

## コンビニエンスストア敷地内駐車場の通路部分が 道路交通法二条一項一号にいう「道路」に当たるとされた事例

関 哲 夫

〔業務上過失傷害、道路交通法違反被告事件、東京高裁平一七（う）四三三号、平17・5・25刑三部判決、破棄自判（確定）、高等裁判所刑事裁判速報集平成一七年一一六頁、判例時報一九二〇号二五八頁〕

### 一 事実の概要

被告人Aは、平成一五年九月一四日午後五時一〇分ころ、千葉市花見川区畑町所在のコンビニエンスストアを利用するため、被告人運転車両を同店敷地内駐車場駐車区画部分に駐車しようとして、同車両を後退させる際に、後方左右の安全確認を怠って時速約二ないし三キロメートルで後退したため、被告人車両後部が、駐車区画店舗建物側にある車輪止めに店舗建物に向かい並んで座っていた被害者B・Cのそれぞれの腰辺りにぶつかり、それぞれ加療三日間の腰部挫傷、加療二週間の腰部挫傷及び右股関節捻挫の各傷害を負わせる交通事故を起こしたにもかかわらず、直ちに車両の運転を停止して、同人らを救護する等必要な措置を講ぜず、かつ、その事故発生の日時・場所等法律の定める事項を直ちに最寄りの警察署の警察官に報告しなかったとして、業務上過失傷害（刑法二二一条一項前段。平一八

コンビニエンスストア敷地内駐車場の通路部分が道路交通法二条一項一号に  
いう「道路」に当たるとされた事例（関 哲夫）

法三六号による改正前のもの。)、道路交通法(昭三五法一〇五号。以下、「道交法」という。))における救護義務違反(同法一一七条・七二条一項前段)及び報告義務違反(一一九条一項一〇号・七二条一項後段)で起訴されたものである。

原判決(千葉地裁平17・1・12判決)がいずれについても有罪を認定したため、被告人・弁護人側は、①業務上過失傷害につき、被害者とされるB・Cが被告人運転車両により受傷したとの立証がなされていないのに、これを認定した原判決には、判決に影響を及ぼすことが明らかな事実誤認があること、また、②道交法違反につき、本件事故が発生した場所は道交法が規定する「道路」ではないから、同法一一七条、一一九条一項一〇号、七二条一項前段・後段違反の罪の成立を認めた原判決には事実誤認あるいは法令適用の誤りがあること、を主張して控訴した。

## 二 判決要旨——原判決破棄・自判(一部有罪・一部無罪・確定)

### 1 業務上過失傷害の事実誤認について

「記録を調査し、当審における事実取調べの結果をも併せて検討するに、原判決が掲げる関係各証拠によれば、原判示第一事実を優に認定することができる、したがって、所論が指摘する関係では、被告人が被告人車両後部をB及びCに衝突させ、よって、Bに加療約三日間を要する腰部挫傷の傷害を、Cに加療約二週間を要する腰部挫傷、右股関節挫傷の傷害をそれぞれ負わせたことを認定することができる、原判決が……認定・説示するところも、おおむね正当として是認することができるから、原判決には所論指摘の事実誤認は認められない。」

## 2 道交法違反の事実誤認・法令適用の誤りについて

「本件駐車場は、……コンビニエンスストア店舗建物北東側及び東南側に、自動車駐車区画が区画線及び建物側に設置された車輪止めにより明示されている。駐車区画の周囲が通路部分である。東南側道路と本件駐車場との境部分には有蓋側溝があるだけで、自動車の出入りを妨げる物はない。北東側道路（主要地方道穴川天戸線）の歩道との境部分には、同じく有蓋側溝があるだけで、しかも、車道との境も二か所ガードパイプ及び縁石の切れ目があるので、そこから自動車の出入りができる。そして、コンビニエンスストア店長Dの原審証言によれば、コンビニエンスストアに接する東南側道路から北東側道路に左折するとき、本件駐車場通路部分及び上記二か所の切れ目のいずれかを通過していく自動車があること、その逆の経路を通過する自動車もあること、平成一二年四月にDが同店店長になってから、そのような自動車を何度か見ており、D自身もそうしたことがあることなどが認められる。そうすると、本件駐車場の通路部分については、不特定の自動車や人が自由に通行することが認められており、かつ、客観的にも、上記の者の交通の用に供されている場所といえるから、道路交通法二条一項一号にいう『一般交通の用に供するその他の場所』に該当するといえる。しかし、そうであっても、本件事故は、被告人が、本件駐車場通路部分を通り抜けようとしていた際の事故ではなく、店舗を利用するため、駐車区画部分に駐車しようとして、被告人車両を後退させる際の事故であり、業務上過失傷害罪の被告人の注意義務も車両後方左右の安全を確認して後退すべき義務であるところ、被告人は、これを怠って時速約二ないし三キロメートルで後退中、本件衝突事故を起こしたというもので、衝突地点も、駐車区画最深部の店舗建物に沿って設置されている車輪止め上であるから、衝突当時、被告人運転車両の先頭部分が区画線の先端をいくらか超えていたとしても、本件事故が、本件駐車場の通路部分における自動車の交通に起因するものであったと認めることは相当でないというべきである。しかるに、原判決は、被告人は、被告人車両

コンビニエンスストア敷地内駐車場の通路部分が道路交通法二条一項一号に  
いう「道路」に当たるとされた事例（関 哲夫）

を本件駐車場通路部分に停止し、その場で数回切り返しつつ、本件駐車区画に後退させ、本件事故を発生させたこと、その際、被告人車両後方左右の安全確認という業務上の注意義務を怠ったことからすれば、本件事故は、本件駐車場通路部分における被告人の過失を伴う被告人車両の運転に基づき発生したものであり、『道路』における被告人車両の交通に起因するものであったといえるとしたが、是認することができない。関係証拠によれば、被告人は、通路部分において、二回切り返しを行ったことが認められるが、その後は、後退して駐車区画に進入し、本件事故に至ったものであるから、それを、通路部分における被告人車両の交通に起因した事故であると認めることは相当でない。結局、原判決は、本件事故の『道路』交通起因性に関する事実を誤認したか、道路交通法七二条一項前段、後段（同法一一七条、一一九条一項一〇号）の解釈・適用を誤って、いわゆる救護・報告義務違反罪の成立を認めたものであり、これが判決に影響を及ぼすことは明らかである。」

### 三 評 釈

#### 1 はじめに

#### (1) 道交法違反と道路

道交法は、その目的について、「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資すること」（一条）と規定しており、その目的は、①「道路」における「交通の安全」を図ること、②「道路」における「交通の円滑」を図ること、及び、③「道路」の交通に起因する「障害の防止」に資することにある。その目的規定からも明らかのように、道交法は「道路」における交通そのもの、または少なくとも

