

## [判例批評]

## 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条の運行供用者に当たるとされた事例

日 野 一 成

## ■アブストラクト

本件は、Aが所有し運転する普通乗用自動車に追突されて傷害を負った上告人らが、本件自動車の名義上の所有者兼使用者である被上告人に対し、自賠法3条に基づき、損害賠償を求めた事案である。原審はAに名義を貸与した被上告人が、本件自動車の運行について、同条にいう運行供用者に当たらないと判断したため、これに不服の上告人が上告し、運行供用者の該当性が争われた事案である。最高裁は、原審の事実認定に基づき、被上告人がAからの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り、Aが上記の承諾の下で所有していた自動車を運転して事故を起こした場合において、Aは、当時、生活保護を受けており、自己の名義で上記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、上記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などの事情の下では、被上告人は、上記自動車の運行について、自賠法3条にいう運行供用者に当たると判示した。本稿では、最判平成30年12月17日民集72巻6号1112頁の妥当性とその射程について考察を行うものである。

## ■キーワード

名義貸し、自賠法3条、運行供用者

## 目次

1. はじめに
2. 運行供用者に関する学説の状況
3. 自動車の名義貸しに関する先行判例
4. 生活保護費受給中の兄からの名義貸与の依頼を承諾して自動車の名義人となった別居別生計の弟が、自賠法3条の運行供用者に当たるとされた事例（最判平成30年12月17日民集72巻6号1112頁）
5. おわりに

## 1. はじめに

自動車損害賠償保障法（以下、「自賠法」という）3条は、「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）の損害賠償責任を規定する法律であり<sup>1</sup>、この運行供用者をめぐる解釈については、種々議論がなされてきたが、「運行支配」および「運行利益」の観点を通して判断されるのが通説・判例<sup>2</sup>の立場と考えられる。

運行供用者に関して、自動車の名義貸与による名義人の運行供用者責任を巡る裁判例は多いが<sup>3</sup>、本問題に関連する先行判例として、最判昭和44年9月18日民集23巻9号1699頁（以下、「最判昭和44年」という）と最判昭和50年11月28日民集29巻10号1818頁（以下、「最判昭和50年」という）が認められる。

---

<sup>1</sup> 自賠法3条は、「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、これによつ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つたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつ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つたことを証明したときは、この限りでない」と規定される。

<sup>2</sup> 最判昭和43年9月24日集民92号369頁は、「自賠法3条にいう『自己のために自動車を運行の用に供する者』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」と判示している。

<sup>3</sup> 山口齊昭「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になった者が、自賠法3条の運行供用者に当たるとされた事例」新判例解説 Watch 民法（財産法）No.173（TKC ローライブラリー、2019年8月30日掲載）3頁参照。

最判昭和44年は、訴外Aが退職時に上告会社から買い受けた自動車を訴外Aの被用者Bが運転中に事故を起こしたが、最高裁は、原審が上告会社が本件加害自動車の運行について事実上の支配力を有し、かつ、その運行による利益を享受していたものと認めて、自賠法3条にいう運行供用者にあたるとの判断を肯定した。

最判昭和50年は、父の被上告人Aと同居し、家業の農業に従事する子（満20歳）の被上告人Bから依頼されて自動車の所有名義人となった被上告人Aについて、原審は、被上告人Aは、運行供用者の該当性を否定したが、最高裁は、自動車の所有者登録名義人となった者が、その経緯、所有者との身分関係、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、登録名義人は、自賠法3条の運行供用者にあたると解すべきであるとした。

最判昭和50年は、同一生計の父子の関係における判断であったが、別居別生計の兄弟間の名義貸しの事例として、最判平成30年12月17日 民集72巻6号1112頁（以下、「最判平成30年という」）が認められる。これは、自動車の名義貸与の依頼を承諾して名義上の所有者兼使用者となった者が、自賠法3条の運行供用者に当たるか否かという命題に対し、原審は、名義人の自賠法3条の運行供用者の該当性を否定した。これに対し、最高裁は原審が採用した事実認定に基づき、被上告人がAから自動車の名義貸与の依頼を承諾して名義上の所有者兼使用者となり、Aが上記の承諾の下で所有していた自動車を運転して事故を起こした場合において、Aは、当時、生活保護を受けており、自己の名義で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とおそれがあると考え、上記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などの事情の下では、被上告人は、上記自動車の運行について、自賠法3条にいう運行供用者に当たると判示した。

