁、坂本「自動車事故における家族の責任」（広浜先生追悼記念論文集所収）二九一頁など。

（三）学説においては、危険責任に重きをおくか、報償責任をも考慮するかで、多少相異が見られる、危険責任に重きをおくものとしては、たとえば石本「交通事故による損害賠償責任」（大阪大学法学部十週年記念論文集所収）六頁、明石「無断運

転による自動車事故と抽象危険責任」法律時報三四巻八号八四頁であり、報償責任を考慮するものとしては、たとえば、加藤・不法行為法の研究七二頁、同「交通事故」注釈民法(19)九七頁、大塚・四宮・下光・前掲書一二二頁、四宮「自動車の無断運転による保有者の責任」法律時報三六巻五号二〇頁などがある。

(四)　第一例の判例は最前昭和三九年二月一一日民集一八巻二号三一五頁であり、第二例の判例は最判昭和三九年一二月四日民集一八巻一〇号二〇四三頁である。なお、これらの判例については、乾「協同組合運転手の私用運転と自動車賠償法三条」民商五一巻五号八四四頁、同「ドライブクラブと自賠法三条の適用」民商五三巻二号二四七頁の判例批評がある。

二　二つの判決をめぐる問題点

一　「はしがき」に述べる意図にしたがって、以下、二つの最高裁判決の概略、特徴などを対比することによって、その問題点を明らかにすることとしたい。

そこで、まず、第一例の昭和三九年二月一一日判決の概略であるが、これは次のような事実に基づくものである。Y組合の運転手Aは、本件事故の前日、Y組合の業務が午後から休みであったので、正午過ぎ、自動車をいったん車庫に納め自動車の鍵を当直員に返納したが、たまたま同日相撲大会に参加するため汽車でM市に赴くことになっていたところ、バスに乗り遅れて汽車の乗車時間に遅れそうになったので、組合事務室の机上にあった自動車の鍵を宿直員や上司に無断で持ち出したうえ乗車駅まで運転し、これを自動車修理工場を営むB方に預け、翌日M市からの帰途同工場に立ち寄り、自動車を運転して帰る途中、Xに衝突し死亡させるという事故を起した。Y組合は、当時、四台の自動車を所有し、係運転手に対しては、終業時に自動車を車庫に格納したうえ自動車の鍵を当直員に返納させる建前をとり、就業時間外に上司に無断で自動車を使用することを禁じていたが、自動車や鍵の管理は従来から必ずしも厳格ではなく、係運転手が就業時間外に上司に無断で運転した例もまれではなく、また、このような無断使用を封ず

るためY組合において管理上特段の措置を講じたこともなかった。このようなもとで、判決は次のような理由でY組合の自賠法三条による責任を肯定するのである。

すなわち、「原審は、自動車損害賠償保障法の立法趣旨並びに民法七一五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等からして、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というべく自動車損害賠償保障法三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し、後記認定のY組合とAとの雇傭関係、日常の自動車の使用ないし管理状況等によれば、本件事故発生当時の本件自動車の運行は、Aの無断運転によるものにせよ、客観的外形的にはY組合のためにする運行と認めるのが相当であるから、Y組合は同法三条により前記運行によって生じた本件事故の損害を賠償すべき義務があると断定しているのであり、原審の右判断は正当である」と判示するものである。

次に第二例である昭和三九年一二月四日判決の概略であるが、この方は、次のような事実に基づくものである。Y_1は、Y_2交通会社の経営するドライブクラブから、小型自動四輪車を借り受け、その自動車を運転操縦していたところ、M市道路上を西進中、歩行中のXに衝突し死亡させるという事故を起した。右自動車は、ドライブクラブを経営するY_2交通会社の所有であり、また、右ドライブクラブがY_1に賃貸していたものであった。このような事実のもとで、判決は次のような理由でY_2交通会社の自賠法三条による責任を否定するものである。

すなわち、「原審の認定によれば右のようないわゆるドライブクラブ方式による自動車賃貸業者から自動車を借り受けた者がこれを運転使用している場合には、自動車賃貸業者としては、借受人の運転使用についてなんら支配力を

及ぼし得ないというのであり、このような場合には、右借受人のみが自己のため自動車を運行の用に供するものにあたるものというべく、従って、右借受人が当該自動車を運転使用中にひき起した事故については、自動車賃貸業者を以て前記法条にいわゆる自己のため自動車を運行の用に供した者にあたるとして、これに対し前記法条の定める損害賠償責任を負わせることはできないと解するのを相当とする。それゆえ、右と同趣旨の判断に立ってY₂交通会社に対する上告人らの本件損害賠償請求を理由がないとしてこれを棄却した原判決は正当であって、これになんら所論の違法は存しない」と判示するものである。

二　二つの最高裁判決の概略は右のとおりである。そこで、これら両判決の概略によって示される、それぞれの判決の特徴を取り上げれば、以下のようなものといい得よう。

まず、順序にしたがって、第一例の昭和三九年二月一一日判決について見れば、この判決の事実の面における特徴は、その自動車事故が雇庸者の無断運転によって起された事故であるという点である。そして、このような事故に対して、所有者の自賠法三条による責任を肯定する理由の面における特徴は、本判決が、自賠法三条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」の意味について、丁度、民法七一五条にいう「事業ノ執行ニ付キ」についてと同様、ここでも、「客観的外形的に自動車所有者のためにする運行と認められるときは」として、いわゆる外形理論を採用していることである。(一)しかも、この点で注目されることは、本判決が、自賠法三条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」の意味について、このような外形理論を採用するにつき、次のような二つの理由を指摘している点である。すなわち、その一つは、「自動車損害賠償保障法の立法趣旨」ということであり、いま一つは、「民法七一五条に関する判例法の推移」ということである。そのうち、前者の理由については、「はしがき」にも触れるように自動車運行の危険性に対する被害者の保護の強化ということに尽きると思われるが、後者の理由については、多少、説

