

当事者・観察者の立場での過失割合判断と 認定基準との相違

岡本満喜子*・島崎 敢**・石田 敏郎**

Difference of Responsibility Judgments among Actor, Observer, and Standard of Comparative Negligence

Makiko OKAMOTO*, Kan SHIMAZAKI**, and Toshiro ISHIDA**

The aim of this research is to determine the differences in responsibility judgments among the actor and the observer, and the standard of comparative negligence. Undergraduate students viewed images of the traffic accidents and judged both the assailant's and the victim's responsibility. The images were taken from the assailant's aspect (Group 1 $N=41$), victim's aspect (Group 2 $N=41$), and observer's aspect (Group 3 $N=44$). Groups 1 and 3 focused on the acts of both persons involved. Group 1 then judged their responsibility heavily in the cases with a comprehensible element that made their responsibility heavy and group 3 judged the responsibility objectively. Group 2 heavily judged the responsibility from the cases in which the elements that make responsibility heavy were clear on the screen. The subjects' judgment of the assailant's responsibility was lighter than the standard. The factors that influenced the difference of the subjects' responsibility judgment and the standard were difference of knowledge of traffic regulations, the extent to which relief of the victim was valued, and evaluation of the acts of persons involved.

key words: responsibility judgment, actor, observer, standard of comparative negligence

問 題

交通事故に伴う責任を考える際、事故の当事者、当事者以外の一般人、法律家の責任判断が異なると、大きな問題となる。すなわち、加害者・被害者という利害が対立する当事者間で判断が異なればもちろん、当事者と一般人の判断が異なると、社会的な通念に当事者が納得せず、紛争の激化・長期化を招く。また、一般人と法律家の判断があまりに異なると、司法の紛争解決機能への信頼が失われるおそ

れがある。このため、事故に関わる立場の違いによって生じる責任判断の違いとその理由を明らかにすることが重要である。

事故当事者の責任に関し、Walster (1966) は事故の結果を4段階に操作し、当事者の責任を判断させたところ、結果が重大なほど当事者の責任は重く判断された。しかし、その後の調査では、その傾向はみられないか逆の結果となった (Walster, 1967)。Walster (1966) と同様の交通事故事例を用いた Shaver (1970) の調査では、対象者と当事者に社会

* 長岡技術科学大学大学院技術経営研究科システム安全系
Department of System Safety, Graduate School of Management of Technology, Nagaoka University of Technology

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

的な立場等の類似性（状況的関連性）と信条や価値観等の類似性（個人的関連性）がある場合は当事者の責任を軽く、ない場合は重く判断された。なお、結果が些少な場合は Shaver の研究 (1970) にみられたような傾向は生じないが、結果が重大な場合には自分と類似した当事者の責任を軽く判断するという (McKilip & Posavac, 1975, Schroeder & Linder, 1976)。しかし、これらの研究は、対象者が判断する立場を特定していない。

そこで、当事者とそれ以外の一般人（観察者）という判断をする立場の違いに着目し、Harvey, Harris, & Barnes (1975) は、結果が重大なほど、観察者は当事者の責任を重く、当事者は自分の責任を軽く判断するとした。この違いに関し、当事者は、周囲の状況が目につきやすいため行為の原因を周囲の環境に求めるのに対し、観察者は、当事者の行為が目につきやすいため当事者の資質に求めることから生じるとされる (Jones & Harris, 1967; McArthur, 1972; Storms, 1973; Taylor & Fiske, 1975; Jones, Worchel, Goethals, & Grumet, 1971; Snyder & Jones, 1974 他)。ただ、これらの研究は政治的意見の表明や日常会話を題材としており、交通事故は扱っていない。交通事故事例を用いた研究として、国吉 (1982) は、対象者が運転者の立場で判断すると、運転者（自分）の責任をより重く判断したとする。しかし、大学生が、観察者と当事者の立場で責任判断をした場合、回答に差がないという研究もある (山下, 1996)。このように、交通事故事例を用いた研究では、いまだ明確な結果はみあたらないのが現状である。

次に、一般人と法律家の判断の違いに関し、交通事故事例では、法律家の判断は主に過失割合の認定基準という形で示される。すなわち、認定基準は、裁判官が道路交通法上の優先関係に経験的な価値判断を取り入れ、事故類型ごとに当事者の責任割合を定めたもので、裁判等の場で当事者の責任を定める基準として用いられる (東京地裁民事交通訴訟研究会, 2004)。しかし、認定基準は交通環境の変化を反映して改訂されうるものであり、実際に認定基準の適用をめぐる紛争が生じている。また、同じ交通事故事例でも法律家と一般人で責任判断が異なる (萩原, 1977)。この認定基準と一般人の判断の差は、事故の両当事者に、道路交通法上過失割合を加

算する要素と減算する要素の両方がある場合に大きくなる (岡本・神田・石田, 2006)。しかし、岡本他 (2006) は対象者が判断する立場を指定していない。加えて同研究では、判断と認定基準の差が生じる理由の 1 つに、対象者が無意識に一方当事者の立場で判断した可能性をあげており、認定基準との差にも判断の立場の違いが影響している可能性がある。

