

〔論 説〕

信頼の原則の民事上の適用に関する一考察

よこ た ひろ み  
横 田 裕 美

— はじめに

交通事故件数は、ここ十数年間増加する傾向にあり、悲惨な事故の現状が再三報道されているにもかかわらず、減少の気配はない。

事故原因は様々であるが、ほとんどが、道路交通秩序に違反したことによるといってよいであろう。逆にいえば、全てのドライバーが交通秩序を遵守すれば、かなりの数の事故を防止できるはずである。

ところで、道路交通秩序と道路交通法上の義務とは異なるものである。たとえば、40km/h制限の道路を、前後左右の車両の走行に合わせて50km/hで走行していた場合、交通秩序を乱したことにはならないが、道路交通法には違反していることになる。つまり、道路交通秩序は、周囲の状況によって変化するものであり、個別具体的状況を考慮しなければ判断し得ない。しかし、道路交通法を基本とした道路利用者の相互信頼関係は依然として認められるのであって、ここに信頼の原則が適用される前提が存在するのだが、現在のように交通違反者が後を絶たない状況のもとでは、わずかな判断ミスも過失と認定され、民事上、損害賠償責任を負わなければな

## 〔論 説〕

らないとされるケースも、まま見受けられる。このような場合でも、相手が交通秩序を守らなかったことについては、最終的に過失相殺によって考慮され、大幅な減額がなされるであろうが、このことは、信賴の原則の基礎となる諸事情が、過失相殺に取り込まれうることを示しているといえると思われる。しかし、信賴の原則が民事上適用できるかについては争いがあり、適用できるとしてもどの範囲か、また、過失相殺とはいかなる関係にたつのか、などについては、十分議論されていない状況にある。

そこで本稿では、信賴の原則の民事上の適用に当たっての問題点について、若干の考察を試みたいと思う。

## 二 刑事裁判における信賴の原則と、民事上の適用の可否

「信賴の原則 (Vertrauensgrundsatz)」とは、「交通関与者は、他の交通関与者が交通規則その他の交通秩序を守るであろうことを信賴するのが相当な場合には、たとえ他の交通関与者の不適切な行動のために結果を発生させたとしても、これに対しては責任を負わない」とする原則<sup>1)</sup>、と説明される。この原則は、もともとドイツにおける刑事交通事犯判例の中の法理であったが、日本でも刑事法の分野で下級審が取り入れ、さらに昭和40年代に最高裁判所がこの原理を採用するに至って<sup>2)</sup>、現在ではこの原則は、刑事法上、道路交通事故の分野においてはわが国の理論と実務に完全に定着したといわれている<sup>3)</sup>。

信賴の原則が採用される前提については、様々な議論があるが、およそ以下の三点が必要であるとされる。第一に、自動車の高速度かつ円滑な交通の必要性があること、第二に、道路の整備、信号の設置など、交通環境が整備されていること、第三に、交通教育、交通道德の普及により、一般

の交通関与者が交通秩序に反した不適切な行動をとることが希になった段階で、しかも適切な行動が交通関与者に期待できるようになった場所もしくは場面でのみ認められること、である<sup>4)</sup>。まず、第一の条件は、高度に政策的な理由である。あらゆる危険な活動が、社会的に必要な活動であるからといって、直ちに許容されるわけではない。その活動が、その孕む危険性を考慮してもなお社会的に有益であり、その危険性及び有益性が広く認識されていなければならないと考えられる。このような活動の危険性は、許された危険、つまり「社会生活上必要な注意を守った、すなわち、社会的に相当な行為から生ずる危険」であり、この危険は容認される、という法理の、いわば延長線上にあるのである。また、第二、第三の条件は、道路交通という一つの活動において信頼の原則を認めるための、特別の条件といってよい。

かつては、自動車の運行には高度の危険を伴うこと、道路環境も整っていなかったこと、安全教育が徹底されていなかったこと、などから、自動車の運行によって人身事故を起こした場合の刑事上の責任は、自動車事故であることをもって直ちに過失責任が問われる、いわば結果責任に近い厳格責任が課せられたこともあった<sup>5)</sup>。しかし、自動車運転者に、常に無謀な運転をする車両があることを予見して運転すべき義務を課するのは酷であること、自動車運転者にそのように厳しい責任を課すことは、高速度交通機関としての自動車の効用が著しく減殺されること、また、交通安全指導が広く浸透してきたこと、などの社会事情を背景として、わが国でも「信頼の原則」の法理が採用されるに至ったのである。

