

判例研究

自動車保険約款における「使用者」および 「使用人」の意義

—— 大阪高裁平成 29 年 9 月 7 日判決（平成 29 年（ネ）第 673 号）、
大阪地裁岸和田支部平成 29 年 1 月 31 日判決
（平成 27 年（ワ）第 138 号） ——

得 津 晶[※]

- I 事案
- II 判旨 原判決取消・請求棄却
- III 評釈

I 事案

X₁ は損害保険会社 Y 社との間で自動車保険契約を締結した。X₁—Y 社間の自動車保険には人身傷害条項（現行約款では自動車事故特約〔契約自動車以外の自動車の運行等に起因する事故による人身傷害を補償対象とする保険〕¹⁾）及び無保険車傷害特約が含まれていた。人身傷害条項には、被保険者は記名被保険者である X₁ のほかその配偶者と同居の家族が含まれる旨の規定がある。ただし、被

『一橋法学』（一橋大学大学院法学研究科）第 24 巻第 1 号 2025 年 4 月 ISSN 1347-0388

※ 一橋大学大学院法学研究科教授

1) あいおいニッセイ同和損害保険会社『タフ・クルマの保険・普通保険約款・特約』の規定より原判決・本判決のいう「人身傷害条項」が他車運行中の事故をカバーしていたのは平成 25 年 9 月 30 日までに保険期間の初日を迎えたもの（平成 24 年 10 月版、https://www.aioinissaydowa.co.jp/pdf/2012_car/tough_car.pdf）までしか確認できなかった。現在の約款（令和 4 年 1 月版、<https://web-yakkan.aioinissaydowa.co.jp/clause/item/detail/?id=98270000>）では、同普通約款第 2 章の人身傷害条項（契約自動車の運行等によって発生した事故の人身傷害を補償する保険）ではなく、自動車事故特約となる。

保険者の使用者の所有する他の自動車にその使用者の業務のために被保険者が搭乘している場合に生じた損害には保険金を支払わない旨の人身傷害免責条項が存在した。

無保険の自動車の所有、使用等によって生じた損害に対する損害賠償への損害賠償額を保険金として無保険傷害特約にも、被保険者の使用者または同人の業務に無保険自動車を使用している他の使用人が賠償義務者である場合には保険金を支払わない旨の無保険車傷害免責条項が存在した。

X₁とX₂の子A(平成2年11月29日生まれ。事故当時22歳)は、トラック運転手として3年間ほど勤務した後、平成25年4月ごろから中学時代の友人の誘いでパチンコ台の交換作業の仕事(以下、本件仕事)をするようになった。本件仕事は、P社およびQ社が請け負った業務をB社が下請けしたものであり、B社の代表者Cは、3つのグループに本件仕事をさせていた。Dはそのうちの1つのグループのリーダーであり、B社から、Dにこの日は何人來ることができるかを聞かれ、Dはメンバーに当たって人数を確定し、B社に連絡し、また、作業に従事する者らに対して、集合場所及び時間を連絡していた。Aは、Dからの連絡を紹介者である友人を介して受けていた。

本件仕事は、Dの自宅等あらかじめ指定された待ち合わせ場所に集合し、D所有の自動車またはB社所有の自動車に乗り合わせて作業現場を順に周り、作業終了後、最初の集合場所に戻るとというのが通常であった。D所有の自動車(以下、本件車輛)は、無保険車であり、B社がDに本件仕事を行うために20万円程度で買い与えたものであった。仕事に使用するガソリン代や交通費はB社が負担し、それ以外のメンテナンス費等、保管場所代等はDが負担していた。Dは、本件車輛を仕事以外にも使用することができた。

集合場所にB社代表者Cがいることもいないこともあり、B社代表者Cがいる場合はB社代表者Cが作業手順や現場における作業の指示を行い、B社代表者Cがいない場合は、Dが同様の指示を行っていた。

平成25年5月19日の午後9時ごろ、Aは、本件仕事のためにD宅に集合し、D所有の本件車輛に定員6名のところ7名で乗車して作業に出発した。作業終了後、大阪に向かう名阪国道において追越車線の下り右カーブを雨天の中、時速

