慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	〔商法 三六八〕自動車損害賠償保障法一〇条にいういわゆる「構内自動車」が道路上を走行中に発生した事故に対する政府の自動車損害賠償保障事業の適用の可否(積極)
Sub Title	
Author	肥塚, 肇雄(Koezuka, Tadao) 商法研究会(Shoho kenkyukai)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	1997
Jtitle	法學研究 : 法律・ 政治・ 社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.70, No.4 (1997. 4) ,p.135- 148
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	判例研究
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19970428-0135

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

判例研究

自動車損害賠償保障法一〇条にいういわゆる「構内自動車」が道路上を走行中に発生した事故に対する政府の自動車損害賠償保障事業の適用の可否（積極）

〔商法　三六八〕

（名古屋高裁平成二年一〇月三〇日民事第一部判決、昭和六三年(ネ)第三五一号損害賠償請求控訴事件、原判決取消（上告）、訴務月報三七巻三号五八六頁）

〔判示事項〕

一　友人の父親が経営する板金工場内で専ら使用されていたフォークリフトを無断運転した者が道路上で起こした事故について、右父親にフォークリフトの保有者としての運行供用者責任が肯定された事例

二　いわゆる構内自動車が道路上で起こした事故は、自動車損害賠償保障法七二条に基づく政府の自動車損害賠償保障事業の適用を受けるか（積極）

〔参照条文〕

自動車損害賠償保障法三条・一〇条・七一条・七二条

〔事　実〕

Y〔被告・被控訴人〕は、「Y板金工作所」という商号で板金業を営み、その工場内で荷物の積み降ろし作業に使用するフォークリフト（以下、本件車両と略記する）を所有し、これを本件工場内において占有・管理し、もっぱら本件工場内において使用していた。本件車両は、自動車損害賠償保障法（以下、自賠法と略記する）一〇条にいういわゆる構内自動車であるため、自動車損害賠償責任保険（共済）（以下、自賠責保険と略記する）が付保されていなかった。

Yは、昭和五七年五月一日午後七時三〇分過頃、所要のため本件工場を出たが、この日は本件車両のエンジンキーを抜くのを忘れた。Yの妻Aは、右事務所で事務関係の残業をした後、午後一〇時過頃、本件工場の西側シャッターから出て帰宅したが、B_1（Yの長男）［事故当時一七歳］が間もなく戻るものと思い、シャッターに施錠をしなかった。このため、本件車両は、同日から翌五月二日までエンジンキーが付けられたままの状態で、施錠がされていないシャッターの工場内に保管されていた。

B_1は、昭和五六年秋以降、本件工場内にある部屋で、留守番のため寝泊まりしていた。その部屋は、B_1とその仲間である訴外Cらの溜まり場となっていた。

B_1は、本件部屋を外出する際、自宅にいたB_2（Yの三男）［事故当時一五歳］に本件工場の留守番を依頼し、そのため、B_2は遊びに来ていた友人訴外D_1［事故当時一五歳］とともに、五月一日午後一〇時二〇分頃、本部屋に行った。そこには、B_1の友人である訴外Cがすでにいた。翌五月二日午前一時四〇分頃、最後まで残った者も本件部屋から帰宅しようとして工場に降りてきたとき、エンジンキーのついた本件車両を発見し、訴外Cがそれを運転してシャッターから工場外へ出た。途中、訴外CはEと運転を交代し、B_2を除く訴外C、訴外D_1らも本件車両に乗り込み、運転を再開した。B_2は訴外D_1らに乗らないように注意したものの、誰も聞く者はなく、道路に出てから左折後、再び訴外CがEと代わって運転を始めたが、二度目の左折地点で、本件車両の左側を小走りで伴走していた訴外D_1を本件車両の左側側面で道路左側ブロック塀に強圧・転倒させ、脳挫傷により死亡させた。

X（国）［原告・控訴人］は、自賠法七二条一項に基づき被害者D_1の父母D_2、D_3に保障金を給付した後、D_2、D_3のYに対して有する同三条に基づく損害賠償請求権を代位取得した旨主張し、Yに対し上記給付額相当の金員の支払を求めて本訴を提起した。

