

ドイツ技術検査の国家責任論と日本

——マイルストーンか他山の石か——

松 塚 晋 輔

目 次

はじめに

1. 紆余曲折の判例状況
2. 技術検査機関等
3. 近年の法改正の影響
4. 求償請求
5. 日本の関連規定構造

おわりに

はじめに

技術検査に関する国家賠償法1条の適用の可否問題（従来、建築基準法上の指定確認検査機関の事案⁽¹⁾が代表的）は今後も出てくるであろうと思われる。例えば、東京都温室効果ガス検証機関⁽²⁾は公権力の行使を託された者とする扱いが可能か。こんな問いが議論となり得よう。

その際、ドイツに目を向けると、同様のケースとして、温室効果ガス排出取引法⁽³⁾における検査機関の検証行為が高権的作用か否かの問いがヒントとなる。そこでは職務責任規定の適用の可否が争点である。この問いの解答は、東京都のキャップ&トレード制度化における民間の検証機関による過失行為に国家賠償法が適用されるか否かという問題への示唆となろう。

ところで、国家賠償法1条に相当するドイツの職務責任規定(民法839条⁽⁴⁾、

基本法 34 条⁽⁵⁾）について、私人が官吏（日本の国賠法 1 条 1 項の「公務員」に相当する）に該当するならば、私人の賠償責任は国家に移転する。しかし、これには統一的で実用的な理論を見つけないことができない。もっとも、抽象的な一般論による判例整理は可能である。なかでも、ドイツの判例では、相当密接関連性の基準などをもって、職務責任規定上の官吏に私人が該当するかどうか論じられている。例えば、連邦通常裁判所自動車検査事件 1967 年判決によると、専門家による鑑定・検査の作用が行政庁の許可（行政行為）と相当密接に関連している（aufs Engste zusammenhängen）場合、専門家自身が高権的に作用していると解されている⁽⁶⁾（結論として、職務責任規定を適用）。これを拙稿では「マイルストーン判決」と呼んで紹介したが⁽⁷⁾、ドイツの判例上インパクトの大きい判決である。

反対に、技術検査が、後の許可などの行政決定の要件となっていない事案として、ハム上級ラント裁判所 1990 年判決⁽⁸⁾がある。この事案では、装置安全法（Gerätesicherheitsgesetz）の行政規則によると、装置について検査機関が検査証明書を交付し又は検査証を交付すれば、権限庁は原則として技術的作業装置の検査を放棄するとなっていたが、このような規定から、検査機関の高権的行動について十分な手がかりは出てこないとされている⁽⁹⁾。これは微妙な判断であって、相当密接関連性の基準だけで、職務責任規定適用の可否を決するのは難しいことが現われている。

この点、冒頭のドイツ連邦通常裁判所 1967 年判決⁽¹⁰⁾じたいとの異同を語って、職務責任規定の適用の可否を決する判例もある⁽¹¹⁾。同じく、装置安全法による装置安全点検のための検査機関は、高権的に行為していないとした前掲ハム上級ラント裁判所 1990 年判決である。そこでは、自動車の社会的安全性の確認は、自動車の一般走行の許可に関する無条件の前提である一方、装置安全法には、技術的作業装置の流通や設置についてこのような一般的予防的コントロールの定めがない、と対比させて述べられている。

その他、検査をする専門家が技術監視協会（TÜV）等に所属しているこ

とが、職務責任規定を適用する重要な要因となっていると推測される判例もある⁽¹²⁾。また、自動車専門家法2条1項6号によると、公認の要件の1つとして、自動車の技術検査機関に属していることと規定されている。つまり、技術監視協会に所属していれば、公認の要件の1つを充足する⁽¹³⁾。この点で、技術監視協会があたかも国家から信頼や信任を得ているかのような様相である。

いずれにせよ、新たな事案には、従来の判例を使い分けるなどして、職務責任規定の適用に関する判断を形成していく他ないのであろう。

本稿では、これらについて、ドイツの判例の動向と法改正の影響を概観する。そして、日本にとって意義深いものとそうでないものを区分した上で、ドイツの議論からの示唆を抽出したい。

1. 紆余曲折の判例状況

(1) 縮小判例

連邦通常裁判所1967年判決の射程が広がりすぎるのを妨げようとする判例の動きもある。例えば、次の判決は技術監視協会の公認専門家による主要検査（Hauptuntersuchung）の事案であるが、連邦通常裁判所判決の射程を狭めたものとして位置付けられる。同判決は、主要検査（参照、後掲資料、道路交通許可令 Straßenverkehrszulassungsordnung 29条）のための公認専門家による検査作用と鑑定作用が高権的作用として捉えられるとしても、このことは、自動車保有者が主要検査を実施させたい場合、自動車保有者が技術監視協会の作業場（Gelände）に入れば、総じて高権的作用（基本法34条、民法839条）に触れることを必ずしも意味しないとした。

ブラウンシュバイク上級ラント裁判所 OLG Braunschweig, Urteil vom 10. Januar 1990 - 3 U 135/89⁽¹⁴⁾

技術監視協会には社会生活の安全確保義務（Verkehrssicherungspflicht）があり、これは、主要検査の実施を求める者が接し得る十分安全な状況の設定と維持のために必要な措置を含む。

検査ホールに入り又はそこに留まる来訪者は場合によっては、自らこのようなホールの特別な危険原因を考慮しなければならないだろう。

少なくとも、自動車をホールに走行し停止させるとの原告に対する専門家の指示（そのあとに主要検査を始め得るためのもの）は、公務の遂行ではない。専門家が原告に、自動車を離れるよう言ったとしても、公務の遂行の領域に触れることでない（S.2629）。

むしろ、技術監視協会がその職員を通じて私法上、いかに来訪者や利用者に検査ホールに留まることをそもそも可能にし、滞留を認め、これを規律するかが論点となるだけである。

可能性として、もし専門家が原告にライトを点けるよう指示していたら、高権的領域が論点となり得よう。

ホール内への走行、ホールでの自動車の停止と、後続の検査作用・鑑定作用との間には、自動車の停止を高権的事務の履行の一部として解することとなるような密接な外的・内的関連性はない。

本件では、技術監視協会が私法的関係で配慮しなければならない来訪者の安全上の利益が前面に出るのである（S.2630）。

（2）拡大判例

反対に、連邦通常裁判所 1967 年判決を拡大しようとする判例傾向もある⁽¹⁵⁾。

例えば、道路交通許可令による排気ガス検査に際し作業所 Werkstatt は、TÜV 専門家と類似して、高権的に作用しているとして、損害賠償請求は職務責任の方法で追求できるという判決がある⁽¹⁶⁾。

