

事例にみる

新類型・非典型 交通事故の過失相殺

共編 伊豆 隆義 (弁護士)

九石 拓也 (弁護士)

新日本法規

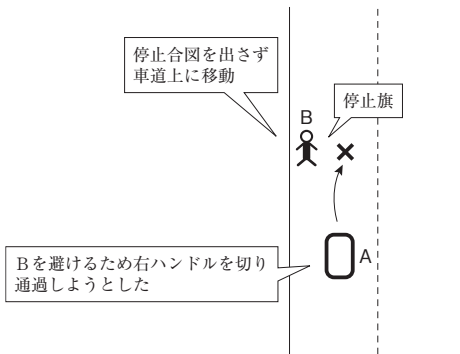
4 速度超過違反の取締りに従事する警察官が携帯していた停止指示のための旗と直進自動車が接触をした事故

(横浜地判平30・5・15交民51・3・576)

四×人

その他

事故の概要



過失相殺割合

A 0% : B 100%

A	普通乗用自動車	B	警察官
道路状況等	・ 人の携帯物と自動車の接触		

事故態様

A運転自動車が道路を直進進行していたところ、路上で速度超過違反の取締りに従事するB警察官が、Aに対して停止合図を出すことなく、本件道路の車道上に移動してきて、携帯していた停止指示のための旗の先端をA運転自動車に向ける形で差し出したため、旗の先端が、

同人を避けるため右にハンドルを切って同人の側方を通過していたA運転自動車左側面に接触した事故。

裁判所の判断

1 警察官が違反車両の取締りのため、走行車両に対して停止指示をする場合、当該取締りや停止指示をすること自体が法令に基づく適法なものであったとしても、道路交通状況等から予測される被害発生の具体的危険性の有無及び内容に照らし、その方法が不相当であるときには、警察官の具体的な行為が国家賠償法上違法とされ得るものと解される（最判昭61・2・27民集40・1・124参照）。

2 本件事故に際し、B警部補は、A車に対しあらかじめ停止合図を出すことなく、A車が自らの側方を通過中に、A車の通過完了を待たずに本件停止旗をA車に向けて差し出したものであり、このようなことを行えば、本件停止旗の先端がA車に接触するなどしてAに損害を与えるかもしれないことを容易に予見することができたものといえるから、このような行為が、訴外違反車両を停止させるための方法として不相当であることは明らかである。また、B警部補は、本件停止旗を用いた本件取締りに当たり、本件停止旗が通行車両に接触することがないように、これを適切に取り扱うべき注意義務があったのにこれを怠り、上記のとおりA車の通過完了を待たずに本件停止旗をA車に向けて差し出した過失により、本件事故を発生させたものといえる。

3 B警部補が、本件取締りに当たり、本件停止旗をA車に対して差し出した行為は、国家賠償法上違法であり、公権力の行使に当たる公務員が、その職務を行うについて、過失によって違法にAに損害を加えたものと認められるから、被告県は、Aに対し、国家賠償法1条1項に基づき、その損害を賠償すべき義務を負う。

他方、Aは、本件事故の際、Aに対して停止合図を出すことなく、本件道路の車道上に移動してきたB警部補を避けるため、右にハンドルを切り、同人の側方を1.4m程度の間隔を空けて通過しようとしたものであり、その運転行為について、過失相殺の対象となるような過失を認めることはできない。

コメント

本件では、道路に出てきたB（警察官）が振り上げた停止旗がAの車の側面に接触した事故です。

片側1車線道路で工事のため交互に片側を通行させる交通誘導員が道路中央部に歩み出た際、15km速度超過の大型貨物車と衝突した事案においては、過失割合が誘導員10：大型貨物車90とされた裁判例があります（神戸地判平18・3・31交民39・2・493）。

本件では、このような車両が誘導員に衝突したようなケースとは異なり、警察官が振り上げた停止旗がAの車に接触したという事案であり、車両が警備員（人）に衝突したような事案とは異なる判断がされたものです。

本判決では、①Bにおいて停止合図がなかったこと、②AはBを避けるためにハンドルを右に切って回避しようとしたこと、③接触したのはAの車がBの側方を通過中であったこと、④接触箇所がAの車の左側面であること等から、Bの行動について予見可能性がなく、回避義務も尽くしたという判断から、過失相殺の対象となるような過失を認めることができないと認定されています。