自賠法3条の運行供用者の解釈、とりわけ名義貸しによる名義人の運行供用者の該当性について、および他人間の名義貸しの場合の射程については、

異論が生じ得るものであり、本稿では、最判平成30年の妥当性とその射程について考察を行うものである。

## 2. 運行供用者に関する学説の状況

自賠法3条の運行供用者を巡る解釈については、種々議論が行われてきているが<sup>4</sup>、学説の状況については、藤村の解説をもとに確認しておきたい<sup>5</sup>。

藤村は、自賠法の立法関与者等は、ドイツの道路交通法7条の影響下に、運行供用者とは、自動車の運行支配（危険責任）と運行利益（報償責任）をメルクマールとして、それらの帰属する者をいう（二元説）と考えていたようだとする。しかし、近時は、危険責任の方を重視して、運行支配の概念のみで判断すればよいとする一元説も有力に主張されているとするが、今日においても二元説は主流にあると考えられているとする。そして、運行供用者の認定については、二元説のもとに、各種の見解に分類し、概ね客観説、抽象説、法的地位説、抗弁説と連なるものが通説的見解であるとする<sup>6</sup>。

<sup>4</sup> 青野博之「運行供用者概念についての学説の展開」川井健＝宮原守男＝小川昭二郎＝塩崎勤＝伊藤文雄編『注解交通損害賠償法〔新版〕第1巻』（青林書院、1997年）35頁参照。青野は、当初の学説として、運行供用者は運行支配と運行利益の二元説によって定めると考えられていたが、最近では、どちらかといえば、運行支配が重視される傾向にあるとする。しかし、さまざまな問題を運行支配と運行利益という概念で説明しようとしたためにその概念が判断材料として機能していないとの批判のもと、多数の学説（①危険性関連説②保有者管理地位説③人的物的管理責任説④危険物支配責任説⑤事故防止決定可能性説⑥制御可能性説⑦賠償責任回避可能性説⑧最安価事故回避者説⑨損害回避義務違反説⑩運行関与者説）が展開されたとする。

<sup>5</sup> 本稿では、藤村和夫「運行供用者の意義と範囲」藤村和夫＝山野喜朗著『概説交通事故損害賠償法〔第3版〕』（日本評論社、2014年）115頁～123頁に依拠している。

<sup>6</sup> 藤村・前掲注5・117頁参照。藤村は、(1)主観説：具体的運行が利用権者のためになされたものであるときにはじめて、その利用権者が運行供用者になるとするもの、(2)客観説：運転者の主観にかかわらず、具体的運行が、一般的・抽象的にみて利用権者のためになされたものであると認められるか否かによって判断されるもの、(3)抽象説：具体的運行とは無関係に、そこで定立された責任主体がいかなる場合に責任を負担するかを考えたとするもの、(4)具体説：一般的・抽象的な責任主体を考える必要はなく、具体的運行がその者のためになされたと判断される者が運行供用者となるもの、(5)事実説：「自己のために自動車を運行の用に供する者」につき、これを事実概念とみるもの、(6)法的地位説：「自己のために自動車を運行の用に供する者」

さらに最近における運行供用者についての見解の展開として（①危険性関連説②人的物的管理責任説③保有者管理地位説④事故防止決定可能性説⑤制御可能性説⑥支配管理可能性説）を指摘するが<sup>7</sup>、これらの説は、運行供用者の認定に関して、従来の運行支配・運行利益をメルクマールとする判断手法を脱却しようするものではあるものの、いずれの説も脱却に成功したものとまでは言えないとしている。

そこで、藤村は裁判例の綿密な分析に基づき、運行利益・運行支配をメルクマールとする姿勢を廃した「供用支配説」の登場を指摘し、その妥当性を述べている。すなわち、この説は、運行供用者とは、基本的には、「供用支配」を有する者を言い、事実問題として、①自動車を供用して現に運行の状態に置いているもの（自ら運転する場合）、②自動車を運行し得るように供用する者（他人が運転する場合）、③自動車を運転せしめたという意味で供用支配が認められる者（子所有車の場合の親、従業員所有者の場合の会社等）を指し、運行の用に供する権限を有するか否かは問わないと解するとしている<sup>8</sup>。