また、原告（自動車学校を経営する）が、そのバスがもはや運転試験車両として拒否されないことを被告（技術監視協会 TÜV バイエルン）に義務付

けることを求めた事案で（損害賠償請求事案でない）、ミュンヘン行政裁判所判決は、正しい被告は技術検査機関ではなく、バイエルン州（ラント）だけであるとしている⁽¹⁷⁾。ただし、学説には、これに強く反対するものがあり、被告は TÜV であるべきとする⁽¹⁸⁾。

（3）法的仕組み

法的仕組みとして、道路交通許可令は公認の自動車専門家（amtlich anerkannter Sachverständiger）と検査技師（Prüfingenieur）とを区別している。

ある文献⁽¹⁹⁾のまとめによると、公認の専門家や検査員は、ラントの権限庁によって公認され、権限受任者であって、自動車交通の技術検査機関に属する。この技術検査機関じたいは権限受任者ではなく、公認の専門家や検査員が任された高権的事務を規定通り履行することを確保するようラントから委託された者である⁽²⁰⁾。

技術検査機関に所属する公認の専門家や検査員と並んで、公認の監視組織に属する検査技師がいる。検査技師は、自動車専門家法の権限委任モデルと違い、公認の監視組織が法人として権限委任されていて、検査技師は監視組織から、高権的作用を託されているのである。検査技師は権限受任者ではない。

民法 839 条、基本法 34 条による職務責任がある場合、公認の専門家や検査員が高権的に作用するところのラントが原則として責任を負う。自動車専門家法又は道路交通許可令（附則 VIIIb2.6 号）の求償諸規定を通じて、ラントは技術検査機関又は公認の監視組織により、第三者からの請求を免じられ得る。高権的に作用する自動車専門家が過失でその職務義務に違反した場合、ラントの求償請求権は、単なる軽過失の場合にも妥当する。つまり、基本法 34 条 2 文は及ばない⁽²¹⁾。公認の監視組織が検査技師に求償請求することは基本的に可能である⁽²²⁾。

2. 技術検査機関等

技術監視協会 TÜV やデクラ DEKRA のような私法人 private Rechtsperson がなゼラントから重要な仕事を任されているのか。これら私法人が国家から大きな信頼のようなものを得ている理由は何か。関連規定を見てみよう。

自動車専門家法によれば、自動車専門家が公認される要件は1つに自動車の技術検査機関の所属者たることである（Kraftfahrersachverständigengesetz 2条1項6号）。この公認の専門家は国家により委任された専門家であり、検査作用において高権の権力を行使する。

営業法 24c 条1項は規定する。「監視を要する設備の検査は、…法規命令に別段の定めがない場合、官庁の専門家、又はこの目的のため公認された専門家によって実施される。これらの専門家は、技術監視組織に所属して zusammenfassen いなければならない」²³⁾（今日、削除されている）。直接的にこの規定により、専門家は技術監視活動を授権されている²⁴⁾。

この規定に見られるように、TÜV や DEKRA も法律上は技術検査機関又は監視組織（参照、1. (3)）等としての位置付けである。反射として、TÜV や DEKRA といった私法人があたかも国家から信頼・信任を得ているような印象を与えるのである。つまり、他の検査会社も技術検査機関等になることができる点で、特権的な地位を有しているということではなさそうである。事実、GTS(Gesellschaft für technische Sicherheitsüberprüfungen)（監視組織の1つ）が、主要検査をする公認を剥奪され、法的紛争となった。技術検査機関・監視組織といえども、公認されれば安泰というわけではないのである。巨大企業である TÜV や DEKRA も、それ固有の信頼性をもってしてではなく、技術検査機関等として権限を行使できているにすぎないことは留意すべきであろう。

GTS 関連の事件には、① GTS への公認が撤回されたものと、② GTS の検査技師への委託が撤回されたものがある。

- ①カールスルーエ行政裁判所決定 VG Karlsruhe, Beschluss vom 7. Mai 2020 – 3 K 692/20 –, juris⁽²⁵⁾

申立人は、仮の権利保護の方法で、道路交通許可令による公認の監視組織としての公認が撤回されることに対抗している（Rn.1）。申立人は、複数のラントで主要検査の実施権限のある監視組織として公認されている（Rn.2）。

同省は、申立人を、バーデンヴュルテンベルク州の領域で道路交通許可令…による主要検査の実施のため監視組織として公認したことを撤回した（Rn.21）。

以下決定。

争われている撤回決定は適法である（Rn.69）。道路交通許可令附則 VIIIb8 号 3 文⁽²⁶⁾によると、公認した行政庁が、事後に生じた事実からすれば、公認を発しない権限がある場合、監視組織の公認は撤回することができる（Rn.70）。

監視組織公認の規定の授権に、公認要件が消滅した場合の公認撤回権限も含まれる（Rn.79）。

- ②連邦行政裁判所判決 BVerwG, Urteil vom 16. Mai 2019 – 3 C 19/17 –, juris

原告は、被告が高権的検査事務の委託を撤回したことに對して原告の夫 G（検査技師）が提起した訴えを上告手続で継続 fortführen している（Rn.1）。

被告は道路交通許可令による監視組織として、州の領域において公認されている。被告の申立てで、経済技術交通省が権限ある公認行政庁として、被告が G（検査技師）へ検査事務の委託することに同意した。その後、被告は G に自動車検査の実施を、その当事者間の契約に基づいて委託していた（Rn.2）。

以下判示。

監視組織が検査技師に高権的事務の委託を撤回したら（公認行政庁が監視組織に当該委託の同意を撤回したため）、検査技師の訴えで、事後に生じた

事実により、委託の要件（本件では信頼性）が消滅したかどうか審理しなければならない。さもないと、職業自由を侵害されている検査技師には、実効的権利保護が機能しなくなってしまう（Rn.31）。

検査技師がもはや委託された事務の実施に十分信頼性があるとは見なせない場合、その委託は撤回できる（Rn.43）。

3. 近年の法改正の影響

(1) 概要

ここで、ドイツ判例の変化を紹介する。法改正によって压力容器検査と建築技師の事案で職務責任規定が不適用となったものがある。また、この流れからすると、ドイツ温室効果ガス排出取引法において、検証する者が検証者（環境鑑定者、公的指定の専門家など）から認定又は認証された検査機関に変わったが、職務責任規定は不適用となる可能性があるのではないかと想像される。