第一審判決（名古屋地判昭和六三年六月一〇日、金判九二五号一三頁、訴務月報三七巻三号五九九頁）は、Yの自賠法三条の運行供用者責任を否定し、Xの請求を棄却した。ただし、政府の自動車損害賠償保障事業（以下、政府保障事業と略記する。〔自賠法七二条〕）の適用の可否については、傍論部分で、肯定する旨を述べた。これに対し、Xが控訴した。なお、本件控訴審判決後、上告されたが、最高裁は、平成五年三月一六日第三小法廷判決において、詳細な理由を示すことなく、本件事故への政府保障事業の適用

を肯定し、上告を棄却した。

〔判　旨〕原判決取消

一　自賠法「一〇条は同法三条の適用を除外していないから、このような自動車〔構内自動車――筆者注〕が事故を起こした場合に、その保有者が当該自動車の運行支配を有していると認められる限り、同法三条により運行供用者責任を負担すべきことはいうまでもない」。「訴外CとEの運転は、Yからすれば、無断運転に該当する」が、「Yの本件車両に対する運行支配は、本件事故の時点でもなお及んでいたものと認めるのが相当であ」り、訴外D[1]は自賠法三条にいう「他人」に該当し、したがって、「Yは本件事故につき、運行供用者責任を負担するものといわねばならない」。

二　「なるほど、人身損害が生じた場合に、自賠法七二条一項後段によって、政府の自動車損害賠償保障事業の適用を受けうるのは、責任保険の被保険者及び責任共済の被共済者以外の者が、同法三条の規定によって損害賠償の責に任ずる場合であるが、その括弧書きによって、その責任が同法一〇条に規定する自動車の運行によって生ずる場合が除かれているから、本件車両のように、構内自動車の運行によって生じた損害の場合は、その適用が除外されていると解されるかのようにみえる。しかしながら、構内自動車とえいども、本来の用途から外れて、道路上を運行している際に事故を起こした場合には、自賠法に反して責任保険または責任共済の契約を締結しないまま、自動車を運行の用に供した場合と異なるところがないから、結局、構内自動車の運行によって生じた損害について、政府の保障事業の適用を受けられないのは、この種の自動車が工場内等で運行されている場合の事故に限られ、道路上の事故の場合は、一般の自動車による事故の場合と同様に、右保障事業の適用を受けうるものと解すべきである。そして、このように解することがまた、道路上における自動車の運行によって生じた、不特定の第三者の損害をできるだけ救済するため、自賠法により設けられた、政府の自動車損害賠償保障事業の目的・趣旨にも合致するもとのいわねばならない。

したがって、本件車両には自賠法七二条が適用されないというYの主張は、採用できない」。

〔研　究〕結論に賛成するが、その理由には反対する。

一　本判決は、いわゆる「構内自動車」（自賠法一〇条）が道路上を走行中に事故を惹起した場合に政府保障事業（自賠法七二条以下）が適用されるか否かについて高裁レベルで初めて判断が下されたものである。本稿においては、

構内自動車の運行に起因する事故についての運行供用者責任の発生の有無を簡単に検討し、その事故に対する政府保障事業の適用の可否に中心をおいて考察を試みる（異論の余地があるところだが、紙幅の都合上、運行供用者責任が成立することを前提に考察をすすめる）。

