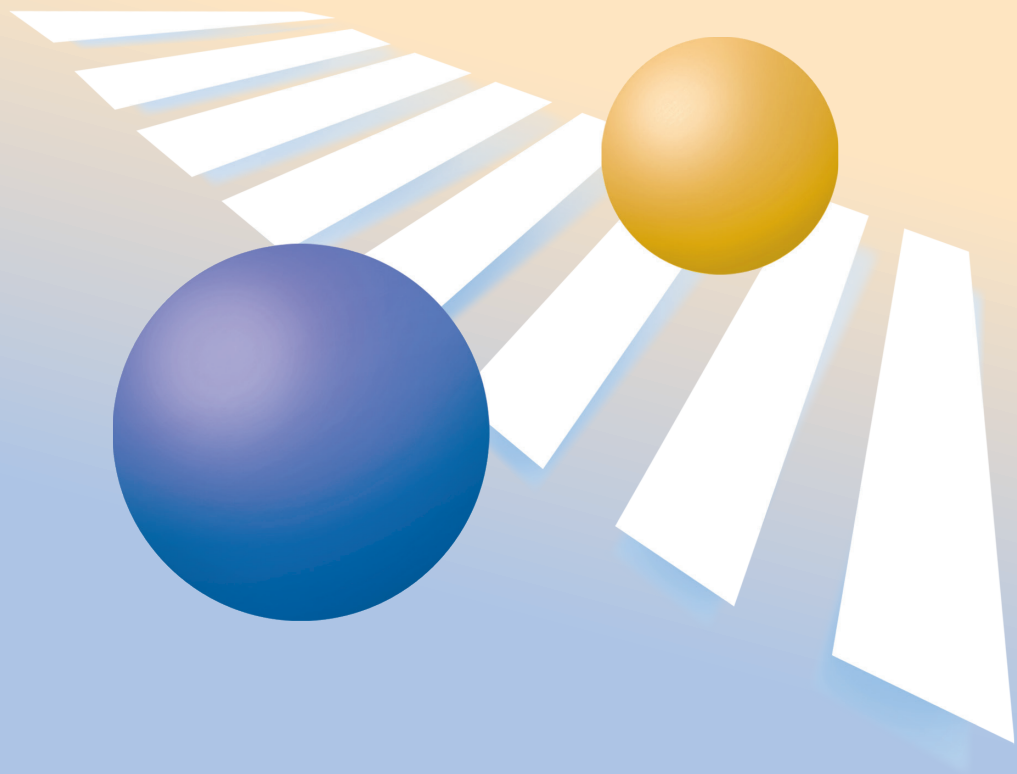


改訂版

交通事故事件の実務

—裁判官の視点—

著 大島 眞一（元大阪高等裁判所部総括判事）



新日本法規

(1) 牽引中の車両の事故

【最高裁昭和43年10月8日判決（民集22・10・2125）要旨】

エンジンが故障した貨物自動三輪車をロープで他の自動車が牽引して走行中に、貨物自動三輪車の荷台に乗っていた児童が転落したという事案について、「エンジンの故障によりロープで他の自動車に牽引されて走行している自動車も、当該自動車のハンドル操作により、あるいはブレーキ操作により、その操縦の自由を有するときにこれらの装置を操作しながら走行している場合には、その故障自動車自体を『当該装置の用い方に従い用いた』場合に当たる」と判示し、「運行」に当たるとした。

(2) クレーン車のクレーン作業中の事故

【最高裁昭和52年11月24日判決（民集31・6・918）要旨】

道路脇に転落した貨物自動車をクレーン車によって引き上げ作業中に、クレーンのワイヤーが上空に架設されていた高圧電線に接触したため、作業員が感電死したという事案について、「自賠法2条2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の移動を伴う走行状態に置く場合だけでなく、特殊自動車であるクレーン車を走行停止の状態に置き、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も含まれる」とした。

