

名義貸与者の運行供用者責任

—最高裁平成30年12月17日民集72巻6号1112頁, 金融・商事判例1563号8頁,
判例タイムズ1458号88頁, 判例時報2402号3頁, 金融法務事情2116号70頁

Supreme Court Dec. 17, 2018 : A Liability of A Person who Puts
An Automobile into Operational Use: When A Person Allows
Another Person to Drive under His Name, Is He Liable for
Damages from Borrower's Traffic Accident?

北 河 隆 之
KITAGAWA Takayuki

《判例研究》

名義貸与者の運行供用者責任

—最高裁平成30年12月17日民集72巻6号1112頁, 金融・商事判例1563号8頁, 判例タイムズ1458号88頁, 判例時報2402号3頁,
金融法務事情2116号70頁

北 河 隆 之

一 事案の概要

1 事実の概要

本件は、Y(被告=控訴人=被上告人)の姉であるAが運転するY名義の車両と、X2(原告=被控訴人=上告人)が運転し、X1(原告=被控訴人=上告人)が同乗する被告車両とが衝突した交通事故(本件事故)について、これにより損害を被ったとして、被告車両の所有者登録名義人兼使用者登録名義人であるYに対し、自賠法3条に基づき、X1が348万円余の損害賠償(人損)を、X2が49万円余の損害賠償(人損)を求めた事案である。

第1審判決(岡山地判平成29年2月3日・金融・商事判例1563号12頁)と第2審判決(広島高岡山支判平成29年10月12日・金融・商事判例1563号14頁)とでは、①AからYが名義人となることを依頼された経緯、②AとYとの疎遠度、③車両購入代金の出捐者、④名義変更のためのYの住民票の入手者、⑤車両維持費・自賠責保険の負担者について認定事実の違いがある¹。本判決は第二審判決の認定事実を前提としているので、第2審判決の認定事実によって整理する。

(ア) Aは、平成22年10月12日、当時6歳、2歳、0歳の3人の実子らと、岡山県倉敷市△△にある駐車場付き賃貸アパートに転居した。また、同日、倉敷市から生活保護を受給するようになった。

(イ) Aは、当時、実妹から無償で譲り受けた軽自動車を所有しており、上記アパートの駐車場に保管して使用していた。しかし、生活保護を受けら

1 参考文献⑤2～3頁に第1審と第2審の事実認定の違いが時系列で整理されている。

れなくなることをおそれ²、上記自動車を保有していることを倉敷市に申告していなかった。

(ウ) Yは、平成23年12月7日、婚姻し、岡山市北区◇◇に居住していた。

当時、Yの妻は、同年6月に新車で購入した軽自動車を所有して使用しており、Yは、オートバイを所有して使用していた。

(エ) Aは、生活保護を受給していたが、平成24年3月頃には、スナックでアルバイトをするようになっていた。Aは、その頃、軽自動車が故障したため、アルバイト先であるスナックのママに相談したところ、中古車販売業を営むBを紹介され、Bから、代金15万円で、被告車両（中古車）を買うことになった。

(オ) Aは、Aの名義で車両を所有すると、生活保護を受給することができなくなるおそれがあると考えて、Yに電話をかけ、被告車両の名義人となることを依頼した。Yは、当初、これを拒んだものの、しつこく依頼されたため、拒むのも面倒になり、これを承諾した³。

(カ) Yは、当時、Aとは疎遠であり、Aがどこに住んでいるのかも知らず、本件訴状を送達されるまでの間、被告車両に係る納税通知が来たことについて実母を介してAに伝えたほか、疎遠なままであった⁴。

