

交差点の通行に関する法規範と市民意識

堂柿 栄輔¹・梶田 佳孝²

¹正会員 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@cvt.hokkai-s-u.ac.jp

²正会員 東海大学教授 工学部土木工学科 (〒259-1292 平塚市北金目4-1-1)
E-mail: yokaji@tokai-u.jp

交通整理の行われていない交差点の通行方法は優先道路或いは一時停止標識の有無に関わらず、交差する双方に一定の注意義務が課され、事故時には双方に過失が求められる。しかし事故時の裁定では法に基づく過失割合に違和感を持つ当事者も多く、市民意識と法規範は必ずしも一致していない。本研究では交差点を通行する双方の注意義務に対する評価を、意識調査及び行動調査から示した。諸説はあるが法学では日本人の法意識が欧米のそれと異なることは一般に知られている。この理由は明治期の五大法典制定の事情によるものであり我が国固有の事情によるが、多くの日本人は法治国家を疑っていない。我が国では日常生活や経済活動において法律の厳格な遵守は必ずしも前提とされず、むしろ運用が尊重される。市民の規範は常識であるが、司法は法を規範とする。市民規範に基づく日常行動に対し事故の責任は法により裁かれ、大きな違和感を感じるようになる。

Key Words : model, accident, Responsibility

1. 研究の動機と内容

交通整理の行われていない交差点での事故の過失割合は、当事者の常識と法規範が異なる事例の一つである。法学においては日本人の法意識と欧米のそれは異なることが知られており、諸説はあるがその理由も理解されている。しかし多くの市民にとってこのことは知る機会のないことであり、法規範とそれと異なる常識が共存することに違和感を感じることは少ない。一方実務の司法業務にとっては法が根拠であり、当事者の責任割合等の算定では法の解釈が優先する。

本研究では、(1) 交通整理の行われていない交差点での事故について過失割合の法根拠を理解する、(2) 法で示される過失割合について意識調査を行い、(3) 交差点の通行行動を観測調査から示し、法規範と意識、行動のずれを示した。

2. 過失割合の法規範

(1) 交通事故の責任

交通事故では、刑事責任、民事責任及び行政処分³の3つの責任が問われるが、過失割合は民事上の責任で数値化される。社会の法秩序の維持を目的とする刑事責任や道路交通の安全の確保を目的とし公安委員会が行う行政

処分に対し、民事責任は損害賠償に関するものであり被害者の被った損害を填補し金銭により原状回復を図ることを目的とする。ここで事故は被害者にも過失がある場合が多く、諸要素を考慮して加害者、被害者双方の過失割合を判断することになる。この時、損害の公平な負担の観点から、被害者の被った損害額から被害者の過失の程度を減額する(過失相殺)することとなる。過失割合は被害者、加害者双方の責任を法規範に基づき数値化したものであり、直感的に分かりやすく意識調査でもこれを用いた。

(2) 過失割合の事例

a) 過失割合の認定基準

交通事故の加害者、被害者の過失割合については既に多くの判例があり、参考文献1, 2でそれらは示されている。ここでは事故形態を、「歩行者と四輪車・単車との事故」、「歩行者と自転車の事故」、「四輪自動車同士の事故」、「単車と四輪車の事故」、「自転車と四輪車・単車との事故」、「高速道路上の事故」、「駐車場内の事故」等に分類し被害者、加害者双方の過失割合が示され、民事裁判や民間の保険業務での指針となっている。

ここで信号交差点での歩行者と自動車の事故を例に過失割合を表-1に示す。例えば歩行者側が赤信号、自動車

表-1 過失割合認定基準

基 本		車 赤			車 黄	車 青
		歩青0	歩黄10②	歩赤20③	歩赤50④	歩赤70⑤
加 算 要 素	夜間	*	*	*	5	*
	幹線道路	*	*	5	5	*
	直前食後	*	*	5	5	*
	横断佇立・後退	*	*	5	5	*
減 算 要 素	住宅・商店街	*	*	-10	-10	-10
	児童・老人	*	-5	-5	-10	-10
	幼児・法71Ⅱ該当者	*	-5	-10	-20	-20
	集団横断	*	-5	-5	-10	-10
	車の著しい過失	*	-5	-10	-10	-20
	車の重過失	*	-10	-20	-20	-30
	歩車道の区別なし	*	*	-5	-10	-10

