

## 駐停車自動車の民事責任

——二次接触事故——

野村 泰弘

### 目次

- 一 はじめに
- 二 裁判例
- 三 検 討
  - (一) 本類型事故の特徴
  - (二) 責 任
  - (三) 責任の範囲——共同不法行為との関連
- 四 結 び

### 一 はじめに

駐停車自動車への二次接触事故<sup>①</sup>(以下、これを「本類型事故」ということがある)とは、たとえば、甲車が歩行者

乙に衝突し、その乙がはね飛ばされて駐車中の丙車に衝突し、乙が死亡したというように、第一事故で自動車に衝突された被害者が続いて駐停車中の自動車に接触し（第二事故）、傷害を拡大しもしくは死に至ったものをいう。従来、二重事故ないしは事故の競合と呼ばれていたかと思われるが、本類型事故の場合は、第一事故と第二事故の間に時間的・場所的近接性があることはもちろん、連鎖的に発生している点に特徴がある。

本類型事故についての公刊されている判決は少ない。それはもともこの種の事故が偶然性も加わったやや特殊な事例である上、第一事故の加害者に対する請求をもって賠償問題の解決がこと足りる場合が多く、判決として上がってこないからとも考えられる。ただ、その場合でも、加害者のいずれかが賠償後、共同不法行為者の求償の問題として駐停車自動車の責任が問われることはある（後出「4」判決参照）。

このような事故においては、一般的には、駐停車自動車の存在は事故発生の直接の原因力となるものではなく、すでに生じている損害を拡大する原因力となっていることが多いものと思われる（ただ、衝突の仕方によっては第二事故である駐停車自動車との衝突が被害者に致命傷を与えるというケースも考えられなくはない）。こうした駐停車自動車をめぐる二次接触事故において駐停車自動車側には責任が生じるのかという点を検討するのが本稿の目的であり、生じるとすれば第一事故の加害者とはどのような責任関係になるのか、その責任の本質は何なのか、等の点について、事故状況や類似の事例との比較を踏まえて検討していきたい。

## 二 裁判例

すでに述べたようにこの種の事案についての判決は少ないが、駐車中の自動車に責任を認めたものとして次の判決がある。

「1」福島地郡山支判平成四年六月二六日（自動車保険ジャーナル第九六七号）

事案は、センターラインのある駐車禁止規制のなされている幅員九・五メートルの道路上で、 $Y_2$ 車は駐車指示灯を点滅せず道路左側に駐車していたところ、午後一〇時頃、AとBがその道路を横断中、 $Y_1$ 車に衝突されはね飛ばされ、続いてAだけが駐車中の $Y_2$ 車との間に挟まれて、翌日脳挫傷により死亡したというものである。Aの相続人から訴えが提起された。

判旨「右の事実によれば、Aの死因は道路左側に駐車していた $Y_2$ 車とその後部に衝突した $Y_1$ 車とに挟まれたことよって惹起されたものと認められるが、前記各証拠及び弁論の全趣旨によれば、被告 $Y_2$ が駐車していた地点は道路交通法上駐車が禁止されていた場所であり、右駐車に際して駐車指示灯を点滅していなかったことが認められる。また、前記道路の幅員は、九・五メートルであったが、弁論の全趣旨によれば右道路にはセンターラインが引かれていたから、被告 $Y_1$ の進行車線の幅員は概ね五メートルほどであったと推認されるのであり、車幅が一・六七メートルの $Y_2$ 車が道路の左側に駐車すれば、車線の幅は三メートル余りを残すのみであった上、△証拠略▽によれば対向車も多少存したものであるから、客観的にみて、右の違法駐車が交通の妨害となり、ひいては事故の原因となり得ることがおよそ予見不可能であったといふことはできない。また、現実にも歩道上にはね飛ばされたBが傷害を負ったにすぎないことに照らすと、右駐車車両に挟まれたことがAの死亡原因をもたらしたことは明らかであり、このような本件事故の態様をみると、一般の基準から見ると予見可能性を肯定するのが相当であると考えられる。したがって、右の違法駐車とした被告 $Y_2$ において、その程度は別として、本件事故発生に関して過失があったといふべきである。……しかしながら、以上の事実関係から見ると、本件死亡事故の第一次的な又は主要な原因が被告 $Y_1$ の過失によるものであることは明らかであり、被告 $Y_2$ の責任の程度は、被告 $Y_1$ の責任の二割と認めるのが相当である。……被告 $Y_2$ と $Y_1$ は、全責任の二割についてのみ被告 $Y_1$ と被告 $Y_2$ と不真正連帯債務を負うものと解するのが相当である。」

まず、この種の事故で、第一事故の当事者である $Y_1$ に不法行為等の責任が生じることについてはとくに問題がないであろう。問題は、第二事故の当事者である駐車中の $Y_2$ の責任であるが、本判決は、①駐車禁止場所である、②駐車指示灯を点滅していなかった、③道路幅、車幅から判断し駐車車両が交通妨害になることが予見できた、ことを理由として $Y_2$ に予見可能性及び過失を認めている。この過失の判断基準は、駐停車自動車への「追突事例」や「非接触型事例」とほぼ同じである。

因果関係については、予見可能であったこと、一緒に横断歩行して歩いて歩道にはね飛ばされたBは傷害を負ったにすぎないことから、(第二事故がより大きな原因をもっていたのであるとして)死亡と過失との因果関係を肯定している。

賠償額については、 $Y_2$ は $Y_1$ の責任の二割とされており(過失相殺は否定)、この割合的責任という点に本類型事故の特徴も表れているように思われる。すなわち、本類型事故ではすでに第一事故は駐停車自動車とは無関係に発生しており、駐停車自動車に関わる第二事故はすでに発生していた損害を拡大したにすぎないとも考えられ、第一事故の加害者に比し、その責任(因果関係の程度というべきか)は小さいものと考えられる。もっともその反面、本件事案では、現実には第一加害車は瞬時のうちに第二加害車である駐車中の自動車に衝突しているから、これも一つの駐停車自動車への追突事例と見て、その責任関係を論じることが出来るかもしれない(本判決の過失の認定についての判示内容からはそう捉えられているようにうかがえる)。ただ、次の「2」判決ほど時間的・場所的に近接したものはない。

次の事案も挾殺事故であり、駐停車自動車の運行供用者責任が問われている。

〔2〕最判昭和五十七年一月一九日(民集三六卷一頁、交通民集一五卷一頁)

事案は、ダンプカーで運んできた土砂をブルドーザーでならして整地していた空き地において、昼間、B所有・運転のダンプカー(以下、事故車)は土砂を降ろそうとしていたが、盛土にはまり自力で動けなくなったために、ブルドーザー(D建設所有)で牽引すべく、ブルドーザーを動かし事故車の前方約一・五メートルの位置にそれと同一方向で停車させ降車したが、その際、ブルドーザーのエンジンは切らず、しかもチェーンレバーは後進のままにし、クラッチレバーのみ接触を切断していた。ブルドーザーの運転手であるC(D建設従業員)が帰ってきたので、BはCにブルドーザーの運転を頼み、B自身は事故車に乗った。その際、近所の住人A(被害者)はワイヤーが外れてはいけないと、BやCが制止するのも聞かず進んで手伝いに出て、両者の間に入りブ

ルードラー後部のハッカに差し込んだ鉄棒を握っていたが、Cはブルドローザーのチェンジレバーが後進に入っていることを点検・確認せず、Bの合図によりブルドローザーを前進させたために、ブルドローザーは後退して事故車の前部に衝突し、Aがその間に挟まれ、胸部を強打し死亡したというものである。X<sub>1</sub>(Aの妻)及びX<sub>2</sub>、X<sub>3</sub>(Aの子)は、Aの死亡は事故車の運行に起因するとし、事故車の保有者であるBとの間に自賠責保険契約を締結していたY保険会社に対して自賠法一六条一項に基づく被害者の直接請求の訴えを提起した。

判旨(最高裁は原審の判断(大阪高判昭和五三年一〇月一七日)を正当なものと判断したが、その原審は一審判決(大阪地判昭和五二年一〇月二八日)を引用したものである)、一審判決を掲載する)「そうだとすると、Aの胸・背部の打撲は事故車の場所的な移動によって生じたものではなく、直接はブルドローザーの後進によって生じたものではあるが、事故車が当該場所に停車、存在していなければ発生しなかったものであり、また、同車はその場所に継続的かつ静然と停車したわけではなく、同車の運転者Bはエンジンを始動し、アクセルを踏んでブルドローザーの牽引に応じて事故車を前進させようと同車の走行、操縦動作をしていたものであるから同車の当該装置の用い方に従い同車を使用していた場合にあたり、運行中であつたものである、その状態であつた同車の存在とAの前記の被害との間に因果関係があつたことは優に肯定することができる。のみならず、本件の場合、事故車とブルドローザーは至近距離にあり、かつ、事故車の走行装置は始動していることからすると、比較的継続した牽引走行とは異なり、ブルドローザーは事故車が盛り土から脱出するために一時的に牽引の用に供された補助道具とみられ、またブルドローザーの運転者Cは事故車の走行のための運転補助者とみられることから、ブルドローザーの瞬時的な走行は法律的に事故車の運行と同一視される。したがって、Aの被害は事故車の運行によって発生したものとすべきである。そして、AはCらの制止にもかかわらず、鉄棒を握り、事故車の牽引を手伝おうとしたものであるが、それはAのまったくの好意から出たものであるうえ、その作業は同車の牽引のためには軽微な補助的作業であり、同人は同車の運転を指示、管理しうる立場でもないので運行支配がなく、また格別の運行利益も有しないので自賠法三条所定の「他人」、一六条所定の「被害者」とみて差支えない。……事故車の運行供用者兼運転者BはAが同車とブルドローザーの間に入って立っているのを少なくとも予期しながら、同人を強引に退去させることなく、漫然と事故車の走行装置を始動させ牽引に応じて同車を前進させようとしたのみでなく、自分がブルドローザーから降車したとき、チェンジレバーを後進のままにしていたので、代わって運転席に着いたCがそれに気付かないで直ちにクラッチレバーのみを作動させて同車が後進することがあるかもしれないことを予期して同人にその旨を告知すべき注意義務があるにもかかわらず、漫然とこれを怠り、それを告知せず、同人に発進させるよう合図を送った過失があり、前説示のように同車は事故車の運行のための補助道具で

