

3 責任の内容と責任主体

弁護士 住田 浩史

Q3-1 責任の種類と内容

私Yは、Z社に勤めています。Z社名義の社用車を運転して取引先の会社に向かっている途中で、一時停止の標識を無視してしまい、歩行者のXさんにぶつかってしまいました。幸い、あまりスピードも出ていなかったこともあり、Xさんも「擦り傷程度なので大丈夫です。」と言っていました。私も急いでいたこともあり、そのまま取引先に向かいました。Xさんも了承してくれていますし、私は、とくに何の責任も負わなくてよいですね？

A3-1

Yさんは、被害者Xさんに生じた損害についての「民事責任」、刑法その他の犯罪を犯したことについての「刑事責任」、免許の取消しや停止等の行政処分を受ける「行政責任」をそれぞれ負う可能性があります。事故現場においてXさんが大丈夫と言っていたとしても、責任を免れるわけではありません。

解説

交通事故を発生させたことによる責任には、大きく分けて3種類ある。

(1) 民事責任

民事責任とは、民法709条(不法行為責任)や自賠法3条(自動車損害賠償責任)に基づき、被害者に生じた物的損害、人的損害を賠償すべき責任のことをいう。このケースでは、Yは、歩行者Xが負った傷の治療費や精神的苦痛を填補するための慰謝料等を賠償しなければならないと考えられる。なお、現場で「大丈夫」と述べたからといって、これが免除の意思表示にあたるとは通常考えられないし、仮にそうだとした場合でも錯誤等により無効となる可能性が高い。

(2) 刑事責任

刑事責任とは、刑法や道路交通法その他犯罪を犯したことについて罰を受けなければならない責任のことをいう。このケースでは、自動車運転過失傷害(刑法211条2項、7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金)の罪や、報告義務違反の罪(道路交通法119条1項10号、同法72条1項後段、3月以下の懲役又は5万円以下の罰金)、一時不停止の罪(道

路交通法119条1項2号、同法43条、3月以下の懲役又は5万円以下の罰金)等の責任を負う可能性がある。なお、このうち、一時不停止等の比較的軽微な行為類型については、一定の反則金を支払えば公訴提起がなされない交通反則通告制度がある。

(3) 行政責任

行政責任とは、一定の類型の交通違反があった場合に、公安委員会から運転免許の停止や取消しなどの処分を受けることをいう。このケースでは、例えば、一時不停止につき2点、軽傷を負わせたことで付加点3点がつき、過去からの累積で一定の点数を超えていれば、免許停止や取消しの対象となる。

Q3-2 責任を負う者

1の事故で、Xさんは、私YとZ社、そして同乗していたPに、治療費や慰謝料などの請求をしてきました。Z社やPも、何か責任を負うことになるのでしょうか？

A3-2

Z社は、自賠法に基づく運行供用者責任ないし使用者責任を負うことになります。Pは、原則として責任を負いませんが、Yの危険な運転を煽ったり、飲酒を知って運転させていた等の事情があれば、責任を負う可能性があります。

解説

Z社は、Z社が保有する自動車をYに運転させていたのであるから、「自己のために自動車を運行の用に供する者」(自賠法3条)すなわち運行供用者として、Xが被った損害を賠償する責任を負う。また、Z社は、Yの雇用者であり、YはZの「業務の執行について」(民法715条1項)Xに与えた損害を賠償しなければならない(使用者責任)。

また、Pは単に加害車両に同乗していただけであれば、通常、責任を負うことはないが、例えば、Yが危険な運転をしていたのを知ってこれを煽っていたとか、Yが飲酒している事実を知りつつYが運転しているのを容認していたという場合であれば、Pは、Yとともに共同不法行為責任(民法719条)を負うこともある。

Q3-3 使用者から被用者への求償

Z社は、1の事故でXさんに賠償金を支払った後、「この事故は100%私Yのせいだ」といって、私に対して、その全額の支払を求めてきました。私は、全額支払わなければならないのでしょうか？

