

# 駐停車自動車に対する追突と過失相殺

野村 泰弘

## 目次

- 一 はじめに
- 二 裁判例にみる過失相殺率
- 三 過失相殺率に現れた本類型事故の特徴
- 四 本類型事故における過失相殺率の算定
- 五 関連する理論上の問題点
- 六 おわりに

## 一、はじめに

駐停車中の自動車に対する追突事故（以下、この事故類型を「本類型事故」という）において、不法行為責任や運行供用者責任が発生する場合において、被害者たる他方当事者にも何らかの過失が認められる場合には過失相殺（民法七二二条二項）が問題となる。不法行為における過失相殺は、被害者にも損害の発生や拡大について過失があるとときは、公平の観点から、損害賠償額の算定にあたりこれを減額の方角で斟酌しようというものである。不法行為制度

は、過失ある加害者をしてその損害を賠償せしめようとする被害者保護の立場に立つものであり、それをさらに進めたものとして、自賠法三条の運行供用者責任などの中間責任（ないし無過失責任）があるが、反面、被害者にも過失がありこれが損害の発生や拡大に寄与している場合には、その損害のすべてを加害者に負担させることは公平の見地からみて妥当ではなく、被害者もその過失に応じた損害を分担すべきと考えられ、その調整的機能を果たすのがこの過失相殺である。とくに交通事故等の不法行為領域の拡大および損害認定額の高騰がみられる今日において、過失相殺はますますその重要性を増すに至っているといわれる。そして、本類型事故を考えると、過失相殺は、その責任分担を画する上で極めて重要な機能を果たしているといえる。

本稿では、まず、駐停車自動車と追突車側の責任関係を、判決に現れた過失相殺率を通じて概観し、そのうえに立って本類型事故の責任の総体および本類型事故特有の過失相殺上の問題点につき若干の考察を試みたいと思う。なお、追突車の一方的過失の場合は、駐停車自動車には責任が発生せず、したがって過失相殺も問題とならないとも考えられるが、本稿ではこれをも含めて検討する。その理由は、①加害者としては責任が否定されても、被害者としては斟酌されるべき過失があり得ること。②一方的過失とされた事例と他の過失相殺率の事例との差をみるためである。

## 二、裁判例にみる過失相殺率

### 【1】駐停車自動車〇…追突車一〇〇

〔1〕名古屋高判昭和五二年九月二八日交通民集一〇巻五号一二八六頁

事案は、幅員約七・六メートルの道路の交差点で、Y運転の普通貨物自動車（加害車）が右折をしようとしたが、対向車がいたために中央分離帯の切れ目から進行車線の上にわたり車体を右斜めに向けて停車したところ、後続のX運転の自動二輪車（被害車）

が追突し、Xが死亡したというもの。

過失相殺「右折しようとする車両の運転者は、適切な右折準備態勢にはいった後は、特段の事情がない限り、後続車があつても、その運転者において右法規に従い追突等の事故を回避すべく正しい運転をするであろうことを期待して運転すれば足り、それ以上に違法異常な運転をする者のあり得ることを予想して周到な後方安全確認をすべき注意義務はないものと解するを相当とする。」

なお、一審の名古屋地判昭和五〇年七月一八日は、「およそ追突事故については、被追突車が急に進路変更をしたり急停止又は急な減速をしたような場合を除き、原則として追突車の前方不注意や車間距離不保持の違反に一方的な過失を認めるべきものと考えられる」としたうえで、本件につき「急停止や急な減速となるような操作はなかったものと認められ、他方、追突車であるX車は距離が少なくとも四五メートルはあったこと、幅員は約七・六メートルであつてY車の左側を通過しうる余地は十分あったこと、事故当時は豪雨であつて、X車のような自動二輪車の場合、前方の注視が困難であるのにかんがりの高速で走行していたこと、X車のスリップ痕や路面の傷跡がなく、同車が加害車への追突を回避しようとした形跡が窺えないことなどを考え合わせると、前方の注視をほとんどしないまま運転走行したものと認められ、本件追突事故については、Yには過失と評価し得るほどの責はなく、Xに前方不注意の一方的過失があつたものと認めざるを得ない。」

本件事案は、交差点での一時停止車への追突であり、一時停止に正当な理由があるために走行中の追突事故と同様に追突車へ非難が集中するケースである。名古屋高裁判決は不法行為の成立を否定するものだが、一審の名古屋地裁判決は、実質的に過失相殺をしたのちに一〇〇対〇の一方的過失事故と認定しているようでもある。なお、高裁の判示は、信頼の原則を思わせる内容である。

〔2〕大阪地判昭和六二年八月二七日交通民集二〇巻四号一一〇八頁

事案は、夜間、水銀灯により明るく見通しも良い道路の左側に、中央車線および右側車線を他の車両が通行できる状態で後部の点滅灯をつけ停止していたY運転の大型貨物自動車に、酒気帯びのAが運転しXが同乗していた普通貨物自動車を追突したという

もの。

過失相殺「本件事故は追突車を運転していたAが酒気帯び、制限速度を時速三〇キロを越える高速で蛇行運転させ追い越しの際発生したものであり、Yには、かかる異常な車両の進行を予見しこれを避けるために車両を停止しないようにすべき注意義務はなかった」

この事例では、Yは点滅灯をつけていたこと、対してAは飲酒運転であったこと、などを勘案して駐停車自動車の責任を否定したものと思われる（なお、Aの過失は被害者X側の過失として斟酌される<sup>①</sup>）。

本類型事故で、追突車の一方的過失事故とされた事例は多く、この他にも、予見可能性のないことをもって責任を否定した大阪地判昭和六二年三月二七日交通民集二〇巻二号四一九頁、被追突被害者からの請求に対して、斟酌すべき過失があるということはできない、として過失相殺を否定した東京地判昭和六一年一〇月三〇日交通民集一九巻五号一五〇一頁など多数がある。

## 【2】駐停車自動車一〇…追突車九〇

〔3〕津地四日市支判昭和四九年九月一八日交通民集七巻五号一三二七頁

事案は、片側二車線、幅員八メートルの道路の中央分離帯に乗り上げた貨物自動車を救出するため、他車の注意を喚起するため同車の運転席の屋根の上に取り付けられている黄色の回転灯を点灯し、エンジンをかけたまま第二車線に停車していたY運転の貨物自動車に、飲酒運転で制限速度を二〇キロ越える速度で進行してきたX運転の普通乗用自動車<sup>①</sup>が追突し、さらに反動でガードレールに衝突してXが即死に至ったというもの。

過失相殺「以上の事実から本件事故発生についてのYとの関係における被害者Xの過失割合を勘案すると少なくとも九〇パーセントの過失を認めるべきである。」

〔4〕大阪地判昭和五八年一月二八日交通民集一六卷一号七八頁

事案は、夜間八時頃、駐車禁止の規制のある、下り勾配で、見通しは良いが街灯がついておらず夜間は暗い、歩車道の区別のある幅員約九・一メートルの市街地道路で、駐車灯を点灯しないまま一時駐車していたY運転のダンプカーに、高校三年生のX運転の原付自転車と衝突し、Xが傷害を負ったというもの。

過失相殺「本件事故の発生については、Xにも、夜間原付自転車を運転するに際し、車両運転者としてもっとも基本的な注意義務ともいふべき前方不注意の過失があったことは否定できず、前認定のYの過失の程度、態様等諸般の事情を考慮すると、過失相殺としてXの損害の九割を減ずるのが相当であると認められる。」

本件では、追突車が九〇%の過失割合となっているが、Yが夜間駐車灯を点けないまま一時駐車していた点、および追突車が原付自転車である点を考えれば追突車に酷なようにも思われる。