「道路」における交通に起因しもしくはそれに影響を与える事故・行為等に適用される。すなわち、「道路」における交通それ自体に起因する事故・行為等だけでなく、それに影響を与える事故・行為等にも適用されるのである。たとえば「石、ガラスびん、金属片その他道路上の人若しくは車両等を損傷するおそれのある物件を投げ、又は発射する」(七六条四項四号)行為は、道路においてなされる場合だけでなく、道路の外からなされる場合も含むと解されている。したがって、たとえば、道交法において処罰の対象となる禁止運転行為に該当するには、当該運転行為がいずれも「道路」において行われなければならないのであり、道路以外の場所ですら自動車が無免許で運転しても無免許運転の禁止(六四条)に違反しないし、道路以外の場所において酒気帯び運転をしても酒気帯び運転の禁止(六五条一項)に違反しないのである。その意味で、道交法においては犯罪成立要件として「行為の場所」が限定されており、「道路」は道交法における違反行為の「場所的構成要件要素」ということができよう。

(2) 法規定における道路の定義

「道路」は、一般言語学的には「一般公衆の交通のために設けた地上の通路」の意味を有する。この「道路」に関する法律上の定義規定には三つの類型が見られる。第一の類型は、「道路」を実質的に定義している「実質定義規定」である。たとえば、道路法(昭二七法一八〇号)は、「この法律において『道路』とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする」(同法二条一項)と定義している。第二の類型は、「道路」の定義を他の法律の定義規定に委ね、それを援用している「定義援用規定」である。たとえば、駐車場法(昭三三法一〇六号)は、「道路 道路法……による道路をいう」(同法二条三号)と規定しているし、道路整備特別措置法(昭三一法七号)は、「この法律において『道路』とは、道路法……第二条第

コンビニエンスストア敷地内駐車場の通路部分が道路交通法二条一項一号に  
いう「道路」に当たるとされた事例(関 哲夫)

一項に規定する道路をいう（同法二条一項）と規定している。そして第三の種類は、第一と第二の種類を包括するもので、他の法律の「道路」定義規定を援用するとともに、実質的な定義をも行っている「包括定義規定」である。たとえば、道路運送法（昭二六法一八三号）は、「この法律で『道路』とは、道路法……による道路及びその他の一般交通の用に供する場所並びに自動車道をいう」（同法二条七項）と規定しており、他の法律の「道路」定義規定を援用するとともに、実質的な定義をも行っている。

道交法は第三の「包括定義規定」の種類に属するもので、「道路 道路法……二条第一項に規定する道路、道路運送法……二条第八項に規定する自動車道及び一般交通の用に供するその他の場所をいう」（二条一項一号）と規定しており、他の法律の「道路」定義規定を援用するとともに、実質的な定義をも行っている。

### (3) 道交法における道路の種類

道交法にいう道路は、一般に、二つの種類に大別される。<sup>(1)</sup> 第一の種類は、他の法律によってその場所の属性に着目して道路とされるもので、これを「場所的属性による道路」と称しておく。これは、道交法二条一項一号により、さらに二つに分けられる。一つは、道路法二条一項に規定する「一般交通の用に供する道」であり、高速自動車国道・一般国道・都道府県道・市町村道をいい、「トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含む」（同法二条一項・三条）とされている。いま一つは道路運送法二条八項に規定する自動車道であり、「専ら自動車の交通の用に供することを目的として設けられた道で道路法による道路以外のもの」とされており、一般自動車道（「専用自動車道以外の自動車道」と専用自動車道（「自動車運送事業者が専らその事業用自動車の交通の用に供することを目的として設けた道」）とが存在するとされている。第二の種類は、道交法によって、その場所の状態に着目して道路とされ

るもので、これを「場所的状态による道路」と称しておく。これは、道交法二条一項一号にいう「一般交通の用に供するその他の場所」であり、当該場所の客観的な事実状態に着目した定義がなされている。実際の刑事裁判においても、運転行為の行われた場所あるいは交通事故の発生した場所がはたして道路に当たることが争点となることがあり、その場合、特にその場所的定義の中心的な要素とともに、その外延的な範囲・限界が問題となることが多い。

(4) 本件における争点

本件は、被告人がコンビニエンスストアを利用するため運転車両を同店敷地内駐車場の駐車区画部分に駐車しようとした際に被害者二名に傷害を負わせる事故を起こしたが、直ちに救護や警察等への報告をしなかったとして、刑法上の業務上過失傷害罪のほかに、道交法上の救護義務違反・報告義務違反の罪に問われたものである。このうち、道交法における救護義務・報告義務は「車両等の交通による人の死傷又は物の損壊（以下『交通事故』という。）」（七条二項）があったときに、「当該車両等の運転者その他の乗務員」に課せられる義務であり、いずれも「道路」における事故の発生、あるいは少なくとも「道路」における車両等の交通に起因する事故の発生を前提としている。そのため、救護義務・報告義務の違反を判断する前提として、当該交通事故が「道路」において発生したものであるか、あるいは「道路」における車両等の交通に起因して発生したものであるかを確定しなければならない。

この点について、本判決は、道交法違反について有罪を言い渡した原判決を破棄し、同店敷地内駐車場の通路部分については道交法二条一項一号にいう「一般交通の用に供するその他の場所」として「道路」に当たるとは、しかし、被告人の起こした人身事故は、「道路」である同店敷地内駐車場の通路部分における交通に起因する事故ではないとして無罪を言い渡したのである（業務上過失傷害罪については、傷害の程度が軽いこと、損害賠償をしていること等を考慮して刑の免除（刑法二二一条二項）を言い渡した）。

以下では、本件における争点のうち、道交法にいう「一般交通の用に供するその他の場所」という場所的状态による道路の意義に焦点をあてて評釈していきたい。その際に、道交法二条一項一号にいう「一般交通の用に供するその他の場所」を「一般交通場所」と言い換えて論述していくことにする。

## 2 判例・学説の状況

### (1) 一般交通場所の意義

① 判例の状況 一般交通場所の意義について、判例においては、「たとえ、私有地であっても、不特定の人や車が自由に通行できる状態になっている場所は、同法（道交法——括弧内引用者）上の道路である」と判示して、一般交通利用の「可能状態」の要素を重視していると考えられる裁判例が存在する。しかし、下級裁判所の中には、「現に不特定多数の人、車輛等の交通の用に供されている場所」とか、「現に一般公衆および車両等の交通の用に供されているとみられる客観的状況のある場所」<sup>(4)</sup>、あるいは、「不特定多数の人や車両が自由に通行できる場所として供され、現に不特定多数の人や車両が自由に通行している場所」という判示にみられるように、一般交通利用の「可能状態」の要素と併せて、一般交通利用の客観的な「事実状態」の要素を重視している裁判例が多くみられる。

本判決も、一般交通場所の意義について、「不特定の自動車や人が自由に通行することが認められており、かつ、客観的にも、上記の者の交通の用に供されている場所」と判示しており、一般交通利用の「可能状態」と併せて「事実状態」を重視している近時の下級裁判所の裁判例の流れに沿うものである。

② 学説の状況 他方、学説においても、一般交通場所の意義について、従来、「不特定多数の者が自由に往来することのできる場所」<sup>(6)</sup>、「不特定の人や車が自由に通行することができる場所」という論述にみられるように、単に



