

# 市街地信号交差点での歩行者及び自転車の過失相殺評価について

堂柿栄輔<sup>1</sup>・築瀬範彦<sup>2</sup>

<sup>1</sup> 正員 北海学園大学教授 工学部社会環境工学科 (〒064-0926 札幌市中央区南 26 条西 11 丁目)  
E-mail: dohgaki@cvtl.hokkai-s-u.ac.jp

<sup>2</sup> 正員 足利工業大学教授 工学部都市環境工学科 (〒326-8558 足利市大前町 268-1)  
E-mail: yanase.norihiko@v90ashitech.ac.jp

本研究は、交通事故の誘発要因として、交通主体相互の過失相殺に注目し、その意識調査結果から事故の潜在的可能性を示すことを目的とした。土木工学の分野での交通事故研究は、交通条件や道路条件から、危険度及び事故率等を説明する統計的分析が主であったが、その目的は、道路事業の立場からの提案である。またこれらの研究は、事故原因を人間の誤信や過失に基ずくことを前提とするが、そもそも注意義務を意識しない、または意識しないと思われる交通主体による事故が社会問題化しており、これらの事故に対しては異なる観点からの調査研究が必要であると考えた。

*Key Words : traffic accident, pedestrian, negligence*

## 1. 研究の動機と背景

本研究は、交通事故の誘発要因として、交通主体相互の過失相殺に注目し、その意識調査結果から事故の潜在的可能性を示すことを目的とした。

土木工学の分野での交通事故研究は、1970年～1980年代を中心に主要ないくつかの研究成果<sup>1)～6)</sup>が報告されているが、近年はむしろ研究も減少の傾向にある。これらの研究は、交通条件や道路条件から、危険度及び事故率等を説明する統計的分析が主であったが、その目的は、道路事業の立場からの提案である。またこれらの研究は、事故原因を人間の誤信や過失に基ずくことを前提とするが、そもそも注意義務を意識しない、または意識しないと思われる交通主体に対しては異なる観点からの調査研究が必要である。

ここで既存研究及び参考資料を参考文献に示す。

1)～6)は土木学会論文集及び土木計画学研究の研究論文、7)～23)は交通事故に関する法律関係の解説書及び例規・実務書、24)～27)は交通警察の事故対策施策について、28)～58)は工学分野の論説・解説等である。

## 2. 過失相殺等について

### (1) 民法<sup>7)8)</sup>上の過失相殺

民法第722条に基づく過失相殺とは、損害の発生や拡大について被害者にも過失が認められる場合、加害者の支払うべき損害賠償の額を減ずることを言うが、民事交通訴訟では交通事故の類型別に過失相殺率の認定基準<sup>9)10)</sup>が示されている。例えば図-1は、市街地交差点での歩行者と自動車の事故例であるが、歩行者が赤信号、自動車が青信号での過失割合は、歩行者に60の過失を認めることとされている。同様に図-2は、自転車と自動車の事故であるが、この時自転車の過失は80となる。

### (2) 過失相殺の加算要素と減算要素

表-1に過失相殺の加算要素と減算要素を示す。例えば交差点の周辺が図-1の様な住宅・商店街では歩行者の過失は10減じられる。図中の歩行者の過失60は10減じられた値であり、減算前の基本値は70である。表-1から、歩行者の「集団横断」では過失は5～10減じられることがわかる。つまり「赤信号みんなで渡れば怖い」は法的には正しいのである。また図-2での自転

