

# 自動車保険約款における他車運転 危険担保特約の問題点（2・完）

——東京高裁平成11年3月25日判決を機縁として——

福 島 雄 一

## 第5章 「正当な権利を有する者の承諾」に関する学説

他車運転危険担保特約の免責条項の「被保険者が、他の自動車の使用について、正当な権利を有する者の承諾を得ないで、他の自動車を運転しているとき。」という規定の「正当な権利を有する者の承諾」の意味を学説はどのように理解しているのであろうか（註1）。

通常、この免責条項の趣旨に関しては、「無断使用など正当な権利を有する者の承諾を得ないで他の自動車を運転しているときの危険については保険保護を与えないという趣旨から免責としたものである。」（註2）と説明される。これによれば、他の自動車を無断で使用した場合や極端には泥棒運転した場合、つまり正当な権利者の承諾が全くない場合に保険者を免責とする趣旨であることは明らかであるが、さらに判決や理論で問題となるのは、当該借用された、あるいは無断借用された他車について、さらに転貸、再転貸の繰り返しが行われた場合、つまり、又貸しの場合の保険者の免責の可否であろう。もちろん、又貸しの有効性の可否は、正当な権利者の承諾があった場合にも問題になる余地がある。

この問題に関しては、「いわゆる又借りの場合には、その自動車の所有者が又貸しを禁止していたかどうか、又貸しを承諾した者がそのような権限を有す

自動車保険約款における他車運転危険担保特約の問題点 (2・完) (福島 雄一)

る者であったかどうかなどの事情を総合的に考慮して決定すべきであろう。」(註3)といわれる。

このような通説的な見解において、正当な権利を有する者とは、実体法上の正当な承諾権限を有する者との理解が前提とされている(註4)。従って、そのような法的権限を有する者の承諾を得ないで記名被保険者等が他車を運転した場合には、保険者は免責されることになろう。前章まででみたように、判決もこの立場にある。

免責条項の「正当な権利を有する者の承諾」の解釈について、以上のような通説の見解と異なる立場を採用するものがある。ここではそれを便宜上、大塚説とよぶ。

大塚説の特徴は、任意自動車保険約款の車両の使用管理に関する「承諾」を2種類に分類することにある(註5)。

それは、一つには、許諾被保険者で例示されるような「記名被保険者など特定の被保険自動車について正当な権限を有する者による当該被保険車両の利用許諾」であるという(註6)。従って、「記名被保険者以外の者が被保険者として保険契約の利益を享受できる地位は、記名被保険者が当該車両について有する法的支配権限に由来する。だからこそ、この類型の承諾においては、承諾を与える側の当該被保険自動車についての法的権限の正当性が不可欠の前提とされ」(註7)ると説明する。

そして、2つ目の承諾の分類は、他車運転危険担保特約の「被保険者が、他の自動車の使用について、正当な権利を有する者の承諾を得ないで、他の自動車を運転しているとき」という免責条項での承諾であり、「この場合、自動車を利用する者が被保険者として保険契約の利益を享受する基礎は、決して当該自動車の所有者等の車両利用許諾によって付与されているわけではない」のであり、「ここにおいて機能すべき保険契約は、利用される『他車』を被保険自動車とする属車的契約ではなく、この車両を利用する者を本来の被保険者とする保険契約である。」(註8)という。すると、第二の類型の承諾で、他車につ

き「正当な権限を有する者」の承諾の意味について、他車の運転者は、当該契約の記名被保険者であるという事実によって既に保険契約の利益を享受する地位にあるのであり、その保険契約から利益を享受できないとすれば、それは、車の所有者などの権限の欠缺が理由ではなくて、他車の運転者自身にあるという。つまり、他車の運転者が、「何ら非難すべき余地のない態様で他車を使用する限り、当該保険契約の作用は妨げられない。」のであり、しかし、「当該車両を無断で使用する場合には、道義的見地からいって、保険契約を機能させることには問題がある」とする（註9）。

結局、第二の類型の承諾について、「無断運転をする記名被保険者にペナルティを科すために設けられたのが、正当な権利を有する者の承諾という要件」であるといい、その結果、「他車の所有者等の承諾を、単に、現実に車両を使用する記名被保険者等についての道義的非難可能性を排除するための要件と解すれば、承諾を与える『正当な権利を有する者』については、その法的権限を厳格に解釈する必要はない。むしろ、記名被保険者の側から見て、自己が当該車両を使用するに際して正当な権限にもとづくと思えるに足る十分な理由があれば、この記名被保険者に対し保障の提供を見合わせるべき道義的非難可能性はないといってよかろう。」（註10）という理解にたどり着く。そして、「これらの場合における正当な権利者の承諾とは、法律上客観的に当該他車についての正当な権限の確認を要求したものではなく、むしろ承諾を与えられる側の主観的態様の正当性を要求する要件と考えられるのである。」と主張される（註11）。そして、大塚説は、まさに他車運転危険担保特約の「正当な権利を有する者の承諾」とは第二の類型の承諾であると解するのである。

第一の類型の承諾では、許諾被保険者の例のように、他車の所有者等が締結した他車を付保する保険契約の利益が、その他車の契約の記名被保険者の許諾によって、被保険者の範囲を拡大することで、他者の運転者にも及ぶというデザインがされている。他車の運転者の視点からみてみれば、第一の類型では、人の契約した保険契約の効力が、正当な権利者の承諾により、自分に及ぶので

ある。

それに対して、第二の種類の承諾では、他車運転危険担保特約において、他車の運転者が保険保護を受けるのは、自らの締結している保険契約に基づく効果であり、その効果が、本来の自動車保険では、特定の記名被保険自動車にしか及ばないが、本特約の適用される場合には、被保険自動車の範囲が広がり、一定の他車にも及ぶという理論構成をする。だから、被保険自動車の範囲が広がった、あくまで自分が締結した保険契約による保険保護を受けるのであって、そうすると他車の所有者等の許諾は、運転者が自分の保険契約から利益を受けることに関して、主観的な態様として問題とされる以外には、影響をもたないこととなる。

法文の解釈という面からみると、このような理論構成の違いから、第一の種類の承諾では、約款の正当な権利者の承諾という文言を厳格に問題とする必要があり、第二の種類では、正当な権利者の承諾という文言にそれほど厳格性を求める必要はないという解釈の違いが出てくる。

このような「正当な権利を有する者の承諾」に関する議論を模式的に示せば、(1) まず、誰が承諾を与えることができるのかという承諾権者の問題、(2) 次に、承諾は明示、黙示的なもので良いのか、客観的に存在する必要があるのかという問題、(3) 承諾の内容はどのようなものかという問題、として考えることができる。

通説・判例では、(1)に関しては正当な権限を有する者とされ、判例に従えば、例えば承諾権者は記名被保険者や所有者あるいはそれに準ずる者に限られるのか、それとも、所有者から適法に使用権限を与えられた者もまた承諾権限があるのかという議論があった。(2)に関しては、前述の東京地裁判決もいうように承諾は明示・黙示どちらでもかまわないが、客観的に存在することが必要とされた。(3)に関しては、当該他車の転貸・再転貸の可否が承諾の内容にかかわると理解されている。

これに対して、大塚説は、(2) (3)の問題にかかわることになる。大塚説は、

正当な権利者の承諾があるものと信じるについて合理的な理由があれば保険者は免責されないという他車の運転者の主観のみを問題とする解釈をする。これをもって足りることとなる。しかし、権限ある承諾ありと信じる合理的な理由があることが、(2)の客観的な承諾があるといえるかといえ、否定的に解することになるから、通説・判例によれば承諾無しとなるだろう。大塚説では、転貸・再転貸の可否についても、権限ある承諾ありと信じる合理的理由があるかどうか問題となるので、承諾権者の承諾内容に転貸・再転貸を認める趣旨があるかどうかを問題にするまでもなく、それぞれの他車の運転者の主観で転貸・再転貸の可否が決まる(註12)。

以上のような解釈の違いは、具体的な事件の解決において少なからぬ結論の相違を導くことが予想される。前述したように、自動車が窃盗されたものであるといった正当な権利者の承諾が全くないとされる典型的な場合には、正当な権利者の承諾に関する通説、大塚説のどちらの説を採用しても結論はかわらない。むしろ問題になるのは、事故を起こした当該自動車が転貸や、再転貸を繰り返した場合に保険保護が認められるのかという場面であり、正当な権利者の承諾に関して、つまり承諾を与える者の法的権限に関して、通説により厳格に解すれば保険保護が提供されない事例が増えるであろうし、大塚説ように承諾を与える者の法的権限に関して柔軟な解釈をとれば保険保護が提供される事例が増えることになる。このようにこの解釈の相違は、転貸や再転貸といった状況が必ずしも特殊なケースではなくて、むしろ日常的な出来事であることを考えれば、交通事故における被害者救済という観点からいっても無視できない大きな差異といえる。

このような大塚説に関しては、以下のような批判が考えられる。加瀬氏があげるのは、まず一つに、立証責任の問題である。それは、「大塚説のように構成した場合には、立証責任は、被保険者の側が負担するのであろうが、しかし、他の免責事由の立証責任を保険者に課していることと比較して、被保険者に対し過重な負担となるのではなからうか。」という点である。そして、二つに、

「他車運転特約における正当な権利者の承諾の機能」について、「他車運転特約は、劣後的適用性の特約であるが、正当な権利者の承諾は、この劣後的適用性を担保する機能を果たしているのである。つまり、正当な権利者の承諾を得た被保険者は、他の自動車に付いている任意保険の許諾被保険者となり、この保険に基づく保険給付を受けられるようになる。したがって、この特約に定める正当な権利者は、許諾被保険者についての許諾権者と一致させる必要があるのではないだろうか。」という点をあげる（註13）。

