

駐停車自動車の民事責任

——非接触型事故——

野村泰弘

目次

- 一 はじめに
- 二 裁判例
- 三 責任原因
- 四 過失相殺——共同不法行為との関連で
- 五 結び

一 はじめに

駐停車中の自動車に起因する非接触型事故とは、後続車が、駐停車中の自動車には直接接触しなくとも、これが存在したために、これを避けようとして対向車や電柱等に衝突・接触したというような場合をいう。広く非接触型事故

という場合には、①自転車のそばをトラックが通行しその風圧によって転倒し損害を生じるような場合や、②A車の運行が原因で、これを避けようとしてB車がハンドルを切ったが、Cに衝突・接触したというような場合も含まれるが、これらの場合にはなんらかの加害行為（作為）があるのに対して、本稿が対象とする駐停車中の自動車をめぐる非接触事故の場合には、駐停車自動車には直接の加害行為というべき行為がなく、直接的にはこれを避けようとした自動車の運転操作ミスが原因となって事故が発生したものである（そのためこの類型では被害者の一方的過失事故として処理されるケースも少なくない）。

駐停車中の自動車に起因する非接触型事故の典型的な例としては、片側一車線の道路で駐停車しているA車を後続のB車が避けようとしてセンターラインを越えて対向車線を進行してくるC車に衝突した場合が考えられよう。この場合、被害者として第一にC車、第二にB車が考えられるが、C車の損害についてみれば、直接の加害者はB車であり、場合によってはA車との共同不法行為も考えられるであろう。B車の損害についてみれば、その被害はもととはといえばA車の駐停車に原因があるものとして、A車に対して損害賠償を請求することもあり得ようし、C車に速度違反等の過失がある場合には、A車とC車の共同不法行為が成立することもあろう^③。

こうした駐停車自動車に起因する非接触型事故（以下、「本類型事故」という）では、まず、駐停車自動車に責任が認められるのが問題となるが、本類型事故では、加害車たる駐停車自動車と被害車が接触していないので、そもそも駐停車行為と被害車の損害との間に因果関係があるのかという点が問題となる。次に、因果関係が認められるとしても、駐停車自動車にはどのような過失があるのか問題となる^④、運行供用者責任においては、「運行によって」にあたるかが問題となろう。

さらに、この類型では被害者（特にB車）にも過失があると思われるので、過失相殺が問題となるが、前記のような典型的なケースでは共同不法行為が問題となり、過失相殺の延長線上の問題として、共同不法行為者間の負担部分

についても問題とならう。

本稿では、この類型の裁判事例をいくつか取り上げた上で、これらの問題点を中心に、駐停車自動車の責任の本質および責任の程度等を検討していきたいと思う。

二 裁判例

この類型の事故は数は少ないが、以下のものがあり、これらをもとに検討をすすめて行こう。

「1」大阪高判昭和五六年八月二八日交通民集一四卷四号七九七頁・判時一〇二九号七八頁

事案は、夜間、幅員五・五メートルの南北道路とそれよりもやや狭い東西道路が交わる見通しのよい交差点内において、客扱いのため停車（交差点内もしくはその側端から五メートル以内は駐停車禁止）したタクシー甲車（A運転、B会社所有）を、後続のタクシー乙車（C運転、D所有）が追い越すために対向車線に進入し、前方から直進して来たX運転の自動二輪車と正面衝突して、Xが路上に転倒受傷し、後遺障害を受けたというもので、Xから交差点内で停車していた甲車の所有者であるBの加入しているY保険会社に対して自賠法三条及び一六条一項に基づき保険金が請求され、その前提として運行供用者責任の成否が争われたものである。

原審の大阪地裁は、「直進車双方の運転者が前方の安全確認という運転者として要求される最も基本的な注意義務さえ尽くしていれば、一般に本件事故は発生する余地がまったくなかったことにかんがみれば、右側方を通過する乙車と対向直進車の運転者が、ともに前方の安全確認を怠って衝突事故を引き起こすというようなことは、甲車を交差点内に停車させたAといえども通常予測し得ない出来事というべきであるから、甲車を交差点内に停車させた行為と本件事故発生との間には、相当因果関係がないといわなければならない。」と判示したが、大阪高裁は次のように判示して、甲車の所有者であるBの運行供用者責任を認めた。

判旨（責任原因）「本件事故は、Cが、甲車の右側を通過するに際し、進路前方の安全の確認を怠った過失と、Xが自車の進路上を対向してくる乙車についてその発見が遅れ、かつ、何らの回避措置をもとりにえなかったという過失とが競合して惹起されたものということができるが、甲車の本件違法停車もCの前記過失を誘発助長したことによって本件事故の原因をなしており、しか

も、同車の運転者であるAは同車の本件違法停車が本件交差点に進入する他車の見通しを妨げ、特に後続車に対しては自車に注意を奪われて前方注視義務に支障を来すことは当然予測し、又は予測可能な状態にあったものと認められるから、本件事故は甲車の本件違法停車と相当因果関係があり、同事故は同車の運行によって発生したものであることができる。」

（過失相殺）「Xは南北道路を本件交差点に向けて南進中、自車前方を注視し、もしその進路上に対向車が侵入してくるときは、その動静に注意し、減速、停車、回避等同車との衝突を防止する措置を構すべき注意義務があったにもかかわらず、乙車の侵入が突然であったこともあって何らなすことなく直進し、本件事故に至ったことが明らかであるから、本件事故についてXの過失も否定できない。」として、認定損害額より一割を減じた。

本件事故は駐停車自動車に起因する非接触型事故の典型的なケースである。原審判決と本判決とは判断が異なっているが、その違いは、予測可能性及び過失についての判断の違いによつてゐる。原審では予測可能性を否定しているが、本判決では「見通しを妨げ、特に後続車に対しては自車に注意を奪われて前方注視義務に支障を来すこと」を予見すべきだとして相当因果関係を認めている。

この相当因果関係の前提となる予測可能性の判断について、潮見判事は、乙車の過失をも予測可能な事実に含ましめ、事故当時に通常人が知りうべき事情を基に行われる予測可能性の有無の判断とは異質なものを含んでおり、そこで行われている判断は、事後的に事故時に存在したあらゆる事情を基礎として客観的に「運行」の与えた原因力の程度を評価するという判断であり、むしろ原判決の判断の方が通常の予測可能性を中心とした相当因果関係の判断に近しいといわれる。

たしかに、現実には、駐停車しようとする者は、後続車が自車に追突せずによく回避してくれることのみを期待し、これに対する結果回避のための措置としてブレーキランプやハザードランプの点灯等はするものの、回避後の事故発生についてはほとんど考慮の範囲外にあるのではなからうか。その意味では、本件事故について甲車の運転者A

に予測可能性があるとすることにはやや予測可能性の範囲を拡張し過ぎるきらいがあるともいえる。それでは回避後、いったいどのくらいの時間、距離について予見すべきなのかという問題も残ることになる。ただ本件のような事案についていえば、予測可能性の問題は道路の幅員と大きな関わりを持つと思われる、本件の場合、道路の幅からすれば、回避車は対向車線に入らざるを得ず、事故の発生する蓋然性を高めることになり、このような状況では、停車する自動車としては回避後自車線に戻るまでの相当な間の事故の発生は予見すべきであったといえよう。したがって結論的には本判決のほうが妥当と思われる。

過失相殺については、本判決では一割しか減額しておらず、原判決とも比較して、意外かつ甲車にとって酷なように思えるが、これは、被害者対加害者側、すなわち甲車のみならず乙車の過失をも含んでのものとと思われる。過失の大小からいえば乙車の方が甲車よりも大きいと思われる、本来ならば乙車も共同被告とされるべき事例ではなかったかという疑問が残る事例である。

〔2〕名古屋地判昭和六一年一月三一日交通民集一九卷一号一七三頁

事案は、昼間、センターラインのある幅員約八・一メートルの見通しの悪い急カーブの入り口付近に停車中（駐車禁止場所ではない）の二台の観光バス Y_1 車と Y_2 車（いずれも Y_3 会社所有）を避けようとして中央車線を越えて対向車線を走行したA運転の乙車（貨物自動車、B会社所有）が、対向車線からくるC運転の自動二輪車と衝突し、Cが死亡したというもので、B会社と交通共済契約を結んでいた交通共済協同組合Xが被害者に損害の全額を支払ったうえで、観光バス二台の営業主体である Y_3 会社及び運転者である Y_1 、 Y_2 に対して、それぞれ運行供用者責任、使用者責任、不法行為責任に基づき、求償を求めたものである。

判旨（責任原因）「本件事故はAが Y_1 車と Y_2 車の右側を通過するに際し、道路中央線を越えて対向車線を進行し、進路前方の安全確認を怠った過失により、C車の発見が遅れたため惹起されたものということが出来るが、本件事故現場付近道路は駐車禁止規制こそなされていないものの、前記の通り、急な右カーブになっており、A車進行方向からも、C車進行方向からも見通しが不良であり、被告ら車両が駐車すればその車体右側端から道路中央線まで約一メートルしか残らないこと等から、 Y_1 車、 Y_2 車の本件事

故現場付近駐車も、Aの前記過失を誘発助長したことにより本件事故の原因をなしており、被告らは被告ら車両の両側の本件駐車が本件事故現場道路の前方の見通しを妨げ、二四メートル位以上にわたり右A車の対向車線進行をやむなくすることは当然予測し、又は予測可能な状態であったものと認められるから、本件事故は、Y₁車、Y₂車の本件駐車と相当因果関係があり、同事故は、Y₁車、Y₂車の過失ある運行によって発生したものとすることができ、またY₃会社はY₁、Y₂の使用人としてかかる場所方法による駐停車を避けるようY₁、Y₂を指導・監督すべき注意義務を怠ったことが認められる。」

〔過失割合Ⅱ負担部分〕「B、Aおよび被告らは共同不法行為者または使用者、運行供用者として連帯責任を負い、XはB会社との間に結ばれた交通共済契約に基づき前記のとおり代位弁済をしたことにより求償権を取得したものであるところ、その場合の各自の負担部分はその過失の割合、運行支配、運行利益の帰属割合など諸般の事情を総合して公平の見地により定められるべきである。前記認定の事実を総合すると、本件事故におけるAらと被告らの各負担部分は、A、B合計八二%、Y₁・Y₂各四・五%、Y₃会社九%と認めるのが相当である。」