明を加える必要があろう。ここで、本判決が「民法七一五条に関する判例法の推移」といっているのは、さっきにも一言するように、直接には同条にいう「事業ノ執行ニ付キ」をめぐって形成された判例法上の外形理論を指すものといってよい。そして民法七一五条にいう「事業ノ執行ニ付キ」をめぐる、このような判例理論が形成されるのは、すでに大審院時代からのことであり[二]、もちろん、自動車事故の場合も、その例外ではない。たとえば、自動車会社の見習運転手が単独運転を固く禁止されていたにもかかわらず無断運転中に他人をひき殺した事故につき、自動車会社の使用者責任を認めた大正八年一月二一日の大審院判決を初めとして、その後の類似の自動車事故をめぐる大審院判決は、いずれも、このような態度を示している[三]。そして、この点は最高裁になってからも同様であり、たとえば、近時の事例としては、通産省の自動車の運転手が辞表提出後の秘書官の私用のために運転した場合[四]、運転手が勤務時間後公園で遊ぶために運転した場合[五]、会社の販売課員が終業後映画見物をして最終列車に乗り遅れたために会社の自動車をひきだして運転した場合[六]、いずれも民法七一五条の「事業ノ執行ニ付キ」にあたるものとして最高裁は、その自動車事故につき、使用者責任の成立を認めている。そこで、このような「民法七一五条に関する判例法の推移」を考慮する場合、少なくとも民法七一五条よりは一歩進んでいると見なければならない自賠法三条の適用において、本判決が、いわゆる外形理論を採用したことは、きわめて当然の理であったといえよう[七]。しかし、本判決が、自賠法三条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」の意味について、いわゆる外形理論を採用したことの理由については、本判決自身が指摘する右の二つの理由のほかに、さらに次のような理由もありそうに思われる。すなわち、それは、本判決が出される以前において、すでに下級審判決においては、類似の事件をめぐる自賠法三条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」の意味について、多くは、事実上、外形理論を採用していたという理由である。下級審判決の一部には、たとえば、自賠法三条の「自己のために自動車を運行の用に供する」者とは、「抽象的一般的

に当該自動車を自己のために運行の用に供している地位にある者をいうのではなく事故発生の原因となった運行が自己のためになされている者をいうと解するべきである」というように、きわめて厳格に解するものもないではなかった。(八) しかし、大部分の判決は、できるだけ緩やかに、したがって、客観的・外形的に解するのが一般的傾向であった。(九) つまり、その意味では、本判決は、さきの二つの理由のほかに、さらに、このような下級審判決の傾向の上に成り立っているとも見られるところに、その一つの特徴があるともいいうるのである。

以上のような特徴を有する第一例の昭和三九年二月一一日判決に対して、第二例の昭和三九年一二月四日判決の特徴は、どんなものであるかといえば、まず、事実の面についていえば、その自動車事故がドライブクラブからの自動車賃借人の起した事故であるという点である。そして、このような事故に対して、所有者の自賠法三条による責任を否定する理由の面における特徴は、「ドライブクラブ方式による自動車賃貸業者から自動車を借り受けた者がこれを運転使用している場合には、自動車賃貸業者としては、借受人の運転使用についてなんら支配力を及ぼし得ない」とする原審の認定を前提として、たんに「このような場合には、右借受人のみが自己のために自動車を運行の用に供する者にあたる」としている点である。本判決は、事実も簡単であるが、それにも増して判決理由も簡単であり、むしろ簡単すぎる点に本判決理由の特徴があるといってもよいほどである。そこで、本判決理由の理解を、いっそう容易ならしめるために、本判決が全面的に支持する原審判決理由を、いますこし見ることにしたい。そこで、まず、原審の争点であるが、これは、一審判決が、所有者も賃借人もともに自賠法三条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」にあたるとして、両者に自賠法三条の責任を認めたのに対して、所有者が、自己に同条の責任のないことを争ったものである。(一〇) これについて、原審は、ほぼ次のような理由によって所有者の主張を認めるのである。すなわち、「ドライブクラブの経営者は前記のように自動車を賃貸して賃料を収得するためにこれを所有利用するものであ

って、その運行によって直接自己の利便を図るものではない。すなわち、自動車の運行は、ドライブクラブにとっては自動車利用の直接の目的ではない。自動車の運行については、ドライブクラブの経営者に支配権がなく借主の自由に委されている以上、これを他の一般の賃貸の場合と区別することはできない。等しく自動車の所有者が自らこれを運転しない場合でも、ドライブクラブのように他人に賃貸して、その自由な運転に委せる場合と、事業者がその選任監督に係る運転手を使用して事業者自身のための運行の用に供する場合とは区別されるべきである。結局、いわゆる、ドライブクラブの方式による自動車賃貸業者に対しては、現行の自動車損害賠償保障法第三条の規定によっては無過失損害賠償責任を負わせることはできない」とするものである。そこで、このような原審判決理由を参照すれば、本判決が、所有者につき、自賠法三条の責任を否定する理由として掲げている「このような場合には、右借受人のみが自己のため自動車を運行の用に供する者にあたる」としていることは、まったく形式的な理由にしかすぎず、その実質的な理由は、その前提となっている「ドライブクラブ方式による自動車賃貸業者から自動車を借り受けた者がこれを運転使用している場合には、自動車賃貸業者としては、借受人の運転使用についてなんら支配力を及ぼし得ない」という点にこそあるというべきであろう。そしてまた、この点に本判決理由の特徴が見い出せるわけでもある。(二)

