

自動車の長期レンタル契約の考察

山崎 真紀 (弁護士)

一. はじめに

1. 本稿の目的は、企業会計基準委員会 (Accounting Standards Board : ASB) で平成 18 年 3 月現在審議されている所有権移転外ファイナンス・リース取引の会計処理について、現状の例外処理が廃止され新リース会計基準が適用された場合を想定し、ユーザーのオフバランス需要に応える新たな商品、すなわちリースとしての法的枠組みを残しつつ、賃貸借商品であるレンタルの長所を併有する、いわゆる「長期レンタル商品」の実用化の可能性について、法的観点から検討を加えることにある。

2. まず、本稿の問題提起の契機となった、リース会計基準に関する検討経過について概観する。

現行の会計基準では、平成 5 年 6 月 17 日に企業会計審議会から公表された「リース取引に係る会計基準」(以下「リース会計基準」という)により、リースをファイナンス・リース取引とオペレーティング・リース取引に区分し、ファイナンス・リース取引については、原則として通常の売買取引に係る方法に準じて会計処理をするが、ファイナンス・リース取引のうち「所有権移転外ファイナンス・リース」(リース期間が耐用年数の 75% 以上であるか、またはリース料の現在価値がリース物件購入価額の 90% 以上であるリース取引)については、例外的に賃貸借に準じた処理(以下「賃貸借処理」という)を行うこ

とができるとされた。なお、賃貸借処理を採用した場合、売買処理を行った場合と同等の情報を注記で開示することが必要である。

しかしながら、かかるリースの会計処理につき、平成 13 年 7 月 26 日に設立された財団法人財務会計基準機構の中に設置された企業会計基準委員会 (ASB) は、リースについて二段階でのテーマを提言し、短期的テーマとして「所有権移転外ファイナンス・リースのオフ・バランス処理の再検討」を、中長期的テーマとして「オペレーティング・リースのオン・バランス処理の研究」を、それぞれ検討することとなった。

上記テーマに従い、ASB は、平成 14 年 8 月より所有権移転外ファイナンス・リース取引に関する例外処理の廃止について審議を開始した。同審議の過程では、①リース取引の経済的実質(フルペイアウトのリース契約に基づくリース取引については、解約不能であることや、リース物件の維持管理や陳腐化のリスクはもっぱらユーザーが負い、リース会社は瑕疵担保責任を負わないことなどから、資産を割賦売買する場合と同様の経済的実質を有する)、②原則処理と例外処理の関係(現状では、リース会計基準で原則法と例外法を定めていながら、ほぼ例外法のみが適用される状況にある)、③財務諸表の比較可能性(本来、売買処理と賃貸借処理のいずれを選択するかで、会計処理は全く異なるものとなるが、現状ではほぼ賃貸借処理のみが採用されてい

るため、所有権移転外ファイナンス・リース取引と割賦売買の場合とで異なる処理となり、財務諸表の比較可能性が損なわれている）、④国際的な会計基準との関係（現在、国際会計基準及び米国会計基準とも、殆どすべての経済的便益とリスクが借手に移転する場合には、売買処理を行っているが、日本の所有権移転外ファイナンス・リース取引については、これらの場合でも賃貸借処理を行っているため、国際的な比較可能性が確保されない）の理由から、例外処理を廃止すべきとの意見が呈された。

他方、⑤我が国の所有権移転外ファイナンス・リース取引は、資金を融通する金融ではなく目的物そのものを融通するいわば「物融」であり、賃貸借性が強い点で諸外国のファイナンス・リース取引とそもそも性質を異にする、⑥現状、賃貸借処理を選択した場合には、売買処理を行った場合と同等の注記を行うことが求められており、十分な情報開示がなされている、⑦我が国の法人税法では、リース取引を資産の賃貸借と位置づけ、一定の要件に該当した場合にのみ売買又は金融として扱うとしていることから、会計基準を売買処理に統一した場合には、ア) 確定決算主義を採用する現行法下で、税務においても賃貸借性が否定され売買処理となる可能性があり、この場合、リース事業の基盤が損なわれるおそれ大きい、イ) 貸手において、賃貸借処理を売買処理に変更しこれが金融取引として取り扱われた場合、賃貸借処理の時よりも課税所得が先行して計上される。また、税務上は賃貸借として取り扱われた場合、貸手において売買処理が採用されると、会計上は減価償却費が計上されなくなり、リース終了時まで

減価償却費相当額の損金算入が認められないおそれもある、ウ) 税務上の取扱が会計と異なる場合には、申告調整が認められるか不明であり、申告調整が認められた場合でも、事務負担が多くなる可能性がある、等の理由から、現状の例外処理を存続すべきとの意見も有力であり、結局議論の集約に至らなかった（ASB『所有権移転外ファイナンス・リース取引の会計処理に関する検討の中間報告』）。

そこで、ASBは、「現状では合意形成が難しい状況にある」として、平成16年3月に一旦審議を中断した上、社団法人リース事業協会をはじめ、実際にリースビジネスを営む関連業界に対して、その解決の方向性を検討するよう要請した。検討主体のひとつである社団法人リース事業協会は、1年間にわたる詳細な検討の結果、「わが国のファイナンス・リース取引の経済的実質、現行リース会計基準の有用性から、現行リース会計基準の存続、維持が最も望ましい」との基本的立場を改めて明確にした『リース会計基準に関する検討について（検討状況の報告）』を取りまとめ、平成17年3月29日開催の第77回企業会計基準委員会にて報告した（平成17年3月29日付『リース会計基準に関する検討について（検討状況の報告）』）。

3. 我が国のリース取引は、民法第601条以下が定める一般の賃貸借契約とは異なるものの、契約締結から終了に至るまで一貫して「貸す」という枠組みが維持されており、このことは、リース会社側に法的所有権が存在することのほか、リース取引終了後に再リース契約が締結されること、資産の廃棄義務をリース会社側が負うことなどからも裏付けられ

る。そして、このような賃貸借としての枠組みを貫徹することによってはじめてリース固有のメリットをユーザーに提供できる契約形態であることからすると、現状の会計基準における賃貸借処理には合理性があり、税法との関係上も妥当であると思われる。

しかしながら、今回のASBの問題提起によって、リースの会計処理がひとつの重要な局面を迎えていることは事実であり、かかる現状にあって、リースの新しい形を模索、検討することには意義があると考ええる。

二. リース及びレンタルの法的性質

1. そもそも、リースとレンタルとを峻別する基準は何か。あるいはその相違点はどこに求めるべきか。

我が国においては、リース取引そのものを直接規律する法規制はなく、その法的性質の理解は、もっぱら学説や判例の集積、あるいは会計基準及び税法上の基準を参考にする事となる。