このように、様々な事情が積み重なっての判断と考えられますので、誘導員や警備員の停止旗や、歩行者の持っている傘等が漫然と走行中の自動車に当たったような事案で一般的に本件と同様の判断（自動車

側に落ち度なし) となるとまではいえず、具体的状況によって相当程度過失相殺がされる可能性もあると思われますので、注意が必要かと考えられます。

<参考判例>

○片側1車線道路で、工事のため片側規制で交互に車両を通行させる交通誘導員が、時速15km超過の大型貨物車道路の前に進み出た際に同車両と衝突した事案で、過失割合を交通誘導員10：大型貨物車90とした（神戸地判平18・3・31交民39・2・493）。

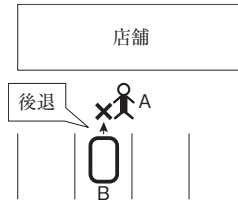
44 コンビニの駐車場に駐車するために後退してきた車とコンビニ店舗の壁との間に被害者が挟圧された事故

(京都地判平27・3・9交民48・2・346)

歩×四

駐車場

事故の概要



過失相殺割合

A 0% : B 100%

A	歩行者	B	事業用中型貨物自動車
道路状況等	<ul style="list-style-type: none"> ・店舗前に駐車枠が設置されているコンビニ駐車場 ・駐車枠には車止めが設置 ・車止めから店舗外壁までは2m以上 		

事故態様

コンビニ店舗前の駐車枠に駐車しようとしたB車が同駐車枠を越えて後退したため、同駐車枠付近の店舗脇で作業中のAに衝突し、B車と店舗壁に挟圧されたAが死亡した事故。

裁判所の判断

1 本件事故当日、Aは本件店舗のアルバイト従業員として、本件店舗の前を北から南に向かって歩きながら、ホースで水を撒いていた。

Aが、本件店舗の南西角を曲がり立っていると、B車が本件駐車場に進入してきた。

Bは、Aを認めつつ、B車を本件駐車枠に駐車すべく時速約5kmで後退を開始した。

折から、Aは、B車を認めつつ、本件店舗の軒下に当たり、本件店舗の外壁との距離は数十cm、本件駐車枠の車止めから2mほど本件店舗側に入った地点に移動し、地面にホースを置き、本件店舗の方を向き、体を前に屈めて作業をしていた。

Bは、B車の荷台後部が本件駐車枠を越えてなお、B車を後退させ、作業中のAに気付かないまま、B車の荷台左後部をAに衝突させ、Aを本件店舗の外壁との間に挟圧した。

Bは、B車がAとの衝突により前後及び上下に揺れたことを、車止めに当たった衝撃と捉え、B車の荷台後部と本件店舗との間を空けるため、B車をやや前進させ止めた。

2 上記のような事故態様に鑑みれば、Bには、B車を本件駐車枠に駐車させるに当たり、B車は後輪から荷台後部まで距離があるのであるから、荷台後部が本件駐車枠を越えないよう注意して後退すべきであることはもとより、本件駐車枠付近の本件店舗脇で作業中のAに気付いていたのであるから、とりわけAの動静に注意を払い、その安全を確認しながら後退すべきでありながら、これらの注意を怠り、Aの動静に注意を払わず、その安全を確認しないまま、漫然時速約5kmでB車の荷台後部が本件駐車枠を越えてなお後退を続けた過失があるというべきである。

他方、Aは、本件店舗の軒下に入って作業していたにすぎず、B車が本件駐車枠に向かって後退を開始したことに気付いていたにせよ、B車が本件駐車枠を越えて後退してくることで予見することは不可能であり、本件店舗の軒下に入って作業する以上の回避行為を期待することは相当でない。