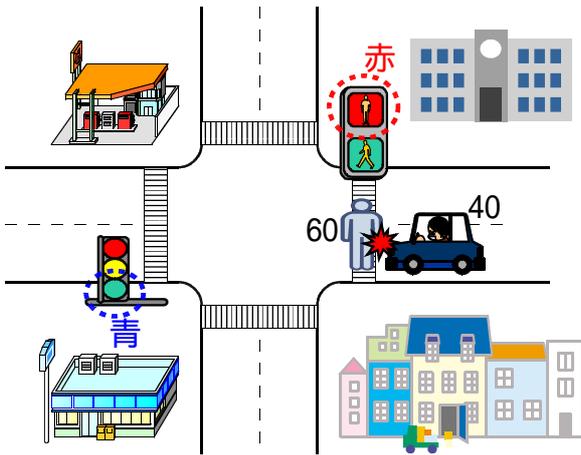


図 - 1 歩行者と自動車の事故

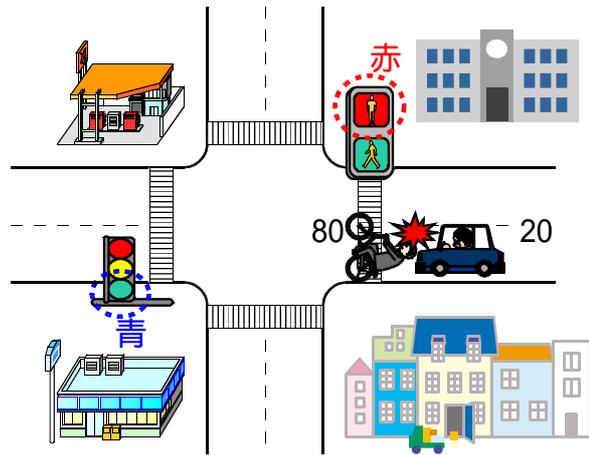


図 - 2 自転車と自動車の事故

表 - 1 横断歩行者の事故(直進車と歩行者,歩行者信号変更なし) 参考文献10)p387

横断歩道上		車 赤			車 黄	車 青
		歩青 0	歩黄 10	歩赤 20	歩赤 50	歩赤 70
加算	夜間	*	*	*	+5	*
要素	幹線道路	*	*	+5	+5	*
	直前直後横断・佇立	*	*	+5	+5	*
減算	住宅・商店街	*	*	-10	-10	-10
	児童・老人	*	-5	-5	-10	-10
	幼児・法 71 条 該当者	*	-5	-10	-20	-20
	集団横断	*	-5	-5	-10	-10
要素	車の著しい過失	*	-5	-10	-20	-20
	車の重過失	*	-10	-20	-30	-30
	歩車道の区別なし	*	*	-5	-10	

「横断歩道上」とは、横断歩道及び横断歩道に接する車道部分(幅員の狭い歩道であれば、おおむね1～2m以内)である。  
 歩黄(歩行者信号の青点減を含む)で横断開始・車赤で進入 歩赤で横断開始・車赤で進入 歩赤で横断開始・車黄で進入  
 歩赤で横断開始・車青で進入, 車に安産運転義務違反のあることを前提とする。

表 - 2 「図 - 1」回答の設問(択一)

- (a) まあまあ妥当  
 (b) 歩行者の過失 80, 自動車の過失 20  
 (c) 歩行者の過失 40, 自動車の過失 60  
 (d) 歩行者の過失 ( ), 自動車の過失 ( )

表 - 3 「図 - 2」回答の設問(択一)

- (a) まあまあ妥当  
 (b) 自転車の過失 100, 自動車の過失 0  
 (c) 自転車の過失 60, 自動車の過失 40  
 (d) 自転車の過失 ( ), 自動車の過失 ( )

車の2人乗りや制動装置不良は著しい過失となり、5の過失が加わるが、ここではそれはないものとする。参考文献3)4)に示されるこれらの数値は、民事訴訟での

表 - 4 回答の立場(歩行者と自動車)択一

この事故をあなたは主にどちらの立場で考えましたか。

- (a) 人(又は自転車) (b) 自動車 (c) 両方

司法の判断基準となっている。

(3) 道路交通法上の信号機の意味と通行方法

道路交通法第七条では、歩行者や車両が信号機に従う義務として、以下のように表現されている。(法律の引用は行書体で記す)

