

交通事故における過失割合

富士通健康保険組合

目 次

—— 交通事故における過失割合 ——

| | | |
|------------|-------|------|
| 1．過失割合とは何か | ----- | 1 頁 |
| 2．歩行者と車の事故 | ----- | 4 頁 |
| 3．車同士の事故 | ----- | 8 頁 |
| 4．バイクと車の事故 | ----- | 16 頁 |
| 5．自転車と車の事故 | ----- | 21 頁 |
| 6．高速道路上の事故 | ----- | 25 頁 |

以 上

．過失割合とは何か

1．損害賠償額は過失割合によって大きく変わる

交通事故が起きる原因として、車やバイクの運転者の不注意があります。脇見運転をしていて停止中の車に追突したり、赤信号を無視して歩行者をはねてしまった場合などは、100%運転者の不注意によって事故が起きたと判断されます。このような不注意を「過失」といいますが、加害者の一方的な過失のみで発生する交通事故はほとんどありません。実際には、加害者・被害者双方に過失があり、その結果として事故が起きるケースが大半なのです。こういった場合は、加害者だけに損害額を負担させるのは明らかに不公平です。「過失相殺」とはこの不公平を解消するもので、被害者と加害者の「過失割合」（過失の程度）に応じて、当事者間で損害賠償責任を負担しあうという制度です。

たとえば、被害者に20%の過失割合が認められた場合は、被害者に対する損害賠償が2割減額されることとなります。仮に損害賠償の額が1000万円だとすれば、実際に支払われる額は200万円も違ってきます。また、たとえ加害者が酒酔い運転で交通事故を起こした場合であっても、被害者が交通規則に違反していれば、過失相殺がなされ、被害者に対する賠償額が減額されることとなります。

民法でも、被害者の過失の取扱いについて次のように規定しています。「被害者に過失があるときは、裁判所は損害賠償の額を定めるにあたりこれを考慮することができる」（民法第722条）。過失相殺は民法に定められた制度として、法的根拠を有しているのです。

2．重大な過失がなければ自賠責保険は過失相殺されない

過失相殺による減額が行われる場合は、その事故で被害者が被ったすべての損害を一括して対象とするのが一般的です。ただし、車対車の事故の場合は、双方に被害が生じるケースが一般的です。過失が双方にあれば、被害者は同時に加害者となるため、お互いの損害額を過失割合に応じて負担します。つまり、相手から受け取るべき額と相手に支払うべき額を計算し、その差額を精算することとなります。

また、人身事故の場合、自賠責保険（強制保険）に関しては、被害者保護の立場から被害者に重大な過失（70%以上）がない限り、過失相殺の対象とはなりません。加害者が自賠責保険と任意保険の両方に入っていた場合、人身事故ではまず自賠責保険で補償されます。ただし、死亡または後遺障害で3000万円まで、傷害では120万円が限度額になっています。限度額を超えた金額が任意保険から補償されますが、任意保険の場合、過失割合に応じて補償金額が減額されます。

なお、物損事故に関しては、当事者同士が任意保険に加入している場合、双方の保険会社間で示談が行われます。

3．過失割合は認定基準で判断する

実際に交通事故が発生した場合は、当事者双方の保険会社から過去の判例などによる常識的な負担割合が提示されます。この際に、過失割合を客観的に判断するための材料として、裁判官や弁護士が作成した「認定（算定）基準」が公表されています。認定基準には、車同士の事故や車と歩行者、車とバイク、車と自転車、高速道路上の事故と、事故の態様ごとに基本的な過失割合が示されており、これに事故の状況に応じた修正要素を加えることで、具体的な過失割合を導き出すことができます。代表的な認定基準としては、次のようなものがあります。

「民事交通訴訟における過失相殺率等の認定基準」、「交通事故損害額算定基準」、「民事交通事故訴訟損害賠償額算定基準」。ただし、こうした基準はあくまで目安です。裁判でも、過失割合についての判断は裁判官の自由裁量に任されています。ここでは「民事交通事故訴訟損害賠償額算定基準」（平成13年版）に基づき、さまざまな事故の態様に対応した過失割合を掲載します。

なお、過失割合の基準を十分理解していただくために、専門用語についての説明を次頁に掲載します。

4.用語説明

- ・歩行者-----通常の歩行者のほかに、車椅子や小児用の自転車で通行している者、自転車などを押して歩いている者、路上作業者などを含む。
- ・車-----一般的には、自動車、原動機付自転車、軽車両、トロリーバスのことであるが、ここでは四輪自動車のことを指す。
- ・バイク-----ここでは、大型自動二輪車・普通自動二輪車に加え、原動機付自転車のことも指す。
- ・自転車-----ペダルまたはハンドル・クランクを用い、かつ人の力により運転する二輪以上の車で、身体障害者用の車椅子、歩行補助車および小児用の車以外のもの。
- ・老人-----おおむね65歳以上の者。
- ・児童-----おおむね6歳以上13歳未満の者。
- ・幼児-----おおむね6歳未満の者。
- ・法71条 該当者-----身体障害者用の車椅子や政令で定める杖を携える目や耳の不自由な人
- ・集団横断-----同じような行動をとっている数人の歩行者が道路を横断すること。
- ・夜間-----一般的には、日が落ちてから午後10時くらいまでを指す。
- ・歩道-----歩行者の通行の用に供するため、縁石線、または柵、その他これに類する工作物によって区画された道路の部分という。
- ・住宅・商店街-----住宅街や商店街など、住民の日常生活が営まれる地域。比較的交通量が多く、歩行者や自転車の交通事故が多発する恐れがあるため、一方通行などの規制を多く設けている。また、このような場所での交通事故の場合、歩行者や自転車の過失割合は減額される。
- ・幅員-----道路の幅を意味する。
- ・交差点-----十字路、T字路や、そのほか2つ以上の道路が交わる場合における、当該2つ以上の道路の交わる部分。
- ・信号残-----青信号または黄信号で横断を始めたが、途中で信号が赤に変わってしまうこと。
- ・高速道路-----高速自動車国道および指定自動車専用道路をいう。
- ・優先道路-----道路標識などで優先道路として指定されている道路、または、交差点で車両の通行を規制する中央線、車両通行帯が設けてある道路。直進車の進行を妨げてはならないという点で強い優先権をもつ。
- ・幹線道路-----交通が頻繁で歩車道の区別がある、おおむね車道の幅が14m以上の道路。片道が2車線以上の交通量の多い道路を指す。
- ・広路-----幅員が明らかに広い道路。優先道路と違い、見通しの悪い場合の徐行義務があり、優先権は必ずしも高いとはいえない。
- ・転回危険場所-----見通しがきかない道路や交通が頻繁な道路で転回した場合、他の車両の正常な交通を妨害する恐れのある場所。
- ・転回車-----Uターンする車。転回する場合は、30m手前で合図をしなければならぬ。

- ・一時停止-----信号のない交差点で、道路標識などにより一時停止することを指定されている場合、停止位置で停止しなければならない。
- ・佇立 -----横断中、急に立ち止まること。歩行者の過失割合の加算要因となる。
- ・直前直後横断-----歩行者が車両などの直線、または直後を横断すること。道路交通法違反で、歩行者の過失割合が加算される。
- ・左方優先-----信号機がなく、道路幅が同じで優劣関係のない交差点では、左方から進行してくる車両に優先権がある。
- ・既右折-----右折車がすでに右折を完了、あるいはそれに近い状態にあること。
- ・直近右折-----対向直進車の至近距離で右折すること。
- ・大回り右折-----あらかじめ道路の中央に寄らない右折。道路交通法違反で、状況に応じて右折車の加算要因となる。
- ・早回り右折-----交差点の中心の直近の内側を進行しない右折。この右折方法では、右方の直進車と事故が発生する危険性が増す。
- ・徐行義務-----優先道路を走行しているときを除き、信号のない、見通しの悪い交差点では徐行しなければならない。
- ・法24条-----道路交通法24条のこと。車両の運転者は危険を防止するためのやむを得ない場合を除き、車などを急停止させ、急ブレーキをかけてはならない。追突された場合、過失割合の加算要因となる。
- ・法50条-----道路交通法50条のこと。交通整理の行われている交差点に進入しようとする車両は、道路の前方の車両などの状況により交差点内で停止し、他の車両などの通行の妨害になる恐れがあるときは、交差点内に進入してはならない。
- ・法27条 項-----道路交通法27条 項のこと。車両は最高速度の高い車両に追いつかれたときは、追い越しが終るまで速度を増してはならない。違反した場合は20%の加算要因となる。

．歩行者と車の事故

1．歩行者と車の事故の特徴

「歩行者と車の事故」の場合、歩行者は無防備の状態であり、逆に車が壊れることはありません。そのため、歩行者が被害者となるケースが圧倒的に多いのが現実です。そうした現実を踏まえて「歩行者と車の事故」では、車側の過失割合がゼロになるケースはありません。歩行者が赤信号で無理に横断したり、歩行者が道路上で寝ていて事故が発生した場合でも、車側が過失（安全注意義務違反）を問われることになるのです。逆に、歩行者が信号機のない横断歩道を横断していたときの事故は、基本的に歩行者の過失割合がゼロとされます。横断歩行者が明らかにいない場合を除き、車は横断歩道の直前で停止できるスピードで進行することが義務づけられているからです。

ただし、歩行者にも注意義務があります。過失の度合いによっては、歩行者の過失割合が車の過失割合を上回るケースもあります。たとえば、車が青信号のときに、赤信号で無理に横断歩道を横断しようとして事故になったケースでは、歩行者側の過失割合が70%とされます。赤信号で横断歩道のそばを横断しようとしたケースでも同様です。

「歩行者と車の事故」では、ほとんどのケースで車の過失割合が70%以上となりますが、歩行者の過失が大きくなるケースもあるのです。歩行者と一口にいっても、この概念に含まれるのは通常の歩行者に限りません。路上作業者や路上で遊んでいる者、路上に立ち止まっている者、路上に寝ている者、さらに、車椅子やベビーカーなどを通行させている者、バイクや自転車を押して歩いている者も含まれます。

一方、車には、自動二輪車や原動機付自転車は含まれますが、自転車は含まれません。このため、自転車が加害者となったケースでは、事故の状況に応じて個別に判断されることになります。

2．主な加算要素と減算要素

歩行者の過失割合を加算させる要素としては、「夜間」「幹線道路」「直前直後横断、佇立、後退」の3項目が挙げられます。

- ・夜間-----夜間の事故の場合、歩行者側からはライトを点灯して走行してくる車を、容易に発見することができます。逆に車からは、歩行者の発見が必ずしも容易ではありません。この場合の夜間とは、歩行者の存在が予想される午後9時、10時を想定したものです。人の通行が通常予測されない午前2、3時であれば、加算率が大きくなる可能性があります。
- ・幹線道路-----車両の通行が頻繁な道路では、歩行者は通常の道路を通行、横断する場合より注意を求められます。逆に、車側は他社との関係などから回避余地が誓約されるため、幹線道路での事故は歩行者の過失割合が加算される要素となります。
- ・直前直後横断、佇立、後退-----歩行者が車両などの直前または直後を横断することは、道路交通法で禁止されています。また、歩行者が斜め横断をした場合、特別な事情がないにもかかわらず立ち止まったり後退した場合や、大きくふらついたような場合は、歩行者の過失割合の加算要素となります。さらに、直前横断や飛び出しについては、あくまで適正な速度で走行している車に限定されるため、制限速度違反車などについては、別途配慮されるべき問題となります。これと同様に、立ち止まりや後退に関しても、対向車の動静もかかわってくるため、別途配慮した取り扱いが行われることが適当です。

一方、減算要素としては、「幼児など」「児童・老人」「集団横断」「住宅・商店街」「歩車道の区別のない道路」などがあります。

- ・幼児など、児童・老人-----歩行者が道路通行に際して行動能力が低い場合、歩行者の過失割合を減算することが妥当です。なお、幼児や児童の適用に関しては、保護者などが付き添わない場合に限定されません。

