

## 第0章 本研究の構成

本研究は、交通事故による民事責任の決定に関し、一般人の責任判断の機序と判断に影響を与える要素の分析を行った。さらに、責任判断の基礎となる事実関係について、紛争の現場で当事者の主張が食い違うことが多いため、事実関係を判定する指標を作成した。

第1章では、証言の信用性判定方法と責任判断に関する先行研究を検討し、本研究の目的を述べた。交通事故で生じる法的責任のうち、民事責任は当事者の合意で解決されることが多いため、裁判によらなくても適切な責任判断が行われるようにする必要性が高い。責任判断は責任帰属の分野で研究が行われ、主に刑事責任の判断過程とそのバイアスが明らかになっているが、結果に一貫性がみられず、民事責任に関してはあまり研究が行われていない。また、事実関係を裏付ける証言の信用性判定方法の研究に関し、個別の証言の真偽判定は困難であったり、判断の手がかりの適用基準が不明確という課題がある。そこで、本研究は、事実認定を経て責任の決定に至る民事裁判手続の流れに沿い、まず一般人でも利用可能な簡易な事実関係の判定指標の開発を行った。次に、民事責任の決定において大きな問題となる過失割合の判断の分析を通じ、一般人の責任判断機序とそれに影響を与える要素の解明を目的とした。

第2章では、事実関係を判定する指標の作成および有効性の検証を行った。指標は、交通事故事例に関する判例が証言の真偽判定に用いた要素を抽出し、項目ごとにまとめることでチェックリストを作成した。このチェックリストを別の交通事故事例に適用した結果と裁判所の判断を比較し、ほぼ同じ結論が得られたことで、有効性が確認された。

第3章は、一般人の責任判断と認定基準の比較を行った。大学生から交通事故事例11例の過失割合の回答を得たところ、車対車事例は対等、車対歩行者事例は歩行者保護の価値観が反映されており、また第一当事者(1当)に過失割合を加算する要素しかない判断が単純な事例では、判断と認定基準に差がなく、両方の当事者に加算・減算の要素がある事例は、判断が複雑で回答が中間に近づき、認定基準との差が生じた。

第4章は、加害者(1当)、被害者(第二当事者〔2当〕)、観察者の立場からの責任判断の比較を行った。大学生に各立場からの動画を提示し過失割合の回答を得たところ、判断が単純な事例は映像の見え方あるいは立場の違いが影響したが、判断が複雑な事例はそれらの影響はみられず、第3章と同様の結果となった。

第5章は、法科大学院生の責任判断と、大学生の判断および認定基準との比較を行った。法科大学院生に第3章と同じ事例および認定基準のない事例を提示し、過失割合の回答を得たところ、歩行者保護の価値観や判断の複雑さより、道交法の定めに従って忠実に判断した。

第6章は、以上をふまえ、チェックリストの内容について先行研究との関連という視点から検討を加えると共に、大学生と法科大学院生の責任判断の機序および影響する要素をまとめ、本研究結果の活用方法および今後の課題について論じた。

## 第1章 交通事故をめぐる事実関係の認定と責任判断上の課題

### 1-1 交通事故の発生状況

日本国内の運転免許保有者は8044万7842人であり（警察庁，2009），免許取得可能な国民（約1億700万人）の約1.4人に1人が免許を保有している。また，車両保有台数も約8000万台に上り（自動車登録情報検査協会，2009），国民の日常生活における移動手段として自動車は欠かせないものとなっている。公共交通機関（自動車，航空機，鉄道，海運）による人・物の移動に関しても，自動車は旅客輸送人数の約74%，貨物総輸送量の約91%を占め（国土交通白書，2009），わが国で重要な位置を占めている。

しかし，同時に自動車による事故も多発しており，2008年中の交通事故発生件数は832,454件，死者数は5,744人，負傷者数は1,034,445人である（内閣府，2008）。交通事故の発生件数，死傷者数とも2004年を境に減少傾向にあるものの，死傷者数は9年連続で100万人を超えており，依然として高い水準にある。また，走行距離1億キロ当たりの事故件数は，平成10年に比べ，トラックを除きいずれも微増か増加傾向にある（Figure 1-1。交通事故総合分析センター，2008）。

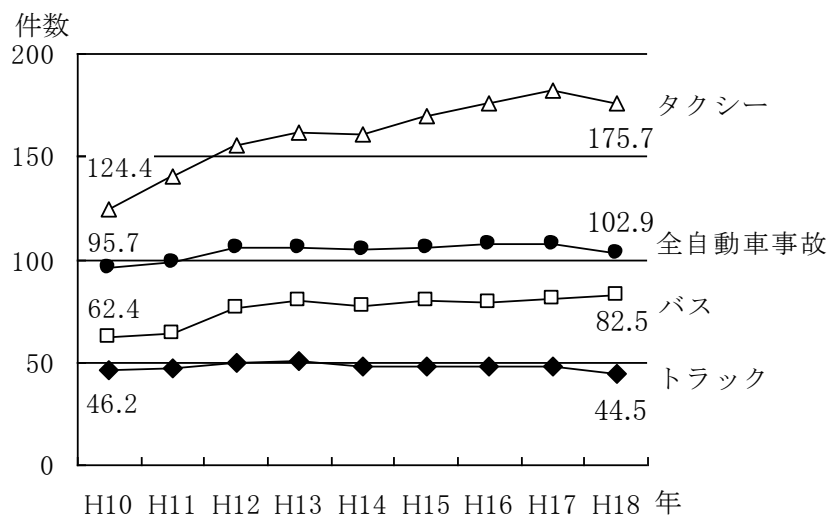


Figure 1-1 業態別交通事故件数の推移（走行距離1億キロ当たり）

他国との比較では，自動車1億台キロ当たりの事故件数は，日本は121.8件であり，米国（38.7件），英国（40.3件）の約3倍であるだけでなく，統計のある国の中でウクライナ（332件），香港（139.3件）に次ぐ高率となっている（総務省，2008）。

交通事故による経済的な損失も大きな問題である。経済的損失には，人的損害（逸失利益，治療費，慰謝料等），物的損害（車両・構造物の修理，弁償費用等）のほか，就業者の死亡・後遺障害・休業等によって事業主体が被る損害，事故に関して要する各種費用（救

急搬送費、警察の事故処理費用等）が含まれるが、1年間の交通事故による経済的損失額は4兆4160億円にのぼる（内閣府政策統括官，2007）。

このように、交通事故は、直接人の生命・身体を損傷して人々の生活に大きな影響を与える上、経済面でも大きな打撃を与えるものである。

## 1-2 交通事故へのアプローチ

交通事故へのアプローチには、2つの方法がある。1つは、事故の原因を探り、ドライバーへの教育・啓発やITSなど技術の開発等を通じて、事故の再発防止・予防を図ろうとするものである。もう1つは、事故によって生じた紛争を適切に解決し、被害者に生じた損害を回復しようとするものである。

事故防止の観点からは、次のような手法で研究が行われている（後藤，1984）。

- ① 研究室での実験や観測の結果得られたデータを分析し、対策を提案する基礎的研究（ドライバーの情報処理能力、アルコールや疲労が運転機能に及ぼす影響に関する研究等）
- ② 実際の交通事故事例の調査で得られたデータを分析し、対策を提案する交通事故調査研究（ドライバーの安全意識や高齢者ドライバーと交通事故の関係、事故の直接原因の分析等）
- ③ 交通事故を防ぐための具体的な対策を開発して実施し、その有効性を検証する応用的研究（事故多発者の選択、分離方法等に関する研究）

これらの成果を活かし、近年では、後部座席のシートベルト着用義務化、高齢者への教育の充実、飲酒運転の取り締まり強化・厳罰化等の対策が実施されている。この方法は、主に心理学や工学の分野から事故を捉え、事故自体を削減し、人的・物的損害発生の予防を目指すものである。

その一方で、交通事故で発生した人的・物的損害に関しては、当事者の責任追及の問題が起きる。このアプローチは、法律の観点から事後的に当事者の責任を追及し、紛争の解決を目指すものである。交通事故に関して生じる責任には、次のものがある。

## 1-3 交通事故に関して生じる責任

### 1-3-1 概説

交通事故に関して生じる責任には、大きく分けて刑事責任、民事責任、行政上の責任がある。これらはそれぞれ内容、目的、責任を決定する手続が異なるため、個別に説明する。

### 1-3-2 刑事責任について

#### 1) 責任の内容

交通事故により人を死亡または傷害を負わせた場合、従来は業務上過失致死傷罪に問われた。しかし、悪質な交通事故が多発し、業務上過失致死傷罪の法定刑<sup>1)</sup>では軽すぎるという批判があり、また2001年に新設された危険運転致死傷罪は適用される要件が厳しく、裁判上適用を否定される例（千葉地方裁判所，2004；福岡地方裁判所，2008等）もあったため、2007年に自動車運転過失致死傷罪が新設され（刑法211条2項）、交通事故の加害者は基本的に同罪が問われるようになった<sup>2)</sup>。危険運転致死傷罪は、アルコールや薬物の影響で正常な運転ができない状態での運転、赤信号無視や異常な高速運転、通行妨害の目的での割り込みや接近を行う運転等に適用される（刑法208条の2）。このような悪質な態様の運転はもはや「過失」ではなく、「故意」による傷害に近いものとして、厳しく処罰することとされた<sup>3)</sup>。これらの犯罪で検挙された件数に関し、自動車運転過失致死傷罪等は781,613件、危険運転致死傷罪は434件であり、両者合わせて刑法犯の全検挙件数の6割近くを占める（法務省，2008）。

1) 業務上過失致死傷罪の懲役刑の上限は5年

2) 自動車運転過失致死傷罪の懲役刑の上限は7年

3) 危険運転致死傷罪の法定刑は、被害者死亡の場合1年以上の有期懲役、傷害の場合10年以下の懲役

#### 2) 目的

犯罪者に刑罰を科すのは、犯罪を防止し、社会の秩序を維持するためである（大谷，1994）。刑罰の目的および機能は次の3つであるが（Table 1-1）、刑罰の一般予防と特別予防の機能は、交通事故の局面では事故防止という機能を有する。

Table 1-1 刑事責任の機能（大谷，1994による）

機能	内容
報復機能	刑罰が裁判で宣告され、執行されることで、犯罪に対する社会一般の公憤、犯罪の被害者が受けた心理的な苦痛を癒す。
一般予防機能	法律で罪を犯したら刑罰が科されることを定め、かつ実際の刑罰の言渡しと執行による威嚇的效果により、社会一般の人が罪を犯すことを予防する。
特別予防機能	特定の犯罪者に対し、①法律を守るという意識を覚醒させる、②受刑者を社会から隔離する、③犯罪の責任を感じさせ、将来犯行を行わないようにすることにより、特定の犯罪者が将来罪を犯すことを防ぐ。

### 3) 責任を決定する手続き

#### ① 捜査の段階

被疑者が警察に逮捕されると、48時間以内に検察官に被疑者の身柄が送られる（送致）。送致後、検察官が24時間以内に被疑者をさらに身柄拘束（勾留）するか決定する。勾留は最長20日間であり、その間に警察と検察官が被疑者の取調べを行う。そして、それまでに集められた証拠を検討の上、検察官が起訴するか否かを決定する。

#### ② 刑事裁判の段階

検察官の起訴により、裁判所で裁判手続が始まる。

裁判では、検察官が被告人が有罪であることの主張・立証を行い、弁護人が被告人に有利な事実（無罪あるいは罪を軽くする情状）を主張・立証する。

裁判で使える証拠には、次のような制限がある。被告人が罪を認めても（自白）、不当に長く身体を拘束された場合や、捜査官が自白すれば釈放すると約束した場合（最高裁判所，1966）等任意に自白したのでない場合はその証言を証拠にできない（憲法38条2項，刑事訴訟法〔刑訴法〕319条1項）等，証拠を集めるときに守るべき手続が刑訴法に定められている（同法218条他）。この規定に違反して得た証言や物は，裁判で証拠とすることができない。また，被告人の任意の自白があっても，自白しか証拠がない場合は有罪とされない（憲法38条3項，刑訴法319条2，3項）。さらに，裁判所での証言の扱い方に関しても，原則，証人の証言は証人尋問という形で裁判所に提出する必要がある（刑訴法320条1項），誘導尋問<sup>2)</sup>は禁止される（刑訴法規則199条の3第3項）。

両者の主張立証が終われば，裁判所が有罪／無罪，有罪であれば刑の重さの判断を行う（判決言渡し）。

1) 裁判手続が始まる前は「被疑者」，起訴後は「被告人」とよばれる

2) 尋問者が希望し，または期待している答えを暗示する尋問

### 1-3-3 民事責任について

#### 1) 責任の内容

自動車の運転者の故意または過失により、事故の相手を死亡または負傷させた場合や物的損害を発生させた場合、損害賠償責任が発生する（民法 709 条）。また、車を運転していなくても、車の所有者や自分のために自動車を運行の用に供する者（社員が社用車を運転中に事故を起こした場合の会社等）も運行供用者責任を負う（自動車損害賠償保障法 3 条）。さらに、従業員が起こした事故について、会社が使用者責任を負う場合がある（民法 715 条）。損害賠償の対象は、人身損害（治療費、逸失利益、慰謝料等）、物的損害（車の修理費等）である。

#### 2) 目的

民事責任の目的は、第 1 に被害者に発生した損害の填補、第 2 に加害者への制裁、第 3 に加害者または同様に立場にある者に対して事故を起こすと責任を問われることを警告し、事故発生を抑止する点にある（山田，1995）。

#### 3) 責任を決定する手続

##### ① 裁判によらない責任の決定方法

交通事故の損害賠償に関する紛争の大部分は、裁判手続や裁判外の紛争解決手続を経ることなく、当事者同士あるいは保険会社との直接交渉（示談）で責任が決まる。刑事責任と異なり、民事責任は当事者同士で責任を決めることができ、示談による解決の方が安価かつ迅速に紛争を解決することができるからである。

当事者同士で話し合いがまとまらない場合、交通事故相談センター<sup>1)</sup>や交通事故紛争処理センター<sup>2)</sup>等において話し合いを促す制度もある（裁判外の紛争解決手続）。これらの手続は原則費用がかからず、裁判より短時間で解決が図られることから広く利用されているものの、示談斡旋窓口が設置されている都道府県に限られるなどの限界もある。裁判所の調停では、裁判官が間に立つが、当事者の合意により調停が成立し、調停調書の記載は確定判決と同じ効力を持つ。

裁判外の紛争解決手続の種類と利用状況をまとめたのが、Table 1-2 である。交通事故には軽微でも物的・人的損害を伴うことから、事故の数だけ民事上の紛争が生じるといっても過言ではない。しかし、年間の交通事故件数は80万件、死傷者数は100万人を超えるにもかかわらず、裁判(後述)および裁判外の紛争解決手段の利用は年間6万件程度に止まるこ

とから、示談による解決がいかに多いかがわかる。

- 1) 日本弁護士連合会の交通事故相談センターでは、法律相談のほか弁護士が仲裁役となって示談を進める（示談斡旋）。
- 2) 交通事故紛争処理センターでは、法律相談、示談斡旋のほか、担当弁護士が当事者の責任について裁定を出す。裁定は、個人は拘束されないが保険会社は不服を申し立てることができない。

Table 1-2 裁判外の紛争解決手続と利用の現状

手続を進める団体		業務内容	件数
裁判所以外	交通事故相談センター※1	法律相談	受付 36, 162件
		示談斡旋	受理 1, 535件 成立 1, 269件
	交通事故紛争処理センター※2	法律相談	受付 22, 519件
		示談斡旋	成立 6, 185件
		裁定	567件
		その他	1, 106件
裁判所（簡易裁判所）※3	調停	成立 1, 576件 不成立 887件 その他 552件	

※1 塩崎・小賀野・島田（2008） ※2 交通事故紛争処理センター（2009）

※3 最高裁判所事務総局（2009）

## ② 裁判による責任の決定

示談で紛争が解決しなかった場合は裁判となる。

民事裁判の場合は、原告が被告を誰にするか、どの範囲で損害賠償請求を求めるかを決めて、裁判所に訴えを起す。

裁判手続が始まると、原告と被告は、自分が主張する内容と、それを裏付ける証拠（診断書、車の修理費の請求書、実況見分調書等）を裁判所に提出する。証拠集めは基本的に当事者が行い、証拠の集め方や裁判での使い方に関して刑事裁判のような制約はない。また、当事者が争っていない事実関係は、そのまま裁判所の判断の基礎となる（弁論主義、上田、2007）。紛争の内容がある程度整理できると当事者や証人の尋問が行われ、裁判の中で出てきた主張と証拠に基づいて裁判所が判断を下す。この判断には、原告・被告とも、控訴・上告の手続をとる以外、不服を申し立てることができない。

裁判の途中でも、原告による訴え取下げや放棄<sup>1)</sup>、被告による請求の認諾<sup>2)</sup>、和解が成立した場合、当事者の意思で裁判手続を終わらせることができる（処分権主義・藤田、2007）。

訴えが起こされる件数は裁判によらない解決件数よりも少なく、東京地方裁判所交通事故専門部の新規事件受理件数は1, 381件である（法曹会、2006）。また、裁判開始後も大

部分の事件が和解で解決される。平成12年～16年の間に訴えを起こされた事件のうち、和解が全体の71%、判決言渡しが20%、その他9%である（交通事故相談センター，2005）。また、少額訴訟<sup>3)</sup>における和解および取下げによる解決は、判決の約3倍にのぼる（Table 1-3・最高裁判所事務総局，2009）。

Table 1-3 少額訴訟における裁判手続終了の類型

判決	和解	取下げ	その他	総数
682件	1, 687件	516件	50件	2, 935件

- 1) 原告が請求に理由がないことを認めること
- 2) 被告が請求を認めること
- 3) 60万円以下の金銭の支払を求める訴えについて、原則1回の審理で紛争解決を図る手続

#### 1-3-4 行政上の責任について

##### 1) 責任の内容

行政上の責任には、免許の取消、停止、仮停止、拒否・保留の各処分がある。免許の取消、停止は、いったん免許を取得した者に対し、その後自動車等を運転する適格がないと認められる事由が起こった場合、事由の内容に応じて免許の効力を失わせ（取消）、または6ヶ月を超えない範囲で免許の効力を停止する制度である（道路交通法〔道交法〕103条）。悪質な交通事故を起こした者については、免許の取消・停止処分が出るまでの間、所轄の警察署長が免許の効力を仮に停止することができる（仮停止）。また、運転免許に合格した者が、運転行動歴からみて道路交通に危険を及ぼすと認められる場合は、免許を与えず（拒否）、または6ヶ月を超えない範囲で免許を留め置く（保留）ことができる（道交法90条）。

##### 2) 目的

行政処分の目的は、事故を起こす危険の高い運転者を的確に把握し、道路交通から排除することにより、道路交通の安全を確保するという点にある。また、運転者が処分基準をあらかじめ認識することにより、交通法規を守ろうと自覚することで事故を防止するとともに、処分基準を決めることで、個々の交通違反を公平かつ迅速に処分するということがあげられる。



### 3) 責任を決定する手続

免許を取得した者が、免許の欠格事由（幻覚を伴う精神病，アルコール，覚醒剤等の中毒者であること等。道交法 88 条 1 項 2～4 号）に該当することが判明したときは，公安委員会は，裁量で免許を取消または停止することができる（同法 103 条 1 項）。

また，①運転に障害となるおそれのある身体障害が生じたとき，②道交法等の規定・処分に違反したとき，③その者の運転行為が著しく道路交通の危険を生じさせるおそれがあるときは，公安委員会は免許を取消または停止することができる（道交法 103 条 2 項，道交法施行令 38 条 1 項）。このうち②に関して定められているのが，点数制度である。点数制度は，運転者の過去 3 年間の交通違反や交通事故に対して定められた点数をつけ，その合計点によって免許の取消・停止等の処分をする制度である。

処分を受ける者に不服があれば，公安委員会に対する異議申立や，処分取消の訴えを裁判所に提起し，処分の効力を争うことができる。

なお，道交法に違反する運転行為に対して，従前は通常の刑事処分が行われていた。しかし，交通違反・事故の激増に伴い対応が困難になってきたことから，交通反則通告制度により，軽微で定型的な交通違反事件では反則金を納めれば刑事処分を免除するという取扱いにより，簡易迅速な事件処理を行っている。この制度も行政による措置の 1 つである。

#### 1-4 民事責任の特徴

交通事故で生じる責任のうち、民事責任には、責任の決定や裁判手続の進行に、当事者の意思が強く反映されるという特徴がある。

刑事責任は、社会秩序維持のために、国が強制的に人の生命や財産を奪うものである。このため、国と一般人との関係で責任が決められる。そして、刑罰という強力な不利益を科すものであることから、冤罪等の不当な判断を避けるため、捜査や裁判の手続が法律で厳格に定められている。また、被告人には弁護人を依頼する権利があり、国が弁護人をつける制度（国選弁護）や、弁護人をつけないと裁判が始められない必要的弁護事件が定められている。このように、刑事責任は、厳格な手続のもと法律の専門家によって責任が決められることから、責任判断の適切さがある程度担保されているといえる。

行政上の責任も、国が交通安全の確保という行政目的のために課すものなので、国と一般人の間で処分が決まる。

これに対し、民事責任は、一般人相互間で起きる紛争を解決しようとするものである。民事上の法律関係は、原則として個人の自由な意思で決められるので（私的自治）、紛争解決も当事者同士の合意で行われることが多い。また、民事裁判も、当事者の主張および当事者が集めた証拠に基づき行われる上、裁判官が判断を下す前に当事者の意思で紛争が解決される割合が高い。このように、民事責任の決定には、法律の専門家が関与することが少なく、当事者の意思が重視されている。

## 1-5 適切な民事責任の判断の必要性和心理学の研究の活用

民事責任の判断では、大多数が当事者の合意で責任が決まるため、当事者の力関係等により不当な解決にならないよう留意する必要がある。

話し合いで解決できなければ最終的に裁判所が判断を下す。この判断は両当事者が考えられる限りの言い分と証拠に基づき、法律の専門家である裁判官が法律に基づいて行うため、一応妥当なものと考えられる。このため、当事者の合意による解決でも、裁判官の判断とかけ離れたものは望ましくないとと思われる。しかし、民事上の紛争解決の大部分を占める当事者の合意の内容が、裁判官の判断と異なるか否か明らかでない。そこで、当事者すなわち一般人が行う民事上の責任判断と裁判所の判断に違いがあるか、そもそも一般人はどのように責任判断を行うのかを明らかにする必要がある。

責任判断の行い方に関し、民事裁判では、証拠から事実を認定し（事実認定）、事実法律を適用して損害賠償責任の判断をする（上田，2007）。

これに関し、心理学では、人の責任帰属の行い方およびそのバイアスという形で研究が行われている。また、責任帰属は、事象の観察に始まり原因・責任・非難の帰属の過程を経るとされる（Shaver, 1985）が、事象の観察に関し、実際の紛争場面では加害者と被害者の言い分が異なることが多い。例えば、加害車両が交差点に進入したときの信号の色に関し、加害者は青、被害者は赤と主張するような場合である。このように両者の言い分、特に証言が食い違う場合の信用性の判断方法も研究されている。

そこで、これらの研究をもとに、適切な責任判断のあり方を探っていきたい。

## 1-6 証言の信用性の判断と事実認定

### 1-6-1 総説

責任の判断は、起きた事象を観察し、事実関係を確定することから始まる。陪審員の判断に最も大きな影響を与えるのは「事実」である（Pennington & Hastie, 1981）ように、事実関係の確定はその後の責任判断の基礎となる。しかし、実験室で実験を行う場合は同じ事例を調査対象者に提示できるが、実際の紛争では当事者によって言い分が異なり、責任判断の基礎となる事実関係がはっきりしないことが多い。このため、責任帰属を考える第1段階として、事実関係を確定する方法を検討する必要がある。

民事裁判では、原告・被告の主張する事実関係に争いがある場合、証拠に基づいて事実が認定される。証拠には、当事者本人および証人の証言、鑑定人の鑑定意見、文書の記載内容、検証の結果（例、交通事故の現場や事故車両の状況を見分した結果）があるが、証言は特に重要とされる。民事裁判では、原則として、裁判官に対して当事者が口頭で述べた主張・証拠だけが判決の基礎になり（口頭主義）、判決を出す裁判官自ら当事者の証言等を聞く（直接主義）。裁判官の面前で口頭でやりとりをすれば、裁判官も当事者に適宜質問するなど臨機応変の対応ができ、また当事者の言っていることを正確に理解できるためである（上田, 2007）。証言はこの口頭主義、直接主義に適合する重要な証拠なのである（藤田, 2007）。また、交通事故の場合は警察の実況見分調書以外に証拠となる文書等は少なく、事実を明らかにするに関係者の証言に頼らざるを得ない部分が多い。さらに、鑑定意見、文書の内容、検証の結果はその内容自体が信用できないことは少ないが、証言はそれ自体の信用性が争われることが多い。このため、証言の信用性に関して、数多くの先行研究が行われている。

先行研究には、①実験を通して虚偽の証言が起こりやすい条件を見つけ、当該条件にあてはまる状況下でされた証言は虚偽の可能性が高いということを予測する、②ある機会にされた特定の証言が信用できるかを事後的に判定する（供述分析）という2つの方法がある（渡部, 2001）。

### 1-6-2 予測的な証言の真偽判定方法

予測的な真偽判定の方法は、記憶のメカニズムに沿って研究が行われている。記憶は、符号化—貯蔵—検索の過程に分けられる（Loftus, Greene & Doyle, 1989）。符号化とは接した情報をイメージや文字の形に置き換えて記憶表象を作り上げること、保持とは記憶表象を必要になるまで維持しておくこと、検索とは必要なときに手がかりに基づいて記憶表象の内容にアクセスすることをいう（Alba & Hasher, 1973）。この記憶の過程で、

虚偽の証言が起こりやすい条件が明らかにされている。

## 1) 符号化の過程

符号化の過程での条件として、出来事要因（出来事に固有の諸要因）と目撃者要因（個人の特性や能力など目撃者に固有の要因）があるとされる（Loftus et al. 1989）。

出来事要因には、照明条件、知覚時間、出来事の時間的長さの判断、対象物の速度と対象物までの距離、出来事の凶暴さ等がある。例えば、周囲が暗かったり（Yarmey, 1986）、目撃時間や出来事の継続時間が短いと（渡部, 2001）、証言の正確性は劣る。出来事の継続時間は、実際より長く判断される傾向がある（Buckhout, 1977 ; Loftus, Schooler, Boone & Kline, 1986 他）。また、対象までの距離に関し、直線距離は実際より短く、曲線や階段の距離は実際より長く評価される（Itsukushima & Yamada, 1987 ; Hanyu & Itsukushima, 1996）。対象物の移動速度に関し、速度が同じでも、対象物が大きいと小さいものより速度が遅く評価される（Leibowitz, 1985）。さらに、目撃した出来事が暴力など凶悪なものである場合、犯人の識別や出来事の詳細に関する記憶が不正確になった（Clifford & Hollin, 1981 ; Loftus & Burns, 1982）。

目撃者要因は、目撃者の受けたストレス、予測や期待、目撃者の年齢等がある。目撃者が極度のストレスを受けて高い覚醒状態にあるとき、または寝起きのような低い覚醒状態にあるときは、通常より記憶が阻害される（Yarkes & Dodson, 1908）。強いストレスを受ける出来事では、中心的な特徴（例、凶器）には注意が向いてよく記憶されるが、周囲の情報は忘れられる（Christianson, 1992）ためである。また、同じ行動を観察しても、ステレオタイプ（人や人の集団に対して形成されるスキーマ）の影響によって認知される内容が変わり（Duncan, 1976）、調査対象者の予測に一致する性格特徴や行動ほどよく記憶された（Snyder & Uranowitz, 1978 ; Canter & Mitchel, 1977 他）。この傾向は、調査対象者に提示された課題が複雑なほどよくみられた（Bodenhausen & Lichtenstein, 1987）。さらに、年齢に関し、低年齢の子供や高齢者は暗示による影響を受けやすく（Ceci, Ross & Toglia, 1987 ; Yarmey, Jones & Rasid, 1984）、目撃した対象の説明も正確でない（Yarmey & Kent, 1980）傾向があった。

## 2) 保持の過程

出来事が正しく記憶されても、時間の経過により記憶した情報は忘却される（Murdock, 1974）。例えば、対象者の目撃から時間が経つにつれ、正しい選択を行う確率が下がる（Egan, Pittner & Goldstein, 1977 ; Malpass & Devaine, 1981a, b）。時間の経過以外にも、証人がある出来事の後得た情報のために、記憶が変容することがある。調

査対象者がある出来事を記憶した後、誤った事後情報を与えるとその事後情報を取り込み、記憶した出来事に関して不正確な回答をするようになった (Loftus, 1975; Loftus, Miller & Burns, 1978; Loftus, 1979 他)。この記憶の誤りは、出来事の細部(自動車の色、道具の種類等)の誤りから、全く新しい事項を取り込む誤りまでであった。また、ある物や状況に関し、他人や目撃者本人が名前をつける(ラベリング)と、その名前に影響されて、名前に合うように記憶が変容することも知られている (Carmichael, Hogan & Waite, 1932; Thomas & DeCapito, 1966 他)。

### 3) 検索の過程

記憶表象にアクセスする段階で影響する要因として、次のものがある。まず、人の識別に関し、調査実施者の表情や声の調子が調査対象者の選択に影響を与えることがあり、また、調査対象者側も自分が愚かに見られたくない等の意識から確信がなくても誰かを選んてしまう可能性が高いとされる (Loftus & Ketcham, 1991)。また、質問に用いられた言葉(例、車が「激突した」「接触した」)によっても、調査対象者の回答が変わる (Loftus & Palmer, 1974)。さらに、出来事の記憶は、人が持つ典型的な一連の知識の集合(スクリプト)の影響を受け、見ていないことでも推論により「思い出す」(例、『レストランに行く』話を読んだ調査対象者が、『支払い』の場面は話になかったにもかかわらず、『記載があった』旨回答した) ことがある (Bower, Black & Turner, 1979)。

### 4) フィールド実験の結果

1)~3)の実験は統制のとれた条件のもとで行われているが、実際の事件では、統制できない突発的な出来事、または日常の1コマとして起こった出来事を目撃証言が問題となる(渡部, 2001)。そのような状況下での証言の信用性に関し、実際のコンビニエンスストアの店員や銀行の出納係が、客として来店した調査協力者を識別した調査で、店員らが調査協力者を正確に識別できた確率は4割程度であった (Krafka & Penrod, 1985; Platz & Hosch, 1988; Pigott, Brigham & Bothwell, 1990 他)。

#### 1-6-3 特定の証言の信用性を事後的に判定する方法(供述分析)

この方法は、事情聴取等の場面である個人がした特定の証言が信用できるかを、事後的に判定しようとするものである。

供述分析の創始者ともいえる Undeutsch (1967) は、ドイツにおける年少児へのわいせつ事件を題材として、特定の証言の真偽を判定する手がかりを列挙した (Table 1-4)。

Undeutsch が証言内容から取り出した信用性の高い証言の特徴は、供述分析の出発点として重要な意味を持つ。

しかし、Undeutsch の問題意識は、主に「わいせつ事件における年少児の証言の信用性」にあったことから、Table 1-4 の手がかりもこの問題意識によって限定されている。また、上記の手がかりは、証言の信用性を高める特徴を経験的に取り出してただ羅列した印象がある（渡部，2001）。

そこで、Trankell（1972）は、対象となる事件を子供に対するわいせつ以外の刑事事件さらに民事事件にも広げ、分析の体系化を試みた。Trankell は、証言の真偽について鑑定の依頼を受けた場合に、心理学者がどのような手順で鑑定するかという視点で、鑑定の見取り図を作った（Figure 1-2）。これによると、鑑定前の捜査で集められた物的証拠（物的事実）と尋問で得られた事実（尋問事実）に基づいて、分析者の「操縦機構」という機構が鑑定の計画を立て、作業を実施し、適宜計画を見直し、情報が集まれば証言の真偽を分析するというように、鑑定作業全体の舵取りをする。分析者が真偽の分析をするには、必要に応じて以下の①～⑤の情報収集をする。

- ① 社会心理学的事実：証言がされる背景となった周囲の環境
- ② 一般心理学的事実：一般の人が常識的に判断できる日常的な心理状態
- ③ 個人心理学的事実：証言者の個人的な能力や性格
- ④ 実験心理学的事実：1-6-2 で述べたように、問題となる証言について、これを擬似的に再現する実験を行い、信用性の程度を判定しようとするもの
- ⑤ 尋問心理学的事実：事件の当事者を直接尋問して得られる事実

情報が集まれば、その情報を分析する。証言の現実分析は、問題の証言が現実の事件を正しく表し、信用できるものかを分析することである。分析の基準（信用性判断基準）として Trankell は各種基準をあげているが、内容は Undeutsch（1967）が列挙した手がかりと実質的に同じである。その上で、すべての情報に基づき実際に何が起きたのかの解釈をし、(a)その解釈が、集めた情報の重要部分を説明できる、(b)その解釈は、集めた情報の説明として唯一のものであるという基準にあてはまれば、その解釈は現実の事件を表すことになる。

