

駐停車自動車の民事責任

— 追 突 事 例 —

野 村 泰 弘

- 一 はじめに
- 二 責任原因
 - (一) 不法行為責任
 - (二) 運行供用者責任
- 三 おわりに

一 はじめに

近年、駐停車中の自動車をめぐる交通事故が増加の傾向にある。それらの中には、①駐停車自動車に対する追突事故、②駐停車中の自動車を避けようとして生じた衝突事故（いわゆる非接触事故）。③第一事故により撥ねられた被害者が駐停車中の自動車に接触し傷害を重くした事故、④ドアの開閉による事故、⑤ダンパー、ミキサー車、クレイン車、フォークリフト車等の特殊自動車の付属装置の操作による事故、⑥荷の積み降ろし中の事故、⑦駐車中の車

内事故、⑧自動車の乗降中の事故、等がある^①。そのうち最も事故件数が多いのが、①の駐停車自動車に対する追突事故である。平成三年度交通統計（警察庁交通局編）によれば、総事故件数六六二、三八八件のうち駐停車中の自動車への追突事故は一三四、三六〇件、さらに車両単独事故での駐停車両衝突事故（これは駐停車車両に乗員がいない場合）が二、五六六件あり、総事故件数の実に二〇パーセントにもなっている。

このように駐停車自動車に対する追突事故は多いが、その事故の状況・態様にもさまざまなものがある。まず駐停車の態様につき、信号待ちなどの一時停車であるかエンジンも切ったの完全な駐車であるか、またその場所も、一般道路か高速道路か、走行車線上か路側帯・避難地帯か、駐車禁止区域であるかないか、その他、夜間か昼間か、すれちがうのに十分な幅員はあったか、追突車側の速度は適正だったか、適正なブレーキ制動をしたかなどがあり、事故の当事車についても、普通乗用車、大型貨物車、自動二輪車があり、これらが組み合わせられ、実に多様な事故態様が見られる。その中でも近年関心を集めているのは、夜間、駐車中の大型貨物自動車へ自動二輪や原動機付自転車が追突するという事故が増加していることである^②。なお、後ろからではなく前方から（対向車が）駐停車中の自動車に衝突する場合や、前進ではなく後退による衝突の場合もあり、これらの場合も駐停車自動車に対する衝突事故という点では同じであり、本類型に含めることができよう。

こうした事故が発生した場合、駐停車中の自動車の運転者、使用者および保有者などとはどのような法律関係におかれるのであろうか。この点を考えるのが本稿の目的である。まず彼らは加害者なのであろうか被害者なのであろうか。自動車事故の特徴の一つとして、多くの場合双方に損害が生じ、被害者（車）であると同時に加害者（車）でもあり得るといことがあげられる。自動車事故は事象としては一つであるが、損害を基準に考えた場合には二つあるともいえる（事故二個説）。それゆえ、一方からの本訴請求に対して反訴が提起され、被害者が一転、加害者として反诉被告となることもある^③。その意味では加害者・被害者というのは単に便宜上のものともいえよう^④。

ところで従来、駐停車中の自動車への追突事故については、駐停車中の車は被害者にこそなれ加害者になるものではないと考えられる傾向があったように思われる。⁶⁾実務において用いられる過失相殺基準表⁶⁾においては、一般道路での駐停車自動車に対する事故そのものがとりあげられていないが、これは、追突車側の前方不注意等の一方的過失による事故⁷⁾(むしろ駐車自動車が被害者)として扱われることが多かったからだと思われる。判決にもこの点を述べているものがある。⁸⁾しかし今日の過密な道路交通事情の下では、駐停車自動車の道路交通上の障害性は高まり、とくに違法駐停車の危険性ないし反社会性が強く指摘されることとなり、これを受け、交通事故の民事責任においても駐停車自動車の責任を重くみるようになってきたといわれる。⁹⁾

駐停車中の自動車が加害車としての責任を負う場合、その責任原因として考えられるのは、主として運転者について問題となる民法七〇九条の不法行為責任、使用者についての同七一五条の使用者責任¹⁰⁾、および自動車の保有者等の運行供用者について問題となる自動車損害賠償保障法(以下、自賠法という)三条の運行供用者責任であるが、本類型との関係では、不法行為責任については、駐停車中の自動車に不法行為成立要件としての「故意・過失」が存在するのか、運行供用者責任についてみれば、駐停車という状態が「運行によって」といえるのかが必要上とくに問題となろう。さらに、それらの責任が発生するとして、賠償すべき損害の範囲はいかほどなのか、損害全額を加害者が負担すべきものなのか、それとも公平の見地よりして被害者にもその損害の一端は負担させるべきなのかという過失相殺の問題も責任の総体として生じよう。先にあげた事故状況・態様の違いはこれら当事者の責任関係を考えるうえで微妙に影響する。¹¹⁾不法行為上の問題については、追突事故の予見可能性、追突を避けるための注意義務の程度、「過失」の有無に影響し、運行供用者責任については「運行によって」といえるかどうか(とくに運行との連続性)および免責の問題、さらに過失割合のうえでも影響を与えることになろう。

本稿では、先の類型のうち、駐停車そのものに起因する事故である①の追突事例をとりあげ、駐停車中の自動車の

責任を、責任原因としての不法行為責任及び運行供用者責任の問題について概観し、それに対する若干の私見を添えたと思う。

二 責任原因

責任原因としての不法行為責任と運行供用者責任とは、その責任の性質・法的構造が異なる。前者は過失責任主義をとり、原告が被告の帰責性を立証して損害賠償の責に任じさせるものであるが、後者は、被害者救済のために政策的に責任を認めるもので、立証責任の転換を介して実質無過失責任に近い中間責任とされており、原告は一定の事実を主張すれば足り、被告が免責を受けようとすれば自ら一定の要件を証明しなければならない。不法行為責任は人身損害、物的損害のいずれについても成立するが、運行供用者責任は人身損害が生じた場合にのみ適用される。また責任主体についても、不法行為責任が加害運転者について生じるのに対して、運行供用者責任では保有者等の運行供用者について生じる点で両者は異なる。この不法行為責任と運行供用者責任が別人に生じる場合には、両者は連帯して責任（不真正連帯債務）を負うとされる¹²⁾。ただ、判決の中には不法行為責任を認めつつ運行供用者責任を否定したのもや、逆に、不法行為責任を認めず運行供用者責任のみ認めるものもある¹³⁾。また、ファミリーカーなどでは両責任が同一人に帰属することが多く請求権の競合の問題を生じるが、立証責任の軽減から運行供用者責任が訴求されることが多く¹⁴⁾、判決の中には、この場合は自賠法が特別法として優先する、とするものもある¹⁵⁾。

従来、議論の中心に置かれていたのは運行供用者責任であるが、物損事故では不法行為責任のみが問われ、また、不法行為責任の要件である過失は、運行供用者責任の免責、さらには過失相殺にも関係すると思われるので、本稿では責任原因の一つとしてとりあげることにする。

(一) 不法行為責任

1 概 説

不法行為責任は、故意又は過失によって他人の権利を侵害した場合に、これによって生じた損害を加害者が賠償する責任である。不法行為の成立要件としては、「故意又は過失」「行為と損害との因果関係」「違法性」「責任能力」があげられるが、本類型との関係において特に問題となるのは「過失」の点である。不法行為の成立要件としての「過失」は、「結果の発生することを知るべきでありながら、不注意のためにそれを知り得ないで、ある行為をするという心理状態¹⁶⁾」をいうとされる。ある行為の結果を予見できたにもかかわらず予見せず、したがって結果の発生を回避し得なかったという点に過失が認められる。このように「過失」についてはその前提として予見可能性があることを要し、予見可能性がない場合には、たとえ事故が生じてもこれを過失によるものとみることはできない¹⁷⁾。

本類型においては自動車が止まっている状態であるため、これに不法行為責任を問うとすれば、その根拠は追突事故を誘発したという点に求められよう。いわば交通の障害となる物を路上に放置したという責任である¹⁸⁾。すなわち、追突されるという予見可能性があったにもかかわらず、駐停車することによって事故の生じうる危険な状況を作出し、かつ事故を未然に防止するための措置をとらなかったという点に注意義務違反としての過失が認められる。これには二つのものが考えられる。一つは、駐停車の方法そのものに過失が認められる場合であり、他の一つは、駐停車そのものではなく、この駐停車という先行行為に基づいて生じる事故防止のための注意義務を尽くさなかったという場合である。前者の例としては次の「1」判決があり、後者の例としては「9」判決がある。後者の場合、(例えば信号待ちでの停車のように駐停車が当然とるべき行動である場合には、事故防止のための注意義務そのものも発生せず、過失が認められないこともありえよう。

