

交通事故事例に関する過失割合の認定基準と大学生の 責任判断との相違

岡本満喜子*・神田直弥**・石田敏郎***

Differences between the Standard of Comparative Negligence and College Students in Judging Traffic Accident Responsibility

Makiko OKAMOTO*, Naoya KANDA**, and Toshiro ISHIDA***

The aim of this research is to obtain the cognitive differences between the standards of comparative negligence and college students in judging responsibility. Subjects rated the responsibility of A and B, person involved in for 11 traffic accident cases. The authors then compared the subjects' answers and the standards in the same 11 cases.

College students assigned less responsibility to the person who caused the accident than did the standard. While licensed subjects assigned more responsibility to the driver who caused the accident than did unlicensed subjects, unlicensed subjects assigned more responsibility for the accident to the pedestrian than did licensed subjects. Differences between the standards and subjects' judgments and standard deviations included equilateral correlation. There were considerable differences between the standards and responsibility judgments when, in an example, the going straight car which had right of passing given priority in a Road Traffic Act did a traffic violation to be in a crossing at a red light, and the right turn car which did not have priority right of passing entered a crossing on a green light. We suppose that these differences were due to the difficulty in judging the priority of the party involved in the accident.

key words: traffic accident, comparative negligence, cognitive differences, judging responsibility

1. 問 題

交通事故により人的・物的損害が発生した場合、誰にどのような責任を負わせるかが重要な問題となる。この責任判断の問題は、帰因理論の応用として、多くの研究が行われている。人は、ある行為と結果との間の因果関係について解釈を行い、その解釈がその後の思考・行動に影響を与えるということを前提に、因果関係の認知を通じて人や物事の性質を解

明しようとするのが帰因理論である。そして、ある結果が発生した場合、人はどのような因果関係を想定して責任判断を行うのかを明らかにするのが、帰因理論に基づく責任判断の研究である。この責任判断は、特に結果がネガティブなものである場合、利己的な動機によりバイアスを生じやすい。そこでこのような判断者のバイアスに焦点を合わせ、多くの研究が行われてきた。

Walster (1966) によると、事故の結果が重大であ

* 早稲田大学大学院人間科学研究科
Graduate School of Human Sciences, Waseda University

** 東北公益文科大学
Tohoku University of Community Service and Science

*** 早稲田大学人間科学学術院
Faculty of Human Sciences, Waseda University

るほど、加害者である行為者の責任は大きく評価された。結果が重大だと、自分に行為者と同様の不幸な出来事が降りかかるのを避けたいという損害回避のバイアスが生じ、事故当事者である行為者にその責任を帰そうとするのである。これに対し、Shaver (1970) の研究では、事故の状況と被験者との関連(状況的関連性)が高く、かつ、行為者と被験者の個人的関連性が高い場合、事故の結果が重大なほど行為者の責任は寛容に判断された。これは、被験者が将来同種の事故を起こした場合に、自分への非難を回避したいという非難回避のバイアスによるものとされた。しかし、萩原ら(1977)は、個人的関連性の高い行為者により大きな責任が課されると指摘し、諸井(1988)は、個人的関連性の効果は被害者より加害者の責任判断に強く作用するとした。さらにThornton(1984)は個人的関連性と責任判断の次元の問題とを対応させ、被験者との個人的関連性が高いと非難回避のバイアスが生じ、行為者が統制可能な行動に責任帰属し、個人的関連性が低いと損害回避のバイアスが生じ、統制不可能な行為者の人格に責任帰属するとした。

また、被験者の属性や事故事例、責任の判断方法に着目したいいくつかの研究がある。第一に被験者の属性でみた場合、免許保持者の方が不保持者より行為者の責任を大きく評価した(萩原ら, 1977; 山下, 1996)。免許保持者の方が行為者(運転者)との個人的関連性が高いとすると、Shaver(1970)とは逆の結論となる。これについて諸井(1988)は、免許保持者が運転行動に関して持つ情報の影響や安全意識の高さ、日本人特有の謙虚さ等の解釈が可能としている。性別では、男性の方が行為者の責任を厳しく判断した(Shaw & McMartin, 1975; 諸井, 1988)。

被験者の職業の違いにつき、行為者(事故当事者)の責任を考える上で法律上の責任判断は避けられないことから、萩原ら(1977)は、法律家と一般人の判断を比較した。その結果、車が青信号で交差点に進入したところ、赤信号で横断歩道を横断中の歩行者と衝突した事例で、法律家の方が歩行者の責任を大きく判断した。また、一般人は歩行者の魅力の高低によって責任判断に差が生じたが、法律家は全く影響を受けなかった。なお、萩原らは、魅力が高い例として急患宅へ向かう途中の医師、低い例としてけんか相手の元に向かう途中の前科三犯の無職者とい

う例をあげている。横断禁止箇所を横断中の歩行者と走行中の車が衝突した事例でも、法律家の方が歩行者の責任を大きく判断する傾向にあった。また、一般人は歩行者の年齢や被害の大小により責任判断に影響を受けたが、法律家は影響を受けなかった。

被験者が責任判断を行う立場の違いについてみると、Harvey et al.(1975)は、被験者が観察者の立場で責任判断をした場合は行為者の責任を重く評価し、行為者自身の立場では逆の評価をしたとするが、立場による差はないとするものもある(山下, 1996)。