Table 1-4 Undeutsch (1967) による証言の真偽判断の手がかり

手がかり	
(1)証人の発達段階と人格	
(2)供述の動機	
(3)供述の歴史 (初回供述から確定供述まで)	
(4)供述の態度	
(5)供述そのものの内容	
真実の証言の特徴	①証言が別途確認された事実と矛盾しない
	②証言に写実性, 現実性がある
	③証言が具体的である
	④証言の個別の部分をお合わせると, 矛盾なく全体として1つの出来事を示している
	⑤証言の中に想像では語れないような独特な内容が語られている
	⑥証言が犯人や被害者の具体的な生活状況と整合している
	⑦証言者が想像もできず, 意味を理解することもできないような部分がある
	⑧犯行の外形的事実だけでなく, 犯行時の証言者の感情が語られている
	⑨性的関係が一定期間継続している場合, その発展形態にふさわしい状況 (嫉妬の感情等) が語られている
	⑩いったん行った証言を自発的に訂正したり精密化した場合, 信用性は高い
	⑪性行為が不意の出来事で中断したことが証言された場合, 信用性は高い
	⑫証言者が自分に不利益なことを述べた場合, 信用性は高い
	⑬証言者が自分の証言の正確性を否定するような事実を証言した場合, 信用性は高い
	⑭証言内容に変化がなく一貫している場合, 信用性は高い
	⑮被害者が, 自分が体験した出来事を, 現実とは異なる被疑者に転嫁するケースがある

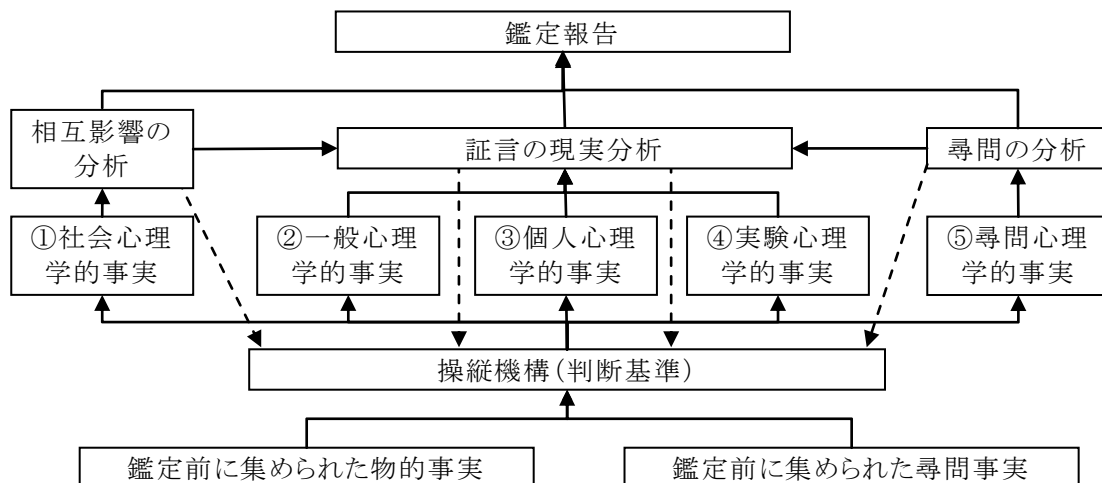


Figure 1-2 Trankell (1972) による証言鑑定の見取り図 (塩見, 2001 をもとに改変)



Trankell はこのように証言の信用性判断基準の体系化を進めたが、次の問題が指摘されている。1 つは、Trankell の信用性判断基準も、証言の信用性に影響する特質を羅列している傾向があり、基準のカタログとして機械的に当てはめられる危険があるということである。次に、Trankell の分析方法は、日本の刑事手続になじみにくい（渡部，2001）。日本では、捜査機関以外の人間は、裁判所での尋問以外に当事者から直接聴き取りをする機会がなく、Figure 1-2⑤の事実を分析者が直接聞き取ることができない。また、捜査機関による尋問の結果は調書に記載されるが、調書は質問と回答を忠実に再現していないため、情報収集の点で制約が多い。さらに、Trankell の手法は、収集が必要な情報や分析の手順が複雑であり、一般の人が活用するには困難を伴うことが予想される。

そこで、渡部（2001）は、刑事事件を対象に、日本の捜査手続をふまえた供述分析の手順を示した。手順は以下の流れで行われる。

- ① すべての証言を時系列的に整理する。
- ② 証言の変遷があった場合、全体の流れを見て、変遷が自然なものか、尋問者による誘導の影響がみられるか分析する。
- ③ 個別の証言の信用性を分析する。分析の手がかりは以下のとおりである。
  - (a)証言者の想像や尋問者の誘導では説明できない、現実の体験に基づく証言であること
  - (b)ある出来事を経験した後で、事後的に知った情報を証言にはめこんでいないこと
  - (c)細かいことを記憶している理由が、後付けのものでないこと
  - (d)証言を訂正した理由が後付けのものでないこと
- ④ 裁判所の尋問手続きでされた証言が、原体験の記憶そのものに基づいている可能性、理由の後付けや尋問者の誘導による可能性を分析し、証言全体の真偽の質を明らかにする。

以上の手順で、すでにされた証言を、取調べの過程が分析者に見えない状態の下で分析し、そこから原体験の記憶に基づくもののみ抽出しようとするのである。

このように、心理学における証言の信用性の判断と、そこから得られた知見を法的な紛争解決の場面に活かそうとする研究が行われているが、法のための実利的研究はまだ端緒についたばかりなのが現実である。

## 1-7 「帰属」の研究と責任判断

### 1-7-1 主要な帰属理論

事実関係が明らかになれば、その人にどのような「責任」を負わせるかの判断を行う。

責任判断は、心理学では「帰属」研究の一分野として扱われてきた。ある出来事の起こった原因を、自分の周囲にある様々な情報を検討して推論する過程は「帰属過程」とよばれる。この過程を明らかにしようとするのが帰属理論である。

帰属過程は、基本的に事象（行為）の観察、行為者の意図の判断、意図を説明するための行為者の属性に関する推論を含み、意図的でない行為は外的要因に、意図的な行為は行為者の属性という内面に帰属される（Shaver, 1975。Figure 1-3）。なおこのうち、事象の観察が事実認定の問題に該当する。帰属過程の生じ方を説明し、そこに含まれる要因を明らかにした主要な帰属理論には次のものがある。

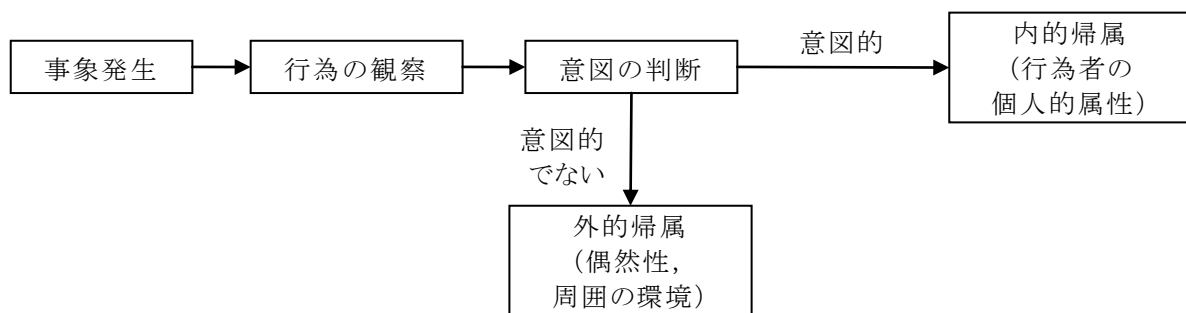


Figure 1-3 基本的な帰属過程の流れ

#### 1) Heider の素朴心理学

Heider (1944, 1958) は、普通の人々を「素朴な心理学者」と捉え、一般人が他者の行動を理解しようとするときに起きる心の動きを、日常的に用いられる言葉を使って公式化しようとした。Heider によると、人の行為には個人的・環境的の2種類の力が働く。このうち環境的力の主なものは、課題達成の困難度である。個人的力は「能力」と「意欲」で構成され、このうち「能力」は課題達成の困難度と相まって、行為が実現可能かを決定する。実現可能な場合、「意欲」が問題となり、「意欲」は「意図」と「努力」で構成される。これら行為者の能力、意図を前提とした努力、課題の困難度が行為とその結果に含まれ、個人的属性への帰属は、個人的力と環境的力が相対的にどの程度寄与したかによって変動する (Figure 1-4)。この帰属の本質について、Heider (1958) は、人は、ある人物の行動の原因が、当該人物の属性や安定的な環境条件のような比較的变化しない特性にあると推論することで、当該人物の将来の行動を予測し、さらにそれを統制することにより環境への適応を図ることにあるとする。

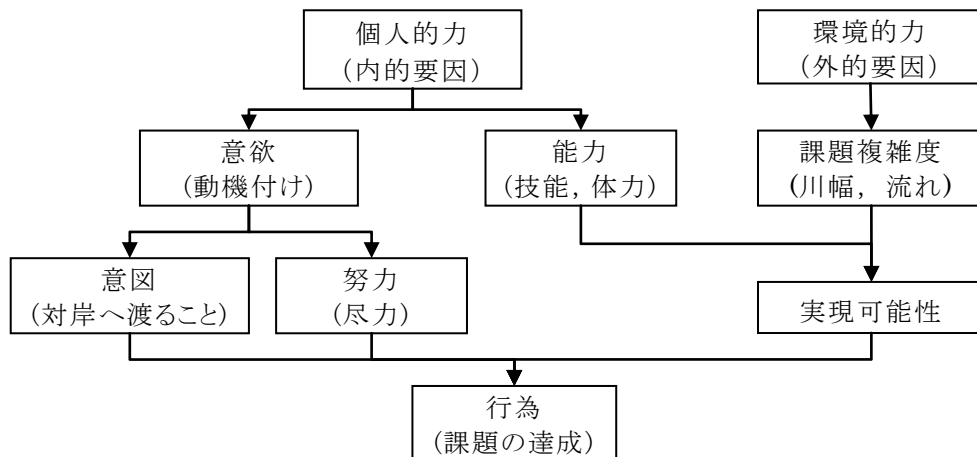


Figure 1-4 行為の個人的力・環境的力の構成要素 (Heider, 1958)

## 2) 対応的推定理論

Heider (1958) の帰属の本質のうち、行為者の属性の推論に焦点を当てたのが、Jones & Davis (1965) である。Jones らは、行為から意図が推測され、その意図からその人の属性が推測されるという前提のもと、行為から人の属性を推測できる条件を「対応性」という概念を用いて明らかにした。Jones らによると、人の行為はいくつかの選択肢からの選択の結果であり、選択に伴う結果が行為者の属性を推測する手がかりとなる。そして、その結果の数が少ない場合や、結果が社会的に望ましくない場合は、属性の推測の確実性は高まる（対応が高い）とされる (Figure 1-5)。

Jones & McGillis(1976)は、社会的望ましさのかわりに「期待」の概念を用いて説明した。期待には、行為者の属する社会的なカテゴリー(学生、男女等)全体に対して人々が抱いているイメージと、当該行為者自身の過去の情報に基づいて形成されるものがある。そして、人は行為者に対して抱いた期待と行為を比較し、期待に反する行為の場合は個人的属性への対応が高く、期待どおりの場合は対応が低いとされる (Figure 1-5)。

しかし、対応的推定理論には次の疑問がある。同理論は意図の存在を前提とするため、過失による行為には適用できないことになる。次に、同理論は、判断者が行為者が選択した行為とそれ以外に取りえた行為すべてに着目し、比較検討することを前提とするが、現実には行為者が取りえた行動を外部から知ることは容易でない。このため、帰属の推論は、限られた情報を手がかりに行われるのが現実的である。

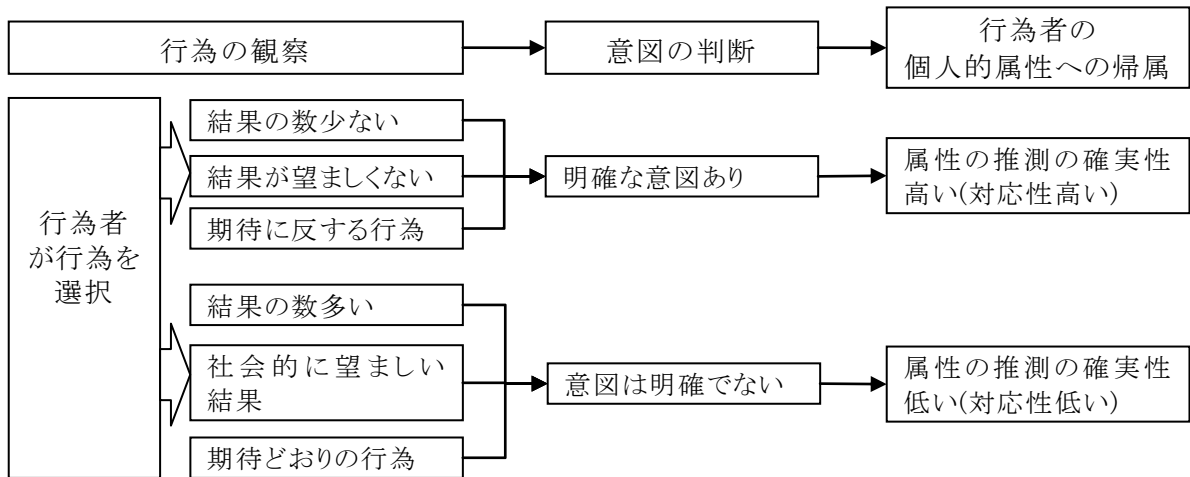


Figure 1-5 対応的推定理論の流れ

### 3) 原因帰属の分散分析モデル

そこで、限られた情報を手がかりに帰属過程を説明しようとしたのが Kelley(1967, 1972)である。Kelley は、人の属性の推論に重点をおいた対応的推定理論と異なり、人の行為に影響を与える外的な要因への帰属に重点をおいた。Kelley (1967) によると、「映画に感動する」という人の行為の原因は、①対象となる実体（映画の質）、②人（映画を観る人々）、③時（映画を観る時）、④対象との接触の態様（映画を観る場所）という条件から検討される。この条件の変化に伴い「映画に感動する」結果が変化するか、すなわち共変関係があるかによって帰属の対象が異なる。共変関係の有無は、a) 弁別性、b) 一貫性（時、態様）、c) 合意性という基準で判断する。この例では、a) 当該映画を観たときだけ感動する、b) 当該映画をいつ、どのような場所で観ても感動する、c) 当該映画を観た人は誰でも感動する、という場合は感動の原因は映画自体の質に帰属されることになる (Figure 1-6)。

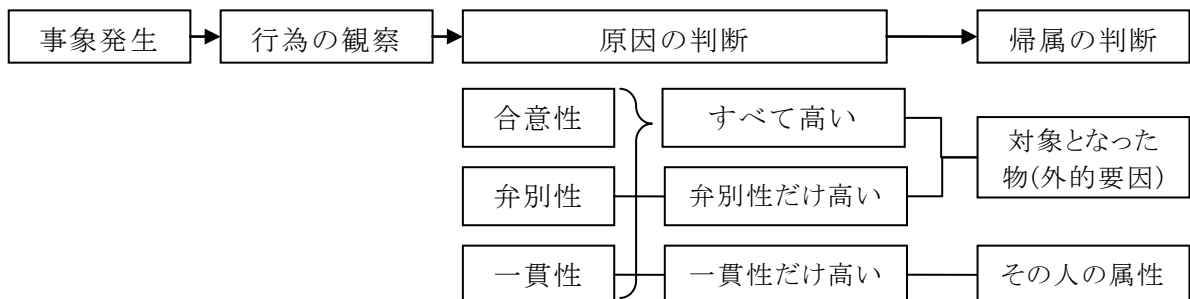


Figure 1-6 分散分析モデルの流れ

しかし、実際には弁別性、一貫性、合意性の基準を判断するのに十分な情報を入手できないことが多い。そこで、Kelley (1972) は、人は経験を通じて原因と結果との間の因果

関係を学習しており、十分な情報がない場合は、学習されたパターン（因果スキーマ）を用いて帰属の判断を行うとした。因果スキーマは次のように使われる。まず、ある結果や行為を生じさせる原因は複数あるが、そのうちの1つがあれば当該結果が生じる場合（複数充分原因）と、すべての原因がそろわないと当該結果が生じない場合（複数必要原因）がある。これら原因相互の関係に関し、ある原因の役割は、それ以外にもっともらしい原因がある場合には割引される（割引原理）。また、ある行為や結果を抑制する原因があるにもかかわらず当該結果が生じた場合、当該結果を生じさせた原因がより重要なものと評価される（割増原理）。例えば、恵まれた環境にいる人物が成功したとき、人は成功の原因を外的な環境に帰属しがちで、内的な原因（その人物の能力）には割引原理が働く。逆に恵まれない環境（成功を抑制する原因）にいる人物が成功した場合、その人の努力など内的な原因が重視される（割増原理）。この流れを示したのが Figure 1-7 である。

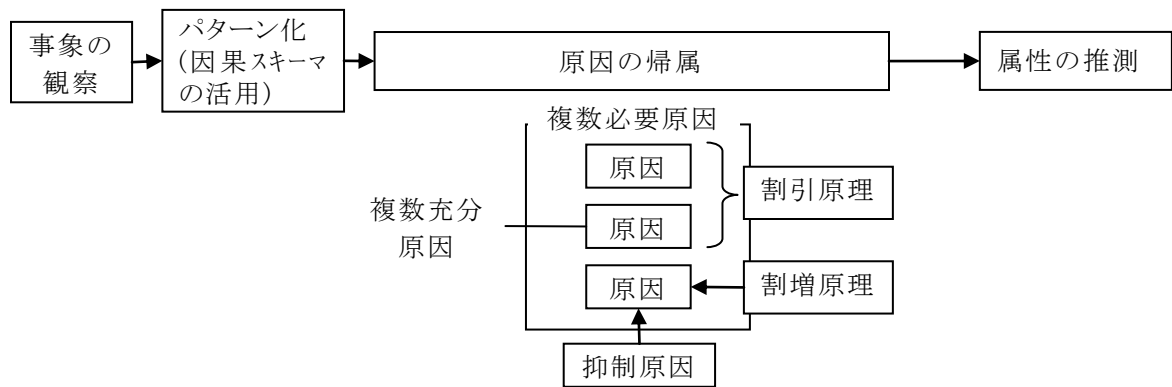


Figure 1-7 因果スキーマを用いた帰属の流れ

## 1-7-2 帰属理論の発展と帰属判断のバイアス

### 1) 総説

1-7-1 の帰属理論はそれぞれ相反するものではなく、1つの理論で説明困難な部分を相補う関係で発展してきたといえよう。これらの帰属理論は、人間の帰属の過程について、合理的に推論すればこのようになるはずだという規範理論的な性格をもつ。そこで、その後に行われた実証的研究では、現実の判断が理論の予測と一致するか検討された。その結果、様々な理論と現実のずれ（バイアス）がみいだされた。

### 2) 合意性の軽視と過度の内的帰属

Kelley (1967) は、原因帰属の判断には a) 弁別性、b) 一貫性、c) 合意性が基準となると

したが、このうち合意性に関する情報はあまり影響がないとされた (Nisbett & Borgida, 1975 他)。また、従来の帰属理論では内的帰属と外的帰属の 2 つに分けて帰属がとらえられてきたが、この 2 つは対等ではなく、内的帰属の方が重視されることがわかった (「根本的な帰属の錯誤」。Jones & Harris, 1967 ; Ross, Amabile & Steinmetz, 1977 他)。

### 3) 行為者と観察者の帰属の違い

同じ行為でも、自ら行為をした人 (行為者) と、行為を客観的に観察した人 (観察者) とでは、帰属の仕方が異なる。行為者は、自分の行為の原因を外部の環境に、観察者は行為者自身の属性に帰属する傾向がある (Jones & Nisbett, 1972 ; Jones & Harris, 1967 ; McArthur, 1972 他)。

行為者と観察者で帰属の判断が異なる理由の 1 つに、知覚的側面での違いが指摘されている。すなわち、行為者と観察者では、視野の中で何が目立つ刺激として注意を引くかが異なっている。行為者にとって、自分の行動を自分で見るのは困難なので、注意を引くのは周囲の環境であるのに対し、観察者にとって周囲の状況より行為者の行動の方が目立つ刺激となる。このため、行為者と観察者は、それぞれ「目がいきやすい」対象に原因を帰するので、このような違いが生じる (Storms, 1973)。このことは、行為者に自分の姿を撮影したビデオを見せて原因判断をさせると、行為者本人であっても、自分自身に原因を帰することからもうかがえる (Taylor & Fiske, 1975)。

もう 1 つの理由は、行為者について持っている情報の量と質の違いである。行為者本人は行為時の詳細な状況を知っており、また、過去の行為と今回の行為を比較することで状況に応じて自分の行為が変化することがわかるため、周囲の状況に原因を求めやすくなる。これに対し、観察者はそのような情報をもっていないため、観察者自身の行為と比較して判断をしがちであるが、これは行為の個人差を強調し、行為者独自の個性が強調されるとする (Jones & Nisbett, 1972)。

### 4) 動機付けによるバイアス

帰属の本質は、事象の原因の推測を通して将来の出来事を予測し、自分を取り巻く環境を統制しようとするところにある (Heider, 1958) が、周囲をコントロールしたいという人間の動機がバイアスの原因となることがある。

自分の行為の結果が成功や望ましいものである場合は、自分自身に原因を帰属するのに対し (自己高揚バイアス)、失敗や望ましくない結果は、自分の原因を否定する傾向がある (自己保護バイアス。Bradley, 1978, Fiske & Taylor, 1984 他)。この帰属は、成功を自分の能力に帰することで自己評価を高め、失敗によって自尊心が傷つかないように自己

を防護するという役割を果たすとされる。しかし逆に、望ましい結果の場合は自分ではなく偶然に原因帰属し、望ましくない結果は行為者に重い責任を帰属するとする研究もある (Shaw & Skolnick, 1971)。この研究では、望ましい結果が偶然起きたのであれば判断者にも同様のよい結果が生じる期待が高まる反面、よくない結果は行為者自身の資質によって生じたとすれば、判断者に同じ不幸が降りかかることが避けられるという動機の影響とする。なお、結果の成功と失敗でみた場合、日本では、失敗の原因は自分に帰し、成功は外部に帰属することに高い社会的価値がおかれている (萩原・曾野・佐野, 1977) ことから、文化的な影響を考慮すると Bradley (1978) とは異なる結果になる可能性もある。

望ましくない結果に対する帰属の判断には、次のバイアスが知られている。

Walster (1966) は、交通事故の結果を4段階に操作し、調査対象者に行為者の責任を判断させた。その結果、発生した結果が重大なほど、行為者に重い責任が帰属された。結果が重大だと、「行為者に原因があるから、調査対象者が行為者と同様の事故に遭うことはない」として事故を避けたいというバイアス(損害回避のバイアス)が生じ、行為者に責任を帰属するとされる (Walster の防衛的帰属)。しかし、後に行われた調査 (Walster, 1967) では、同様の結論は得られなかった。

Shaver (1970) は、Walster (1966) と同様の交通事故事例を用いて責任を判断させたところ、結果が重大なほど行為者の責任は軽く判断された。Shaver によると、調査対象者と行為者に社会的な立場の類似性 (状況的関連性。例、運転免許の保有者) があると、自己防衛的欲求が生じる。その上で、調査対象者に行為者と同じ状況で同じ過ちを犯す可能性がある (個人的類似性。例、急ぐとスピード出し過ぎの傾向) と、そういう場合に自分に向けられる非難を回避するために、行為者の責任を軽く判断する (非難回避のバイアス)。これらの結果は一見矛盾するが、いずれも調査対象者の自己防衛的欲求の存在を想定している点で共通する。

### 1-7-3 新しい帰属研究

#### 1) 知覚的な側面からの帰属研究

帰属研究が進むにつれ、判断のバイアスだけでなく、従来の帰属理論の予測に合致しなかったり説明しきれない判断がみられるようになった。このため、理論的予測のあり方だけでなく、従来の帰属理論自体が見直されるようになった。

従来の帰属理論は、選択肢や原因の相互関係の分析などを踏まえた複雑な帰属過程を想定していた。しかしこれ以外に、刺激情報から直接的・自動的に原因帰属を行う可能性が指摘された。直接的な原因帰属の可能性が示されたのは、行為者と観察者間の帰属において、判断者が自分にとって「目がいきやすい」事象に着目して原因帰属を行ったことに始

まる (Storms, 1973)。また、1人にだけ明るい照明が当たっている場合、周囲の中で1人だけ動いていたり人種・性別が異なる場合、当該人物はその状況で重要な役割を果たしたと判断される (McArthur & Post, 1977)。このように、原因帰属において知覚的に目立つ刺激が重視され、複雑な情報処理を経ずそれに原因帰属される可能性が示された。

## 2) 原因帰属と属性の推測の関係

従来の帰属理論では、帰属の判断は Figure 1-8 の流れを想定しており、原因帰属は属性の推測に先行することが前提となっていた。

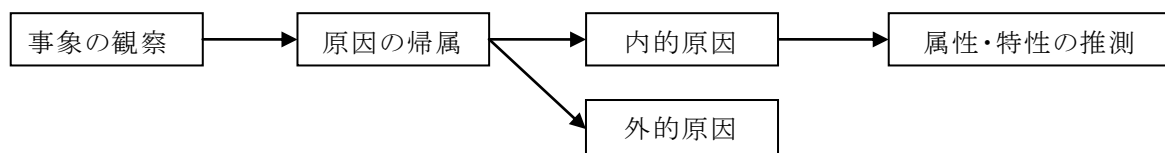


Figure 1-8 帰属過程の流れに関する暗黙の仮定 (外山, 1991 による)

しかし、行為者の属性の判断より、行為の原因の判断の方が回答に時間がかかる (Smith & Miller, 1983) ことから、属性の推測が行為の原因帰属に先行せず、行為の観察から直接属性の推測が行われる場合があることが示された。そこで、どのようなときに原因帰属が行われるかが検討された結果、期待どおりの事象・行為が起こった場合や事象が成功・利益を獲得する場合などは直接属性の推測が行われ (Clary & Tesser 1983 ; Hamilton, 1988 他)、事象が予想外だったり失敗や敗北の場合は、原因帰属を経て属性の推測が起こるとされた (Weiner, 1985)。

## 3) スキーマ、スクリプトの活用

従来の帰属理論は、人は外部から与えられた情報に基づいて帰属判断をすることが前提となっていたが、判断には判断者がすでに持っている知識が影響を与えることも明らかになった。既存の知識は、新たな情報の知覚・記憶など情報処理の各段階で影響を及ぼすものであり、スキーマの問題と捉えられる。スキーマとは「ある概念または刺激のタイプについての体系化された知識を含む認知構造」(Fiske & Taylor, 1984) であり、原因と結果の関係に関するもの (因果スキーマ。Tversky & Kahneman, 1980) や、出来事の典型的な進行に関するもの (出来事スキーマ)、人間の典型的な特性に関するもの (人スキーマ)、自分自身の言動に関するもの (自己スキーマ)、その人が属する社会的カテゴリーによるもの (役割スキーマ) がある (Taylor & Croker, 1981)。このスキーマの考え方を帰属に



適用し、人の属性の推測には、「外向的な性格の人は外向的な行動をとる」という行動と属性の結びつきに関する事前の知識、すなわちスキーマが用いられるとする研究もある (Reeder & Brewer, 1979)。

また、従来の帰属理論が人間の行動全般に当てはまる法則を見いだそうとしたのに対し、スクリプトという概念を用いて行動の種類や場面に特有の帰属を考えようとする研究もある。スクリプトは、ある目標に向かった、習慣化しルーチン化した行為の連鎖に関する知識を含む心的構造で、出来事スキーマの一種である (Schank & Abelson, 1977)。例えばレストランにおける行動は、習慣化した一連の流れ (着席→注文→食事→会計) に沿って自動的に行われ(レストランのスクリプト)、人はその流れから外れた出来事が生じたときに初めて意識し始めるとされる (Langer, 1978)。帰属の場面では、行動がスクリプトに合致しているかどうか、また当該行動に関するスクリプトが存在するかによって、帰属の判断が異なるとされる (Hilton & Slugoski, 1986)。

### 3) 既存の知識を用いた帰属のまとめ

以上のように近年では、入力される情報の内容やスキーマ等の既存の知識を用いて、どのように推論を行うかという過程が注目されている。この推論過程をまとめるとおおむね Figure 1-9 の流れとなる。人が行動や現象を知覚すると、それらをまずカテゴリーに分け、関連する因果スキーマや過去の知識を検索する。該当する因果スキーマ等が見つければ現在の情報と比較し、それに照らして帰属の判断をして認知や行動の面で何らかの反応をする。さらに帰属判断の結果は記憶され、次の帰属の機会に過去の知識として作用する。

ただ、この帰属の過程は従来の帰属理論を否定するものではなく、従来の理論を前提としてさらに詳細化・具体化したものといえる。

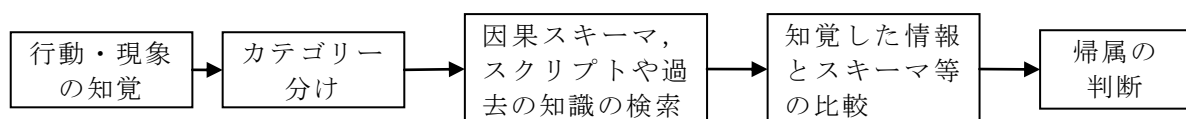


Figure 1-9 既存の知識を用いた帰属の流れ (外山, 1991 をもとに作成)

## 1-8 帰属理論の法律上の責任判断への応用

### 1-8-1 責任の帰属に関する先行研究

これまでみてきた帰属は、ある出来事の原因を探り、最終的に人の属性や性格を推測しようとしていた。ただ、帰属はそれに止まらず、事故原因の帰属や事故に伴う責任の帰属にも応用されている。ここでは、事故による責任の帰属研究について検討する。

交通事故の当事者への責任帰属の研究として Walster (1966) と Shaver (1970) があるが、これらは全く逆の結果を示した。また、Shaver(1970)は状況的関連性と個人的関連性の影響について述べ、これらの関連性が高い場合は事故の当事者への責任帰属が弱まるとしており、これと同様の結果を示す研究もある (Chaikin & Darley, 1973; Shaw & McMartin, 1977 他)。事故多発者は事故の当事者の責任を軽く、無事故者は重く判断するという山下 (1984, 1987) も同様といえる。しかし逆に、McKillip & Posavac (1975)、萩原ら (1977) や Hagiwara (1983) は、状況的関連性や個人的関連性が高いほど行為者の責任は重く判断されるとした。運転免許の保有者は、車の運転者の責任を重く判断するという研究 (諸井, 1988) も同様である。

また、観察者と行為者とで事象の原因の帰属が異なることが知られているが、同様に事故の当事者の立場で判断すると結果が重大なほど自分の責任を軽く、観察者は当事者の責任を重く判断するという研究もある (Harvey, Harris & Barnes, 1975)。しかし、当事者の立場で責任判断をした方が当事者の責任を重く判断するという研究 (国吉, 1982) や、立場によって判断に差がないという研究 (山下, 1996) もある。このように、責任の帰属に関する研究結果は、いまだ一貫した結論が出ているとは言い難い。

### 1-8-2 「責任」の概念

結論が一貫しない原因として、「責任」の概念が明確でなく、結果的に異なる内容の「責任」について比較検討している可能性が指摘されている (萩原, 1986)。

心理学における帰属研究が対象としている「責任」は、常識的・道徳的な意味の「責任」であり、必ずしも法律的なものを意味しない (黒澤・萩原, 1991)。この常識的な意味での責任概念の多義性について、Heider (1958) による行為と結果の結びつきの整理が参考になる (Table 1-5)。そして、責任判断の対象となる事例がどの段階に該当するかによって、当事者に帰属される責任の大きさが規定され (Fincham, 1979)、③段階の責任判断には原因結果の関係である因果関係の判断が影響を与え、④段階ではその行為自体に対する規範的評価によって責任が決まる傾向があるとされる (萩原, 1986)。

以上から、「責任」判断には、原因と結果の関係という「因果性としての責任」と、規範

的評価に基づく非難可能性の大きさという意味での「責任」がある。さらに、「責任」には、責任を帰属された人が負担すべき不利益（刑罰や損害賠償）の大きさも含まれる（石村・所・西村，1986）。このように、「責任」概念は、事象が発生する上で当事者の果たした因果的役割、道義的な非難可能性、実際に科される不利益の量で構成される（萩原，1986）。責任の概念をこのように整理すると、Walster (1966) は責任の因果的役割、Shaver (1970) は当事者への非難という観点から責任を問題としてしているとされる。判断者は、事故当事者の被害者という側面に着目し、被害者に重い因果的責任を負わせることで同様の事故が自分の身にふりかかる可能性を回避しようとする。しかし、当事者と類似の社会的立場にある等その可能性が否定できない場合は、当事者の加害者としての側面に着目し、同様の事故が生じた場合に自分に向けられる非難を回避しようとするのである（萩原，1977）。

Table 1-5 Heider による 5 段階の結びつき  
 (法的概念との対応は Hamilton, 1978 による)

名称	責任の内容	法的概念との結びつき
①連合性	何らかの関連性があると思われる事象について責任を問われる	代位責任
②因果性	その人が原因となって発生させた事柄について、全て責任を問われる	厳格責任
③予見可能性	その人が、自分の行為の結果として生じることを予見し得た事象について、責任を問われる	過失責任
④意図性	その人が意図したことについて責任を問われる	故意責任
⑤正当性	その人が意図した事象でも、環境が動機之源となっている場合（他人に脅されてやむなく行為を行った場合など）責任は問われない、あるいは小さくなる。	責任阻却 (期待可能性)