80 から 110 km で走行中、スリップして中央分離帯に衝突し、その衝撃でシートベルトを着用していなかった A を含む 4 名が社外に投げ出され、A を含む 3 名が死亡した。

泉大津労働基準監督署は、A の使用者は D であると判断し、X らに労災給付を行った（遺族補償年金 205 万 8025 円、遺族特別支給金 300 万円、葬祭料 43 万 5000 円）。また、X らは自賠責保険から、本件事故について 3000 万円の給付を受けた。

X らは、Y 社に対して、保険契約の人身傷害条項ないし無保険車傷害特約に基づいて A の Y 社に対する保険金請求権を 2 分の 1 ずつ相続したとして保険金各 1964 万 3199 円を請求した。

原審（大阪地裁岸和田支部平成 29 年 1 月 31 日判決）は X らの請求を一部認容（A のシートベルト未装着の点をもって過失相殺 1 割）した。争点は、上記本件人身傷害免責条項の適用があるか否かであり、本件車輛が「使用者の所有する他の自動車」に該当し、「使用者の業務……のために、被保険者が登場している場合」に該当して Y 社の保険金支払が免責されるか否かである。

原審は、「使用者」の意義について「①労災保険との分野調整の趣旨から、被保険者の使用者の業務に従事中の使用人が被害者である場合のいわゆる同僚免責を規定した賠償責任条項 10 条 1 項 5 号の『使用者』については、一般に、使用人を使用している者、すなわち雇用関係に基づいて被保険者を使用している者を行い、民法 715 条の使用者責任にいう使用者のように広い概念ではないと解されていること、②被保険者の定義に係る賠償責任条項 3 条 1 項 4 号の記名被保険者の『使用者』については、請負契約、委任契約又はこれらに類似の契約に基づき記名被保険者の使用者に順（ママ）ずる地位にある者を含むとの注記がある一方、上記同僚免責条項や本件人身傷害免責条項には、このような注記がなく、同種の条項中の同一文言は、特別の事情がない限り、同様の意味に解すべきこと、③ Y 社が主張するように、本件人身傷害免責条項の趣旨は、被保険者の使用者の業務のために他車を使用することによる危険はその使用者が負担すべきであるという点にあり、上記同僚免責条項とは趣旨を些か異にするけれども、疑わしきは

保険者に不利にという約款解釈の原則に基づき免責条項を限定的に解すべき要請は異ならないことなどから、本件人身傷害免責条項にいう『使用者』も、使用人と雇用関係にある者に限定されるものと解される」として、B社の名で本件仕事をしていたこと、日雇いアルバイトの3つのグループも流動的でCの指示によって他のグループで作業することもあったことなどから「Aはもとより、Dについても、B社との間で雇用関係があり、Dがリーダー的立場にあったにすぎないものとする」とする。

II 判旨 原判決取消・請求棄却

1 「本件人身傷害免責条項ないし本件無保険車傷害免責条項は、使用者の所有する自動車を使用者の業務のために運転しているときの事故については、使用者がその危険を負担（使用者において保険に付する）すべきであるという考えに基づくものであるが、この場合の『使用者』の意義については、民法一般における『使用者』、すなわち、被用者との間に実質的な指揮監督関係（使用関係）を有するものをいうと解するのが相当である。

なお、対人賠償責任条項中の同僚免責条項における使用者は、一般に、雇用関係に基づいて被保険者を使用している者をいうと考えられているが、上記免責条項は、企業内の事故は、保険の対象となる事故が、使用者と使用人との間、あるいは使用人同士など、通常の対第三者以上の密接な関係にある者の間の事故であることから、対人賠償責任保険の対象から除外したものであり、本件人身傷害免責条項や本件無保険車傷害免責条項とその趣旨を異にすると認められ、使用者について、同義に解する必要はない。」

2 給与の支給（支給額の決定者）について、作業員が受け取る給与は、B社がDに支払った作業員1名1日1万円の範囲内の5000円から1万円の間の具体的な金額をDが決定していたこと、作業現場の確定や作業手順などの具体的な作業内容の指示をDが行っていたこと、雇用契約書や作業員の出勤簿等が存在しないこと、労災保険の支給はDをAの使用者と認定した上でなされたこと等から、「B社は、個別の作業員に対して、雇用契約を締結したといえるほどの法的関係