「リース」と一口に言っても、その性質は契約形態によって様々であり、割賦販売に準じた売買型から、賃貸借型、あるいは金融型に至るまで諸々の類型がある。中でも代表的なファイナンス・リース取引については、金融的側面と賃貸借的側面のいずれを重視するか、またどのような問題点に着眼するかなどによって、学説は多岐に亘るが、ユーザーが機械設備等の固定資産を一定期間に亘って賃借し、その対価としてリース料を支払う賃貸借契約で、金融機能をも兼ね備えた取引を意味しており、法律的には民法第601条に規定する賃貸借契約の一種又は類似の取引であるとの理解が一般的である。

ファイナンス・リース取引の特徴として、法人税法施行令第136条の3では、「リース取引」は、資産の賃貸借であり、かつ、①当該賃貸借にかかる契約が、賃貸借期間の中途においてその解除をすることができないものであること又はこれに準ずるものであること、②当該賃貸借に係る賃借人が当該賃貸借にかかわる資産からもたらされる経済的利益を実質的に享受することができ、かつ、当該資産の使用に伴って生ずる費用を実質的に負担すべきこととされているものであること、の要件を満たすものと規定されており、中途解約不可とフル・ペイアウトがファイナンス・リース取引の特徴として位置づけられている。

2. さらに、契約法的性質については、東京高裁平成2年10月5日判決・判例時報第1370号第140頁が、リース会社がファイナンス・リース契約に基づいてリース物件を引渡した後に、ユーザーにおいて会社更生手続が開始された場合に、リース料債権が旧会社更生法第208条第7号の共益債権に該たるか否かが問題となった事案で、リースの法的性質に言及した上、以下の通り判示した。すなわち、「リース契約においては、通常、ユーザーからの中途解約は認められず、リース物件の瑕疵についてリース業者は責任を負担しない一方で、リース期間中にリース物件の滅失、毀損等によりユーザーの使用収益が不可能になった場合でも、ユーザーは残リース料又はこれに相当する規定損害金の支払義務を免れず、また、ユーザーがリース料の不払等により契約を解除されたときは、リース物件を返還するほか、残リース料又はこれに相当する規定損害金を即時払うべきことが定められて

いるが、これらの約定は、リース業者が、ユーザーに供与した融資金を割賦弁済により回収するのと同じように、融資金に相当する物件取得費その他の経費の総額（投資資本）をリース料として回収する必要があることに基づくものである。かかる特殊性があるからこそ、右約定の合理性ないし効力も原則として是認されているのであり、右約定は、ファイナンスリース契約の基本特徴をなすものといえることができる」。この判例に見られるように、判例実務も、中途解約禁止及びフルペイアウト方式を主たる要件として、ファイナンス・リース取引を定義付けているといえる。

3. これに対し、オペレーティング・リース（なお、レンタルを含む総称として「オペレーティング・リース」の語を用いる場合もあるが、本稿ではレンタルとの比較を行う性質上、レンタルを含まず、広義のリースからファイナンスリース（狭義のリース）を除いたリース契約を意味するものとする。）とは、「中途解約不可」及び「フル・ペイアウト」という両要件の一方もしくは両方を欠くリース取引を指すこととなる。

オペレーティング・リースは、ファイナンス・リースが金融を目的としたものであるのに対し、物件の使用を重要な目的としており、ファイナンス・リースに比して、賃貸借の性

格が非常に強いリース取引である。リース対象物件は、自動車をはじめ汎用性の高い機種が中心であり、原則としてメンテナンスを伴い、危険負担及び瑕疵担保責任は通常貸主（リース業者）が負い、ユーザーからの中途解約も、一定の条件下で事実上可能な場合が多い（梶村太市ほか 2 名編『リース契約法』第 39 頁、青林書院）。

メンテナンス・リース契約は、オペレーティング・リースの一形態であるが、物件の保守・修繕義務をリース会社側が積極的に負担する契約であり、実務上は、レンタルや単純な賃貸借を含むオペレーティング・リースと区別する意図から、ファイナンス・リースにメンテナンス契約が付加された契約形態を指すことが多い。

4. 以上に対し、レンタルとは、民法上の賃貸借そのものであり、一定の在庫を有する貸主が、時間単位もしくは日数単位などの比較的短期に亘り、ユーザーに在庫を賃貸借する契約形態である。賃貸人は賃借人に対し、民法上の規定通り、瑕疵担保責任（民法第 570 条、同第 559 条）、危険負担（同第 536 条）、保守修繕義務（同第 606 条）を負う。

レンタルとリースとの比較について、代表的な文献は以下のような対比を行っている。

	レンタル	リース
対象物件	特定の汎用機種（自動車、電算機、複写機等）	あらゆる種類の業務用物件（機械設備等）
物件使用目的	一時的使用に適する	長期継続的使用に適する
契約期間	比較的短期（時間、日数、月数単位）	比較的長期（3～7年が多い）
ユーザー	1物件を不特定多数に反復賃貸	1物件を特定のユーザーに
物件所有権	レンタル会社	リース会社
中途解約	随時又は一定期間経過後自由	不可（規定損害金又は残リース料金全額支払）
物件の在庫	レンタル会社にあり	リース会社になし
担保徴求	通常ないが、若干とることもある	連帯保証人が必要のときが多い
購入原価回収	契約期間中には全額回収しない	リース期間中に全額回収
購入管理事務	レンタル会社が行う	リース会社が行う
瑕疵担保責任	レンタル会社にあり	ユーザーにあり
危険負担	レンタル会社にあり	ユーザーにあり
保守修繕義務	レンタル会社が負担	ユーザーが負担
減価償却	レンタル会社が行う	リース会社が行う
固定資産税	レンタル会社が計算納付	リース会社が計算納付
保険料	レンタル会社が契約負担	リース会社が契約負担
保証金等	若干とることもある	リース料の1～3ヶ月分をとることが多い
損金算入	レンタル料全額	リース料全額
貸倒引当金	設定は不可	設定は不可
機械類信用保険	適用なし	適用あり（リース信用保険）
契約終了	物件返還	物件返還又は再リースの選択可

（前出『リース契約法』第16頁より抜粋）

レンタルとファイナンス・リースとを比較した場合の相違点は、中途解約原則禁止、瑕疵担保責任の免除、物件の滅失・毀損の場合の危険の借主負担、保守修繕義務の転嫁、中途解約の場合のリース会社側の清算義務等であり、これらはファイナンス・リース契約の特徴そのものを意義付けている。このようなファイナンス・リース特有の規定は、物件の所有に伴う費用と負担と危険が、実質上すべて借主により負担されていることを示している。