不特定多数の人・車両が自由に通行できるという一般交通利用の「可能状態」の要素を重視した定義がなされていたが、近時、「不特定の人や車が自由に通行することが認められ、かつ、客観的にみて、これらの者の交通の用に供されている場所」<sup>(8)</sup>、「それが一般交通の用に供され開放され、しかも一般交通の用に客観的にも使用されている場所」<sup>(9)</sup>、あるいは、「私有地、公有地の別なく、また、一般的な道としての体裁の存否にかかわらず、不特定の人や車が自由に通行することができ、かつ、その実態のある場所」<sup>(10)</sup>などの論述にみられるように、一般交通利用の「可能状態」の要素と併せて、現実の不特定多数の人・車両が自由に通行しているという、一般交通利用の客観的な「事実状態」の要素を重視した定義が顕著になっており、その点では判例の流れとも呼応しているといえる。

## (2) 一般交通場所の要素

一般交通場所と認められるための要素をめぐっては、一般に、①道路としての形態性、②一般交通への公開性、③一般交通利用の客観性、及び、④法的規制の統一性、の四つの要素を軸に論述されることが多い<sup>(11)</sup>。

① 道路としての形態性 まず、道路としての形態性について、「道路」とするためには、ある程度客観的に道路路としての形態を備えている必要があるとする形態必要説も主張されている<sup>(12)</sup>。これに対し、道交法の「その他の場所」の法文言から見て道路としての形態を要求する文理上の必然性はないこと、社会通念上「道路」と呼ぶにはふさわしくない形態の場所であっても、現実の不特定多数の人・車両が通行している客観的な事実状態が認められれば道交法の目的である交通の安全・円滑のために規制を加える必要があることなどを根拠に、道路としての形態を有することを要しないとする形態不要説が現在の通説である。そのため、広場、空き地、公園、大学の構内、神社仏閣の境内、河川敷なども「道路」となりうる<sup>(13)</sup>とされている。

判例においては、一般交通場所として、「道路としての形態を備えていること（形態性）」を明確に要求した判決<sup>(14)</sup>、

コンビニエンスストア敷地内駐車場の通路部分が道路交通法二条一項一号に

いう「道路」に当たるとされた事例（関 哲夫）

道路の形態性が必要であることを前提にして事実を認定している判決<sup>(15)</sup>、さらに、道路の形態性に言及した判決<sup>(16)</sup>なども存在するが、「必ずしも道路としての形態を完備していることを要しない」とする裁判例<sup>(17)</sup>が多い。すなわち、判例の傾向としては、道路の形態性を不要とする形態不要説が主流であると考えられ、現に、学童その他一般公衆の多数が出入する小学校校庭<sup>(18)</sup>、私有工場敷地内の空き地<sup>(19)</sup>、市道上に設置された公衆便所に通じる旧国鉄管理の空き地<sup>(20)</sup>、工場建設用地に予定されていた海岸埋立地<sup>(21)</sup>なども、現実に不特定多数の人・車両が自由に通行している客観的な事実状態が認められる限り、道路と認定されている。ただし、その場所の全域が道路とされるのではなく、現実に不特定多数の人・車両の交通の用に供されていることが客観的に識別できる部分が道路となると解されている<sup>(22)</sup>。

思うに、道交法の「一般交通の用に供するその他の場所」という法文言言からいっても、道路性にとって重要なのは、その形態性でないことは明らかである。むしろ、現実にその場所を不特定多数の人・車両が自由に通行しているという客観的な事実状態が重要なのであり、その意味で、道路の形態性を不要とする形態不要説が妥当である。

② 一般交通への公開性 次に、一般交通への公開性についてであるが、一般に、不特定多数の人・車両が自由に通行できる場所は一般交通場所であると認められることが多いであろう。また、その場所の通行について一定の制限・条件が付されていても、それによって直ちに一般交通場所であることが否定されるわけではないであろう。たとえば、守衛・ガードマン等による制限・条件がきわめて厳格である場合には公開性が消失するため一般交通場所とは認められないであろうが、その制限・条件が緩く、守衛・ガードマン等も案内人・象徴的見張り人としての存在にすぎず、現に不特定多数の人・車両が比較的自由に通行している場合には、公開性が顕著であるので一般交通場所と認めるのが相当である。すなわち、道路か否かは、交通の制限・条件の強度、つまり管理権行使の徹底の度合いと事実上の通行・利用状態との相関関係で決定されると解されている<sup>(23)</sup>。というのは、道路が不特定多数の人・車両が自由に

通行する場所として道交法の規制対象とされるのは、その場所での通行の方法等を自由に放任しておく交通安全の確保等に支障が生じるからであり、したがって、管理者によって交通安全の確保等が充分に行われている場所については、道路に含めて道交法の規制対象にする必要がないという考慮が働いていると説明されている。<sup>(24)</sup>

この管理権行使の徹底の度合いと事実上の通行・利用状態との相関関係については、二つの論理を考えることができる。第一は、管理者の管理業務が充分に行われているときは、道交法によって交通の安全確保を図る必要がないので道路性は否定されるが、管理者の管理業務が充分に行われていないときは、その場所の交通の安全確保のため道交法の規制を及ぼす必要があるので道路性が肯定されるという論理である。<sup>(25)</sup> この論理によると、管理権行使の徹底の度合いを基点にして管理者の管理業務の充分性を判断するけれども、道路性の判断にとって重要なのは「道交法の規制の必要性」ということになる。したがって、事実上の通行・利用状態は、管理権行使の徹底の度合いや、管理者の管理業務の充分性を判断する際に相関的に考慮される資料にすぎないことになる。しかし、この論理のように、管理権行使の徹底の度合いを「道交法の規制の必要性」に直接結びつけて道路性を判断するのは妥当ではないであろう。そうした論理を肯定すると、規制の必要性を過度に重視する判断に陥りやすいため、「一般交通利用の客観性」の判断を弛緩させ、規制範囲の拡大を招く危険があるだけでなく、道交法にいう「一般交通の用に供するその他の場所」の法文言に抵触する危険もある。そこで、管理権行使の徹底の度合いと事実上の通行・利用状態との相関関係については、第二に、その場所の通行に関する管理者の制限・条件が厳格であればあるほど不特定多数の人・車両の通行が強く制限されるので、公開性が否定され、道路性が否定されるが、管理者の制限・条件がそれほど厳格でなく、不特定多数の人・車両の通行が比較的自由になされているときには、公開性はきわめて強いといえるので、道路性が肯定されるという論理がありうる。<sup>(26)</sup> この論理によると、管理権行使の徹底の度合いを考慮して通行の制限・条件の寛厳・強

コンビニエンスストア敷地内駐車場の通路部分が道路交通法二条一項一号に  
いう「道路」に当たるとされた事例（関 哲夫）

弱を判断するけれども、道路性の判断にとって重要なのは「事実上の通行・利用状態」ということになる。したがって、管理権行使の徹底の度合いや、通行の制限・条件の寛厳・強弱は、現実には不特定多数の人・車両が自由に通行しているか否かを判断する際に相関的に考慮される資料にすぎないことになる。

