

## 「自動車運転者の同乗者に対する責任」

*McCoville v. State Farm Mutual Automobile Insurance Co.*,  
113 N. W. 2nd 13 (Wisconsin, 1962)

藤 倉 皓 一 郎

はじめに

ドライブに誘われて友人の運転する車に同乗中に事故によって傷害をうけた場合、運転上の過失を理由に友人に対して損害賠償の請求をすることができるか。もちろん「できる」というのが答えであるが、せっかく好意から同乗させながら訴えられた運転者からすれば何か割切れない感じが残るであろう。ここにとりあげるのは、いわゆる好意・無償同乗者に対して運転者が負う責任をめぐる問題である。

自動車の運行によって「他人」に損害をあたえた「保有者」は、自賠法第三条の定める責任を負う。この第三条は人身損害にかんして民法第七〇九条に対する特別法として適用され、举证責任を転換するとともに厳格な免責事由を定めて、加害者に無過失責任に近い責任を負わせている。第三条にいう「他人」については、とくに要件の定めがないので、無償同乗者をも含

むと解釈される。

アメリカにおいては、同様の事例で無償同乗者(ゲスト)から運転者に対する損害賠償請求が認められるには、運転者に重過失がなければならぬとする州が約半数を占めている。これは無償同乗者に対する運転者の責任を軽減することにはかならないが、二、三の州がコモン・ローの解釈によって、二十数州がゲスト・スタチュートと呼ばれる制定法によって、無償同乗者の賠償請求権に制限を加えている。残りの州では、コモン・ローのもとでとくに無償同乗者の請求権に差別をつけず、運転者の通常の過失を立証すれば損害賠償を得ることができる。

ここにとりあげた一九六二年の Wisconsin 州最高裁の判例は、運転者(ホスト)に対するゲストの請求が認められるのは、前者に重過失がある場合にかぎるとした先例を破棄して、通常の過失で足りるとしたものである。なお Wisconsin 州は他の大多数の州と異なり、寄与過失 *contributory negligence*

にかえて比較過失 comparative negligence を採用していることに注目しておきたい。

### 事実関係

原告、フランス・マコンビルが、一九五九年一月二二日に受けた人身傷害について、アデリン・リヒトとその責任保険会社を共同被告とする損害賠償請求事件。マコンビルはリヒト夫人の運転する自動車の無償同乗者であった。他の車の運転者、セオドア・ペーターソンも本件訴訟の共同被告とされた。\*\*\* 衝突は午後九時に発生した。リヒト夫人は午後三時半ごろ、キャドットにある酒場に行き、夕方までに酒を数杯のんだ。酒場では彼女と幾人かがダンスをした。マコンビルは午後四時四五分ごろに、酒場に行き、酒を数杯のんだが、リヒト夫人とも共に幾杯かをかたむけた。マコンビルはリヒト夫妻の友人であったが、夫人とキャドット北東にある学校のクリスマス・パーティに同行することになった。その途上で衝突が起った。

陪審は、リヒト夫人に車の操作と道路上の位置にかんして事故の原因となる過失があったこと、マコンビルには注視を怠った過失があったこと、ペーターソンには過失がなかったことを認定した。陪審はリヒト夫人に過失の八五パーセントを、マコンビルに一五パーセントを認めたと、車の操作と道路上の位置にかんして、マコンビルには危険の引受があったと認定した。原告の請求とペーターソンに損害分担を求める（被告保険会社

「自動車運転者の同乗者に対する責任」

の)反訴を棄却する判決が、一九六一年六月六日に下された。マコンビルは控訴におよんだ。

### フェアチャイルド判事

\*\*\* 行為者と被害者の間に同意にもとづく一定の関係が存在するときには、行為者の行為が過失を構成するものであっても、法は行為者の責任を問わない。それは被害者がその行為の危険を引受けたとみられるという理由からである。この推定は、被害者がかれの安全に対する危険を承知のうえで、すすんでこれを冒したということから生じる。危険引受の法理 the doctrine of assumption of risk が適用されてきた特定関係の一つは自動車のホスト・ゲストの関係である。

危険引受の原理が被害をうけることについての同意(実際は、具体的被害に至ることがないよう望んでいる危険にさらされるという限りでの同意)として理解されようと、あるいは、ゲストに対するホストの義務の限定として説明されようと、この原理は次のような政策的判断を反映するものである。すなわち、自動車のホストは、ゲストの傷害について、(ホスト・ゲスト)関係のない他人に傷害を与えた場合に負うのと同程度の責任基準を求められるべきではないというのである。この原理は(ホスト・ゲスト)関係自体についての評価を示している。そのなかには次のような考えが含まれている。ゲストは権利によってではなく、好意をうけて自動車に乗っており、乗る乗らないはかれの自由であり、みずからの責任において抗議するか、でな

ければ沈黙すべきである。ホストは恩恵を施す者として、好意を与えたゲストに対して法的責任を負うことから保護されるに値いするものである。

かかる評価、政策的判断、さらにこれらの考えは、自動車の利用に対する今日の慣行と社会的見解にてらして、充分に妥当なものであるとはみえない。

したがって、われわれは次のような法のルールを採用する。

(1)自動車の運転者はゲストに対して、かれが他人に負うのと同様の通常の注意義務を負う。(2)知られた危険をみずからすすんで冒すことから推定された、いままでのゲストの危険引受は、以後、寄与過失とは別の抗弁であるとはされない。(3)ゲストがみずからを特定の危険にさらすことが常軌を逸しており、みずからの安全について払うべき通常の注意を欠くものであるときには、かかる行為は過失を構成し、比較過失法の適用をうける。