A3-3

Yさんの業務内容、労働条件、行為の態様、損害防止のために使用者がどれだけ配慮していたか等によって異なってきますが、損害のうち、一定程度を支払わなければならないと考えられます。

解説

使用者責任により被害者への賠償義務を負担した使用者は、被用者に求償することができる(民法715条3項)。しかしながら、ただちに全額の求償が認められるわけではなく、使用者は、その事業の性格、規模、施設の状況、被用者の業務の内容、労働条件、勤務態度、加害行為の態様、加害行為の予防若しくは損失の分散についての使用者の配慮の程度、その他諸般の事情に照らし、損害の公平な分担という見地から信義則上相当と認められる限度において、被用者に対し右損害の賠償又は求償の請求をすることができるにとどまるものと解すべきである(最判昭和51年7月8日民集30巻7号689頁)。

参考となる下級審裁判例としては、任意保険に加入していなかったこと、時間外勤務も多かったこと、他の事故では求償していないこと等から、損害の20パーセントについてのみ求償できるとしたもの(名古屋地判昭和59年2月24日自保ジャーナル判例レポート56-No.22)、車両保険に加入せず、頻繁に発生する事故に対し、安全指導・車両点検等を怠っていたことから損害の5パーセントのみ求償できるとしたもの(京都地判平成12年11月21日自保ジャーナル1402号)などがある。本件においても、任意保険の有無、Yの労働環境等によって、求償可能額がかわってくることとなろう。

なお、Z社が任意保険に加入している場合には、通常は、保険会社から従業員に対して求償がなされることはない(求償権不行使条項)。

Q3-4 運行供用者該当性

私はZ社の代表取締役です。1の事故について、Yは嘘をついています。Yは、確にかつてZ社に勤めていたことがあるのですが、事故のときには、すでにZ社を辞めていました。しかし、YはまだZ社の車の鍵を持っていたようで、ガレージから密かに車を持ち出し、私用で乗り回していたようです。Z社は、Xさんに対する責任は負わないですよね？

A3-4

大変難しい問題ですが、Z社が、車両の鍵ないしは

ガレージの管理を十分に行っていなかったこと等を考えると、Z社が運行供用者責任に基づく損害賠償責任を負う可能性もあります。

解説

Z社は、Yの使用者ではない。また、「自己のために自動車を運行の用に供する者」(自賠法3条)すなわち運行供用者にも該当しなければ、Xに対する責任を負わないこととなるが、本件で、Z社は運行供用者に該当するであろうか。

運行供用者とは、一般に、その自動車についての運行支配を有し、かつ、その運行利益の帰属が自己にあるものをいうとされているが、運行供用者該当性をめぐって争いとなっている裁判例は多数あり、とりわけ、保有者と一定の関係がある者(家族、友人、従業員等)の無断私用運転事例については、結論がわかれているところである。全く無関係の者の運転である場合には、泥棒運転と同様、運行供用者性が否定されることが多いが、鍵を差し込んだまま路上に放置していた等管理責任に重大な問題があったような場合には、いまだ、運行支配を失っていないとして運行供用者性が認められる場合がある。

本件は、YがZ社と全く無関係の者ではなく、Z社においてYの退職に際して鍵の返還等を怠っていたこと、Yのガレージへの出入りも可能であったことなどからすれば、いまだ運行支配が失われていないとして、運行供用者性が認められる可能性もあろう。

Q3-5 監督者責任

私Qは、Yの母親です。Yは19歳で、私と2人で同居していますが、私の目を盗んで、よく無免許で車を乗り回しています。私も、再三、やめるように言っていたのですが、今回、1の事故を起こしてしまいました。被害者のYさんに対しては、ほんとうにすまなく思いますが、私も、なにか法的な責任を負うことになるのでしょうか？

A3-5

Qさんは再三、Yさんの無免許運転について注意しており、また、それ以上の措置をとっていたとしても事故発生を防止することは困難であったと考えられ、責任は負わないものと考えられます。