後者の批判については、約款の規定上、他車運転特約が上乘せ填補的な機能を果たすものとされている事が理由であろうが、特約という規定の体裁からいえば、本契約の許諾被保険者としてと、特約の被保険者としての、必ずしも両方から給付を受ける必要はないといえる。自動車の所有者等から許諾を得て他車を運行中に事故に遭遇する等の一般的な場合には、正当な権利者の承諾について大塚説によろうと通説によろうと、特約の上乗せ填補性あるいは劣後的適用性はうまく機能する。つまり、本契約の許諾被保険者としての保護と、さらにその上に特約の上乗せあるいは劣後的適用による保護も得られる。問題は、転貸、再転貸が繰り返された場合などであり、この場合、大塚説によれば、特約の保護は得られるが、本契約の許諾被保険者としての保護は得られないケースもでてくることが予想される。このような転貸、再転貸の場合には、保険契約による許諾被保険者としての保護があり、それに上乘せあるいは劣後するものとして、さらに特約の保護があるというよりも（このように考えるからこそ、許諾被保険者の問題の場合の許諾と特約の権利者の問題の承諾を調和しようとするのであるが）、確かに上乘せ填補的あるいは劣後的適用性には反する場合もあり得るが、特約の要件を満たせば、特約自体のみでの給付を独自に認める方が被害者救済に適うということに意味をみいだすことができる。実際には、前述したように新約款においては上乘せ填補の規定を捨て去ってしまっているものであり、これは、許諾被保険者に対する許諾と正当な権利者の承諾が本質的・理論的なつながりを必ずしももっていないことを示すものであろう。

その他に、判決の中でも展開されているが、大塚説のような解釈がわが国の約款の文言に馴染むのかという問題がある。逆にいえば、正当な権利者の承諾を厳格に解する通説の考え方は、約款の文理に適うということが根拠とされるからである。さらにこの約款文言との関係でいえば、自損事故条項等の約款の他の条項との文言解釈の統一の問題もある。同じ約款の中で、同様の文言が異なる意味で使用されるのは必ずしも論理的ではない(註14)。この大塚説の解釈と約款文言との調和と、約款内の他の同様な文言の意味内容との調和の問題は、大塚説の最大の弱点といえる。端的に言えば、当該他車を利用する正当な権利を有する者の承諾という約款文言を、記名被保険者が当該他車を使用する正当な権限を有すると信じるに足る十分な理由がある場合にまで広げて解釈することができるかということである。文言自体の意味としてそれを含ませることができるかは難しい問題であろうが、想定される一定の場合に被害者が救済の際間に入り込むのを防ぎ、より広く被害者保護を目指すという意味では合理性が認められるのであろうか。約款内の同様な文言との解釈の調和という点でも、これと同様な論理の筋とならうか。

また、そもそもこのようなより広く被害者救済をすべきであるという考えに対するより根本的な批判として、これも前述の判決の中で主張されているが、大塚説によると交通事故被害者の保護の範囲が広くなり過ぎるというものがあり、さらに、事故を誘発することにさえなるのではないかという懸念がある。前者については、大塚説によれば転貸、再転貸の繰り返しによって、保険者が予想外の過大な法的責任を負わされるのではないかという懸念であろう。後者については、保険保護がなされるケースが増えれば、被保険者の自動車の運行、管理、保管がルーズになるという論法であろう。

前者の意見に対して、論理的には果てしなく転貸、再転貸が繰り返されることが考え得るが、現実にはそのようなことはなく、前述のこれまでの判決でみたように、現実的には、転貸か再転貸という範囲の問題であることが通常であるから、保険者に特に不利であるとはいえない。本特約の趣旨を、何らかの理由

で被保険自動車が利用できないため一時的、臨時に、他車を利用する場合に保険保護を拡張するものであると考えるならば、一時的、臨時に、ということを経験して考えれば考えるほど、短い期間での転貸・再転貸の果てしない連鎖というのは論理的に想定はされても、現実的な議論とは思えない。

後者の意見に対して、そのようなことが事実問題としてはあり得るのかもしれないが、法律論としては根拠が弱いように思う。そもそも大塚説の効用は、結果的に広く保険保護が提供されるという被害者救済を重視するところにあるのであるから、このような批判は当を得ていないといえるし、それに大塚説も被保険者の主観的態様を問題にするのであり、決して無制限に保険給付を認めているのではないことに留意すべきであろう。

むしろ、大塚説と通説の考え方の相違、さらにいうならばアメリカの非所有自動車に関する解釈とわが国の特約の約款文言の解釈の相違は、現状のわが国の自動車をめぐる事故に関する社会状況をどのようにみるのかという基本的な価値観の相違がその根底にあるように思える。アメリカにおいても日本においても、自動車をめぐる事故の状況が同様であり、従って、被害者救済の必要性の程度やそれに対する保険保護に関する社会の必要性・有用性も同様であるならば、同じような約款解釈の必要性が求められてもおかしくはない。これまでの自動車交通のあり方やモータリゼーションの進行に伴う約款形成の沿革はともかく、現状でアメリカとわが国の間で、交通事故をめぐる被害者救済の問題をどのように考えるかで大きな意見の差が生じるのであろうか。単純に考えれば、約款の規定を尊重する立場と被害者保護の実を取る立場の対立といえるのではなからうか。

以上のように考えてくると大塚説によれば被害者救済がより有効になされるという点で、ここまで述べたような若干の難点をもちながらも、その意義が認められるように思われる。



(第5章の註記)

- (註1) 免責条項の規定は、北川善太郎・園部逸夫・河本一郎他監修『保険・信託契約 取引編VI』（解説実務書式大系6、1997年11月第1刷、三省堂）100頁による。
- (註2) 鈴木潔・川井健他編『注解交通損害賠償法』（青山二平筆）（昭和59年10月30日初版第2刷、青林書院）877頁。
- (註3) 鴻常夫編『注釈自動車保険約款（下）』（西島梅治筆）（1995年3月30日初版第1刷、有斐閣）218頁。また、保険実務研究会編『Q&A生命保険損害保険をめぐる法律と税務』（平成9年5月初版第2刷、新日本法規）410頁も同旨で、又借りの場合、「所有者が『また貸し』を禁止していたかどうか、所有者とまた借り人との関係などからケース毎に判定されます。」とする。
- (註4) 和根崎直樹「他車運転危険担保特約」金澤理・塩崎勤編『損害保険訴訟法』（裁判実務大系第26巻、1996年11月初版1刷、青林書院）430頁。
- (註5) 大塚説に賛成する学説には、前掲、和根崎直樹「他車運転危険担保特約」430-431頁がある。
- (註6) ここまでの引用、まとめは、大塚英明「PAP 他車運転危険担保特約第六条四号（現行 SAP 他車運転危険担保特約第五条四号）にいう『正当な権利を有する者の承諾』の意味」日本交通法学会編『人身賠償・補償研究第1巻』（1991年4月29日第1版第1刷、判例タイムズ社）46頁による。なお、同じ論文が、判例タイムズ617号（1986年）36頁以下にも掲載されているが、本稿ではこちらは一々引用しない。
- (註7) 前掲、大塚英明「PAP 他車運転危険担保特約第六条四号（現行 SAP 他車運転危険担保特約第五条四号）にいう『正当な権利を有する者の承諾』の意味」47頁。
- (註8) ここまでの引用は、前掲、大塚英明「PAP 他車運転危険担保特約第六条四号（現行 SAP 他車運転危険担保特約第五条四号）にいう『正当な権利を有する者の承諾』の意味」48頁。
- (註9) ここまでの引用とまとめは、前掲、大塚英明「PAP 他車運転危険担保特約第六条四号（現行 SAP 他車運転危険担保特約第五条四号）にいう『正当な権利を有する者の承諾』の意味」49頁による。
- (註10) 前掲、大塚英明「PAP 他車運転危険担保特約第六条四号（現行 SAP 他車運転危険担保特約第五条四号）にいう『正当な権利を有する者の承諾』

## 自動車保険約款における他車運転危険担保特約の問題点（2・完）（福島 雄一）

の意味」49頁。

（註11） 前掲、大塚英明「PAP 他車運転危険担保特約第六条四号（現行 SAP 他車運転危険担保特約第五条四号）にいう『正当な権利を有する者の承諾』の意味」48－49頁。

（註12） 判例時報1691号195頁（竹濱修筆）（判例評論491号33頁）は、具体的な承諾のあり方について、『承諾』は、近時、柔軟に解釈される傾向があり、黙示でもよいと解されるし、さらに、緊急を要する場合で、当人の事前の承諾が得られないが、その事情の下で当人がいれば承諾を与えたであろうと客観的に考えられ、事後的に追認が得られるような場合にまで、保険者免責が正当化されるかは疑問が残る・・・（中略）・・・。もっとも、『正当な権利を有する者』が承諾を与えたか否かどちらとも考えられる場合は、事後の追認を認めるべきではなからう。」といわれる。また、石原全「自家用自動車総合共済契約における他車運転条項中の『他の自動車の使用について正当な権利を有する者の承諾』の解釈」私法判例リマークス2000（下）21号105頁は、黙示の承諾について、「多くは黙示の承諾が認められるとしても、他車運転条項の効用を相当減殺してしまう。被害者救済の点からも、一般に指摘されているように、承諾は緩やかに解するのが適切である。」と指摘する。

（註13） 加瀬幸喜「他車運転危険特約」（『自動車保険の法律問題』（1993年5月20日初版第2刷、金融・商事判例別冊No.3、経済法令研究会））159頁。

（註14） 前掲、和根崎直樹「他車運転危険担保特約」430頁は、他車運転危険担保特約と「同じく無承諾免責規定をおいている自損事故保険や搭乗者傷害保険等においては（自損事故条項三条一項三号、搭乗者傷害条項二条一項三号。いわゆる許諾被保険者も同様）、被保険者の利用許諾によって初めて車両使用者にまで担保が拡張されることから、承諾者は実体法上の正当な権利が要求されるという。」

## 第6章 アメリカの約款の検討

わが国の他車運転危険担保特約は、アメリカのFAP（Family Automobile Policy）を参考として規定されたといわれており、前述の大塚説もその重要な

根拠に、アメリカのFAPの規定と解釈をあげており、本稿の問題を考えるにあたっては、アメリカの約款を概観しておくことが必要と考える（註1）。

大塚教授は、アメリカの以前のFAPが、対人・対物賠償等の各種担保条項で、被保険者の所有車（owned automobile）、非所有車（non-owned automobile）の双方に当然に保険保護を提供しており、「現行SAP他車運転危険担保特約にいたるまでわが国の他車運転条項において採用されてきた『他の自動車』の概念は、アメリカの『非所有車』のそれに相当するものである。」と指摘した（註2）。そして、以前のFAPの定義規定の『「ただし、これらの者の実際の運転または（これらの者が運転していないときは）当該車両の実際の使用が、所有者の許可を得るか、または、所有者の許可を得たと信ずべき正当な理由があり、かつその許可の範囲内で行われる場合に限る』』という規定について、「当該車両についての利用許諾権限は、必ずしも法的に厳格に吟味されるわけではない。むしろここでは、非所有車を盗取した記名被保険者のようにその道義的責任に対してペナルティーを科すべき者以外には、広く非所有車についての担保を提供しようとする基本的姿勢が伺えるといえよう。」とし、現行のPAPの賠償責任条項の免責条項に当該但書きと同様の機能をもつ規定が存在するという（註3）。