ホストに責任のある知られた危険を、ゲストがみずから冒すことが妥当ではないとされるようなことがある。ある特殊な状況においては、ホストと同乗する効用と、それに代る手段が見当らないことがあまりにも明白であるために、ゲストの容認が従来認められてきた危険引受を構成するが、通常の注意の欠如には当らないとされることがある。このような状況におけるゲストの容認は、われわれがいま採用するルールのもとでは、なんらの抗弁を構成するものではない。われわれは、ここで次のような政策的判断を下すものである。容認が不当なものでは

なく、従って寄与過失と比較過失の原理のもとで、まったく抗弁となりえないとすることによって起る不正義よりも、容認が完全な抗弁とはならないが、事実審理にあたる者によって衡量される事項であることによって避けられる不正義の方がはるかに大きい。あたらしいルールのもとでは、事実審理にあたる者はゲストが運転するホストの欠陥を承知で同乗したのは通常の注意を怠ったことになるかどうかを決定するが、それと併せて、そのようなゲストの過失をすべての状況にてらして評価し、さらに傷害に寄与したホストの過失と比較するのである。

危険引受の法理を自動車のホスト・ゲストの事例に適用したウィスコンシン州での最初の判決の一つである *O'Shea v. Lavooy* (1921) において、裁判所は許可者・被許可者 *licensor-licensee* の法的関係がホスト・ゲスト間に存在すると判決した。裁判所は次のように述べている。(185 N. W. 528)

「\*\*\*これらのルールに従えば、ゲストはホストの家屋敷をあるがままに受け入れる。これには、許可者はワナをしかけてはならない、あるいは傷害に寄与するような積極的過失を犯してはならないという制約がただけである。本件においては、すでに述べたように事故は破損したスプリングによって起った。したがって問題は、これがルールの意味するワナを構成したかということである。これが責任を基礎づける唯一の理由である。われわれの理解するところでは、ヘワナとは家屋敷に潜むかくれた危険で、もし知られれば避け

られるものをいう。したがって、その家屋敷においてホストの享受するのと同等の安全を、ゲストが享受できるように、危険の存在についてゲストに知らせるのがホストの義務である。ゲストはホストとその家族が享受する以上の安全を求める権利をもたない。ホストはゲストの利用と楽しみのために、安全については同条件のもとに家屋敷を提供するにすぎない」また裁判所は次のように述べている。(185 N. W. 526)

「\*\*\*車の所有者がピクニック・パーティに加わるため郊外への同乗や近辺の町の劇場で夕刻をたのしむために同乗するよう招待して、かれほど恵まれていない隣人に便宜と快適さを与えるのは、親切と配慮にもとづく行為である。これは水をさされるよりもむしろ推奨される種類の親切である。法はこの好意的な行為に、それを行うことが不当な紛争をもたらすような法的義務を結びつけるべきではない\*\*\*」

*Cherry v. Eckhart* (1926) において、危険引受の法理は運動者の技術と判断をも含むところまで拡張された。裁判所は、ゲストがホストにかれのもつ能力以上の熟練技術を求める権利はないと判決した。これは、ホストはゲストに対してかれがもつ以上の技術を行使する義務を負わないとする判断の当然の結果であった。その判決文において、裁判所は次のように述べた。(210 N. W. 269)

「\*\*\*このような状況のもとで、ゲストが状況に付随する危険を引受けたとされるか否かを考察するのは興味ぶかい

「自動車運転者の同乗者に対する責任」

ことではあるが、われわれは、原告がホストの提供した親切をそのまま受け入れたという理由にもとづいて事件は処理されると考えるのである\*\*\*」

この法理は *Olson v. Hermansen* (1928) において、さらに拡張され、ゲストは運転者の技能とおなじく、知られた性癖に付随する危険をも引受けると判決された。

*O'Shea v. Lacey* の前に判決された *Howe v. Corey* (1920) で、裁判所は次のように述べた。

「\*\*\*ソール踏切が多分に危険であることを承知していたにもかかわらず、抗議もせず、コーレイに無謀な進行を許したのは、かれの行為を容認し、行為に付随する危険を引受けたことになる。通常の分別をもつ人が、これと同様な状況のもとで行使したであろう妥当な注意を、かれが払ったとはまったくいえない。証拠によって示された事実からの推論は唯一つしかない。それは、本件において原告は通常の注意を欠いており、かかる注意の欠除が原告の傷害を生むことに寄与したということである\*\*\*」

引用した事例では、被告の積極的過失を容認したことが、(原告の) 危険引受と寄与過失を構成すると判決された。当時は、寄与過失が完全な抗弁であったので、裁判所は自動車のホスト・ゲスト間において、(後者の) 容認から生じる責任問題の他の側面をさらに考察することをしなかった。 *Sommerfeld v. Finny* (1929) において、ホストの積極的過失を抗議なしに

容認したゲストに対しては、危険引受の抗弁が成立し、ホストがゲストに負う義務はさらに限定されることがあきらまになった。

裁判所は次のように述べた。(223 N. W. 411)

「これが、本件判決のもとで車の運転者が同乗者に負う義務である\*\*\*」

さらに、裁判所は次のように述べた。(223 N. W. 412)

「\*\*\*あきらかに事実審裁判所は、クルーガーが道路の他の使用者に負う義務と、かれの車の同乗者に負う義務との差異を理解しなかった。評決に付されたところをみると、道路を使用する第三者に対するクルーガー側の過失を構成する要因についての検討だけがなされた。評決はクルーガーがかれの車の同乗者に負う義務に違反したかどうかについては充分に明確にしなかった\*\*\*」

さらに裁判所は言葉をついで次のようにいう。(223 N. W. 412)