三　そこで、以上のように二つの最高裁判決を対比して眺めた場合、その最も主要と思われる問題点は、第二例である昭和三九年一二月四日判決は、第一例の昭和三九年二月一一日判決を、どの程度考慮に入れているものであろうかということである。すなわち、第一例は、雇庸者の無断運転事故につき、いわゆる外形理論によって所有者に対し自賠法三条の責任を認めているわけである。しかも、そこでは、傍論としてではあるが、このような理論が、さらに他の事案に対しても通用されうることを示唆すらしているのである。これに対して、第二例のドライブクラブから自動車を賃借した者の事故については、少なくとも判旨の上では、なんら第一例に触れることなく、もっぱら賃貸借契

約を媒介することによって支配力が及び得ないという理由によって所有者の責任を否定するわけである。対象事実が異るので言及しないのが当然であるというようにも考えられるが、しかし、事柄は、同じ自動車事故であり、さらに次のような第二例の原審判決理由を参照すれば、まったく考慮していないというようにも思われないところである。すなわち、前掲の原審判決理由は、その終りの部分で、このように述べているのである。「等しく自動車の所有者が自らこれを運転しない場合でも、ドライブクラブのように他人に賃貸してその自由な運転に委せる場合と、当事者がその選任監督に係る運転手を使用して事業者自身のための運行の用に供する場合とは区別さるべきである」と判示するのである。その指摘する真意は必ずしも明確ではないが、もし、その判示が、第一例を考慮して、したがって外形理論を採用したとしても、ドライブクラブから自動車を賃借した者の事故については、その所有者は自賠法三条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」には該当しないことを意味するものとすれば、第二例は、まさに第一例の外形理論に立ちつつも、その限界を示したものというように見ることができるわけである。そして、この場合の限界を示す実質的理由は、もっぱら、自動車所有者と事故惹起者の関係が、第一例においては従属的関係であるのに対して、第二例においては対等的関係にあるということであろう。そこで、第一例と第二例の関係を、かりに、このようなものとして見ることが許されるとすれば、問題は、さらに進んで、第一例の外形理論を前提として、第二例は、はたして、その合理的限界を示し得たことになるのかということになってくるわけである。(一二) なぜかといえば、第二例の第一審判決もそうであるが、下級審判決においては、自動車所有者と事故惹起者の関係が、いちがいに従属的関係とばかりいえない場合にも、かなりの数において所有者にも自賠法三条の責任を認めるところとなっているからである。(一三) そこで、以上のように見てくると、二つの最高裁判決を対比することによって得られる問題点は、結局、第一例の示す外形理論の合理的適用範囲はどこまでかということであり、より直接的には自賠法三条にいう「自己のために自動車を運行の用に

供する者」のなかには、原則として自動車の賃貸人が含まれないのかどうかということである。したがって、以下では、事柄を後者の点に限定して、このような問題につき、従来のわが国の学説の立場、そして、さらには諸外国の傾向などを検討してみることとしたい。

（一）この判決が民法七一五条をめぐる判例法上の外形理論を採用していると見るものは本稿の以外にも、たとえば四宮「自動車の無断運転による保有者の責任」法律時三六巻五号一六頁、乾「協同組合運転手の私用運転と自動車賠償法三条」民商五一巻五号八四四頁がある。

（二）このような外形理論が出てくるのは、すでに大正の中期からであり、たとえば大判大正七年三月二七日刑録二四輯二四一頁、同大正一〇年六月七日刑録二七輯五〇六頁などがそうである。しかし、この理論を示す代表的判例としては大連判大正一五年一〇月一三日民集五巻七八五頁といえよう。この点については、田中・判例民事法大正一五年度一〇七事件評釈、我妻・不法行為（新法学全集）一六九頁参照。

（三）大判大正八年一月二一日刑録二五輯四二頁。なお類似のものとしては、大判昭和八年七月三一民集一二巻二四二一頁、同昭和一一年一一月一三日民集二五巻二〇一一頁、同昭和一六年四月一〇日民集二〇巻四六二頁などがある。

（四）最判昭和三〇年一二月二二日民集九巻一四号二〇四七頁、谷口・同判例評釈民商三四巻四号六四五頁参照。

（五）最判昭和三七年一一月八日民集一六巻一一月二三五五頁、谷口・同判例評釈民商四七巻二号二一三頁参照。

（六）最判昭和三九年二月四日民集一八巻二号二五二頁、谷口・同判例評釈民商五一巻五号八三〇頁、および四宮・前掲論文一六頁各参照。

（七）自賠法三条の方が民法七一五条より人的損害に対して責任がきびしいと見る立場は本稿の以外にも、我妻・有泉・四宮・判例コンメンタールVI二六四頁、加藤「交通事故」注釈民法(19)九八頁など。なお人的損害に対し自賠法三条を民法七一五条より原則にすべきことを強調するものとして、乾・前掲論文八四四頁がある。