2 生活保護法4条1項が規定する充足性の原理（資産の活用）から、生活保護受給者が自動車を所有・使用することは原則的に禁止され、例外的事情に限って所有・使用を認めるとの運用が確立している。たとえば那覇地判平23年3月10日（判例集未登載）は、自動車保有を理由とする生活保護廃止処分に対する国家賠償請求につき、「法4条1項にいう『資産』が『最低限度の生活の維持のために活用』されているかどうかの判断に当たっては、処分価値の有無という観点のみならず、法の趣旨にかんがみ、当該資産を所有するために一定の経済的支出を行う事や当該資産を利用することで一定の利益を得られることが、『最低限度の生活』として容認できるかどうかという観点からもその所有の可否が検討されるべきである。」「これを自動車についてみた場合、…自動車自体に処分価値がなく、また、自動車が全国的に広く普及し、とりわけ沖縄県においては低所得者等においてもいわば生活必需品とも言える程度に普及していたことが認められるとしても、…維持費等の負担は、一般的には相当額に上ると考えられるから、当然にその所有が認められるとはいえない。」として請求を棄却している（判例研究として丸谷浩介『佐賀大学経済論集』44巻2号31頁がある。判決文はそこからの引用である）。

3 第1審判決では、YはAから1～2度電話で依頼を受けて被告車両の名義をY名義とすることを了承したと認定されている。

4 第1審判決では、成人した一般の姉弟の関係以上に疎遠であったとは直ちに考えられず、YとAが被告車両購入当時、特段の事情があって疎遠であったとは認められないと認定されている。

(キ) Aは、アルバイト先であるスナックのママから給料15万円を前借りし、平成24年3月24日又は25日頃、Bから、代金15万円で、被告車両を買った⁵。

(ク) Bは、Yの住民票を用いて、Aから依頼されたとおり、被告車両に係る自動車登録の所有者登録名義人及び使用者登録名義人を、前所有者からYに変更する手続をした。住民票はBが入手したものと認められる⁶。

(ケ) Bは、Aから、被告車両を実際に使用するのAであると聞いていたため、契約者をAとして、被告車両に係る自賠責保険の加入手続をした⁷。

(コ) Yは、同年4月1日、岡山県倉敷市××に転居した。同所は、(ア)のAの自宅から、自動車を利用して移動しても、約28分かかる距離（走行距離11.5km）にある。

(サ) Aは、被告車両を(ア)の自宅の駐車場に保管し、日常的に使用しており、被告車両に係るガソリン代や税金も自ら支払っていた。

(シ) Yは、Aがどこに住んでいるのかも知らず、被告車両を使用したこと又は被告車両に係る出捐をしたことなどは全くなかった。

2 第1審判決（岡山地判平成29年2月3日）

第1審は、以下のとおり判示して、原告の請求を一部認容した（X1につき73万円余、X2につき41万円余⁸）。

「(3) ア 以上を前提に、Yの運行供用者該当性を検討するに、AとYは、それぞれ成人して別に居を構えて独立して家族を有し、また、Aの家族構成や賃貸住宅の状況に加えてAの住所と最寄駅やYの住所との距離からすると、被告車両の直接の管理・使用はAがしており、さらに、Aが被告車両の自賠責保険の契約者で、Bに対して直接現金15万円を手渡したのはAであったものと認

5 第1審判決では、Yの収入額に照らせば、その家族構成からすると明らかに余裕があるとまではいえないものの、直ちにAに援助するだけの余裕がないと断じることはできないとされ、明確ではないが、購入費用はYが出捐したことを窺わせるような認定となっている。

6 第1審判決では、明確ではないが、住民票はYが交付したことを窺わせるような認定となっている。

7 第1審判決では、明確ではないが、車両維持費用・自賠責保険料もYが出捐したことを窺わせるような認定となっている。

8 いずれも既払額（自賠責保険からの受領額と思われる）を控除した後の残額である。

められる。

イ しかしながら、被告車両の所有者及び使用者の名義はYであり、Yはその名義貸与を了承し、同人の住民票が名義変更に使われている。これに対して、Aは、生活保護受給者であり、許可を得ずして自動車を保有することは許されない立場にあるにもかかわらず、福祉事務所に届け出るなどして同許可を得ることをしていなかった。そうすると、Aの自動車の管理・使用はYの名義貸与の了承の上に成り立っているという他ない。