「裁判所は陪審に説示して、かれらが火事場に向っていた事実は、状況になんらの影響を及ぼすものではないこと、クルーガーは、火事場に向っていたということ、かれが他の所用をはたすときより高速で運転する権利をもつものではないことを述べた。このことは他の道路利用者にかんするかぎり妥当するが、しかし、かれらが火事場に急行するという共通の望みをもっていたのなら、車の同乗者との関係にも妥当

するとはかぎらない。同乗者にかんするかぎり、かれらの容認するどのような速度で走ろうとも、クルーガーはかれらに対する責任を負うものではない」

われわれは、ここにあげた判決、またその他の判決によって自動車のホストの義務を限定したことは、もはや健全な政策と合致するものではないと思う。自動車の運転者はゲストに対して、他の道路利用者に向うのと同様、通常の注意義務の完全な基準にもとづいて責任を負うべきである。被許可者に対する土地所有者の責任を限定する法理である許可者・被許可者関係の類推を自動車のホスト・ゲスト関係に及ぼすことは、*O' Shea v. Lacey* 判決の下された一九二一年には妥当であったかも知れない。四十年前以前には、自動車は数少なかった。自動車は高速を出すことができず、欠陥のある車、未熟な運転者、あるいは安全を欠く運転コースによって起る自動車事故は、いまに比べてより多くはなく、また、たぶん破局的結果にいたることも少なかったであろう。今日、自動車事故によってひきおこされる重大な結果は周知のところである。強力な馬力をもち高速で疾走できる現代の車は、大きな破壊と人身傷害をもたらさう。多くの傷害の重大性からみて、また事故にあった個人と家族のみならず社会にかかる負担からしても、いままで危険引受と呼ばれた同意の形式、あるいは危険の容認が、損害賠償請求権を完全に葬ることが許されるべきかどうか疑わしい。ホストが自動車のゲストに向う注意の基準は、どの運転者もが社会の

人々に負っている通常の注意義務と同様であるべきだとわれわれは考える。

*O'Shea v. Lacey* における限定責任の法理は他人に親切にしたホストに対する同情から発展したとみられる。その当時、無償のゲストの傷害についてホスト個人に負担させることは、あきらかに不公平であると考えられたのである。今日では責任保険が広く普及している。あたらしいルールによって、傷害をうけたゲストから過失のあるホスト個人へ損害負担を転嫁することになる事例は少ない。このルールは、被害者個人から自動車利用者一般に損害負担の一部、または全部を転嫁することになる。ホストによってもたらされた危険に被害者みずから承知で身をさらした事例で、損害負担を被害者からホストに転嫁するのは不公平であるという政策的考慮はもはや適用の余地がない。\*\*\*

危険引受の法理は、過失のある運転をゲストが容認していたところでは、黙示の同意にあたるといわれている。

同意は危険引受の法理を継続させるに十分な理由とはみえない。危険な状況に黙示的に同意した個人は傷害を賠償されることとがないと判決するのは、自動車事故の結果がゲストにあまりにも大きな打撃であるときに、公共の政策に反することになるであろう。

従来、危険引受と呼ばれてきた行為が寄与過失にも当ることがある。不当な危険引受は過失を構成する。本件においてマコ

「自動車運転者の同乗者に対する責任」

ンビルがリヒト夫人と同乗したことは、みずからの安全をはかるうえで過失に当るかどうかについて陪審の判断が求められるべきであった。

\*\*\*被告弁護士は、他の多くの州で、ゆわゆるゲスト・スタチュートと呼ばれる制定法があり、ホストが通常の過失以上の何かについて有責とされないかぎり、ゲストへの賠償が否定されていることを指摘している。これらの法律の制定は、われわれがいま下す判決とは反対方向への進展であると弁護士が述べるのは誤りではない。ここでは、他州の議会がこのような法律制定に至った政策決定を、ウィスコンシン州議会はいままで行ったことがなく、またわれわれもこのような政策決定を行わないであろうということとを述べるだけで充分である。われわれは、ここに宣言する新しいルールが以前のルールに比べて、議会の制定した比較過失の原理によりよく合致するものであると考える。

弁護士は、ある状況が存在するときには、評決作成のうえで留意しなければならぬことがらを指摘している。ゲストの積極的過失が衝突の原因であり、従って、かれの傷害の原因となることがある。たとえば、本件において、マコンビルの不十分な道路注視とリヒト夫人に警告を怠ったとみられることが衝突原因であったと陪審によって認定されている。危険をもたらすような知られた性癖あるいは未熟な技術をもつホスト運転者と同乗したというゲストの過失は、衝突の原因ではないとしても、

そうした危険から生じたゲストの傷害の原因とされることがある。本件では、第二の運転者であるペーターソン氏は事件から除外されており、もしマコンビルが注視を怠ったこととリヒト夫人と同乗したことについて、事故の原因となった過失 (contributory negligence) があつたと認定されるならば、この二つの型の過失をあわせて、事故の原因となつたリヒト夫人の過失と比較されるべきである。もし、衝突について第二の運転者の過失にかんする争点がいぜんとして存在するのであれば、また、もし、いずれかの運転者が他の運転者に損害賠償請求をなすのであれば、一つ以上の比較問題について考慮することが必要となる。ホストと同乗したことについてのゲストの過失は、ゲストがホストあるいは相手運転者、もしくはこの両者に対してもつ請求権に影響する。さらにこのことは各運転者とゲストの過失を比較するうえで考慮にいれられる。しかし、ゲストの過失は、いずれかの運転者が他の運転者に対する請求権には関係がないとされよう。

