

駐車車両が原因となった交通事故

～交通事故に關与した駐車車両の責任は？

はじめに

モータリゼーションの進展に伴い、違法な路上駐車が増加し、これが深刻な交通渋滞を引き起こすとともに、交通事故の原因になるなど交通の安全と円滑を阻害する要因となっている。

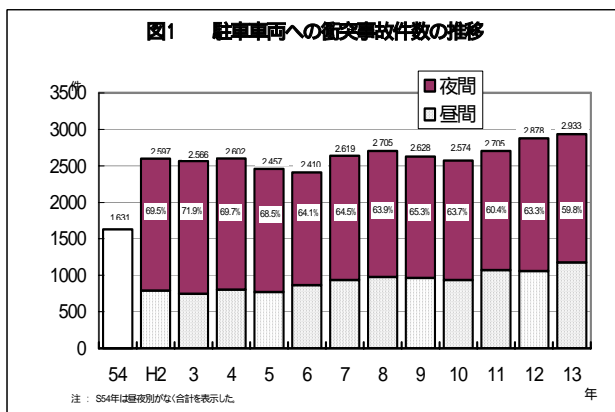
そのような中、ときどき「駐車しててぶつけられた、相手方の一方的な事故だ。」という会話を耳にするが、本当に駐車車両側には責任がないのでしょうか。そこで、路上に駐車する車両が交通事故に及ぼす影響や交通事故における駐車車両の責任について考察してみた。

1 路上駐車車両に係る交通事故の発生状況

駐車車両に係わる事故については、その形態から、駐車車両に直接衝突する事故、駐車車両が間接的に關与する事故に大別してみた。

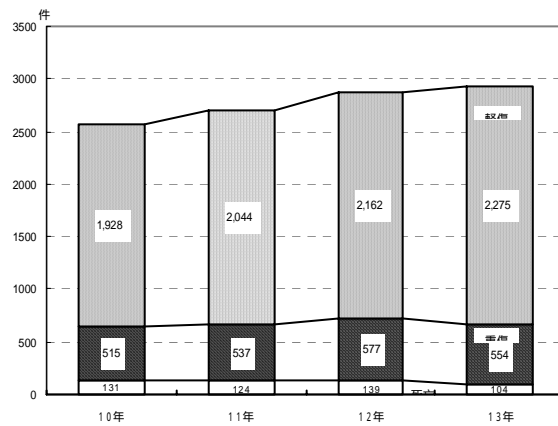
(1) 駐車車両に直接衝突する事故

ア 発生件数等



単独事故における駐車車両への衝突事故の発生件数の推移については、図1のとおりである。近年若干の増減はあるものの、戦後交通事故死者数の最も少なかった昭和54年と比較して大幅に増加している状況にある。また、負傷程度別事故件数では、軽傷事故が増加傾向にある(図2)。

図2 駐車車両への衝突による負傷程度別事故件数の推移



イ 昼夜別

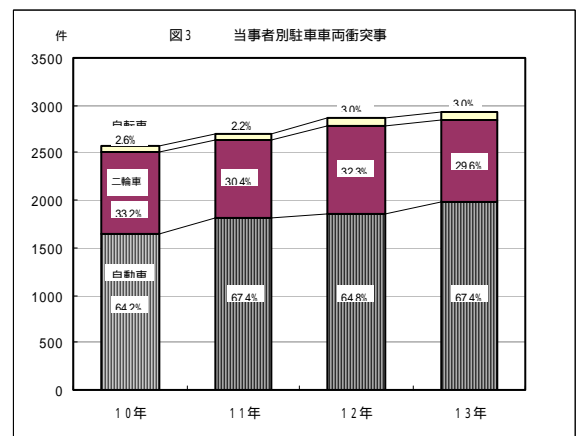
駐車車両に衝突する事故を昼夜別にみると、別図1のとおり、夜間が概ね6割を占めている。

平成13年中に発生した駐車車両に衝突した事故をみると、死亡事故は104件で死亡事故率は3.54であり、人身事故全体の死亡事故率0.88と比較して、約4倍高くなっている。また、死亡事故件数は昼間28件、夜間76件と夜間が昼間の2.7倍、重傷事故件数は昼間186件に対し夜間が368件と夜間が2倍の発生率になっている。

このように夜間事故が多いのは、昼間に比べて夜間の方が暗く、駐車車両に対する視認性が悪いことなどが影響しているものと考えられる。

ウ 当事者別

駐車車両に衝突する事故を当事者別にみると別図3のような構成になっている。なお、各当事者別の単独事故に占める駐車車両衝突



事故の割合は自動車 5.9%、二輪車・原付 5.2%、自転車 2.5%となっており近年は横ばい状態である。

(2) 駐車車両が間接的に関与する事故

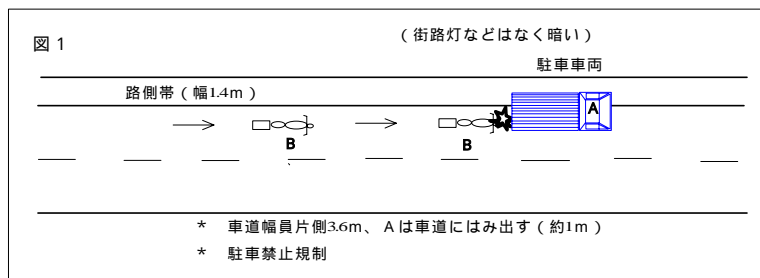
歩行者や自転車の駐車車両の直前直後からの横断、駐車車両が交差道路の見通しを妨げたというような、駐車車両が間接的に交通事故に関与して発生しているものがある。