（八）東京地判昭和三五年二月二二日下級民集一一巻二号三九四頁。しかし、これは、控訴審で取消されていることを注意すべきである。東京高判昭和三六年四月一〇日高等民集一四巻三号二二七頁参照。

（九）この種の下級審判決はきわめて多いが、代表的なものをあげれば、トラック助手が酒に酔ってトラックを無断でひき出し運転中に事故を起した場合（大阪高判昭和三七年五月七日高等民集二五巻三五四頁）、自動車運転者が点火装置の鍵をはずさず制動装置を施さないで自動車から離れた際に第三者が右自動車を無断で運行して事故を起した場合（大阪地判昭和三五年八月九日下級民集一一巻八号一六八二頁）、乗用者の運転手が私用で権限外の運行により事故を起した場合（東京地判昭和三四年九月三〇日判例時報二〇四号二八頁）、たまたま会社の仕事を手伝っていた者が、会社の車を無断で運転し事故を起した場合（東京地判昭和三七年三月一九日判例時報二九五号三五頁）など、いずれも所有者に責任を認めている。なお註一三を参照されたい。

（一〇）東京地判昭和三六年四月二七日下級民集一二巻四号九〇六頁。坂本・同判例評釈法律論叢三六巻一号七頁は、下級審判決に賛成である。

（一一）本判決については乾「ドライブクラブと自賠法三条の適用」民商五三巻二号二四七頁以下の反対批評がある。もっとも加藤・「交通事故」注釈民法九九頁は賛否両論がありうると指摘する。なお加藤ほか「交通事故による損害賠償請求訟訴の諸問題」判例タイムズ一七六号三二頁以下参照。

（一二）最判昭和三九年二月一一日民集六巻二号三一五頁の判決については賛成するものが多い。たとえば乾「協同組合運転手の私用運転と自動車賠償法三条」八四四頁。四宮・前掲論文一六頁。しかし、本稿のように、その判例理論がどこまで適用されうるかという観点では取り上げられていない。しかし、そこには次註のような問題だけでなく、さらに民法七一五条との関係において大きな問題がありそうに思われる。つまり民法七一五条をめぐる判例理論は、従来、たんに従属関係ばかりでなく、たとえば名義貸契約とか斤先掘契約などのように形の上では権利の賃貸借を媒介とする第三者の損害にまで認められてきているからである（たとえば、大判昭和四年五月三日民集八巻四四七頁、同昭和八年七月三一日民集一二巻二四二一頁、同昭和一一年一一月一三日民集一五巻二〇一一頁、斤先掘契約については、同大正二年四月二日民録一九輯二〇一頁、同大正四年二月二七日刑録二一輯一六七頁など）。したがって自賠法三条の外形理論と権利の賃貸借、さらには自動車の賃貸借を媒介とする第三者の被害についても所有者の責任を問う余地がでてくるわけでもある。

（一三）これらの事例としては次のようなものがある。たとえば賃貸していたコンクリートミキサー車の事故につき所有者の責任を認めたもの（名古屋地判昭和三八年四月一三日下級民集一四巻四号七〇八頁）、所有権留保の形で買い受けた人の事故

につき所有者の責任を認めたもの（東京地判昭和三八年六月二八日判例タイムズ一四七号一五五頁）、子供の無断運転事故につき所有者としての父親の責任を認めたもの（東京地判昭和三六年七月一三日下級民集一二巻七号一六六四号）、使用許可されていた家族の運転事故につき所有者とのての父親の責任を認めたもの（大阪地判昭和四〇年七月九日判例時報四一六号四九頁）、自動車営業をめぐる名義借受人の事故につき名義貸貸人の責任を認めたもの（大津地判昭和三六年四月二八日不法行為下級民集昭和三六年度二一九頁、神戸地裁姫路支部判昭和三五年一二月二七日下級民集一一巻一二号二七九六頁、東京地判昭和三八年四月三日判例タイムズ一四五号一五二頁、東京地判昭和三八年一二月二三日判例時報三六四号三頁）などである。

三　学説および諸外国の傾向

一　二つの最高裁判決の対比によって得られる問題点は、結局、自賠法三条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」についての判例理論である、いわゆる外形理論の合理的な適用範囲ということであり、そして、より直接的には、自動車の賃貸人が、原則として、右の「自己のために自動車を運行の用に供する者」の中に含まれるのかどうということである。そこで、この問題につき、従来の、わが国の学説がどのように考えているかであるが、直接、この問題に入る前に、まず、従来の学説は、自賠法三条にいう「自己のために自動車を運行の用に供する者」をどのように理解しているかを検討しておく必要があろう。従来の学説が、自賠法三条の無過失責任の根拠を危険責任、ないし報償責任性を帯びた危険責任に求めていることは、すでに「はしがき」に述べたとおりである。そこで、学説においては、この点を理由に、同条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」とは、自動車の運行支配と運行利益の帰属者を意味すると解するのが通説となっている(二)。したがって、たとえば、運転手の事故につき使用者が自賠法三条の責任を負うのは、「危険物である自動車について運行支配をしている運行供用者に責任を負わせるべきだとい