5. もっとも、オペレーティング・リース、もしくはファイナンス・リースにメインテナン

ス契約を付加した狭義のメンテナンス・リース契約の場合には、これらファイナンスリースの特徴とは一線を画し、その限りで賃貸借に極めて接近しているといつてよい。すなわち、オペレーティング・リースにあつては、対象物件は多くの場合、汎用機種であり、拘束付きのリース期間は経済的耐用年数に比して相当短く、さらに瑕疵担保責任、危険負担、物件保守管理義務はいずれも貸主が負う。その限りで、メンテナンス・リース（オペレーティング・リース）は、法的には、典型的賃貸借か、あるいは賃貸借と他の要素とが入り交じった混合契約であるといえる。

このようにレンタルに近似したメンテナンス・リース（オペレーティング・リース）の法的性質に鑑みると、典型的賃貸借というべき「レンタル」への転換は、さほど大きな契約形態の変質を伴わないようにも思われる。

しかしながら、自動車の場合、レンタルとリースとでは、その根拠条文ならびに許可基準に明確な相違があり、そのことから発生する法的効果にもまた看過し得ない相違点がある。代表的な問題としては、自動車損害賠償保障法における運行供用者責任の所在であり、あるいは自動車の保管場所の確保等に関する法律における保管場所確保の責任主体などである。

以下、これら諸点について個別の検討を加えることとする。

三. リース及びレンタカーの許可基準

1. 各種法令との関係についての検討に先立ち、まずは、レンタルとリースの許可基準についてそれぞれ概観する。

現行法上、リース及びレンタルの法的根拠は、いずれも道路運送法第 80 条 2 項「自家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸し渡してはならない」との規定に求められる。

レンタカー事業を行おうとする者は、同法及び同法施行規則第 52 条の規定に基づき、自家用自動車有償貸渡許可申請を行う。自家用自動車貸渡許可申請書には、①貸渡人の氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名、②貸渡人の事務所の名称及び所在地、③貸渡しをしようとする自家用自動車の数及び乗車定員又は最大積載量、④貸

渡しの実施計画、⑤貸渡しを必要とする理由、を記載した上、貸渡しをしようとする自家用自動車の貸渡料金及び貸渡約款を記載した書類等を添付して、主たる事務所の所在地を管轄する運輸支局長に対して申請を行う（なお、従前記載事項とされていた「車庫の住所地及び収容能力」については、規制緩和の観点から、平成 16 年 4 月以降不要となった。）。添付書類の中には、会社登記簿謄本や申請者が欠格事由に該当しない旨の確認書のほか、

(a) 自動車運送事業類似行為防止のため、事務所毎に配置する責任者や従業員への指導・研修の計画等、(b) 自動車運送事業類似行為防止を計るための貸渡しの実施方法、(c) 保険の加入状況・加入計画、(d) 整備管理者（整備責任者）の配置計画等、を記載した書面が含まれる。

そして、公示されている「自家用自動車の有償貸渡の許可基準」に照らし、(i) 申請者及びその役員が所定の欠格事由に該当しないこと、(ii) 申請者及びその役員が、申請日前 2 年前以降において、自動車運送事業経営類似行為により処分を受けているものではないこと、(iii) 事故を起こした場合に備えて、貸渡自動車に十分な補償を行いうる所定の金額以上の保険が付保されていること、等の要件を満たした場合に、許可が為されることとなる。

また、許可にあたっては、①貸渡人の名称変更等の場合の届出義務、②増車もしくは代替、事務所の名称・所在地変更の場合の届出義務、③運転者に係る情報提供ならびに貸渡に付随した運転者の労務提供（運転者のあつ旋及び紹介を含む）の禁止、その旨の事務所における掲示義務、④貸渡しのための名義貸

しの禁止、⑤貸渡料金及び貸渡約款の事務所における掲示義務、⑥配置事務所における貸渡状況、整備状況等、車両状況の把握・管理義務、⑦貸渡簿の備え付け及び保存義務、⑧借受人に対する貸渡証の交付ならびに運転者に対する貸渡証の携行指示義務、⑨事務所別車種別配置車両数一覧表の提出義務、⑩自家用バス及び霊柩車の貸渡の禁止、⑪自家用マイクロバスの貸渡の制限、等の条件が付され、これらに違反した場合には貸渡の停止や許可の取消がなされることがある(平成7年6月13日付自旅第138号『貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて』)。

2. 同様にリースの場合にも、道路運送法第80条第2項及び同法施行規則第51条の規定に基づく許可が必要である。許可基準としては、(i)申請者及びその役員が欠格事由に該当しないこと、(ii)申請者及びその役員が、申請日前2年前以降において自動車運送事業経営類似行為により処分を受けているものではないこと、が要求される。また、許可にあたっては、①貸渡人の名称変更等の場合の届出義務、②貸渡しに付随した運転者の労務提供(運転者のあつ旋及び紹介を含む)の禁止、③貸渡しのための名義貸しの禁止、④メンテナンス・リース契約については、整備管理者の権限(道路運送車両法施行規則第32条)を害されるものであってはならない、⑤事務所別車種別配置車両数一覧表の提出義務、などの条件が付され、これらに違反した場合に、貸渡しの停止や許可の取消がなされることがあるのはレンタルの場合と同様である(平成8年2月9日付自旅第12号『自家用自動車の有償貸渡し(リース)を業とする者

の取扱いについて』)。

3. このように、リース、レンタカーとも、許可にあたっては、厳しい許可基準をクリアするとともに、許可にあたって付与される許可条件を遵守することが求められる。

リースの許可条件及び許可基準とレンタカーのそれとを比較すると、後者では、許可基準として一定額以上の任意保険への加入が義務づけられ、さらに許可条件としても、貸渡料金及び貸渡約款の備え付けや、貸渡簿の保存、貸渡実施計画書の提出を求められるなど、より一層多岐に亘り、かつ厳しい内容であるといつてよい。これは、レンタカーの場合は、貸渡人を自動車の所有者及び使用者とし、運転者に対して車両の提供を行うという取引形態から自動車の有償運送にも類似し、その性質上、車両の点検整備がひとえに貸渡人に帰属することから、運転者及び第三者の生命身体への安全はもとより、事業の健全な発展を図るため、とりわけ車両の使用管理、貸渡状況の的確な把握等のための詳細な規定が置かれたものと考えられる。

4. 「長期レンタル商品」を実用化しようとする場合、リース会社が行う契約取引であっても、前記の通り「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し」であれば、道路運送法施行規則第52条の規定に基づき、レンタカーとしての許可を取得する必要があると考える。

道路運送法施行規則第51条及び同第52条が、同法第80条第2項に定める自家用自動車の有償貸渡について、使用者を貸渡人とする借受人とするかによって、別異に規定を設け、許可申請書の記載事項に明確な差違を定め、かつこれを受けた各種通達によって、異なる

