

24 自動車の所有権

最高裁判平成 14 年 10 月 29 日第三小法廷判決

(平成 12 年(受)第 612 号自動車引渡等請求事件)

(民集 56 卷 8 号 1964 頁, 判時 1806 号 41 頁, 判タ 1110 号 118 頁)

〈事実の概要〉

ドイツ在住の訴外 A は、ドイツにおいて新規登録された本件自動車を使用していた。ところが A は平成 3 年 3 月にイタリアで本件自動車の盗難被害に遭ったため、X 保険会社(原告・控訴人・被上告人)に保険金の支払を請求し、X は A に保険金全額を支払った。他方、訴外 B は、平成 3 年 5 月頃アラブ首長国連邦の中古車販売業者から本件自動車を購入し、わが国に本件自動車を輸入した。本件自動車は B から訴外 C、訴外 D を経て、訴外 E に譲渡され、E は本件自動車を新規登録した。その後本件自動車は、訴外 F、訴外 G を経て、平成 5 年 10 月に Y (被告・被控訴人・上告人) がそれを取得した。G、Y は本件自動車について移転登録を経由しているが、日本国内で本件自動車を購入した者らも、いずれも、輸出者が本件自動車の所有権を有していたことを確認しうる車両証書等の書面の提示を受けていない。

以上の事実関係の下、X が Y に対して所有権に基づいて自動車の引渡し等を請求したのが本件である。1 審判決(浦和地裁谷支判平成 11・2・22 民集 56 卷 8 号 2047 頁参照)は、法例 10 条(法適用通則法 13 条)により、本件自動車が日本に所在することを理由に日本法を適用して X の請求を棄却した。これに対し 2 審判決(東京高判平成 12・2・3 判時 1709 号 43 頁)は、「自動車はもともと広範囲に移動することを予定した動産であって、……特段の事情がない限り、原則としてその自動車が本来の使用の本拠として予定している一定の中心的地場所すなわち復帰地(登録地)をもってその所在地と解するのが相当である」とし、ドイツ法を適用して原判決を取り消し、本件自動車の引渡し等を命じた。

〈判 旨〉

原判決破棄、控訴棄却。

(i) 「法例 10 条 2 項(法適用通則法 13 条 2 項)は、……物権のように物の排他的な支配を目的とする権利の得喪はその原因事実が完成した当時における目的物の所在地国等の利害と密接な関係を有することによるものと解される……。そうすると、目的物が有体物であるときは、同項にいう所在地とは、その物理的な所在地を準拠法選択の連結点とすることに支障があるなどの場合を除き、その物理的な所在地の法をいうものと解するのが相当である。」

(ii) 「自動車は、一たび運行の用に供し得るようになると、国境を越えて広範囲に動き回ることができるようになるという特質を有する動産であり、多くの国又は地域においては権限ある当局に車両の登録をする等所定の要件を満たすことによって初めて運行の用に供し得るようになるものである(道路交通に関する条約参照)。他方、自動車が国際的な取引の対象になる場合、新車については未登録の状態、中古車については従前の登録が抹消された状態で、すなわちそのままでは運行の用に供し得ない状態で流通することがあ

る。このように、自動車には、その性質上、運行の用に供され広範囲に移動することが可能な状態のものと、そのような状態にないものの 2 種類があることになる。」

(iii) 「自動車が広範囲な運行の用に供されており、その物理的な所在地が変動している場合に、自動車の物理的な所在地を基準として準拠法を決めようとするとき、当該自動車の移動とともに準拠法が変動することになり、また、特定の時点における当該自動車の物理的な所在地を確定することにも困難が伴うことがあるため、準拠法の決定が不安定になるという不都合が生ずる。このように自動車についての権利の得喪とその所在地国等の利害との関連性が希薄になっているといえる場合には、当該自動車を利用の過程でたまたま物理的に所在している地の法を準拠法とするよりも、その利用の本拠地の法を当該自動車の所在地法として、これを準拠法とするほうが妥当である。」