これらを根拠として、大塚説は、わが国の他車運転危険担保特約の「正当な権利を有する者の承諾」という概念の解釈においても、所有者の承諾を得たと信ずべき正当な理由という記名被保険者の主観的態様を考慮するアメリカの自動車保険約款の解釈を導入しようと提言するのである（註4）。

さて、ここで、アメリカにおける被保険自動車以外の他車の運転リスクを担保する約款を確認しておきたい。

現在のPAP約款は、非所有自動車に関して以下のような規定をおいている。

例えば、(4) Part D AUTO PHYSICAL DAMAGE COVERAGESとして、「もし、非所有自動車（non-owned auto）に損害が生じた場合、われわれは、明細書欄（declarations）に示された全てのあなたの被保険自動車（your

covered auto) に適用可能なもっとも広い保険保護を提供するだろう。」とい  
い、定義規定をおく。

「非所有自動車 (non-owned auto) は以下のように定義されている、すなわ  
ち

1. あなた、あるいはあなたの家族 (family member) の管理のもとにあり (in  
the custody)、それらの者によって運転される一方で、あなた、あるいはあな  
たの家族の常用 (regular use) のために備え付けられていない (furnished)、  
あるいは利用可能 (available) ではない、それらの者によって所有されていな  
い、全ての自家用乗用車 (private passenger auto)、ピックアップトラック  
(pickup)、ヴァン (van) あるいはトレーラー (trailer)。

2. 以下の理由によって通常の使用 (normal use) ができないあなたの被保  
険自動車の一時的代用 (a temporary substitute) として使用されると同時  
に、あなたが所有していない全ての自動車あるいはトレーラー (trailer)  
すなわち、a. 故障 (breakdown) b. 修理 (repair) c. 点検 (servicing)  
d. 滅失 (loss) あるいは e. 破損 (destruction)」と定義する。

そして、「このように、保険契約 (insuring agreement) にあるこの簡潔な条  
項は、あなたあるいは家族の常用のために備え付けられたかあるいは利用可能、  
あるいはそれらの者によって所有されている自動車を除いて、被保険者によっ  
て借りられたか、被保険者に賃貸された (borrowed by or rented to an  
insured) ほとんどの自動車の物的損害を填補する (provides physical damage)。  
それらの自動車が上の2で述べた一時的代替自動車 (temporary substitute  
cars) であれば、家族によって所有されている自動車さえ、保険保護が与え  
られる。もちろん、この保険保護は、少なくとも一台の所有自動車について被  
保険者が物的損害の保険による保護を受けた場合にだけ、適用される。」とい  
う (註5)。非所有自動車という用語で包括されているが、規定の内容をみれば  
明らかなように、非所有自動車と一時的代替車の概念区分は今だ残っているよ  
うである。

さらに、アメリカの所有自動車、非所有自動車、一時的代替車の概念を個別に概観すると、以下のようである。

まず、「所有自動車 (Owned Vehicles)」に関しては、「一般的に、自動車保険証券 (automobile insurance policies) は、所有自動車 (“owned” automobiles) に対する保険による担保を提供し、そして、要するに、もし、被保険者 (insured) が、事故時 (at the time of the incident) の自動車の所有者 (owner of a vehicle) であるならば、保険会社は結果として起こった損害に対する責任を負う。所有自動車の使用から生じるすべての傷害あるいは損害 (any injury or damage) が保険で担保されると規定する、保険証券における文言 (language) は、広く解釈される。」と損害填補責任を明確にする。

また、「所有自動車 (“Owned automobile”) は、記名被保険者 (named insured) によって所有され、保険証券の付表 (policy schedule) に記述される自動車、あるいは、それに対する、その保険による担保を表す特別保険料の費用 (specific premium charge) を支払う余裕がある保険証券に記述されている自家用乗用車 (private passenger automobile) として定義される。所有権 (ownership) が取得されると同時に、自動車が使用可能である (operable) ことは必要でない。」と説明する (註6)。

次に、「非所有自動車 (Nonowned Vehicles)」に関しては、「保険証券は以下のように規定している。保険による担保は、被保険者によって所有されていない自動車の運転に対する被保険者の賠償責任 (insured's liability) に拡張される。非所有自動車に対する保険による担保は、制定法 (statute) によって要求されず、被保険者と保険会社間の自発的な契約 (voluntary contract) によって規定される。それ故に、当事者が保険による担保に関する彼ら自身の条件 (terms) を選ぶことができるので、非所有自動車に対する保険による担保の制限は、適法に許される。」とし、非所有自動車の保険保護が任意の契約であることを示す。

また、非所有自動車は、「記名被保険者かあるいは親族 (either the named

自動車保険約款における他車運転危険担保特約の問題点（2・完）（福島 雄一）

insured or any relative) によって所有されていない自動車、あるいは、記名被保険者かあるいは親族の通常の使用のために備え付けられていない (furnished for the regular use) 自動車として、自動車損害賠償責任保険契約 (automobile liability policy) で定義され、これに関して、保険証券における非所有自動車条項 (“non-owned vehicle” provision) あるいは他車運転条項 (“drive-other-cars” clause) は、彼あるいは彼女自身の自動車以外の自動車の臨時的運転 (casual driving) のために、割増保険料 (extra premium) の支払なしに、運転者の通常の保険 (driver’s regular insurance) の範囲を広げる。被保険者によって所有されていない自動車、あるいは、被保険者によって定期的に使われていない (regularly used) 自動車を被保険者が運転中に、保険が担保する条項の目的は、臨時あるいは不定期の自動車の使用の場合に (for the occasional or infrequent use of a vehicle) 保護を提供するためであり、被保険者の通常の使用のために備え付けられた (furnished for insured’s regular use) 自動車についての保険のための代用 (substitute) として予定しているのではない。」と、その趣旨を説明する。

さらに、「このような臨時的運転の場合に拡張された保護を制限するために、そして、通例いつでも使えるようになっている自動車を運転すること (driving of cars usually at hand) に適用できないようにするために、保険証券は、被保険者あるいは彼あるいは彼女の家族である居住者 (residents of his or her household) によって所有される他の自動車を保険による担保から通常除外する。もしも被保険者の通常の使用のために自動車が備え付けられていたならば、それは保険証券の意味の範囲内における非所有自動車ではない。」と常時使用の免責を指摘する。

次に、要件をみていくと、「除外条項 (exclusion clause) における通常の使用という用語 (The term “regular use”) は、不定期あるいは臨時の使用 (casual or incidental use) とは区別される、主な使用 (principal use) を示し、そしてさらに、臨時あるいは特別の使用 (occasional or special use) と

は対照的に、常習的な使用 (customary use) を意味する。それは、また、継続的な使用 (continuous use) を意味する。つまり、全ての目的のための連続する通常の使用 (interrupted normal use) である。そして、使用に関しては、何の制限もない。裁判所は、自動車の一般的な利用可能性 (general availability of the vehicle) と被保険者による使用頻度 (frequency of its use) を考慮する。」とする。要するに、「究極的には、『通常の使用』という用語は、その意味が、それぞれのケースに特有の事実に依存しており、非常に厳重でない規則 (no hard and fast) に影響を受けやすい。つまり、自動車を使用される時間、場所、目的が、考慮される。」とその判断条件を示す。

また、「所有者あるいは保管者の許可 (Permission of owner or custodian)」に関しては、「以下のように規定する法規 (statute) のもとにある。それは、自家用乗用車 (private passenger automobile) を付保するすべての自動車損害賠償責任保険 (automobile liability insurance policy) は、保管者の許可あるいは同意を含むように (to include permission or consent of the custodian)、解釈される。その自動車損害賠償保険は、非所有自動車の被保険者の使用に対する保険による担保を規定する条項を含み、そのような自動車の所有者の許可あるいは同意 (permission or consent of the owner) を求める規定を含むものである。記名被保険者が、自動車を所有あるいは合法的に占有していない (does not own or legally possess a vehicle) とき、所有者の許可 (permission of the owner) は、記名被保険者の保険証券のもとで、運転者 (operator) に保護を与えるには、十分でないと判決されている。」とし、非所有自動車に関する保険保護に所有者の許可・同意が必要であるという (註7)。

最後に、一時的代替車 (Temporary Substitute Vehicles) に関しては、「一台分の保険料で (for a single premium)、一度に (at a time)、リスクを一台の運転中の自動車に制限している間に、被保険者に継続的な保険による保護 (continuous coverage) を与えるために、一時的代替車条項 ("temporary substitute vehicle" provision) の目的は、故障、修理、点検、滅失、あるいは

自動車保険約款における他車運転危険担保特約の問題点（2・完）（福島 雄一）

は損害（breakdown, repair, servicing, damage, or loss）のため、被保険自動車を使用することができない被保険者に臨時の保険保護（temporary protection）を拡張することである。」と、その目的を示す。そして、「代替自動車（substitute automobile）が臨時に使用されるかどうかは、意思の問題（matter of intent）である。常設的に（permanently）使用されないと意図されるところでは、その使用は臨時の（temporary）ものと考えられる。代替自動車の使用期間（duration of the substitute vehicle's use）は、その使用が臨時かどうかを決定することにおいて、支配的なものではない。」といい、臨時の概念を明らかにする。

さらに、「そのために代用（substitution）がなされる被保険自動車は、両方の自動車が同時に運転される可能性を合理的に排除する（reasonably preclude）、明白な行為による使用（use by some overt act）から取り除かれなければならない。必要とされる明白な行為や講じられる手段（steps taken）は、それぞれのケースで様々であろう。代替自動車の記名被保険者による占有あるいは管理の維持あるいは代用をするための（to make the substitution or the maintaining of possession or control）、所有者あるいは記名被保険者による、明示又は暗黙の権限付与（express or implied authorization）が、このような明白な行為（overt act）なのである一方、他の行為もあり得るのである。」とする。ここでは、代替自動車を利用されるときには、被保険自動車の利用が排除されていなければならないという、一時的代替車条項の重要な条件を指摘する。