側青信号の時（表最右列），歩行者の過失は70，自動車の過失は30である．この時事故の場所が「住宅街・商店街」であり，歩行者が「集団横断」であれば，加算要素と減算要素を考慮し，各々-10が減算され歩行者過失は50となる．「住宅街・商店街」であれば運転者は赤信号でも歩行者が横断することを予測しなければならないこと，また「集団横断」では容易に歩行者を発見できることが減算の理由である．

b) 交通整理の行われていない交差点の通行方法

交通整理の行われていない交差点図-1について，事故の過失割合を表-2に示す．過失割合は優先車Aは10，劣後車90である．優先道路を通行するAが10の過失を要求される根拠は道路交通法（以下法）第三十六条四項及び法第四十二条一項である．

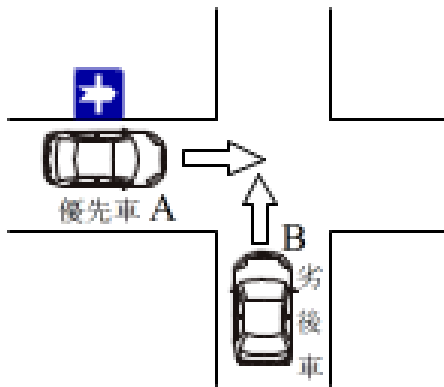


図-1 優先道路

表-2 過失割合

分類	優先A	劣後B
優先	10	90

・法第三十六条四項：車両等は、交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。

・法第四十二条一項：車両等は、道路標識等により徐行すべきことが指定されている道路の部分を通行する場合及び次に掲げるその他の場合においては、徐行しなければならない。

一 左右の見通しがきかない交差点に入ろうとし、又は交差点内で左右の見通しがきかない部分を通行しようとするとき（当該交差点において交通整理が行われている場合及び優先道路を通行している場合を除く。）。

優先道路を通行する車両は、見通しのきかない交差点であっても徐行の必要はない（法第四十二条一号）が、一方交差道路を通行する車両等に注意し、できる限り安全な速度と方法で進行する義務（法第三十六条四項）を有する．これは他方の一時停止標識等の有無に関わらずである．「できる限り安全な速度と方法で進行する」が「徐行の必要はない」とは如何なる運転行為なのか．一般には理解が難しいが、「徐行の必要はない」ことは、徐行してはならないことではない．従って「できる限り安全な速度と方法」で進行した結果、徐行となることがあってもよいことになる．道路交通法は規制が多く、「必要がない」の理解を限定して考えがちである．これらのことから過失割合の設定は、優先する側の権利ではなく優先される側の義務の視点に立つと言える．なおこの過失割合は多くの判例の結果であり理論値ではない．

3. 過失割合に対する意識

(1) 意識調査の方法

一方に一時停止標識を有する図-2の交差点を想定した．この交差点での事故時の過失割合はA20，B80（表-3）である．調査は図-2の交差点の過失割合の評価として行った．設問を以下に示す．

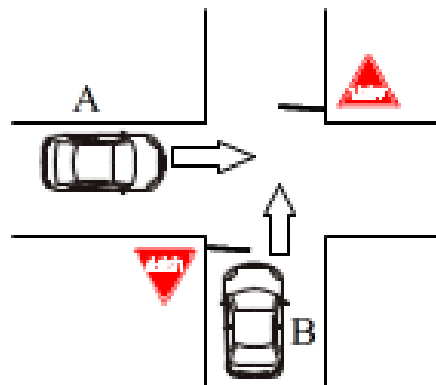


図-2 一時停止

表-3 過失割合

分類	優先A	劣後B
一時停止	20	80

【設問1】Aの過失20, Bの過失80について

- ①まあまあ妥当
- ②「止まれ」側の過失100, もう一方0
- ③「止まれ」側の過失60, もう一方40
- ④「止まれ」側の過失(), もう一方()