そこで本研究では、交通事故事例における当事者・観察者の立場からの判断と認定基準との差に関し、差の有無および差の具体的内容や差が生じる事例の種類の検討を通じ、差が生じる理由を検証した。

この検証を行う場合、対象者に当事者の立場で判断させるには、対象者自らが行為したと同様の状況を作る必要がある。交通事故事例を用いた先行研究では、新聞記事や事故の見取り図を提示したため対象者が当事者の立場に立つのが困難であり、これが判断に影響した可能性があるためである。しかし、意見表明や会話と異なり、交通事故を対象者に実行させることは困難である。そこで、本研究では当事者および観察者の視点からの事故の動画映像を用いることとした。

調 査

目的

本研究は、当事者、観察者の視点から撮影した事故の動画映像を対象者に提示し、当事者および観察者の立場からの責任判断の差、これらと認定基準との差、ならびに差が生じる理由を明らかにすることを目的とする。

調査方法

提示映像と実験機材 ドライビングシミュレータ (三菱プレジジョン DS-6000。以下「シミュレータ」) 上での事故惹起映像につき、当事者 A と B の視点、事故現場真上からの固定俯瞰視点からの映像を、ビデオカメラ (パナソニック NV-GS100) で撮影した。カメラレンズの中心位置は、シミュレータ操作者の視点の高さとほぼ同じ 115cm とし、シミュレータの画面がすべて写るようにした。撮影された映像の中から、5 秒から 13 秒間の場面を 10 場面切り出した。いずれも当事者の走行場面から始まり、事故発生直後までの場面である。刺激映像の再生は、コンピュータ (東芝 DYNABOOK satellite

Table 1 事例の状況説明の例 (事例 5)

当事者 A 群	• あなたは制限速度の 50 km/h で走行中。 • 直進する交差点に進入する。信号は青。 • B と交差点内で衝突した。
当事者 B 群	• あなたは二輪車を運転中。 • 制限速度 50 km/h で走行、右折する交差点に近づく。信号は青。 • A と交差点内で衝突した。
俯瞰群	• 車両 A は制限速度の 50 km/h で直進中、交差点に進入する。対向車線を直進中の二輪車 B は交差点に進入し、右折を開始する。信号は青。 • 車両 A と二輪車 B は交差点内で衝突する。

J40) で行った。刺激映像は、プロジェクター (エプソン ELP735) を用いて、調査対象者の前方 2.1m に設置した幅 1.96m のスクリーン (オーロラ XVE550) に投影した。

手続き 対象者を、当事者 A の視点からの映像を提示する群 (当事者 A 群, Figure 1), 当事者 B の視点からの映像を提示する群 (当事者 B 群, Figure 2), 俯瞰視点からの映像を提示する群 (俯瞰群, Figure 3) の 3 群に分けた。最初に各対象者に実験目的と過失割合の説明を行った後、フェイスシートに性別、運転免許の有無、免許取得後の経過期間、運転に対する自信の度合 (運転自信度) 等を記入させた。次に、各対象者に提示する映像の内容に沿った事例の状況説明を行った (Table 1)。続いて映像を提示し、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させるとともに、事例をどれだけ理解できたと思うか (理解度)、過失割合の判断にどれだけ自信があるか (回答自信度) を、1 から 7 のうち 1 つの数字に○をつける形で回答させた。数字が大きいほど理解度・回答自信度が高いとした。なお、当事者 B 群は AB を入れ替えた。

対象者 対象者は大学生 126 人 (平均年齢 21.7 歳, SD2.1), うち男性 63 人, 女性 63 人, 免許保有者 75 人, 同不保有者 51 人である。提示した視点別では、当事者 A 群 41 人, 当事者 B 群 41 人, 俯瞰群 44 人である。

対象事例 対象となる事例は、シミュレータの「危険予測教習編」および「再教育編」の事例の中から、東京地裁民事第 27 部 (交通部) (1997) の認定基準による過失割合の判断が可能な事例を 10 例選出した。今回の研究では、多様な事故類型において認定基準と大学生の判断との差、および立場の違いによる判断の差を幅広く調査することを目的とした



Figure 1 当事者 A の視点からの映像の例 (事例 5)

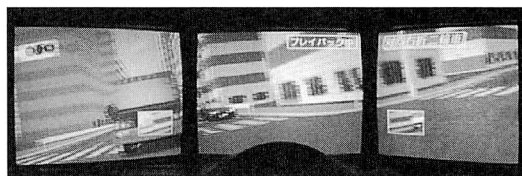


Figure 2 当事者 B の視点からの映像の例 (事例 5)