解説

Yのように責任能力を有する未成年者の不法行為について親権者等の監督義務者が責任を負うかどうかについては、「未成年者が責任能力を有する場合であっ

でも監督義務者の義務違反と当該未成年者の不法行為によって生じた結果との間に相当因果関係を認めうる時は、監督義務者につき民法七〇九条に基づく不法行為が成立するものと解するのが相当」（最判昭和49年3月22日民集28巻2号347頁）とされている。

そして、監督義務の内容及び義務違反と結果発生との間に相当因果関係が認められるかについては、加害行為の発生防止可能性、現実の監督可能性、加害行為発生の蓋然性等を総合的に考慮する必要がある。

下級審裁判例には、「未成年者が無免許で運転技術が未熟であるとか、夜間に暴走等の無謀運転を繰り返すとか、交通事故発生の高度の蓋然性が当然に予測されるような特段の事情がない限り」運転を制止すべき義務はないとして、男子高校生のバイク運転による事故について、親権者の責任を否定した事例がある（京都地判平成元年8月9日自保ジャーナル判例レポート85号-No.1）。

本件においては、Qは再三、Yの無免許運転について注意しており、また、Yの年齢等を考えれば、いくら同居していたとしてもQにおいてそれ以上の監督は現実には困難と考えられるし、また、仮にQがそれ以上の措置をとっていたとしても、自分のコントロールの及ばないZ社の車両の運転による事故発生を防止することは困難であったと考えられるため、Qは監督義務者としての責任を負わないこととなる。

4 過失割合

弁護士 上里 美登利

Q4-1 過失割合とは

交通事故における過失割合とは何ですか。過失割合が決まるとどういう意味があるのですか。

A4-1

交通事故における過失割合とは、端的に言えば、各事故当事者の過失を対比させることによって定まる各事故当事者の責任の割合をいいます。過失割合が定まると、自己の過失割合に基づき事故の相手方に損害賠償責任を負い、自己の損害については、相手方から、自己の過失割合を差し引いた分の賠償を受けることができます。

解説

交通事故により損害が生じた場合、事故の相手方に対して民法709条の不法行為に基づく損害賠償責任（人身傷害に対しては自動車損害賠償保障法3条にも基づく）を負うが、損害の公平な分担の観点等から、民法722条2項は、不法行為による損害賠償について、被害者の過失を相殺することを認めている。交通事故においては、事故の一方当事者に全く過失がない事案も存在し、その場合、過失割合は、100:0となるが、各当事者に過失が生じる場合は、各当事者の過失の程度に応じて、過失割合が決まる。

Q4-2 過失割合の決定要素、決定手続き

過失割合は、どのような要素で決まるのですか。

A4-2

四輪車か、自動二輪車か、自転車か、歩行者かといった属性、信号機の有無、横断歩道上かどうか、一時停止標識があったか、広路か狭路か等事故現場の状況を前提に、当事者が負っていた注意義務の内容、その違反の有無、程度等により決まります。

過失割合は、まず、当事者間の合意で決めることを試みます。それで決まらなければ、調停、裁判、交通事故紛争処理センターのあっせん、交通事故示談あっせん等の手続きを経て決めます。

解説

交通事故における過失割合については、まず、事故当事者が歩行者なのか、車両を運転していたのか、運転していたとすればどのような車両かという点がまず前提となる。過失割合を決めるにあたっては、基本的に、弱者優先の原則が採られ、歩行者よりも自転車、自転車よりも四輪車の過失が重く判断されるのが通常である。

また、現場の状況によって優先関係が定まってくる。例えば、信号機が設置されていれば、当然のことながら原則として対面青信号でなければ交差点へ進入してはならないし（道路交通法7条）、一時停止標識があれば、停止義務があることから（道路交通法43条）、一時停止をせずに交差点へ進入すれば、過失が大きく認定される。道路の幅員については、広路が狭路に優先し、道路の幅員等による優先関係が生じない場合は、左方から交差点へ進入してくる車両を優先させる左方優先の原則が採られる（道路交通法36条1項1号）。

これらの要素は、当該事故状況に関する諸資料により認定していくことになる。その際は、事故現場の図