加えて、AとYは、特段の事情があるとは認められない姉弟の関係にあって、電話で一、二度依頼されただけで、特段の差し迫った状況を確認したなどの事情が認められない状況下で、名義を使用することを了承する関係にあったものと認められる。

また、Aが自賠責保険の契約者となったのはBの手配によるものでAが関与したものではなく、さらに、・・・被告車両の購入費用、自賠責保険料、車両維持費用をAが負担していたと認めることはできない。

ウ そうすると、もとより運行供用者に求められる運行支配は直接的、具体的な運行の支配に限られるものではなく、Yは、Aが被告車両を使用することについて、自動車の運行を事実上支配、管理することができ、その名義貸与の経緯やAとの人間関係に照らせば、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に監視、監督すべき立場にあるというべきで、自動車の使用についての支配権を有しており、かつ、YとAとの身上関係によれば、その使用により享受する利益が自己に帰属する者に該当するというべきである。

このことは、Y本人が被告車両の名義を貸した理由としてAがその経済的な事情からYから名義を借りなければ車を買えないと思ったので了承したと供述していることと合致する。

エ 以上によれば、被告は、被告車両の運行供用者に該当するものと認められる。」

Yが控訴。

3 第2審判決（広島高岡山支判平成29年10月12日）

第2審は、第1審判決を取り消し、X1及びX2の請求を棄却した。第2審は、運行供用者性の判断基準として、後掲最判昭和50年11月28日（三1(3)）の説示を引用した上で、以下のとおり判示した。

「①Yは、生活保護を受給していたAから依頼され、控訴人車両の所有者登録名義人及び使用者登録名義人となることを承諾したというに止まり、控訴人車両の売買には関与しなかったこと、②控訴人とAとは、完全に住居、生計が異なっており、疎遠であったことが認められる。また、③Aが控訴人車両を実質的に所有し、使用しており、控訴人は、控訴人車両の保管場所も知らず、控訴人車両の保管や使用について、全く関与していなかったことが認められる。加えて、④控訴人車両の売買代金や経費の支払についても、Aが全て負担しており、Yは全く関与していなかったことも認められる。

これらの①登録名義人となった経緯、②所有者との身分関係、③自動車の保管場所、④費用や経費の負担といった諸般の事情に照らしてみると、Yは、単なる名義貸人にすぎず、控訴人車両の運行を事実上支配、管理していたとは到底認めることができないというべきである。

そうすると、Yについて、社会通念上、控訴人車両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ことではできず、控訴人車両の運行供用者に当たるということではできない。」

Xらが上告。

二 判 旨

最高裁は、以下のとおり判示して、第2審判決を破棄し、上告人らの被った損害について審理を尽くさせるため原審に差し戻した。

「4 しかしながら、原審の上記判断は是認することができない。その理由は、次のとおりである。

前記事実関係によれば、被上告人は、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、弟である被上告人に名義貸与を依頼したというのであり、被上告人の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、被上告人が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、・・・被上告人と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、被上告人は、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、被上告人は、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。

以上によれば、被上告人は運行供用者に当たらないとして上告人らの請求を棄却した原審の判断には、判決に影響を及ぼすことが明らかな法令の違反がある。」

三 検討

1 運行供用者の意義—従来の議論の整理⁹

(1) 一元説・二元説

自賠法3条の損害賠償責任（運行供用者責任）の責任主体は「自己のために自動車を運行の用に供する者」（運行供用者）であるが、自賠法にはその定義規定は置かれていない。立案担当者は、「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者を指している。」と説明していた¹⁰。

判例・通説は、運行供用者とは、事故を起こした車（被告車両）について「運行支配」と「運行利益」が帰属する者をいうとしている。この見解を二元説と称するが、自賠法3条の危険責任的側面から運行支配が、報償責任的側面から運行利益が、判断基準として導かれるとされる。

判例としての嚆矢はおそらく最判昭和43年9月24日裁判集民事92号369頁・判タ228号112頁であると思われるが（「自動車の使用について

⁹ 北河隆之『交通事故損害賠償法 [第2版]』29～36頁（弘文堂，2016年），北河＝中西＝小賀野＝八島『逐条解説自動車損害賠償保障法 [第2版]』22～26頁（弘文堂，2017年）も参照されたい。