(2) 建築許可のための検査

従来判例によると、検査技師は、力学計算の検査を委託されて初めて高権的行政に引き入れられるとしていた²⁷⁾。そもそも検査技師は、建築主と直接の法関係がなく、その職務作用はもっぱら建築許可庁の委託に基づくのである。従って、検査技師の過誤についての責任は、基本法 34 条の使用者 Dienstherr として建築許可庁の主体（本件では郡 Kreis）がこれを負う（Rn.7）。

しかし、連邦通常裁判所ヘッセン建築技師事件 2016 年判決²⁸⁾で風向きが変わってきた。ヘッセン建築法により安定性検査と建築監視を建築主から託された検査専門家は公務を遂行していないとしたのである（Leitsatz）。検査専門家は証明書を建築主に出して、行政庁による決定はなされないのである。つまり、建築技術証明がなされ、証明書が入手されれば、建築監督庁の

検査は行われない（Rn.18）。建築許可手続が実施され、建築許可の発給について決定がされるとしても、建築技術要件の遵守に関して行政庁の決定は行われない。ラントの立法者意思によると、国家による再度のコントロールは余分なことである（Rn.18）とするのである。

（3）圧力容器の検査

連邦通常裁判所圧力容器事件 1993 年判決²⁹は、圧力容器の検査の事案である。同事案では、技術監視協会に所属している公認専門家が圧力容器の検査ミスをしたため、損害賠償が請求され、職務責任規定が適用されたものである。なお、この連邦通常裁判所 1993 年判決は、連邦通常裁判所 1967 年判決に現れた道路交通許可令の公認の専門家について国家行政作用であることを確認的に論じている（Rn.7）。

同様に、判例では、カールスルーエ上級ラント裁判所圧力容器事件 2006 年判決³⁰も、技術監視協会（被告）の専門家による不法行為の事例であるところ、その作用の高権性が認定されている。それによると、圧力容器の運用許可は、専門家が一定の検査をし、規定に従った状態を証明することにかかっている（Rn.17）。この検査のない運用は規定違反であって、管轄庁によって施設の停止に繋がり得る。検査の権限があるのは公認の専門家であり、それは技術監視組織に所属している（zusammenfassen）（Rn.17）とする。

しかし、デュッセルドルフ・ラント裁判所 2011 年判決は、連邦通常裁判所 1993 年判決とは決別することに言及している（Rn.23）。同判決では、組織による検査制度への法改正後、圧力容器の検査機関はもはや高権的に作用しないと判示されたのである。

デュッセルドルフ・ラント裁判所 2011 年判決は、装置製造物安全法（Gesetz über technische Arbeitsmittel und Verbraucherprodukte / Geräte- und Produktsicherheitsgesetz）でもって、監視を要する施設の分野では、人的な personenbezogene 技術検査制度（公勤務又は公認の専門家を持つ）は、

組織的な organisationsbezogen 検査制度（許認可された監視機関を持ち、監視機関の認定は諸ラントからラント安全技術中央機関 Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik に割り当てられている）によって解消されたとする（Rn.23）。また、認証された監視機関の責任は専門家による検査に限定され、認証された監視機関の検査結果は運用者（圧力容器の）にも行政庁にも拘束的でない（Rn.24）と判示する。

(4) 温室効果ガスの検証

検証者による検証（ドイツの温室効果ガス排出取引法による）はかつてドイツの判例で、高権作用であるとして、職務責任規定を適用されていた。連邦通常裁判所温室効果ガス事件 2011 年判決³¹⁾では、温室効果ガス排出取引法 2004 年³²⁾による民間の検証者 Verifizierer である専門の人又は機関（環境鑑定者・環境鑑定者組織³³⁾と公的指定の専門家）の作用は、権限ある環境連邦局のための公務の遂行（職務責任規定）であるとした。本件において、検証者による検査は、行政庁が排出を割り当てる際の要件となっていたのである。検証者の事務は行政庁の高権的行為と密接に結び付いているというのである（Rn.15）。

しかし、温室効果ガス排出取引法 2011 年改正によって、環境鑑定者は認定又は認証された機関（これも民間法人）にとって代わった。温室効果ガス排出取引法の検証機関も、組織による検査制度への改正（2011 年）となった。この改正を重視すると、デュッセルドルフ・ラント裁判所判決のように、高権的に作用しなくなったものと理解できるのではないかと考えられる。行政庁の高権的行為とそれほど密接な関係があるように思われないのである。

さて、東京都の温室効果ガスの民間検証機関については、デュッセルドルフ・ラント裁判所の判例（同じく、連邦通常裁判所ヘッセン建築技師事件 2016 年判決）の系統で説明できるのではないかと考えられる。確かに、連邦通常裁判所 2011 年判決は、検証者の検証作用について、職務責任規定を適用した。し

かし、少なくとも日本には環境鑑定者や環境鑑定者組織のような制度が存在しない。また、公的指定の専門家（商工会議所が指定する）³⁴⁾のような制度も存在しない。旧法下におけるこれら公的指定の専門家等の制度がなくなったことを（1つの）理由にして、デュッセルドルフ・ラント裁判所は、職務責任規定の適用を压力容器検査の事例について否定しているのである。

かような法状況は今日、ドイツ法改正の結果、日独において公務遂行性の否定の方向で接近してきたと言えるかもしれない（もともと、日本では、国レベルではなく、東京都など自治体が温室効果ガスの義務的な検証を制度化している初歩的段階にすぎないが）。

4. 求償請求

基本法 34 条 2 文の責任特権（公務の遂行における義務違反に故意重過失がある場合にのみ、ラントその他の団体に求償権が留保されること）の意義は、1 つに官吏の決断力を促すことに、もう 1 つには公勤務者への配慮要請にある³⁵⁾。

責任特権は行政補助者として請求される独立企業には、配慮義務がないため、適用がない³⁶⁾。同様のことは、判例からすると、立法化すれば、権限受任者（Beliehene ベリーエネ）にも言える³⁷⁾。よって、公認の専門家・検査員は、ラントから求償される際、重過失要件はかかってこないと説明されている³⁸⁾。ちなみに民営化された道路建設（遠隔道路建設民間資金法 Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz）の分野では、権限委任をしたラントが損害賠償を負担した場合、内部で当該私人による責任免責がなされるのが通常である³⁹⁾。反対に、体育授業の補助生徒や交通指導の生徒のケースでは、補助者に責任特権がある⁴⁰⁾という。未成年者ゆえの司法的配慮であろう。

ここで、自動車専門家法 10 条 4 項⁴¹⁾に論及しよう。同条項は、連邦通常

裁判所1967年判決の出た後の1971年法律に定められている。この条項によって、損害賠償を負担したラントから技術検査機関が求償請求を受け、技術検査機関が賠償額を実質的に負担させられるものとなっている。