### 1-8-3 責任判断の流れ

以上の責任概念を踏まえ、責任帰属は Figure 1-10 の流れで行われるとされた (Shaver, 1985)。人は何か悪いことが起きたとき、まず因果関係の帰属（原因帰属）を行い、その原因によって道義的非難の帰属（責任帰属）を行う。さらに責任帰属の結果によって不利益の量の帰属（非難の帰属）を行う。

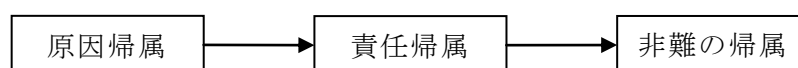


Figure 1-10 Shaver (1985) による責任帰属の流れ

この流れを踏襲しつつ、一般人の責任判断の仕方をより詳細に明らかにしたのが石村・所・西村 (1986) である。石村らは主に刑事責任の判断に関し、「責任帰属」「責任負担」

「問責行動」という責任判断の流れと、それぞれに影響する要素を検討した(Figure 1-11)。「責任帰属」は因果関係と行為者への道義的非難,「責任負担」は責任を帰属された人が負担すべき不利益,「問責行動」は具体的・現実的な罰の大きさの判断である。石村らは,強盗等の事例について行為者の故意の高低,前歴の有無,関与者の有無,結果の軽重を操作し,行為者の責任と与えるべき処分の内容を回答させた。その結果,責任帰属の判断に行為者の故意,前歴,関与者の有無が影響した。責任負担は,責任帰属と結果の重大性を総合して判断された。さらに,実際に行行為者に科すべき処罰の判断には,行為者の将来を戒める観点(特別予防的配慮)が重視された。

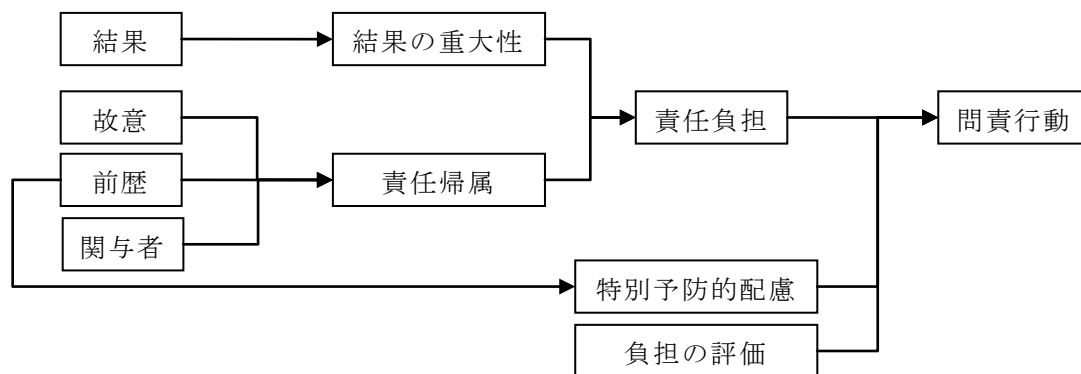


Figure 1-11 責任帰属, 責任負担, 問責行動のモデル (石村ら, 1986 による)

#### 1-8-4 帰属研究の責任概念と刑法上の責任

これまでみてきた帰属研究は,主に常識的な意味の責任を対象としているが,法制度上の「責任」もこれと無関係に存在するのではなく,特に刑法上の責任判断と帰属研究の関連が明らかにされてきている。

刑法で犯罪とされるのは,①法で定められた犯罪の「構成要件に該当する」②「違法」で③「責任のある(有責)」行為である。このうち,①構成要件該当性と②違法性は行為を客観的に観察して要件をみたすか判断され(大谷, 1994),③「有責」の段階で初めて行為者の内面に注目し,犯罪を行わないこともできたのに,あえて罪を犯すという反規範的な意思活動をしたことについて行為者を非難できる場合に,「有責」として犯罪が成立する。この「有責」性の判断は,石村ら(1986)のいう「責任帰属」に酷似する。また,「有責」性の具体的内容は故意・過失,期待可能性等があるが,過失は Hider の③予見可能性,故意は④意図性,期待可能性(行為者が他の適法行為をすることが期待できたこと)は⑤正当性の判断に該当する。このように刑法の「有責」要件の判断に,常識的意味の「責任」概念が多く取り込まれている。

刑事責任の場合,次に犯罪行為に対してどの程度の刑を科すか(量刑)を決める。量刑に関し,刑法は科すことができる刑の限度・種類を定めるのみで,執行猶予の有無を含め判

断者の裁量に委ねられる部分が多い。このため、石村らのいう責任負担・問責行動は、責任帰属と独立して重要な問題となる。また、刑事では、犯罪結果の大小は量刑の段階で考慮され、「有責」判断では考慮されないが、この判断過程も石村らのモデルと刑法上の責任とは類似する（石村ら，1986）。このように、帰属研究で責任判断について明らかにすることで、刑法上の責任判断の内容や機序をも明らかにしているといえる。

#### 1-8-5 帰属研究の責任概念と民法上の損害賠償責任

これに対し、石村ら（1986）は、当該モデルと民法上の責任判断との関係については述べていない。民法上の不法行為に基づく損害賠償請求の要件は、①行為者の故意・過失、②行為の違法性、③行為と結果の間の因果関係、④損害の発生である（民法 709 条）。石村らのいう責任帰属の段階にあてまはりうる要件をあげるとすれば、①故意・過失と③因果関係であろう。しかし、①の過失は、一般人であれば結果を予想できたのに行為者が結果発生を防ぐ努力をしなかったこと（円谷，2005）であり、過失の有無は一般人の判断を基準に客観的に判断される点で、人の内心の状態を重視する帰属研究および刑法上の「有責」判断とは異なっている。また、③因果関係は、原因結果の関係である事実的因果関係と、損害賠償の範囲の基準という2つの意味で用いられ（平井，1971）、石村らのモデルの責任帰属と責任負担の両方にまたがる概念となっている点で特殊性がある。

また、刑法上の責任判断では、主観的な責任帰属と量刑の問題としての責任負担・問責行動がそれぞれ問題となる。しかし、民事上の損害賠償責任の場合、①から④の要件は原則として客観的に判断され<sup>1)</sup>、行為者の内心の状態を推し量る場面は非常に少ない。このように、民事では内心の状態はあまり重視されないことから責任帰属をとりたてて問題視する必要性は低く、むしろ中心的な問題になるのは責任負担の段階である。石村らも、民法上の損害賠償責任の判断は、彼らのいう責任負担の問題であるとしている。

責任負担に関し、民事責任は金銭賠償が原則なので、不利益の内容は損害賠償額の決定となる。そして、交通事故による損害賠償は計算方法が基準化されているため、損害額そのものは客観的形式的に算出される（日弁連交通事故相談センター，2006；日弁連交通事故相談センター東京支部，2006等）。

この損害賠償の算定の際に、過失相殺が行われる（民法 722 条 2 項）。過失相殺は、損害の発生について被害者にも過失があればそれを斟酌して損害賠償額を決める制度で、事故の相手との関係性において自分の責任の大きさが決まる点で刑事責任と根本的に異なる。この過失相殺は交通事故による損害賠償請求の大部分で行われ、過失相殺率あるいは過失割合に関する争いは、交通事故をめぐる紛争の大半を占めると言っても過言ではない。

このように、刑事責任と民事責任は手続・構造ともに異なる別個独立の制度であり、刑事責任に関して明らかとなった責任判断の機序を、民事責任にそのまま当てはめることは

できない。このため、民事責任の特殊性に着目して研究を行う必要がある。そして、民事責任における主要な問題は損害賠償額の決定であり、多くの事例で損害賠償額の決定は過失相殺の問題として現れる。そこで、次に過失相殺について述べる。

1) ②違法性は、侵害される利益と侵害行為の態様を客観的にみて、相関関係的に判断される。被侵害利益が強固であれば（所有権、生命・身体）侵害行為の不法性が小さくても違法性があり、そうでない場合は侵害行為の不法性が大きくないと違法性がないことになる（円谷，2005）。

## 1-8-6 過失相殺について

### 1) 過失相殺とは

過失相殺とは、損害の発生に関し被害者にも過失がある場合、加害者と被害者の公平を図るため、損害額を決める際に被害者の過失も斟酌するという制度である。

過失相殺は次のように行われる。交差点を右折しようとした車Aと対向車線を直進していた車Bが衝突し、Aに100万円、Bに50万円の損害が生じた場合、右折車Aは直進車Bの進行を妨げた過失がある（道交法37条）。また、直進車Bにも、交差点内で他の車両の動向に注意して進行する義務を怠った過失がある（道交法36条）。AとBの過失割合がA70%、B30%とすると、AがBに請求できる損害賠償額は100万円のうちの30%の30万円であり、BがAに請求できる額は50万円のうちの70%の35万円となる。

この過失相殺には、損害の公平な分担に加え、事故を抑止する機能がある。すなわち、過失相殺で被害者にも損害を分担させることにより、被害者の方にも注意深い行動をとるインセンティブを与えるという意味で事故抑止につながるとされる（能見，1995）。

### 2) 過失相殺の認定基準とは

#### ① 認定基準の必要性

過失相殺は、加害者と被害者両方の事情を比較してされる。しかし、交通事故による訴訟が多発する中、すべての事件で加害者と被害者に関する複雑な原因や状況を細かく調べ、過失相殺の割合を認定しては、事件の解決が紛争の起きるスピードに追いつかないという問題が生じた。また、事故の態様は同じなのに、認定される過失相殺の割合が事故の起きた地域や担当裁判官によって異なると当事者間で不公平が生じ、裁判を含む法的な解決手段に対する不信を招くという問題もあった。

そこで、事件解決の迅速化を図るとともに、過失相殺の判断過程と結果を客観的に説明できるようにするため、1960年代後半から過失相殺の基準の作成がはじめられた。

## ② 認定基準作成の考え方

基準は、交通事故による事件を専門に扱う部署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作成が進められた。基準の作成にあたり、過失相殺の考え方について議論がされた。例えば、事故への関与が加害者 30%、被害者 20%、不可抗力 50% という場合にどう過失相殺をするかという問題である。

伝統的な考え方は、加害者は原則、全損害を賠償する義務があるが、被害者に過失がある場合はそれでは不公平だから、被害者の関与した分を減額する（絶対説・宮原，1973）。先の例で、加害者は 80%賠償することになる（佐々木，2006）。この方法の特徴は、被害者の保護に厚いということである。しかし、絶対説は被害者の関与した部分しか考慮せず、加害者にとって不利である。例えば、歩行者(被害者)が赤信号を無視し 50%の割合で関与した場合、車(加害者)が信号を守っていても赤信号無視でも一律に車が 50%賠償することになるが、この結論は公平さを欠く。

そこで、被害者と加害者の関与を比較し、全体として割合を決めるという考え方がある（相対説・宮原，1973）。最初の例で加害者と被害者の過失割合は 3：2 であり、加害者は 60%賠償することになる（佐々木，2006）。この方法は、車同士の事故のように、加害者と被害者がいつでも入れ替わりうるような対等な立場にある事例で、公平な結論を出すことができる。この考え方に基づき、倉田・福永（1969ab，1972）は道交法上の優先権に基づいて基本的な過失割合（基本要素）を決め、結果予防の可能性の大小によって基本要素を修正し妥当な解決を図ろうとする基準を作成し、実務上大きな影響を与えた。しかし、実際の運用上修正要素が十分考慮されず、被害者保護に欠けるという批判がされた（宮原，1973）。そこで、被害者保護の価値観を加味した基準（本井，1973）も作られたが詳細にすぎ、実際に利用するには煩雑で一般に浸透しなかった。その後、数度の修正を経て、現在は東京地裁民事交通訴訟研究会（2004）、（財）日弁連交通事故相談センター、東京三弁護士会交通事故処理委員会がそれぞれ判断基準を作成している。本研究では、裁判所が中心になって作成した東京地裁による認定基準を用いる。

## ③ 東京地裁による認定基準

この基準は絶対説と相対説両方を取り入れ、実質的な公平を図っている（法曹会，2006；佐々木，1984）。本基準は、①道路を通行する際の優先関係、②優者危険負担の原則（事故が起きたら物理的に被害を多く与える方が責任も多く負う原則）、③事故回避の可能性・容易性（どちらの当事者がより多く事故を回避する力を持っていたか）を基礎に（法曹会，2006）、事故の当事者によって項を分け、事故類型ごとに基本的な過失割合とその修正要素を定めている。当事者の類型は、「歩行者と四輪車・単車の事故」「四輪車同士の事故」「単車と四輪車との事故」「自転車と四輪車・単車との事故」「高速道路上の事故」である。

そして、本基準は、当事者の類型によって異なる過失割合の決め方をしている。

- i) 四輪車同士の事故では、両者が対等の立場にあることから両者の過失を単純に比較し、過失の割合を決める（相対説）。
- ii) 歩行者対四輪車の事故では、両者の過失を比較するのではなく、歩行者(被害者)の過失の大きさだけを問題にする（絶対説）。常に他害の可能性をもつ自動車の過失と、自分の安全確保だけに向けられた歩行者の過失とを同じ土俵の上で比較するのは妥当でなく、また、事故が起きたら歩行者の方が自動車より被害が大きいことから、歩行者を保護する必要があるためである。
- iii) 単車と四輪車の事故では、四輪車同士の事故より基本的に単車側に10～20%有利に扱われている。これは、四輪車に比べ単車の物理的危険の方が大きく、単車側を保護する必要があるためである。
- iv) 自転車と四輪車等の事故では、自転車は単車より有利で歩行者より厳しい基準となっている。

これら基本的な過失割合で解決の基準はある程度示されるものの、それにこだわりすぎると具体的な事案で妥当性を欠くおそれがある。そこで、事故時のスピードや両当事者の注意の程度、年齢等の修正要素を考慮することにより、妥当な結論を導こうとしている。

なお、自動車同士のように対等な立場の者同士の過失を比較するときは「過失割合」、そうでない場合は「過失相殺」といわれるが、以下「過失割合」で統一する。

### 3) 過失割合の判断の特徴と問題

過失割合の判断には認定基準が設けられているが、この判断は「自由裁量により決定」され（山田，1998）、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、基準が不変の正解というわけではない。実際、事件解決の妥当性は、その時々交通事情や国民の感覚によって変わっていく。これらが基準に適切に反映されていないと妥当な解決が図れず、裁判官への信頼が失われることになる。この点に関し、法学の分野では「あるべき」責任判断を議論し基準を作成してきたが、それが社会の実態を反映しているかの調査は多くは行われていない。このため、実際に責任判断に関するデータを取り、分析比較することが必要である。



## 1-9 本研究の目的

そこで、本研究は、心理学の研究で得られた知見を、交通事故をめぐる民事上の紛争解決の場に生かし、適切な紛争解決の実現を目指した。

民事裁判の流れに沿ってみると、責任帰属の最初の段階は、事実関係の確定である。実験調査では統制された条件で事例が提示されるためこの点は問題にならないが、紛争の現場では事実関係自体に争いがあることが多く、責任帰属の前提となる事実関係を確定することが不可欠である。事実関係の争いは、当事者・関係者の証言の食い違いという形で現れる。この証言の信用性の判断に関し、2つのアプローチから研究が行われている。予測的アプローチからは、虚偽の証言がされやすい条件やその心理的メカニズムが明らかにされている。しかし、この方法は、ある証言が虚偽である可能性の高低は示せるが、具体的な真偽の判断は困難である。そこで、ある証言の真偽を事後的に判断しようとするアプローチからは、当該証言の信用性の判断方法が示されている。しかし、判断手順が複雑であったり、判断基準はあっても詳細さに欠け実際の事件への適用基準が不明確であることから、紛争解決の専門家ではない一般人が多く関与する民事上の紛争に用いるには困難がある。また、この研究は主に刑事事件が対象で、法律の専門家が主導する刑事裁判手続において、取調調書と法廷での証言に基づき事実認定が行われることを前提としているため、その手法を、当事者間の示談で大半の紛争が終了する民事上の紛争にそのまま用いることは困難である。そこで、第2章では、当事者・関係者の証言が食い違った場合に、一般人が証言の真偽を簡明に判断し、事実関係を判定できる指標の開発と有効性の検証を行った。

事実関係が確定すると、それに基づいて責任の判断が行われる。民事上の責任判断は、主に過失割合の判断として現れる。過失割合には法律の専門家である裁判官が作成した認定基準が設けられているが、これが一般人の感じる「落とし所」と合致しているかについて調査した研究はみあたらない。また、一口に「一般人」といっても、事故の加害者、被害者、傍観者(観察者)というように事故への関与の仕方は様々である。

そこで、第3章では、事故事例を文章と図面を用いて調査対象者に提示し、一般人の過失割合の判断と基準とを比較することにより、当事者や事故発生場所が様々な事例において、一般的に判断と基準にどのような差が生じるのかを広く検討した。

次に、事実関係は同じでも、当事者と観察者では帰属の判断が異なる (Jones et.al. 1972 ; Jones et.al. 1967 ; McArther, 1972 ; Harvey et.al. 1975 他)。ただこれらの先行研究は、当事者は自分の行為、観察者は当事者1人の行為のみを対象に帰属判断を行っており、相手との関係性の中で両者の責任分担をどう判断するかという過失割合の視点から行われた研究はみあたらない。また、当事者には「加害者」と「被害者」があり、両者の責任判断が異なることで紛争が激化することは経験的に考えられるが、この意味での立場の違いに着目した研究もみあたらない。そこで、第4章では、事故の加害者、被害者、観

察者の立場からみた事故の映像を提示しそれぞれの判断を比較するとともに、判断の立場の違いが基準との差にどのように影響するかについて検討した。

第5章では、一般人と法律家を目指す学生の判断を比較した。一般人の判断と基準との違いに関し、1つには基準が個々の事情を捨象し規格化された数値であることも考えられるが、何より基準を作成した法律家の感覚と一般人との差異の影響が重要である。法律家と一般人の判断の比較は、古くは裁判官と陪審員の判断の比較という形で行われた。全体に、1950年代は、陪審員の判断は裁判官より被告人に有利であった(三宅, 1968)が、近年は陪審裁判の有罪率が裁判官のみの裁判の場合を上回り、陪審員の方が被告人に厳しいとされる(山室, 1995)。量刑判断の違いに関し、中程度の犯罪(侵入窃盗, 傷害等)であれば、一般人は抽象的には裁判官の量刑は軽すぎると評価するが、犯罪の状況など詳細な情報を与えられると裁判官より量刑が軽くなる傾向にある(Diamond & Stalans, 1989)。それ以外の重大犯罪では陪審員の量刑は裁判官より重く、判断のばらつきも大きい(Weninger, 1994)。一般に、法律家は、一般人より犯罪自体の重大さは大きく判断するが、量刑(刑期)は軽くなる傾向にある(Carroll & Payne, 1977)。このように多くの研究が行われているが、別個の制度である刑事上の量刑と民事上の損害賠償の判断を同列に捉えることはできない。交通事故を題材に我が国で行われた研究では、法律家の方が被害者(歩行者)の交通法規違反を重視し、被害の大小、被害者が当該場所にいた理由等によって、責任の大きさの判断が影響されない(一般人は影響される。萩原, 1977)。ただこの研究は、一方の当事者の責任に着目しており、過失割合という視点からの判断ではなく、また調査に参加した法律家は少数で認定基準との比較は行われていない。さらに、損害賠償額の算定に関し、大学生の方が法律家より被害者に不利な判断をした研究もある(波多野・高橋・武田, 2000)が、この研究は逸失利益の計算の基礎の判断を扱っており、本研究とは対象を異にする。そこで、過失割合に関する一般人と法律家との判断の比較を行った。ただ、裁判官や弁護士は、基準を知識としてすでに知っており、純粋な感覚が回答として得られない可能性が高かったため、法律家を目指す法科大学院生を対象とした。なお、法律家を目指す立場である司法修習生と大学生の判断の差に関し、司法修習生の方が有罪判断をする傾向が強いとされる(山崎・仲, 2008)が、陪審員(一般人)の方が法律家より判断が厳しいとする山室(1995)や Weninger (1994)他とは結論が異なり、未だ一貫した結果が出ていないことに加え、民事上の損害賠償に関する研究はみあたらない。

第6章では、以上を踏まえ、一般人が過失割合について責任判断を行う機序を検討するとともに、その中で基準との違いに影響する要素とその位置づけを明らかにし、図式化した。その上で、基準と判断および当事者相互間の判断の違いを極力なくし、紛争を減らすために取り得る対策とチェックリストの使い方について考察を加えた。

## 第2章 簡易な事実関係判断指標の開発

### 2-1 本章の目的

紛争の現場では、加害者と被害者の認識する「事実」が異なり、争いが起きることが多い。この事実関係は責任判断の基礎となるもので、証拠から明らかにする必要がある。しかし、民事上の紛争は大部分が当事者間の示談で解決されるため、証拠の収集や吟味が不十分なまま事実関係が決められてしまうことが少なくない。

本研究では、紛争の当事者となった一般の人が、必要十分な情報を入手し、証言の真偽を判定して事実関係を判定できる手段を開発するとともに、その有効性の検証を行った(岡本・神田・石田, 2004)。

### 2-2 本研究の手順

本調査は、以下の手順で行った (Figure 2-1)。

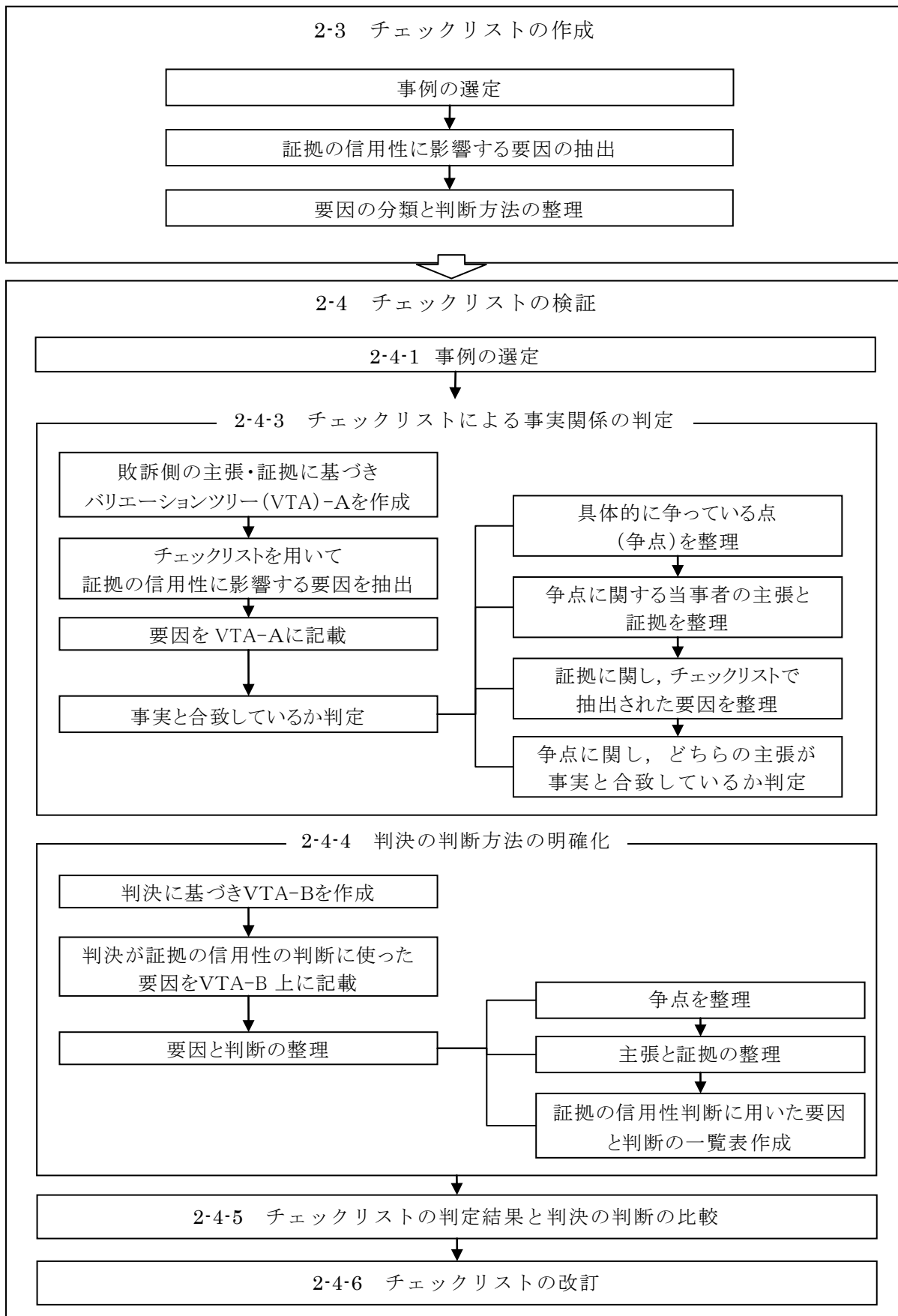


Figure 2-1 チェックリスト作成と検証の流れ

## 2-3 チェックリストの作成

### 2-3-1 概説

交通事故によって損害が生じると、被害者は加害者に対して損害賠償請求（法律上の主張）をする。裁判上損害賠償請求が認められるには、加害者の故意・過失など、一定の具体的事実（主要事実）の存在が認められる必要がある。この具体的事実の存在を証明するのが証拠である。証拠は以下の機能を持つものに分類される。

- ① 直接証拠：具体的事実(主要事実)の存在を直接証明する証拠
- ② 間接事実：具体的事実(主要事実)の存在を推測（推認）させる事実
- ③ 間接証拠：間接事実の存在を証明する証拠
- ④ 補助事実：①直接証拠と③間接証拠の信用性に関する事実
- ⑤ 補助証拠：補助事実を証明する証拠。なお、補助証拠には、直接証拠・間接証拠の信用性を高めるものと低めるものがある（Figure 2-2）。

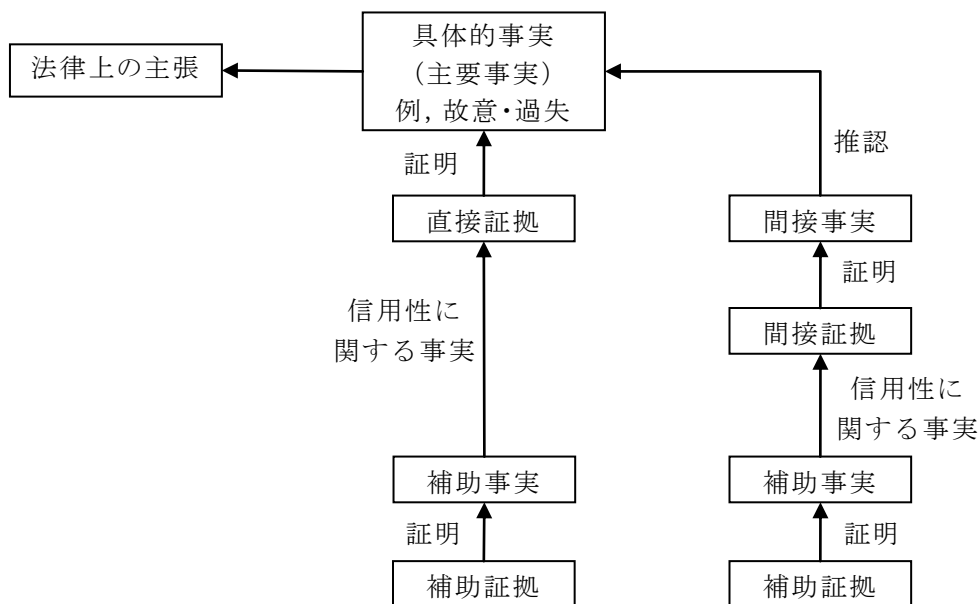


Figure 2-2 法律上の主張，具体的事実（主要事実），各種証拠の位置づけ

当事者間の示談で解決する場合も、裁判手続ほど厳格ではないにせよ、事実上同様の考え方で事実関係を決定していると思われる。また、示談で解決できなかった場合は裁判手続に移行する。このため、裁判外で事実関係を検討する場合も、裁判所の証拠の見方が参考になる。そこで、判例の判断方法を参考に、証拠の信用性を判定するときの手がかりとなるチェックリストを作成した。

### 2-3-2 作成する事例の選定

作成対象となる裁判事例は、以下の基準で選出した。

- ① 交通事故に関する判例である
- ② 具体的事実の存否に争いがある
- ③ 掲載内容から、争いとなっている具体的事実の内容、証拠の内容（証言内容等）、裁判所の信用性判断の過程が詳細に記載されていて、正確に読みとれる

以上の基準に基づき、刑事判決・民事判決から各 5 例選出した（Table 2-1）。

Table 2-1 チェックリスト作成対象とした判例の概要、争点、判断と証拠

年月日	事案の概要	争点	判断と証拠
事例1 (大阪地裁, 1972)	A車は、赤信号を無視して交差点に進入し、左から交差点に進入したB車と衝突してBらを死傷させた。 Aは業務上過失致死傷罪で起訴。	A車が交差点に進入した時の信号の色	有罪(赤信号で進入)。 ・当事者、証人の証言 ・事故現場の交差点と手前の交差点の距離・信号サイクル
事例2 (最高裁, 1989)	A車は、酩酊してセンターライン付近に横たわっていた歩行者Bに気づかず、Bの頭部・胸部をひいて死亡させた。Aは業務上過失致死罪で起訴。	A車がれき過車両であったか否か	無罪 ・当事者、証人の証言 ・A車の付着物に関する鑑定結果等
事例3 (大阪高裁, 1995)	A車は、赤信号を無視して交差点に進入し、右から交差点に進入したB車と衝突しBに傷害を負わせた。 Aは業務上過失致傷罪で起訴。	A車が交差点に進入した時の信号の色	有罪(赤信号で進入) ・当事者、証人の証言等
事例4 (東京地裁, 2000)	8歳の児童Bが、横断歩道上に一時停止していたトラックAの前面を横断しようとした際、発進したトラックAにひかれて死亡した。 Aは業務上過失致死罪で起訴。	Aの過失の有無	有罪 ・証人の証言等
事例5 (東京地裁, 2001)	A車は赤信号を無視して交差点に進入し、左方から交差点に侵入してきたB車と衝突し、Bに傷害を負わせた。 Aは業務上過失致死傷罪で起訴。	A車が交差点に進入した時の信号の色	無罪(青信号で進入) ・当事者、証人の証言 ・事故現場の交差点と手前の交差点の距離・信号サイクル
事例6 (東京地裁, 1978)	B車が、対向車線上の対向車Aと衝突し、Bが死亡した。B遺族が、Aの雇用主、自動車Bの直後を走行していた自動車Cらに損害賠償を求めた。	Bが対向車線路上に出た理由	B遺族の主張認める(Cが居眠り運転をし、Bに追突して対向車線路上に押し出した)。 ・当事者、証人の証言 ・工学鑑定の結果等
事例7 (大阪地裁, 1982)	信号のあるT字型交差点内で、直進中の大型バスAと右折中の原付Bが衝突し、Bが死亡した。B遺族が、Aらに対し損害賠償を請求した。	バスAが交差点に進入した時の信号の色	B遺族の主張認めない(Aは青信号で進入)。 ・当事者、証人の証言 ・事故が発生した交差点と手前の交差点の距離・信号サイクル
事例8 (津地裁, 1983)	大型トラックAが原付Bを追越し、その直後、Bが転倒し傷害を負った。 BがAらに対し損害賠償を求めた。	追越しの態様	Bの主張認める(Aは危険な追越しをした) ・当事者の証言 ・道路構造等
事例9 (東京地裁, 1998)	A車は赤信号で停車し、発進した直後に、横断歩道上の自転車Bに衝突した。 BがAらに対し、損害賠償を求めた。	・Bが横断を始めたときの信号の色 ・衝突時の自転車の状態	Bの主張認めない(Bは赤信号を無視して横断歩道上に飛び出した)。 ・当事者の証言
事例10 (東京地裁, 1999)	二輪車Aは停車する際、右側に転倒し、Aの上半身が対向車線に出て、対向車線を走行中のB車にひかれた。 AがBに対し、損害賠償を求めた。	・BがAに気づいたときの位置関係 ・Bの回避行動の適切性	Aの主張認めた(Bはかなり手前からAに気づけたし、回避行動も不適切)。 ・当事者、証人の証言

### 2-3-3 証拠の信用性に影響する要因の抽出

各事例について、法律上の請求とそれを基礎づける具体的事実、具体的事実の直接証拠とその補助事実・補助証拠、間接事実と間接証拠、その補助事実と補助証拠を整理した。その結果の一部を、事例7を例にして示す（Figure 2-3）。そして、間接証拠、補助証拠に分類された事項に関し、証拠の信用性に影響する要因ごとに、Figure 2-3 補助証拠の欄（ ）内太字のようにまとめた。