---

を一種の法的地位とみて、自己のために自動車を運行の用に供することによってこの地位を取得し、それをしなくなることによってこの地位を失うとみるもの、(7) 請求原因説：訴訟上、運行供用者である旨の主張・立証責任を被害者側（損害賠償請求者）におわせるもの、(8) 抗弁説：「被害者側は、(被告が)自動車の所有者その他自動車を使用する権利を有する者であることを請求原因として主張・立証すれば足り、加害者側において、自らは運行供用者ではないこと（運行支配や運行利益の喪失・不存在）、もしくは相手方（請求者）が運行供用者である旨の主張（抗弁）しなければならない」とするもの、の分類を行っている。

<sup>7</sup> 運行供用者について、①危険性関連説：自動車事故によって生じた損害との関係で自動車の有する危険の実現に加担したと評価されるもの、②人的物的管理責任説：当該自動車の運行が、その者のためであると法的に認められているがゆえに、自動車についての人的・物的管理責任を負うものとするもの、③保有者管理地位説：誰が運行供用者責任を負うかは、誰が保有者であるかを判断すればよいとして、保有者の概念を中心に構成すべきであるとするもの、④事故防止決定可能性説：社会通念上完全な自動車事故の防止（運行禁止、使用禁止、貸与中止等）を決定しうる可能性のある者をいうとするもの、⑤制御可能性説：自動車の運行による危険の具体化を制御することができる立場にある者で、かつ、危険の具体化を制御すべき可能性があると評価しうる者とするもの、⑥支配管理可能性説：自動車あるいは運転関与者のいずれかに対する支配管理が可能で、かつ、そのようにすべき者であるとするもの、としている。

<sup>8</sup> 藤村・前掲注5・122頁参照。

筆者は、様々な自動車の所有・管理形態の中で発生する自動車事故において、自賠法3条の運行供用者の該当性を判断するうえで、この供用支配説がもっとも妥当性が高いのではないかと考える。次章以降の自動車の名義貸しに関する判例についても、供用支配説からその妥当性を考察しておきたい。

### 3. 自動車の名義貸しに関する先行判例

名義貸しの場合の運行供用者責任については、自賠法の逐条解説において、「名義人が、諸般の事情からみて、事実上支配、管理することができるような場合には、名義人も運行供用者責任を負う」と断じているが、その根拠として1で先述した2つの先行判例（最判昭和44年および最判昭和50年）を指摘している<sup>9</sup>。本章では、これらの判例を確認しておきたい。

#### (1) 最判昭和44年9月18日民集23巻9号1699頁<sup>10</sup>

##### ①事案の概要

訴外Aは、上告会社を退職時に上告会社から買い受けた自動車や買い替えた自動車を使用し、自動車運送事業の免許を受けずに、自動車の使用者名義を上告会社のままとし、車体に上告会社の商号を表示した当該自動車を使用して、専属的に上告会社のための貨物運送業務を行っていた。また、当該自動車の割賦代金やガソリン代等は上告会社が支払ってAに対する運賃から差し引いていた。Aの被用者Bが当該自動車を運転中に事故を起こしたが、上告会社の業務に従事中のものであった。原審は、上告会社が本件加害自動車の運行について事実上の支配力を有し、かつ、その運行による利益を享受していたものと認めて、運行供用者にあたると判断。これに不服の上告会社が上告。

<sup>9</sup> 国土交通省自動車局保障制度参事官室監修『新版逐条解説 自動車損害賠償法』（ぎょうせい、2012年）75頁参照。

<sup>10</sup> 評釈として、横山長「自動車損害賠償保障法三条による運行供用者責任が認められた事例」法曹時報22巻8号138頁、後藤清「自動車損害賠償保障法三条による運行供用者責任が認められた事例」民商法雑誌62巻6号129頁、石田満「ヤミ運送」交通事故判例百選（第2版）〔別冊ジュリスト48〕32頁参照。