その中から駐車車両の直前直後の横断事故についてみると、別図4のとおりである。駐車車両に衝突する事故は夜間に多発しているが、駐車車両の直前直後の横断事故は、昼間から薄暮時に多発する傾向にあり、時間帯別では 16~18 時に全体の 24.4%、14~16 時に 17.3%が発生している。

2 民事裁判にみる駐車車両の責任

交通事故の発生に直接又は間接的に関与した駐車車両の運転者等には、刑事、民事などの責任が問われることになる。

交通事故における駐車車両の責任について、裁判例(特に民事)を紹介する。



【裁判所の判断】 駐車禁止規制場所に深夜、法定の大型後部反射器を設置せず、車両の後部が汚れており反射板(一般的な後部反射板)の反射力が落ち、かつ全体として見にくい状態の車両(ダンプ)を車道にはみ出して駐車・放置して事故を発生させたもので、過失は極めて大きい。過失割合は原付Bが35%、ダンプAが65%である。

【裁判所等】 千葉地裁判決 / 平成13年1月26日

【刑事責任】 本件は、刑事事件(業務上過失致死罪)として千葉簡裁で罰金50万円の略式命令。

(2) 夜間、路上駐車中の普通貨物車に原付が衝突

【概要】 スーパーの前のやや明るい駐車禁止規制のある車道上に、無灯火で駐車中の普通貨物車Aに、後方から進行してきた原付Bが衝突したものの。

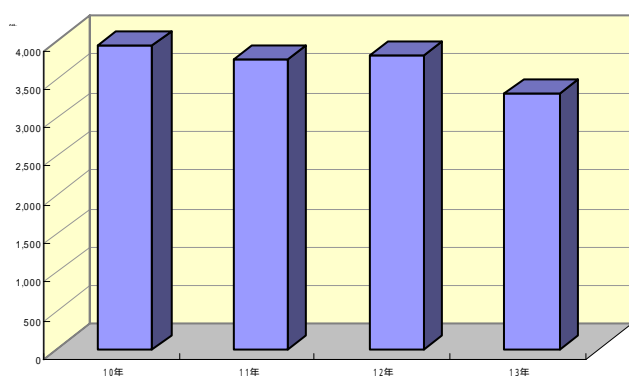
【裁判所の判断】 駐車禁止場所に夜間無灯火で駐車させた過失は決して軽いものではない。しかしながら、原付側も進行方向を注視し前方の駐車車両の有無につき相当の注意を払わなければならないがこれを欠くところがあったといわざるを得ない。原付側に65%の過失(駐車車両は35%)で相殺が相当。

