

自動車損害賠償保障法3条の運行供用者責任について、 民法713条は適用されないとされた事例（大阪地裁判決 平成17年2月14日判例時報1917号108頁）

中京大学法科大学院教授

熊田裕之

． 事実の概要

平成12年7月20日、Yは、精神病に罹患し家出していた長女を探しに行くため、自己の所有する自動車に妻と長男を乗せて運転して走行中、訴外A運転の車に追突したが（以下「当て逃げ事故」という）、そのまま反対車線を逃走し、交差点で対向車線に進入して逆走したため、対向車線を走行してきた訴外B運転の自動車と正面衝突し（以下「本件事故」という）、Bは搬送先の病院で死亡してしまった。

Yは、本件事故の3日ないし4日前から、家出した長女のことを心配で、食事も取らず、不眠状態が続いて極度のノイローゼに陥っており、本件事故前には、お経のようなものを唱えたり、「宗教が守ってくれるから大丈夫」「信じる者は救われる」などと言ったりして自動車を運転していた。また、本件事故後は、本件事故当時の状況をまったく覚えていなかった。

そこで、Bの相続人XがYに対して、自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」と略記）3条又は民法709条に基づいて、Bの逸失利益、慰謝料、弁護士費用等総額9800万円余の損害賠償を請求する訴訟を提起した。

裁判において、Yは次のように主張した。すなわち、自賠法3条の運行供用者責任についても民法713条本文が適用されるので、本件事故当時精神上の障害により、心神喪失状態にあったYは、自賠法3条の責任を負わない。その根拠として、自賠法4条は運行供用者の責任について、同法3条の規定によるほか、民法の規定によるとしており、民法713条本文の適用を排除していない、また、自賠法3条は完全無過失責任を定めたものではなく、同条但書以外の免責事由（正当防衛・不可抗力）も認められているのであるから、人の欠陥を自動車の構造上又は機能上の欠陥に類似したものと捉えて賠償責任を肯定する見解によったとしても、その欠陥の発生が予め検知できないものは除かれるべきである、と主張した。

これに対して、Xは、Yは、本件事故当時、責任無能力であったことを理由に、自賠法3条の責任を免れることはないと主張した。Xはその理由として、通説は、運転者の突然の心神喪失を免責要件とはしていないし、また、運行供用者兼運転者が、責任無能力の場合も、車両圏内の要因によるものゆえに免責されないとしている、さらに、Yは、本件事故直後から、本件事故の全責任を負う前提で示談交渉等をしてきたのであるから、責任無能力を理由として免責を求めることは信義則に反し許されない、と主張した。

なお、Yは、業務上過失致死傷罪で検察官送致されたが、大阪地検は二度にわたる精神鑑定の結果を踏まえ、Yは本件事発当時心神喪失状態であったとして不起訴処分とした。

判旨

裁判所は、まず、Yの本件事発時の責任能力について、医師甲の鑑定意見、すなわち「本件事発は、心神喪失を伴う精神病性の症状（「短期精神病性障害」の診断基準に該当）によって引き起こされたものである、前記症状は、少なくとも当て逃げ事故のときには発症していたものと推測できるが、自宅を出発する時（運転開始時）から相当な程度の精神病性の症状が出現していた可能性も否定できない」旨の鑑定意見に基づき、Yは、本件事発当時、心神喪失の状態にあった、すなわち責任能力がなかったものと認定した。

そして、自賠法3条の運行供用者責任について、民法713条が適用されるか否かについて次の判断を下した。

「(ア) 自賠法は、自動車事故の被害者が損害賠償を請求するに当たり、民法709条の不法行為責任等の規定によったのでは、被害者が加害者側に故意・過失があったことを立証しなければならず、自動車保有台数が増加し、自動車による人身事故が多発化・多様化し、一般不法行為規定だけでは被害者の保護・救済を十分に図ることができないため、自動車による人身事故の損害賠償責任者として「自己のために自動車の運行の用に供する者」（運行供用者）は、その者が自動車を自ら運転していると否にかかわらず責任を負うべき主体と定め、故意・過失の立証責任を転換することで実質的な無過失責任を負わせることにしている（自賠法3条）。

(イ) ところで、自賠法4条によれば、運行供用者の損害賠償責任については、同法3条の規定によるほか、民法の規定によるとしており、形式的に見れば、自賠法3条の運行供用者責任についても、民法713条本文の責任無能力を理由とする免責規定の適用があるものと考えられる。