- ・ 集団横断 ―――― 歩行者が集団で横断している場合は、車側から歩行者の発見が比較的容易です。このため、集団登校などで一部の者が被害者になったときは歩行者側の過失割合が減算されます。この場合の集団とは、数人が外形的に同様の行動をとっていれば足りると判断されます。
- ・ 住宅・商店街 ―――― 住宅街や商店街など、人の通行や横断が頻繁であり、常に人の通行や横断が予測される場所で事故が起きた場合は、歩行者の過失割合が減算されます。
- ・ 歩車道の区別のない道路 ―― 人と車両の通行を分離していない道路は、生活道路としての性格を有します。そのため、歩車道の区別のない道路で事故が起きた場合、歩行者の過失割合の減算要素とされます。

なお、車側の過失の具体的な取扱いには次のようになります。

- ・ 過失 ―――― 前方注視義務違反、事故回避義務違反（ハンドル、ブレーキ操作不適切など）など。
- ・ 著しい過失 ―――― 著しい前方不注視義務違反、酒気帯び運転、10 km～25 km未満の制限速度違反、著しいハンドル、ブレーキ操作不適切など。
- ・ 重過失 ―――― 居眠り運転、酒酔い運転、無免許運転、25 km以上の制限速度違反など。

3. 判例

(1) 商店街の道路を横断中の歩行者に50%の過失を認めたケース

[事故の発生状況]

両側に歩道がある片側1車線の県道を走行中の車と、そこを横断しようとした歩行者が出会い頭に接触した事故。道の両脇にはパチンコ店や電気店などが並び、事故現場付近は商店街を形成していた。また、車道の両側にはほとんどころ駐車車両があり、道幅が狭まっていた。被害者は、駐車中のワゴン車の陰から車道に出ようとしたとき、加害車両に左足甲部をひかれ、その衝撃で後方へ転倒した。被害者は、道路を横断しようとしてワゴン車の脇から車道に出て道路中央線付近まで来たが、加害車両とは別の車が反対車線から来るのが見えたため、後ずさりしたところを加害車両にひかれたと主張。一方、加害者は、事故現場付近にさしかかったところで、両側に駐車車両があったため減速したが、ワゴン車の脇から突然飛び出してきた被害者をひいてしまったと主張。

[過失割合に関する判定]

事故の発生状況からみて、被害者の主張は合理性に欠ける。さらに、被害者は周囲の安全確認を怠っており、運転手が被害者の行動を予想するのは極めて困難。したがって、被害者の過失は大きく、被害者と加害者の過失割合は50対50とする（神戸地裁・平成8年4月18日判決）。

(2) 赤色点滅中の横断歩道を渡った幼児に過失割合を認めたケース

[事故の発生状況]

加害者が運転する軽四輪トラックが市道を走行中、進路前方の横断歩道を渡っていた幼児（4歳）をはねてしまった。加害者は、事故現場付近にさしかかった際、進路前方に横断歩道があり、対面信号機が黄色点滅中であることを認めたが、制限速度30 kmを超える時速55 kmで走っており、横断者の有無を確認しないまま進行した。一方、母親に連れられた幼児は、急に誰かを追いかけるように、赤色点滅中の横断歩道を横断。加害者は約17.5 m前方に幼児を認め、急ブレーキをかけたが間に合わず、車の左前部を被害者に衝突させた。この幼児は、外傷性クモ膜下出血、右大腿骨骨折などの傷害を受け、4カ所の病院で806日間にわたって入院、治療を受けたが、著しい後遺障害が残った。

[過失割合に関する判定]

加害者は、進路前方の横断歩道と黄色点滅信号を認めた際、すぐに徐行して横断者の有無を確かめる注意義務がある。他方、被害者の監護義務者である母親にも、被害者を一人で事故現場付近で遊ばせていたという過失がある。したがって、加害者は被害者に対して損害額から20%を減じた金額を支払うのが相当（神戸地裁・平成3年5月22日判決）

(3) 付近に横断歩道があるのに車道を横断して死亡したケース

[事故の発生状況]

午後8時40分頃、加害者は、制限速度時速30kmのところを時速40kmで走行。事故現場付近にさしかかったところで、道路左側を走っていた自転車を追い抜こうとして自転車に注目したため、前方の注視を怠っていた。そこに、渋滞中だった反対車線の最後尾（ワゴン車）の陰から、小走りで道路を横断してきた被害者（27歳）をはね、死亡させてしまった。事故現場の車道幅員は、加害車両の進行車線は約3m、対向車線は約3.4m。そこに約0.8mの路側帯、約1mの歩道が設けられ、ガードレールによって車道と歩道が区分されていた。また、事故現場から約30mの地点と、その反対方向約40mの地点には、それぞれ信号機の設置された交差点があり、横断歩道が設けられていた。

[過失割合に関する判定]

加害者は、対向車線の陰からの横断歩道車がいるかもしれないことを予測し、安全確認をする義務を怠っていた。しかし、その一方で被害者は、近くに横断歩道があるにもかかわらず、車道を横断しようとした点に過失が認められる。したがって、被害者の過失割合は30%が相当（東京地裁・平成5年1月28日判決）。

(4) 飲酒した歩行者が国道を横断しようとしたケース

[事故の発生状況]

加害者は、交通量の多い片側2車線（車道の幅員は14.1m）の国道を走行していた事故現場から約150～200m手前に設置されている信号機の表示にしたがって停止・発進させたが、加害者の運転する車を取り残される形で遅れて発進したために、事故現場の約106m手前の地点から注意力散漫になっていた。50～60kmで走行中の加害者は、事故現場の約6m手前になってようやく、車道を横断しようとしていた被害者（68歳）を発見したが、ブレーキを踏む間もなく、被害者に衝突、死亡させてしまった。

[過失割合に関する判定]

加害者は、事故現場の約60m手前になるまで被害者の存在にきがつかなかったことから、進路前方の安全を十分確認しないまま、漫然と車を走行させていたことは明らかである。他方、被害者は、交通頻繁な国道で横断歩道がないところを横断する場合、通行車両の有無に十分注意すべきである。したがって、過失割合は加害者80%、被害者20%が相当（大分地裁・平成5年8月31日判決）。

(5) スクールゾーン内の道路で幼児に衝突して死亡させたケース

[事故の発生状況]

スクールゾーン内の路上を進行中の普通貨物自動車が、反対車線に駐車中の車の陰から横断しようとした幼児（2歳）に衝突し2日後に死亡させた。事故現場は、幅員6mの道路で、その中央にはセンターラインがあった。加害者は事故現場の手前4.2m付近で2台の自動車が縦列駐車していた陰から道路中央に出てきた被害者を発見。すぐに急ブレーキをかけ、ハンドルを左に切ったが間に合わず、約2m進んだ地点で停止した。

[過失割合に関する判定]

加害者は、事故現場付近が住宅地で子供が多く、スクールゾーンになっていることを知っており、危険を察知したときは、時速20km程度で進行していた。しかし、進路右前

方の安全確認が十分でなく、加害者の過失は大きい。他方、被害者は、駐車車両の陰から加害者の直前を横断しようとしており、監督義務者である被害者の両親にも落ち度があるしたがって、被害者側の過失は20%とするのが相当（大阪地裁・平成5年2月22日判決）。

(6) 交差点直近を横断中に青信号で進行中の車にはねられた

[事故の発生状況]

夜10時頃、被害者(52歳)は、道路反対でタクシーをとめた友人のもとへ行くため交差点直近の路上を横断していた。一方、加害者はタクシーを運転、客を乗せて道路の歩道寄りを走行していた。事故現場付近では、交差点の青信号にしたがい、制限速度を10kmオーバーした時速約50kmで交差点に向かって進行していた。ところが、交差点にさしかかる直前、横断歩道の手前にいた被害者を発見し、急ブレーキをかけたが間に合わず、被害者をはねとばしてしまった。被害者は入院・加療に163日を要する重傷を負い後遺障害も残った。

[過失割合に関する判定]

加害者は、進行方向の信号が青色であったとはいえ、前方に横断歩道があり、しかも夜間に歩道寄りを走っていたのだから、制限速度以下に減速して走行すべきである。他方、被害者は赤信号であるにもかかわらず、加害車両が進行してくるのを確認しないで横断歩道付近の路上を横断しようとしており、被害者にも重大な過失が認められる。したがって、過失割合は加害者20%、被害者80%とみるべきである（岡山地裁・平成2年3月8日判決）。

4. 横断歩道上の事故

横断歩道は歩行者にとって「ロイヤルロード」(王様の道)ともいわれ、歩行者信号が青で横断していたときに起こった事故では100%車の過失になります。しかし、信号の色によって、横断歩道上の事故でも過失割合は大きく変わります。黄色で横断していた場合は歩行者の過失割合が10%、さらに赤で横断していた場合には歩行者の過失割合が70%とされます。信号を無視して横断した場合は、歩行者の過失も問われるわけです。

信号機がなく、交通整理の行われていない横断歩道では、基本的に車側の過失が100%とされます。しかし、夜間のため車から歩行者の発見が困難な場合や、歩行者が横断中に立ち止まったり後退した場合、あるいは幹線道路の横断などでは、歩行者にも注意義務があるため、5~10%の過失割合が歩行者について加算されます。

また、右左折車と歩行者の事故のケースでは、歩行者・車ともに信号が青の場合は100%車の過失ですが、それ以外の場合では、信号の組み合わせによって、歩行者に20~30%の過失割合が加算されます。

5. 横断歩道外を横断していたときの事故

歩行者が横断歩道外を横断していた場合の事故は、次のように区分されます。

横断歩道付近――横断歩道から20mないし30m以内(幅14m以上で交通量の激しい道路は50m以内)

横断歩道直近――横断歩道から10mないし15m以内(幹線道路は15mないし20m以内)

横断歩道付近を横断しているときの事故における歩行者の基本的な過失割合は25%となります。一方、横断歩道直近を横断しているときの事故における歩行者の過失割合は、信号の組み合わせによって幅があり、右左折車の場合が10~70%、直進車が交差点から出る場合は5~70%、交差点に入る場合は10~70%となります。

横断歩道のない交差点やその直近を横断していたときの歩行者の過失割合は、交差する道路に優先関係がない場合は15%になります。また、幹線道路または幅の広い道路を横断していた場合が20%、幅の狭い道路を横断していた場合は10%となり、狭い道からの右左折車と広い道の横断車の事故の場合は10%を基準とします。

6. 対向ないし同方向進行歩行者の事故

歩行者が前方または後方から来た車に衝突された場合は、歩行者がどこを歩いていたかに

よって過失割合が決まります。歩車道の区別がある道路における事故の場合は、次のような基本割合になります。

| | |
|---------------------------|--|
| 歩行者が歩道を歩いているケース | 歩行者0%：車100% |
| 歩行者が路側帯、または歩行者通路を歩いているケース | 歩行者0%：車100% |
| 車道通行が許されている場所を歩いているケース | 歩行者10%：車90% |
| 車道通行が許されていない場所を歩行中のケース | 歩行者が車道の端を歩行中の場合は、歩行者20%：車80%、それ以外の場所を歩行中の場合は、歩行者30%：車70% |

歩車道の区別がない道路においては、歩行者が道路の右側を歩いている場合は車の過失が100%に、逆に、歩行者が左側を歩いている場合の過失割合は、歩行者5%：車95%となります。また、歩行者が幅8m以上の道路の中央部分を歩いていた場合は、歩行者の過失が20%に増大します。

7. 路上横臥・遊戯者の事故

道路上に寝ていたり、遊んでいた人が事故にあった場合は、昼間か夜間によって扱いが異なります。昼間の事故で、事前発見が容易でない場合は、歩行者の過失割合が30%、それ以外の場合は20%となります。これに対して、夜間の事故における歩行者の過失割合は50%です。幹線道路の場合はすべてのケースで歩行者の過失割合が10%加算されるため、夜間の幹線道路で事故が起きた場合には、歩行者の過失割合は60%にも達します。

一方、住宅・商店街では、歩行者の過失割合が5～10%減算されます。とくに、酔っ払った人がいると予想される飲食店街の場合は、20%程度の修正もありえます。また、夜間でも明るい場所なら、歩行者の過失割合が10%減算されます。また、歩行者が児童や幼児の場合は過失割合が5～20%減算されます。車の著しい過失があった場合は5～10%、車の重過失があった場合は10～20%の減算となります。