思うに、道路性の判断にとって重要なのは客観的な事実状態である。管理権行使の徹底の度合いや、通行の制限・条件の寛厳・強弱は、客観的な事実状態を判断する際の相関的な考慮事情と位置づけるべきであり、その意味で、後者の第二の論理が合理的であると考える。

③ 一般交通利用の客観性 さらに、一般交通利用の客観性について、学説は、これを「客観性・継続性・反復性<sup>27)</sup>」としたり、あるいは客観性をさらに「現実性・継続性・反復性<sup>28)</sup>」に分析したりして、論者により相違がみられる。しかし、当該場所の道路性が認められるためには、一般交通に利用されていることが現実の状態であるばかりでなく、その状態が多少とも継続的で反復的であるという意味で客観性を具えていなければならないとする点で、学説は一致している。しかも、この要素は客観的な事実状態を意味するものであるため、たとえば、広大な空き地の所有者・管理者がその土地への一般の人・車両の通行を認める意図を有していたにもかかわらず、現実には誰も通行していない場合や、一般の人・車両が通行したという事実が存在したが、それがたまたま一回にすぎず、継続的・反復的な通行があるとは認められない場合には、その場所は道路とはいえないとされる。逆にたとえば、広大な空き地の所有者・管理者がその土地への立入りを禁止する掲示を設置していたにもかかわらず、それがまったく守られず、一般の人・車両が反復継続して通行していた場合には、その場所は道路と認められるとされる。<sup>30)</sup> 判例においても、この一般交通利用の客観性の要素は重視されており、現に一般公衆・車両等の交通の用に供されているとみられる客観的な事実状態が認められる限り、小学校校庭<sup>31)</sup>、私有工場の敷地内の空き地<sup>32)</sup>・私人の宅地内の一部、海岸埋立地<sup>34)</sup>、宅地内の袋地<sup>35)</sup>、

パチンコ店の来客用駐車場のうち駐車位置区画線のない通路部分、文化住宅の間にある袋路地、コンビニエンスストアの来客用駐車場、飲食店の来客用駐車場の中央部分なども道路性が肯定されている。<sup>(36)</sup>

思うに、現実には不特定多数の人・車両が自由に通行している客観的な事実状態が存在しているという一般交通利用の客観性は、道交法二条一項一号にいう「一般交通の用に供するその他の場所」に当たるときの事実的要素である。そして、この要素の存在が認められるためには、一般交通に利用されているという事実状態が現実には存在するという意味で「現実性」の要件が必要であるばかりでなく、その事実状態が反復継続的であればならないという意味で「反復継続性」の要件も必要である。これらの「現実性」・「反復継続性」という部分要件を統括するものとして、一般交通利用の客観性という要素を措定することも許されるであろう。

④ 法的規制の統一性 最後に、法的規制の統一性についてであるが、ある場所が、「一般交通の用に供するその他の場所」とされて「道路」とされた以上、原則として、道交法上の各種の法的規制が加えられることになるのが原則である。換言すると、道交法上の道路は全体を統一的に解釈する必要がある、ある場所が道交法のある条文との関係では道路となり、別の条文との関係では道路ではないというような不合理な帰結にいたらないようにする必要があるとされている。<sup>(40)</sup> このいわゆる法的規制の普遍性・一般性を一貫すると、たとえば無免許運転（六四条）の擬律に關して小学校の校庭を道路と解すると、その小学校の校長は運動会等でその校庭を使用する場合には、所轄警察署長の道路使用許可（七七条）を受けなければならないという不都合が生じるので、その場所の道路性を否定するという解釈が主張されることになる。

しかし、近時、ある場所が道路と認められた場合でも、道交法の一部の規定が例外的に適用されないという結果が生じるのは当然であって不合理なことではないとする見解が有力となりつつある。この見解によると、道交法の「た

コンビニエンスストア敷地内駐車場の通路部分が道交法二条一項一号に  
いう「道路」に当たるとされた事例（関 哲夫）

いての条文は、ごく一般的典型的な道路を想定して書かれているため、想定外の特殊な場所であてはめが不都合となるのは当然」であり、「あてはめが不都合な条文は、適用できないというよりも、『適用して間擬する実益がない』だけのこと」であって、「例外的に道路交通法の一部の規定が適用されないという結果」が生じているにすぎないとする。<sup>(41)</sup>すなわち、「もともと、学校の校庭や工場の敷地などは一般交通の用に供する場所として設けられたものではない」のであるから、「そのような場所で運動会を行ったり、工事をしたり、工作物を設ける場合に使用の方法や形態等について警察署長の許可を得なくても道路交通の安全や円滑をそこなうおそれはなく、七七条の適用等は必要がない」けれども、「六四条（無免許運転の禁止）や六五条（酒気帯び運転等の禁止）の規定などは、当該場所が現に公衆の通行の用に供されている以上その交通の安全を図るためその適用が必要とされる」からであると説明される。<sup>(42)</sup>

思うに、この法的規制の統一性は、道路性の要素というよりは、道路概念の射程範囲、法文言の解釈・適用の一貫性の問題、より広く捉えれば、同一刑罰法規内での一貫した体系的解釈と条文ごとの目的論的・機能的解釈との相克の問題といえる。この問題について私見を述べるならば、法律、とりわけ刑罰を背景にもった刑罰法規の場合、厳格解釈の要請からも、国民の予測可能性からも、全体を统一的に解釈するのが合理的である。<sup>(43)</sup>学校の校庭を例にとり、学校の校庭が無免許運転の禁止（六四条）の擬律との関係で道路と認められた場合、その場所で運動会等を行うとき、学校長がいちいち所轄警察署長の許可を受けなければならない（七七条）とするのはたしかに不合理である。そこで、条文ごとに道路概念を相対化して、学校の校庭は無免許運転の禁止（六四条）との関係ではたしかに道路であるが、道路使用の許可（七七条）との関係では道路でないとして解釈することは可能であろう。しかし、このような「道路概念の相対化」説は、道交法における道路の定義規定（二条一項一号）の存在を無にするものであるし、国民の予測可能性を害するだけでなく、「同一文言は同一に解釈すべし」という法体系内の一貫性の要請にも反し、法的安定性を害