しかしながら、例えば、民法723条などは自賠法4条で適用の余地がないように、形式的には民法の条文に該当するものの適用がない条文もあるところであるから、前記自賠法の趣旨に則り、民法のどの規定が適用されるのか否かを検討する必要がある。そして、自賠法3条但書は、自動車に構造上の欠陥または機能の障害がなかったことを証明しなければ運行供用者は免責されないとしているところ、人の心神喪失も、車両の構造上の欠陥又は機能の障害と同様、車両圏内の要因・事情といえることができるから、このような場合に運行供用者の免責を認めるのは相当でないといえるべきである。また、運行供用者が他人に運転を委ねている時に、その運転者が運転中に突然心神喪失状態になって事故を起こした場合は、同法3条により運行供用者は当然に運行供用者責任を負うと解されるのに対し、運行供用者が自ら自動車を運転中に突然心神喪失状態になって事故を起こした場合は、責任無能力を理由として運行供用者責任を免れることができるとすると、前記のような他人に運転を委ね、その者が責任無能力者となった場合に責任を負わせることとの均衡が保たず、不合理といえるべきである。

以上の自賠法3条の趣旨等に照らすと、自賠法3条の運行供用者責任については、民法713条は適用されないと解するのが相当である。

以上によれば、Yは、本件事故当時、心神喪失状態にあつて責任無能力であつたことを理由として自賠法3条の運行供用者責任を免れることはできず、Yの民法709条の不法行為責任の成否を判断するまでもなく、YはA及びXに生じた損害を賠償する責任を負うというべきである。」

・ 評釈

1. 問題の所在

Yは、自動車を運転中、心神喪失の状態では交通事故を起こし、被害者Bを死亡させた。Yは、刑事事件については心神喪失を理由として不起訴処分になっており、また、本件民事裁判においても、裁判所は、Yの心神喪失を認定している。したがって、Yは加害行為時に責任能力がなかったことになり、Yについて民法709条の一般的不法行為は成立しない(713条)。

しかし、Yの加害行為が自動車の運転中になされたものであり、Yが自賠法3条の「自己のために自動車を運行の用に供する者」、いわゆる運行供用者であつたため、運行供用者責任が成立するかどうかは次の理由により問題となった。すなわち、自賠法3条但書によれば、運行供用者は、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、自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことの3要件すべてを証明した場合には、運行供用者は免責されると規定されているが、責任無能力が免責事由になるとは定められていない。他方、同法4条は、運行供用者責任については、同法3条のほか、民法を準用する旨を定めているため、責任能力に関する民法712条・713条が準用されるかのような表現になっている。そこで、責任無能力者につき運行供用者責任が成立するかどうかは争点となつたのである。

後述するように、運転者のほかに運行供用者がいて、運転者が責任無能力者である場合については、すでに運行供用者の責任を肯定した下級審判決は存在していたが、運行供用者が自ら運転中に責任無能力の状態では交通事故を起こした事案につき、運行供用者責任の成立が争われた裁判は本件が初めてのものであり、その意味で本判決は、実務的にも、理論的にも重要な意義を有するものであるといえるので、以下において考察を加える。

2. 運転者が責任無能力者で、運行供用者が責任能力者である事案に関する裁判例

責任無能力者である運転者のほかに責任能力を有する運行供用者がいる場合については、すでに運行供用者責任を肯定した次の裁判例が存在している⁽¹⁾。すなわち、甲会社の乙従業員が業務のため自動車を運転中、癲癇のため心神喪失の状態に陥り、交通事故を起こし、丙を死亡させるに至つた事案で、甲会社が、事故は責任無能力者の行為によるものであるから自賠法3条は適用されないと主張したのに対し、裁判所は、この主張を認めず、次の理由により甲会社の運行供用者責任を認めた。

すなわち、自賠法3条は、「およそ自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、同条但書所定の免責要件を証明しない限り、これによって生じた損害を賠償する責任を負わなければならない旨を規定したものである。