文言上厳密に見ると、この規定による免責義務は、直接権限を委任された者である専門家にはかからず、技術検査機関の運営を託された機関にかかる。また、技術監視協会とその専門家の作用は私法的性質のものであって、基本法34条で捉えられないとする立場に言及する文献⁽⁴²⁾もある。

もっとも、被害者が技術監視協会に直接、職務責任規定に基づく賠償請求をすることはできないのが判例である⁽⁴³⁾。しかし、内部求償という形でラントは負担を技術検査機関に帰せしめることができるため、技術監視協会が職業倫理を喪失するケースは減るであろう。ならば、結果論ではあるが、はじめから被害者が技術監視協会に対し賠償請求できる途を開いておいてよかったようにも思われる（連帯責任の形でも）。

日本の関連規定構造

(1) 絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律

日本の民間技術検査による損害について賠償法理の一端を探てみよう。

絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律では、環境大臣等は、環境大臣等の発する命令で定めるところにより、環境大臣等の事務（認定関係事務）について、環境大臣等の登録を受けた者（認定機関）があるときは、認定機関に行わせると規定されている（33条の26第1項）⁽⁴⁴⁾。認定関係事務については、環境大臣等が、「原材料器官等を原材料として製造された…製品…の製造者の申請に基づき、その製品が登録要件に該当する原材料器官等を原材料として製造されたものである旨の認定をする」事務のことである。

認定機関が行う認定関係事務に係る処分又はその不作為についての審査請

求は環境大臣に対して行うこととされていて、環境大臣は、その場合、認定機関の上級行政庁と見なされる（33条の30）。

また、環境大臣等は、機関登録の申請をした者が要件に適合しているときは、機関登録をしなければならない（33条の26第4項）と規定されている⁽⁴⁵⁾。これは、環境大臣等に登録するかどうかの裁量が小さいことを意味しており、認定機関の中立性や独立性の統制がおざなりにならないか懸念が残る。なかんずく、中立性や独立性に問題のある認定機関による作用が、形式的行政処分論⁽⁴⁶⁾を介して、行政処分⁽⁴⁷⁾ゆえ公権力の行使であると最初から決めてしまうことは、国賠法1条1項の適用を招きかねず、問題となろう。国賠法1条1項が適用されると、加害者（「公務員」）である認定機関の職員は被害者から直接の賠償責任を追及されなくなり、国が賠償責任を負担することになるからだ。また、中立性や独立性に問題のある認定機関は、せめて環境大臣等の指揮監督に服するものでないと、無責任な民営化・民間化政策と批判されることになる。よって、そのためにこそ、環境大臣等に対して審査請求をする途を作ったと解することもできなくはない⁽⁴⁸⁾。しかし、そうではなく、認定機関の職員の行為を公権力の行使と見なすことはせず、その私的行為を環境大臣が監督行政庁の立場からは是正する機会を設けたにすぎないという理解ができるのではないだろうか。このような理解からすれば、認定機関の杜撰な行為は事後的には是正され得るとともに、にもかかわらず国家の責任は及ばなくするという民営化・民間化の政策的思考とマッチすると考える。もちろん、民営化・民間化後も国家の保障（賠償）責任は残るという見方もあるが、これも一種の政策的思考である。どちらにするかは、結局は立法者が決めることである。

（2）船舶安全法その他

船舶安全法も同じような構造である。船舶安全法6条の5第1項により、登録検定機関の確認が行われれば、国土交通省令の定める定期検査、中間検

査等（5条、6条）が省略される。また、29条の5によると、登録検定機関のなす検査・確認の業務に不服のある者は、国土交通大臣に審査請求をすることができ、その場合、国土交通大臣は登録検定機関の上級行政庁と見なすとされている。なお、登録検定機関には一般財団法人が存するが、株式会社をも予定している⁴⁹⁾。

その他、同様の審査請求の規定構造をもつものとして、建築基準法の指定確認検査機関（建築基準法94条1項）、計量法の指定検定機関（計量法163条1項）、高圧ガス保安法の容器検査所の登録を受けた者（高圧ガス保安法77条）などによる検査も挙げられる。

なお、船舶安全法11条によると、登録検定機関の検査・検定を受けた者が不服のある場合、国土交通大臣に再検査・再検定を申請する途も存する。

(3) 電気通信事業法

電気通信事業法では、認定のシステムが異なる。

「電気通信事業者は、利用者から端末設備…をその電気通信回線設備…に接続すべき旨の請求を受けたときは、その接続が総務省令で定める技術基準…に適合しない場合その他総務省令で定める場合を除き、その請求を拒むことができない。」（52条1項）。

登録認定機関（86条1項により登録を受けた者）は、その登録に係る技術基準適合認定を受けようとする者から求めがあった場合、総務省令で定めるところにより審査を行い、端末機器（総務省令で定める種類の端末設備の機器をいう）が52条1項の「総務省令で定める技術基準に適合していると認めるときに限り、技術基準適合認定を行う」（53条1項）ものとされている。

53条1項により「技術基準適合認定を求めた者は、その求めに係る端末機器について、登録認定機関が技術基準適合認定のための審査を行わない場合又は登録認定機関の技術基準適合認定の結果に異議のある場合は、総務大臣に対し、登録認定機関が技術基準適合認定のための審査を行うこと又は改

めて技術基準適合認定のための審査を行うことを命ずべきことを申請することができる」(98条1項)⁵⁰⁾。

このように、同法では、登録認定機関による認定・不認定について、申請者が大臣に審査請求をするという制度となっていない。つまり、大臣が上級庁であるという仕組みはとられていないのである。ということは、登録認定機関を行政庁と見る必要もないし、それによる認定・不認定を処分と見る必要もない。つまり、同機関の作用を純粋な私人のそれと見なすことができる。従って、学説では「申請に対して総務大臣が命令をしない場合には、不作為の違法確認の訴えを併合提起して、命令の義務付けの訴えを提起することができる」⁵¹⁾とされている。