8. 後退者による事故

バックしてきた車が歩行者に衝突した事故では、歩行者がどこを横断していたかによって扱いが異なります。

歩行者がバックしている車の直後を横断した場合――歩行者の過失割合は20%

さらに、夜間や歩車道の区別のある道路では5%、車がバックブザーなどで注意を促したときは10%加算されます。

直後横断以外の場合――歩行者の過失割合は5%

さらに歩車道の区別のある道路、あるいは後退警告を行ったときは10%加算されます。逆に、車がバックを開始する前に歩行者が立ち止まった場合は10%減算されます。

両方のケースともに、住宅・商店街で事故が起きた場合、あるいは歩行者が幼児などであった場合は、歩行者の過失割合が減算されます。また、車が著しい過失をしたと認められた場合は10%、重過失を犯した場合は20%減算されることとなります。

・ 車同士の事故

1. 車同士の事故の特徴

「車同士の事故」の場合は、交通条件や交通規範において、双方が同一条件にあると考えられます。いずれも加害者となる可能性があるため、過失割合の算定は比較的容易です。もっとも、事故が発生した場合の条件は多種多様であるため、画一的な取扱いでは正確な過失割合は算定できません。「車同士の事故」で被害者側の過失がゼロとされるのは、加害者が赤信号で交差点に進入したケースやセンターラインをオーバーしたケースなどです。しかし、「車同士の事故」の場合は双方に厳格な安全注意義務が求められるため、被害者側も何らかの過失を伴うケースが大半です。あいての過失が明らかに大きいケースであっても、徐行義務を怠ったり、スピード違反をしていた場合は、安全注意義務違反で過失割合が加算されます。これは、一方が優先車の場合でも同様です。たとえば、同じ幅の道路が交わる交差点で右方車が減速し、左方車が減速せずに衝突した場合は、左方優先にもかかわらず、左方車の過失割合が60%となってしまいます。さらに、優先道路を走行中に左方から一時停止後に進入した車と衝突すれば、優先車の過失割合は30%となります。「車同士の事故」では相手車両の過失を重く感じがちですが、事故発生時の状況で過失割合が変動するのをはつきり認識しておく必要があるのです。このケースでは、修正要素となる過失は次のよう

- になります。
- ・ 著しい過失-----左右前方不注視などの著しいもの、10 km以上25 km未満の制限速度違反、酒気帯び運転など
- ・ 重過失-----酒酔い運転、居眠り運転、無免許運転、25 km以上の制限速度違反など

2. 事故のパターン別のポイント

車同士の事故にはさまざまなパターンがありますが、主なパターン別のポイントは次のとおりです。

(1) 交差点における事故

信号機による交通整理が行われている交差点
信号機などで、交互に一方の通行を止めて、他方を通行させる方式で交通整理が行われている場合を指します。そのため、黄色や赤色の点滅のみの信号機が設置されている場合は該当しません。この場合の事故の過失割合は、双方の交差点進入直前の信号によって決まり、交差点進入後に信号が変わった場合は修正されます。

信号機による交通整理が行われていない交差点
この場合の過失割合は、優先道路、道路の幅によって決まります。見通しの悪い交差点では双方に徐行する義務がありますが、事故が発生した場合は、左方優先の原則が過失割合を決めるうえで基本となります。

(2) 右折車と直進車の事故

車両が交差点で右折する場合は、その交差点を直進、あるいは左折しようとする車両などの進行妨害をしてはなりません。しかし、直進車が優先されるといっても、注意義務が免除されるわけではありません。実際に事故が発生した場合は、直進車側にも前方不注視や制限速度違反、ハンドル・ブレーキ操作の不適切など、何らかの過失があるケースが少なくありません。そこで、直進車が緑矢印、右折車が赤信号進入というケースを除き、直進車側にも過失の存在が認められることとなります。

(3) センターラインオーバーの事故

同一路を対向方向から直進する車両同士の事故を指し、道路外に出るための右折や横断、転回などのためにセンターラインをオーバーしたケースは含まれません。基本的な過失割合は、センターオーバーした車の100%過失となりますが、双方の速度や道路状況などによって修正されます。直進車の前方不注視や制限速度違反があった場合、工事などでセンターラインを越えないと通行できない場合などは、センターオーバーした車の減算要素となります。

(4) 同一方向に進行する車同士の事故

追越車と被追越車との事故
追越とは、車両が他の車両に追いつき、その進路を変えて追いついた車両の側方を通過した後、当該車両の前方に出ることをいいます。追越禁止の場所であっても、被追越車がわざと譲らなかった場合などは過失が発生することとなります。

進路変更車と後続直進車との事故
進路変更車が前方に割り込んできた場合の事故は、後続直進車に制限速度違反があった場合は、過失割合の加算要素とされます。

(5) 追突事故

追突事故では追突した側の100%過失となりますが、このケースでは被追突車側に過失があった場合の事故を想定しています。道路交通法24条では、危険を防止するためのやむをえない場合を除いて、合図もなしに急ブレーキをかけることを禁止しており、追突事故が起きた場合は、被追突車側に20%の過失が発生します。ただし、住宅・商店街では先行車が急ブレーキをかけることが予測されるため、追突者側の加算要素となります。

3. 判例

(1) 交差点に赤信号で進入した被害者に90%の過失相殺を認めたケース

[事故の発生状況]

午後10時35分頃、加害者は普通貨物自動車を運転し、交差点にさしかかったところ

で対面信号が青色であることを確認したうえで、アクセルを踏んで加速し、時速40kmで交差点に進入した。ところが、右方から普通自動車は信号を無視して進入してきたため、出会い頭に衝突してしまった。普通自動車の運転手(19歳)は全身打撲、頭蓋底骨折などで死亡。なお、この交差点は夜間交通量は少ない。

[過失割合に関する判定]

夜間交通量が少ない交差点では、信号の変わり目で被害者のように赤信号で進入してくる車両があることは十分予見できる。加害者は、少なくとも停止線の手前で交差点に進入してくる車両の有無を確認すべきであった。しかし、この事故においては、基本的に被害者の信号無視が原因であり、加害者と被害者の過失割合は10対90とみるのが相当である(東京地裁・平成3年3月19日判決)。

(2) 交通量の多い道路で直進者と転回車が衝突したケース

[事故の発生状況]

加害者は都内の交通量の多い道路で、追隨してくる見知らぬ普通乗用自動車に気をとられながら、制限時速50kmをはるかに超える時速90kmで走行していた。事故現場付近にさしかかったところ、進路右前方37mの地点にUターンするため、対向方向からセンターラインを越えて加害車両の走行車線に進入してくる被害車両を発見したが、被害車両が自車の通過を待ってくれるものと軽信。ところが、被害車両の運転手は、反対車線を走行中の加害車両にまったく気がつかないままに転回し、左側助手席部分に加害車両右前部から衝突されて横転した。助手席に座っていた恋人の女性は頸髄損傷により死亡した。

[過失割合に関する判定]

加害者には、制限時速をはるかに超える猛スピードで、しかも前方不注視のまま走行したという重大な過失がある。他方、被害車両の運転手も、交通量の多い危険な道路上で自車をUターンさせるのに、反対車線を走行してくる車両の有無を十分確認しなかったという重大な過失がある。したがって、加害者と被害車両の運転手の過失割合は40対60と認められる(大分地裁・平成5年1月28日判決)。

(3) 一時停止標識を無視して交差点に進入し側面衝突したケース

[事故の発生状況]

加害者は普通貨物自動車を運転中、交通整理が行われていない十字型交差点にさしかかったところで、被害者(39歳)が同乗する軽四輪トラックと側面衝突した。被害者は入院・治療に426日を要する傷害を負い、後遺障害のため、いわゆる植物状態になってしまった。

[過失割合に関する判定]

加害者は、十分な安全確認をしないまま、制限速度を10kmオーバーした時速50kmで進行し、交差点に進入したという過失がある。ただし、被害車両を18.2m前方に発見して、急ブレーキを踏んでいることについては考慮しなくてはならない。他方、被害車両の運転者(被害者の夫)は、一時停止標識を見逃し、時速40kmで交差点に進入し、加害車両との衝突事故を起こしてはじめて加害車両に気づいている。このことから、加害者より被害者側の過失のほうが大きいと考えられる。したがって、加害者と被害者側の過失割合は30対70と認めるのが相当である(神戸地裁・平成3年7月10日判決)。

(4) 一時停止を怠った車と徐行義務を怠った車が衝突したケース

[事故の発生状況]

事故現場は、信号機により交通整理が行われている見通しの悪い交差点である。普通乗用自動車を運転していた加害者は、進路方向の信号機が赤色点滅を表示していたにもかかわらず、一時停止を怠ったため、被害者が運転する普通貨物自動車に衝突。被害者は、約1週間の通院・加療を要する治療を受けた。

[過失割合に関する判定]

加害者には、信号機にしたがって一時停止をし、安全確認をするべきところ、時速約40kmで交差点に進入したという過失がある。しかしその一方で、被害車両の進路方向については黄色点滅が表示されており、被害者には徐行義務があった。ところが、時速約30kmに減速したものの、徐行することなく進行している。つまり、この衝突事故は、交差点において加害者が一時停止を怠ったことと、被害者が徐行義務を怠ったことが競合して起きたものである。したがって、被害者と加害者の過失割合は20対80と認めるのが相当である（名古屋地裁・平成3年3月13日判決）。

(5) センターラインを越えてスピード違反の対向車に衝突したケース

[事故の発生状況]

午前6時50分頃、県道を南進中の普通貨物自動車（被害車両）と北進中の普通乗用自動車（加害車両）が正面衝突し、被害者は、204日間の入院と71日間の通院を要する傷害を負い、股関節の機能障害など後遺障害を残した。事故の発生状況について、被害者と加害者の主張は大きく食い違っており、それぞれ自車の進行車線が衝突地点であると主張する。

[過失割合に関する判定]

衝突地点付近のタイヤ痕の位置や両車両の変形・破損の状態などから、専門家による鑑定を行った結果、被害車両の進行車線に加害車両がセンターライン（中央線）を越えるかたちで進行したために起きた事故であると認める。したがって、加害者は被害者が受けた人的・物的損害に対して損害賠償責任を負うことになる。ただし、事故現場の制限速度が時速50kmであるところ、被害者は少なくとも時速65kmで走行していたと考えられる。これは、事故直後の被害車両の速度メーターが時速70kmを表示していたことなどから認定出来る。したがって、被害者の損害額から10%を過失相殺することとする（高知地裁・平成5年4月28日判決）。

(6) 携帯電話に気をとられた運転手の過失割合を9割としたケース

[事故の発生状況]

北東から南西に延びる、中心線の引かれていない道路上で起きた接触事故。この道路は北東から南西に向かって大きく歪曲しているため、見通しが悪い。しかも、車道の幅員は約3.45m~3.5mであり、被害車両と加害車両が路肩の狭いところですれ違うことは、極めて困難である。被害者は、北東から南西に向かって時速30kmで走行していたが、事故現場近くの横断歩道の前で一旦停止した後、時速10~15kmで東側ガードレールぎりぎりに寄って走行した。一方、加害者は、南西から北東に向かって走行しており、事故現場付近に至ったところで、ポケットに入れてあった携帯電話が鳴ったため、車を左側の車道外側線に寄せたものの、被害車両が通過するのに十分な間隔はとらなかった

[過失割合に関する判定]

加害者が携帯電話に気をとられたために適切な走行を行えなかったことが、この事故の主な原因と考えられる。ただし、被害者も加害車両を発見したら、直ちに徐行するなど安全確認をするべきだった。したがって、加害者と被害者の過失割合は90対10と認めるのが相当である（名古屋地裁・平成11年3月17日判決）。

4. 信号機の設置された交差点での事故

信号機がある交差点で直進車同士が衝突した場合は、信号の組み合わせで次の4つのケースに区分されます。

青信号車Aと赤信号車Bとの事故——基本的にBの過失割合が100%となります。ただし、Aが信号無視車Bを事前に発見し、事故を回避できたと判断される場合は、Aの過失割合が10%加算されます。