本類型において不法行為責任を認めたものはわりと古くから存在する。物損事故の事例であるが、「1」東京地判

昭和二八年八月一〇日下民集四卷八号一、二三三頁は、客待ちのためにタクシーが停車していたところに自動車が進出したという事案につき、「停車しようとするときは、できるだけ車道の端に近く停車するのだから、本件のような追突事故を発生するおそれがあることは自動車運転者において知り又は運転者としてなすべき注意を怠らなかつたなら当然に知り得たはずであるのに、Yはすでに認定した通り、交通が閑散であったのをよいことにして、運転手として守らなければならない前示法令を犯して、左車両が車道の端から〇・三メートルをはるかに越える一・三〇メートルの距離を存して停車したことが本件事故発生の一因であることは疑いを容れないので、本件事故は少なくともYの故意または少なくとも過失が原因の一つとなっていることは明らか」として不法行為責任を認めている。この判決も、予見可能性、結果回避義務違反という従来の過失理論に沿ったものといえよう。

2 予見可能性

公道において駐停車する場合は（とくに違法駐車の場合には）、一般に追突事故の起こりうることを予見すべきものと考えられ（「1」判決参照）、訴訟上も予見可能性そのものが争点となったものは少ない。後掲「9」横浜地判平成二年三月二七日も、「夜間、大型車を駐車すると後続車が追突することが予測されたのであるから」とし、また、「2」大阪地判昭和六三年一月二八日交通民集二巻一号一三二頁は、「十分予見できたものというべきであり」とし、特に理由を付さないまま認めている。この予見可能性は総合的かつ客観的に判断されるべきものであり、追突車側からみて駐停車が予期できない場合（例えば青信号の交差点での一時停車などの場合）には当然に認められるべきであろう。

予見可能性がない場合には過失が否定されることになる。例えば、「3」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は、後続車が酒気帯び運転で停車車両に追突したという事案につき、「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車しないようにすべき注意義務はなかった」として予見可能性および過失を

否定した。なお予見可能性は、この判決のように駐停車自動車側の無過失、すなわち追突車側の一方的過失を導くために用いられることがあるとの指摘もなされている。⁴¹⁾

3 過失

駐停車に際しては、通常予測されうる追突事故に対してこれを未然に防止すべく、夜間であれば灯火するなど自車の存在を早期に知らしめ事故回避が図られるように事故防止のための措置を講じることが求められ、これを怠ると不法行為要件の「過失」が認められる。次に、これを態様別に検討してみよう。

(1) 走行中の一時停車

一般道路での一時停車の場合については、前記、「1」判決では過失を認めたが、停車(被追突)自動車側に不法行為責任要件としての過失を認めたものは少ない。例えば、「4」大阪地判昭和四四年二月八日判タ二四七号二九六頁は、走行中右折車線に入り信号待ちでゆっくりと停車したところへ後続車が追突してきたという事案につき、「故意に不必要な急停車をなす場合は格別、その前車との衝突をさける等事故防止のためにする急停車の措置にあり、いちいち後続車の動静とこれが自車に追突する危険性についてまで判断して操作する必要はない」として過失を否定している。このように一時停車の場合、信号待ちなど、それが道路交通上当然とるべき行動であることが多く、事故についての責任負担も後続(追突)車に求められるところが多く、停車自動車側の過失は否定されやすいといえよう。しかしこの判決がいうように、一時停車でもその停車方法が急ブレーキを伴っているような場合には過失が認められる余地がある。「5」浦和地判昭和四六年三月二二日交通民集四卷二号五二四頁も同様に、「元来、先行車両の直後を進行する車両は、先行車が急停車したときにおいても追突を避けるため必要な車間距離を保持しなければならぬ(道路交通法第二十六条一項)のであるから、被追突車が全く停車する必要がない地点で停車したとか被追突車が他車を追い越したうえ他車の進路前方に出た途端急ブレーキをかけたなど、特に追突を誘発する原因となるような不

適切な停車を被追突車がしたという特別事情がある場合は別として、かかる特別事情の存しない限り一般的には被追突車に過失がなく、追突車に過失があるものと推定するのが相当である。」と判示する（但し当該事例では結果的には過失は認めていない）。

このように一時停車の場合、基本的には追突車側に過失が認められ、ただ、その方法が急ブレーキによるものや、その停車場所など停車が後続車の予期に反したようなものであるとかの特別事情がある場合には、停車自動車に過失が認められることがある。ただしその場合でも、「4」判決が例示するように、その急ブレーキが危険を避けるためのやむをえない措置であった場合には過失が否定されることがある。

これに対して、同じ一時停車でもその場所が高速道路の場合には過失が認定されやすくなる。「6」大阪地判昭和四十六年一月二四日判タ二七五号三三四頁は、高速道路のインターチェンジ付近で進行方向を迷い一時停車したところに追突したという事案につき、「高速道路の走行車線上では特別の事情のないかぎり、一時停止をして後続車の進行を妨害することのないようにする注意義務があるのにこれを怠り」として過失・不法行為責任を認めている。高速道路においては、駐停車が予定されていない（したがって後続車はこれを通常予期していない）という点、およびその高速性がもたらす危険性の高さから、駐停車自動車に課せられる追突事故の回避義務はより重くなるといえよう。

また同じ高速道路にあっても、走行車線・追い越し車線上と路側帯・避難帯では事情が異なり、走行車線上では後続車は前に駐停車自動車のあることを全く予期していないので、より事故回避義務は重くなるであろう。この点、「7」福島地いわき支判昭和四十七年三月三日交通民集五卷二号三三〇頁は、「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にあり、危険の上でもないといわなければならないし、……右原告車の停車位置が追い越し車線にある以上、原告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ふべく、右方法に違反して停車した原告にも過失があ

り」とし、過失・不法行為責任を認めている。なお複数車線がある場合の停車については、追越し車線側の方がより重い結果回避義務を負うことになろう。

このように、停車する場所によって後続車の追突回避の可能性には差が生じ、これが駐停車自動車側の事故予見可能性および過失の認定に影響する。交差点についてもそれがいえる。停車ではなく駐車の事例であるが、「8」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は、夜間、食事をとるため点灯もせず駐車した貨物自動車に自動二輪車が追突し死亡したという事案につき、「もともと駐車禁止の規制がなされている本件事事故現場道路に、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、尾灯も駐車灯も点燈させずに加害車両を駐車させていた過失により本件事事故を発生させた」として、過失・不法行為責任を認めている。

(2) 完全駐車（エンジン、その他の固有装置を作動させていない駐車状態）

完全駐車の場合、駐車が正当な行動であったりやむをえないものである場合は少ないといえ、また、駐車時間も長く危険が蓄積され、その分、停車に比べて不法行為責任が成立しやすいといえよう。一般道路上での完全駐車の場合、とくに問題となるのは夜間の駐車である。本類型事故は夜間に多い。それは夜間は視認性が悪く駐停車自動車の存在が確認し辛く、追突回避が遅れることが原因しているものと考えられる。したがって、駐停車自動車は、夜間でもその存在を示しうるように尾灯などを点灯して、後続車の追突を回避する努力を尽くさなければならず、尽くしていない場合には過失があるとされる。例えば、「9」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は、夜間、片側三車線の国道上に駐車中の大型クレーン車に自動二輪車が追突したという事案につき、「夜間、大型車を駐車すると後続車が追突することが予測されたのであるから、駐車を避けるかあるいは駐車するにしても駐車灯や三角反射板等により後続車両に駐車車両の存在を警告する措置を講ずるべき義務があるにもかかわらず、これを怠り、後続車両に対する何らの措置を講ずることなく、大型クレーン車である被告車を駐車した過失により本件事事故を発生

させたものである」として、運転者につき過失・不法行為責任を認めている。このように夜間においては、より一層の追突防止のための措置が求められ、駐車していることを示す措置を何ら講じないで走行車線上に駐車して追突されたような場合には、結果回避義務を尽くしたことにはならず過失・不法行為責任が認められるものと考えられる。

高速道路の場合、完全駐車的事例は少ない。これは一定の間隔毎にパーキングエリアがあり、事故や故障でもない限り、高速道路に駐車することはないからであろう。事故の例としては、「10」福岡地判昭和五八年七月一二日交通民集一六卷四号九八四頁があり、夜間の高速道路上で、濡れた路面でスリップし追越し車線を塞ぐ形で横転したところ、五分後、後続車が追突したという事案（物損）につき、「後方から進行してくる自動車の運転者が二〇〇メートルの距離から前照灯で照射した場合に、その反射光を照射位置から容易に確認できる表示器材を同国道上に置かないで、車道上に停止していることを表示する措置を講ずべき注意義務がある」といふべきところ右の措置を講じなかったものであるから、本件事故の発生について過失があったものと認めるべきである。」として、過失・不法行為責任を認めている。

(3) 特殊なケースとして、次のものがある。

① 追突ではなく対向車が前面から駐停車自動車に衝突した事故として、「11」大阪地判平成三年三月一日交通民集二四卷二号二八四頁があり、非接触事故の類型と重なるが、センターラインもなく歩車道の区別がない道の両側に駐停車があり、飲酒運転の原告車が進行方向へ駐車している自動車を避けようとして被告駐車車両に前部から衝突したという事案につき、「被告車の駐車態様は、原告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、……原告の前方不注視等の過失により発生したものであって、右態様で被告車を駐車させたことにつき、本件事故発生との間に相当因果関係のある過失があったとは認め難い。」と判示し、原告の一方的過失による事故として不法行為責任を否定した。このケースでは、道路の幅員とも関係するが、駐停車自動車は一般には対向車の走行の障害