(4) 中立性

まず、(1)、(2)、その他にも道路運送車両法の指定自動車整備事業者の検査員等は、業務において中立的と言えるのか検討すべきである⁵²⁾。例えば、自動車検査において、ドイツの技術検査機関の専門家・検査技師の作用と比べて、日本の指定自動車整備事業者（道路運送車両法 94 条の 2）の検査員の作用が中立性や独立性を備えているか点検すべきである⁵³⁾。中立性や独立性が欠ける場合、当該民間機関は、むしろ委託者たる私人の側に立っていると言い得るわけで、公権力の行使を託された者とは言い難いのではないか。その上、(1)、(2)の私人には、登録や指定の申請を受けた管轄大臣は登録や指定をしなければならないというように裁量が狭いように思う。登録や指定をしなければならない民間機関による不法行為について国が直接に賠償責任（国賠法 1 条 1 項）を負うべきとまで当該制度では考えられていないのではなかろうか。要するに、当該民間機関の不法行為に国賠法 1 条 1 項を適用しにくいのではないか。

(5) 提言

まとめると、一方で絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律の認定機関、船舶安全法の登録検定機関などについては、それらの検査行為に不服のある者は監督庁に審査請求（行政不服審査法）をすることができる仕組みである。こういう仕組みの下で検査行為が（形式的）行政処分であるという論理を招き、ひいては公権力の行使であるとの理由で国家の賠償責任が及ぶとする結論を生む可能性がある。この点、ドイツでもレントゲン令旧4条1項⁵⁴⁾、压力容器令旧9条7項⁵⁵⁾等で、民間の専門家等による証明拒否や不適合性確定の場合、権限庁が決定する手続が用意されていた（船舶安全法11条にも似ている。参照、(2)）。しかし、ドイツにおいても民間認証にこのような権限庁の決定を申請する手続が一般に存するわけではない。

他方、日本の電気通信事業法では登録認定機関による技術基準適合認定の結果に異議のある者は、総務大臣による介入（審査を行うこと又は技術基準適合認定のための審査を行うことの命令）を求める申請制度（98条1項）が構築されており、検査機関が行政処分をすとか、それが公権力の行使であるとかいった議論をそもそもしなくてよいのである。公権力の行使性はないのだから、国家賠償法1条も適用を及ぼす余地がないのである。

制度の立案者が民間に賠償責任が移転すると解していたとしても⁵⁶⁾、司法は別段の解釈をする可能性がある。立案者の考えが司法を拘束するわけでないからである。

従って、立案者は国家の賠償責任を捨て去るつもりであれば、電気通信事業法のような仕組みを導入するほうが、その意図を司法の場でも貫徹させやすいであろう。

おわりに

本稿では、ドイツの判例が連邦通常裁判所1967年判決をきっかけに紆余

曲折していることを示した。技術検査の分野で同判決はないほうが種々の事案の処理に困ることが少なかったかもしれない。もちろん、最初は私企業のしりぬぐいを国家がせざるを得ないものの、立法によって同私企業が国家による求償請求に応じなければならないとすることで解決が図られている（自動車専門家法 10 条 4 項）。それなら、当初から、同私企業の個人責任を認めておいてよかったのかもしれない。

さて、東京都環境確保条例では、「知事が行う各種処分は、検証機関の検証結果を参考にするものの、あくまで知事自身が判断して行う」⁵⁷⁾。検証機関の検証結果に行政への拘束力はない。また、検証機関が行政庁となって、不服申立てに対する判断をするのではないと解される（検証機関の検証結果について不服がある場合、行政不服審査法の審査請求が想定されていないと思われる）。公権力の行使でないとの意味で、連邦通常裁判所ヘッセン建築法検査専門家 2016 年判決（建築主から安定性検査と建築監視を委託された専門家について、基本法 34 条 1 文の公務を遂行していないとした判決である）とデュッセルドルフ・ラント裁判所圧力容器事件 2011 年判決（認証された監視機関について、同じく公務を遂行していないとした）の系統にそれぞれ考えられるであろう。つまり、連邦通常裁判所 1967 年（マイルストーン）判決に近付けて考えないということである。

日本の法学は、ドイツのマイルストーン判決の系統について、これをもてはやすべきではなかろう。他山の石として見ておきたい。

さて、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律、船舶安全法、電気通信事業法において、検査機関等（私法人）は、後の行政庁の決定に重要な検査結果を提供している。しかし、前二者の仕組みに対し、電気通信事業法の仕組みでは、私人たる登録認定機関による認定・不認定を（形式的）行政処分と見なす必要はそもそもないし、公権力の行使性を論ずる必要もなおさらない。国賠法 1 条 1 項はお呼びでない。反対に、前二者の仕組み下では、検査機関等（私法人）による検査行為に審査請求（行政不服審査法）

が可能なため、形式的行政処分論を想起させ、ついには公権力の行使（国賠法1条1項）性が議論となり得る。

もっとも、私見からすると、少なくとも電気通信事業法以外の分野における行政不服審査法の審査請求について、大臣が上級行政庁と見なされるとする規定が意味することは、処分庁（民間検査機関）が公権力を行使しているというものではなく、単に行政が法令遵守の監視を行う手続にすぎない。つまり、私人による検査における処分又は不作為に上級行政庁への審査請求が制度化されていても、それが私人による公権力の行使であるということではなく、ただ単に民事上の契約に基づく作用であって、これを監視するためだけに、監督行政庁が上級行政庁として位置付けられているという解釈である。

日本の議論は2つに分かれると思う。1つは、民営化・民間化によっても国家の賠償（保障）責任は残るとする立場である⁵⁸⁾。もう1つは、民営化・民間化によって国家の賠償責任は民間に引き継がれるとする立場である。立案者が後者の立場をとりたいならば、電気通信事業法のような仕組みのほうが事後的紛争処理時に禍根を残さないように思う。

資料

道路交通許可令⁵⁹⁾

29条 自動車とトレーラー（Anhänger）の検査

1項 自動車許可令…の許可の義務がある自動車、及び自動車許可令…の標識の義務がある自動車の保有者は、その自動車を自己の費用で…定期的に検査させなければならない。例外は次の各号である。

- 1号 自動車許可令16条及び17条による赤色標識のある自動車、
- 2号 連邦軍及び連邦警察の自動車。

消防及び災害救助の自動車の検査については、ラントの最上級権限庁が個別的又は一般的に決定する。

2項 保有者には自動車が遅くとも次の各号のときまでの該当月がある。

- 1号 主要検査（…検査ステッカーで標識上証されるべき主要検査）が実施されなければならないとき。ただし、短期標識又は輸出標識の場合は除く。

2号 安全検査（…安全検査標識と結合した検査マークで証されるべき安全検査）が実施されなければならないとき。

検査ステッカーは、ラント法の権限庁、又は主要検査の実施権限のある人によって発行されなければならない。かつ、後部の公的標識に、継続して濫用に対し安全であるよう貼り付けなければならない。ステッカーマットと結合した検査ステッカーは、ラント法の権限庁によって発行されなければならない。かつ、保有者又はその受託者によって、後部の公的標識に、継続して濫用に対し安全であるよう貼り付けられなければならない。期限切れの検査ステッカー、及び場合によっては既存のステッカーマットは、新しい検査ステッカー、又はステッカーマットと結合した新しい検査ステッカーが貼り付けられるまでに剥がさなければならない。検査マークは、ラント法の権限庁によって発行されなければならない。かつ保有者又はその受託者によって、…安全検査標識に貼り付けられなければならない。又は、主要検査若しくは安全検査の実施権限のある人によって発行されなければならない。かつ同人によって、…安全検査標識に貼り付けられなければならない。安全検査標識は、ラント法の権限庁、主要検査の実施権限のある人、自動車製造者、保有者又はその受託者によって…貼り付けられてよい。