本件も「1」と同様の事案であり、ほぼ同様の論理で駐停車自動車の責任を認めている。本判決の特色は、本件訴訟が保険金を支払った保険会社から他の共同不法行為者に対する求償を求めるものであったため、負担部分（過失割合）が正面切って論じられている点である。このように共同不法行為者として連帯責任を負う場合、各人はその全額の賠償責任を負い、負担部分を越える出情については他の共同不法行為者に求償することができるが、しかしそれならばはじめから、損害額全額の賠償を認めるのではなく、負担部分に応じた賠償を認めることが訴訟経済上も妥当なのではないかという疑問も生じるのである（この点については後述する）。

〔3〕大阪地判平成二年九月一七日判時一三七七号七六頁

事案は、夜間、終日駐車禁止の規制がなされている中央線の標示のない幅員四・七メートルの東西にのびる見通しのよい直線道路の南側には甲車（大型貨物自動車、Y₁運転、保有者Y₂・Y₃）が車体を約四〇センチ車道にはみ出した状態で西向きに、また、その西方約一九メートル先の本件道路北側には乙車（普通貨物自動車、訴外B運転、保有者Y₄会社）が車体を約七〇センチ車道には

み出した状態で東向きに、ともに駐車灯を点けずに駐車していたところ（乙車の方が後に駐車した）、訴外Aは自動一輪車（A車）の後部座席にXを同乗させ、甲車の後方から西に向かって（制限速度は三〇キロのところ）毎時五〇ないし六〇キロメートルの速度で運転走行し、また、丙車（普通乗用車、Y₅運転・Y₆会社所有、役員Y₇）は、時速三〇ないし三五キロメートルの速度で乙車の後方から東進していたが、ともに、駐車車両や対向車線を走行中の自動車を認めた時点では危険な状態になるとは考えなかったもので、やや中央付近に進路を変えただけでそのまま進行していた。ところがその後もなお丙車がそのまま道路中央付近を進行してきたので、Aは、甲車を避けて道路中央寄りの進路をとれば丙車と衝突することになり、そのまま直進すれば甲車に衝突することになると危険を感じ、甲車の後方一〇数メートルの地点で急制動をかけたが、その操作が未熟であったために転倒し、Xは投げ出され、丙車右前部に衝突して外傷性脳幹損傷の障害を受け精神的に廃疾の状態になり、後遺症該当級表一級相当の後遺障害が残ったというもので、Xから、運転者Y₁、Y₅に対しては不法行為責任、保有者Y₂、Y₃、Y₄、Y₆、Y₇に対しては運行供用者責任に基づき損害賠償を請求したというものである。

判旨（丙車関係）「Y₆がA車を認めた後、その動向と乙車との距離関係に注意を払っておれば、右時点以前の乙車の側方通過中においても、甲車の側方付近でA車と離合することになることを認知することができ、前記のような危険性、または少なくとも危険感を抱かせて事故発生に至らせることの予見可能性はあったものと認められるから、Y₅には、少なくともAに危険感を抱かせてバランスを失う危険性のある急ブレーキを掛けさせた過失があるといふべきである。従って、Y₆は民法七〇九条に基づきXの損害を賠償する責任がある。」「Y₆が丙車の所有者であるから、丙車はY₆の運行の用に供されていたものと推認されるから、Y₆は自賠法三条に基づき損害を賠償する責任がある。」「丙車は、Y₇のためにも運行の用に供されていたと認めるのが相当であるから、Y₇は、自賠法三条に基づき損害を賠償する責任がある。」

（乙車関係）「乙車の本件駐車は運行にあたるというべきである。…本件道路が駐車禁止であること、すでに甲車の駐車がなされていることを知りながら本件事故現場に乙車を駐車し、…事象的因果関係が認められ、…前認定の通り、右両車とも駐車灯を点灯していない上、…高速走行車両の存在も予見可能であること等を考慮すると、乙車の本件駐車には、事故を誘発する危険性があり、本件事故は右危険が現実化したものといふことができ、右駐車と本件事故との間には相当因果関係を認められるから、本件事故は乙車の運行によって生じたものといふことができる。従って、Y₅は自賠法三条に基づき損害を賠償する責任がある。」

（甲車関係）「前認定の事実によれば、訴外Aが対向車の予想に反した動向に気づいたときは、駐車車両が危険な障害物として立ちふさがっていたことが不適切なブレーキ操作を招き、このことが本件事故の原因になっていると考えられるところ、…本件現場

に前認定のような態様で甲車を駐車すれば、本件のように対向進行してきた車両が駐車車両の近くで離合する際、相手車又は駐車車両との距離の判断を誤って駐車車両に近付いてから慌てて不適切な運転操作をすることから生じる事故が発生することは十分に予見可能であるといえることができる。従って Y_1 には右のような結果を予見して本件事故現場での甲車の駐車を回避すべきであるのにこれを怠ったという本件事故と相当因果関係のある過失があったといえるべきであるから、本件事故によって X の被った損害を賠償する責任がある。」(「 Y_2 ・ Y_3 が本件事故当時、甲車を自己のために運行の用に供していた者であることについては争いがなく」)本件事故は丙車の運行によって生じたものといえることができる。従って、 Y_2 ・ Y_3 は、自賠法三条に基づき、本件事故により原告が被った損害を賠償する責任がある。」

(責任関係)「本件事故は、甲車及び乙車の駐車行為によって惹起された危険な状態と、被告 Y_2 の過失ある行為とが関連共同して発生したものであるといえることができるから、以上の被告らの責任は、民法七一九条一項前段所定の共同不法行為の関係に立ち、 Y_1 らは、各自、 X に対し、後記損害を賠償すべき義務がある。」

(過失相殺)「 X がヘルメットを所持しておりながら着用しなかったことが、前認定のような重篤な後遺障害を生ぜしめた原因になっているものと推認され、また、 A は免許取得後間がなく他方 X は A 車の所有者で自らも運転経験があったのであるから、走行の安定を失いやすい単車の同乗車として、自己の身体・生命の安全のためにも、訴外 A の運転状況に留意し、危険な運転を制止すべきであったのに、前認定のとおり、制限最高時速を二〇ないし三〇キロメートルも超過する高速度で A 車を走行させている訴外 A に制止や注意をすることなく漫然と同乗していたものであり、前認定の本件事故の態様によれば、右高速走行が本件事故の主要な原因となっていると考えられるから、原告の損害額の算定にあたっては、以上のヘルメット不着用及び速度違反者への漫然同乗の点を過失として斟酌して前認定の損害額からその四割を減じるのが相当である。」

本件事案は、「1」「2」とはやや異なり、被害車およびこれと衝突した丙車とも、駐停車自動車を避けようとして事故に至ったものであり、本判決は、甲・乙・丙車の過失が競合して発生した事故であり、共同不法行為を構成するとしている。しかし本判決は、共同不法行為者間の負担部分については判示していない。「すでに甲車の駐車がなされていることを知りながら」と判示するように、負担部分については、後から駐車した方が負担部分が大きいたっているようにも思える。たしかに甲車だけであったならば、あるいは、もう少し距離を置いて乙車が駐車していたな

らばこの事故は防げたかもしれない。その意味では後掲「7」判決のように、加害者ごとに過失相殺をすることも考えられてよかったと思われる。また、本判決ではAのブレーキ操作上の過失についてはほとんど論じられず、また、過失相殺においても被害者側の過失として斟酌されていないが、Aの過失も本件事故の一原因になっており、若干疑問の残るところである。⁶⁾

「4」大阪地判平成六年二月二三日自動車保険ジャーナル一〇九一号

事案は、夜間、幅員九メートルの中央線のある直線道路の左側に違法駐車中のY₂車（大型貨物車）を避けて、中央線を越えて走行してきたX運転の自動二輪車が、同じく、駐車車両（A車）を避けて、道路中央付近を中央線をまたいで対向走行してきたY₁車（乗用車）と衝突し傷害を受け、Xから、Y₁、Y₂に対して、それぞれ運行供用者責任、使用者責任に基づく損害賠償を請求したというものである。

判旨（Y₁について）「Y₁にも前方注視を怠って進行した過失が認められ免責の抗弁は理由がない。」

（Y₂について）「本件事故は、本件事故現場付近に駐車禁止にもかかわらず、Y₂車が駐車していたため、原告車の円滑な進行を妨げ、原告が南北道路中央線付近の南行車線を進行せざるを得なくなったこともその発生原因となったことは否定できず、同車の運転者にも本件事故における過失があり、右事故態様、Y₂車の駐車位置等によると右駐車行為と本件事故とは相当因果関係があるから、被告Y₂は、その従業員の業務中の過失による事故として、使用者責任を負うことになる。」

（過失相殺）「道路中央付近を進行中の原告の前方注視を怠った落ち度も否定できず、四割の過失相殺はやむをえないというべきである。」

本件は「3」とほぼ同様の事案であるが、「3」と異なり、Xの衝突の相手方である対向車Y₁に中央車線付近走行を余儀なくさせた駐車自動車（A車）は被告とされていない。

〔5〕東京高判平成三年七月二十九日判時一三九八号六九頁（判夕七九〇号一〇四頁）

事案は、昼間、片側一車線、幅員約六メートル（場所によって広いところと狭いところがある）、極めて見通しの悪い右カーブにおいて、いわゆるローリング族の取締りのためA運転の甲車（警察車両、Y県所有）が道路左端に（警察車両からセンターラインまで約一・六メートル、反対車線の端まで五・三メートル空けて）停車していたところ、これを避けようとして、後続の乙車（大型貨物自動車）が速度二五キロの低速でいったん対向車線にはみ出しその側方を通過し走行車線に戻ろうとしたとき、対向車線を速度超過（速度制限三〇キロのところを時速八〇キロ以上の高速度）で走行してきていたX運転の丙車（自動二輪車）を発見し、急制動の措置をとったが、転倒して滑走して来たX及び丙車と衝突し、Xが死亡したというもので、Xの相対人からY県に対し、国家賠償法一条に基づいて損害賠償請求をしたというものである（本件事例では回避自動車である乙車は被告とされていない）。