〔5〕高松地丸亀支判昭和三三年二月二六日下民集九卷一二号二六八二頁

事案は、Yはその運転する貨物自動車をバッテリーの故障の修理のため、何らの標識等も施さず、幅員約四・五メートルの道路上に停車していたところ、午前一時か二時頃、X運転の自動軽二輪車がこれに追突し、Xが死亡したというもの。

過失相殺「深夜とはいえ見通しがぜんぜんきかないことはなく、通常の注意をしておれば該貨物自動車のように大きいものを前方にて発見できないはずはないこと、当時Xは飲食し、ある程度酒気をおびていたこと、警察官の間ではXはスピード違反を何回もしているという風評があったことが認められ、以上の各事実を総合すればXは飲酒の上相当のスピードを出して走っていたため普通ならば当然前記自動車の存在に気付くはずのところ、衝突寸前までこれに気付かず、これにぶつかったというXの過失のあることも認められ、その程度はYのそれよりも相当重く両者の過失に関する前記認定の各事実を比較するとその度合いはほぼY一、X九の程度と解される。」

後続車の運転者が飲酒をしている場合には運転操作を誤り易く、駐車自動車駐車方法のいかんにかかわらず追

交通事故の生じる蓋然性は高いといえるから、相対的に、駐停車自動車の駐車灯を点けないなどの過失は小さくみられることになろう。

【3】駐停車自動車一五…追突車八五

〔6〕広島地判昭和五八年三月二八日交通民集一六卷二号三九四頁

事案は、自動車専用道路の路側帯に、Y車がやむをえない事由もなく、停止表示板も置かずに駐車していたところへ、X運転の自動二輪車が自車前方の大型車を追い越すため路側帯に侵入し、Y車を発見し急制動をかけたがスリップし、転倒、傷害を受けたというもの。

過失相殺「以上のような諸事情を総合勘案するに、本件事故はYの違法駐車とXの追越し不適切（路側帯侵入、安全不確認およびハンドル操作不いし急制動措置の不適切）の過失とが競合してひき起こされたものと言うべきであり、YとXの過失の割合は一五対八五であると評価するのが相当である。」

【4】駐停車自動車二〇…追突車八〇

〔7〕大阪地判昭和六三年一月二八日交通民集二一巻一号一三二頁

事案は、幅員六・五メートル、片側二車線の駐車禁止の道路上に、既に駐車中の車両の右側に、Aは普通貨物自動車を二重に停止させていたところ、同車の後部にB運転のスクーターが追突し、Bが傷害を負ったというもの（債務不存在確認、反訴）。

過失相殺「Bは、自己の視野もしくはハンドルの他の装置の操作を妨げるような状態でシートカバーを積載し、これがため前方注視が不十分になって本件事故を発生させたものと推認するのが相当である。したがって、本件事故の発生についてはBにも過失があり、その過失割合は八割を下るものではないと認められる。」

二重停車の場合の障害物性は高いといえるが、自らの前方視界を妨げるようなシートカバーの積載方法にも問題が

あり、これが斟酌されたものと思われる。

〔8〕岡山地判昭和五八年五月三〇日交通民集一六卷三号七七二頁

事案は、霧がかかって前方の見通しが悪く、路面の凍結していた国道で、第一事故を起こしたA車がストップランプを点灯しないまま停車していたところへ、後続B車が追突したというもの（交叉請求）。

過失相殺（職権）「Aにおいて、第一事故後、後続進行車両に対して事故運転車両が停車中であることを示す措置を怠ったことが本件事故を惹起する一因となったことは否定しがたく、右の過失は民法七二二条二項所定の過失にとどまらず、同法七〇九条の不法行為の内容をなす過失といわざるを得ない。本件事故の発生については、Aの過失に比し、Bにより大なる過失が認められるのであって、先に認定のAの過失の態様等諸般の事情を考え合わせると、過失相殺としてBの損害の八割を減ずるのが相当である。」

見通しが悪いということは、駐停車位置に気を配り、後続車にこれを知らせるという注意義務を高めるものだが、他方、後続車にも速度を緩めて通行するという義務を生じさせるものといえる。

〔9〕京都地判昭和四五年一〇月二〇日交通民集三卷五号一五八四頁

事案は、午前九時頃、X運転のタクシーが、進路前方に現れた通行人を乗客ではないかと急停車させたところ、後続のY運転の加害車が、雨が降って路面がぬれていてスリップしたため追突し、Xに傷害を負わせたというもの。

過失相殺「そうすると、Xの急停車はその主張のように人が飛び出したために衝突の危険を避けるためのやむをえない行為ということはできず、客を拾うための停車であるから後続車の有無、それに対する合図等、衝突を避けるための措置を講ずる義務があり、これを怠ったために本件事故が惹起したものと認められ、その過失の割合はX二割、Y八割とするのが相当である。」

本件事例はやむをえない停車の場合ではないが、仮りにやむをえない停車の場合には、駐停車自動車に対する非難

性は弱まり、その分、過失相殺においても、過失の割合は小さくなるろう。

八

【5】駐停車自動車二五…追突車七五

〔10〕大阪地判昭和五八年一〇月二八日交通民集一六卷五号一四六〇頁

事案は、片側一車線の、歩車道が区分された幅員約四メートルの道路で、左方に駐車中のマイクロバス、右方に停車中のタクシーとの衝突を避けるため、センターラインを約三〇センチメートル対向車線にはみだして進行し、信号待ちのため先行車に続いて右後部をセンターラインよりやや対向車線上に食み出し左斜めとなった状態で停止したA運転の普通貨物自動車の右後部に、交差点を左折して左方に駐車中の車両との衝突を避けるべくセンターライン寄りを走行中のB運転の普通乗用自動車の右前部が衝突したというもの（債務不存在確認、反訴）。

過失相殺「Aに運転操作ミス、対向車進路妨害の過失が認められ……Bにもハンドル操作不適、安全運転義務違反の過失が認められるところ、前記認定のAの過失の態様等諸般の事情を考慮すると、過失相殺としてBの損害の七割五分を減するのが相当」

本件事案は追突ではなく前方方向からの衝突であるが、路上の障害物性という点では同じと考えられるだろう。混雑する道路での信号待ち停車であり、三〇センチ食み出しただけという点を考えると、ややA車に酷な過失相殺とも思える。

【6】駐停車自動車三〇…追突車七〇

〔11〕東京高判昭和五一年六月二八日下民集二七卷五〇八号四〇七頁・判時八二八号四一頁

事案は、夜間、霧があつて見通しが悪く、照明設備がなくて暗い中央分離帯のある片側三車線の駐車禁止規制のある国道バイパスの道路左端に、Yは仮眠のため大型貨物自動車を駐車していたところ、Xは普通乗用自動車に妻子五人を同乗させ、（中央分離帯

から数えて)第三車線を進行し、前方に工用の標識ランプが点滅しておりその前方に大型車が二、三台駐車しているのを認め、第二車線に寄ってこれを避けた後、再び第三車線に寄ったところ、本件貨物車が駐車しているのはじめて気付いたが間に合わず、衝突しXらが傷害を負ったというもの。

過失相殺「しかしXとしても、夜間霧のため見通しが悪かったにもかかわらず、……第二車線から第三車線に戻る際には減速し、かつ前方を十分注視して進行すべきであるのにこれを怠り、右速度のまま漫然と進路変更をし、約八・六メートルの至近距離に接近して初めて本件貨物車を発見するなど、その過失は極めて重大といわなければならない。そして、右注意義務を怠らなければ容易に本件事故発生を避け得たこと、幅員の広い道路であって、本件貨物車が尾灯を点灯していたかどうか不明である点がYに不利に作用することを考慮にいれても、なおその過失割合はXにつき七程度、Yにつき三程度と認めるのが相当である。」