あり、Bは同車の運行のためにブルドーザーを利用し、同車の操縦をCに対し指示できる立場にあったのであるから、Bの右過失は事故車の運行上の過失とみて差支えない。のみならず、Cもブルドーザーのチェンジレバーが後進になっていることを点検、確認せず、漫然と前記のように同車を発進させた過失があり、同人は事故車の運転補助者とみられるので、同人の右過失は同車の運行上の過失といえる。そして本件事故はBおよびCのこれらの過失によって発生したものとといえるので、その余の判断をするまでもなく、被告の抗弁は理由がない。……Bらの過失を七、被害者Aの過失は三とするのが相当である。」

本件事案は、「1」と同じく、第一加害車と第二加害車の間に挟まれて死亡したという事故であり、第一事故と第二事故がほぼ同時に発生しているとみることも、また、一つの追突事故とみることも可能なケースであろう。

本件訴訟ではダンプカーの運行供用者責任のみが問われているが、これには、ダンプカーについてのみ自賠償保険が付けられ、ブルドーザーには付けられていなかったために、自賠償保険の請求の前提としてダンプカーの所有者の運行供用者責任が問われたという事情がある。本判決は免責を否定し運行供用者責任を肯定したが、過失<sup>5)</sup>については、適法な駐車であるために、駐車の状態ではなく、運転者及び運転助手の行為に過失を認めているというケースである。

次の事例は、結論的には第二事故との因果関係を否定したものである。

〔3〕東京地判昭和五九年一月二三日（交通民集一七巻六号一五九四頁）

事案は、夜間でも相当明るい中央線の引かれた片側一車線（幅員五・五メートル）の直線の駐車禁止の道路上で、Aの運転する自動二輪車（A車）にXが同乗し、時速三〇キロメートルの制限を大幅に超える速度で進行していたところ、前方のB車（普通乗用自動車）が、いったんすでに駐車車中のC車（普通乗用自動車）とD車（普通乗用自動車）の間に駐車したもののその間隔が狭くて十分に車道左端に寄せることができなかったために、あらためて駐車し直そうとしていったん後進し、ハンドルを左に切つて道路左に移動しようと進行させたところ、B車が直進するものと軽信したA車とB車の左前フェンダー部とが接触し、A車は左側

に転倒もしくはその直前の状態で、その車体の二か所を路面と擦過させながらハンドル操作の自由を失ったままC車の右後部フェンダー付近に接触し、さらに、その前方、道路端から約八〇センチメートルの位置に停止していたと推認されるD車の後部に追突し、傷害を受けたうえ、自賠法施行令二条別表第一級三号に該当する後遺障害を受けたというもの。XからD車の加入しているY保険会社に対して、自賠法一六条に基づいて保険金請求が訴求された。

判旨「右認定のDとD車の距離、Dが同車を離れてから本件事故発生に至るまでの時間、Dの目的がさほどの時間を要しない単純なるメガホンの購入であって、右物件が済み次第直ちに発進する予定であったこと等の具体的事情に照らすと、D車は、社会通念上、いまだ道路交通法二条一項一八号所定の「継続的に停止」した状態、又は「(運転者が)その車両等を離れて直ちに運転することができない状態」に至っていないものと認めるのが相当であり、同車の停止はいわゆる停車にすぎないものといわざるをえない。したがって、Dには駐車禁止違反の違法ないし過失はなかったものと認められる。……右事実を鑑みると、仮にD車が駐車灯等を点燈させていたとしても、A車はD車への追突を回避することはできなかったものと推認することができる(右推認を左右すべき証拠はない)。したがって、DがD車の駐車灯を点燈させないで停車させていたことが自動車運転上の過失にあたるとしても右過失と本件事故発生との間には因果関係がないものというべきである。……そうすると、本件事故は、A、B及びCの一方的な過失に基づくものであって、Dには駐車違反の過失はなく、その他本件事故の発生ないし原告の受傷との間に因果関係のある過失はなかったものと認めることができる。」

本件では、駐らないしは停車中の自動車はC、Dの二台あったが、すでにC車の保険会社からは保険金が支払われ、D車の保険会社がこれを払わないために自賠法一六条一項に基づいて保険金請求をした事案であり、その前提としてD車の運行供用者責任が争われたものである。ちなみに、D車以外の責任については、「右の事実によれば、Aには、制限速度を超える速度で進行したうえ、B車の動静に十分な注意を払わずに進行した過失があり、Bには、交通量の比較的多い本件車道上において、自車を中央線付近まで後退させていったん停止させたうえ、左後方の安全を十分に確認することなく左斜め前方に発進させた過失があり、Cには、駐車禁止場所に自車を駐車させ、B車と相俟って、A車の進行を狭め、その進行に危険を生じさせた過失があるものと認められる。」として責任を認めている。

本件では、停車であるか駐車であるかについても問題となつたが、これは、違法駐車かそうでないかが過失の認定にも影響するからであろう。そうして本判決は、D車は駐車していたものではないとして駐車違反の過失を認めず、また、仮に「駐車燈を点燈させないで停車させていたことが自動車運転上の過失にあたるとしても」、この点と事故との間には因果関係がないとして、結論的には責任なしとしたものである。

因果関係を否定する根拠として、仮に適法な駐車をしていても事故は発生したことを挙げている。交通事故の場合、因果関係を肯定しつても過失はない、として責任を否定する判例が多いように思われるが、本件の場合、Dに不適切な停車の態様がみられ、過失を認定すべき場合でありながら、一方で、事故全体からはDに責任を課すことが妥当ではないという判断が働いたものと思われる。

なお、本件の控訴審判決である東京高判昭和六〇年一月一四日交通民集一八卷六号一四二二頁でも、本判決の理由説示を引用しつつ、「したがってD車について、前記の通り前後に車両が駐車している間に停車したとはいえ、もとと左側に寄り、車道端から数一〇センチメートルの間隔程度で停車すべきであったとしても、結局A車の車体並びに同車に乗りしていたA及び控訴人はD車の後部に激突し同様の結果が発生していたであろうと推認される。してみればD車の不適切な停車方法と本件事故の発生若しくはXの受傷との間にも因果関係はないというほかない。」と判示して、控訴を棄却している。

次の事案は、事実認定において、乗っていた自動二輪車は駐停車自動車に衝突しているが、乗員は接触していないと判断され、(運行供用者責任との関係で)因果関係が否定されたものである。

〔4〕東京地判平成六年三月二四日(交通民集二七卷二号四一頁)

事案は、Aの運転する自動二輪車(A車)が、車道(幅員三・二メートル)の中央分離帯の植え込みの間から転回していたB



車（タクシー）に時速約九〇キロメートルで衝突し（第一事故）、A車は前輪を大破し、その衝撃で後部を左方に触れながら跳ね飛んで転倒し、その進行方向左側歩道近くに違法駐車していたC車（普通貨物自動車）の後輪付近にA車が衝突し、Aが受傷・死亡したというものである。

判旨「本件記録を精査するも、Aの身体がC車と衝突したことを窺わせる痕跡、特にC車に血痕、毛髪、肉片、着衣の繊維等の付着を認めるに足りる証拠が全く存在しないことからしても、C車にAの身体が衝突したことを認めることはできない。そうすると、Aの死亡とC車の駐車との間に相当因果関係を認めることはできない。」

本件訴訟そのものは、本件事故について賠償を行ったN交通共済協同組合が原告となり、C車の加入しているY<sub>1</sub>、保険会社及びC車の所有者でありかつ使用者であるY<sub>2</sub>運輸を被告として、求償権の行使として、Y<sub>1</sub>保険会社に対しては民法四二三条、自賠法一五条に基づいて、Y<sub>2</sub>運輸に対しては、運行供用者責任と使用者責任に基づき、自賠責保険金を請求したものである。

本件では、被害者の運転していた自動二輪車はたしかに違法駐車中のC車と衝突したが、その際に被害者は搭乗していなかったと認定し、運行と損害との因果関係を否定したものである。自動車事故の場合は、事故車及び周囲の状況から事故の因果関係を探ることが比較的容易であることから、このような結論に至ったものと思われる。ただ、本件の場合、仮に、破損した自動二輪車の損害（物的損害）について不法行為責任を問うたものであった場合はどうなっていたか、興味深いところである。

次の事例は、第一事故が非接触事故の場合であり、一時停止の自動車を避けようとして駐車自動車を衝突したというものである。

〔5〕大阪地判平成五年六月二日（交通民集二六卷三号七五一頁）

事案は、深夜、終日駐車禁止のセンターライン（はみ出し禁止）のある幅員一六メートル（北行車線は三・九メートル、その西側に約四メートルの安全地帯がある）の夜間でも明るい南北に通じる直線道路において、Xが甲車（普通乗用自動車）を運転して北進中、道路右側の駐車場から乙車（貨物自動車、運転者 $Y_1$ 、 $Y_2$ 所有）が北行車線に自車の一部を約〇・九メートル進出させて停止したため、これとの衝突を避けるためXがハンドルを左に切ったところ、同車から九・三メートル左斜め前方の安全地帯に、車幅灯や尾灯などを点灯したまま違法駐車していた丙車（大型貨物車、運転者 $Y_3$ 、 $Y_4$ 会社所有）に追突し、Xは頭部外傷IV型等の障害を受け、高度の神経系統の機能又は精神障害の後遺障害（自賠法等級一級）を残したというもので、Xから $Y_1$ ・ $Y_2$ ・ $Y_3$ ・ $Y_4$ に対して、民法七〇九条及び自賠法三条に基づき損害賠償を求めたものである。