そして、「非所有自動車が、自動車賠償責任保険証券（automobile liability policy）のもとで、一時的代替自動車（temporary substitute car）として保険により担保されるために、非所有自動車は、被保険者の故障した自動車（disabled car）が、その故障のために除外されるのと同じ程度と趣旨で（to the same extent and effect）、被保険者に占有されている、あるいは管理下にあるのに（in possession of or under the control of insured）違いない



のである。仮に、申し立てられた代替自動車 (alleged substitute automobile) が、記名被保険者あるいは彼あるいは彼女の被指名人 (designee) によってではなくて、その所有者か、あるいは彼あるいは彼女の被指名人によって運転されていたならば、その時、その自動車は、記名被保険者の占有にもないし、記名被保険者の管理下にもなく、従ってその自動車は、保険証券の意味の範囲内における、一時的代替車ではない。」といわれる。ここで、非所有自動車と一時的代替車の違いが指摘され、一時的代替車と評価されるためには、いわば、故障した被保険自動車と同視できる程度に、当該他車が被保険者の管理下、占有下におかれる必要があることが分かる。

ところで、「一時的代替自動車 (temporary substitute automobile) の保険による担保を含まない自動車保険証券 (automobile policy) は、このような条項を包括するのを条件とする法律 (statutory requirement for inclusion of such a clause) がなければ、このような自動車を付保するとは解釈できない。」といい、一時的代替自動車の条項が基本的に任意のものであることを示唆する (註8)。

さて、ここまでのアメリカの約款の概観によって明らかとなったことは、大塚説が参考としたアメリカの自動車保険約款には、所有車、非所有車という分類の他に、一時的代替自動車という分類があるということである。

ここで、アメリカの他車運転特約に関して、より厳密な解釈論を展開する考え方があつた。それは、わが国の他車運転特約条項の「常時使用」概念の解釈にあたり、FAPの「非所有車条項」の解釈を参考にしようとする林教授の論稿であり (註9)、本稿の問題とは別の免責約款の文言解釈に関するものであるが、わが国の他車運転危険担保特約の構造を理解する上でも有意義であるので、以下で概観する。

林教授は、アメリカにおける所有自動車と非所有自動車という区分について、より厳密な検討をされている。

それは、わが国に本特約が導入されるときにも念頭に置かれた、他車運転危

危険担保特約の典型的な適用事例の区分に問題があるとして、本来「その区分とは被保険自動車が運転可能（ないし困難）か否かというもの」であるべきとして、「故障・修理等のために運転不能（ないし困難）」なケースと「運転可能」なケースを区分され、アメリカのFAPもこの区分によっているという。つまり、『所有自動車』には、実は『一時的代替自動車（a temporary substitute automobile）』が含まれる」という指摘である（註10）。それは、「被保険自動車の正常な使用が『故障、修理、修繕、損傷ないし破壊』によって妨げられている場合において、被保険者が一時的に代替自動車を運転している間に生じた事故についても、『所有自動車』による事故として、保険者が責任を負担するものと定めている」（註11）と説明される。そして、その趣旨は、「一時的代替車条項は、故障・修理等のため被保険自動車が運転不能（ないし困難）のときに、その使用のギャップを埋めるために借用した他車を運転する場合の危険を担保する条項と構想されているのではないだろうか」という（註12）。

このような一時的代替車条項と非所有車条項は、「被保険者が被保険自動車以外の他車を運転する場合の危険を担保する点」と「保険者が付加的な保険料を徴収しないで責任を負担する点」で共通するが、その趣旨が異なるとして、一時的代替車条項については、「止むを得ない事情がある（被保険自動車の使用が『故障、修理、修繕、損傷または破壊』のために妨げられている）場合において、被保険自動車の正常な使用が可能となるまでの間に、被保険者に自動車の使用を可能とするために、一時的に保険の保護をあたえることを目的としているのであろう。一時的代替車条項の下では、保険者は一台の車についての責任を負担すれば足りる。付加的な保険料の支払を必要としないことは、当然ではないだろうか。」といい、一方、非所有車条項については、「一時的代替車ではない他車を運転した場合に適用があり、被保険自動車が運転不能（ないし困難）であることを必要としないものと推測される。」（註13）という。

このようなアメリカの約款構成を前提にして、それを参考にしたとされるわが国約款の構成をどのように理解したらよいであろうか。それに関して、林教

授は、「我国の他車運転危険担保特約は、FAPの一時的代替車条項と非所有車条項の両者を、一括して同一の特約の中に取り込んだのではないかと推測される。」といい、いずれの条項も、特別の保険料を徴収しないこと、被保険者が被保険自動車以外の他車の運転中の事故をカバーすること、保険者の責任が他車の保険契約で保険金が支払われた残額について支払責任があることに共通点があると指摘するのである(註14)。

従来の議論では、所有車、非所有車という区分が指摘されていたが、わが国約款導入時に参考とされたアメリカの約款では、他に一時的代替車という区分がなされており、それは、所有車の概念に含まれるものであるという林教授の指摘は適切である。そして、この理解を前提として、わが国の他車運転危険担保特約が、アメリカでいう非所有自動車と一時的代替車を混在させて規定しているという指摘も適切である。従って、本来は趣旨の異なる規定がわが国の約款では、他車の文言のもとに統一されていることになる。

では、本稿で問題としている正当な権利者の承諾の文言解釈に関して、わが国の約款構成では、他車の中にアメリカの約款の区別における非所有自動車と一時的代替車が混同して導入された影響がみられるのであろうか。

確かに、アメリカの自家用自動車保険証券をみると、「被保険自動車」の定義の中に、「この定義に記載されている自動車が以下の理由により正常な使用ができないために、あなたが所有してはいないが、一時的に代車として使用する全ての自動車または『トレーラー』。a. 故障 b. 修理 c. 点検 d. 滅失 e. 破損。」とされており(註15)、被保険自動車として、一時的代替車が保険保護の対象とされているのは明らかである。

アメリカの約款は他車の利用形態を吟味して、被保険自動車の中に取り込むことが出来る他車の利用形態である一時的代替車と保険者の責任を制限・限定する免責条項等を付加することによって被保険自動車と同視することが出来るようになる他車の利用形態である非所有車を区分している。前者は、その他車の利用形態が、被保険自動車故障等した現実的に利用不可能な場合が想定さ

## 自動車保険約款における他車運転危険担保特約の問題点（2・完）（福島 雄一）

れているから、保険者が同時に2台の自動車のリスクを負うということがなく、従って、被保険自動車の概念の中に取り込むことが出来ると考えられる利用形態である。本来ならば、自動車の車種や用途も保険者のリスクに影響を与えるが、この利用形態で想定されているのがまさに一時的、臨時的被保険自動車に替わる他車の利用であるから、他車の車種等も問わず、他車を被保険自動車に取り込むことによって、広く保険保護を与えることができるのであろう。他方で、後者の非所有車の利用形態については、被保険自動車と非所有車の2台の自動車のリスクを同時に保険者が負担する可能性があり、これは保険の原則に反するものであるから、本稿で取り上げるような保険者の免責条項等の保険者の責任を制限・限定する条項を付加することによって初めて被保険自動車と同視できるようになる利用形態とされる。

ここでわが国約款の他車の取り扱いを検討すれば、他車の利用形態を検討することなく、前述のようにアメリカの約款でいうところの一時的代替車も非所有車も他車として全く同様に扱い、保険者の免責条項等の保険者の責任を制限・限定する条項の下においている。ところが、アメリカの約款の例で分かるように、その中の、被保険車の利用不能と他車の臨時・一時的使用という利用形態を吟味すれば、一時的代替車は、当然に被保険自動車として付保可能なものであるといえる。

このように考えると、わが国約款は他車の利用形態を再度検討し、より綿密な保険保護のプランを考える必要があると思う。エピソードの弊害であるが、例えば、被保険自動車が故障して臨時で他車を借用する場合と、ゴルフ場に行くのに交互に運転を交代して自動車を運行する場合や旅行に出かけた先でレンタカーを運転する場合を、自動車の利用形態という観点から、果たしてすべて他車の運転ということで同視できるものなのであろうか。そこには、他車の利用に関して、本質的な相違があるのではないか（註16）。

(第6章の註記)

- (註1) 西島梅治「他車運転条項」(石田満他編『保険法学の諸問題』田辺康平先生還暦記念(1980年、文眞堂))183-184頁も同趣旨。
- (註2) ここの引用とまとめは、大塚英明「PAP 他車運転危険担保特約第六条四号(現行SAP 他車運転危険担保特約第五条四号)」にいう『正当な権利を有する者の承諾』の意味」日本交通法学会編『人身賠償・補償研究第1巻』(1991年4月29日第1版第1刷、判例タイムズ社)51頁による。
- (註3) ここまでの引用とまとめは、前掲、大塚英明「PAP 他車運転危険担保特約第六条四号(現行SAP 他車運転危険担保特約第五条四号)」にいう『正当な権利を有する者の承諾』の意味」52-55頁。
- (註4) ここまでの引用とまとめは、前掲、大塚英明「PAP 他車運転危険担保特約第六条四号(現行SAP 他車運転危険担保特約第五条四号)」にいう「正当な権利を有する者の承諾」の意味」56頁。
- (註5) S.S Huebner, Kenneth Black, Jr. and Bernard L. Webb, PROPERTY AND LIABILITY INSURANCE, at 522(1996, fourth edition)
- (註6) 46 C.J.S. Insurance § 1039 P. 415-416
- (註7) 46 C.J.S. Insurance § 1040 P. 416-419
- (註8) 46 C.J.S. Insurance § 1041 P. 419-420
- (註9) 林靖「他車運転危険担保特約の検討 - アメリカの自動車保険証券の示唆するもの-」『商事法の展望 - 新しい企業法を求めて-』(竹内昭夫先生追悼論文集、平成10年10月28日初版第一刷、商事法務研究会)566頁。
- (註10) 前掲、林靖「他車運転危険担保特約の検討 - アメリカの自動車保険証券の示唆するもの-」559頁。
- (註11) 前掲、林靖「他車運転危険担保特約の検討 - アメリカの自動車保険証券の示唆するもの-」559頁。
- (註12) 前掲、林靖「他車運転危険担保特約の検討 - アメリカの自動車保険証券の示唆するもの-」560頁。
- (註13) 前掲、林靖「他車運転危険担保特約の検討 - アメリカの自動車保険証券の示唆するもの-」563-564頁。
- (註14) 前掲、林靖「他車運転危険担保特約の検討 - アメリカの自動車保険証券の示唆するもの-」566頁。同566頁は、このようなわが国特有の約款の構成に関して、「被保険自動車故障等のため運転不能(ないし困難)であ