二　本件事故の特徴は、「構内自動車」が構内ではなく「一般道路上を走行中に」事故を惹き起こした点にある。構内自動車（自賠法一〇条）とは、道路以外の場所のみにおいて運行の用に供する自動車をいう（注解交通損害賠償保障法・鈴木潔＝川井健＝小川昭二郎＝宮原守男編一〇二頁〔平野善次郎筆〕、木宮高彦＝羽成守＝板東司朗・注釈自動車損害賠償保障法一〇八頁〔板東司朗筆〕）。そして、ここにいう「道路」とは道路法二条一項に規定する道路、道路運送法二条八項に規定する自動車道およびその他一般交通の用に供する場所をいい、道路交通法二条一号にいう「道路」の意義と同じであるとされている（木宮＝羽成＝板東・前掲書一〇八頁〔板東筆〕）。構内自動車であれば、付保義務等について定める自賠法五条および七条から九条の三までの規定は適用されないことになり（自賠法一〇条）、適用除外車の一つとされる（他の適用除外車には、国が自衛隊の任務遂行に必要な業務に用いる自動車、日米安保条約に基づき米軍がその任務遂行に必要な業務に用いる自動車、国連軍の地位協定に基づき国連軍がその任務遂行に必要な業務に用いる自動車等がある〔同法施行令一条参照〕）。保険実務上は、自動車を構内でのみ運行の用に供するという保有者の意思のもとに、未登録車の場合はそのまま構内で使用すると構内自動車となり、既登録車の場合は道路運送車両法一五条・一六条のまつ消登録手続きを経た上で使用するとそれになるという取り扱いがなされている。構内自動車は、保有者の、一般自動車道を走行しない自動車として使用するという意思を根拠に、「自動車皆保険（共済）」の原則（自賠法一二条、五四条の五）を基礎づける付保義務（同法五条、八七条一号。なお、五四条の二）が免除されるものである。

三　構内自動車の運行により事故が惹起された場合に、その保有者は運行供用者責任（自賠法三条）を負担するのであろうか。

本判決は、「本件車両は、……本件工場の構内において、荷物の積み降ろし作業に用いられる自動車であるため、自賠法一〇条により、自動車損害賠償責任保険の契約の締結を強制されるものではないが、同法一〇条は同法三条の適用を除外していないから、このような自動車が事故を起こ

した場合に、その保有者が当該自動車の運行支配を有していると認められる限り、同法三条により運行供用者責任を負担すべきことはいうまでもない」とし、肯定する。最高裁所は、昭和四八年七月六日第二小法廷判決〔上告棄却〕（判時七一五号五〇頁、判タ三〇〇号二〇七頁）において、Y会社［被告・控訴人・附帯被控訴人・上告人］の作業内で、従業員Aはショベルローダーを事業用に使用中にそれで甲を轢いて死亡させたので、その夫、子であるXら［原告・被控訴人・附帯控訴人・被上告人］が自賠法三条に基づきY会社に対し損害賠償を求めた事件について、次のように述べ、構内自動車について自賠法三条の適用を肯定した。甲は「ショベルローダー（道路運送車両法二条二項にいう自動車）（以下本件ローダーという。）に轢かれて死亡したものであるところ、本件ローダーは、自動車損害賠償保障法二条一項にいう自動車であることが明らかであり、そして、同条二項にいう運行とは、道路運送車両法二条五項にいう運行よりも範囲が広く、工場敷地内や公園等道路以外の場所のみで自動車を当該装置の用法に従い用いる場合をも含むものと解すべきであるから、……本件ローダーをY会社の作業所内のみにおいて用いたものであるとしても、……Y会社は、その所有の本件ローダーを自己のため運行の用に供していたものであり、かつ、その運行によって右甲の生命を害したものであることが明らかであって、Y会社は、これによって生じた損害につき、自動車損害賠償保障法三条所定の責に任ずべきものといわなければならない。もっとも、同法一〇条によると、道路以外の場所のみにおいて運行の用に供する自動車については、同法五条の規定（自動車損害賠償責任保険）の適用はないけれども、そのことと同法三条の損害賠償責任とは別個の問題であって、右の自動車について同法三条の適用が排除さるべきいわれはない」、と。また、下級審の裁判例を挙げると、東京地判昭和四三年一二月二六日交民集一巻四号一五四八頁は、被告らの、被告車は専ら工場内のみに使用する特殊なものであるから自賠法の適用はないとの主張に対し、自賠法の適用のある「自動車」を定義する同法二条一項とそれを受ける道路運送車両法二条二項は、「農業耕作用の小型特殊自動車を自賠法の適用除外としている外は制限を付していないのであるから、工場内で使用する特殊なものであることを以て自賠法の適用がないとの見解は独自の見解であって、当裁判所の採用するところではない」と述べ、「自賠法一〇条の適用除外は、同条が『第五条及び第七条から前条までの規定は……適用しない。』と明示している