- 黄信号車Aと赤信号車Bとの事故——基本的な過失割合は、A 20%：B 80%となります。Aが赤信号に変わる直前に交差点に進入した場合は、Aに10%加算されます。
- 赤信号車同士の場合—————双方の過失割合が50%となります。いずれかに過失がある場合は、5～10%加算されます。
- 青信号車Aと信号残車Bとの事故——基本的な過失割合は、A 30%：B 70%となります。信号残とは、Bが青信号で交差点に進入後、赤信号になるまでに交差点を通過できない場合です。AにとってBの発見が容易な場合は、Aの前方不注意と判断されます。

5. 交通整理が行われていない交差点での事故

信号機がない交差点で直進車同士が衝突した場合は、減速の有無がポイントになります。道路の幅がほぼ同じ交差点で、左方車Aと右方車Bが同程度のスピードだったときの過失割合は、「左方優先の原則」によりA 40%：B 60%となります。しかし、Aが減速していなかった場合はA 60%：B 40%となり、逆にBが減速していなかった場合にはA 20%：B 80%となります。また、Bが一方通行違反車の場合の過失割合は、A 20%：B 80%となります。一方が明らかに広い道路で、同程度のスピードの広路車Aと狭路車Bが衝突した場合は、過失割合はA 20%：B 80%となります。Aが減速しなかった場合はA 40%：B 60%となり、Bが減速しなかった場合はA 10%：B 90%となります。また、Aが優先道路を走行していた場合の過失割合は、A 10%：B 90%となります。一方に一時停止標識のある交差点で、一時停止規制なしの車Aと一時停止義務違反の車Bが衝突した場合、同程度のスピードであればA 20%：B 80%が基本となります。しかし、Aが徐行しBが減速しなかった場合には、Bの過失割合が100%になります。

6. 同一道路を対方向から進入した場合の事故（信号機がある交差点）

信号機がある交差点において、同じ道路の対向方向から進入してきた車と直進車との事故の場合、信号の組み合わせで過失割合が決まります。直進車Aと右折車Bがともに青信号で進入した場合の基本割合はA 20%：B 80%となります。一方、Aが黄信号、Bが青信号で進入し、黄信号で右折した場合はA 70%：B 30%です。それ以外の組み合わせは次のとおりです。

- ともに黄信号で進入—————A 40%：B 60%
- Aが赤信号・Bが青矢印で進入—————A 100%：B 0%
- Aが赤信号・Bが黄信号で進入し赤で右折——A 70%：B 30%
- ともに赤信号で進入—————A 50%：B 50%

これらのすべてのケースで、Aがスピード違反をしていた場合はAの過失割合が加算され、逆にBが右折の合図を出さなかった場合はBの過失割合が加算されます。

7. 同一道路を対方向から進入した場合の事故（信号機がない交差点）

信号機がない交差点において、同じ道路の対向方向から進入してきた右折車と直進車の事故の場合、道路の幅が同じときの基本割合は直進車A 30%：B 70%となります。もっとも、ほぼ同じ幅であっても幅の広い交差点などの場合は、A 20%：B 80%と若干過失割合が異なります。なぜなら、幅の広い交差点では、直進車の優位性が強く働くからです。道路の幅が異なる場合では、広路直進車Aと狭路右折車Bの過失割合は、A 20%：B 80%となります。これらのケースでは、Bが徐行しなかったときや直近右折など右折の方法に問題があったとき、あるいは右折の合図をしなかったときに過失割合が加算されます。また、Bが大型車だった場合は5%の加算となります。逆にAがスピード違反をしていた場合は、速度に応じてAの過失割合が10～20%、Bがすでに右折していた場合は20%加算されます。

8. 交差道路から進入した場合の事故（その1）

ほぼ同じ幅の交差道路から右折車が進入し、直進車と衝突したケースでは、右折車が左方から進入してきた場合と、右方から進入してきた場合で過失割合が異なります。右折車Bが左方車で直進車Aと衝突した場合の過失割合はA 40%：B 60%となり、Bが右方車の場合はA 30%：B 70%となります。これは、左方優先の原則にしたがって右折車に対する直進車の優位性が反映されるためです。Bが徐行しなかった場合や、右折禁止違

反を犯した場合はBの過失割合が10%加算され、Bが大型車だった場合は過失割合が5%加算されます。一方、Aがスピード違反していた場合は、速度に応じてAの過失割合が10~20%加算され、減速しなかった場合も10%加算されます。また、Aが大型車だった場合も、Aの過失割合が5%加算されます。

9. 交差道路から進入した場合の事故(その2)

一方が明らかに広い道路の場合、あるいは優先道路の場合の過失割合は、その組み合わせによって次の4通りとなります。

Aが広路直進、Bが狭路から広路へ右折 --- A 20% : B 80% (Aが右方の場合にBの
明らかな先入のケースではA 30% : B 70%)

Aが優先道路直進、Bが優先道路へ右折 --- A 10% : B 90% (Aが右方の場合にBの
明らかな先入のケースではA 20% : B 80%)

Aが狭路直進、Bが広路から狭路へ --- A 60% : B 40%

対向右折
Aが狭路直進、Bが広路から狭路へ --- A 55% : B 45% (Bの明らかな先入の場
合同一方向に右折 合はA 65% : B 35%)

これらのケースで、Bが徐行しなかった場合は10%、右折禁止違反を犯した場合は10%の過失割合が加算されます。一方、Aがスピード違反をしていた場合は、Aの過失割合が速度に応じて10~20%加算されることとなります。

10. 交差道路から進入した場合の事故(その3)

一方に一時停止の標識がある場合は、次の3つのケースのすべてで一時停止義務違反車の過失割合が大きくなります。

右折車Bが一時停止義務違反を犯し、 --- A 20% : B 80%
直進車Aと衝突

直進車Aが一時停止義務違反を犯し、 --- A 70% : B 30% (Aが一時停止した場合
左方からの右折車Bと衝突 はA 55% : B 45%)

直進車Aが一時停止義務違反を犯し、 --- A 60% : B 40% (Aが一時停止した場合
右方からの右折車Bと衝突 はA 45% : B 55%)

Bが徐行しなかった場合や右折禁止違反を犯した場合は、Bの過失割合が10%加算され、Bに重過失があった場合は15%加算されます。一方、Aが減速しなかった場合はAの過失割合が10%加算され、スピード違反をしていた場合は速度に応じて10~20%加算されます。また、Aに重過失があった場合は25%程度加算されることとなります。

11. 左折車と直進車との事故

交差点における左折車と直進車との事故は、次の4つのケースについて、それぞれ過失割合が決められています。

ほぼ同じ幅の交差点における直進車A --- A 50% : B 50% (見通しのきく交差点で
と左折車B はA 60% : B 40%、夜間はA 55% : B
45%)

一方が明らかに広い道路での直進車A --- A 20% : B 80%
(広路車)と左折車B(狭路車)

一方が優先道路での直進車A(優先車) --- A 10% : B 90%
と左折車B

一方に一時停止の規制がある交差点に --- A 20% : B 80%
おける直進車A(規制なし)と左折車
B(規制あり)

車両などが見通しのきかない交差点に入ろうとする場合には、広路車であっても徐行義務は免除されません。左折車Bが徐行をしなかった場合は、Bの過失割合が10%加算され、Bが大型車の場合も5%加算されます。

12. 右折車同士の事故

交差点でA、Bの右折車同士が衝突した事故では、次の4つのケースについて、それぞれ過失割合が決められています。

同じ幅の交差点----- A 6 0 % : B 4 0 %
 一方が明らかに広い道路での広路車Aと--- A 3 0 % : B 7 0 %
 劣後車B
 一方が優先道路での優先車Aと劣後車B --- A 2 0 % : B 8 0 %
 一方に一時停止の規制がある交差点に--- A 2 0 % : B 8 0 % (Bが一時停止後に進行
 おける右折車A (規制なし)と右折車B した場合はA 3 0 % : B 7 0 %)
 (規制あり)

車両などが見通しのきかない交差点に入ろうとする場合には、広路車であっても徐行義務は免除されません。AとBのいずれかが右折方法違反、右折禁止違反を犯した場合は、過失割合が10%加算されます。また、著しい過失または重過失があった場合も、10%もしくは20%の過失割合が加算されることとなります。

1 3 . 右左折車と後続直進車との事故

交差点で右折車または左折車と後続の直進車が衝突した場合は、道路条件によって過失割合が異なります。曲がる側とする側に寄るのに支障がない交差点で、右左折車Bが直進車Aと衝突した場合の過失割合はA 2 0 % : B 8 0 %となります。この形態の事故には、あらかじめ左端に寄って左折、中央に寄って右折したケースは含まれず、直進車が優先されるからです。Bが徐行しなかった場合は10%、右左折の合図が遅れた場合は5%、合図しなかった場合には15%、それぞれ過失割合が加算されます。道路条件などにより、あらかじめ曲がる側とする側によって右左折ができない場合の過失割合はA 4 0 % : B 6 0 %となります。このケースでは、Bが徐行をしなかった場合と合図が遅れた場合は10%、合図をしなかった場合は20%の過失割合が加算されます。なお、合図が著しく遅れたため、ほとんど意味をなさないような場合は、「合図なし」に準じます。

1 4 . T字型交差点における事故

T字型交差点では、「直線路直進車と右左折車との事故」と「右左折車同士の事故」があります。直進路直進車と右左折車との事故では、次のケースについて過失割合が決められています。

同幅員の交差点での直進車Aと右左折車B --- A 3 0 % : B 7 0 %
 一方が明らかに広い道路での直進車Aと--- A 2 0 % : B 8 0 %
 右左折車B
 一方が優先道路である場合の直進車Aと--- A 1 0 % : B 9 0 %
 右左折車B
 一方に一時停止の規制がある場合の直進車 --- A 2 0 % : B 8 0 %
 Aと右左折車B
 右左折車同士の事故については、次の4つのケースがあります。
 同幅員の交差点での右左折車Aと右左折車 --- A 4 0 % : B 6 0 %
 B
 一方が明らかに広い道路での右左折車Aと --- A 3 0 % : B 7 0 %
 右右折車B
 一方が優先道路である場合の右左折車Aと --- A 2 0 % : B 8 0 %
 右左折車
 一方に一時停止の規制がある場合の右左折 --- A 2 0 % : B 8 0 %
 車Aと右左折車B

1 5 . 路外から道路に入ってくる車の事故

路外から道路に入る車とは、たとえばガソリンスタンドやドライブイン、駐車場などから道路に進入する車をいいます。進入車Bが道路に入り、道路上の走行車Aと衝突した場合の基本的な過失割合は、A 2 0 % : B 8 0 %となります。Bが道路に入るときに徐行をしなかった場合は10%、Aが幹線道路を走行していた場合はBに5%の過失割合が加算されます。また、Bに重過失がある場合は15%の加算要因となります。一方、Bが「頭を出して待機」した場合、すなわちゆっくり出てきて道路に少し頭を出して待機した後に発進して事故になった場合は、Aの過失割合が10%加算されます。また、Bがすでに右折または左折の状態にあった場合も、同様に10%が加算されます。さらに、Aがスピード違反をしていたときは、速度に応じて10~20%加算されます。また、Aに著しい過失や重過失などがあった場合も、同様に10~20%加算されます。

16. 路外に出るために右折する車の事故

進行方向に右側にある駐車場やガソリンスタンド、ドライブインなどに入るために、対向車線を右折して横切る車と直進車との事故のケースです。右折車Bと対向車線の直進車Aが衝突した場合の基本的な過失割合は、A 10% : B 90%です。これは、直進車が優先されるため、幹線道路の場合はBの過失割合がさらに5%加算されます。また、Bが徐行しなかった場合や著しい過失があった場合は10%、重過失があった場合はBの過失割合が15%加算されることとなります。逆にBが「頭を出して待機」した場合、つまり対向車線に少し頭を出して待機したあと、発進して事故になった場合は、Aの過失割合が10%加算されます。また、Bがすでに右折の状態にあった場合も、同様に10%加算されます。

さらに、Aがスピード違反していたときは速度に応じてAの過失割合が10~20%加算されます。また、Aに著しい過失や重過失などがあった場合も、同様に10~20%加算されます。