法第七条第一項

道路を通行する歩行者又は車両等は、信号機の標示する信号又は警察官等の手信号等に従わなければならない。

さらに参考文献 11)では、信号交差点での通行方

法について、交通主体の注意義務の内容が判例として記されている。

(イ) 青信号に従い交差点に進入する自動車運転者は、特別の事情のないかぎり、赤信号を無視して突入してくる車両のあることまで予想して運転すべき業務上の注意義務を負うものではない。(最昭四三、一二、二四)(判時 五四四、八九)

(ロ) いやしくも信号機の表示するところによって運転すれば、他の道路から進入する車両と衝突するようなことはないはずであるから、自動車運転者としては、信号機の表すところによって自動車を運転すれば足り、いちいち徐行して左右道路の車両との安全を確認すべき注意義務はないものと解するのが相当である。(最 昭四五、九、二九)(判時 六〇六、九四)

これらの判例はいわゆる「信頼の原則」といわれ、被害者が交通ルールを無視したことによって交通事故が発生した場合、加害者はその責任の全部又は一部を免れることができるという考え方である。この「信頼の原則」は、刑事責任の領域で提唱され判例(最判昭和四一・一二・二〇刑集二〇巻一〇号一二二頁)において導入され、その後民事責任の領域でもこの原則を採用する判決が下され、判例の確立した態度となっている。これについて多くの学説は加害者を免責する余地を肯定するが、否定する学説もある。図 - 1 及び図 - 2 に示す過失相殺は免責の余地を肯定する学説に基づくものである。

### 3. 意識調査と分析結果

#### (1) 意識調査と設問形式

調査対象者の属性は、高校生58人、大学生73人、他2人計133人であり、内男性が93%である。回答は、調査表で図 - 1 及び図 - 2 を示し、表 - 2 及び表 - 3 の設問に答える形式である。また表 - 2 及び表 - 3 の設問の直後に、表 - 4 の質問を行い、回答の立場の違いによる過失評価の違いを比較した。

#### (2) 歩行者と自動車の事故

図 - 1 に関する回答結果を図 - 3 及び図 - 4 に示す。縦軸は回答比率(%)である。参考文献(9, 10)に示される標準的な歩行者の過失は60であるが、自由回答では100~0までの結果が得られた。