¹⁰ 運輸省自動車局編『自動車損害賠償保障法の解説』29頁（大蔵省印刷局，1955年）。

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」とする)、以降、多くの最高裁判決が出ており、確定判例となっている。

これに対し、運行供用者のメルクマール（判断基準）としては「運行支配」一本を用い、「運行利益」は運行支配の一徴表（事実を証明する材料）として位置づける考え方が一元説である。判例は現在も基本的には二元説を維持しているようであるが、実際には運行支配を中心に判断しており、大差はない。一元説は自賠法3条を報償責任に依拠する民法715条とは非連続なもの、危険責任に依拠する民法717条・718条と連続性のあるものとして捉えるのである。

(2) 運行支配の内容

「運行支配」の内容について、判例は、当初、（直接の）支配力（最判昭和39年12月4日民集18巻10号2043頁、最判昭和43年9月24日裁判集民事92号369頁、最判昭和44年1月31日裁判集民事94巻155頁）、客観的支配（最判昭和44年9月12日民集23巻9号1654頁、最判昭和43年10月18日判タ228号115頁）と捉えていたが、その後は「被告車両の運行を指示・制御すべき立場（地位）」とするものが多い（最判昭和45年7月16日裁判集民事100号197頁・判時600号89頁、最判昭和47年10月5日民集26巻8号1367頁・判タ285号158頁、最判昭和48年12月20日民集27巻11号1611頁・判時737号40頁など）。

従来の運行支配の概念を用いずに、新しい判断基準を説示した判例として、最判昭和50年11月28日民集29巻10号1818頁と最判平成20年9月12日裁判集民事228号639頁がある。

(3) 最判昭和50年11月28日（昭和50年判決）¹¹

本件は、Y1(Y2の子)運転の自動車が惹起した人身事故につき、被害者XがY1の父親であるY2に対して自賠法3条に基づき損害賠償を求めたものである。

¹¹ 解説・評釈として、田尾桃二『最高裁判例解説民事篇昭和50年度』625頁、宮川博史『交通事故判例百選 [第4版]』12頁（有斐閣，1999年）、宮原守男『民法判例百選II 債権 [第2版]』194頁（有斐閣，1982年）、福永政彦・判例評論208号23頁（判時810号137頁）、石田穠『法学協会雑誌』94巻5号145頁、椎木緑司『民商法雑誌』74巻6号1038頁がある。

本件自動車は、Y1が事故から約1か月前、レジヤー用として、分割払いで買い求めたものであるが、Y1は当時満20年で銀行取引もなく、かつ信用もなかったため、父であるY2の了解を得ることなく、Y2名義でこれを買ったところから、その所有者登録名義人は、父であるY2となっていた。Y2はY1と同居して同一世帯で主として農業に従事していたが、本件自動車の購入代金は、Y1が自ら働いて得た金員によって分割払いし、Y2は支出していない。Y2はY1に当初から自分の名義を使用することを許していたわけではなく、後日、Y1からその事実を知らされ、やむなくこれを承諾したものである。本件自動車はY2らの居宅の庭の一部において保管されていたが、Y2は運転免許証を有しなかつたところから、本件自動車を運転したことはなく、また、これに同乗したこともない。本件自動車は、専らY1が自由にこれを運転、使用し、その管理費用なども一切Y1が支弁し、Y2において本件自動車の使用、管理などに関与したこともなかった¹²。

原審（福岡高宮崎支判昭和50年1月20日交民8巻6号1606頁）はY2の運行供用者責任を否定し、Y2に対する請求を棄却した。Xが上告したところ、最高裁は、以下のとおり判示し、Y2に対する請求を棄却した部分を破棄し、原審に差し戻した。

「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、自動車損害賠償保障法3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。

