

4 過失割合

弁護士 上里 美登利

Q4-1 過失割合とは

交通事故における過失割合とは何ですか。過失割合が決まるとどういう意味があるのですか。

A4-1

交通事故における過失割合とは、端的に言えば、各事故当事者の過失を対比させることによって定まる各事故当事者の責任の割合をいいます。過失割合が定まると、自己の過失割合に基づき事故の相手方に損害賠償責任を負い、自己の損害については、相手方から、自己の過失割合を差し引いた分の賠償を受けることができます。

解説

交通事故により損害が生じた場合、事故の相手方に対して民法709条の不法行為に基づく損害賠償責任(人身傷害に対しては自動車損害賠償保障法3条にも基づく)を負うが、損害の公平な分担の観点等から、民法722条2項は、不法行為による損害賠償について、被害者の過失を相殺することを認めている。交通事故においては、事故の一方当事者に全く過失がない事案も存在し、その場合、過失割合は、100:0となるが、各当事者に過失が生じる場合は、各当事者の過失の程度に応じて、過失割合が決まる。

Q4-2 過失割合の決定要素、決定手続き

過失割合は、どのような要素で決まるのですか。

A4-2

四輪車か、自動二輪車か、自転車か、歩行者かといった属性、信号機の有無、横断歩道上かどうか、一時停止標識があったか、広路か狭路か等事故現場の状況を前提に、当事者が負っていた注意義務の内容、その違反の有無、程度等により決まります。

過失割合は、まず、当事者間の合意で決めることを試みます。それで決まらなければ、調停、裁判、交通事故紛争処理センターのあっせん、交通事故示談あっせん等の手続きを経て決めます。

解説

交通事故における過失割合については、まず、事故

当事者が歩行者なのか、車両を運転していたのか、運転していたとすればどのような車両かという点がまず前提となる。過失割合を決めるにあたっては、基本的に、弱者優先の原則が採られ、歩行者よりも自転車、自転車よりも四輪車の過失が重く判断されるのが通常である。

また、現場の状況によって優先関係が定まってくる。例えば、信号機が設置されていれば、当然のことながら原則として対面青信号でなければ交差点へ進入してはならないし(道路交通法7条)、一時停止標識があれば、停止義務があることから(道路交通法43条)、一時停止をせずに交差点へ進入すれば、過失が大きく認定される。道路の幅員については、広路が狭路に優先し、道路の幅員等による優先関係が生じない場合は、左方から交差点へ進入してくる車両を優先させる左方優先の原則が採られる(道路交通法36条1項1号)。

これらの要素は、当該事故状況に関する諸資料により認定していくことになる。その際は、事故現場の図面、写真、損傷した車両の写真、目撃者・当事者の供述などが基本的な資料となる。また、刑事記録(実況見分調書、供述調書、写真撮影報告書など)も、有力な資料となる。

交通事故が起きると、警察へ届出をするが、警察が過失割合を決めるということはなく、当事者間の合意で過失割合を定めることが原則である。過失割合は、東京地裁民事交通訴訟研究会が交通事故の過失割合についての事例を集積し、事故類型毎に基本的な過失割合を掲載した別冊判例タイムズ16号に当てはめ、同書に記載された基本割合をもとに交渉することが一般的である。

当事者間で合意できなければ、Q5で紹介する手続きを取る必要がある。

Q4-3 過失割合の具体例

以下では、典型的な事故類型における基本過失割合をご紹介しますが、割合についてはあくまでも筆者の意見となり、また、実際の事故においては、諸条件により過失割合が異なりますので、この点、ご留意ください。

Q4-3-1

先日、車を運転していて、信号機のない交差点で、私は、横から車は来ないだろうと思い、そのまま交差点へ進入したところ、左から車が来て、衝突してしまいました。道路の幅員は同じぐらいで、左から来た車