## ②判旨 上告棄却

### 上告代理人の上告理由について

所論は、訴外Aに雇われていた訴外Bが右Aの保管下にある自動車を運転中に起こした事故による損害賠償の責任を問うにあたって、上告会社をもっ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」にあたるとした原審の認定判断に、経験則違背および理由齟齬の違法があるという。しかし、右Aは、もと上告会社に自動車運転手として勤務していたもので、昭和26年1月頃上告会社を退職したのちも、自動車運送事業を営むために必要な運輸大臣の免許は受けないまま、退職時に上告会社から代金は月賦払の約定で譲り受けた自動車やその後買い換えた自動車を使用して、専属的に上告会社の製材原木や製品の運送に従事していたこと、本件加害自動車も、右の用に供するために買い換えてAにより使用保管されていたもので、購入先に対しては割賦代金の支払のために上告会社振出の約束手形が差し入れられ、上告会社は、各期日に右手形金を支払ったほか、運行に要するガソリン代や自動車修理代等も支払い、これらに相当する金額を上告会社からAに支払う運賃から差し引いていたこと、本件事故時においては、残債務があつて加害自動車の所有権は訴外自動車ディーラーに留保<sup>11</sup>されていたが、自動車登録原簿には使用の本拠の位置として上告会社の所在地が、また自動車検査証には使用者として上告会社が記載され、車体にも「〇〇製材」と上告会社の商号が表示されていたこと、そして、本件事故は、Aの被用者である前記Bが右自動車を運転して上告会社のパルプ材を運搬したのち上告会社へ帰る途中で起こしたものであること等、原審の適法に確定し

<sup>11</sup> 最判昭和46年1月26日交民集4巻1号20頁は、所有権留保による所有名義人について「所有権留保の特約を付して、自動車を代金月賦払いにより売り渡す者は、特段の事情のないかぎり販売代金債権の確保のためにだけ所有権を留保するにすぎないものと解すべきであり、該自動車を買主に引き渡し、その使用を委ねたものである以上、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ではなく、したがって、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」にはあたらない」としている。

た事実関係のもとにおいては、上告会社をもって、本件加害自動車の運行について事実上の支配力を有し、かつ、その運行による利益を享受していたものと認めて、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」にあたと解し、本件事故による損害につき、同条による上告会社の賠償責任を肯定した原審の判断は、正当として是認することができる。

### ③コメント

本件は、訴外Aが上告会社から事実上貸与された自動車をAの被用者Bが運転中に事故をした事案で、上告会社が自賠法3条の運行供用者責任を認定された事案である<sup>12</sup>。その理由として、(i) Aは、上告会社の元自動車運転手で、退職時に上告会社から月賦払いで譲渡された自動車やその後買換えの自動車を使用して、自動車運送事業を営むために必要な運輸大臣の免許は受けず、専属的に上告会社の製材原木や製品の運送に従事していた、(ii) 本件加害自動車も、同業務に従事するために買換えて、Aの使用保管であったが、購入先に対しては割賦代金の支払のために上告会社が約束手形を振出し、各期日に手形金を支払ったほか、運行に要するガソリン代や自動車修理代等も支払い、これらに相当する金額を上告会社からAに支払う運賃から差し引いていたこと、(iii) 本件事故時においては、残債務があつて加害自動車は、訴外自動車ディーラーに所有権留保されていたが、自動車登録原簿には使用の本拠の位置として上告会社の所在地が、また自動車検査証には使用者として上告会社が記載され、車体にも上告会社の商号が表示されていたこと、(iv) 本件事故は、Aの被用者であるBが自動車を運転して上告会社のパルプ材を運搬したのち上告会社へ帰る途中で起こしたものであること等を挙げている。

---

<sup>12</sup> 後藤・前掲注10・133頁参照。後藤は、本判決は、わが国の中小企業をめぐる特殊日本的事情を反映しているケースであり、本事案類似のものが多く、わが自賠法のモデルとされるドイツ Strassenverkehrsgesetz の判例事案にはみられないものであることから、その意義は重大とする。



上記の要素のうち、どの観点が重要視されたものか不明であるが、これらの要素を総合的に判断し、当該自動車の運行支配および運行利益が上告会社に存すると判断し、上告会社を運行供用者と認定したものと考えられる<sup>13</sup>。

これを、供用支配説からみると、上告会社は自らのためにA側に自動車を運転させたものであり、「自動車を運転せしめたという意味で供用支配が認められる者」に該当するのではないだろうか。すなわち、Aは、上告会社の元従業員で、退職後も未公認の運送業者として上告会社の専属として、実質的に給与と同様の運送賃のみを受領していた実態から「従業員所有者の場合の会社等」と考えられるからである<sup>14</sup>。