(iv) 「運行の用に供し得ない状態で取引の対象とされている自動車については、利用の本拠地がなく、権利の得喪はその原因事実が完成した当時における目的物の所在地国等の利害と密接な関係を有する上、その時点における物理的な所在地を確定する困難もない。また、このような自動車のうち、輸入国で新規登録をして運行の用に供することを前提に、登録がないものとして取引の対象とされているが、実際には他国で登録されていたという本件自動車のようなものについては、登録地法等物理的な所在地の法以外を準拠法とすると、取引に関与する者にとっては、いかなる地の法が準拠法になるのかを取引時には容易に知り得ないことがある。このような事態は、国際的な取引に関与する者が自己の取引に影響を及ぼす可能性の大きい準拠法選択を明確に予測し、それに応じた対応をあらかじめとることができるようにすべきであるという要請に反し、国際私法の観点からの取引の安全を著しく害するものであるといわなければならない。したがって、権利の得喪の原因事実が完成した当時において運行の用に供し得ない状態の自動車については、一般の動産と同様に、当該自動車が他国の仕向地への輸送の途中であり物理的な所在地の法を準拠法とするのに支障があるなどの事情がない限りは、物理的な所在地の法を準拠法とすることが妥当である。」

(v) 「即時取得における所有権取得の原因事実の完成時は、買主が本件自動車の占有を取得した時点である。……B、C、D 及び E の本件自動車の所有権取得については、それらの者が本件自動車の占有を取得した時点において、本件自動車が、ドイツにおいては形式的に登録が残っていても、運行の用に供し得る状態になかったことは明らかであるから、本件自動車の所有権取得の準拠法は、本件自動車の各占有取得時におけるその物理的な所在地の法である我が国の法であり、F、G 及び Y の所有権取得については、同人らが本件自動車の占有を取得した時点においては、E が既に本件自動車を道路運送車両法に基づいて新規登録し、運行の用に供し得る状態になっていたから、その

準拠法は、本件自動車の各占有取得時におけるその利用の本拠地であることが明らかな我が国の法によるというべきである。」

(v)「Eは即時取得により本件自動車の所有権を取得し、Xは本件自動車の所有権を失ったというべきであり、その後のYへ至る取得者は、いずれもEが取得した本件自動車の所有権を承継取得したことになり、この間にXの所有権の回復を認めるべき事情もないから、本件自動車の所有権に基づくXの請求は理由がない。」

〈解説〉

1 目的物所在地主義

わが国の法適用通則法13条は、動産についても不動産と同様に、それに関する物権の準拠法を、その目的物所在地法とした。その根拠としては、判旨(i)、(iv)にも触れられている目的物所在地の利害や取引の安全(第三者の利益保護)といったことのほか、物権関係に所在地法以外の法を適用することの技術的困難さといった点が挙げられている。

このような立法趣旨からも、また同条の文言からも、目的物の所在地とは、原則として当該目的物の物理的な所在地をいうものと解される。しかしこれに関して、一定の場合については例外を認めるべきか否かが問題とされている。以下では、物権について目的物の物理的な所在地法を適用すべきとの原則に対する例外について中心的に検討することとする。

なお、法適用通則法13条と法例10条との間に実質的な相違はない。法例10条についての本件判旨および従来議論は、法適用通則法13条にもそのまま妥当すると考えられよう。

2 自動車

例外として第1に、船舶のように、常に所在地を変更することが予定されている一方、各国で広く登録制度が採られている物については、そもそも法適用通則法13条の適用を否定する見解や、登録地を法適用通則法13条の所在地であると解する見解などがみられ(この点について詳細は、本書27事件解説を参照)、自動車についても船舶と同様の例外的扱いをすべきであるとの考えが有力であった。

本判決は、自動車についても法適用通則法13条が適用されることを前提に、それを「運行の用に供し得る」か否か(以下、運行可能性という)を基準として2種類に分け(判旨(ii))、運行の用に供され広範囲に移動することが可能な状態のものについては、その利用の本拠地の法を当該自動車の所在地法とし(判旨(iii))、そのような状態にないものについては、一般の動産と同様に原則として物理的な所在地法によるとした(判旨(iv))。それぞれの場合については、そのように解すべきであるとした理由については、判旨が詳細に述べているところである。