## 自動車保険約款における他車運転危険担保特約の問題点 (2・完) (福島 雄一)

るか否かを問わずに、他車運転危険担保特約によって、他車を運転した被保険者が保護されるという結論が合理的であることは、否定し難いのではないだろうか。」と評価される。

- (註15) ここまでの約款の訳は、鈴木辰紀監訳『ドーフマン 保険入門』(1993年7月20日初版第1刷、成文堂) 532-550頁による。
- (註16) 同じ観点からの指摘として、前掲、林靖「他車運転危険担保特約の検討—アメリカの自動車保険証券の示唆するもの—」572-573頁は、他車運転危険担保特約の常時使用の文言解釈に関して、アメリカの約款で所有自動車に含まれる一時的代替車の趣旨もふまえて、非所有自動車との差異を厳密に念頭において解釈をすると以下のような論点が見えてくるという。それは、「アメリカのFAPは、一時的代替車条項について、常時使用による免責を認めていない」ので、「被保険者が他車を『常時使用』した場合でも、被保険自動車が故障・修理等のため運転不能(ないし困難)のときには、保険者は免責されないと解すべきではないだろうかという問題」を提起される。これに関して、「一時的代替車条項は、故障・修理等のため被保険自動車の正常な使用が妨げられることによって生ずる使用のギャップを埋めるための条項である」ので、「被保険自動車は運転不能(ないし困難)であるから、保険者が一台の被保険自動車の保険料によって同時に複数の自動車の運転によって生ずる危険を担保することは、原則としてな」く、つまり割増保険料も、「被保険者が他車を代替車として一時的に被保険自動車と同様に使用した(常時使用に該当することが予想される)としても」、保険者を免責する理由もないという。一方で、非所有車条項は、「一台の被保険自動車の保険料の支払によって、複数の自動車の運転による危険が無償で拡張担保される可能性があり、「このことから生ずる保険制度上の困難等を除くために、常時使用する他車について免責が定められているものと理解される」と説明する。結論としては、「常時使用による免責は、非所有車条項にとって保険技術上不可欠なものではあるが、一時的代替車条項については必ずしも適合的とはいえない。」といい、このようなアメリカの約款を合理的と評価する。しかし、前掲林、同573-574頁によれば、アメリカの約款と構成を異にするわが国の約款を前提とすると、被保険自動車が故障・修理等のために運転不能(ないし困難)である場合にも、被保険者による他車の『常時使用』の要件が充たされたと解されるときには、保険者

が免責されざるをえない。このような結論は必ずしも合理的とはいえず、したがって、約款によって免責を制限する必要があるのではないだろうか。」と提言されている。

## 第7章 東京高裁判決の評価

本章では、ここまでの議論をふまえて、本件東京高裁平成11年3月25日判決が、どのような意味をもつか検討をする。

まず、本件東京高裁判決はいくつの特徴を有している。一つには、問題となっている契約が、原告Xの父が契約した自家用自動車総合共済契約の事例である点である。これについて、判決は、他車運転危険担保特約の当該免責条項に関しては、民営の保険契約も共済契約もパラレルに議論ができることを前提とする。二つに、原告Xが運転した他の自動車自動車販売会社のいわゆる代車であるという点である。代車の場合には、自らの自動車はもう手元がないのが前提であり、その代わり、まさに自らの被保険自動車と同様に他車を使用するので、本件が、他車特約の想定するケースの一つである点。三つに、これが最も重要であるが、原審が運転者の主観的態様を問題とする大塚説と同様の立場に立脚して理論構成するのに対し、本件東京高裁判決は、それを明確に否定した点である。その意味では、原審が大塚説の理論構成を採用した初めての判決であるのに対して、本件東京高裁判決は従来の通説・判例を踏襲したものである。

従って、「正当な権利を有する者の承諾」の解釈について、本件東京高裁判決は、正当な権利を有する者とは、記名被保険者（記名被共済者）又はその承諾を得て車を使用又は管理する者をいうとし、具体的には、実質的な所有者等をあげ、その承諾は、明示、黙示どちらでもかまわないが、実質的な承諾である必要があるとする。本件でいえば、正当な権利を有する者は、甲会社であり、甲社は乙社に、代車を社用車として使用する目的で貸し付けたが、Bの行為は

自動車保険約款における他車運転危険担保特約の問題点（2・完）（福島 雄一）

甲社の許諾の範囲を超えたと認めて、免責をするという理論構成を採った。

本件東京高裁判決が採用した通説・判例には問題点はないであろうか。そこで、本件事実関係の下で原審と高裁の判断・結論に大きな違いがでたことが、正当な権利者の承諾の内容・範囲に関する事実認定の相違によって生じたのではないかという点を、以下で指摘したい。

通説・判例の立場に立つと、この他車約款の適用されるケースでは、正当な権利者の承諾がどのような内容の承諾なのかという認定によって、保険保護の範囲が広くも狭くもなる。本件の原審と東京高裁判決での事実認定でも明らかであるように、甲会社のBに対する承諾の範囲が、その後のCDの行為を含むものかどうかに関して、両判決は全く反対の評価をしている。訴訟上の裁判所の判断においてさえ、これだけの評価の違いが生じるのであるから、実際に車を借用する場面で、他車を運転する被保険者にとって、正当な権利者の承諾が現実になされたかどうか、またその承諾の内容・範囲の如何については、判断不能あるいは困難な場合が十分あり得るであろう。なおさらに転貸、再転貸等の場合には、まさにケースによって、運転者が他車約款で保護されるかされないかの大きな違いが出てくるが、それが必ずしも解釈が一致しづらい承諾の内容・範囲の理解に依存するということが果たして適当であろうか。少なくとも本件東京高裁判決の考え方によれば、正当な権利者の承諾が客観的に存在するかどうか、承諾はあるとしてもそれはどのような内容・範囲のものなのか、ということに関する判断のリスクは、必ずしもそのような事実を確かめる術を十分に有するとは言いえない場合も多いと想像される他車の運転者・被保険者に課されることになる。日常的に行われうる他車の運転のリスクについて、承諾の法的な判断を含む確認を他車の運転者に一方的に求めることがそもそも現実的であろうか。

この問題は、一時的な他車の使用が、一時的であればあるほど、臨時であればあるほど、承諾の内容を借り手が確認することが困難となる可能性があり得、かつそのような承諾内容の理解の不確かさは他車の借り手に不利に働く。



これは日本の他車約款が、一時的代替車と非所有車を混合して規定していることにも問題がある。アメリカの約款のように他車の利用形態をきちんと区分して、被保険自動車故障等で利用不能な場合を一時的代替車として被保険自動車と同視し、これを非所有車の利用と区分すれば、混乱は減少する。なぜなら、当事者間で承諾の内容・範囲が問題となるのは、被保険自動車と他車の両方の利用可能性が残る非所有車の利用形態の場合に多いと想像されるからである。一時的代替車の場合には、まさに被保険自動車の利用不能による一時的、臨時の利用であるのだから、その他車が転貸、再転貸されるケースがそれほど多いとは思われない。

さらに、承諾の内容をなす事実関係の認定の現実的困難さという意味では、本件事件は非常に適切なサンプルであるといえる。なぜならば、本件事件の原審と東京高裁判決の判断の分かれた理由が、この事案の事実関係の認識の相違に負うところが大きいと考えるからである。

本件事案での許諾権者は誰になるであろうか。甲会社が許諾権者となることは間違いなさであろうし、また考え方によれば、乙会社・Bも正当な使用権限があるので許諾権者としてすることができる。また、CDとXの関係はどうであろうか。この場合、3人ともに同じ車に同乗しているのであるから、CDがXに又貸ししたとみるまでもないとする見方もありうるであろうし、又貸ししたと評価することもできよう。いま仮に、CDとXの関係を又貸しでないとすれば、甲会社が許諾権者だとする考え方によれば、本件は、転貸の事例となり、乙会社・Bも許諾権者であると考えれば、転貸の事例にあたらぬ。CDとXの関係を又貸しとみれば、それぞれに、再転貸、転貸の事例となろう。

このような本件で特徴的なことは、甲会社から乙会社・Bへの使用許諾、BからCDへの使用許諾が、現実にきちんとなされているという点である。そうなる問題は、その使用許諾の内容・範囲ということになる。甲社の乙会社・Bに対する使用許諾の中に、CDへの転貸、さらにCDからXへの再転貸が含まれるのか。甲社（実際はその従業員ではあるが）は、乙会社に対して社用車とし

## 自動車保険約款における他車運転危険担保特約の問題点（2・完）（福島 雄一）

て本件車両を貸し付けた事実、CDはもともとBから社用車を借り受けており、その故障のために代わりとして本件車両を借り受けた事実、CDはBから、本件車両を観光目的で使用する承諾を得ていた事実等々を勘案すると、それぞれに具体的・現実的な承諾を得ているとして、通説・判例の考え方によっても、正当な権利者の承諾があったと判断してもおかしくはない。あるいは、それぞれの使用許諾のどれかが、その内容・範囲を逸脱して、正当な権利者の許諾がないと考えることもできる。つまり、本件の事実関係の下では、正当な権利者の承諾があったのかどうかということがかなり微妙な問題になりうるということである。このように考えると、本件の事実関係を前提に判断すると、被保険者を保護した方が当事者の利害調整として妥当であるとの心証をもつ者がいても不思議ではない（註1）。

以上のように、本件の事実関係の下では、それぞれの関係者の間で、具体的に・客観的な承諾が存在するということが、原審と本件東京高裁判決の見解が相違する舞台が作られたといえまいか。あとは、法律論としてどのようにそれを根拠づけるかである。通説・判例に従って、それぞれの使用許諾の内容を、本件の事実を照らして跡づけてたどっていくこともできよう。しかし、この場合には、許諾の内容・範囲に関して、比較的微妙な判断が要求されるであろう。もちろん、本件東京高裁判決のように、通説・判例の立場に立ちながら、承諾について否定的な見解も出てくる。あるいは、原審の採用した大塚説によれば、転貸、再転貸が繰り返されたとしても、この立場では「正当な権利を有する者の承諾」に関して被保険者の主観を問題とすればいいので、保険保護が提供される場合は広がるであろう。