原審の適法に確定した事実によると、Y2は、昭和44年3月ころ、本件自動車の所有者であるY1から、その所有者登録名義人となっていることを知らされ、これを了承するに至ったのであるが、Y1は、Y2の子であり、当時満20才で、Y2方に同居し農業に従事しており、右自動車はY2居宅の庭に保

12 最高裁は原審の事実認定を前提としているが、田尾桃二『最高裁判例解説民事篇昭和50年度』628頁以下は、原審の、Y1が自己資金で車両を買ったとの認定、Y2が当初本件自動車をY2名義で買い受けられたことを知らなかったとの認定に大いに疑問を呈している。

管されていたというのであり、右事実関係のもとにおいては、Y2は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って、右自動車の運行供用者にあたると解するのを相当とする。

本判決は、子が所有する自動車が発生事故を惹起したとき、親が自賠法3条に基づく運行供用者責任を負うかという問題につき、これを肯定した事例であるが、親の運行供用者責任の成否を判断するに当たり、従来の「運行支配」と「運行利益」というメルクマール（中間項）を持ち出さずに、「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」という新しい表現を用いている。

これをどのように理解すべきか論者により評価が異なるが、従来の運行支配・運行利益という基準を否定し、新基準を打ち出したものではなく、監視義務・監督義務という視点を導入することによって、運行支配を規範的に捉えるべきことを、より明確にしたものとの理解が妥当であろう。その意味で、運行支配の内容を「加害車両の運行を指示・制御すべき立場（地位）」と捉える一連の判例の延長線上に位置付けることができよう¹³。

（4）最判平成20年9月12日¹⁴

本件は、X（女性、Bの子）が父親Bの所有車両を運転して、親しい関係にあったA（男性）を同乗させてバーに赴き、自動車のキーをバーのカウンターの上に置いたまま泥酔して寝込んでしまったため、A（無免許かつ飲酒状態）がXを自動車に運び込み、上記キーを使用して（Aの）自宅に向けて運転中に事故を起こし、同乗していたXが負傷したというものである。Xが本件自動車の自賠責保険会社Y対し、自賠法16条に基づく損害賠償額の支払いを求めて提訴

13 北河隆之『交通事故損害賠償法 [第2版]』31頁。

14 解説・評釈として、北河隆之・森島昭夫監修＝新美育文＝加藤新太郎編『実務精選100交通事故判例解説』6頁（第一法規、2018年）、潮見佳男・新美育文＝山本豊＝古笛恵子編『交通事故判例百選 [第5版]』20頁（有斐閣、2017年）、福永政彦『民商法雑誌』140巻2号233頁、吉村良一・私法判例リマックス40号58頁、中村肇・法学セミナー652号130頁、難波譲治・法学セミナー増刊速報判例解説6巻83頁、植草桂子・損害保険研究70巻4号147頁（損害保険事業総合研究所、2009年）、石田満＝丸山一朗・保険毎日新聞16029号4頁がある。

した¹⁵。

原審（名古屋高判平成19年3月22日交民41巻5号1095頁）は、XにはAに対して本件自動車の運転を依頼する意思がなく、Xは泥酔していて意識がなかったため、Aが本件自動車を運転するについて指示はおろか、運転していること自体認識していないことなどから、Xの本件自動車に対する運行支配はなかったというべきであり、そうすると、Xを介して存在していたBの運行支配も本件事故時には失われていたとして、Bは運行供用者に当たらないとし、Xの請求を棄却した。Xが上告したところ、最高裁は以下のとおり判示し、原判決を破棄し差戻した¹⁶。

「前記事実関係によれば、本件自動車はXの父親であるBの所有するものであるが、Xは実家に戻っているときにはBの会社の手伝いなどのために本件自動車を運転することをBから認められていたこと、Xは、親しい関係にあったAから誘われて、午後10時ころ、実家から本件自動車を運転して同人を迎えに行き、電車やバスの運行が終了する翌日午前0時ころにそれぞれの自宅から離れた名古屋市内のバーに到着したこと、Xは、本件自動車のキーをバーのカウンターの上に置いて、Aと共にカウンター席で飲酒を始め、そのうちに泥酔して寝込んでしまったこと、Aは、午前4時ころ、Xを起こして帰宅しようとしたが、Xが目を覚まさないため、本件自動車にXを運び込み、上記キーを使用して自宅に向けて本件自動車を運転したこと（以下、このAによる本件自動車の運行を「本件運行」という。）、以上の事実が明らかである。そして、Xによる上記運行がBの意思に反するものであったというような事情は何らうかがわれない。