判旨「 $Y_3$ は、本件道路が終日駐車禁止であるにもかかわらず、大型トレーラーである丙車を本件道路左側に駐車させ、幅員約八メートルの道路を幅約三メートルにわたり遮断し、それにより乙車との衝突を回避しようとした甲車が丙車後部に追突したのであるから、違法に駐車したという過失があり、同過失と本件事故との間には相当因果関係があるものと認められる。そして、前記認定の通り、丙車は $Y_4$ が所有する車両であり、 $Y_3$ は $Y_4$ の業務に従事中前記駐車をし、同車内で仮眠していたのであるから、 $Y_4$ は、丙車を自己の運行の用に供していたものであり、本件事故により生じた損害に関し、自賠法三条に基づく賠償責任があるものと認められる。……前記認定の $Y_1$ の甲車の動静、速度の確保不十分、同 $Y_2$ の違法駐車車の各過失と右Xの過失とを比較衡量すると、本件事故の発生に関するXの過失割合は、 $Y_1$ （同 $Y_2$ ）との関係では五割、同 $Y_3$ （同 $Y_4$ ）との関係では八割の過失があるものと認めるのが相当である。」

本判決は、駐停車自動車については、違法駐車であることをもって過失ありとしている。なお、本件における他の被告である一旦停止した乙車については、非接触ではあるが、車両の有無及びその動静を十分に確認しその進路を妨害することのないようにして事故の発生を未然に防止すべき注意義務があるのに、これを怠り事故を惹起させたとして過失を認め、かつ、進路の妨害がなければXが乙車との衝突を回避しようとして丙車に衝突することもなかったとして相当因果関係の存在を認め、 $Y_1$ には不法行為責任、 $Y_2$ には運行供用者責任を認めている。

本判決は、過失相殺については、被害者にも駐停車自動車への衝突を回避する可能性が残されているとして被害者の運転操作上の過失を斟酌し、乙車と、丙車との関係で別個の過失相殺をなしているが、これは、全額賠償ではなく、過失の大小に応じた損害賠償義務を認める趣旨と解される。

〔6〕大阪地判平成五年一月一七日（交通民集、二六卷六号一五四八頁）

事案は、Xは原付自転車に搭乗し時速約五〇キロで走行中、前方のA（タクシー）が右ウインカーを点滅させて進路変更してきたため、それを追い抜いて前に出ようとして、後方確認も、右ウインカーの点灯もせずに、同一車線内の少し右に進路変更したところ、右斜め後ろからY運転の自動二輪車に追突されて転倒、滑走し、交差点の少し先の駐車禁止である地点に駐車していたY<sub>2</sub>所有の普通乗用車の左後部の下に足を突っ込む形で衝突し、それによって後遺障害を含む傷害を負ったというもので、Xから、Y<sub>1</sub>、Y<sub>2</sub>それぞれに対して、運行供用者責任に基づき損害賠償が請求された。

判旨「ただ、Y<sub>2</sub>車両が、本件事故付近に駐車していたことは、第一事故にはまったく影響を与えておらず、第二事故によって、Xの傷害の発生ないし拡大に何らかの影響を与えたものにはすぎず、このような場合に、自賠法三条の「運行によって」に該当するかが問題となる。……「運行によって」というためには、運行と死亡ないし傷害に相当因果関係があることが必要とされること、一般道での違法駐車は運行に当たるとはいえ、静止しているため、一般的には走行中の車両に比して危険度が低いこと、第一次的な原因である第一次事故に影響を与えていない場合は、事実的因果関係はあるとしても関連性は薄いことからすると、一次的な事故の発生に寄与していない場合には、違法駐車車両の駐車形態が一般の違法駐車車両に比べ著しく危険である等の特段の事情がある場合はさておき、原則的には、相当因果関係はないと解すべきである。そこで、被告Y<sub>2</sub>の駐車形態を見ると、確かに本件交差点の北側横断歩道の約〇・九メートル北に最後尾があり、交差点に極めて近いという問題はあるものの、道路の端に寄せて、道路側面と平行に駐車しているものであるから、一般の違法駐車車両に比べ著しく危険とはいえないものである。したがって、Xの傷害の発生は、被告Y<sub>2</sub>車両の運行によるものとはいえないものであって、被告Y<sub>2</sub>には自賠法三条の責任はない。」

本判決は、Y<sub>2</sub>車の運行と損害との因果関係を否定し、運行供用者責任を否定している。本判決には本類型事故の特

徴がよく示されている。すなわち、本類型事故における駐停車自動車は第一事故については何ら影響を与えていない。したがって第一事故の損害との間の相当因果関係は否定され、少なくとも第一事故についての責任は負わないものといえよう。次に、第二事故については、本判決が傷害がどのようにして生じたかについては述べていないため不明であるが、すでに傷害の多くは第一事故で発生し、駐停車自動車が拡大した損害というものは小さいものと推測される。

なお、本訴訟で原告ははじめから、 $Y_1$ には二九二三万二五二四円、 $Y_2$ には一五八七万七〇七四円と、異なる額の請求をしている。また、過失相殺については、 $Y_1$ の運行供用者責任を認めた上で、 $Y_1$ 六割、 $X$ 四割としている。

次の事例は第一事故が「5」と同じく非接触事故の場合である。

〔7〕名古屋地判平成八年二月二〇日（自動車保険ジャーナル一一九二号）

事案は、第二車線を走行中の $Y_1$ 車（自動二輪車）が荒れた路面に運転操作を誤り転倒したため、第一車線を $Y_1$ 車の後方から走行してきた $X$ （原付自転車）も転倒し、滑走して、第一車線の左端に違法駐車中の $Y_2$ 車（乗用自動車）に衝突して、第三腰椎脱臼骨折、左大腿骨折等で併合七級後遺障害を残したというもので、 $X$ が、 $Y_1$ 、 $Y_2$ に対して損害賠償を請求した。

判旨「本件事故は、原告が、前方で転倒した $Y_1$ 車を避けようとしたか、右転倒に驚いて運転操作を誤ったために発生したものであるべきであり、……原告車両は、右道路の第一車線の右寄りを走行していたのであって、かつ、 $Y_2$ 車の右側の第一車線には、原告車両が通過可能な余地が残されていたというべきであるから、 $Y_2$ 車が、原告車両の通行の障害になっていたものといわざるを得ないところである。そうすると、 $Y_2$ 車が、右位置に駐車していたことは、原告の転倒とは何ら関係がないものといわざるを得ないことになる。……そして、確かに、被告車両が右位置に駐車していたから、転倒した原告がこれと衝突するに至ったものではないが、これは右のとおり、被告車両の駐車とは全く無関係に転倒した原告が、前記認定のとおり、相当距離を滑走した先に、偶然、被告車両があったというに過ぎないものといわざるを得ず、そうすると、通常一般的な社会通念に照らし、原告の受傷の結果が、 $Y_2$ 車が右のように駐車していたことよって通常生ずべき結果であるといわなければならない。また、確かに、 $Y_2$ 車は駐車禁止の規制に反して違法駐車していたものであり、右違反行為に対し、それに応じた取締りと制裁が被告 $Y_2$ に

加えられるべきことは当然であるが、しかし、被告 $Y_2$ が違法駐車していたという一事をもって、直ちに原告の受傷に対して被告 $Y_2$ が私法上の責任を負わなければならないということはできないというべきである。このことは、仮に、 $Y_2$ 車両が道路交通法上の駐車にあたらぬ停止状態で右場所に位置していたとしても、同様の結果が発生したことを回避し得なかったといわなければならないことに照らして明らかであるといわざるを得ない。」

本判決は、事案としては「5」と似ているが、非接触の第一加害車である $Y_1$ 車については原告 $X$ の運転操作を誤らせた過失があるとして責任を認めたと（過失相殺は五割）、違法駐車中の $Y_2$ 車については責任を否定している。注目すべきは、違法駐車との関係につき、「違法駐車していたという一事をもって、直ちに原告の受傷に対して $Y_2$ が私法上の責任を負わなければならないということはできないというべきである」として責任を否定している点であり、これほどふみこんだ判示は従来あまりみられなかったと思われる。そして「駐車していたことによって通常生ずべき結果であるというのは困難である」とし、また、「道路交通法上の駐車にあたらぬ停止状態で右場所に位置していたとしても、同様の結果が発生したことを回避し得なかった」としていることから、法的構成としては「3」同様に、因果関係を否定することによって責任を否定する趣旨であると思われる。

### 三 検 討

#### (一) 本類型事故の特徴

(1) はじめに述べたように、本類型事故は連鎖的に第一事故と第二事故が生じたものである。本稿で取り上げた「1」～「7」の事案をさらに分ければ、「1」「2」は、被害者が第一事故車と第二事故車（駐停車自動車）に挟ま

れたという事案であり、「3」「4」「6」は、被害者が第一事故車に衝突した後に駐停車中の第二事故車に衝突したという事案、「5」「7」は、第一事故が非接触型事故で駐停車中の第二事故車に衝突したという事案である。