それで、問題は、まず甲会社が同条本文所定の要件に該当するかどうかであるので、この点につ

いて検討するに、甲会社が大型乗合自動車により観光事業を営む会社であり、乙が甲会社に自動車運転者として雇われ、甲会社の業務として甲会社所有の大型乗合自動車を運転中、この自動車であつて、丙をはね飛ばし、丙が死亡したものであることはすでに認定したとおりであつて、これらの事実によると、甲会社は、同条本文にいわゆる自己のために右自動車を運行の用に供していた者であり、かつその運行によって丙の生命を害したものといわなければならない。もつとも、事故当時乙が責任無能力者となつて運転中であつたとしても、これを外形的にみれば、乙が心神正常な状態で運転していたと同様に、甲は自己の業務のため乙を運転に従事させ、他方乙は甲のために運転に従事していたと認められるのであるから、当然甲のための運行というべきであり、従つて、甲は事故発生当時自動車を自己のために運行の用に供していた者であるというにならざる支障となるものではないのである。また、乙が自動車を運転中突如癲癇の発作を起こしたものであるとしても、このことは、運転者が運転中に発作を起し、この発作で乗客に傷害を与えたような場合と異なり、自動車の運行によって被害者の生命を害した原因は乙が発作のために正常な運転ができなくなったことにあるというにすぎないのであつて、自動車の運行と被害者の死亡との間の因果関係を否定する事実とはいえないのである。

それ故、甲会社は、たとえ本件事故が運転者の突発的な癲癇の発作による正常運転の不能に原因するものであり、かつこの癲癇の発作が全く予期しないものであつたとしても、自動車損害賠償保障法第三条但書所定の免責要件を証明しない限り、丙の生命を害したことによつて生じた損害を賠償する責に任すべきであるといわなければならない。」

そして、甲会社は同条但書の規定によつて免責されるとの主張に対して、裁判所は、三免責要件中の「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」を認めるに足りる証拠がなく、かえつて前記のように本件事故は運転者たる乙の突然の心神喪失によつて一方的に生じたものと認めることができるのであるから、甲会社は、前記損害賠償責任を免れることはできないと判断した。

この判決は、運転者が責任無能力者であつたとしても、客観的には、使用者甲会社は「自己のために自動車を運行の用に供する者」であり、かつ、自動車の運行と被害者死亡との間に因果関係が認められ、自賠法3条本文の運行供用者責任の要件をすべて充たしてあり、逆に、同条但書の第2免責要件が立証されていないとの理由で、責任能力ある運行供用者の責任を肯定したものである。

3. 責任無能力者制度の適用範囲 責任能力制度の存在理由との関係

責任無能力者に運行供用者責任が成立するかどうかを含めて、民法の責任無能力規定がいかなる責任に適用されるか、すなわち、その適用範囲（妥当範囲）については、従来、責任能力制度の存在理由の理解の相違に関連付けて、以下の見解が主張されてきた。⁽²⁾⁽³⁾

(1) 過失責任主義の前提説 責任（無）能力制度は過失責任主義の論理的前提であるとする伝統的な見解である。すなわち、過失責任主義によれば、過失の有無を判断する前提として、加害者に行為の結果を判断しうる最低限度の知能が備わっていることが必要である。これが責任能力である。そもそも通常人として注意すべきことが何であるかを理解できなければ過失の判断ができない。したがつて、責任能力は過失の論理的前提である、と解する考え方である。

この説によれば、民法717条の土地工作物の所有者の責任のように無過失責任を定めた規定については、過失の有無が問題にならないのであるから、論理上、責任能力に関する規定を適用する余地はなく、責任能力がない者も無過失責任を負うことになる。⁽⁴⁾

(2) 政策説 過失は、上記の伝統的な見解が主張する、心理的な緊張の欠如といった主観的なものではなく、客観的な行為義務違反として捉えられるべきであるとの理由により、過失と責任能力との論理必然の関係を否定し、責任能力は判断能力の不十分な者を保護するための政策的な制度であるから、責任無能力に関する規定の適用範囲は制限的に解すべきであるとする近時の多数説である。⁽⁵⁾

この説によれば、無過失責任や中間責任を定めた規定が責任無能力者に適用されるかどうかは、一律に決められるものではなく、判断能力の不十分な者を保護する政策と、当該責任根拠規定の立法趣旨の比較考量によって決定されることになる。たとえば、使用者責任については、責任無能力規定は適用されないとする。⁽⁶⁾