## (2) 最判昭和50年11月28日民集29巻10号1818頁<sup>15</sup>

### ①事案の概要

本件は、父の被上告人Aと同居し、家業に従事する子（満20歳）の被上告人Bから依頼されて居宅の庭に保管している自動車の所有名義人となった被

<sup>13</sup> 横山・前掲注10・141頁参照。横山は、本判決が摘記した具体的事実関係のもとでは、上告会社の運行供用者責任を肯定した結論自体に異義はないとしつつ、本件が限界事例として受け取るべきではない、すなわち、実質関係に即して運行支配・運行利益の判断がされるべきだということが被害者に過大な立証義務を負わせないように留意すべきとしている。

<sup>14</sup> 後藤・前掲注10・1074頁参照。後藤は、Aは、上告会社の専属性を締め付ける恩恵の付保によって二重にも三重にも義理にしばられて、上告会社に従属させられていることに加え、Aはもはや上告会社の雇用する労働者ではなく、形の上では独立の経営者であることから、上告会社は労働保護法上の制約も負担もいっさい免れながらAを駆使することができるという大きな利益を得ている点を指摘している。

<sup>15</sup> 評釈として、椎木緑司「自動車の所有者でない所有者登録名義人が自動車損害賠償保障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とされた事例」民商法雑誌74巻6号152頁、田尾桃二「自動車の所有者でない所有者登録名義人が自動車損害賠償保障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とされた事例」法曹時報29巻8号117頁、植木哲「立場説」法学セミナー増刊（不法行為法）129頁、宮川博史「子の所有者に対する親の運行供用責任」新交通事故判例百選（別冊ジュリスト94）14頁・交通事故判例百選（第4版）（別冊ジュリスト152）12頁、最高裁判例紹介「自動車の所有者でない所有者登録名義人が自動車損害賠償保障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とされた事例」法律時報48巻2号159頁参照。

原告人Aは、当該自動車の運行供用者にあたるか否かが争われた事案である。

原審は、被原告人Aは運行供用者にあたらぬとして、その余の判断をすることなく原告人の同被原告人に対する請求を棄却。これに不服の上告人が上告。

②判旨 原判決中原告人Aの被原告人に対する請求部分を破棄差戻し。

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、自賠法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、被原告人Aは、昭和44年3月ころ、本件自動車の所有者である被原告人B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、被原告人Bは、被原告人Aの子であり、当時満20才で、同被原告人方に同居し農業に従事しており、右自動車は同被原告人居宅の庭に保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、同被原告人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<sup>16</sup>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。

③コメント

本件では、自動車の所有者から依頼されて自動車の登録名義人となった者が運行供用者にあたるか否かという命題の最高裁の判断基準として、同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

<sup>16</sup> 植木・前掲注15・130頁参照。植木は、自動車の運行についての事実上の支配・管理可能性、さらにそれを前提とした損害防止のための指示・制御を根底に置く「立場説」の登場は運行供用者責任の追及に新たなエポックを切り開くものとしている。

に照らし、(i) 自動車の運行を事実上支配、管理することができること、(ii) 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、自賠法3条の運行供用者責任を負うことを明示したうえで、被上告人Aが運行供用者に該当すると判断したものである<sup>17</sup>。

その具体的な判断理由は、(a) 被上告人Aは、昭和44年3月ころ、本件自動車の所有者である被上告人B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、(b) 被上告人Bは、被上告人Aの子であり、当時満20才で、同被上告人方に同居し農業に従事していた、(c) 当該自動車は被上告人Aの居宅の庭に保管されていた、という事実関係のもとにおいては、被上告人A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、本件自動車の運行供用者にあたると解するのを相当とするというものである。

上記の要素を総合的に判断し、当該自動車の運行支配において、被上告人Aは本件自動車の運行を「事実上支配、管理することができること」から、運行支配性に重点が置かれたものと考えられるが、従来の運行支配説がいう運行支配とは異なる「監督、監視」的なものであり<sup>18</sup>、親子関係のような人

<sup>17</sup> 田尾・前掲注15・123頁参照。田尾は、運行供用者の判断にあたって、運行利益・運行支配の概念は有効な道具・基準であったが、本判決が、これらの二概念の言葉の使用を取って避け、「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」と言った点につき次のように指摘する。すなわち、運行利益は、有形、無形、心理的、感情的な利益までも含むことになって客観化、希薄化。運行支配も、本来の物権的支配からはなれて支配可能性、さらには支配すべき義務を怠った場合まで含むことになって抽象化、規範化した。このような二概念の複雑化、多様化に伴い、中間項概念として使用しにくくなった状況から、強いて同概念を用いる必要がないことを示したものである。また、運行供用者の判断にあたって、運行利益・運行支配の概念は有効な道具・基準であったが、運行供用者の多種多様な形態、内容に対応して右概念を修正しているうちに、運行利益は、有形、無形、心理的、感情的な利益までも含むことになって客観化、希薄化した。運行支配も、本来の物権的支配からはなれて支配可能性、さらには支配すべき義務を怠った場合まで含むことになって抽象化、規範化した、としている。

