

名義貸与者の運行供用者責任

—最高裁判平成30年12月17日判決裁判所ウェブサイト、
LLI/DB、判例秘書登載

弁護士 長野 浩三

1 本件は、名義貸与の依頼を承諾して自動車の名義上の所有者兼使用者となった者が、自賠法3条という運行供用者に当たるとされた事例である。

2 事案の概要

生活保護を受けていたAは、本件自動車を購入することとしたが、自己の名義で所有すると生活保護を受けることができなくなるおそれがあると考え、弟であるYに対して名義貸与を依頼し、Yは、これを承諾した。Aは、その後、本件自動車を購入し、所有者及び使用者の各名義をYとした。その後、Aは、X1が運転しX2が同乗する普通乗用自動車に追突させる事故(以下「本件事故」という。)を起こし、X1らは、本件事故により傷害を負った。

YとAとは、本件自動車購入当時及び本件事故当時、住居及び生計を別にし、疎遠であった。Yは、本件自動車を使用したことはなく、その保管場所も知らず、本件自動車の売買代金、維持費等を負担したこともなかった。

原審は、上記事実関係の下において、Yは、単なる名義貸与者にすぎず、本件自動車の運行を事実上支配、管理していたと認めることはできないから、運行供用者に当たらないと判断して、X1らの請求を棄却した。

これに対し、X1らが上告受理申立をした。

3 本判決

本判決の判示は以下のとおりである。

「Yは、Aからの名義貸与の依頼を承諾して、本件自動車の名義上の所有者兼使用者となり、Aは、上記の承諾の下で所有していた本件自動車を運転して、本件事故を起こしたものである。Aは、当時、生活保護を受けており、自己の名義で本件自動車を所有すると生活保護を受けることができなくなるおそれがあると考え、本件自動車を購入する際に、弟であるYに名義貸与を依頼したというのであり、YのAに対する名義貸与は、事実上困難であったAによる本件自動車の所

有及び使用を可能にし、自動車の運転に伴う危険の発生に寄与するものといえる。また、YがAの依頼を拒むことができなかったなどの事情もうかがわれない。そうすると、上記…のとおりYとAとが住居及び生計を別にしていたなどの事情があったとしても、Yは、Aによる本件自動車の運行を事実上支配、管理することができ、社会通念上その運行が社会に害悪をもたらさないよう監視、監督すべき立場にあったというべきである。したがって、Yは、本件自動車の運行について、運行供用者に当たると解するのが相当である。」

4 運行供用者について

自賠法3条の運行供用者については、最判昭和43年9月24日(判例時報539号40頁)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、自動車の使用についての支配権を有し、かつ、その使用により享受する利益が自己に帰属する者を意味する」と判示した。運行供用者につき、運行支配と運行利益の帰属する者とする二元説が学説上も支配的見解であるといわれている。

最判昭和50年11月28日(判例時報800号50頁)は、「自動車の所有者から依頼されて自動車の所有者登録名義人となった者が、登録名義人となった経緯、所有者との身分関係、自動車の保管場所その他諸般の事情に照らし、自動車の運行を事実上支配、管理することができ、社会通念上自動車の運行が社会に害悪をもたらさないよう監視、監督すべき立場にある場合には、右登録名義人は、自動車損害賠償補償法三条所定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解すべきである。」とし、父と同居して家業に従事する満20才の子が所有し父の居宅の庭に保管されている自動車につき、所有者登録名義人となった父は、右自動車の運行について自動車損害賠償保障法3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。この事例では父親の運行利益には触れることなく運行供用者責任を認めており、運行供用者概念の運行支配への一元化を許容するがごとくであるとか、運行支配概念の観念化・規範化が完成したとの評価がある。

5 名義貸与者の運行供用者責任

上記最判昭和50年11月28日や、専属的請負関係にあることやガソリン代などの負担関係等から責任を肯定した事例(最判昭和44年9月18日判例時報572号29頁)は名義貸与者の責任を肯定するが、自動車購入ローンのためや車庫証明のために登録名義を貸与した場合に

は、単に名義を貸しただけであることを理由として責任が否定されるケースが多いといわれてきた(東京地判昭和62年5月22日交通民集20・3・679、山口地裁宇部支部判平成4年12月10日交通民集25・6・1440等)。

本件最判は、上記のとおり、「XのAに対する名義貸与は、事実上困難であったAによる本件自動車の所有及び使用を可能にし、自動車の運転に伴う危険の発生に寄与するものといえる。」ことを理由に「本件自動車の運行を事実上支配、管理することができ、社会通念上その運行が社会に害悪をもたらさないよう監視、監督すべき立場にあった」とし、運行供与者性を肯定している。この判示では、上記の名義貸与者の運行供用者責任を否定してきた従前の裁判例の事例でも同責任を肯定しうる場合があり得るのではないかと思われる。

6 学説

学説では、運行供用者につき、危険作出への決定可能性に着目して、「社会通念上完全な事故防止を決定しうる可能性のある者」(高崎尚志「運行供用者理論の新展開」不法行為法研究会編『交通事故賠償の現状と課題』(ぎょうせい、1979年)57頁)、「自動車を社会的危険造出の場へ出すことを規範的意味において完全に阻止・回避させ得べき立場に(ある者)、したがって、自動車の運行自体を阻止しうる事が可能な者」(伊藤文夫「運行供用者責任」「自動車事故の民事責任」404頁)、「自動車の運行の開始継続に最終的決定力を有する者、もしくは第三者がその意思と判断で運行の開始継続を決定できる状態をあえて作出したり、既に決定できる状態にある第三者に開始継続を強く促したりする者」(山口成樹「運行供用者性」(公財)交通事故紛争処理センター創立40周年記念論文集『交通事故紛争処理の法理』140頁(2014年))とするものがあるが、これらの学説は本判決の判示と親和的であると評価できよう。

参考文献

文中のほか

- ・藤村和夫・山野嘉朗『概説交通事故賠償法』(株式会社日本評論社、第3版、1999年)124頁以下
- ・小西義博「自賠法3条の『運行供用者』の意義」現代裁判法大系第6巻 [交通事故] (新日本法規出版株式会社、2000年)79頁以下