が発生しているとは到底いえず、Dが各作業員の使用者であると認めるのが相当である。」

集合場所にB社代表者Cが来ることもありその場合にはCが人員を確認し、指示を出していたこと、他の作業員がB社の自動車や自分の自動車で現場に向かうこともあり、その場合にはAから工具の提供、ETCカードやガソリン代の支給を受けていたこと、作業完了書はCに渡していたこと、作業はB社の名称を行っており、賃金の出所もB社であったこと、B社がR海上への保険金請求目的のために作成した従業員名簿にAらが従業員として記載されていることなども、Bが使用者であることを妨げないとした。

3 「本件事故時、Aは、Dの業務のために本件車輛に搭乗し、Dの業務に従事していたと認められる。」

「以上によれば、Y社のXらに対する本件保険金支払義務は、本件人身傷害免責条項ないし本件無保険車傷害免責条項が適用され、免責される。」

Ⅲ 評釈

1. 本判決の意義

本判決は、自動車保険の人身傷害保険（現行約款では自動車事故特約）と無保険車傷害保険における使用者免責条項の「使用者」の判断基準について、民法の使用者概念と同様、被用者との間に実質的な指揮監督関係ないし使用関係があるか否かによって決するとした。そして、下請として業務をもってきたB社と作業員を束ねていたDとでDが作業員にとっての「使用者」ととし、D所有の車輛に業務のために搭乗中に生じた事故について免責条項の適用を認めた。

2. 原判決との相違

(1) 一般論

原審は、本判決と異なり、使用者をB社と認定したことで、使用者免責条項の適用を認めずXの保険金請求を認めた。それではこのような結論が異なったのはなぜか。一つは、使用者該当性の判断基準「使用人と雇用関係にある者に限

定される」が本判決と異なる点が挙げられる。ただし、本判決の「実質的な指揮監督関係（使用関係）」と原審の「雇用関係」との間にどれほどの差異があるのか、その抽象的な文言のみからは定かではないため、その内実を明らかにするために、導出の論証を確認する必要がある。

原審は、「雇用関係」基準の論拠として、①同僚免責条項中の「使用者」概念と同様であることを前提に、民法の使用者責任よりも狭い概念であること、②被保険者の範囲では存在する「請負契約、委任契約又はこれらに類似の契約に基づき……使用者に準ずる地位にある者」も含む旨の注記が存在しないことによる反対解釈、③約款作成者不利益解釈の原則の3点を掲げる。

これに対して本判決は、「実質的な指揮監督関係（使用関係）」基準を「民法一般における『使用者』」基準の言い換えとして提示している。民法において「使用者」概念は雇用契約（民623-631）の規定のいくつか（民624の2Ⅱ、625、626Ⅱ、627Ⅱ、629Ⅰ、631）と不法行為における使用者責任規定（民715）とに用いられている。このうち、本判決の「民法一般における『使用者』」の意味が前者であれば原判決の「雇用関係」との差異は明瞭ではない。他方で、後者であれば、①民法の使用者責任より狭いとした原判決と明白に異なることになる。そして「実質的な指揮監督関係」という文言からは、本判決の想定している民法上の「使用者」とは、後者の使用者責任における使用者であることが推察される²⁾。

また、本判決は、「使用者の所有する自動車を使用者の業務のために運転しているときの事故については、使用者はその危険を負担（使用者において保険に付する）すべきであるという考えに基づくもの」であって、同僚免責条項とは異なる趣旨であると述べる。この点も原判決の①同僚免責条項の使用者概念との共通性を前提とした点を否定するものである。

使用者責任の「使用者」概念に従えば、必ずしも雇用契約は要求されず、請負契約その他の契約であっても実質的な指揮監督関係があれば、使用者に該当する

2) 最判昭和42・11・9民集21巻9号2336頁。潮見佳男『不法行為法Ⅱ〔第2版〕』（信山社・2011）22-23頁、橋本佳幸ほか『民法Ⅴ〔第2版〕』（有斐閣・2020）267-268頁〔小池泰〕、根本尚徳ほか『事務管理・不当利得・不法行為』（日本評論社・2021）181頁〔林誠司〕。

とされている³⁾。このことに照らすと、原判決の②「請負契約、委任契約又はこれらに類似の契約」では「使用者に準ずる地位にある者」と評価できても使用者に該当しないと判断した点是否定されることになる。