することになるう。

また、すでに紹介したように、学校の校庭の場合、その場所で運動会等を行うについて警察署長の許可を得なくても道路交通の安全や円滑をそこなうおそれなく、「適用して間擬する実益」がないので七七条（所轄警察署長の道路使用許可）を適用する必要はないが、当該場所が現に公衆の通行の用に供されており、その「交通の安全」を図る必要がある以上、六四条（無免許運転の禁止）や六五条（酒気帯び運転等の禁止）の規定などは適用する必要があるのである<sup>(44)</sup>とする見解も主張されている。この見解は、一方で、道路概念を統一的に解釈することにより法体系内の一貫性や法的安定性の要請に応えらるとともに、他方で、道交法における各種規制の趣旨・目的を考慮することにより条文の相対的適用を認め、妥当な結論を得ようとするものであり、この見解において条文の相対的適用を左右しているのは、「道路交通の安全・円滑を図る必要性」である。たしかに、このような「条文適用の相対化」説の解釈方法はきわめて魅力的ではあるが、いかにも技巧的で便宜的であるといわざるを得ない。また、この見解が重視する「道路交通の安全・円滑を図る必要性」という基準は、結局は「道交法による規制の必要性」に帰着するのであって、規制の必要性を重視して規制範囲の拡大を招く危険があるだけでなく、やはり、道交法における道路の定義規定（二条一項一号）の存在を無にするものである。この見解の論者は、根拠として、道交法の「たいていの条文は、ごく一般的典型的な道路を想定して書かれているため、想定外の特殊な場所であってはめが不都合となるのは当然」であり、あてはめが不都合な条文は、「例外的に道路交通法の一部の規定が適用されないという結果」が生じているにすぎないとする<sup>(45)</sup>。しかし、そうした想定外の特殊な場所へのあてはめが不都合となるような事態が放置されたとしたら、それは立法者の怠慢であるといわざるを得ないのであり、そうした事態は、むしろ立法的手当によって処理するのが筋であるう。

## 3 私見及び本判決の検討

## (1) 私見

私見によれば、ある場所が道交法二条一項一号における「一般交通の用に供するその他の場所」としての道路に当たるかどうかを判断する際には、まず第一に「一般交通の場所としての目的機能」の要素を、次に第二に「一般交通の場所としての事実的機能」の要素を検討する必要があると考える。<sup>(46)</sup>

① 一般交通利用の目的機能性　まず「一般交通の場所としての目的機能」の要素であるが、ここでは、道交法二条一項一号が「一般交通の用に供する」と規定しており、「一般交通の用に供している」と規定してはいないことに留意する必要がある。すなわち、ある場所が「道路」と認められるためには、その場所が不特定多数の人・車両の交通の場所として設置されていること、換言すると、その場所が一般交通の場所としての目的機能をもって設置されていることを要するのであり、これを「一般交通利用の目的機能性」と称しておきたい。たとえば、開店営業中のデパートやスーパーマーケットは広く顧客に開放されて、不特定多数の人が自由に往来している事実は認められるが、そこは一般交通の場所として設置されているわけではなく、その限りで一般交通利用の目的機能は稀薄であり、それらを道路と解することはできない。これに対し、公園の道や地下街の通路はそもそも専ら一般交通の場所として設置され、その限りで一般交通利用の目的機能を有しているだけでなく、広く一般公衆に開放されており、現に不特定多数の人が自由に往来している事実が認められるときは、それらを道路と解することができるのである。

② 一般交通利用の事実的機能性　次に、「一般交通の場所としての事実的機能」の要素であるが、これは、ある場所が「道路」と認められるためには、その場所が現に不特定多数の人・車両が自由に往来している事実が存在し



ていること、換言すると、現に不特定多数の人・車両の交通の場所としての事実状態が存在していることを要求するものである。これは、先に、一般交通場所と認められるための要素の一つである「一般交通利用の客観性」の要素に相応するものであり、これを「一般交通利用の事実的機能性」と称しておきたい。

この「一般交通利用の事実的機能性」の要素は、不特定多数の人・車両が自由に通行することができるという一般交通利用の「可能状態」ではなく、その場所を現実(4)に不特定多数の人・車両が自由に通行しているという一般交通利用の客観的な「事実状態」を問題とするものであり、たとえば、「掲示などで部外者の立入りを禁止し、さらに守衛を入口に置いていても、それが守られずに、一般交通が反復、継続して行われている場合は、事実上その用に供されていることになり、道路になり得る」のである。この場合、一般交通利用の可能状態に関わる事情は、一般交通利用の事実的機能性を判断する際の考慮事情の一つと位置づけられることになる。しかも、道路性の判断において重要なのは、道路の形態性それ自体ではなく、現実(4)に不特定多数の人・車両が自由に通行している客観的な通行・利用の事実状態である。ただ、道路の形態性が結果的に一般交通利用の事実的機能性に影響を与える場合があり得る。しかし、その場合でも、道路の形態性それ自体が考慮されるのではなく、それが一般交通利用の事実的機能にどのような影響を与えたかという観点から考慮されるのである。また、管理権行使の徹底の度合いや、通行の制限・条件の寛厳・強弱も、一般交通利用の事実的機能性を判断する際の相関的な事情として考慮されることにも注意する必要がある。

このような一般交通利用の事実的機能性が認められるためには、先に考察したように、一般交通に利用されていることが現実の事実状態であるという「現実性」の要件が認められるだけでなく、その事実状態が多少とも反復継続的であるという「反復継続性」の要件が認められる必要があるのである。

③ 一般交通利用の目的的機能性と事実的機能性との関係　このように、ある場所が道交法二条一項一号におけ

コンビニエンスストア敷地内駐車場の通路部分が道路交通法二条一項一号に  
いう「道路」に当たるとされた事例（関 哲夫）

る「一般交通の用に供するその他の場所」としての道路性を認められるためには、まず第一に「一般交通の場所としての機能」の要素として、その場所が一般交通の場所としての目的的功能をもって設置されているという「一般交通利用の目的的功能性」を具備し、次に第二に、「一般交通の場所としての事実的功能」の要素として、現に不特定多数の人・車両の交通の場所としての事実状態が客観的に存在しているという「一般交通利用の事実的功能性」を具備していなければならない。前者は道路性における目的的功能の要素であり、道路性の必要条件であるのに対し、後者は道路性における事実的功能の要素であり、道路性の充分条件であると解することもできよう。そして、後者の具体的な要件として、「現実性」と「反復継続性」の下位要件が必要なのである。

さて、ここで、一般交通利用の「目的的功能性」と「事実的功能性」との関係について一言触れておきたい。一般交通利用の「目的的功能性」は、ある場所が不特定多数の人・車両の交通の場所として設置されて、一般交通の場所としての目的的功能を有していることを要求する要素であり、ある場所の本来的な設置の目的・機能を確認する要素である。これに対し、一般交通利用の「事実的功能性」は、ある場所を現に不特定多数の人・車両が自由に往来しており、一般交通の場所としての事実的功能を有していることを要求する要素であり、ある場所の現実の役割・機能を確認する要素である。前者の一般交通利用の「目的的功能性」は、ある場所の道路性が肯定されるための出発点となる目的規定的な要素であるのに対し、後者の一般交通利用の「事実的功能性」は、その場所の道路性が肯定されるための指標点となる事実規定的な要素である。したがって、ある場所が、一般交通利用の目的的功能性の面で道路性が肯定されたとしても、一般交通利用の事実的功能性の面で道路性が否定されるという場合もありうる。

すなわち、この一般交通利用の「目的的功能性」と「事実的功能性」については、四つの組合せを想定することができる。第一は、ある場所の一般交通利用の目的的功能性が肯定されるとともに、一般交通利用の事実的功能性も肯