(3) 構内自動車による事故

【最高裁昭和48年7月6日判決（判タ300・207）要旨】

自賠法2条2項にいう「運行」とは、道路運送車両法2条5項にいう運行よりも範囲が広く、工場敷地内や公園等道路以外の場所のみで自動車を使用する場合を含み、自賠責保険の付保義務がないことと自賠法3条の責任とは別個の問題であるとして、構内自動車であるショベルローダの事故について「運行」に当たるとした。

(4) 駐停車中の車両による事故

駐停車中の車両に追突する事故を起こした場合、駐停車していた車両が「運行」に当たるかについては、この点を明示的に示した最高裁判例はなく、下級審裁判例は事案により判断は分かれているが、走行

との時間的・場所的な関連性、駐車目的等から、当該駐停車が前後の走行行為と一体として「運行」に該当するかが判断されているといえる。すなわち、長時間駐車しており、場所的にもそれが是認できる場合には、運行に当たらないといえるし、他方、短時間の駐車あるいは場所的に長時間駐車することが認められない場合には、「運行」に当たると解されている。したがって、駐停車が禁止されている道路上に駐停車していた場合には、「運行」に当たるといえる。駐車車両による事故は、何らかの装置を使用中に生じたものではないので、「運行」の概念について、車庫出入説・車自体説や危険性説に立てば、運行によって生じた事故といえるが、固有装置説に立つと、装置をその目的に従って使用しているとはいい難く、説明はやや困難な面があるといえよう。

【駐停車中の車両が「運行」に当たるとした裁判例】

神戸地判平16・3・17交民37・2・345、大阪高判平19・2・27交民40・1・49、東京地判平21・3・30交民42・2・473

(5) 非接触事故

【最高裁昭和47年5月30日判決（民集26・4・939）要旨】

加害車両が異常な態様で接近したことから、被害者が慌てて避けようとして転倒し負傷した事故について、「接触がないときであっても、車両の運行が被害者の予測を裏切るような常軌を逸したものであって、歩行者がこれによって危難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」とした。

非接触の一事をもって因果関係は否定されないことを述べたものと解される。

なお、最高裁平成27年4月9日判決（民集69・3・455）は、小学5年の児童が校内のサッカーの練習でゴールに向かってフリーキックの練習をしていたが、蹴ったボールが道路上に出て、自動二輪車を運転していた者がボールを避けようとして転倒して死亡したという事案につ

いて、児童がボールを蹴ったことと被害者がそれを避けようとして転倒したこととの間の相当因果関係を認めている。

3 運行起因性

自賠法3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に任ずる」と規定している。運行に「よって」というのは、①運行に際して事故が発生すればよく、運行と人身損害との間に時間的・場所的近接性があればよいとする説、②運行と事故との間に事実的な因果関係があれば足りるとする説、③運行と事故との間に相当因果関係を要するとする説があるが、判例上、③の運行と事故との間に相当因果関係を要することと解されており（最判昭52・11・24民集31・6・918、最判昭54・7・24判タ406・91等）、「運行起因性」と呼ばれている。

運行起因性の判断に当たっては、走行との時間的・場所的近接性、自動車の構造等の諸事情を総合的に考慮して、走行行為と一体と認められるか、あるいは、これと密接な関連があることが認められる場合に相当因果関係が肯定される。具体的に争われた裁判例としては、次のものがある。

(1) 荷積み・荷降ろし作業中の事故

【最高裁昭和63年6月16日判決（判タ685・151）要旨】

フォークリフト車で貨物自動車の荷台に積載された木材の荷降ろし作業をしていたところ、フォークリフトの操作を誤って木材を貨物自動車の荷台からフォークリフト車と反対側に落とし、通行中の被害者が下敷きになって死亡したという事案につき、貨物自動車の運行によるものかが争われたが、「荷降ろし作業は直接にはフォークリフトを用いてされたものであるが、貨物自動車の荷台をその目的に従って使用することによって行われたものであるから、本件事故は、貨物自動車を『当該装置の用