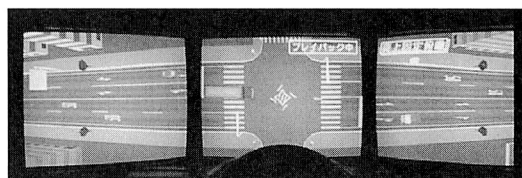


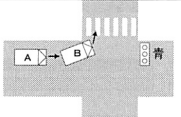
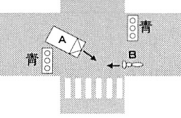
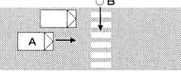
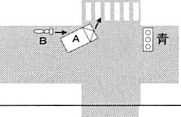
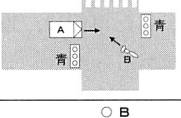
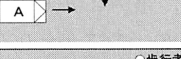
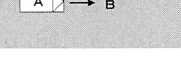
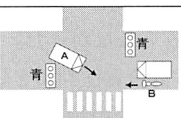
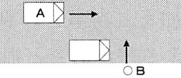
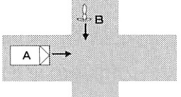
Figure 3 俯瞰視点からの映像の例 (事例 5)

ため、事故当事者 (車、歩行者、自転車、二輪車)、事故の発生場所 (交差点内と交差点以外)、各種事故類型から幅広く抽出した。選出した事例は Table 2 のとおりである。

結果

ここでは、第 1 当事者の立場で責任判断を行った群を 1 当群、第 2 当事者の立場で行った群を 2 当群、観察者の立場で行った群を俯瞰群とした。また、各事例の第 1 当事者を 1 当、第 2 当事者を 2 当とした。1 当群は当事者 A 群、2 当群は当事者 B 群に該当し、各事例の 1 当は A、2 当は B である (事例 5 を除く)。事例 5 のみ、1 当群は当事者 B 群、2 当群は当事者 A 群で、1 当は B、2 当は A である。な

Table 2 選出した事例の概要と概要図

事例	事例の概要（当事者A Bは当事者A群・俯瞰群の例による。 当事者B群はA Bが逆）	概要図
1	自動車Bは、青信号の交差点を左折の合図をして左折しようとしたところ、横断歩道上の歩行者に気づき停車した。自動車Aは、制限速度 50km/h で直進し、同交差点に進入しようとした。自動車Bに自動車Aが追突した。 （当事者：車対車 判断要素：1 当に加算要素 ^{※2} ^{※2} の意味は結果に記載した）	
2	自動車Aは、右折のため青信号で交差点に進入して、歩行者が横断歩道を横断するのを待ため交差点内で一時停止し、横断後に右折を開始した。二輪車Bは制限速度 40km/h で対向車線を直進し、同交差点に青信号で進入した。この自動車Aと二輪車Bが衝突した。 （当事者：車対二輪車 判断要素：1 当に両要素）	
3	自動車Aは、制限速度 40km/h で直進し、駐車車両を避けるため対向車線にはみ出して走行した。歩行者Bは、信号のない横断歩道の横断を開始した。この自動車Aと歩行者Bが衝突した。（当事者：車対歩行者 判断要素：1 当に加算要素）	
4	自動車Aは制限速度 40km/h で走行し、交差点手前で左折の合図を出して、青信号で左折を開始したところ、Aの後方を制限速度で走行していた二輪車Bと衝突した。 （当事者：車対二輪車 判断要素：1 当に両要素）	
5	自動車Aは、制限速度 50km/h で直進し、先行する大型車両に続いて青信号で交差点に進入した。二輪車Bは対向車線を走行し、青信号で交差点に進入して右折を開始した。この自動車Aと二輪車Bが衝突した。 （当事者：二輪車対車 判断要素：1 当に両要素）	
6	自動車Aは、制限速度 30km/h のところ 40km/h で、住宅街の中の見通しの悪い狭い道路を走行中、道路上にボールに続いて飛び出してきた児童Bと衝突した。 （当事者：車対歩行者 判断要素：1 当に加算要素）	
7	自動車Aは、制限速度 40km/h で道路を直進しており、その前方の左側路側帯に自転車Bと歩行者が通行していた。自転車Bが、歩行者を追い越すため右側に方向を変えたところ、自動車Aと衝突した。 （当事者：車対自転車 判断要素：1 当に加算要素）	
8	車両Aは、右折のため青信号で交差点に進入し、交差点内で右折待ちをしていたところ、対向車線の大型車両がバッシングをしたため、右折を開始した。二輪車Bは制限速度 40km/h で対向車線を直進し、青信号で交差点に進入した。自動車Aと二輪車Bが衝突した。（当事者：車対二輪車 判断要素：1 当に両要素）	
9	自動車Aは、制限速度 40km/h で直進中、横断歩道のない道路を横断していた歩行者Bと衝突した。 （当事者：車対歩行者 判断要素：1 当に加算要素）	
10	自動車Aは、制限速度 30km/h で直進し、見通しの悪い交差点に進入したところ、交差道路から交差点に進入した自転車Bと衝突した。自転車Bは右側通行をしていた。 （当事者：車対自転車 判断要素：1 当に加算要素）	

お、当事者B群はABを入れ替えたが、ここでのABは当事者A群・俯瞰群の例による。このように、事例5とそれ以外の事例で1当群・2当群、1当2当が異なるため分けて述べる。