〔12〕千葉地判平成三年八月三〇日判時一四〇四号一〇五頁

事案は、薄暮の頃、駐車禁止、追い越し禁止の、片側一車線、幅員四メートル、路側帯の幅一・四メートルの平坦、直線の見通しの良いアスファルト塗装の道路において、Xは、車幅一八六センチメートルの普通乗用自動車等を左のウィンカーを点滅させながら道路反対側の洗車場が空くのを待って道路の左端に約五分間駐車していたところ、Yは飲酒の上、原付自転車等を運転してX車の右脇を通過しようとしたところ、後方から高速度で接近してきた普通乗用自動車を発見して慌ててハンドル操作を誤りX車と接触、転倒し、Yが傷害を負ったというもの。

過失相殺「駐車すると他車両の通行の危険を招来するおそれがある片側一車線の車道に漫然と駐車した(Xの)過失と、Yの後方から接近してくる車両の動向を適確に把握し、X車と接触ないし衝突をしたりその危険を招来したりしないようにすべき注意義務があるにもかかわらず、後方から接近してくる車両の動向を適確に把握しなのまま漫然とX車の右脇を通過しようとした過失を勘案すると、X三、Y七とするのが相当。」

飲酒運転の割りには過失相殺のなされ方が少ない事例といえよう。

〔13〕 広島地判昭和四四年一〇月三日判時五八四号九二頁

事案は、故障により運行不能になったため、幅員八・二メートルの国道の左側に、午後四時頃から午後八時三十分頃まで、標識灯を点ける措置を講ずることなく、Yが自動車を駐車しておいたところ、原付自転車に乗ったXが追突し、死亡したというもの。

過失相殺「本件自動車の占めるところを除いても六・二五メートルの幅があるから自動車の運行に特段の障害があったものということができるのみならず、夜間でも通常の注意をしておれば本件自動車のごとき障害物は前方にて容易に発見しうる状況にあったにもかかわらず、Xは前方を十分注視せず相当のスピードで走っていたため通常ならば本件自動車の存在に気付くところ、これに気付かず、これに激突したことを推認することができ、……そうだとすれば、Xの右前方注視義務等の懈怠が本件事故の要因をなしていることは否定すべくもなく同人の右過失を斟酌すると、Yにその責を負わすべき金額は金一〇〇万円をもって相当と認める。」と判示し、逸失利益認定額三二四万円を一〇〇万円に減額した。

〔7〕 駐停車自動車三五…追突車六五

〔14〕 東京地判昭和六一年四月一〇日交通民集一九卷二号五一七頁

事案は、駐車禁止、夜間でも相当明るい追越し禁止の規制がなされている片側幅員四・五メートルの道路の、交差点の側端から五メートルの位置に、食事のため、夜間、尾灯も駐車灯も点灯させずに駐車していたY運転の普通貨物自動車に、X運転の自動車二輪車が追突し、Xが死亡したというもの。

過失相殺「Yは、もともと駐車禁止の規制がなされている本件事故現場道路に、しかも特に駐車が禁止される交差点の側端から五メートル以内の位置に、夜間、尾灯も駐車灯も点灯させずに加害車両を駐車していた過失により本件事故を発生させた。一方、(Xには)スリップ痕が発見されなかったこと、本件事故現場道路の明るさ等の事実を総合すると、被害車両を制限速度を越える時速六〇キロメートル以上の速度で走行させたうえ、前方を十分注視していなかった過失があるものと推認することができ、Xに六五パーセントの過失を認めるのが相当である。」

〔15〕 東京地八王子支判平成三年九月二四日判時一四二二号一三〇頁

事案は、夜間、終日駐車禁止、中央線の表示のある平坦、直線の見通しの良いアスファルト塗装の道路の左端三〇〜四〇センチの距離において、尾灯も駐車灯も点けず駐車していたY運転の普通貨物自動車に、X運転の原動機付自転車が追突し、Xが死亡したというもの。

過失相殺「Yが駐車禁止の道路上に、尾灯も非常点滅表示灯も点灯せずに、夜間Y車を駐車させていた過失に基づく不法行為により発生させたものと認められる。他方、Xにも前方を十分に注視せずに、しかもかなりの高速度で原告車を運転した過失があり、過失相殺における過失の割合は、Y三五%、Xの六五%が相当」

#### 【8】 駐停車自動車四〇…追突車六〇

〔16〕 横浜地判平成二年三月二七日交通民集三三卷二号三七七頁

事案は、夜間、駐車禁止の規制のある片側三車線の国道上に、駐車灯も点けずに、駐車中のY運転の大型クレーン車に、Xの運転する自動二輪車が追突し、Xが死亡したというもの。

過失相殺「二輪車の大型車両への追突事故の際の過失割合を判断するに際しては、安易に追突者側の前方不注視の過失に偏るべきではなく、具体的事案に即して駐車車両および追突車両それぞれの過失の程度を比較考慮した上で決すべきである。…大型クレーンを何ら警告措置も講ずることなく一晩中駐車させることは交通の妨害になるばかりか、極めて危険な行為であるといわざるを得ず、かかる危険な場所に駐車すべきやむを得ない理由は何ら存しない。他方、Xの過失は基本的な注意義務である前方注視を怠ったというものであり、重大であるといわざるを得ない。結局、Xの過失割合は六〇パーセントと解するのが相当である。」

〔17〕 和歌山地妙寺支判昭和四五年六月二七日交通民集三三卷九五四頁

事案は、早朝、Yは故障した大型貨物自動車を牽引の後、修理のために、道路左側より約一メートル余りの距離において白い布切れを垂らして数日間駐車していたところ、X運転の原付自転車が追突、Xが死亡したというもの。

過失相殺「本件故障車のごとき障害物はその手前で容易に発見し得る状況にあったにもかかわらず、Xの前方注視義務の懈怠が本件事故発生の主要な原因をなしていることは否定し難いところであり、その過失割合を案ずるにXを六とすればYを四の割合と

みるのが相当である。」

一一一

大型貨物自動車と原付自転車との事故であり、前記〔16〕判決と同じく、優者負担の原則が適用されているように思われる。

〔18〕福島地いわき支判昭和四七年三月三日交通民集五卷二二号三三〇頁

事案は、午後二時すぎ、路面が凍っているうえに若干の積雪もあるやや右カーブの高速自動車道路上で、Xは自車のチェーンが緩んでフェンダーに当たった音がしたため、中央分離帯から一メートル離れた車線内で停車し、窓を開けて自車の後輪を見ようとしたところ、X車が走行していると見誤って進行していた後続のY車が、直前になってこれを発見し、急ブレーキをかけたがスリッパして追突し、Yが傷害を受けたというもの。

過失相殺「本件道路は高速道路であるので、他の交通妨害にならぬよう法令の定めるところに従って停車すべき注意義務があるところ、……右停車位置は追い越し車線の中であり、危険の上もないといわなければならないし、またXが仮りに、中央分離帯を路肩だと思いをしたとしても、X車の停止位置が追い越し車線にある以上、Xは左側の路肩一杯に車を寄せて停車すべき注意義務があるというべく、右方法に違反して停車したXにも過失があり、本件事故の発生に対する過失の割合は、Y六、X四の割合と認めるのを相当とする。」

〔19〕札幌地岩内支判昭和四九年八月二十九日交通民集七卷四号一一八八頁

事案は、夜間、緩い下り坂の幅員八・五メートルの直線の国道に、Y運転の大型貨物自動車の後部に小さい赤旗をつけただけで他に特別の措置をとることなく駐車していたところへ、X運転の乗用車が追突し、Xが死亡したものの。

過失相殺「本件乗用車の制動痕が全く見られず、Xが事故当時制動措置をとった形跡がないこと、その他前記認定の本件事故の態様からすれば、Xにも前方不注意等の過失のあることは十分推認され、しかも前記の通り本件道路は車道幅員のみでも六・五メートルあり、本件貨物車の右側の通行可能な車道幅員は五メートル近くもあったことからすれば、Xの過失は大きいものと考えら