原審の横浜地裁（平成二年二月二十五日判決）は、「本件現場道路は片側一車線で幅約六メートルと狭く、警察車両の停車位置の先は極めて見通しの悪い右カーブとなっているところ、…大型車も含めて、後続車両が反対車線にはみ出して進行し、対向車両と衝突する危険があることを予見すべきであったというべきである。したがって、停車車両の運転者でありかつ交通取締りに従事している警察官であるAとしては、停車後も、絶えずバックミラーなどで後続車両の有無動静に注意し、とくに乙車のような車幅の広い後続車両を発見した場合には、警察車両を速やかに前方の見通しのよい地点まで移動させるか、あるいは、何らかの方法で停止合図を送り、後続車を停車させるなどして、後続車両のはみ出し通行を防止すべき注意義務があったといわなければならない。…しかるに、Aは、停車後後続車両である乙車が甲車の右側方を通過するまでその接近に気づかなかつたのであるから、後続車に対する注意を怠り、漫然はみ出し通行をさせた過失があるものといわなければならない。」と判示して国家賠償責任を認めた（過失相殺として五割の減額）が、東京高裁は次のように判示して責任を否定した。

判旨「本件事故現場付近ははみ出し禁止区域であり、カーブのため反対車線の見通しが悪いこと、警察車両の警察官としても本件停車地点に長時間停車するつもりはなく、現に本件事故が起きるまで約一〇秒ほどしか停車していなかったことなどの事実を照らすと、後続車両がいったん停車することもなく、安全も確認しないまま側方を通過し、そのために対向車と衝突事故を起こすことまでは予測しなかつたものも無理からぬところというべきであり、警察官Aに過失があったことはできない。」

本件事例で争点となったのは、警察官Aが後続車両への指示をしなかつたという過失、そうでなくとも、そのような危険性を含む運転を強いる停車行為自体に過失があるといえるかどうかの点である。この争点からみれば、本件事

案は、警察車両の駐停車において警察官は後続車に対して事故防止のためにどのような注意義務を負うかという問題でもあったといえよう。原審判決は、停車行為そのものについての過失には触れず、対向車両と衝突する危険があることを予見すべきであったとして、後続車にはみ出し走行をさせないように注意すべき義務がありながらこれを怠った点にAの過失を認め、国家賠償責任を肯定している。これに対して本判決では、Aが予見しなかったのも無理からぬとして過失が否定されている。後続車の過失を誘発するような違法駐車である点に過失を認めている。前出判決とは論旨の異なる点である。これは、過失を問われているのが警察官であったことと無縁ではなからう（当時警察官が三名で取締りに当たっていた）。交通取締りをする警察官には一般人に比してより高度の注意義務、予見能力が要求され、たとえ停車時間がいかに少なくなくても、大型貨物自動車についてはセンターラインオーバーを余儀なくさせる停車をするのであるから、事故の予見可能性はあり、後続車に対して安全な回避方法について指示を与えるなどの考慮が必要であったといえるのではなからうか。その意味では、責任を認めた原審判決のほうが妥当のように思われる。また、本判決は、本件事故の原因を、「第一に、乙車の無理な追い抜きと、合わせてXの極端な速度違反にあるといわざるを得ない。」としている。乙車の無理な追い抜きに過失が認められるならば、その過失は甲車の停車によって誘発されたということができ、甲車の停車行為についても過失が認められるのではなからうか。

次の事例は、以上のものと異なり、道路の両側に駐車中の自動車があり、これを避けようとして、他方側に駐車中の自動車と前方衝突した事例である。

〔6〕大阪地判平成三年三月十一日交通民集二四卷二号二八四頁

事案は、夜間、センターラインがなく、歩車道の区別もない幅員約六・一メートルの南北に通じる道路において、A車（普通乗

用車)とB車(ワゴン車)の二台が左側端に沿って前後近接して南向きに駐車しており、その反対側には、Y車(運転者C、運行供用者D)が本件道路左端に沿ってA車・B車と約八メートルないし九メートル空けて駐車灯は点灯せず北向きに駐車していたところ(本件道路は駐車禁止の指定がなされていない道路ではあるが、Y車は交差点から三メートル以内に駐車しており道路交通法四四条には違反している)、Xは、忘年会に参加して飲酒し、軽自動車を運転し南進していたが、A車とB車が駐車しているのどこれを避け、その際はじめてC車を発見し、衝突の危険を感じて急ブレーキの措置をとったが間に合わず、X車右前部をY車右前部に衝突させ、Xが傷害を負ったというものである。Xから、Y車が強制保険に加入している保険会社に対して自賠法一六条に基づき保険金支払いを求める訴えが提起され、その前提としてDの運行供用者責任が争われたというものである。

判旨「Y車の駐車態様は、X車に対してジグザグ運転を余儀なくさせるような態様で駐車していたことも併せて考慮すれば、Cには、Y車を前記位置に駐車させたことにつき、本件事故発生と相当因果関係のある過失はないと言わざるを得ず、本件事故は、飲酒の上前方不注意のままX車を運転したXの一方的過失により発生したものとすべきである。」

本件事例では、Xが避けようとした駐車中のA車、B車に対しては責任が追求されず、衝突した駐車中のY車の責任が追求されている。Y車と比較すれば、むしろ、A車、B車の責任の方が大きかったと思われる。なぜ、XがA車、B車を被告として責任追求をしなかったのか不思議に思われる事例である。なお、本判決では、違法駐車でないことが過失の不存在を補強するものとしている。

次の事例は、走行中の一時停止の自動車を避けようとして、駐車自動車に衝突したというものである。

〔7〕大阪地判平成五年六月二二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甲車（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、一〇四三日の入院の後、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請求したというものである。

判旨（責任原因）（一時停止・甲車関係）「 Y_1 は、乙車を運転し、本件道路東側にある駐車場から同道路に進入し、北行車線に右折進入するに際し、同車線を走行する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、同車線を走行してきた乙車の動静、速度を十分に確認しないまま右折進行し、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させ、乙車の進路を妨害し、前記衝突事故を惹起させたものであるから、本件事故の発生に関し過失があるものと認められる。また、右甲車の北行車線への進出、乙車の進路の妨害がなければ、 X が甲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のであるから、右過失と本件事故発生との間には相当因果関係があるものと認められる。したがって、被告 Y_1 は、本件事故により生じた損害に関し、民法七〇九条に基づき賠償責任があるものと認められる。そして、被告 Y_2 が Y_1 車の保有者であり、本件事故が同被告の業務中生じたことは当事者間に争いがないから、同被告は、本件事故により生じた損害に関し、自賠法三条に基づき賠償責任がある。」

（駐車・丙車関係）「また、 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、それにより甲車との衝突を回避しようとした乙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、丙車は被告 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、自賠法三条に基づき賠償責任があるものと認められる。」

（過失相殺）「 X は、本件道路の制限速度が時速五〇キロメートルに規制されているにもかかわらず、時速約八〇キロメートルの高速で進行し、進路前方の甲車と丙車との間には約四メートルの間隔があったにもかかわらず、車幅灯、尾灯等を点灯させて駐車していた丙車に追突したものであるから、前方不注意、速度違反、衝突回避措置の不適切等、本件事故の発生に関し、重大な過失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_3 の違法駐車各過失と右 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。……したがって、右過失相殺後の残損害額から保険金受領額を控除すると、 Y_3 、 Y_4 に対しては残額が存しないことになる。』」

本判決は、過失相殺について、乙車と丙車とで別個の過失相殺をなしており、そして結論として、過失相殺後の損益相殺により、駐車中の丙車については損害賠償義務が残存せず、損害賠償義務を負担するのは乙車の Y_1 、 Y_2 であるとしている。こうした法技術は、共同不法行為者の全員が損害の全額について賠償義務を負うという結論を避け、過失の大小に応じた損害賠償義務を認めることへつながるものとして注目されよう。

次の事案は、駐車中の自動車を避けようとして右側車線を走っていた貨物自動車に轢過されたというものである。対向車線ではなく同じ車線側を走行していた自動車が衝突相手である点でこれまでの事案と異なるが、運転上の重大な過失のある回避（被害）車側から駐停車自動車の運行供用者責任が訴求されており、三車の責任関係を考える上で参考になろう。

〔8〕大阪地判平成六年三月二八日自動車保険ジャーナル一〇八九号

事案は、小雨の降る朝、駐車禁止に指定されている南北に伸びる見通しのよい直線道路の北行車線（二車線、各車線の幅三・三メートル）において、渋滞中の車両の間をジグザグ走行していたA運転のX車（自動二輪車）が、走行車線を走っていた Y_1 車（貨物車）の後方から左側の車道外側線に入り追い越そうとしたが、道路左側の車道外側線（走行車線の外側に幅一・七メートルの車道外側線がある）に Y_2 車（軽四輪貨物自動車）が違法駐車していたため、これを避けようとしてバランスを崩し、 Y_2 車の五・六メートル手前で転倒し、右の走行車線を時速五キロないし一〇キロ前後で走行していた Y_1 車（貨物車）の下に潜り込む形となって後輪に轢過されて死亡したというもので、Aの相続人Xが、 Y_1 、 Y_2 に対して運行供用者責任に基づき損害賠償を請求したというもの