4. 責任無能力を理由とする運行供用者責任の免責に関する学説

以上のように、責任能力制度の存在理由については過失責任主義の前提説と政策説の対立がみられ、その考え方の違いにより責任能力規定の適用範囲も異なるとの理解が一般的であるといえる。

それでは、本事案において争点となっている自賠法3条の運行供用者責任について責任能力規定は適用されるであろうか。この問題については、従来、以下のような見解が主張されてきた。見解の対立は、基本的には、自賠法4条により民法712・713条の責任能力に関する規定が準用されるかどうかの解釈の違いに根ざすものであるが、肯定、否定それぞれの論拠は一様ではない。

(1) 責任能力規定準用説

独立免責事由説 自賠法4条により責任能力に関する民法の規定が準用されることを肯定し、かつ、責任無能力であるということだけで運行供用者責任を免れるという見解である。自賠法4条の文言に最も忠実な見解であるといえる。⁽⁷⁾

自賠法3条免責要件当てはめ説 責任能力規定の準用を肯定するが、それを独立の免責事由とはせず、自賠法3条但書の第一免責要件に当てはめる見解である。すなわち、責任能力規定の準用により、運転手でもある運行供用者が責任無能力であったことを証明すれば、免責三要件のうち運行供用者及び運転者の無過失の立証があった場合と同一視するが、その他の二つの免責要件が充足されなければ、責任無能力者は運行供用者責任を負うことになるとの見解である。⁽⁸⁾ この見解は、責任能力を過失責任主義の前提と考える論理から、責任無能力者である運転者兼運行供用者は無過失であるという結論を導き出す見解である。

しかし、この見解は免責要件である責任無能力に関する規定を準用しながら、自賠法3条但書の第二・第三要件をも合わせて立証しなければ免責されないとするものであるから、実際に免責が容易になるということは考えられない。

(2) 不可抗力免責説 自賠法の立法者は、自賠法4条によって、民法の明文規定だけでなく、不法行為の一般原則も準用されるので、不可抗力によって運行供用者は免責されると解していた。その不可抗力のなかに、地震・大暴風雨・洪水・山崩れ・落雷などの自然現象、野犬などの飛込み事

故のほか、運転手の突然の心神喪失も含まれると解する見解である。⁽¹⁰⁾

しかし、この見解に対しては、不可抗力は、外部的原因による事変に限られ、運行従事者が事故の原因となっている場合は除かれるべきであるから、突然の心神喪失は不可抗力に含まれないとの批判がある。⁽¹¹⁾

さらに、そもそも運行供用者責任については不可抗力を免責事由とすべきではないという見解も主張されている。すなわち、「不可抗力」概念を統一的に捉えることは、はなはだ困難であり、具体的にある損害発生原因が不可抗力にあたるかどうかの判断は、法律に定められている具体的な責任条件を前提にしなければならないのであり、自賠法3条の運行供用者責任の責任条件は、「自己のために自動車の運行に供する者が自動車の運行によって他人に損害を与えたとき」であるから、同条但書の免責条件に該当する場合以外は、運行供用者責任を免れさせるものでないことは明らかであると解するのである。⁽¹²⁾

以上のような批判があるので、この説を支持する者は見当たらない。

(3) 責任能力規定準用否定説 = 免責否定説

民法の責任能力規定は、自賠法4条により準用される民法規定のなかには含まれないと解し、責任無能力を理由とする運行供用者責任の免責を認めない見解である。現在の通説である。責任能力の存在理由につき政策説を主張する学者・実務家が支持している見解である。ただし、準用を否定する論拠は以下のように一様でない。⁽¹³⁾

車両圏内要因説 この説は、まず、自動車事故の要因を車両圏外のものと同車両圏内のものに分け、自賠法3条但書の免責要件は、事故発生がもっぱら車両圏外の要因に基づくものであって、車両圏内の要因は一切関与しないことを証明することを免責要件としているものであると解する。そして、運行供用者責任は、人と自動車の危険性に基づくものであり、自動車の物的要素に無過失責任を負わせる以上、それと密接不可分な運転者側の人的要素についても無過失責任を負わせるべきであるから、運転者と運行供用者の地位が重なる場合、運転中の癲癇、発狂などによる事故発生は、車両圏内の要因として把握すべきであり、それによる免責を認めるべきではないと主張する。言い換えれば、自動車の構造上の欠陥又は機能上の障害と、運転者の人的な障害の同一視論である。すなわち、運行供用者は自動車に構造上の欠陥または機能上の障害がなかったことを証明しなければ免責されないが、運行供用者が心神喪失に陥ったことは、いうなれば、人的な障害であり、それは、構造上の欠陥又は機能上の障害とともに車両圏内の要因・事情であるから、運行供用者に人的障害がなかったことを証明しなければ免責されないという論理である。