被験者に事故多発者・無事故者の違いがある場合、前者は行為者の責任を低く、後者は高く評価した(山下, 1987)。

被験者に提示される事例の要素に着目すると、まず魅力が高い事故当事者の責任は、低く評価された(Seligman et al., 1974; 萩原ら, 1977)。次に、事故の予見可能性が高ければ行為者への責任帰属が強まるとするもの(Whitehead & Smith, 1976 他)もあるが、影響がなかったとするものもある(Shaver, 1970)。さらに、事例における責任の所在の明確さに関し、曖昧であれば責任は小さく評価されるが、明確だと結果の重大さにより責任帰属は大きくなった(Phares & Wilson, 1972)。最後に、責任判断の方法に関し、抽象的に行為者の責任の重さを判断させる方が、行為者に与えるべき罰(再教育、罰金等)の大きさを判断させるより、行為者の責任を大きく評価した(Phares & Wilson, 1972)。以上は、心理学の視点からみた責任判断である。

一方、交通事故が起こると加害者は民事上損害賠償責任を問われるが、損害賠償額を決定する際、加害者と被害者双方に過失がある場合、両者の公平を図るために、被害者の過失を考慮に入れて賠償額を決定することができる。これが過失相殺である。ただ、事故態様は同じなのに、用いられる過失割合が地域や担当裁判官によって異なると、事故当事者相互間で不公平が生じ、紛争解決手段自体に対する不信を招く。そこで、過失相殺の判断過程および結果を客観的に説明できるようにするため、過失割合の基準化が行われた。基準化は交通専門部の裁判官が中心となり、弁護士や保険会社の意見を取り入れながら、事故類型毎に交通法規全体からみた位置づけ(主に優先関係)を考慮しつつ、個別の事例に対する

裁判官の経験的・直感的判断による数値を出し合って1975年に認定基準の原型が完成した。この基準は数度の修正を経て、現時点では東京地裁民事交通訴訟研究会(2004)の基準(以下「平成16年基準」という)が最新のものとなっている。この基準を用いることにより、当事者間の公平を図りつつ、多数の事件を迅速に解決できる上、裁判所の判断を判決前に予想できるので、紛争解決の時間的・経済的コストを下げる事が可能となった。現在、交通事故を巡る紛争解決の場では、この認定基準が広く用いられている。

以上のように、日本の過失相殺の認定基準は、道路交通法上の優先関係を基礎としつつ、各事例に対する裁判官の主観的な価値判断を取り入れたものといえる。したがって、認定基準にその時々の価値観や社会の要請を取り入れていくことが、時代に対応した紛争解決を図る上で必要である。しかし一方で、差別や偏見など取り入れるべきでない価値観もある。認定基準が紛争解決基準として機能するためには、これらを適切に取捨選択し、取り入れるべき価値観等が適切に反映されていることが必要である。このためには、まず現在の過失割合の認定基準が一般人の責任判断と差があるか、差がある場合はその理由を概括的に探り、次に、それを踏まえて責任判断に影響を与えた要因を具体的に明らかにし、その結果、反映されるべき価値観等が反映されていないために差が生じているのであれば、認定基準をそれらに沿うように変更する必要もでてくるであろう。

そこで本研究では、一般人の判断と認定基準すなわち法律家の判断の差とそれが生じる理由を明らかにしたい。一般人と法律家の判断の違いについては、前述の萩原ら(1977)のほか、刑事上の責任に関し、法律の専門家は一般人(同研究では大学生)よりも、一般に犯罪自体の重大さを大きく判断するが、犯人に科すべき刑期は短く判断する(Carroll & Payne, 1977)。また、交通事故の損害賠償責任に関し、被害者が小学生の場合に損害額算定の基準となる、将来得られると予想される年収の判断では、大学生の方が法律家より被害者に厳しい判断をした(波多野ら, 2000)。このように、法律家と一般人(主に大学生)の判断の差について述べた先行研究は存在するが、交通事故の過失割合の認定基準に関

して両者を比較した研究はみあたらない。

目 的

本研究では、日本の過失相殺の認定基準に、適切な価値観等が適切に反映されているかを明らかにする前提として、一定の事故類型に関して一般人が認識する過失割合と認定基準の差の有無とその内容、そのような差が生じる原因を広く把握することを目的とした。

このため、今回の調査で調査対象とした事例は、多様な事故類型から幅広く選出した。ただし、調査対象者については、年齢や運転経験、職業の違いによる影響を避けるため、大学生とした。対象者を大学生としたのは、普通自動車免許が取得できる年齢で一定の判断能力はあるが、職業経験、運転経験が共に短い、あるいはない人と裁判官の判断とを比較するためである。

調査方法

調査対象事例

評価の対象となる事例につき、東京地裁民事第27部(交通部)(1997)で認定基準が定められている事例の中から11例を選出した。今回の研究では、事故類型を限定せず、多様な事故類型において認定基準と大学生の判断との間にどのような差が生じるかを調査することを目的としたため、事故当事者(車対車と車対歩行者)、事故の発生場所(交差点内と交差点以外)、周囲の環境(信号の有無および事故発生時の信号の色)の各類型から幅広く抽出した。具体的に選出した事例は、以下のとおりである。

