

**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 条にいう運行供用者に当たるとされた事例**

【文 献 種 別】 判決／最高裁判所第一小法廷

【裁判年月日】 平成 30 年 12 月 17 日

【事 件 番 号】 平成 30 年（受）第 16 号、平成 30 年（受）第 17 号

【事 件 名】 損害賠償請求事件

【裁 判 結 果】 破棄

【参 照 法 令】 自動車損害賠償保障法 3 条

【掲 載 誌】 民集 72 巻 6 号 1112 頁、裁時 1714 号 2 頁、判時 2402 号 3 頁、判タ 1458 号 88 頁、
金判 1563 号 8 頁、金法 2116 号 70 頁

LEX/DB 文献番号 25449864

事実の概要

1 事実

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、本件自動車を購入することとした。しかし、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た A は、弟である Y に名義貸与を依頼し、Y はこれを承諾して、A は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。

A は、平成 24 年 10 月、岡山県倉敷市内において、自己の運転する本件自動車を、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を起こし、X₁ が、傷害を負った。このため、X₁ が本件自動車の名義人である Y に対して、自賠法 3 条に基づく運行供用者責任を追及した。

2 第一審の判断

第一審において、裁判所は、A が中古販売業者 B から本件自動車を購入した経緯や自賠責保険の契約手続、A と Y の住所に関する事情、A と Y の経済状況、A と Y との間の連絡状況等に関する事実を認定し、Y の住民票が名義変更に用いられていること、Y は電話で、一、二度依頼されただけで名義を使用することを了承する関係にあったこと、Y 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こと等を認定し、「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 Y 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。」として、Y の自賠法 3 条に基づく責任を認めた。

3 控訴審の判断

これに対し、控訴審は、「〔1〕 Y は、生活保護を受給していた A から依頼され、本件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、本件車両の売買には関与しなかったこと、〔2〕 Y 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、〔3〕 A が Y 車両を実質的に所有し、使用しており、Y は、本件車両の保管場所も知らず、本件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〕 Y 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。」と認定し、「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、Y 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、Y 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とはできず、Y 車両の運行供用者に当たるとすることはできない。」とし、X₁らの請求を棄却した。

判決の要旨

最高裁は原審の確定した事実関係を踏まえ、その概要として、「Y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。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。」としたが、なお、以下のように判示し、Yの運行供用者責任を認めた。

「前記事実関係によれば、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ふべきである。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。」

以上により、Xらの請求を棄却した原審の判断を破棄し、損害について審理を尽くさせるため本件を原審に差し戻した。

判例の解説

一 運行供用者に関する従来の議論

運行供用者とは、自賠法3条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」のことであるが、これをどのように捉えるのかについては、多くの議論が存在する。もっとも、一般的には、当該自動車の運行につき、「運行利益」と「運行支配」を有する者が運行供用者であるとのいわゆる「二元説」が採られ、これが通説及び判例の立場である

とされてきた。

しかし、必ずしも二元説が基準として十分に機能していないとの認識のもと、これに代わる様々な学説が主張されている¹⁾。これらの新たな学説の多くは、運行供用者の中核的な要素を危険の管理・支配・関与に求めており、新たな学説としては、危険責任的な考え方のもと、運行供用者性を捉えようとするものが多数である²⁾。

一方、判例は二元説が支配的であるが、実際には二元説のみで運用されているとはいえない状況であった。そして、その「運行利益」、「運行支配」も、初期においては具体的・直接的なものが念頭に置かれていたが、その後、事実上のもの、抽象的・観念的なものへと変化してゆき、さらに規範的な「支配」へと移行していったとされる³⁾。

二 最高裁昭和50年判決

このような中で、運行供用者性に関する規範的把握のいわば完成形として注目を集めた判決が、最判昭50・11・28民集29巻10号1818頁（以下昭和50年最判）である。

この事件では、父と同居して家業に従事する満20歳の子が所有し父の居宅の庭に保管されている自動車の所有者登録名義人となった父が、運行供用者に当たることが問題とされた。原審は、車両の購入代金は子が支払い、父は支出していないこと、登録名義について、後にそのことを知らされてやむなく承諾したこと、父は免許を有していなかったために、自ら運転したことも同乗したこともなく、管理費用等も子が支弁し、父は車両の使用、管理に関与したことはなかったとして、父の運行供用者責任を否定した。