被告弁護士は、本件の事実からしてリヒト夫人と同乗したマコンビルの過失は、法律問題として、リヒト夫人の過失と同等もしくはこれを越えるものであると主張する。われわれはこの主張に同意しない。リヒト夫人がウィスキーならずともビールを幾杯か飲んだこと、またマコンビルは酒場の客の少グループのなかで彼女に会い、幾度も彼女と同席したことについての証拠はあるが、衝突の前後に二人を見たものによってリヒト夫人

が酔っているようにみえたという証言はなかった。丁度、第一回の陪審がマコンビルに危険引受があつたと認定したように、陪審はマコンビルがリヒト夫人と同乗したことに、みずからの安全をはかるうえでの過失があつたと認定することもできよう。過失全体の五〇パーセントがマコンビルに帰されるという認定を証拠によって裏付けることもたぶんできようが、しかし、本件にみられる証拠は法律問題として、このような認定を下させるものではない。

ペーターソンに過失がなかったという認定については争われたいない。したがって、この争点について、あらたに事実審理の必要はない。マコンビルの弁護士は認定された損害額が不充分であると主張する。不充分であるかどうかはともかく、損害額は低額である。したがって、あらたな事実審理はマコンビル、リヒト夫人とその保険者間のすべての争点について行われるべきである。

原告の請求を棄却し費用支払を命じた判決の部分を取消し、あらたな事実審理のために事件を差戻す。他の部分についての原判決は支持される。

### 【研究ノート】

今回から数回にわたってアメリカ不法行為法のなかでも、とくに自動車事故をめぐる法理をいくつか取上げて行きたい。ここに訳出したウィスコンシン州最高裁の判決は、先例を破棄し

て、運転者はゲストに対してコモン・ローのもとでの通常の注意義務を負うことをあきらかにしたもので、現代の社会変化に法を即応させた判決として称賛された。ウィスコンシン州は比較過失を採用している。寄与過失の原則をとる州では、ゲストに過失ないし危険引受が認められる場合には、ゲストの損害賠償請求権は全く否定される。これに反して比較過失のもとでは、判決文のなかでも述べているように、ゲストの過失ないし危険引受が認められても、賠償請求権は否定されるに至らず、陪審が運転者の過失とゲストの過失とを比較衡量のうえで損害額を決定する。わが国の過失相殺と同様の操作が行われているのである。この判決では、事故の相手車のペーターソンは訴外となっているが、もし彼にも過失が認定されて当事者に加えられていたならば、各当事者の過失にもとづいての責任分担がもっと複雑になって理論的にも興味ぶかいことになったと思われる。

この判決でもその一端がうかがえるように、自動車事故の場合に運転者と同乗者の責任関係については問題が多い。以下、アメリカ不法行為法における運転者—同乗者をめぐる法理について一般的なノートをしてみたい。まずコモン・ローの法理の発展をたどり、次にいわゆるゲスト・スタチュートと呼ばれる制定法の問題点を述べることにする。

## (一) コモン・ロー

コモン・ローのもとで、自動車の運転者は無償の同乗者ゲスト

「自動車運転者の同乗者に対する責任」

トに対して通常の注意義務 *duty of ordinary care* を負うものとされている。二十世紀のはじめ自動車の日常化とともに急激に増えた自動車事故において、運転者がゲストに対して負う民事責任が新しく問題となったとき裁判所が適用したコモン・ローの理論には主として次の三つのものがあつたと云われる。

(一) 馬車運転者が無償の同乗者に負った責任—古くから通常の注意義務を負うとされた。(二) 動産の無償受寄者の責任—軽度の注意義務、即ち *gross negligence* についてのみ、寄託者に責任を負うとされる。(三) 土地や家屋の所有者が *licensee* に負う責任—通常の注意義務、この場合、特に新しい危険を作りださない義務を負うとされている。<sup>①</sup>

このうち(一)の馬車運転者のゲストに負う通常の注意義務を、さらに、こまかく分析すれば、結局、(三)の *licensor* の責任と同様のものであるということがいえよう。のちに述べるゲスト・スタチュートによってコモン・ローのもとでの責任が変更されるまで、この *licensee* の理論にもとづいて、自動車の運転者はゲストの安全について通常の注意義務を負うとするのが多数の裁判所の立場となった。これに対して(二)の無償寄託の理論にもとづいて、運転者は重過失についてのみゲストに責任を負うとするのは少数の裁判所にとどまった。

次にコモン・ローのもとでの、この二つの異った判例の立場を検討してみよう。

馬車のゲストをはっきり *licensee* であるとした、おそらく



最初の判例はニューヨーク州の *Patnode v. Foote*, 138 N. Y. Supp. 221 (1912) であろう。この事件で原告は裁判所へ証人として出頭する被告を、自分の馬車に好意から乗せて運ぶ途中、事故を起した。この判決の中で、裁判所は、この種の事件が New York 州ではじめてのもので、他の州にも先例がみられないことにふれてから、コネティカット州の *Pigeon v. Lane*, 80 Conn. 237 (1907) を唯一の先例として引用している。この *Pigeon* 事件では、十四才の少年が雇用者の馬ソリで仕事に向う途中、馱者の過失からソリが横転して、足を失った事件で、はたして fellow-servant rule が適用されて、原告の請求が拒否されるかが争われた。裁判所は、①仕事場へのソリ運送が雇用契約あるいは運送契約にもとずいて行われたものではない。②原告は好意的に合乗を許されたすぎないとの理由から fellow-servant rule の適用を否定し原告の請求を認めた。従って、何らの契約にもとづかず好意的に同乗を許された者は licensee であるとされた。