れ、Xの過失割合は六割とするのが相当である。」

【9】駐停車自動車五〇…追突車五〇

〔20〕東京地判昭和二八年八月一〇日下民集四卷八号一一三三頁・判時一〇号一三三頁

事案は、X運転のタクシーが客待ちのため、歩道から一・三メートル程度離れて一時停車したところ、僅かに八メートル程度の車間距離を存するにすぎない後続のY運転の車が追突したというもの（物損事故、交叉請求）。

過失相殺「Xの過失も原因となっているのであり、しかも同人の過失とYの過失とはすでに認定した事実からして、事故発生について同程度の原因力を有するものと解するのが相当である。」

本件事案では、被追突車の運転者については停車についてなすべき注意義務を怠ったとして、他方、追突車の運転者については、後続車としての車間距離維持義務、速度の注意義務を怠ったとして、五〇対五〇の過失割合を認定しているが、この過失割合は物損事故であることが影響しているのかもしれない。

【10】駐停車自動車七〇…追突車三〇

〔21〕東京地判昭和六一年二月二三日判タ六五二号二二七頁

事案は、片側三車線の高速道路の大きく左にカーブしている地点で、Y1運転の大型貨物自動車積み荷のアンクルブラケットを第一通行帯と第二通行帯に落下させ、これを後続A車のはね飛ばしたところにY2運転のクレーン付き普通貨物自動車を通りかかり、そのアンクルブラケットによりパンクを起こし第三通行帯右側端に停車させていたところ、X運転の自動二輪車が追突し、Xが死亡したというもの。

過失相殺「(Xには)漫然その渋滞車両前方の安全を確認しないまま、自車の速度を落とすどころか制限速度六〇キロの本件事現場を時速八〇キロないし九〇キロの高速で進行した過失があると認められるので、右過失を斟酌し、Yらの損害賠償額を三割

減額するのが相当と認める。」

一四

本件事案は、駐停車状態の自動車に追突という点では本類型の中に含まれるが、やや特殊な共同不法行為のものであり、これが本類型としてはめずらしい過失割合に結びついているように思われる。その他、多重衝突事故ではあるが、自損事故により追越し車線を塞いで停止したA車（加害車）にB車が衝突し走行車線を塞いで停止した後、C車がB車に追突し、さらにD車（被害車）がA車およびB車に衝突したという事案につき、被害者Dにつき三〇パーセントの減額をした神戸地判平成三年五月二十九日交通民集二四卷三号六〇九頁がある。

### 【11】駐停車自動車一〇〇…追突車〇

〔22〕東京地判昭和四二年四月一日判タ一九〇号二〇二頁

事案は、幅員約八メートルの道路で、Y運転の大型貨物車が前を行く自転車を追い越そうと中央線の方に寄ったところ、反対車線を対向してくるX車を発見したので急ブレーキをかけたが、濡れた路上でスリップし中央線を越えて土堤に衝突し道路の大半をさえぎるように停止したところへ、対向自転車がいったため右に避讓することもできず急ブレーキをかけたX車が、そのままスリップしてY車に衝突したというもの（物損事故）。

過失相殺「前記認定事実に徴すると、たとえ路面が濡れていたとはいえ、Yがアスファルト塗装の道路で前方に何ら障害物のない時に時速約四〇キロメートルの速度で原告車を走行させていたこと自体、および被告車がスリップしながら中央線を越えようとしているのを発見してからとった措置にも何ら咎むべき点はない」として、過失相殺の抗弁をしりぞけた。

本件事例は、Y車が反対車線の道路の大半をさえぎるように土堤に衝突し止まっていたというものであり、X車は事故を避けることがほとんど困難だったといえよう。ここでは追突車側の事故回避可能性が問題となっている。X車

が時間的間隔をあげて停車現場に差しかかっていたのであれば事故回避は可能であったかもしれないが、本件事例のように直前の事故による停車の場合には事故回避可能性はなかったといえるであろう。これを敷衍すれば、追突車が、事故が避けられないような状況においてやむなく追突したと考えられる場合には、駐停車自動車側の過失割合は相当高いものになり、場合によっては駐停車自動車の一方的過失といえる場合もあり得ることになる。

### 三、過失相殺率に現れた本類型事故の特徴

(一) 以上みてきたように、駐停車自動車に対する追突事例の場合、駐停車自動車に不法行為責任や運行供用者責任を認めず追突車の一方的過失としたものが数多くあり、また、過失相殺がなされる場合でも追突車の過失割合を高く認めたものが多い。これは、本類型事故が基本的には、追突車の前方不注意、ハンドル操作不適等の過失を主要原因として発生するものと考えられるからである。<sup>②</sup>

追突車の一方的過失事故と認められた事案は、(a) 一時停車で、道路交通上当然の行動であるもの(例えば交差点での右折停車)、(b) 道路状況について、余地が十分にあり、見通しも良く、事故は十分避けられたもの、(c) 追突車に著しい義務違反があるもの、の三つの場合に分けることができよう。

判決年に関しては、追突車の一方的過失を認めた事例はわりと以前のものが多く、新しい判決ほど駐停車自動車の過失を大きく認める傾向にあるように思われる。<sup>③</sup>平成になってからの裁判例では、一方的過失を認めた事例はあまり多くなく、これは、昨今の駐停車違反に対する社会の見方が影響しているものと思われる。

訴訟の当事者からみた場合、駐停車自動車側が原告になっているものと追突車側が原告になっているものの双方があり、本類型事案の交叉責任性をうかがわせる。駐停車自動車が原告の場合は、過失相殺の抗弁は認められないとす

るものが多く、駐停車自動車が被告の場合は、予見可能性がない、したがって不法行為要件としての過失がないとするものが多い。

判決に現れた斟酌事由をみると、①前方注視義務、②追い越し余地（事故回避可能性）、③速度、④制動適正、⑤飲酒運転、などがある。なお、駐車禁止場所であるか否かという点は、判決では触れられているものの、それほど直接に重要な意味を有しているものとは思えない。これはすでに違法駐車を前提に過失割合が考えられているからかもしれない。

(二) これらのことから言えることは、裁判側にみる本類型事故における過失割合は、事案によって異なるが概ね、駐停車自動車三〇%・追突車七〇%であり（もっともこれらは判決に現れたものであり実際にはもっと駐停車自動車の過失割合は低くなる）、これに、当該事故の道路交通状況、当事者の具体的事故回避努力の程度、およびその他一切の事情が総合的に勘案されて、相当幅の広い修正が加えられ、その結果、駐停車自動車側には〇～四〇%の過失が認められるということになる。

#### 四、本類型事故における過失相殺率の算定

本類型事故においては、基本的には、追突車の運転者は前方を注意していれば駐停車中の自動車を発見しえ、適切なハンドル操作、ブレーキ操作により容易に事故を回避できた、すなわち、事故の主原因は追突車の前方不注意という過失にあると解されている。現実に違法駐車は数あっても多くの場合は後続車の十分な前方注視、適切なハンドル操作という事故回避努力によって事故は未然に防がれている。この追突車の過失は不法行為要件としての過失である

と同時に過失相殺上も当然斟酌されるべき事由である。したがって過失割合も原則として追突車の方が大きなものなるう。

もっともこれは類型上、抽象的にいえることであって、具体的な駐車態様、周囲の状況、その他の要因によっては駐停車に強い障害物性（追突誘引性）が認められ、その非難性の大きさを反映して、駐停車自動車側の過失が高くなることもあり得る。例えば、高速道路の走行車線上では駐停車はまったく予定されていないから、その、しかもカーブでの駐停車に対しては強い非難が加えられ、高速道路の路側帯や一般道路に比べその過失割合は高くなるのが肯定されよう。また追突車の前方注視義務、ハンドル操作の適切義務は、追突車側に事故回避可能性のあることを前提とする。仮に後続車に要求される注意義務を尽くしても回避できないような条件下である場合には、その過失は減殺され、あるいは追突車の過失そのものが否定されることもありえよう（例えば「22」判決）。