本類型事故は、同じく駐停車自動車に起因する事故である（ア）駐停車自動車への追突事例や、（イ）駐停車自動車を避けようとして生じた事故（非接触型事故）と比較すると、他に加害者（車）がいるという点で（ア）と異なり、衝突の相手が駐停車自動車であるという点では（ア）とは同じだが、（イ）と異なる。また、（ア）（イ）が一つの事故であると捉えられるのに対して、本類型事故の場合はいくつかの事故（基本型としては第一事故と第二事故）に分けることができる点で異なる。もっとも、「1」「2」「5」「7」は一瞬のうちに生じた事故であり、かつ、第一事故車が第二事故車に追突しているので一つの追突事故とみることもできなくはない。そう考えた場合は（ア）の駐停車自動車への追突事故と同様に責任を問うこともできなくはないと考えられる（「1」判決が駐停車自動車の過失の判断において（ア）の事案についての判決を引用したような内容となっているのも、そうした観点によるものと推察される）。

そして、（ア）（イ）ともに、事故そのものは基本的には後続車の過失によって発生したものはあるが、その過失が実は駐停車自動車の不適切な駐停車によって誘発されたものであるために駐停車自動車の責任も問われるのに対して、本類型事故の場合には後続車が生ぜしめた第一事故については（「6」判決がいうように）なんら影響を与えていないという点で異なる。したがって第一事故についての責任は原則として問われないものと考えられ、加えて、第一事故加害者との比較のうえでは駐停車自動車への非難性はさほど強くないということもできよう。

駐停車自動車側にとって、本類型事故は、いわゆる巻き添え事故、貰い事故であり、駐停車自動車側こそ被害者ではないかという思いにもなるかもしれない。<sup>6)</sup>これは駐停車自動車に起因する事故一般にみられる心理であり、駐停車する場合、その自動車が加害車になることはあまり考えずに、むしろ自己が被害者になることばかりを心配する傾向

がみられる。これは適法駐車の場合に限らず違法駐車の場合でもそう変わりないと思われる。しかし、被害者の立場になれば、その見方も変わる。第一事故の加害者に対する非難はもちろんあるが、駐停車自動車さえいなければもっと軽微な損傷ですんでいたものという思いになることもあるだろう。その場合には非難の矛先が駐停車自動車に向かうことになる。自動車事故の責任は、本来、損害ごとに考えられるべきであるから（交叉責任）、駐停車自動車側の損害については別に考えるとして、第一事故の被害者が、引き続き駐停車自動車との第二事故の発生によってその損害を拡大するに至ったという場合には、少なくとも第二事故の加害者の行為と損害との間には事実的因果関係は認められるから、責任が問われることもありうると思われるべきであろう。

このように、本類型事故は、第一事故と駐停車自動車を加害車とする第二事故が〔7〕判決がいうように）多少の偶然性を伴って連鎖的に発生し、第一事故で発生した損害を拡大したものとみることができよう。

（2）責任肯定事例と否定事例の違い

本稿で取り上げた判決のうち、駐停車自動車の責任を認めたものは、「1」「2」「5」、否定したものは「3」「4」「6」「7」であるが、駐停車自動車の責任を認めた事案と、認めなかった事案とではどのような違いがあるのだろうか。

事案的にも、また不適法な駐停車である点においても似ている「1」肯定、「3」否定、「5」肯定、「6」否定、「7」否定についてみれば、「1」では第一事故の被害者のうち、第二事故には至らなかった被害者の方は傷害だけですみ、第二事故に巻き込まれた他の被害者は死亡に至っているので第二事故の損害に対する原因力は大きいものと推認される。また、「5」については、損害の発生はもっぱら第二事故によって発生しており、このように、責任を認めた事案では損害への原因力が大きい場合といえることができよう。これに対して責任を否定した「3」では、被害

者は合計三台に衝突して受傷し後遺障害を残すことになったが、D車に衝突した時点では、すでにC車にも衝突し自動二輪の車体を路面に二か所も打ち付けた後であり、おそらく被害者の衝突の衝撃も弱まっていたものと推測される〔3〕の事例でも、先に衝突した同じく駐車中であったC車については責任が認められている。また、〔6〕については、車輪下に潜ったという点から、〔7〕についても、路面を滑走して衝突したものであることから、同様にそれほど大きな損害拡大には繋がらず原因力は小さなものであったと推認できよう。

このように、駐停車自動車の責任を認めた事案は、いずれも（損害との関係でみれば）駐停車自動車の衝突が損害の拡大について大きな原因を与えているとみられる場合であり、これに対して、責任を否定した事案は、駐停車自動車の衝突が損害全体に与えた影響は小さいものとみられる場合であるということができよう（ただし、この点については判決ははっきりとは述べていない）。自動車事故の場合には、公害などと比べて、比較的事故現場の状況及び衝突痕などの調査から、さらには自動車工学上の分析により、損害との因果関係を探知しやすいと考えられる。責任を否定した事案がいずれも因果関係を否定するものであるところから、結局のところ、責任を認めるか否かは、駐停車自動車の存在が損害についていかなる原因力を与えたかということに帰するよう思われる。

### （3）類似事故との比較

〔a〕浦和地判昭和四五年三月三〇日（判タ二四八号二六八頁）

事案は、Xが自転車で行進中、Y<sub>1</sub>車に追突され、はね飛ばされて、反対方面から進行してきたY<sub>2</sub>車に衝突し死亡したというもので、Y<sub>1</sub>、Y<sub>2</sub>の運行供用者責任が問われた。

判決は、運行と損害との相当因果関係を認めたとで、運行供用者責任の免責につき、Y<sub>1</sub>については過失を認定することはできないが無過失も認定できないとして免責の主張を認めなかったが、Y<sub>2</sub>については「前記認定の周囲の状況のもとに対向車線における対向車同志の衝突によって対向車が自車の前面に突然飛んでくることを予測し、徐行して安全を確認し事故を未然に防止すべき



義務を課すことは自動車運転者に求められる通常の注意義務の程度を著しく越える過酷な要求であり、したがって本件の場合この点に $Y_2$ の安全義務違反があったということはできず、……過失がなかったものといわなければならない。」として免責の主張を認め、運行供用者責任を否定した。

「b」大阪地判平成六年五月一日（交通民集二七卷三号五七八頁）

事案は、甲車（A保有・ $Y_1$ 運転、タクシー）が、 $Y_2$ が運転しXが同乗する乙車（自動二輪車）に追突して、そのはずみで乙車が対向車線に飛ばされ、丙車（ $Y_3$ 保有・ $Y_1$ 運転、大型貨物自動車）と衝突して転倒し、Xが受傷したというもので、 $Y_1$ 、 $Y_2$ 、 $Y_1$ の不法行為責任、 $Y_3$ の運行供用者責任、使用者責任が問われた。

判決は、第一事故である追突事故については $Y_1$ の一方的過失によって発生したというべきであるとした上で、「右に認定した本件事故当時の丙車の速度、進路のほか、丙車の前記各損傷等が地上からかなり高い箇所が生じていることからすると、丙車は、制限速度程度、あるいはこれよりやや低い速度で自車線内を走行中、対向車線上で発生した追突事故のはずみで丙車の進路前方直前に飛び出してきた $Y_2$ 、Xが地上に落下する前に丙車と衝突したもので、本件事故当時、丙車を運転していた $Y_1$ が、ハンドル、ブレーキの操作で $Y_2$ 、Xとの衝突を避けることは不可能であったと解される。そうすると、本件事故発生について、 $Y_1$ に民法七〇九条の過失があることは明らかであるものの、 $Y_2$ 、 $Y_1$ には過失がなく、また $Y_3$ には民法七一五条に基づく責任はなく、自賠法三条但書に基づく免責の主張は理由がある。」として丙車に係わる責任を否定した。

二例とも対向車との二次接触事故であるが、ともに第二事故車である走行中の対向車には回避可能性がなく、過失が存在しないという理由でその責任が否定されている。走行中の自動車の場合は、予見され得る事故に対して回避措置をとることが求められ、これを怠ると過失があるとされるが、そもそも事故を回避することができないような状況であれば過失も責任も問えない。また、走行中の自動車であれば、危険が現実のものとなった時点での自動車操作上の過失の有無が問われるのに対して、駐車の場合は、駐車をした後ではもはや回避行動はとれないから、駐車をす時点でのその駐車の態様について過失が問われることになる。しかし判決の中には、事故の予見・回避可能性を論

一八

じる以前に違法駐車であることのみを理由として過失を認めるものも少なくなく、その場合には、事故回避の可能性の問題は、「6」判決のように、「適法な駐車をしていた場合であっても事故は発生し得た」として、相当因果関係を否定することにつながる。これは結局、違法駐車＝過失という出発点をとることからくるもので、過失は違法駐車であるから認めなければならないから因果関係で責任を否定せざるを得ないという、法的構成の違いから生じるものである。仮に、違法駐車は過失そのものに繋がらないとすれば、このような場合でも、駐車自動車には過失がないとして責任を否定することもできるものと考えられる。

なお、同じく走行中の二次接触事故の事案ではあるが、対向車に責任を認めたものとして、「c」福岡地判平成三年八月九日（自動車保険ジャーナル九二六号）があり、被害者が歩道から小走りで車道へ進出したため第一事故車と衝突し、衝突の衝撃で対向車線に飛ばされ、対向してきた第二事故車に衝突したという事案につき、第二事故車が果たした寄与度・影響度を考慮して、その責任割合を損害の二割として、その範囲で第一車と連帯債務を負う、と判示する。

同一車線上で生じた「停車自動車への玉突き衝突」の場合においては、一般には、その先頭車両の停車には理由があり過失が否定され、加害者ではなく被害者として扱われることが多いと思われるが、停止の仕方によっては過失が問われることがあり、例えば、「d」東京地判平成七年一月二三日交通民集二八卷一号三七頁では、特段の理由もなく停止した車両に後続車が追突した事案について、停車車両の過失を七〇％認めている。