事例5以外の事例

1. 1当群、2当群、俯瞰群の責任判断の違い

1当群・2当群・俯瞰群の違い、免許の有無、性別を対象者間要因、1当の過失割合の回答を従属変数として、事例ごとに3要因の分散分析を行った。

その結果、群の違いで、事例1 ($F(2, 106)=6.12, p=.003$), 事例3 ($F(2, 106)=3.23, p=.043$), 事例6 ($F(2, 106)=4.99, p=.008$), 事例7 ($F(2, 106)=6.43, p=.002$), 事例9 ($F(2, 106)=4.92, p=.009$), 事例10 ($F(2, 106)=6.55, p=.002$) で有意な主効果がみられた。これらの事例は1当の責任に関し1当群の判断が重く、車対歩行者/自転車事例かつ1当に加算要素のみがあった (Table 4(1))。事例4は、群の違い、性別、免許の有無に2次の交互作用があり (F

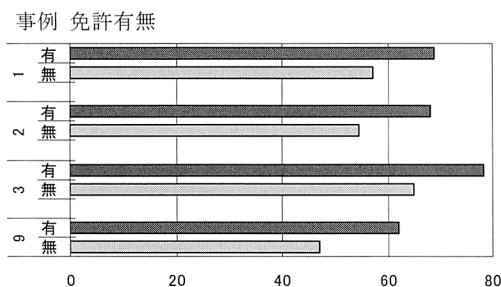


Figure 4 免許の有無と1当回答の平均の比較

(2, 106)=3.16, $p=.047$), Bonferroni 法による多重比較の結果, 男性の免許非保有者では, 1 当の責任に関し, 2 当群の判断が 1 当群より重かった。事例 8 は群の違いと免許の有無に交互作用があり ($F(2, 106)=3.96, p=.022$), 免許非保有者では, 2 当群・俯瞰群が, 1 当群より重く判断した。有意差がみられなかった事例は, 車対車/二輪車事例かつ 1 当に両要素があった。

免許の有無では, 事例 1 ($F(1, 106)=4.54, p=.035$), 事例 2 ($F(1, 106)=7.99, p=.007$), 事例 3 ($F(1, 106)=7.67, p=.007$), 事例 9 ($F(1, 106)=7.29, p=.008$) で有意な主効果, 事例 7 で有意傾向 ($F(1, 106)=3.61, p=.06$) がみられ, 免許保有者の方が 1 当の責任を重く判断した (Figure 4)。性別には有意差がみられなかった。

2. 各群の責任判断と認定基準の違い

認定基準の定め方は 10% 刻みであることが多いのに加え, 当事者の判断と認定基準との間に 10% を超える差があると損害賠償額に数百万円の差が生じることもあり, 紛争が激化しやすい。そこで事例別に, 認定基準, 俯瞰群・1 当群・2 当群における過失割合の回答の平均値を記載した (Figure 5)。各事例の最上段が認定基準, 2 段目が俯瞰群, 3 段目が 1 当群, 4 段目が 2 当群の回答の平均値である。横棒全体を 100% とし, 左側のグレー部分は 1 当, 右側の白色部分は 2 当の過失割合を示す。事例 1, 2, 4, 6, 7, 8 ではどの群の回答も認定基準との間に 10% を超える差があった。事例 9, 10 は俯瞰群と 2 当群, 事例 3 では 2 当群の回答との間に, 10% を超える差があった。