となるものとは考えられないから、(反対車線にはみ出して駐車したというような) 特別の事情がないかぎり衝突してきた側の一方的過失による事故と考えられよう。反対車線にはみ出して駐車したケースとして、「12」東京地判昭和四一年四月一日判タ一九〇号二〇二頁は、急ブレーキをかけ濡れた路上でスリップし、反対車線の道路の大半をさえぎるように止まった大型貨物車へ対向車が衝突したという事案につき、ブレーキの操作に過失があるとして不法行為責任を認めた。この場合は、スリップによる自損事故と後発の衝突事故とが間もないことから、ブレーキ操作そのものに過失を認め、駐停車自動車に対する衝突事故とはとらえられていないようである。また、「13」大阪地判昭和五八年一〇月二八日交通民集一六巻五号一四六〇頁は、信号待ちのため交差点手前で停止している先行車に続いて右後部を中央分離線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加害甲車(普通貨物自動車)の後部に、交差点を左折して左方に停車中の車両を避けるため中央分離線寄りを走行してきた被害乙車(普通乗用自動車)の右前部が衝突したという事案(債務不存在確認訴訟に対する反訴事件)につき、「自車を左斜めの状態で停止させたため、自車右後方を中央分離線よりやや対向車線上へはみ出して停車させ、よって対向車の進路を妨害したのであるから、原告大岡に運転操作ミス、対向車進路妨害の過失が認められる。」として、不法行為責任を認めた。

② 後退してきた自動車が駐停車自動車に衝突した事例として、「14」大阪地判平成三年五月一三日交通民集一四巻三号五四九頁があり(本件では責任原因については争いがなく過失相殺が問題となったものであるが)、「YにおいてX車の発見が困難であったとは認められず、Yにおいて左後方を注視してさえいれば容易に避け得た事故であると考えられる」として後退し衝突した自動車側の一方的な過失を認めた。このケースでは、後退のスピードは遅く衝撃もそれほどではないので、物損についてはまだしも人損が発生する場合は少ないと考えられよう。損害の発生を認めなかったものとして名古屋地判平成三年五月三一日交通民集一四巻三号六三五頁がある。

4 具体的な注意義務

では具体的な注意義務とはどんなものであろう。具体的に注意義務を述べたものとして、高速道路での追突防止の措置（結果回避義務）について、前掲「10」判決のほか、「15」静岡地判昭和五〇年七月三一日交通民集八巻四号一〇七八頁は、「高速道路の追越線上に自動車を停止させた者は、少なくとも一〇〇メートル後方で懐中電灯または布等を振って、追越車線を走行してくる車両に対し前方に停車車両があることを知らせる義務がある」として、後続車が高速で進行してくることを前提に高い注意義務を求めている。また、一般道路でも、「16」和歌山地妙寺支判昭和四五年六月二七日交通民集三巻三号九五四頁は、「故障車を道路上に駐車せんとする者は、付近の空地等適当な場所に移動して駐車するか、このような場所のない場合には、できるだけ道路端に寄せて駐車し、障害物であることが判る注意標識を設置するなどして事故の発生を未然に防止すべき注意義務がある」とし、「17」高松地丸亀支判昭和三年一月二六日下民集九巻一二号二六八二頁は、「故障した貨物自動車を夜間道路上に駐車する者は、右車両に駐車標識等をつけるなど、他の車両の接触事故発生を防止すべき注意義務がある」とし、「18」広島地判昭和四四年一月三日判時五八四号九二頁は、「故障により運行不能となったために路上に駐車する者は、空地等の適当な場所に牽引して駐車するか、現場に至る手前で一見して障害物であることが明確に判別できる注意標識等を設置して事故発生を防止すべき注意義務がある」とし、「19」札幌地岩内支判昭和四九年八月二九日交通民集七巻四号一一八八頁は、「夜間、大型貨物自動車を路上に駐車する者は、尾灯などの灯火をつけるなり標識等をつけるなどして、遠方より一見して障害物であることが明確に識別できるようにして事故の発生を防止すべき注意義務がある」としている。

本類型の場合、駐停車によって生じた危険を除去せず、追突事故を招いたという点に責任が認められ、追突を避けるために何らかの方策を講ずることが注意義務の内容とされており、後続車に対して駐車標識等（夜間の場合は加重され尾灯等も）自車の存在を示す何らかの方法を講じることが要求される。

5 違法駐車と過失

取締法規である道交法との関係では、一般にこれに違反する駐停車は事故を招く蓋然性が高いとはいえようが、違法駐車であるからただちに過失があるというものでも、適法駐車であるから過失がないというものでもない。違法駐車・適法駐車と過失（取締法規と過失）とは法的な評価の面が異なるからである。但し、予見可能性を高め、過失の推定はなされよう。⁽²⁵⁾

6 因果関係

不法行為責任が発生するためには、過失と損害との間に因果関係が存在することを要する。不法行為の成立要件としての因果関係は、賠償すべき損害の範囲についての因果関係と異なり、事実的因果関係をもって足りる。本類型の場合、衝突という事実があるため因果関係はおおむね認められ、訴訟上の争点となることも少ない。例えば「10」判決は、「甲車の横転と乙車の大破との間には因果関係があるものというべきである。」と判示し、また「20」東京高判昭和五十一年六月二十八日下民集一七卷五八号四〇七頁は、「本件事故現場に本件貨物車が駐車していなかったならば、本件乗用車がこれに衝突することはなかったものと認められるので、この意味で被控訴人が本件貨物車を本件事故現場に駐車させたことと本件事故の間には因果関係があり」とし、さらに、「21」東京地八王子支判平成三年九月二四日判時一四一二号一三〇頁は、「本件事故は、被告Y1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、夜間被告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」と判示し、因果関係を認めている。

小 括

駐停車自動車に対する追突事故は、主として追突車側の前方不注意・操作ミスという過失により生じるものであるが、その過失が、駐停車の態様およびその後の事故防止措置の懈怠によって誘発されたものである場合には、駐停車

自動車側にも過失があるものとして不法行為責任に任じなければならぬ。この過失の有無において、駐停車の場所は大なる意味を持つ。すなわち、一般道路よりも高速道路、路側帯よりも走行車線、幅員の広い道路よりも幅員の狭い道路、道路の左端よりも中寄り、直線道路よりもカーブなど、危険性の高い場所への駐停車は当然、事故の予見可能性を高め、高度の結果回避義務（予測してない駐停車についてこれを知らしめ事故回避を図る義務）をもたらし、これを怠ると過失が認められる。次に、駐停車をなした理由についても問題となる。駐停車が正当な行為、道路交通上求められる行為であったりやむをえない（期待可能性がない場合）場合には、違法性が阻却され不法行為の成立が否定される場合もありうる。その場合には、適法行為であるだけではならず、義務のあること（例えば、信号待ちの一時停車等）を要すると解すべきであろう。このような場合には後続車は当然先行車の行動を予測しなければならず、その責任は追突車側が負担することとなる。また時間的なものでは、駐停車が夜間であればいっそう危険性は増大し、したがって結果回避義務が大きくなる。なお、駐停車時間の長短は、過失との関係では、駐停車時間が長くなればなるほど危険は増大する。したがって、一晩中駐停車しているような場合には、事故回避の義務も大きくなるものと考えられる。

(二) 運行供用者責任

1 概 説

自賠法三条は「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責めに任ずる。但し、自己及び運転者が自動車の運行に關し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたことならびに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りではない。」と規定する。この規定によって発生する責任が運行供用

者責任である。この責任は被害者救済のために法が政策的に設けた責任であって、人損事故について、その責任主体を拡大するとともに、この責任が発生することによって自賠償保険の給付を導くことになる。但書は免責条項であるが、原則として列挙された三つの要件を全て備えることを要し、かつ、運行供用者によるその立証責任を負担させることによって、実質的には、無過失責任に近い中間責任（ないし条件附無過失責任）と解されており、その解釈・運用においては、「でき得る限り危険担保の範囲を広げ、被害者の生命及び生活の保障を図ることが、理論の構成より先行してきた」といわれ、訴訟上この免責条項が適用されることは極めてまれで、実務上も当事者の訴訟エネルギーは責任賠償額の軽減（過失相殺）に向けられていて、免責まで主張される事案は少ないといわれる。²⁶⁾ただ本類型に限ってみれば、基本的には追突車側の過失が大きいものと考えられ、したがって免責の主張がなされることも多い。運行供用者責任の成立要件としては、①運行供用者であること、②「運行によって」、③「他人の生命身体を害する」という点があげられるが、本類型で特に問題となるのは「運行によって」という点である。この「運行によって」は、さらに「運行」そのものと、「よって」という因果関係の二つの問題を含むものとされる。²⁸⁾