また、③約款作成者不利益解釈の原則は、日本法においても講学上議論は盛んであるものの、日本法では、顧客の平均的合理的理解可能性を基準に取引の一般的目的や類型的特性を勘案した客観的解釈が約款解釈の原則とされ⁴⁾、制限的解釈や作成者不利の原則、不明確準則というものは定着していないとされている⁵⁾。

このようにみると、本判決の「使用者」該当性の基準は、原判決の基準よりも緩やかであり、広い範囲が該当するということが言えそうである。だが、必ずしもそうとは言い切れない側面もある。本判決は、実質的な指揮監督関係基準の論拠として、使用者免責規定の趣旨が「使用者がその危険を負担……すべきである」こと、すなわち「使用者において保険に付する」べきであることを挙げる。保険を付すことを期待できるか否かによって「使用者」を決するとなれば、必ずしも広く「使用者」にあてはまるとは限らない。

(2) あてはめ

原判決の基準は限定的であり、本判決の基準は広範であるという一般論が必ずしも妥当しないことはあてはめでも確認できる。原判決は使用者をDでなくB社と認定した。これに対し、本判決は、明瞭ではないものの、その判断枠組みから、B社ではなくDが使用者であると認定したものである。すなわち、両判決ともに使用者はB社とDのいずれか一方に特定しており、本判決と原判決との違いは「広い—狭い」の問題ではない。

原判決がB社を使用者と認定する際に重視した要素は、本件仕事の名義（B社名義）、グループ構成人員の流動性とそれに関するB社代表者Cの指示、Dが

3) 潮見・前掲注2) 文献26-27頁、根本ほか・前掲注2) 文献181頁〔林〕。

4) 河上正二『約款規制の法理』（有斐閣・1988）262頁。約款解釈においては、約款による契約のうち、契約の核となる合意部分と狭義の約款部分とを区分し、本文の客観的解釈の原則が妥当するのは後者の狭義の約款部分とされている。これに対して、前者は個々の当事者による取引過程で具体的に形成された合意内容によって決せられるとされている。

5) 河上・前掲注4) 文献273頁。

リーダー格になる以前はA同様の日雇いアルバイトであったことである。これに対して、本判決がDを使用者として認定する際に重視した要素は給与支給額の決定権限、現場での具体的な作業場の指示、雇用契約書の不存在、労災保険支給時の監督署の判断である。

原判決は、取引先との関係での本件仕事の名義を重視している点で契約名義ないし形式を重視しているようにも読めるが、人員配置の指示権限など指導監督的な要素も重視していた。これに対して、本判決は、報酬の決定権限や現場での具体的な指示など実質的な要素を重視しているといえることができる。

だが、このうち、報酬的要素は民法の使用者責任における使用者概念においては必ずしも重視されてはこなかった⁶⁾。むしろ、この報酬を与えることという要素は、原審の掲げる「雇用関係」を民法上の雇用契約（民623）と捉えた場合に、労働に従事することと並んで契約の本質的要素、すなわち要件事実とされている⁷⁾。これに対して、使用者責任における実質的な指揮監督関係とは、実際に指揮監督している必要はなく、規範的判断として指揮監督をすることが期待できるかどうかによって決せられ⁸⁾、本件のB社のように作業員配置の決定権限がある場合にも認められうる⁹⁾。

また、本判決が理由に掲げる労災保険支給のための労働基準監督署の判断についても、このような労災保険との調整を強調してきたのは、従来、使用者基準を雇用契約基準に限定して理解する立場であって¹⁰⁾、民法の使用者責任の使用者のように広く解釈する立場の論拠とはされてこなかった。

そもそも、民法・不法行為における使用者責任の「使用者」では、複数の使用関係が認められうる¹¹⁾。本判決のB社なのかDなのかという思考様式自体、民法の使用者責任とは異なる判断がとられているといえることができる。

