

| | |
|------|--------------------------|
| タイトル | 住区内街路交差点での交通事故の過失相殺について |
| 著者 | 堂柿, 栄輔; DOGAKI, Eisuke |
| 引用 | 北海学園大学工学部研究報告(40): 21-25 |
| 発行日 | 2013-02-12 |

住区内街路交差点での交通事故の過失相殺について

堂 柿 栄 輔*

Civic Traffic Observance Awareness at the Small Crossing of the Prospect

Eisuke DOGAKI*

要 旨

生活道路である住区内区画道路では、通行機能に対し、アクセス機能や滞留機能がより重視されるが、機能の共存故にいくつかの典型的な交通事故が発生しやすい場所でもある。ここでは、生活道路での交差点事故の過失相殺を例に、立場の異なる交通主体の通行に対する権利意識の違いを、意識調査より分析した。過失相殺は、個々の交通主体の責務を数値として端的に表すものである。

1. 研究の動機と目的

生活道路である住区内区画道路では、通行機能に対し、アクセス機能や滞留機能がより重視されるが、機能の共存故にいくつかの典型的な交通事故が発生しやすい場所でもある。ここでは、生活道路での交差点事故の過失相殺を例に、立場の異なる交通主体の通行に対する権利意識の違いを、意識調査より分析した。過失相殺は、個々の交通主体の責務を数値として端的に表すものである。

2. 道路交通法と市民規範

一般に、交通の規範は道路交通法であり、参考文献（1）、（2）に示される交通事故の過失相殺も、道路交通法の考えを基本とする。しかし、例えば街中での路上駐車時間や、自動車の最高速度は守られないことも多いし、またそのことに対する強い違和感もあまりない。従って市民感覚での交通規範（常識）と、道路交通法に示される規範には、多少のずれがあると考え

* 北海学園大学工学部社会環境工学科

* Department of Civil Environmental Engineering, Faculty of Engineering, Hokkai-Gakuen University

られる。交通事故対策として市民意識の啓蒙が重要な施策であるならば、そのずれの程度を知ることが意味のあることであろう。

3. 交通事故の過失相殺に対する市民規範

生活道路での典型的な交差点事故の二例について、各々の過失相殺に対する評価を意識調査より得た。回答者は学生111人、高校生18人、社会人9人の計138人である。

(1) 自動車対自動車事故の過失相殺

図-1に示す事故での標準的な過失相殺は、Aの過失が8割、Bの過失は2割である。意識調査でこの図を示し、これに対する評価を得た。設問と選択肢を表-1に示す。回答はa)～d)の択一であり、「d)」では、被験者が考える過失相殺を数値として記述した。この回答結果を図-2に示す。80対20なる標準的な過失相殺を妥当と考える割合は55.0%と最も高いが、6割に満たない。一方、一時停止標識側Aにより強い注意義務を期待する割合は34.8%であるのに対し、Bにより強い注意義務を課す割合は10.1%である。これは交通規範と市民規範のずれ

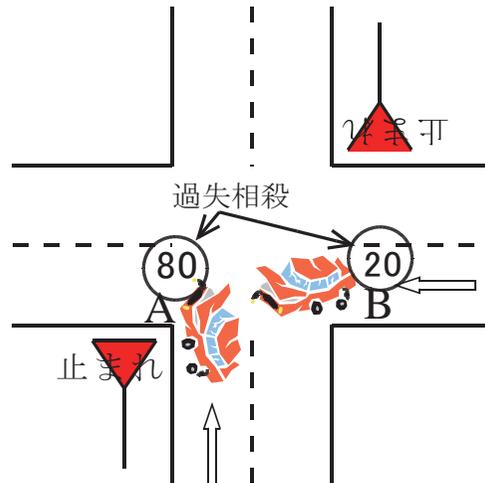
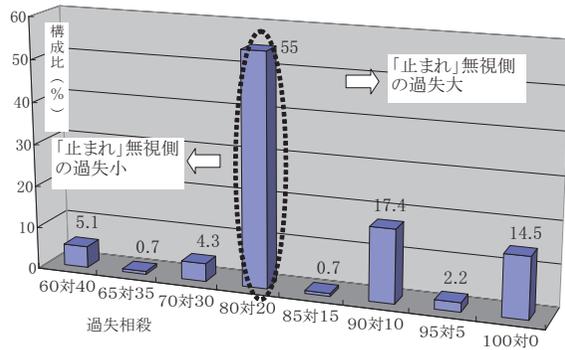


図-1 自動車対自動車の事故

表-1 設問と選択肢

設問) この割合が妥当と思いますか。

- a) まあまあ妥当
- b) 止まれ無視の自動車の過失100：もう一方0
- c) 止まれ無視の自動車の過失60：もう一方40
- d) 止まれ無視の自動車の過失 ()：もう一方 ()