2 運行学説

本類型においては、被追突車には駐停車以外に特段の行為がない。駐停車は走行を停止している状態であり、その中にはエンジンを停止している場合もある。この状態が「運行」といえるものかは問題である。「運行」という語からは通常「走行」状態を観念するからである。事実、以前においては駐停車中の事故は「運行によって」の事故とは考えられていなかった。²⁹⁾ところで、この「運行」については、自賠法二条二項に「この法律で『運行』とは、人又は物を運送するとしなにかかわらず、自動車や当該装置の用い方に従い用いることをいう。」という規定があり、法解釈上、駐停車がこれにあたるかが問題となる。この自賠法二条二項の解釈については従来から諸説の対立があり、代表的なものを挙げると次のようになる。

①原動機説

この説は、当該装置とは原動機であると解し、運行とは、原動機の作用により自動車のある地点から他の地点に移動し前進させることであるとす説であり、運行の開始はエンジンのスイッチを入れた時でありエンジンが停止し車両が停止したときに運行が終了すると解するものであり、「運行」を自力走行のみに限定するものである⁽⁹⁾。したがってこの説では一時停止の場合は運行にあたりと解し得ても、駐車中の自動車は「運行」にはあたらないことにならう。

②走行装置説

この説は、当該装置とは自動車に設備されている走行、制動、機関その他の走行に関連する走行装置であると解し、その装置の本来の使用方法に従ってこれを操作することを運行と解する説である。この説においては、走行状態であれば、必ずしも自力で走行する必要はなく、ロープで牽引されている自動車も運行にあたりと解されるが、この説では停止するまでが「運行」と解されており、駐停車中の自動車を「運行」と解することは困難であらう。

③固有装置説

この説は、当該装置とは、自動車の構造上設備されている各装置（機関、操行、伝導、制動、電気、燃料、冷却、潤滑、排気、その他の装置）のみならず、クレーン車のクレーン、ダンプカーのダンプ、トラックの側板、後板等の当該自動車に固有な装置を含むと解し、その装置の全部または一部をその目的に従い操作することを運行と解する説である⁽¹⁰⁾。この説においては、運行は走行中に限定されるものではなく、これら自動車の装置の一部を作動していれば運行にあたりと解するものであり、ドアの開閉事故、クレーン操作事故なども運行により生じた事故についても運行性が認められるとされ、前二説に比べ広い範囲の事故を射程範囲とすることができる。ただ、駐車中これら装置を一切作動していない状態では「運行」と解することはできないように思われるが、後述するように、判例はこうした駐停車中の追突事故においても、運行にあたりと解するものがほとんどといつてよい。

④車庫出入説（車庫から車庫説）

この説は、当該装置とは自動車そのものであると解し、運行とは、走行目的のもとに交通の場である道路等に出て車庫に戻るまでの走行及び駐停車をいうと解する説であり、³⁴この説によれば駐停車中の車も運行にあたるということになろう。

⑤危険性説

この説は、当該装置についてはとくに特定せず、運行とは、通常の走行の場合に匹敵するような危険性（他人の生命、身体への侵害の危険性）を有する状態に自動車を置く行為であるとする説であり、³⁵この説によれば駐停車中の車も運行にあたるということになろう。

3 判例にみる「運行」

(1) 運行概念の変遷

判例は、自賠法が昭和三〇年に制定された当時は原動機説によっていた。自賠法の立案者は、駐車によって停車している状態は運行ではなく、駐車しようとして停止するまでの動作のみが運行であると解していた。それというのも自賠法の立法趣旨は、一般に自動車がエンジンの力で高スピードで道路の上を走る機械であり、その点で本来的に人身事故を起こす高い危険性を孕んだ道具だということから、その危険が現実化したことよって被害を受けた者をとくに保護しようとしたものであり、（自力）走行中の事故というものが前提とされていた。³⁶ところがこの考えでは、牽引中の自動車や、原動機以外の装置による事故の場合には、原動機は作動していないためこれを運行とみなすことはできず、被害者の救済すなわち自賠責保険の給付が受けられないことになる。そこで、最判昭和四三年一〇月八日民集二二卷一〇号二二二頁は、ロープで牽引されている貨物自動車の後部荷台から運転車に無断で地上に飛び下り受傷死亡したという事案につき、「自動車がエンジンの故障のため自力で走行できない場合でも当該自動車がハンドル

やブレーキの操作により操縦の自由を有し、これらの装置を操作しながらロープで牽引されて走行しているときは『運行』にあたる。」と判示し、最高裁としてはじめて走行装置説（必ずしも固有装置説を否定したものではないが）を採用した。次に、最判昭和五二年一月二四日交通民集一〇巻六号一五三三頁では、転落車の引揚げ作業のためにクレーン車を操作中、裸の高圧電線にブームから吊り下げられていたワイヤーが接触して、引揚げ作業の従事者が感電死したという事案につき、「自動車損害賠償保障法二条二項にいう『自動車を当該装置の用い方に従い用いること』には、自動車をエンジンその他の走行装置により位置に移動を伴う走行状態におき、操縦者において、固有の装置であるクレーンをその目的に従って操作する場合をも含むものと解するのが相当」と判示し、固有装置説を明示的に採用するに至り、現在も基本的にこれを変更していない。⁽³⁷⁾

(2) 本類型についての判例

本類型における駐停車には、以上のような事例と異なり、何ら装置を操作していない（完全）駐車の場合も含まれるが、判例はそれでもおおむね運行性を認めるといってよい。判例は固有装置説に立つものといわれるが（本類型についての最高裁判決は現在までのところ出ていない）、エンジンを作動中の一時停車中の事故については固有装置説によっても運行と解し得ても、エンジン等何ら固有装置を作動させていない完全駐車の場合には、固有装置説では運行にあたるとする説明がつきにくい。⁽³⁸⁾ それがためか判例の中にも、走行と密着した「一時停車」という概念によって運行性を肯定しようとするものもみられる。例えば、前掲「15」静岡地判昭和五〇年七月三一日交通民集八巻四号一〇九三頁は、パンクのために停車し修理にあたった大型貨物自動車に乗用車が追突したという事案につき、「運行中の一、態様である、一時停車の状態にあったと認めるのが相当である」（傍点筆者）と判示する。また、「22」横浜地判昭和四五年三月二六日交通民集三巻二号四五三頁は、夜間路上に駐車していた自動車にオートバイが追突し死亡したという事案につき、「『運行』とは、人又は物品を運送するとしなにかかわらず、道路運送車両を当該装置の用い方

に従い用いることをいうのであるから、停車は固より、駐車をも含むものと解すべきであり」(傍点筆者)と判示する。判例はこのように、当然に運行性が認められる停車(停車の中でも一時停車とその他の停車)と駐車を分けているが、これは固有装置説に立脚するがゆえの論理構成である(車庫出入説、危険性説に立てば駐車も停車も運行と解されるからこのような論理構成は必要ではない)。この一時停車を基点として、完全な駐車と一時停車とは単に時間的間隔に差があるにすぎないものとして、駐車についても「運行」にあたるという結論を導いている。例えば、「23」名古屋高金沢支判昭和五二年九月九日交通民集一〇巻五号一二七四頁は、無灯火で駐車中の被告車に二人乗りの原告車(自動二輪)が追突したという事案につき、『運行』については同法二条二項に定義するところから、『運行』が必ずしも自動車の走行中に限局されることを意味するものではない。駐停車中で、すでにエンジンを切り、夜間の場合は車灯をすべて消していても、なお、翌早朝の運転の便に備えて、とくに所定の車置場へ運ばないで路上に駐車せしめているごとき場合は、右駐車が前日から翌早晩に及ぶ長時間にわたっても、なお、右の路上駐車を自動車なる装置の用い方にしたがって用いていることに当たる場合、すなわち運行と解することができる」と判示した⁹⁹。次にこれをさらにすすめ、「運行」とは「走行」に限らずこれとの連続性があればよいとするものとして「24」大阪地判平成二年九月一七日判時一三七七号七六頁があり、この事案は②の類型の非接触事故であるが、「乙車の駐車は、その前後の走行と連続性がある、ことができ、このことに、自賠法の立法趣旨からすると、自動車はそれが交通の用に供され、それによって作り出された危険状態が存続している間は、引続き運行状態にあると解するのが相当である」(傍点筆者)とし、「走行との連続性」を介することによって、固有装置説の立場から運行性を認めている。なお、この論理構成は前段は固有装置説そのものであるが、後段においては多分に危険性説を意識したものといえよう¹⁰⁰。このように判例は固有装置説に立つといいながらも、その論理構成は固有装置説そのものではなく、修正された固有装置説といえるであろう。さらに、前掲「9」判決および「25」東京高判昭和五一年六月二八日判時八二八号四一頁のよ

うに「走行との連続性」さえ介さず、「自動車は道路上に駐車している場合も自賠法三条にいう「運行」状態にあるものと解すべきであるところ」と判示するものがあり、今日判例においては、駐停車を運行と解することで固まっているものと考えられる。