6) 根本ほか・前掲注2) 文献181頁〔林〕。

7) 中田裕康『契約法〔新版〕』（有斐閣・2021）489頁。

8) 潮見・前掲注2) 文献23頁。

9) 最判昭和37・12・14民集16巻12号2368頁、最判昭和45・2・12判時591号61頁。

10) 谷内田誠「自動車保険の免責条項における『使用者』『使用人』の意義」保険学雑誌650号（2020）51-52頁。

11) 潮見・前掲注2) 文献27頁、橋本ほか・前掲注2) 文献268-269頁〔小池〕。

本判決の立場は必ずしも使用者責任の「使用者」基準とは同一のものではなく、使用者責任よりも民法上の雇用関係に近づけて理解している可能性がある。

(3) 評価

以上のように、本判決の立場は、一般論としては、免責条項の「使用者」概念を広く解しているようにもみえるが、あてはめまでみると、必ずしも広く解しているともいえない。それでは、本判決の立場はどのように整理すべきであろうか。

そこで、本稿は、本判決が理由付けとして述べるところの使用者免責規定の趣旨に着目したい。本判決は、使用者免責条項の趣旨を、使用者が負担すべき危険であること及び使用者が保険に付すべきであることに求める。この説明は、使用者による「ただ乗り」を防ぐべきとする学説の立場も同様である¹²⁾。しかし、それではなぜ当該危険を使用者が負担すべきと評価できるのか。現場従業員が保険をかけるという方向もありうるはずである。事故の確率が実際に運転する者の技能・性格等によるならば実際に運転する者を保険契約者ないし契約被保険者とする方が望ましいという考え方もあり得る。あるいは、使用者と実際に運転する者の双方が保険を付し、重複保険とするという処理もあり得る。

にもかかわらず、使用者が危険を負担し、保険を付すべきという判断がなされている背景には、使用者の事業として行う自動車の運転の事故危険は、実際に運転している被用者の技能・性格よりも、当該事業のあり方（事業固有の性格や被用者の勤務時間管理、安全管理体制など）によって定まり、当該事故の発生確率を「支配」しているのは、使用者であるという判断があろう。言い換えれば、事故のリスク（確率・損害の大きさ）が、使用者の事業で行う場合と個人が行う場合とで異なること、もっといえば、使用者の事業のほうが個人の利用よりも事故のリスクが大きいため、（給付・反対給付均等の原則ないし逆選択の防止という観点から）個人用の自動車保険でカバーするに適さないという判断があるのではないか。

以上の説明は、人身傷害条項を念頭に行ったが、無保険車傷害条項でも同じで

12) 谷内田・前掲注10) 文献59頁。

ある。無保険車との事故にあうリスクも、使用者の事業活動と個人の活動との間で差異があると考えれば、個人用の自動車保険で使用者の事業活動で遭遇した無保険車による事故を補償の対象とすべきではないと考えられる。

3. 文言の統一的解釈の要請

このように本稿は本判決を趣旨に即した解釈、いわば目的論的解釈をしたものと位置付けている。これに対して、原判決は、「同種の条項中の同一文言は、特段の事情がない限り、同様の意味に解すべき」と述べており、同一文言の統一的解釈を提唱する。

「使用者」という文言は、自動車保険及びその特約において様々な場面で用いられている。具体的には、①対人賠償責任条項における被保険者の範囲、②対人賠償責任条項における従業員災害規定、③同僚災害免責条項、④人身傷害補償条項（現。自動車事故特約）における免責条項、⑤他車運転特約における免責条項、⑥無保険車傷害条項における免責条項とされている¹³⁾。

理論上は、これらの条項のすべてを使用者責任の使用者同様に広く解する、あるいは、雇用関係のある場合に限定して解するという立場もありうる。だが、実際にはそこまで徹底した統一的な解釈をするわけではない。このうち、①被保険者の範囲については、原判決も述べるように請負契約や委任契約等によって使用者に準ずる地位にある場合も含むという注記があるため柔軟に解するが、それ以外の②—⑥については注記がないことから雇用契約のある場合に限ると限定的に解釈するという立場が実務の立場とされてきた¹⁴⁾。

この立場は、①被保険者の範囲は保険でカバーする範囲が広がるため柔軟に解することが保険契約者にとって有利であるのに対し、②—⑥はいずれも免責条項となり、保険契約者に不利な条項であるため、免責条項拡大解釈禁止の原則として説明することもできる¹⁵⁾。