である（なお、自賠責保険から一、二五〇万円が支払われている）。

判旨（ Y_2 について）「一般的に、道路交通法に違反する違法駐車があり、それが事故発生に何らかの影響を与えた場合においても、それのみによって違法駐車と事故に相当因果関係があるものとはいえず、時間帯、道路の状況、駐車状況、事故の形態、被害者の過失の程度等の諸般の事情を総合考慮して、その有無を判断すべきである。そして前記認定の本件事故の態様からすると、 X 車がバランスを失くして転倒したことは、前方の Y_2 車両の存在が影響した可能性はあり、事実上の因果関係は十分ありうる。そこで相当因果関係の有無を検討すると、本件道路は市街地にあり、交通が頻繁であって、現に本件事故当時も渋滞ないしそれに近い状態であって、小雨が降っていたため通常よりは自動二輪車の運転はしにくい状況であったものの、逆に、本件事故が起こったのは朝であって、本件道路は直線道路であったから A から前方の Y_2 車を見付けるのは容易であって、そうであるのに、 X 車はバランスを失くして、 Y_2 車両の五、六メートル手前で Y_2 車両にまったく接触せず倒れたものであり、その事故態様からすると、本件事故の発生は A の前記認定の Y_2 後方から左に入って追い越そうとして不適切な運転のため発見が遅れたという著しい過失に基づくもの（仮に外側車線を直進していたとしたら、著しい前方不注意によるもの）であって、本件道路北行車線は二車線であって、 Y_2 車両は、その外側線部分に左端に寄せて駐車していたものであり、駐車の方法としてはとくに危険なものとはいえないことから、 Y_2 車両の駐車と本件事故の発生との間には相当因果関係は認められないと解すべきである。なお、仮に相当因果関係があるとしても、本件事故の発生のはとんどの原因は、前記の不適切な運転方法（ないし著しい前方不注意）及びハンドル、ブレーキないしアクセル操作不適という A の重大な過失によるものであるから、少なくとも見積もっても八割の過失相殺がなされるべきであり、そうだとすると、 Y_2 は、 Y_1 同様既払いを越える損害を賠償する義務はない。」

本判決は、一応、違法駐車を過失ととらえた上で、これが事故に何らかの影響を与えていたとしても、相当因果関係までは認められない場合があることを示し、また仮に相当因果関係があり、損害賠償義務が発生するとしても、損害相殺と過失相殺により結論的には損害賠償義務は残存しないとして、いずれにしても責任を否定するものである。

△表▽ 駐停車自動車ⅡA、回避車ⅡB、対向車ⅡC（但し「8」では同一車線）

事例	原告	被告	請求の趣旨	責任	過失相殺	負担部分 ^(注)	状 況
[7]	B	A・C	不法行為責任・ 運行供用者責任	肯定	Aに対しては五〇％ Cに対しては八〇％	—	深夜、幅一六メートル（余地四メートル）、 明るい直線道路、駐車禁止、Aは走行中の 一時停止、Cは同一車線上駐車
[6]	B	C ^(注)	運行供用者責任	否定			
[5]	C	A	国家賠償責任	肯定 ^(注) (原審肯定)	五〇％	—	昼間、幅六メートル、極めて見通しの悪い 右カーブ、AⅡ警察車両、CⅡ自動二輪 (転倒)、スピード違反、Bの対向車線進入
[4]	B	A・C	使用者責任(A) 運行供用者責任 (C)	肯定	四〇％	判示なし	夜間、幅九メートル、交差点手前の直線道 路、駐車禁止、BⅡ自動二輪、Bの対向車 線進入
[3]	B ^(注)	A ₂ A ₁ ・ C	不法行為責任・ 運行供用者責任	肯定	四〇％	判示なし	夜間、幅四・七メートル、見通しのよい直 線道路、駐車禁止、BⅡ自動二輪(転倒)、 中央線なし、中央付近走行
[2]	B ^(注)	A ₂ A ₁	求償(不法行為) 運行供用者責任	肯定	A ₁ BⅡ八二％ A ₂ Ⅱ計一八％	—	昼間、幅八・一メートル、見通しの悪い急 カーブ、違法駐車ではない、AⅡバス二 台、CⅡ自動二輪、Bの対向車線進入
[1]	C	A・B	運行供用者責任	肯定 (原審否定)	一〇％	判示なし	夜間、幅五・五メートル、見通しのよい交 差点、駐停車禁止、CⅡ自動二輪、Bの対 向車線進入

[8]	B	A・C	運行供用者責任	否定 ^(注6)	—	—	朝、幅一〇メートル、見通しのよい直線道路、駐車禁止、小雨、BⅡ自動二輪(転倒)、ジグザグ運転、Cは同一車線走行
-----	---	-----	---------	--------------------	---	---	---

(注1) 負担部分については、BとCが共同不法行為を構成する場合に問題となる。
 (注2) 「2」の事例で、実際に原告となったのは加害者であるBと保険契約を締結しCに保険金を支払った保険会社である。
 (注3) 「3」は、やや特殊なケースで回避車同士の衝突であるが、回避車が、駐停車自動車および対向加害者を訴えたものとしてよいであろう。
 (注4) 「5」判決では、BとCの過失が競合して発生した事故と判示している。その意味ではBに対しては一方的過失事故とはいえないであろう。
 (注5) 「6」の事例は、避けようとした駐停車自動車ではなく、直接衝突した駐停車自動車を被告としている。Bの一方的過失事故と判示する。
 (注6) 但し、肯定したとしても八割以上の過失があり、そうすると損害賠償をすべき義務は残っていないと判示する。

三 責任原因

従来、この種の事故の場合、一般の認識においては直接衝突した自動車同士が当事者であり、駐停車中の自動車は事故の当事者(加害者)とは意識されない場合が多かったように思われる。本類型事故についての裁判事例が少ないのもそれを物語っている(もっとも、意識したとしても、現実には当の駐停車自動車は現場から逃げていて、これを加害者に加えることができなかったとも考えられる)。しかし、今日の違法駐停車に対する社会の非難は民事責任の領域においても加害者性を強調する方向へ向っており、訴訟上、駐停車自動車が被告として現れる事例も増加している。

本類型事故についても、責任原因として不法行為と運行供用者責任が考えられるが、訴訟上は主として運行供用者責任が問われることが多く、不法行為責任が問われるのは、責任主体を拡大するために使用者責任が訴求される場合や、物損事故であるために運行供用者責任が訴求できない場合などに限られ(物損事故の場合には訴訟に現れるケ-

スが少ないと思われる)、後述のように、駐停車の「運行性」が認められるようになった今日、不法行為責任はいわば補完的機能をいとなむことになっているといえよう。不法行為責任については、その成立要件としての「過失」と「因果関係」が要件上とくに問題となるが、運行供用者責任においては、まず、駐停車中は「運行」にあたるか、あたるとした場合に、運行に「よって」といえるか(因果関係の存在)がとくに問題となる(もっとも、多くの判決では、不法行為要件としての過失と運行供用者責任の免責上の過失とをそれほど明確に区別していないように見受けられる。これは「因果関係」についても同様である)。このうち、駐停車中を「運行」とみるかについては、すでに判例上も学説上も一応の結論が出ているものと考えられるので、紙幅の制約上これを省略し、残る「過失」、「駐車行為(運行)」と事故の因果関係」について検討していきたい。

(一) 過失

以上みてきた判決からは、駐停車自動車につき、過失の内容、すなわち、どのような義務があり、これを怠ったことに過失が認められているものかは、必ずしも明らかであるとはいえない。違法駐車であることを過失と認めているようでありながら、そうでない判決もあり、本類型事故における過失の概念は極めて不明瞭であるといつてよい。

判決の中で、違法駐車であることを過失と認めたとと思われるものに、「1」、「3」(但し一方の駐車自動車について、「4」、「7」(但し衝突した相手方である駐車自動車について。回避した駐車自動車(乙)については「甲車の進路を妨害し、前記衝突事故を惹起させたものであるから、本件事故の発生に関し過失があるものと認められる」としている)、「8」判決があり、その中で、「1」「3」「8」判決は違法駐車が過失にあたることを当然の前提としているようであり、その他、過失を否定した「6」では、違法駐車でなかったことを過失否定の判断材料の一つとしている。このように、駐停車が違法か適法かということが駐停車自動車の過失と深い関係があるように思われるが、一

方で、違法駐車でもなくとも過失を認めたものも「2」（「前方の見通しを妨げ、対向車線進行をやむなくする」ような不相応な駐車態様に過失を認めた）および「5・原審」判決（「停車後も、絶えずバックミラーなどで後続車両の有無動静に注意し、とくに乙車のような車幅の広い後続車両を発見した場合には、警察車両を速やかに前方の見通しのない地点まで移動させるか、あるいは、何らかの方法で停止合図を送り、後続車を停車させるなどして、後続車両のはみ出し通行を防止すべき注意義務があったのにもかかわらず、後続車に対する注意を怠り、漫然はみ出し通行をさせた過失がある」としている）があり、また、違法駐車を過失としていると思われる「3」や「4」判決でも、違法駐車である点を特に強調したものはなっておらず、実質的にいかに本件事故を誘発する駐車であるかという点を論じたうえで、「原告車の円滑な運行を妨げ、原告が南北道路中央線付近の南行車線を進行せざるをえなくなったとともにその発生原因となったことは否定できず」として過失を認めており、「5」判決では、警察車両であり、警察官の職務を行うための一連の行動であることも影響しているのか、適法な駐車か違法な駐車かさえ判決の中では言及されていない。さらに「7」判決では、甲車について、「乙車の進路を妨害し、前記衝突事故を惹起させたものであるから本件事故の発生に関し過失がある」と判示する。このように、本類型事故の裁判例をみる限り、必ずしも「違法駐車Ⅱ過失」（違法駐車であるから過失がある）「適法駐車Ⅱ無過失」とされているわけではないように思われる。

違法駐車を過失と認める考えには、民事責任を課することによって違法駐停車の抑制を図るという考え方が背景にあるように思われる。野村好弘教授は、「こういう違法駐車は単に取り締まりを厳しくするだけではなくて、民事責任をもやっぱり厳しくする。それによって予防的な効果も期待できると思います」といわれる。¹⁰⁾しかしこれに対しては、取締法規違反をもってダイレクトに民事責任を論じるものであり、公的制裁と私的制裁とを混同したものであって妥当ではないという批判がある。山田卓生教授は、「実は違法駐車をなくそうという抑止と、違法駐車をけしからんから、それに対して一種の制裁的なことを考えているのですね。それを賠償責任にもつてくるというのは、私にも

ともあまり賛成ではありません。それから因果関係的にいっても、止まっている車にぶつかるというのは、何も全部の車がぶつかるわけではなくて、その車だけがぶつかったという風に考えれば、過失相殺がかなりなされているようでありますから、それからも分かるわけですが、そんなに止めているほうの問題ではない。違法駐車の問題というのは、賠償責任ではない形で、とくに最近のようにいろいろの方策で取締りを厳しくするという形でやっていくべきものです。」といわれ、野村教授とは異なった見解を示されている。¹¹⁾