しかし、最高裁は「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つた者が、登録名義人となつた経緯、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」とし、（子が父と同居して家業に従事しており、加害自動車が父の居宅の庭に保管されていたという）「右事実関係のもとにおいては、（父）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」として、父の運行供用者責任を認めた。

この判決について、調査官解説は「現在は、運行支配、運行利益というスケールを持ち出しても、これによって直ちに運行供用者性を判定できるとは言えない程にその内容は複雑化しているし、右基準を用いることによって権利、法律関係の安定を図ることができない程にその内容は多様化している。そして、現在その内容とされているところのものは、運行利益、運行支配の本来の言葉の意味から非常にかけはなれている。本判決が、運行利益、運行支配という言葉を用いることを敢えて避け、『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』といったのは、右のような運行利益、運行支配概念の複雑、多様化に伴いこれらを中間項概念として使いにくくなった状況に鑑み、強いて右のような概念を用いる必要のないことを示したものであろう。」としていた⁴⁾。これに見られるように、少なくとも同判決の当時、最高裁としては二元説から距離を取り、運行供用者を「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」という一元的な規範的概念として捉えようとした意図があったと見ることは可能であろう。

三 名義貸しに関する裁判例

一方、上記昭和50年最判以外で、名義貸しが問題となった事例、登録が名義貸し・名義残りに過ぎないなどと主張された事例は数多く、東京地判昭38・6・26判タ147号152頁（運行供用者性を〔＝以下略〕肯定）、東京地判昭42・10・18判時496号15頁（否定）、横浜地判昭43・1・20判タ219号180頁（肯定）、高知地判昭43・3・12交民集1巻1号261頁（否定）、松山地判昭43・5・14判時533号61頁（肯定）、大阪地判昭43・6・15交民集1巻2号680頁（否定）、大阪高判昭43・6・20判時528号47頁（否定）、山口地判昭43・9・11交民集1巻3号1017頁（肯定）、東京地判昭43・9・24判時542号64頁（否定）、神戸地尼崎支判昭43・12・23交民集1巻4号1525頁（否定）、大阪地判昭43・12・24交民集1巻4号1534頁（肯定）、大阪地判昭43・12・26交民集1巻4号1556頁（肯定）、最判昭44・1・31判時553号45頁（肯定）、岡山地判昭

44・5・14交民集2巻3号676頁（否定）、東京地判昭44・5・28判タ237号291頁（否定）、甲府地判昭44・8・21交民集2巻4号1138頁（否定）、東京地判昭44・8・29判タ239号194頁（肯定）、千葉地松戸支判昭44・9・30交民集2巻5号1420頁（否定）、大阪地判昭44・12・22交民集2巻6号1847頁（否定）、広島地判昭44・12・23交民集2巻6号1861頁（否定）、福岡地判昭45・3・5判タ251号317頁（肯定）、福岡高判昭45・4・27交民集4巻2号382頁（肯定）、大阪地判昭45・9・29交民集3巻5号1449頁（肯定）、大阪地判昭45・10・31交民集3巻5号1673頁（否定）、大阪地判昭46・3・31判タ265号261頁（否定）、大阪地判昭46・5・12交民集4巻3号802頁（否定）、福岡地判昭46・7・29判タ272号371頁（否定）、大阪地判昭47・2・26判タ277号313頁（否定）、札幌地判昭47・4・12判タ282号376頁（肯定）、福島地いわき支判昭47・5・25交民集5巻3号732頁（肯定）、岐阜地判昭48・11・19交民集6巻6号1822頁（否定）、宇都宮地栃木支判昭49・6・4交民集7巻3号835頁（肯定）、東京地判昭49・7・16判時759号66頁（否定）、神戸地判昭49・7・19交民集7巻4号1067頁（否定）、宇都宮地判昭51・5・12交民集9巻3号693頁（否定）、宇都宮地足利支判昭51・7・29交民集9巻4号1085頁（肯定）、大阪地判昭52・1・28交民集10巻1号139頁（否定）、大阪地判昭52・7・28交民集10巻4号1039頁（否定）、仙台地古川支判昭52・11・30交民集10巻6号1708頁（否定）、千葉地佐倉支判昭53・1・30交民集11巻1号148頁（肯定）、東京地判昭53・7・27交民集11巻4号1096頁（否定）、盛岡地判昭54・8・20交民集12巻4号1116頁（否定）、福岡地判昭54・9・27交民集12巻5号1350頁（否定）、東京地判昭54・11・27判時953号76頁（否定）、横浜地判昭54・12・24交民集12巻6号1657頁（否定）、福井地武生支判昭55・1・30交民集13巻1号132頁（否定）、東京地判昭55・3・27交民集13巻2号387頁（否定）、富山地高岡支判昭55・4・10交民集13巻2号474頁（否定）、東京地判昭62・5・22交民集20巻3号679頁（否定）、名古屋地判平17・12・21判時1930号130頁（否定）等がある。これらのほとんどは、単なる名義貸しや名義残りについては運行供用者性を認めず、費用負担、利益供与、名義人と車両使用者との間の