定される場合（例…一般交通利用の道路として設置された場所が、現に一般交通利用の道路として利用されている場合）であり、この場合は、道路性が認められる典型的な場合であり、その場所は疑問の余地なく道路性が肯定されることになる。次に第二は、ある場所の一般交通利用の目的機能性は肯定されるけれども、一般交通利用の事実的機能が否定される場合（例…一般交通利用の道路として設置された場所が、一般交通利用の道路としてはまったく利用されていない場合）であり、この場合は、その場所は道路性が肯定されないことになる。さらに第三は、ある場所の一般交通利用の目的機能性は否定されるけれども、一般交通利用の事実的機能が肯定される場合（例…一般交通利用の道路として設置されたのではない場所が、現に一般交通利用の道路として利用されている場合）であり、この組合せが最も判断に困難を伴う。この場合は、その場所につき当初に設定された目的機能性（一般交通利用の目的以外の目的機能性）を消失させるほどに「一般交通利用の事実的機能性」が顕著となり、当初の目的機能性が消失していると認めるのが相当である場合には道路性が認められるが、そうでない場合には道路性は否定されることになる。そして第四は、ある場所の一般交通利用の目的機能性が否定されるとともに、一般交通利用の事実的機能性も否定される場合（例…一般交通利用の道路として設置されたのではない場所が、現に一般交通利用の道路としても利用されていない場合）であり、この場合は、道路性が認められない典型的な場合であり、その場所は疑問の余地なく道路性は否定されることになる。

(2) 本判決の検討——駐車場の「道路性」——

駐車場は、一般に、区画線により車両等の駐車スペースを明示した駐車区画部分（駐車スペース部分）と、車両等が駐車するために通行する通路部分（車路部分）とに分けられる。

駐車場の道路性に関する裁判例では、駐車場の駐車区画部分と通路部分とを分けることなく一体のものとして把握

したものと、駐車区画部分と通路部分とを分けたものが存在する。前者を「一体説」と称し、後者を「分割説」と称しておく。

① 一体説　まず、駐車場の駐車区画部分と通路部分とを分けることなく一体のものとして把握する一体説には、駐車場全体の道路性を肯定したものと否定したものとがある。

まず、駐車場の駐車区画部分と通路部分とを分けることなく一体のものとして把握し、かつ、駐車場全体の道路性を肯定したものととして、たとえば、平成一三年の東京高裁判決<sup>(48)</sup>がある。この高裁判決は、コンビニエンスストアの来客用駐車場について、「どこからでも出入りが可能であって、上記店舗の利用客のみならず、本来周囲の道路を利用すべき車、自転車、歩行者なども多数通行しており、その中には直近の交差点の信号待ちを回避しようとして同駐車場内を通行するものも少なくないという状況が認められ、『一般交通の用に供するその他の場所』として道路交通法上の道路に当たると判示した。

他方、駐車場の駐車区画部分と通路部分とを分けることなく一体のものとして把握する点では同様であるが、駐車場全体の道路性を否定したものととして、たとえば、昭和四六年の最高裁決定<sup>(49)</sup>がある。この最高裁決定は、本件県営「駐車場は、公道に面する南側において約一九・六米、川に接している北側において約一四・一米、南北約四七米のくさび型の全面舗装された広場であって、そのうち東側および西側部分には、自動車一台ごとの駐車位置を示す区画線がひかれ、南側入口には、県立無料駐車場神奈川県と大書された看板があって、その広場の全体が自動車の駐車のための場所と認められるところであるから、駐車位置区画線のない中央部分も、駐車場の一部として、該駐車場を利用する車両のための通路にすぎず、これをもって道路交通法上の道路と解すべきものではない。ホテルなどの利用客等のうちには、右駐車場を通行する者があるとしても、それはたまたま一部の者が事実上同所を利用しているにすぎ

ず、これによって右駐車場中央部分が、一般交通の用に供する場所となるわけのものではない」と判示した。<sup>(50)</sup>

② 分割説 これに対し、駐車場の駐車区画部分と通路部分とを分割して考察する分割説には、通路部分についてのみ道路性を肯定するものが存在するだけである。たとえば、昭和四五年の東京高裁判決は、「県営駐車場内の一部であり、丁川によって行き止まりとなっており、また入口に前記のような表示板が立っていても、別段管理人もおかれておらず、少くとも本件駐車場内の中央通路部分は不特定の人や車両が自由に通行できる状態になっており、現にそのように通行利用されていたものと認められるから、右にいう道路に該当する」と判示し、昭和五六年の名古屋高裁判決は、パチンコ店・喫茶店に付属する駐車場につき、「なるほど本件駐車場のうち駐車位置を示す区画線によって仕切られた各部分は、これを前記『一般交通の用に供するその他の場所』ということが困難であり、これを道路と認めるべきではないが、駐車位置区画線のない通路部分は、同駐車場の一部としてこれを利用する車両のための通路にあるにとどまらず、現に不特定多数の人ないし車両等が自由に通行できる客観的状况にあると認められるから、前記『一般交通の用に供するその他の場所』に包含され、したがって、道路交通法にいわゆる『道路』に該当する」と判示し、また、平成一四年の大阪高裁判決は、「本件駐車場中央部分は、単に駐車のための場所というには止まらず、本件各区画とは独立して、本件各区画に駐車する不特定多数の自動車及びこれに乗車する者の通行する場所として道路に当たると評価すべきである」と判示した。

③ 本判決 本件に関する平成一七年の東京高裁判決は、「本件駐車場の通路部分については、不特定の自動車や人が自由に通行することが認められており、かつ、客観的にも、上記の者の交通の用に供されている場所といえるから、道路交通法二条一項一号にいう『一般交通の用に供するその他の場所』に該当するといえる」と判示しており、駐車場の駐車区画部分と通路部分とを分割して考察する分割説に立ち、通路部分についてのみ道路性を肯定している。

本件の場所は、本判決も認定しているように、コンビニエンスストア店舗建物に付属し、専らコンビニエンスストアを利用する客のための駐車場である。したがって、先に考察した、一般交通利用の「目的的功能性」と「事実的功能性」との四つの組合せのうち、第三の組合せ、すなわち、ある場所の一般交通利用の目的的功能性は否定されるけれども、一般交通利用の事実的功能性が肯定される場合に当たることが問題となる類型ということになる。

本判決は、本件駐車場通路部分及び車道との境でガードパイプ・縁石の二か所の切れ目のいずれかを通過していく自動車があるのであるから、「本件駐車場の通路部分については、不特定の自動車や人が自由に通行することが認められており、かつ、客観的にも、上記の者の交通の用に供されている場所といえるから、道路交通法二条一項一号にいう『一般交通の用に供するその他の場所』に該当するといえる」と判示している。しかし、本判決の認定するような事実があったとしても、本件駐車場は、その通路部分も含めて、当初に設定された「駐車のための場所」という目的的功能性を消失してしまうほどに「一般交通利用の事実的功能性」が顕著となっているため当初のその目的的功能性が変質してしまっていると認めるのが相当である場合とは解せられない。たしかに本判決が認定するように、本件駐車場の通路部分の一部は、不特定の人・車両が自由に通行することができたし、現に不特定の人・車両が自由に通行していた事実も認められるようであるが、しかし、その事實は本件駐車場の通路部分の一部にのみ認められるにすぎないこと、その一部と本件駐車場の他の通路部分とを画然と区別できるような状態にはなっていないことが、また、そもそも通路部分も「駐車場の一部として、該駐車場を利用する車両のための通路にすぎず」、<sup>(54)</sup> 通路部分と駐車区画部分とを分割して判断するのは妥当ではないことなどを考慮すると、本件駐車場が「駐車場」としての目的的功能性を消失してしまったとはおよそ考えられず、したがって、その通路部分も含めて本件駐車場は道交法上の道路とは解せられないのである。

