

クイズ

「車両運転」にまつわる 法律原則と 道路交通法の 基礎のキソ

営業車で巡回する営業パーソンは多い。
そこではどうしてもトラブルが発生しがちである。
事故や違反について使用者も含めて注意するポイントを解説する。

弁護士 高山俊吉

第1問

社員が私有車で営業活動をするのを黙認していましたが、その車両で営業中に事故を起こしました。この場合、会社の責任はどうなるのでしょうか？

- a 使用者として民法上の責任が問われるだけである。
- b 自動車損害賠償保障法（自賠法）の運行供用者としての責任を生じることがある。
- c 私有車である以上、会社が責任を負うことはない。

民法は、「ある事業のために他人を使用する者は、被用者がその事業の執行について第三者に加えた損害を賠償する責任を負う」と規定しています（第715条1項本文）。社員が社用に従事している間に事故を起こしたというのですから、基本的に、会社は使用者責任を負

います。それは、その社員が利用していた車両が私有車であったか、社有車であったかで変わりません。

「基本的に」というのは、次の理由によります。使用者責任が認められるには、社員の行為が不法行為にあたることが前提になります。社員に不注意がなかったなら、会社には責任が生じません。被害者は、その運転が事業の執行に関わってなされていたことだけでなく、加害者の故意や過失も立証しなければならず、一方、使用者は、被用者の選任や監督に故意や過失がなかったことを証明すれば責任を免れます（同条1項但し書）。被害者が会社の責任を追及するには、いくつものハードルがあることとなります。

交通事故の責任を規定する基本の法律は民法ですが、別に、自動車損害賠償保障法（自賠法）という法律があります。これは、民法より交通事故の被害者をもっとあつく救済しようという目的で作られた法律です。

自賠法は、「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、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる」と規定し（第3条本文）、社員が業務中に起こした交通事故について、広く会社が「運行供用者」として責任を負うことを決めています。

その車両が社員の私有車であっても、会社の業務で利用することを黙認していたのなら、通常、会社はその運行に対して支配的な地位にあり、その運行により利益を受ける立場にあったとみなされ、運行供用者としての責任を負うことになるでしょう。結局、使用者は、多くの場合、使用者責任だけでなく運行供用者責任も負うことになります。

(答 b)

第2問

当社の営業マンは直行直帰が多いため、営業車（社有車）を貸与しています。通勤途中の事故はどういう取扱いになるのでしょうか？

- a 管理の及ばない時間である以上、会社に責任はない。
- b 使用者責任が生じるにとどまる。
- c 運行供用者責任が生じる場合がある。

社有車の使用を認めていたとすれば、その車両利用は会社が認めた業務上のものであると思われ、基本的に使用者責任が成立するほか、自賠法第3条の運行供用者責任も生じると思われま。簡単に「管理の及ばない時間」という理屈を立てるわけにはいきません。

直行直帰が多い社員に社有車の利用を認めてきたとすれば、その過程で発生した事故について、会社は通勤途上の事故として責任を負うのが原則です。マイカーで通勤している時でも、その車両が日常的に会社の業務に使われ、会社がガソリン代や維持費を負担しているとか、駐車場を提供している場合などには、使用者責任が認められます。社有車だとすれば当然に責任が発生すると言ってよいでしょう。通勤に使用することを認めないのであれば、そのことを社員に徹底しておかなければ、責任を免れることは困難です。

会社は、社有車を社員に使わせることで、社員の車両運転に関して大きなリスクを負担します。そのことを考えずに社有車を社員に貸与するのは危険です。

(答 c)

第3問

第2問と同じケースで、営業車（社有車）で事故を起こしたのが休日だった場合はどうなりますか？

- a 管理の及ばない時間である以上、会社に責任はない。
- b 使用者責任が生じるにとどまる。
- c 運行供用者責任が生じる場合がある。

業務に関係して社有車を使っていたのなら、休日であっても第2問と同じ結論になります。

では、私用で事故を起こした場合はどうでしょうか。会社の了解をとらない利用ならば、

会社には「運行支配」と「運行利益」が認められないように思われます。しかし、社有車を貸与していたとすれば、会社はその社員に休日の車両管理も任せていたのではないのでしょうか。

鍵の管理を社員の自由にさせていたかとか、車両の管理は会社が厳格に行っていたかとか、私的な利用は厳禁していたかとか、社有車を私用に使った事情を子細に検討することになります。多くの場合、会社の運行供用者性は否定できないでしょう。