許可基準及び許可条件が設定、運用されている事実からすれば、現行法下では、レンタカーとリースとでは、別異の許可を要するものであり、両者を峻別する唯一の基準は、「借受人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し」であるか「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し」であるかに求められると解するよりほかない。

ただし、道路運送法及び道路運送法施行規則が制定された昭和 26 年当時、日本には、いまだ自動車リースという取引形態は登場しておらず、自家用自動車については、個人が 1 人につき 1 台の車両を自家用に使用することがあくまで基本であったことからすれば、道路運送法施行規則第 51 条及び同第 52 条の規定は、必ずしも「リース」と「レンタカー」の峻別を想定して設けられた手続規定とは解されない。確かに、リースとレンタルとでは、「使用者」の登録内容に差異があり、これが結果として、保守管理義務の主体や、検査義務の主体、さらには保管場所管理の責任主体等に明確な差異をもたらしている。そうである以上、使用者をいずれにするかによって許可基準および許可条件に差異を設けることには一定の合理性があるが、より契約の実質に目を向け、貸渡人と借受人との責任分担という点から、貸渡人あるいは借受人が負うべき義務の内容に応じ、契約形態の峻別、ひいては許可申請手続の区分を行うことにも、一定の合理性があるように思われる。

もっとも、この点については、現行法の前提を越えた議論となることから、少なくとも「使用者」の登録名義によって許可申請手続に差違を設ける現行法下においては、貸渡人を「使用者」及び「所有者」とする長期レン

タルについては、道路運送法施行規則第 52 条の許可を要するとの既述の結論に変更を来すものではない。

四. 自動車損害賠償保障法

1. 「長期レンタル商品」の法的性質を「レンタル」であると解した場合、まず問題となるのは、自動車損害賠償保障法（昭和 30 年 7 月 29 日法律第 97 号。以下「自賠法」という）第 3 条に定める運行供用者責任の問題である。

自賠法第 3 条は「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、これによつて生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない」と定める。これは民法第 709 条及び同第 715 条に対する特則であり（東京地裁昭和 34 年 3 月 24 日判決・下級民集 10 卷 3 号 545 頁）、まずその本文において、自動車の人身事故の損害賠償責任は無過失責任主義によることを明言し、但し書き以下で、自動車側に故意・過失の立証責任を転換させつつ、例外的に免責が認められる旨を定めている。

このように、自賠法第 3 条に基づく運行供用者責任は、自動車損害賠償保障制度の中核を為す規定であり、立証責任の転換を伴う無過失責任主義という点で、自動車側に非常に重い責任を課している。

よって、ひとたび自動車事故が生じた場合に、リース会社もしくはレンタカー会社が、

運行供用者に該たり同条の責任を負うか否かは極めて重大な問題である。

2. ここで、「運行」とは、「人又は物を運送するとしなにかかわらず、自動車を当該装置の用い方に従い用いることをいう」（自賠法第2条2項）と規定されているが、自賠法には「運行供用者」に関する定義規定はない。

運行供用者概念については諸説あるが、現在のところ、運行支配及び運行利益をその基本的要件とし、自動車の運行について事実上の支配力を有し（運行支配）、かつ、その運行による利益（運行利益）を享受する者が運行供用者に該当すると解する見解が一般的であるといえる（最高裁昭和44年9月18日判決・最高裁判所民事判例集第23巻9号1699頁）。

リース業者の運行供用者責任については、以下のような下級審判例がある。すなわち、

(1) リース会社が自社従業員との間で、一般より有利な条件でファイナンス・リース契約を締結していたところ、その従業員が退勤途中において惹起した人身事故について、通勤や営業上における使用を認めていなかったという事情のもとにリース会社には運行支配・運行利益がないとされた事例（神戸地裁平成3年9月4日判決・判例タイムズ第791号209頁）や、(2) リース会社たるA社がその所有するクレーン車を親会社のB社（運送業）にリースし（ファイナンス・リースであったか、オペレーティング・リースであったかは不明）、B社が被用者である運転手付きで同車をC社（鉄工業）へ賃貸中に起きた事故につき、A、B両社の同車に対する運行支配は継続していたとして、A、B両社の運

行供用者責任を認めた事例（東京地裁昭和58年12月23日判決・交民集16巻6号1734頁）、

(3) 外壁工事請負会社がメンテナンス・リースでリース会社から借り受けた自動車を同社の営業外務員のリーダーに貸し与え、その管理使用を任せていたところ、同リーダーから運転を任された営業外務員の1人が、勤務中に私用で他所に寄った際起こした死亡事故について、自賠法3条の他人性を否定するにあたり、傍論的に「リース会社に運行供用者性を肯定する余地があるとしても、右リーダーのリース車両に対する直接的、具体的な運行支配に比較して、リース会社のそれは間接的、抽象的である」と述べた事例（札幌地裁平成10年4月2日判決・交民集31巻2号623頁）などがそれである。しかし、メンテナンス・リース契約の当事者であるリース会社の運行供用者責任の有無について正面から取り上げた判例はいまのところ存在しない。

3. これに対し、レンタカー業者の運行供用者責任に関する判例としては、最高裁第三小法廷昭和46年11月9日判決・最高裁判所民事判例集第25巻8号1160頁が著明である（以下「昭和46年判決」という）。これは、Y2（被告・控訴人。二審で確定）が、自動車の有償貸渡業者であるY1（上告人）から、その所有の自動車を借り受けて運転中、Y1の過失（車の整備不良）とY2の過失（前方注視義務違反等）の競合の結果、Xら（被上告人ら）の子Aに本件自動車を衝突させ、Aを死亡させたという事案である。最高裁は、第1審、第2審に引き続き、Y1の運行供用者責任を認め、Y1側からの上告を棄却した。Y1の運行供用者責任を肯定するにあたり、

最高裁は「自動車の有料貸渡業者が、自動車貸渡契約を締結するに際し、自動車の利用申込者につき、運転免許証その他一定の利用資格を審査し、右契約上、利用期間は短期で、料金も相当高額にのぼるほか、借主が利用予定時間、走行区域、制限走行距離の遵守等の義務を負うなど判示の事実関係があるときは、貸渡業者は、借主の運行による事故につき、自賠法 3 条による運行供用者としての責任を免れない」と述べ、レンタカー会社から自動車を借り受けた者の運行による事故につき、レンタカー会社に自賠法 3 条による運行供用者責任を認めた。当該判例が運行供用者責任を認めるにあたっては、①契約締結の際、利用資格の審査により借主を選別していること、②利用者に予定利用時間・予定走行区域の遵守と報告を義務付けていること、③使用時間が上限 48 時間と短期であること、④料金は走行距離・使用時間・車種により定められ相当高額であること、等の具体的事実が決め手となっている。