【最高裁平成9年10月31日判決（民集51・9・3962）要旨】

自動車の所有者であるXは、酒に酔って運転代行業者に運転を依頼し、同乗中に事故に遭った事案につき、「車両の所有者と運転代行業者との関係からすると、本件事故当時、自動車の運行による事故の発生を防止する中心的な責任を負っていたのは運転代行業者であり、運転代行を依頼した所有者の責任は、運転代行業者のそれに比べて間接的・補助的である。」として、Xにつき運転代行業者との関係で他人性を認めた。

ウ 混合型

混合型については、車内の被害者（運行供用者）と車外の運行供用者との関係では非同乗型、車内の被害者（運行供用者）と同乗していた運行供用者との関係では同乗型の判断基準に従って判断することになる。

以上の最高裁判例からすると、運行供用者が同乗している場合には、運行供用者は事故防止の中心的責任を負うので、他人には当たらないのが原則であるが、運行供用者と運転していた者との関係、乗車に至る経緯や乗車中の状況等に照らして、運行供用者が事故防止の責任を果たしていたといえる場合や事故防止の責任を果たせなかったことについてやむを得ない事由があった場合には、他人性が認められるといえる。

5 免責

自動車の運行供用者は、被害者に対して損害賠償責任を免れるためには、次の3点を主張・立証しなければならない（自賠3ただし書）。免責が認められる事案は少ない。

- ① 自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと
運行供用者及び運転者とも過失がなかったことを立証しなければならない。

② 被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと

被害者に過失があったこと又は運転者以外の第三者に過失があったことを立証しなければならない。

③ 自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと

構造上の欠陥とは、自動車各部の装置、部品の材料、仕組み等に欠陥があることをいい、機能の障害とは、各装置が規定どおりに作動しないことをいい、これらがなかったことを立証しなければならない。

もっとも、事案によっては、上記①から③までの全てを主張・立証する必要がない場合もある。例えば、前照灯が故障していても、昼間の交通事故であれば、事故発生と関係がないので、免責を受けようとする運行供用者は、上記に該当する事実が当該事故と関係がない旨を主張・立証すれば足りる（最判昭45・1・22民集24・1・40）。

○自賠法3条の免責が認められた最高裁判決

【最高裁昭和45年1月27日判決（民集24・1・56）要旨】

交通整理の行われていない見通しの悪い交差点に、狭路から進入した原動機付自転車と、広路の国道から進入した普通貨物自動車とが衝突した事案につき、普通貨物自動車の運転者の過失を否定した。

【最高裁昭和45年5月22日判決（判時599・27）要旨】

深夜酒に酔って幅員16mの目抜き通りの横断歩道でない場所をほぼ横断し終えたところで、1、2歩後退した歩行者と、当該歩行者を認め時速約10kmに減速して進行していた自動車が衝突した事案につき、自動車の運転者の過失を否定した。

【最高裁平成3年11月19日判決（判タ774・135）要旨】

右折しようとする自動車が交差点内で停止しているのに、その停止自動車の後続車（原動機付自転車）が停止車両の側方から前方に出て右折しようとして、反対車線を直進した加害車両と衝突した事案につき、加害車両には、停止車両の後続車とその側方を通過して自車の進路前方に進入してくるまで予想すべき義務はないとして、加害車両の運転者の過失を否定した。

【最高裁平成11年7月19日判決（交民32・4・1008）要旨】

自動二輪車が、道路中央線を越えて進入してきた対向の自動車と接触した後、対向車線に進出して対向車線を走行していた加害自動車と衝突した事案につき、加害自動車には事故を回避することが著しく困難であるとして、加害自動車の運転者の過失を否定した。

なお、上記3要件以外に「不可抗力」を理由とする免責が認められるかについては見解が分かれているが、それを認めた最高裁判決はない。

コラム 過失がないことの立証

従来、人身事故の場合、自賠法3条ただし書の立証は難しく、加害者は責任を負うことを前提として、大幅な過失相殺をすることが多かった（私の十数年前の大阪地裁交通部での記憶では、自賠法3条ただし書を適用して加害者が責任を負わないとした事例は思い浮かばない）。双方の言い分が食い違う場合、自賠法3条により、立証責任が転換されており、加害者が過失がなかったことを立証しなければならないが、それが困難だったことによる。