この原則は、もともと交通事犯における過失責任を緩和する法理であったが<sup>6)</sup>、理論的には、交通事故特有の法理ではなく、危険回避について複数の関与者の協力・分担が必要となる全ての分野に当てはまるとされ<sup>7)</sup>、

〔論 説〕

現在ではその「行き過ぎ」にどのような歯止めをかけるかが議論されるまでになってきている。

信頼の原則は、過失における結果回避義務を否定するのか、結果の予見義務を否定するのか、あるいは結果発生の原因となった事実の予見可能性を否定するものなのか、については争いがあるものの、この原則が適用されると行為者には注意義務違反がなかったということになる。つまり、交通事故を起こした被疑者の業務上過失致死傷罪の成否につき、過失が否定されて無罪となる。しかし、刑事上は過失犯の成立が否定されたからといって、民事、行政上も無問責になるわけではない。それぞれの法の目的や、果たすべき役割が異なるからである。民事上は主に不法行為による損害賠償責任の成否が問題となるところ、過失の有無が大きな争点となるが、刑事上の過失と民事上の過失とは、異なるものであるとする異別説が通説の見解といわれ<sup>8)</sup>、同一の事故に関して、刑事上は過失が否定されても民事上は過失責任が問われるうることも、容認される<sup>9)</sup>。つまり、過失を緩和する法理である信頼の原則も、刑事裁判では採用されて、民事裁判では採用されないこともありうるのである。この相違は、民事において信頼の原則がそのまま適用されると、被害者が死亡、負傷した場合であっても、被害者またはその遺族などは何の救済も得られないという酷な結果となることから、金銭的にわずかでもこれらの者を救済しようとする配慮が働くことから生じているといつてよいであろう。

損害賠償責任は、被害者に生じた損害を填補することによって被害者と加害者に損害を公平に分担することを目的とする制度であり、刑事責任のように有罪か無罪かの判定を下すものではない。このことが、民事においては信頼の原則が厳格に適用されないとする大きな理由なのだが、さらに、民事では過失相殺の規定による弾力的な解決が可能であることも、補強的

な理由として挙げるができる。

しかし、このように信頼の原則の適用が民事上は厳格に適用されないとすると、そもそも信頼の原則を民事上適用する必要性はどこにあるのか、また、あるとすればどの範囲で適用されるのかについて、考えなければならぬだろう。

### 三 民事裁判における信頼の原則の適用の必要性

信頼の原則は、許された危険の法理にその基礎があり、結果発生危険を防止すべき注意義務を、関与者間に分配するものである。注意義務の分配は、被害者にも結果の発生を防止すべき義務を課すことにより、相対的に加害者の注意義務が軽減されるという形でなされる。このような注意義務の分配は、過失相殺になじみやすいが、信頼の原則は、加害者の過失を否定するものであるから、本来、過失相殺とは関係がない。この原則を民事上適用できるかについては、判例も認めるようになってきており<sup>10)11)</sup>、学説もこれを認めるのが多数説である<sup>12)</sup>。これに対して、信頼の原則は、あくまで、刑事過失に関する理論であるとする見解<sup>13)</sup>や、刑事事件で民事の過失相殺類似の機能を帯びている「信頼の原則」を民事に持ち込むことは、不必要な理論的混乱を生むことが予測されるとする見解<sup>14)</sup>、また、損害を、「基本的構造」ないしは底部構造（社会保障的性格を有する部分）と上部構造（慰謝料等の民事的制裁ないし損害賠償的性格を有する部分）とに分け、底部構造については無過失責任として一定の生活保険を確保したうえで、上部構造については信頼の原則を刑事の場合と同程度に適用する見解<sup>15)</sup>などがあるが、この原則が、民事刑事を問わず、およそ危険な業務に携わる者の間における危険分配の法理であると捉えれば、民事上も適

〔論 説〕

用してよいと考えられる。

信頼の原則の民事上の適用を認めるとしても、民事責任は加害者に刑罰を科すのではなく、被害者と加害者に損害を公平に分配することを目的とするものであるから、一般的には刑事責任よりも過失の範囲が広がるとされ<sup>16)</sup>、したがって、信頼の原則が適用される範囲は、逆に狭くなることになる。

