

信号交差点での交通主体の遵法意識に関する調査研究

北海学園大学 正員 ○堂柿栄輔* 足利工業大学 正員 築瀬範彦**

1. 研究の動機と内容

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が報告されているが、近年はむしろ研究例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。一方、これらの研究は、事故原因を人間の誤信や過失に基づくことを前提とするが、そもそも注意義務を意識しない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。

2. 過失相殺について

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^{1),2)}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。

3. 意識調査と分析結果

3.1 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 221 人、社会人 2 人計 281 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-1及び表-2の設問に答える形式である。また表-1及び表-2の設問の直後に、表-3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。

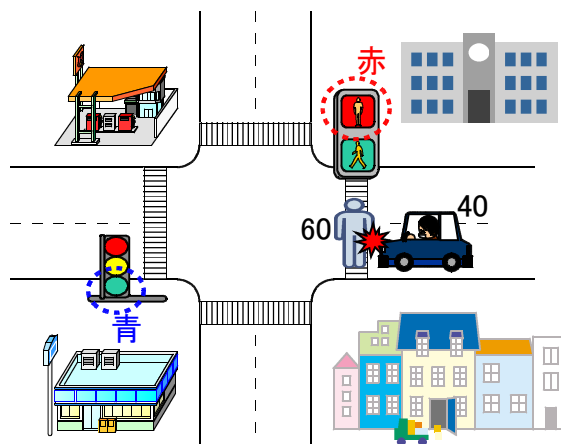


図-1 歩行者と自動車の事故

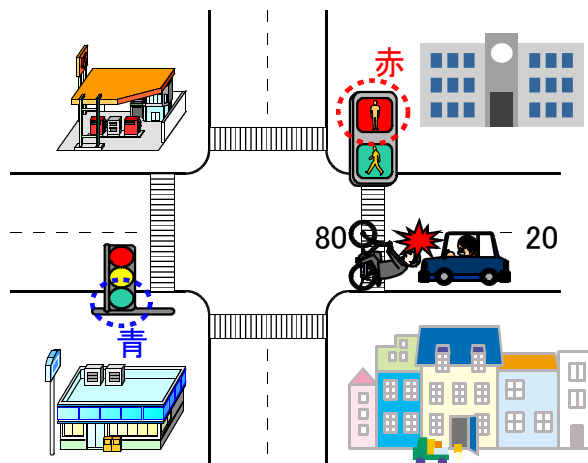


図-2 自転車と自動車の事故

表-1 「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-2 「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 ()

キーワード: 過失相殺, 交通事故, 遵法意識

*連絡先: 〒064-0926 札幌市中央区南26条西11丁目 北海学園大学 tel 011-841-1161 E-mail dohgaki@cvtl.hokkai-s-u.ac.jp

**連絡先: 〒326-8558 足利市大前町268-1 足利工業大学 tel 0284-62-0605 E-mail yanase.norihiko@v90.ashitech.ac.jp

表-3 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

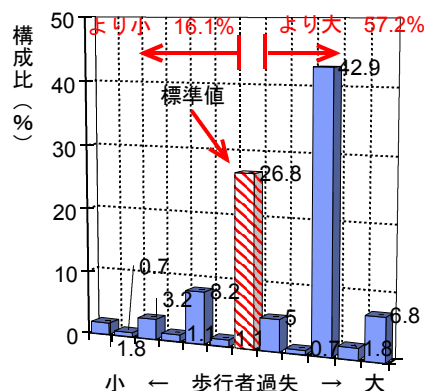


図-3 歩行者に対する過失評価

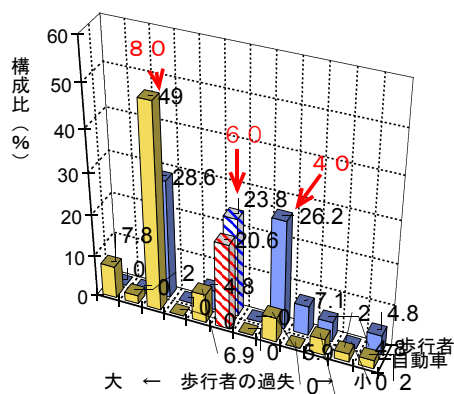


図-4 回答の視点による評価の違い

3.2 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. 歩行者の標準的過失は 60 であるが, 自由回答では 100 ~ 0 までの結果が得られた.

(1)全体の評価

歩行者の標準的過失 60 を妥当とした割合は 26.8 %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, 歩行者の過失をより小さく評価する割合が 16.1 %, より大きく評価する割合が 57.2 %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 10 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 6.8 %, 0 の過失とした割合は 1.8 %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 ...) のそれが多いことは回答の特徴である.

(2)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 χ^2 乗分布検定で確認した. ここで歩行者の立場では, 過失を 40 とする割合が2番目に多く, 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 7.8 %であること, 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 4.8 %ないし 2.0 %であり, 評価の個人差を知ることが出来る.

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. 特に信号交差点のよう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) 東京地裁民事交通訴訟研究会編: 別冊判例タイムス 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
- 2) 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