とおりであって、自賠法三条の適用を除外するものではない」、と判示した（他に、新潟地判昭和四七年一〇月三一日交民集五巻五号一四八三頁がある）。このように、構内自動車の運行中の事故に対する運行供用者としての責任は免れないとされる（前掲注解交通損害賠償保障法一〇三頁〔平野筆〕、木宮＝羽成＝板東・前掲書一〇七頁〔板東筆〕）。

思うに、自賠法一〇条は自動車がいかなる場所で運行されようともそれ自体に内蔵されていた抽象的危険が運行によって実現されることに着目し運行供用者に厳格な責任を課す（同法三条）ことによって未然に事故の発生を防止するとともに、民法の使用者責任（七一五条）の欠陥を補完しようとして、自賠法三条の適用を排除しなかったのであろう（したがって、同法七二条一項後段括弧書きの「その責任」とは「第三条の規定による責任」と解される）。このように、構内自動車の運行による事故についても保有者は運行供用者責任を負うと解される。

しかし、構内自動車については自賠法五条の適用がないため、構内自動車に自賠責保険の付保されない場合が予測され、その場合は構内自動車の運行に起因する事故の被害者は自賠責保険による救済を受けることはできない。そのため、被害者は政府保障事業（自賠法七一条以下）による救済を求めることになる。

四　政府保障事業とは、判例（最三小判昭和五四年一二月四日民集三三巻七号七二三頁、判時九五二号四七頁、判タ四〇六号八三頁〔甲自動車（付保車）と乙自動車（無保険車）の二台の車両の運行により生じた交通事故の被害者が甲自動車について自賠責保険により損害填補を受けることができる場合に、さらに、乙自動車についても政府保障事業に対し保障請求することができるか否かが争われた事件に対し、最高裁は保障請求を否定した〕。以下、昭和五四年最高裁判決と略記する。）によれば、自賠責保険制度がひき逃げ事故または無保険車による事故等の、「保険の制度になじまない特殊の場合における被害者を救済することができないので、等しく交通事故の被害者でありながら自賠責保険によっては全く救済を受けることができない者が生じるのは適当でないとして、社会保障政策上の見地から特に、とりあえず政府において被害者に対し損害賠償義務者に代わり損害の填補をすることによって、上記のような特殊の場合の被害者を救済する」制度であり、したがって、「政府の保障事業による救済は、他の手段によっては救済を受けることができない交通事故の被害者に対し、最終的に最小限度の救済を与える趣旨のものであると解するのが

相当であ」るとする（裁判例として、東京地判昭和五〇年三月二五日判時八〇一号六一頁、東京地判昭和六一年五月二七日判時一二〇六号五六頁、判タ六〇八号四四頁、訴訟月報三三巻五号一一五五頁がある）。

このように、政府保障事業は、自賠責保険による被害者救済の間隙を、「最終最低」保障という形式で「補完」する制度であるとするのか判例・通説といわれている。自賠法は、政府保障事業による保障対象を、ひき逃げ事故（七二条一項前段〔自賠責保険が付保されていても機能しない場合〕）、無保険車事故等（同条同項後段〔自賠責保険が本来的に機能しない場合〕）と定め（さらに、保険〔共済〕契約者または被保険〔被共済〕者の悪意による事故〔一四条参照〕も政府保障事業の保障対象とされている）、かつ、被害者が他の法令による社会保険給付（金）を受けた場合または無保険車運行者から損害賠償を受けた場合は、その給付相当額ないしは金額の限度において、保障金額は控除される（七三条一項二項）と定める。

それでは、自賠法七二条一項後段括弧書きが、自賠責保険の本来的に機能しない、適用除外車（同法一二条）による事故を政府保障事業の保障対象から排除するのは、いかなる理由によるのであろうか（従来の学説はこの点につき意識して論じていない）。以下のような二つの考え方があると思われる。