う危険責任の考え方と、運行利益が実際に帰属し賠償の資力も大きい運行供用者に責任を課して被害者の保護をはかろうとする報償責任の考え方との総合によるもの」というように説明されるわけでもある。(二) ただ、学説の一部においては、自賠法三条の「自己のため自動車を運行の用に供する者」の意味と関係して、同条の「その運行」を、自己のための運行と解するか、あるいは、その自動車の運行と解するかについて争がないわけではない。そして、一般には、自己のための運行と解するのが普通である。しかし、この議論は、「自己のために自動車を運行の用に供する者」について、なんら判断基準がない場合には問題となりうるが、右に述べるような自動車の運行支配と運行利益の帰属というような判断基準の存在することを前提とすれば、「その運行」を、自己のための運行と解しようが、あるいは、その自動車の運行と解しようが、結果としては別に変りはないように思われる。なぜかといえば、その場合には、「その運行」は、もっぱら因果関係のみを意味することとなるからである。したがって、ここでは、これ以上、この問題には触れないこととする。

そこで、以上から、従来の学説においては、自賠法三条にいう「自己のために自動車を運行の用に供する者」とは、自動車の運行支配と運行利益の帰属者を意味することとなるのである。それでは、このような判断基準を前提として、問題の自動車の賃貸人が、同条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」に含まれるかどうかであるが、まず、この点についての立法当局者の見解は、さきの昭和三九年一二月四日の最高裁判決と同様に否定的である。すなわち、立法当局者によれば、「自己のために自動車を運行の用に供する者」の例としては、たとえば、自家用自動車の所有者、自動車運送事業者、自動車の賃借人、自動車を預る倉庫業者、自動車の委託販売業者、自動車の整備業者、陸送屋、それに特殊な事例としての自動車泥棒などが挙げられており、自動車の賃貸人は「自己のために自動車を運行の用に供する者」にはあたらないと見られている。(三) 次に学説であるが、大多数の学説は、これまた、い

ずれも否定的な見解を示している。[四] その理由が、どの点にあるかは必ずしも明確ではないが、一般には、右の判断基準のうち、特に自動車の運行支配が認められないという点に、その理由を求めているように見受けられる。ただ、このような大勢のなかにあって、二、三の学説においては、たとえば、民法七一七条を根拠として、あるいは、個々の具体的事情に応じて、さらには自動車賃貸人の経済利益を強調することによって、それぞれ賃貸人にも自賠法三条の責任を認めようとする試みのあることは、十分、注目されねばならない。[五]

二　自動車の賃貸人が自賠法三条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」のなかに含まれるか否かについての、わが国の学説の立場は、ほぼ右見にられるとおりである。つまり、大多数の学説は、問題を殆んど否定的に見ているのである。それでは、この問題に対する諸外国の傾向は、どのようなものであろうか。そこで、この点につき、さし当って、わが国の自賠法の母国とも見られるドイツの場合と、それから、この種の問題については比較的事例の多いと思われるアメリカの場合について、以下、それぞれ概観することとしたい。

そこで、まず、ドイツの場合であるが、しかし、ドイツの自動車責任法一般については、すでに山田教授の詳細な研究があるので、[六] 詳しくは、そちらに譲ることとして、ここでは、本稿にとって必要な限度で触れることとしたい。今日、ドイツにおける自動車事故に対する特別損害賠償法は、一九五二年一二月一九日公布された道路交通法（**Strassenverkehrsgesetz**）である。この法律の沿革は、すでに一九〇九年五月三日の自動車交通法（**Reichsgesetz über den VerKehn mit Kraftfahrzeugen**）に始まり、その後、数度の改正を経て今日に至っているものである。[七] ドイツ道路交通法七条によれば、この法律の下で、交通事故による損害賠償責任を負うものは、いわゆる暗運転の場合を除いて（同法七条三項参照）、原則として自動車の保有者（**Halter**）である。そこで、ドイツ交通法が、なぜ所有者を帰責者としないで保有者を帰責者にしたかについて、前述の山田教授は、次のような要領のよい説明を与えられている。[八] す

なわち、「たとえば、甲が自動車所有者から一年間自動車を賃借し、運転手をやとって自動車を自己のために運行し、運行の費用は全部賃借人が負担し、所有者は運行についてなんらの権利をも持っていないとすれば、運転手が人を死傷させた場合に選任監督者として不法行為責任を負うのは賃借人でなければならず、また、危険責任を負うのも同様でなければならない。そこで、道路交通法は自動車保有者（**Helter des kraftfahrzeugs**）という概念をみとめるのであり、この場合には、貸借人が自動車保有者として、かかる責任を負うものと解されなければならない。すなわち、自動車の所有者であるか、賃借人、その他の者であるかにかかわりなく、自動者保有者の概念に該当する者が責任を負うのである」とされている。したがって、問題は、もっぱら保有者をどのように理解するかにあるわけであるが、この保有者の意味については、従来、保有者とは、自己の計算において自動車を使用し、かつ、その使用につき必要な自動車に対する事実上の処分権を有する者とか、あるいは、事故の当時、自動車を自己の計算において使用し、かつ、自動車についてかかる使用を前提とする者というように解するのが、ほぼ判例・学説の一致した見解のように見受けられる。(九) そして、このような保有者は、必ずしも法律関係によって決定されるのではなく、むしろ、通常は、事実関係、経済関係によって決定される場合が少なくないとされている。たとえば、この点について、エッサーは、保有者の資格は、法律的な関係から生ずるのではなく、経済的・事実的関係から生ずるものである。したがって、使用利益や使用支配権が明らかな場合には、所有権の有無は問題とならない。しかし、反面、使用利益や使用支配権といえども、事情によっては、保有者を決定する単に一つの徴憑にしか過ぎない場合がありうると指摘している。(一〇) そこで、本来の課題である自動車賃貸人の、この法律の下における地位であるが、自動車賃貸人が、この法律において保有者になりうるかどうかも、結局は、以上のような判例・学説の示す判断基準によって決定されることはいうまでもあるまい。しかも、エッサーが強調するように、もともと保有者が法律関係によって決定されるものではな

