

駐車場内における事故の過失相殺

―特に駐車区画進入車と同退出車の過失割合

弁護士 長野 浩三

1 別冊判タ

駐車場内における事故の過失割合については、平成26年に刊行された別冊判例タイムズNo.38「民事交通訴訟における過失相殺の認定基準全訂5版」(東京地裁民事交通訴訟研究会編)(株式会社判例タイムズ社)(以下、「別冊判タ」という。)において、「駐車場内の事故」が追加され、以後は、駐車場内の事故についてこの基準に従って処理されてきている。

2 駐車場内の事故の特徴

駐車場内の事故の特徴としては、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が多いため、走行している四輪車に対し、前方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)があげられるとされている(別冊判タ494頁)。

駐車場内の通路については、「自動車道及び一般交通の用に供」される「道路」(道路交通法2条1項1号)である場合もあるが、必ずしも「道路」とは限らない。別冊判タでは、駐車場内の通路が「道路」であっても上記基準によるのが相当とされている(同頁)。

3 別冊判タにおける駐車区画進入・退出車の過失割合

別冊判タでは、「通路を進行する四輪車と駐車区画から通路に進入しようとする四輪車との事故」につき、「駐車場内の通路は、当該駐車場を利用する四輪車が当該駐車場内を移動するために不可欠の設備であるから、四輪車が駐車場内の通路と駐車区画との間を出入りすることは当然に予定されているといえることができる。したがって、通路進行車は、駐車区画に駐車していた四輪車が通路に進入してくることを常に予見すべきであり、駐車区画退出車との関係においても、同車の通行を予見して安全を確認し、当該通路の状況に応じて、同車との衝突を回避することができるような速度と方法で通行する義務を負うと解される。

他方で、駐車区画退出車は、通路に進入する前の段階では駐車区画内で停止しているものであるから、通路

進行車よりも容易に安全を確認し、衝突を回避することができる。また、駐車区画退出車は、通路への進入に際し、通路における他の四輪車の進行を妨げることになるのであるから、法25条の2第1項のような道路と道路外との間の出入りに関する法令上の規制を受けない場合であっても、通路に進入する際の注意義務として、進入しようとする通路の安全を確認し、通路進行車の通行を妨げるおそれがある場合は通路への進入を控える義務(法25条の2第1項に準ずる注意義務)を負うと解される。

双方の四輪車が負う基本的な注意義務の内容は上記のとおりであるが、駐車区画退出車により重い注意義務が課されるため、事故が発生した場合は、原則として駐車区画退出車が相対的に重い過失責任を負うこととなる。」として、【335】図は、通路進行車：駐車区画退出車＝30：70とされている。また、同図では、「本基準は、双方の四輪車がそれぞれ前進であるか後退であるかにかかわらず適用される。」とされている。

また、別冊判タでは、「通路を進行する四輪車と通路から駐車区画に進入しようとする四輪車との事故」につき、「駐車場は、駐車のための施設であり、四輪車が通路から駐車区画に進入することは、駐車場の設置目的に沿った行動である。したがって、駐車区画への進入動作は、原則として、通路の通行に対して優先されるべきであり、通路進行車は、駐車区画進入車を発見した場合、駐車区画進入車が駐車区画に収まるまで停止して待機するか、駐車区画進入車と安全にすれ違うことができる程度の距離を確保した上で、駐車区画進入車の動静を常に注視しながら、安全な速度と方法で進行する義務を負うと解される。

他方で、駐車区画進入車は、駐車区画への進入に際し、通路における他の四輪車の進行を妨げることになるのであるから、当該通路における他の車両の動静を注視し、当該通路の状況に応じて、他車との衝突を回避することができるような速度と方法で進行する注意義務を負うと解される。

双方の四輪車が負う基本的な注意義務の内容は上記のとおりであるが、通路進行車により重い注意義務が課されるため、事故が発生した場合は、原則として通路進行車が相対的に重い過失責任を負うこととなる。」として、【336】図では、通路進行車：駐車区画進入車＝80：20とされている。また、同図でも、双方の四輪車が前進か後退にかかわらず適用されるとされている。ただし、「本基準は、駐車区画進入車の駐車区画への進入動作が、通路進行車からみて、非常点減表示