事例1

ある交差点において、黄信号で直進中の車両A

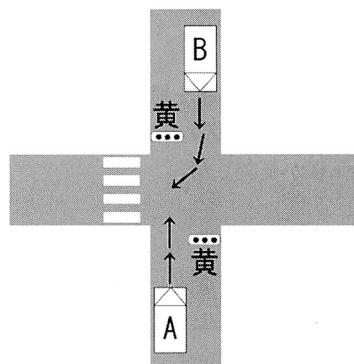


Figure 1 事例1

と、黄信号で交差点に進入し、右折しようとした車両 B が衝突した。

事例 2

車両 A が路外から道路に入るために右折しようとしたときに、その道路を直進中の車両 B と衝突した。

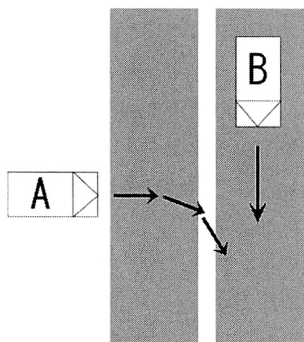


Figure 2 事例 2

事例 3

ある交差点において、青信号で直進中の車両 A と、赤信号を横断中の歩行者 B が衝突した。

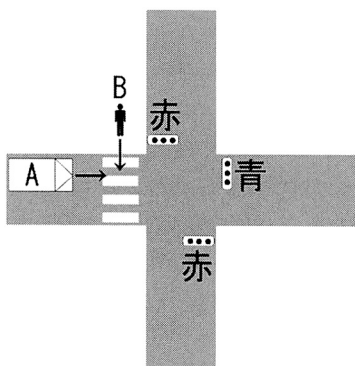


Figure 3 事例 3

事例 4

狭い道路から広い道路を横断しようとした直進中の車両 A と、広い道路から狭い道路へ右折しようとした車両 B が衝突した。

事例 5

ある交差点において、黄信号で直進中の車両 A と、青信号で交差点に進入し、黄信号で右折しようとした車両 B が衝突した。

事例 6

ある交差点において、黄信号で進入し、赤信号で

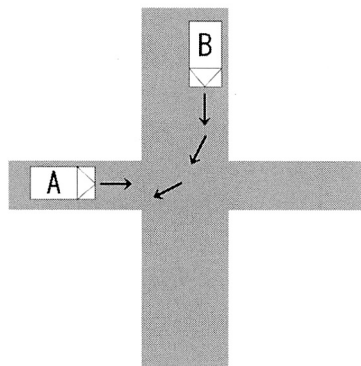


Figure 4 事例 4

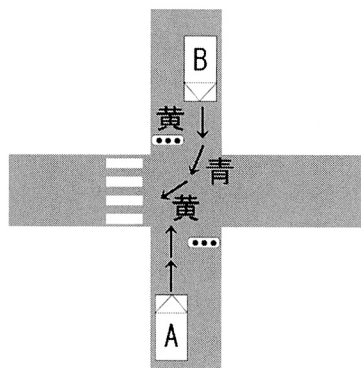


Figure 5 事例 5

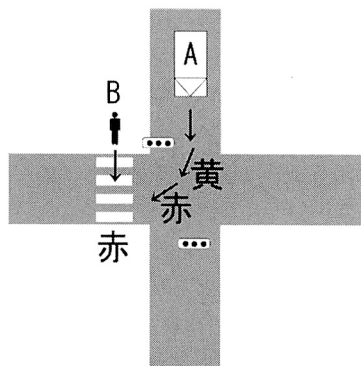


Figure 6 事例 6

右折しようとした車両 A と、歩行者用信号が赤のときに横断中の歩行者 B が衝突した。

事例 7

ある交差点において、赤信号で右折しようとした車両 A と、歩行者用信号が赤のときに横断中の歩行者 B が衝突した。

事例 8

ある交差点において、赤信号で直進中の車両 A

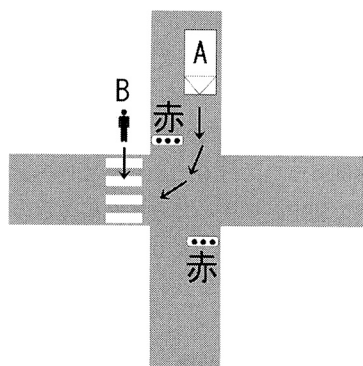


Figure 7 事例 7

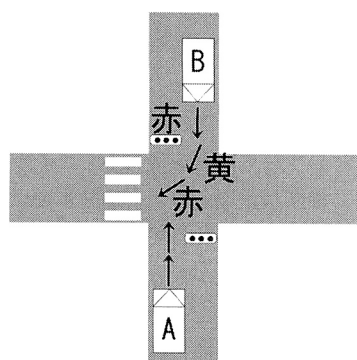


Figure 8 事例 8

と、黄信号で交差点に進入し、赤信号で右折しようとした車両 B が衝突した。

事例 9

ある交差点において、青信号を直進中の車両 A と、青信号で交差点に進入し右折しようとした車両 B が衝突した。

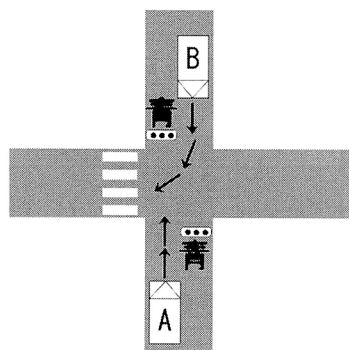


Figure 9 事例 9

事例 10

ある道路を横断しようとした歩行者 B が、車両 A

と衝突した。ここは、歩道・車道の区別があり、近くに横断禁止の標識がある、あるいは当該道路の状況・ガードレールやフェンスの設置状況等から横断禁止であることが容易に認識できる場所である。