たしかに違法駐停車は社会問題化しており、これに対する非難は強いが、公への責任である違法駐車への制裁として、性質の違う民事責任の根拠として認めようとするのには飛躍があるように思われる。道交法違反としての違法駐車への非難性は、円滑なる交通の実現に向けられたものであるのに対して、不法行為要件としての過失は、直接事故責任に向けられたものであり、両者は、ある部分では重なり合うものの、同一のものではない。道交法は同時に自動車運転者の行為義務の根拠になっているという見解¹²⁾もあるが、それは道路交通上一般的・抽象的に要求されているものであって、特定の不法行為について具体的に要求されているものではなく、その違反が自動車事故のすべての類型において当然に過失と認められるものではなからう。違法駐車でもなくとも過失が認められることは上記「2」判決および「5の原審」判決の判示するところであり、違法駐車⇨過失、適法駐車⇨無過失という考えではこうした場合を説明しえず、結果、二元的説明を要することにならう。また、違法駐車を過失とすると、その責任を否定する場合に、本来、過失の問題であるものが因果関係の問題に置き換えられて処理されることにもなる（「8」参照）。現在、駐車が禁止されていない道路はよほど広い道路や交通量の少ない道路でない限りほとんどないといってよく、ほとんどの場合に過失が認められることになり、衝突事故の誘発助長という本類型事故の本質とは離れたところで過失の認定がなされることになり、本類型事故の本質を見失わせ、本当に責められるべき駐停車とそうでない駐停車との違いが曖昧になるように思われる。どのような態様の駐停車が責任を発生させるのかを、過失概念の中で明らかにすべきと思わ

れる。さらにまた、駐停車禁止ではなく駐車禁止の場所では、停車ならば過失はなく、駐車なら過失があるという単なる時間の問題に置き換えられかねないことにもなる。以上の点から、違法駐車であることは過失を推定させるにすぎないものであり、違法駐車であることのみをもって直ちに本類型事故の過失があると認めることには賛成し得ない。むしろ直接的に、他の交通の妨害になるかならないか、後続車の過失を誘発助長するような駐停車であったかどうかが問われるべきであり、違法駐車であっても、当該事故形態についてその危険性を増大させるものではない場合には、その駐停車は過失には当たらないと解すべきであろう。

次にその注意義務がいかなるものかを考えるに、本類型事故は、駐停車自動車を避けようとして生じた自損事故ないし衝突事故を起こしたものであり、幅よせなど不法な走行をする自動車を避けようとして緊急回避して事故を起こしたような正当防衛型事故とは異なり、基本的には駐停車自動車を避けようとして走行した自動車に過失がある。駐停車自動車を問われているのは、後続車の危険を増大し、(衝突するに至った)回避自動車の運転者の過失を「誘発助長した」責任であり、本類型事故の責任の本質もここにあると思われる。従って、過失の内容についても、後続回避車の過失を誘発助長するような駐停車行為をしないようにすべきなのにこれを怠り、もって事故を発生させたという点に過失が認められるものと考えられる。類似の事案である駐停車自動車への追突事例の場合には、追突を避けるための一定の行為、例えば、自車の存在を示すために、夜間であれば尾灯を点けるとか、回避可能なように余地を考えて駐車するとかが注意義務の内容としてあげられるが、本類型事故の場合は、回避終了までの安全性確保も問われることになり、それらに加えて、後続車の前方の見通しが確保でき、かつ、駐停車自動車を回避するとしてもセンターラインオーバーの危険を冒さないで回避できるような駐停車態様をとることが求められ、これを怠ったときには回避自動車の過失を誘発助長した過失があるとされよう。例えば、追突事例の場合には左カーブも右カーブも変わりないが、本類型事故の場合には厳密に言えば、左カーブでの駐停車の方が、回避車・対向車双方の前方の見通しを妨げ

ることにつながるために、過失の認められる度合いは高くなる。そしてその判断は、駐停車上の期待可能性や後続車の回避可能性を含んだ諸般の事情を考慮しての、事後的かつ総合的な判断ということになる。¹⁶⁾

一一一

(二) 因果関係

(1) 駐停車自動車に過失が存在するとしても、駐停車自動車と回避自動車、対向車との間には現実には衝突がないので、駐停車行為(運行)と損害との間に因果関係が存在するかが問題となる。因果関係については、現実には接触していなくても、「衝突にも比すべき事態によって」損害が生じた場合には、相当因果関係が認められるとされる。¹⁷⁾ 従って本類型事故の場合も、現実には接触していなくても、回避自動車が駐停車自動車のために危険な走行を余儀なくされ、その結果、運転操作を誤ったというように、原因・結果の関係が認められる場合には、動いているに匹敵する原因力を有していると考えられ、因果関係は認められよう。しかし反面、後続車は駐停車自動車への追突は避けえないのであるから、危険回避できる駐停車の態様であった(交通上の障害の程度についてはそれ程大きくなかった)とも考えられ、駐停車の路上の障害物性については評価され尽くしており、後は回避車の運転操作上の問題であり、回避後の事故については因果関係が及ばないとも考えられなくもない。

(2) 本稿でとり上げた判決の、「因果関係」についての判示部分をみると、「1」の原審は、「…通常予測し得ない出来事というべきであるから」として相当因果関係を否定したが、大阪高裁は「違法停車も右過失を誘発助長した」とよって事故の原因をなしており、しかも違法停車が前方注視義務に支障をきたすことを予測できた(傍点筆者)として加害車の違法停車と事故発生との間の相当因果関係を肯定する。「2」判決は、「Y₁車、Y₂車の本件事故現場付近駐車も、Aの前記過失を誘発助長したことにより、本件事故の原因をなしており、…回避自動車の対向車線進行をやむなくすることは当然予測し、又は予測可能な状態であったものと認められるから」として相当因果関係を肯定す

る。「3」判決は、「高速走行車両の存在も予見可能であること等を考慮すると、乙車の本件駐車には、事故を誘発する危険性があり、本件事故は右危険が現実化したものといふことができ、右駐車と本件事故との間には相当因果関係が認められる」と肯定する。「4」判決では、「Y₂車が駐車していたため、原告車の円滑な進行を妨げ、原告が南北道路中央線付近の南行車線を進行せざるを得なくなったことも原因となったことは否定できず」として、右駐車行為と本件事故との相当因果関係を肯定する。「5」判決は原審、高裁判決ともに特に判示がない。「6」判決は、「Y車の駐車態様は、X車に対してジグザグ運転を余儀なくさせるようなものではなく」として因果関係を否定する。「7」判決は、右折進入しようとして一時停止した甲車については、「右甲車の北行車線への進出、乙車の進路の妨害がなければ、Xが甲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のであるから、右過失と本件事故発生との間には相当因果関係があるものと認められる。」として肯定する。また、回避自動車衝突した駐停車自動車丙車との関係では、「同過失（違法駐車）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。」として肯定する。「8」判決は、「一般的に、道路交通法に違反する違法駐車があり、それが事故発生に何らかの影響を与えた場合においても、そのみによって違法駐車と事故に相当因果関係があるものとはいえず、時間帯、道路の状況、駐車状況、事故の形態、被害者の過失の程度等の諸般の事情を総合考慮して、その有無を判断すべきである。」とした上で、「その事故態様からすると、本件事故の発生はAの著しい過失に基づくもの（仮に外側車線を直進していたとしたら、著しい前方不注視によるもの）であって、…駐車の方法としてはとくに危険なものとはいえないこと等から、Y₂車両の駐車と本件事故の発生との間には相当因果関係は認められないと解すべきである。」として否定する。このように、因果関係については、責任を肯定する場合には、駐停車が回避自動車の過失を誘発助長したという点に因果関係を認め、予測可能であったことを相当性判断の根拠としているようであり、一方、否定する場合には、予測可能性がないことや、回避自動車の一方的過失事故であることを根拠としているように思われる。

(3) 因果関係について、通説・判例は相当因果関係を要するとする。すなわち、その原因力の中から、通常人を基準に、そのような結果が発生するのをもっともだという関係が認められる場合には相当因果関係があるとされる。本類型事故の場合、駐停車自動車にも事故の予見可能性があり、回避自動車の過失を誘発助長したとみられる場合には相当因果関係が認められている。ところで、相当因果関係説に立った場合には、事後的・客観的に事故との因果関係が論じられることになるが、判例のいう相当因果関係の判断の中では、因果関係と過失は明確には峻別されておらず、同時平行的に検討されているように思われる。事実的因果関係は、行為と損害との間の繋がりを現象的に画するのに対して、相当因果関係は法的に画するものであり、その相当性の判断においては、予見可能性を前提としてその相当性を判断するために非難性の判断がそこに入り込んでおり、過失が不法行為の要件として二度評価されることにもなる。そこでは過失相殺も、割合的因果関係も同時になされている。¹⁸⁾ 本類型事故において、先に見た「過失」要件の内容が鮮明でないのも、実はこのことに原因しているものと考えられる。

因果関係を事実的因果関係で足りるとする説では、駐停車自動車によって危険のある回避を余儀なくされた回避自動車に衝突事故を起こした場合には、特段の事情のない限り、因果関係は認められ、責任の範囲については過失相殺の問題に委ねられることになろう。

(三) 予見可能性

予見可能性は過失が認められるための前提であると同時に、相当因果関係の要素でもあり、本稿でとりあげた判決をみると、予見可能性は、過失認定よりも相当因果関係を判断する上でより機能しているように思われる。その理由として考えられるのは、過失については、とりえず違法駐車を過失と認めた上で因果関係を論じるという姿勢が基本的にあるからだろうと思われる。過失の認定において予見可能性が機能するのは、過失を否定する場合が多い。す

なわち、相当因果関係を否定したケースでは、駐停車自動車に事故の予見可能性がなく、駐停車自動車を避けようとして衝突した者の（駐停車自動車に影響されない）一方的過失事故とされている（「6」は原告が飲酒運転のケースであり、飲酒運転での異常な走行は予見可能性がないとし、また、無謀運転（「5」「8」）の場合にも同様に予見可能性を否定している）。