【設問2】回答の立場について

- ①Bの立場(運転者)
- ②Aの立場(運転者)
- ③両者の立場

設問2は設問1に続く設問である。設問1の回答の直後に、回答の立場①～③を選択してもらった。設問形式は自由回答付き多肢選択法、回答は調査の趣旨が伝わるよう集合調査法で行った。回答者は185人、男子大学生(2年生～3年生)が90%である。

(2) 集計結果

a) 過失割合の評価

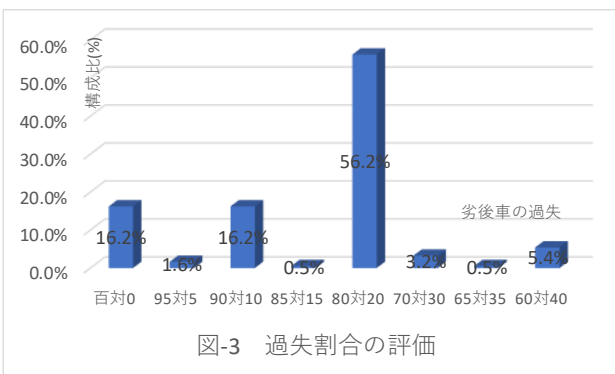
図-3に過失割合の評価を示す。横軸は一時停止義務を負う側の過失割合である。

①指示される過失割合

標準値であるA20, B80に対する指示は56.2%であるが6割に満たない。劣後車Bの過失を標準値より大きく考える割合は34.5%, より小さく考える割合は9.1%であり、一時停止標識の側により大きな過失を認める傾向がある。

②過失割合の多様性

示した選択肢は3とおりでであるが、自由回答が5とおりであった。劣後車Bに100の過失を求める割合が16.2%である一方、60とする割合が5.4%ある。過失割合の選択肢の増加は、双方の注意義務の多様性を表しており、事故誘発の可能性がより大きいことを示唆する。



b) 回答の立場による比較

図-4は回答の立場による過失割合の選択結果である。横軸分類は劣後車の過失割合であり、例えば「100対0」の33.3%なる値は、「A優先側」の立場で回答した割合、13.8%は「B停止側」の立場での回答結果である。設問では、回答者はA, B何れかの立場で判断するが、【設問2】ではその立場を「A優先側」、「B劣後側」または

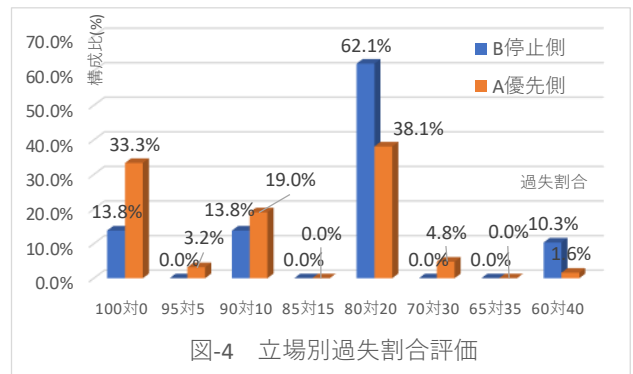
「両者」の何れかで選択してもらった。

①標準値80対20の評価

回答の立場に関わらず、80対20の過失割合の指示が大きい。しかし「B停止側」の立場では62.1%であるのに対し、「A優先側」の立場では38.1%である。「B停止側」に85以上の過失を求める割合は、「B停止側」の立場では27.6%, 「A優先側」では50.3%となった。一般に社会規範に関する意識調査では自身の責任を小とする傾向がある。