17. 対向車同士の事故（センターラインオーバー）

直進車Bが先行車を追い越そうとするときなどにセンターラインを越え、対向車線から来た直進車Aに衝突した場合は、基本的に100%がBの過失とされます。なぜなら、このケースの事故では、対向車であるAの過失はまったくないものと判断されるからです。Bがスピード違反だった場合や、追越禁止の場所で先行車を追い越した場合などは、Bの過失割合がさらに10%加算されます。一方、Aに安全不確認や発見後の回避措置を怠るなどの過失があった場合は、10%、その他の著しい過失があった場合は、Aの過失割合が20%加算されることとなります。また、Aにスピード違反があった場合は、速度に応じて10~20%の加算要因として扱われます。

18. 同一方向に進行する車同士の事故

同一方向に進行する車同士の事故では、「追越車と追い越された車との事故」「進路変更と後続直進車との事故」の2通りがあります。追越禁止の場所、または二重追越で、後続車Bが先行車Aを追い越して衝突した場合は、Bの過失割合が100%になります。ただし、Aが道を譲ることが可能な場合は10%、追越中にAがスピードを上げた場合は20%、それぞれAの過失割合が加算されます。また、追越禁止場所でない場合は、基本割合に関して10~20%の修正がありえます。

進路変更車Bが後続直進車Aの前に割り込み、Aが追突した場合の過失割合は、A 30% : B 70%です。さらに、進路変更禁止場所での事故や、進路変更の合図を出さなかった場合は20%、Aが初心者マークをつけていた場合は10%、それぞれBの過失割合が加算されます。同様に、Aがシルバーマークをつけていた場合もBに5~10%程度加算されることがあります。なお、Aのスピード違反の場合は、速度に応じて10~20%が加算されます。

19. 追突事故

先行車Aが急ブレーキをかけたときに、後続車Bが追突した場合の基本的な過失割合はA 20% : B 80%になります。巡航速度で走行しているときに、合図を出さずに急ブレーキをかけると、追突の危険性は極めて高くなります。何らかの客観的な事情がないにもかかわらず急ブレーキをかけた場合は、このケースに該当すると考えてよいでしょう。また、先行車が青矢印を見落とし、赤信号だと勘違いして急ブレーキをかけた場合は、さらに被追突車の過失割合が加算されてよいと考えられます。幹線道路の場合や、Aの衝動灯（ブレーキランプ）が故障していた場合は、Aの過失割合が10%加算されます。また、住宅地や商店街の場合は10%、Bがスピード違反だった場合は速度に応じて10~20%ほどBの過失割合が加算され、また、Aが初心者マークをつけていた場合もBに10%加算されることとなります。

20. 転回車と直進車の事故

直進車Aが、Uターンをする転回車Bに衝突した事故では、「BのUターン中に衝突した場合」「BのUターン終了後に衝突した場合」の2つのケースがあります。BのUターン中に衝突した場合の基本的な過失割合はA 20% : B 80%です。Bが合図を出さなかった場合、あるいは転回危険場所でUターンした場合は、Bの過失割合が10%加算され、転回禁止場所でUターンを行った場合には20%の加算要因となります。また、Aがスピード違反

の場合は、速度に応じて10～20%が加算され、Aが著しい前方不注視などであった場合は10%加算されます。BのUターン終了後に衝突した場合の過失割合は、A30%：B70%となります。このケースでは、Bの合図がなかった場合の過失割合は5%の加算となりますが、転回危険場所でUターンした場合は10%、転回禁止場所でUターンした場合は20%の加算となります。また、Aがスピード違反だった場合は速度に応じて10～20%、Aの著しい前方不注視などがあった場合は、Aの過失割合が10%加算されます。

・バイクと車の事故

1. バイクと車の事故の特徴

「バイクと車の事故」では、車両特性の違いが過失割合にも表れます。バイク（単車は自動二輪車と原動機付自転車を含み、とくに自動二輪車の運転者には車の運転者と共通した注意義務、順守事項が要求されます。しかし、バイク側に人身損害があった場合には、バイク側に有利に修正する、いわゆる単車修正が行われます。理由のない急ブレーキが原因で起きた追突事故の場合、先行車がバイクのケースでは過失割合が50%とされますが、逆に車が先行車のケースでは過失割合が90%に跳ね上がります。これは、急停止がしにくいバイクの特殊性が考慮されているためです。それ以外のケースでも、加害者側の100%過失とされる赤信号違反による事故やセンターラインオーバーによる事故を除けば、「車同士の事故」と比較すると、バイク側が10%程度有利になるようになっています。とくに、先行車の左折による事故、先行車の割り込みによる事故については、「車同士の事故」より20%有利に扱われます。

逆に、バイク特有の修正要素もあります。ヘルメット着用義務違反で損害が拡大したケース、改造車のため事故を回避できなかったケースなどは、たとえ被害者であってもバイクの過失割合の加算要因とされます。なお、バイク同士の事故、バイクと四輪車との共同不法行為などについては、「車同士の事故」の過失割合が準用されることとなります。

バイク側の修正要素となる過失に関しては、次のように取り扱われます。

- ・過失-----通常の前方左右に対する安全不確認、発見後の回避措置を怠ることなど（具体的には、ハンドル操作不十分、発見後直ちに急停車すれば衝突を回避できた場合、信号待ち後に発進する際に信号無視車両を比較的容易に発見・回避できるにもかかわらず、信号だけを見て発進した場合などを指す）
- ・著しい過失-----15km以上の制限速度違反、酒気帯び運転、改造車のために事故回避ができなかった場合、乗員のヘルメット不装着が損害の拡大発生と因果関係がある場合など
- ・重過失-----30km以上の制限速度違反、酒酔い運転、無免許運転など

2. 判例

(1) 交差点で信号無視の自動二輪車がタクシーと衝突したケース

[事故の発生状況]

交通整理が行われている交差点で、左折しようとした自動二輪車（被害車両）と、右肩から直進してきたタクシー（加害車両）が衝突した事故。午前0時35分頃加害車両は、事故現場である交差点の手前で信号の表示にしたがい一旦停止した後、交差点を直進した。そこに、被害車両が信号を無視して左折しようと交差点に進入してきたため衝突。被害者（20歳・学生）は、入院・加療に1511日を要する傷害を負った。

[過失割合に関する判断]

被害者は、信号の表示によって一時停止するべきであったのに、交差方向の車両が交差点に進入してくる前に左折通過しようとした。その際、交差方向からの進入車両の有無を確認しなかった。他方、タクシー運転手は（加害者）は、一旦停止はしたものの、赤信号の内に見込み発進したことが疑われる。したがって、過失割合は被害者が65%、加害者が35%とするのが相当である（横浜地裁・平成3年11月21日判決）。

(2) 交通整理が行われていない交差点で自動二輪車が衝突したケース

[事故の発生状況]

信号機による交通整理が行われていない交差点で、普通乗用自動車（加害車両）と自動二輪車（被害車両）が衝突。被害車両を運転していた会社員（18歳）は衝突した地点から約14m離れたところに転倒した。脳挫傷、頭蓋骨骨折などの重傷を負いいわゆる植物状態となって、その2年後に死亡。

[過失割合に関する判定]

事故現場は、県道と市道が交差する交差点で、市道側に一時停止の標識がある。加害者は、この標識にしたがって一時停止した後、交差点に進入している。しかし、被害車両を発見しながら、その動静注視を怠ったことが、この事故を引き起こしたものと認定される。他方、被害車両のブレーキ痕が衝突直前の約5mしかないことなどから、被害者の前方不注視によって加害車両の発見が遅れたと考えられる。また、衝突によって被害者がはるか遠くに投げ出されていることから、制限速度（時速50km）を超えたスピードで走行していたと推定される。こうした緒事情を考慮すると、被害者に35%の過失相殺を認めるのが相当である（東京地裁・平成12年3月31日判決）。

(3) 駐車場に入るため左折した自動車と原付自転車が衝突したケース

[事故の発生状況]

路側帯を原付自転車に搭乗して通行中だった被害者に、右後方から道路左側にある食堂の駐車場に入ろうとした普通貨物車（加害車両）が衝突。加害車両は、食堂の駐車場に左折進入するにあたって減速し、左折の合図を出してハンドルを左に切ったところで、左後方から路側帯上を進行中の被害車両を発見、直ちにブレーキをかけたが間に合わず、被害者は路上に転倒、第一腰椎圧迫骨折などの傷害を負い、後遺障害も残った。

[過失割合に関する判定]

加害者には、左後方不注視の過失が認められる。他方、被害者にも、前方を進行する車両がある場合は、その動向に注意を払わなくてはならない。加害車両が左折しようとしている場合には、左折し終わるまで、後方で停止して待機するなどの措置をとるべきであるところが、被害者は加害車両が左折しようとしているのを見落とすまま、漫然と走行しており、前方不注視、左側追い越し禁止義務違反の過失が認められる。したがって、被害者の損害額から30%を減額するのが相当である（大阪地裁・平成3年3月5日判決）。

(4) 交差点を右折した自動車と後続の自動二輪車が衝突したケース

[事故の発生状況]

加害者は普通乗用自動車を運転して、時速約30kmで直進進行していたが、事故現場の交差点で右折するため、交差点の停止線の手前およそ24mの地点で右折の合図を出し減速しながらミラーで後方を確認したうえでハンドルを右に切った。ところが、対向車線に車体が斜めに半分程度入ったところで、右後方から中央線を約0.8m越えて進行してきた自動二輪車（被害車両）と衝突。被害者は、搬送先の病院で死亡した。

[過失割合に関する判定]

加害者は右折しようとする交差点に接近するまで、100m以上も直線道路を進行していたが、その間に後方から進行してきたはずの被害車両にまったく気づかなかったというのは、後続車両に対する安全確認を怠った証拠である。しかし、他方、被害者は、前方を走行していた車両が右折の合図をしているのに、その動静に留意するどころか、追い越しのための右側部分はみだし禁止の道路であるにもかかわらず、対向車線側に進出して追い越そうとしたものである。したがって、被害者側への賠償金額については、その60%を過失相殺によって減額するのが相当（東京地裁・平成5年6月15日判決）。

(5) 右折中の自動車と対向してきた原付自転車が衝突したケース

[事故の発生状況]

交通整理が行われている交差点で、右折中の普通貨物自動車と対向直進の原動付自転車
が側面衝突し、原動機付自転車に搭乗していた被害者は、入院・加療に296日を要する
左肩運動機能障害などの傷害を負った。

[過失割合に関する判定]

加害車両は、事故現場である交差点を右折しようとして、青色の対面信号にしたがって
交差点に進入した後、対面車両が通過するのを待つため、交差点の中央付近で停止してい
た。そのとき、普通乗用自動車4台が1列になって向かっており、さらに、その後方から
被害車両が近づいてくるのを発見した。しかし、この4台の普通乗用自動車は通過するや
いなや、被害車両の位置と速度を再度確認することはしないまま右折を開始。その結果、
被害車両と衝突してしまった。他方、被害者は、交差点の手前約40mで対面信号が青色
表示していることを確認したが、加害車両が交差点中央付近に停止していることには気づ
かず、漫然と交差点に進入している。こうした双方の過失を対比すると、被害者の損害額
から20%を減額するのが相当である（神戸地裁・平成3年9月25日判決）。

(6) ヘルメットを着用せず制限速度オーバーで交差点に進入したケース

[事故の発生状況]

事故現場は、南北に通じる片側1車線の道路と東西に通じる幅員4.6mの道路の交差
点で、信号機による交通整理は行われていない。南北道路と東西道路は相互の見通しが悪
く、両道路とも制限速度は時速30km。また、東西道路には一時停止の標識はないもの
の、一時停止線が引かれ、路面には「とまれ」の文字が表示してあったそこで、南進中の
通乗用自動車と西進中の原動機付自転車が衝突。原動機付自転車の搭乗者（被害者）は頭
部外傷を負い、その後、死亡した。

[過失割合に関する判定]

加害車両は時速約30kmで交差点にさしかかったが、徐行して左右の安全を確かめる
ことをしなかったため、被害車両を約5.4mで先で発見。他方、被害車両は時速約50
kmで進行しており、一時停止することなくそのまま進行した。しかも、被害者はヘルメ
ットを着用しておらず、これが頭部外傷という損害の拡大につながったと考えられる。両
者の過失を比較すると、被害者の過失がより重大であり、少なくとも70%の過失がある
ものと解するのが相当である（大阪地裁・平成5年8月24日判決）。