このほか、電柱等の道路施設に第一事故の被害車が二次的に衝突した場合には道路施設に関して土地工作物責任が問題となるが、「e」仙台地判昭和六三年八月三〇日交通民集二二卷四号九〇九頁は、バスに追突されて電柱支線に接触した後跳ね返されて再びバスに轢過され死亡したという事案につき、電柱支線の設置そのものの瑕疵を否定し、かつ、その保存管理の点については、「本件事故においては前記認定のとおり、被害者が支線を視認してこれを回避

する暇はなかったものと認められるから、本件支線にカパーが欠如していたことと本件事故の発生との間には相当因果関係を認めることができない。」として土地工作物責任を否定している。このケースを駐停車自動車に置きかえれば、仮に駐停車の態様に不適当な点（過失）があったとしても、回避可能性はなかったから相当因果関係はない、ということになり、これはほぼ「3」「7」判決と同じ内容だといえよう。

## (二) 責 任

本類型事故においても、不法行為責任（使用者責任を含む）や運行供用者責任の成立が考えられるが、自賠責保険請求の關係や立証の問題から訴訟上は運行供用者責任が問われることが多い。運行供用者責任に関しては、駐停車が「運行」にあたるかという問題がかつてはあったが、現在の通説判例は駐停車中もおおむね「運行」にあたると解しているため<sup>③</sup>、その成立要件として問題となるのは、運行に「よって」という因果関係と、自賠法三条所定の免責事由（その中でも過失）の存否である。不法行為責任についても過失と因果関係は要件上問題となるので、結局、不法行為責任と運行供用者責任のいずれが問われるにせよ、過失の有無、因果関係の存在が焦点となる。

判決が、駐停車自動車に起因する事故で駐停車自動車の責任を否定する場合、①過失は容易に（例えば駐車禁止場所であるということだけで）認めつつ、因果関係を否定して責任を認めないもの。②過失の存否にはふれず直接因果関係を否定するもの。③過失そのものの認定を厳格にすることによって責任を否定するもの、があるが、この過失の否定と因果関係の否定は必ずしも明確に峻別されたものではないように思われる。というのも、判決は、結果回避可能性のないことを、ある時は過失を否定する根拠として、またある時は、因果関係を否定する根拠として、これを事案によって使い分けているようにも思えるからである。すなわち、過失は注意義務違反ないしは結果回避義務違反であり、その前提として予見可能性ないしは回避可能性を要するが、回避可能性がないということは過失の否定につな

がると同時に、一方では、(違法駐車等)によって過失を認めたような場合、過失行為がなかったとしてもその結果は回避できなかったというのであれば、その過失行為と損害との間に事実的因果関係は認められても、相当因果関係はある面では責任をも考慮した法律判断であるから、相当因果関係は否定されることになるのである。

事実としては駐停車自動車が増害拡大に寄与していながら、過失と損害、運行と損害の相当因果関係が否定される場合には、結局、その損害の拡大した部分は第一事故の加害者が負担することになろう(第一事故の結果、被害者が瑕疵のない工作物に衝突した場合にも同様のことがいえよう)。そうすると、逆にみれば、第一事故の加害者はどこまで損害賠償義務を負担すべきなのかという、四一六条の損害賠償の範囲の問題を生じることになる。また、相当因果関係が肯定され駐停車自動車に責任が発生する場合には、第一事故との関係でその責任がどこまで及ぶかという問題も生じることとなるが、これについては後述するとして、まず、過失と因果関係についてみていきたい。

### (1) 過失

本類型事故の過失については、判例がどういう判断基準によっているものかは、裁判例が少ないこともあってはっきりとは読み取れない。違法駐車そのものを過失としてとらえていると思われるもの〔5〕〔6〕もあるが、違法駐車であることに加え、夜間に駐車指示灯などの点滅をしていなかったというような交通の障害を来すような駐車の状態に過失を認めたもの〔1〕や、運転者の告知義務や指示等に落ち度があったとしているもの〔2〕があるほか、過失の有無についてはっきり述べないもの〔3〕〔4〕〔7〕もある。

過失について、同じく駐停車自動車に起因する事故である、(ア)駐停車自動車への追突事故や、(イ)駐停車自動車を避けようとして生じた事故(いわゆる非接触事故)の場合には、道路の幅員・余地、夜間であれば駐車灯の点

灯、後続車に自車の存在を知らしめる行為がなされていたか等、当該自動車が路上の障害物となり追突事故や非接触事故を誘発するような過失があったか否かを判断するそれなりの基準があるのに対して、本類型事故の場合にはそれが見当たらず、(ア)の過失の判断基準をそのまま敷衍したようなもの〔1〕〔5〕もみられる。

過失の前提となる予見可能性については、(ア)のように路上に駐車して追突されたという場合には、路上に駐車する以上、追突という事故は通常予想し得ることであり、一般に予見可能性は認められるであろうが、本類型事故の場合には、この種の連鎖的な事故の発生が稀なことから、予見可能性があるとは一概にはいえないであろう。ただその中でも〔1〕〔2〕のような事故は、実際上の損害は別の因果の経路を辿ったものであっても、結果そのものは追突事故とほとんど同種のものといえるから、予見可能性はあるということではできよう。問題は他の事案についてであるが、これについても、被害者(車)の駐停車自動車への衝突という結果のみに注目すれば、因果の経由は異なるものの当初予見し得た事故と同種の結果が発生したのもともいうことができ、刑法における「因果関係の錯誤」のごとく、追突の予見可能性があるならば、やはり本類型事故のような事故についても予見可能性はあるということができるようにも思われる。また、今日の違法駐車に対する非難の高まりを背景にした場合には、駐停車はそれ自体がすでに何らかの形で交通障害を起こすものであり、駐停車しようとする場合には、公道上で起こり得る事故を想定して駐停車すべきであって、広く事故についての一般の・抽象的な予見可能性(むしろ予見義務<sup>①</sup>というべきか)が認められると解し、これに反して漫然と駐車をし、結果を回避できなかった場合には過失があるといえなくもないように思われる。ただ、その場合は、駐停車自動車に係わるすべての事故につき責任を負うべきということになりかねず、その責任の範囲が広くなり過ぎるといふ懸念も出てくるが、その場合は、損害との因果関係を否定し、または割合的に責任を認めることによって、妥当な範囲に責任をとどめることが求められよう。

なお、駐停車においては、道路交通法四七条一項が「車両は、人の乗降又は貨物の積み卸しのために停車するとき

は、できるかぎり道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。」と規定し、また、同一項が「車両は、駐車するときは、道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。」と規定するように、いずれの場合でも、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。厳密には、停車と駐車は分けられ、駐車禁止の場所と駐停車禁止の場所があり、駐車禁止の場所に停車することは許されようが〔3〕判決は停車であるから過失がないという、その場合であっても、他の交通の妨害になる場合には過失が認められることはありうると解される。逆に、駐車禁止の場所での駐車であっても、それは一般的・抽象的な義務を課したものであって、当該事故との関係において、必ずしも他の交通の妨害にはなっていないかという場合には、過失を認めることは妥当ではないであろう。道路交通法違反は必ずしも直ちに過失の発生を意味するものではなく、違法な駐停車であっても過失と認められない場合も、また、〔2〕のように、駐車禁止規制のない空き地に駐車した場合であっても過失が認められる場合もある<sup>18)</sup>。

もとより、過失は、当該事故との関係においてのみ論じられるべきであり、道交法上の一般的注意義務違反をもって直ちにすべての場合において過失とすることは妥当ではない。夜間、駐車灯も点けずに駐車していたという行為は追突事例においては過失となっても、本類型事故のような場合には必ずしも過失（正確には損害と相当因果関係にある過失）とはいえない。問われるべきは、事故と因果関係がある行為（不作為も含まれる。ここでは損害を与えた駐停車）について、責任を問うだけの非難性を含んでいるか、という点である。今日では駐車禁止でない場所を探すのに苦労するが、他方、駐車施設は十分とはいえない。そうした車社会にあっては駐車を排斥しようというだけでは事は解決しない。モータリゼーションの草創期にあっては、駐車禁止規制は危険で迷惑を及ぼす場所に限定され、違法駐車を過失として認めることには十分な理由があったと思われるが、今日では、そのような責任観念が麻痺するくらい駐車禁止区域が広がっている。迷惑駐車という言葉が生まれたのも、道路交通法上は違法ではないが、しかしそれ

に匹敵するという意味であろう。(「7」判決がいうように) 駐車禁止の指定があるかないかによって責任問題の帰趨が決せられるというのは妥当ではなく、あくまでも、違法駐車は過失の推定機能<sup>(4)</sup>をもつにすぎないと解すべきであろう。

## (2) 因果関係

仮に過失があるとしても、その過失と損害との間に因果関係が存在しない場合には不法行為は成立せず、また、運行と損害との間に因果関係が存在しない場合には運行供用者責任は発生しない。通説判例に従えば、ここでの因果関係は相当因果関係であり、単なる条件的(事実的)な関係では足りないとされる。

因果関係について、(ア)の追突事例では、駐停車自動車が存在したがために、後続車の運転操作ミスを誘発し追突事故が発生したという関係が認められる場合には因果関係が認められ、(イ)の非接触事故の場合は、現実には接触していなくとも、駐停車自動車が存在したために後続車がこれを避けようとして危険な走行を余儀なくされ、運転操作ミスを誘発し事故が発生したというように、原因・結果の関係が認められる場合には因果関係は認められているが、本類型事故は第一事故と第二事故が競合したものであり、いったい何との間の因果関係が存在することが必要なのかという問題がまず存在する。