これに対して、運行性を否定したものは初期の事例を除きその数は少ない。例えば先の「3」の原審判決である福井地敦賀支判昭和五〇年一〇月二三日は、「Aが一日の仕事を終え翌朝五時頃仕事を始めるのに備えて、事故当夜七時三〇分過ぎ頃から本件道路上に駐車していた間に発生したものであり、しかも同人が駐車して自動車の許を立ち去った約一時間三十分後に発生したものであることは後記認定の通りであるから、本件事故は加害車の運行中に発生した事故でないことはもとより、本件事故の発生と加害車運行との間に相当因果関係があるということもできない。」として、運行性および因果関係を否定している（これが固有装置説本来の論理的帰結だと思われるが）。

このように判例は駐停車自動車につき運行と解するに積極的であるが、これは自賠法三条の運行供用者責任と自賠責保険とが一体のものとしてあり、運行供用者責任が発生しなければ保険金も支払われないという事情があることと関係している。すなわち、被害者の保護を徹底しようとするれば、「当該装置」とは原動機に限るといふ当初の見解を捨て、その概念を事案に合わせて拡張していくという解釈をとらざるを得ない。つまりこれは「論理によって決まる問題ではなくて、一つの立法政策的判断の問題」と指摘されるところである。⁽⁴⁾

4 消極説の見解

しかし、このように駐停車を「運行」と解することに積極的な学説・判例に対して、駐車自体が「運行」にあたるというのは、解釈論としてはいかにも強引であるという批判も存在する。⁽⁴⁾ この見解は、自賠法のもととの立法趣旨を前提とすれば、自賠法の適用によって保護を受けることができるのは自動車のもつ本来的な危険の発現による事故の場合、つまり自動車がエンジンによって高速走行しているときに生じた事故の場合であり、自賠法三条の「運行に

よって」とは原動機のことになるはずだとされ、さらに「車庫出入説」について、「一見巧妙な説明方法のようであり、これによれば、駐車中の車両の追突事故も駐車車両の『運行によって』生じた事故であることがすんなり説明できることにはなるであろう。しかし、この説自体何ら理論上の根拠があるわけではないのであって、この説はむしろ、駐車中の車両との追突事故もまた駐車車両の『運行によって』生じたものとすべきであるとの結論が先に出ていて、その結論とつじつまを合わせるためには『運行』概念をそのように定めるよりほかないというだけのものであって、もともと説明方法にはなっていないのである⁽⁴⁵⁾といわれる。たしかにこの批判は解釈論としては当然生じうるところであろう。しかし一方で、この自賠法の規定が今日の道路交通事情の下で被害者救済という立法の目的を反映し得ているかといえば、疑問符を打たざるを得ない。今日の道路交通事情は自賠法の制定当時の昭和三〇年とはかなり異なっており、立法当初の被害者救済という理念を交通事情の異なる今日において貫くために必要であるならば、場合によっては多少の法解釈上の無理はやむをえないのではなからうか。判例にみられる運行概念の変遷もそうした要請があつてのことであろう。「今日の錯綜した道路交通事情のもとにおいて、自動車そのものが著しい危険を形成する要因をなしている実態に照らし、狭い機械工学的な観念から脱却して交通技術的見地に立ち、自動車の危険に対する被害者の広い保護を目的とする自賠法の精神に最も良く適合した解釈⁽⁴⁶⁾」をなすべきであり、だとすれば、この批判にも一概には賛同できないのである。

5 違法駐車と運行

次に、駐車を違法駐車と適法駐車に分け、違法駐車によって他車に損害を与えた場合は「運行によって」生じたものとし、適法な駐車による場合は「運行によって」生じたものではないとする説⁽⁴⁶⁾がある。しかし、違法駐車は運行であつて適法駐車は運行ではないとするのは次元の異なる事柄を結びつけるようなものだと思う⁽⁴⁶⁾。たしかに違法駐車の場合には危険性は高く過失は推定されようが、それがどのように「運行によって」に結びつくのかも明らかでない

い。また、これに関して、運行供用者責任の無過失責任性から、「この考え方によれば『運行』乃至それと事故との因果関係を判定する資料乃至要件として駐車をすることについて違法なりや否や、換言すれば違法性乃至過失を要するとしていることに帰着するようであって、自賠法三条が無過失等の点を抗弁としている精神には合致しない面があるように思われる。」との疑義も呈されている。

6 私見

以上の検討から次のように解したい。まず、当該装置を原動機ないし走行装置に限定する見解は、立法者意思、自賠法二条二項の文言には忠実であり、自動車のもつ機械工学的意味については的を得ている、運行を走行中に限定する点において、今日の自動車運行における自動車自体がもつ危険性を十分に反映していないものといえよう（もつとも走行中の一時停止の場合は原動機を 작동させているのであるからどの説によっても運行と解されようが、原動機を 작동させていない駐車の場合はこれらの説によって運行と解することは困難である）。その意味においてこの二説は採ることができない。次に、「固有装置説」と「車庫出入説」ないし「危険性説」についてであるが、これらの説の実際の違いは、路上に駐停車中の自動車に他の車両が衝突した場合とか、固有装置を用いたとはいえない難い荷降ろし作業によって事故が発生した場合に、自賠法三条の責任が認められるか否かの判断に現れるとされる⁴⁷⁾。固有装置説によれば、完全な駐車の場合、いかなる固有装置も 작동させていないから（もつともタイヤをこの装置と解せば運行にあたることになろうがこのように解する説はなく、またこのように解するならば運行は無限定なものとなろう）、運行とは解し難いものと考えられる。固有装置説は本来、クレイン事故など、車体の一部である装置によって事故が発生した場合に、これを運行にあたるために登場してきた説であり、その限りにおいて有意義な説であるといえるが、単純な駐停車までも想定したものではない。ところが、この固有装置説に立つとされる判例の中にも本類型における駐車を運行にあたるとするものが多い。判例の立つ固有装置説は、走行との①時間的関連性、②場所的関

連性を介することにより相当の幅をもち、追突事例を保護範囲としながらも、クレーンなどの固有装置を用いない単純な荷の積み降ろしについてはこれを否定するという（例えば、最判昭和五六年一月一三日交通民集一四卷六号一二五五頁）、いわば修正された固有装置説とみることもできる。しかしここには一つの矛盾がある。走行との時間的連続性については、「違法駐車時間の経過に連れて当該車両がもつ危険性はますます高まるが、しかしこれと反比例して走行との連続性・密接関連性が低下する」と指摘される点である。このように判例理論は、結論的には妥当であっても論理構成上の不明瞭さは否定できない。かつ、その結論はより明快に後二説によって引き出せる。したがって、「車庫出入説」ないし「危険性説」が残るが、前者は、自動車を陸送してA地点からB地点まで運ぶという場合には、元の位置（車庫）に戻るといふことはないから、一体いつまでを運行と解すのか（始期と終期の決定）という点に難点を残すこととなり、また後者も、その着眼点はまさに今日の自動車交通の問題点を指摘したものと評価されるが、危険性の判断が無限定になりやすく、「当該装置の用い方」という自賠法二条の規定を無視したものとなり、法解釈上の難点を残すとの批判を受ける。⁵¹⁾

自賠法二条二項が存在する以上、駐車を運行と解することには、いずれにしても法解釈上の困難を伴うことは否定できない。要は、被害者救済という立法趣旨を今日的に貫いて法解釈上の無理をおかすか、それとも、法解釈に忠実になることによって結論的には被害者の保護が不十分なることを受忍するかのいずれかにならう。そこで私としては、自賠責保険上の過失相殺の減額が制限されているように、自賠法の趣旨は被害者救済の一点にあると解されることから、自賠法二条二項の規定は確かに走行状態を想定した規定であるが、それは、当時の自動車交通における危険性が高速走行に集約されていたためで、同じく危険性に基づいて運行概念を再構成するならば、今日においては、高速走行のみならず、過密な道路交通状況下における自動車そのものもつ危険性に注目して、当該装置とは（固有装置の総体としての）自動車と解し、「用い方に従い用いる」とは、これを格納する場所から格納する場所までの間

の、自動車としての危険性を帯有している状態に置かれることを指すものと解したい。したがって、基本的には車庫出入説を支持し、駐停車も運行にあたるものと考ええる。判例もその判旨全体からすれば、必ずしも車庫出入説、危険性説を全く否定したものとはまではいえないであろう。

7 因果関係

次に、駐停車が「運行」にあたるとしても、当該損害が、運行に「よって」生じたものではない場合には責任は生じない。すなわち運行供用者責任が成立するためには「運行」と「損害」の間に因果関係が存在することを要する。因果関係には、責任発生原因の成立要件としての因果関係と、損害賠償の範囲についての因果関係（民法四一六条）の二つがあるが、ここで問題とされるのは前者の因果関係である。この因果関係がどのような内容・程度のものをするのかについては説が多岐にわたり、大別すれば、①相当因果関係のあることを要するという説、②事実的因果関係があればよいとする説、③「運行に際して」生じたものでよいとする説（契機説）等がある。