そして、この論理は、運転者と運行供用者が別人の場合であっても、同一人であっても、妥当すると解する。⁽¹⁴⁾

能力保証説 この説は、専門的な業務行為に従事する者は、その業務を遂行するのに適した判断能力を自ら保証したのであり、社会的信頼の見地から、責任無能力を援用できないと解し、運行供用者も専門的な業務行為に従事する者であるから、責任能力を問うべきではないとする。⁽¹⁵⁾

危険責任・報償責任説・免責事由限定説 運行供用者責任は、危険責任や報償責任の観点から責任が加重されており、しかも免責事由が一定の政策から定められているので、責任能力規定適用は

否定すべきであるとする見解である。⁽¹⁶⁾ 運行供用者責任の実質的根拠及び自賠法制定の政策を重視して、免責事由を自賠法3条但書に限定するものである。

被害者保護政策目的説 運行供用者責任は、専ら被害者保護という政策的目的のために法が定めた条件付き無過失責任だから、責任能力規定の適用を否定すべきであるという見解である。⁽¹⁷⁾ 上記説より被害者保護という立法目的を直視した見解である。

責任保険説 運行供用者は、自賠法5条により一定額の責任保険契約の締結が強制されているほか、任意保険に加入しているのが一般であるから、危険責任の理念と公平の見地からして、責任能力規定の適用を排除して、運行供用者責任を肯定すべきとする見解である。⁽¹⁸⁾ 責任無能力者に運行強者責任を認めたとしても、賠償金を責任無能力者が払うのではなく、強制保険・任意保険により被害者に保険金が支払われるのであるから、免責は認めるべきではないという考えに基づくものである。

4. 本判決の検討

本判決は、運行供用者でもある運転者が責任能力のない状態で人身事故を起した事案について、通説に従い、民法713条は自賠法3条の運行供用者責任に適用されないことを明らかにした。責任能力規定準用否定説の立場をとったものである。

本判決は、その結論に至る理由付けの出発点として、自賠法の趣旨（自動車事故の被害者の保護を十分に図るために、故意・過失の挙証責任を転換した実質的な無過失責任）を述べ、自賠法4条により民法の規定のうちどの規定が準用されるかどうかはその趣旨に則って検討されなければならないとした。

そして、責任能力に関する民法713が準用されるかどうかについて、自賠法3条但書に定められた免責要件の趣旨に基づいて検討を加えている。すなわち、自動車の構造上の欠陥又は機能上の障害がなかったことを証明しなければ運行供用者は免責されないと定めている趣旨からすれば、人の心神喪失も車両の構造又は機能上の障害と同じく、車両圏内の要因・事情とすることができるから、責任無能力による運行供用者の免責は認められないという判断を導き出しているのである。これは問題解決の根拠を自賠法の規定に求めた形式的な理由付けである。

さらに、判決は、実質的な理由付けとして、運行供用者と運転者とが別人の場合との均衡論を持ち出している。すなわち、運行供用者が運転を委ねた他人が運転中に心神喪失になった場合には運行供用者は責任を負わなければならないのに、運行供用者自らが運転していた場合には責任無能力により免責されると解するのは、両者の均衡を失する、というものである。

要するに、本判決が依拠しているのは、実質的な無過失責任、車両圏内の要因、運転者と運行供用者が別人の場合との均衡、の3点であるといえる。

責任無能力による運行供用者の免責を否定した本判決の結論自体は妥当であると評価することができるが、その理由付けに次に述べる問題がないわけではないと思われる。

本判決の論拠は、責任能力の存在理由との関係を意識したものであるといえる。本判決は、責任能力が不法行為の要件とされている理由について明確に述べているわけではないが、責任能力は、過失責任主義を前提とするものであるから、実質的な無過失責任を定めた運行供用者責任に適用さ