なお、具体的事実（主要事実）は、原告が存在を証明する必要がある、証明できなければ原告敗訴となる（証明責任）。このため法律上、事例7の例では、原告Bは被告Aに過失があったこと（Aが赤信号で交差点に進入した事実）を証明する必要があるが、被告Aは自分に過失がなかったこと（Aが青信号で交差点に進入した事実）を証明する必要はない。このため、原告Bと被告Aが行う主張・立証活動は、厳密に言えば内容が異なる。しかし、被告Aが原告Bの主張を否定するためには、事実上、自分に過失がなかったことについて主張・立証を尽くさないと敗訴の危険があるため、証拠で事実を証明するための活動という点で、被告Aと原告Bで変わりはない。このため要因の抽出は、証明責任の所在にかかわらず、原告、被告が主張する（具体的）事実に関する間接証拠、補助証拠を対象とした。



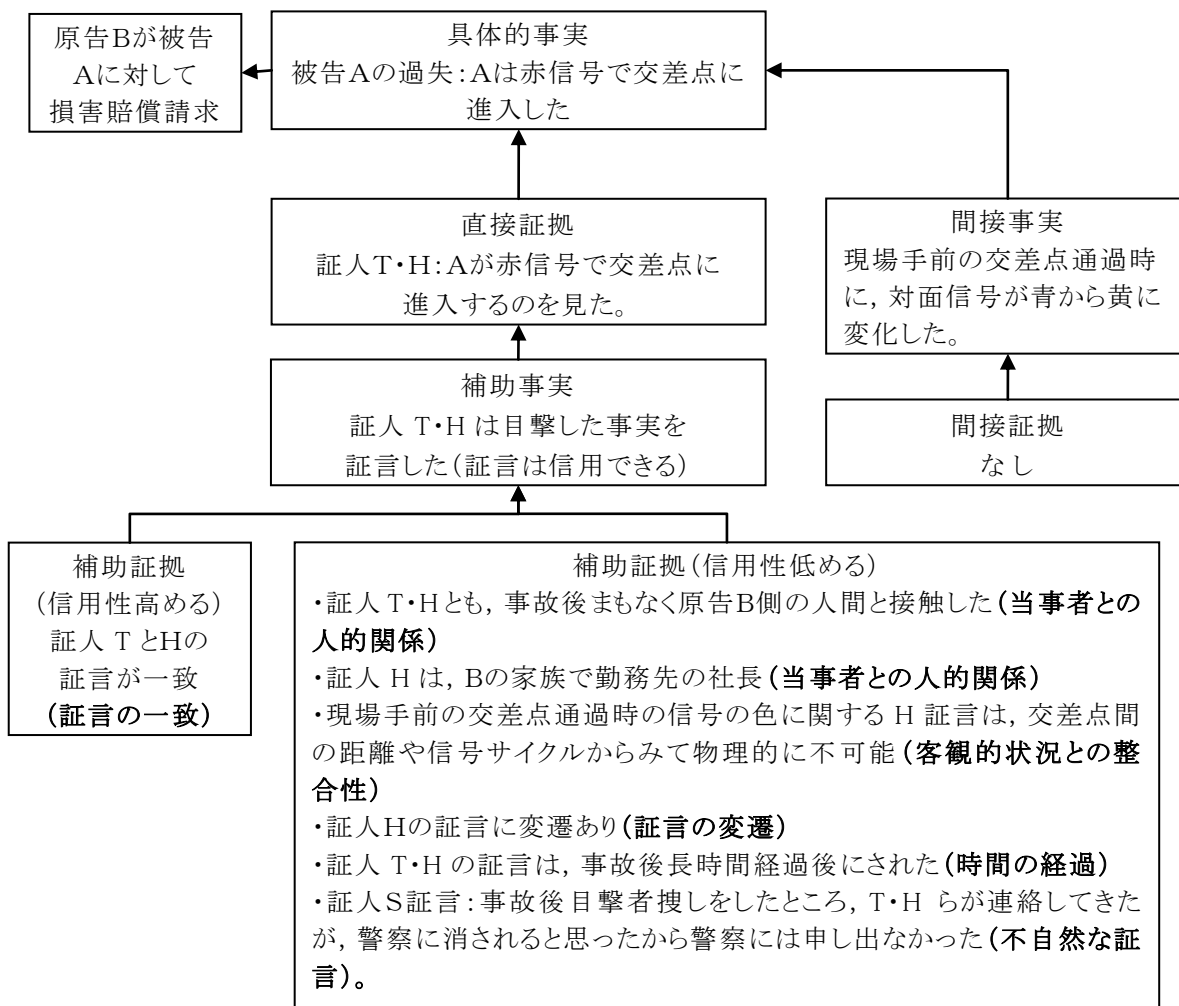


Figure 2-3 事例7・原告Bの法律上の主張と、具体的事実を証明する証拠およびその信用性に関する事実・証拠(一部)

#### 2-3-4 要因の分類と判断方法の整理

まず、証拠の信用性に影響する要因を、証拠の種類ごとにまとめた。証拠には、人証、物証、書証があり (Table 2-2。裁判所書記官研修所, 1995), 当事者に関する人証をA群, 証人に関する人証をB群, 物証をC群, 書証をD群とした。なお, 刑事裁判上, 「供述」は被告人が質問に答えること, 「証言」は証人が自分の体験したことを供述することをいうが, 本研究ではいずれも「証言」とした。「証人」は, 事故の当事者以外で事故に関する体験を有する者とした。物証 (C), 書証 (D) は, 裁判所が当事者および証人の証言の信用性の判断に用いているものを対象とした。

Table 2-2 証拠の種類と群

種類	内容	例	群
人証	当事者に関するもの (事故の当事者が, 取調べや法廷での証人尋問で, 口頭で自己の体験を述べた場合)	当事者	A
	証人に関するもの (目撃者等が, 捜査機関による事情聴取や法廷での証人尋問において, 口頭で自己の体験を述べた場合)	証人, 鑑定人	B
物証	その物の存在及び状態が証拠に用いられる物体	犯行に使用された凶器 窃盗の被害品 人体の傷こん	C
書証	記載内容が証拠となる書面	脅迫状, 偽造文書, 捜査機関の作成した 供述調書	D

次に, 証拠の信用性に影響する要因を共通の項目でまとめ, a b cをつけた。

さらに, 項目の具体的内容を1～の番号をつけて記載し, ( )内に説明と評価の方法を記載した (Table 2-3)。

Table 2-3 チェックリストの例 (A 人証・当事者の一部)

A 人証・当事者	a 当事者の能力	1 事故前の精神・身体状態 (病気等による精神・身体的な条件が、当事者の判断・行動に与える影響 →問題があれば信用性低下)
		2 事故による負傷の影響 (負傷による記憶力・証言力への影響→影響があれば信用性低下)
		3 運転技術・経験 (当事者の運転技術や経験の事故への影響 →技術・経験の程度等と証言内容が矛盾しないかで信用性を判断)
	b 知識	1 事故現場に関するもの (当事者が事故現場に関してすでに知識があり、それに基づいて証言を変化させる可能性→信用性低下)
	c 行動	1 当事者の主張内容からみて自然な行動か (当事者の行動が周囲の状況からみて自然→信用性高める 不自然→信用性低下, 合理的な理由あり→信用性高める)
	d 証言内容	1 自然・不自然 (証言が周囲の状況からみて自然→信用性あり 不自然→信用性低下, 合理的に説明できる→信用性高める)
		2 一貫性 (証言内容が事故直後から裁判までの間に変化→一般に信用性低下 自分に不利に変化, 変化が合理的に説明できる→信用性高める)
		3 具体性 (当事者の証言が細部にわたり具体的→信用性高める あいまい→信用性低下, 合理的理由あり→信用性高める)
		4 視認可能性 (当事者の位置関係や道路状況により, 目撃対象を実際に見ることができた →信用性高める)
		5 自己に不利益な証言 (当事者が自分に不利な事実を認める→信用性高める)
6 証言の時期 (事故直後→信用性高める, 事故後長期間経過→信用性低下 長期間経過した後の証言に関し記憶にとどまる合理的理由あり→信用性高める)		
7 当事者証言相互の一致 (事故当事者相互の主張内容が一致している→信用性高める)		

## 2-4 チェックリストの検証

### 2-4-1 検証に用いる事例の選定

原告と被告が主張する具体的事実の内容が異なる場合に、Table 2-3 のチェックリストを用いて証拠の信用性と具体的事実の内容を判定し、その判定が裁判所の判断と一致するか検証した。検証に用いる事例は、以下の基準で 10 事例を選定した。

- ① 交通事故に関する判例である
- ② 具体的事実の存否に争いがある
- ③ 掲載内容から、争いとなっている具体的事実の内容、具体的事実に関する証拠の内容（証言内容等）、裁判所の信用性判断の過程と結論が詳細に記載されていて、正確に読みとれる
- ④ チェックリスト作成に用いていない

選定した判例は以下のとおり。

- 1) 東京地方裁判所 1991年3月20日判決（判例タイムズ 772号 284-288）
- 2) 大阪高等裁判所 1991年4月26日判決（判例タイムズ 770号 257-266）
- 3) 東京地方裁判所 1992年3月27日判決（判例タイムズ 805号 226-233）
- 4) 東京高等裁判所 1981年6月18日判決（判例タイムズ 456号 175-180）
- 5) 東京地方裁判所 1998年3月24日判決（判例タイムズ 994号 278-290）
- 6) 名古屋地方裁判所 1989年3月29日判決（判例タイムズ 713号 223-230）
- 7) 大阪地方裁判所 1993年1月29日判決（交通事故民事裁判例集 26巻 1号 152-156）
- 8) 東京地方裁判所 1992年5月15日判決（交通事故民事裁判例集 25巻 3号 595-602）
- 9) 仙台高等裁判所 1995年6月28日判決（判例タイムズ 891号 219-225）
- 10) 広島地方裁判所 1999年7月29日判決（判例タイムズ 1072号 199-207）

### 2-4-2 検証過程の図式的な記述の必要性と方法

#### 1) 図式的な記述の必要性

検証では、原告と被告が主張する具体的事実をチェックリストを適用し判定した結果と、判決の判断を比較した。

ところで、比較を正確に行うためには、チェックリストによる判定と判決の判断過程を、図式的に記述する必要がある。文章だけで記述すると、事例の全体像が把握しにくい上、接続詞や文章の言い回しで検証者の意図しない重みづけを読み手に与える可能性があるためである。具体的には、以下の事項を図式化する必要がある。

- ① 事故当時の両当事者の状態（健康状態、運転技術等）

- ② 両当事者が事故に至るまでの時系列的な行動，認識
- ③ 当事者，目撃者の人的関係
- ④ 証言をした人，時期，内容
- ⑤ 物証については提出された時期，内容（道路，天候，車両などの客観的な状況）
- ⑥ 書証については作成者，内容，作成の時期・経緯，提出された時期
- ⑦ チェックリストを用いて判定した結果

## 2) 図式化の方法（バリエーションツリーアナリシス：Variation Tree Analysis）

発生した事象を図式的に記述する手法として，バリエーションツリーアナリシス（VTA）がある。VTAは，もともと認知科学分野で提案された事故分析手法で，すでに発生した事故を対象に，事故発生に関与した要因を明らかにして，事故防止対策が策定可能な箇所を把握しようとする手法である（Leplat & Rasmussen, 1984 ; 1987）。VTAでは，「事象の連鎖」を前提に，事故は，通常のもしくは習慣的な作業の中で発生した逸脱や変動の結果，発生すると考えている。逸脱や変動とは，通常とは異なる人間の判断や行動，環境等をいい，変動要因とよばれる。変動要因の対象は，外部から観察可能な人間の行動や物理的な状態に限られ，推定した事項は含まない。VTAは，これらの変動要因をシンボルを用いて個人，タスク，機器，環境ごとに発生順に並べ，ツリーの形式で表す。ツリーを作成したら，事故に至る流れを止められる箇所を特定する。流れを止める箇所は，①物理的な状態や人間の行動等，変動要因そのものを変更，改善する，②要因と要因の間の連鎖を断ち切るという観点から特定される。

Leplatらが提案したVTAは，その後黒田（1994）により次のように改訂された。

- ・変動要因を「正常な状態・判断・作業・行動等からはずれたもの」と定義し，ツリー中に正常からはずれた人間の判断をシンボルとして記述した。
- ・事故の内容をわかりやすく伝えるため，ツリー中には変動要因だけでなく正常な状態，作業，判断，行動等も含めた。
- ・発生した事故全般にわたって影響を及ぼしている要因として前提条件を定義し，ツリー下部に記載した
- ・VTAを横書きから縦書きに変更し，事故の内容は頂上に記述される
- ・それ自体を変更，改善することによって事故の再発を防げる変動要因を記載したシンボルの右肩に○印をつける。○のついたシンボルを「排除ノード」とよぶ
- ・要因と要因の間の連鎖を断ち切ることで事故を防げる箇所に実線を引き，「ブレイク」とよぶ
- ・欄外右側は，事故の発生状況を理解する上でより細かい説明が必要な場合に説明を記載する

黒田（1994）の改訂を踏まえ、VTA を交通事故の人的要因分析に適用したのが石田（1999）、神田（2005）である。石田らは、運転者の一連の行動を時系列で詳細に記述し、事故の発生経緯を明らかにした上で、変動要因を特定しようとした。Figure 2-4 は神田（2005）が交通事故の人的要因分析に用いた VTA、Figure 2-5 は VTA に利用するシンボルである。運転者の行動、車両の挙動等は四角、運転者の認知、判断、心身状態は角取りした四角のシンボルで表す。運転者に影響を与えた道路環境は縦線を加えた四角のシンボルでツリー中央に記載し、関連するシンボルと矢印で結ぶ。欄外は、時間軸、説明欄、前提条件欄で構成される。ツリー左側は時間軸で、経過時間を両矢印で記述する。右側は説明欄で、変動要因の補足説明を記述する。ツリー下部は前提条件欄で、年齢、性別、経験等の運転者属性、車種等の車両条件、道路環境、天候、時刻等の環境条件を記載する。以上の手続きで、事故の発生経緯をできるだけ詳細に再現した上で、通常から逸脱した変動要因となるシンボルを特定し、太線で囲む。その後、排除ノードとブレイクという視点から、対策策定が可能な箇所を検討するという手順で作成される。

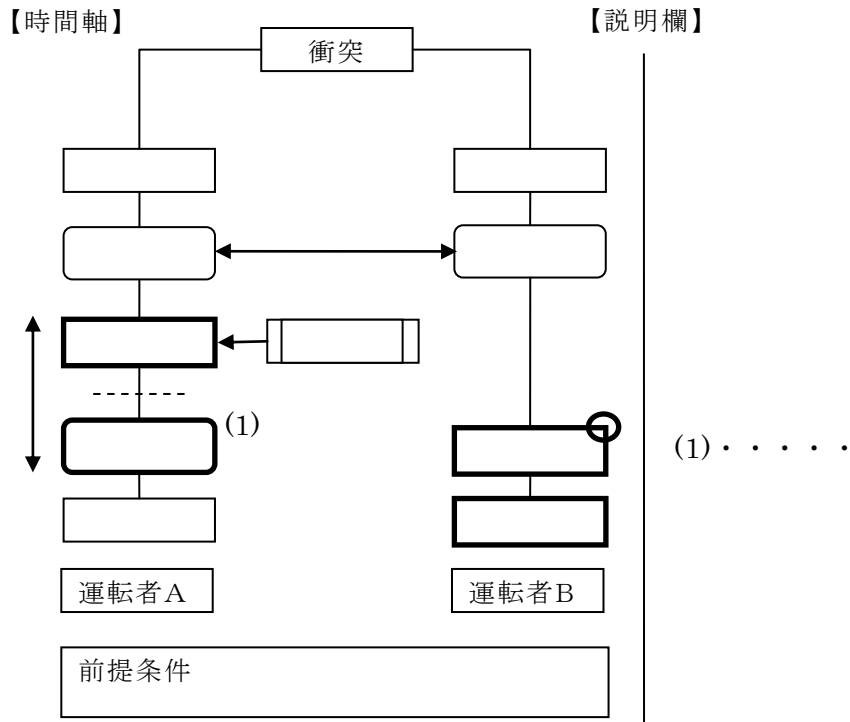


Figure 2-4 交通事故の人的要因分析に用いられた VTA (神田, 2005)

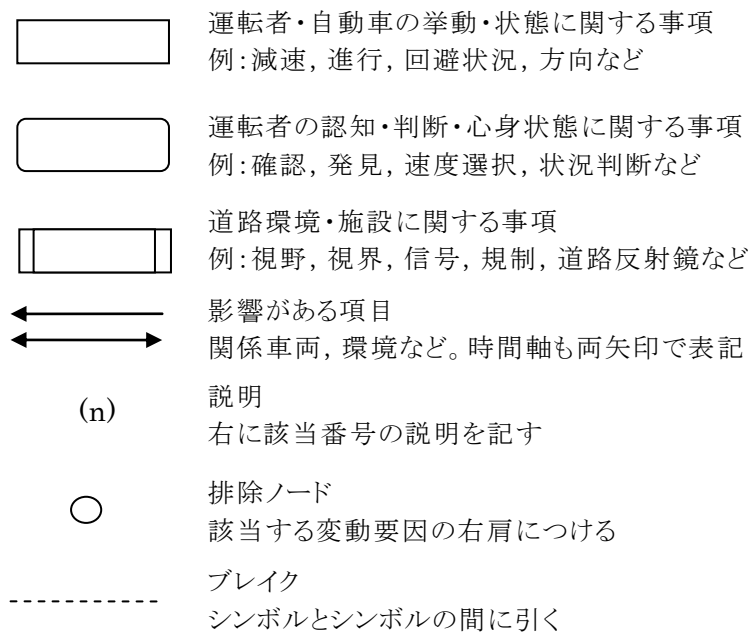


Figure 2-5 VTA に利用するシンボル (神田, 2005)

### 3) 本研究のための VTA の改訂

神田（2005）による VTA は、事故の発生経緯を明確に表現できるだけでなく、証言が事実と合致するかの判断も可能とされる。すなわち、VTA で運転者らの行動を並列に並べてみることで、証言の信用性についても検討することができる。また、ツリーは基本的に認知－判断－操作の流れで記載されることから、この流れに沿ってツリーを見ることで抜け落ちた情報、不自然な情報にも気づきやすい。そこで、神田（2005）による VTA をもとに、本研究に適合するよう VTA を改訂した（岡本，2006）。

- ① ツリー作成の対象となる情報は、裁判で一方の当事者が主張した事実関係と、裁判所が認定した事実関係とした。
- ② ツリーの軸は基本的に運転者であるが、運転者が誰か争われている事例、目撃者等証人の行動が問題になっている事例では、「同乗者」「目撃者」も軸とした。
- ③ 時間の経過だけでなく、両車の距離も両矢印で表記した。
- ④ 衝突後の両車の挙動、当事者の行動、被害状況等が証言の信用性に関わる場合があるので、それらを「事故の内容」の上に記載した。
- ⑤ 前提条件欄に関し、神田（2005）の記載事項に加え、原告・被告どちらの主張か、判決年月日等裁判に関する事項も記載した。また、年齢、性別、運転経験など運転者個人の属性に関する事項、車種を、各運転者軸の下に個別に記載した。
- ⑥ ツリー右側説明欄には、当事者・証人の証言を記載した。証言とツリー内の関連する事実には、(n)の形式で同じ番号を付し、関連を示した。同一人物が時期によって異なる証言をしている場合は、「捜査段階証言」「公判証言」等証言の時期を記述した。また、重要な証人に関しては、証人と当事者の関係等証人に関する説明を加えた。
- ⑦ 裁判で一方の当事者が主張した事実関係に基づき作成した VTA (VTA-A) に関し、事実と証言、証言相互間にチェックリスト記載の項目がみられるか検討し、該当する項目があれば Figure 2-6 のシンボルを用いて VTA-A 上に記載した。記載した各項目に [n] で番号をつけ、別紙に項目の説明を記載した。

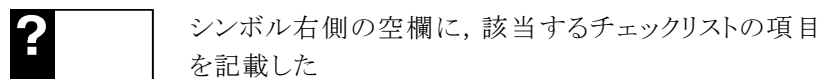


Figure 2-6 VTA-A に用いたシンボル

- ⑧ 裁判所が認定した事実に基づき作成した VTA (VTA-B) に関し、裁判所による証拠の信用性の判断について、Figure 2-7 のシンボルを用いて VTA-B 上に記載した。記載した各項目に [n] で番号をつけ、別紙に項目の説明を記載した。
- ⑨ 本研究は対策の策定を目的としないため、変動要因、排除ノード、ブレークの検討は行わなかった。






- 
 裁判所による証拠の信用性の判断のうち、チェックリスト該当項目と同じもの。シンボル右側空欄に、信用性判断の要因を記載した。
- 
 裁判所による証拠の信用性の判断のうち、チェックリスト上に該当する項目がなかったもの。シンボル右側空欄に、信用性判断の要因を記載した。
- 
 チェックリスト上は該当する項目があったが、判例は信用性判断に用いていないもの。シンボル右側空欄に、チェックリストの項目を記載した。

Figure 2-7 VTA-B に用いたシンボル

以上の改訂に基づく VTA-A, VTA-B の記述方法は Figure 2-8, Figure 2-9 による。

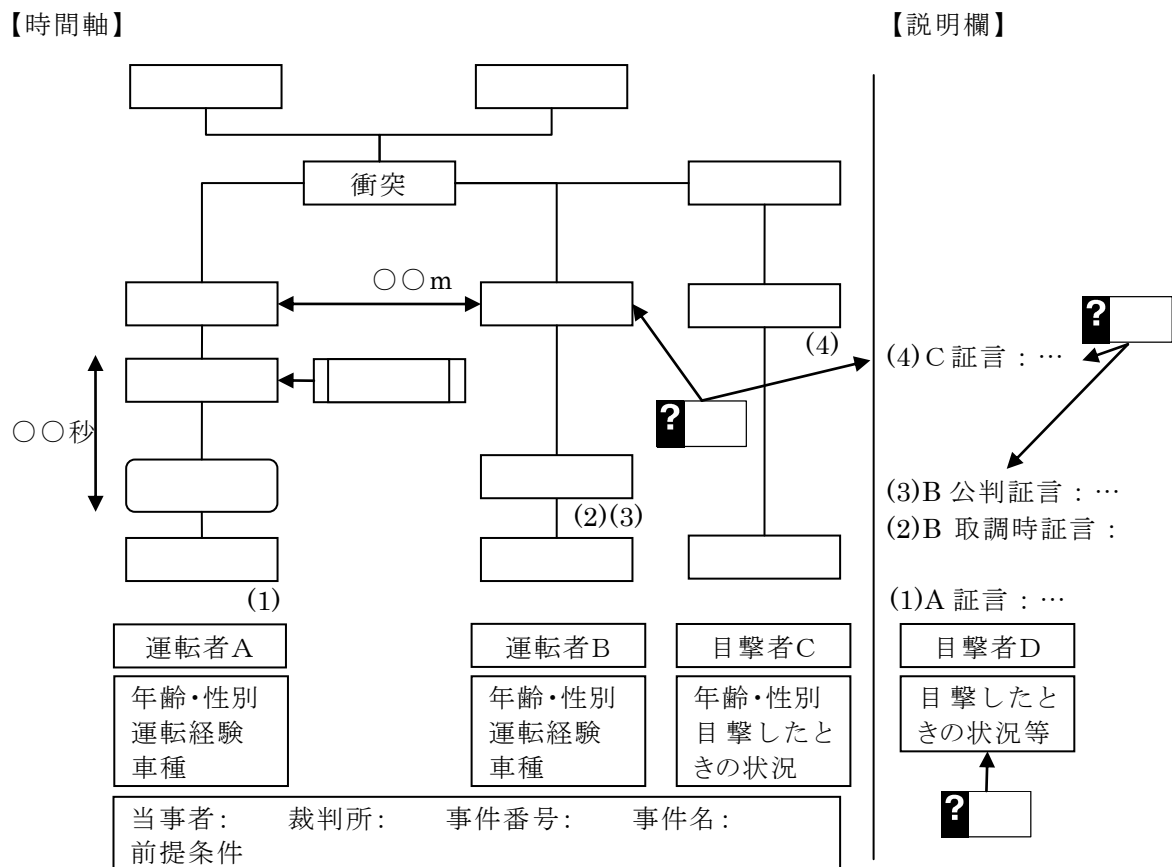


Figure 2-8 改訂に基づく VTA-A の記述方法

【時間軸】

【説明欄】

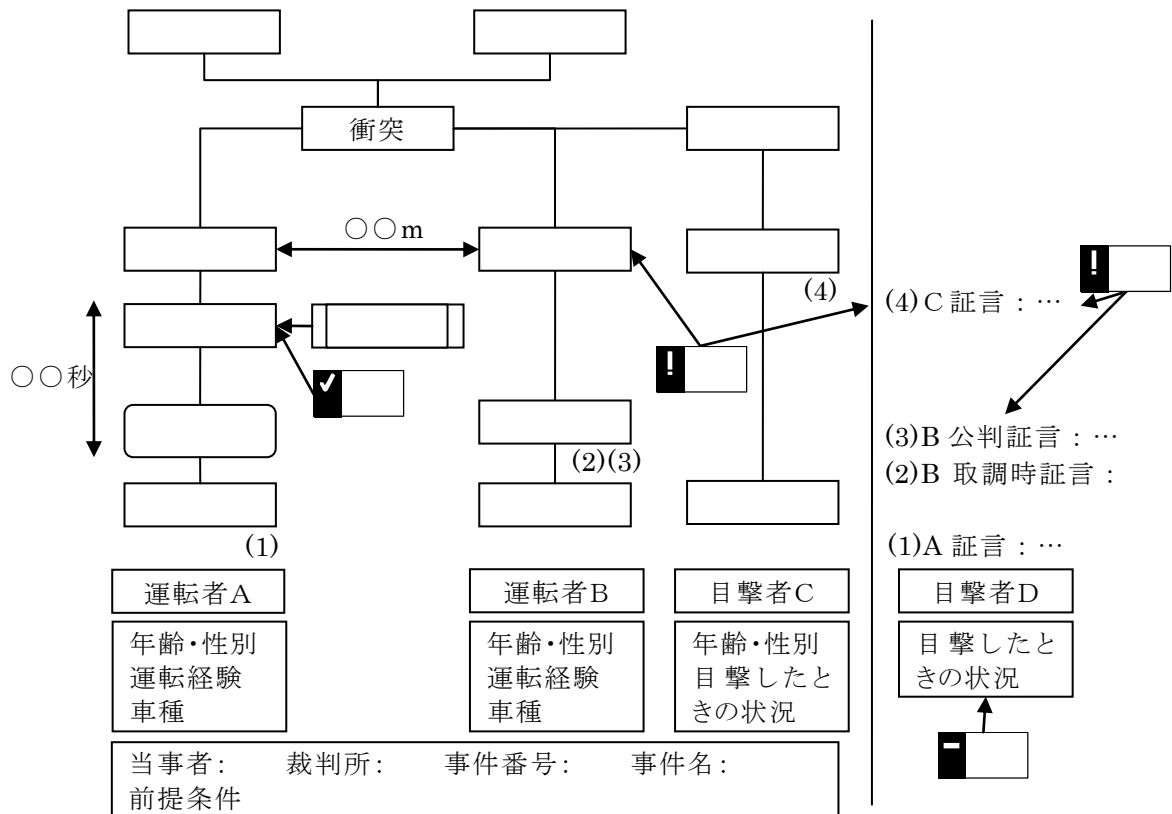


Figure 2-9 改訂に基づく VTA-B の記述方法

4) その他の手法の検討

事故を図式的に記述する方法には、VTA 以外に様々な手法がある (Table 2-4)。

これらの手法は、いずれも目的、手法、適性が異なることから、各手法について説明を加えた上、どの手法を用いると適切に検証できるか検討する。

Table 2-4 各種図式化の手法の特徴

手法	分析の目的	分析の方法
E T A	事後的	時系列的
なぜなぜ分析	事後的	要素分解的
F T A	予測的	要素分解的
特性要因図	予測的, 事後的	要素分解的
バリエーションツリー (V T A)	事後的	時系列的

① E T A (事故関連樹法)

E T A は、システムに与えられた初期事象 (引き金事象・原因) が、機械や作業工程にどのような影響を与え、それが連鎖的にどのような不具合・事故に発展するかを、各工程での成功・失敗の枝分かれで記述したものである。各事象の発生確率が分かっている場合には、最終的に得られた事故の種類と発生確率を求めることができる (Figure 2-10)。

しかし、本研究で E T A を用いるには次の問題がある。事故に至るまでの当事者の行動等を「成功」「失敗」という形で捉えるのはなじまない上、当事者が主張していない事項をも記載することになる。また、事故には複数の人関わっていることが多いが、E T A では各人の行動と相互の関連性を記述することが難しい。天候や道路状況のようにそれ自体「成功」でも「失敗」でもない事象をツリーに記述することも困難である。さらに、当事者の行動や証言の変遷を時系列的に記載するのに適さない。加えて、チェックリストによる判定結果をどのように記載するかの問題もある。

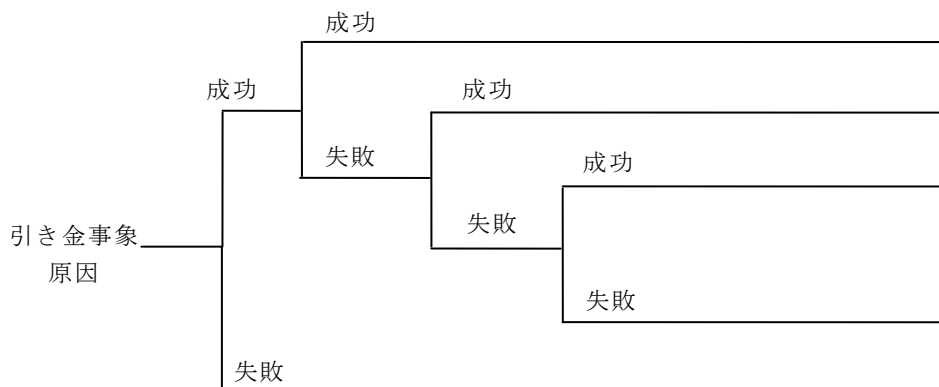


Figure 2-10 ETA の記述法

## ② なぜなぜ分析

なぜなぜ分析は、製造業等のQC活動の中から考案された手法で、事故の原因を事後的に、順序よくもれなく抽出するための手法である。この手法では、まず、ある事故が「なぜ」発生したか考えて要因を抽出し、次に、それらの要因が「なぜ」発生したかをさらに考える、ということを繰り返して、事故原因を深く追及し、最終的な原因が明らかになるまで「なぜ」を繰り返す（Figure 2-11）。

この手法は、分析を行うのに特別な知識・訓練が必要ないという長所がある。しかし、当事者の行動の流れや証言がされた時期といった時系列的な事項を記述するのが困難である。また、当事者・関係者間の人的関係など、事故に至る流れに直接関連しない情報を網羅的に記載するのが困難であり、証言の真偽判定の上で重要な情報が抜け落ちるおそれもある。さらに、チェックリストによる判定結果の記述方法にも困難が伴う。

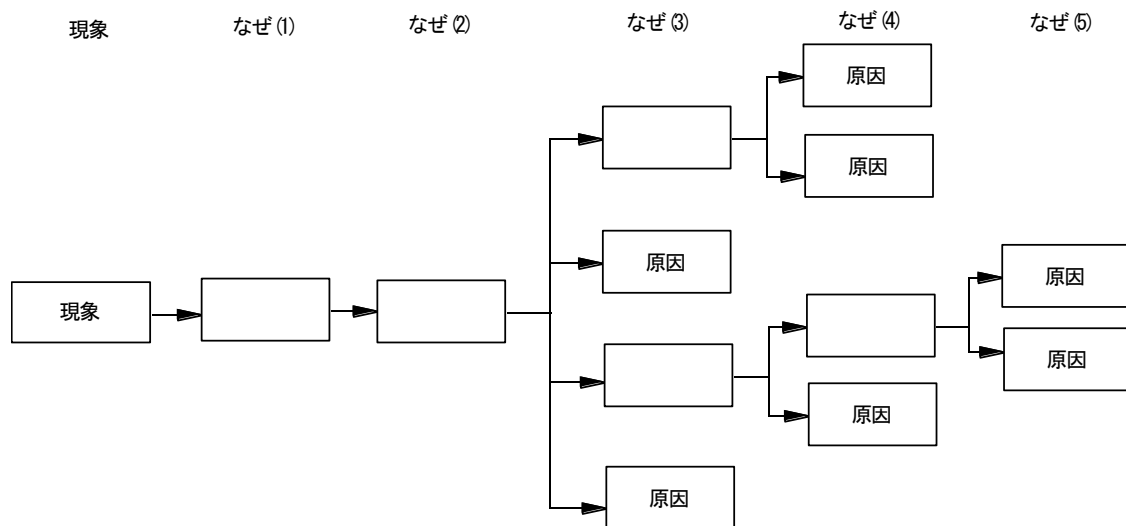


Figure 2-11 なぜなぜ分析の記法

### ③ F T A(欠陥関連樹法)

F T Aは、もともとシステムの安全性・信頼性を予測，評価するために開発された手法であるが，現在では航空，原子力など幅広い分野で，災害要因分析や対策検討など事後分析にも応用されている。この手法は，望ましくない結果(頂上事象)の原因を，論理記号を用いて演繹的に記述していき，最終的には最下層の初期事象まで分析していく手法である (Figure 2-12)。