【裁判所等】 大阪地裁判決 / 平成9年9月4日

(3) 横断歩行者と自動二輪車の事故により転倒滑走した二輪車運転者が駐車車両と衝突して死亡した事故 ~ 事故例図2

【概要】 片側三車線の幹線道路の横断歩道を歩行者Aが青信号で横断を開始したが、途

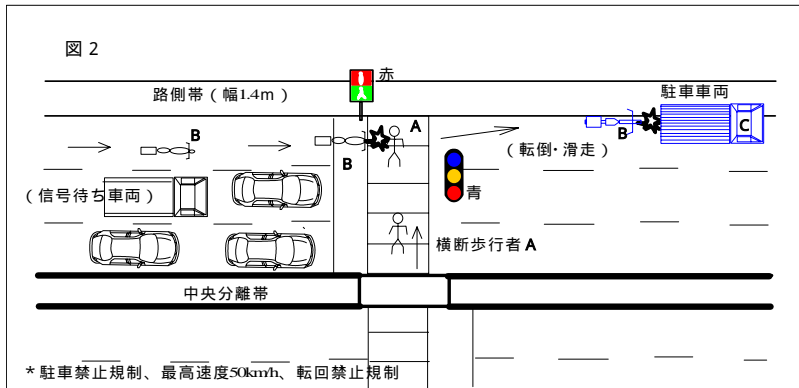
図4 駐車車両の直前直後横断事故件数



(1) 深夜、暗い道路上に駐車中のダンプに原付が衝突 ~ 事故例図1

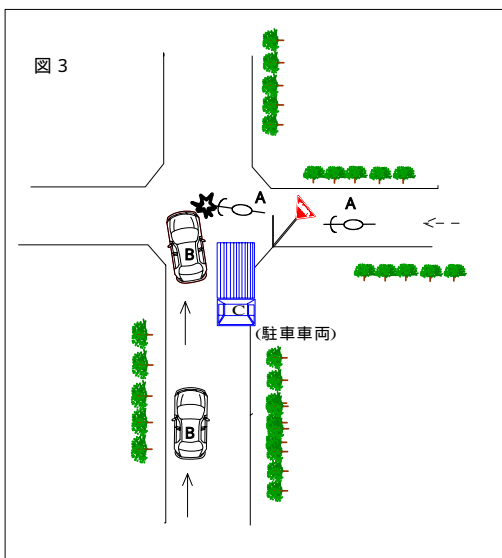
【概要】 夜間、道路照明のない暗い道路に違法駐車中のダンプAに、後方から進行してきた原付Bが衝突し、運転者の会社員(22)が死亡したものの。ダンプは無灯火でハザードランプを点灯せず、かつ後部の大型反射板などもなかった。

中で信号が赤になったにもかかわらず横断を続けたため、折りしも第一走行車線を左方から青信号で進行してきた自動二輪車Bと衝突した(第一事故)。これにより自動二輪車Bは転倒・滑走して、駐車中の自動車Cに衝突し、B車運転者が死亡した事故(第二事故)。



【裁判所の判断】第二事故とBの死亡との間に相当因果関係がある。第二事故による過失相殺を、自動二輪車Bの過失を55%、駐車車両Cの過失を30%、歩行者Aの過失を15%と認める。なお、第一事故における歩行者Aの損害については、過失割合を歩行者Aの過失を30%、自動二輪車Bの過失を70%とする。

【裁判所等】東京地裁判決 / 平成8年3月6日



(4) 駐車車両が交差点の見通しを妨げ、

自転車と貨物車が出会い頭に衝突 ~ 事故例図3

【事故の概要】信号機による交通整理の行われていない見通しの悪い交差点において、時速約30キロメートルの速度で交差点に進入しようとした普通乗用車Bと、同交差点

を右方から一時停止標識のあるにもかかわらず一時停止を怠り進行してきた自転車Aとの出会い頭の衝突事故。交差点の角には普通貨物車Cが駐車しており見通しを妨げていた。

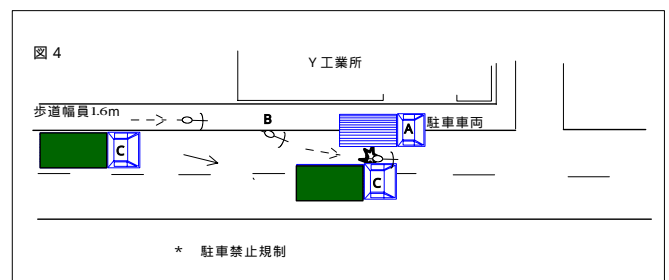
【裁判所の判断】自転車Aは、一時停止及び左方道路(Bの進行してきた道路)の

安全確認を怠ったものであり過失程度は40%。また、普通乗用車Bは右方交差道路の安全確認を十分にしなかった過失、駐車車両Cは交差点の角に車を駐車させたためA及びBの見通しを悪くしたもので、B及びCの過失割合は60%、C車の負担割合は20%(Aの受けた損害の12%)である。

【裁判所等】東京地裁判決 / 平成9年1月29日

(5) 駐車車両を避け車道を通じた自転車が後続の大型貨物車と衝突 ~ 事故例図4

【概要】駐車禁止場所である交差点付近において、荷物の積み下ろしのため歩道と車道に跨るように停車していた普通貨物自動車Aを避け、車道部分を通行した自転車Bに、後方から進行してきた大型貨物車Cが衝突した



もの。

【裁判所の判断】 Bの死亡との関係において、停車していたA車運転者及びC車運転者に過失がある。その割合はA車については20%、C車が80%である。

【判決】 大阪地裁判 / 平成7年9月19日

(6) その他

前記(1)～(3)のような駐車車両に衝突する事故について、裁判所が駐車車両側の責任を認める場合の判断要素を整理すると

駐車禁止規制の有無

駐車灯、灯火の点灯の有無

駐車場所の明暗

駐車車両の視認性

などである。

また、(4)～(5)のような駐車車両の関与する事故の場合には

見通しを妨げている状況

第三者の進路を妨げる程度

危険を及ぼすおそれ

などを判断要素として、その程度に応じて責任割合(過失相殺)を判断し、駐車車両の運転者や運行供用責任者の責任を認め、損害賠償を命じている。

終わりに

駐車場があるのに「面倒だから」という安易な気持ちでした路上駐車が、交通事故を誘発し、尊い人命を傷つけ又は失わせる例が多い。

紹介した裁判例のように、駐車車両の関与する事故は、衝突した側の原因や責任もあるが、駐車した側の責任も重大である。

交通の基本的なルールを守ることはもちろん、違法駐車が道路交通に及ぼす影響、駐車車両の責任などをもう一度考えて、安全と円滑な道路交通の場を確保するように努めていただきたいものである。