本類型事故は、ある意味では予期せざる特殊な事故であるといえよう。すなわち、「1」判決でも触れたように、一般のドライバーにとって、駐停車する際に追突事故は予見しても、対向車との衝突までは具体的には予見していないように思われる。そうした点からは、本類型事故については、予見可能性の範囲を拡張し過ぎているようにも思われる。しかし一方、予見可能性を、ある意味での非難の込められた予見義務と解すれば、追突事故と連続性がありほぼ同種の事故であることから、同様に、本類型事故についても予見すべきであった（「予見すべき」とするもの「5」原審判決。「当然予測し、又は予測可能な状態であった」とするもの「1」「2」判決。「十分に可能」とするもの「3」判決）として、予見可能性はあったとも考えられよう。ただ、「1」判決の箇所でも述べたように、予見義務を拡張すると、今日の社会では何らかの損害が予見可能でないようなものはほとんどないといえ、過失や因果関係といるものがいまいになるおそれがあり、どこで予見義務を切るかという新たな問題も生じてくることになる。

（四）小 括

駐停車自動車の民事責任につき、運行供用者責任が認められるようになって以降、本類型事故の責任論においては、運行に「よって」という因果関係が主たる争点となってきた。判決は、基本的には、回避自動車の過失を主たる原因として本類型事故が発生したとしながらも、その過失を誘発助長したという点に相当因果関係を認め、責任を肯定する方向にあるといえよう。この回避自動車の運転者の過失を誘発助長したということは、同時に、注意義務

違反の側面をもっていると考えられる。駐停車自動車の存在が、回避自動車の視認性を悪化させ、センターラインオーバーを余儀なくさせ、危険を増大させ、結果、本件事故が生じたものとみられる場合には、相当因果関係のある過失が駐停車自動車の運転者に存在するといつてさしつかえないものと思われる。その判断の際には、道路交通事情、昼夜の別、視界、その他の要因を加えて事後的客観的に、総合的に判断されることになろう。なお、筆者は、この場合の因果関係は事実的因果関係があれば足りると解し、あとは零から一〇〇までの広い範囲での過失相殺に委ねるべきではないかと考えている。

四 過失相殺

(一) 本類型事故における過失相殺の問題点

本類型事故の場合、駐停車中の自動車に不法行為責任ないし運行供用者責任が発生するとしても、被害者にも過失がある場合が少なくないであろう。その場合には過失相殺がなされるが、これにはいくつか問題があるように思われる。

まず第一に、本類型事故の裁判例の集積が少なく、一般的に用いられている損害賠償算定基準の過失割合表にも（駐停車自動車への追突事故と同じく）本類型事故のものはなく、過失相殺率の抛りどころがなく、したがって、通常、交通事故で行われている基本となる過失割合を修正要素で補正するという方法がとれないことである。裁判例をみると、

- [1]原告たる対向車一〇％・九〇％（駐停車自動車）ただしその原審では対向車一〇〇％・〇％（駐停車自動車）
[2]原告たる対向車〇％・一〇〇％（回避自動車八二％・駐停車自動車一八％）

- [3] 原告たる回避自動車四〇%…六〇% (対向車及び駐停車自動車)
 - [4] 原告たる回避自動車四〇%…六〇% (対向車及び駐停車自動車)
 - [5] 原告たる対向車一〇〇%…〇% (駐停車自動車)。ただしその原審では対向車五〇%…五〇% (駐停車自動車)
 - [6] 原告たる回避自動車一〇〇%…〇% (駐停車自動車)
 - [7] ①原告たる回避自動車五〇%…五〇%駐停車自動車、②原告たる回避自動車八〇%…二〇%対向車、の二種類
 - [8] 原告たる回避自動車一〇〇%…〇% (駐停車自動車及び対向車)
- とされており〔6〕〔7〕以外は單車修正がなされているものと思われる)、これを割合的にみれば、ほぼ、回廊
 四〇%…六〇%…四〇%…六〇%となり、対向車一〇〇%…二〇%・回避自動車五〇%・駐停車自動車三〇%…四〇%あた
 りになるものと思われる。同じく駐停車自動車に起因する事故である駐停車自動車に対する追突事例の場合には二
 三割の過失が駐停車自動車に認められているのと比較すると、それよりも駐停車自動車の過失割合は大きく算定され
 ているといえる。
- 第二に、この過失相殺率の多様性は、①事故の態様によっても、また、②原告が、回避自動車、対向車のどの立場
 にあるか、また、③誰を被告として訴えるか(衝突の相手方のみか、それとも駐停車自動車も共同被告としてか)に
 よっても異なってくることである。その中には被告とされなかった関与者の過失をいずれが負担するかという問題も
 含まれている。例えば、「1」判決では、一割という過失相殺による減額は原審と比較し少ないようにも思われるが、
 これは、甲車の過失を乙車側の過失として斟酌したものと考えられる。一般に、加害者の一部を被告としなかった場
 合には、免除の意思があったものとされるが、それが本類型事故においても適用されるのか(負担部分についての絶
 対効)という点も問題とならう。
- 第三に、これは第一の点と関連するが、本類型事故に複数の加害者が存在する場合には、被害者対加害者の二者間

の過失相殺を行っただけでは責任関係が明確にされたとはいえないという点である。加害者が一人の場合には通常の過失相殺でもよいが、加害者が複数いる場合には、加害者それぞれの原因力には差があるものと思われ、単に被害者对加害者の過失割合を示すだけでは、被害者にとっても加害者にとっても公平な損害の分担は期し得ないのでないかと思われる。この問題は、本類型事故が基本的には回避自動車と駐停車自動車の過失が競合して(場合によっては対向車の過失も加わり)発生したものであり、共同不法行為が成立することとの関係で生じるものといえ、共同不法行為者の責任範囲の問題、及び過失相殺の問題と絡んでくる問題でもある。そこで、以下では、共同不法行為と、過失相殺をみていくこととしよう。

(二) 共同不法行為と過失相殺

(1) 数人が共同の不法行為によって他人に損害を与えた場合には共同不法行為が成立する。各人の行為はそれぞれに不法行為の要件を備えていることを要するが、意思の共同は要せず、客観的に関連共同していればよいとされる。²⁸⁾ 本類型事故の場合、基本的には、駐停車自動車を避けようとした回避自動車に過失があるが、これに、駐停車自動車や対向車の過失が競合して発生したという場合もある。考えられるパターンとしては、駐停車自動車A、回避自動車B、対向車Cとして、(ア) 対向車Cの損害を基準にすると、①加害者が回避自動車Bのみ、②加害者が駐停車自動車A・回避自動車Bの場合が考えられ、(イ) 回避自動車Bの損害を基準にすると、③回避自動車Bの自損事故としてだれにも責任が問えない場合、④加害者が駐停車自動車A・対向車C、⑤加害者が駐停車自動車Aのみ、の場合が考えられ、このうち②と④の場合には共同不法行為が成立するものと考えられる(同乗者から運転者への請求は考えないものとする)。

(2) 共同不法行為が成立する場合、その責任の内容は、通説的見解に従えば、各人は損害発生の際に相当因果関係

が認められない場合であっても、全損害に対して「各自連帯して」損害賠償義務を負うと解されている。²⁵⁾そしてこの連帯債務は不真正連帯債務と一般に解されている。²⁶⁾不真正連帯債務においては連帯債務と異なり四三九条乃至四三九条の連帯債務における絶対効の規定の適用が排除され、²⁶⁾ために、本類型事故でいえば、駐停車自動車をはじめとする共同不法行為における加害者は、各自、損害全額の賠償義務を負い、一部の加害者に免除等がなされても、その効果は他の共同不法行為者には及ばず、依然、全額の賠償責任を負うことになる²⁷⁾とされる。

(3) しかしこうした考えに対しては、これでは、わずかな過失で共同不法行為者とされている者にとって、帰責の程度と賠償義務が均衡せず、不公平ではないかという疑問が呈されている。川井教授は、「一般の不法行為において、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。」と説かれる。²⁷⁾共同不法行為における連帯債務の規定は、被害者保護の観点に立つものである²⁸⁾が、なぜ、相当因果関係の存在しない損害についてまで賠償しなければならぬのかという点については納得のいく説明があるとは必ずしもいえない。²⁸⁾たしかに共同不法行為者の一人が全額を支払ったような場合(例えば「2」判決)、²⁸⁾不真正連帯債務においても求償は認められ、求償によって精算はされるが、それは訴訟経済上の負担を強いることになり、²⁹⁾また、無資力者から求償を得ることは困難で、その分は求償権者が負担することになろう。求償は負担部分に依じてなされ、その負担部分は、原則として平等とされるが、自動車事故の場合には過失割合をもって負担部分と解すべきであろう。判例も、自動車事故の場合には、その負担部分は過失割合に基づいてなされるとする傾向にある。²⁹⁾それゆえ、そうであるならば、はじめからその範囲においてのみ、損害賠償義務を認めればよいという考えも生じてくるのである。

学説の中には、一部の行為者が共同不法行為の成立にほんのわずかだけしか関与していないのに全額の賠償責任を負わせるのは公平ではないとして、共同不法行為が成立するためには、共謀その他の主観的な関連共同性を必要とす

る考え方³³⁾(主観的共同説によれば、結局のところ、それぞれの自動車の運転者の独立の不法行為責任が競合したにすぎないことになる)や、「わが民法上、共同不法行為の成立はきわめて広範囲に認められているので、これを一括して一律に不真正連帯債務と云ってよいかどうかは問題である」として連帯債務説をとるものや、責任範囲の限定として、「従来の不真正連帯債務概念を捨てて、それぞれの領域でそれぞれの法律効果を定めるべきだ」とする説がある³⁴⁾。従来³⁵⁾の共同不法行為の理論は、公害等における企業責任を強化し被害者を救済する方向で進められてきた。しかし、自動車事故の場合には若干事情が異なる。自動車事故の場合には、自賠法の制定や保険制度の充実などによって被害者の救済は十分強化されており、自動車事故で加害者の責任を認めることは、ある面では保険制度の運用のためとさえいえる。従って、全額賠償を認めることによる被害者保護の要請は公害等の事例ほどは強くなく、むしろ加害者間における公平な損害の分担(原因力ないし寄与度に応じた損害賠償)を凶ることも許されるものと思われる。今日の責任論は、事案の類型に則して共同不法行為の要件及び効果を構成する類型論的な解釈をする方向にあるといわれる³⁶⁾が、まさにそうした共同不法行為の各類型(ここでは自動車事故、それも本類型事故)の特殊性に合わせた解釈が必要であろう。