F T Aは，分析が演繹的に進められて要因の見落としが少なく，要因の相互関係を正確に図式化できるという長所がある。しかし，F T Aでは事故に至るまでの行動等の順序やタイミングが記述しにくい。そこで，図内に時的要素を記述できるようF T Aを改訂する研究もある (林，1984)。しかし，詳細な時系列の記述は困難と思われる上，複雑な事案では記載内容が膨大になり，時系列を含めた事実関係を明快に記述することが困難と考えられる。また，証拠の内容や，証言の時期を記載する方法がみあたらないのも問題である。

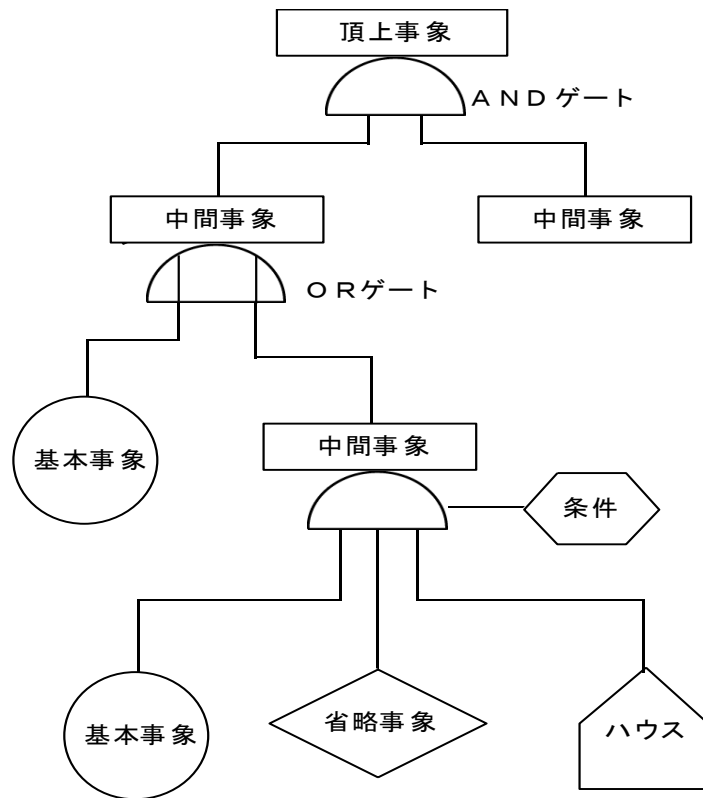


Figure 2-12 F T Aの基本的記法 (林，1984)

#### ④ 特性要因図

特性要因図もなぜなぜ分析同様、品質管理の分野でよく用いられる方法である。最終的な特性を二重線の四角で囲み、その特性に影響を及ぼした要因をいくつかの項目に大分類し、特性に至る中心線に向かって斜めの線で結ぶ。そして、その分類区分に応じてさらに詳細な原因を線で引いて結んでいく手法である。(Figure 2-13)。

この手法は、事故発生に影響を及ぼした要因を網羅的に把握するとともに、関連する項目ごとに分類できるという長所がある。しかし、特性要因図は、時系列や、複数当事者間の関係を記述するのが難しく、事故の全体像を客観的に再現するという点で困難性を有する。また、ある要因に関する証言等の証拠を、どこに位置づけるかが難しいという問題もある。

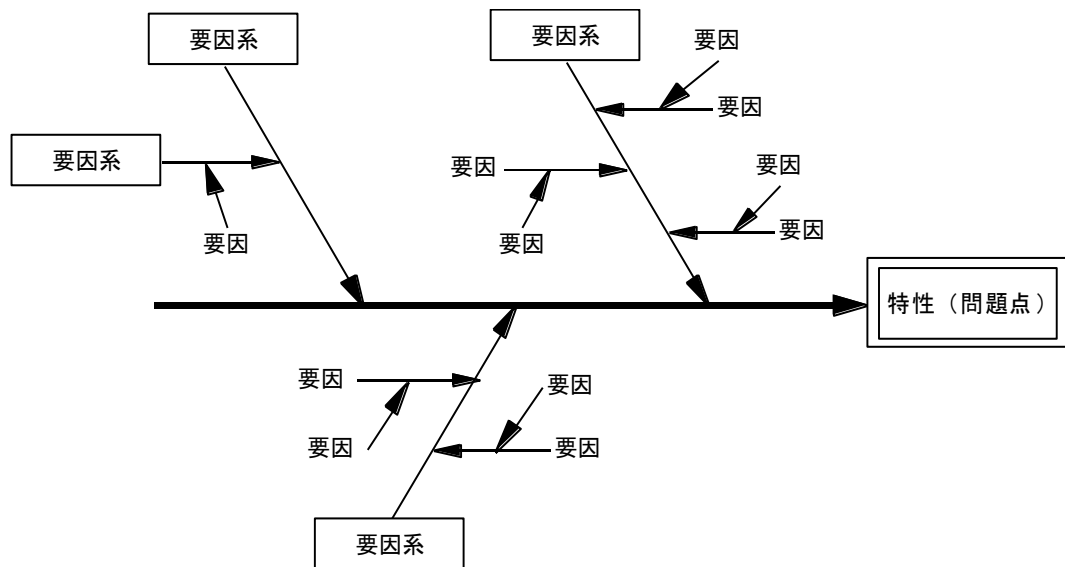


Figure 2-13 特性要因図の記法

本研究で用いる手法は、2-4-2 1)に記載した内容を客観的かつ正確に記述できること、かつ調査者によるバイアスがかりにくい手法であることが必要である。

E T A, なぜなぜ分析, F T A, 特性要因図は、いずれも時系列と当事者相互間の関係を記述しにくく、証拠およびチェックリストによる判定結果の位置づけに問題が生じる。また、E T Aは、何が「成功」で「失敗」かというイベントの定義の段階で分析者のバイアスが入るおそれがある上、天候等いずれとも定義できない情報が記述できず、検証対象から漏れるおそれがある。F T Aは、因果の流れは明確に記述できるが、中間事象を何と設定するかによって結果が大きく異なってしまうおそれがあり、この点で分析者のバイアスが入る可能性がある。

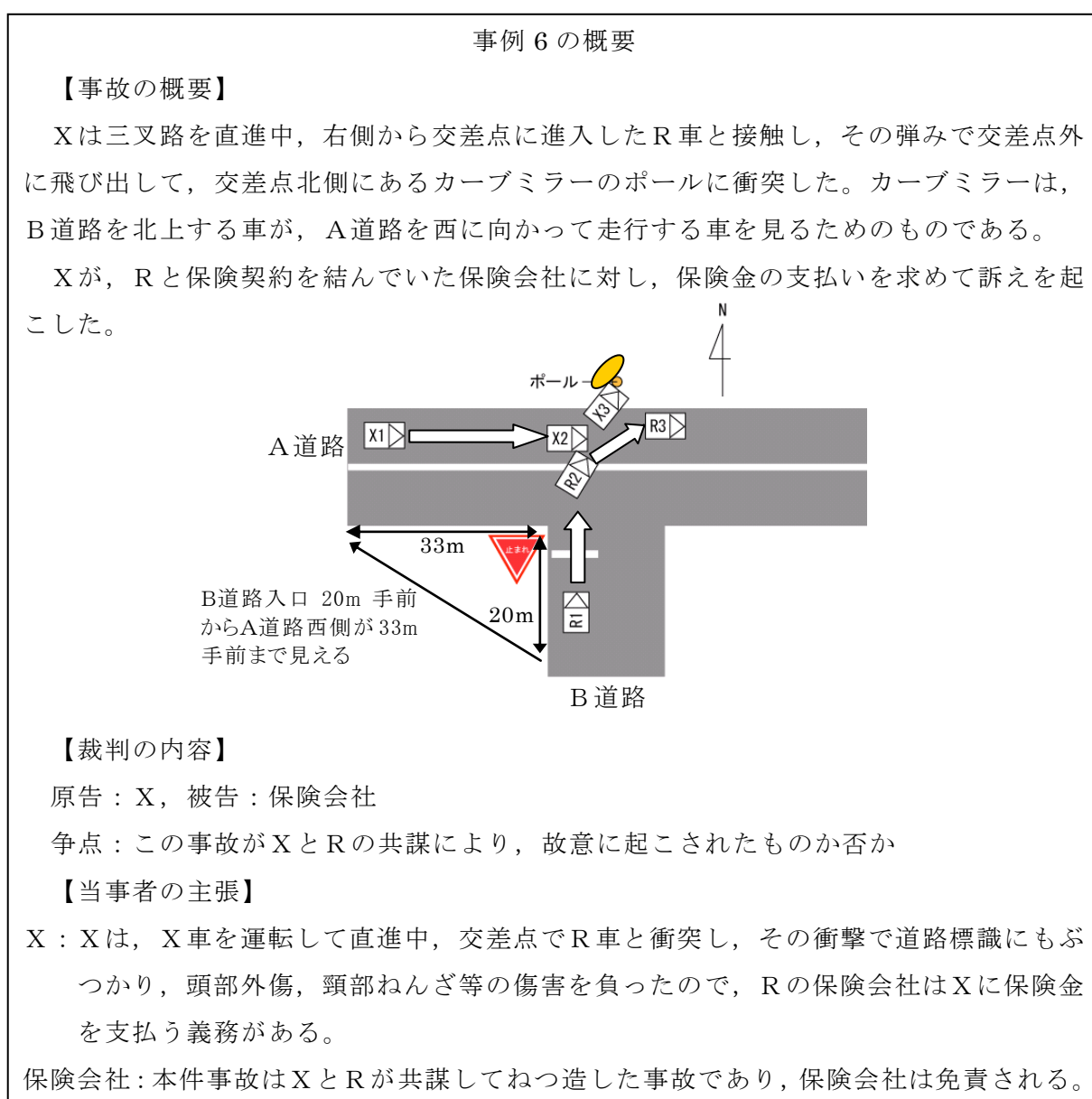
これに対し、関係者ごとに軸を設け、事実が発生した順に記述するので時系列が記述しやすく、関係者相互の関係も明確になる。さらにバリエーションツリーは事実だけを記述の対象とするため、E T A, F T Aにみられるようなバイアスも入りにくい。また、バリエーションツリーは記述方法の自由度が高いため、記述方法を適切に改訂することで、本来の機能を損なうことなく証拠やチェックリスト適用結果を記述することが可能である。一般に、交通事故の分析には、バリエーションツリーが比較的優れているといわれる（神田，2005）。

そこで、記述方法は、バリエーションツリー法によることとした。

### 2-4-3 チェックリストによる事実関係の判定

#### 1) 敗訴側の主張・証拠に基づく VTA-A の作成

判決で主張が認められなかった側の当事者が主張した事実と証拠に基づき、2-4-2 で述べた手順に従って VTA-A を作成した。次に、チェックリストに該当する項目がある箇所に Figure 2-6 のシンボルを記載し、関連する事実と証言を矢印で結んだ。事例 6 に関して作成した VTA-A は Figure 2-14 のとおりである。事例 6 では原告 X が敗訴したため、VTA-A は原告の主張に基づいて作成した。





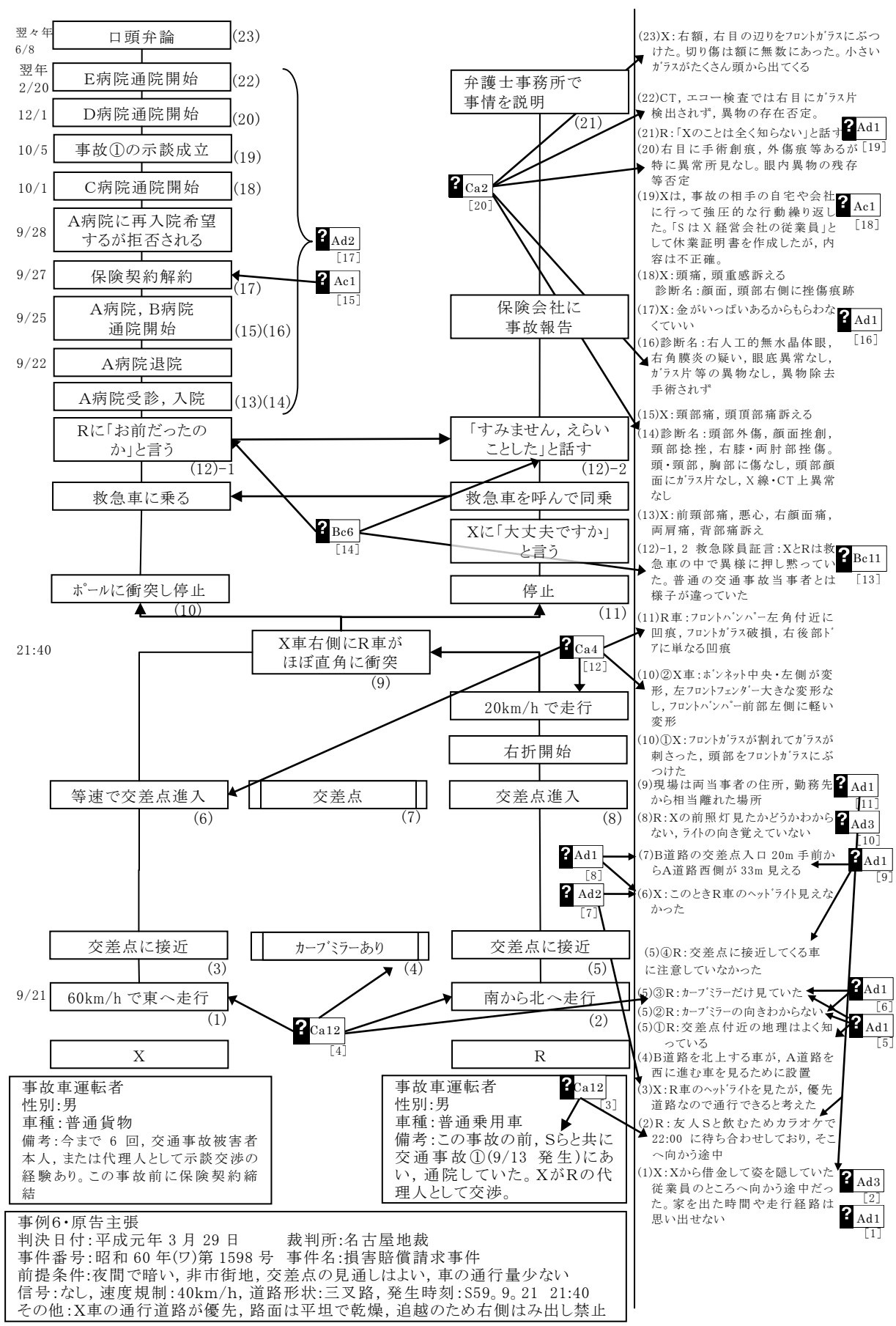


Figure 2-14 敗訴側主張・証拠に基づく VTA-A (事例 6)

2) チェックリスト該当項目の説明

各シンボルにつけた [n] に関し、該当するチェックリストの項目番号と項目名、関係する証言・行動等と具体的な内容を説明した(Table 2-5)。

Table 2-5 シンボルにつけた番号の説明 (事例 6)

シンボルの番号	チェックリスト該当の項目番号と項目名	関係する証言等	具体的内容
[1]	Ad1 当事者証言が不自然	X(1) 証言	特に理由もなく、21 時過ぎに借金の取り立てに向かったというのは不自然。
[2]	Ad3 当事者証言があいまい	X(1) 証言	自分の行動に関し、家を出た時間や走行経路が思い出せず、あいまいである。
[3]	Ca12 当事者証言と客観的状況との整合性	R(2) 証言と前提	この事故直前に別の交通事故にあつて通院中だった R の状態と、友人と飲みに行く予定だったというR(2)証言は整合しない。
[4]	Ca12 当事者証言と客観的状況との整合性	R(5) ③ 証言・(4)・走行状態	カーブミラーは、B道路を北上する車がA道路を西向きに走行する車を見るために設置されており((4))、東向きに走行する車は見えないので、カーブミラーだけ見ていたというR(5) ③証言と整合しない。
[5]	Ad1 当事者証言が不自然	R(5) ① ②証言	交差点付近の地理をよく知っているというR(5)①証言と、カーブミラーの向きがわからないというR(5)②証言は矛盾して不自然。
[6]	Ad1 当事者証言が不自然	R(5) ② ③証言	Rが、カーブミラーの向きがわからない(証言(5)②)のに、カーブミラーだけ見ていた(証言(5)③)のは、不自然。
[7]	Ad2 当事者証言が一貫性なし	X(3)(6) 証言	Xは、交差点に入る前はR車のヘッドライトを見たが、交差点進入後はそのヘッドライトが見えなかったとしており、一貫していない。
[8]	Ad1 当事者証言が不自然	X(6) 証言と(7)	交差点の構造から、Xが交差点に進入していればR車のヘッドライトが見えるはずなのに、見えないのは不自然。
[9]	Ad1 当事者証言が不自然	R(5) ④ 証言と(7)	B道路の交差点入り口からA道路西側はよく見える((7))のに、カーブミラーだけ見て交差点に接近する車に注意しなかったというR(5)④証言は不自然。
[10]	Ad3 当事者証言があいまい	R(8) 証言	交差点に進入すれば、通常、衝突寸前まで迫っていたX車のヘッドライトが見えるが、これを見たか覚えておらず、ヘッドライトの向きも覚えていない点で、R(8)証言はあいまい。
[11]	Ac1 当事者の行動が不自然	(1)(2) (9)	事故現場はX・Rの自宅、勤務先いずれからも遠く、22 時近くにそのような場所にいたということが不自然。
[12]	Ca4 当事者証言と車体の損傷との整合性	(10)② (11)	Xは60km/h、Rは20km/hで衝突したと、Xは(10)②、Rは(11)程度の損傷しかなかったという状況は整合しない。
[13]	Bc11 目撃者と当事者との関係	(12) 証言	救急隊員はX・Rと面識がなく、業務として救急車に同乗したのであり、事実と異なる証言をする可能性はまずない。

[14]	Bc6 目撃者証言と当事者証言の整合性	(12) 証言	XとRは救急車内で会話したと証言するが、救急隊員は両者が押し黙っていたと証言しており、整合しない((12)-1, 2)。
[15]	Ac1 当事者の行動が不自然	(17)	この事故で保険金が支払われるはずの保険契約を、事故後、Xは保険金をもらうことなく解約しており、不自然である。
[16]	Ad1 当事者証言が不自然	X (17) 証言	保険契約を解約した理由は、「金がいっぱいある」という不自然なものである。
[17]	Ad2 当事者証言の一貫性	(13) ~ (22)	一連の通院の中で、Xは、時間がたってから右目の異物、頭痛等の症状を次々に訴えており、負傷内容に関する証言に変遷あり。
[18]	Ac1 当事者の行動が不自然	(19)	Xは事故で負傷して通院中なのに、別の交通事故の代理人となって強圧的な要求を繰り返す等したのは不自然。
[19]	Ad1 当事者証言が不自然	R (21) 証言	Xは、この事故前に起きた交通事故でRの代理人となっており、XとRは知り合いなのに、この事故後、弁護士事務所での打合せでXを知らないというのは不自然。
[20]	Ca2 当事者証言と負傷状態の整合性	X(10) ① (23) 証言	Xは、右目をフロントガラスにぶつけてガラスが出てくると証言したが、診断上顔面や右目の異物の存在は否定された。

### 3) 主張が事実に合致しているかの判定

#### ① 個別の争点の判定

まず、当事者が主張する個別の事実関係を分類し、「具体的な争点」とした。

次に、具体的な争点について、具体的な主張内容と主張する者をまとめた。

各主張の根拠となる証拠は VTA-A 上の (n) で表される。証拠には、当事者が主張する事実が実際にあった事実と合致することを裏付けるもの（積極証拠）と合致しないことを裏付けるもの（消極証拠）があるので、Table 2-6 証拠欄の上段と下段に分けて整理した。

各証拠 (n) に関し、その信用性に影響する要素 [n] を整理した。この要素には、各証拠の信用性を強めるもの（信用性強化要素）と、信用性を否定するもの（信用性否定要素）、信用性否定要素があっても、その主張事実が実際の事実と合致すると判断できる合理的理由（合理的理由）がある。

以上を踏まえ、具体的な争点に関する主張が実際にあった事実と合致するかを判定した。判定は証拠、各要素、合理的理由の有無により、Table 2-7 の方法で行った。具体的な争点における主張に、積極証拠とその信用性強化要素がある場合、信用性否定要素があってもそれに合理的理由がある場合、消極証拠とその信用性否定要素がある場合は、事実に合致するとして結論欄に○を記載した。主張に積極証拠があっても信用性否定要素のみの場合、消極証拠とその信用性強化要素がある場合は、事実に合致しないとして×を記載した。積極証拠に信用性強化要素と同否定要素がある場合、積極証拠と消極証拠双方がある場合は、判定不能として△を記入した。

Table 2-6 主張事実の判定に関する一覧表（事例6）

具体的な争点	主張		上:積極証拠 下:消極証拠	信用性強化	信用性否定	合理的理由	判定
	主張者	主張内容					
事故現場に行った理由	X	借金の取立てのため	(1) (9)		[1][2][11]		×
	R	飲みに行くため	(2) (9)		[3][11]		×
交差点に入 入したときの 様子	X	R車見ていない	(6) (3) (7)		[7][8] [7]		×
	R	カーブミラーだけ見て 交差点に接近する車 に注意しなかった	(5)③④ (4)(7)		[4][5][6] [9]		×
		X車を見たか覚えて いない	(8)		[10]		×
衝突時の 速度	X	60km/h	(10)②		[12]		×
	R	20km/h	(11)		[12]		×
Xの負傷	X	フロントガラスに顔を ぶつけ、右目にガラス が入った	(10)① (23) (14)(16)(20) (22)		[12][17] [20]		×
その他	X・R	救急車の中で 会話した	(12)-1, 2 X・R証言		[14]		×
			(12)-1, 2 救急隊員証言	[13]			
	R	Xは知り合いではない	(21) 前提条件(XはRの 代理人)		[19]		×
X	その他主張	(17) (19)		[15][16] [18]		×	

Table 2-7 事実と合致するか否かの判断方法

証拠	要素	判断
積極証拠	信用性強化のみ	○: 事実に合致
	信用性否定のみ	×: 事実に合致しない
	信用性否定+合理的理由	○: 事実に合致
	信用性強化+信用性否定	△: 判定不能
消極証拠	信用性強化	×: 事実に合致しない
	信用性否定	○: 事実に合致
積極証拠+消極証拠		△: 判定不能

Table 2-6 の見方について、「事故現場にいた理由」という争点に関し、Xの「借金の取り立てに行く」という主張には積極証拠(1)証言がある。しかし、この証言は Table 2-5[1][2][11]の信用性否定要素と消極証拠(9)の状況があり、信用できないと判定される。Rの「飲みに行く」という証言には積極証拠(2)証言があるが、Table 2-5[3][11]の信用性否定要素と消極証拠(9)があり、信用できない。このため、本争点に関するX Rの主張は、いずれも事実と合致しない。

争点「交差点に進入したときの様子」に関し、Xの「R車を見ていない」主張には積極証拠(6)証言があるが、Table 2-5[7][8]の信用性否定要素がある。消極証拠は(3)証言と(7)状況があり、(3)証言には信用性否定要素[7]があるものの、(7)状況の否定要素はない。Rの「カーブミラーだけ見て交差点に接近する車に注意しなかった」主張は、積極証拠(5)③④証言があるが Table 2-5[4]～[6][9]の信用性否定要素があり、また消極証拠(4)(7)があるため信用できない。「X車を見たか覚えていない」主張は、積極証拠(8)証言はあるが、信用性否定要素[10]があるため信用できない。このため、本争点のX Rの主張も事実と合致しない。

争点「衝突時の速度」に関し、Xの「60km/h」主張は、信用性否定要素[12]と消極的証拠(10)②があり、信用できない。R「20km/h」主張も、信用性否定要素[12]と消極的証拠(11)があり、信用できない。このため、本争点のX Rの主張も事実と合致しない。

争点「Xの負傷」に関し、Xの「フロントガラスに顔をぶつけ、右目にガラスが入った」主張は、積極的証拠(10)①、(23)があるが、信用性否定要素[12][17][20]があり、消極証拠(13)(22)もあるため、信用できない。このため、本争点のX Rの主張も事実と合致しない。

その他の主張に関し、X Rの「救急車の中で会話した」主張は、積極証拠(12)-1, 2のX R証言があるが、信用性否定要素[14]があり、消極証拠(12)-1, 2救急隊員証言には信用性強化要素[13]があることから、事実と合致しない。

Rの「Xは知り合いでない」主張は、積極証拠(21)証言はあるが、信用性否定要素[19]があり、消極証拠となる前提条件（以前の交通事故でXがRの代理人となった）もあることから、事実と合致しない。

Xのその他の主張に関し、保険解約の理由「金がいっぱいある」について、積極証拠(17)はあるが信用性否定要素[15][16]がある。また、けがをしているはずなのにもかかわらず、以前の事故の相手に高圧的な要求をする点、全体に証言の信用性を低下させる[18]。このため、その他の主張も事実と合致しない。

## ② 総合的な判定

最後に、具体的な争点に関する判定を総合し、

- a)一方の当事者の主張の判定がいずれも×であれば、全体として事実と合致しない
- b)一方の当事者の主張に関し、一部に△×があっても、その他の争点で○があれば、全体

として事実と合致する

c)一方の当事者の判定が△だけの場合，もう一方の当事者の主張が全て×であれば，前者の主張が事実と合致する

d)両方の判定に○，△，×がある場合，○△の多い方，または×のない方の主張が事実と合致する

として，全体的な判定を行った。

事例 6 では，具体的な争点全般に関して，X・Rいずれの主張も事実と合致しない。このため，全体的にもXの主張は事実と合致せず，この事故はX・Rが共謀して起こしたねつ造事故と判定した。

#### 2-4-4 判決の判断方法の明確化

##### 1) 判決が認定した事実・証拠に基づく VTA-B の作成

次に，裁判所が認定した事実に基づき VTA (VTA-B) を作成した。ツリーの中は裁判所が認定した事実を記載し，ツリー中のシンボルに (n) で番号をつけ，その事実に関して両方の当事者が提出した証拠を右側欄外に記載した。その上で裁判所の証拠の信用性の判断要素を Figure 2-7 のシンボルを用いて VTA-B 上に記載し，記載した各シンボルに [n] で番号をつけた（事例 6 の例に関し Figure 2-15）。その後 [n] の内容に説明を加えた。

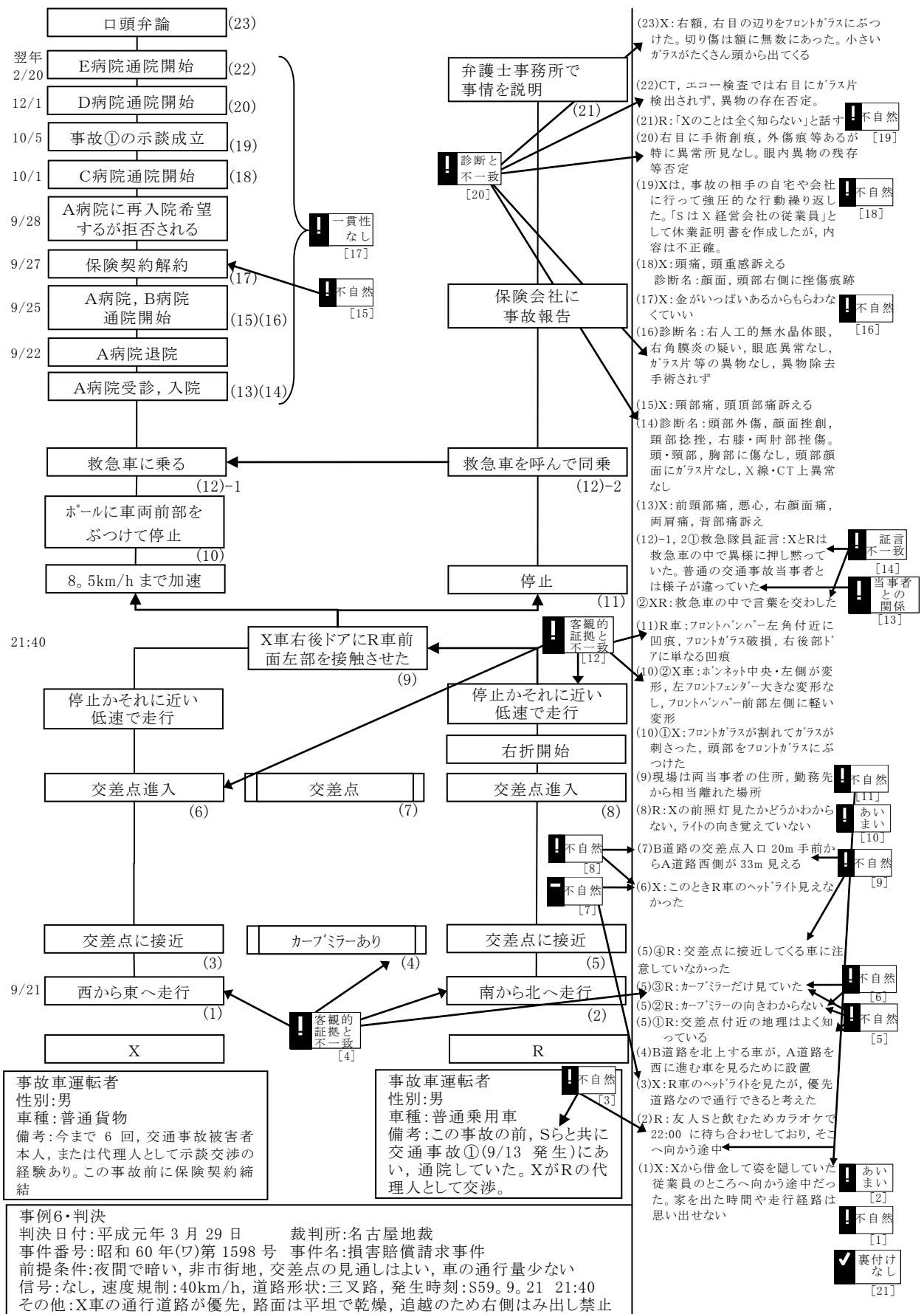


Figure 2-15 判決の判断結果の記載例・事例6



## 2) 判決が判断に用いた要素の説明

判決が判断に用いた要素のうち，[1]～[6]，[8]～[20]は，チェックリスト該当項目の説明（Table 2-5）で述べた内容と同様である。

[7]は，チェックリストでは該当する項目があったが，判決は判断に用いなかった。

[21]はチェックリストに項目がなく，判決だけが判断に用いた要素で，貸付金債権や従業員の存在は比較的容易に証明できるのにこれができないのは不自然とした。

## 3) 判決による事実認定

まず，判決が，事実か否かを判断した個別の事項を「具体的な争点」とした。

次に，具体的な争点について，当事者が主張した内容をまとめた。

そして，主張内容ごとに証拠を積極証拠，消極証拠に分けて整理した。

各証拠に関し，判決が判断に用いた要素[n]を整理した。この要素の種類は，2-4-2 3)で述べたとおりである。その上で，判決が具体的な争点に関して出した判断を一覧表にまとめた（Table 2-8）。判断欄は，判決が実際にあった事実に合致すると認めた場合は○，認めなかった場合は×，真偽不明と判断したものには△を記載した。

事例6で判決は，どの争点でもXとRの主張は事実ではなく，事故はXらによって故意に起こされたもので，全体としてX・Rの主張は認められないと判断した。

Table 2-8 判決結果一覧表の記載例（事例6）

具体的な争点	主張		上:積極証拠 下:消極証拠	信用性強化	信用性否定	合理的理由	判定
	主張者	主張内容					
事故現場に行った理由	X	借金の取立てのため	(1) (9)		[1][2][11] [21]		×
	R	飲みに行くため	(2) (9)		[3][11]		×
交差点に入 入したときの 様子	X	R車見ていない	(6)		[8]		×
	R	カーブミラーだけ見て 交差点に接近する車 に注意しなかった	(5)③④ (4)		[4][5][6] [9]		×
		X車を見たか覚えて いない	(8)		[10]		×
衝突時の 速度	X	60km/h	(10)②		[12]		×
	R	20km/h	(11)		[12]		×
Xの負傷	X	フロントガラスに顔を ぶつけ，右目にガラス が入った	(10)①(23) (14)(16)(20) (22)		[17][20]		×
その他	X・R	救急車の中で 会話した	(12)-1, 2 X・R証言		[14]		×
			(12)-1, 2 救急隊員証言	[13]			
	R	Xは知り合いではない	(21) 前提条件(XはRの 代理人)		[19]		×
X	主張全般	(17) (19)		[15][16] [18]		×	

## 2-4-5 チェックリストの有効性

### 1) チェックリストにより抽出できた要素

チェックリストにより抽出できた要素，および，判決が判断に用いた要素は，Table 2-9のとおりである。

Table 2-9 要因抽出結果

判例が指摘した要因総数	157
チェックリスト適用結果	136
判例が指摘した要因中，チェックリストで抽出できた要因	128

チェックリストの適用により，判例が指摘した要因のうち，82%の要因を抽出することができた。判決が指摘していて，チェックリストで抽出できなかった要因は29件，チェックリストで抽出したが判決が指摘していない要因は8件である。抽出できた要因別に見ると，事故当事者の証言に関するものが計63件で最も多く，目撃者の証言に関するものが27件，物証との関係が22件であった。