では、信頼の原則の適用が、民事上はどのように狭くなるのであろうか。信頼の原則の定義及び適用の前提条件は、説明の仕方は民事、刑事あるいは論者によって異なるものの、基本的には同じと考えてよい。そこで、この点については、次のように考えるのが妥当なのではないかと思われる。まず、社会的に相当であると認められた危険な活動は、行為者が必要とされる注意義務を果たしていたとされる限り、刑事上はもちろん、民事上も責任を負わせられることはない。このことから、民事上も信頼の原則が適用されることの必要性があるといえる。さらに、民事上と刑事上の適用範囲の相違については、まず、刑事上注意義務違反とされるには、違反の程度が刑罰を科すに値するほどの違反であることを要し、他方、民事上は損害賠償責任を課するのが相当なほどの注意義務違反があることが要件となる。つまり、民事上の注意義務の方が、一般的に広い。信頼の原則は、相手が秩序に従わないで行動することが予見できない限り、自らが社会的に相当な注意を払っていれば過失がないとするものである。そして、民事では刑事上におけるよりもこの注意義務の範囲が広いのであるから、結果として信頼の原則の適用範囲が狭くなると考えられる。

信頼の原則は、被害者に法規違反があり、加害者にはなかったことを理由として、画一的に適用されるものではない。加害者が、危険な行為を行う者として、被害者の法規違反をも考慮して行動する義務を負うのか否か

が問題なのである。加害者が具体的事例においてどのような義務を負うかについては、個別的に判断するほかないのであり、信賴の原則が適用された事例と同様の態様の事故であるからといって、過失が否定されるのではないのである。信号機のある交差点において、青信号に従って、制限速度内で走行中の加害車と、赤信号を無視して制限速度に違反して走行中の被害車との衝突事故であっても、具体的状況により、信賴の原則が適用されたりされなかったりするるのである。つまり、信賴の原則の適用にあたっては、刑事上も民事上も、慎重にならざるを得ないのである<sup>17)</sup>。

このように、信賴の原則は、刑事上も民事上も妥当かつ必要な原則であるといえるのだが、その適用は限定されたものとなる。しかも、一般的には、民事裁判におけるこの原則の適用は、刑事裁判のそれよりも狭いとされる。つまり、信賴の原則の適用が問題となるような事故類型、たとえば赤信号を無視した車両と青信号に従って走行中の車両との衝突事故について、刑事裁判においては信賴の原則が適用されて無罪とされ、民事裁判では過失があったとされることもありうるのだが、このような事例では、加害者の民事上の損害賠償責任は、過失相殺の規定によってかなりの減額がなされると予想される。すでに述べたように、信賴の原則は過失相殺になじみやすいものであるが、もともと信賴の原則は、有罪か無罪かを決定する過失の有無に関する原則である。では、過失相殺と信賴の原則は、どのような関係にあるのだろうか。

#### 四 過失相殺と信賴の原則

信賴の原則は加害者の過失を否定するものであり、過失相殺は損害の公平な分担の理念から、加害者に損害賠償責任が課される場合、つまり加害

〔論 説〕

者に過失があることを前提に、「被害者の過失」を考慮して損害額を減額することができるとするものであるから、両者は適用場面を異にし、競合することはないはずである。

しかし、信賴の原則は、被害者に何らかの秩序違反があり加害者にはない事故類型の一つであり、過失相殺の観点からみれば、民法上も加害者の過失が認められない場合には、被害者が100、加害者が0の類型であり、過失が認められる場合には、加害者が5なり10なりの責任を負う類型と捉えることもできる。つまり、信賴の原則も、過失相殺において検討される事故類型の一つとして、その延長線上にあると考えることも可能なのである。

この場合、過失相殺における「被害者の過失」とは、不法行為の成立要件ではなく、あくまでリスク分担の要素であるから、事故発生以後の損害の拡大までも考慮されるが、信賴の原則は、少なくとも事故後の被害者の態様までも考慮するものではないから、この原則を過失相殺の延長として捉えるときには、事故発生以後の被害者の不注意による損害の拡大については、過失相殺にいう被害者の過失ではあっても、信賴の原則とは関係がない。つまり、過失相殺事由のうち、信賴の原則の適用が問題となるのは、法規違反、慣習違反などの義務違反行為、すなわち、709条の過失と同じ意味の過失、ということになる。