本件事件は、実際の事例の中には、転貸、再転貸の場合にも、被保険者に保険保護を提供した方がよいのではないかとの価値判断が下せる事案が現実存在することを示したのであり、そのための理論構成で、原審で大塚説の被保険者の主観を問題とする解釈が採用されたことに大きな意義があり、本件東京高裁判決は通説・判例に立ちながらその判断を覆したということになる。その

意味で本件は、原審がそうであるように、被保険者への保険保護を認めやすい事実関係がそろっていたということもできよう。

一番の問題は、原審と東京高裁の判断が全く同じ事実を検討していながら、これほど異なる判断が出るということであり（註2）、このような微妙な判断が要求される承諾の有無・内容・範囲に関する確認のリスクが、通説・判例によれば他車の運転者である被保険者に多く向けられているということである。

これに対して、原審の採用した大塚説にも前述のようにいくつかの欠点があり、その中でも以下の欠点が克服困難な問題といえる。

まず一つに、大塚説によれば、際限のない転貸・再転貸の連続による保険者の負担の問題がある。それは、大塚説は、他車の運転者の主観を問題とするので、転貸・再転貸が認められる可能性が高くなり、そのような際限のない転貸、再転貸の連鎖が繰り返されると、保険者が想定外の過大な法的負担を負うことになるという批判である。これに関しては、確かに事前にどの範囲まで保険者が責任を負うのかということがはっきりしておらず、被保険者の主観について、個別のケースごとに具体的に判断するというスタイルをとることにならざるをえない。従って、転貸、再転貸の可否について、事前に客観的かつ一律に転貸・再転貸から先どこまで保護するかという予測が出来ない。

この批判に対しては、前述のように、臨時かつ一時的使用が想定されている他車約款で、一定の短時間・短期間のうちにどれほどの転貸借がなされるのか、そして、理論的に転貸・再転貸が繰り返され得るといような想定が、そもそも現実的なものか問いたい。なぜなら、アメリカではこの約款で実務がなされているからであり、要は、通説・判例よりも広い範囲で保険者の保護が提供されるという意味で、程度の差の問題であろう。

問題はむしろ、他車運転危険担保特約が想定しているような日常的な他車を運転する場面において生じる転貸・再転貸に関する事故リスクを、誰が負担すべきかという特約設定の基本精神の相違という根本的なところにあるように思われる。大塚説によれば、違法な他車の借用・盗用等極端な利用形態だけを保

險保護から除ければよいのであり、通説・判例に従うならば保険保護が転貸・再転貸まで及ぶのかどうかは正当な権利者の承諾の内容で決まるのであるから、契約当事者の意思で決まることになる。前説は、被害者救済という政策に適用という特徴があり、後説は、契約当事者の意思の自由に適用。両説には、このような基本的なスタンスの違いが内蔵されているように思う。

例えば、わが国の約款はアメリカの一時的代替車と非所有車を混同していることは前述したが、とくに一時的代替車で想定されるような他車の臨時的・一時的な使用というケースでは、通常、臨時に突発的に起きた事情で他車を利用するのであるから、必ずしも正当な権利者の承諾があることを十分に確認するのが難しいこともあろうと考えると、通説・判例は一時的臨時に運転する者には酷であり、大塚説が現実的によくマッチすることもあろう。

そして、二つに、大塚説は約款文言に反するという欠点がある。これは、「正当な権利を有する者の承諾」がないことを保険者の免責事由とする約款条項を、大塚説が主張するように、免責条項の趣旨を道義的非難可能性による排除ととらえ、正当な権利者の承諾があるものと信じるについて合理的な理由があれば免責は生じないと読むことが約款文言上困難であるということである（註3）。この立場は、同一約款内の同様な文言は同じ意味で理解するべきであると、本件他車約款の免責条項に関しても、前述の自損事故条項が問題となった最高裁昭和58年2月18日判決の「正当な権利を有する者の承諾」の解釈と同様に理解すべきであるとする根拠もあげる。このような、大塚説の解釈は現行の約款文言の形式面で読み込めないとする点と、同一約款内の類似の文言の整合的な解釈の妥当性を指摘する批判は正当であり、否定するのが難しいように思われる（註4）（註5）。

以上のことを斟酌すると、私見としては、1. 大塚説は約款文言に反する、2. 同一文言の同一約款内での共通解釈の必要、を理由に、現行の約款文言を前提とする限りにおいては、本件東京高裁の判決の結論はやむを得ないと考え、判旨に賛成したい。通説・判例に従った場合の正当な権利者の承諾に関する事

実認定の問題として、正当な権利者である甲が、乙会社・Bに対して代車としての使用を認めた許諾の中に、乙社と関係のない、なおかつ観光・レジャーのためのC、D、Xの車の利用が含まれるとは考えづらいからである（註6）。

（第7章の註記）

（註1）判例時報1691号195頁（竹濱修筆）（判例評論491号33頁）は、本件をどう理解しているかという点、「L社（本稿では、甲会社・・・筆者註）のM営業所のN（本稿では、従業員・・・筆者註）は、本件加害車について、L社の内規に反し、O（本稿では、B・・・筆者註）の社用車として通常予想される使用を許諾したものであって、従業員でもないPら（本稿では、CD・・・筆者註）に使用させることは許諾していないと認定されている。また、Oは、本件加害車の所有者でも、記名被共済者または記名被保険者でもない。Xを含む本件Pらの加害車両の使用につきL社が承諾することが当然に考えられる状況ではな」として、保険者免責をやむをえないとする。

（註2）原審長野地裁は、本件の事実関係について以下のように判断した。

まず、従業員の顧客への代車の貸与の禁止は内規にすぎず、Bは内規の存在も知らず、ディーラーが顧客の車の修理・点検等で代車を提供することは広く一般に行われているので、Bが内規を知らないことに過失があるとはいえないことを理由に、甲会社とBとの間の使用貸借は有効であるとす。そして、本件車両が社用車として使われている車の代車として提供されていることから、「タカ商（乙会社・・・筆者註）の社用車として使用するにつき合理的な範囲の使用者及び使用方法が予定されていたと解すべきである。」という。また、CDは、乙会社名義の住宅建築債務の履行補助者であること、Bは以前から乙社の社用車をCDに利用させていたことから、CDを「従業員に準じる者として扱っていたこと」を認め、そうであるならば、「従業員が勤務先の自動車に権限ある者の承諾を得て一時的に私用に借り受けることは特に異例なことではない」とし、BがCDに私用で本件車両を貸したとしても、乙会社の「社用車として使用するにつき合理的な範囲を超えた行為であったと認めることはできない」とする。さらにXがCDの求めに応じて運転を交代したことについては、CDは本件車両に同

自動車保険約款における他車運転危険担保特約の問題点 (2・完) (福島 雄一)

乗しており、CDが日本の道路に不慣れであることを考えれば、CDがXに運転をさせたことは、乙会社の「社用車として使用することにつき合理的な範囲を超えた行為であったと認めることはできない」という。また、Xは、CDから本件車両は乙会社から借りてきた車であるという説明を受け、日本の道路に不慣れな外国人であるCDより自分が運転する方が良いと考え交代したのであるから、「自己の運転が、本件車両の『使用について正当な権利を有する者の承諾』の範囲内であると信じるについて合理的な理由があったというべきである。」と判示した。そして、「原告による本件車両の運転は、使用について正当な権利を有するデュオ川中島(甲会社・筆者註)の承諾を得ていないとはいえないばかりでなく、原告は、本件車両を運転するに際し、その運転が、使用について正当な権利を有する者の承諾の範囲内であると信じるについて正当な理由があったというべきである」として、本件免責条項に該当しないと結論した。

- (註3) 例えば、鈴木辰紀監訳『ドーフマン 保険入門』(1993年7月20日初版第1刷、成文堂)535頁は、アメリカの自家用自動車保険証券 パートA賠償責任担保、免責条項A8として「自らに正当な使用权があると考えることが妥当だといえない者によって自動車を使用されている場合」という表現の規定をあげる。
- (註4) 判例時報1691号195頁(竹濱修筆)(判例評論491号33頁)は、理論的には、他車運転危険担保特約と自損事故条項の『『正当な権利を有する者の承諾』の保険適用上の構造的相違』を認めつつも、「保険者免責条項の『正当な権利を有する者の承諾を得ないで』という約款文言は、他の免責条項にも共通である。それを同様に解釈することが著しく不合理な結果を生じさせるのであれば格別であるが、そうでない限り、同じ約款中で同じ文言が使用されているながら、ある部分のみ異なる解釈をするのは、異例の事に属する。約款作成者の意図にも反するであろう。」と指摘する。
- (註5) なぜ同一約款内の同一文言は同一に解釈される必要があるのかという理由について、丸山一朗「他車運転危険担保特約にいう『正当な権利を有する者の承諾』」損害保険研究62巻1号(2000年5月)214-215頁は、他車運転危険担保特約が適用される場合には、その劣後的適用性により、まず他車の保険契約が適用されるが、この他車の保険契約の記名保険者等の承諾は、『他の自動車』側の保険保護の範囲を確定する機能を有しているもの

と解される」からであるという。なお、劣後的適用性を廃した近時改正の新約款においても、同様に解するべきであると指摘している。同様に、石原全「自家用自動車総合共済契約における他車運転条項中の『他の自動車の使用について正当な権利を有する者の承諾』の解釈」私法判例リマークス2000（下）21号105頁は、他車運転条項が被保険自動車の契約内容と同一の担保を約する点、それが自動付帯かつその保険料が本体の保険契約の保険料と含めて計算されている点、他車の事故発生の危険性が被保険自動車の想定される危険性の範囲内で評価される限度で他の自動車の危険の担保を行う点などを理由に、同一文言同一解釈を肯定する。

（註6）判例時報1691号194-195頁（竹濱修筆）（判例評論491号32-33頁）と同旨。

## 第8章 おわりに

ここまで、他車運転危険担保特約の「正当な権利を有する者の承諾」の解釈をめぐり、判例・学説・アメリカの約款等を素材に概観をしてきたが、最後に約款の改正についてふれておきたい。