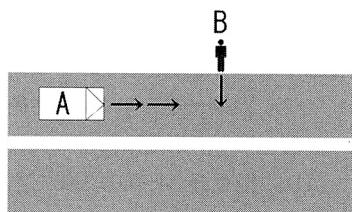


Figure 10 事例 10

事例 11

ある交差点において、青信号で直進中の車両 A が、横断歩道ではない場所を横断中の歩行者 B と、車両 A が横断歩道を通過後に衝突した。

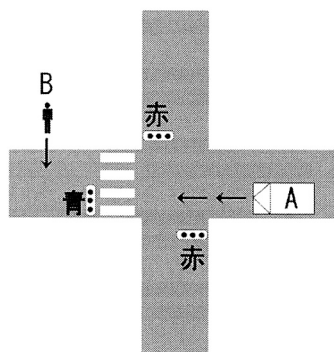


Figure 11 事例 11

調査方法

対象者には、事例に関する文章での説明と概要図 (Figure 1~11) を提示し、A と B の過失割合を、合計して 100% となるように調査紙に回答してもらった。A と B の割り振りにつき、AB いずれかが常に第一当事者となることのバイアスを避けるため、事例によって第一当事者を AB いずれかに振り分けた (Table 1)。

対象者

対象者は 112 名 (平均年齢 21.8 歳、標準偏差 3.8 歳)、うち男性 66 名、女性 46 名、免許保有者 82 名、同不保有者 30 名である。

調査実施時

本調査は平成 15 年に実施した。

結 果

1. 認定基準と差の大きい事例について

事例ごとに、平成 16 年基準と第一・第二当事者の過失割合に関する回答の平均値およびその標準偏差を比較したのが Figure 12 である。各事例につき、上段を認定基準、下段を回答の平均値、横棒全体を 100% とし、左側は第一当事者、右側は第二当事者の過失割合を示す。下段横棒中の横線は標準偏差を表す。AB の振り分けと第一・第二当事者の関係は、Table 1 のとおりである。

第一当事者の過失割合は、全事例を通じて、認定基準よりも大学生の判断の方が軽い傾向があった。認定基準と回答の平均とで 10% 以上の差があった

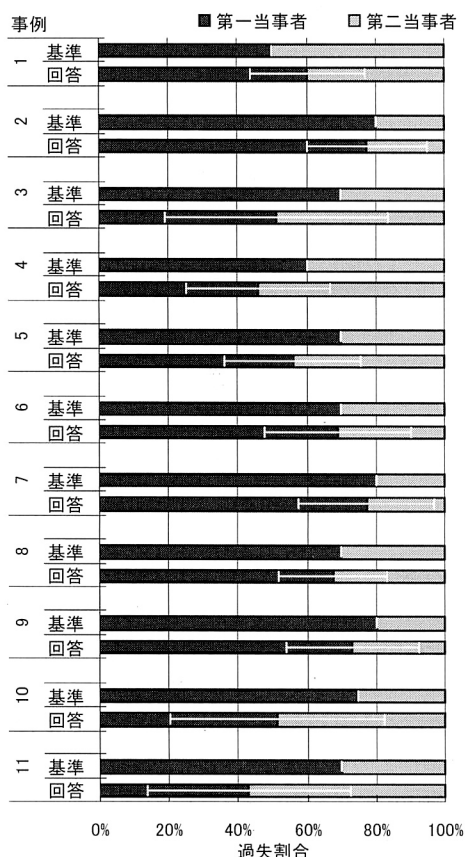


Figure 12 認定基準，回答の平均値および標準偏差一覧

Table 1 各事例 AB と第一・第二当事者対応表

事例	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
第一当事者	B	A	B	A	A	A	A	A	B	A	B
第二当事者	A	B	A	B	B	B	B	B	A	B	A

のは事例 3, 4, 5, 10, 11 である。以下、10% 以上の差があった事例を、「差の大きい事例」とする。なお、事例 1 について、平成 16 年の基準改訂前は差が小さかったが、改訂後は差の大きい事例となった。本事例については 6 でまとめて述べる。

各事例の認定基準との差と標準偏差との相関係数は 0.81 で有意であり ($p < .01$)，差が大きくなるほど回答のばらつきも大きかった。

2. 差の大きい事例の特徴

道路交通法上の優先権の有無・程度に従い、各事例中の要因を整理したのが Table 2 である。信号表示につき青は優先，黄は本来進入してはいけないので赤とともに非優先とした。直進車と右折車または路外進入車，広路通行車と狭路通行車，歩行者と自動車では，いずれも前者を優先とした。歩行者の横断に関し，横断禁止場所および横断歩道以外での横断は禁止されるため，非優先とした。事例番号部分の網掛けは基準との差が大きい事例番号，要因中の網掛けは要因がないことを示す。また，各要因が事故の加害者側あるいは被害者側に属することの影響を明確にするため，第一当事者・第二当事者という分類をした。

Table 2 によると，差が大きい事例 3, 4, 5, 10, 11 (表中網掛けした事例) にだけ，事故当事者の両方に，優先される要因と非優先となる要因の両方があ