このように、駐停車という行為への評価は絶対的なものではなく、周囲の道路交通状況その他によって相対的になされるべきものであり、このことは過失相殺にあたっても考慮される必要があるう。

#### （一）基本過失割合

実務における過失相殺は、自動車事故損害賠償の定型化・定額化の動きにそって、いくつかの算定基準<sup>④</sup>を基に、具体的事情を斟酌して修正する方法がとられている。本類型事故についての過失相殺基準は、高速道路については存在するが、一般道路については現在のところ（公刊のものでは）存在しない<sup>⑤</sup>。そこで、類似する高速道路についての追突事故の過失割合を基に修正を加えることになるが、<sup>⑥</sup>高速道路に駐車中の自動車に対する追突事故の過失割合は、例えば、東京三弁護士会の「損害賠償算定基準」によれば、走行車線上に駐車中の追突では（駐停車両）四〇・六〇（追突車両）、路側帯に駐停車中の追突では（駐停車両）〇・一〇〇（追突車両）となっている。このうち、路側帯の

駐停車の場合は障害物性は低いといえ、一般道路における駐停車の障害物性により近い高速道路の走行車線上の過失割合である（駐停車両）四〇：六〇（追突車両）をもとに修正、算出することになろう。

例えば、吉川教授は、この基本過失割合をもとに、本類型事故の過失割合を算定する方法として次のような基準を示される。すなわち前出「16」判決について、高速道路上での走行車線における駐停車車両に対する追突事故の過失割合、（駐停車車両）四〇：六〇（追突車両）を基本として、①一般道路における違法駐車の場合は追突車側の責任が重くなり、その差を二〇とみて、一般道路修正として、（駐停車車両）二〇：八〇（追突車両）の過失割合が考えられる。次に、事故の生じた道路の制限速度が時速五〇キロであり、制限速度オーバー（それが高いほど危険性が高まるという意味であろう）を考慮して、（駐停車車両）二五：七五（追突車両）に修正される。反面、駐停車両の視認性、すなわち「水銀灯を背にして若干みえにくい状態」で駐車したことから、これが（駐停車車両）三〇：七〇（追突車両）に修正され、最後に、追突車が単車であることを配慮し、単車修正を加えると（駐停車車両）四〇：六〇（追突車両）になるとされる。<sup>⑦⑧</sup>

## （二）斟酌される事由（修正要素）

（一）本類型で、過失相殺において斟酌される事由、換言すれば基本過失割合の修正要素は非常に多い。まず、（ア）両当事者に関係するものとして、①夜間か昼間か、②道路は直線かカーブか、見通しは良かったか。路上には照明が十分あったかという視認性に関わる状況、等がある。次に、（イ）駐停車自動車の過失の程度を量る事由としては、①どの程度車道の脇に寄りの程度の余地を残して駐停車したかという点、②後続車に自車の存在を知らせるためどのような措置を講じたかという点が問われる。これらは、駐停車自動車が追突回避努力をどの程度尽くしたかという駐停車自動車側の過失の程度を量るものだが、同時に、後続車の事故回避可能性にも影響する。一方、（ウ）追突

車側の事情としては、損害の発生および拡大に寄与したと考えられるもの、例えば、前方注視義務、速度超過、体調(飲酒等)など広く問われることになる。

(2) これまでみてきた裁判例の中から、重要と思われる斟酌事由を整理すると、次のようになる(なお、前方注視義務については本類型事故においては当然の斟酌事由であるので省略する)。

(ア) 道路の余地(追越し可能余地)

駐停車しようとする者は、常に、後続車が自車を追い越していくのに十分な余地が確保されているかどうかを確認して駐停車することが求められる。余地が大きいほど、障害物性は小さくなり(事故回避の期待可能性は大きくなり)、その分、後続車に求められる避讓義務は大きくなる。それゆえ例えば、センターラインを越えなければ追いついていけないような駐停車の場合には、駐停車中の自動車に大きな過失が認められることになる。本類型ではとくに重要な点である。

(イ) 速度違反

一般に、スピードが高いほど事故回避は困難となる。制限速度違反は道路交通法違反にとどまらず、後続車に期待される避讓義務を尽くせない状態を自ら招いたものとして過失相殺の対象になろう。それゆえ、交通事故の過失相殺では速度の点が問題とされることが多い〔3〕〔5〕〔13〕〔14〕〔15〕〔21〕判決参照)。

(ウ) 夜間と昼間(駐停車表示)

一般に、夜間の方が昼間に比べて視認性が悪く、追突事故を起こしやすい条件にあるといえる。このことは後続車についてもより一層の前方注視義務を課すことになるが、駐停車自動車については、後続車に対して自車の存在を知らしめるべき尾灯を点けるなどの措置を講ずることが要求されることになり、相対的にみれば夜間によって注意義務

が加重されるのは駐停車自動車ということになる(〔4〕〔5〕〔13〕〔14〕〔15〕〔16〕判決参照)。

(エ) 飲酒運転

飲酒運転は悪質な道交法違反であると同時に、前方注視、ハンドル操作、ブレーキ操作の能力を著しく落とすものとして、過失相殺でも大きく斟酌されるべき事由である。本類型事故においても、〔2〕〔3〕〔5〕〔12〕判決などはこの点を大きく斟酌しているように思われる。

(オ) 一般道路と高速道路

一般道路と高速道路では過失割合の基準が異なり、高速道路の方が駐停車自動車の基本過失割合は高くなる。これは高速道路の走行車線では通常駐停車は予定されておらず、また、高速走行を前提としているので、発見した時点ではもはやこれを避譲することができないことも多く(事故回避の期待可能性は薄れる)、その分、駐停車自動車の注意義務が加重されることになるためである(〔6〕〔18〕〔21〕判決参照)。

(カ) 違法駐車

駐停車が違法であることをもってただちに不法行為の成立要件としての過失があるとすることはできないという点についてはすでに述べたが、<sup>③</sup>不法行為要件としての過失に至らなくても過失相殺においては斟酌されることはあり得る。ただし、それは違法駐車だからというのではなく、障害物性(追突誘引性)が高いからである。違法駐車であっても走行車線から引っ込んだバス停などの場所での駐停車は障害物性は低いといえるであろう。つまり駐車が行政取締法規上の評価としての違法であることをもって過失相殺における過失とみるのではなく、駐車禁止場所であるということ、一般的にいて駐停車自動車が交通の障害になりやすいということはいえるであろうから、障害物性というものを介して間接的に過失相殺に影響を及ぼすものと考えられる。

多くの判決では、判決理由中で駐車違反であることに言及しても、それをもって駐停車自動車側の過失を大きく認

めたとと思われるものはみられない<sup>⑩</sup>。ある意味では今日では、特別自動車の通行量の少ない道でないかぎりほとんどが駐車禁止区域に指定されており、違法駐車を前提に本類型事故の過失割合が設定されていて、これを基に過失相殺がなされているからとも考えられる。

(キ) 優者の危険負担 (後述)

(ク) ヘルメット着用

ヘルメットの不着用は、損害の発生の原因となるものではないが、損害の拡大の原因とはなり得る。したがってヘルメット不着用が損害の拡大に寄与したと考えられる場合には当然に過失相殺において斟酌されるべきものと考えられる。ヘルメット着用が義務でなかった以前においては被害者の過失として斟酌されるべき事由ではなかったとしても、今日では、法(道路交通法七一条の三第一項・二項)も着用を義務付けており、二輪車の場合には自己の安全を守るために欠くべからざることといえよう。最初にこれを斟酌事由とした判決は東京地判昭和四七年三月八日交通民集五卷二号三三五頁であり、その後の判例もこれを認めている<sup>⑪</sup>。なお、二輪車のヘルメットと並び自動車のシートベルトの不着用も、自己の安全を守る努力を怠ったとして、今後は斟酌事由になり得よう。