### 2) チェックリストによる判定と判決の判断の比較

チェックリスト適用により導いた結論と判決を比較すると，全10事例中9事例で全体的な結論が一致した。個別の争点では，事例9以外で，半数以上の争点における結論が一致した。一致しない争点でも，全く逆の結論ではなく，チェックリスト適用の結果真偽不明だが，判決はいずれかの結論を出している例が多かった。一致しなかった理由としては，判決がチェックリストに入っていない項目を用いて判断をした例が多かった（Table 2-10）。

Table 2-10 チェックリスト適用結果と判決の比較

事例	全体の結論	個別の争点で判決と一致した数(一致した数/争点数)	一致しなかった理由
1	一致	16個/18個	チェックリストにない項目で判断(判決)
2	一致	4個/8個	チェックリストにない項目で判断(判決) 信用性判断から1つの争点を排除(判決)
3	一致	7個/12個	チェックリストにない項目で判断(判決) 鑑定結果の利用(判決)
4	一致	7個/12個	鑑定結果の利用(判決)
5	一致	12個/16個	鑑定結果の利用(判決)
6	一致	13個/13個	—
7	一致	4個/8個	信用性強化要因と否定要因両方があっても、信用性を認定(判決)
8	ほぼ一致	6個/12個	要因があっても真偽不明と判断(判決) 争点が事実関係より責任割合に重点あり
9	異なる	4個/9個	チェックリストにない項目で判断(判決)
10	一致	6個/9個	チェックリストにない項目で判断(判決)

#### 2-4-6 チェックリストで抽出できなかった要因とチェックリストの改訂

チェックリストの適用により抽出できなかった要因を Table 2-11 に示す。なお、抽出できなかった総要因数より数が減っているのは、重複する要因があったためである。

以上の要素をふまえ、チェックリストを改訂した (Table 2-12)。

Table 2-11 チェックリストで抽出できなかった要因

項目	内容
1. 証言の際の言動	証言をするときにとった証人の行動が自然か、不自然だったか。
2. 行動の時期	当事者が、事故に関する一連の経過の中でいつその行動をしたか。
3. 自分に不利な事実を認めることに対する当事者の心理的影響	
4. 事故をめぐる紛争の経過の当事者への影響	信用性を否定する証言・行動をした場合の合理的理由に関する要因である。事故に不利益な事実を自白する場合、法律上の責任を負うなどの不利益が生じ、その重圧から信用性を欠くとみられる行動をとることはありうる。他方、従前のチェックリストでは、合理的理由という項目自体はあるものの、具体的な内容がわかりにくかった。そこで、改訂版では、合理的理由に関する要因で独立した項目を作り、その具体例として記載することとした。
5. 目撃者以外の証言者がした証言との一致	これは、B c 7 の一場合ではある。しかし、B c 7 では証言のうち、目撃内容自体の一致・不一致を問題としているのに対し、これは目撃者以外の専門知識を有する証人の証言相互の齟齬が問題となっている場合である。そこで、B c 7 を本来想定していたように狭く捉えないように、B c 7 の項目を目撃内容に関するものと、それ以外のものに分割した。
6. 当事者・証人と事故の関係者との関係	チェックリストでは、当事者と目撃者との関係しか問題にしていなかった。しかし、当事者・目撃者ではないが、一方当事者と同じ組織に属するなどの利害関係を持ち、そちらに有利に行動する可能性がある関係者が存在する。そこで、そのような関係者の影響も考慮できるよう、B の項目を目撃者に限定せず、目撃者等証人とした。
7. 当事者証言相互の関連性	同一当事者による複数の証言で、相互に矛盾するものでない場合に、特に信用性を否定する要因もないのに、一方は信用できる、もう一方は信用できないと判断することは不自然である。そこで、この場合を想定し、A d 内に、「信用できる当事者の証言か否か」という項目を新たに設けた。
8. 事故関係者の行動の不自然生	6 で述べた利害関係を有する人間については、証言だけでなく行動内容にも注意する必要がある。そこで、B の中に、「証人の行動の不自然性」という項目を設けた。
9. 証拠が出てきた経緯に疑義があるか	それ自体は信用できる証拠でも、その証拠がでてきた経緯に不自然な行為が介在する場合、信用性を否定する。
10. 記憶喚起の状況	10～12 はいずれも合理的理由に関する要因であり、独立の項目の具体例とした。
11. 再現する場面の特殊性	
12. 目撃位置・時間、証言時期と記憶の関係	
13. 経験の影響	結果的にはA a 3 に分類される事項であるが、一見して明らかではなく、ある事実を前提としてみると、経験不足が影響したと解釈できる場合がある。そこで、当該箇所の具体例として記述した。
14. 天候の影響	降雨により路面が濡れて滑り易くなった場合。
15. 裏付けの有無	合理的理由に関する要因であり、独立の項目とした。
16. 目撃時間	B c 2 に分類される事項である。証言で直接触れていないが、当事者間で争いのない事実関係からすれば、目撃時間は短いと考えられる、よって、対象をよく目撃していない、という2段階の構造を持つ要因であり、見落とされ易い。ここでは、目撃時間が短いと評価される場合の具体例を、チェックリスト内に追加した。
17. 転倒位置と走行速度の関係	

18. 速度とはねられ方の関係	
19. 争点に関連する事項と争点との関係	証人が、争点となる対象に関し直接触れてはいないが、それと関連する証言が争点の判断に影響力を持つ場合で、Beの中の一類型とした。
20. 直前の行動との関係	当事者が、争点となった事項の直前までとっていた行動に関し、通常人であれば当該行動をとるか否かという観点から判断される。Ac当事者の行動の一類型とした。
21. 証人に対する事故の影響	同乗者など事故当事者でなくても、負傷の影響等で証言の信用性が左右される場合。
22. 証言をするに至った経緯	証人が証言を行った前後の状況からみて、例えば虚偽の事実を述べることで、自分の利益やつじつま合わせ等考える余地があったかどうか。

Table 2-12 チェックリスト改訂版

信用性に影響を及ぼす要因	証拠評価で着目したポイント	具体的内容		
A 人証・当事者	a 当事者の能力	1 事故前の精神身体状態	病気、飲酒等による影響の有無 ● 記憶力・証言力に影響ある場合→信用性低下	
		2 事故による負傷の影響	負傷の部位・程度 ● 頭部中心に記憶力・証言力に影響ある場合→信用性低下	
		3 運転技術・経験	■技術・経験の程度と証言内容が矛盾しないかで信用性判断	
	b 知識	1 事故現場に関するもの ■ 知識の有無と証言内容が矛盾しないかで判断。 ● 知識があれば知っていて当然の状況を知らない ● 知らないはずのことを知っている	信用性低下	
	c 行動	1 当事者の主張内容に照らして自然か ○ 主張と行動が一致あるいは自然 →信用性高める ● 主張と行動が不一致あるいは不自然→信用性低い		
		2 行動時期 ○ 自分が犯人であることを認めたのが事故の直後→信用性高い		
		3 直前行動との関係 ● 当事者の事故直前の行動からみて、事故当時の行動をとることが不自然 →信用性低い		
		4 証言に至る経緯 ○ 証言に至る経緯に不自然な行動がない→信用性高い ● 証言までにためらう、迷う→信用性低い		
	d 証言内容	1 自然・不自然	○ 自然→信用性高い	
			● 不自然 →信用性低下	自分に有利な記憶だけ残る 当事者の主張する内容が、当該状況下において通常とらない行動である 認識と当事者等の位置関係が不自然
		2 一貫性	○ あり→信用性高い	
			なし	●自己に有利に変遷→信用性低い ○自己に不利に変遷→信用性高い
		3 具体性	○ あり→信用性高い ● なし→信用性低い	
4 視認可能性		当事者相互の位置関係 ○ いた場所、距離、障害物の有無から考えて、よく見える →信用性高い ● 距離が遠い、障害物がある等視界を妨げる要素あり →信用性低い		
		道路状況 ●見通しの悪い道路で視野が遮られる→信用性低い		
5	○自己に不利益な証言→信用性高い			
6 証言の時期	○ 事故直後→信用性高い			
	● 時間が経過した後→信用性低い			
7 当事者証言相互の一致	○ 同じ当事者の複数の証言が矛盾せず、1つの証言は信用性高い →原則、他の証言も信用できる			
8	○信用できる当事者の証言→信用性高い			
e 合理的理由	自白や紛争経過に対する当事者の心理的影響 ○ 自白があいまい、一貫性を欠いても、自白による自分や家族の影響を想像して迷うことは自然→合理的理由あり ○ 誤った事実に基づいて裁判等の手続きが長期間進行した場合、自白はさらにためらう→あいまい、一貫性なくても合理的理由あり			
	真剣に記憶を喚起した場合の記憶 ○ 事故直後は興奮状態で記憶があいまい、その後落ち着いて真剣に記憶を喚起した場合→時間経過後の記憶の方が明確でも、合理的理由あり			

	再現した場面の特殊性 ○ 鏡に映った場面を思い出して証言する場合に左右の取り違えをするように、状況の特殊性に応じた記憶の誤り→合理性あり		
	裏づけの有無 ● 当事者の主張のうち、容易に証明できる事項(貸付金や従業員の有無等)の証明ができない→信用性なし		
	事故による影響 ○ 事故直後は、ショックのためあいまいな証言であっても合理的理由あり		
	○ 通常、注意を払うことを期待できる対象ではない(中心的な出来事以外) →あいまいでも合理的理由あり		
B 人証・ 目撃者等証人	a 有無		
	b 目撃者の存在を裏付ける証言		
	c 証人の行動の不自然さ	○ 証言内容に照らして自然→信用性高い ● 不自然→信用性低い	
	d 証人の能力	事故の影響 ● 記憶力・証言力に影響ある場合→信用性低下	
	e 目撃証言	1 目撃時刻 ○ 昼間で明るい→信用性高い ● 夕方、夜間、夜明けなど視認困難な時刻→信用性低い	
		2 目撃した時間の長さ	○ 比較的長い時間目撃→信用性高い ● 相手に気づいてから衝突するまで等一瞬の出来事→信用性低下
		3 目撃位置	○ 事故現場に近い、又は見え易い →信用性高い ● 事故現場から遠い、又は見えにくい→信用性低い
		4 目撃証言を行った時期	○ 事故直後 →信用性高い ● 長時間経過後→信用性低い
		5 目撃者として名乗り出た時期	○ 事故直後 →信用性高い ● 長時間経過後→信用性低下
		6 目撃者証言と当事者証言との一致	○ 一致→原則信用性高い ● 一致するはずがないもの(例、ある出来事の記憶をなくしたと証言を始めた時期)が一致→信用性低い ● 一致する証言の内容が不自然→信用性低い ● 不一致→信用性低い
		7 目撃証言相互の一致	目撃内容に関するもの ○ 一致→信用性高い 目撃内容以外に関するもの
		8 自然か不自然か	○ 自然→信用性高い ● 不自然→信用性低い ○ 不自然になる合理的理由あり→信用性あり
		9 一貫性の有無	○ 一貫性あり→信用性高い ● 一貫性なし→信用性低い ○ 変遷する合理的理由あり→信用性あり
		10 具体性	○ あり→信用性高い ● なし→信用性低い ○ 具体性がないことの合理的理由あり→信用性あり
		11 目撃者と事故当事者との関係	面識の有無 ○なし→虚偽の可能性低い ●あり→信用性に疑い 親族か他人か ○他人→虚偽の可能性低い ●親族→信用性に疑い 利害関係の有無 ○なし→虚偽の可能性低い ●あり→信用性に疑い 金品授受の有無 ●あり→信用性に疑い ● その他何らかの人的関係あり→信用性に疑い
		12 虚偽の証言をする動	● 被告人への私怨等の感情あり→信用性に疑い



		機の有無	● 家族, 友人, 同僚→信用性に疑い
		13 証言の経緯	○ 病院搬送直後, 医師の質問に答えてされた証言のように, 作為が入る余地がない場合→信用性あり
		14 目撃位置・時間, 証言時期と記憶との関係	○ 比較的遠くから短時間目撃しただけの当事者が時間をおいて証言する場合→あいまいでも合理的理由あり
C 物証	a 当事者・証人証言との整合性  ● 整合性がなければ信用性低い	1 事故当時現示していた信号表示, 信号サイクルとの関係	
		2 当事者証言と負傷状態の関係	
		3 目撃証言と負傷状態との関係	
		4 車体の損傷との関係	
		5 事故車の形状との関係	
		6 タイヤ痕・スリップ痕との関係	
		7 道路形状と相手の見え方等の関係	
		8 力の働いた方向の関係	
		9 身体・車両等の構造との関係	
		10 速度と道路形状の関係	
		11 道路構造等と当事者らの挙動との関係	
		12 前提となる事項に疑義がある場合 (例, 信号の内蔵時計が事故発生時に何時を指していたかが争われる紛争で, 事故後に時計が操作され, 正確な時計の状態がわからなくなった)	
		13 天候の影響	
		14 転倒位置と速度との関係	
		15 はねられ方と速度との関係	
			16 その他
	b ● その他客観的状況の不自然さ→信用性低い		
D 書証	a 書面	1 作成者	信用性の判断に大きな影響を与える事項。十分な検討が必要。
		2 作成日時	● 作成者・作成日時と内容が矛盾→信用性低い
		3 内容	● 内容に矛盾, 訂正・修正の痕あり→信用性低い 等
	b 写真	1 撮影者	信用性の判断に大きな影響を与える事項。
		2 撮影日時	※撮影者と当事者との関係, 撮影日時と天候等環境の整合性,
		3 撮影対象	撮影場所等に注意が必要。
	c 物的証拠の信用性を左右する要因	1 陳述書の聴取対象者	当事者との関係 ○ 利害関係, 親族関係なし→信用性高い ● 人的関係あり→信用性に疑いあり
		2 当該証拠が出てきた時期	○ 事故直後→信用性高い ● 紛争発生後→信用性に疑いあり
		3 作成時期	○ 事故の直後→信用性高い ● 紛争発生の前→信用性に疑いあり
		4 作成経緯 ● 紛争開始後, 当事者から依頼を受けて, 私人が有償で一方当事者に有利な内容の書類を作成→信用性に疑いあり	
5 対立当事者の提出した証拠		○ 対立当事者が出した証拠によっても, 自分の主張内容と同じ結論が出る→信用性高い	

## 2-5 まとめと課題

チェックリストの適用により、検討対象判例 10 例中、9 例について判例とほぼ同じ結論を導くことができ、また、判決が考慮した信用性判断要因の約 8 割をチェックリストにより抽出することができた。このため、本チェックリストは、判断基準として有効に機能したといえる。

本チェックリストは結果的に、Undeutsch (1967) や渡部 (2001) があげた信用性判断要素をほぼ網羅し具体化するとともに、予測的アプローチで指摘された虚偽の証言がされやすい条件も盛り込んだ。

また、本研究ではV T Aをチェックリストの有効性判断の手段として用いたが、チェックリストとV T Aを合わせて用いることで、より精度の高い真偽判定が可能になると考えられる。すなわち、事実関係に争いがある場合、まずV T Aを用いて各当事者の主張する事実と証拠を整理し、そこにチェックリストを適用して証言の信用性を判定し、最終的にいずれの主張が実際にあった事実と合致するかを判定することが可能となると思われる。特に、渡部 (2001) は証言の変遷を時系列的に整理することを必要としているが、V T Aの活用により効果的かつ効率的に行うことが可能となるであろう。このように、本チェックリストを用いることで、従来の研究で明らかになった証言の真偽の判断要素を網羅的に検討し、V T Aと合わせて活用することにより、体系的効率的に真偽の判定を行えるようになったと思われる。特に、一方の当事者が死亡した場合、生存している当事者の証言のみに基づいて事実が構成されるという問題があるが、調査の段階で客観的状況やタイヤ痕等の物証と証言をもれなく照らし合わせることで、ある程度事実関係の正確性は担保されると思われる。

さらに、本チェックリストの活用法として、事実関係を調査する段階で、入手した情報をチェックリストと照らし合わせることで聞き漏らしなど情報の抜け落ちを防止することもできると考えられる。

しかし、本チェックリストには次の課題がある。

まず、各要因の重み付けができていないことである。現状では、どちらの当事者の証言にも積極証拠と消極証拠があり、それぞれに信用性を強化する要因と否定する要因がある場合、真偽の判断をすることができない。しかし、現実にこのような場面は生じうるため、各要因の重み付けに関する判断を抽出し、これを判定する基準も作成する必要がある。

次に、要因の抜け落ちである。チェックリストでは抽出できなかった要因のために、結論が判例と異なった事例が 1 件ある。これは、チェックリスト作成の対象判例が少なく、リストに載せた要因の種類が十分でなかったためと考えられる。このため、より多くの判例を検討して判断要素を充実させ、リストを改訂する必要がある。

第三に、本チェックリストは証言の真偽と事実関係は判定できるが、判定した事実関係

に基づいて過失の程度（過失割合）をどう評価するかということは別の問題である。なお、過失割合については次章以降で取り上げる。

第四に、今回の検証では、検証対象が敗訴した方の主張ということが分かっており、分析者にその旨のバイアスがかかっているおそれがある。この問題はV T Aを行うことで客観性は担保できると思われるが、複数人で検証を行い、一致度を測ることで客観性を確認することが必要であろう。

第五に、今回は書証、物証や鑑定は主な対象としなかったが、これらも事実関係の確定に重要な意味を持つので、この信用性、重要性も判定できるようにするのが今後の課題である。

## 第3章 過失割合判断における認定基準と大学生の責任判断との相違

### 3-1 本章の目的

事実関係が確定すると、それに基づいて責任の判断が行われ損害賠償額が決まる。その際両当事者の過失が斟酌され、過失相殺が行われる。過失相殺に関しては裁判官が作成した基準がある。この基準と一般人の責任判断の差が大きければ、基準は紛争解決の基準として機能せず、裁判自体、紛争解決手段としての信頼を失うおそれがある。しかし、基準と一般人の判断の相違について研究したものはみあたらない。

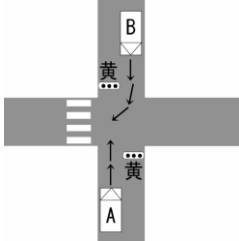
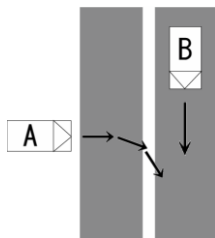
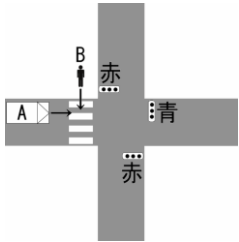
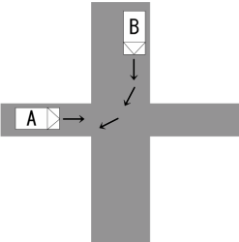
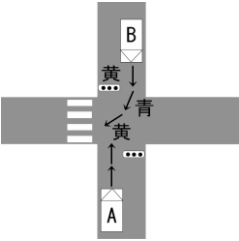
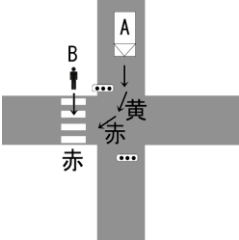
そこで、第3章は、一般人の過失割合の判断と基準を、幅広い事例を用いて比較することにより、判断と基準にどのような差が生じるのかを一般的に検討した。

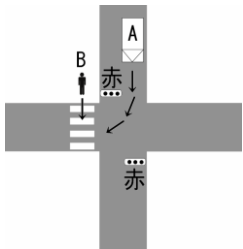
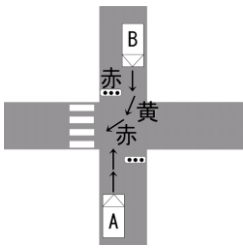
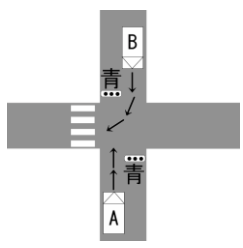
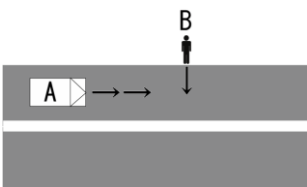
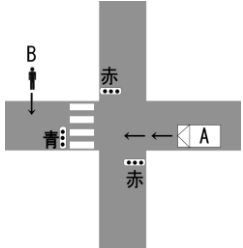
### 3-2 調査方法

#### 3-2-1 調査対象事例

評価の対象となる事例は、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、多様な事故類型で、認定基準と大学生の判断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（信号の有無及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（Table 3-1）。

Table 3-1 選出事例一覧

事例	事例の概要	概要図
1	<p>交差点で、黄信号で直進中の車両A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。</p>	
2	<p>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。</p>	
3	<p>交差点で、青信号を直進中の車両Aと、赤信号を横断中の歩行者Bが衝突した。</p>	
4	<p>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。</p>	
5	<p>交差点で、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。</p>	
6	<p>交差点で、黄信号で進入し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。</p>	

7	<p>交差点で、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。</p>	
8	<p>交差点で、赤信号で直進中の車両A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。</p>	
9	<p>交差点で、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。</p>	
10	<p>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。</p>	
11	<p>交差点で、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。</p>	

### 3-2-2 調査方法

調査対象者に事例に関する文章での説明と概要図 (Table 3-1) 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の割り振りに関し、A Bいずれかが常に 1 当となることのバイアスを避けるため、事例によって 1 当を A B いずれかに振り分けた (Table 3-2)。

Table 3-2 各事例 A B と 1 当・2 当対応表

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

調査対象者は 112 人 (平均年齢 21.8 歳,  $SD3.8$ ), うち男性 66 人, 女性 46 人, 免許保有者 82 人, 同不保有者 30 人である。調査対象者は, 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, あるいはない人の判断と基準を比較するためである。

### 3-3 結果

#### 3-3-1 認定基準と大学生の回答の比較

##### 1) 認定基準と回答の平均値の比較

事例ごとに、認定基準、1当・2当の過失割合に関する回答の平均値、その標準偏差を比較したのが Figure 3-1 である。なお、認定基準は 2004 年に改訂されており、本研究では改訂後の基準と比較した。各事例の上段は認定基準、下段は回答の平均値である。横棒全体を 100%とし、横棒の左側は 1 当、右側は 2 当の過失割合を示す。下段の横棒中の横線は標準偏差を示す。事例中の A B と 1 当・2 当の関係は、Table 3-2 のとおりである。



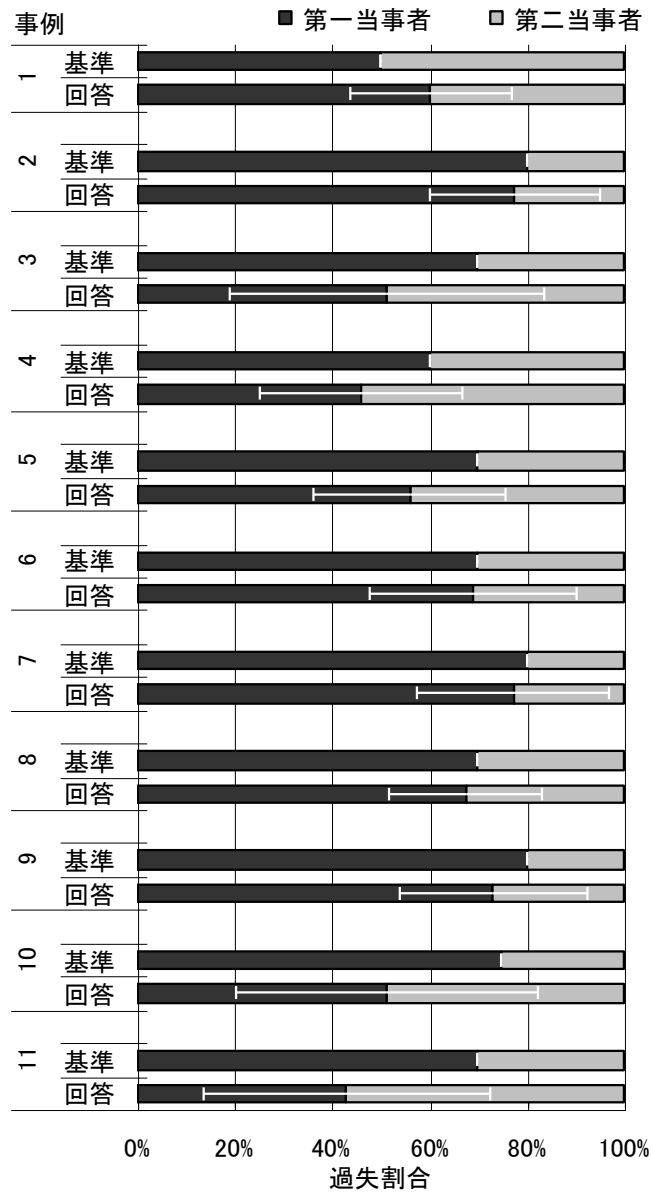


Figure 3-1 認定基準，回答の平均値および標準偏差一覧

回答の平均値をみると、1当の過失割合は、全体に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を比較して10%以上の差があったのは事例1, 3, 4, 5, 10, 11であり、事例1のみ大学生の方が1当の責任を認定基準より重く、それ以外の事例は大学生の方が軽く判断した。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は、2004年基準と比べると差が大きかったが、改定前の基準（東京地裁、1997）と比べると差が小さかった（改訂前の認定基準は1当60：2当40）。

## 2) 認定基準より重く判断した対象者数と軽く判断した対象者数の比較

認定基準より重く判断した対象者数と軽く判断した対象者数を比較するため、事例ごとに $\chi^2$ 検定を行った。

その結果、事例1 ( $\chi^2=(1)$ , 43.90,  $p<.001$ )、事例3 ( $\chi^2=(1)$ , 10.70,  $p=.001$ )、事例4 ( $\chi^2=(1)$ , 32.82,  $p<.001$ )、事例5 ( $\chi^2=(1)$ , 31.02,  $p<.001$ )、事例9 ( $\chi^2=(1)$ , 5.00,  $p=.025$ )、事例10 ( $\chi^2=(1)$ , 15.75,  $p<.001$ )、事例11 ( $\chi^2=(1)$ , 37.80,  $p<.001$ ) で有意差が見られた。また、事例8は有意傾向が見られた ( $\chi^2=(1)$ , 3.60,  $p=.058$ )。事例1では認定基準より重く判断した対象者が多く、それ以外の事例では認定基準より軽く判断した対象者が有意に多かった。

### 3-3-2 同種類の事例の比較

本調査で対象とした事例の中には、当事者と行為類型は同じで、信号の色などその他の状況が異なるものがある。そこで、これらの事例における回答と、認定基準との差の大きさを比較した。

#### 1) 右折車と直進車の衝突

事例1, 5, 8, 9は右折車と直進車が衝突した事例であり、両車の対面する信号の色が異なる。各事例の認定基準と回答との差の絶対値（回答差）を比較するため、回答差を従属変数、事例を被験者内要因として1要因の分散分析を行った。

その結果、事例の主効果が有意であり ( $F(2.67, 298.85)=6.47$ ,  $p=.001$ )、事例5の回答差は、他の事例より有意に大きかった。事例1, 8, 9の間では有意差がなかった。

#### 2) 右折車と横断歩道横断中の歩行者の衝突

事例6と7は、右折車と横断歩道を横断中の歩行者が衝突した事例であり、右折車が交差点に進入したときの信号の色が、事例6は黄信号、事例7は赤信号である（歩行者側はいずれも赤信号）。事例6と7の回答差について  $t$  検定を行ったところ、有意差はみられなかった ( $t(217.1)=0.25, p>.05$ )。また、実際の数値上も差は少なかった (Table 3-3)。

Table 3-3 事例6, 7の認定基準と大学生の判断 (平均値)

	事例6	事例7
認定基準(1当:2当)	70:30	80:20
大学生の判断	69:31	77.3:22.7

### 3) 直進車と歩行者の衝突

事例3と11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時に横断中の歩行者が衝突した事例であり、歩行者の横断場所が異なる。事例3の横断場所は横断歩道上、事例11は横断歩道外である。なお、事例3と事例11の概要図 (Figure 3-1) では車が走行してくる方向が異なるが、認定基準上は同じ扱いがされており基準の数値も同じであるため、同種事例として取り扱う。

事例3と11で、1当の過失割合に関する回答の平均を比較するため、1当の回答について  $t$  検定を行ったところ、有意傾向がみられ ( $t(222)=1.96, p=.052$ )、事例3の方が1当の責任を重く判断する傾向が見られた。回答の平均値も、事例3の方が1当（歩行者）の責任判断が重かった (Figure 3-2)。

認定基準と比較すると、事例3, 11とも回答差が大きく、認定基準より1当の責任は軽く、2当の責任が重く判断された。

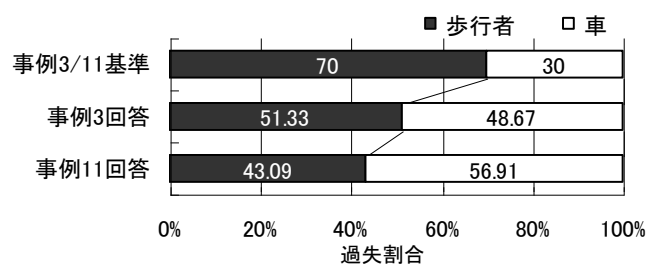


Figure 3-2 事例3・11の基準および回答比較

#### 3-3-3 認定基準の改訂があった事例について

2004年の認定基準の改訂で、事例1と事例8の認定基準が変更された。そこで、改訂前（東京地裁，1997），改訂後の基準と回答を比較した。

1) 事例 1 について

事例 1 は、右折車：直進車＝60:40（東京地裁民事第 27 部，1997）から 50:50 となった。この改訂は、黄信号の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，両車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 の回答の平均値を比較すると，改訂前の基準とはほぼ差がないが，改訂後の基準とは 10%以上の差があった（Figure 3-3）。改訂前の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に  $\chi^2$  検定を行ったところ，有意差はみられなかった（ $\chi^2=(1), 0.103, p>.05$ ）が，改訂後の認定基準を対象に同様の検定を行ったところ，認定基準より重く判断した対象者が有意に多かった。

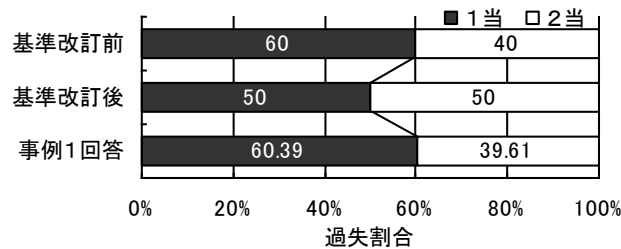


Figure 3-3 事例 1 回答の平均値と改訂前基準，改訂後基準との比較

2) 事例 8 について

事例 8 は，直進車：右折車＝60：40（東京地裁，1997）から 70：30 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ため，この場合の右折車の過失を 40%とするのは酷という理由による。

事例 8 で，改訂前の基準を対象に，1 当の責任を基準より重く判断した対象者数と軽く判断した対象者数を比較するために  $\chi^2$  検定を行ったところ，重く判断した対象者の方が有意に多かった（ $\chi^2=(1), 15.07, p<.001$ ）。改訂後の基準を対象に同様に比較すると有意差はなかった。回答の平均値でみると，改訂前後の基準と比べても 10%以上の差はなかったが，改訂後の基準の方がやや差が小さかった（Figure 3-4）。

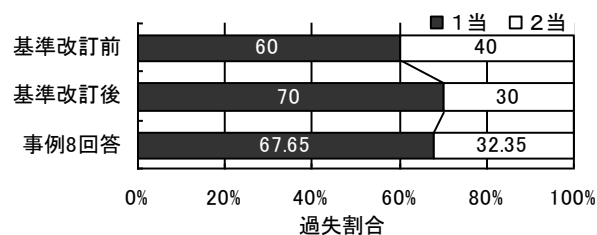


Figure 3-4 事例 1 回答の平均値と改訂前基準，改訂後基準との比較

### 3-3-4 免許の有無および性別

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 2 要因の分散分析を行った。

その結果，免許の有無で，事例 1 ( $F(1,108)=5.70, p=0.019$ )，事例 3 ( $F(1,108)=9.50, p=0.003$ )，事例 6 ( $F(1,108)=21.50, p<0.001$ )，事例 7 ( $F(1,108)=7.05, p=0.009$ )，事例 9 ( $F(1,108)=9.12, p=0.003$ )，事例 10 ( $F(1,108)=7.88, p=0.006$ )，事例 11 ( $F(1,108)=16.97, p<0.001$ ) で有意差があった。事例 3 と事例 11 は，免許非保有者の方が免許保有者より 1 当の責任を重く判断し，それ以外の事例では免許保有者の方が 1 当の責任を重く判断した。事例 8 では免許の有無と性別に交互作用があり，Bonferroni 法により単純主効果を分析したところ，男性の中では，免許保有者が非保有者より有意に 1 当の責任を重く判断した ( $F(1,108)=5.57, p=0.020$ )。

性別では，どの事例でも有意差はみられなかった。

### 3-3-5 事故の当事者（歩行者，車）の違い

免許の有無および性別を対象者間要因，1 当である歩行者の責任および 1 当である運転者の責任を対象者内要因，回答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 1 当の違いに交互作用があった ( $F(1,108)=18.95, p<.01$ )。そこで，水準ごとに単純主効果を分析した結果，1 当が歩行者の場合は，免許不保有者の方が歩行者の責任を有意に重く ( $F(1,108)=15.9, p<.01$ )，1 当が運転者の場合は，免許保有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 3-5 に，1 当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。認定基準と比較すると，いずれの回答も基準より軽かった。