れないのは当然であるという論理を前提にしているものと読み取ることは可能であろう。

確かに、自賠法3条は実質的な無過失責任を定めたものであるとの理解が一般的である⁽¹⁹⁾。しかし、同条は、あくまでも、挙証責任を転換したものにすぎず、同条但書の第一免責要件として運行供用者の無過失が入っている以上、無過失を立証すれば免責される可能性があるのであるから、無過失責任を定めた規定と解することはできず⁽²⁰⁾、また、実際に裁判において、無過失の免責が認められた例⁽²¹⁾もあるのであるから、実質的にも、事実的にも、無過失責任となっているわけではない。こうした考えによれば、実質的な無過失責任であるから、責任能力規定は適用されないとの理由付けは説得力に欠けるものといえよう。

の論拠の援用自体に反対するものではないが、運転者が責任無能力者で、運行供用者が責任能力者である裁判例（前掲注(1)参照）の理由付けと、本判決の理由付けとの間には大きな相違があるので、その点に留意する必要がある。前者の判決の前半の理由付けは、客観的にみれば甲に運行供用者としての要件「運行支配と運行利益」が備わっていること、そして、後半の理由付けは、運転者が責任無能力になったことは、自動車の運行と被害者死亡との因果関係を否定することにはならないとだけあり、本判決が依拠している車両圏内の要因論も引用しておらず、運転者に責任能力がなくても運行供用者責任が成立することを積極的に理由付けている判決とはいえない。

結局、本判決の理由付けとして説得力を有するのは、の論拠である「車両圏内の要因」論、すなわち、物的障害と人的障害の同一視論である。自賠法3条但書の免責3要件の上位概念として「車両圏外の要因」免責論を設定し、そこに免責3要件以外の免責事由を含ませることには異論があるが、本判決のように責任無能力規定が準用されないことを3条但書の解釈原理として持ち出すことは支持することができる⁽²²⁾。

責任能力制度は判断能力の不十分な者を保護する政策に基づくものであり、責任無能力者に当該不法行為責任を負わせるかどうかは、判断能力の不十分な者を保護する政策と、当該責任根拠規定の立法趣旨の比較考量によって決定すべきであり、後者が前者を凌駕する場合には責任無能力者でも不法行為責任を負うことになるとの近時の通説的立場に照らして考えると、自賠法3条の運行供用者責任は、危険責任・報償責任という責任原理に基づき、立証責任を転換して、民法の不法行為制度より厚く被害者を保護する目的を有し、その目的を確実に履行するために強制保険制度を導入しているのであるから、自賠法3条による被害者保護の政策は、民法の責任無能力制度による加害者保護の政策を凌駕するものであるので、自賠法4条により民法の責任能力規定は準用されず、運行供用者は責任無能力者であったとしても自賠法3条の損害賠償責任を負うべきであると考えべきである。したがって、本判決の結論自体は妥当なものと評価することができる。

(1) 名古屋地裁判決昭和38年8月20日訟務月報10巻1号96頁。なお、過去に癲癇発作の既往症がある運転者につき過失を認定した刑事裁判例がある（東京高等裁判所判決昭和43年9月5日判タ228号171頁）。すなわち、過去6年間に6回も癲癇の発作を起したことがある者が運転中にやはり癲癇になった事案において、「将来思いがけないときに突発的にまた同様な発作が起るかも知

れないということを見出すべき義務を被告人に求めることが法律上許されるべきところであり」、又被告人としては事故発生防止のため「かりそめにも道路上で自動車を運転するような行為は絶対にこれを差し控えなければならない業務上の注意義務があるものといわなければならない」として過失を認定した。このような場合、民事においても、いわゆる「原因において自由な行為」(713条ただし書)として、加害者の責任能力を認めることは可能である。