次に, 事例ごとに, 1 当の責任に関し, 認定基準より重く回答した対象者数と軽く回答した対象者数を比較するため, 群別に χ^2 検定を行った。その結

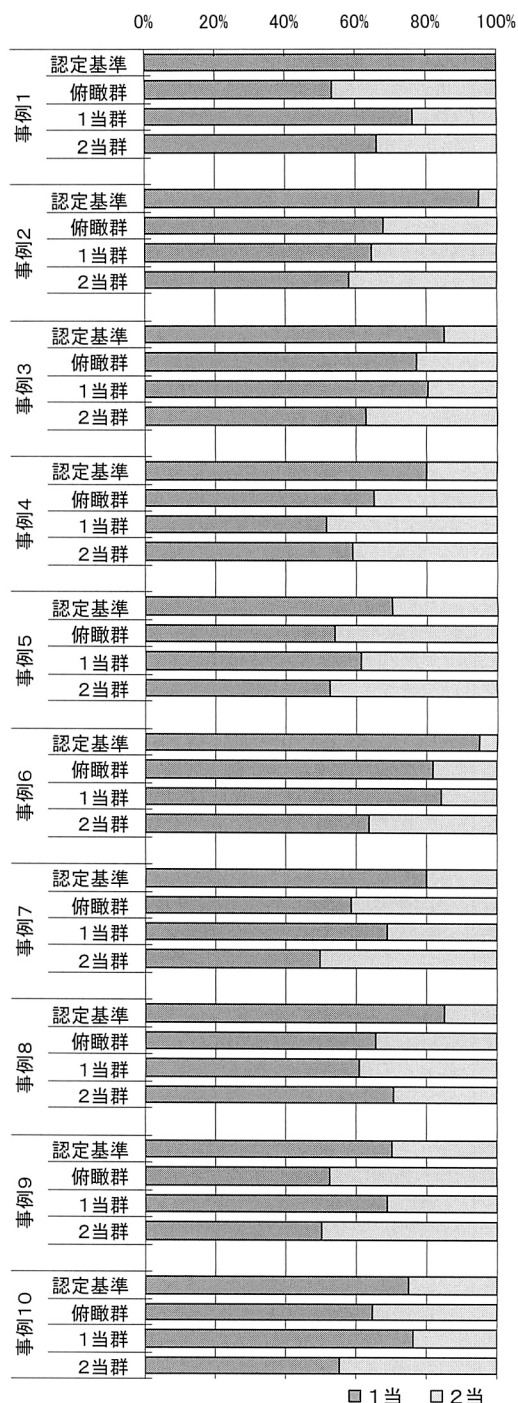


Figure 5 認定基準と1当群, 2当群, 俯瞰群の回答(平均値)の比較

果, 1 当群では, 事例 1 (対象者全員が認定基準より軽く評価), 事例 2 ($\chi^2=(1), 28.44, p<.001$), 事例 4 ($\chi^2=(1), 19.88, p<.001$), 事例 8 ($\chi^2=(1), 13.44, p<.001$) で, 認定基準より軽く回答した対象者が有意

に多かった。これらは事例 1 以外、車対車/二輪車事例かつ 1 当に両要素がある事例であった (Table 4(2))。2 当群は全ての事例、俯瞰群は事例 3 以外で、認定基準より軽く回答した対象者が有意に多かった。

第 3 に、1 当群・2 当群・俯瞰群の違い、免許の有無、性別を対象者間要因、認定基準と 1 当の過失割合の回答との差 (回答差) を従属変数として、3 要因の分散分析を行った。その結果、群の違いで、事例 1 ($F(2, 106)=6.12, p=.003$), 事例 6 ($F(2, 106)=5.53, p=.005$), 事例 7 ($F(2, 106)=5.61, p=.005$), 事例 8 ($F(2, 106)=4.72, p=.011$) で有意な主効果がみられた。事例 1 は、俯瞰群の回答差が 1 当群より大きかった。事例 6 は、2 当群の回答差が 1 当群・俯瞰群より大きかった。事例 7 は 2 当群の回答差が 1 当群より大きく、事例 8 では 1 当群の回答差が 2 当群より大きかった。事例 4 では群の違い、性別、免許の有無に 2 次の交互作用がみられ ($F(2, 106)=3.69, p=.028$), 男性の免許非保有者において、1 当群の回答差が 2 当群より大きかった。事例 9 では、群の違いと免許の有無に交互作用がみられ ($F(2, 106)=3.10, p=.049$), 免許非保有者において俯瞰群が 1 当群より大きかった。免許の有無では、事例 1 ($F(1, 106)=4.54, p=.035$), 事例 2 ($F(1, 106)=7.60, p=.007$), 事例 8 ($F(1, 106)=19.27, p<.001$) で有意な主効果がみられ、いずれも免許非保有者の回答の方が認定基準との差が大きかった。

第 4 に、事例ごとに、回答差を目的変数、免許取得後期間、運転自信度、回答自信度、事例の理解度を説明変数とし、群別にステップワイズ法により重回帰分析を行った。標準偏回帰係数 (β) の値では、10 事例中 4 事例で、免許取得後期間が負の有意な

値を示した (Table 3)。この結果は、免許取得後期間が長くなるに従って回答差が小さくなることを示す。

Table 4 に、分散分析および χ^2 検定の結果と、過失割合の判断要素をまとめた。左から、事例、(1) 各群による 1 当の責任判断の大きさの比較 (上側の事例 1, 3, 6, 7, 9, 10 が有意差あり、下側事例 2, 4, 8 は有意差なし), (2) χ^2 検定結果, (3) 1 当の過失割合の判断要素, (4) 2 当の判断要素である。過失割合は 1 当・2 当双方の過失の対比によって定められ (東京地裁民事交通訴訟研究会, 2004), 事故類型毎に各当事者の過失割合を加算する要素 (加算要素) と減算する要素 (減算要素) がある。本研究ではこの各要素を Table 4(3)(4) にまとめるとともに、両要素を合わせて「判断要素」とし、信号の色や当事者の右左折等の行動類型、車・二輪車・自転車・歩行者の別等個別の要素を、判断要素の「内容」とした。Table 4(1)(2) で有意差がみられなかった事例、同 (3)(4) で判断要素がなかった箇所を灰色で示した。