本類型事故の場合、駐停車自動車との第二事故が発生した段階では、すでに第一事故は発生した後であるから、基本的には第一事故との因果関係は必要ではないと考えられる。もっとも、これを第一事故と第二事故に分けずに一つの事故(損害)とみる考え方もあると思われるが、その場合でも、損害をすでに生じている損害と拡大損害に分け、拡大損害の部分についてのみ因果関係を要すると解すべきであろう。

本稿で取り上げた判決のうち、「3」「4」では因果関係が否定されたが、(もっともその理由は異なり「4」の場

合は事実的因果関係すらないとした場合である)、「3」の場合のように、実際に接触があつて(事実的因果関係は認められても)、仮にそれが適法な駐停車の態様であつた場合でも事故は発生したと考えられる場合には、相当因果関係は否定されるというものがある。また、因果関係を肯定した「1」「2」のうち、「1」では割合的に責任を認め、過失の小さい共同不法行為者の責任を減縮している。このように、本類型事故は共同不法行為の成立し得る事例であるが、第一事故車の過失と駐停車自動車の過失の大きさに差がある場合が多く、駐停車自動車の過失が小さいときは、はじめから可能な限り、原因力に応じた割合的責任を考えるべきであり、とくに因果関係を考える上でそれは必要と思われる。

なお、事実的因果関係と相当因果関係のいずれを要するかという問題について、(ア)の追突事例では、二者関係であるので、責任発生要件としては事実的因果関係で足りるとして、あとは四一六条の解釈と過失相殺によって損害賠償額を算定すればよいという考え方で妥当な結論に達し得たが、本類型事故のように、第一事故と第二事故があり、両加害者間に共同不法行為が成立し得るようなケースでは、事実的因果関係で足りるとすればほとんどの場合に因果関係は肯定され、共同不法行為として損害全額の賠償責任を負うという結論に至り、過失の小さい加害者の責任を反映させにくいことになると考えられる。もちろん相当因果関係を要するという説に立っても、これを肯定した場合、共同不法行為者全員が全額について責任を負うという前提をとる限り同様の問題を生じることになるが、(相当)因果関係を否定しやす分だけ、妥当な結論を導きやすいとはいえるであろう。

### (3) 小 括

不法行為責任と運行供用者責任のいずれが問題になるにせよ、その成否は過失の有無、因果関係の存否にかかってくる。そして裁判例をみる限り、他の駐停車自動車に起因する追突事故や非接触型事故に比べて駐停車自動車の責任



が否定される事例が多く、責任が否定された事例では、過失の有無よりも因果関係の存否に重点が置かれているように思われる。つまり、従来の判例の流れからは、違法駐車であることが過失を認めることにつながり、過失が認められる以上は、その責任を否定するには〔1〕〔3〕〔6〕のように〔その過失と損害との間に相当因果関係が認められないという論理構成を採らざるを得ないからと思われる。そして事案をよくみると、法律構成はどうであろうと、実際の判断は結局のところ、第二事故が全体の損害に対してどれだけ原因力を有していたかということに帰着するよう思われる。〕

### （三）責任の範囲——共同不法行為との関連

#### （1）共同不法行為の理論上の問題点

本類型事故は、第一事故と、駐停車自動車を加害車とする第二事故が競合した結果発生したものと考えられるので、一応、共同不法行為の成否が問題となろう（ただ本類型事故において共同不法行為が成立すると明言するものはみつけられなかった）。共同不法行為が成立するためには、判例通説は、まず、行為者各自の行為が独立した不法行為を構成するものであることが必要であるとする<sup>15</sup>。この場合の不法行為とは広く損害賠償義務を発生させるものと考えられるから、不法行為の特殊形態とされる七一五条の使用責任や自賠法三条の運行供用者責任が発生した場合も含まれるものと解される<sup>16</sup>。因果関係については、加害者各自の行為と被害者の受けた損害との間に因果関係がなければならぬ<sup>17</sup>とされるが、共同不法行為の形態によっては、これを緩やかに解することも必要であろう<sup>18</sup>。

共同不法行為の理論的問題として、なにを共同するののかという問題があるが、共同不法行為の関連共同性は、主観的関連共同性を要せず、もっぱら行為の客観的関連共同で足りるとするのが、従来の判例及び通説の見解である<sup>19</sup>。本類型事故の場合にもこの客観的関連共同性は認められるであろう。その結果、共同不法行為者は連帯して賠償責任を

負うことになるが、この「連帯して賠償責任を負う」ということに関しては争いがある。すなわち、比較的過失の程度の低い駐停車自動車についても、損害全額の賠償義務を認めるべきなのか、それとも責任は過失の割合に応じて減縮されるのか、という点である。

通説は、民法七一九条の立法趣旨は、主観的共同があるか否かという内部関係とは無関係に、客観的共同があれば、全額の連帯責任を認め、被害者の保護を厚くしようとするものであるとして、各自の責任は全部義務であると説く。<sup>(21)</sup> すなわち、理論上は、いわゆる不真正連帯債務として全額の賠償義務を負い、負担部分はないと解している（これはとくに免除に関して問題となる）。しかし、この考え方に対しては、「一般の不法行為においては、行為者は自ら原因を与えた限度で責任を負うのが原則であり、民法七一九条一項前段は、連帯債務という形で損害賠償請求権を強化しただけのことであり、各行為者が自ら与えた原因を越えてまで責任を負うと解すべき根拠はない」という反対説がある。

いずれが妥当か。本類型事故についていえば、後者の方が妥当であると考えられる。というのも、本類型事故の場合、偶然性が介在して生じた事故ということができ、加害者間の主観的関連共同性はないといつてよく（駐停車自動車を避けようとして生じた事故においても駐停車自動車と回避自動車との間の共同不法行為の成立が考えられるが、それと比べると、本類型事故のほうがいっそう関連共同性は薄いものと考えられる）、かつまた、第二事故の駐停車自動車加害者の寄与度としては低い場合が多く、第二事故の加害者に、第一事故の加害者と同じ責任を負わせることに対しては、公平の観点からの躊躇があるからである。

もとより、同じく共同不法行為であっても、意思と行為を共に共同するものから、単に結果的に過失行為が競合したものでその幅は相当広いものがある。そうして、かような関連共同性の程度によっては、不真正連帯債務とすることが酷な場合もある。被害者の救済は考えなければならないが、それとともに、過失の小さな加害者の負担とい

うものも考慮されるべきであろう。そこで登場してくるのは、共同不法行為者間の過失割合を求償の訴えを待たずして当該判決で示すという考え方である。

その論理構成としては、(a) いわゆる割合的因果関係説<sup>23)</sup>に立つものや、(b) 相当因果関係に立つ損害については連帯債務を負うが、その範囲外の損害については共同行為者中の各自が与えた損害に応じて単独責任を負うとしたもの<sup>24)</sup>の他に、こうした共同不法行為上の理論的な問題を回避するために、(c) それぞれ別個の単独の不法行為としてつ、そのうえで一部連帯を認めるという考え方もあり、<sup>25)</sup> いずれも、過失の小さな加害者にとっては、賠償範囲が限縮されるという点で同じ効果をもたらすものとなっている。本稿で取り上げた判決で、割合的な責任を認めているものでも(たとえば「1」「5」判決)、どの論理構成に立つのかは必ずしも明らかではないが、共同不法行為が成立していると明言していない点から、(c) に立つものと思われる。

こうした割合的責任論によって、加害者間における公平は実現されるが、反面、この考え方は、従来の伝統的な共同不法行為理論とはあいられないのみならず、被害者の救済という観点からは、共同不法行為者の責任を強化したことに逆行するという問題もあり、この点に関して、「複数の者の行為が関与、競合して一個の損害を発生させた場合に、各行為者の負担する責任の量を考慮する上では参考となる見解であるが、七一九条一項前段の規定により複数の関与者に全額責任を負わせるのが妥当な場合をも含めたすべての共同不法行為に関して一部連帯を主張するのであれば相当ではない。」という批判もある。<sup>26)</sup> ただ、本類型事故のように、第一事故と第二事故を分けることができる事案においては、行為者各自のその因果関係の割合に応じて、責任を限定するということは認められよう。<sup>27)</sup> ともあれ、割合的責任を認めるにせよ、一方では、被害者の救済という観点も無視できないから、因果関係がはっきりと分別されるか、被害者が十分に救済される道が確保されている場合のみ妥当するという但し書き、留保を要するであろう。この点を踏まえて、私は、本類型事故においては、損害について寄与度が分別できる場合には、被害者の救済が確保さ

れることを条件として、原則として、共同不法行為の成立を否定して、各自単独の不法行為が成立し、その範囲で（一部連帯を含めて）責任を負うべきものと解したい。

(2) 割合的責任を認めた事例

本類型事故のように過失が競合して発生した事故については、各行為が損害の発生ないし拡大にどの程度寄与したかという観点から、賠償範囲を加害者ごとに画して、割合的責任を認めるという考えが有力になりつつあるが、いまだ支配的な見解に至ってはいないとされる。しかし、最近の判決では、共同不法行為と目される事案にあって、負担部分（過失割合）を認めるものは着実に多くなりつつあるように感じられる。ただ、その法的構成には微妙に違いがある。参考までにあげておくと、次のようなものがある。