まず、第一の考え方は、適用除外車が付保義務の対象車両ではないことに求める（この考え方を以下では便宜上形式説と表記する）。すなわち、自賠法七二条一項後段は、政府保障事業の対象とする事故として、「責任保険の被保険者及び責任共済の被共済者以外の者が、第三条の規定によって損害賠償の責に任ずる場合」（無保険車の運行による事故等）と定めている。この場合と同条同項後段括弧書きの定める、第三条の責任が適用除外車の運行による事故との差異は、加害車に付保義務（五条、八七条一号）が課せられているか否かにある。したがって、適用除外車の運行による事故が政府保障事業の保障対象から除外されるのは付保義務がそれに課せられていないからであると考えることになる。次に、第二の考え方は、政府保障事業の「最終」保障（自賠法七三条）という法的性質に求める（この考え方を以下では便宜上実質説と表記する）。すなわち、実質説では、昭和五四年最高裁判決が述べるように、政府保障事業を「社会保障政策上の見地から」「他の手段によっては救済を受けることができない交通事故の被害者に対して、最終的に……救済を与える趣旨のもの」と捉え、適

用除外車の運行による事故の場合には政府保障事業以外の他の手段により被害者は救済され得るから、適用除外車による事故は政府保障事業の保障対象から除外されたと考えることになる。

ところで、適用除外車が加害車となる事故は、(I)先に挙げた、国が自衛隊の任務遂行に必要な業務に用いる自動車等の事故の場合と、(II)構内自動車の事故の場合（(II)の場合は、さらに、被害者と加害車の保有者との関係から、被害者が(i)従業員の場合と(ii)それ以外の一般の第三者である場合とに分類できる。）との二つに分類できる。本件事故は(II)(ii)の構内自動車の事故であって被害者が一般の第三者の場合である。以下では、上記の形式説・実質説がそれぞれの立場に立って、適用除外車による事故全般を含め、被害者の救済の有無をどのように説明し、また法律構成をするのかの考察を試みる。

五　形式説によれば、適用除外車に付保義務が課せられていないので、適用除外車の運行による事故の被害者は政府保障事業による保障を受けることはできない。確認しておくが、構内自動車が本来の用途から外れ道路上を運行したとしても、構内自動車には依然として付保義務は課せられないのである。しかし、右の自衛隊の自動車等の事故(I)による被害者は、国家賠償法一条以下に則り救済を求め得る。同様に、在日米軍および国連軍の自動車による事故の場合は、行政協定によって、国が責任を負う（運輸省地域交通局自動車保障課監修・自動車損害賠償保障法の解説一六七頁（昭六二））国の責任が認められた場合、国は十分な賠償資力を有しているので、被害者の保護に欠けることはない（木宮＝羽成＝板東・前掲書一〇七頁〔板東筆〕参照）。また、構内自動車の運行により従業員（構内自動車の保有者との関係では雇用関係にない第三者であっても、他の事業者に雇用されている者を含む。以下同じ）が業務上被害を被った場合(II)(i)には、場所の如何を問わず、労働者災害補償保険法（以下、労災保険法と略記する）にしたがって保険給付が行われ（同法七条一項一号、一二条の八以下参照）、被害者の保護に欠けることはない（木宮＝羽成＝板東・前掲書一〇七頁〔板東筆〕参照）。

問題は、構内自動車の工場内および道路上の運行により第三者が人身損害を被った場合(II)(ii)である。第三者は政府保障事業以外の他の手段による保護を受けることもないが、政府保障事業による救済を受けることもなく、事故発生の場所を問わず、構内自動車の保有者に対し損害賠償を求めることになる。自賠法制定当時の昭和三〇年頃は、自動車

の普及台数も少なく、したがって、不特定多数の者が構内自動車の運行によって人身損害を被る事例がきわめて少なかったのであり、通常構内自動車の保有者は人身損害を賠償する資力に欠けることもなかったので（木宮＝羽成＝板東・前掲書一〇七頁〔板東筆〕参照）、被害者である第三者は政府保障事業の適用がなくとも損害は塡補され得たのである。

しかしながら、自賠法制定時から四〇年以上を経過した今日においては、資本主義が高度に発達を遂げそれに伴い自動車が大量に生産され、かつ、中古車市場も成熟したことも要因となって、社会の隅々にまで自動車が普及し、十分な賠償資力をそなえていない個人企業主さえも構内自動車を保有するに至ったために、第三者が道路上の構内自動車の運行により損害を受ける可能性が比較的に大きくなり、第三者がその保有者に損害賠償を求めても画餅に帰するという事態が十分予想されるようになった。また、被害者である第三者の立場からすれば、加害車が付保義務の対象車であるか否かは意味がなく、構内自動車は自賠責保険が付保されていないという点は一般自動車が無保険である場合と同じであるのに、付保義務の対象車両であるか否かによって、被害者である第三者に政府保障事業による救済の有無が決定される（形式説）のは妥当ではないと考えられる。