馬車のゲストは licensee と同様であるとした *Fatnode* 判決の立場はその後、二・三年をへずして、多くの裁判所によって、自動車のゲストの事例にそのまま先例として適用されることになった。これらの判例によれば、自動車のゲストは、運転者の技術の程度や、あきらかな車の欠陥などから起りうる危険を承知で乗るものとみなされる。一方、運転者はゲストの安全について通常の注意義務を負うものとされる。

通常の注意義務を適用する立場に対して、少数の裁判所はゲストに対する運転者の責任を軽減する立場をとった。運転者は gross negligence 又は willful misconduct についてのみゲストに責任を負うとするのである。この立場は、マサチューセッツの裁判所によって、うち出されたので、マサチューセッツ・ルールとも呼ばれたが、ジョージア、ワシントン、それに、バージニアの各州がこれに従った。

自動車のゲストからの賠償請求を扱った、マサチューセッツの最初の事件である *Massaletti v. Fitzroy*, 228 Mass. 487 (1917) に於て、判決は、運転者はゲストに対して動産の無償受託 (gratuitous bailment of chattles) 者が負うのと同様の責任を負うものとした。従って、ゲストは運転者の gross negligence を立証しないかぎり損害賠償をえることが出来ない。裁判所はその理由とするところを次のようにいう。

「ある仕事を無償でひき受けた者が、同じ仕事を有償で行う者が負うのと同様の注意義務を負わされるべきではないということは、正義の求めるところである」(118 N. E. 117)

車の同乗が有償であるか無償であるかによって、運転者の責任に差があるべきだとするこの判決は、その当然の結果として異った過失の程度を認めなければならないことになった。即ちこの判決でマサチューセッツの裁判所は過失の程度を認めないとした先例を破棄している。コモン・ローのもとでは通常の事故責任について過失の程度を認めないのが普通とされ、わずか

に物品寄託の責任についてだけ異なった過失の程度が認められているにすぎないとされる。<sup>②</sup> コモン・ローの過失の概念は *reasonable man* が各場合に依じて、期待されている通常の注意義務をはたさなかったということであり、各場合に於ける通常の注意義務の程度は陪審によって判断される。

過失の程度によって、いわゆる軽過失、通常の過失、重過失の区別をおくのが妥当かどうかはコモン・ローで古くから争われている問題である。Massaletti 事件の判決文の大半が過失の程度を認めるかどうかについて、先例の検証にいややされている。裁判所は理論的な区別はともかく、先例のなかに、また立法のなかでも過失に程度の差が実際に認められていることをあげて、*gross negligence* の概念をこの事件に適用することを決めている。はたして裁判所の云う *gross negligence* と *ordinary negligence* の違いが、たんに量的なものか、質的なものかについて、また、はたしてここに云う過失が客観的なものか主観的なものかについての考察は過失理論の本質的な問題であり、このノートのよくなしうることではない。

重過失を認める実際的な結果として、裁判所が陪審による事実審理を開くまでもなく法律を適用して事件を処理する場合は多くなると考えられる。過失の程度による区別は、事実問題の決定にあたって陪審に属する権能を奪うものであるとの批判がなされている。

裁判所がここで云う *gratuitous bailment* が契約にもとず

「自動車運転者の同乗者に対する責任」

くものであるかどうかは判然としない。無償行為についても、いわゆる *consideration* があつたとされるときは、契約が成立するわけである。ここで裁判所は、自動車の運転者が一般に負う通常の過失についての不法行為責任を、ゲストについて特に制限しているわけであるから、両者の間に何らかの契約関係を予定しているようにもとられる。無償の同乗者の賠償請求権が契約責任にもとずくものか、あるいは不法行為にもとずくものかは、わが国でもいわゆる請求権競合をめぐる問題とされるところであるが、コモン・ローのもとで、賠償請求権がどちらの責任にもとずくかを区別しようとすることはあまり重要な意味をもたないようである。すくなくとも、ここにあげたマサチューセッツの判例では、当事者間の責任が契約によるか不法行為によるかという問題より、むしろ無償行為と有償行為の間に責任の区別をつけることが、その判決の中心になっている。いずれにしても、運転者とゲストの間の事実関係が問題となるときには、運転者の過失の有無とともに、陪審に事実問題としてはかられるから、運転者のゲストに対する責任を契約、あるいは不法行為のいずれにもとずくとするかは直接に問題とはされない。この契約と不法行為との区別のあいまいさは、あとで触れるようにいかなる場合に同乗者をゲストとするかという問題をめぐっても云えることである。

マサチューセッツ・ルールは、物品寄託の責任理論を人間に援用するのは順当でないとする批判をうけて多数の支持すると

ところとはならなかった。Massaletti 事件の翌年に自動車のゲストの請求をはじめて審理したメイン州の裁判所はマサチューセツ・ルールの適用を拒否して次のように述べている。

「いいかえれば、無償行為者はゲストの生命、身体を尊重すべきであり、不当にゲストをあらたな危険にさらすべきではないというのが間違いないルールであると考ええる。これが確立された法原則と両当事者にとっての正義とに矛盾しない、健全で実際のルールであると思える。このルールは争点の決定を事実問題として陪審にゆだねるのである」 Avery v. Thompson, 117 Me 102 (1918)。

このように次にのべるゲスト・スタチュートの制定をみるまでは、コモン・ローのもとで運転者はゲストに対して通常の注意義務を負うというのが有力な見解であった。

- ① White, *The Liability of An Automobile Driver to A Non-Paying Passenger*, 20 Va. L. Rev. 326, 329 (1933).
- ② 物品の寄託責任について、それが有償行為か無償行為かのちがいによって、過失の程度に差をおく考え方は、ローマ法の影響であるといわれる。Prosser, *TORTS* 2d 148, Harper & James, 2 *TORTS* § 16.13. Green, *High Care and Gross Negligence*, 23 Ill. L. Rev. 4 (1928)