②100対0について

この過失割合は、一時停止側に100%の責任を問うものであり、法規範(第三十六条四項)と市民意識のずれが顕著な例である。一時停止標識の有無に関わらず両者に交差点通行の注意義務を促す法規範は33.3%の人にとって理解が難しい。交差点の通行に関し我が国の法には優先権(権利)の意識が低く、安全の確保は“互いに注意する”ことを前提とする。一時停止の義務が他方の優先的な通行権を意味しないことは、一時停止後の事故の過失割合が40対60であることから分かる。我が国では「Yield」や「GIVE WAY」の規制は適当ではない。



4. 交差点の通過行動

(1) 交差点の行動調査

調査は観測調査であり、観測項目を表-4に示す。対象交差点を写真-1及び図-5に示す。調査は平成30年9月～10月、8:00～10:00の時間帯で4日間、計4.5時間行った。交通量は平均31.3台/h(141台/4.5時間)である。運転者及び自動車の属性は、性別、目的、自動車分類である。また通過行動の記録では安全の確認形態(法第三十六条四項)、速度変化(法第三十六条条四項)、停止位置(法第四十三条)の分類カテゴリーを一つ記録した。観測者による記録である。道路定規は一時停止側が中央線を有する片側2車線(3.0m/車線)、歩道幅は2.4mである。他方は中央線を有しない車道幅5.0m、歩道幅は1.5mである。当地域は第1種低層住居専用地域が広域に設定され、幹線道路沿いは近隣商業地域が設定されている。

表-4 観測項目

【属性】					
運転者性別	男性/女性				
目的	業務	配達	私用	通勤	通学
自動車分類	乗用車	商用車	貨物車	軽自動車	赤帽
【通過行動】					
確認	両側	左側	右側	なし	
速度変化	停止	最徐行	徐行	僅か	なし
停止位置	遵守	通過	手前	なし	



写真-1 調査交差点

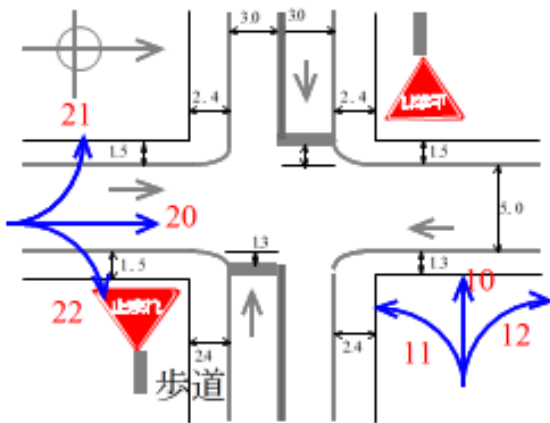


図-5 交差点見取り図

(2) 集計結果

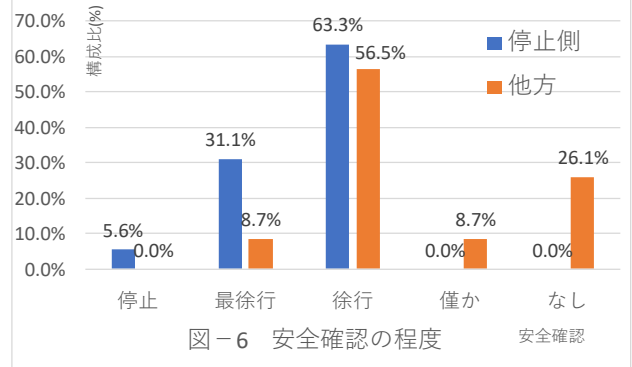
a) 一時停止の実効性

停止及び徐行は法第二条十九項、二十項の定義に従った。一時停止に関する記述を以下に示す。

法第四十三条: 車両等は、交通整理が行われていない交差点又はその手前の直近において、道路標識等により一時停止すべきことが指定されているときは、道路標識等により停止線の直前(道路標識等による停止線が設けられていない場合にあつては、交差点の直前)で一時停止しなければならない。この場合において、当該車両等は、第三十六条二項の規定に該当する場合のほか、交差道路を通行する車両等の進行妨害をしてはならない。