(4) そうして、この過失相殺の「公平なる損害の分担」の趣旨を拡大していくとき、割合的因果関係論は理解しやすく魅力的である。従来、因果関係は、○か一〇〇かという問いかけられ方をされ、一〇〇%の因果関係を前提にして、損害の評価・算定を行ってきた。しかし、事実を率直にみると、複数の原因が競合して結果を生じている場合には、事実的因果関係のあるかないかの二者択一とみるのはおかしく、寄与度に基づいて割合的に判断することが公平ではないかという疑問が呈され³⁷⁾、公害、病状の素因と交通事故³⁸⁾の場面においてとくにその議論がなされ発達してきた。割合的因果関係論は、寄与度を論じること、ある意味では、過失相殺を因果関係の問題を考える時点から視野にいれているものといえることもできよう。すなわち、「あるかなしではなく、どの程度あるのか」という責任論は、

責任の量的調整機能をもつ過失相殺と通じるものがある。ここでは、従来の、不法行為要件としての過失と因果関係の存在が確認されて、その後、過失相殺の問題に移るといふ不法行為理論が薄められ、いきなり責任の量的把握が〇から一〇〇までの幅の広い間でなされることになるように思われる。その意味では過失相殺の機能の拡張ともいえようし、またある面では因果関係集中理論ともいえよう。

本類型事例では、いまだ明確に割合的因果関係に立って、過失の量に応じた賠償責任を認めたものは出ていない。ただ別の類型事故で、論理構成は異なるが、加害者間で過失の程度に応じて損害賠償の額が異なる判決も現れている。例えば、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九六七号）は、夜間、横断歩行中の A が、Y₁車に衝突され、続いて違法駐車中の Y₂車との間に挟まれて、翌日脳挫傷により死亡したという事案（いわゆる二次接触事故）につき、Y₁Y₂の共同不法行為を認めたとうえで、「以上の事実関係から見て、本件死亡事故の第一次的な又は主要な原因が Y₁の過失によるものであることは明らかであり、Y₂の責任の程度は、Y₁の責任の二割と認めるのが相当である。」として、加害者である Y₁、Y₂の關係では、Y₂は二割についてのみ不真正連帯債務（一部連帯債務）を負うと判示し、さらに過失相殺と損益相殺により、Y₂には結論として残る債務は存在しないとした。³⁹同様に、②福岡地判平成三年八月九日（自動車保険ジャーナル第九二六号）でも、同じく二次接触事故のケースであるが、被害者が歩道から小走りで車道へ進出したため第一車と衝突し、衝突の衝撃で対向車線にはね飛ばされ、対向してきた第二車にも衝突したという事案につき、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判示している。また、③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では、深夜自動車専用道路の追越し車線において、A車（普通乗用車）とB車（普通貨物自動車）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（大型貨物自動車）が追突し、A、B車の運転者、同乗者全員が死亡したという事案につき、A車運転者につき三五%、B車運転者につき三

〇%、C車運転者に三五%の過失割合を認めながら、全額につき不真正連帯債務を負うとしているものがある。

過失相殺の「損害の公平なる分担」という趣旨を徹底すれば、過失に応じた損害賠償義務というものが考えられることになる。原告の責任の割合(減額)さえ示せばいいというものではなく、過失の大小に基づいて加害者間の損害賠償の分担をも決しなければ、加害者全員にとっての公平さは現実のものとならないと思われる。

それを実現する方法としては、(a) それぞれの加害者との間で過失相殺を行う方法(例えば「7」判決では、①回避自動車五〇%・五〇%駐停車自動車、回避自動車八〇%・二〇%対向車の二種類の過失相殺を算定している)、(b) 加害者側の責任の一部連帯を認める方法(例えば①、②判決)、(c) 割合的因果関係によって負担部分を明らかにする方法(例えば「2」、③判決)、等が考えられよう。結論的にはほぼ同じになると思われるが、過失の小さい加害者(本類型事故では対向車がこれにあたろう)の限定された賠償義務を強調する場合には(a)が適していると思われる。なお、本類型事故についての判例は、通常の過失相殺によっており、加害者各々の負担部分を明らかにしないものが多く、過失の小さい加害者の責任を限定する場合でも、その立つところは一定せず、事案に応じて採る立場が異なるように思われる。

五 結 び

以上みてきたように、駐停車自動車は、後続車がたとえこれへの追突を避け得たとしても、回避後の一連の走行の中で事故を起こしたときには責任を負わなければならないことがありうる。本類型事故は基本的には駐停車自動車を避けようとして判断・運転を誤った回避自動車に責任があるが、駐停車自動車の存在が後続回避車の過失を誘発・幫助した場合には、駐停車自動車にもその責任の一端はあると考えられる。

その要件としての駐停車自動車の運転者の過失については、原則として、後続車の無謀な運転等の特別な事情のない限り、駐停車するに際しては本類型事故の予見可能性はあるものと考えられ、後続車に危険性を含む回避行為を余儀なくさせるような駐停車の態様であった場合には、駐停車が違法であるか適法であるかに関わりなく、他の車両の見通しを妨げ、交通の妨げとならないようにしなければならぬという注意義務に違反し、結果を発生せしめたものとして過失が認められよう。

次いで、因果関係については、「駐停車自動車がいたから判断・運転操作を誤った」のか、それとも、「駐停車自動車がいなかったとしても生じた」ものなのかが問題になるが、これは、回避自動車の軌跡、道路交通状況などによって判断されることになる。たとえば、対向車と駐停車自動車との間に、ゆうに一台分の通過スペースがあり、駐停車自動車への追突を容易に回避することができるような場合には、原則として、駐停車自動車の存在によって引き起こされた事故とはいえず、因果関係は否定されようが、後続車にセンターラインオーバーを余儀なくさせるような駐停車の態様であったり、後続車の視界を妨げたりして、判断を誤らせたような駐停車の態様であった場合には、少なくとも事実的因果関係は認められよう。そこで一応、当該事故の加害者とされ得るが、結果として損害賠償義務を負うか否かは、さらに事故状況に則して客観的に過失の程度を判断する必要がある。

通説・判例のとる相当因果関係説においては、予見可能性、回避可能性、双方の過失の程度も判断の基準とされよう。これに対して、事実的因果関係で足りるとする説では、過失相殺の調節的機能にその責任の範囲が委ねられることにならう。また、割合的に因果関係をとらえる説では、因果関係の判断の段階で責任の範囲が画されることになり、過失相殺を兼ねるものとなる。いずれにしても結論的には大差はないものと思われるが、共同不法行為が成立することの多い本類型事故においては、割合的因果関係による説明が一般的に理解を得られやすいものと考えられる。本類型事故における駐停車自動車の関与の度合いは、零といえるものから過半数に達するものまで相当幅広い。割合

的因果関係論は、寄与度を論じることで、ある意味では、過失相殺を因果関係の問題を考える時点から視野にいれてあるものということもできよう。「あるかなしではなく、どの程度あるのか」という責任論は、責任の量的調整機能をもつ過失相殺に接近することになる。そこでは、過失と因果関係が認められて責任が肯定され、その後には過失相殺の問題に移るといふ従来の不法行為の考え方が遠ざけられ、はじめから、○から一〇〇までの幅の広い過失相殺がなされることになるように思われる。その意味では過失相殺の機能の拡張ともいえよう。もっとも、原告が加害者全員を被告としない場合も考えられるから、その場合においても公平なる損害の分担を徹底しようとするれば、加害者（自動車の数）ごとに過失相殺をなし一部連帯を認めるという方法も考えられよう。筆者は、現在のところ、この説に賛成しておきたい。これによって、過失の小さい加害者については、現実の支払義務を免れることも可能であるからである。

本類型事故の検討を通じていえることは、本類型事故においては、駐停車自動車にも責任がある場合が少なくないことである。駐停車しようとする自動車は、一台の自動車の存在が他の交通に直接間接にどのような影響を与えるかを考えて、駐停車自動車の加害性の認識をもって駐停車することが必要であろう。また、そうした認識が、違法駐車抑制にもつながるものと思われる。

なお、本稿では類型的傾向をとらえることに主眼を置いたために、因果関係については表面的な検討しかできなかったが、因果関係については現在いろいろな見解が錯綜しており、これが新たな不法行為理論の突破口になる可能性を秘めていると考えられるので、類型的検討を含め、なおいっそうの検討をしてきたいと考えている。また、原告が、加害者全員を被告としなかった場合の、被告にされなかった加害者の責任についても、これをだれが負担すべきかという点について、なお問題がある。いずれ、稿を改めて検討したいと考えている。

最後に、これは本稿の論点と直接関わりないが、指摘しておきたいのは、本類型事故においても追突事例と同様、

自動二輪車との事故が多いことである。駐停車自動車は道路の左端において道路交通の障害物となるために、自動二輪車の走行車線を塞ぐことになる。本類型事故においても「1」「2」「3」「4」「5」「8」の事例はそうである。自動二輪車は、急ブレーキによってバランスを崩し転倒し、乗員が投げ出されるケースが多く、いずれも大きな損害に至っている。責任論においては、優者危険負担の原則を適用して、駐停車自動車の過失を重くみる方向での過失相殺上の調節が必要かと思われるが、交通政策上は、自動二輪車自体の安全性の向上や運転操作上の技術の向上を含めた総合的な施策が望まれよう。

