1　運行供用者責任、使用者責任

弁護士　北村 幸裕

Q1－1　レンタカー会社の責任

先日、交通事故の被害に遭い、乗っていた車が壊れるとともに、大きな怪我までしてしまいました。相手の運転者に損害賠償請求をしたいのですが、資力がなく十分な賠償は困難とのことです。

相手が運転していた車はレンタカーでした。この場合、車を貸したレンタカー会社の責任を追及することはできますか。

A1－1

車の損害等（物的損害）については請求できませんが、怪我に関する損害（人的損害）は、特段の事情がない限り請求可能です。

解説

交通事故が発生した場合、加害者には被害者に対する不法行為が成立することから、被害者は、直接の加害者である運転者本人には民法709条、その雇用主である使用者には同法715条に基づき、損害賠償を求めることができる。

しかし、これらの条文に基づいて損害賠償請求をする場合、被害者側に、不法行為の成立要件の立証責任が課されているが、その要件の一つである加害者の過失の立証が被害者にとって過大な負担となる場合がある。人的損害は、損害額が高額になることが多いため、過失の立証ができなければ、重大な損害を被った被害者が十分に保護されない。

そこで、被害者保護の観点から、人的損害に限り、自動車損害賠償保障法（以下、「自賠法」という。）3条によって、立証責任を転換し、「自己のために自動車を運行の用に供する者」（以下、「運行供用者」という。）に当たれば、被害者ではなく、加害者が免責事由の立証をしない限り、責任が認められるとされた。

本件では、レンタカー会社は、運転者ではなく、また運転者との間で雇用等に代表される使用関係も認められない。そのため、民法に基づく損害賠償請求ができないことから、物的損害の請求はできない。

一方、人的損害は、運行供用者にあたれば、賠償請求が可能となる。

運行供用者とは、判例上、「運行支配」と「運行利益」のいずれもが帰属する者をいうとしている。ここで「運行支配」とは、危険責任的な観点に基づき、「加害車両の運行を指示・制御すべき立場・地位」とされている。一方、「運行利益」は、報償責任的な観点に基づき、自動車所有者と運転者との関係性、自動車の運転状況、日常の自動車の管理状況等から認定すべきとされている。

ただし、近時の判例では、運行支配を中心に運行共用者性を判断しており、運行支配が認められるのであれば、自動車所有者が支配を喪失させる事実を立証しない限り、運行利益も広く認めるという基準が用いられているようである。

本件のようなレンタカー会社の場合、レンタカー会社と借受人である運転者との間では、自動車の貸渡契約が締結されていて、約定の期限までに返却されることから、当該車両の運行を指示・制御すべき立場・地位にあるといえ、運行支配が認められる。

したがって、レンタカー会社は、借主が返却期間を著しく徒過したり、レンタカー会社に無断で第三者に転貸して自由に運転させていたというような特段の事情がない限り、運行供用者にあたることから、自賠法3条に基づき、被害者の人的損害を賠償する責任を負う（最判昭和46年11月9日民集25巻8号1160頁）。

Q1－2　賃貸人等の責任

資力のない運転者による交通事故の被害に遭い、車が壊れるとともに怪我までしてしまいました。相手が、友人の車を無償で一時的に借りていた場合、その友人の責任を追及することはできますか。また、相手が、第三者の車を盗んでいた場合、所有者である第三者の責任追及はできますか。

A1－2

物的損害は、いずれに対しても請求できません。人的損害は、友人に対しては、特段の事情がない限り請求できます。一方、盗まれた車の所有者に対しては原則として請求できません。

解説

無償で車両を貸した友人や盗まれた第三者には民法709条や同法715条の責任は認められないため、物的損害は請求できない。

一方、人的損害については、無償で貸した友人の場合、無償で貸していることから貸主には経済的な利益は認められないものの、使用貸借契約を締結する当事

者間には密接な人的関係が存在しており、また、借主が返還を約束している以上、貸主の運行支配は、貸し出し中も継続していると考えられる。

そのため、借主が返却期間を著しく徒過したり、貸主に無断で第三者に転貸して自由に運転させていたような特段の事情がない限り、運行供用者にあたることから、自賠法3条に基づき、被害者の人的損害を賠償する責任を負う。

一方、窃取後の運転、すなわち泥棒運転の場合は、窃取者と被窃取者との間に人的関係が通常存在せず、窃取後に車両の返却がなされることも考えられない。

そのため、一般的には、車が盗まれた時点で運行支配が失われると考えられることから、泥棒運転時の車の所有者は運行供用者にはあたらないのが原則である。ただし、例えば、第三者の自由な出入りが可能な場所で、車の鍵をつけたままドアの施錠もせずに駐停車していたケースでは、例外的に運行供用者責任が認められることもある（最判昭和57年4月2日集民135号641頁参照。その他責任を肯定した例として、大阪地判平成13年1月19日交民34巻1号31頁、大阪地判昭和61年3月27日交民19巻2号426頁等）。