なお、本件の原判決は、本件事故は駐車区画部分で発生したものが、本件駐車場通路部分における被告人の過失を伴う被告人車両の交通に起因するものであったと認定したが、その根拠として、被告人は、被告人車両を本件駐車場通路部分に停止し、その場で数回切り返しつつ、本件駐車区画に後退させ、本件事故を発生させたこと、その際、被告人車両後方左右の安全確認という業務上の注意義務を怠ったことをあげている。これに対し、本判決は、「被告人は、通路部分において、二回切り返しを行ったことが認められるが、その後は、後退して駐車区画に進入し、本件事故に至ったものである」から、本件事故は駐車区画部分における事故であって、「それを、通路部分における被告人車両の交通に起因した事故であると認めることは相当でない」とした。私見によれば、本件の駐車場について、駐車区画部分と通路部分はいずれも一体として駐車場を構成しており、いずれも道交法上の「道路」とは認められないと解するを相当とするので、このような論点は生じない。しかし、この点について一言すれば、「道路」外における事故に道交法が適用されるのは、「道路」における被告人車両の交通に起因する「事故」といえる場合であるが、それは、本件に即していえば、「道路」において業務上の注意義務を怠ったことが「道路」外における事故の直接の原因になっている場合であることを要するであろう。

(1) 道路交通法実務研究会編『図解道路交通法』(二〇〇五年)二頁以下。

(2) 最判昭44・7・11裁判集刑一七二号一五一頁、判例時報五六二号八〇頁、判例タイムズ三三七号三五二頁。

(3) 東京高判昭37・7・30東高時報一三卷七号二〇四頁、判例タイムズ一三五号七三頁、大阪高判昭39・5・6大阪高裁判事裁判速報昭三九年四頁、静岡地判昭44・12・4刑裁月報一卷二二号一一五三頁、東京高判昭45・6・3判例タイムズ二五五号二九一頁、奈良地判平6・3・2訟務月報四一卷四号六六五頁(ただし、国家賠償請求事案)。

(4) 仙台高判昭38・12・23高刑集一六卷九号八二頁、判例タイムズ一五九号一七一頁。

コンビニエンスストア敷地内駐車場の通路部分が道路交通法二条一項一号に  
いう「道路」に当たるとされた事例(関 哲夫)

- (5) 大阪高判平14・10・23判例タイムズ一一二二一、二二一頁。
- (6) 木宮高彦Ⅱ戸谷敏夫『道路交通取締法規の研究』(一九五六年)八頁。
- (7) 東京地方検察庁交通部研究会編『道路交通法事典』(三訂版・一九八八年)二六頁、宮崎清文『注解道路交通法』(新版・一九九二年)二九頁、道路交通法実務研究会編・前掲注1文献・四頁。
- (8) 平野龍一Ⅱ佐々木史朗Ⅱ藤永幸治編『注解特別刑法第一卷交通編(1)・道路交通法』(第二版・一九九二年)三三頁(東川1)。
- (9) 道路交通執務研究会編著『執務資料道路交通法解説』(二訂版・二〇〇八年)六頁。
- (10) 警察庁交通局交通企画課編『道路交通法ハンドブック』(一九七三年)一〇五頁。
- (11) 警察庁交通局交通企画課編・前掲注10文献・一〇五頁以下、錦織聖「一般交通の用に供するその他の場所」研修六二三号(二〇〇〇年)一二六頁以下、道路交通執務研究会編著・前掲注9文献・七頁以下、道路交通法実務研究会編・前掲注1文献・四頁以下など。
- (12) 宮崎清文・前掲注7文献・二九頁、道路交通法研究会編著『最新注解道路交通法I』(二〇〇六年)一八頁。
- (13) 横井大三Ⅱ木宮高彦『註釈道路交通法』(一九六一年)二八頁、警察庁交通局交通企画課編・前掲注10文献・一〇五頁、法曹会編『例題解説道路交通法』(改訂版・一九七六年)四五頁、東京地方検察庁交通部研究会編・前掲注7文献・二六頁、平野龍一Ⅱ佐々木史朗Ⅱ藤永幸治編・前掲注8文献・三六頁(東川一)、宮崎清文・前掲注7文献・二九頁、平沢秀人「道路交通法入門(1)」研修五九八号(一九九八年)九四頁、錦織聖・前掲注11文献・一二七頁、本田稔「道路交通法について」一般交通の用に供するその他の場所の意義」法学セミナー五七六号(二〇〇二年)一二七頁、道路交通法実務研究会編・前掲注1文献・四頁以下、道路交通法研究会編著・前掲注12文献・一八頁、道路交通執務研究会編著・前掲注9文献・七頁。
- (14) 前掲奈良地判平6・3・2訟務月報四一卷四号六六五頁。
- (15) 東京高判昭46・1・19刑裁月報三卷一号六頁、判例タイムズ二六三三三、三五九頁。
- (16) 東京高判昭49・8・6高裁刑事裁判速報昭四九年二〇四〇頁。
- (17) 前掲東京高判昭37・7・30東高時報一三卷七号二〇四頁、判例タイムズ一三五号七三頁、前掲大阪高判昭39・5・6大阪高裁刑事裁判速報昭三九年四頁、福岡地裁直方支部判昭41・7・22下刑集八卷七号一〇九一頁、前掲東京高判昭45・6・3



判例タイムズ二五五号二九一頁。

(18) 高松高判昭27・3・29高刑集五卷三号四四二頁。

(19) 東京高判昭28・4・27高刑集六卷四号五二〇頁。

(20) 大阪高判昭35・4・16大阪高裁判事裁判速報昭三五年二〇頁。

(21) 前掲東京高判昭37・7・30東高時報一三卷七号二〇四頁、判例タイムズ一三五号七三頁。

(22) 平野龍一||佐々木史朗||藤永幸治編・前掲注8文獻・三六頁〔東川一〕、錦織聖・前掲注11文獻・一二七頁、道路交通法実務研究会編・前掲注1文獻・四頁、道路交通執務研究会編著・前掲注9文獻・七頁。

(23) 警察庁交通局交通企画課編・前掲注10文獻・一〇六頁、平野龍一||佐々木史朗||藤永幸治編・前掲注8文獻・三五頁〔東川一〕、道路交通法実務研究会編・前掲注1文獻・四頁、道路交通執務研究会編著・前掲注9文獻・九頁。