### (三) ゲスト・スタチュート

自動車事故の急激な増加とあいまって、コモン・ローのゲストの賠償請求権を立法によって制限しようとする動きがおこり、

一九二七年のコネティカットの立法をかわきりに、わずか四・五年の期間に二七州がいわゆる “guest statute” と呼ばれる法律をもつことになった。<sup>④</sup> この種の立法をもたらず原動力となつたのはあきらかに直接の利害関係をもつ保険会社であり、立法によって運転者の gross negligence あるいは willful misconduct の立証を要件とすることで「なれあい請求」を困難にするとともに保険金の支払をおさえようとすることにあつたといわれる。<sup>⑤</sup>

この種の立法がゲストの賠償請求権を制限するのは、憲法に定める「法の平等な保護」に反するものだとして、その合憲性がしばしば争われた。Silver v. Silver, 280 U. S. 117 はこの種の事件として、連邦最高裁所にもち出された最初のものであるが、最高裁はゲスト・スタチュートが gross negligence に限ってゲストの請求を認めている場合には、州政府の規制権限 police power の行使の範囲内であるとして合憲の判決を下した。<sup>⑥</sup>

各州のゲスト・スタチュートは、用語上のこまかい相違はあつても、要するに運転者はゲストに対して通常の過失については責任を負わないとするものである。<sup>⑦</sup> ゲストは運転者に「通常の過失」以上の “gross negligence” や “willful and wanton misconduct” があつたことを立証しなければ請求を認められない。gross negligence をはじめとする各立法の過失について

の表現が ordinary negligence と質的あるいは量的に異なるものであるかどうかは各州の立法のもとの具体的な判例の検討をまつよりほかはない。<sup>⑧</sup>ここでは特に、ゲスト・スタチュートのもとで、どのような場合に同乗者が「ゲスト」とみなされているかを中心に調べてみたい。

③ コネティカット州のゲスト・スタチュートは一九三七年に廃止されて、もとどおりコモン・ローのもとで運転者はゲストに対して通常の注意義務を負うとされている。

④ 最近のゲスト・スタチュートについては、Morrison & Arnold, *Automobile Guest Laws Today: Report of the Automobile Insurance Committee 1960*, 27 Ins. Counsel J. 223 (1960) にまとめられている。

⑤ See Malcom, *AUTOMOBILE GUEST LAW: STATUTES AND DECISIONS* (1937). "These so-called guest statutes are intended to check or limit claims and suits brought by guest passengers in automobiles against their hosts who happen to carry liability insurance." *ibid.* v. "There is no doubt, however, that executive officers of large liability insurance companies and well-informed state insurance commissioners furnished the necessary impetus to incorporate these statutes....." *ibid.* 2.

⑥ ゲストの請求権を全く否定する規定は違憲であるとされている。Stewart v. Houk, 127 Or. 589, 61 ALR 1236 (1928).

⑦ 各ゲスト・スタチュートに用いられた「過失」についての表現は Harper & James, *ibid.* § 16. 15 に集められている。なお一般にゲスト・スタチュートについては次の論文を参照。Weber, *Guest*

「自動車運転者の同乗者に対する責任」

*Statutes*, 11 U. Chi. L. Rev. 24 (1937), Gammon, *The Automobile Guest*, 17 Tenn. L. Rev. 452 (1943).

⑧ ホスト・ゲストをめぐる主要な事例は次の ALR Annotations に集められている。82 ALR 1365 (1933), 95 ALR 1180 (1935), 146 ALR 932 (1943), 161 ALR 917 (1946), 2 ALR 2d 932 (1948), 10 ALR 2d 1351 (1950).

### 誰がゲストとされるか

同乗者がゲスト・スタチュートにいう「ゲスト」に該当するかどうかを決定するための要件として、次の三点が考慮される。

① 同乗が無償であるか、② 運転者＝同乗者間の関係、③ 運行の目的。まず同乗者がゲストに当るとされるためには、その同乗が無償でなければならない。この場合の無償というのは、金銭の支払がないということだけにとどまらず、同乗によって運送の対価とみなされるなんらかの利益が運転者に帰属しないことを要する。対価とみなされるような利益が存在したかどうかを判断するためには当事者間の関係、運行の目的をもあわせて考慮する必要があるから、これら三点を個々独立の要件としてあつかうことはできない。以下にこれらの関連する点をまとめて述べる。

**無償の同乗者** 制定法の多くは、ゲストの要件として同乗が無償でなければならないとしている。これらの制定法の規定には、ふつう“guest without payment”あるいは“without compensation”という表現が使われている。<sup>⑨</sup>もし同乗者が運

送の対価を支払って乗ったのであれば、ゲストではなく乗客 “passenger for hire” とみなされ、したがってゲスト法の適用はなく、運転者の通常の過失について賠償請求をすることができる (J.J. v. J.J. passenger for hire は private carrier の場合である。common carrier の場合は、より高度の注意義務を負わされる)。

裁判所は payment あるいは compensation の解釈にあたって、これらを金銭の支払に限らず、各事例によって広く当事者間にある利益関係を考慮する。要するに運転者が同乗者から運送の対価とみなされる利益をうけたかどうかが問題となる。

一般に payment と compensation は同義であるとされるが、<sup>⑩</sup> 裁判所によっては後者を前者よりも広い意味に解釈している。

では実際どのような場合に payment ないし compensation があつたとみなされ、したがって同乗者はゲストではなく乗客であるとされるのであろうか。たとえ具体的な金銭・物品の授受がなくても、当事者間に特別な関係があるときには、同乗者の同乗そのものが運転者にとって運送の対価とみなされるような利益をもたらすものであると認められることがある。