判例は相当因果関係説に立つといわれるが、これを明示するもの（大阪地判昭和五一年九月一六日交通民集九卷五号一二七三頁）がある反面、単に「因果関係が認められる」とし相当因果関係と明示していないもの（福岡地判昭和五八年七月一二日交通民集一六卷四号九八四頁、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）や、とくに因果関係に言及せず全体として「運行によって」と認めているもの（横浜地判平成二年三月二七日判時一三六五号一〇三頁、札幌地岩内支判昭和四九年八月二九日交通民集七卷四号一一八八頁）もみられ、本類型においてはそれほど厳格に相当性を問題としているように思われない。他方、因果関係を否定するものとしては、広島地判昭和四四年一〇月三日判時五八四号九二頁があるほか、追突被害者の一方的過失を因果関係上の問題としてとらえ、因果関係を否定しているものもある（大阪地判昭和六二年三月二二日交通民集二〇卷二四一九頁）。

この相当因果関係説に対しては、因果関係の立証責任は原告にあるとされるところから、相当性については過失と

重複する面が多いので、単に損害が事実的因果関係により発生したと主張するだけでは足りず、無過失責任を定めた趣旨すなわち、自賠法三条但書が運行に関する無過失の立証責任を加害者側に負担させていることと矛盾するのではないかという疑問が呈されている。⁽⁵⁷⁾ 相当因果関係を要するとする説は、不法行為における因果関係と運行供用者責任における因果関係とを同一に解するものと思われるが、運行供用者責任と不法行為責任は本来その本質・法的構造を異にするものであり、不法行為においては事実的因果関係の中から相当性をもって原因関係を限定する必要があるが、無過失責任に近い中間責任とされている運行供用者責任においては、原告が立証すべき責任成立要件と被告が立証すべき免責要件とは分離され、成立要件については過失の存在を要しないはずである（但し危険性説においてはその危険性の判断によっては相当性の判断が同時になされているとの指摘がある⁽⁵⁸⁾）。相当因果関係説が何をもちてその蓋然性の判断基準となすかはまずもって問題ではあるが、過失や予見可能性は本来、運行供用者責任においては免責及び過失相殺の問題であって、相当因果関係説が、これら予見可能性や過失等を含めたものとして蓋然性を判断するものであるならば、免責条項と重複することとなりその存在意義を失わせることになろうし、また、追突被害者の一方的過失を因果関係の問題として、その不存在を理由に運行供用者責任を否定することは、免責条項によって免責を得るのに比べ他の要件を立証する責任を事実上免除したことになり、問題があるといえよう。

次に蓋然性についても、本類型の場合には、事故はある意味では後続車まかせのところがあり、基本的にはより大きな原因力は追突被害者にあるといえるから、駐停車自動車と事故との間の蓋然性は類型的に低いものといえ、これについて厳格に相当性を要求することは運行供用者責任の成立の範囲をいたずらに狭めることになろう。⁽⁵⁹⁾

したがって、「運行によって」は、厳格な意味での相当性というものを要せず、緩やかな因果関係をもって足りると解すべきであろう。これによれば、本類型の場合、駐停車自動車に現実衝突するのであるから因果関係は認められよう。なお、この因果関係は運行との間のものであるから、何を運行というかという運行概念とも関連する（駐車

状態との因果関係が認められても、その駐車自体が「運行」に当たらないとすれば因果関係も認められないことになる。

8 免責

運行供用者責任の発生要件（自賠法三条本文）が存在する場合でも、免責要件（同但書）を具備している場合には運行供用者は責任を免れる。先にも述べたように、本類型では免責が主張されることも、またこれが認められることも他の類型に比べ多いといえよう。免責要件を具備し免責が認められたものとして、交差点で右折停車中に後続車に追突された事案につき、東京地判昭和三十九年四月一六日判時三七〇号三六頁、大阪地判昭和三十九年一月九日判タ一六八号一一八頁等がある。その他、本類型においては前述したように、追突車側の一方的過失であるとして因果関係を否定する判決もある。なお、免責ではなく、過失ないし違法性を阻却する場合があると指摘する説もある。^⑩

小括

運行供用者責任は「運行によって」損害が生じた場合に発生する。「運行」については、学説上、純理論的に運行概念をあてはめようとするもの、逆に、運行供用者責任の趣旨から政策的に運行概念を拡大していこうとするものに分かれ、どの「運行」学説に立つかによって結論を異にするが、私の支持する「車庫出入説」に立てば、たとえば、たとえ走行中でなくとも、エンジンを切っていたとしても、公道における駐停車状態は「運行」にあたりと解される。

「よって」すなわち因果関係については、不法行為責任において求められるような相当性の関係は不要であり、事実因果関係があれば足り、本類型のように現実には衝突が生じている場合には因果関係も認められると解する。一方的過失の問題は、不法行為責任においては、責任をただちに否定するものとなるが、運行供用者責任においては、運行との因果関係の問題とは切り離して免責の問題としてとらえるべきものと考えられる。これを因果関係の存否の問題の中でとらえようとすることは、本責任の無過失責任に近い中間責任という性格を見失わせるものであろう。

三 おわりに

以上、駐停車自動車の民事責任を追突事例についてみてきたが、駐停車自動車は「追突された」という受け身として被害車たりうる反面、仮に当該事故が駐停車自動車によって「誘発された」ものであれば、加害車でもあり得るという二つの側面を持つものである。この加害車としての側面は、かつて自動車台数も少なく路上駐車がある程度許容されていた時代にはあまり意識されなかった側面であろう。しかし今日の過密な道路交通状況下においては、駐停車自動車は、それ自身が交通を阻害し他車に対する危険性を有する、いわば路上の岩石のごとき障害物としてとらえるのであり、こうした今日の交通事情に合致した法的評価がなされる必要があるであろう。

駐停車は自然的な意味では無（不作為）であっても、交通安全上およびその法的評価の上では無ではない。公道にある以上（保管場所から一步出ると）自動車は危険に囲まれかつ危険性を有している。自ら積極的に衝突しなくても他の交通状況を妨げ事故を誘発することはありうる。そうした交通手段の内包する危険性からみた場合、駐停車中の自動車といえども、その駐停車の態様、周囲の状況によっては動いている状態と何ら変わらないともいえる。駐停車中の自動車の責任を考えるうえで、そうした視点に立ち、「過失」および「運行によって」が理解されなければならぬであろう。もちろん、本類型においては、基本的には追突車側に大きな過失が認められ、駐停車自動車の責任はそれとの比較のうえで論じなければ公平とはいえないが、その加害車としての側面を駐停車自動車の運転者が認識したうえで駐停車するならば、事故件数は減少することが期待できよう。

なお、自動車事故の責任論は、本来、過失相殺まで含めて総合的に論じるべきであるが、本稿では紙数の制約もありこれに論及することができなかった。この点については、稿を改めて検討したい。

最後に（これは法律論とは離れるが）、以上みてきたように本類型事故においては大型貨物自動車（被追突車）になることが多い。これには駐停車スペースなどの道路施設上の問題もあるが、注（2）において述べたように、とくに夜間においては、距離感がつかみにくいなど大型車特有の構造上の誘発原因があるとも考えられる。大型車の場合は自車の損害は軽微でも相手方には多大な損害を与えることが多く、優者の危険負担という観点からも、事故防止のための積極的な安全対策が大型車に望まれよう⁽⁶⁾。また、二輪車についても、ブレーキ操作の不適切が一因となって事故が発生することが多く、構造上人身損害事故に至ることが多い。二輪車の場合、軽量のためブレーキがロックしやすく制御不能に陥りやすい。これについてもなんらかの安全対策（例えば二輪車用ABS⁽⁶⁾など）が望まれよう。

（1）榮春彦「自賠法三条の『運行によって』の意義」『裁判実務大系民事交通・労働災害訴訟』（一九八五）七三頁によれば、①④⑤⑥⑦の5類型に分類される。本稿でいう②③は①に含まれているが、直接の衝突相手である①の場合とそうでない②③の場合は区別して考えてみたい。その他、駐車ブレーキの作動不良により自動車が進みだしこれにより傷害を与えた場合も考えられるが、この場合、すでに動いている状態なので本稿では対象としない。

（2）例えば後掲「9」横浜地判平成二年三月二七日交通民集二三巻二号三七七頁。その原因として考えられるのは、鉄道輸送に代わってトラック輸送が物品の輸送の中心的手段になったこと（大型貨物自動車の増大）、大型貨物車の時間調整のため夜間の駐車が多いこと、夜間の場合、大型車のテールランプが高い位置にあり実際の距離よりも遠方に見えること、また、現状の尾灯では遠くから見たのではゆっくり走りしているのが止まっているのか判断しにくいこと、また走行車線にあるのかそうでないかが判別しにくいこと（夜間、特に雨の日など走行車線が見えにくい）、他方、二輪車については、道路の左側を通行すべきことになっており駐停車自動車と接触しやすい通行条件となっており、二輪車は軽重量のためあってブレーキがロックしスリップしやすいこと、等であり、また構造上、二輪車の乗員が事故の際に投げ出されたり、車体の

下に潜り込みやすく、人身事故になる危険性(比率)が高く、傷害の程度も重くなりやすい点などが指摘されよう。

阿部泰隆「駐車違反対策と道交法・車庫法の改正(下)」ジュリ九六三号一二三頁参照。

- (3) 例えば、①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、②岡山地判昭和五八年五月三〇日交通民集一六卷三三七七頁、③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、④大阪地判平成三年五月一三日交通民集二四卷三号五四九頁、⑤千葉地判平成三年八月三〇日判時一四〇四号一〇四頁。