これらの事実によれば、Xは、Bから本件自動車を運転することを認められていたところ、深夜、その実家から名古屋市内のバーまで本件自動車を運転したものであるから、その運行はBの容認するところであったと解することができ、また、Xによる上記運行の後、飲酒したXが友人等に本件自動車の運転を

ゆだねることも、その容認の範囲内であったと見られてもやむを得ないというべきである。そして、Xは、電車やバスが運行されていない時間帯に、本件自動車のキーをバーのカウンターの上に置いて泥酔したというのであるから、Aが帰宅するために、あるいはXを自宅に送り届けるために上記キーを使用して本件自動車を運転することについて、Xの容認があったというべきである。そうすると、BはAと面識がなく、Aという人物の存在すら認識していなかったとしても、本件運行は、Bの容認の範囲内であったと見られてもやむを得ないというべきであり、Bは、客観的外形的に見て、本件運行について、運行供用者に当たると解するのが相当である。」

本判決は、車両を第三者が運転している最中に事故を起こした場合において、当該車両に同乗していない（間接占有している）保有者と目される者の、当該車両に対する運行支配の有無については、保有者と目される者が当該第三者の運転を「容認」していたかどうか、運行支配の有無のメルクマールとなるとしたものと理解できる。

（5）運行支配の抽象化・規範化

運行支配の概念は、当初の端的な事実概念から、規範的概念（「……すべき」といった当為の問題として捉える）へと推移、変質してきた。そのため、運行供用者概念の外延（範囲）は広がったが、内包（中身）は大変希薄になり、実質的判断基準として機能していないと批判されるに至る。「運行支配」の抽象化に伴い、運行利益もまた抽象的に捉えられるようになっていく¹⁷。

学説は、運行支配に代わる様々な運行供用者概念を提唱したが¹⁸、いずれも二元説に代わり得る明確な基準とはなり得ていないように思われる。

17 無断私用運転中の事故であっても、無断運転者の運行を全体として客観的に観察するときは、運行利益は所有者に帰属しているとした、最判昭和46年7月1日民集25巻5号727頁・判タ266号176頁は、その一例である。

18 学説は、危険性関連説、保有者管理地位説、人的物的管理責任説、決定可能性説、制御可能性説、支配管理可能性説、最安働事故回避者説、賠償責任回避可能性説、損害回避義務違反説、運行関与者説、供用支配一元説など、運行支配に代わる様々な運行供用者概念を提唱している（学説については木宮＝羽成＝坂東＝青木『注釈自動車損害賠償保障法〔新版〕』（有斐閣、2003年）39頁以下、供用支配一元説については藤村和夫『判例総合解説交通事故I責任論』（信山社、2012年）33頁以下を参照）。

15 自賠法16条1項に基づく被害者から自賠社に対する損害賠償額支払請求が認められるためには、保有者(B)に自賠法3条の規定による損害賠償責任(運行供用者責任)が発生することが要件となる。

16 原判決に差戻したのは、Xが自賠法3条の「他人」に当たるかどうかについて審理を尽くさせるためであったが、差戻し控訴審（名古屋高判平成21年3月19日交通民集41巻5号1097頁）では、XはB及びAのいずれに対する関係においても「他人」には当たらないとされ、請求が棄却されている（最高裁は、平成21年9月4日、上告棄却・上告不受理としている）。