同じく、最高裁第一小法廷昭和 50 年 5 月 29 日判決・交民集 8 卷 3 号 595 頁は、「上告人（レンタカー業者）はレンタカーを賃貸するに当り、借主につき免許証の有無を確認し、使用時間、行先を指定させて走行料、使用時間に応じて預り金の名目で賃料の前払をさせ、借主の使用中使用時間、行先を変更する場合には、上告人の指示を受けるため返還予定時刻の三時間前に上告人にその旨連絡させ、これを怠った場合には倍額の追加賃料を徴収するものとし、車両の整備は常に上告人の手で責任をもって行われ、賃貸中の故障の修理も原則として上告人の負担であったというのであり、右事実関係のもとにおいては、

上告人は本件事故当時本件自動車に対する運行支配及び運行利益を有していたものといふことができ自動車損害賠償保障法三条にいう自己のために自動車を運行の用に供する者としての責任を免れない」と判示し、レンタカー業者の運行供用者責任を認めた原審の判断を支持した（以下「昭和 50 年判決」という）。当該判決では、昭和 46 年判決で認定されたような事実に加え、⑤使用時間・行き先の指定とこれに応じた料金の前払い制度の存在、⑥返還にあたっての事前連絡義務と義務懈怠の場合の追徴金の定め、⑦自動車の整備は常に貸主が行っていること、等の事実が認定されている。

4. なお、これらに先立つ最高裁第二小法廷昭和 39 年 12 月 4 日判決・最高裁判所民事判例集第 18 卷 10 号 2043 頁は、「ドライブクラブ方式による自動車賃貸業者から自動車を借り受けた者が、これを運転使用している場合には、自動車賃貸業者としては、借受人の運転使用について何ら支配力を及ぼし得ない」として、有償貸渡業者の運行供用者責任を否定し、借受人にのみ運行供用者責任を認めた。その根拠としては、（1）借受人の自動車の運行にして自動車有償貸渡業者の支配は全く及ばないこと、（2）借受人の自動車の運行による利益は貸渡業者に帰属せず、その賃料収入はいわゆる運行利益といえないこと、（3）運行供用者は原則として 1 人に限られるべきであること、が挙げられている（以下「昭和 39 年判決」という）。かかる昭和 39 年判決の存在を理由に、昭和 46 年判決及び昭和 50 年判決の事案では、レンタカー業者側より、同業者に自賠法上の運行供用者責任を認めることは、昭和 39 年判決に抵触するとの主張も

なされた。

確かに、昭和39年判決と昭和46年判決及び昭和50年判決とは、いずれも有償貸渡業者の運行供用者性が問題となつている点で類似性をもつ。しかし、貸借には種々の態様があり、貸借の条件、当事者間の関係によって運行支配が貸主に残ることは否定できないのであるから、同じ有償貸渡業者であっても、貸借契約の内容等いかんによって、運行供用者性の有無に判断が分かれることは理解可能である(判例タイムズ第269号100頁・山田卓生中央大学助教授による判例評釈)。とりわけ、昭和36年事案では、貸借契約の内容そのものは不明であるが、有償貸渡業者側の「運行支配」について請求権者からの主張立証がなく、自動車貸渡業者と借受人との間においては、昭和46年判決が自動車貸渡業者に運行支配を認める際の重要な根拠であった自動車貸渡契約の締結という事実そのものが確定されておらず、またかかる事実があったとは見られない、という重要な相違点がある(『最高裁判所判例解説民事編 昭和46年度』第500頁)。よって、これら一連の最高裁判例は必ずしも相反するものではないというのが一般的理解である。

したがって、昭和46年判決の判断は、レンタカー会社の運行供用者責任について仔細に分析した事例として重要な意義を有することは事実であるが、必ずしも自動車の有償貸業者一般が運行供用者にあたるかどうか判示したものでなく、特定のケースについての事例判決であると解釈することが相当であろう。

5. 他方、メンテナンスリースにおいても、車検・定期点検についての指定工場制の有無、

交通事故の際の通知義務の有無、契約違反の場合の自動車の処理等についての約定の有無、その内容の詳細等から、リース会社に、所有者としての支配及び自動車の整備管理を通じて安全上の支配が残存していると判断し得る特段の事情が認められる場合には、「運行支配」を肯定される可能性もあり、かつ、リース会社はリース料金のうち金利相当分を受領することによって「運行利益」も享受していると考えられることから、運行供用者責任が認められる可能性も否定できない。

前掲の最高裁判例が、①契約締結の際、利用資格の審査により借主を選別していること、②利用者に予定利用時間・予定走行区域の遵守と報告を義務付けていること、③使用時間が上限48時間と短期であること、④料金は走行距離・使用時間・車種により定められ相当高額であること、使用時間・行き先の指定とこれに応じた料金の前払い制度の存在、返還にあたっての事前連絡義務と義務懈怠の場合の追徴金の定め、自動車の整備は常に貸主が行っていること、等を運行供用者責任を肯定する際の重要な要素として挙げていることからすれば、リースに代わる長期レンタルの場合に、あくまでリースとしてのスキームが維持される場合には、昭和46年判決及び昭和50年判決にいうレンタカーの場合とは一線を画するようにも思われる。しかしながら、車検証上の「使用者」がリース会社名義となることによって、リース会社は、単なるメンテナンス契約に伴う当事者間の管理義務だけではなく、道路運送車両法上の「使用者」としての点検整備義務や、検査義務を負うことになる。このことから、善良なる管理のもと安全な運行を確保すべき義務が課せられる

のであるから、かかる事実が、とりわけ「運行支配」の面で、これを肯定する方向に働く可能性は否定できない。

6. よって、仮にリースに代わる長期レンタルという取引形態のもと、借受人がレンタル物件で自動車事故を生ぜしめた場合、貸渡人であるレンタカー会社の責任の有無は、契約実態から貸渡人に運行支配及び運行利益がなお残存しているか否かにより、事案毎に判断されるものであると解するが、但し、「レンタル」いう契約形態であるが故に、リース会社は道路運送車両法上の「使用者」としての車両管理義務を負い、このことが、運行供用者責任を肯定する方向に働く一要素となる可能性は、少なからず存すると思料する。

五. 自動車の保管場所の確保等に関する法律

1. 続いて、自動車の保管場所確保に関する問題との関係について検討する。

自動車の「所有者」には、自動車の保管場所の確保が義務付けられているところ、自動車リースの実務においては、保管場所の確保は、もっぱら車検証上の使用者たる借受人の責任に委ねられている。