ところが、最近は、ドライブレコーダーがかなり普及し、それが証拠として提出され、加害者に過失がなかったことの立証に成功した事例を2例（高裁は交通事故も各部に配点され、各部に来る交通事故の件数は毎年20～30件程度である）経験した。1つは、トラックが直進走行していたが、後続のバイクが追い越そうとしてトラックに衝突した事案で、トラックのドライブレコーダーにより最高速度を遵守し、車線変更することもなく直進していたことが分かり、トラックに過失がないとしたものである。もう1つは、直進していたタクシーが、その前方に横から無理に車線変更した自動車と衝突した事案であり、ドライブレコーダーの映像からタクシーに過失はないとしたものである。

ドライブレコーダーは、当事者の主張とは異なり、客観的に明らかなことであるので、過失の判断に相当役立っているといえる（ドライブレコーダーについては、263頁参照）。

ることによって賠償が打ち切られることは、賠償義務者がその支払義務を免れ、他方被害者又はその遺族が交通事故による損害の填補を受けられなくなるのは、衡平の理念に反することになる。

③につき、Xは定期金賠償を求めていること、Xは事故時4歳の幼児であり、高次脳機能障害のために労働能力を全部喪失し、逸失利益は将来の長期間にわたり逐次現実化するものであることから、本件で定期金賠償を認めている。

（3） 将来の介護費

将来の介護費については、判決確定後にもその必要性や内容・程度が変動する可能性があるだけに、定期金賠償を活用することが考えられる。すなわち、現在の状況に応じて月額（年額）の介護費を定期金で支払うことを命じ、将来事情が変動した場合には、いずれかの当事者から確定判決の変更を求める訴え（民訴117）を提起できるようにするものである。介護費は、積極損害であり、現に被害者が死亡した場合には介護は不要となるから、その費用を加害者に負担させなくとも、被害者側に損害を及ぼすものではない（これに対し、逸失利益は、被害者が死亡することにより遺族の扶養利益に転化されるものであり、被害者が別の原因で死亡したからといって加害者の負担を免れさせるのは、被害者の遺族に不測の損害を及ぼすことになる。）。そして、介護費の変動はある程度想定されることからすると、定期金賠償を認める必要性は、後遺障害逸失利益よりも高いといえることができる。

訴訟物との関係で問題となるのは、原告（被害者）が一時金賠償を、被告（加害者・保険会社）が定期金賠償を求めた場合、裁判所において定期金賠償を認めることが処分権主義に反しないか、という点である。最高裁昭和62年2月6日判決（裁判集民150・75）は、「損害賠償請求権者が訴訟上一時金による賠償の支払を求める旨の申立をしている場合に、定期金による支払を命ずる判決をすることはできないものと解

するのが相当である。」と否定したが、現行民事訴訟法において確定判決の変更制度（民訴117）が認められる前の事件であり、一時金賠償請求に対し定期金賠償を認めても処分権主義に反しないと見る見解も有力である。

下級審裁判例としては、原告（被害者）が一時金賠償を求めているのに対し定期金賠償を認めることができるかにつき、数的には認めることはできないとした裁判例が多いが、原告が定期金賠償を求めている以上理論的にできないとした裁判例以外に、当該事案では相当でないとした裁判例もあり、どちらが優勢ということではできない。

また、原告が平均余命までの一時金を求めているのに対し、裁判所が死亡するまでの定期金の支払を求めることは、原告が求めている事項（平均余命を超える部分の介護費用）についても判決をすることになり、処分権主義に違反すると見る見解もあるが、定期金につき中間利息を控除して現在値に直したものが一時金であるということができ、経済的には等価値、すなわち、判決の時点で「どちらが得になる」ということはできないといえるのであって、裁判所が死亡までの定期金の支払を命じても、原告が求める以上のものを認めたということではできず、処分権主義には反しないと考えられる。

なお、死亡逸失利益については、東京地裁平成15年7月24日判決（判タ1135・184）が定期金賠償を認めているが、死亡逸失利益は、事情変更はなく、定期金賠償を認める意義に乏しく、それ以外に認めた裁判例は見当たらない。