事例 5

事例 5 以外の事例同様、対象者間要因を群の違い、免許有無、性別とし、従属変数を 1 当の過失割合の回答および回答差とする分散分析を行った (Table 4(1))。また、説明変数を免許取得後の経過期間、運転自信度、回答自信度、事例の理解度、目的変数を 1 当の過失割合の回答および回答差とする重回帰分析を行った。その結果、いずれも有意差はみられなかった。各群の回答の平均値と認定基準を比較すると、俯瞰群・2 当群で 10% を超える差があった。また、 χ^2 検定の結果、2 当群・俯瞰群で、認定基準より軽く回答した対象者が有意に多かったが、1 当群は有意差がなかった (Table 4(2))。事例 5 の過失割合の判断要素は、Table 4(3)(4) のとおりである。

考察

事例 5 以外の事例

1. 各群の判断の違い

1 当群は自分の責任を重く (事例 1, 3, 6, 7, 9, 10), 俯瞰群はそれより 1 当の責任を軽く (事例 1, 9, 10) 判断し (Table 4(1)), 事故の当事者は自分の責任を軽く、観察者は当事者の責任を重く判断するという Harvey et al. 1975 他と逆の結果となった。

この理由を検討する。1 当群が自分の責任を重く

Table 3 免許取得後期間を説明変数とする重回帰分析結果

事例	視点	β
1	俯瞰	-0.37*
3	俯瞰	-0.32*
4	1 当 俯瞰	-0.34* -0.34*
8	1 当	-0.38*

* $p<.05$

β : 標準偏回帰係数

Table 4 分散分析結果, χ^2 検定結果と過失割合の判断要素一覧

事例	(1) 分散分析結果 各群による 1 当の責任判断の 大きさを比較 ($p < .05$)	(2) χ^2 検定結果 1 当群で認定基準より重く/ 軽く判断した対象者数の比較 (事例 1 以外 $p < .001$)	(3) 1 当の判断要素 (上段が加算, 下段が減算)	(4) 2 当の判断要素 (上段が加算, 下段が減算)
1	1 当群 > 俯瞰群	※	軽 > 重	車間距離不足・前方不注視
3	1 当群 > 2 当群	基準と 差なし 事例※2		車
6	1 当群 > 2 当群 俯瞰群 > 2 当群			直前横断
7	1 当群 > 2 当群			歩行者・横断歩道横断
9	1 当群 > 俯瞰群			車・歩車道区別無し・速度違反
10	1 当群 > 2 当群 1 当群 > 俯瞰群			飛び出し
				歩行者(子供)・住宅街
				車・障害物あり
				合図無しの進路変更
2		基準 > 1 当 群事 例※		自転車
4	(交互作用)			直前横断
8	(交互作用)			歩行者
5				車
				右側通行
				自転車
				車・直近右折
				青信号
2		基準 > 1 当 群事 例※		二輪車・青信号・直進
4	(交互作用)			車
8	(交互作用)			追い抜き禁止違反
5				左折優先
				二輪車
				車・右折
				青信号
				二輪車・青信号・直進
		※2		車
			右折	
			二輪車・青信号	青信号・直進

判断した事例（1 当群＞他群事例）は、1 当の判断要素が加算要素のみで、判断要素の所在から優先関係上自分が不利と認識しやすい。また、1 当群＞他群事例の 2 当は歩行者か自転車（Table 4(4) 下段）で、判断要素の内容から相手が交通弱者であることを認識しやすい。これに対し、有意な主効果がみられなかった事例（事例 2, 4, 8. 差なし事例）では、1 当に加算・減算両方の要素があり（Table 4(3)(4)）、優先関係を認識しにくい。また、差なし事例の 2 当は二輪車で（Table 4(4) 下段）、交通弱者か否かの判断が困難と思われる。1 当群＞他群事例と差なし事例における 1 当・2 当の判断要素と、自分の責任の認識しやすさを Table 5 にまとめた。

このように，1 当群は，要素分解的に自分と相手

の判断要素に着目し、その所在と内容から自分の責任が認識しやすい場合は、それらを重視して自分の責任を重く判断したといえる。このことは、道路交通法上の優先関係の認識しやすさが責任判断に影響するという岡本他(2006)に一致する。これに対し、俯瞰群は、客観的に両当事者の動きを提示され、両当事者と周囲の環境に存する判断要素に着目したが、当事者の立場に立っていないことから、判断の際、特定の要素を重視しなかったと考えられる。

この結果は、観察者は当事者、当事者は相手を含む周囲の環境に着目するという Storms (1973) 他の結果とは異なる。この理由として、観察者（俯瞰群）が見た対象の違いが考えられる。Storms (1973) 他の観察者が着目したのは、会話する一方の

Table 5 1 当・2 当の判断要素と認識のしやすさ

事 例	1 当の要素		相手 (2 当) の要素	
	要素の所在	認識	要素の内容	認識
1 当群>他群事例	加算要素	○	歩行者 自転車	○
差なし事例	加算要素 減算要素	×	二輪車	×