しかしながら、レンタルの枠組みに当て嵌めた場合、所有者＝使用者＝貸渡人（レンタカー会社）となることから、保管場所確保の責任は、現在のレンタカー実務と同様、貸渡人に課されるのではないかが問題となる。

2. そもそも、自動車の保管場所の確保等に関する法律（昭和37年6月1日法律第145号、以下単に「保管場所法」という）は、自動車の所有者等に自動車の保管場所を確保し、道路を自動車の保管場所として使用しないよう義務づけるとともに、自動車の駐車に関する

規制を強化することにより、道路使用の適正化、道路における危険の防止および道路交通の円滑化を図ることを目的とする法律であり（法第1条）、同法第3条では「自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所（使用の本拠の位置との間の距離その他の事項について政令で定める要件を備えるものに限る）を確保しなければならない」と定められている。

なお、保管場所の確保の義務（法第3条）自体については、罰則は存在せず、この要件を充たさないときは車両の登録が受けられないという行政法上の不利益が課されているのみであるが、関連するさまざまな行為について、罰則による担保がなされている（法第17条）。とりわけ、道路上の場所を自動車の保管場所として使用することの禁止（法第11条）、また、公安委員会による上記の運行供用制限命令に対する違反については、3ヶ月以下の懲役刑の可能性も存在する（法第17条1号）。

3. 保管場所確保の義務者は、法文上では「所有者」とされ（法第3条）、その意義は同法第2条2号において「自動車損害賠償保障法第2条第3項に規定する保有者をいう」と定義付けられている。そこで、自賠法第2条第3項を見るに、「所有者」とは「自動車の所有者その他自動車を使用する権利を有する者で、自己のために自動車を運行の用に供する者をいう」とされている。

また、保管場所の詳細について、同法施行令第1条は、「当該自動車の使用の本拠の位置との間の距離が2キロメートル（法第13条第2項の運送事業用自動車である自動車にあつては国土交通大臣が運送事業に関し使途の

利用状況等を勘案して定める地域に当該自動車の使用の本拠の位置が在るときは、当該地域につき国土交通大臣が定める距離)を超えないものであること」とし、そのほか保管場所の大きさ等(法令の規定により通行できないこととされる道路以外の道路から当該自動車を支障無く出入りさせることができ、かつ、その全体を収容することができるものであること)、保管場所についての権原の存在(当該自動車の所有者が当該自動車の保管場所として使用する権原を有するものであること)を要件として挙げている。

このように、保管場所法の要求する自動車の保管場所は、原則として、自動車の使用の本拠の位置との距離が2km以内であることが要件とされ、「使用の本拠の位置」との関連性が明確にされている。

ここに、「使用の本拠の位置」とは、自動車を運行の用に供する場合において、その使用、整備等自動車の使用を管理する場所をいう。「通常は、自動車の使用者の住所がそれに該当するが、店舗、事務所等他の場所においてそのような機能が営まれていればそこが『使用の本拠』となる。しかしながら、そのような機能の行われ得ない自動車の置き場、例えば貸車庫等は、単に保管場所とはなっても、使用の本拠ではない」(国土交通省自動車交通局技術安全部監修・株式会社交通総合センター発行『改訂版 道路運送車両法の解説』86頁)とされている通り、通常、個人にあっては住所地、法人にあってはその営業所となることから、実際には、使用者の住所又は営業所から2km以内で、駐車場、車庫、空き地等道路以外の場所であり、かつ、自動車が通行できる道路から支障なく出入させ、自

動車の全体を収容でき、保有者において保管場所として使用できる権原を有している場所が、保管場所として登録されることになる。

4. このように、保管場所法の文言上は、「保有者」との語が用いられており、必ずしも届出義務者を車検証上の「所有者」若しくは「使用者」のいずれかに限定しているわけではないが、保管場所の要件として使用の本拠の位置との距離関係が明示されており、使用の本拠の位置は通常使用者の住所又は営業所を指すことからすれば、結局のところ、使用者が自らの住所若しくは営業所から2kmの範囲内で保管場所を確保し、届出を行うことになるかと解される。

現在、レンタカー実務では、車検証上の所有者及び使用者はいずれもレンタカー会社であることから、その営業所より2km以内で、かつその他の諸条件を満たした場所において、保管場所の手続が必要となる。

これに対し、自動車リースの場合は、使用者はユーザーであり、必然的に「使用の本拠の位置」もユーザーの営業所又は住所となるので、保管場所についても、ユーザーの営業所又は住所から2km以内の場所が届け出られることとなる。

5. それでは、「長期レンタル商品」の場合はどうか。長期レンタルにおいて、車検証上の「使用者」を貸渡人(レンタカー会社)とするのであれば、使用の本拠の位置は、通常のレンタカーの場合と同様、貸渡人(レンタカー会社)の営業所となり、保管場所は同所から2km以内の場所を以て届け出ることとなるように思われる。

しかしながら、不特定多数のユーザーによる短期・反復使用を前提とした通常のレンタ

カーの場合と異なり、特定ユーザーによる長期・専有使用を予定した長期レンタルの場合には、「使用の本拠の位置」を貸渡人の営業所とすることが、果たして実態に即しているのかという問題がある。「使用の本拠の位置」と実際の使用地とが異なっている場合には、実態と異なる「使用の本拠の位置」の登録は、いわゆる「車庫飛ばし」行為として、道路運送車両法に抵触する可能性があるが、反対に、貸渡人の営業所以外の場所を「使用の本拠」として登録しようとするれば、車検証上の「使用者」が貸渡人自身であることとの関係で、やはり問題が生ずる。

この点、道路運送車両法は、「使用の本拠の位置」について変更があった場合、自動車保管場所証明書を添付の上、15日以内に、変更登録申請ならびに自動車検査証記載事項の記入申請を行うよう定める（道路運送車両法第12条、同第67条第1項）。

自動車リースの場合、既述の通り「使用の本拠の位置」として登録されているのは、使用者が法人の場合は当該法人の営業所、個人の場合は当該個人の住所地であるから、これらの営業所又は住所地に変更を生じた場合には、変更を生じた日から15日以内に変更登録申請ならびに自動車検査証の記入申請を行う必要が生じる。

これに対し、レンタカーの場合、レンタカー会社の営業所を「使用の本拠の位置」として登録していることから、借受人の賃借期間が長期に亘る場合、「使用の本拠の位置」の意味を厳密に解釈すれば、実態に則した「使用の本拠の位置」を登録すべき必要があるはずだが、レンタカー会社では、上記道路交通法の規定を反対解釈し、14日以内の使用場所