さらに、信賴の原則が適用されず、過失が認定された場合は、相手方が交通秩序を遵守することを信賴するのが相当な場合にはなかったのであるから、相手を信賴したことがどれだけ不相当であったかによって、その程度に応じて過失相殺がされることになろう。たとえば、自分は交通ルールに従って走行しており、相手も交通秩序を守って走行したならば、双方が衝突することはなかったであろうとき、相手の交通法規違反により事故が



起きたとしよう。このとき、相手が交通法規を遵守するであろうことを信頼することが相当であるとされれば、信頼の原則が適用され、損害賠償責任を課せられないが、具体的状況から相手への信頼が不相当とされれば、損害賠償責任が課せられる。しかし、具体的状況にもよるが、一般的には、かなり大きく過失相殺がなされるであろうと予想される。民事の分野では、信頼の原則「そのもの」の適用範囲は刑事法より狭いのであるから、結局、過失相殺の斟酌事由の一つとなる範囲が広がるのである。

そこで、次に、「過失相殺基準」の事例を使って、具体的な事故の態様をいくつか見てみる。

## 五 いわゆる「過失相殺基準」と「信頼の原則」

過失相殺は、条文にもあるように、裁判官の裁量に任せられているのだが、特に交通事故事件は裁判外の解決も多く、一定の基準が示されることが非常に有益であった。いわゆる「過失相殺基準」<sup>18)</sup>は、そのような要請もあって、裁判例の集積に基づいて作成された一つの目安である。信頼の原則と過失相殺について、一般的な考察をするために、ここでは、この過失相殺基準を使って信頼の原則の観点から、若干の考察をしようと思う。

上述した検討に基づいて、過失相殺基準の類型の中で基本が100対0の事例を探してみると、14例ある<sup>19)</sup>。このうち歩行者対車両の事例は4例あるのだが、いずれも歩行者の過失が0、すなわち、青信号で横断歩道を歩行横断中か、路側帯上もしくは歩行者用道路上の事例である。このような場合、歩行者は原則として、車両が交通法規に違反して走行することまで想定して歩行する義務はなく、その意味で信頼の原則の適用場面である<sup>20)</sup>。しかし、信頼の原則は免責法理の一つであり、これらの事例は歩行者が車

〔論 説〕

両に対して免責されるのではなく、歩行者の車両運転者に対する損害賠償請求において過失相殺により賠償額が減額されないことに焦点があるので、ここでははずして考える<sup>21)</sup>。従って、検討の対象とする事例は、車両同士の事故のうち、5類型となる。つまり、①信号機のある交差点における青信号車両と赤信号車両、②青矢印信号右折車両と赤信号無視の直進車両、③交差点における一時停止規制無視かつ徐行義務違反車両、④追い越し禁止違反車両と被追い越し車両、⑤センターラインオーバー車両と対向車両、である。これらはいずれも被害者が明かな法規違反をした類型である。これらの類型では、加害者側に明かな過失や重過失、右左折の合図の懈怠などの加算要素がない限り、加害者は免責される。加害者側の加算要素は、同時に被害者側の減算要素でもあるのだが、この加算要素があるときは加害者は免責されず、損害賠償責任を負う。しかし、これらの場合、加害者が負担すべき責任は過失相殺により大幅に減額され、「基準」によれば、全損害の概ね5～25%にとどまるとされている。

ところで、これらの類型で加害者が基本的に免責される理由は必ずしも信頼の原則によるわけではない。加害者に過失がなかったというためには、「信頼」という言葉を用いずに、単に結果回避義務・結果予見義務がなかったことをいえば十分である。そこで、これらの類型と、信頼の原則との接点を探る。まず、信頼の原則が適用される事例は、おおよそ次のように分けることができるとされている<sup>22)</sup>。(1)交差点における出合頭の事故(赤信号対青信号、または、優先道路あるいは明かな広路)、(2)交差点における右左折車と後続直進車の事故、(3)対向車同士の事故(センターラインオーバー)、(4)対歩行者の事故(幹線道路への飛び出し)、の類型である。