も減速していませんでしたので、過失割合は50:50だと思うのですが、いかがでしょうか。

A4-3-1

過失割合は、相談者60:相手方40が基本となり、見通しの状況や、前方不注視の程度等により±20程度の修正があり得ます。

解説

道路交通法36条1項1号は、信号機等による交通整理の行われていない交差点を進行するにあたり、交差道路の相互間に明らかな広狭等の優劣がない場合には、左方から進行してくる車両の進行を妨害してはならないとして、左方優先の原則を定めている。

よって、同原則に違反したことにより、右方車の過失の方が重くなり、基本割合は、右方車60:左方車40と考えられています。

Q4-3-2

私は、幹線道路を、制限速度である時速50キロぐらいで車を走らせていましたが、うっかりして、前が渋滞しているのに気付かず、前の車に衝突しそうになって、慌てて急ブレーキをかけました。すると、その直後に、後ろから来ていた車に追突されました。追突されたわけですから、過失割合は、私0:追突車100だと思うのですが、いかがでしょうか。

A4-3-2

渋滞状況や見通し、急ブレーキの程度等により、被追突車にも、10~30程度の過失が生じる場合があります。

解説

追突は、追突車の先方不注視や車間距離保持義務(道路交通法26条)違反を原因として生じるものであり、原則として、被追突車には過失が存在しないと考えられている。

しかし、道路交通法24条は、車両等の運転者は、危険を防止するためやむを得ない場合を除き、その車両等を急に停止させ、又はその速度を急激に減ずることとなるような急ブレーキをかけてはならないと定める。よって、同条に違反する態様で急ブレーキにより停止した場合には、被追突車にも過失が生じることになる。

特に、本件は幹線道路であり、車の流れに従って走行するのが通常であるから、車間距離も十分に保持されていないのが現状である。そこで、本来であれば、

前方を注視し、余裕をもって停止すべきところ、前方不注視により急ブレーキをかけて停止したということであるから、その程度に応じて10~30の過失が生じる可能性はあると考えられる。

Q4-3-3

私は、信号機のある交差点を右折しようと右折レーンで待機していたのですが、対向車線の直進車が多く、なかなか右折できません。対面信号が黄色になったので、さすがに右折しても良いだろうと思って右折したところ、まだ直進してくる車がいて、衝突してしまいました。やはり直進車が優先ということで、私は不利なのでしょうか。

A4-3-3

50:50を基本とし、±20程度の修正が考えられます。

解説

確かに、原則として、右折車に対しては直進車又は左折車の進行が優先するとされている(道路交通法37条)。しかし、そもそも、黄信号においては、原則として直進車であっても進入が許される場面ではなく、また、黄信号のうちに入進して右折する車が多いのも現状であり、直進車としてもその現状を踏まえて優先を主張することはできないと考えるべきとされ、基本的には、50:50の過失割合と考えられる。

Q4-3-4

私は、四輪車を運転しており信号機のない交差点を左折したところ、自車の左後方からバイクが直進で来ていることに気付かず、バイクに衝突してしまいました、もともとバイクが左から来ているのがいけないと思うのですが、私は、責任を負うのでしょうか。

A4-3-4

基本的に、四輪車80:バイク20の過失割合と考えられていますが、走行速度や指示器を点灯させた時点等により、±20程度の修正が考えられます。

解説

交差点において左折する車両は、あらかじめ出来るだけ左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿って徐行しなければならない(道路交通法34条1項)とされている。よって、左からバイクが追い抜きをかけているということは、左側端に十分に寄っていないということと考えられる。バイクの大幅な速度超過等により、若干の修正が考えられる。

〈参考資料〉

『改訂版 交通事故実務マニュアル』（東京弁護士会法友全期会交通事故実務研究会 編集）（株式会社ぎょうせい、平24）

『別冊判例タイムズ16』（全訂四版、東京地裁民事交通訴訟研究会 編）（判例タイムズ社、平16）