の変更であれば、変更登録の必要はないとの運用を行っているのが実情のようである。

確かに、1台の車両につき不特定多数人の短期・反復使用を予定しているレンタカーについて、レンタカー契約の都度、新たに確保した「保管場所」とともに「使用の本拠の位置」の変更申請を行うことは現実的ではない。しかしながら、かかる実務上の不都合を理由として変更登録申請の必要がないと解すれば、車検証上の「使用の本拠の位置」は単なる形式上の意味合いしか有さず、自動車の使用実態把握という道路運送車両法の行政目的は完全に形骸化することとなる。

そもそも、14日以内の変更登録を義務づけた道路運送車両法の規定は、申請手続のための所要期間を14日以内と見積もったに過ぎず、14日以内の使用場所の変更であれば、変更登録を必要としないとの趣旨とは解されない（但し、一時的、暫定的な使用場所の変更の場合には、そもそも「使用の本拠の位置」の変更には該当しないのではないかとの議論は成り立つ余地がある）。したがって、いかなる場合であるにせよ、「使用の本拠の位置」に変更を生じた場合には、直ちに変更登録を申請すべきが法の期待するところであり、それによって、道路運送車両法の予定する道路運送車両の使用実態把握が実現されるものと考えられる。

リースに代わる長期レンタルの場合、使用の本拠の位置は、車検証上の「使用者」が貸渡人（レンタカー会社）である以上、レンタカー会社の営業所となるであろう。しかし、実態は、単一の法人又は個人が専有車として長期に亘ってこれを使用し、専ら当該法人又は個人の用に供するのであるから、自動車の

使用を管理する場所がレンタカー会社の営業所であるとは解し難く、実際の「使用の本拠の位置」ならびにこれに伴う「保管場所」は、借受人の営業所等、使用に適った場所にすべきが、実態に則しているともいえる。現行法では、「使用者」と「使用の本拠の位置」と「保管場所」とを切り離すことができない以上、リースに代わる長期レンタルにおいて、「使用者」を「リース会社」とした場合には、「使用の本拠の位置」ならびに「保管場所」との関係で、回避困難な問題が生ずると思料する。

6. さらに、仮にこの点を一旦措くとしても、貸渡人において保管場所確保ならびに届出義務の履行を行うとなれば、不特定多数人の一時・反復使用を前提とする短期レンタルの場合と異なり、特定人の長期利用を前提とする長期レンタルにあつて、貸渡人が保管場所を確保することは、収容能力の問題から貸渡人の負担が大きく、また借受人にとっても、実際に貸渡人が確保した保管場所を用いるとなれば、車両使用の利便性が損なわれる可能性がある。

7. 実際の使用場所と登録された「使用の本拠の位置」との乖離については、近時、自動車Nox・PM法の規制を免脱する意図に基づく車庫飛ばしの場合に電磁的公正証書原本不実記載罪（刑法第157条第1項）の適用がなされるなど、厳しい取締がなされている。かかる取締の実状に言及するまでもなく、実態に則した使用の本拠及び保管場所の登録を行うべきは、車両保有者としての責務である。

他方、保管場所については、近時、特に都市部による駐車場不足の問題と相俟って、特例措置や取扱の変更なども認められており、

例えば、レンタカー事業の許可申請にあつては、従来は「車庫の住所地及び収容能力」が許可申請書の記載事項とされていたが、レンタカーの稼働率にあつた保管場所を確保すれば足りるとして、記載事項から削除され（平成16年4月）、あるいは、キャンピング自動車及びボートトレーラーについて、自動車保管場所としての要件を備えたモータープールであれば、車両所有者から委託を受けた者として車両を保管することが、保管場所法の特例措置として認められた（平成10年9月）。

このように、保管場所の確保については、必要性及び許容性を判断の上、例外措置が認められてきた経緯もあるが、本件については、そもそもリースという契約形態を採用することなく、「使用者」を貸渡人とする「長期レンタル」を選択することに積極的意義を見出さない限り、その例外的取扱を求める議論に活路を見出していくことは難しい。

したがって、保管場所確保の問題は、長期レンタルの実用化にあたり、ひとつの障壁になるであろうと考える。

六. 車両の点検及び整備

1. 自動車を常に保安基準に適合するよう維持していくためには、平素から車両の使用者により適切かつ規則的な点検と整備が行われることが何よりも必要である。

道路運送車両法（昭和26年6月1日法律第185号）は、保安基準適合性の確保を、第一次的には使用者による自主的な点検と整備に委ね（道路運送車両法第47条乃至同第49条）、さらにこれを補完する制度として、検査制度を規定している。検査には、新規検査のほか、予備検査、継続検査、臨時検査及び構造等変

更検査等があるが、予備検査を除くすべての検査について、義務者は「使用者」とされている（同法第 58 条以下）。

なお、道路運送車両法第 48 条の定期点検整備義務に違反しても罰則規定はないが、「整備不良車両」とみなされた場合には、道路交通法第 62 条（整備不良車両の運転の禁止）、同第 119 条及び同第 120 条の規定により 5 万円以下の罰金に処せられる。また、国土交通大臣が行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けることは、運行の要件でもあることから（道路運送車両法第 58 条 1 項）、日常の点検整備、ならびに法定の検査を正しく履践することは、自動車の使用者にとり、第三者に対する危害防止及び使用者自身の生命身体の保全のため極めて重要な義務である。

車両整備基準に関して、リース車両の場合には、自家用車と同一基準が適用されるのに対し、レンタカーの場合は、使用の本拠毎に整備管理者の選任を要するなど、営業車に準じた点検整備が義務付けられている（法第 50 条）。

これは、使用する自動車の台数が多い場合には使用者自らが点検・整備について管理することが困難となり、管理・責任体制が曖昧となるおそれがあること、また、法人等の内部組織にあつては、事業の能率的な遂行という観点から組織されることもあり、点検及び整備に関する責任の所在が不明確になったり、整備管理体制が曖昧になってしまうことが想定されることから、整備管理者が第三者的な立場から車両の整備管理について絶えず監視し、ときには改善を求めるといったような内部監視機能を果たすことが期待されたからである。また、従来は、初回車検期間につい

ても 1 年とされていたが、平成 11 年の法改正により、初回車検期間が 1 年から 2 年に変更された（法第 61 条）。

2. かかる重要な点検整備ならびに検査の義務主体であるが、レンタカーの場合は、車検証上の使用者は、ほかならぬレンタカー業者自身であるため、レンタカー業者は、自ら整備管理者を選任し、点検及び整備を実施するとともに、検査を受けるべき義務を負う。整備管理者の配置計画を記載した書面が、道路運送法施行規則第 52 条に基づく許可申請を受ける際の添付書類とされていることは既述の通りである。