○：認識しやすい ×：認識しにくい

Table 6 2 当群における映像上の判断要素の見え方

事 例	1 当の要素		相手 (2 当) の要素	
	有無	見え方	有無	見え方
2 当群>他群事例	加算要素	—	加算要素 減算要素	○ —

○：画面上見える —：見えない

当事者のみである。これに対し、本研究の観察者（俯瞰群）は1 当・2 当の動きを提示され、両方の責任判断を行った。このため、観察者（俯瞰群）は一方の当事者だけでなく、相手を含む周囲の環境にも着目して責任判断を行ったと考えられる。また、判断に用いた事例の性質の違いもあげられる。先行研究で用いられた日常会話事例は、発言の原因を判断する明確な基準はないため、対象者は発言した当事者の性格か周囲の状況のうち、目につきやすい対象に着目したと思われる。これに対し、交通事故事例には明確に定められた交通法規があり、対象者がこれに照らして責任判断したと考えられる。対象者の判断が、交通法規の知識の影響を受けていることは、免許保有者の方が1 当の過失割合を重く判断したことからも示される。さらに、シミュレータ画像は、実際の場面より周囲の状況に関する情報が得にくかったことの影響も考えられる。以上の理由で、本研究では先行研究と異なる結果となったと思われる。

2 当群は、事例 3, 6, 7, 10 で1 当の責任判断が1 当群・俯瞰群より軽かった (Table 4(1))。両当事者の過失割合は合計して 100 になるので、相対的に2 当群が自分 (2 当) の責任を重く判断したことになる (2 当群>他群事例)。これらは、1 当群が自分 (1 当) の責任を重く判断した事例でもある。この理由として、2 当群>他群事例では、映像上2 当の減算要素と1 当の加算要素は明らかでないが、2 当の加

算要素 (自分の行動) は映像上見える (Table 6)。いずれの要素も状況説明により対象者に認識されているが、責任判断では目に見える要素を重視し、自分 (2 当) の責任を重く判断したと考えられる。目がいきやすい要素に着目したという点で、Storms (1973) の結果と一致するともいえる。

なお、同じ事例で、道交法があるのに群によって判断に差が生じたのは、大学生が運転/社会経験が少ないことの影響も考えられる。

2. 各群の判断と認定基準の違い

1 当群、2 当群の判断と認定基準との違いに関し、 χ^2 検定結果では、2 当群は全ての事例で1 当の責任判断が認定基準より軽かったのに対し、1 当群で軽かったのは事例 1, 2, 4, 8 (基準>1 当群事例) のみで、1 当群の方が認定基準との差が小さい。そして、1 当群>他群事例は基準と差がなかった事例 (基準と差なし事例)、差なし事例は基準>1 当群事例にほぼ一致する (Table 4(1)(2))。このことから、基準との差が小さいのは、1 当群の責任判断が重かったためといえる。そして、1 当群の責任判断が重かった理由に関しては、1 当群>他群事例同様、1 当群が、判断要素の所在と内容から自分の責任を認識しやすい場合はそれを重視したためと考えられる。

しかし、事例 1 は、1 当群>他群事例かつ基準>1 当群事例なので別に検討する。本事例の判断要素は1 当の加算要素のみで、判断要素の所在からすると1 当の責任判断は重くなり、基準との差が小さくな

るはずで、判断要素の所在では認定基準との差の大きさを説明できない。そこで、各群の回答差の数値をみると、1当群>他群事例の中で本事例が最も大きい (Figure 4. 回答差: 1当群 23.54, 2当群 33.99, 俯瞰群 44.48)。そこで、本事例には、過失割合の判断要素以外に、各群に共通する原因が考えられる。具体的には、車同士という対等な関係で、左折のため走行車線上で停車した2当にも責任があるという交通法規の誤った認識 (岡本他, 2006), あるいは、本事例の1当に重い責任を負わせるのは妥当でないという価値判断の影響が考えられる。

次に、俯瞰群と認定基準の違いに関し、認定基準は、裁判官が交通事故事例を観察者の立場からみて決定したものであり、この意味で両者の立つ立場は共通するといえる。しかし、本調査では、10事例中9事例で、対象者が1当の責任を認定基準より軽く判断した。これは、本調査の対象者は大学生であるのに対し、認定基準は職業裁判官が経験的な価値判断を取り入れて決定したものであるため、判断の違いに、交通法規に関する知識の多寡や判断者の経験、価値観が影響したためと考えられる。このことは、免許取得後期間が長いほど回答差が小さい傾向にあること (Table 3)、交通法規の知識の少ない免許非保有者の回答差の方が大きかったことからもうかがえる。そして、認定基準の方が1当の責任が重いことから、認定基準は2当 (被害者) の救済をより重視していると考えられる。

事例 5

本事例は、各群の間および認定基準との間でも差のない事例である (Table 4(1)(2))。本事例の1当群は、1当に加算減算両方の判断要素があるため責任を認識しにくいはずだが (Table 4(3)(4))、自分の責任を重く判断した結果、基準との差が小さくなった (Figure 4)。本事例の判断要素を個別に見ると、1当の減算要素である「二輪車」は優先関係の評価が困難で、責任を軽減する方向に働かなかったと思われる。同様に「青信号」は、2当も青信号なので両者は対等と判断された可能性がある。その結果、1当の判断要素のうち加算要素の「右折」のみに着目し重視した結果、1当の責任が重く判断されたと思われる。