したがって、本件事故は、専らBの上記過失によるものというべきであり、Bの過失相殺の主張には理由がない。

コメント

駐車場内の事故では、駐車場内の通路が道路に該当するかどうかの問題になることがあります。本件事故が発生した場所は、店舗軒先部分であり、反復継続して不特定多数人の通行の用に供されている場所とはいえ、道路には該当しないと考えられるため、本件では、道路交通法の適用はありません。もっとも、判タ基準では、「駐車を主たる目的とする駐車場の特殊性、すなわち、四輪車が後退、方向転換等の行為に出ることが多く、駐車している四輪車から歩行者が出てくることも多いため、走行している四輪車に対し、前方不注視義務や徐行義務がより高度に要求されるという点（運転慣行）を踏まえて、過失相殺率を定める」（判タ基準494頁）として、道路交通法上の道路に該当しない場合でも、道路交通法上の義務と同様の義務が課せられると考えられています。

本件では、加害運転手が後方の歩行者の動静に注意を払わずその安全を確認しないまま後退を続けており、安全運転義務違反（道交70）が認められます。

判タ基準では、駐車区画内における事故及び通路上における歩行者と四輪車との事故についての過失相殺率の基準を定めています（判タ

基準【337】【338】)。

同基準では、いずれも歩行者に10%の過失相殺がされることを基本としています。過失相殺を認める理由としては、駐車区画は四輪車が駐車するための場所であり、通路は主として四輪車の移動のための設備であるため、歩行者も常に四輪車の往来を予見し、その動静を注視すべき注意義務を負うことにあります。

本件は、歩行者が四輪車の往来・通行が想定されない店舗の軒下にいたところ、四輪車の車体が駐車枠を越えて後退してきたという事故態様であり、四輪車の往来・通行が想定される駐車区画内及び通路上での事故ではないため、判タ基準とは異なる事故類型といえます。そして、本件では、歩行者側には四輪車が駐車枠を越えて後退してくることまで予見可能性がないとして過失相殺が否定されました。

通路及び駐車区画以外の駐車場内にいた歩行者と四輪車との間で生じた事故における歩行者の過失の有無を判断したものとして、参考になる事例です。

<参考判例>

○工場構内の舗装された通路上を時速8～10kmで後退した加害車両が、その後方にかがんで仕事の打合せをしていた被害者に衝突した事故について、被害者の過失相殺を否定した事例（東京地判昭49・2・14交民7・1・184）。

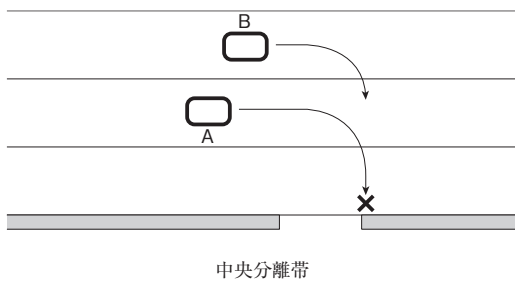
55 進路変更した前方車との接触を回避しようと右急転把した後続直進車が逸走して縁石に衝突した事故

(大阪地判平30・11・27(平29(ワ)11135))

四×四

同一

事故の概要



過失相殺割合

A 40% : B 60%

A	普通乗用自動車	B	普通乗用自動車：タクシー
道路状況等	<ul style="list-style-type: none"> ・片側三車線道路 ・中央分離帯に市のバス駐車場があり、その出口付近の路肩縁石にA車が衝突 ・A車は、縁石衝突後、路面擦過痕を残しながら35m程度前進して停止 		

事故態様

片側3車線の道路の第1車線を走行するB車が、第2車線に車線変更

したところ、後方から第2車線を走行してきたA車が、右に急ハンドルを切って逸走し、中央分離帯に設けられたバス駐車場の出口付近の路肩縁石に衝突した事故。

事故態様に争いがあり、裁判所は、Bの供述等から「B車の後方を走行するA車が蛇行運転等をする事なく、一定速度でまっすぐに走行していた」ことを認定し、Aがハンドル操作を誤る原因が見当たらないこと等から、B車がA車の前方に車線変更したことが原因となつて、後方を走行するA車がB車との接触を避けるために急ハンドルを切らざるを得なかったために本件事故が発生したと認定した。

裁判所の判断

1 責任原因について

裁判所は、Bにつき、「進路変更時の右後方の安全確認が不十分で、後続するA車の進路を妨害した過失」があると認めた。

一方で、Aについても、「前方左右を注視し、ハンドルやブレーキ等を的確に操作して安全に進行する義務」があり、「前方で車線変更しようとするB車の動静に対する注意が不十分であった」点及び、「A車がB車と接触していない」こと等を考慮し、「本件駐車場出口付近の縁石に接触するまでのAのハンドル・ブレーキ等の操作が不確実であった」点につき、上記義務違反があったとして過失を認めた。