(24) 平野龍一||佐々木史朗||藤永幸治編・前掲注8文獻・三四頁〔東川一〕、錦織聖・前掲注11文獻・一二六頁、道路交通執務研究会編著・前掲注9文獻・九頁。

(25) 平野龍一||佐々木史朗||藤永幸治編・前掲注8文獻・三四頁〔東川一〕、錦織聖・前掲注11文獻・一二六頁。

(26) 平沢秀人・前掲注13文獻・九六頁、道路交通法実務研究会編・前掲注1文獻・四頁、道路交通執務研究会編著・前掲注9文獻・九頁。

(27) 警察庁交通局交通企画課編・前掲注10文獻・一〇六頁、道路交通執務研究会編著・前掲注9文獻・七頁以下。

(28) 東京地方檢察庁交通部研究会編・前掲注7文獻・二九頁、道路交通法実務研究会編・前掲注1文獻・四頁。

(29) 東京地方檢察庁交通部研究会編・前掲注7文獻・二九頁、道路交通法実務研究会編・前掲注1文獻・七頁、道路交通執務研究会編著・前掲注9文獻・八頁。

(30) 錦織聖・前掲注11文獻・一二七頁。

(31) 前掲高松高判昭27・3・29高刑集五卷三号四四二頁。

(32) 前掲東京高判昭28・4・27高刑集六卷四号五二〇頁。

(33) 前掲最判昭44・7・11裁判集刑一七二号一五一頁、判例時報五六二二八〇頁、判例タイムズ二三七号二五二頁。

(34) 前掲東京高判昭37・7・30東高時報一三卷七号二〇四頁、判例タイムズ一三五号七三頁。

コンピニエンストア敷地内駐車場の通路部分が道路交通法二条一項一号に

いう「道路」に当たるとされた事例(関 哲夫)

四五

- (35) 前掲東京高判昭46・1・19刑裁月報三卷一頁六頁、判例タイムズ二六三三九五九頁。
- (36) 名古屋高判昭56・7・14刑裁月報二三卷六〇七頁四四二頁。
- (37) 大阪高判昭62・10・27判例時報二二六三九四九頁、判例タイムズ六六二二五二二頁。
- (38) 東京高判平13・6・12高裁判事裁判速報平一三年九二頁、判例時報一七七〇号一六〇頁。
- (39) 前掲大阪高判平14・10・23判例タイムズ一一二二二二二頁。
- (40) 横井大三〓木宮高彦・前掲注13文獻・二八〓二九頁、道路交通法実務研究会編・前掲注1文獻・四〓七頁。
- (41) 警察庁交通局交通企画課編・前掲注10文獻・一〇七頁、東京地方檢察庁交通部研究会編・前掲注7文獻・三四頁、錦織聖・前掲注11文獻・二二八頁。
- (42) 東京地方檢察庁交通部研究会編・前掲注7文獻・三四頁。
- (43) 関哲夫『刑法解釈の研究』(二〇〇六年)二八七頁以下。
- (44) 警察庁交通局交通企画課編・前掲注10文獻・一〇七頁、東京地方檢察庁交通部研究会編・前掲注7文獻・三四頁。
- (45) 東京地方檢察庁交通部研究会編・前掲注7文獻・三四頁、錦織聖・前掲注11文獻・二二八頁。
- (46) 「一般交通に用供するその他の場所」としての道路性について、私見は、以前は、「一般交通利用の機能性」と「一般交通利用の客観性」という用語をもって分析した。関哲夫「道路交通法における『道路』の意義について」『交通刑事法の現代的課題・岡野光雄先生古稀記念』(二〇〇七年)四〇一頁以下参照。しかし、本文で示したように、同じ一般交通利用の「機能性」に関する「目的側面」と「事実的側面」であることを明確にするために、「一般交通利用の客観性」を「一般交通利用の目的機能性」に、「一般交通利用の客観性」を「一般交通利用の事実的機能性」の用語に改めたい。
- (47) 平野龍一〓佐々木史朗〓藤永幸治編・前掲注8文獻・三五頁(東川一)。
- (48) 前掲東京高判平13・6・12高裁判事裁判速報平一三年九二頁、判例時報一七七〇号一六〇頁。
- (49) 最決昭46・10・27裁判集刑一八一〇二二頁。
- (50) 同様の結論を示すものとして、「右駐車場自体は必ずしも一般交通の用に供する場所とは断じ難い」(浦和地判昭56・11・15刑裁月報一三卷一〇〓一一号七五五頁)、「本件駐車場は、コンビニエンスストアであるセブンイレブンH店……の来客用の駐車場であると認められるから、本件駐車場が道路法二条一項に規定する道路又は道路運送法二条八項に規定する自動車

道に当たらないことは明らかである。そして、前記証拠……によっても、セブンイレブンの来客用駐車場であるという以外に本件駐車場の利用状況は明らかではなく、本件駐車場が一般交通の用に供されている場所であると認めらるに足りない」(東京高判平12・10・31高裁判事裁判速報平一二年二二五頁、判例時報一七四三号一五一頁)、飲食店を訪れる不特定の客の利用に供されている「本件駐車場は、専ら南方にある店舗の利用者が駐車場として用いるための場所であるといえ、それ以外の目的を有する車両や歩行者が通行する場所であるとは認められない。これらの事情にかんがみると、本件駐車場が道路交通法二条一項一号の『一般交通の用に供するその他の場所』であるとは認められないものと解される(駐車場区画線がない中央部分も、同区画線のある駐車スペースとの位置関係や広さなどからすると、駐車場としての利用のための通路にすぎず、その部分を独立して一般交通の用に供するその他の場所と認めることもできない。)(神戸地裁姫路支部判平14・5・17(前掲大阪高判平14・10・23の一審判決)。および、私人の経営する本件月極駐車場は「駐車場の契約者及びその関係者の車両や人が出入りするだけで、本件駐車場とは無関係な車両や人が通行することはほとんどなく、「その駐車区画の数からみても、駐車場内を通行する車両や人は極めて限定されており、車両や人が駐車場内を通行する頻度はかなり低いものと考えられ、このような場所に道路交通法上の規制を及ぼすべき必要性も認められない。したがって、被告人が自動車を運転した場所は、道路交通法二条一項一号の『一般交通の用に供するその他の場所』であるとは認められ」ない(東京高判平14・10・21東高時報五三卷九四頁、高裁判事裁判速報平一四年八八頁)、がある。

(51) 東京高判昭45・7・30刑裁月報二卷七号七三三頁、判例時報六一六号一三三頁、判例タイムズ二五四号二四五頁。

(52) 前掲名古屋高判昭56・7・14刑裁月報一三卷六〇七号四二二頁。

(53) 前掲大阪高判平14・10・23判例タイムズ一一二二二号二六一頁。

(54) 前掲最決昭46・10・27裁判集刑一八一号一〇二二頁。

〔註記〕

本稿の執筆にあたっては、二〇〇七年六月三〇日開催の特別刑法判例研究会において報告の機会を与えていただき、同研究会会員の方々に貴重なご教示をいただいた。記して心より謝意を表す。

コンビニエンスストア敷地内駐車場の通路部分が道路交通法二条一項一号に  
いう「道路」に当たるとされた事例(関 哲夫)