<sup>18</sup> 前掲注15・最高裁判例紹介参照。判例説明は、本判決は、名義人が諸般の事情からみ

的關係性から生じる運行支配と考えられる<sup>19</sup>。

これを、供用支配説からみると、被上告人Aは、「自動車を運転せしめたという意味で供用支配が認められる者(子所有車の場合の親)」に該当するのではないだろうか。本件において、被上告人Aと被上告人Bは家業の農業を営み、同居同一生計の親子関係にあり、被上告人Aが名義人となり、保管場所も被上告人Aの居宅スペースにあることから、外形的にも被上告人Aの所有同然であり、抗弁説の観点からも被上告人Aが運行供用者ではないと認定されることは困難であると考えられる。

#### 4. 生活保護費受給中の兄の名義貸与の依頼を承諾して自動車の名義人となった別居別生計の弟が、自賠法3条の運行供用者に当たるとされた事例(最判平成30年12月17日民集72巻6号1112頁<sup>20</sup>)

##### (1) 事案の概要

本件は、Aが所有し運転する普通乗用自動車(以下「本件自動車」という)に追突されて傷害を負った上告人らが、本件自動車の名義上の所有者兼使用者である被上告人に対し、自賠法3条に基づき、損害賠償を求める事案である。一審(岡山地判平成29年2月3日民集72巻6号1122頁)は、被上告人を自賠法3条の運行供用者と認めたが、原審(広島高判岡山支判平成29年10月12日民集72巻6号1144頁)は、Aと被上告人は、生計を別にしていて疎遠で、名義人は自動車の維持費や代金を出しておらず、どこに保管されているかも

---

て社会通念上自動車の運行が社会に害をもたらしないう監視、監督すべき立場にあるかによって事を決めようとする見解を示しているとしている。

<sup>19</sup> 椎木・前掲注15・169頁参照。椎木は、従来の「運行支配」と「運行利益」の二概念に固執するときはあらゆる事案への適用ができず、本件は、二概念を越えた新しい理論的な「立場説」・「支配管理義務説」を展開し、まず、家族関係利用一名義貸しの一角から牙城が崩れ始めた指摘している。

<sup>20</sup> 評釈として、「名義の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条にいう運行供与者に当たるとされた事例」判例タイムズNo.1458・88頁、松尾弘「自動車の所有者等名義の貸与者が自賠法3条の運行供与者に当たるとされた事例」[最一小判30・12・17民集72巻6号1112頁]法学セミナー778号(2019年11月)118頁参照。

知らないといった事情から、単なる名義貸しをしただけで自動車の運行を事実上管理・支配していたとは言えず、運行供用者に当たらないと判断。これに不服の上告人が上告。

## (2) 原審の事実認定

原審の確定した事実関係の概要は、次のとおりである。

①Aは、平成22年10月から生活保護を受けていた。Aは、平成24年3月頃、本件自動車を15万円で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、弟である被上告人に対して名義貸与を依頼し、被上告人は、これを承諾した。Aは、同月下旬、本件自動車を購入し、所有者及び使用者の各名義を被上告人とした。

②Aは、平成24年10月、岡山県倉敷市内において、自己が運転する本件自動車を、上告人X<sub>1</sub>が運転し上告人X<sub>2</sub>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）を起こした。上告人らは、本件事故により傷害を負った。

③被上告人とAとは、平成24年当時、住居及び生計を別にし、疎遠であった。被上告人は、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。

## (3) 判旨 原判決破棄差戻し

上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。

#### (4) コメント

運行供与者か否かの認定は従来、当該自動車の運行支配と運行利益の観点から判断されるのが、判例上の立場であり、原審は、Aの実弟が単なる名義貸与者に過ぎず、両観点からすれば運行供与者にあたらないと判断したのに対し、最高裁は、実弟の被上告人の名義貸しにより兄のAは自動車の所有・使用が可能になったものであり、自動車の運転に伴う危険の発生に寄与したといえること、また、兄のAからの依頼を拒むことができなかったという事情があったとも認められないことから、被上告人はAによる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に監視監督すべき立場にあったというべきであるとして、名義貸しをした被上告人が運行供与者にあたると判断したものである。