このように考える者は、次の実質説に立つものと解される。

六　実質説に立てば、政府保障事業は、加害車が付保義務の対象車両であるか否かにかかわらず（自賠法七二条一項後段は、「責任保険の被保険者……以外の者が、第三条の規定によって損害賠償の責に任ずる場合」と定めるのみで、付保義務の有無は問題にしていない）、他の手段による救済がないときに「最終」保障として機能するものである（自賠法七三条参照）と解して、適用除外車による事故の場合には政府保障事業以外の他の確実な被害者救済手段が認められると判断し適用除外車による事故を政府保障事業の対象外としたのが、七二条一項後段括弧書きであるとする。実際に、先の自衛隊の自動車等の事故(I)による被害者は、国家賠償法一条以下等の方法にしたがい、賠償資力に欠けることはない国から損害の賠償を得るので、右にいう他の救済手段が認められる。また、構内自動車の運行により従業員が業務上被害を被った場合(II)(i)にも、事故発生の場所の如何を問わず、労災保険法による保険給付という他の手段が認められるので、「最終」保障である政府保障事業は働かない。

やはり問題は、構内自動車の工場内および道路上の運行により第三者が人身損害を被った場合(II)(ii)にある。この場合は、被害者は政府保障事業以外の他の救済手段による保護を受け得ないので、結論から述べれば、七二条一項後段括弧書きは適用されず、原則に戻り七二条一項後段が適用されると解する。

自賠法制定当初の七二条一項後段には「責任保険の被保険者でない者（国、日本専売公社、日本国有鉄道、日本電信電話公社、都道府県、地方自治法第二百五十二条の十九第一項の指定都市、第十条の政令で定める者、責任共済の被共済者及び自家保障者を除く。）が、第三条の規定によつて損害賠償の責に任ずる場合も、被害者の請求により、政令で定める金額の限度において、その受けた損害をてん補する。」と規定され、同じく一〇条には、「第五条及び第七条から前条までの規定は、国、日本専売公社、日本国有鉄道、日本電信電話公社、都道府県、地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市その他政令で定める者が運行の用に供する自動車及び道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）による道路、道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）による自動車道及びその他の一般交通の用に供する場所をいう。以下同じ。）以外の場所のみにおいて運行の用に供する自動車については、適用しない。」と規定されていた。そして、一〇条にいう「政令で定める者」とは、自賠法施行令一条に定められた者、すなわち、外交官、国連機関、駐留軍及び国連軍等であって、構内自動車の運行供用者は含まれていない。要するに、自賠法制定当初は、構内自動車による事故が惹起され運行供用者責任（三条）が発生すれば、政府保障事業による損害填補の可能性があったのである（運輸省自動車局監修・改訂一九七〇年度版自動車損害賠償保障法の解説一一四～一一五頁は、構内自動車について、「たとえば工場内や、自動車運転練習場内のみで運転され、一般交通の用に供されている道路上にはでてこない（従って、ナンバー・プレートもついていない）自動車であるが、この種の自動車の被害者は、保障事業に請求できる。……たまたま、工場内に立ち入った外部の者が、そのような自動車にひかれた場合は、保障事業が、その損害をてん補する。その場合にも、当人が他の事業者に雇用されて労災保険等の給付が受けられたり、加害者側の工場から損害賠償金を受けとつたときは、……やはり請求がその限度で排除されることにな」ると述べる）。ところが、昭和四五年改正法は、文言上は構内自動車による事故を政府保障事業の