関係（使用者と被用者と同様の関係など）等の事実から、「運行利益」、「運行支配」の有無を認定し、これをメルクマールとした判断を行っており、上記昭和 50 年最判を除き、二元説がほぼ定着していたといえる状況であった⁵⁾。

四 本判決の意義

本件では、第一審でも名義貸与者である Y の運行供用者責任が認められている。しかし、第一審は、A と Y とが「電話で、一、二度依頼されただけで名義を使用することを了承する関係」であること、購入費用や経費等も A が負担していたと認めることはできないこと等を認定して、Y の運行供用者責任を認めており、控訴審とは事実認定の違いが存在する。そして、最高裁は、控訴審の事実認定を基にし、「Y 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」、「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」という事実関係の下でも、Y の運行供用者責任が認められるとした。これは、従来の名義貸しに関する多くの（二元説的立場の）裁判例とは異なる判断である。

そして、理論的にも、本判決は、引用はしていないものの、上記昭和 50 年最判と同じ表現を用いて、同判決の考え方に依拠している。このため、本判決は、同判決の示した「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」としての運行供用者の事例を新たに付け加えたものといえよう。

しかも、本件では、A と Y とは疎遠な関係にあり、住居も離れているため、Y に本件自動車の運行に関し、実質的な支配可能性があったものではない。運行供用者概念の規範化を完成したといわれる上記昭和 50 年最判においても、加害車は、運行供用者とされた父の居宅に保管されていたため、父に支配の可能性はあり、また、同居の親子であったことから、加害車両への直接の費用負担等はなくとも、経済的依存等の関係は推測できるものであった⁶⁾。それゆえ同判決も「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」から、「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」を導いていたが、この基準からす

ると、本件のような名義貸しでは運行供用者性は否定される可能性もあった⁷⁾。そこで、本件では、むしろ、名義を貸したという作為的な要素に焦点を当て、それが「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」したとして、運行供用者概念の規範化をさらに進めている。

このような判断は、判例において運行供用者概念が規範的に捉えられる傾向にある中、「判例の動向に沿った事例判決⁸⁾」として位置づけられることは確かである。一方で、このような規範的捉え方の行き過ぎを懸念する向きもないわけではないと思われる。今後、他の名義貸し（ローンや車庫証明のためのものなど）についても、単なる名義貸しだけで運行供用者責任が認められることになるのか、さらには、「自動車の運転に伴う危険の発生に何らかの形で寄与したと評価される者は、すべて運行供用者と認定されるのであろうか⁹⁾」という点などにつき、慎重な検討が必要である。

●——注

- 1) 川井健ほか『注解交通損害賠償法〔新版〕第 1 巻』（青林書院、1997 年）35 頁〔青野博之〕を参照。
- 2) 藤村和夫ほか『実務交通事故訴訟大系第 2 巻』（ぎょうせい、2017 年）25 頁〔高野真人〕。
- 3) 山口成樹「運行供用者性」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』（ぎょうせい、2014 年）133 頁以下。
- 4) 田尾桃二「判解」曹時 29 巻 8 号 1386 頁。
- 5) もっとも、大阪地判昭 43・12・26 交民集 1 巻 4 号 1556 頁は、登録名義人となった被告につき「対社会的に事故車を自己の支配、管理の下に運行せしめることを表明したもとして事故車の運行に関し管理、支配の責任を負うものと解すべき」と、規範的な捉え方から登録名義人の運行供用者性を認めている。ただし、本件も購入の際に名義人が手形差し入れをし、その後も車両の使用は名義人方へ出入りするなど「運行利益」、「運行支配」を認めることが可能な事例であった。
- 6) 宮川博史「判批」交通事故判例百選〔第 4 版〕13 頁。
- 7) 本判決が昭和 50 年判決を引用していないのには、事例が大きく異なることに加え、このような点もあったと思われる。
- 8) 加藤新太郎「判批」NBL1147 号。
- 9) 羽成守「判批」判例秘書ジャーナル文献番号 HJ100052 10 頁。