##### a) 全体の評価

歩行者の標準的過失60を妥当とした割合は23.5%であった。従って4人中3人はこの過失を妥当としないことになる。最も多数の評価は過失80であった。全体では、

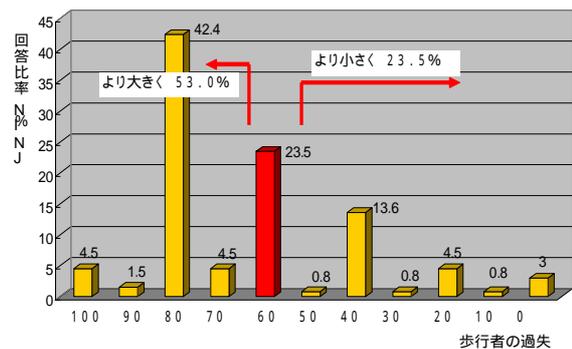


図 - 3 歩行者の過失評価

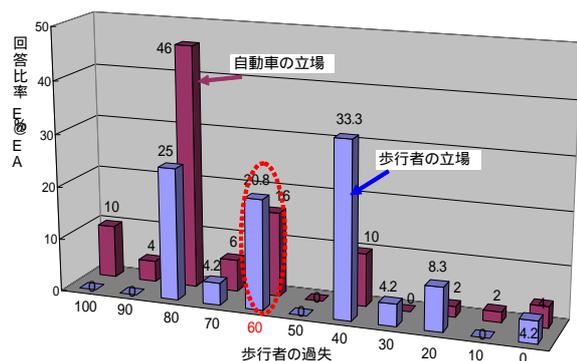


図 - 4 立場の違いによる歩行者の過失評価

歩行者の過失をより小さく評価する割合が23.5%、より大きく評価する割合が53.0%であり、過半数が歩行者により大きな過失を求めている。

設問では3つの過失割合を示したが、自由回答では100~0までの8つの過失割合が追加された。この範囲の大きさは、個人による歩行者の過失評価のバラツキの程度を示す。歩行者に100の過失を求めた割合は4.5%、0の過失とした割合は3.0%であり、割合として大ではないが、交通事故が希な現象であることを考えると、このバラツキの大きさは事故発生の背景を十分に説明する。また回答肢の選択は、偶数(100, 80, 60...)のそれが大きいことは回答の特徴である。

##### b) 立場による評価の違い

各々の立場による回答の差異は、有意水準5%の<sup>2</sup>乗分布検定で確認した。ここで歩行者の立場の回答では、過失を40とする割合が最も多く、自動車の立場では80の割合が最も大きい。回答者自身の過失をより小さくし、相手方の過失を大とすることは予想されたことではあるが、その数値が示されたことには意味がある。また自動車の立場では歩行者の過失を100とする割合が10%あること、歩行者と自動車の各々の立場で、歩行者の過失を0とする割合が各4%あり、評価の個人差を知ることが出来る。

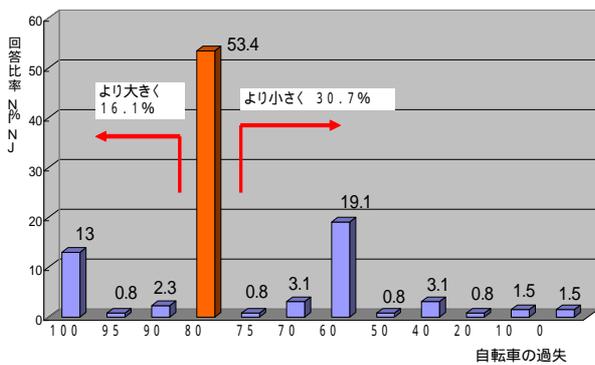


図 - 5 自転車の過失評価

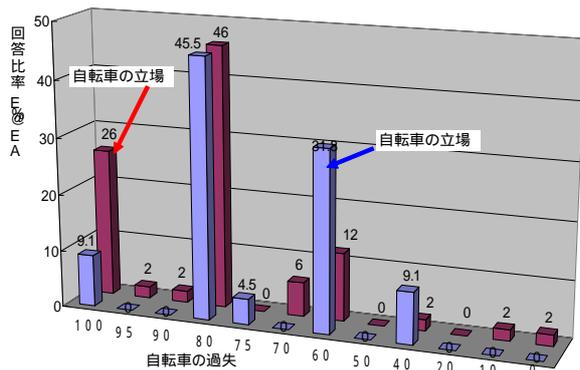


図 - 6 立場の違いによる自転車の過失評価

### (3) 自転車と自動車の事故

図 - 5 及び図 - 6 に回答結果を示す。

#### a) 全体の評価

全体の 53.4 % が過失 80 を評価しており、標準的過失の指示は前問割合の 2 倍強である。しかし自転車に 100 の過失を要求する割合は 13 % あり、前問いの 4.5 % の 3 倍である。また 100, 80 及び 60 の過失割合の評価が全体の 85.5 % であり、この 3 つの過失割合に集中する結果となった。一方自由回答の過失割合は 100 ~ 0 の間で 9 分類となり、前問より 1 分類増えた。過失評価が 3 つの過失割合に集中する一方、個人差のばらつきは歩行者のそれより大となり、自転車と自動車の事故発生可能性をより強く示唆する。