その中には、③⑤判決および、神戸地判平成二年九月六日交通民集三三卷五号一一一六頁、名古屋地判平成三年五月三一日交通民集二四卷三号六三五頁のように、債務不存在確認訴訟という形で訴訟提起がなされ、これに対して反訴が提起されることもある。

- (4) 佐々木一彦「過失相殺」ジュリ増八号・交通事故——実態と法理——一六六頁は、「被害と損害額とが等価としてイコールで結ばれるとしたら、被害者・加害者との用語自体すら問題があるといわざるをえない」といわれる。結局、一方的な過失の場合を除き、損害を基準にみれば加害者も同時に被害者でもありえ、請求を基準に、損害賠償請求をなす側を被害者として扱い、請求される側を加害者と扱うべきものと思われる。もっとも、不意のドアの開閉事故のように、事故類型に加害者が設定されている場合は別である。

- (5) 守屋宏一「違法駐車に起因する事故の法的責任」ジュリ九七四号一一九頁。

- (6) 過失割合算定基準をまとめたものとしては、東京三弁護士会編集・損害賠償算定基準(いわゆる「赤い本」)(以下本稿では「算定基準」という)の他、損害賠償算定基準研究会編・注解交通損害賠償算定基準があり、判タ三一五号、判タ別冊一号にも特集がある。なお、保険実務においては、過去の事故例から独自の過失割合基準を設定している保険会社もある(本稿にあたっては三井海上保険の資料を参考にさせていただいた)。

- (7) 本類型では、被害者の一方的過失を認めたものとして、大阪地判昭和四四年二月八日判タ二四七号二九六頁、浦和地判昭和四六年三月二日交通民集四卷二号五四四頁、名古屋高判昭和五二年九月二八日交通民集一〇卷五号二二八六頁、等多数がある。

- (8) 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以下では、「従来、駐車車両への追突事故の場合は、追突車両(本件では原告側)が加害者、駐車車両(本件では被告側の側)が被害者として扱われることが多く」とある。

- (9) 阿部・前掲注(2)一〇二頁参照。

(10) 使用者責任が発生するためには、被用者である運転者について一般的不法行為が成立することを要する。またこれ以外にも、責任無能力者の監督義務者の責任(七二条二項)、公共団体の責任(国賠法一条一項)が考えられるが、これらは不法行為の特殊形態と位置づけられることから、本稿では不法行為責任のみを論じていく。

(11) 「算定基準」九六頁では、高速道路の場合であるが、基本過失割合は、走行車線上では一〇〇(追突車)対〇(駐車車両)、路側帯では六〇(追突車)対四〇(駐車車両)と開きがある。また、同九三―九四頁では、一般道路と高速道路では「過失相殺でも異なった取扱いがなされることが期待される」とされている。速度についても、通常の事故では最重要な要素としてとりあげられる。本類型のように一方が駐車している場合には、不法行為要件としての過失ではなく、被害者の損害の発生拡大にどれだけ寄与したかが、すなわち過失相殺上の問題として問われることとなる(「算定基準」一〇二頁参照)。

(12) 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参照。

(13) 例えば、神戸地判昭和四二年三月二三日判時五〇三号五七頁、大阪地判昭和四四年一月三一日交通民集二巻一号一四五頁、東京地判昭和四四年二月三日交通民集二巻一号一八八頁等。

(14) 例えば、東京高判昭和五年六月二八日下民集二七巻五八号四〇七頁。

(15) 例えば、東京地判昭和三四年三月二四日下民集一〇巻五四五頁、宇都宮地判昭和三六年二月八日下民集二二巻昭和三六年七二〇頁。

(16) 加藤一郎『不法行為』(増補版)六四頁(有斐閣、昭和四九年)。

(17) 加藤一郎編『注釈民法』(19)『二二頁「加藤一郎」(有斐閣、昭和四〇年)』。

(18) 高松地丸亀支判昭和三三年二月二六日下民集九巻二二二二六八二頁参照。

田上富信「路上駐車による事故と運行供用者責任(2完)——ドイツとの比較から——」法と政治四三巻三号六五頁は「夜間岩石が居座っているようなもので危険きわまりない。」といわれる。吉川吉衛「判批」判時一三八二号一八五頁参照。

(19) 例えば、交通の頻繁な道路の走行車線上に駐停車する場合や急ブレーキ、青信号の交差点手前での停車等、主として停車についてであるが、それ自体に過失が認められ不法行為が成立する場合がある。この場合には、通常走行時の不法行為責任と同様にとらえられるものであり、本類型の特徴といえるかは疑問である。

(20) なお、この事例は交叉請求であるが、双方五割の減額を認めている。

- (21) 潮見佳男「過失責任の理論と現実(1)」NBL四九八号五五頁(注4)。
- (22) 吉川吉衛「判批」判時二三八二号一八六頁(判例評論三八九号四〇頁)参照。
- (23) いわゆる非接触事故の事例としては停車中のものがあり、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は、運転者の過失を認め、運行供用者責任を認めている。
- (24) 右折のために正規の場所で停車しているような、道路交通上当然の行動にあたるものとしては、路上に設定されたパーキングエリアに駐車している場合などがあげられよう。これに対し、燃料切れ、故障の場合は、原因を自ら作ったものとして、過失の認定には影響を与えないものと考ええる。判決の中には、燃料切れで夜間、点滅灯を点灯し、鉄骨の先には赤い電灯を点灯させ道路左端に駐車した事案につき過失を否定しているものがある(東京地判昭和五〇年五月二六日交通民集八卷三号七三〇頁)。この事例の場合、十分な結果回避義務を尽くしたという点で過失が否定されたものと思われる。燃料切れということが、期待可能性を通して、過失を否定することに繋がるものではないと思われる。
- (25) 加藤・前掲注(16)七二頁。同旨、土田哲也・交通法研究二〇号二二二三頁。なお、吉岡進他編『判例民事交通訴訟法』八頁(一粒社・昭和四七年)は、取締法規(道路交通法)に違反する場合は過失が推定されるが、他面、取締法規を守っていれば過失がないとはいえないとする。駐車禁止でないというだけで過失がないということはできないとする判決として大阪地判平成三年三月一日交通民集二四卷二号二八四頁などがある。
- (26) この点について、最判昭和四五年一月二日民集二四卷一号四〇頁は、「自賠法三条但書所定の免責要件のうちある要件事実の存否が事故発生と関係がない場合、免責を受けようとする自動車の運行供用者は、右要件事実が当該事故と関係ない旨を主張立証すれば足りる」と判示する。
- (27) 椎木緑司『自動車事故損害賠償の理論と実際』(有斐閣、昭和五四年)六九頁。
- (28) 榮・前掲注(1)七三頁(一九八五)。
- (29) 坂本倫城「自賠法三条の『運行によって』をめぐる諸問題」判タ七二四号七二頁は、「この二点に分けての衡量は必要でないという見解もあるが、問題点を明確にし、厳密にその適用の限界を探るにはこのことが必要だと思われる。」とされる。
- (30) 加藤一郎編・注釈民法(19)一〇二頁。交通民集八卷索引・解説号二九六頁「宮原発言」参照。
- (31) 原動機の意味からすれば、エンジンを作動していれば走行に至らない場合でも運行と解しうるように思われるが、むしろこの説は、走行状態を前提としたうえで、これが自力でなされている点に重きをおくものと思われる。この見解を支持する

と思われるものとして、茅沼英一「運行の概念」判タ二二二号三六頁がある。

(32) 但し、レッカー移動のように車輪を浮かしている場合には、この説では運行性は否定されよう（広島高岡山支判昭和四二年三月一七日参照）。

(33) この説を採るものとして、白羽祐三・民商六〇巻六号九〇〇頁（一九六九）がある。但し、教授は後に車庫出入説に改められたものと思われる。

(34) この説を採るものとして、寺本嘉弘「運行によって」判タ二六八号八特集民事交通訴訟〇五七頁、野村好弘「自動車事故と運行供用者責任（上）」ジュリ三八四号一二五頁、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』一〇六頁（日本評論社、昭和四七年）、齋岡康雄「荷降ろし中の事故」『新版交通損害賠償の基礎』五二頁、平井一雄「運行」の範囲「実務法律大系交通事故改訂版」二〇頁、白羽祐三・交通事故判例百選八第二版〇四九頁（一九七五）がある。

(35) この説を採るものとして、榮春彦「自賠法三条の『運行によって』の意義」『裁判実務大系民事交通・労働災害訴訟』八三頁、西垣道夫・別冊ジュリ交通事故判例百選八第二版〇五一頁、石田穰・法協八六巻二二号一五二七頁などがある。

なお、この危険性説にはさらに「物的危険性説」というものもある。この説は、当該装置の装置に意味があるとして、運行とは、自動車の装置といえるもの（積荷乗員以外の者）の用い方に従って用いる場合の物的危険状態であるとし、この物的危険が結果について原因となっている場合がその運行によって該当するといふもので、この説によれば駐車中の車も運行中であるということになる。この説を採るものとして、高崎尚志「『運行』の概念」『新損害保険双書2』三六九頁がある。