対象から除外した（七二条一項後段括弧書き参照）。そうだとすると、改正法の趣旨を、第三者が被害者となる事故も含めて、構内自動車の惹起した事故に対しては政府保障事業の適用はないとするものだと解することも可能であろう。しかし、第三者が被害者の場合は、七二条一項後段括弧書きの適用は排除されると解する。今日においては、かつて自賠法が定めていた自家保障制度（旧五五条。昭和四五年に同制度は廃止された）によって被害者となった第三者が救済されることはなく、また、その第三者は、構内自動車を保有する企業等が常に賠償資力を担保するに十分な資力を有するとは限らないため、事故発生時の場所が道路上か工場内かを問わず、政府保障事業以外に他の救済手段はない。したがって、構内自動車の運行により第三者に人身損害が惹起され運行供用者責任が発生し、かつ、自賠責保険が付保されていない場合（任意に自賠責保険契約を締結している場合もある）は、「責任保険の被保険者……以外の者が、第三条の規定によって損害賠償の責に任ずる場合」に該当するので、政府保障事業を適用することができよう。

以上の考察から、実質説が妥当と思う。

七　自賠法七二条一項後段括弧書きの根拠をめぐるこれまでの形式説・実質説と政府保障事業の法的性質論とはとのように関係するのであろうか。紙幅の関係上深くは立ち入れないが、政府保障事業の法的性質論（これに関する近時の文献として、原口宏房「報告4　政府保障事業制度の法的性格について」交通法研究二四号四八頁以下がある）をめぐって争いが生ずる原因は、政府保障事業が「自動車保有者」の拠出した財源によって運営されている（実質的側面）のに、条文上は「政府」（自賠法七一条、七二条一項二項等）が保障事業を行っている（形式的側面）という矛盾点にある。そこから、後者の側面を重視し政府保障事業を社会保障制度として理解する立場（異質説＝判例および保障実務、岡田春樹「政府保障事業と自賠責保険」損害保険双書二巻・田辺康平＝石田満編二四五頁、同「自賠責保険と政府保障事業」新損害保険双書二巻・田辺＝石田編九八頁、倉沢康一郎「昭和五四年最判解説」判タ四三九号一〇九頁以下、西島梅治「判批（昭和五四年最判）」民商法雑誌八三巻一号一〇九頁以下、同「民事責任と保険による救済の限界（上）」商事法務八八二号三二九～三三〇頁等）と、前者の側面を重視し自賠責保険制度の延長線上にあるものとして位置づける立場（同質説＝日本交通政策研究会・日交研シリーズB―10「政府の保障事業の問題点」〈金

澤教授発言〉八頁以下、金澤理・交通事故と保険給付二八一頁以下、宮原守男「政府の保障事業」交通法研究五号五四頁、五六頁、原口宏房「政府保障事業」新種・自動車保険講座二巻自動車保険・金澤理＝西島梅治＝倉澤康一郎編一二七頁、同「政府保障事業における問題点と改善策」ジュリスト総合特集8交通事故七八頁、同「政府保障事業」自動車保険の基礎知識・石田満＝海老名惣吉編一四二頁、同「判批」ジュリスト昭和五四年重要判例解説九六頁、前掲注解交通損害賠償法二四七頁以下〔原口宏房筆〕、木宮高彦＝羽成守「政府の保障事業の実態と問題点」交通事故賠償の現状と課題・交民集創刊一〇周年記念論集三七八頁以下。なお、星野英一「最判解説」法協九八巻六号八六八頁以下は、政府保障事業の「最終最低」保障という立場を固執するのは適当ではないと述べられる。）とに別れ、それが、政府保障事業の制度趣旨あるいは保障請求権の法的性質の理解、自賠責保険と政府保障事業との運用における被害者の取り扱い上の差異となってあらわれる。すなわち、政府保障事業の保障範囲・保障水準、保障金額決定の性質、保障金請求権の性質（時効の起算点や遅延損害金の発生等）等が決定される。しかし、従来の政府保障事業の法的性質論という問題は、政府保障事業制度と自賠責保険制度とが性質において同じか否かという問題であって、それは道路上における構内自動車の事故に政府保障事業が適用されるか否かという問題とは次元を異にする。

八　さて、本判決に立ち戻ろう。まず、本判決が、本件事故に政府保障事業の適用を肯定したことについては、道路上の自動車の運行の際に生じた、不特定の第三者の損害を救済する観点からは、評価できる。