ここで過失 60 に対する評価が二番目に多いが、これは自転車を歩行者と同様にみていることによる。昭和 30 年代より、自転車は歩道上の通行を黙認されてきたが、これは結果として軽車両である自転車の交通遵守意識を著しく低下させることとなった。従来から歩道上での自転車の駐車対策が強く求められてるが、約半世紀にわたる自転車利用の放任にこそ相当の責任がある。

#### b) 立場による評価の違い

標準的過失 80 に対する評価は、自転車の立場と自動車の立場ではほぼ同数である。一方過失を 60 とするものが自転車の立場の回答で 31.8 % あり、自動車の立場では過失を 100 とする割合が 26 % であった。これらの結

果は、歩行者同様交差点での自転車と自動車事故発生の可能性を強く示唆する。

## 4. まとめと課題

交通主体の過失相殺に注目した本研究では、注意義務に関する交通主体の意識のばらつきが大きく、共通の規範を持ち得ていないことが示された。特に信号交差点の様な互いの注意義務が明確な交通状況下においてもこの傾向は強い。また被験者が 20 代前後の男性 (大学生と高校生) であり、個人属性が限定されているにも関わらず回答結果に相当のばらつきがあったことは、市民全体での過失評価ではさらに大きな評価のずれを示唆する。道路管理の立場での交通事故対策は、道路事業の改善を主題とするが、近年の事故例では、道路管理や交通管理の領域を超える重大事故が顕著であり、むしろこれらの事故が社会問題化している。歩道通行の自転車の危険性が社会問題化した現在の状況は、半世紀の交通行政に課題があったことを振り返れば、事故対策としての啓蒙活動には相当の時間を要する。ここでは 2 例についての調査分析を行ったが他事例に関する分析も加え、効果的な啓蒙のための材料提供としたい。

### 参考文献

- 1) 斉藤和夫, 加来照俊: 統計的方法による道路の事故危険度の評価に関する研究, 土木学会論文報告集 Vol284, No.4, p.73-pp.88, 土木学会, 1979.
- 2) 森地茂, 浜岡秀勝: 交通事故の危険意識に関する考察, 土木計画学研究・論文集 12, pp.713 ~ pp.718, 土木学会, 1995. 8
- 3) 室町泰徳, 竹内大一郎, 原田昇, 太田勝敏: 法規遵守態度に着目した違法路上駐車行動に関する分析, 土木学会論文集 No.737/ -60, pp.39 ~ pp.46, 土木学会, 2003.7
- 4) 丑越勝也, 森本章倫, 古池弘隆: ドライバーの交通取締りへの関心と危険意識に関する研究, 土木計画学研究 Vol24.No 1, pp.819 ~ pp.824, 土木学会, 2007.9
- 5) 三谷哲雄, 日野泰雄, 横井耕二, 吉田長裕: 生活道路交差点における交通安全対策整備と交通事故発生状況, 土木計画学研究 Vol25.No4, pp.823 ~ pp.828, 土木学会, 2008.9
- 6) 船本悟史, 森本章倫: 交通取締りが狭域的な交通事故減少に及ぼす影響に関する研究, 土木計画学研究 Vol25.No4, p.889 ~ pp.896, 土木学会, 2008.9
- 7) 民法第 418 条 (過失相殺)。
- 8) 民法第 722 条 (損害賠償の方法及び過失相殺)。
- 9) 東京地裁民事交通訴訟研究会編: 判例タイムス No.16 民事訴訟における過失相殺率の認定基準全訂 4 版, 2004.12.