3項 [1文] 検査ステッカーは、…規定が遵守されている場合にのみ発行され貼り付けられてよい。[2文] 実施された主要検査後に発行され貼り付けられた検査ステッカーによって、当該自動車は当該検査の時点で…規定に則っていることが証明される。[3文] 自動車が単にわずかな瑕疵を示すにすぎない場合、1文にかかわらず、当該瑕疵の除去が遅滞なく期待できるときには、検査ステッカーが発行され貼り付けられ得る。

4項 検査マークは、自動車が…安全検査完了の後、瑕疵を示していない場合、発行され貼り付けられてよい。…

5項 保有者は、3項により貼り付けられた検査ステッカー、並びに4項により貼り付けられた検査マーク及び安全検査標識が規定に適合した状態にあるように配慮しなければならない。これらは覆われたり、汚されたりしてはならない。

6項 次の各号の期日が経過する月及び年について記されなければならない。

1号 次回の主要検査については、検査ステッカーを発行し貼り付けた者が次に記さなければならない。

a) 通常の許可手続で取り扱われた自動車については許可証Ⅰに、又は

b) その他の自動車については、…携行し若しくは保存されるべき証明（検査機関の検査印章、又は検査人若しくは検査機関の主要検査コード及び番号と結合した証明）に。

2号 次回の安全検査については、検査マークを発行した者が検査プロトコルに記さなければならない。

7項 [1文] 検査ステッカーと検査マークは、それぞれ記載の月が経過するとともに無効となる。[2文] 主要検査又は安全検査の実施において、新しい検査ステッカー又は検査マークの発効前に除去できるような瑕疵が確かめられた場合、その有効性は1月延長される。[3文] 僅かな瑕疵で3項3文による検査ステッカーが発行されない場合にも、2文は適用され、及び…検査マークに適用がある。[4文] 検査ステッカー又は安全検査標識と結合した検査マークを取り付けなければならない自動車に、有効な検査ステッカー又は有効な検査マークがない場合、ラント法の権限庁は、前記の証明を示すまでの期間、公共交通において自動車の運行を禁止又は制限することができる。[5文] 該当する人は、禁止又は制限を守らなければならない。

8項 …検査ステッカー又は…安全検査標識と結合した検査マークと誤認させ得るようなあらゆる種類の装備は、自動車及びそのトレーラーに取り付けてはならない。

9項 主要検査又は安全検査の実施に責任ある者は、主要検査について検査報告、及び安全検査について…検査プロトコルを作成して、自動車保有者又はその受託者に引き渡さなければならない。

10項 [1文] 保有者は検査報告を、少なくとも次回の主要検査まで、及び検査プロトコルを少なくとも次回の安全検査まで保存しなければならない。[2文] 保有者又はその受託者は、検査報告を、…安全検査が実施されなければならない自動車については、検査プロトコルとともに、権限ある人及びラント法の権限庁にその求めに応じて引き渡さなければならない。[3文] 最後の検査報告又は最後の検査プロトコルを引き渡すことができない場合、保有者はその負担で、検査機関から副本を得なければならない、又は主要検査若しくは安全検査を実施させなければならない。[4文] 次回の主要検査の期限が、許可庁にとって別の公的文書から明白な場合、2文及び3文は、自動車許可における主要検査報告には適用がない。

注

- (1) 板垣勝彦「指定確認検査機関による確認事務の帰属」行政法研究40号270～281頁。西埜章『国家賠償法コンメンタール第3版』（勁草書房、2020年）87～92頁。鎌野邦樹「最新判例批評」判例評論615号180頁以下。拙稿「指定確認検査機関による確認事務の帰属」行政判例百選Ⅰ第7版16～17頁。参照、北島周作「基準認証制度——その構造と改革——」本郷法政紀要10巻177～178頁、181頁。
- (2) 東京都環境確保条例5条の11第4項「特定温室効果ガス年度排出量、基準排出量（第5条の13第1項第3号の規定により定める場合を除く。）、その他ガス削減量、都内削減量、都外削減量及び電気等環境価値保有量は、当該量の算定の方法、算定に用いる

情報、算定された量の値その他の規則で定める事項が規則で定める基準に適合することについて、知事の登録を受けた者（以下「登録検証機関」という。）が行う検証を受けたものでなければならない。」

- (3) Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz vom 21. Juli 2011 (BGBl. I S. 1475), das zuletzt durch Artikel 18 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) geändert worden ist.
- (4) 民法 839 条 1 項「官吏が故意又は過失で、第三者に負っている職務義務に違反した場合、それによって生じた損害を当該第三者に賠償しなければならない。官吏に過失の責めだけがある場合、被害者は他の方法で賠償を得られない場合にのみ、当該官吏は請求され得る。」
- (5) 基本法 34 条「[1 文] 自らに委託された公務の遂行において、第三者に対して負っている職務義務に違反した場合、原則として、国家又はその者が勤務する団体が責任を負う。[2 文] 故意又は重大な過失のあった場合、求償権が留保される。…」
- (6) もちろん、公認の専門家は自ら行政行為を発給しないが、検査を実施し、鑑定を出す。この鑑定は、国家に属する自動車交通の監督の重要な一部として、よって国家行政作用そのものとして現れる。専門家が自ら許可を発したり拒否したりする必要がなくても、専門家が鑑定を出し、その証明を作成し又はその作成を拒否すると、これに関する決定が実際には行われる（S.444）。BGH, Urteil vom 30. November 1967 – VII ZR34/65 –, NJW 1968, 443. その他、相当密接関連性の基準を前提とするものとして、BGH, Urteil vom 9. Februar 1978 – III ZR 160/75 –, juris, Rn.15 型式検査大学機構事件。
BGH, Urteil vom 25. März 1993 – III ZR 34/92 –, BGHZ 122, 85, juris, Rn.7 圧力容器事件。
BGH, Urteil vom 22. März 2001 – III ZR 394/99 –, BGHZ 147, 169, juris, Rn.9 グライダー事件。
BGH, Urteil vom 14. Mai 2009 – III ZR 86/08 –, BGHZ 181, 65, juris, Rn.18 クレーン事件。
BGH, Urteil vom 15. September 2011 – III ZR 240/10 –, BGHZ 191, 71, juris, Rn.13 温室効果ガス事件。
BGH, Urteil vom 31. März 2016 – III ZR 70/15 –, juris, Rn.13 ヘッセン建築技師事件。
- (7) 実際、「典型事例 Paradebeispiel」と呼ぶ文献もある。Jan Henrik Klement, Ungereimtes in der Beleihungsdogmatik des BGH – Eine Kritik am Beispiel der Staatshaftung für Fehler privater Sachverständiger –, VerwArch 101 (2010), 115.