(1) この場合にはトラックの行為は（現実には接触していなくとも）それ自体が加害行為と目される。すなわち、そばを高速で通過すれば、その風圧によって道路脇を通行中の者が吹き飛ばされることを予見でき、その結果回避義務を尽くすべきなのに、これを怠ったという過失が認められるであろう。最判昭和四十七年五月三〇日民集二六卷四号九三九頁も、この種の非接触型事故について、「不法行為において、車両の運行と歩行者の受傷との間に相当因果関係があるとされる場合は、車両が被害者に直接接触したり、または車両が衝突した物体等がさらに被害者に接触したりするときに普通であるが、これに限られては、歩行者がこれによって危険を避けるべき方法を見失い転倒して受傷するなど、衝突にも比すべき事態によって傷害が生じた場合には、その運行と歩行者の受傷との間に相当因果関係を認めるのが相当である。」と判示して、責任を認めている。空気を介しているということで、一応これを「間接正犯型」ということができようか。

(2) このような場合、第一加害車が逃走して責任追及ができない場合が少なくない。不法行為に対してやむをえざった行為として、一応これを「正当防衛型」（ないし「緊急避難型」）とでもいうことができようか。

(3) これまでのところ、多くの事例がCが原告被害者の場合であり、Bが原告となつての訴訟は例外的にしかみられない。これらの事故を、一応「幫助犯型」とでもいうことができようか。

(4) 通説的理解によれば、まず過失が存在するかが問題とされ、次に過失と損害との因果関係が問題とされるが、実際の判断においては、まずある被害について、誰の行為が原因しているかという判断が働いているように思われる。その意味では因果関係が先行する。次に、その行為者に責任を負わせるだけの非難性(帰責性)があるかが問われているのではないかと考えられる。過失を先に論じていると思われる場合でも、実際には先に当該事故に関わる過失の選択が行われており、不法行為の要件としてシートベルトやヘルメットの不装着の過失が論じられることはない。幾代通『不法行為』(筑摩書房、昭和五二年)四四頁、注(2)参照。

(5) 潮見直之「事故原因との因果関係」別冊ジュリ新自動車事故判例百選三七頁。

(6) 中尾英二・判批「駐停車車両に対する非接触型事故において当該車両の保有者に運行供用者責任を認めた事例」西南学院大法学論集第二五巻四号一三九頁以下。もっとも、本判決がAの過失を重視していないのは、Aの過失がないとしても本件事故は生じていたと考えているのかもしれない。

(7) 清水良二「駐停車車両の損害賠償責任」東京三弁護士会事故処理委員会編『創立三〇周年記念論文集・交通事故訴訟の理論と展望』(ぎょうせい、一九九二)一六七頁。

(8) 交通民集二五巻索引・解説号(一九九五)二九七―二九八頁「座談会・松井判事発言」は、「現在はいかなる説に立つかはともかく、現実問題として違法駐車の問題が非常に大きくなってきております関係で、責任が認められてきています。当初は民法七〇九条の問題で論じられてきたわけですが、最近ではほぼ運行によってに該当するというところで話が進んできていると思います。」とされる。なお、学説等の動向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。

(9) このあたりのことを、前掲注(8)交通民集二九八頁以下「座談会・松井判事発言」は、「駐停車車両を避けて転倒、もしくは他車と衝突した場合というのは、因果関係的に見るとこれは最初に申し上げた事例よりも間接的になってきますので、多少問題があるかと思いますが、いくつかの裁判例の中で認められています。その場合に違法駐車は、これを避けるべき義務があったのに、これを怠ったという点が過失で、この過失が後続車の過失を誘発、助長したというところに因果関係が認められています。」と紹介されている。

(10) 前掲注(8)交通民集三〇一頁「座談会・野村好弘教授発言」。同旨の見解として、尾島茂樹「違法駐車車両に起因する交通事故の民事責任」法政論集一三七号(一九九一)五七三頁。

- (11) 前掲注(8) 交通民集三〇〇—三〇一頁「座談会・山田卓生教授発言」。
- (12) 清水・前掲注(7) 一七四頁。
- (13) 加藤一郎『不法行為・増補版』(有斐閣、昭和四九年) 七二頁。幾代・前掲注(4) 四三—四四頁。
- (14) 前記注(2) 参照。
- (15) この点について、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) 二八頁以下参照。
- (16) 東京第三弁護士会交通事故処理委員会編、損害賠償算定基準一九九〇年版八九頁は、「当該道路の広狭、交通量等の事故当時の交通の状況、夜間であるか昼間であるか、後方から進行してくる車両からの見通し、駐停車の方法、駐停車の際に必要とされる措置を運転者が講じていたか否か等、を総合判断して、駐停車車両の運転者の不法行為責任の成否を検討する」とされる。芝田俊文(本稿「5」判決についての)「判例解説」判タ七九〇号一〇四頁参照。
- (17) 最判昭和四七年五月三〇日民集二六卷四号九三九頁・判時六六八号四八頁。前掲注(1) 参照。
- (18) 小賀野晶一「割合的解決の定着——割合的因果関係論——」判タ八四七号六一頁(一九九四) は、「相当因果関係論の實質をみると、相当性の判断は割合的認定を排除するものではなく、むしろそれに親しむものであるということが出来る。相当性の基準のもとに因果関係の判断と損害賠償額の算定の双方の判断が行われており、この点でも因果関係論に親しむ。」とされる。
- (19) 通説・判例は過失の前提として予見可能性の存在を要求する。加藤一郎編『注釈民法(19)』(有斐閣、昭和四〇年) 二二一頁「加藤」、幾代・前掲注(4) 三三三頁。大判昭和一六年六月六日法学二一巻一号九五頁。
- (20) 森島昭夫『不法行為法講義』(有斐閣、一九八七) 一八九頁以下、とくに一九二頁。それによれば、「実際には、行為時に具体的な危険を予見できなかったという場合に、もし行為者が十分な調査研究をしておれば具体的な結果回避義務を導きうる程度に具体性をもって危険を予見できたかもしれないとして、予見可能性を容易に認める機能を営んでいる」とされる。
- (21) この場合の被害者とは駐停車自動車以外の自動車の乗員を指すが、とくに、原告が回避自動車である場合には過失相殺が行われることがほとんどで、また、一方的過失事故とされることも少なくない。これに対して、原告が対向車の場合には対向被害者に過失がない場合もある。
- (22) 本類型事故の過失相殺を論じる上で参考となるのは、駐停車自動車への追突事例の場合であろう。この類型事故では、駐停車自動車に責任が認められる場合、後続の追突車には平均で二—三割の過失が認められている(吉川吉衛「判批」判時一

三八二号一八六一一八七頁。拙稿「駐停車自動車への追突事故と過失相殺」徳山大学論叢第四一号一三二頁。この場合と比べると、駐停車自動車の過失が大きいに思われるが、これは本稿でとりあげた判決が比較的最近のものであり、違法駐車に対する非難の高まりとも無縁ではないように思われる。

(23) 通説・判例は、七一九条の一項前段の共同不法行為が成立するには、各行為者間に「客観的関連共同性があればよい」としている。加藤・前掲注(13)二〇八頁。大判大正二年四月二六日民録二〇卷八二四頁、最判昭和三年三月二六日民集一卷三号五四三頁。

(24) 加藤・前掲注(13)二〇五頁以下。森島・前掲注(20)九四頁ほか。最判昭和四三年四月二三日民集二二卷四号九六四頁(公害型不法行為事例)。

(25) 加藤・前掲注(13)二〇六頁、加藤一郎編『注釈民法(19)』(有斐閣、昭和四〇年)「徳本鎮」三二八頁。最判昭和四八年二月一六日民集二七卷一号九九頁(免除に関して)、最判昭和四八年一月三〇日判時六九五号六四頁(混同に関して)、最判昭和五七年三月四日判時一〇四二号八七頁。

(26) この問題はとくに、免除との関係、すなわち、共同不法行為者の一部に対する免除の効果が他の共同不法行為者に及ぶか、という関係で論じられてきた。

(27) 川井健「共同不法行為の成立範囲の限定」判タ二二五号五八頁〔現代不法行為法研究〕二二〇頁以下所収。

(28) 加藤・前掲注(13)二〇六頁。

(29) 森島・前掲注(20)九二頁。

(30) 加害者の立場でいえば、はじめから自己の過失の割合にしたがった賠償責任が認められるべきということになろう。最判昭和五年三月二五日民集三〇卷二一六〇頁は、運転者である夫と相手方運転者の過失が競合して発生した自動車事故における夫婦間の損害賠償請求において、夫の過失を被害者側の過失と認定し、「加害者が、いったん被害者である妻に対して全損害を賠償した後、夫にその過失に応じた負担部分を求償するという求償関係をも一挙に解決し、紛争を一回で処理することができるという合理性もある。」と判示するが、過失相殺の延長線上にはこうした負担部分に応じた賠償という問題が存在しているように思われる。

(31) 加藤・前掲注(13)二二二頁。徳本・前掲注(25)三二九頁。

(32) 最判昭和四一年一月一八日民集二〇卷九号一八八六頁。東京地判昭和四二年一月八日判タ二二五号一七三頁。

- (33) 前田達明『不法行為帰責論』(創文社・昭和五三年)一八〇頁以下参照。森島・前掲注(20)一〇二頁。
- (34) 川井・前掲注(27)二五八頁。
- (35) 淡路剛久『連帯債務の研究』(弘文堂・昭和五〇年)二六二頁以下。
- (36) 森島・前掲注(20)八七頁。
- (37) 小賀野晶一『原因競合』割合的認定(2)精神分裂病の誘発」別冊ジュリ新自動車事故判例百選四二―四三頁、とくに四三頁。なお、四一頁は、「寄与度に基づく割合的責任論の実質は因果関係を量的にとらえる点にあり、一般の市民にも大差分かなりやすい法理である。直観的考え方といってもよいかもしれない。」とされる。
- (38) 野村好弘「因果関係の本質」『交通事故紛争処理センター創立一〇周年記念論文集』(ぎょうせい)六二頁以下。同・「自動車事故における因果関係の認定」交通民集一卷索引・解説号三三三頁。同・「原因競合の場合における因果関係の割合的判断」交通民集一六巻索引・解説号三四一頁(一九八五年)など。
- (39) その理由として、「被告Yにおいては回避の余地が十分であったというべきであり、同人の過失が大きいことは明らかである。」としている。過失相殺後損益相殺によって、残債務が存在しないという論理は、本稿でとりあげた「7」「8」判決と同趣旨のものといえよう。