(ア) 共同不法行為を構成するとした上で割合的認定をするものとして、①松江地益田支判昭和五二年四月一八日（交通民集一〇巻二号五六一頁）があり、保冷車が国道上で牛と衝突した後暴走して家屋に突入したという事案につき、右事故の原因は大部分が保冷車の過失にあったが、牛の保管上の過失がないとはいえないとして、牛の所有者の寄与度を一〇％と認め、その限度で賠償義務を認める。また、②東京地判平成元年一月二二日（交通民集二三巻六号一三三二頁）も、先行車が歩行者の頭部に衝突し、約五〇メートル後方より走行してきた後続車が轢過した事案につき、共同不法行為が成立するとしうえで、「共同不法行為者間に共謀等主観的関連共同性がなく、客観的関連共同性があるにとどまる場合であって、この共同不法行為によって生じた損害を区別することができるときには、前者の損害についてのみ同項前段の適用があるものというべきであり、後者の損害については当該不法行為者のみがその賠償を負うものと解すべきである。」として、「後続車による轢過は、瀕死の傷害を負った被害者の状態をさらに悪化させた限度で因果関係がある」として賠償範囲を限定している。③東京地判平成九年一月二九日（自動車保険ジャー

ナル一一九二号)では、信号機のない交差点に進入しようとした加害乗用車が、進路方向右側の一時停止道路から進出してきた自転車と衝突し、自転車の搭乗者が死亡したという事故につき、損害を賠償した加害者X(実際には保険代位した保険会社)が、事故は違法駐車中の大型貨物自動車に視界を妨げられたことが一因であるとして、この大型貨物自動車の保有車でありかつ使用者である被告Yに対して求償権を行使したという事案につき、その責任を認め(傍論で共同不法行為であると判示する)、「本件交通事故における、Aの過失は四〇%、X及びYの過失割合は六〇%であり、Yの負担割合は、右六〇%のうちの二〇%、すなわち、Aの受けた損害のうち一二%とするのが相当である。」としている。その他、共同不法行為であるとして一部連帯を認める「1」判決もこれに含めることができるものと思われる。

(イ)共同不法行為を構成するとした上で全部賠償を命じ、割合的認定についてはこれを否定し、求償権の行使によるべきとするものとして、④大阪地判平成五年一〇月二八日(交通民集二六卷五号一三三三頁)は、深夜、自動車専用道路の追越し車線上において、A車とB車とが停止し、その運転者及び同乗者が各車両の付近に佇立し口論していたところ、後続のC車が追突し、運転者、同乗者全員が死亡したという事案につき、共同不法行為者の賠償すべき責任の範囲については、事故の過失割合いかんにかかわらず、認容額の全額につき、被告らが不真正連帯債務者としての賠償責任を負うとして、「A車運転者に三五%、B車運転者に三〇%、C車運転者に三五%」の過失割合を認める。⑤新潟地長岡支判昭和四六年一月二九日(交通民集四卷一号一四九頁)があり、被害者である歩行者の死因となった傷害がいずれの車によるものか不明である事案(二重轢過・同一方向V)につき、客観的関連共同性ありとして七一九条一項前段を適用し全額の賠償を命じ、共同不法行為者内部の損害の負担割合は、共同不法行為者各人の過失の割合にしたがって定められるべきことになるが、それは共同不法行為の成立とは直接関係ない」と判示する。同様に、⑥岡山地判平成六年二月二八日(交通民集二七卷一号二七六頁)では、交差点を右折した加害車(普通貨物自動

車) Aが横断歩道を青信号にしたがって横断中の被害者に衝突して、同人を路上に転倒させ(第一事故)、その三分後に時速五〜六〇キロメートルで同交差点に進行して来た加害車(普通乗用自動車) Bがこれを轢過して死亡させた事故(第二事故)につき、「第二事故は致命傷を与えて死亡に至らせたものであるから、結果に対する直接的原因力の観点からみてこれによる損害全部を賠償すべき合理的根拠がある」とし、他方、第一事故は、「それによって被害者に与えた障害は治癒する程度のものであったが、第二事故は第一事故の必然的結果といふべきであり、第一事故加害者は救護義務を怠ったことから、同じく被害者死亡による損害全部を賠償すべき合理的根拠がある」とした上で、それらは連続受傷による一個の死亡事故と評価しうることをも考慮して、いわゆる客観的共同による共同不法行為の成立を認めて全額賠償を命じ、被害者は路上横臥者として過失相殺すべきとの加害者側主張に対しては、事後の求償関係により共同不法行為者相互の調整を図るべきものとした。

(ウ) 割合的因果関係説に立つと思われるものとして、前出「c」判決があり、「第二車が果たした寄与度・影響度を考慮して、その責任割合を損害の二割として、その範囲で第一車と連帯責任を負う」としている。

(エ) 共同不法行為を否定し、別個の不法行為であるとしたものとして、⑦津地方裁判所四日支部判決昭和五一年七月一日(交通民集九卷四号九四八頁)があり、被害車の乱暴な運転に立腹した第一加害車が、被害車を追い越しまだ同車の前で急停車をしたため、被害車も追突を免れるために急停車をしたところ、後続の第一加害車が被害車に追突したという事案につき、共同不法行為の成立を否定し、「それぞれ別個の不法行為の併存が原告の受傷と同一の結果を招いたにすぎず」とし、第一加害車、第二加害車とも五割の寄与度があるとして分割責任を認めた。これは、判例が客観的関連共同性があれば共同不法行為が成立し、各加害者が全体の損害について賠償義務を負うことにならざるを得ない、という結論を避けるためであったと思われる。その他、「5」判決は、加害者ごとの過失相殺を行っており、実質的にはこれに含めることもできるものと考えられる。

## 四 結 び

以上、本類型事故についてみてきたが、駐停車自動車の責任については、かつていわれていたような「止まっているから責任はない」とはますます言えなくなってきたように思われる。民法七〇九条から自賠法三条への責任論の比重の推移は、危険責任という観念を拡大するものであり、危険物である自動車を利用管理する者は、公道にある以上は当該自動車が他車に対して危険を現実化しないようにすべき義務があるといえよう。

ただ、本類型事故に関していえば、その責任は、他の駐停車自動車に起因する追突事故や非接触事故の場合には、駐停車自動車が事故を誘発したゆえに責任を負うといえるのに対して、本類型事故では、事故を誘発したというよりも偶然性が介在して生じた事故という側面が強く、結果的に、不適當な駐車ないしは停車により第一事故の損害を拡大するに至ったものであり、いわば幫助的なものといえることができ、基本的には第一事故の加害者よりも責任は小さいものといえるであろう。そして、そのことが現実の責任負担の上でも反映されるように、共同不法行為として連帯責任（全額賠償）を負うというのではなく、その加害者間の寄与度に応じた責任というものが考えられるべきであると思われる。

従来の通説的な考え方では、共同不法行為の成立には客観的な関連共同性があれば足りるから、第一事故加害者と第二事故加害者の過失が競合した本類型事故にあつては、共同不法行為が成立し、したがって第二加害車たる駐停車自動車は全額責任を負う、という結論に至ると思われるが、それでは、本類型事故の場合、過失の小さい駐停車自動車にとっては酷であり、結論的にみて妥当ではないように思われる。結論的妥当性を重視するならば、事故（もしくは損害）の発生について、駐停車自動車がどのように原因力を与えていたか（寄与度を有していたか）が問われるべ

きであり、まず、駐停車自動車の存在と事故の発生・損害についての因果関係の分別、すなわち、第一事故と第二事故が分別できるならばその責任も分別し、かつ、損害に対して両当事者が及ぼした原因力を分別し、責任の範囲を画することがもつとも公平に沿うものといえよう。これは現代の自動車工学、事故状況の精査によってかなりの程度可能であろう。その論理構成は、共同不法行為の成立を認めつつ割合的因果関係論によることでもほぼ同様の結論に達すると思われるが、基本的には、(被害者の救済に支障がでないという条件付きではあるが)単独の不法行為が重なったものとして、その因果関係の範囲内で責任(一部連帯を含めて)を負うと解すべきものと考ええる。

これには法解釈上、異論もあろうが、すでに述べたように、今日の共同不法行為の理論は必ずしもすべての不法行為類型に適したものでなく、共謀による不法行為や公害等に適したものであっても、本類型事故のように、不法行為者間に意思の共同がなく、事故を加害者ごとに分別することができるような事例においては、必ずしも適したものとはいえず、従来の通説的な考えを乗り越えた考えが望まれよう。本類型事故における裁判例の中でも、共同不法行為の成立を明言するものがあまりないこともそのような理由からと考えられる。

最後に、駐停車自動車に起因する事故の責任問題において、共通する課題は、違法駐車を過失との関係でどう捉えるかという点であるが、それだけで直ちに過失があるとみるのは妥当ではなく、事故類型ごとに、事故の状況に照らして判断基準を考えていくことが必要だと思われる。違法駐車でありながら責任を否定する場合、多くの判決では、過失そのものについては不明瞭な判断しか示さず、因果関係を否定することによって責任を否定するものが多いが、道交法違反の過失と損害発生についての過失は別個のものであるとして、過失を否定することも可能であると思われる。