- 10) 倉田卓次, 宮原守男: 2007交通事故損害賠償必携(資料編), 新日本法規出版(株), 平成18年11月21日
- 11) 交通関係法令研究会: 平成22年度交通小六法, 大成出版社, 2010.8
- 12) 川島武宜: 「日本人の法意識」, 岩波書店, 2009.
- 13) 国家地方警察本部警邏交通課監修: 註釈つき道路交通取締法令集, ナツメ社, 昭和29(1954)年4月.
- 14) 法務総合研究所: 道路交通法(研修資料), 1963.
- 15) 日本交通法学会: 交通事故と示談(交通法研究第3号), 有斐閣, 昭和48(1973)年10月.
- 16) 日本交通法学会: 現行法制と交通事故の抑止力(交通法研究第2号), 有斐閣, 1972.6.
- 17) 日本交通法学会: 過失相殺・損害賠償と社会保障(交通法研究第12号), 有斐閣, 昭和59(1984)年5月.
- 18) 平野龍一, 佐々木史朗, 藤永幸治: 註釈特別刑法交通編(1)第二版, 青林書院, 1992.6.
- 19) 平野龍一, 佐々木史朗, 藤永幸治: 註釈特別刑法交通編(2), 青林書院, 1992.6.
- 20) 村上尚史: 刑事裁判実務体系4- 道路交通(1), 青林書院, 1993.9.
- 21) 村上尚史: 刑事裁判実務体系4- 道路交通(2), 青林書院, 1993.9.
- 22) 交通法令研究会: 道路交通法実務50のポイント, 真正書籍, 平成9年(1997).
- 23) 宮原守男, 森島昭夫, 野村好弘: 交通事故判例百選[第四版](別冊ジュリスト152号), 有斐閣, 1999年9月.
- 24) 矢代隆義, 横山雅之, 廣田耕一, 栗島明康, 太田誠, 佐々木真郎: 特集交通警察の回顧と展望, 月刊交通第38巻第1号通巻456号pp.6~pp.51, 道路交通研究会, 東京法令出版, 2007年1月.
- 25) 末井誠史, 倉田潤, 橋本晃, 多胡令, 太田誠, 広畑義久: 特集交通警察の回顧と展望, 月刊交通第39巻第1号通巻470号pp.6~pp.53, 道路交通研究会, 東京法令出版, 2008年1月.
- 26) 東川一, 倉田潤, 橋本晃, 石田高久, 牛島正人, 広畑義久: 特集交通警察の回顧と展望, 月刊交通第40巻第1号通巻483号pp.6~pp.51, 道路交通研究会, 東京法令出版, 2009年1月.
- 27) 東川一, 室城信之, 加藤晃久, 和田昭夫, 石田高久, 首藤祐司: 特集交通警察の回顧と展望, 月刊交通第41巻第1号通巻496号pp.6~pp.52, 道路交通研究会, 東京法令出版, 2010年1月.
- 28) 廣川楡吉: 交通規制(交通工学26), 技術書院, 昭和41(1966)年3月.
- 29) 浅野信二郎: 道路交通法とその運用(交通工学シリーズ30), 技術書院, 昭和47(1972)年.
- 30) 島田尚武: 警察の行う交通安全施設の整備, 交通工学Vol.22No.2, pp.3~pp.8, 交通工学研究会, 1987.3.
- 31) 竹岡勝美: 交通警察と道路管理者, 交通工学Vol22No.5, pp.3~pp.8, 交通工学研究会, 1987.11.
- 32) 村西正実, 増田博行: 道路標識等解説1.道路標識の体系, 交通工学Vol22No.6, pp.71~pp.78, 交通工学研究会, 1987.11.
- 33) 時崎賢二: 道路標識等解説2.道路標識等の歴史, 交通工学Vol23No.1, pp.45~pp.52, 交通工学研究会, 1988.1.
- 34) 増田博行: 道路標識等解説4.規制, 指示標識設置の考え方, 交通工学Vol23No.3, pp.61~pp.70, 交通工学研究会, 1988.5.
- 35) 秋山尚夫: 道路標識等解説7.路面標示設置の考え方, 交通工学Vol23No.6, pp.49~pp.57, 交通工学研究会, 1988.12.
- 36) 越正毅, 犬丸令門, 賀来敏, 埴善多, 藤川寛之: 急増する交通事故と交通安全対策, 交通工学Vol25No.1, pp.9~pp.24, 交通工学研究会, 1990.1.
- 37) 堀金忠: 暮らしを支える人と車のための道路7.交通規制と生活道路, 交通工学Vol29No.4, pp.45~pp.51, 交通工学研究会, 1994.7.
- 38) 久本禮一: 交通行政における反省と悔恨, 交通工学Vol30.No.6, pp.7~pp.8, 1995.11.
- 39) 交通工学編集委員会講座WG: "都市交通施策にかかる法制度"1.各種法制度の体系とその変遷, 交通工学Vol34No.3, pp.51~pp.57, 交通工学研究会, 1999.7.
- 40) 村田隆裕: 自立的な交通秩序の形成のために, 交通工学Vol36No.6, pp.3~pp.4, 交通工学研究会, 2001.11.
- 41) 鈴木美緒: 自転車レーンか, ただの線か - ドイツとフランスの自転車走行空間からわかること -, 交通工学Vol43No.2, pp.43~pp.48, 交通工学研究会, 2008.3.
- 42) 桑原雅夫: 路上駐車管理 - どこにバランスを求めるのか, 交通工学Vol41No.6, pp.1~pp.2, 交通工学研究会, 2006.11.
- 43) 長山泰久: 交通法規および運転者教育に見る国際比較, 国際交通安全学会誌Vol14, No.4, pp.6~pp.12, 昭和63(1988)年12月
- 44) 富永誠美: 欧米の道路交通法にみる考え方, 国際交通安全学会誌Vol14, No.4, pp.13~pp.19, 昭和63(1988)年12月
- 45) 山田卓生: 法における安全の考え方, 国際交通安全学会誌Vol19, No.4, pp.40~pp.46, 平成5(1993)年12月
- 46) 越智俊典: 交通管理の変遷, 国際交通安全学会誌Vol20, No.1, pp.4~pp.15, 平成6(1994)年3月
- 47) 滝田一成: 規制の実効性, 国際交通安全学会誌Vol20, No.4, pp.38, 平成6(1994)年12月
- 48) 尾形隆彰: 「交通をめぐる法」特集に当たって, 国際交通安全学会誌Vol25, No.1, pp.4~pp.5, 平成11(1999)年9月
- 49) 山田卓生: 交通法学の立場から - 安全と事故規制, 国際交通安全学会誌Vol25, No.1, pp.6~pp.13, 平成11(1999)年