図一 自動車対自動車の過失相殺

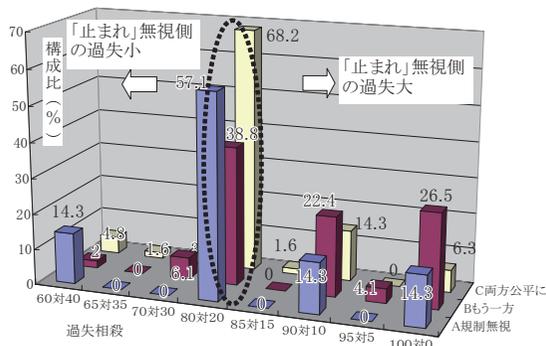
である。ここでBに20の過失を課す理由は、道路交通法第三十六条第4項（車両等は…交差点内を通行するときは、…できるかぎり安全な速度と方法で通行しなければならない）にあり、一時停止標識の有無に関わらず、互いの注意義務が記されている。

一方この評価は、当事者Aの立場で考えるか、Bの立場で考えるかで結果は異なることが考えられる。上記の評価での回答の後、表一 2 の設問を設けた。これを用い、先の単純集計をクロス集計した結果を図一 3 に示す。

表一 2 の設問の単純集計では、a) の立場での回答者が15.2%，b) が30.4%，c) が41.3%であり、a) の立場での回答は全体の1/7程度であった。また図一 3 より、Aの立場での回答で

表一 2 評価の立場についての設問と選択肢

| |
|-------------------------------|
| 設問) この問題をあなたはおもにどちらの側で考えましたか。 |
| a) 止まれ無視の自動車 |
| b) もう一方の自動車 |
| c) 両方公平に |



図一 3 回答の立場による過失相殺の違い

はAの過失を少なく、Bの立場での回答ではBの過失を少なく判断する傾向があること、c)の立場の回答では、標準値の回答が多くなることが分かった。特にBの立場では、Aの過失を標準値よりも大とする割合が53.0%であり、過半数がBにより大きな注意義務を求めている。

(2) 自動車対自転車事故の過失相殺

同様の状況設定で、一方を自転車に置き換えた場合の評価である。事故の状況設定を図-4に示す。この過失相殺の標準値は自転車40、自動車60である。設問の形式は先の例と同じである。過失相殺の評価結果を図-5に示す。

これに対する評価は先の例に比べ、ばらつきが大きい。標準的な過失相殺40対60の指示は29.7%であるが、自動車により強い過失を期待する20対80が18.8%、逆に自転車により強い過失を期待する80対20が21.7%であり、評価が分かれた。過失相殺のこの様なばらつきは、実際の交通行動では互いに相手に注意義務を期待することとなり、事故の起きやすい状況をつくり

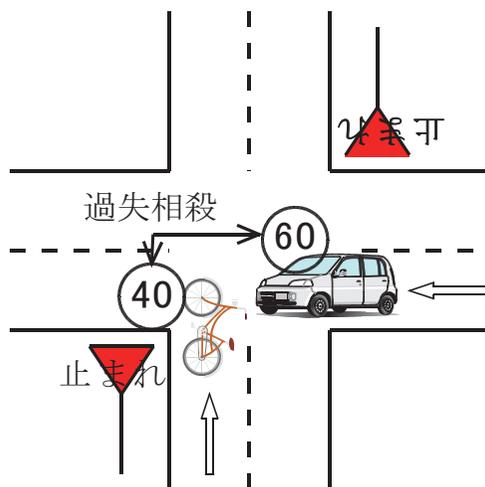


図-4 自転車と自動車の事故

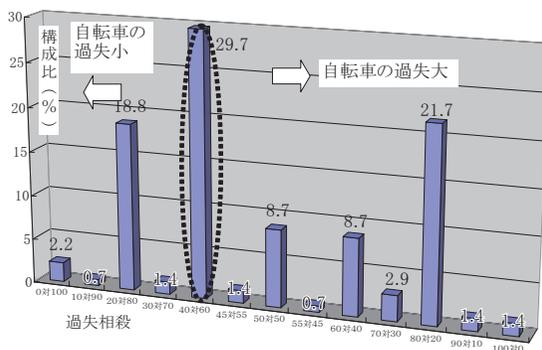


図-5 自転車と自動車の過失相殺

出しているのではないかと考えられる。

4. まとめと課題

本研究は未だ試論の段階であり、意識調査のサンプル数等も少ないが、交通事故での過失相殺の評価について、道路交通法及びこれに準ずる法規と市民感覚のずれを示すことが出来た。今後は意識調査の被験者の増加や、評価事例等の追加により、統計値の信頼性を高めたい。

【謝辞】

本研究は、平成24年度北海学園大学学術研究助成の支援により行うことができた。ここに記して謝辞とします。

参考文献

- (1) 倉田卓次，宮原守男編：平成11年11月版交通事故損害賠償必携，新日本法規，平成11年11月
- (2) 東京地裁民事第27部（交通部）編：別冊判例タイムズNo. 15民事訴訟における過失相殺率の認定基準平成9年・全訂3版，判例タイムズ社，1997年11月
- (3) 交通制度研究会編：平成16年版交通小六法，大成出版社，2004年8月
- (4) (社)日本道路協会：道路構造令の解説と運用（改訂版），平成16年2月13日，丸善株式会社