

過失相殺

1、過失相殺(かしつそうさい)は、事故の両当事者(仮に、甲・乙とします)の事故に対する過失がどちらにあるのかわからないのか、両当事者にあるとしたらどれぐらいの割合とするのか問題です。示談交渉の場合に「被害者」の立場の者からよく言われることに、「両方が動いた訳ではなく自分は停まっていたのだから(自分には)過失がない」、とか、「追突されたのだから相手が一方的に悪い」というのがあります。

2、事故の両当事者の過失割合の認定は単純ではありません。事故の動態がまさに千差万別だからです。それでも一応の基準はあります。それをこれから説明する訳ですが、典型的なモデルケースで説明せざるを得ませんので、すべてがこれらのモデルケースに当てはまるとは考えないで下さい。なお、過失相殺(過失割合)も、(財)日弁連交通事故相談センターの「交通事故損害額算定基準16訂版」によっています。

3、人(歩行者)対車

(1) 横断歩道

①信号機の設置された横断歩道

横断歩行者が(A)青・(B)黄・(C)赤で横断を開始したかによって異なります。横断歩行者の過失割合は、(A)0%、(B)車がどの信号で交差点に進入しあるいは横断歩道にさしかかったかで若干の相違がありますが、10~30%程度、(C)同じく20~70%程度です。ただ、これにも、横断する道路が幹線道路であるか、夜間であるか、直前直後の横断やふらふら歩き、佇立(途中で立ち止まる)などさまざまな要素が横断歩行者に不利に過失割合を加算されることがあります。

②信号機の設置されていない横断歩道

(A)横断歩行者からは車を見易いが(横断歩行者が注意すれば事故は回避できたかもしれない)車からは横断歩行者が見づらい場合か、(B)普通の横断歩道かによります。(A)の場合の横断歩行者の過失割合は10%程度、(B)の場合は0%ですが、上記の「加算」要素が勘案されます。

4、さて、ここまで読んで、なんとややこしいことかと感じられたと思います。これ以上読みたくな

いという気持ちになられたかもしれません。ことほどさように、事故の動態がばらばらで基準化でないからです(それでも基準化に挑戦した先人は偉いと思います)。

そこで、「交通事故損害額算定基準」に掲載されている表をここに転載させていただきます。この方が少しは判り易いと思います。

	歩行者信号	車の信号	歩行者過失	
信号機設置	青	赤	0%	
	黄	赤	0%	
		黄	10%	
	赤	青	30%	
		赤	20%	
		黄	50%	
	歩行者信号	歩行者の状態	歩行者過失	
		青 → 青 (信号残り)	安全地帯通過直後	30%
			安全地帯のない道路中央	20%
	信号機の設置なし	横断歩道の状況	歩行者過失	
歩行者から車が見易く、 車から歩行者の発見困難		横断終了・安全地帯直前	10%	
		普通の横断歩道	0%	
歩行者の過失割合に対する加算要素				
横断する道路が幹線道路である場合、横断が夜間である場合、車の直前・直後の横断、ふらふら歩き、道路で佇立(立ち止まること)の場合、歩行者の過失割合を5~20%程度多くします。				

5、これから何回か、過失相殺の話が続きますが、これほど詳細にケースを分けなくて、もう少し単純化した説明にしたいと思います。ただ、どうしても、あれも知ってほしい、これも知って貰いたいという気持ちになりがちですので、その点はご容赦ください。