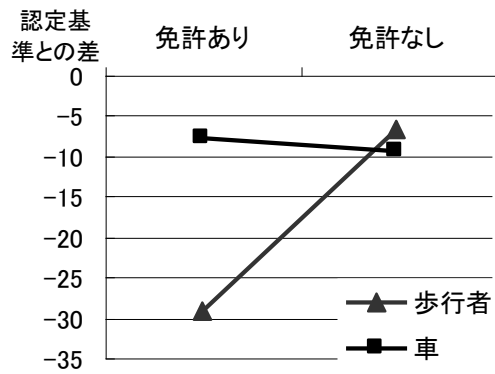


Figure 3-5 1 当が歩行者または車の場合の、免許の有無による認定基準との差の比較

### 3-3-6 回答差と回答のばらつき

大学生の回答差(絶対値)と回答のSDの相関係数は $-0.81$ であり、有意であった( $p=0.003$ )。回答差が大きいほど回答のばらつきも大きく、基準と判断の差が大きい事例では大学生が判断に迷ったことがうかがえる (Figure 3-6)。

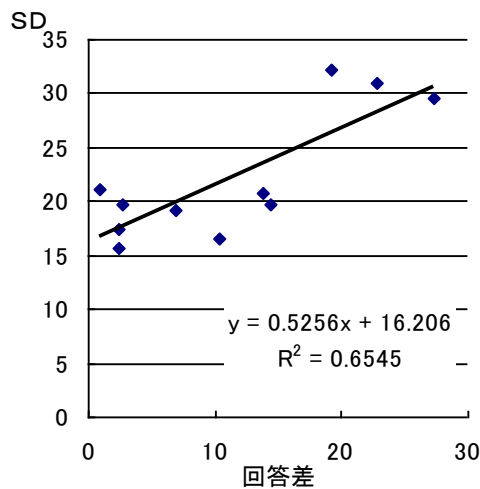


Figure 3-6 回答の標準偏差と基準との差の散布図

### 3-4 考察

#### 3-4-1 基準作成の基礎となった要素と結果のまとめ

基準は、道交法上の優先関係を基礎に、優者危険負担の原則や結果回避の可能性等の要素を考慮し作成された。そこで、各事例に適用される基準の基礎となった要素をまとめた (Table 3-4)。

Table 3-4 認定基準作成の基礎となった要素

事例	優先関係, 価値観等
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・右折車は直進車の進行を妨害してはならない（道交法 37 条）。</li> <li>・信号の点に加え, 黄信号で交差点に進入して右折する車が多いのが現実だから, 直進車もあまり強く優先性を主張できない（東京地裁, 2004）</li> <li>・両車とも信号違反（黄信号）で, 信号の関係は対等（道交法 7 条）。</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・直進車は路外進入車に優先する（道交法 25 条の 2）。</li> <li>・直進車も, 注意していれば路外進入車を認識できる以上, 軽度の前方注視義務違反がある（東京地裁, 2004）。</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横断歩道を横断する歩行者は, 交差点を通過する車に優先する（道交法 38 条 1 項）。</li> <li>・歩行者は, 赤信号で道路を横断してはならない（道交法施行令 2 条 1 項）。</li> <li>・歩行者の過失割合に関しては, 被害者保護, 危険責任の原則, 優者危険負担の原則から, 歩行者の保護を前提に, 歩行者に生じた損害をどの程度減額するのが公平かという観点から決定した（東京地裁, 2004）。</li> <li>・車にも前方不注視等の安全運転義務違反がある（東京地裁, 2004）。</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・右折車に対して直進車優先（道交法 37 条）。</li> <li>・信号のない交差点では幅員の広い道路を走行している車が優先（道交法 36 条 3 項）。</li> </ul>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・右折車は直進車の進行を妨害してはならない（道交法 37 条）</li> <li>・右折車が青信号で交差点に進入した後信号が黄色になり, その状態で右折を始めた場合, 右折車には信号違反なし</li> <li>・黄信号になってから交差点に進入する直進車があることは一般的であり, 右折待機車も, 対向する直進車の動静を確認することは比較的容易である（東京地裁, 2004）。</li> </ul>
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横断歩道を横断する歩行者は, 交差点を通過する車に優先する（道交法 38 条 1 項）。</li> <li>・歩行者は, 赤信号で道路を横断してはならない（道交法施行令 2 条 1 項）。</li> <li>・車は, 黄信号で交差点に進入してはならない（同上）。</li> <li>・歩行者は, 対面赤信号でも, 交差道路の信号が青信号でないと, 横断を始めることがしばしばみられる。右折車は, 対向する直進車をやり過ごすために黄信号で交差点に進入することがあるが, 右折の際は一時停止・徐行等しており, このような歩行者を発見することは難しくない（東京地裁, 2004）。</li> </ul>
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横断歩道を横断する歩行者は, 交差点を通過する車に優先する（道交法 38 条 1 項）。</li> <li>・歩行者は, 赤信号で道路を横断してはならない（道交法施行令 2 条 1 項）。</li> <li>・車は, 赤信号で交差点に進入してはならない（同上）。</li> <li>・歩行者にも信号違反があるが, 赤信号に違反した車の過失はきわめて大きいので, 歩行者保護の見地から歩行者の過失割合を 20%とした（東京地裁, 2004）。</li> </ul>
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・右折車に対して直進車優先（道交法 37 条）。</li> <li>・両車とも信号違反あり（道交法施行令 2 条 1 項）。</li> <li>・右折車は, 直進車側の信号が赤信号になった段階で初めて右折できるのが実情であり, 直進車は赤信号を無視しており違法性が高いので, このような場合に右折車に 40%の過失を認めるのは酷（東京地裁, 2004）。</li> </ul>
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・右折車に対して直進車優先（道交法 37 条）。</li> <li>・両車とも信号違反なし（道交法施行令 2 条 1 項）</li> </ul>
10	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者は, 横断禁止の道路を横断してはならない（道交法 13 条 2 項）。</li> <li>・被害者保護, 危険責任の原則, 優者危険負担の原則から, 歩行者の保護を前提に, 歩行者に生じた損害をどの程度減額するのが公平かという観点から過失割合を決定した（東京地裁, 2004）。</li> </ul>
11	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者は横断歩道によって道路を横断しなければならない（道交法 12 条 1 項）。</li> <li>・歩行者は, 赤信号で道路を横断してはならない（道交法施行令 2 条 1 項）。</li> <li>・歩行者の赤信号違反の過失は大きい, 基本的な過失割合が大きいので, 事例 3 より歩行者の過失割合を加算しない。</li> <li>・車にも前方不注視等の安全運転義務違反がある（東京地裁, 2004）。</li> </ul>



次に、基準の基礎となった要素、 $\chi^2$ 検定結果をまとめた（Table 3-5）。要素は1当に関するものと2当に関するものに分け、さらに過失割合を増やす方向に働くものを加算要素、減らす方向に働くものを減算要素とした。加算要素と減算要素を合わせて判断要素とした。 $\chi^2$ 検定結果に関し、「重」は認定基準より重く判断した対象者数、「軽」は認定基準より軽く判断した対象者数を示す。Table 3-5 中の灰色の塗り潰しは、判断要素がないこと、 $\chi^2$ 検定結果で差がなかったことを示す。

Table 3-5 1当2当の判断要素と認定基準との差、 $\chi^2$ 検定結果

事例	1当の判断要素 (上が加算要素、下が減算要素)	2当の判断要素 (上が加算要素、下が減算要素)	$\chi^2$ 検定結果
1	①黄信号 ②右折	黄信号	重>軽
	黄信号で右折する車が多い 現実を反映	直進	
2	路外進入	前方注視義務違反	
		直進	
3	赤信号	①車 ②安全運転義務違反	軽>重
	①歩行者 ②歩行者保護	青信号	
4	狭路	右折	軽>重
	直進	広路	
5	黄信号	①右折 ②対向する直進車の動静確認可能	軽>重
	直進	信号違反なし	
6	①黄信号 ②車 ③歩行者の発見容易	赤信号	
		①歩行者 ②歩行者保護	
7	①赤信号(違法性大) ②車	赤信号	
		①歩行者 ②歩行者保護	
8	赤信号	①黄信号 ②右折	(有意傾向)
	直進	直進車側の信号が赤にならないと 右折できない現実を反映	
9	右折	安全運転義務違反	軽>重
	青信号	①青信号 ②直進	
10	車	横断禁止違反	軽>重
	歩行者横断禁止	①歩行者 ②歩行者保護	
11	①赤信号 ②横断歩道外横断	①車 ②安全運転義務違反	軽>重
	①歩行者 ②歩行者保護	青信号	

1当・2当ともに加算・減算両方の判断要素があった事例では、 $\chi^2$ 検定結果に有意差または有意傾向がみられた。いずれかの判断要素がない事例では、有意差がみられなかった。

### 3-4-2 大学生の責任判断過程とそれに影響を与える要素

#### 1) 事故当事者の違い

本調査の結果、車対車事例、車対歩行者事例いずれにも大学生の判断と基準が一致する事例があった（事例 2, 6, 7）。基準は、当事者が車対車の場合は対等の立場であることを前提に、車対歩行者の場合は優者危険負担(歩行者保護)の価値観に基づいて定められている。この基準に合った判断をしていることから、大学生も基準と同様の価値観に基づいて判断していると考えられる。また、車対車事例の回答差の平均が 8.37 であるのに対し、車対歩行者事例の平均は 14.58 と大きく異なる上、後述のように当事者によって判断と基準のずれに影響を与える要素も異なる。このことから、大学生は事故の当事者によって異なる判断をしていることがうかがえる。

以上より、大学生はまず事故の当事者に着目し、車同士の事例では両者を対等、車対歩行者事例では歩行者保護の価値観に基づくというように、判断の仕方を分けていると考えられる。

#### 2) 車対車事例の判断過程

基準と判断に差がなかった事例 2 は、1 当の判断要素が加算要素だけであり、差があった事例は、1 当 2 当ともに加算・減算両方の判断要素があった。このことから、大学生は当事者が誰かということに続いて、当事者の判断要素に着目した。

そして、大学生の判断は、誰にどの判断要素がある（ない）ということの影響を受けていることから、判断要素を要素分解的にみたと考えられる。

その結果、1 当に加算要素のみがある場合は、判断が単純であるため 1 当の責任を重く判断し、その感覚は基準と一致するといえる。

#### 3) 車対車事例の判断に影響を与える要素

基準との差がみられたのが、事例 1, 4, 5, 8, 9 である。

事例 1 は、大学生の判断と改訂前の基準を比較すると差がなく、改訂後の基準と比較すると大学生の方が 1 当の過失割合を重く判断した事例である。改訂前の基準は道交法上の優先関係に忠実であったのに対し、改訂後の基準は右折が困難という実際の道路環境を反映し、右折車の責任を軽減した。このことから、大学生は当事者の行動を重視し、道路環境は考慮しなかったといえる。

事例 8 も同様に、2 当の減算要素として働く道路環境を考慮しなかったため、2 当の責

任を重く判断した影響で、1当の責任が軽く判断された。ただ、事例8の場合、基準は黄信号違反と赤信号違反を同等の「信号違反」と評価しているが、大学生は1当の赤信号違反を2当の黄信号違反より重大な過失と評価したため、1当の責任判断が比較的重くなり、有意傾向にとどまったと考えられる。

事例4と5は、1当は道路環境と信号の色の点で不利、2当は当事者の行動が不利（右折）であり、1当の責任が基準より軽く判断された。これらの事例では、大学生は当事者の行動を重視し、2当の責任を重く判断した結果、1当の責任判断が軽くなったとも思われる。しかし、事例9は1当の行動が不利（右折）であるにもかかわらず、1当の責任が基準より軽く判断された。このため、大学生が当事者の道交法上不利な行動を重視したという理由では基準との差を説明できない。これらの事例では、両当事者に道交法に基づく加算・減算要素があり、両当事者の有利・不利がわかりにくく判断が複雑となる。このように、大学生が判断に迷う事例では、判断が中間値（50：50）に近づくため、1当の責任判断が軽くなると考えられる。このことは、回答のばらつきが大きいほど責任判断が軽くなることからもうかがえる。

#### 4) 車対歩行者事例の判断過程

車対歩行者事例で、基準と判断に差がなかった事例6、7は1当の判断要素が加算要素だけであり、差があった事例は1当2当ともに加算・減算両方の判断要素があった。この類型でも、歩行者保護の価値観に基づきつつ、車同士の事例同様、当事者の判断要素に着目して要素分解的に判断されたといえる。

その結果、1当に加算要素のみがある場合は、判断が単純であるため1当の責任を重く判断し、その感覚は基準と一致するといえる。また、事例6と7で車が違反した信号の色が異なると基準は10違い、判断もこれに合うことから、道交法違反に対する感覚も一致するといえる。

#### 4) 車対歩行者事例の判断に影響を与える要素

認定基準との差がみられたのが、事例3、10、11である。

これらの事例は、車に道交法違反はなく歩行者のみに違反があり、いずれも1当の責任が軽く判断された。

このうち、事例3と11は歩行者が1当である。これは、大学生が歩行者の信号違反より弱者保護という価値観を重視し、歩行者を1当とすることにためらいをもったためと考えられる。本事例は、萩原ら（1977）が用いたケースⅢと同様の事例で、萩原らも法律家の方が大学生より歩行者に大きな責任を課すとしており、この結果を支持した。なお、事

例 3 と 11 の基準は同じだが、歩行者の責任を比較すると事例 11の方が歩行者の責任が重い (Figure 3-1, 3-2)。この理由として、大学生は、横断歩道外を横断する方が過失は少ないという交通法規に関する誤った認識を持っていたことが考えられる。

事例 10 は、歩行者が 2 当である。1 当の車の責任が軽く判断された反面、歩行者の責任は基準より重く判断された。歩行者を 1 当としない限りでは、大学生の方が歩行者の道交法違反の行為を重視したことが考えられる。本事例は萩原ら (1977) のケースⅣと同種の事例であるが、萩原らの調査とは逆の結果となった。その理由として、萩原らの研究で比較したのは 4 名の法律家の判断と大学生の判断であり、認定基準との比較を行ったわけではないこと、基準の修正要素となる当事者の年齢を操作したことの影響が考えられる。なお、当事者の属性の操作はケースⅢでも行われているが、こちらは当事者の職業等基準の算定に直接影響しない変数を操作したため、基準との比較では影響が出なかったと思われる。

### 3-4-3 免許および性別の影響

免許保有者と非保有者では、免許保有者の方が 1 当の責任を重く判断した事例が多かった。しかし、1 当が歩行者の事例 (事例 3, 11) では、免許非保有者の方が歩行者の責任を重く判断した。この違いが生じた理由として、実際の交通場面で、免許非保有者は通常は歩行者となり、免許保有者は運転者となる可能性が高いことから、免許非保有者は歩行者、免許保有者は運転者と個人的関連性が高いと判断し、個人的関連性の高い当事者に重い責任を課したと考えられる。この結果は、Shaver(1970)と逆となった。また、実際の交通場面では免許非保有者は歩行者の立場、保有者は運転者の立場に立つ可能性が高いことから、個人的関連性にとどまらず、免許保有者が運転者の立場、非保有者が歩行者の立場で判断した可能性もある。この場合、行為者の立場で判断した調査対象者が自分に重い責任を課しており、Harvey et.al.(1975)と逆の結論となった。

また、本調査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)と異なる結果である。

### 3-5 まとめ

大学生は最初に当事者に着目し、車同士は対等、車対歩行者は弱者保護の価値観で判断した。次に判断要素を要素分解的にみた。このように、大学生の判断も、基準と同じ流れで行われたことがうかがえる。

また、歩行者には弱者保護の要請が働くことの判断や個別の判断要素の評価には、大学生がもつ道交法の知識が影響した。従来の帰属理論 (Heider, 1958 ; Jones et.al.1965 ; Kelley, 1967・1972) は、外部から与えられた情報のみに基づく、行為者の個人的特性 (内的要因) と周囲の環境 (外的要因) への帰属を前提としていたが、交通事故の責任判断はこの枠組みではとらえきれないといえる。これは、免許保有者はもちろん非保有者も、道交法に関する知識は、交通安全教育やマスコミ報道等を通じてある程度有しているためと考えられる。そして、当事者の違いにより反映する価値観を変え、判断要素の評価は道交法に基づくというスキームを形成し、それによって責任判断をした点で、人の属性判断にスキームを用いるという Reeder et.al. (1979) と同様の帰属の流れがみられた。

判断要素の評価は、判断が単純か複雑かに影響される。両方の当事者に両方の判断要素がある場合は判断が複雑、一方の当事者の判断要素が加算要素のみの場合は判断が単純となる。判断が単純な場合、基準と判断はほぼ一致した。これに対し、車対車事例で判断が複雑な場合、両当事者の責任判断が中間に近づくというバイアスが生じる。また、大学生は基準が考慮した道路事情に着目しないこと、道交法の理解が不十分なことから基準と判断のずれが生じた。

車対歩行者事例では、歩行者の道交法違反の程度が高い場合は、歩行者という弱者を1当にすることへの抵抗感から歩行者の責任を軽く判断し、違反の程度が低い場合は歩行者の道交法違反を重視して責任を重く判断するということからずれが生じた。

以上の判断機序等をまとめたのが Figure 3-7 である。

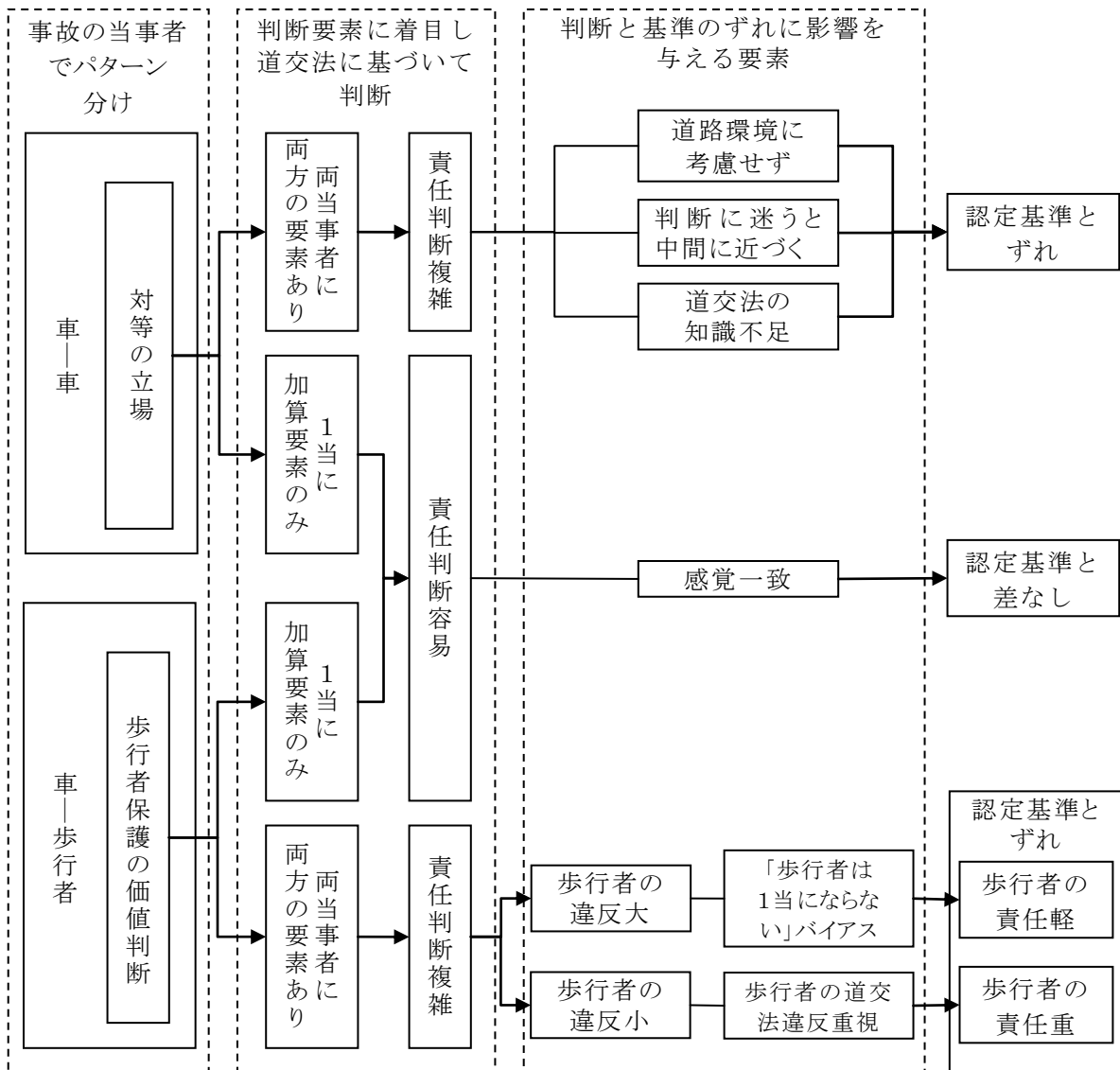


Figure 3-7 一般人の判断機序と認定基準との差に影響を与える要因

## 第4章 過失割合判断における当事者・観察者の立場による相違

### 4-1 本章の目的

事故の当事者と観察者の間で責任判断が異なり、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ことが知られている (Harvey et al.1975 他)。しかし、交通事故の事例を用いた研究で逆の結論となったもの (国吉, 1982)、立場によって判断に差がないものもあり (山下, 1996)、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。

また、交通事故の紛争場面では観察者と当事者の違いだけでなく、当事者同士 (加害者と被害者) で責任判断が異なり、そのために紛争が激化することが経験的に知られている。第3章でも、大学生が運転者の立場で判断するか、歩行者の立場で判断するかによって責任判断が異なる可能性が示唆された。

そこで、本研究では、交通事故事例における当事者 (加害者と被害者)・観察者の立場からの判断の違い、またそれらの判断と基準の違いについて検討を加えた。

この検討を行う場合、調査対象者に当事者の立場で判断させるには、調査対象者自らが行為したと同様の状況を作る必要がある。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、対象者が当事者の目線というより客観的に判断してしまった可能性があるからである。しかし、意見表明や会話と異なり、交通事故を調査対象者に実行させることは困難なので、本研究では事故を当事者および観察者の目線から撮影した事故の動画映像を用いた。

## 4-2 調査方法

### 4-2-1 調査手順

#### 1) 提示映像と実験機材

ドライビングシミュレータ（三菱プレシジョン DS-6000。以下「シミュレータ」）上での事故惹起画面に関し、各場面における一方の当事者をA、もう一方の当事者をBとし、当事者AとBの立場から事故の場面を見た映像、および事故現場真上からの固定俯瞰映像を、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 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 XV-E550）に投影した。

#### 2) 手続き

対象者を、当事者Aの立場の映像を提示する群（当事者A群）、当事者Bの立場の映像を提示する群（当事者B群）、客観的立場からの映像を提示する群（客観群）の3群に分けた。

まず、各対象者に実験目的と過失割合に関する説明を行った後、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、提示する映像に従った事例の状況説明を行った（Table 4-1）。

続いて映像を提示し（映像の例に関し Figure4-1～4-3）、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、「A」「B」のもつイメージによる影響を避けるため、すべてABを入れ替えた。このため、当事者B群における「A」は、当事者A群および客観群における「B」にあたる。



Table 4-1 事例の状況説明の例（事例 5）

当事者A群	<ul style="list-style-type: none"> <li>• あなたは制限速度の 50km/h で走行中。</li> <li>• 直進する交差点に進入する。信号は青。</li> <li>• Bと交差点内で衝突した。</li> </ul>
当事者B群	<ul style="list-style-type: none"> <li>• あなたは二輪車を運転中。</li> <li>• 制限速度 50km/h で走行，右折する交差点に近づく。信号は青。</li> <li>• Aと交差点内で衝突した。</li> </ul>
客観群	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車両Aは制限速度の 50km/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。</li> <li>• 車両Aと二輪車Bは交差点内で衝突した。</li> </ul>



Figure 4-1 当事者Aの立場からの映像の例（事例 5）



Figure 4-2 当事者Bの立場からの映像の例（事例 5）



Figure 4-3 客観的立場からの映像の例（事例 5）

### 3) 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，同非保有者 51 人である。判断した立場別では，当事者A群 41 人，当事者B群 41 人，客観群 44 人である。

#### 4) 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（1997）の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、多様な事故類型で立場の違いによる判断の差を幅広く把握することを目的としたため、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）等各種事故類型から幅広く抽出した。選出した事例は Table 4-2 のとおりである。

Table 4-2 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・客観群の例による。 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。	
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った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。	
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。	
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。	
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。	
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。	
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。	
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パ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。	
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。	
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。	

#### 4-3 結果

1 当の立場で判断をした群を「1 当の立場」、2 当の立場で判断した群を「2 当の立場」、観察者の立場で判断した群を「客観的立場」とした。

各事例の A が 1 当, B が 2 当であり, 事例 5 のみ A が 2 当, B が 1 当である。このため, 当事者 A 群と客観群では当事者 A 群が 1 当の立場, 当事者 B 群が 2 当の立場であり, 事例 5 のみ当事者 A 群が 2 当の立場, 当事者 B 群が 1 当の立場となる。なお, 当事者 B 群は, 事例中の A B が当事者 A 群・客観群における A B とは逆になっている。

##### 4-3-1 立場の違いと責任判断の違い

判断した立場の違い, 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, 立場の違いで, 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。これらの事例では 1 当の責任に関し, 1 当の立場の判断が重かった。事例 4 は, 立場の違い, 性別, 免許の有無に 2 次の交互作用があり ( $F(2, 106)=3.16, p=.047$ ), 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 当の立場の判断が 1 当の立場より重かった。事例 8 は立場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, 1 当の責任に関し, 2 当の立場・客観的立場が, 1 当の立場より重く判断した。

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。性別には有意差がみられなかった。

##### 4-3-2 各立場の責任判断と基準との比較

###### 1) 各立場の回答の平均値と基準の比較

事例ごとに, 基準と各立場からの過失割合の回答の平均値を記載した (Figure 4-4)。各事例の最上段が基準, 2 段目が客観的立場, 3 段目が 1 当の立場, 4 段目が 2 当の立場の回答の平均値である。横棒全体を 100%とし, 左側の濃いグレー部分は 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, どの立場の回答も基準との間に 10%以上の差があった。事例 5, 9, 10 は客観的立場と 2 当の立場, 事例 3 では 2 当の立場の回答との間に 10%以上の差があった。

## 2) 基準より重く判断した対象者数と軽く判断した対象者数の比較

事例ごとに, 1 当の責任に関し, 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, 立場別に  $\chi^2$  検定を行った。その結果, 1 当の立場では, 事例 1 (対象者全員が基準より軽く回答), 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, 基準より軽く回答した調査対象者が有意に多かった。2 当の立場は全ての事例 (事例 1 は全員が基準より軽く回答), 事例 2 ( $\chi^2=(1), 36.10, p<.001$ ), 事例 3 ( $\chi^2=(1), 12.10, p=.001$ ), 事例 4 ( $\chi^2=(1), 13.44, p<.001$ ), 事例 5 ( $\chi^2=(1), 11.65, p=.001$ ), 事例 6 ( $\chi^2=(1), 14.40, p<.001$ ), 事例 7 ( $\chi^2=(1), 26.95, p<.001$ ), 事例 8 ( $\chi^2=(1), 10.00, p=.002$ ), 事例 9 ( $\chi^2=(1), 13.36, p<.001$ ), 事例 10 ( $\chi^2=(1), 16.03, p<.001$ ), 客観的立場は事例 3 以外 (事例 1 は対象者全員が基準より軽く回答, 事例 2 ( $\chi^2=(1), 32.40, p<.001$ ), 事例 4 ( $\chi^2=(1), 4.33, p=.037$ ), 事例 5 ( $\chi^2=(1), 14.24, p<.001$ ), 事例 6 ( $\chi^2=(1), 5.44, p=.020$ ), 事例 7 ( $\chi^2=(1), 17.79, p<.001$ ), 事例 8 ( $\chi^2=(1), 20.51, p<.001$ ), 事例 9 ( $\chi^2=(1), 4.57, p=.033$ ), 事例 10 ( $\chi^2=(1), 7.05, p=.008$ )) で, 基準より軽く回答した対象者が有意に多かった。

## 3) 立場の違いと回答差の違い

立場の違い, 免許の有無, 性別を対象者間要因, 回答差を従属変数として, 事例ごとに 3 要因の分散分析を行った。その結果, 立場の違いに関し, 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, 客観的立場の回答差が 1 当の立場より大きかった。事例 6 は, 2 当の立場の回答差が 1 当の立場・客観的立場より大きかった。事例 7 は 2 当の立場の回答差が 1 当の立場より大きく, 事例 8 では 1 当の立場の回答差が 2 当の立場より大きかった。事例 4 では立場の違い, 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 当の立場の回答差が 2 当の立場より大きかった。事例 9 では, 立場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客観的立場が 1 当の立場より大きかった。

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。

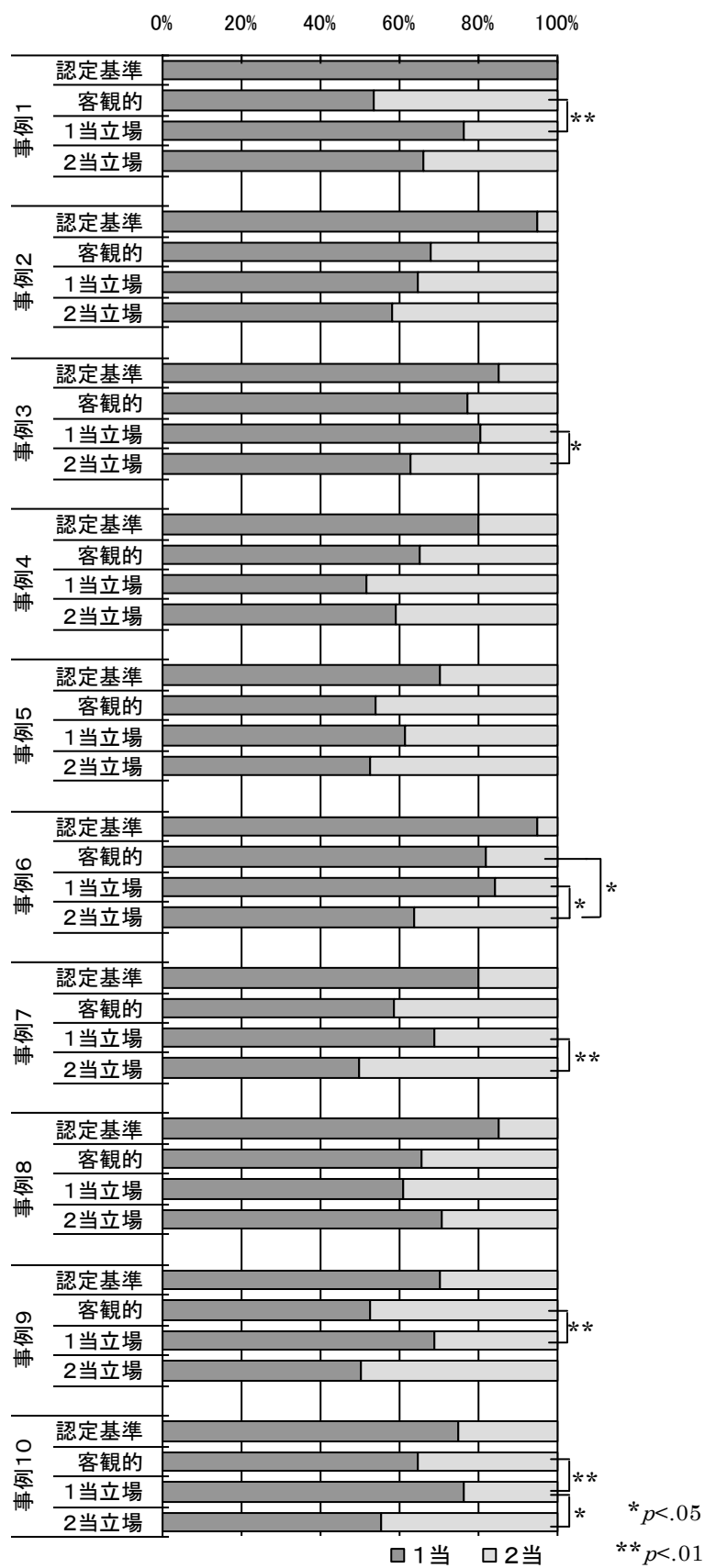


Figure 4-4 基準と1当の立場，2当の立場，客観的立場の回答の平均値の比較

#### 4) 重回帰分析

事例ごとに、1当の責任を目的変数、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、立場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（ $\beta$ ）の値では、10事例中6事例で、回答自信度が正の有意な値を示した（Table 4-3）。この結果は回答自信度が高いほど1当の責任判断が重くなることを示す。

Table 4-3 回答自信度を説明変数とする

重回帰分析結果		
1当責任		
事例	立場	$\beta$
1	1当	0.67 ***
2	2当	-0.36 *
3	客観的	0.41 **
6	客観的	0.42 **
7	1当	0.37 *
8	客観的	0.32 *
10	1当	0.36 *