問題は、運行可能性の判断基準である。判旨(v)が、本件自動車のFによる占有取得以降について、単に「Eが既に本件自動車を道路運送車両法に基づいて新規登録し」としてこれを肯定していること、判旨(ii)が運行可能性を否定すべき場合の例として、未登録の新車と、従前の登録が抹消された中古車とを挙げていることからすると、本判決は、ある国で登録がなされているかを判断基準として重視していると評価できよう。しかし他方判旨(v)が、Eによる本件自動車の占有取得の時点までについては、「本件自動車が、ドイツにおいては形式的に登録が残っていても、運行の用に供し得る状態になかったことは明らか」として運行可能性を否定していること、判旨(vi)が「輸入国で新規登録をして運行の用に供することを前提に、登録がないものとして取引の対象とされているが、実際には他国

で登録されていたという本件自動車のようなもの」について物理的な所在地法によるとしていることからすると、登録のみを基準としているわけではなく、より実質的に判断を行っていることと解されよう。このように、運行可能性についての本判決の具体的な判断基準は、必ずしも明確でない。

このほか、運行の用に供し得る自動車について「利用の本拠地」を判断する基準は何か、利用の本拠地の法によるべき場合には現実の所在地法は一切適用されないのか(例えば、修理代金についての留置権はどうか)といった点についても問題となりうる。しかし本件では、判旨(vi)がEによる即時取得を当時の自動車の物理的な所在地法である日本法により認めていること、Fによる取得以降の運行可能性が肯定された時期については日本が利用の本拠地かつ物理的な所在地であること、といった事情もあり、これらの点については特に論じられてはいない。

3 運送中の物

法適用通則法13条の目的物所在地とは物理的な所在地であるとの原則に対する第2の例外として、いわゆる「移動中(運送中)の物」についての議論がある。本判決も、判旨(v)の最後の部分で「当該自動車は他国の仕向地への輸送の途中であり物理的な所在地の法を準拠法とするのに支障があるなどの事情がない限り」としており、目的物が仕向地への輸送の途中である場合に、物理的な所在地以外の地を法適用通則法13条の目的物所在地とする余地を認めている。

4 物権の得喪と原因事実の完成

法適用通則法13条2項は、物権の得喪について原因事実完成当時の所在地法によるものとしている。判旨(v)は、「即時取得における所有権取得の原因事実の完成時は、買主が本件自動車の占有を取得した時点である」とした後に準拠法を決定しており、原因事実完成時点を特定の実質法によってではなく、国際私法独自の基準で判断したとも解される。しかし、果たこのような判断が可能であるのか、本判決も結局日本法が準拠法となることを前提としているのではないかと、といった疑問もあるところである(横溝・後掲本件評釈1472頁参照)。

5 その他

法適用通則法13条の目的物所在地とは物理的な所在地であるとの原則に対する例外として、権利の目的が有体物ではない場合や、目的物について証券が発行されている場合を挙げることも考えられる。これらについては、関連する諸点も含め、本書25事件・26事件を参照のこと。

物権準拠法と他の準拠法との適用関係は、債権準拠法、相続準拠法等との間で問題になる。このうち、相続準拠法との関係については、本書1事件を参照せよ。

〈参考文献〉

本判決についての評釈・解説として、尾島明・曹時57巻4号1298頁、同・ジュリ1243号131頁、道垣内正人・法教271号128頁、早川眞一郎・平成14年度重判解(ジュリ1246号)275頁、横溝大・法協120巻7号1463頁、笠原俊宏・リマークス2004(4)150頁がある。また、原審判決の評釈・解説として、横溝大・判評502号(判時1725号)56頁、森田博志・ジュリ1193号125頁、橋崎みどり・平成12年度重判解(ジュリ1202号)291頁、高杉直・リマークス2001(F)144頁、原啓一郎・平成12年度主要民事判例解説(判タ1065号)194頁がある。

かんざき ただし
神前 禎
学習院大学教授

自動車
の所有
権