Q1－3　リース会社の責任

資力のない運転者による交通事故の被害に遭い、車が壊れるとともに怪我までしてしまいました。相手が運転していた車両の車検証を見ると、使用者は相手本人でしたが、所有者は別の会社となっていました。この所有者に対して責任追及できますか？

A1－3

物的損害については請求できません。人的損害は、所有者の名義が異なる法的根拠によりますが、請求は困難と考えられます。

解説

自動車検査証上の所有者というだけでは、民法709条又は同法715条の責任は認められないことから、物的損害について請求はできない。

一方、人的損害については、場合分けして検討する必要がある。

自動車検査証の使用者と所有者の名義が異なる場合としては、①売買代金を担保するために名義を付している所有権留保の場合と②リースの場合が一般的である。

このうち、①所有権留保については、使用者には割賦代金を約定通り支払う限り自由な使用が認められており、所有者名義は割賦代金債権の担保のためになされているにすぎず、所有者には運行支配が認められないことから、所有権留保の場合の所有者は運行供用者には当たらない。

また、②リースについては、リース会社が自動車販売会社からユーザーの指定する車両を購入し、それをユーザーに賃貸する契約であるファイナンスリース契約の場合と、車両の維持管理までも引き受けるメンテナンスリース契約がある。

ファイナンスリースでは、契約形式は賃貸借契約となっているが、その実体は賃貸借ではなく金融であり、所有権留保特約付売主と立場が類似している。そのため、所有権留保の場合同様、原則として、運行供用者に当たらないといえる。

メンテナンスリースについては、見解が分かれている。車両の維持管理義務がある点を強調して、運行支配が及んでいると考えれば肯定となるが、維持管理義務を重視しなければ否定となる。

Q1－4　使用者の責任

資力のない運転者による交通事故の被害に遭い、車が壊れるとともに怪我までしてしまいました。相手がマイカー通勤中に事故を起こしていた場合、その勤務先の会社の責任追及はできますか。

A1－4

物的損害、人的損害いずれも、できる場合とできない場合があり、ケースによります。

解説

物的損害については、民法715条の責任が認められる場合に限り、使用者である会社の責任が肯定される。

一方、人的損害は、同条の責任又は運行供用者責任のいずれかが認められれば会社の責任が肯定される。

まず、民法715条の責任については、通勤中の事故の場合、事業執行性の要件が問題となる。

事業執行性は、判例上、交通事故を惹起した行為が使用者の事業執行中であると信頼できる外観を有していたかどうか（外観理論）が基準とされている。

そのため、マイカー通勤では、通常、事故被害者にとって、相手が会社の事業執行中であると信頼できる外観はなく、また会社の事業執行行為と密接に関連するとは認められないため、原則的に請求できない。ただし、①その自動車の運行が会社の業務と相当程度密接に結びついていること、②会社がマイカーの業務使用を命令、助長又は少なくとも容認していたこと等の事

情がある場合には、例外的に事業執行性が認められる。

また、運行供用者責任についても、マイカー通勤の場合、原則として会社にその責任が認められることはないが、①その自動車の運行が会社の業務と相当程度密接に結びついていること、②会社がマイカーの業務使用を命令、助長又は少なくとも容認していたこと、③地理的時間的条件から自家用車以外の通勤方法がないか、あっても他の方法が不適切であること等の事情がある場合は、例外的に認められるとされている。

特集1 交通事故2　参考文献等

北河隆之ほか『逐条解説自動車損害賠償保障法』(株式会社弘文堂、第2版、平成29年)
飯村敏明編『現代裁判法大系⑥交通事故』(新日本法規出版株式会社、平成10年)
公益財団法人交通事故紛争処理センター編『交通事故損害賠償の新潮流』(株式会社ぎょうせい、初版、平成16年)
塩崎勤ほか編『専門訴訟講座①交通事故訴訟』(株式会社民事法研究会、平成20年)
東京弁護士会弁護士研修センター運営委員会『民事交通事故訴訟の実務―保険実務と損害額の算定―』(株式会社ぎょうせい、第9版、平成27年)
公益財団法人日弁連交通事故相談センター東京支部『民事交通事故訴訟・損害賠償額算定基準上巻(基準編)』(第46版、平成29年)
公益財団法人日弁連交通事故相談センター研究研修委員会『交通事故損害額算定基準―実務運用と解説―』(25訂版、平成28年)
中畑啓輔「マイカー通勤中の交通事故に関する使用者の責任」判例タイムズ1436号(2017年)39頁以下
影浦直人「評価損をめぐる問題点」公益財団法人日弁連交通事故相談センター東京支部『民事交通事故訴訟・損害賠償額算定基準2002年版』(第31版、平成14年)295頁以下