【原告が一時金賠償を求めているのに対し、裁判所が定期金賠償を認めることができるとした裁判例】

東京高判平15・7・29判時1838・69、福岡地判平17・3・25自保1593・19、福岡高判平18・4・11自保1649・2、福岡地判平23・1・27判タ1348・191、東京地判平24・10・11判タ1386・265、東京高判平25・3・14判タ1392・203

【原告が一時金賠償を求めているので、裁判所が定期金賠償を認めることはできないあるいは相当でないとした裁判例】

東京地判平17・2・24交民38・1・275、大阪地判平17・7・27交民38・4・1060、東京地判平18・3・2判時1960・53、福岡地判平18・9・28判時1964・127、東京地判平21・10・2自保1816・35、福岡高判平22・1・26自保1824・55、東京地判平22・3・26交民43・2・455、福岡高判平23・12・22判時2151・31（前記福岡地判平23・1・27の控訴審）、名古屋地判平24・3・16交民45・2・347、東京地判平28・2・25交民49・1・255
前記最高裁令和2年7月9日判決後に定期金賠償が相当とはいえないとして、後遺障害事案につき定期金賠償を否定した裁判例として、次の2つがある。

① 岐阜地裁令和2年12月23日判決（自保2083・1）

原告が定期金賠償を求め、被告が一時金賠償を求めた遷延性意識障害者（後遺障害等級1級）につき、将来労働能力が重篤化することも軽減することも想定し難いとして定期金賠償を否定。

② 札幌地裁令和2年12月28日判決（自保2083・29）

原告が定期金賠償を求め、被告が一時金賠償を求めた後遺障害等級9級の者につき、後遺障害の程度が今後大きく変化することは考え難いこと、自らの労働で相当程度の収入を得ることが可能であった、定期金の必要性が高いとはいえないことなどから、定期金賠償を否定。

【最高裁令和4年7月14日判決（民集76・5・1205）】

「(前掲最判平成30年9月27日を掲げた後)、このことは、被害者又は国が上記各直接請求権に基づき損害賠償額の支払を受けるにつき、被害者と国との間に相対的な優先劣後関係があることを意味するにとどまり、自賠責保険の保険会社が国の上記直接請求権の行使を受けて国に対してした損害賠償額の支払について、弁済としての効力を否定する根拠となるものではないというべきである(なお、国が、上記支払を受けた場合に、その額のうち被害者が国に優先して支払を受けるべきであった未填補損害の額に相当する部分につき、被害者に対し、不当利得として返還すべき義務を負うことは別論である。)

したがって、被害者の有する直接請求権の額と、労災保険法12条の4第1項により国に移転した直接請求権の額の合計額が自賠責保険金額を超える場合であっても、自賠責保険の保険会社が国の上記直接請求権の行使を受けて国に対して自賠責保険金額の限度でした損害賠償額の支払は、有効な弁済に当たると解するのが相当である。」

最高裁平成30年9月27日判決により被害者と国が競合した場合には被害者が優先するが、相対的な優先劣後関係があるにとどまり、国も権利を有しており、国が直接請求権を行使して保険会社から損害賠償額の支払を受けた場合には、弁済としての効力を有するとしたものである。あとは、被害者と国との間で、被害者が国に優先して支払を受けるべきであった損害額に相当する部分につき、被害者が国に対して不当利得返還請求をすることになる。

(3) 自賠法15条又は16条1項に基づく請求の場合の損害額の基準

自賠責保険の保険金の支払は、自賠法施行令2条並びに別表第1及び別表第2に定める保険金額を限度として、自賠法16条の3第1項に基づき定められた「自動車損害賠償責任保険の保険金等及び自動車損害賠償責任共済の共済金等の支払基準」(平13・12・21金融・国交告1)により算定される。例えば、後遺障害慰謝料は、自賠法施行令別表第2の場合、1級1150万円(被扶養者がいるときは1350万円)～14級32万



新日本法規