図-6に法第四十三条に関する一時停止の実効性を示す。「停止側」と「他方」の両方を示した。速度変化の観測

は5分類であるが、「最徐行」はほぼ停止状態ではあるが車輪の回転は僅かに続いていたものとした。「停止側」の通行は、停止、最徐行及び徐行のいずれかであり、速度変化が僅かなものや減速しないものはなかった。しかし法規に示される停止行動は5.6%であり63.3%は徐行である。交差点進入時の視野にもよるが、多くは徐行により安全が確認されている。この行動は通常は問題とならないが、事故時には停止側により強い過失が問われる。一方「他方」では速度変化の全くないものが26.1%、徐

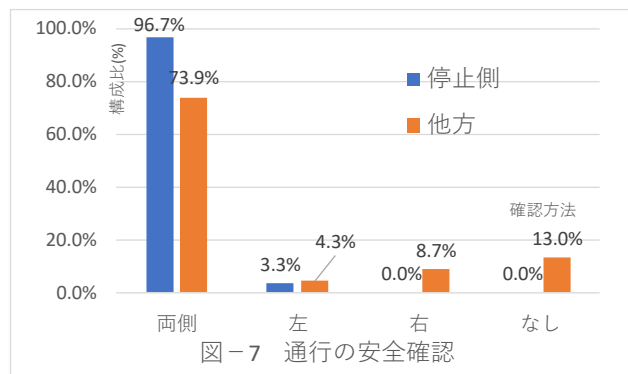


行は56.5%、最徐行が8.7%である。ほぼ停止に近い安全確認から速度変化の全くない通行まで、安全確認行動には相当の差がある。速度変化のない26.1%の運転者は優先権に近い意識であることが想定される。

b) 通行の安全確認行動

法第三十六条四項(先述)に関する安全確認である。図-7に「停止側」と「他方」の安全確認行動を示す。

「停止側」では96.7%が左右両側の安全確認を行っている。一方「他方」側でも73.9%は両側の確認を行っているが、13.0%は確認を行わない。「他方」側での安全確認のバラツキは市民意識の差であり、事故時の過失割合認定ではしばしば対立がおきることになる。法第三十六条四項は13.0%の人には理解されていない。



5. まとめと課題

意識調査及び行動観測から得られた知見を以下に示す。

- 1) 事故の過失割合の評価では、標準値であるA20、B80に対する指示は56.2%であり6割に満たない。劣

後車Bの過失を標準値より大きく考える割合は34.5%，より小さく考える割合は9.1%であり，一時停止標識を有する側により大きな過失を認める傾向がある。

- 2) 回答の立場を考慮した「停止側」の過失は，「B停止側」の立場では62.1%であるのに対し，「A優先側」の立場では38.1%となった。一般に社会規範に関する意識調査では自身の責任を小とする傾向があり，「B停止側」に85以上の過失を求める割合は，「B停止側」の立場では27.6%，「A優先側」では50.3%となった。
- 3) 「一時停止」では法規範を実行する割合は5.6%であり大きいとは言えない。一方通行の安全確認では「他方」側でも73.6%は両側の安全確認を行って

おり，比較的守られる法規範と守られない規範があることが分かった。

参考文献

- 1) 浦野哲哉編集・発行：別冊判例タイムス第 38 号，(株)判例タイムス社，平成 26 年 7 月。
- 2) 倉田卓次，宮原守男：交通事故損害賠償必携（資料編），新日本法規出版(株)，平成 30 年 11 月。
- 3) 堂柿栄輔：区画道路交差点での交通事故の過失相殺に対する市民意識，第 62 回年次学術講演会講演概要集 CD-ROM，土木学会，2007.9
- 4) 堂柿栄輔：違法駐車及び交通事故の過失相殺についての市民意識，交通科学研究資料第 47 集 pp.98～pp101，日本交通科学学会，2006.5
- 5) 堂柿栄輔，築瀬範彦：交通秩序の規範と日本人の法意識，土木計画学研究講演集 Vol34CD-ROM，土木学会，2010.11