3. 交差点における直進車同士の事故（その1）

交差点でバイクと車の直進車同士が衝突した場合は、交差点進入時の信号の組み合わせで
過失割合が決まります。

バイクが青信号・車が赤信号-----バイク0%：車100%

バイクが赤信号・車が青信号-----バイク100%：車0%

バイクが黄信号・車が赤信号-----バイク10%：車90%

バイクが赤信号・車が黄信号-----バイク70%：車30%

バイクが赤信号：車が赤信号-----バイク40%：車60%

また、車が交差点に青信号で進入したものの、赤信号になるまでに通過できず、直進中の
バイクと衝突してしまった場合の基本的な割合は、バイク20%：車80%となります。信
号残の車が黄信号で交差点に進入した場合は10%の過失割合が車に加算され、逆にバイク
に著しい過失または重過失がある場合は、バイクに10%～20%過失割合が加算されます

4. 交差点における直進車同士の事故（その2）

信号機がない交差点での事故は、双方のスピードと優先関係が過失割合を決めるポイント
になります。幅がほぼ同じ交差点の場合、バイクが左方車のときの基本的な過失割合は次の
とおりです。

バイクと車が同程度の速度-----バイク30%：車70%

バイクは減速したが、車が減速-----バイク15%：車85%

しなかった場合

車は減速したが、バイクが減速-----バイク45%：車55%

しなかった場合

また、幅がほぼ同じ交差点で、バイクが右方車のケースは次のようになります。
 バイクと車が同程度の速度-----バイク50%：車50%
 バイクは減速したが、車が減速-----バイク35%：車65%
 しなかった場合
 車は減速したが、バイクが減速-----バイク60%：車40%
 しなかった場合
 いずれの場合も、見通しのきく交差点や夜間における事故の場合は、右方車の加算要因になります。

5. 交差点における右折車と直進車の事故(その1)

信号機がある交差点において、同一道路を対向方向から進入した右折車と直進車の事故の場合は、信号の組み合わせで過失割合が決まります。

両方が青信号の場合-----バイクが直進するケースではバイク15%：車85%、バイクが右折するケースではバイク60%：車40%となります。

右折車が青矢印で右折し、直進車が-----直進車の100%過失とされます。

赤信号の場合

直進車、右折車双方ともに赤信号で-----バイクが直進、右折のケースともにバイク40%：車60%となります。

進入した場合

交通整理の行われていない交差点-----バイクが直進するケースでバイク15%：車85%となり、逆にバイクが右折するケースではバイク60%：車40%とされます。信号機のある交差点と比べると、左方車、広路狭路などの関係から、車サイドの注意義務がより高くなります。ただし、右折車が合図を出さなかった場合や直進車がスピード違反だった場合は、すべてのケースで過失割合が修正されます。

6. 交差点における右折車と直進車の事故(その2)

右折車が交差道路から信号機のない交差点に進入し、直進車と衝突する事故としては、次のようなケースが考えられます。

ほぼ同じ幅の道路が交わる交差点において、右折する左方車が直進するバイクと衝突したケースの基本割合はバイク30%：車70%となり、バイクが右折したケースでは50%ずつとなります。右方車が右折する場合は、バイクが直進するケースはバイク25%：車75%となり、バイクが右折するケースではバイク60%：車40%となります。一方が明らかに広い道路、または優先道路の交差点では、劣後車が右折し有戦車のバイクに衝突したケースの過失割合は、バイク10%：直進車90%、バイクが狭路から右折し広路を直進する車と衝突したケースではバイク60%：車40%となります。一方に一時停止標識がある交差点で、一時停止違反車が右折し直進車と衝突した場合を例に挙げると、直進車がバイクのケースではバイク65%：車35%となります。

7. 交差点における左折車と直進車の事故

交差点における左折車と直進車との事故には、次の4つのケースがあります。

バイクが直進・車が先行左折-----バイク20%：車80%

バイクが先行左折・車が直進-----バイク60%：車40%

バイクが直進・車が追越左折-----バイク10%：車90%

バイクが追越左折・車が直進-----バイク80%：車20%

このケースでは、左折車が左折か単なる進路変更かが紛らわしい大回りや直近左折を行った場合は、さらに過失割合が10%加算されます。また、左折の合図を出し遅れた場合は5%、合図を出さなかった場合は10%の加算となります。

このケースでは、交差点手前30m以内・横断歩道手前30m以内の追い越し・追い抜きが禁止されるため、左折車の過失が大きくなります。追い抜いた直後に左折した場合は、追い抜かれる側の過失が認められない場合もあります。一方、直進車が著しい前方不注視だった場合は、-----で10%、-----は20%加算されます。

8. 割り込み事故

割り込み事故とは、先行していた車両が直進車の前に割り込んで進路変更し、直進車に接触した場合をいいます。このようなケースでは、先行車がバイクの場合と車の場合で過失割合が異なります。先行車がバイクで直進車が車の場合は、バイク60%：車40%となり、先行車が車で直進車がバイクのケースではバイク20%：車80%となります。この過失割合の差は、バイクと比べて車の過失が重いと判断されるためです。先行車が進路変更禁止場所で割り込んだ場合や、進路変更の合図なしで割り込んだ場合は、先行車がバイクのケースでは過失割合が15%、先行車が車のケースでは20%加算されます。一方、直進車がスピード違反の場合、直進車がバイクのケースでは5～15%、車のケースでは10～20%加算されます。また、直進車がバイクのケースで、ヘルメット着用義務違反によって損害が拡大したときなどは、バイクの過失割合が10%加算されます。

9. 渋滞中の車両間の事故

渋滞中の車の間を直進するバイクが、右折または直進する車と衝突したという事故では、基本的な過失割合はバイク30%：車70%となります。このケースでは、バイクが大型トラックの陰になるなど、車からの見通しがよくない場合を想定しています。

車の頭がゆっくり出てきているにもかかわらず発見が遅れた場合など、バイクの著しい前方不注視の場合は、バイクに10%の過失割合が加算されます。また、バイクにその他の著しい過失があった場合は10%、重過失があった場合は10～20%、バイクの過失割合が加算されることとなります。一方、交差点ではない場所で事故が発生した場合は、車の過失割合が10%加算されることとなります。これは、交差点以外の場所では、バイクにとって車の進入が予測しづらいと考えられるためです。

10. 路外出入車と直進車の事故

道路外の駐車場やドライブインから路上へ進入した車が直進車と衝突した事故では、路外からの進入車がバイクか車で過失割合が異なります。路外車が車で直進車がバイクの場合の過失割合はバイク10%：車90%となり、逆のケースではバイク70%：直進車30%となります。この形態の事故では、車の過失が重いと判断されるためです。

ただし、修正要素に関しては、双方のケースで共通します。路外車が頭部をゆっくり出して一時停止した後、進入してきた場合の事故では、直進車側の過失割合が10%加算され、路外車が右折または左折を完了したとたんに衝突した場合も、同じく10%加算されます。

一方、幹線道路の場合は、路外車の過失割合が5%加算されます。また、路外車が徐行しなかった場合や著しい過失があった場合は10%、重過失があった場合は20%の過失割合が加算されることとなります。

11. 対向車同士の事故（センターラインオーバー）

一方が対向方向からセンターラインを越えて進入し、対向車同士の衝突が起きた場合は、センターラインをオーバーした側の過失が100%となります。この扱いは、バイクであっても車であっても同じです。

ただし、センターラインをオーバーしてきた車と衝突した側の修正要素については、バイクの場合と車の場合で若干の相違があります。センターラインをオーバーした車を容易に発見することができ、衝突を回避できる時間的な余裕があった場合などでは、バイクの過失割合加算率が10%にとどまるのに対し、車は15%の過失割合が加算されます。また、著しい前方不注視だった場合の過失割合は、バイクが15%プラスとされるのに対して、車はその2倍の30%がかさんされることとなります。ただし、その他の重過失があった場合の加算率はともに10%となります。

12. 転回車と直進車の事故

Uターンした転回車と直進車が衝突した場合は、転回車がバイクか車で過失割合が異なります。車がUターンした場合はバイク10%：車90%、また、バイクがUターンした場合はバイク70%：車30%となります。バイクと比較して、車の過失が重視されることとなります。転回車が合図をしなかった場合は、いずれのケースも10%の過失割合が加算されます。しかし、転回危険場所、転回禁止場所でUターンした場合は、車がそれぞれ10%、20%加算されるのに対し、バイクの加算は5%、10%にとどまります。

一方、直進車がバイク、車のいずれであっても、転回車のUターン終了直後に追突した場

合は過失割合が10%加算されます。しかし、直進車がスピード違反していた場合は、バイクの加算が速度に応じて10~20%となるのに対し、車は15~25%と大きくなります。また、直進車の重過失の場合も、バイクの10%に対して車は20%とされます。

1.3. 追突事故

先行車が急ブレーキをかけたときの追突事故は、先行車がバイクか車で過失割合が大きく異なります。バイクが先行車のケースでは、バイク10%：車90%と車の過失割合が圧倒的に高く、車が先行車のケースではバイク50%：車50%と半々になります。ともに先行車が理由もないのに急ブレーキをかけた場合の事故ですが、停止しにくい二輪車の特殊性が考慮されているためです。なお、事故が起こった場所が住宅地・商店街の場合は、それぞれバイク5%：車95%、バイク55%：車45%と修正されます。追突車がスピード違反だった場合は、速度に応じて10~20%が加算され、追突車の著しい前方不注視だった場合も10%加算されます。一方、先行車が幹線道路の左折・右折車線の上などで急ブレーキをかけた場合や、テールランプなどの制動灯が故障や汚れなどで後進車から十分に見えない場合は、過失割合が10%加算されます。

・ 自転車と車の事故

1. 自転車と車の事故の特徴

「自転車と車の事故」の場合、認定基準は歩行者とバイクのほぼ中間に設定されます。自転車が赤信号で交差点に進入し、青信号で進行してきた車と衝突したケースでは、自転車の過失割合は80%で歩行者より10%高くなります。一時停止標識のある道路から進入し、交差する道路を直進してきた車と衝突したケースでは、自転車の過失割合は40%（バイクは80%）とされます。また、事故発生時に自転車が酒酔い運転や脇見運転、二人乗り、無灯火などだった場合は5%、手放し運転などしていた場合は10%の加算要因とされるなど、認定基準には自転車独自の修正要素があります。さらに、「車同士の事故」「バイク対車の事故」と大きく異なるのは、対向車がセンターラインをオーバーして衝突した事故の過失割合です。車やバイクがセンターラインをオーバーしたケースでは過失割合100%とされますが、自転車がセンターラインをオーバーしたケースでは30%と、対向車側の過失のほうが大きくなります。自転車は歩行者と比べて、進行速度が速いという特性があります。そこで、交差点などの出会い頭の事故では、自転車がおおむね20km以上の高速度で進入してきた場合は、自転車の過失割合の加算要素となります。また、明らかに車が先入であるにもかかわらず、無理にその前方を通過して事故をおこした場合も、同じく自転車の過失割合の加算要素とされます。自転車の無理な運転もしばしば見受けられますが、それらは過失割合にしっかり反映されるわけです。

自転車側の修正要素となる過失については、次のような取り扱いになります。

- ・ 著しい過失-----酒酔い運転、脇見運転、二人乗り、制動装置不良、無灯火（無灯火が事故と関連がある場合のみ）
 - ・ 重過失-----手放し運転など
一方車側の修正要素となる過失については以下のとおりです。
 - ・ 著しい過失-----酒気帯び運転、15km以上の制限速度違反、脇見運転などの著しい前方不注視など
 - ・ 重過失-----酒酔い運転、居眠り運転、30km以上の制限速度違反など
- なお、加算要素が複数ある場合で、それらの加算率を合計したものが「自転車の重過失」の加算率を超えるときには、「自転車の重過失」に5%をプラスしたものを上限とします。たとえば、自転車が夜間（+5%）に著しい過失（+10%）である二人乗り運転をしており、車側が明らかに先入してきた（+10%）にもかかわらず、交差点に高速度進入（+5%）した場合、これらの加算要素の合計である30%が基本割合に加算されるのではなく「自転車の重過失」の加算率である15%に5%をプラスした20%を基本割合に加算することになります。