（6）主張立証責任の視点

判例（最判昭和39年2月11日民集18巻2号315頁）は、当初、運行供用者概念を事実概念として把握し、被害者＝原告側が、①自動車の所有者と第三者との間の密接な関係の存在、②日常の自動車の運転状況、③日常の自動車の管理状況等の具体的事実を主張立証しなければならないとしていた（事実説＝具体説＝請求原因説）。

これに対し、運行供用者概念を法的概念（法的地位）として把握し、当該具体的運行前に、運行供用者は抽象的に決まっており、当該車両の所有権を取得した者や賃借権を取得した者は、当該具体的運行時においても運行支配を有しているものと推定され、被告側において、運行支配を喪失させる事実を主張立証しない限り、運行供用者責任を免れないという立場（法的地位説＝抽象説＝抗弁説）が有力となり、現在の下級審裁判所は抗弁説に基づいて審理しており、最高裁も黙示で抗弁説を承認しているといっても過言ではないといわれている¹⁹。抗弁説を理論的に洗練させた見解として規範的要件説がある。運行供用者とは「事故を抑止すべき立場を有する者」と捉え、原告側は、被告がそのような立場を有する者であったとの評価を基礎づける事実（評価根拠事実）を主張立証することを要し、被告側が、そのような評価を障害する事実（評価障害事実）を主張立証することを要するとする²⁰。

抗弁説は、立証責任の分配に関する法律要件分類説から見るとやや難点があったため、過渡期的には、抗弁説の処理を維持しつつ法律要件分類説との整合性を意図した間接反証説も登場したが、現在では、運行供用者概念を過失概念と同じように規範的要件と捉える規範的要件説が有力である²¹。

19 南敏文『民事弁護と裁判実務5巻』（ぎょうせい、1997年）161頁。

20 塩崎勉編『現代民事裁判の課題8巻』（新日本法規、1989年）102頁以下〔加藤新太郎執筆〕。加藤新太郎「共同運行供用者と他人性」『伊藤進教授還暦記念論文集民法における「責任」の横断的考察』（第一法規、1997年）498頁。

21 規範的要件説を支持するものとして、北河『交通事故損害賠償法〔第2版〕』36頁、北河＝中西＝小賀野＝八島『逐条解説自動車損害賠償保障法〔第2版〕』24頁〔北河隆之執筆〕、藤村和夫＝伊藤文夫＝高野真人＝森富義明編『実務交通事故訴訟大系第2巻』（ぎょうせい、2017年）28頁〔高野真人執筆〕。なお、湯川浩裁判官（当時東京地裁民事交通部）の弁護士会における講演でも規範的要件説の視点から説明がなされている（『民事交通事故訴訟損害賠償額算定基準2007年下巻』17頁）。

2 本判決の評価

（1）本判決は、昭和50年判決（三1（3））と同じように、Yが「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った」として、Yの運行供用者性を肯定している。

しかし、昭和50年判決と本判決には大きな違いがあるように思われる。昭和50年判決の事案では、車両の所有者は所有者登録名義人の子であり、親（所有者登録名義人）の居宅に同居し、農業に従事しており、車両は親の居宅の庭に保管されていたのである。そして、そのような「事実関係のもとにおいては」親は「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」とされたのである。

この経済的依存関係に着目して、「親子の共同生活あるいは経済依存等の関係があるということは、いいかえれば、子の生活費は親が負担しているということである。そうすると、親が子のために車の購入費用を負担するのと、子が親の援助があるために、自己のアルバイト収入等を生活費にあてずに車の購入代金等にあてるのと、実質的に異なるところがあるとはいえない。・・・そして、親が車の購入代金等を負担している場合には、そのことを通して親が子に対し、その車の運行を支配しているのであるから、親に運行供用者責任を認めることが相当であるということができ、そうすると、同様に親子の共同生活あるいは経済依存等の関係がある場合にも、親に運行供用者責任を認めるのが相当であるということになる」との説明がなされているところである²²。

（2）他方、本判決では、「被上告人（弟）とA（姉）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」「被上告人は、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」とされたのである。それはなぜかと言えば、「被上告人のAに対する名義貸与は、事実