く、経済的・事実関係によって決定されるものとすれば、事柄は、もっぱら具体的事実に即してのみいいうることでもある。したがって、さし当って、ここでは、この問題について、ドイツの学説が、どのように考えているか、その一般的傾向についてのみ指摘することとしたい。そこで、まず、比較的事態の明白なかなり長期の自動車の賃貸借についていえば、この場合には、一般に使用利益も使用支配権もともに賃借人に帰属すると見られる場合が多く、したがって、通常、その保有者は賃貸人ではなく賃借人ということになる。それゆえ、問題になるのは、それほど長期にわたらない短期間の自動車の賃貸借であり、学説も殆んど、この場合を取り上げている。そこで、まず、前述のエッサーであるが、エッサーは、この点について、賃貸人も賃貸料によって、いわば間接的に利益を受けているわけであり、したがって、短期間、使用賃貸借や使用貸借によって他人に使用を委ねても、それによって保有者の地位を喪失するものではないとする。(一一) 同様に、ラレンツも、自動車の所有者が、短期間他人に使用賃貸借や使用貸借により自動車の使用と事実上の支配権を委ね、かつ、その他人が、使用期間中、運行費を負担していても所有者は保有者の地位を失うものではないとする。(一二) そして、このような見解は、たとえば、ベッカー、(一三) ミュラー(一四)などの著書においても指摘されるところとなっている。ただ、この点について、エンネクッエルス・レーマンが、自動車の短期の使用賃貸借や使用貸借の場合には、借受人が保有者となり、事情によっては、所有者も保有者になるとして、多少、消極的な見解を示しているのは注目されてよいであろう。(一五) そこで、このように見ると、ドイツの学説においては、比較的短期間の自動車の使用賃貸借や使用貸借においては、通常、所有者が保有者の地位にとどまると見るのが支配的のようである。もっとも、だからといって、その場合には借受人はまったく保有者にならないというと必らずしもそうでもないようである。たとえば、エッサーによれば、それぞれの者が、いずれも保有者の要件を満足するならば復数の保有者を認めてもよいとしている。(一六) また、エンネクッエルス・レーマンが、いわば逆の形で、これを消極的に肯定している

ことは右に見られるとおりである。同様に肯定的な見解はラレンツなどにも見られるところであるが(一七)、ただ、ベッカーは、この点について、きわめて短期日の使用賃貸借においては、賃借人は保有者に入らないという見解を示している(一八)。(一九)

三

以上のようなドイツの傾向に対して、アメリカの場合はどうかといえば、ここでは自動車事故の取り扱いが各州によって、それぞれ異っていることはいうまでもあるまい。その意味では、各州の、そして、それぞれの判例法なり制定法を一つ一つ検討しなければならないわけであるが、そのことは、本稿の、とうてい為しうるところではない。また、今日、アメリカにおいては、自動車事故に対しては、ニューヨーク州などを初めとして約三分の一に近い州が制定法を持っており、その他の州が、もっぱら判例法によって規律されるところとなっている(二〇)。そして、そのうちの判例法については、すでに野田教授の詳細な研究があり(二一)、また、本稿は、直接には、わが国の自賠法の検討を意図しているのであるから、したがって、ここでは、自動車事故をめぐるアメリカの制定法につき、ドイツの場合と同様、学説を通じて、その概略を眺めることとしたい。

自動車事故に対するアメリカ各州の制定法の内容は、それぞれの州によって、かなり差異のあることはいうまでもないが、ほぼ共通して指摘しうる最も大きな特徴は、これらの制定法が、いわゆる所有者責任（Owner's liability）を採用していることである(二二)。したがって、これらの制定法の下にあっては、たとえば、プロッサーの説明によれば、自動車の所有者は、彼の同意の下に彼の自動車を公道で運転する者の過失によって第三者に自動車損害を与えた場合には、その運転者が彼の家族員であるなしにかかわらず、その責任を負わねばならないこととなるのである(二三)。自動車事故をめぐる、このような所有者責任は、アメリカ法の下では、なにも制定法によって初めて認められたというものではなく、すでに判例法上の、たとえば使用者責任（respondeat superior）、あるいは家族目的説（family purpoes