13) 谷内田・前掲注10) 文献44頁。

14) 「自動車保険の解説」編集委員会編『自動車保険の解説2017』（保険毎日新聞社・2017）40頁、「自動車保険の解説」編集委員会編『自動車保険の解説2023』（保険毎日新聞社・2023）33-34頁。

15) 谷内田・前掲注10) 文献57-58頁。

しかし、免責条項といってもそれぞれ趣旨・目的が異なるのであれば、その解釈もおのずと異なると理解すべきである¹⁶⁾。また、保険契約者に不利益となる免責条項を広く解釈することが問題であるとしても、実際に、保険契約者が保険約款の文言を一つ一つチェックしてことは想定できない。非法律家の保険契約者であっても、いや非法律家の保険契約者であればこそ、免責条項の細かい文言よりも当該免責条項の趣旨・役割のほうが理解しやすいということもできる。免責条項から客観的に導かれる当該条項の趣旨の範囲内で合理的に解釈することは認められよう。

4. 働き方の多様化の時代における「使用者」解釈

(1) 現行自動車保険約款の「使用者」の解釈

人身傷害条項および無保険車傷害条項における使用者免責の趣旨が、個人の活動と使用者の事業活動との間の事故のリスクの異質性・大小にあるとすれば、個人の活動とは典型的に保険事故（交通事故）のリスクが高くなるような他人の事業活動といえる場合であれば、使用者免責条項の適用があると理解すべきであろう。

本判決は、D を使用者と認定する際に、B 社が使用者ではないという判断枠組みを用いている。だが、このように使用者を特定する必要は本来なく、個人の生活とは保険事故リスクが典型的に異なるような活動であれば、使用者免責条項の適用を認めてよいはずである。例えば、本件仕事では、作業員の現場までの移動に D 所有の本件車輛を使うこともあれば、B 社所有の車を利用することもあった。B 社所有の車を利用していれば、使用者免責規定の適用がないという結論は不合理であろう。B 社所有であろうと D 所有であろうと他人の事業活動に伴うリスクが発現した事故である以上、同じく扱うべきである。

他方で、このような複層的な指揮監督関係がある場合に、誰が保険契約を締結すべきか特定できないという問題がある。この問題については、結局のところ、指揮監督関係にある者のいずれかが保険契約を締結すればよい。また、場合によ

16) 谷内田・前掲注 10) 文献 61-62 頁。

っては重複保険になることもあり、その場合は重複保険の規定（保険法20）に従って処理されることになる。そのような処理で足りるのであって、裁判所が指揮監督の連鎖上のどの層の事業者には保険契約を締結すべきか特定する必要はないのではないか。すなわち、「使用者」を誰かに特定するという本判決（及び原判決）の手法は合理的ではないのではないかと。

最も難しい問題は、作業員が自ら所有する車輛をB社ないしDの業務のための移動に利用した場合に事故に遭遇した場合である。このような場合も、他人の事業活動のために自動車を利用しているため、個人の活動よりも保険事故リスクは典型的に高いということになる。だが、被保険者に使用者が含まれていることからわかるように、契約自動車をこのような「持ち込み自動車」として利用した場合にも、自動車保険は保険事故をカバーするという態度をとっている（使用者が被保険者として意味を持つのは賠償責任保険の領域であろう）。契約自動車を事業活動に用いた場合に保険がカバーするかどうかは、自動車保険契約締結時の「使用目的」（日常・レジャー、通勤・通学、業務のいずれか）の記載とそれに応じた保険料が支払われるか否かの問題として処理されることとなり、この「使用目的」の範囲内である限り、外在的に保険者を免責する必要はないというのが現在の自動車保険の整理ということになる。

（2）多様な働き方時代における使用者条項のあり方

このような条項の趣旨に応じた目的論的解釈の必要性は今後さらに高まるものと思われる。本件では、パチンコ台の交換作業という肉体労働の日雇い作業員を複層的に管理していたという昔ながらの前時代的な勤労形態が問題となっていた。しかしながら、現在、政府の進める働き方改革の柱の1つとして「多様な働き方」の推進があり¹⁷⁾、兼業やフリーランス、そしてプラットフォームを通じた仕事の依頼など民法上の雇用契約には厳密には当てはまらない様々な働き方の登場が予想される。自動車の運転に限っても、諸外国で普及しているライドシェアサービス（Uber、Grabなど）が仮に日本に来た場合や、既に存在するオンライ