(答 c)

第4問

自動車得意先を訪問した際、コップ1杯程度の日本酒を振るまわれました。酒に強いほうなので、少し休めば自動車を運転して帰ってもよいと思うのですが？

- a 自動車を運転してはいけない。
- b 2、3時間休んだら、自動車を運転して帰ってもよい。
- c 酔いの程度には個人差があるので、強い体質ならば慎重に運転して帰ればよい。

飲酒運転の規制の第1は、酒気帯び運転の禁止と処罰です。

道路交通法（道交法）は「何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない」と定め、運転時に政令で定める程度（呼気1リットル中に0.15ミリグラム）以上のアルコールを身体に保有していると、「3年以下の懲役又は50

万円以下の罰金」を科すとしています（第65条1項、第117条の2の2第1号）。0.15ミリグラムというのは、一応の目安で言えば、60キログラムの体重の人が15度の日本酒を1合飲んで30分経過した時の体内保有アルコールの量です。道交法は、アルコールを保有していればその量が少なくても違法状態になり、一定量以上保有すると処罰するという構造をとっているのです。

体内に保有されたアルコールは簡単には分解されません。個体差は比較的少なく、2、3時間で低下する保有量はわずかです。体内にどの程度保有するとどのような能力がどのくらい低下するのかあまり知らされていないことも手伝って、少しぐらいなら大丈夫という非科学的な「楽観論」が横行していますが、飲酒による運転能力の低下は極めて顕著であることを知ってください。

飲酒運転の規制の第2は、酒酔い運転の処罰です。「5年以下の懲役又は100万円以下の罰金」が科されます（道交法第117条の2第1号）。「酒酔い運転」は「酒気帯び運転」と違い、酒に酔った状態、つまりアルコール等の影響で正常な運転が困難な状態で車両を運転することを言い、処罰は酒気帯び運転よりずっと重くなります。

酒酔い状態に達しているかどうかを判定するに当たっては、アルコールの保有量もふつう調べますが、保有量の多少だけで判定するものではありません。下戸だとわずかなアルコールで酔っ払ってしまうように、アルコールの保有量と酒酔い状態の関係は人によって違います。直立姿勢を長く保てられるかとか、まっすぐ歩けるかとか、目や顔の色、口調、発語状態はどうかなど、身体状態を総合的に観察して判定します。

コップ1杯の日本酒と言えば1合程度でしょう。ふつうは酒酔い運転にはならず、酒気帯び運転の処罰最低ラインというところですが、しかし、わずかのつもりでつい進んでしまうのがお酒です。「飲んだら運転しない、運転するなら飲まない」というルールは、絶対に守ってほしいものです。

(答 a)

第5問

第4問のケースで、酒をすすめたほうはどういう罰則を科されるでしょうか？

- a 飲んだのは運転者だから、すすめた側は罰せられない。
- b 運転者と同じ刑罰が科される。
- c 運転者よりは軽いが、罰せられる。

道交法は、「何人も、第1項の規定（＝酒気帯び運転）に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならない」と定めています（第65条3項）。

運転者に酒類を提供した者は、その後に運転者が酒酔い運転をすれば、「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」（第117条の2の2第3号）、運転者が酒気帯び運転をすれば、「2年以下の懲役又は30万円以下の罰金」（第117条の3の2第1号）を科されます。

運転することが予測される者に酒類を提供したり飲酒をすすめることは、危険の原因を作り出すことに手を貸すものだから、その行為を



処罰して飲酒運転の規制効果を上げようという目的の条項です。

車両運転をするであろうと予想しながら酒をすすめたり一緒に飲んだりする風景は、社会慣習と言っても差し支えないくらいこの国ではどこでも見かけます。都市郊外などに行けば、駐車場のスペースを広く用意している居酒屋は珍しくありません。この状況を変えることに力を入れず、ひたすら規制と処罰の一辺倒で対処しても、飲酒運転をやめさせる効果には限界があるように思います。

そのことを申し上げつつも、営業パーソンの皆さんには、まずは飲酒と車両運転を両立(?)させたり、併行させたりしないという生活感覚をしっかりと身につけてほしいと望みます。

(答 c)

TN

たかやましゅんきち
1940年生まれ。東大法学部卒。東京弁護士会所属、高山法律事務所主宰。著書に「交通事故事件弁護士入門」（日本評論社）他多数。