doctrine）などの法理を通じて、これらの法理の限度内では早くから認められていたわけである。[二四] のみならず一部の州においては、自動車を危険物とみなして、いわゆる危険物責任（liability of dangerous instrumentality）の法理により、事実上制定法による所有者責任と同様の結果を導いている州すらあるわけである。[二五] しかし、後者のような場合はともかく、一般的には、自動車事故は過失責任を原則とし、また、その原則に立っての使用者責任であり家族目的説であるから、おのずから、その場合の所有者責任には限界のあることはいうまでもない。したがって、判例法上のこのような限界が、やがて自動車事故をめぐる制定法の成立となって現われるわけでもある。たとえば、この点について、ジャーマン・レッドフィールドによれば、一九二四年のニューヨーク州の自動車事故をめぐる特別法の制定は、それまでのニューヨーク州の判例法では、自動車を第三者に貸借（loan）した場合の所有者の責任を追求し得なかったことにその原因があるとしている。[二六] そこで、このような制定法上の所有者責任の性格であるが、一般には、それは所有者の代位責任（vicorious liability）というように考えられているものの、しかし、前述のプロッサーや、さらにハーパー・ジェームスなどによれば、それは、すでに代位責任の域を通りこして一種の厳格責任（strict liability）に近いものとしている。[二七] ところで、制定法上の所有者責任をめぐって最も問題になる点は、自動車所有者の与えた同意の範囲ということである。なぜかといえば、所有者責任は、原則として、与えられた同意の範囲についてのみ成立することとなるからである。そこで、まず、この場合の所有者の意味であるが、それが、たとえば条件附売主（couditional seller）のように自動車使用に対する権利がなく、たんに法律的権原（legal title）のみを有する者を含まないことは当然であるが、しかし、自動車の賃貸人（lessor）になったからといって、原則として、所有者責任を免れることはできない。[二八] このことを前提として、所有者は、彼が同意した目的・場所・日時の範囲で他人の運転に伴う自動車事故につき責任を負うこととなるのである。しかし、この場合の同意の範囲についても、通常は、丁

度、運転者が雇庸者である場合の使用の範囲（scope of employment）と同様に比較的緩やかに解されており[二九]、したがって、所有者の与えた同意から僅かばかりの逸脱や[三〇]、操縦についての特別指示の違反があったからといって所有者責任を免責するものではないとされている[三一]。なお、おわりに以上の制定法上の所有者責任と関連して、ある意味ではアメリカ法特有の事柄として、たとえば自動車事故につき制定法の存在する州の自動車が制定法の存在しない州で事故を起した場合にどうなるかの問題がある。参考のために一例を挙ておくと、この事件では、原告Lは制定法のないマサチュセッツ州で訴外Sの運転する自動車によって傷害を受けたものである。そして、その自動車は、Sがコネチカット州のD自動車賃貸会社から旅行のために賃借した車であった。ところが、コネチカット州には、「所有するいかなる自動車でも他人に賃貸（renting or leasing）する者は、その賃貸期間中にその自動車の運転によって惹起される一切の損害につき責を負う」とする制定法があったので[三二]、原告Lは、D自動車賃貸会社を被告としてコネチカット州の裁判所に訴えたものである[三三]。原審では被告D自動車賃貸会社が勝訴したが、コネチカット最高裁判所は、原審判決を失当とする原告Lの主張を認めて原告勝訴の判決を与えた。

（一）たとえば加藤「交通事故」注釈民法(19)九七頁、四宮「自動車の無断運転による保有者の責任」法律時報三六巻五号二〇頁、加藤ほか「交通事故による損害賠償請求訴訟の諸問題」判例タイムズ一七二号二頁以下、但し我妻「自動車損害賠償補償法について」比較法研究一三号一二頁以下は運行利益のみを挙げる。

（二）加藤・前掲論文九八頁参照。

（三）自動車保障研究会・自動車損害賠償保障法の解説一六頁以下参照。

（四）たとえば、宗宮「自動車損害賠償保障法と民法責任」日本法学二七巻二号二八頁、大塚・四宮・下光・自動車事故をめぐる法律問題一二三頁、海老名「自動車損害賠償保険」綜合法学三二号三三頁、藤本・自動車事故と労災保険三二頁など。

（五）民法七一七条を強調するものとしては坂本・前掲判例評釈一二七頁、事情に応じて賃貸人も責任を負うとするものとして

は加藤・前掲論文九八頁、自動車賃貸人の経済利益を強調するものとしては乾・前掲判例評釈二五三頁である。

（六）山田「ドイツにおける自動車責任」比較法研究一三号二六頁以下。なおドイツ自動車責任については野田「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」法協五八巻一二号一八二二頁以下参照。

（七）ドイツの自動車責任法は一九〇九年の自動車交通法に始まるが、その後一九二三年、一九三九にそれぞれ改正を受けている。なお、今日の道路交通法は正確には西ドイツにおいて施行されているものである。以上については、山田・前掲論文二六頁、野田・前掲論文一八二二頁各参照。

（八）山田・前掲論文二七頁以下参照。

（九）このような説明は始んどの学説に見られる。たとえば、K.Larenz, Lehrbuch des Schuldrechts II,3Aufl.S.418,F.Müller,Strassenverkehsrecht 9Aufl.S.209,Enneccerus-Lehmann, Schuldrecht,15Aufl.S.1031 など。なお RG77,S. 348; 78,S. 179; 79, S, 312など。

（一〇）J.Esser, Schuldrecht, 2Aufl. S 942.

（一一）J,Esser, a.a. O. S. 942.

（一二）K. Larenz, a. a. O. S.418

（一三）H. Becker, KraftverkehrsHaftpflichtschäden, S. 5.

（一四）F. Müller, a. a. O. S.211

（一五）Enneccerus-Lehmann.a, a. O. S. 1031.