Table 2 優先要因・非優先要因一覧表

	第一当事者		第二当事者	
	優先	非優先	優先	非優先
事例1		黄信号 右折	直進	黄信号
事例2		路外進入	直進	
事例3	歩行者	赤信号	青信号	車
事例4	直進	狭路	広路	右折
事例5	直進	黄信号	青信号	右折
事例6		黄信号 車	歩行者	赤信号
事例7		赤信号 車	歩行者	赤信号
事例8	直進	赤信号		黄信号 右折
事例9	青信号	右折	直進 青信号	
事例10	歩行者 横断禁止	車	歩行者	歩行者 横断禁止
事例11	歩行者	赤信号 横断歩道 外横断	青信号 横断歩道 外横断	車

る。それ以外の事例では、優先か非優先いずれかの要因が欠けている。欠けている要因の内容に一貫性はなく、また、欠けている要因が第一当事者・第二当事者いずれの側にあるかという点にも一貫性はなかった。

3. 同種事例の比較：事例 6, 7

これらの差が生じた原因を詳しく検討するため、事故の態様が同じ事例を比較した。

事例 6 と 7 は、右折車と横断歩道を横断中の歩行者との衝突という態様が共通し、右折車が交差点に進入したとき時の信号の色のみ異なる（事例 6 は黄信号、事例 7 は赤信号）。両事例の回答と認定基準との差はいずれも小さかった（A : B について事例 6 の認定基準 70 : 30、回答 69 : 31、事例 7 の認定基準 80 : 20、回答 77.3 : 22.7）。

4. 同種事例の比較：事例 1, 5, 8, 9

上記事例では直進車と右折車の衝突という態様は共通し、信号の色のみ異なる。各事例で直進車および右折車が対面する信号の色について、認定基準との差が小さかった事例 8, 9 では、優先側あるいは非優先側いずれかで一致していた（事例 8 ではいずれも黄または赤信号〔非優先〕、事例 9 ではいずれも青信号〔優先〕）。これに対し、差の大きかった事例 5 では、直進側が黄信号（非優先）、右折側が青信号（優先）であり、対面信号の優先・非優先が一致していない。

全事例中信号があるのは事例 2, 4, 10 を除く 8 事例であるが、このうち認定基準との差が大きかったのは事例 3, 5, 11 であった（Table 2）。いずれも事故の両当事者に表示される信号が優先側か非優先側か一致しておらず、第一当事者が非優先側、第二当事者が優先側である。他方、差が小さいその他の事例では、表示される信号が優先側か非優先側かがいずれも一致していた。これらの事例では、表示される信号の色が非優先側か（事例 6～8）、優先側か（事例 9）で一貫性はみられなかった。

5. 同種事例の比較：事例 3, 11

事例 3 と 11 では、青信号で交差点に進入した直進車と、歩行者用信号が赤信号のときに横断中の歩行者との衝突という態様は共通し、歩行者の横断場

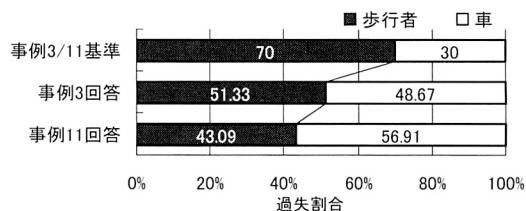


Figure 13 事例 3・11 の基準および回答比較

所のみ異なる（事例 3 は横断歩道上、事例 11 は横断歩道外）。なお、Figure 3 と Figure 11 で車の来る方向が異なるが、認定基準上は同じ扱いがされているため、同種事例として比較した。

これら 2 事例はいずれも認定基準との差が大きく、認定基準より歩行者（第一当事者）の責任を軽く、車（第二当事者）の責任を重く評価した。ただ、事例 11 の歩行者の方が交通違反の程度が大きいかにもかかわらず、歩行者の責任は事例 3 より軽く評価された（Figure 13）。両事例の比較でいうと、大学生は横断歩道以外の場所を横断中の歩行者の方が、責任が軽いと評価しており、道路交通法上の優先関係とは逆の結論となった。

6. 事例 1 の特殊性について

本事例の認定基準は、基準改訂前は右折車：直進車 = 60 : 40 だったが、平成 16 年に 50 : 50 に改訂された。この改訂は、黄信号時に交差点に進入して右折する車が多いという現実があること、および、双方とも信号違反であり、信号関係は黄信号同士で対等のため、直進車も優先性を強く主張できないという理由による。

認定基準と事例 1 の回答の平均とを比較すると、改訂前の基準とはほぼ差はないが、平成 16 年基準とは 10% 以上の差があった（Figure 14）。

改訂前の基準に基づき右折車（事例 1 の B）を第一当事者とする、本事例のみ、大学生の方が第一

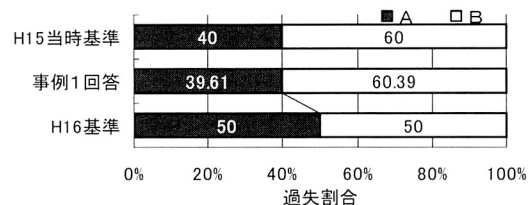


Figure 14 事例 1 回答と平成 15 年当時、16 年基準との比較

当事者の責任を重く評価していた (Figure 12)。

事例 1 以外で差が大きかった事例には、事故当事者双方に優先・非優先要因両方があったが、本事例ではこの特徴はみられなかった。同様に、信号の色につき、他の差が大きかった事例では、第一当事者には非優先、第二当事者には優先側の色が表示されるという特徴があるが、これも本事例ではみられなかった。