## 五、関連する理論上の問題点

### (一) 過失相殺における全免

民法七二二条二項の不法行為の過失相殺において損害賠償の全免が認められるかは、債務不履行における過失相殺(民法四一八条)との関係で問題となる点である。民法七二二条二項が「損害賠償額の算定にあたりこれを斟酌することを得」と規定していることから、不法行為の過失相殺においては全免は認められず、損害額についてのみ斟酌し

うるにすぎないと解する説<sup>12)</sup>もあるが、現在の多数説は、両法条を統一的に解し、事実上全免を認める方向にあるといえる。もともとこの問題は、過失相殺で全免を認めると構成するか、そもそも不法行為は成立しないと理由づけるかの説得技術、言葉の問題にすぎないともいえよう。

本類型事故のように、双方に損害が生じ、交叉請求の可能性があるものについては、責任原因については緩やかに肯定することにして、そのうえで全免の余地を認めて、過失相殺によってその責任の範囲を明らかにすることの方がよりきめの細かい妥当な結論に達するのではないかと思われる。一方的過失による事故とする判決も、実際には、不法行為の責任原因を論じる前に実質的な過失相殺がなされ、その結果、一方的過失に因る事故と論じている（逆にいえば、過失相殺の必要があるから責任原因についてもこれを肯定している）ように思われるのである。

## (二) 相対説・絶対説

過失相殺における、被害者の過失の斟酌の仕方には、過失相殺率を、加害者の過失と被害者の過失との相対的比較により定めようとする相対説（寄与分説）と、被害者の過失だけを単独に評価し、その程度に見合う減額をすれば足りるとする絶対説とがある。この二つの説の結論的差異は、絶対説によれば、当事者以外の要素が（被害者の過失として斟酌されないために）結果的に加害者の負担に帰するという点にあるとされる。しかし今日、両説は止揚した形で適用されているといわれ、車対車の場合には相対説に従い、被害者が歩行者であるような場合には絶対説に従うとされる。<sup>17)</sup>

本類型に関連していえば、本類型は自動車対自動車の事故であり、歩行者対自動車のように被害者の救済を中心に考える必要は薄いこと、単車など生命身体の傷害を来す危険性のある場合には別に優者危険負担の原則による修正もあること、また、追突車の前方不注意が、不適當な駐車態様と競合して事故が発生する場合も多いことから、相対的

に過失相殺を行えばよいものと思われる。

### (三) 優者負担の原則

優者（危険）負担の原則とは、双方に同様の過失があるときには、危険度の強い方、また回避能力・防禦能力の優れている方が、その結果発生に対する危険責任を負担すべきだという原則であり、<sup>18)</sup> 実質的な公平の実現の観点から導かれ、過失割合の修正要素の一つとされるものである。本類型事故では、大型貨物車と自動二輪車との間の事故が多いが、このような自動車間に<sup>19)</sup> 差がある場合には「優者の危険負担」として、大型車により大きな過失割合を認めようとするものである。

優者（危険）負担の原則を認めたものとしては、例えば、（これは本類型事故ではないが）千葉地判昭和三九年一月二〇日下民集一五卷一一号二七七四頁があり、トラックとオートバイの対面衝突事故につき、正面衝突で双方のクルマが対等の条件を具<sup>20)</sup>有する場合には特段の事情のない限り双方平等の注意義務の違反があるとしながらも、「原告の車は身が軽く方向転換の自在なオートバイであって、積荷などもなく、他方、被告側のトラックは身が重く形の大い五トン車であって、しかも三トンの積荷があり、双方の具<sup>21)</sup>有する条件には大きな相違があり、また、オートバイは、危険が迫ってもその際において、十分な注意をなせば危険発生の前において反転し、その発生を未然に防止し得る可能性があるのに比し、右のようなトラックは、危険に近接しないはるか以前において、危険防止の処置をとらない限り、危険の発生防止は困難であるとい得るものであるから、その注意をなすべき度合いは、トラックの運転車のほうがオートバイのそれに比し、大であるといふべく」として、過失割合をトラック六、オートバイ四としたものがあり、その他、同様に二輪車につき、大阪地判昭和四〇年四月二日判タ一八八号二七一頁は、「双方に同様の過失があるときには、危険度の強い方、また回避能力・防禦能力の優れている方が、その結果発生に対する危

危険責任を負担すべき」として優者の危険負担を明示している。このように、優者危険負担の原則は、危険度・防衛能力の差を根拠に実質的公平の実現を図ろうとするものだが、本類型事故においては、大きな車ほど道路交通の障害性が大きい、加害性が高いという点に重点が置かれるものと思われる。

本類型事故についても、例えば、前出「16」判決では、「二、輪車の大型車両への追突事故の際の過失割合を判断するに際しては、安易に追突者側の前方不注意の過失に偏るべきではなく、具体的事案に即して駐停車両および追突車両それぞれの過失の程度を比較考慮した上で決するべきである。」(傍点筆者)と判示するが、これも優者負担の原則を採用しているものと考えられる。その他、追突車が単車である事案として「1」「4」「5」「6」「7」「12」「13」「14」「15」「21」判決がある。

なお、優者危険負担の原則に関連して、物損事故においては、一方が高額車の場合には、過失割合と実際の賠償額割合が異なってくるのが考えられるが、その場合には、負担の割合を過失割合に近づけるために、高額車修正というものが考えられてもいように思われる。

#### (四) 過失相殺二個説

例えば、自動車が双方の過失により衝突し、当事者双方が互いに損害を受けたような場合について、これを一個の不法行為としてとらえ、これから生じる損害も一個として考察し、被害額および過失を標準として受取り勘定となる一方当事者からの他方当事者に対する一個の損害賠償請求権のみが発生するとみる見解(単一責任説)と、各当事者は互いに相手方に対して別々の不法行為に基づく損害賠償請求権を取得するとみる見解(交叉責任説)の対立がある。結論的にはどちらを採っても同じようなものとなるが、理論構成上は交叉責任説の方が経路は増えるが明快なものとなり、現在は交叉責任説の方が有力となっている。これによると、まず両当事者について相手方に対する計二つの不

法行為を考え、それぞれにつき過失相殺を適用し、賠償額を算定することになる。

交叉責任説に立ち二つの不法行為があるとすれば、理論上過失割合も単一のものではなく、二つの損害（請求）それぞれにつき算定する必要があると思われる。例えば、被害者 A のシートベルト非着用が A の損害を拡大したものである場合には、シートベルト非着用的事实は A の損害についての過失相殺においては斟酌されるべきことになろうが、B の損害についてみれば、この A のシートベルト非着用という事実はその発生、拡大には寄与していない。したがってこの場合、事故類型の基本が五〇・五〇の過失割合であったとするならば、A の損害については、シートベルト非着用という事由により過失割合が修正されるが、B の損害についてはそのままということになろう。そうすると、過失相殺は（事故二個説に対応して）二個生じることになるものと考えられる。

なお、そのうえで各債権につき相殺ができるかについては、債権が不法行為に基づくものであることから、相殺を禁止している民法五〇九条の扱いが問題となるが、これが可能だとする説もあるが、これを認めないものとして、最判昭和四九年六月二十八日民集二八卷五号六六六頁、岡山地判昭和五八年五月三〇日交通民集一六卷三号七七六頁がある。思うに、同条の趣旨は、損害からの現実的救済を得させようという点、弁済を受けられない債権者が債務者に対して不法行為をすることによって自己の債権を帳消しにしようとするこの誘発を防ぐという点にあるとされるが、同一事故から発生した同種の不法行為債権の場合には相殺を禁止すべき実質的理由はさほどないことから、許されるものと考えられる。