17) 「働き方改革実行計画」（平成29年3月28日）2頁。

ンフード注文の配達サービス（Uber Eats など）に対してどのように性質決定するのかという問題があり、雇用契約とされることが保障されているわけではない。

このような場合に、個人の活動とは保険事故のリスクが異なる事業活動である以上、「使用者」概念を柔軟に認めるという方法が1つの解決策である。本判決は、使用者を特定しようとする点で疑問があるものの、柔軟に使用者を認定していく方向にあると理解することができ、本稿もかかる立場を支持する。これによって保険事故リスクの高い第三者の事業活動に伴う事故コストは、事業活動を行っている第三者がその事業活動の危険に応じた保険料によって形成された保険プールによって補填されることになる。第三者の事業活動に自動車を利用していない保険契約者は個人利用の範囲内での事故発生リスク分の保険料のみを支払えば足りることになる。このように保険事故リスクに応じた保険料が課されることで、最適な保険料水準が形成され、経済学的には、逆選択が制御され、自動車保険が最適に普及されることにつながる。

しかしながら、柔軟な使用者の認定に問題がないわけではない。この場合、指揮監督の連鎖上の事業者の中から使用者が複数認定されること、あるいは仮に誰か一人を使用者に特定するならば、誰が使用者と認定されるか予見可能性がないことが問題となる。後者の問題については、誰も自分が「使用者」と認定されるとは考えないことで結果として非合理的な無保険が増えることや¹⁸⁾、反対に「使用者」と認定される可能性を過剰に見積もることで複数の層で保険加入がなされ非合理的な重複保険となるおそれがある。使用者と複数の層が認定される場合にも、指揮監督関係の連鎖の中で各アクターが情報を交換し、どの層に保険加入をするか決めることができればよいが、そのような交渉がきちんとされないことで、非効率な無保険ないし重複保険を生むおそれもある。

そこで、異なる解決策もあり得る。それが個人の自動車保険で第三者の事業活動の保険事故リスクもカバーするという方向である。現在の自動車保険約款は、上記の通り、人身傷害補償や無保険車傷害について使用者の事業活動の際に生じ

18) 本件も、原判決の「雇用関係」ないし雇用契約の存在を必要とするという基準で本件事案を眺めた場合、正式な「雇用契約」は存在しないことから、B社に対してもDに対しても雇用関係は存在せず、「使用者」は存在しないとされるおそれがあった。

た保険事故は補償の対象外としている。しかし、将来、雇用関係が多様化・複層化し、「使用者」の特定が難しくなる場合に備え、現場で保険事故に遭遇しかねない個人のレベルの保険に全て委ね、一連の使用者免責条項を廃止するという方向がある。

この方向も理論的には一つの解決策であるが、第三者の事業で自動車を利用する保険契約者（被保険者）とそうでない保険契約者（被保険者）とで保険事故リスクに差がある点が問題になる。両グループの保険契約者を同じ保険料でカバーするのでは、保険契約者間に所得移転があり、逆選択を引き起こしかねない。そこで、現在、自動車保険契約で行われている「使用目的」による保険料区分を、契約車両をどれくらい利用するのかという観点にとどまらず、広く自動車をどれくらい利用するのかといった観点から事業活動で自動車を利用する場合にはその分の保険事故リスクが高い分を保険料に反映させることが必要となろう。

しかし、個人の自動車保険に委ねる方法では保険料の増加分が個人・末端従業員の負担となる。保険料負担の増加は報酬額等に反映されることもあろうが、使用者と被用者との交渉力の格差から完全に転嫁することは難しいであろう。まして、多様な働き方が前提とするようなプラットフォームを介した契約等では、元の契約書式の段階で被用者側に不利な条項が用意されることが多いであろう。そして「使用目的」を個人が正しく記載することを完全には期待できない。業務目的とは記載せずに事業用の自動車を運転し、事故となった場合にはどのように処理されるのか。告知義務違反を理由とした解除により事後的に無保険となるケースが増えるおそれもある。

以上より、将来の方向としては第一の「使用者」を柔軟に認定し、指揮監督の連鎖上の事業者には保険加入を促すことが望ましいのではないかと考えている。