7. 事例 8 について

本事例でも、右折車の過失割合の認定基準が 40 から 30 へ改訂された。この改訂は、右折信号のない交差点では、右折車は直進車側が赤信号になるまで事実上右折できないという現実があるため、この場合の右折車 (事例 8 の B) の過失を 40% とするのは酷という理由による。事例 1 と異なり、本事例では改訂前、平成 16 年いずれの基準と比べても 10% 以上の差はなかった (A : B = 改訂前 60 : 40, 平成 16 年基準 70 : 30, 回答 67.65 : 32.35)。

8. 免許の有無および性別の影響

第一当事者の過失割合に関する回答と認定基準との差を従属変数、免許の有無と性別を対象者間要因として 2 要因の分散分析を行った。比較の対象となる基準は、現在使われている平成 16 年基準を用いた。ただし、事例 1 は、現在の過失割合が 50 : 50 で第一当事者を正確に判断するのが困難であるため、事例 1 の回答は分析対象から省いた。他方、事例 8 は、第一当事者が改訂前後のいずれの基準でも明確であるため、回答は責任評価の分析に含めた。その結果、免許保持者の方が第一当事者の責任を重く評価する傾向にあったが、有意差はみられなかった。また、この評価は認定基準より軽かった。性別には、有意差がみられなかった。

9. 事故当事者 (歩行者, 車) の違いによる影響

免許の有無および性別を対象者間要因、第一当事者である歩行者の責任および第一当事者である運転者の責任を対象者内要因、これらの責任に関する回答と認定基準との差を従属変数として 3 要因の分散分析を行ったところ、免許の有無と第一当事者の違いに交互作用があった ($F(1, 108) = 18.95, p < .01$)。そこで、各水準ごとに単純主効果を分析した

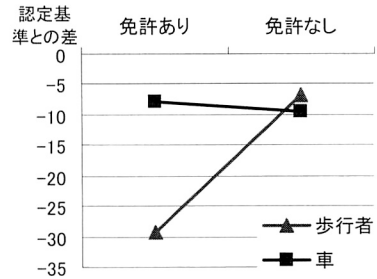


Figure 15 第一当事者が歩行者または車の場合の、免許の有無による認定基準との差の比較

結果、第一当事者が歩行者の場合は、免許不保持者の方が歩行者の責任を有意に重く ($F(1, 108) = 15.9, p < .01$), 第一当事者が運転者の場合は、免許保持者の方が運転者の責任を重く評価した ($F(1, 108) = 52.52, p < .01$)。

Figure 15 に、第一当事者が歩行者の場合と車の場合の、免許保持者と不保持者それぞれの回答と認定基準との差を示す。なお、認定基準と比較すると、いずれの回答も基準より軽い評価であった。

考 察

1. 差の発生に対する事例側の要因

認定基準と大学生の過失割合の判断とを比較した場合、10% 以上の差が生じた事例と生じない事例とがあった。

大きな差が生じた事例は、事故の両当事者に、優先される要因と非優先となる要因の両方がある事例であった。このことから、優先関係の判断の困難さが、差の原因になると考えられる。また、萩原 (1993) は、行為と結果の因果関係と行為自体に対する道徳的評価の 2 つの側面が葛藤するような事例で責任判断に分散が生じやすいとしているが、本研究では因果関係は明確であり、行為自体に対する道徳的評価の困難さが差の発生に影響したとも考えられる。

信号の色に着目すると、事故態様は同じで信号の色のみ異なる場合、および事故の両当事者に表示される信号の色が優先側あるいは非優先側で一致している場合は、差が小さかった。このため、信号の色自体が差の原因とは考えにくい。他方、表示される信号の色が第一当事者には非優先側、第二当事者には優先側である場合は、差が大きくなった。このこ

とからも、優先・非優先の判断の困難さが、差の大きさに影響していることがわかる。

さらに、事例 1 と 8 は右折車と直進車の衝突事例であり、いずれも右折車の右折の困難性という現実を重視し、右折車の責任を軽減する形で認定基準が改訂されている。しかし、事例 1 は、改訂により差が大きくなり、事例 8 は、改訂の前後を問わず差が小さかった。事例 8 は AB が対面する信号の色が異なり、事例 1 は信号の色が同じ事例である。このことから、大学生の責任判断においては信号の影響が強く、信号が基準とならない場合に、右折車・直進車の関係を考慮していると考えられる。総じて、当該右折事例に関しては、大学生は道路交通法上の優先関係を判断の目安とし、認定基準の方が右折車の右折の困難性という現実を反映しようとしているといえる。

以上のように、判断に差を生じさせる事例側の要因として、①優先関係の判断については道徳的評価が困難な事例であること、②事例から読み取れる優先関係と現実がずれており、現実が認定基準に反映されている事案であることがあげられる。

2. 差の発生に対する判断者側の要因

大学生の回答全体と認定基準とを比較すると、事例 1 を除き、認定基準の方が、大学生より第一当事者の責任を重く評価した。これは、萩原ら (1977) の研究のうち、(1) の結果 (本事例 3 と対応する) とは一致するが、(2) の結果 (本事例 10 と対応する) とは矛盾する。もっとも、萩原ら (1977) では、現職の法律家 4 人が判断を行っており、判断を行う法律家の数の違いが影響している可能性がある。

次に、大学生の回答の特徴について、全体的にみると免許保持者の方が第一当事者の責任を重く評価する傾向にあり、この点は萩原ら (1977)、山下 (1996) と同様である。