まず運転者⇨同乗者間に雇用関係、あるいは商取引関係が存在し、かつ運行が業務・商用の目的でされる場合には、同乗者はゲストではない。例えば重役と同乗して会議に行く途上の秘書 Dobbs v. Sugioka, 185 P. 2d 784 (1947)、あるいはサールスマンの運転する車に試乗中の雇客などである。また当事者

の関係は経済的利益をもたらすものに限らない。例えばコーチの車に同乗して試合に行く途上の学生選手 Schwenck v. Jacobs, 35 So 2d 123 あるいは救急車で運ばれる病人につきそった友人 Lisoer v. Faust, 168 Ohio 346 などもゲストではない。お互の子供を毎朝交代で学校へ送る約束をした隣人間には相互利益があるとして、車に同乗させた子供はゲストでないとした例もみられる(ゲスト・スタチュートのなかには、個人所有の車に同乗して登下校中の児童生徒には適用のない旨の明文規定をおいたものがある)。

車の所有者が他人に運転をまかせて同乗中に事故にあつた場合には、車の使用という利益を提供しているとして、ゲストではないと推定される Ray v. Hanisch, 147Cal. App. 2d 742. 所有者が自己の車に同乗中に事故にあつたときには、ゲストの扱いをうけないと明文規定する州もある。しかし、これに反して運行が相互の利益をもたらすものであれば、他人に運転をまかせて同乗中の所有者といえどもゲストとみなす解釈をとる州もある。

一方、運転者⇨同乗者間の関係にかかわらず、運行の目的が業務・商用にかかわりのない純然たる楽しみ Pleasure のためであつたり、たんに社交的便宜や好意をうけて同乗している場合にはゲストに当る。このような運行において同乗者が経費の一部を負担したときにも、いぜんゲストとされるかというのは厄介な問題である。経費の負担が日常の社交的慣習あるいは儀

礼の範囲にとどまるとみなされるときには、同乗者はいぜんゲストであるとされる。例えば同乗者が有料道路、橋などの料金を支払うのは日常よく行われることであるが、この種の負担は儀礼的なものとして、payment あるいは compensation にはあたらないとされる。この点で興味ぶかいのは、いわゆる California oil and gas rule と呼ばれるもので、このルールによれば、同乗者がガソリンやオイルなど経費の一部を負担しても、それだけでは運送の対価とはみなされず、いぜんゲストに当るといふものである。

しかし多くの裁判所は運行に要する経費の負担について、当事者間にあらかじめ取決 pre-arrangement のあった場合には、これを儀礼的な負担とはみず、同乗者はゲストではないとする。例えば友人同志が旅行を計画しガソリンその他の経費の共同負担を約束して出かけたのであれば、同乗者はゲストに当らない Smith v. Clute, 277 N. Y. 407 (1938)。この例で、当事者は joint enterprise の関係にあるとされる。この joint enterprise は partner の理論を自動車の利用関係に適用したもので、アメリカ法に特殊な理論であり、これについては稿を改めてとり上げたい。この理論もゲスト・スタチュートと同様に、同乗者の賠償請求権に制約を加えるものであるが、ここでは両者に次のような相違があることにふれておきたい。

ゲスト・スタチュートは運転者に対する同乗者の賠償請求権を制限するものであるが、joint enterprise の理論は同乗者が

自己の同乗する車の運転者以外の加害者（たとえば車の衝突事故における相手方）に対しても賠償請求権を制限するさいに用いられる。この理論のもとでは、事故について同乗者にも運転者と同様の過失があったとみなされる（転嫁過失 imputed negligence）。したがって事故の第三者に対して、同乗者は運転者と共同責任を負うものとされる。しかし、この理論は逆に加害者に対する同乗者の請求権を制限するために援用されることがはるかに多い。すなわち運転者と同様の過失が同乗者でありとされるところから相手方の提出する寄与過失 contributory negligence の抗弁によって、同乗者は運転者と同じく衝突の相手方に対する賠償請求権を失うのである。

**同乗の家族** 同乗者が運転者の家族である場合にはゲストであると推定される。この推定をくつがえすためには、当事者間に運送の対価とみられる特殊な利益の授受があったことを立証しなければならない。同乗の家族をゲストとすることで、家族間のなれあい請求を防ぐことが、まさにゲスト・スタチュートの立法目的の一つであったといわれる。極端な例として、家族の同乗者の賠償請求権を全く否定する立法もあった。アーカンサス州のゲスト・スタチュートには三親等の血族・姻族間の賠償請求を認めない旨の規定があったが、制定後二十数年をへてはじめてその合憲性が争われ、州最高裁判所は、ゲストの請求権を否定した制定法が違憲とされたこと（註6参照）にならって、同乗の家族の請求権を認めない規定を違憲とする判決

を下している。Smberson v. Buffington, 288 Ark. 120, 306 S. W. 2d 326 (1957)。

ゲスト・スタチュートのもとで、家族間の訴訟は最近あまりみられないようである。これは家族をふくむ車の同乗者を対象とする任意の傷害保険がゆきわたって、問題の解決がほとんど保険にゆだねられたためであると思われる。

ゲストの定義のほかに、ゲスト・スタチュートの適用をめぐる二、三の問題を次にあげておきたい。

**ゲストの同意** ふつうゲストは運送されることに同意のうえと同乗しているものとみなされる。ゲストの同意が特に問題となるのは年少者の場合である。ゲスト・スタチュートにいう「ゲスト」になるには、当然に同乗者自身の同意が必要であり、したがって判断力のない幼児はゲストに当らないとされる。しかし、幼児がその両親と同乗している場合や、両親・保護者の同意があったとみなされる場合にはゲストであるとされる。