前述したように現行約款とその解釈を担う通説・判例には欠点があり、正当な権利者の承諾の解釈において契約当事者の意思解釈に依存するあまり、被害者救済という理念において必ずしも優れた規定とはいえなかった。他方で、大塚説は、被害者救済という理念により妥当な結論を出すことが可能な解釈であり、その導入を阻む一番の大きな理由は、現行約款の文言との齟齬という極めて形式的な面であることから、現行約款改正により大塚説を導入することを支持したい。現行約款の下での大塚説の導入は約款解釈の限界をこえるものであり、これによる新たな改正は被害者救済と保険者の責任のバランスに適用のものであると思う（註1）。

さらに、その際には、他車の利用形態の分析・検討を十分すべきであると考えられる。少なくともアメリカの約款では、被保険者が他車を利用するケースを様々

に想定し、分類し、その中で本来他車でありながら被保険自動車として保護を提供できるものを規定し、その他に制限的な他車約款を用意するというきめの細かさをみせている。一時的代替車と非所有車とは、他車の利用形態において、本来の被保険自動車が利用可能か否かという点で、相当に異なったものといえるからである。実際に他車の利用形態にはどのようなケースがあり、保険保護をどこまで及ぼすべきなのかということ、事前に綿密にシュミレーションすべきであろう。それに対し、わが国の現行の他車約款は、被保険者が他車を運転する様々なケースを分析、検討することなく、記名被保険車以外のすべてを他車という言葉に含ませて制限的な約款のもとに置くものであり、その意味で、他車の運転者・被保険者の利害に配慮した制度設計がなされていない。

これまでの他車運転危険担保特約は、本稿でも紹介したように判決数も少なく、ことさらに社会的に注目されるというものでもなかった。任意自動車保険の普及率が上昇すれば、他車運転危険担保特約の役割は減少するという評価もされた。仮に、すべての自動車に任意保険が締結されれば、その許諾被保険者の理論で、本特約の必要性は上乘せ填補として機能するだけになる。つまり補償額の量的拡大という意味で被害者の救済機能を有するのみとなる（註2）。それに、本特約は、もともとは、他車が付保されていない状況下で、被保険者たる被害者が補償の隙間に落ち込んでしまうのを救い出そうということから始まった約款である。その意味では、本特約は、填補される損害に関しては、ニッチな隙間にある損害を埋める機能を有していたといえる。

このようなあまり将来性がないと思われた他車約款の状況にもかかわらず、前述したように、他車約款は近年改定され、より意義のあるもの、実効性のあるもの、さらにはいけば被害者救済に適用ものとするために見直されている。その一番の現れは、他車約款の上積み填補性、劣後的適用性が新約款で廃止されたことであろう。この改定により、他車に付けられた契約に優先して、自らの他車約款による保険保護が提供され得ることとなり、被害者救済に意義がある。この約款改定で示された被害者救済理念の方向性をさらに押し進めるべきであ



る。

わが国の他車運転危険担保特約の問題点は、前述のように、一つの保険契約で、したがって一台分の保険料で、事実上複数の自動車に保険保護を提供することにならないように、限定的に解釈するということにあり、本稿で問題とした免責約款もまさにそのような機能を担う規定の一つであった。

他方で、販売面においては、被保険自動車以外の他車の運転の場合にも保険保護が提供される、あるいは、保険保護が拡張されるという面が強調されることになる。確かに保険保護は拡張されるのではあるが、わが国の通説・判例によれば、一般消費者たる保険契約者が期待するものとは違い、その場面は限定される。この対一般消費者向けの保険保護の拡張的なイメージと判決等における約款解釈の場面における制限的な解釈という現実とのギャップは大きな問題である（註3）。この意味からも、さらなる約款改定が望まれる。

本稿では、このようなギャップを埋める一つの方法として、約款文言の「正当な権利を有する者の承諾」に関する解釈という場面において、より広く交通事故の被害者を救済するという目的に適う大塚説を取り上げた。そして、本稿の目的は、わが国の他車運転危険担保特約の正当な権利者の承諾に関する判決や議論を紹介し、今後のこの問題の考察に資することであるので、本特約条項の全体の問題に関しては他日を期したいと思う。

#### （第8章の註記）

（註1） 判例時報1691号195頁（竹濱修筆）（判例評論491号33頁）は、原審や大塚説などの結論を認めるのは約款文言の改正が必要であり、約款の改正の必要性は、反対説の論者も認めているし、アメリカの約款も改正を経ているという。

（註2） 加瀬幸喜「他車運転危険特約」（『自動車保険の法律問題』（1993年5月20日初版第2刷、金融・商事判例別冊No.3、経済法令研究会））160頁、また、『ファクトブック1999 日本の損害保険』（社団法人日本損害保険協会）23頁によれば、任意の自動車保険の普及率は、対人自動車保険では、全体で

自動車保険約款における他車運転危険担保特約の問題点（2・完）（福島 雄一）

67.8%、対人自動車保険の車種別では、自家用普通貨物車81.2%、自家用小型貨物車74.8%、自家用乗用車73.7%であり、地域別では下は40%台からかなりの偏差があり、必ずしも十分普及しているとはいえない。

- （註3） 丸山一朗「他車運転危険担保特約にいう『正当な権利を有する者の承諾』」損害保険研究62巻1号（2000年5月）216-217頁は、近年改定された新約款の下でも契約当事者間の保険保護をめぐる期待の行き違いが生じうることを指摘し、『他の自動車』について連鎖的に又貸しが行われるケースについては、『他の自動車』を運転する側の保険契約によってその損害をカバーすべきであるという商品ニーズがなおも残されているのではないだろうか」という。

# 行政社会学会記事

## ○学術講演会

行政社会学部、行政社会学会共催により講演会が、下記の通り開催された。

「コミュニケーションから始まる多文化共生社会  
～NGO活動を通して見えてくるもの～」

菊池 恵美子氏 (通訳・NGO役員)

2000年12月8日 (金) 13:00～14:30 M24教室

講師の菊池恵美子さんは1992年リバーサイド市国際交流協会・姉妹都市交流担当通訳および文化交流員を経て、フリーランス通訳・翻訳業(受託・福島県国際課、(財)海外技術者研修協会等)を行う。

NGO関連の活動としては、95年9月に市民団体「国際交流の会・かるみあ」を設立、初期代表を務め、97年代表辞任後は広報を担当。99年4月、地域国際化協力活動責任者として地域からの依頼の対応を行い、各地域の日本語教室の立ち上げ、学校教育の異文化理解講座等に関するアドバイスや出前講座を担当している。

菊池さんは委嘱委員として、さまざまな提言活動も行ってきた。福島県国際施策基本計画、策定懇談会委員(福島県国際課)、福島県まちづくりネットワーク・地域づくり推進委員(福島県地域振興課)としても活躍中。99年10月からはラジオ福島「かっとびワイド」にて、生出演レギュラーゲストパーソナリティーを務める。毎週木曜日午後1時から3時のなかで「恵美子のハロー地球カフェ」コーナーを担当している。郡山在住。

以下、菊池さんの講演内容をまとめる。

### 1. 多文化共生社会

1989年、夫の仕事の都合で、異民族が混然一体となって住む町、ミネソタへ行ったときのカルチャーショックからわたしの異文化体験は始まる。英語を学ぶため3ヵ月通ったESL。クラスメートはロシア、ルーマニア、モロツコ、台湾、エジプト、フランス、韓国というさまざまな背景をもった人たちだった。そのころテレビでは連日、ルーマニアの政変について放映され、テレビ画面には死んだチャウセスク大統領に花束をたむける人、逆に唾して去っていく人たちが映し出されていた。

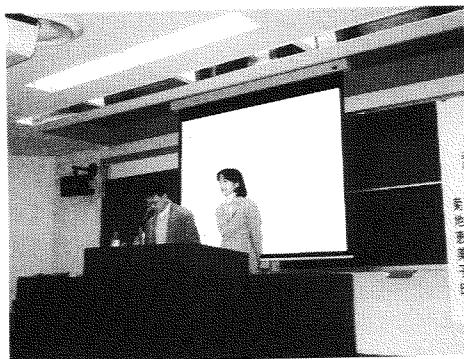
## 行政社会学会記事

食べ物を持ち寄って開くパーティーが予定されていた。わたしはなぜか日本料理らしいメニューだったらぜったい肉豆腐がいい！と決めていた。できあがったこのわたしの料理を食べてみようとしてそばに来てくれたモロッコの友達は、それに豚肉が入っていると知って「食べられない」と言った。自分達が当然のように食べているものを食べるべきでない、と考えている人たちがいる！！このときの驚きは大きかった。このころまだよく聞き取れはしなかったが、CNNでベルリンの壁崩壊のニュースを伝えてもいた。

1991年からはやはり夫に付いてカリフォルニアに移り、住み始めた。ここではもう客ではなく、発信する住民としての自分を意識することになった。コミュニティーカレッジに入学した。リバーサイドと仙台との交流プロジェクトがあったが、市長が姿を見せ、美術展示があったりというものだったが、かなりのことを任された。ここでは日本をアメリカ人に紹介する、というテーマがあったが、自分が日本についてどれだけのことを知っているのか、考えさせられることになった。武士と騎士道に共通点を見たり、大学のシステムとその外側の世界、社会システムとの違いなどにも気づかされた。集団心理で動く日本人と、個人の尊厳と向き合うアメリカ人。日本をもっともっと理解しなければ、との思いを強くした経験だった。このころ大学での勉学と地域活動ふたつに力をさくなかで、二者択一を迫られた。結局大学をやめた。

## 2. 日本における在住外国人の現状、NGO設立の背景

1994年、日本に帰った、さあなにしよう、と考えていたとき、アメリカでNGOオーガナイザーであり、経験のないわたしに「あなたならできる」と励まし、国際交流の仕事を任せてくれた女性ダイアンから手紙が届いた。頼みもしないのに「菊池恵美子を推薦する」という書類を書いて送ってきてくれたのである。またしても後込みしそうなこのわたしに、国際交流を進める推進力となって活動しろというのである。



あなたにはその力がある、あなたは国際交流の仕事が向いているというのである。彼女の励ましに、泣いた。

日本の国際事情は、移民国家アメリカとはあきらかに異なっている。わたしが住む福島県における特性といえるものは、どうなっているのか調べてみた。中国からの残留孤児の帰国者が多い、韓国の人々が多い、などということがわかった。そしてきてみると「日本語を学びたい」「日本人との交流の場がない」ということだった。