22 宮川博史『交通事故判例百選〔第4版〕』13頁（有斐閣、1999年）。

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」からとされている。

本判決の事案では、Y（弟）とA（姉）の間には——第2審判決の事実認定を前提とする限り——経済的依存関係は全く認められない。本判決がYの運行供用者性を認めた理由は、YがAの依頼に応じて名義貸与をしたことが、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したという1点に尽きるのである。これは「運行支配」概念をどう抽象的・規範的に捉えるにせよ、自動車に対する支配という範疇を超えている²³。昭和50年判決の考え方に依拠すれば、第2審判決のような結論に至るのが自然であり、「昭和50年判決の枠を超えた関係にあるYについて運行供用者性を認めるにあたっては、より慎重な判断が必要であり、最高裁の示した理由では不十分である。本件では、Yの運行供用者性は否定すべきであった」との批判²⁴も理解できるところである。

(3)しかし、本判決は、あえて「昭和50年判決の枠」を乗り越えたのであろう。そう考えると、本判決が——第2審判決とは異なり——昭和50年判決を引用していないことにも大いに意味があると思われる。本判決は、昭和50年判決の枠を超えて、規範的判断をいっそう推し進めたものであり、規範的判断も「行きつくところまで行きついた」という感想を抱かざるを得ない。

本判決の考え方は、「運行供用者とは、自動車の有する危険の実現に加担した者であり、加担したかどうかは、自動車により生じた損害との関係において自動車の有する危険の実現に加担したと評価すべきかどうか（危険性関連）という視点から判断される」という危険性関連説²⁵に極めて親近性を有するものである。

本件の被告車両には自賠責保険しか付保されていないことが窺われる。被告とはされていないA（姉）が民法709条または自賠法3条に基づく損害賠償責任を負担することは当然であるが、Aは生活保護受給者であるから賠償資力が期待できない。それに比べればY（弟）には賠償資力があがる（といってもYの年

23 参考文献③110頁は「危険責任の観点から、運行支配が認められたものと解される」と述べる。

24 参考文献⑥78頁。

25 石田穰「自動車事故法の理論的諸問題」判タ609号75頁以下。

収も200万円台である）、Yに民法709条に基づく損害賠償責任を肯定することは無理であるから、損害賠償責任を肯定するとすれば、Yに運行供用者責任を肯定するしかない。そのような政策的判断が背後にあったのかもしれない²⁶。

(4)本判決の説示を規範的要件説で整理すると、「事故を抑止すべき立場を有する者」を基礎づける評価根拠事実はYのAに対する名義貸与であり、YがAの依頼を拒むことができなかつたなどの事情が評価障害事実となる（ただし、本件ではそのような事情は認められなかつた）²⁷。YとAとが住居及び生計を別にしていたなどの事情は評価障害事実とはならない。そうになると、今後は名義貸与の事案については、どのような事情が評価障害事実となるのかが中心的な争点になってくるが、本件のような事情では評価障害事実とは認められないとすると、被告側（名義貸与者）にとっては運行供用者責任を免れることは非常に難しくなってくるであろう。

＜参考文献＞

本判決の解説・評釈として次のものがある。

- ①山口齊昭・法学セミナー増刊速報判例解説（新・判例解説Watch）25巻101頁
- ②山口齊昭・民事判例19—2019年前期96頁
- ③中野拓郎・ジュリスト1538号107頁（最高裁時の判例）。最高裁調査官による解説であり、後日、法曹時報・最高裁判所判例解説民事篇に掲載される調査官解説の骨子と考えられる。
- ④加藤新太郎・NBL1147号64頁
- ⑤羽成守・判例秘書ジャーナル（文献番号HJ100052）
- ⑥仮屋篤子・民商法雑誌155巻5号65頁
- ⑦肥塚肇雄・私法判例リマークス60（2020<上>）46頁
- ⑧松尾弘・法学セミナー64巻11号118頁
- ⑨青野博之・令和元年度重要判例解説（ジュリスト1544号76頁）

26 参考文献②99頁。

27 参考文献④67頁。