2 過失割合について

裁判所は、両者の過失の内容及び程度を比較し、本件事故が非接触の事故であること等の諸事情に鑑みても、「車線変更により後続車の進路を妨害したBの過失の方が幾分か重い」と評価し、Bが6割、Aが4割と認定している。

コメント

進路変更車と後続直進車の事故の過失割合については、必要性のない進路変更や、変更後の進路の後続車の走行を妨害するような場合に、進路変更が禁止されていることから（道交26の2①②）、基本的に先行する進路変更車の過失が大きいと考えられています。判タ基準では、進路変更車が前方にあり、かつ、適法に進路変更を行った場合を想定して、基本過失割合を、進路変更車70%、後続直進車30%としています（判タ基準【153】）。

判決では、「AとBの過失の内容、程度を比較すると」「車線変更により後続車の進路を妨害したBの過失の方が幾分か重い」という表現になっており、裁判所は、本件事故が非接触の事故であること等も考慮しつつ、基本過失の割合は双方等しいところからスタートして、急な進路変更を行った点に1割加算修正しているように思われます。

もっとも、判タ基準【153】の基本過失割合を基準にして、本件事故が、非接触の事故であること等を考慮して、進路変更車（B車）の過失を10%減算しても、判決と同じ結論になり、本件におけるBとAの過失割合として、先行進路変更車の過失を6割とする結論には合理性があるものと考えられます。

<参考判例>

○片側2車線の高速自動車国道の第1車線を走行していたB車（フルトレーラー）が第2車線に車線変更した際、第2車線を走行してきたA車が急制動措置及び右転把したところ、スリップして中央分離帯のガードレールに接触した事案。裁判所は、Bにつき、進路変更時の安全確認義務違反による過失を認めた。Aについては、車線規制の表示等を見落とし、制限速度を超過（約20km程度）して進行し、B車の進路変更を発見した後、A車をスリップさせるような制動等の措置を行った点に過失を認めた。過失割合は、双方の過失の内容に照らし、過失割合をA40%、B60%と認定している（東京地判平26・7・16（平25（ワ）27959））。

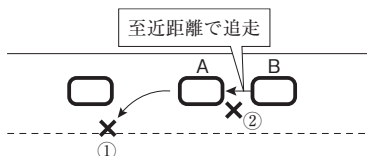
【あおり運転】

- 69 後続車両によるあおり行為（至近距離での追走）のため恐怖心からの前方不注視により前方車両に衝突した車両の運転者が当該後続車両に衝突されたことにより死亡した事故
 (大阪地判平18・8・31交民39・4・1215)

四×四

同一

事故の概要



過失相殺割合

A 10% : B 90%

A	普通乗用自動車	B	普通乗用自動車
道路状況等	<ul style="list-style-type: none"> ・ A車走行車線（第2通行帯）前方渋滞あり。 ・ A車前方に渋滞のため低速走行中の普通貨物自動車あり。 ・ ほぼ直線の高架道路 ・ 事故発生は12月の午後7時5分頃 ・ 降雨により路面湿潤 ・ 最高速度時速50kmに制限中 ・ 前後の見通しは良い。 		

事故態様

A運転の自家用普通乗用自動車はその前方で渋滞のため低速走行していた事業用貨物自動車に衝突し、さらに、後続のB運転の自家用普通乗用自動車もA運転車両に衝突した。同事故によりA死亡。