- (8) OLG Hamm, Urteil vom 27. Juni 1990 - 11 U 51/90, NVwZ 1990, 1105f.
- (9) 拙稿「ドイツの技術検査に関する国家責任判例の 21 世紀現況」京女法学 16 号 52 頁。
- (10) 連邦通常裁判所判決 BGH, Urteil vom 30. November 1967 - VII ZR34/65 -, NJW 1968, 443. 被告の技術監視協会で働く公認の専門家によって、自動車が法律上の基準に合致し、記載が適正であることが証明されていた (S.443)。同専門家が故意又は過失で、原告の自動車に偽の証書を交付したことで生じたと主張する損害にかかる賠償請求事案である (S.444)。公認の専門家は高権的に行動していたとされ (S.444)、この職務義務違反については、技術監視協会ではなく、ラントが責めを負うべきとされた (S.445)。
- (11) マイルストーン判決との比較をもう 1 つの基準としているものとして、OLG Köln, Urteil vom 16. Dezember 1988, NJW 1989, 2065. 同判決もマイルストーン判決と同様である。同じく、BGH, Urteil vom 9. Februar 1978 - III ZR 160/75 -, juris, Rn.15 型式検査大学機構事件。BGH, Urteil vom 25. März 1993, juris, Rn.7 圧力容器事件。OLG Düsseldorf, Urteil vom 24. April 1980 (18 U 196/79), VersR 1980, 875 (876) 危険物輸送用容器事件。
- (12) 参照、3. (3) BGH, Urteil vom 25. März 1993, juris, Rn.10 圧力容器事件。同判決は、職務責任規定適用の説明に際し、技術監視協会への所属に言及している。参照、拙稿「ドイツにおける技術検査と国家責任——マイルストーンとしての連邦通常裁判所自動車専門家事件 1967 年判決」京女法学 15 号 11 頁。
- (13) Kraftfahrtsachverständigengesetz vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist.
- (14) NJW 1990, 2629. 検査ホールで、原告（自動車保有者）は自動車を降りた時、検査スタンドのプレーキロールに脚を挟まれ負傷した。そこで、原告は怪我を負ったことで、被告ラントに慰謝料の請求をした事案である。評釈文献として、Dieter Dörr, JuS 1991, 420f.
- (15) その他の拡大路線の判例として、分野は異なり、公道における危険物輸送用容器の検査を実施する技術監視協会の公認専門家の事案である OLG Düsseldorf, Urteil vom 24. April 1980, VersR 1980, 875f. 危険物輸送用容器事件がある。営業法 24c 条の公認専門家は、高権的権限を行使するとされている。その職務義務違反については、技術監視協会ではなく、ラントが責めを負うということである。
- (16) OLG Schleswig, Urteil vom 4. Januar 1996 - 2 U 37/95, NJW 1996, 1218. 同判決は言う。TÜV 専門家又は検査員が自ら行政行為を発することなく、行政庁の行政行為を

準備するだけであるという制約は、道路交通許可令 29 条において、ステッカー発行・不発行、又は検査ステッカーの剥奪の権限によって無意味な gegenstandslos ことになろう（S.1218f.）。この見解の原則は、1993 年以降規定された排気ガス検査に転用できる（S.1219）。TÜV 専門家・検査員（自動車専門家法）、監視組織（道路交通許可令）及び自動車作業所（道路交通許可令）の公認に関する規定はいずれも比較可能である。立法者が排気ガス検査に際しても検査員の高権的作用を前提としたことが現れているのは、とりわけ立法者が監視組織の公認手続に自動車専門家法 10 条 4 項の免責規定を取り入れ、また自動車作業所にも取り入れた点においてである（S.1219）。

- (17) VG München, Urteil vom 28. 11. 1983 Nr. M 1576 VI 83, BayVBl. 1984, 410 (412).
- (18) Wolfgang Bouska, Anmerkung, BayVBl. 1984, 412.
- (19) Willi Vock, Die Beleihung von Kraftfahrzeugsachverständigen, NJ 2012, 67.
- (20) 類似の見解として、VG München, Urteil vom 28. 11. 1983, Nr.M 1576 VI 83, BayVBl. 1984, 410 (411).
- (21) Vock, a.a.O. (19), S.67.
- (22) Vock, a.a.O. (19), S.66.
- (23) Bekanntmachung der Neufassung der Gewerbeordnung vom 1. Januar 1978, BGBl. I 1978 Nr. 3 vom 5. Januar 1978, S.97.
- (24) 米丸恒治『私人による行政』（日本評論社、1999 年）102 頁。
- (25) この決定に対する抗告 Beschwerde は斥けられている。Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 6. August 2020 – 10 S 1509/20 –, juris.
- (26) 道路交通許可令附則 VIIIb8 号「監視組織の公認は、撤回、及び条件の事後的な承諾、変更又は補充を留保しつつ行われる。公認は、監視組織がその義務を規則にそって履行しない場合特に、権限ある公認庁が撤回することができる。公認は、公認庁が事後に生じた事実に基づくと、公認を発する権限がなかった場合、撤回することができる。」
- (27) BGH, Urteil vom 27. Mai 1963 – III ZR 48/62 –, BGHZ 39, 358, juris. 参照、拙稿・前掲注 (12)「マイルストーン」3～5 頁。
- (28) BGH, Urteil vom 31. März 2016 – III ZR 70/15 –, juris ヘッセン建築技師事件。参照、拙稿・前掲注 (9)「21 世紀」40～41 頁。
- (29) BGH, Urteil vom 25. März 1993, juris 压力容器事件。
- (30) OLG Karlsruhe, Urteil vom 19. Oktober 2006 – 12 U 154/06 –, juris.
- (31) BGH, Urteil vom 15. September 2011, juris 温室効果ガス排出取引事件。
- (32) Gesetz über den Handel mit Berechtigungen zur Emission von Treibhausgasen (Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz = TEHG) vom 8. Juli 2004 (BGBl. I S.1578).