これに対し、リース車両の場合には、車検証上の使用者としてユーザーが登録されているため、ユーザーは必要な日常点検整備を行うとともに、検査を受けるべき義務を負う。もともと、メンテナンス・リース契約の場合には、契約内容により、リース会社が点検整備・一般修理・車検整備・代車提供などを負担することになるので、極端な場合には、ユーザーはリース料以外には、運転者を留意しガソリン代のみを負担すればよいということになり、点検整備義務は当事者間においてリース会社に転嫁される。しかしながら、これはあくまで当事者間の契約から生ずる効果であり、車検証上の「使用者」であり運行する者がユーザーである以上、ユーザーは道路運送法上の義務を免れるわけではない。

3. リースに代わる「長期レンタル」では、使用者が貸渡人となる以上、日常点検整備、定期点検整備ならびに車検を行うべき義務はすべて貸渡人が負うこととなる。貸渡人側の負担としては、現行のメンテナンス・リース契約におけるメンテナンスの実施の場合と

実質的には異ならないともいえるが、しかしながら、長期レンタルの導入により法令に基づく義務主体となれば、その義務は対外的にもより一層明確化されることとなる。この点で、現行のメンテナンス・リースとの間には相違がある。

七. 自動車の所有使用形態に関する今後の展望

1. 以上より、少なくとも現行法下では、リースに代わる長期レンタルの導入にはいくつかの障壁があり、登録制度の抜本的改革などが望めない限り、実用化は困難であると考えられる。仮に新会計基準が導入された場合は、長期レンタルの実用化はユーザー側にとって経済的メリットがあるものの、リース会社側にとっては、道路運送車両法上の点検・整備義務や保管場所の確保義務の負担、さらには運行供用者責任の問題など、これと引き替えに負うべき負担が大きいように思われる。

但し、現在、自動車リース契約では、一方でサービスリースといわれるように、メンテナンス・リースが一般となり、法定定期点検にとどまらず、点検整備、一般修理、車検整備、事故修理、消耗品代等までもが広くリース会社の負担に帰し、リース会社が運行管理に大きく寄与している実態からすると、自動車リースの実質は、より一層純粋な賃貸借契約たるレンタルに近付いている。その意味では、点検・整備義務の負担や運行管理の問題は、既に「レンタル」「リース」という枠組みを越えて同一化しつつあるということもできる。

2. なお、レンタカーと類似する新たな使用形態として、近時、カーシェアリングが注目を集めている。

カーシェアリングの形態は契約内容によって様々であるが、代表的な形態を例に挙げれば、1台の車両を複数人で共同利用する会員制の仕組みである。会員は、入会金・月会費等のほかに、利用時間に応じた利用料金を負担し、この中には税金・保険料・燃料費等、車両の維持費が含まれている。カーシェアリングは、1990年代にスイスで始まったのをきっかけ、欧米諸国では既に事業化の例があるが、日本国内では、官民が共同で実証実験を行い、2002年4月には自動車メーカーや損害保険会社などを含む国内7社が、車両管理などのセンター業務を各地でカーシェアリング事業を立ち上げる業者から受託する新会社を設立するなど、近年事業化が進行し始めた段階である。

我が国では、現状、カーシェアリングを直接規制する法律は存在しないが、当事者間の合意に基づく無償での共同使用の場合でない限り、法的には自家用自動車有償貸渡の一形態として、レンタカー事業に準じた扱いをするのが相当と考えられている（なお、道路運送車両法第79条の共同使用が適用になるケースとしては、建設機械を複数の会社で共同所有し、共同使用する場合などが考えられるが、その場合には、車検証上の所有者及び使用者欄に全メンバーの名前を記載し、かつ全メンバーの事前合意を確認できる書面の提出が要求されるなど、共同使用特有の要件が存在するため、カーシェアリングのようにメンバーの出入りが想定される形態では現実的ではないと思われる。）。したがって、カーシェアリングの実施にあたっては、既に述べたレンタカー事業の許可基準及び許可条件の通り、一定額の任意保険への加入や貸渡証の交

付、整備管理者の配置など厳しい規制が課されるのが原則である。しかしながら、国土交通省は、カーシェアリングの環境問題抑止機能などに着目し、その普及を後押しすべく、規制緩和の一環として、平成 16 年 4 月 28 日付通達により、カーシェアリングの取扱について、政府の特区（構造改革特別区域）認定地域に限って IT を駆使した無人受付サービスなどを認める方針を打ち出した。

このように、国土交通省が普及を後押しする背景としては、カーシェアリングには、駐車場代の高いビジネス街や、車の流入を制限したい地域などでの利用が見込まれ、排ガスによる環境汚染や駐車場不足の問題など、自動車社会が抱える深刻な問題の打開策になるのではとの期待がある。

カーシェアリングと類似の形態として、現在、「共同リース」や「マンスリレンタカーの共同利用」など、各企業から様々な自動車の利用形態が提案、商品化されている。これらはいずれも、自動車に対する消費者のニーズが、「所有」から「使用」へと移り、さらに効率的な使用形態を求めている事実を示している。

ただし、カーシェアリングや「共同リース」は、いずれも低頻度もしくは短期的な車両の使用を希望するユーザーのニーズに応えた商品であり、不特定・短期・反復の使用を予定するレンタカーの発展型であるといつてよい。これに対し、比較的長期に亘る車両の専有使用を希望するユーザーのニーズに応える商品としては、現状では未だリースを越える契約形態を見出し難い。

3. 我が国におけるリース取引は、設備投資の有効な手段として産業界に広く活用され、い

まや企業経営に必要不可欠な存在となっている。かかる経済的機能に照らし、今後もリース取引が、リースメリットを損なうことなく発展を遂げ産業の発展に寄与するとともに、将来的には、経済産業界からの要請による規制緩和とも相俟って、リースメリットを活かしつつ、リースやレンタルといった既存の枠組みにとらわれない新たな契約形態が生まれてくることに期待したい。

<参考文献>

- 梶村太市・深澤利一・石田賢一編〔2001〕『リース契約法』、青林書院
- 中央青山監査法人・税理士法人中央青山共編〔2004〕『リース取引の会計・税務』、税務研究会出版局
- 山岸憲司・片岡義広・内山義隆編〔2003〕『新版 リース・クレジットの法律相談』、青林書院
- 松田安正〔2001〕『改訂版 リースの理論と実務』、社団法人商事法務研究会
- 幾代通・広中俊雄編著〔1988〕『新版 注釈民法（15） 債権（6）』、有斐閣
- 『最高裁判所判例解説民事編昭和 46 年度』
- 国土交通省自動車交通局技術安全部監修〔2003〕『改訂版 道路運送車両法の解説』、株式会社交通総合センター