(36) 交通民集一八巻索引・解説号三四二頁以下「藤原発言」参照。運輸省自動車局監修『改定自動車損害賠償保障法の解説』一八頁参照。

(37) 運行概念の変遷については、中村・前掲注（34）一〇六頁、および交通民集第一六巻索引・解説号三六八頁以下「小林判事補、坂井判事補の発言」参照。

(38) 交通民集第一六巻索引・解説号三六九頁「小林発言」参照。なお、同発言では、場所的関連性を重視して固有装置説の立場から運行を認めようとされており、注目される。

(39) この判決では、「早朝の運転の便に備えて」により運行との連続性を認め、「自動車なる装置」として、当該装置の概念を

車庫出入説と同様、固有装置の総体ととらえている点が注目される。なお、田上・前掲注(18)六八頁は、本判決および札幌地判若内支部判決昭和四九年八月二十九日交通民集七卷四号一一八八頁を、「運行目的」を重視して運行性を認めるものと解している。

(40) この判決を危険性説に立つものと解するものとして、中尾英二「判批」西南学院大学法学論集二五卷四号一四八頁(一九九三)がある。

(41) 交通民集一八卷索引・解説号三四四頁以下「藤原発言」。

(42) 藤原弘道「駐車と運行」別冊ジュリ新交通事故判例百選二六頁以下。交通民集第一六卷索引・解説号三六九頁「藤原発言」参照。

(43) 藤原・前掲注(42)新交通事故判例百選二七頁。

(44) 中村・前掲注(34)一〇六頁。

(45) 野村好弘・前掲注(34)一二五頁は、「違法な駐・停車のために他の自動車が発生した場合」に運行供用者責任を課すのが妥当だとされる。

(46) 中村・前掲注(34)一〇三頁は、違法駐車は「自賠法上は同法三条但書の議論の対象にすぎなく、これを運行概念の中に持ち込むことは論理の矛盾である。」といわれる。同旨、木宮高彦「羽成守」坂東司朗『注釈自動車損害賠償保障法』(一九八六)「木宮」一八一―一九頁。

(47) 寺本・前掲注(34)五八頁。

(48) 瀬戸正義「判批」ジュリ九二六号九二頁。

(49) 坂本・前掲注(29)六三頁以下。中村・前掲注(34)一〇六頁。

(50) 鈴木潔ほか編『注解交通損害賠償法』一〇頁は、「通常危険性のない路上駐車も運行に含まれることとなる」と指摘する。

(51) 前掲注(50)五七頁。

(52) 瀬戸・前掲注(48)九二頁は、「最高裁判例について」車庫出入説、危険性説によったものはないが、この説を排斥した

ものもないといわれる。

(53) 最判昭和四三年一〇月八日民集二二卷一〇号二二五頁、最判昭和四四年七月二四日交通民集一二卷四号九〇七頁、なお、運輸省自動車局監修・自動車保障研究会編『改定自賠法の解説』一八頁、二五頁参照。交通民集第一六卷索引・解説号

三六九頁「小林判事補の発言」参照。野村好弘・前掲注(34)一二六頁は、「ここでの因果関係も、不法行為の一般的成立要件としての因果関係と同じように考えられるべきである。」とされる。同旨、榮・前掲注(35)七五頁。ただ、前記最判昭和四三年一〇月八日は、「運行と被害との間に因果関係があることを要すると解すべきである」としているが、どの説に立つかは明らかでない。

(54) 中村・前掲注(34)一一一頁。寺本・前掲注(34)五八頁。

(55) この説は、ドイツの道路交通法(一九〇九)が一九五二年に「運行に際して」と改正されたことに範を求めらるものであるとされる。中村・前掲注(34)一〇一頁参照。

(56) この事案は、二重衝突事故の場合であるが、「第一事故がなければA車の停止及び第二事故が発生しなかったということは一応いいうるが、……被告としては通常の前方注視をしていれば極めて容易にA車が停止しているのを認知して本件追突を避け得た事情にあったものといえることができる。……そのうえ、本件のごとき見通しが良好で、かつ夜間のため交通量も比較的少ない一般国道において、夜間停止車両があれば、同車が尾灯を点灯していても、一般に同車への追突事故が発生する蓋然性が高いものと断定することはできないから、……結局第一事故と第二事故との間には相当因果関係を欠くものといわざるをえない」と判示する。

(57) 中村・前掲注(34)一一二頁。同旨、榮・前掲注(1)七五頁。

(58) 中尾・前掲注(40)一四九―一五〇頁は、危険性説による場合、その危険性の判断が一般的になされる場合はともかく、個別的になされる場合には、実質的には因果関係を含めてその危険性判断がなされ、これに相当因果関係説が組み合わせられると、二重に因果関係が判断されるおそれがあると指摘する。

(59) 寺本・前掲注(34)五八頁。

(60) 田上富信「自動車の運送目的外の利用と運行供用者責任」石田||西原||高木選歴記念『損害賠償法の課題と展望』(日本評論社、一九九〇)四七四頁(注34)は、「路上の駐停車が後続車に事故現場を知らせ二次災害の発生を防止するという警察目的を達成するためであったことは、保有者ないし運転者の過失ないし違法性を阻却する事由に該当すると構成することになろう。また、そのような駐停車の車両を被害者が容易に発見でき追突を避けることが可能であった場合には、被害者の一方的な過失による免責事由に当たると構成することもできよう。」とされる。

(61) 現在、大型貨物車の尾灯が距離感を把握しやすいように車体の下部に付けられたものが出てきており、またすでに多くの

大型車のフロント上部には、スピードにより点灯本数が変化するランプも付けられた（ただし時速六〇キロまでしか表示できないのではかえって速度の把握を誤りかねないこともある）。これも一つの安全対策ではあるが、なお夜間においては、尾灯を点灯していても、遠くからでは存在は確認できても駐停車か走行中かは判別しにくく、そのため後続車のブレーキが遅れ事故に結びつくことが考えられる。現状では、ハザードランプの点灯により駐停車中であることを示すこともできなくはないが、故障ではないし、また牽引中の自動車を示すためにも用いられることがあり、公認された表示方法とまでは現状ではいい難い。違法駐車に対する非難とは別に、現状における事故防止策として、単なる夜間の灯火・ブレーキ灯と駐停車時の点灯との識別が容易になるような対策（例えば色を変えるか、別に駐停車ランプを設ける等）が関係法規の整備とあわせて望まれよう。

(62) 二輪車においては四輪車とは制動力の前後配分など力学上も異なる部分があり、四輪車の技術をそのまま採用することが困難だともいわれる。このたびH社の一〇〇〇ccのオートバイに、デュアル・コンパインド・ブレーキ・システムなる二輪車専用の総合的なブレーキシステムが採用されたが、こうした製造者における事故防止対策も安全のためには必要であり、その普及が望まれる。

〔追記〕脱稿後、駐停車両の運転者について初めて刑事責任を認めた判決（東京地判平成五年五年三一日）が出た（毎日新聞平成五年六月一日〇日付朝刊）。事案の詳細については現時点では資料が入手できないため不明だが、概略、Yは、その運転するフォークリフトを材木店敷地に午前一一時頃駐車したが、鋼鉄製フォークの部分が道路上に約二・一メートルもはみ出し、かつ軒下に立てかけられていた材木の陰に隠れこれを認めることが困難な状態であったところ、バイクで通りかかった寿司店店員がこれに衝突し、路上に転倒し死亡したというもので、Yが業務上過失致死罪に問われ、禁固一年二月（執行猶予三年）の有罪判決を受けたというものである。過失の認定につきいっそう慎重であるといわれる刑事責任の領域においてその責任を認めたことは、民事責任においては事故類型的に衝突した側の前方注視義務違反により大きな過失が認められ、追突した側の一方的過失が認められたケースはあっても、駐停車

両側に一方的過失が認められた例はほとんどないことを考えあわせると、注目すべき判決といえよう。その背景に、今日の違法駐停車両面に対する社会の厳しい非難があったことは否定できないであろう。また、本件の場合は、路上にはみ出したフォークリフトの鋼鉄製フォークが高い危険性を有しているところから、優者の危険負担の原則を刑事責任についても適用し、駐停車両に厳しい判決となったとも考えられる。

以上の事実を前提とするならば、民事責任についても、事故の予見可能性はあり、にもかかわらず損害の発生を回避するに十分なる注意義務を尽くさなかったという点に不法行為における過失が認められ、また、運行供用者責任については、駐車場所が材木店敷地内であることが「運行」との関係で問題となるが、駐車に至るまでの運行状態との時間的（駐車してから約四五分後）・場所的関連性からみても、また、フォークが道路上にはみ出していたという点に注目しいまだ完全には車庫に格納されていないものとして、あるいは、いまだ危険性を有する状態にあったものとして、固有装置説、車庫出入説、危険性説のいずれに立っても、「運行」性を認めることは可能であろう。