9月

50)阿久津正好:平成11年道路交通法改正について,国際交通安全学会誌Vol25, No.1, pp.14 ~ pp.21, 平成11(1999)年9月

51)林陽一:交通過失における過失構造論と危険概念,国際交通安全学会誌Vol25, No.1, pp.40 ~ pp.45, 平成11(1999)年9月

52)桜田一之:交通安全対策による社会的損失の抑制効果に関する研究,国際交通安全学会誌Vol25, No.1, pp.69 ~ pp.73, 平成11(1999)年9月

53)リチャード・E・オルソップ:イギリスにおける交通安全戦略と目標,国際交通安全学会誌Vol25, 1月, pp.74 ~ pp.82, 平成11(1999)年9月

54)高田邦道,南部繁樹:市レベルにおける事故減少への取り組み方,国際交通安全学会誌Vol25, No.2, pp.67 ~ pp.76, 平成12(2000)年1月

55)桐生正幸:歩行者とドライバーの交差(衝突),国際交通安全学会誌Vol30, No.2, pp.30 ~ pp.37, 平成17(2005)年8月

56)今井猛佳:交通事故とその刑事法的規制 - 近似の状況を踏まえて,国際交通安全学会誌Vol30, No.4, pp.93 ~ pp.97, Dec.,2005. 11.

57)岡田 清:交通法規制の変遷,国際交通安全学会誌Vol30, special number, pp.59, Sep., 2005. 11.

58)越 正毅:事故死者半減のために,国際交通安全学会誌Vol30, special number, pp.59, Sep., 2005. 11.