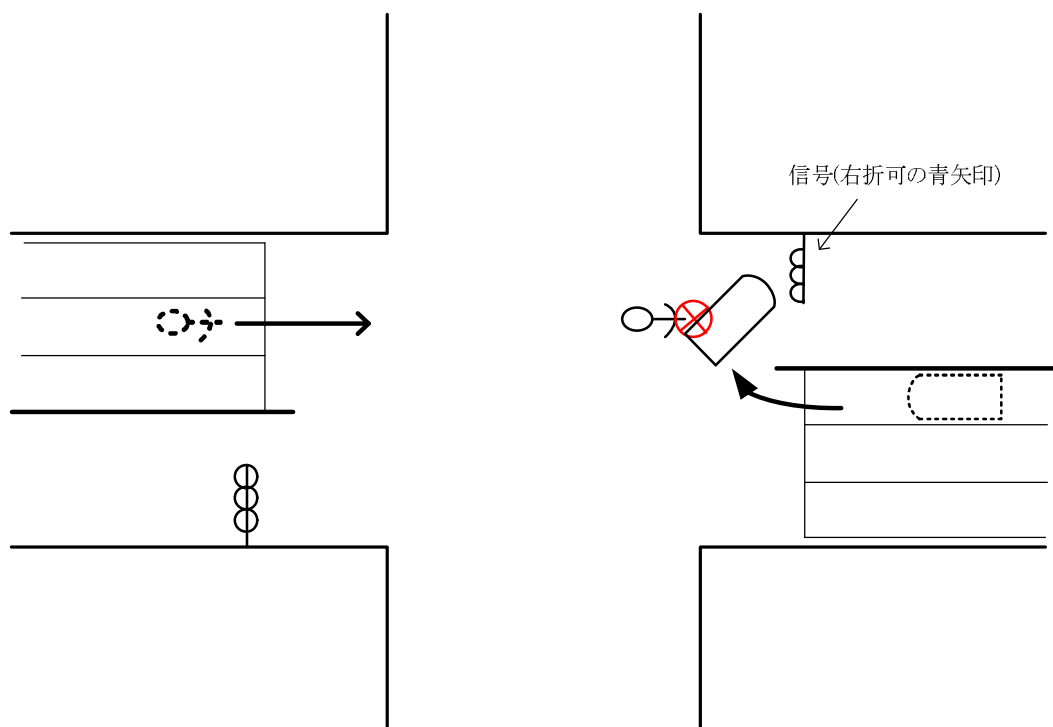


事例 8

事故状況図



事故状況説明

信号機が右折可の青矢印信号を表示していた際の事故。

被害車両(バイク)は3車線ある道路の第2通行帯を直進。

加害車両(乗用車)は右折車線から転回。

対面信号が右折可の青矢印信号を表示していた場合、直進は禁止されるから被害車両は信号無視の過失がある。また、加害車両も右折のみが許され、転回は禁止されるからやはり信号無視の過失がある。

両者とも信号無視の過失があるという珍しい事案。

判例タイムズでは双方赤信号の115図があり、過失割合はバイクが4割、四輪車が6割である。

115図は双方が直進の場合であるが、それをそのまま適用できるかが問題となる。本事例は「赤信号」の際の信号無視ではなく、「右折可の青矢印信号」の信号無視であり、また、一方は直進、他方は転回である。

どちらが違反の程度が大きいかは明らかであろう。

経過

バイクを運転していた被害者には大きな後遺障害が残存していた。被害者は後遺障害につき自賠責の被害者請求をしたが減額して支払われた。自賠責でも被害者側過失が大きいと評価されたのである。

被害者は一度、弁護士に依頼したものの、その弁護士から全面的に過失がある、訴訟をしても敗訴すると言われたため私が相談を受けることになった。

話を聞いただけで被害者の過失が大きいと判断でき、通常ならば訴訟を提起できない事案である。

しかし、後遺症の逸失利益が大きく、過失相殺 6 割、7 割、8 割、9 割の場合を試算したところ、8 割でも賠償額は少なくなるが、ゼロにはならないと判明した。9 割ならばゼロとなって完全敗訴となる。

私は被害者の過失割合が 6 割～8 割と考えたので、被害者から受任し、訴訟を提起することにした。

訴状では過失相殺を 3 割と主張、加害者側は 9 割を主張した。

本件は裁判所が和解を勧告。裁判所の判断は被害者の過失割合は 7 割ということであった。

被害車両、加害車両とも信号無視の過失があったが、「右折可の青矢印信号」においては直進に比べて転回の過失は大きいとは言えないということであり、恐らく、車を運転する方の常識と一致するだろう。裁判所の過失相殺 7 割という判断もうなずける数字である。