日本語を教えたいと思っている人たちともコンタクトとってみた。13人いた。外国から来た人たちに日本の文化を伝えることの重要性も身に染みて感じ始めていた。こうなったら自分がやろう、という強い思いが湧いてきた。ただ外国の人たちに対しておんぶにだっこ式の援助ではなく、相互発信できるシステムをつくりたかった。

(関連ビデオ上映)

支援だけではなく共生のシステムづくりが始まった。世代の違いを越え職業の違いを越え、さらに民族の違いを越えて活動しあうことの楽しさをたくさんの人に知ってもらいたい、という願いが原動力となった。一人ひとりの自主性を生かしてやりたいことを見つけた人がその人なりのやりかたで前進してみる姿があちこちでみられるようになった。一方的に助けをもらうだけの「・・・してほしい。・・・してほしい」という意識だけの関わり方は淘汰されるしくみになっている。経験を積むにつれて地域の啓発活動へと足を延ばすことも覚えた。まず、声をかけてコミュニケーションすることから始まるのが共に生きる、共生だ。わたしたちはいろいろ違うようで同じなんだ、という発見の連続となった。楽しい時間をたくさん経験した。

そのうち行政とのつながりが生まれた。提言活動をするようになったがこの活動を通して、市民活動の意義を提示するなかでの学びがつづく。

### 3. NGO活動を通して見えてくるもの

よそから来た者が同化を迫られるのではなく、そのままで価値が認められる、つまり多様な価値観の認めあえる社会が必要である。それは個人レベルにも言えることである。人は一人ひとり違っていてさまざまだ。個人と個人だって異文化だ、といえる。互いが異なることを認めあったうえで、自分の壁を取り払い、心のおおらかさを育てたとき、人々の間がバリアフリーになったとき、すばらしい交流が可能となる。交流はそれ自体が目的ではない。手段である。

融通の効かない縦割、かの行政とけんかしながら勝ち取ってきたといえる。体の

いいだ働きではなく、実のともなった成果を生み出すことが、こうしたNGO活動の楽しさである。学校教育の場へも依頼されて赴くことがあるが、そこで感じるのは学校教育は「金太郎あめ」、ということだ。依頼のしかたにはそれぞれ違いがあるものの、かれらの求めている「国際理解講座」はおどろくほど画一的なのである。

国境を越えて取り組むべき問題はたくさんある。世界平和という一人ではどうにもならなさそうな大きな問題も、人権問題も、「自分たちになにができるか」と発想したときに、解決への道を一步踏み出しているといえる。個人はコミュニティにたいして責任をもっている。

最大限民主的な運営をこころがけている。話し合っているいろいろ実験してみる、決めていくことはじつに楽しい。民主的とはほど遠いことを経験したこともある。あるとき中国残留孤児として3ヵ月滞在したばかりの人たちに話をすることがあった。主催者側は善意にあふれていた。日本の文化を伝えることを依頼され、日本料理をつくることをやったのだが、このときの挨拶には胸が痛んだ。異国にやってきて不安な人たちをまえにある校長先生は「あなたがたの今までのやりかたは通用しません」。言われた人の気持ちにもなってみてください。

わたしたちのたった一人の経験でも、一人ひとりがグローバルな影響を及ぼすこと、一人では生きられないことにも思いを馳せてほしい。Earth is our home. 地球はわたしたちの家。失敗を恐れず、むしろ買ってでも新しい体験を重ねていきましょう。

\* 学生たちの感想文：

学生の多くは菊池さんの圧倒的な行動力に賛美の声を寄せている。学内にも留学生がいるが「お互い異文化を学べるいい機会になると思うので、これからもよい関係を保ってほしい」とか、「評論家よりも実践家たれという言葉はとても胸にひびきました。ずっと覚えておきたい」。そしてこれまでの自分の無関心はそれだけではすまないで、むしろ「異文化を排除する文化を自らが知らずに作る手伝いをしているのかもと思った」という。これまでの無関心を恥じ、今後は機会をとらえて積極的に行動したいという声がとても多かった。

善意と冷静な見識とそしてすばらしい実行力のそなわった菊池さんの講演は異文化交流に関心のある学生達、あるいはこれまでさほど関心のなかった学生の多数を啓発した。わたしたちは魅力的なロールモデルを確実に得たようだ。

\*「国際交流の会・かるみあ」はメンバー84名、うち外国人会員が25名。代表は清野洋子。活動の中心は在住外国人のための日本語教室の運営、日本語ボランティアの育成、異文化理解のための文化交流行事など。日本語ボランティア活動では郡山市外からも日本語を学習したいという人が増えている。賛助会員募集中。年会費3千円。

ホームページアドレス：<http://www/ht-net21.ne.jp/kalmia/> (中山庸子 記)

「新しい恋愛・家族のイメージを求めて ～同性愛者の視座から～」

伊藤 悟氏 (すこたん企画)

2000年12月12日 (火) 19:40～21:10 L3教室

現代日本社会では家族のあり方が、その内部構成のあり方も含めて非常に多様なものとなりつつある。これまでの社会で「当たり前」とされてきた家族とは、実はたかだかここ二百年ほどのあいだに存在したに過ぎない、歴史的・社会的に特殊な〈近代家族〉であったことは、家族史・フェミニスト歴史研究などが明らかにしてきたことである。その知見によって、「当たり前」として存在する〈近代家族〉の規範は相対化されることになった。しかし、現在の、あるいはこれからの家族のあり方を考える直接的な手がかりはないのだろうか。

そこで今回の学術講演会では、同性愛者であることを公言（カミングアウト）し、活発に著作・講演活動を行っている伊藤悟氏をお招きし、この社会で（男性）同性愛者が生きていく上で直面するさまざまな問題をお話いただくことを通して、異性愛の一組のカップルが中心になって作るものではない別種の親密な人間関係——それを「家族」と呼ぶかどうかは立場によって異なるだろうが——の可能性について考えるきっかけとすることにした。

#### 【講演要旨】

好きな人ができるとドキドキする、それは対象が異性だろうが同性だろうが同じこと。違うのは、その「ときめき」を取りまく状況の方だ。じゃあ同性を好きになってしまった人を取りまく状況は、異性を好きになってしまった人とどう違うのだろうか。

まずは、「違う自分」を理解できない、ということがある。これはけっこうつらいものだ。たとえば、辞書を見ると「同性愛：異常性愛の一つ。」なんていう記述があったりする。メディアも毎日「同性愛＝気持ち悪い；笑いもの」というメッセージをせっせと送り続けている。生まれたときからそんな環境の中で育った人間が、自分自身の性向を受け入れられるはずもない。

自己を肯定できないということはつらいことだ。人と親密な関係になりたいという感情は、理屈ではなかなか割り切れない、膚に一番近い感情だ。だからこそ、自分のそうした感情を受け入れられないということが致命的なものになる。

次に友だち集団の中で、たいてい自分が同性愛者であることを意識する（そういう言葉で理解するかは別として）のは思春期である。まわりもどんどん「好きな人」ができてくる。身近な人でなくてもいい。好きなタレントでもいい。「どんなタイプの人（ここでは異性）が好き？」という仲間内での世間話に、加わることができない。しかし、加わらなくてはならない。その結果、別な人格、もう一人の「自分」を作り上げて、その「自分」の好みについて語ったりする。

（余談だが、成人した後にカミングアウトした同性愛者は、けっこう中学生や高校生のように、誰それがカッコいい、かわいいというような話に興じたりする。これは、実際の思春期に同世代の人間たちがやってきたようなことを本当の人格が経験していないためだ。これを「思春期を取り戻す」というように表現したりする。）

また、友だち集団だけでなく、もう少し広く社会の中でも、自分を表現できないということはつきまとう。同性愛者は自分を常に偽ってはいなくてはならない。365日24時間、エネルギーをそこに使わなくてははいけないのである。

さらにこんなこともある。たとえば、みんなでテレビを観ているときに、お笑い系の芸人が同性愛／同性愛者をネタにしたギャグを飛ばしたりする。みんなが笑う。自分は決しておかしくはない。しかし、笑わないと「おかしい」と思われてしまう。だから一緒に笑う。こうして、本意でなくとも自分自身が差別に荷担してしまうこともある。ひょっとしたら、隣に座っている友だちも、公言はしてなくても同性が好きなかもしれないのに。差別はこのように、一見その場に差別される相手がいないように見える状況でも発動することがあり得るのだ。

「同性愛者であること」は不利なことだろうか？

確かに上で述べたようなさまざまな不利益がある。このほかにもいくらだって不利なことはある。制度面で見ても、同性愛のパートナーとは結婚できないし、さま



ざまな法的な保護も受けられない。

しかし、メリットだってないわけではない。自分にとっては、世の中の「当たり前」を疑ってかかることができるようになったということがそうだった（なぜなら、「当たり前」をそのまま信じていたのでは、自己を保てない、自分らしく生きられないのだから）。異性愛中心の恋愛や結婚についての決まり切ったパターンを、うのみにしない……というのは実はメリットなのかも知れない。

異性愛だって、実はきゅうくつだ。男女間では男性が相対的に優位であるような関係でなくてはならないし、いつまでも結婚（法律婚）しないでいてはいけないし、結婚すれば二人の間には子どもが必要だし、カップルにならないで一人でしたらそれはそれで「おかしい」って思われるし……決して全ての異性愛が許されているわけではない。そして、企業も政府も、こうした関係があることを前提として、人を管理し、制度・システムを作ってきたのだ。

だから、同性愛の関係を認めることは、異性愛についてもいろんな形を認めることにつながっていくのではないだろうか。「ひとの数だけ幸せがある」ということばがある。「幸せのかたち」は人それぞれなのに、なぜか一つだけが「ほんとうの幸せ」にされてしまっている。人がそれぞれ自分自身の「幸せのかたち」を見つけ、手に入れることができるような社会を作っていけたらいいと思う。

#### 【付記】

この講演会は高橋の講義「生活文化論」の時間帯に設定され、その内容（2000年度後期のテーマは「家族とジェンダー／セクシュアリティ」）を補完する意味もあった。しかし当日は、講義を受講している学生のみならず、数多くの学内・学外の参加者に恵まれた。回収した感想カードの中には、びっしりと文字が書き込まれたものも多かった。企画に関わり、宣伝活動を行なってくれた栗原教養演習の学生有志をはじめ、ご協力いただいた皆さんに感謝したい。もちろん、大雪の中遠方まで来訪いただいた伊藤悟さんにも、最大の感謝を捧げたい。（高橋 準 記）