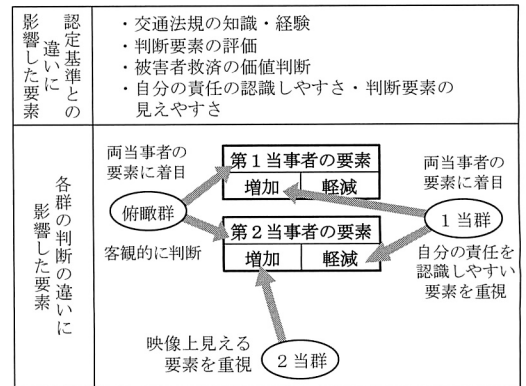


Figure 6 責任判断に影響した要素のまとめ

まとめ

各群の間の判断の違い、および、これらと認定基準との違いに影響した要素をまとめたのが Figure 6 である。1当群は両当事者の判断要素に着目し、その所在・内容から自分の責任を認識しやすい個別の判断要素を特に重視した結果、1当 (自分) の責任を重く判断したと考えられる。俯瞰群も両当事者の判断要素に着目したが、特に重視した要素はみられなかった。2当群は、判断要素の存在を認識していても、映像上見える判断要素に着目して責任判断を行ったと考えられる。また、大学生の判断と認定基準との違いには、交通法規の知識や経験の多寡、被害者救済の価値判断、判断要素の評価の違い、判断要素の所在・内容や見え方による判断のしやすさの影響があげられうる。

今後の課題

今回の調査で、対象者は、全体に自分が立った立場の当事者の責任を重く判断することがわかった。この判断の差には映像の見え方が影響していると考えられるため、判断者の注視点をアイカメラ等で記録し、その影響をより詳細に検討したい。なお、提示された映像に基づく判断と「自分の」責任判断の関連についても、今後明らかにする必要があると考えられる。また、今回の調査結果とは異なり、実際の紛争では各当事者が自分の責任が軽いと主張することが多い。これは事故後の交渉過程で責任判断が変化していること、「責任」と具体的な「損害賠償」の判断が異なることが考えられる。

認定基準との差に関し、交通法規の誤った認識や

判断要素の評価の違いの影響がみられた。加えて、この差には道路交通法上の優先関係だけでなく、裁判官の価値判断も影響していると思われる。このため、紛争の削減のためには、法規の誤解や価値観の違いがある事故類型を明確にする必要があると思われる。さらに、認定基準も交通環境等を反映して改訂されていくものであるため、調査対象者の範囲を広げ、幅広く一般人の判断と認定基準の差を明らかにし、基準自体の適切性も検討する必要があるだろう。

なお、適切な責任判断には、前提として、判断要素の有無や内容すなわち事故の事実関係を正確に把握する必要があるが、実際には事実関係自体について紛争が生じることも多い。このため、事実関係を正確かつ簡便に把握する手法を確立することも今後の課題である。

引用文献

- 萩原 滋・曾野佐紀子・佐野勝男 1977 日本人の「対人行動」へ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（慶應義塾大学産業研究所社会心理学研究班研究モノグラフ），3，3-39.
- 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.
- Jones, E. E., & Harris, V. A. 1967 The attribution of attitudes. *Journal of Experimental Social Psychology*, 3, 1-24.
- Jones, E. E., Worchel, S., Goethals, G. R., & Grumet, J. F. 1971 Prior expectancy and behavioral extremity as determinations of attitude attribution. *Journal of Experimental Social Psychology*, 7, 59-80.
- 国吉和子 1982 負性事態に対する観察者の責任判断 沖縄大学綱要, 2, 65-81.
- McArthur, L. A. 1972 The how and what of why: Some determinants and consequences of causal attribution. *Journal of Personality and Social Psychology*, 22, 171-193.
- McKillip, J., & Posavac, E. J. 1975 Judgments of responsibility for an accident. *Journal of Personality*, 43, 248-265.
- 岡本満喜子・神田直弥・石田敏郎 2006 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 応用心理学研究, 32, 25-35.
- Schroeder, D. A., & Linder, D. E. 1976 Effects of actor's causal role, outcome severity, and knowledge of prior accidents upon attributions of responsibility. *Journal of Experimental Social Psychology*, 12, 340-356.
- 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.
- Snyder, M., & Jones, E. E. 1974 Attitude attribution when behavior is constrained. *Journal of Experimental Social Psychology*, 10, 585-600.
- Storms, M. D. 1973 Videotape and the attribution process: Reversing actor's and observers' points of view. *Journal of Personality and Social Psychology*, 27, 165-175.
- Taylor, S. E., & Fiske, S. T. 1975 Point of view and perceptions of causality. *Journal of Personality and Social Psychology*, 32, 439-445.
- 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.
- Walster, E. 1967 'Second guessing' important events. *Human Relations*, 20, 239-249.
- 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.

（受稿：2009.4.21；受理：2010.8.6）