これらはいずれも、判例によって信頼の原則が採用された事例を類型化したものである。このうち、(1)と(3)は上記①と⑤に対応しているので、全

体として7類型について考える。まず、道路交通法規には、たとえばスピード違反などの相対的な、つまり一定割合を越えると違反となるものと、信号表示に従ったか従わなかったかという画一的な判断ができるものがあり、上記類型の多くは後者に属する。信号無視車両の①と②、追越禁止の④、センターラインオーバーの⑤、右折車の右からの追い越し又は左折車の左からの追い抜きの②は、そもそもそのような走行自体が原則として許されない。これに対し、歩行者の幹線道路への飛び出しは、車両の危険の周知により、歩行者がそのような行動をとらないであろうとの信頼を基礎にしている点で、他のものと異なる。さらに、③の類型は、安全を確認して走行すれば、どちらの車両の走行も原則的に禁止されているわけではないという点で、他の類型とは基本的に異なっている。安全確認義務や前方注視義務などは、一定以上尽くせばよいとされるという意味では、相対的な義務なのである。

このように、相対的な義務と画一的に判断されうるものとを分けた意図は、原則的に禁止されるような走行をし、かつその違反が画一的に判断されうるような走行に対しては、そのような違反がなされないであろうとの信頼があると考えからである。つまり、相手方が原則として禁止されるような異常な走行をすることまで想定して車両を運行する義務はないと考える。そして、このような類型に対しては、信頼の原則を適用することが可能となるが、具体的状況によってその信頼が相当であったのか、あるいはどの程度不相当であったのかを判断するのが妥当なのではないかと考える。

こうして、民事上は信頼の原則の適用を可能にする類型を広げたとしても、直ちに信頼の原則の適用が広がり、加害者が免責される事例が増えるわけではない。民事上は、信頼の原則とは別の、「被害者救済」という政

## 〔論 説〕

策的な配慮によって、相手を信頼したことを不相当とすることも許されているからである。しかし、信頼の原則と被害者救済の理念とは、別の次元の問題であるから、被害者救済の理念によって過失相殺の判断に移行したときは、この理念を内包していない信頼の原則とは無関係の要因によって、結果としてこの原則が適用されなくなったにすぎないのである。このように、私が、信頼の原則の適用可能性を広げて考えるのは、自動車交通がやはり基本的には相互の信頼の上に成り立っていると考えるからである。したがって、被害者救済という政策的配慮を入れずに考えれば、信頼の原則の適用は、それほど限定して考えるべきではないように思うのである。

## 六 まとめ

信頼の原則の適用にあたっては、この原則が適用される前提である、道路交通関与者が互いに交通秩序を守るであろうことを信頼できる社会基盤があるのか、が常に問われなければならないであろう。

自動車交通の危険性がなくなることは、当分はまずないであろうが、危険な業務である道路交通に関与する者は、交通秩序に従う、というルールが確立できれば、交通事故も減るように思える。信頼の原則の適用それ自体は、現段階では慎重であるべきだが、この原則が、あたりまえのこととして作用する社会を目指すことが、重要なのである。

- 1) 西原春夫『交通事故と信頼の原則』14頁(1969年)。
- 2) 最初にこの原則を明示的に採用したのは、最判昭和41年6月14日(刑集20巻5号449頁)といわれる。判旨は、旅客の整理、誘導などを行う駅員の注意義務に関し、「乗客係が酔客を下車させる場合においても、その者の酩酊の程度や歩行の姿勢、態度その他外部からたやすく観察できる徴表に照らし電車

との接触、線路敷への転落などの危険を惹起するものと認められるような特段の状況があるときは格別、さもないときは、一応その者が安全維持のために必要な行動をとるものと信頼して客扱いをすれば足りるものと解するのが相当」として、駅員の過失を否定した。また、自動車事故に関しては、信号機のない交差点において、右折中にエンストを起こした加害小型トラックが、再度発進して約5km/hで進行する際に、右側方から進行してきた被害原付自転車と衝突して、被害者を負傷させた事故で、「自動車運転者としては、特別な事情のない限り、右側方からくる他の車両が交通法規を守り自車との衝突を回避するため適切な行動に出ることを信頼して運転すれば足りるのであって、本件被害者の車両のように、あえて交通法規に違反し、自車の前面を突破しようとする車両のありうることもまでも予想して右側方に対する安全を確認し、もって事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務はないものと解するのが相当」であるとした、最判昭和41年12月20日（刑集20巻10号1212頁）が、最初である。