- (2) 責任能力と過失の関係をめぐるわが国の民法学説の詳細な研究として、潮見佳男「民事責任における責任能力と過失」阪大法学149・150号285頁以下参照。
- (3) 責任能力規定の適用範囲に関しては、本文で紹介した見解のほかに、民法709条の不法行為を、行為者の意思に帰責の根拠がある意思責任的不法行為と、行為の客観的な危険性に帰責の根拠がある行為責任的不法行為に分け、前者の場合には責任能力は成立要件であるが(ただし、故意又は過失とは別の心理的要件で、不法行為規範に反するかどうかの判断能力であると解する)、後者の場合には責任能力は成立要件ではないとする石田穰『損害賠償法の再構成』82頁がある。
- (4) 幾代通『不法行為』55頁、加藤一郎『不法行為(増補版)』141頁。ただし、加藤教授は、無過失責任だから常に責任無能力者も責任を負うと解するのではなく、無過失責任を負わずの妥当かどうかは政策的な問題であるとも述べている。
- (5) 平井宜雄『債権各論 不法行為』弘文堂91頁～93頁以下、森島昭夫『不法行為法講義』有斐閣134頁以下。なお、近時、政策説を発展させたものとして人格権保証説が主張されている(益澤彩「過失不法行為における帰責・免責システムの構造(一)(二・完)」民商126巻1号100頁以下、同126巻2号232頁以下)。この説の論者は、政策説に立ちながら、従来の政策説は責任無能力者の免責を支える「政策的論拠」「政策的要因」が何であるかを明らかにしていないとの問題意識から出発して、責任無能力者に関する帰責(過失)、免責(責任能力)、再帰責(別の法技術)の判断構造を解明しようとする。そして、責任無能力者は、加害者の未発達な人格権を保障すべきであるとする法秩序全体の原理に基づき免責されるとする。しかし、被害者の生存権保障原理はそれを凌駕するものであるから、責任無能力者に再帰責することができる。ただし、責任無能力者の生存権保障原理は被害者のそれを規制するものであるから、前者が後者を凌駕するものときは、ふたたび責任無能力者は免責されると解する。
- (6) 平井・前掲書229頁。
- (7) 加藤(一)・前掲書142頁、研究会「交通事故による損害賠償請求訴訟の諸問題」判タ196号40頁出席者発言参照。ただし、加藤(一)教授は、精神病者が運行供用者責任を免れることによって、被害者は政府からの補償も得られないことになりそうである(同法72条1項後段・76条参照)との懸念を示し、その場合には、政府から補償はするが、責任能力のない加害者に対して代位による請求はできないと解すべきであるとする。
- (8) 幾代・前掲書55頁。
- (9) 運輸省『自動車損害賠償保障法の解説』43頁、国土交通省自動車交通局保障課監修『逐条解説自動車損害賠償保障法』78頁。
- (10) 研究会「交通事故による損害賠償請求訴訟の諸問題」判タ199号32頁出席者発言。
- (11) 安田実「自賠法三条における免責立証の現状と問題点」ジュリスト431号141頁。
- (12) 坂本雄三「自動車損害賠償保障法 第三者の免責原因」法律論叢34巻3号120頁。
- (13) 責任能力と運行供用者責任との関係については、本文であげた見解以外に、自動車運転行為は、行為責任的不法行為の対象となる行為であるので、責任能力は不法行為責任の成立要件ではないと解する石田穰教授の見解がある(石田・前掲書82頁)。
- (14) 舟本信光『自動車事故民事責任の構造』日本評論社30～35頁、篠田省二「自賠法における免責」吉岡進編『現代損害賠償法講座3交通事故』156頁・159頁、安田実「自賠法3条の免責と責任無能力」ジュリスト増刊総合特集『自動車事故』74頁。

- (15) 澤井裕『テキストブック事務管理・不当利得・不法行為（第3版）』190頁。
- (16) 益澤彩「免責事由」奥田昌道・潮見佳男編『法学講義民法6 事務管理・不当利得・不法行為』150頁。
- (17) 木宮高彦・羽成守他『注釈自動車損害賠償保障法（新版）』30頁（木宮・羽成執筆）。
- (18) 安田実「自賠法3条の免責と責任無能力」ジュリスト増刊総合特集『自動車事故』75頁、林良平編『注解判例民法債権法』1291頁（松岡久和執筆）。
- (19) 徳本鎮「自動車損害賠償保障法三条の一考察」法政研究32巻2 - 6号647頁注（二）。
- (20) 佐野誠「運行供用者責任」奥田昌道・潮見佳男編『法学講義民法6 事務管理・不当利得・不法行為』247頁。
- (21) 最判昭和43年9月24日判時539号40頁。
- (22) 児玉康夫「免責」塩崎勤・園部秀穂編『新・裁判実務大系交通損害訴訟法』130頁。

（なお、本稿脱稿後、本件の判例評釈として、松原哲「運行供用者責任と民法713条」判例評論572号36頁以下に接した。）