灯(いわゆるハザードランプ)、方向指示器又は後退灯の点灯や車両の向き等により、当該駐車区画のある程度手前の位置で客観的に認識し得る状態に至っていたことを前提とする。」とされている。したがって、前車の駐車区画への進入動作を客観的に認識しうようになった時点において、双方の車両がどのような位置関係にあったかが特に重要となる。この点からするといわゆる直前停止があったとしても、衝突時停止していたことをもって無過失とはできず、上記の前車の駐車区画進入動作を認識しうる状態時からの車両の動静で過失の有無は判断されるべきである。

4 駐車区画進入車と同退出車との事故の過失割合

このタイプの事故は別冊判タでは取り上げられていない。

(1) 東京地判令和4年5月26日LLI / DB判例秘書登載

本判決は、「本件事故は、控訴人車が駐車区画Bへの駐車行為を開始しようとして被控訴人車に近付き、被控訴人車が駐車区画Aから通路へ退出しようとして後退を開始したために生じたのであるから、通路から駐車区画への進入を開始しようとした車両と駐車区画から通路への退出を開始した車両との事故である。

(2) 被控訴人Y1は、駐車区画から通路へ退出するに当たり、通路の安全を確認し、通路上の進行車両又は駐車行為を準備若しくは開始した車両の動きを妨げるおそれがある場合には、通路への退出を控える義務を負うにもかかわらず、後方不注視によりこの義務を怠った結果、本件事故を発生させた過失が認められる。そして、駐車区画の駐車車両は、通路上の車両よりも容易に安全を確認して衝突を回避できることから、被控訴人Y1の過失は重大である。

他方、控訴人X1も、通路を走行して駐車行為を準備又は開始するに当たり、駐車区画から退出する車両の有無及び進行を予見して安全を確認し、通路の状況に応じて衝突を回避することができるような方法等で走行する義務を負うにもかかわらず、安全確認を怠り、控訴人車を被控訴人車に接近させた結果、本件事故を発生させた過失が認められる。

(3) 以上のような本件事故の態様、双方の過失の内容及び程度に加えて、駐車場においては駐車区画への進入動作が優先されるべきこと、控訴人X1がクラクションを鳴らす又は適切に運転操作をすることにより本件事故を回避できた可能性があることを併せ考慮すると、本件事故の過失割合は、被控訴人

Y1 85%、控訴人X1 15%とするのが相当である。」と判示し、駐車区画退出車の過失を重く認定した。

(2) 名古屋高判令和3年1月27日LLI / DB 判例秘書登載

本判決は、控訴人車が駐車場の駐車区画に後退させて駐車しようとしたところ、控訴人車が駐車しようとした駐車区画の隣の駐車区画に駐車していた被控訴人車が後退してきたため、両車両が衝突した事故の過失割合につき、控訴人車側2割、被控訴人車側8割と認定した。本判決も駐車区画退出車の過失を重く認定した。

(3) 考察

上記のとおり、2つの裁判例は駐車区画進入車と同退出車の事故の過失割合につき、退出車の過失を重く認定している。上記(1)の裁判例では「駐車区画の駐車車両は、通路上の車両よりも容易に安全を確認して衝突を回避できること」「駐車場においては駐車区画への進入動作が優先されるべきこと」から退出車の過失を重く認定している。この考え方は別冊判タ【336】図と同様といえる。

但し、上記のとおり、同図が妥当するのは駐車区画への進入動作を客観的に認識しうるようになっていたのに、駐車区画進入車の進行を妨害したことが前提であるから、駐車区画退出車が退出を開始した際に、駐車区画進入車の進入動作を認識できない状態であった場合には別の議論となると思われる。

5 駐車区画進入車同士、駐車区画退出車同士の事故の過失割合

これらは、それぞれ同等の注意義務を負っていると考えられ、基本過失割合はそれぞれ5:5が妥当である。

参考文献

上記別冊判タ、倉鋪卓徳裁判官「駐車場内における事故の過失相殺(別冊判例タイムズ38号を踏まえて)」(いわゆる赤い本2025下巻137頁)