- 3) 松宮孝明『「信頼の原則」による過失限定の意味』『刑事過失論の研究』47頁（1989年）、及び同所に引用の文献参照。
- 4) 大谷実「危険の分配と信頼の原則」藤本英雄編著『過失犯 新旧過失論争』95頁以下（1975年）。
- 5) 土本武司『過失犯の研究 現代的課題の理論と実務』49頁（1986年）。
- 6) 信頼の原則のドイツにおける発生と変遷については、松宮・前注3の論文が詳しい。
- 7) 信頼の原則は、「単に交通事故の分野にとどまるものではないが、適用可能な範囲ということになると他の分野ではさほど著しくなく、したがって信頼の原則を持ち出す実益に乏しい」（西原『交通事故と過失の認定』33頁（1975年））、とされるように、判例の数では交通事故が圧倒的多数であるが、他の分野においてもこの原則が適用されうることは、おおむね認められているようである。たとえば、鉄道事故（前注2の最判昭和41年判決など）やチーム医療、薬事業、食品工業、重工業や土木建築事業などに適用が可能であるとされる。
- 8) 武田隼弘「民事責任における信頼の原則の適用」『現代民事裁判の課題 交通事故・労働災害』270頁以下（1989年）に、この点に関する学説の対立が詳述されている。
- 9) 刑事責任と不法行為とは、かつては未分化であったといわれるが、現在では不法行為責任は損害賠償法へと発展し、刑事責任とは異なる特徴を有する

〔論 説〕

に至った。

刑事責任は反社会的行為に対する制裁を主な目的とし、行為者は社会に対して責任を負うとされるのに対し、不法行為責任は、被害者が現に受けた損害を加害者に填補せしめることに主目的があり、行為者は被害者個人に対して責任を負う。刑事責任を科されるということは、個人が国家から刑罰という強力な制裁を受けるということであるから、刑事裁判では構成要件としての過失の存否が問題となるのに対し、民事裁判では、過失の存否は損害の公平な分担という指導理念に導かれて判断されるために、刑事裁判におけるよりも過失を認定しやすい、ということになる。したがって、刑事裁判では無罪でも、民事裁判では損害賠償責任を負わされることがある。

また、民事上は、原則として故意と過失は区別されないのに対し、刑事上は原則として故意犯のみが罰せられ、情状によって量刑が異なる。

このように、民事上の過失と刑事上の過失とは、社会的な意味合いが異なり、同じ「過失」という概念ではあるが、一つの事実に対する法的評価が分かれるのである。

- 10) 最判昭和43年7月25日判時530-37, 最判昭和44年12月18日判時584-75など。
- 11) 民事裁判における判例理論は、四宮和夫『不法行為』の分析によれば、業務者は一般的に要求される定型的注意義務を尽くさなければならないが、それを尽くささえすれば、第二次的には、相手方の定型的注意義務の遵守を期待することが許され、相手方が注意義務違反をするかもしれないことを予想して万全の事故防止措置をとるべき業務上の義務は存しない、ただし、相手方が要求されている定型的注意義務を怠り、または怠ることが予見される場合、すなわち、特につよい危険性を生じた特別の場合には、業務者は事故の発生を未然に防止すべき義務を負う、というものである。
- 12) 安田実「民事裁判よりみた信頼の原則」判夕220号36頁(1968年)、倉田卓次『民事交通訴訟の課題』8頁(1970年)、野村好弘「運行供用者責任についての一考察」特集交通事故〔新版〕ジュリ431号122頁(1969年)、篠田省二「自賠法における免責」『現代損害賠償法講座3・交通事故』158頁(1972年)、稲田龍樹『注解交通損害賠償法』86頁(1982年)。
- 13) 藤木英雄「自動車事故に関する過失犯と信頼の原則」判例評論100号116頁(1967年)。
- 14) 藤倉皓一郎「交通事故の民事責任と信頼の原則」判夕235号14頁(1969年)。
- 15) 椎木緑司「民事過失と刑事過失」交通事故と民事責任・判夕212号72頁(1967