第一当事者が歩行者か車かという点から見ると、第一当事者が歩行者の場合は、免許不保持者の方が免許保持者よりも歩行者の責任を重く評価した。逆に、第一当事者が車の場合は、免許保持者の方が車の責任を重く評価した。第一当事者すなわち加害者の責任判断に関する結果という意味で、諸井 (1988) と同様の結果であった。本研究では、対象者がどの立場に立って判断するかを指定しておらず、かつ、

当事者との個人的関連性も操作していない。それにもかかわらず、上記の差が生じた理由として、免許保持者は運転者、不保持者は歩行者と、個人的関連性が高いと判断したため、あるいは、教示文に指定がなくても無意識に免許保持者が運転者の立場、不保持者が歩行者の立場にそれぞれ自分が立って判断したためとも考えられる。前者のように解すると、対象者は個人的関連性の高い当事者に対してより大きい責任を課していることになり、Shaver (1970) の研究とは矛盾するが、萩原ら (1977) とは一致する。後者のように解すると、被験者が、観察者の立場ではなく行為者自身の立場に自分が立って責任を評価した方が、行為者の責任を軽く評価したとする Harvey et al. (1975) の結果と矛盾する。ただ、前述のように、歩行者と運転者双方を含めた第一当事者の責任判断では、免許保持者の方が重く判断する傾向にあることから単純に免許保持者が運転者に個人的関連性を感じたことの影響とは考えられない。免許保持者については個人的関連性だけでなく、彼らが有する交通知識も責任判断に影響していると考えられる。

また、大学生が、横断歩道以外の場所を横断している歩行者の方が責任は軽いと評価した点について、大学生は横断歩道以外の場所を横断することについて罪の意識が少ない、あるいは歩行者の横断箇所が横断歩道から離れていれば過失の判断において信号の色は関係しないといった誤った認識を持っていたことが考えられる。一方で、Figure 3 と Figure 11 の図における車の位置を比べると、Figure 11 より Figure 3 の方が歩行者に近く、大学生はこの図から受ける印象に影響された可能性もある。

今回の研究では性別に有意差がみられなかったが、これは Shaw et al. (1975)、および諸井 (1988) の結果と異なる。

以上のように、判断に差を生じさせる判断者側の要因として、①責任判断の視点に指定がない場合の、事故当事者との個人的関連性の判断あるいは一方当事者の立場への自己の投影の影響、②判断者が有する事例に対する誤った認識、③図を含めた事例から判断者が直感的に受ける印象があげられる。

3. 「責任」と「過失」について

以上述べてきたように、大学生の責任判断と認定

Table 3 責任の種類および因果性の水準一覧

因果的責任	水準	連合性	行為と結果との間に、何らかの関連性があれば責任を問われる
		因果性	客観的な因果関係が必要
		予見可能性	結果発生を予見できたことが必要
		意図性	結果発生を意図していたことが必要
		正当性	環境側の誘因により結果発生した場合責任軽減
制裁的責任	道義的責任		
	法的責任	刑事責任(要件:構成要件該当性〔因果関係含む〕, 違法性, 有責性)	
		民事責任(要件:故意・過失, 因果関係, 違法性, 損害, 責任能力)	
		行政上の責任	

基準とは差があり、また、本研究の結果と先行研究は一致するものもあるが、矛盾するものもある。これは、心理学で問題とする「責任」と、過失割合という「過失」の意味が異なっており、そもそも異なる内容を比較していたのではないかという疑問が生じる。そこで、両者の内容について検討する。

「責任」は多義的な言葉であるが、Table 3 のようにまとめられる。なお、因果的責任の水準の分け方については Shaver (1975) を参照した。

まず、因果的責任は、責任を問うためには、行為と結果との間にどのような関連があることが必要かという問題であるが、その関連性の水準は連合性から正当性までの5段階があり (Shaver, 1975 参照)、帰因理論に基づく研究では予見可能性の段階における責任判断を対象とすることが多いとされる (萩原ら, 1977)。他方、法的責任においても、刑事・民事責任の要件としての「因果関係」は、客観的にみて結果が予見可能であったのに不注意で見過ごしたことを要件としており、過失相殺が問題となる損害賠償もこの因果関係があることを前提としている。すると、過失相殺の判断においても、やはり Table 3 にいう予見可能性の水準を問題にしている。このように、因果性の水準の点で、両者は同じレベルを問題にしているといえる。

次に、責任の意味につき、心理学の研究で「責任」という場合、因果的な意味だけでなく制裁的な意味も含まれる。制裁には道義的責任と法的責任があるが、ここでは行為者の行為がどの程度社会的に非難に値するかという道義的責任を意味するとされる (萩原ら, 1977)。すなわち、法的責任の要件である当事者の責任能力等を問題とすることなく、道徳的にみて行為者を非難するのが妥当かという主観的な価値判断の問題なのである。

他方、過失相殺も、被害者の責任能力を問題とすることなく (最高裁判所, 1964)、公平の見地から被害者の不注意をいかに評価 (いわば非難) するかという問題である。そして、その評価も事件の落ち着きという感覚的なものが基本となっており (南, 1997)、多分に主観的な価値判断といえる。このように、両者は厳密な意味での法的責任とは離れたところでの、主観的な価値判断の問題であるという点で共通する。

以上より、両者は問題とする関連性の水準および「責任」の意味において同じ観点に立つものであり、これまで述べてきた認定基準と大学生の評価の比較は、両者の認識を比較する上で意味があると考えられる。