#### (五) 運行供用者責任と過失相殺

(1) 過失相殺は不法行為のみならず運行供用者責任においてもなされるが、運行供用者責任は無過失責任ないし中間責任であるとされており、過失は必ずしも要件ではない。そこで、まず運行供用者責任と過失相殺の関係、特に、

なにゆえに運転者の過失を運行供用者は引き受けるのかという点が明らかにされる必要がある。

自賠法四条は「自己のために自動車を運行の用に供する者の損害賠償の責任については、前条の規定によるほか、民法の規定による」と規定しており、これにより損害賠償額の算定にあたっては、民法七二二条二項の過失相殺の規定も適用されることになる。また、自賠法三条但書には免責の要件の一つとして「自己及び運転者の無過失を立証すること」があげられており、これにより運行供用者は運転者の過失を自己の過失と同視し、引き受けることになる。したがって、運行供用者責任の場合にも、結局、使用者責任と同じく運転者の過失をもとに過失相殺がなされることになる。但し、使用者責任の場合は、被用者の責任の代位責任と解されているから問題はないとしても、運行供用者責任は運行供用者としての自己責任であり、なにゆえに運転者の過失を自己の過失と同一視しなければならぬのかという根拠が問われることになる。<sup>26)</sup>

ところで、民法七二二条の過失相殺は、相対説に立てば、互いの過失を比較するという意味に解されるが、運行供用者自身の過失との比較は困難であり、<sup>27)</sup> 実際には加害運転者の過失との比較ということになる。そうした点から、運行供用者にとっては（他人の過失をもってするのであるから）自己責任の原則に立つとき、過失相殺という語は嚴格には妥当せず、損害賠償額の減額という意味に理解すべきではないかと思われる。<sup>28)</sup> あるいは、運行供用者の過失相殺は、運行供用者側の過失として把握し、加害運転者の過失を含めたものとして扱われるべきものと考ええる。

(2) このように自賠法の適用を受ける人身事故については運行供用者との関係においても過失相殺が行われるが、運行供用者責任と過失相殺の関係につき自賠法三条は自動車事故について加害者側の責任を重くみる立場でつくられており、挙証責任の転換で無過失責任に近い責任内容となっている。したがって過失相殺にあっても、被害者側の過失は軽くみて、賠償額をそれほど減額しないのが妥当という説がある。<sup>29)</sup> しかし、運行供用者責任の発生については確かに被害者救済の要請からこれをゆるやかに認めるべきものと考えられるが、公平の観点から運行供用者がいくら

賠償すべきかという賠償額の減額機能としての過失相殺においてはこの考えは妥当しないのではないかと思われる。この考えに立てば、例えば、人身損害と物的損害が生じた場合に、運行供用者責任が発生する人身損害については被害者の過失を軽くみて、物的損害については普通にもとめるという二元的過失相殺を行うべきことになると思われるが、そこまですべき必要があるかは疑問である。なお、論理構成は異なるが、「過失相殺は相対的になすべきではなく、責任主体がだれであるかにかかわらず同一処理をなすべきである。」とする見解<sup>30)</sup>もある。

#### (六) 自賠償保険上の過失相殺

過失相殺には、自賠償保険上の過失相殺（強制保険支払いの上での過失相殺）というものもあるが、これと運行供用者責任上の過失相殺は（理論上は同じものになるはずだが）現実には、被害者救済の政策目的が働き、別のもの<sup>31)</sup>あり（同じく過失相殺という語を使うための混乱）、分けて考える必要があると思われる。

広く自賠償上の過失相殺という場合には、不法行為責任における過失相殺を運行供用者責任にあてはめるもの、自賠償保険の支給において支払保険額を減額する場合とがあり、後者の場合には過失相殺が純粹な形ではなされていない。すなわち、自賠償上ないし自賠償保険上の過失相殺では過失の程度により保険金額自体に五割、三割、二割をかけて減額するにとどめ、それ以外の過失相殺を認めない。また、過失割合が九五%程度以上であっても五〇%の減額がなし得るに止まり、この場合には、運輸省の了解を必要とする。しかも（被害者請求では）本来の過失相殺がなされる前に独自に過失相殺した額が支給され、ある意味では被害者救済のための便宜的になされるものであり、その場合の過失相殺は通常の不法行為上の過失相殺とは異質のものである。<sup>32)</sup>すなわちこの両者は、前者が損害の公平な分担のためのものであるのに対して、後者は、それよりも被害者を救済し、一種の災害補償、最低の社会保障的機能を有しているといえよう。<sup>33)</sup>

## 六 おわりに

以上、駐停車自動車への追突事例についての過失相殺についてみてきたが、交通事故などの不法行為においては、過失相殺がその責任の（損害の）分担の調整役として非常に重要な機能を有していることをあらためて知ることができた。追突車にあるいは駐停車自動車に責任があるといってもそれだけでは一体どれほどの責任があるのかは明らかでない。それを画するのが過失相殺である。過失相殺において責任（その存否および量的なもの）は象徴的に表される。責任の総体は過失相殺に集約されているといっても過言ではない。

本類型事故に対する法的評価は、違法駐車に対する社会の規範意識の変化に伴って徐々に変化してきたように思われる。従来、追突車の一方的過失事故にみられがちだった本類型事故が、あのような場所に止めておいたら衝突されても仕方がないではないかという法感情、追突事故を招いた駐停車自動車にも責任の一端はあるという考え方に後押しされて、駐停車自動車に責任分担を求める方向へ動いてきたように思われる。これにはいわゆる車庫法の改正も影響しているよう。これが近年、判決にも影響し、追突車側の一方的過失とされる事例が少なくなってきたものと思われる。

過失の問題は非難可能性の問題でもあり、時代によって、正確に言えば道路交通事情の変化によって、追突事故の当事者に要求される注意義務の内容は変容しうるものといえよう。追突車の前方注視義務というものが交通状況の違いにあまり影響されないのに比べ、駐停車自動車に要求される注意義務の程度は交通状況に大きく影響される。すなわち、交通量の閑散な状況下での駐停車と、芋の子を洗うような交通状況での駐停車とは、同じ駐停車といっても後続車に与える影響は異なるのであり、駐停車しようとする者は、道路交通状況に応じて路上の障害物とならないよ

うに駐停車すべき義務があり、また追突回避のための適切なる措置を講ずる義務があるといえよう。かつては大目に見られた駐停車も、今日の道路交通状況下では看過し難いものとなっている。時間帯によって、また道路余地によっては路上の著しい障害になることが考えられる。公道に駐車することは、それ自体程度の差こそあれ周囲の交通の流れを阻害するものとなり、そのことは当然に駐停車をする者には知り得べきことであり、このように追突事故が多い今日では追突されることの予見可能性もあるというべきで、過失の認定もこれを前提としてなされるべきものと思われる。

本類型事故における駐停車自動車と追突車の責任問題を考える際において、まずはじめに考えるべき点は、(1)後続車は追突を回避し得る可能性があったか(事故回避可能性)という点である。避けられなければ(後続車に期待可能性がなければ)その損害は追突車の責任に帰することはできず、駐停車自動車が負担すべきであろう(もっともそのような事例は実際には稀であろうが)。次に、(2)当該事故が避けられたことを前提として、前方注視、ハンドル操作の適正、ブレーキ操作の適正という注意義務を尽くしたかという追突車の過失の存在が問題となる。最後に、責任原因が肯定されるとして、(3)公平の観点から、いかほどの損害の分担をすべきかという過失相殺が問題となる。それには、①余地、②視認性(駐停車自動車のあることに對する予見性)、③追突車側の速度、④追突車の運転者の諸事情(例えば飲酒運転)など、関連するすべての事項が総合的に勘案されるべきである。過失相殺は、結局のところ、事故の周辺事実をいかに斟酌し、加害者が負担すべき損害賠償額に反映させるかという問題である。過失相殺は、損害の公平なる分担を図るためになされるものであり、すべての状況を加害者、被害者双方に公平に振り分けるところに始まる。その意味で原則として過失相殺は相対的にされるべきものと解される。