すなわち、原審が単なる名義貸しでは、運行支配に当たらないとしたものを、最高裁は最判昭和50年の判旨「被上告人Bは、被上告人Aの子であり、当時満20才で、同被上告人方に同居し農業に従事しており、右自動車は同被上告人居宅の庭に保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、同被上告人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つたというべきであつて、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」に依拠して、単なる兄弟間の名義貸しであっても、社会通念上、そ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であり、運行支配性が排除されないと判断したもので、とりわけ、安易な名義貸しであっても責任を伴うことを明示したものと評価される<sup>21</sup>。

---

<sup>21</sup> 判タ・前掲注20・90頁参照。判例解説は、本件では原則的に自動車を所有することが

一方、これを供用支配説からみると、被上告人が「自動車を運転せしめたという意味で供用支配が認められる者」に該当するか否かという問題である。原審はこれを被上告人が単なる名義貸しにすぎないことから、運行供用者性を否定した。しかし、最高裁は、「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」として被上告人の運行供用者性を肯定したものと考えられる。

しかしながら、当該自動車の取得費が15万円であったことを考慮すれば、Aはたまたま別居別生計の実弟の上告人に便宜的に名義貸与を依頼し了承を得たものと考えられる。すなわち、他人であれば、運行供用者性が否定される可能性が高いことから、最判昭和50年の同居同一生計の父子間の名義貸しの事案と状況を異にしており、原審の判断の方が合理性が高いのではないだろうか。

## 5. おわりに

最判平成30年は、別居別生計で疎遠になっている兄弟間であっても、自動車の名義貸しにより、自動車の所有・使用が可能になったことに加え、所有者の運転に伴う危険発生への寄与があったことから、事実上、自動車の運行支配、管理が可能で、社会通念上、そ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ったとして、名義貸し人の運行供用者の該当性を肯定した。これは、最判昭和50年が同居同一生計の親子間の名義貸しのケースをさらに発展させた見解と考えられるが、親族間の名義貸しのケースに射程されることになるものと考えられる。

しかし、本事例はAが生活保護受給者であったことから、他人への依頼を躊躇し、実弟に名義貸しを依頼したものと考えられる。また、取得費15万円

---

できない生活保護を受けている人への名義貸しに警鐘を鳴らす点でも重要な意義があるとしている。

の自動車は実質的に財産的価値はほとんどなく、生活保護者の自動車の取得の問題については異論もあり<sup>22</sup>、実弟といえども、別居別生計で疎遠の実弟に「自動車の運行支配、管理が可能で、社会通念上、そ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」とすることは、やや行き過ぎた論理であることは否めないのではないだろうか。

一方、他人間の名義貸しについても最判平成30年が射程されるかという点については、異論が生じるのではないだろうか。すなわち、最判平成30年の判旨からすれば、例えば、「兄のAからの依頼を拒むことができなかったという事情があったとも認められないこと」という点において、名義貸しの多くは、依頼者との人的関係において、何らかの事情で名義貸しに応じるものであり、そこには多くは依頼を断ることも可能であろうと考えられる。これをいかなる事情であったとしても、あるいは他人間でもすべて射程されるとなると、自動車の保有の在り方を根底から見直すことが迫られるものになってしまうことになり、とりわけ他人の場合は、最判平成30年は射程されず、従来の二元説をベースに判断されるべきものと考えられる。

(筆者は鹿児島国際大学経済学部准教授)

---

<sup>22</sup> 丸谷浩介「自動車保有を理由とする生活保護廃止処分に対する 国家賠償請求が否定された事例(うまし市生活保護取消処分国家賠償請求事件・平成20年第606号 損害賠償請求事件 那覇地判平23・3・10判例集未登載)」佐賀大学経済論集44巻2号参照。生活保護法4条1項は、「保護は、生活に困窮する者が、その利用し得る資産、能力その他あらゆるものを、その最低限度の生活の維持のために活用することを要件として行われる」と規定されることから、生活保護受給者が自動車保有を理由として、生活保護廃止処分を受けることは異論があるものの一般的であると考えられる。