今後の課題

本研究では、実際に生起する事故類型を広く調査対象とし、一般人と法律家の判断の差の特徴をつかむ第一歩という位置づけのため、ある程度探索的な研究となった。今回の調査で、事故の当事者双方に優先・非優先要因両方がある事例で差が大きくなることは判明したが、さらに存在する要因の内容によって差の大きさに違いが生じるのか調査を行い、差が大きい事故類型をより明確にしていきたい。特に、信号の色に関し、今回含まなかった第一当事者が優先側、第二当事者が非優先側の場合も、差が大きくなるか確認したい。そこで、今後は本結果を踏まえ、よりシステムチックな分析ができる事例を選定し、詳しい調査を行いたい。

また、対象者に判断する立場を指示しなかった場合、一般人はどのような視点から判断するのか、すなわち純客観的に判断するのか、いずれか一方の当事者の立場に立つのかという点も明らかにしたい。これに関連し、対象者が当事者のいずれか一方の立場に立って判断した場合と今回の結果とで、どのような差が生じるか比較を行いたい。この場合、事例の提示方法を、自分が立つ当事者の視点から見せるなど工夫する必要があると思われる。

さらに、今回は大学生を対象としたが、世の中の一般的な認識と認定基準を比較するために、運転経験や職業、年齢の点で多様な対象者を対象に調査を行いたい。

加えて、今回は過失割合の数値を回答してもらっ

たが, Phares & Wilson (1972) によると, 責任の抽象的な数値を回答するのと損害賠償額や科すべき刑罰を回答するのでは回答の数値に違いが生じる。現実に関の問題が具体化するのには損害賠償や刑罰の適用の場面である。そこで, 対象者に回答してもらう「責任」の内容に違いを設けた場合に, どのような差が生じるかも今後の検討課題である。

引用文献

- Carrol, J. S. & Payne, J. W. 1977 Crime seriousness, recidivism risk, and causal attribution in judgments of prison term by students and experts. *Journal of Applied Psychology*, **62**, 595-602.
- 萩原 滋・曾野佐紀子・佐野勝男 1977 日本人の「対人行動」の実験社会心理学的研究—交通事故に対する「責任判断」への帰因的アプローチ—組織行動研究, 3(慶応義塾大学産業研究所モノグラフ), 3-39.
- 萩原 滋 1993 一般人の責任判断過程の分析 法の解釈と法社会学 有斐閣, pp. 156-160.
- 波多野諠余夫・高橋恵子・武田真一郎 2000 交通事故損害賠償額の算定における知識と推論: 熟達者と初心者との比較 創成社, 61-70.
- Harvey, J. H., Harris, B., & Barnes, D. 1975 Actor-observer differences in the perceptions of responsibility and freedom. *Journal of Personality and Social Psychology*, **32**, 22-28.
- 南 敏文・大嶋芳樹・田島純蔵 1997 民事弁護と裁判実務⑤ 損害賠償 I (自動車事故・労働災害) ぎょうせい, pp. 482-497.
- 諸井克英 1988 防衛的帰属理論に関する実験的研究—交通事故の当事者に関する責任判断を中心として— 静岡大学人文学部人文論集, **38**, 33-74.
- Phares, E. J. & Wilson, K. G. 1972 Responsibility attribution: Role of outcome severity, situational ambiguity, and internal-external control. *Journal of Personality*, **40**, 392-406.
- 最高裁判所 1964 昭和 39 年 6 月 24 日判決. 最高裁判所民事裁判例集, **18**(5), 854-874.
- Seligman, C., Paschall, N., & Takata, G. 1974 Effects of physical attractiveness on attribution of responsibility. *Canadian Journal of Behavioral Science*, **6**, 290-296.
- Shaver, K. G. 1970 Defensive Attribution: Effects of Severity and Relevance on the Responsibility Assigned for an Accident. *Journal of Personality and Social Psychology*, **14**, 101-113.
- Shaver, K. G. 1975 An Introduction to Attribution Processes. Cambridge Mass, Winthrop Publishers.
- Shaw, J. I. & McMartin, J. A. 1975 Perpetrator or Victim? Effect of who suffers in an automobile accident on judgmental strictness. *Social Behavior and Personality*, **3**, 5-12.
- Thornton, B. 1984 Defensive attribution of responsibility: Evidence for an arousal-based motivational bias. *Journal of Personality and Social Psychology*, **46**, 721-734.
- 東京地裁民事第 27 部 (交通部) 1997 民事交通訴訟における過失相殺率の認定基準 (平成 9 年・全訂 3 版) 別冊判例タイムズ, **15**, 判例タイムズ社.
- 東京地裁民事交通訴訟研究会 2004 民事交通訴訟における過失相殺率の認定基準 (全訂 4 版) 別冊判例タイムズ, **16**, 判例タイムズ社.
- Walster, E. 1966 Assignment of responsibility for an accident. *Journal of Personality and Social Psychology*, **3**, 73-79.
- Whitehead, G. I. & Smith, S. H. 1976 The effect of expectancy on the assignment of responsibility for a misfortune. *Journal of Personality*, **44** 69-83.
- 山下 昇 1987 交通事故事例に対する責任判断の認知的相違について—危険に対する判断基準と防衛的帰属— 交通心理学研究, **3**(1), 17-25.
- 山下 昇 1996 交通事故事例における危険予見性と責任判断 千葉工業大学研究報告 人文編, **33**, 129-138.

(受付: 2006. 3. 10, 受理: 2006. 10. 2)