2. 判例

（1）一時停止を怠った自転車が普通貨物自動車と衝突したケース

[事故の発生状況]

交通整理が行われていない狭い交差点で、一旦停止することなく交差点に進入した

自転車、右側の道路から走行してきた普通貨物自動車（加害車両）と出会い頭の衝突をした。自転車に乗っていた高校生（18歳）は転倒、頭蓋骨骨折などの傷害を負って、2週間後に死亡した。

[過失割合に関する判断]

被害者が乗っていた自転車は、幅員2.2mの交差点東側道路を走行していた。一方、加害車両が走行していたのは、交差点の北側道路で幅員は4.7mであった。つまり、自転車が走行していた道路は明らかに加害車両が走行中の道路よりも狭く、交差点の手前には一時停止の標識が設置されていた。また、東側道路から北側道路への見通しは悪く、交差点の南西角にはカーブミラーが設置されていた。こうした事故現場の状況から、被害者は交差点の手前で一旦停止し、カーブミラーも利用して左右の安全確認を行うべきであった。したがって、加害者の交差点安全進行義務違反だけでなく、被害者の過失も小さくないと認められ、認定された損害額から40%を減額するのが相当である（名古屋地裁・平成2年3月30日判決）。

(2) 黄信号無視の普通自動車と赤信号無視の自転車が衝突したケース

[事故の発生状況]

午後10時45分頃、交通整理が行われている交差点において、時速約70kmで南進中の普通乗用自動車（加害車両）と横断歩道を渡ろうとした自転車（被害車両）が衝突、自転車に乗っていた高校生（15歳）は、頭蓋および頭蓋底骨折による脳挫傷で死亡した。

[過失割合に関する判定]

加害者と被害者側は、対面信号の表示で争ったが、供述調書や実況検分調書を検討すると、加害車両は黄色表示で交差点に進入、被害車両は赤色表示で進入したものと認められる。また、加害車両は制限時速を10km程度オーバーして走行しており、加害者の前方注視も十分ではなかった。被害車両を発見した後も、的確なブレーキ操作はしていなかった。他方、被害者には夜間、幹線道路を対面信号が赤色表示であるにもかかわらず、自転車で横断しようとした過失がある。両者の過失を比較すると、加害者の過失も重大ではあるが、被害者の過失割合が50%を下回ることはないといふべきである。したがって、損害額は、過失相殺により50%を減額するのが相当である（大阪地裁・平成5年8月25日判決）。

(3) 右折中の普通自動車と対向直進の自転車が衝突したケース

[事故の発生状況]

交通整理が行われている交差点で、右折中の普通乗用自動車（加害車両）と横断歩道を渡っていた自転車（被害車両）が衝突、自転車に乗っていた主婦（31歳）は、入院・加療に約1年間を要する右大腿骨骨折などの傷害を負った。

[過失割合に関する判定]

加害車両は、時速約35kmで南進し、交差点付近にさしかかったところ、手前約23mの地点で対面信号が青色表示であったため、右折の合図をしながら交差点に進入した。そして、減速しながら右折したが、対向車線を北進してくる別の自転車の動静に気をとられ、右前方の注視を怠ったまま、時速約20kmで進行してしまった。加害者は、そこで被害車両を発見、急ブレーキをかけたが間に合わず、自転車もろとも被害者を転倒させた。つまり、対向車線を気にするあまり、横断歩道付近の安全を十分確認していなかったわけである。他方、自転車に乗った被害者も、前方左右の安全を確認してから横断を開始すべき注意義務を怠ったという落ち度がある。したがって、両者の過失割合は、被害者20%、加害者80%とするのが相当である（大阪地裁・平成2年3月16日判決）。

(4) 自転車に乗った被害者が老人であることを考慮したケース

[事故の発生状況]

東西に延びる片側1車線の道路を走行していた普通乗用自動車(加害車両)が、道路を横断してきた自転車と衝突。自転車に乗っていたのは73歳の男性で、この事故によって頭部打撲、挫創、脳震盪症などの傷害を負い、37日間の入院と240日間の通院を要した。

[過失割合に関する判定]

加害車両は、制限速度である時速約30kmで道路を東から西へ走行していたが、事故現場の約26.2m前方では、対向車線外側の駐車車両に気をとられていたさらに走行して、事故現場の約7.2m手前まで来たところで、被害者の自転車が、駐車車両の西側から出て、斜めに道路を横断しているのを発見したため、ハンドルを左に切り、急ブレーキをかけたが間に合わなかった。事件当日は雨天で、被害者が傘を前にさして自転車に乗っていたと思われる。こうした状況を考えると、加害者に前方注視義務違反の過失があると同時に、被害者にも道路を横断するにあたっての注意義務を怠ったと認められる。したがって、被害者が老年であることも考慮すると、加害者と被害者の過失割合は70対30とみるのが相当である(名古屋地裁・平成12年4月28日判決)。

3. 交差点における直進者同士の事故(その1)

信号機のある交差点で自転車と車が直進同士で衝突した場合は、信号の組み合わせで過失割合が決まります。

自転車が青信号・車が赤信号-----自転車0%：車100%

自転車が赤信号・車が青信号-----自転車80%：車20%

自転車が黄信号・車が赤信号-----自転車10%：車90%

自転車が赤信号・車が黄信号-----自転車60%：車40%

自転車、車ともに赤信号-----自転車30%：車70%

自転車が赤信号を無視して進入した場合は、その過失は決して小さくありません。のケースであっても、自転車に著しい過失があった場合は5%、重過失があった場合は10%、自転車の過失割合が加算されます。一方、車がスピード違反だった場合や、自転車に乗っていたのが児童・老人だった場合は、車の過失割合が加算されることとなります。

4. 交差点における直進者同士の事故(その2)

信号機がない交差点で自転車と車が直進同士で衝突した場合は、以下のような過失割合となります。

ほぼ同じ幅の道路が交わる交差点で事故が発生した場合は、自転車の過失割合は20%となります。自転車が時速20km以上の高速度で進入した場合は5%、重過失を犯した場合は15%の過失割合が加算されます。逆に、自転車が横断歩道を通行していた場合や車のスピード違反があった場合などは、自転車の過失割合が減算されることとなります。一方が、明らかに広い道路や優先道路の場合は、自転車が公路・優先道路を走行しているときには過失割合が10%となります。逆に車が公路を走行しているときには30%、優先道路を走行しているときには40%となります。一方に一時停止標識があるケースでは10%、自転車側に標識があるケースでは40%となります。また、車に一方通行違反があった場合、自転車の過失割合は10%となります。

5. 交差点における右折車と直進車との事故(その1)

信号機のある交差点で右折車と直進車が衝突した事故では、青信号同士のときに自転車が直進車の場合は10%、自転車が右折車の場合は50%の過失割合となります。ともに赤信号で進入した場合は、いずれのケースも自転車の過失割合は30%となり、青矢印による右折車と直進車の事故の場合は、自転車が直進車のケースは80%、自転車が右折車の場合は10%の過失割合が発生します。直進の自転車が赤信号で進入したときに、右折車が青信号で進入し赤信号で右折したケースでは、自転車の過失割合は60%となり、右折車が黄信号で進入し赤信号で右折したケースでは、自転車の過失割合は40%となります。信号機のない交差点の場合は、右折車と直進自転車のケースでは自転車の過失割合が10%、右折自転車と直進車のケースでは40%となります。この場合、自転車に著しい過失があった場合は加算要因となり、自転車に乗っていたのが児童や老人だったケースでは逆に10%の減算要

因となります。

6. 交差点における右折車と直進車との事故（その2）

交差点における右折車と直進車の事故の場合、ほぼ同じ幅の道路が交わる交差点では、自転車直進するケース、右折するケースともに過失割合は20%となります。一方が明らかに広い道路で、直進車が広路通行の場合は、自転車直進するケースで10%、自転車が右折するケースでは30%となります。また、一方が優先道路で直進車が優先通行の場合は、自転車直進するケースで10%、自転車が右折するケースで40%となります。一方が明らかに広く、右折車が広路通行の場合では、自転車が右折するケースで10%、自転車が直進するケースでは30%となります。一方が優先道路で右折車が優先通行、かつ対向右折の場合は、自転車が右折のケース、直進するケースでそれぞれ10%、40%となります。同一方向右折の場合も、過失割合は同様となります。一方に一時停止標識があり、一時停止側が右折する場合は、自転車が直進するケースでは10%、自転車が右折するケースでは40%となります。

7. 交差点における左折車と直進車との事故

交差点における左折車と直進車の事故は、車が先行左折するケース、追越左折するケースの2つのパターンがあります。先行する車が左折し、直進する自転車と衝突した場合は、自転車の過失割合は10%となります。このケースでは、自転車に著しい過失があった場合は5%、重過失があった場合は10%の加算要因となります。車がすでに左折状態で前方がふさがっているにもかかわらず、無理やり車の横を通過したという場合も重過失に該当します。車が自転車を追いついて左折し、衝突した場合は、自転車の過失割合はゼロとなります。ただし、自転車に著しい過失があった場合は5%、重過失があった場合は10%の加算要因となります。いずれのケースでも、自転車に乗っていたのが児童や老人などの場合、また、車の合図がなかった場合などは、自転車の減算要因とされます。

8. 渋滞中の車両間の事故

渋滞している車の間を直進している自転車に、右折または直進してきた車が衝突した場合、自転車の過失割合は10%となります。しかし、車の頭部がゆっくり出てきているにもかかわらず発見が遅れた場合など、自転車に著しい前方不注視がある場合は、過失割合が10%加算されます。逆に、車が徐行しなかった場合は、自転車の過失割合が5%減算されます。また、車に著しい過失や重過失がある場合は、自転車の過失割合が10%減算されます。つまり、車側に著しい過失または重過失があり、自転車側には過失がなかったケースでは、100%車側の過失とされるわけです。なお、車対バイクのケースとは異なり、事故現場が交差点ではなかった場合でも、過失割合の加算要因にはなりません。

9. 路外出入車と直進車の事故

路外から道路に入る車が走行中の直進車と衝突した事故では、路外車が車の場合、自転車の場合という2つのケースが考えられます。路外車が車の場合は、自転車の過失割合が10%となります。このケースでは、車が頭出し待機をした後に進入してきた場合や、すでに進入していた場合には、自転車の過失割合が10%加算されます。逆に、自転車が路外車のケースでは、自転車の過失割合が40%となります。このケースでは、自転車が徐行せずに飛び出した場合や、車が幹線道路を直進していた場合は、自転車の過失割合が10%加算されます。車が道路外に出るために右折し、対向直進してきた自転車と衝突した場合は、自転車の過失割合は10%となります。このケースでは、自転車に重過失があった場合は20%の加算となります。逆に、車が徐行しなかった場合や、合図を出さなかった場合は、自転車の過失割合が10%減算されることとなります。

10. 対向車同士の事故（センターラインオーバー）

一方がセンターラインをオーバーし、対向車同士が衝突した事故では、車がセンターオーバーしたケースと自転車がセンターオーバーしたケースの2通りに分けられます。車がセンターオーバーしたケースでは、自転車の過失割合はゼロで、100%車側の過失とされます。ただし、対向車がセンターオーバーした後に自転車が進路変更や減速で回避できた場合は10%、さらに対向車のセンターオーバーが予想され、かつ、左側に回避できた場合は20%、自転車の過失割合が加算されます。これに対して、自転車がセンターオーバーした場合

、自転車の過失割合は30%となります。このケースでは、自動車の直前を横切るような形でセンターオーバーした直前進入の場合は、自転車の過失割合が20%加算され、また幹線道路の場合は10%加算されます。一方、自転車に乗っていたのが児童・老人などの場合や左側通行が困難な場合は、自転車の過失割合が10%減算されます。また、車が脇見運転などして前方不注視の場合は15%減算され、さらに車がスピード違反の場合は、速度に応じて10~15%減算されます。