裁判所の判断

1 事故に至る経緯について

片側2車線道路の第1通行帯を走行していたA車が方向指示器を点灯することなく第2通行帯に進路変更し、このとき時速30ないし40kmで走行していたB車の約7.7m前に進入した。Bは、このようなAの進路変更を非常識な割り込みと感じ、憤慨して仕返しに嫌がらせをしようと考え、自車を時速60ないし70kmに加速してA車後方直近に接近したところ、Aがこのような異様な追い上げに気づき、これから逃れるため自車速度を挙げて走行した。Bによる追い上げはその後約400mにわたり継続され、両者が最も接近した時点では約2.5mの至近距離に至ることもあり、B車が至近距離を保ったまま、Aを追尾していたところ、おりから第2通行帯では先行車両が渋滞のため時速10kmないし15kmの低速で走行しており、直前になってA車同乗者がこれに気づき大声を上げ、Aにおいて左ハンドルを切って渋滞車両がなかった第1通行帯に進路変更しようとしたものの間に合わず、時速60kmないし65kmでほぼノーブレーキのまま、自車右前部を先行車の左後部に衝突させた。Bも上記先行車両後方約36.3mの地点で渋滞車両を発見し左ハンドルを切って第1通行帯に進路変更しようとしたものの間に合わず、自車右前部をA車左後部に衝突させた。

なお、Bは、危険運転致死傷罪により起訴され、大阪高等裁判所において懲役3年6か月の実刑判決が確定している。

2 過失相殺について

Bが最高速度時速50km制限のところ時速60ないし70kmに加速して自車をA車後方に接近させ、それを見る者が一見して異様な車間距離と感じるほどの至近距離を保ったまま約400mにわたって高速度でA車を追い上げ続けたことにより、Aが前方車両を避け得ぬまま高速度で衝突したものであるとし、A車が前方車両に衝突した直接の起因はAの前方不注視等にあると推認するほかないとしつつも、前方不注視を招いた主要な要因はBのあおり行為にあり、Bにおいて、事故の主要な原因を惹起した責任を負うべきことは明らかであるとした。

その上で、事故現場付近における前後の見通しは良く、渋滞のため低速走行中の先行車を容易に発見し得たことは明らかであって、Aの前方不注視等を応分に斟酌すべきことは否めないものとしつつ、Aの前方不注視等の落ち度はBが招いたものといえ、これを過大に見ることは相当でないとし、Bによるあおり行為が刑法上（注：事故発生当時危険運転致死傷罪は刑法に規定されていた）も重大な死傷事故を発生する危険が特に高い類型に属するものとされていること等を考慮し、過失相殺としてはAにつき1割をもって相当とした。

コメント

本件は、至近距離での追走の結果、あおられた車両が低速走行中の先行車両を避けきれず追突したところに、あおった車両も避けきれず追突したものです。

いわゆるあおり運転について確立された定義があるわけではないようですが、行為の態様によっては、刑事上は道路交通法違反（妨害運転罪）（道交117の2の2①八各号・117の2①四）、危険運転致死傷罪（自動車運転致死傷処罰2）や傷害罪（刑204）又は傷害致死罪（刑205）若しくは殺人罪

(刑199)で処罰される可能性のある極めて危険な運転行為といえます。

そして、あおり運転に起因する事故における過失相殺を考えるに当たっては、その態様等にもよると考えられますが、あおり運転が事故発生の要因としてどの程度占めているものであるか等を踏まえつつ、あおり運転の発端にも様々な事情が考えられることなどを踏まえて過失割合を検討していくことになると考えられます。

本件では、Aに前方不注視等があり先行車両に衝突してしまい、その後、B車両もよけきれずA車に衝突しており、Aには前方不注視等(道交70)の違反がある一方、Bにも車間距離不保持(道交26)や速度超過の違反があります。この点、Bは、訴訟において、Aが自車の直前に割り込んできたことに原因があり、また、追走はしたものの一定の距離を保っていたとし、Aの過失は9割を下らない旨主張しています。しかし、判決において認定されているように、Aが相当緊張した様子で無言のまま運転を続け、ほぼノーブレーキのまま前方不注視により先行車両をよけきれず衝突したことについて、Bによる異様な至近距離での約400mに及ぶ追走という危険なあおり行為がAの前方不注視等を引き起こした主要な要因であるものとして、Bにおいて事故の主要な原因を惹起した責任を負うべきものとされています。

その一方で、事故現場付近は見通しが良く、前方の低速走行車両や渋滞車両を容易に見出し得た点において、過失相殺としてA1割としたものです。

あおり運転行為が危険運転致死傷罪に該当するような悪質な例の場合、上記のように過失相殺に当たっても相当に影響するものと考えられます。



新日本法規