ゲストの同乗は任意のものでなければならぬ。同乗ののちに運転者の乱暴な運転に対して「スピードを落すよう」注意しただけでは足りないが、身の危険を覚えて降してくれるよう要求して聞きいれられなかった場合には、同乗者はその意思に反して乗せられていることになりゲストではなくなる。

**飲酒運転** ゲスト・スタチュートのなかには、とくに例外規定において飲酒運転の場合には、ゲストに対する運転者の責任を軽減しない旨を明示したものである。ゲストは運転者に通常

の過失があったことを立証すれば損害賠償を得ることができる。しかし、このような場合に、ゲストは運転者の飲酒を承知で同乗したという危険引受 assumption of risk の抗弁によって運転者の免責が認められることが多い。

**その他** 多くの州において、ゲスト・スタチュートは、コモン・ローのもとで同乗者に認められていた権利——運転者の通常の過失に対する賠償請求権——を制限する立法であるところから、裁判所はこれを拡張解釈することはない。同乗者がゲストに当るかどうかは、いままで述べたように当事者の関係、運行の目的、対価など事実認定にかかるところが大きいので、ふつう陪審の判定にゆだねられる。

⑨ ゲスト・スタチュートの最初のものである条文を次に例示する。

この法律はのちに廃止されたが、(註3参照)、各州の立法のモデルになったものである。Section 1. No person transported by the owner or operator of a motor vehicle as his guest without payment for such transportation shall have a cause of action for damages against such owner or operator for injury, death or loss, in case of accident, unless such accident shall have been intentional on the part of said owner or operator or caused by his headless or his reckless disregard of the rights of others. (Connecticut Guest Law. Chap. 308, Laws of 1927).

⑩ 例えば、ワシントン州最高裁は Washington Guest Statutes Section 1, Chap. 18 (1933) に規定された "payment" のことについて次のように述べている。"To constitute one a passenger

rather than a guest, an actual or potential benefit in a material or business sense resulting to the owner is required." Fuller v. Tucker, 4Wash. 2d 426. 一方、ネンダ州の裁判所は、ネンダのゲスト・スタチュートが "payment" ではなく "compensation" という文言を用いていることを指摘して次のように述べている。"In this state the compensation, as in California, may be any tangible benefit conferred by the invitee upon the owner or operator of the motor vehicle." Nyberg v. Kirby, 65 Nev. 421 42. 又、Georgetta, *The Major Issues in a Guest Case*, Ins. L. J. 585 (1954) 参照。

※

ゲスト・スタチュートによる運転者の責任緩和が、各国にみられる自動車事故の民事責任を無過失責任に近づける傾向のなかで、どのような意味をもつかということは興味ぶかい問題である。もちろんこの問題に対しては、アメリカ法における過失責任理論の検討とその変遷をあとづけてはじめて的確な結論を得ることができよう。ただここでは次の点にふれるに止めたい。ゲスト・スタチュートの立法目的と裁判所の解釈から推論できるところでは、これらの制定法による同乗者に対する運転者の責任緩和をもって、逆にアメリカ法における自動車事故責任一般が実質的に無過失責任化しているとみる(野田良之「自乗する英米の民事責任法の概観」法協五九巻七二頁)ことには疑問がある。むしろアメリカ法における自動車事故責任一般は、くりかえされる批判と改革案にもかかわらず、いぜん過失責任の原則が固持されているよう

「自動車運転者の同乗者に対する責任」

に思われる。もちろんこの推論を裏付けるためには、アメリカにおける任意の責任保険の普及と自動車事故の民事裁判で陪審のはたす特殊な役割が考慮されなければならない。

アメリカにおけるゲスト・スタチュートの制定された特殊な背景として次の二つをあげることができる。一九二七年にはじめてのゲスト・スタチュートがコネティカット州で制定されたから、わずか四・五年の間に半数近くの州が同種の立法を制定している。そして、これは自動車事故の責任保険が非常な勢いで一般化されたのと時期を同じくしている。この種の法律の立法化を積極的に働きかけたグループは責任保険会社であったといわれる。立法過程をみるとこの種法律の目的が主に運転者同乗者間の「なれあい」による保険金請求の防止にあったことはあきらかである。この目的が極端にあらわれた例として、ゲストあるいは家族の同乗者の請求権を全く否定した制定法まで出現したのである。さらに、いぜんとして責任保険会社を直接当事者とする訴訟を認めず、被告の責任保険加入の有無にかんする証拠を許容しない裁判所があることを思えば、訴訟当事者間の「なれあい」を法廷で争うことのできない保険会社が、当時この種の立法によって「なれあい」請求の防止を必要としたことが理解される。

このような保険会社の利害関係とは別にゲスト・スタチュートをささえる一般の法感情があることも見逃せない。こうした法感情はしばしば裁判所の判決文のなかに素朴なかたちで表現



されているが、たとえば「好意をアダで返すべきでない」とか「犬は飼主の手を噛んではならない」などである。コモン・ローのもとで無償の物品受託者の責任を類推して、ゲストに対する運転者の責任を軽減する法理は、それにもとづく最初の判例をうち立てた州の名をとってマサチューセツ・ルールと呼ば

れている。こうしたルールを支える法感情はまたピューリタンの倫理と無縁のものではなからう。しかし、こうした法感情を別として考えれば、こと人身の安全にかんして、運転者の負う注意義務に車外にある者と同乗者の間に差異を認めなければならぬ理由はないといえよう。