

信号交差点交通事故での交通主体の過失相殺評価について

北海学園大学 正員 ○堂柿栄輔

福岡大学 井上信昭

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、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

(1) 意識調査と設問形式

調査対象の属性は、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。回答の形式は、調査表で図-1及び図-2を示し、表-1及び表-2の設問を選択することとした。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。

(2) 歩行者と自動車の事故

図-1に関する回答結果を図-3に示す。縦軸は回答比率(%)である。参考文献1),2)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

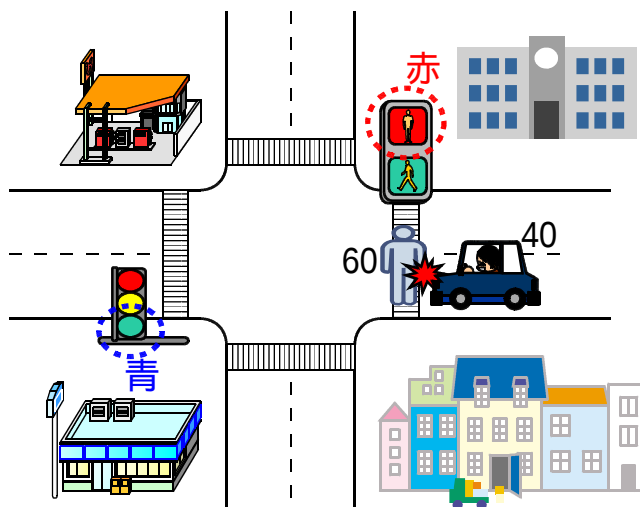


図-1 歩行者と自動車の事故

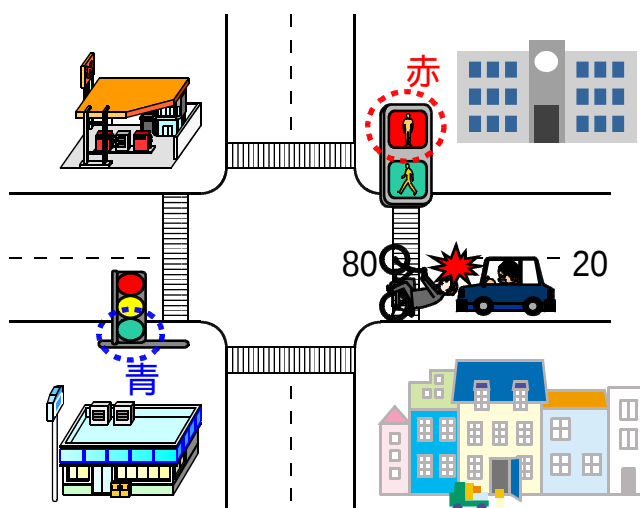


図-2 自転車と自動車の事故

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 () |

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

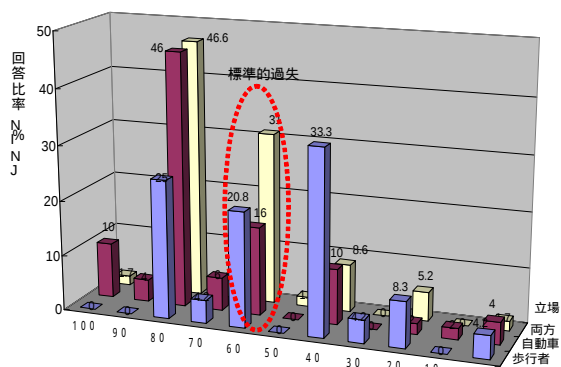


図 - 3 立場の違いによる歩行者の過失評価

結果が得られた。これより以下のことが分かる。

歩行者の標準的過失は 60 であったが、この過失を妥当とした割合は 3 つの立場平均で 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。この内訳は、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。

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の回答では、この過失を 40 とするものが 33.3%であり、自動車の立場では 100 とするものが 10.0%であった。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。

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 と 0 の過失を求めた割合は各々 4.5%及び 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。

(3)自転車と自動車の事故

図 - 4に図 - 2の回答結果を示す。これより、

全体の 53.4%が標準的過失割合 80 を支持しており、立場による相違が小さいことは前問とは異なる。しかし、自転車の立場での回答では過失を 60 とするものが 31.8%であり、自動車の立場では過失を 100 とする割合が 26%であった。特に後者は、交差点での自転車と自動車事故発生の

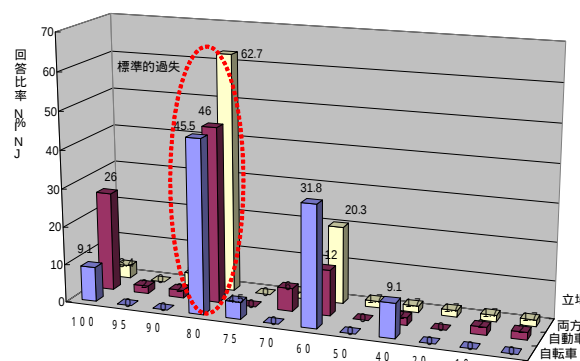


図 - 4 立場の違いによる自転車の過失評価

可能性を強く示唆する。

自由回答での過失割合は 100 ~ 0 の間で 9 分類となり、前問より 1 分類増えた。過失の評価はより広範囲にばらついており、この点でも自転車と自動車の事故発生可能性を示唆する。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、これは軽車両である自転車の交通遵守意識を低下させる要因となった可能性がある。

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。

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、昭和 30 年代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は重要である。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
- 3) 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，pp.73-pp.88，土木学会，1979.