（一六）J,Esser, a. a. O. S.418

（一七）K Larenz, a. a. O. S. 418

（一八）H. Becker, a. a. O. S. 6

（一九）なお、判例では、子供を旅行させるために自動車を二日間無償で借り受け運行費用を負担した者が、自動車所有者とともに保有者として責任を認められたものがある（RG 127, S. 174）。

（一一〇）W. L. Prosser, Law of Torts, p. 371, American Jurisprudence 5 A,Automabiles, p. 610 各参照。

（一一一）野田「自動車事故に関する英米の民事責任法の概観」法協九五巻五号一三頁、同八号一五頁以下。

(二一二) このような制度を最初に採用したのは一九〇九年のミシガン州の制定法といわれる（W. L. Prosser-Y. B. Smith, Torts, p. 646）。

(二一三) W. L. Prosser, op. cit., p. 371

(二一四) W. L. Prosser,op. cit., p. 350, F. V. Happer-F. James, The Law of Torts, p. 1362 以下各参照。

(二一五) W. L. Prosser. op. cit., p. 369.

(二一六) T. G. Shearman-A. A. Redfield, A Treatise on The Law of Negligence, p. 1629.

(二一七) W. L. Prosser, op, cit., p. 351,F. V. Happer-F.James, p.1364 以下各参照。なおA. A. Ehenzweig, Negligence Without Fault, p. 73 参照。

(二一八) W. L. Prosser op. cit., p.372,F. V. Happer-F. James, op. cit., p. 1425T. G. Shearman-A. A. Redfield, op. cit, P. 1631各参照。なお、この所有者の範囲をどこまでにするかということについては、各州の制定法で、かなり差異があるように見受けられる。それらの細い点については American Juisprudence 5A, Automobiles, p.614 以下に要領のよい分類があるので、それを参照されたい。

(二一九) W. L. Prasser. op. cit., p.372

(二二〇) Kieskowski v. Odlewany. 1937, 280 Mich.388, 273N. W. 741.

(二二一) Sweeney V. Hartman, 1941,296Mich,343,296N. W.282.

(二二二) この規定は一九二五年に制定されたコネチカット州の公共法（Public Acts）一九五章の二一条である。

(二二三) W. Levy V. Danielis U-Drive Auto Renting Company, 1928,108 Conn.333,143 Atl. 163.61A. L. R. 846 事件である。なお、この事件は内容的にも興味のある問題を含んでおり大部分の関係書や論文に引用されている。

四　むすび

一　以上、本稿は、自賠法三条にいう「自己のために自動車を運行の用に供する者」の意味をめぐって、二つの最高裁判決を対比することによって得られる問題点、すなわち、判例理論としての、いわゆる外形理論の合理的な適用

範囲の限界はどこか、そして、より直接的には自動車の賃貸人は、原則として、右の「自己のために自動車を運行用に供する者」のなかに含まれるのかどうかということについて、わが国の学説、そして、さらにはドイツやアメリカの傾向などを検討してきたわけである。そこで、これらの検討の結果指摘しうることは、少なくともドイツやアメリカなどの自動車事故をめぐる法理からすれば、たとえば第二例の昭和三九年一二月四日の最高裁判決が示すような、ただ自動車の賃貸借契約を媒介するからという理由だけでもって、賃借人の自動車運行に対する賃貸人の支配は切断されるものとして、したがって、賃貸人は、右賃借人の惹起する自動車事故に対して、なんら責任を負わないとする考え方は、やはり反省されねばならないということである。たしかに、通常の物の賃貸借において、賃貸物をめぐって生ずる第三者の被害に対し賃貸人の責任を問うことは例外的であろう。しかし、賃貸借契約を媒介するからといって、その賃貸物をめぐって生ずる第三者の被害に対し常に賃貸人は無関係であるとする必要もないわけである。わが国においても、たとえば名義貸契約や斤先堀契約などの権利の賃借においては、その賃貸権利をめぐって生ずる第三者の被害に対し賃貸人の責任を認める必要のあることは、早くから判例もこれを承認するところである。のみならず自賠法と同様に、やはり無過失責任とされる鉱害賠償においては、鉱業権の用益権者が賠償責任を負う場合には、常に鉱業権者が連帯責任を負うことを明文で規定するところとなっている（鉱一〇九参条照）。自動車運行の危険性ということに着目すれば、通常の物の賃貸と異って、結果として、このような危険状態を出現させることによって利益を得ているとも見られる自動車の賃貸人は、やはりドイツやアメリカの場合と同様に考えて、原則として自賠法三条にいう「自己のために自動車を運行の用に供する者」のなかに含まれると解しても、それほど公平を失することにはならないであろう。つまり、その意味では、第一例の昭和三九年二月一一日の最高裁判決の表現に従えば、自動車の賃貸人は、原則として、客観的外形的に「自己のために自動車を運行の用に供する者」ということにもなるわけである。

二　なお、おわりに、以上によって賃貸人も原則として自賠法三条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」のなかに含まれることとなるわけであるが、しかし、反面、アメリカの制定法に見られるような所有者責任を原則としていないわが国の自賠法の下においては、やはりドイツの場合と同様に、おのずから、そこに限界のあることも否定されないところであろう。したがって、次には、これらのことをも考慮に入れての自賠法三条にいう「自己のために自動車を運行の用に供する者」の判断基準が、あらためて検討されねばならないように思われる。しかし、その検討は、すでに本稿の範囲を越えた事柄とも考えられるので、ここでは、ただ問題の提起にとどめておきたいと思う。