しかし、本判決は、「結局、構内自動車の運行によって生じた損害について、政府の保障事業の適用を受けられないのは、この種の自動車が工場内等で運行されている場合の事故に限られ」る、と判示し、自動車の運行による事故の発生場所が工場内等であるか道路上であるかによって、政府保障事業の適否を判断する趣旨を述べる（その他、構内自動車の運行による事故の発生場所が道路上か道路外の工場内かによって政府保障事業の適否を区別する立場として、宮原守男「政府の自動車損害賠償保障事業の現状と課題」現代民事裁判の課題⑧・塩崎勤編五九九頁〔構内自動車が「道路上を運行する場合には自賠責保険（共済）への加入が用件となるので、道路上で無保険で事故を起こしたときには『無保険事故』となる」と述べられる〕、運輸省地域交通局自動車保障課・前掲書八二～八三頁、一六七頁、

大工強「判批」判タ八五二号八五頁がある）点には賛成できない。なぜなら、自賠法七二条一項には、「自動車」とその「運行」とが要素となっており、場所は要素ではなく、また、自賠法二条二項の「運行」の定義を見ても場所は要素ではなく、自賠法上「その要素でない場所をもって、要素である自動車の種類・属性を変更することはできないはず」（上告理由）だからである。かりに、場所により自動車の種類・属性が変更されるとするならば、一般の自動車（既登録の無保険車）が工場内に進入しそこを運行中に第三者に人身損害を被らせた場合、その自動車は構内自動車に変更されその被害者には政府保障事業が適用されないことになってしまう。

また、本判決は、構内自動車の「本来の用途から外れて、道路上を運行している際に事故を起こした場合には、自賠法に反して責任保険または責任共済の契約を締結しないまま、自動車を運行の用に供した場合と異なるところがない」という理論に基づき、本件事故につき政府保障事業の適用を肯定した点についても、疑念を抱く。というのは、まず、第一に、「自賠法に反して責任保険または責任共済の契約を締結しないまま」という件（くだり）は「付保義務を履行しないで（自賠法五条、八七条一号）無保険のまま」という意味と解されるが、すでに考察したように、加害車が付保義務が課せられている自動車か否かは政府保障事業の適用要件ではないからである。第二に、かりに、「自賠法に反して責任保険または責任共済の契約を締結しないまま、自動車を運行の用に供した場合」と類似する点を探すと、それは「構内自動車の本来の用途から外れて道路上を運行した場合」に認められるのであって、「その上でさらに事故を起こしたこと」までは不要ではないかと考えるからである。事故の発生の有無は無保険車としての運行の類似性には影響を及ぼさないはずである。

むしろ、構内自動車の運行により第三者に人身損害が生じ政府保障事業以外に他に救済手段がない場合には、事故の発生場所にとらわれることなく、また、加害車に付保義務が課せられる自動車であるか否かとは無関係に、第三者に政府保障事業による救済を肯定すべきであろう（実質説）。自動車の市場価格が比較的廉価になったことに伴いその保有者が必ずしも賠償資力を備えているとは限らなくなったという今日的な状況に鑑みれば、自動車事故被害者の法的救済の間隙は可及的に埋めるべきである。

九　本判決に対してYは上告したが、最高裁第三小法廷は平成五年三月一六日に上告棄却の判決を下した（平三(オ)二

六〇号、損害賠償請求事件、判時一四六二号九九頁、判タ八二〇号一九一頁、金判九二五号三頁、訴務月報三九巻一一号二三一一頁）。曰く、「自賠法一〇条にいう『道路……以外の場所のみにおいて運行の用に供する自動車』であっても、その本来の用途から外れて道路上を走行中に事故が発生して、自動車損害賠償責任保険の被保険者以外の者の自賠法三条の規定による損害賠償責任が生ずる場合には、右事故につき、自賠法七一条に規定する政府の自動車損害賠償保障事業の適用があるものと解するのが相当である。」と。この判決の文言を次のように解したいと思う。すなわち、この「本来の用途から外れて道路上を走行中に事故が発生して」との表現は、事故の特殊性を述べているだけにすぎない。また、加害車が付保義務の課せられている自動車であるか否かとは無関係に、「構内自動車であっても、……自賠責無保険者に運行供用者責任が発生すれば、政府保障事業が適用される」ことを明らかにしたものである、と。

十　以上の考察から、本判決の結論には賛成するが、その理由には反対する。

肥塚肇雄