年）。

- 16) 加藤一郎『不法行為〔増補版〕』76頁（1974年）。
- 17) 武田・前掲論文280頁は、ある事故についていったん信頼の原則が適用されると、同一態様の事故についてはこの原則が画一的に適用されやすくなり、民事裁判において、裁判官が結論を急ぐあまり、微妙な事実認定の差異に目をつむって、画一的形式的に信頼の原則を適用し免責を認めることの弊害から、信頼の原則の民事適用には、理論的歯止めが要請されていると指摘している。
- 18) 本論文においては、基本的に別冊判夕No.1『民事交通訴訟における過失相殺等の認定基準〔1991・全訴版〕』東京地裁民事交通訴訟研究会編著を用いることとする。
- 19) 歩行者と車両の事故では、青信号で横断歩行中の歩行者と直進車(1)または右左折車(2)との衝突事故、対向ないし同方向進行車両と、歩道上(3)または路側帯上もしくは歩行者用道路上の歩行者(4)との事故、の4例である。また、直進車両同士の事故では、信号機のある交差点にある青信号車両と赤信号車両の事故(5)、信号機のない一時停止のある交差点における一時停止義務違反車両（徐行せず）と一時停止規制のない車両（徐行）の事故(6)、の2例、青矢印信号の右折車と赤信号の対向直進車の事故(7)、直進車とセンターラインオーバーの対向車の事故(8)、追い越し禁止場所または二重追い越しの車両と同一方向に進行する車両の事故(9)、である。さらに、単車または足踏式自転車対車両の事故では、信号機のある交差点における青信号二輪車と赤信号車(10)及び青信号車と赤信号二輪車(11)との事故、青矢印右折二輪車と赤信号直進車(12)、青矢印右折車と赤信号直進二輪車(13)、直進二輪車とセンターラインオーバーの車両(14)、である。このうち、(5)と(10)及び(11)、また、(7)と(12)及び(13)、(8)と(14)は、同じ類型といえるので、歩行者対車両について4例、車両同士について5例、ということができる。なお、東京三弁護士会交通事故処理委員会編『民事交通事故訴訟・損害賠償額算定基準』では、上記の他、高速道路上において、やむをえず路肩に駐・停車中の車両への追突事故の類型も、0：100とされている。
- 20) 歩行者も道路関与者として交通秩序を遵守すべき義務を負っていることは、歩行者が突然道路に飛び出して自動車にはねられた場合に、自動車運転者の責任が信頼の原則により免責され得ることからも認められると思われる。しかし、前注19のような歩行者対車両の衝突事故で、歩行者が車両に与えた損傷が問題となることはほとんどないといってよく、問題となるにしても、刑

〔論 説〕

事上は過失器物損壊であり、過失犯は処罰されないことからあまり議論されない。また、民事上は歩行者が車両に与える損傷よりも、その逆の損害の方が一般に重大であることから、歩行者の車両に対する損害賠償責任が議論されることは少ない。しかし、厳密には、車両側に損害が生じれば、歩行者側の損害賠償責任の成否も問題となり、その場合には信頼の原則により、歩行者の損害賠償責任が免責されることになろう。

- 21) 車両運転車に対しては、運転免許試験制度により交通法規の修得が要求されるため、車両運転者は交通法規に従うであろうと信頼する基盤がある。これに対し、歩行者は幼児から老人まであらゆる人であり、交通安全教育が行き渡っていなかったころには、歩行者には信頼の原則が適用されないとされたが、安全教育の浸透とともに、この原則の適用が許されるとされてきた。つまり、歩行者も交通関与者として道路交通秩序を守るべき義務があるとされるようになったのである。しかしながら、車両に対して圧倒的弱者である歩行者は、道路交通においては優先的に保護されるべき者であり、また、交通秩序遵守への信頼ももともと薄いから、過失相殺において車両同士の事故とは異なった考慮がなされる。そこで、本稿では、とりあえず対歩行者事例を考察の対象からはずし、車両同士の事例について考えていくこととする。
- 22) 安田実「自賠法3条における免責立証の現状と問題点」特集交通事故〔新版〕ジュリ431号133頁（1969年）、新見育文「赤信号無視の車両に対する注意義務」新交通事故判例百選62頁（1987年）、武田・前掲論文283頁など。

（博士後期課程）