1.1. 転回車と直進車の事故

転回車と直進車との衝突事故は、転回車が車のケース、転回車が自転車のケースの2通りがあります。転回車が車のケースでは、自転車の過失割合が10%となります。自転車が著しい前方不注視だった場合は、自転車の過失割合が10%加算され、逆に自転車に乗っていたのが児童・老人などの場合は5%、車が合図しなかった場合や転回禁止場所で転回した場合は10%の減算要因となります。自転車が転回する車に衝突するケースについては、自転車の速度がさほど速くないことから、そこが転回危険場所であったとしても、必ずしも危険とは考えられません。しかし、見通しが極端に悪い場所などでは、転回禁止場所と同様に扱ってもよいと判断されます。一方、自転車が転回した場合は、自転車の過失割合が30%となります。ただし、自転車が斜め横断をした場合や危険な場所で転回・横断した場合は10%、直前で進路変更を行った場合は20%の加算要因となります。

・ 高速道路上の事故

1. 高速道路上の事故の特徴

「高速道路上の事故」は、過失相殺に関して一般道路と異なる取り扱いがなされます。第1に、車の円滑な運行を阻害する行為は一般道より大きく過失相殺の対象とされ、第2に、駐停車方法の違反に対しては相当程度の義務違反ありとされます。さらに第3に、後続車への安全確保に対する配慮も重要な義務とされます。高速道路は自動車の通行のみを予定する道路であり、あわせて一般道路より高速での通行が許容されるケースが一般的だからです。たとえば、理由のない急ブレーキによる事故については、一般道路と扱いが大きく異なります。一般道路では先行車の過失割合が20%にとどまるのに対し、高速道路の場合は50%とされます。後続車に対する安全配慮義務に違反したものとして、先行車の認定基準が厳しく設定されるわけです。制限速度が一般道路より高く設定されており、過失が大事故を引き起こしかねないだけに、一般道路にはない義務が定められています。以下の各点に関して認定基準が厳しいのは、当然のことといえます。

- ・ 最低速度を維持する義務
- ・ 横断・転回・後退の禁止
- ・ 本線車道通行車の本線車道進入車に対する優先
- ・ 本線車道進入時の加速・減速車線通行義務
- ・ 駐車地区への駐車、故障など、やむをえない場合の路肩・路側帯への駐車などの例外を除いた駐停車の原則禁止
- ・ 燃料・冷却水・オイルの量や貨物の積載状況を点検する義務
- ・ 本線車道、加速・減速車線、登板車線、路肩・路側帯に停止した場合の停止表示を行う義務
- ・ 停止した場合の本線車道、加速・減速車線、登板車線からの退避義務

なお、高速道路上の「バイクと車の事故」については、「車同士の事故」と比べて、バイクが10%~20%有利に扱われます。また、渋滞などで高速走行が行える道路状況にない場合の事故は、高速道路上の事故であっても、事故発生時の状況に応じて修正されることになります。

2. 判例

(1) 追突された車にも過失があると認定されたケース

[事故の発生状況]

事故現場は高速自動車国道。事故当時は大雨が降る深夜で、照明も暗く、走行速度は時速50kmに制限されていた。普通乗用車を運転していたAは、追越車線を時速110kmで走行していたが、ハンドルが切れなくなり、スピンして、走行車線を並進していたBが運転するトラックに接触したあと、追越車線上で反時計回りに約270度回転して、追

越車線をふさぐような形になって停止した。また、接触されたBトラックは、走行車線の左に寄って停止していた。さらに、Cが運転するトラックが事故現場に接近。Cトラックは、A乗用車と同じく時速110kmで走行していたが、走行車線前方にBトラックのハザードランプが見えたため、速度は落とさず、追越車線に車線変更を試みた。ところが、A乗用車に気づかなかったため、車線変更する途中で、A乗用車に追突してしまった。幸い、AはA乗用車が停止したままエンジンがからなかったため、車外に待避していた。

[過失割合に関する判断]

裁判では、高速道路上で停止していたA乗用車と追突したCトラックについて、どちらの過失が大きいかが争われた。Aは自車のスピード違反は認めたものの、その点についてはCも同様であり、CがA乗用車のハザードランプを見逃したうえ、減速もしなかったために追突事故が起きたと主張した。他方、Cは、A乗用車が停止したのは、スピード違反によるスピニングが原因であり、Aはハザードランプを点灯しておらず、非常停止板も設置していなかったと主張した。裁判所の見解は、CがA乗用車のハザードランプに気づかなかったのは、A乗用車の前方にあるBトラックのハザードランプに気をとられていたものと認定した。また、過失割合については、A乗用車が他の車両の走行を妨害する形で停止し、Cトラックは、その妨害に対して適切な処置を行えなかったために、事故が起きたと認定。したがって、両者の過失を比較すると、AのほうがCよりも大きいとして、AとCの過失割合は55対45が相当であると判断した（神戸地裁・平成8年2月2日判決）

[ポイント]

一般道路上における追突事故では、先行車が理由もなく急ブレーキをかけたりしない限り、先行車には過失がないとされている（先行車が急ブレーキをかけた場合の基本的な過失割合は先行車20%、後続車80%）。しかし、高速道路上では、先行車と後続車との基本的な過失割合は60対40とされている。

(2) 割り込み事故か追突事故であるかが争われたケース

[事故の発生状況]

深夜の東名高速道を西進中の4トントラック（被害車両）に10トントラック（加害車両）が後方から追突し、被害車両が路肩に押し出され、その運転手は死亡した。

[過失割合に関する判断]

裁判における争点は、被害者と加害者が、追越車線と走行車線のどちらをどのように走り、その行為に対する過失割合を同判断するののかということであった。被害者側は、加害者の前方不注視によって起きた「追突事故」であり、過失相殺はされるべきでないと主張。他方、加害者側は、被害者が後方を注視せずに車線変更したために起こった「割り込み事故」であり、過失割合は被害者80%、加害者20%が相当であると主張した。

裁判所は事故の原因について、まず追越車線を走行していた加害車両の運転手が脇見運転をしたため、右方への進路変更の合図をしながら走行車線から追越車線へ車線変更しようとしていた被害者の発見が遅れたため衝突にいたったと判断した。つまり、加害車両の運転者は被害車両を発見した際、あわてて追越車線から走行車線に進路を変更したが、被害車両も後方から加害車両が接近してくるのに危険を感じ、走行車線と追越車線を区分する白線を車体の中央でまたぐような状態から、とっさの判断で走行車線に戻った。その結果、この2台の車はほぼ同時に走行車線を走るようになってしまったわけである。

こうした衝突事故を引き起こしたそもそもの原因は、加害者が制限速度を約20km超えた時速約100kmで走行し、進路変更しようとする前方の車両を確認したにもかかわらず、減速しないまま進路変更だけで回避しようとしたことにある。その一方で、被害者にも、後方車両に急激な速度変更を強いる進路変更をしたという過失が認められる。ただし、被害車両の運転者が、とっさの判断で追越車線への進路変更を中止し、走行車線へ戻ったとしても、それが被害車両の加害車両に対する割り込みに当たるとみることにはできない。したがって、被害者、加害者双方の過失の大きさを比較すると、過失割合は被害者30%、加害者70%とみるべきである（大阪地裁・平成3年2月28日判決）。

[ポイント]

高速道路上での割り込み事故における基本的な過失割合は、先行車70%、後続車30%となっているが、このケースは割り込み事故と認定されなかったため、この基準に当て

はまらない。

3. 進入路から進入の際の事故

高速道路において、本線に進入する車は本線車道を走行する車の妨げになってはいけません。そのため、進入路から進入した車と高速道路走行中の車の事故では、進入車の過失が70%とされます。しかし、進入路を走行する車が本線に入ることは容易に予想できるため、本線を走行する車も進入車への配慮が必要です。そこで、本線を走行する車がスピード違反していたり、進入路の終端付近で事故が発生した場合は、進入車の過失は減少します。また、通常の車間距離を確保できない混雑時に事故が発生した場合も、本線走行車の過失割合が加算されます。いくら優先権があるといっても、危険を招かないための措置をとる責任は免れないからです。一方、進入車の進入速度が著しく遅すぎたり、進入路の手前付近でいきなり進入した場合などは、進入車の過失が加算されることとなります。バイク対車のケースでは、バイクが進入車、本線走行車のいずれの場合でも、車に比べて過失割合は小さくなります。具体的には、バイクが本線走行車の場合の過失割合は60%、進入車の場合は20%となります。

4. 進路変更・割り込み事故

走行車線を走行している車Aに、追越車線または走行車線を走る車Bが割り込んで事故が起きた場合の過失割合はA30%：B70%となります。また、追越車線のAに、走行車線のBが割り込んだケースでは、Bの過失割合が80%にアップします。Bがウインカーを出し遅れたり、直前に割り込みを行った場合は、Bの過失割合が10%加算されます。一方、Aがスピード違反をしていた場合は、その速度に応じて10～20%の過失割合が加算されることとなります。また、分岐点や出入口、サービスエリアの出入口付近200m以内の事故では、Aの過失割合が加算されます。本線車道から出ようとする先行車はあらかじめ分岐点や出入口などに接続する通行帯に車線変更することが必要で、後続車も先行車の進路変更を予測できるためです。バイク対車の事故におけるバイクの過失割合は、バイクが進路変更をしたケースでは60%、車が進路を変更した場合は20%とされます。さらに、バイクが追越車線を走行していたときに車が進路変更した場合は、車側の過失割合が90%となります。

5. 駐停車車両への追突

走行車線道路上に駐停車していた車Aに車Bが追突した場合、過失割合はA40%：B60%となります。このケースは、ガス欠やエンジントラブルなど、走行車線上の駐停車についてAに落ち度があり、後続車に対する警告措置がとられていない場合を前提としています。Aが三角表示板の設置などの警告義務を怠っていた場合、駐停車にやむをえない理由がなかった場合、夜間または視界不良の場合などは、Aの過失割合が加算されます。一方、後続車Bがスピードの出すぎ、あるいは脇見運転などでほとんどノーブレーキのまま突っ込んだ場合などは、Bの過失割合が10～20%加算されます。また、バイク対車の追突事故におけるバイクの過失割合は、バイクが駐停車していた場合は30%、車が駐停車していた場合は50%とされます。Aが路肩に駐停車していた場合は、追突したBの過失割合が100%となります。これは、やむをえない理由で駐停車している場合で、単に風景などを見るために路肩に駐停車していたときは、Aの過失割合が10～20%加算されます。

6. 急ブレーキ事故

先行車Aが、前の車との車間距離が詰まったときなどに急ブレーキをかけたため、後続車Bが追突してしまった場合には、AとBの過失割合は50%ずつとされます。先行車Aのブレーキランプ（衝動灯）が故障で点灯しない場合、汚れでブレーキランプが見えにくい場合、あるいは夜間にテールランプをつけていなかった場合は、Aの過失割合が10%加算されます。また、混雑時や夜間や雨などで視界不良の場合も同様の扱いとなります。一方、後続車Bがスピード違反をしていた場合は、速度に応じて過失割合が10～20%加算されます。また、分岐点や出入口、サービスエリアの出入口付近200m以内の事故では、後続車の過失割合が10%加算されます。進路変更やパーキングエリアから進入する車を避けるため、あるいは減速車線への進入などのため、先行車が急ブレーキをかける事態が予想されるからです。なお、バイク対車の事故におけるバイクの過失割合は、先行車がバイクで急ブレーキをかけたケース、車が先行車だったケースともに30%とされます。

7. 落下物事故

走行中の車Aからの落下物が、後続車Bの事故を引き起こした場合、Bが通常の注意をしていれば落下物を避けることができた状況での過失割合はA 60%：B 40%になります。先行車や併走車などがあって、落下物を発見・回避することが難しい場合や、夜間や降雨などで視界不良の場合は、Aの過失割合が加算されます。また、Aの積載方法がずさんであったり、荷物が落下して当たり前のような乱暴な運転を行っていた場合もAの重過失となり、過失割合が10～20%加算されます。逆に見晴らしのよい道路上にある程度の大きさの落下物があり、さらに先行車や併走車もないにもかかわらず、居眠り運転や脇見運転をしていた場合はBの重過失となり、過失割合が10～20%加算されることとなります。また、Bがスピード違反をしていた場合も、過失割合が速度に応じて10～20%加算されます。Bがバイクの場合は、バイクの特性上、落下物を避けるのが困難なため、Aの過失割合が70%とされます。これは、Aが車の場合だけではなく、バイクの場合でも同様です。