本類型事故を全体として見るならば、今日の社会と道路交通の状況の下においては、(駐停車自動車)二〇・八〇(追突車)という過失割合が基本に考えられ、駐停車をする者は、追突事故が生じた場合には、自己にも二〇%の非

があるという認識をもって、駐車することが必要となつてこよう。(なお、本稿では、過失相殺の基本的な論点については紙面の制約上省略させていただいたことをお断わりする。)

三〇

- (1) 最判昭和五二年九月二日交通民集一〇巻五号二二四六頁。自動車事故判例百選一四四頁参照。
- (2) 倉田卓次『民事交通訴訟の課題』(昭和四五年、日本評論社)二九八頁は、「追突事故の事案は、裁判上極めて頻繁に現われるが、追突した後車の前方注視義務(七〇条)車間距離保持義務違反(二六条一項)による一方的過失と事実上推認しうる場合が多く、過失割合が争いとなる場合は少ない。」とされる。
- (3) 土田哲也「違法駐車に起因する交通事故の損害賠償問題」(交通法研究二〇号)二〇頁は、「新しい判例になりますと少しずつ比率が増えるという感じがいたします。」といわれる。
- (4) 東京三弁護士会、判夕別冊一号、日弁連交通事故相談センターなどの算定基準がある。
- (5) その理由として、従来、駐停車中の自動車は被害者にこそなれば加害者になるものではないと考えられる傾向があり、そのため、過失割合(各種の交通事故損害額算定基準)においても、基準が設けられていないといわれる(守屋宏一「違法駐車に起因する死亡事故の法的責任」ジュリ九七四号一一九頁参照)。
- (6) 一般道路での走行中の追突事故の場合には、先行車に駐停車という障害物性が認められず、原則として(追突車)一〇〇…〇(駐停車両)の過失割合が設定されているので、本類型事故の参考にならないと思われる。
- (7) 吉川吉衛「判批」判時一三八二号一八六頁(判例評論三八九号一八六頁)参照。
- (8) なお、吉川教授によれば、被追突車が夜間にもかかわらずなら駐車表示をしていなかった点については、すでに高速道路に関する検討で織り込み済みであるとされる(吉川・前掲注(7)一八六頁)。しかし、この夜間における駐車表示は、本類型事故においては(追突を招来したという意味で)非常に重要な要素であり、別個の修正要素と考えるべきと思われる。
- (9) 行政取締法規に向けられたものであり、いつもかつも交通を阻害するものではない。拙稿「駐停車自動車の民事責任―追突事例―」徳山大学論叢第三九巻二九頁参照。
- (10) 土田・前掲注(3)二二―二三頁は、(駐停車の態様が道路交通法上の違反行為にあたるかどうかという議論に対して)

「この点も過失の有無を決定づける決定的な要因と考える必要はないのではないか、事故発生の予見義務違反という常識的な過失の有無ということで論ずる、それをメインにしつつ違法性というのは補足的にとらえることではないのか」とされる。

(11) 東京地判昭和五二年一月二九日交通民集一〇巻六号一六七八頁ほか。これにつき、山田卓生・新交通事故判例百選一四六頁参照。

(12) 梅謙次郎『民法要義三巻』九〇一頁。

(13) 吾妻光俊『新版債権法』二一〇九頁、野村好弘・判タ二二二号二三一頁。

(14) 好美清光『交通事故訴訟における過失相殺の諸問題』『実務民事訴訟法(3)』二三三頁。沢井裕『注釈民法(19)』加藤一郎ほか編三六八頁。

(15) 田邨正義『新実務民事訴訟講座5 不法行為訴訟Ⅱ』三五頁参照。

(16) 佐々木一彦『過失相殺率の基準の作成経過ならびに問題について』東京三弁護士会創立二〇周年記念論文集『交通事故賠償の理論と実際』一三三頁参照。

(17) 交通民集第一〇巻索引・解説号二八三頁「宮原」発言参照。

(18) 浜崎・田中・佐々木「民事交通訴訟における過失相殺率等の認定基準」判タ三一四号六〇頁参照。船本信光「人身交通事故の損害賠償額」ジュリ三九九号五四頁参照。

(19) ところでこの差とは何をさすものであろうか。危険度の差と解するものが多い。より大きな加害を与える危険度なのか、同じ事故を受けても被害を受ける可能性が低い点であらうか。結局、大人と子供の喧嘩ということになるうか。

(20) 自転車の場合には微妙である。歩行者に似ている部分と、その動きの予測しにくいことから二輪車に似ている部分とがある(稲葉威雄『交通事故訴訟における基準の役割』東京三弁護士会編・一九九二年度版『損害賠償算定基準』一〇三頁参照)。

ただ、自転車が道路交通法上横断歩道を渡るべきとされている場合の横断歩道進行は歩行者として扱うべきであらう。なお、東京地判昭和三年八月八日不法下民集昭和三年上巻一七九頁は「自転車よりもはるかに危険度の大きい自動車の運転者に対しては、より高度な注意義務が課せられる」と判示する。

(21) しかし、回避能力については自動二輪車のほうが優れているのではなからうか。この点は優者危険負担の原則の根拠としては適さないように思われる。

(22) 野村好弘判タ二二二号二八頁は、「例えば、甲の自動車と乙の自動車とが双方五〇%ずつの過失により衝突し、甲に三〇万円、乙に二〇万円の損害が生じたとする。甲は乙に対して一五万請求でき、乙は甲に対して一〇万円を請求することができる。結局相殺して、乙が五万円を甲に支払う義務を負うことになる。」とされる。

(23) 我妻栄『新訂債権総論』三三〇頁。

(24) 好美・前掲注(14)二四三頁―二四四頁。

(25) ただし今日では危険責任ないし報償責任から説明しようという見解も有力となっている。それについては国井和郎「使用者責任の本質」法律時報四八巻二二二―二二四頁参照。

(26) この点につき、西垣道夫「過失相殺の本質論について」二七三頁は、「運行供用者らの責任は加害運転者の責任に基礎を置くもの」だといわれる。ただ、なにゆえ、運行供用者らの責任は加害運転者の責任に基礎を置くものなのか、という点については判然としない。

(27) 岩村弘雄「司法研修所における損害賠償事件研究の素描」四三頁参照。これには二つの意味があり、運行供用者責任においては被害者は積極的に運行供用者の過失の立証を要しない(したがって不法行為加害者が同時に運行供用者である場合に運行供用者責任のみを訴求した場合)運行供用者の過失の程度は明らかにされていないこと。また、加害運転者と異なる運行供用者の場合には運行供用者自身には過失がない場合もあり得よう。

なお使用者責任においては代位責任と通説は解しているので、使用者が被用者の過失および責任を負担することは当然といえよう。

(28) 森島昭夫『不法行為法講義』(一九八七年、有斐閣)三九二頁は、たんなる不注意も過失相殺において斟酌されることから、「過失相殺(といっても、当事者の非難可能性に関係しないとすると賠償額控除と名付けたほうがより適当であろうか)」といわれる。

(29) 加藤一郎『自賠法の解説』九、七一頁、好美・前掲注(14)二三〇頁参照。

(30) 西垣・前掲注(27)二七三頁。

(31) 『新書注釈自動車損害賠償保障法』四九頁以下は、「そこで重過失の場合は保険金額を減縮するという考えをとり、過失相殺といふことをやめて重過失による減額という用語に変えている」としている。

(32) 好美・前掲注(14)二三三四頁参照。