- (33) 環境鑑定者・環境鑑定者組織については、参照、拙稿「ドイツ環境法における検査員・検査機関の独立性と不偏不党性——ドイツの環境監査法と温室効果ガス排出取引法を素材にして——」京女法学 20 号 59～66 頁。
- (34) 「公的指定の権限は、ラント政府又はラント法で管轄する機関が有する。公的指定は行政行為である。主にラント法では、諸会議所 Kammern が指定する団体となっている」。拙稿「ドイツにおける技術検査を担う専門家の独立性・中立性の要件」京女法学 18 号 87 頁。
- (35) Brodöfel, Kapitel 20. Haftung für Amtspflichtverletzungen, in: Geigel, Haftpflichtprozess, 28. Auflage 2020, Rn.350, beck-online.
- (36) BGH, Urteil vom 14. Oktober 2004 – III ZR 169/04 –, BGHZ 161, 6, juris BSE テスト事件。
- (37) BVerwG, Urteil vom 26. August 2010 -3C 35/09- BVerwGE, 137, 377, juris (エココントロール事件)。
- (38) 参照、Vock, a.a.O. (19), S.67.
- (39) Udo Steiner, Straßenbau durch Private, NJW 1994, 3151. 同様に、内部求償という把握について、BGH, Urteil vom 14. Mai 2009, juris, Rn.25 クレーン事件。
- (40) Brodöfel, a.a.O. (35), Rn.350.
- (41) 「技術検査機関の運営を託された機関は、特に、専門家、検査員又は補助員が自らに任された事務の遂行において生じた損害を理由とする第三者からの請求について、ラント（その領域で技術検査機関が作用する）を免れさせなければならない。」
- (42) Günther Kiefer, Die Beleihung: (K)ein unbekanntes Wesen?, NVwZ 2011, 1302.
- (43) BGH, Urteil vom 30. November 1967 – VII ZR34/65 –, NJW 1968, 443 (445).
- (44) 紹介するものとして、碓井光明『行政認定制度』（信山社、2020 年）385～386 頁。
- (45) 高圧ガス保安法 50 条の容器検査所についても、「経済産業大臣は、容器検査所の登録又はその更新の申請があつた場合において、その容器検査所の検査設備が経済産業省令で定める技術上の基準に適合すると認めるときは、登録又はその更新をしなければならない。」(3 項)としている。
- (46) 不服申立てが認められているときは、当然、処分性があると解されている。室井力・芝池義一・浜川清編『コンメンタール行政法 I 第 2 版行政手続法・行政不服審査法』（日本評論社、2008 年）338 頁（渡名喜庸安執筆部分）。塩野宏「指定法人に関する一考察」芦部信喜先生古稀祝賀『現代立憲主義の展開下』（有斐閣、1993 年）491 頁。米丸恒治『『建築基準法』の適用』法学教室 408 号 18 頁。
- (47) 参照、最一小判昭和 39 年 10 月 29 日ごみ焼場設置条例無効確認等請求事件（裁判所

ウェブサイト)。

- (48) 審査請求の意義につき、指定検査機関等に対する監督機関の強い関与を論ずるものとして、高橋滋「第4条」小早川光郎・高橋滋編著『条解行政不服審査法』（弘文堂、2016年）31頁。
- (49) 船舶安全法 25 条の 47 第 1 項 3 号イ。日本舶用品検定協会は登録検定機関であるが、一般財団法人である。
- (50) 紹介するものとして、碓井・前掲書注（44）381 頁以下。
- (51) 碓井・前掲書注（44）381 頁以下。
- (52) ドイツの公認された専門家、公的指定された専門家、認証された検査機関の独立性・不偏不党性の仕組みを紹介するものとして、拙稿・前掲注（34）「独立性」86～95 頁。拙稿・前掲注（33）「環境法」68～72 頁。
- (53) 拙稿・前掲注（12）「マイルストーン」16～17 頁。
- (54) 旧 4 条 1 項「…レントゲン装置を運用する者は、…権限庁の定めた専門家が当該レントゲン装置の運用前に検査をして証明書を発行した場合、…許可を必要としない。専門家が証明書の発行を拒否したら、申立てで権限庁が決する。」Röntgenverordnung vom 1. März 1973, BGBl. I S. 173.
- (55) 旧 9 条 1 項「グループ…の压力容器は、専門家又は専門人員が、当該压力容器を最初の検査と点検検査をして、これが規定に従った状態にあることを証明して初めて、これを運用してよい」。旧 9 条 7 項「压力容器が規定に従った状態にないことを、専門家又は専門人員が確定した場合、申立てで権限庁がこれを決する。」Druckbehälterverordnung vom 21. April 1989, BGBl. I S. 843.
- (56) 指定確認検査機関じたいの民事不法行為責任を立案関係者が想定していたと見られるのは次の文においてである。建築行政研究会編『改正建築基準法のポイント』（ぎょうせい、1998 年）14 頁。「指定確認検査機関が行う建築確認は、建築主と指定確認検査機関との間の契約に基づく民事行為であり、民法を初めとする民事法によって律されることになる。」
- (57) 小澤英明・前田憲夫・浅見靖峰・諸井領児・柴田陽介・寺本大輔『東京都の温室効果ガス規制と排出量取引——都条例逐条解説——』（白揚社、2010 年）244 頁。
- (58) 保障国家論の考え方が代表的である。参照、板垣勝彦「保障国家における私法理論——契約・不法行為・団体理論への新たな視角」行政法研究 4 号 102～104 頁。山本隆司『判例から探求する行政法』（有斐閣、2012 年）615～617 頁。参照、同「日本における公私協働」藤田宙靖博士東北大学退職記念『行政法の思考様式』（青林書院、2008 年）210～212 頁。言及するものとして、小幡純子「官（公）と民の役割分担

——行政法における最近の変化」法律時報 81 卷 2 号 68 頁。なお、公私協働の公私共同責任については、米丸恒治「行政の多元化と行政責任」磯部力・小早川光郎・芝池義一編『行政法の新構想Ⅲ』（有斐閣、2008 年）313 頁。

- (59) Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBI. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 11 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBI. I S. 3091) geändert worden ist.

本研究は JSPS 科研費 JP19K01306 の助成を受けたものです。