- (1) 本稿でいう「自動車」とは、運行供用者責任が発生する車両という意味で、自賠法二条に従い、「道路運送車両法第二条第二項に規定する自動車（農耕作業の用に供することを目的として製作した小型特殊自動車を除く。）及び同条第三項に規定する原動機付自転車」をいうものとする。
- (2) なお、この資料からは、 $Y_1$ 、 $Y_2$ （ $Y_1$ の運行供用者責任）、 $Y_3$ （ $Y_2$ の使用者責任）の責任は不明であるが、各々に割合的責任を認めているところから、当然肯定されよう。
- (3) 拙稿「駐停車自動車の民事責任——追突事例——」徳山大学論叢三九号（一九九三）二四六（二三）頁。
- (4) 拙稿「駐停車自動車の民事責任——非接触型事故——」徳山大学論叢四三号（一九九五）一八七（一八）頁。
- (5) これについては温情判決という新聞の見出しもあったという（判時一〇三二号二〇頁、判夕四六三号一二三三頁参照）。たしかに、ダンパーは違法駐車ではなく、また、本件事故の回避可能性も薄く、もしブルドーザーに自賠責保険がついていたならば、この訴訟そのものも変わっていたものと思われる。
- (6) 駐停車自動車から第一事故の加害者に対する損害賠償請求がなされることもあり、東京地判平成五年二月二日（交通民集二六卷六号一五七六頁）は、パーキングエリア内に駐車中（時間制限駐車区間であり駐車していたときは駐車が許される時間帯であった）のX運転の乗用車に、客待ちのために駐車していたA車（タクシー）が、Y車に追突されたはずみで玉突き衝突した事故で、XからYに対して車両損害について損害賠償請求したという事案につき、Xの損害賠償請求を認めた上で、「本件事故現場付近は、片側三車線という広い道路の割には、夜間の交通量は少なく、パーキングエリアに夜間駐車しても、残り二車線の交通の妨げとなるものではないことから、原告側において、本件事故現場のパーキングエリア内に駐車したことに、何ら非難すべき点はなく、このことを理由とする過失相殺の主張に理由がない。また、被害車両につき駐車灯を点灯することなく駐車したとしても、前示の事故態様からすると、この事実が事故発生に寄与したということができないから（仮に、駐車灯を点灯していたとしても、加害車両はA車を出発点とする玉突き衝突しており、被害車両は同様の被害を受けていたものと推認される）、この点を理由に過失相殺することができない。」として過失相殺を認めなかった。
- (7) いわば、刑法における「原因において自由な行為」のように、駐車する時点で、事故を予見し、これを回避すべく方策をとる義務が発生すると考えられよう。
- (8) 運行供用者責任の場合は、運行供用者側に免責事由についての立証責任がある。運転者の不法行為責任は否定したが、所有者の運行供用者責任は肯定した例として、東京地判昭和六一年六月二六日（交通民集一九卷三号八六三頁）がある。事案

は、A車が制限速度を約二〇キロメートルを超えて速度で走行中、反対車線から直前に進入して来たB車と衝突し、その後車両操作が不可能となって反対車線上に逸走していき、C車と衝突し、C車の運転者が死亡したというもので、A車の運転者の不法行為責任と同じくA車の所有者の運行供用者責任が問われたが、運転者の速度違反と事故との間には事実因果関係を認めるに足りる証拠がなく、他に過失行為も認められない、として運転者の民法七〇九条による責任は認めなかったが、A車の所有者の運行供用者責任に関しては、A車運転者の速度違反行為とC車との衝突事故との間に事実因果関係の存在の可能性ないし疑いを認める余地が存しており、「運転者が自動車運行に関し注意を怠らなかつたことの証明」がなされたとはいえないとして同会社の運行供用者責任を認めた。このように過失の有無の立証が当事者のいづれからも困難である場合は、運行供用者責任を主張したほうが勝訴しやすいといえよう。

(9) 判例は固有装置説に立っているが、多分に危険性説を意識した、修正された固有装置説とでもいふべき緩やかな解釈をとっている。学説においては、ほとんどが車庫出入り説ないしは危険性説を支持するが、いずれにおいても駐車車を運行にあたると解している。この点については、拙稿・前掲注(一)二三八(三)頁でも触れているので本稿では立ち入らない。

なお、運行概念の詳細、変遷については中村行雄「自賠法における『運行』および『運行によって』」『現代損害賠償法講座』3(日本評論社、昭和四七年)一〇六頁以下を参照されたい。

(10) 芝田俊文「事故の競合」『裁判実務体系8』(青林書院、昭和六〇年)一〇八頁は、この点について、「しかし、二重事故において、先に裁判例を検討したような被害者が第一事故の結果はほとんど不可避的に第二事故の場におかれたという関係が認められる場合には、予見可能性を持ち出すまでもなく、全額責任を負うことにならう。」と説く。不可避的な場合はその通りだと思われる。

(11) 交通事故の裁判例の多くは、過失を主観的な注意義務違反としてではなく、客観的な結果回避義務違反としているが、予見可能性についても、実は予見義務である場合が少なくない。

(12) 東京地判平成五年二月一日(交通民集二六卷六号一五〇三頁)は、駐車違反の乗用車に原付自転車を追突し死亡したという事故について、「本件事故当時の交通量、見通し状況、被害者にとつての回避可能性、従前の追突事故の有無、被害者の追突状況などの諸点を総合すると、いわゆる駐車違反があったとはいえず、駐車禁止場所に駐車したことによって本件市道の交通の危険が増大し、その結果として本件事故が発生したということはできず、右法規違反自体が本件事故発生についての過失ではなかつたといふべきである。」として、責任を否定した。

- (13) このほか、適法駐車でも過失を認めたものはいくつかあり、例えば、名古屋地判昭和六一年一月三一日(交通民集一九卷一七三頁)は、駐車禁止規制はなかったが駐車車両の過失ある運行によって非接触事故が発生したとしている。
- (14) 加藤一郎『不法行為・増補版』(有斐閣、昭和四九年)七二頁。幾代通『不法行為』(筑摩書房、昭和五二年四四頁注(2))。
- (15) 最判昭和四三年四月二三日民集二二卷四号九六四頁。
- (16) この点に関してはあまり論じられていないが、無過失責任との関係で、無過失行為とそれ以外の過失行為との間にも共同不法行為の成立が認められるであろう。加藤一郎編『注釈民法(19)』(有斐閣、昭和四〇年)三三四頁「徳本鎮」参照。
- (17) 大判大正八年一月二日民録二五輯八二四頁。前掲注(16)『注釈民法(19)』三三四頁「徳本鎮」参照。
- (18) 篠塚昭次編『判例コンメンタール5民法Ⅲ』(三省堂、一九七七)六八三頁「浅野直人」は、(七一)九条一項後段の場合には、各自の行為と損害の間に因果関係は不要であるとする。なお、判決の中には、「共同不法行為における各行為者の行為の間に右の場合より、いっそう緊密な一体性が認められるときは、一つの行為がそれ自体としては結果の発生との間に因果関係が存在しないと認められるような場合においても、結果に対して責任を免れないことがあると解される。」(津地四日市支判昭和四七年七月二四日判時六七二号三〇頁)とするものもある。
- (19) 最判昭和三年三月二六日民集一一卷三号五四三頁。前掲注(16)『注釈民法(19)』三三六頁「徳本鎮」。
- (20) とくに一項後段は、被害者保護を厚くするため、因果関係を推定したものであるとする説が有力である。加藤・前掲注(14)二二頁、前掲注(16)『注釈民法(19)』三三七頁「徳本鎮」。
- (21) 加藤・前掲注(14)二〇五頁、前掲注(16)『注釈民法(19)』三三八頁「徳本鎮」。
- (22) 川井健・判夕二二五号五八頁、「共同不法行為の諸問題」『実務民訴講座3』(日本評論社、昭和四四年)三〇七頁以下(とくに二二四頁以下)、判例評論一〇四号二五頁等。
- (23) 損害への原因力をもって責任を画する考え方に、割合的因果関係論があり、これはもともと、被害者のもつ病的素因をいづれが負担すべきかという問題に対して、損害の公平なる分担を重視する立場から、これを被害者側に負担させるべく提唱されたものと考えられるが、本類型事故のような連鎖的競合事故においてその責任範囲を画する上でも有益なものと考えられる。割合的因果関係論については、野村好弘「因果関係の本質——寄与度に基づく割合的因果関係論」(交通事故紛争処理センター編『交通事故損害賠償の法理と実務』六二頁)、同「因果関係の程度に応じた割合的責任の考え方」(野村好弘編『交通災害における損害賠償、保険及び社会保障』八頁)、小賀野昌一「割合的因果関係論の基礎的考察」(交通事故紛争

処理センター編『交通事故賠償の法理と紛争処理』(三〇頁)を参照されたい。

(24) 最判昭和二十九年四月二日民集八巻四号七九四頁。

(25) 判決の中で、各々の不法行為の責任を論じ、かつ一部連帯を命じるものはこのように解してよいと思われる。ただし、これらが、共同不法行為は行為者相互に主観的共同がある場合のみ妥当するという見解(主観的関連共同説)に立つものか否かは明らかでない。従来の判例の立場からはこの説には立ちにくいであろう。もっとも、最近の判決の中には、この全額連帯という点を慎重にとらえ、「数人の者が本条一項の規定によって共同不法行為者として直接的な余因のない損害についても責任を負うためには、数人の者が加害の故意をもって共謀して集団的行動をとったとか、加害の故意がない場合であっても、数人の者が主観的共同の意思をもって集団的に行動し、その集団的行動のゆえに他人に損害を与え、かつ、数人の者に右加害についての過失があるような場合でなければならぬものと解するのが相当である。」と判示するもの(東京地判平成四年四月二三日判タ七九五号二〇四頁)がある。なお、主観的関連共同説を採るものに、森島昭夫『不法行為法講義』(有斐閣、一九八七)九九頁以下、前田達明『不法行為帰責論』(創文社、昭和五三年)一八〇頁以下、がある。

(26) 芝田・前掲注(10)一〇八頁。

(27) 東京地判平成元年一月二一日判時一三三二号九六頁は、二重轢過事故につき、「甲車に轢過されて致命傷を負った被害者がその直後乙車に轢過されて即死した事故については、加害者運転車兩名に共謀がある等特段の事情がない限り、乙車運転者の行為とそれに先行していた甲車の衝突により被害者に生じた損害との間には因果関係はなく、乙車による轢過は、瀕死の傷害を負った被害者の状態をさらに悪化させたことのみ因果関係があるというべきである。」と判示する。