\* $p < .05$   
 $\beta$  : 標準偏回帰係数

また、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、立場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（ $\beta$ ）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 4-4）。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 4-4 免許取得後期間を説明変数とする

重回帰分析結果		
免許取得後期間		
事例	立場	$\beta$
1	客観的	-0.37 *
3	客観的	-0.32 *
4	1当	-0.34 *
	客観的	-0.34 *
8	1当	-0.38 *

\* $p < .05$   
 $\beta$  : 標準偏回帰係数

#### 4-4 考察

##### 4-4-1 基準策定の基礎となった要素と結果のまとめ

本調査対象事例の基準の策定に係る道交法上の優先関係、価値観等を整理した (Table 4-5)。

Table 4-5 基準が考慮した優先関係、価値観等

事例	優先関係、価値観等
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・被追突車は、交差点で左折しようとして歩行者がいたため停車しており過失はない。</li> <li>・追突車に前方不注意や車間距離不保持の過失あり。</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・右折車に対し直進車が優先する。</li> <li>・直進車(二輪車)にも安全運転義務違反あり。</li> <li>・右折車(車)は、直進車が普通で速度で停止線を越えて交差点に入るところまで来ているのに、右折を始めたという過失がある(直近右折)。</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横断歩道を横断している歩行者は、横断歩道を通過しようとする車に対して、強い保護を受ける。</li> <li>・歩行者は駐車車両の陰から横断を始めており、車から歩行者を見つけるのは難しいが、歩行者が左右を確認すれば容易に事故を避けられた場合であり歩行者にも過失がある。</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交差点手前 30m 以内は追い越しが禁止されている (道交法 38 条 3 項)。</li> <li>・この場合先行する車がある場合、後続の二輪車はその前に出ることは許されない。</li> <li>・直進車が優先する。</li> <li>・事実上、道路の左側は二輪車の走行車線となっている。</li> <li>・左折車には、道路の左に寄るのが不十分という過失あり。</li> </ul>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・右折車(車)に対し直進車(二輪車)が優先する。</li> <li>・直進車にも安全運転義務違反がある。</li> </ul>
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車に対し、歩行者の保護が大前提である。</li> <li>・事故発生場所が住宅街であること、歩行者が児童であること、歩車道の区別がないことから、歩行者の過失割合は減算される。</li> <li>・車に 10km/h の速度違反はあるが、加算要素としての著しい過失には当たらない。</li> </ul>
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前方に障害物(本事例では歩行者)がある場合は、後続車も先行車が進路変更する可能性があることが容易に想像できる。</li> <li>・自転車は、同じ方向に走りながら進路を変えるときは、手等により合図をし、進路変更が終わるまで合図を継続しなければならない(道交法 53 条 1 項)。</li> <li>・自転車は歩行者ほどではないが、免許不要であること、比較的低速であることから保護される。低速の自転車は歩行者と同視して保護することもある。</li> </ul>
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・右折車に対し直進車が優先する。</li> <li>・直進車にも安全運転義務違反あり。</li> </ul>
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車に対し、歩行者の保護が大前提である。</li> <li>・歩行者は駐車車両の陰から横断を始めており、車から歩行者を見つけるのは難しいが、歩行者が左右を確認すれば容易に事故を避けられた場合であり歩行者にも過失がある。</li> </ul>
10	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の保護に関し事例 7 と同じ。</li> <li>・自転車は道路の左側を通行しなければならない (道交法 17 条 4 項)。</li> <li>・見通しの悪い交差点で、自転車が右側通行をして左側から進入したため、事故を避けることが難しくなった。</li> </ul>



Table 4-6 に、1 当の回答を従属変数とする分散分析および  $\chi^2$  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、各立場の 1 当の責任判断の比較（上側の事例 1, 3, 6, 7, 9, 10 が有意差あり、下側事例 2, 4, 8, 5 は有意差なし）、 $\chi^2$  検定結果、1 当の判断要素、2 当の判断要素である。判断要素、加算要素、減算要素の意味は第 3 章と同様である。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は、判断要素の「内容」とした。分析の結果、有意差が見られなかった事例、および判断要素がなかった箇所を灰色で示した。

立場間の判断を比較すると、1 当の立場と他の立場の判断に有意差があり、1 当が自分の責任を重く判断した事例(1 当立場>他の立場事例)は、基準と比較すると、事例 1 を除き、1 当の立場の判断は基準と差がない事例でもあった（他の立場からの判断は有意差あり）。これらの事例は、判断要素に着目すると 1 当に加算要素しかない判断が単純な事例である。

これに対し、立場の違いで判断に差がみられなかった事例（差なし事例）は、事例 5 を除き、いずれの立場も 1 当の責任判断が基準より有意に軽い事例でもあった。これらの事例の判断要素に着目すると、両方の当事者に両方の判断要素がある、判断の複雑な事例であった。

Table 4-6 分散分析結果、 $\chi^2$  検定結果と過失割合の判断要素一覧

事例	分散分析結果 (立場間の比較)	$\chi^2$ 検定結果 (1当立場と基準の比較)		1当の判断要素 (上段が加算、下段が減算)	2当の判断要素 (上段が加算、下段が減算)
		基準>1当立場	軽>重		
1	1当立場>客観的	基準>1当立場	軽>重	車間距離不足・前方不注視	
3	1当立場>2当立場	基準と差なし		車	直前横断
6	1当立場>2当立場 客観的>2当立場		車	飛び出し	
7	1当立場>2当立場		①車 ②進路変更を予想しやすい	合図無しに進路変更	
9	1当立場>客観的		車	自転車	
10	1当立場>2当立場 1当立場>客観的		車	直後横断	
					①歩行者 ②歩行者保護
2		基準>1当立場	軽>重	①車 ②右折	安全運転義務違反
4			軽>重	青信号	①二輪車 ②青信号 ③直進 ④直近右折
8			軽>重	①車 ②左寄り不足	追い抜き禁止違反
				先行車の前に後続車が出ることは不可	①二輪車 ②直進車優先 ③事実上二輪車の走行車線
5		基準と差なし	軽>重	①車 ②右折	安全運転義務違反
			青信号	①二輪車 ②青信号 ③直進	
				右折	車
				①二輪車 ②青信号	①青信号 ②直進

#### 4-4-2 調査対象者の判断の仕方と判断に影響した要因の検討

以上を踏まえ、調査対象者の判断の仕方と判断に影響した要因について検討する。

##### 1) 1当の立場で基準との差がなかった事例について

事例 3, 6, 7, 9, 10 は、車対歩行者・自転車事例であり、1当の立場の判断は基準と差がみられなかったが、2当の立場、客観的立場（事例 3 除く）では差がみられた。

これらの事例は、1当に加算要素のみがある判断が単純な事例である。第3章の結果に照らすと基準との差が生じないはずであるが、2当の立場、客観的立場では異なる結果となった。これらの事例で異なるのは、判断の立場および映像上の当事者の見え方であるため、それらが影響している可能性がある。このため、立場ごとに検討する。

##### ① 2当の立場

映像の見え方に関し、2当の立場の映像では1当の動きは見えず、自分の動き、厳密には自分の動きに伴って映像が動いているということだけが見える。このため、2当の立場では映像上自分の動きが目立ち、これを重視したため、自分の責任を重く判断したと思われる。

##### ② 1当の立場と客観的立場

これらの立場は、① 2当の立場と異なり、両方の当事者の行為が映像上見える。しかし、1当の立場と客観的立場で判断に差があるため、判断要素の所在だけでは説明ができない。

1当の立場と客観的立場の映像を比較すると、1当の立場の映像は、歩行者や自転車に衝突するという自分の行為の結果が目立つと思われる。このことから、1当の立場はそれを重視し、1当の責任を重く判断したと考えられる。

これに対し、客観的立場の映像では、1当の行為は「車道を直進」であるのに対し、2当に「直進」以外の動きがあり（事例 7 は自転車の進路変更、事例 9 は歩行者の横断、事例 10 は自転車の右側通行）、映像上2当の行為が目立つと思われる。このため、客観的立場は2当の行為を重視し、2当の責任判断が重くなった結果、1当の責任判断が軽くなったと考えられる。

##### ③ 立場間の判断の差との関係

以上は、立場間の判断の差からもうかがえる。

1当の立場と2当の立場の判断には、事例 3, 6, 7, 10 に有意差、事例 1, 9 に有意傾向がみられ、いずれも1当の立場の方が1当の責任を重く判断した。1当の立場と2当の

立場は、上記のように着目・重視した対象が異なることから、どの事例でも差が生じたと考えられる。

1 当の立場と客観的立場の比較でも、事例 1, 9, 10 に有意差、事例 7 に有意傾向がみられ、1 当の立場の方が 1 当の責任を重く判断しており、着目、重視した対象の違いがうかがえる。しかし、事例 9 と事故類型、映像の見え方がほぼ同じである事例 3 と 6（道路を直進する車と道路を横断する歩行者の衝突）では有意差がみられない。これに関し検討すると、事例 3 と 6 は、事例 9 より 2 当である歩行者側の減算要素が大きい事例である（事例 3 は横断歩道横断、事例 6 は子供）。横断歩道横断であることは映像上わかるが、子供であることは客観的立場の映像上ほぼ見えない。このことから、客観的立場は、事前に与えられた情報から得られた個別の判断要素もある程度考慮し、2 当の責任を軽く、すなわち 1 当の責任を重く判断したため、差が生じなかったと考えられる。

2 当の立場と客観的立場は、いずれも 2 当の動きに着目した点で共通し、判断にほぼ差が出なかったと考えられる。

#### ④ 事例 1 について

事例 1 は、判断要素の所在では判断が単純な事例で、第 3 章の結果からすると基準との差が生じないはずだが、1 当の立場でも基準との差がみられた。

この理由について検討する。事例 1 は、判断が単純な事例の中ですべての立場で基準と差があった唯一の事例であり、他の事例に比べ基準との回答差の数値が最も大きい（1 当の立場 23.54, 2 当の立場 33.99, 客観的立場 44.48）。このため、映像の見え方や判断要素の所在以外の、立場に共通する原因が考えられる。具体的には、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道交法の誤った認識（岡本他, 2006）の影響が考えられる。

#### ⑤ 判断の立場の違いについて

1 当の立場と 2 当の立場で判断に差があったことから、判断の立場の違いの影響も考えられる。この場合、先行研究（Harvey, et.al 1975 他）とは異なり、当事者は自分の責任を重く判断した。その理由として、判断の対象が過失割合という抽象的な数値であったため、自分が損害あるいは非難を受けるという具体的イメージに乏しく、損害回避あるいは非難回避のバイアスが働かなかったこと、および責任の判断においては自分に責任があるとするのを美德とする日本の風土(萩原, 1977)が影響した可能性がある。

ただ、客観的立場と 2 当の立場にあまり差がなかったこと、および 2) で述べるように立場間で差がみられなかった事例もあることから、立場の違いの影響よりも映像の見え方の影響の方が大きかったと思われる。

## 2) すべての立場で基準と差があった事例について

事例 2, 4, 8 は、車対車・二輪車事例であり、どの立場でも基準との差がみられた。第 3 章の結果に照らすと、これらはいずれも両方の当事者に両方の判断要素があり、判断が複雑であるため判断が中間に近づいたと思われる。しかし、1) で検討したように、判断には立場による映像の見え方の違いも影響している可能性がある。そこで、この点について検討する。

### ① 1 当の立場

1 当の立場が 1) のように自分の行為の結果を重視したのであれば、1 当の責任判断が重くなり、結果として基準との差もなくなりそうである。

しかし、1 当の責任判断が基準より軽くなった理由として、次のものが考えられる。

大学生は判断をするときまず判断要素に着目し、判断が複雑な場合は、映像の影響より判断の複雑性の影響が大きいいため、映像の見え方による重み付けが行われない結果、判断が中間に近づくとと思われる。

また、これらの事例は 2 当が二輪車で、基準は二輪車に有利に修正されているが、一般人はこの修正をせず、車と対等か、一般に二輪車の責任の方が重いとして判断を行ったことが考えられる。

さらに、事例 2 は、調査 1 事例 9 と事故の類型（直進車と右折車の衝突）は同じだが、2 当が二輪車であることと、車の直近右折（二輪車が交差点に接近しているのに右折を始めた）の点で適用される基準が修正され、調査 1 事例 9 より 1 当の車に重い基準が適用される。しかし、事例 2 では、調査 1 事例 9 よりも 1 当の責任が軽く判断された。このため、大学生は「直近右折」という修正要素を理解していないことが考えられる。

以上より、判断に迷うと中間に近づくと、二輪車や直近過失に関する評価が異なることの影響から、基準との差が生じたと思われる。

### ② 2 当の立場

これらの事例では、2 当の立場の映像上、両方の当事者の行為が見える。このため、相手の行為が見えないことに影響されず、2 当の立場も判断要素の所在に基づいて判断したと考えられる。この場合は①同様、映像の見え方による重み付けが行われず、判断に迷うと判断が中間値に近づくとと思われる。

### ③ 客観的立場

客観的立場は両当事者の行為が映像上見え、またこれらの事例は 1 当に何らかの動き（右左折）がある事例である。そうだとすると、客観的立場は 1 当の行為を重視し、1 当

の責任を重く判断して基準との差がなくなりそうである。

しかし、客観的立場もまず判断要素に着目し、①②同様判断が複雑だと当事者の動きによる重み付けが行われない結果、判断が中間に近づき、基準との差が生じたと考えられる。

#### ④ 立場間の判断の差との関係

①～③でみたように、判断が複雑だと映像の見え方または立場の違いによる重み付けは行われず、その複雑性のために判断が中間に近づく。このために立場間で判断に差が生じなかったと思われる

#### ⑤ 事例 5 について

事例 5 は、判断要素の所在では判断が難しい事例だが、基準との差がみられなかった。本事例のみ 1 当が二輪車であり、①で述べたように二輪車の方が一般に責任が重いという評価の違いから大学生が二輪車の責任を重く判断し、結果的に基準との差が小さくなったと思われる。

#### 4-5 まとめ

本調査で、車対歩行者・自転車事例における判断に関し、立場間では差があり基準との差はなく、車対車・二輪車事例では立場間の差はなく基準との差があった。前者は判断要素の所在から判断が単純な事例、後者は判断が複雑な事例であるものの、上記の判断の違いは判断要素の所在だけでなく、当事者の違いの影響も否定できないと思われる。このため、本調査の調査対象者も当事者に着目したと考えられる。

次に、判断が単純な事例と複雑な事例では上記のように結果が異なり、判断が単純な事例のみ判断の立場ないし映像の見え方の影響がみられた。

このことから、大学生はまず各当事者の個々の判断要素に着目し、道交法に照らして判断を試み、判断が複雑な場合は、その影響が立場や映像の見え方の違いよりも大きく、判断に迷うと判断が中間値に近づいた。このことは、回答自信度が高いほど1当の責任判断が重くなることからもうかがえる。また、二輪車や直近過失の評価の点で、大学生に道交法や基準の理解不足があり、この点も基準との差に影響した。

これに対し、判断が単純な場合は、判断要素の所在や評価の影響よりも、立場や映像の見え方の影響の方が大きかった。そして、1当の立場は自分の行為の結果が映像上目立つことから、1当の責任を重く判断し、結果として基準と差が生じなかった。2当の立場は、映像上自分の動きしか見えないことから自分の動きを重視し、2当の責任を重く判断した。客観的立場の映像では、2当に動きがあり、それを重視した結果、2当の責任判断が重くなった。このため、2当の立場と客観的立場で基準と差が生じた。なお、見え方の違いに加え、道交法の理解不足のために基準と異なる判断がされる場合もある。

判断が単純な場合の結果は、「目がいきやすい」対象に原因を帰属するという Storms (1973), McArthur et.al.(1977)の結果と一致するといえる。ただ、すべての事例で映像の見え方の影響がみられるわけではなく、道交法に照らした判断要素の評価が先行する。このため、交通事故の責任判断では、まず判断者がすでに持っている道交法の知識に照らしてスキーマが形成され、それに基づいて当事者や判断要素の評価が行われる。その過程で、判断が単純な場合は、判断者が道交法に基づく判断要素の評価に拘泥しない結果、映像の見え方や判断の立場に影響を受けると思われる。

この点に関し、映像の見え方という知覚的な影響ではなく、判断の立場という認知的な要素が影響した可能性もある。この場合、当事者が自分の責任を重く判断し、先行研究 (Harvey et.al.1975) とは異なる結果となった。当事者についてはすでに述べたとおり、抽象的な過失割合の回答であったこと、責任に関する日本人の感覚が影響した可能性がある。これに対し、客観的立場は、1当の立場に比べ2当の責任を重く判断し、2当の立場とはほぼ差がなかった。この理由に関し、客観的立場すなわち観察者が当事者の責任を重く判断するのは、観察者にとって行為者の行動が目立つからとされる (Storms, 1973)。

しかし、本調査は過失割合の判断であることから、観察者は両方の当事者の行為をみている。このうち、立場間で差があった事例は映像上2当に動きがあった事例であり、動きが「目立つ」2当に着目し、2当の責任を重く判断したことが考えられる。そうすると、いずれかの立場に立つ場合は自分の責任を重く判断するが、客観的に事例を見た場合は知覚的に「目立つ」当事者に責任を帰属するともいえるであろう。

また、本調査の対象者は大学生であり、運転経験や道交法の知識に乏しい。このことが、道交法や基準の取扱い方の理解不足による基準との差の原因になった。加えて、判断要素を道交法に照らして判断しようとする際に、映像から受ける印象に大きく影響された可能性がある。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り、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い傾向にあったことからもうかがえる。

以上、本調査でみられた判断の流れを Figure 4-5 にまとめた。

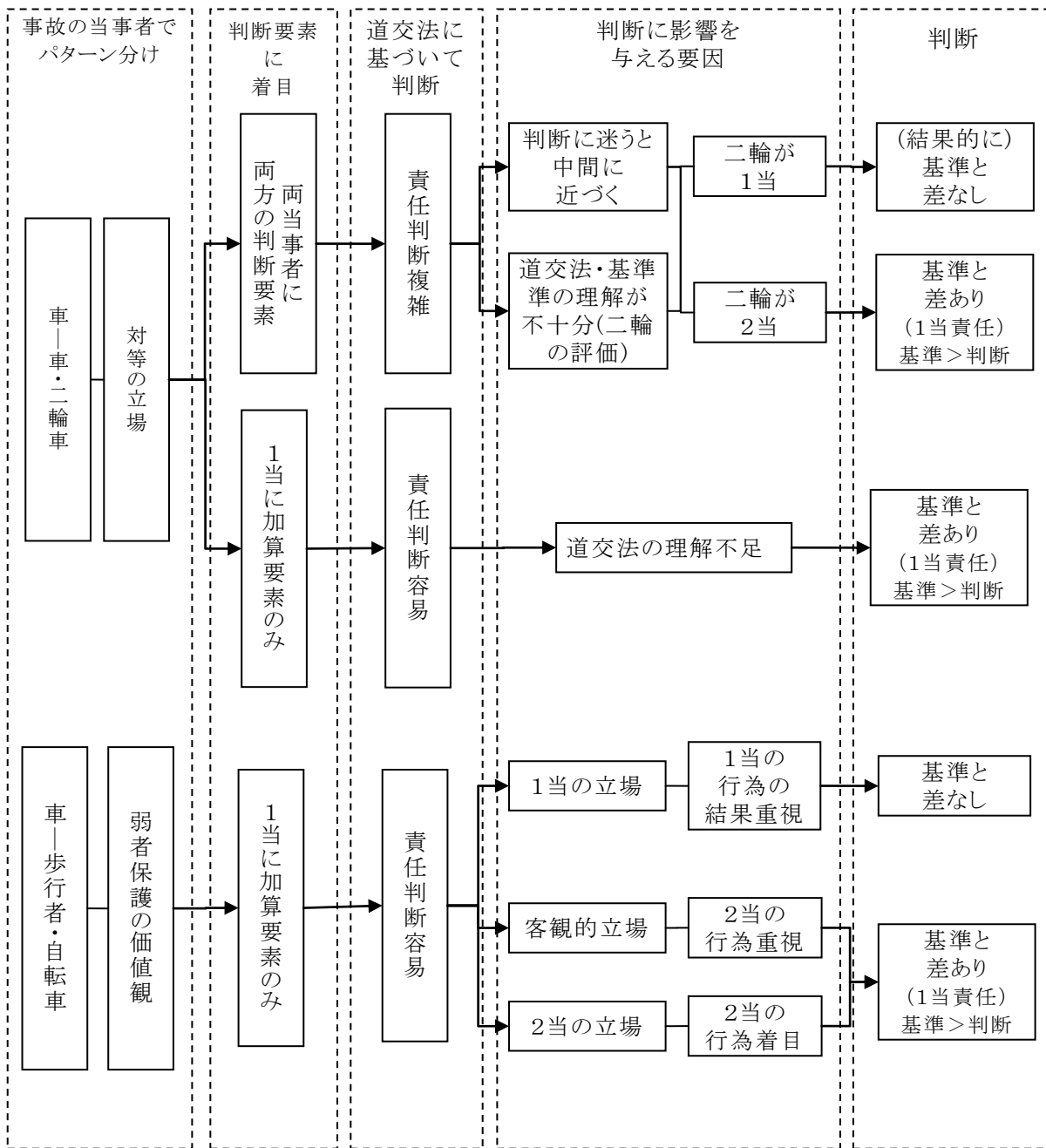


Figure 4-5 判断の立場が異なる場合の責任判断過程



## 第5章 過失割合判断における法科大学院生と大学生の相違

### 5-1 本章の目的

これまでの調査で大学生の判断と基準とには差があり、その差は大学生が道交法や基準の考慮した要素を十分理解していないことその他、判断要素の所在、判断をする立場や映像の見え方によって生じることがわかった。

しかし、これらの調査は大学生のみを対象としており、基準と一般人の感覚の違いを広く明らかにするには、大学生以外も対象に調査を行う必要がある。

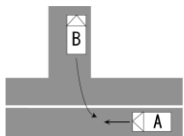
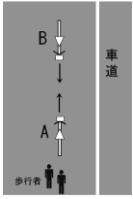
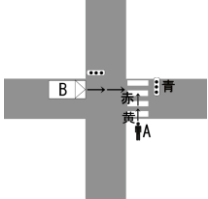
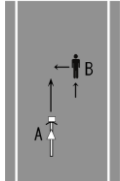
一般人と基準との違いは、つまるところ一般人と法律家の判断の違いといえる。一般人と法律の専門家、様々な事柄についての判断に差があることは一般に知られている。大学生と保護観察・仮釈放委員会の職員の判断を比較すると、職員は大学生より犯罪の重大さを大きく判断するが、服役させる期間は短く判断する傾向にあり、また、大学生は、計画的かつ反社会的性格の犯罪者であるほど再犯の可能性を高く刑期も長く判断したが、職員はその傾向がみられなかった (Carrol & Payne, 1977)。また、大学教育を受けた警察官は、そうでない警察官より判断が権威主義的でないという結果もある (Smith, Locke & Walker, 1967)。一般に、一般人が対象となる事象に関し詳細な情報を得ると責任判断がそれに影響され (Diamond et.al. 1989)、判断のばらつきも大きい (Weninger, 1994) が、法律家は当事者の法律違反を重視して判断する (萩原, 1977) ことが知られている。しかし、先行研究の多くは刑事責任に関して法律家と一般人の判断を比較しており、この傾向が民事上の過失割合の判断でもみられるかは明らかでない。

そこで、本調査では、法科大学院生の判断と一般の大学生の判断、および、基準を比較し、法律の知識や法的思考が判断に及ぼす影響について検討した。なお、職業裁判官や弁護士は法律の専門家だが、当該事例に適用される認定基準を知識として持っており、純粋な価値判断ではなく知識の有無の影響が強くなると考えられたため、調査対象とはしなかった。また、基準はすべての事例を網羅していないため、近年増加している自転車加害者となる事故で、裁判所の判断と法科大学院生の判断を比較し、判断の差に影響する要素について検討した。

## 5-2 調査方法

調査対象者に対し、交通事故事例に関する文章での説明と概要図を示し、事故の両当事者の過失割合を合計して 100 になるように回答させた。それとともに、回答に対する自信の度合い（回答自信度）を回答させた。提示した事例は、3 章で大学生に提示した 11 事例に、以下の 4 事例（Table 5-1）を加えた 15 事例である。事例 12, 13, 15 は認定基準が定められておらず、裁判所が判断を下した事例である。

Table 5-1 事例 12～15 の概要

事例	事例の概要	概要図
12	道路を直進して見通しの悪い丁字路にさしかかった車両 A と、丁字路からバックで進行してきた車両 B が衝突した。	
13	自転車の通行ができる歩道上を対面して走行中の自転車 A と自転車 B が衝突した。なお、自転車 A の後方には歩行者がいた。	
14	交差点で、歩行者用信号が黄色の時に横断歩道の横断を開始し、横断途中で信号が赤になった歩行者 A と、青信号で交差点に進入した車両 B が衝突した。	
15	路側帯のある道路の、車道を直進走行中の自転車 A と、車道を直進歩行していた歩行者 B につき、歩行者 B が急に自転車 A の方に向きを変えたため、衝突した。	

調査対象者は、法科大学院在学中の法科大学院生 159 名（平均年齢 28.20 歳 [SD6.58]，うち男性 102 名，女性 57 名，免許保持者 123 名，免許非保持者 36 名）である。大学生は、第 3 章と同じ、対象者 112 名（平均年齢 21.8 歳 [SD3.8]，うち男性 66 名，女性 46 名，免許保持者 82 名，免許非保持者 30 名）である。

## 5-3 結果

### 5-3-1 法科大学院生と大学生の判断の比較

#### 1) 回答の平均の比較

事例 1 から 11 まで、基準、大学生の回答、法科大学院生の回答の平均を比較したのが Figure 5-1 である。各事例で、上から基準、大学生、法科大学院生の回答、各横棒の左側灰色部分が 1 当、右側白色部分が 2 当の回答の平均を示す。

大学生と法科大学院生の回答を比較すると、事例 3, 10, 11 で 10%以上の差がみられた。事例 3 と 11 では法科大学院生の方が 1 当の責任を重く評価し、事例 10 では大学生の方が重く評価した。

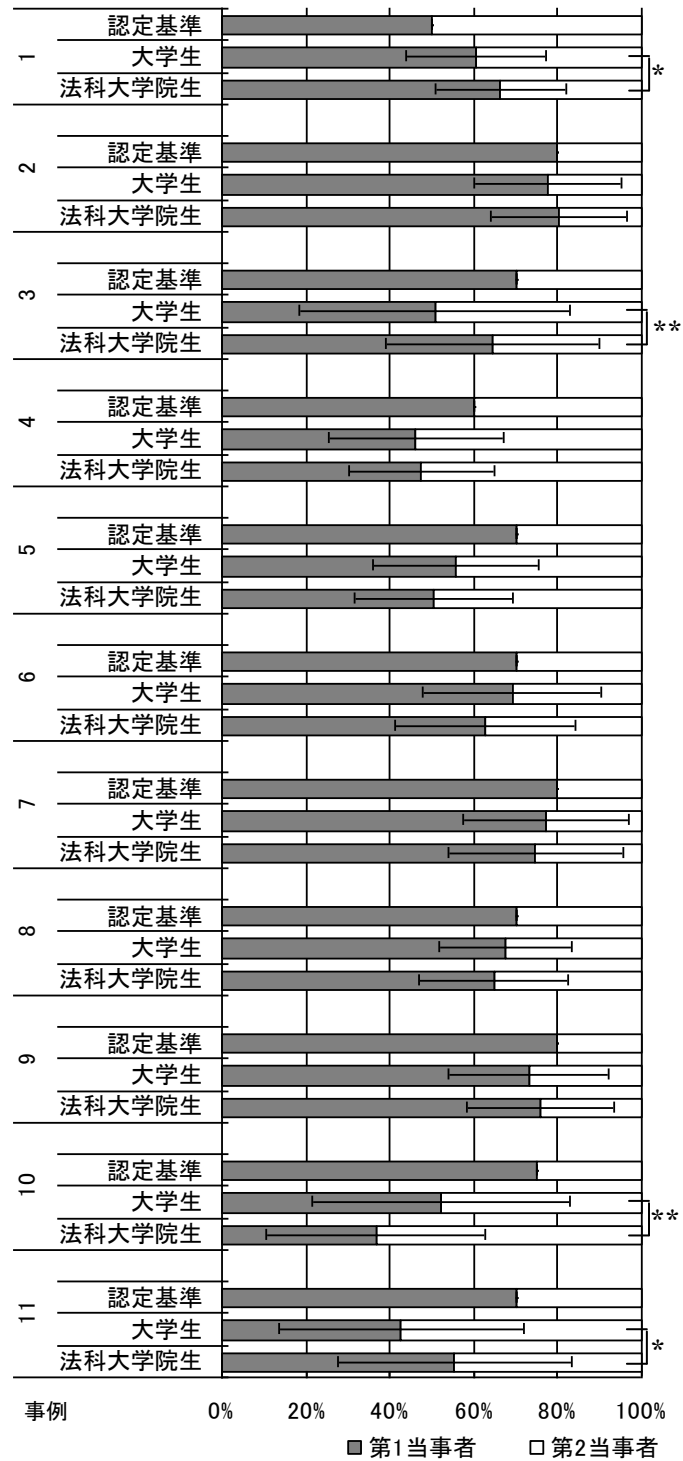


Figure 5-1 基準，大学生，法科大学院生の回答の平均の比較（事例1～11）

## 2) 分散分析の結果

法科大学院生と大学生の別、免許の有無、性別を独立変数、1当の過失割合に関する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、法科大学院生と大学生の回答について、事例1( $F(1, 263)=7.85, p<.01$ )、事例3( $F(1, 263)=6.60, p<.05$ )、事例10( $F(1, 263)=10.19, p<.01$ )、事例11( $F(1, 263)=6.32, p<.05$ )で有意差がみられた。このうち事例1, 3, 11では法科大学院生、事例10では大学生の方が、1当の過失割合を重く回答した。性別では有意差はみられなかった。

法科大学院生と大学生の別、免許の有無、性別を独立変数、回答差を従属変数として、事例ごとに3要因の分散分析を行ったところ、事例1( $F(1, 263)=6.49, p=.011$ )、事例3( $F(1, 263)=18.79, p<.01$ )、事例10( $F(1, 263)=6.28, p=.013$ )で有意差がみられ、事例1, 10では法科大学院生の回答差の方が大学生より大きく、事例3では大学生の回答差の方が大きかった。事例9と11は交互作用がみられ、Bonferroni法により単純主効果を分析したところ、事例9は、大学生の中で免許非保有者の方が保有者より回答差が大きく( $F(1, 263)=6.48, p=.011$ )、事例11は、免許保有者の中で大学生の方が法科大学院生より回答差が大きかった( $F(1, 263)=22.70, p<.001$ )。

法科大学院生と大学生の別、免許の有無、性別を独立変数、回答自信度を従属変数として分散分析をしたところ、事例7( $F(1, 263)=7.15, p=.008$ )と事例9( $F(1, 259)=6.53, p=.011$ )のみ有意差がみられ、大学生の回答自信度の方が大きかった。

### 5-3-2 法科大学院生の回答と基準・裁判所の判断の差

#### 1) 基準および裁判所の判断と回答の平均の比較

事例1では、法科大学院生が認定基準より10%以上重く評価し、事例4, 5, 10, 11は、法科大学院生が10%以上軽く評価した(Figure 5-1)。判例と比較したところ、事例12, 13は大きな差はなかったが、事例14, 15では10%以上の差がみられた。Figure 5-2は事例12~15の結果を示したもので、事例の上が判例、下が法科大学院生の回答の平均、横棒左側灰色部分が1当、右側白色部分が2当の責任に関する回答の平均である。

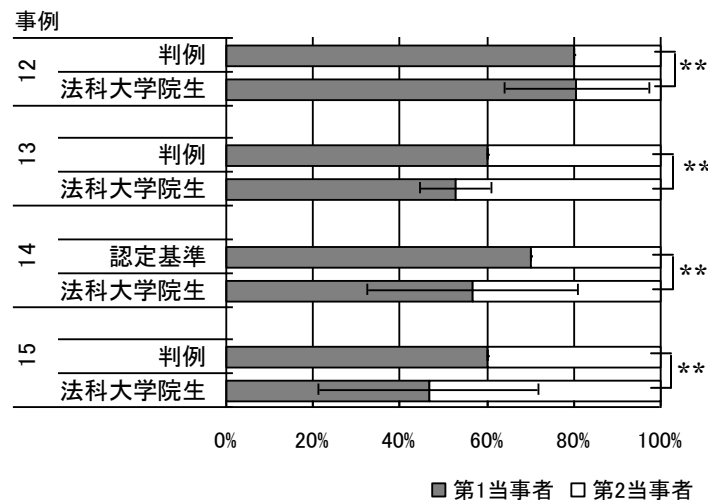


Figure 5-2 裁判所の判断および基準と法科大学院生の回答の平均の比較（事例 12～15）

2) 認定基準および判例より重く判断した対象者数と軽く判断した対象者数の比較

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、事例ごとに  $\chi^2$  検定を行った。その結果、事例 1 ( $\chi^2=(1), 99.03, p<.001$ )、事例 4 ( $\chi^2=(1), 51.03, p<.001$ )、事例 5 ( $\chi^2=(1), 85.77, p<.001$ )、事例 6 ( $\chi^2=(1), 10.45, p=.001$ )、事例 8 ( $\chi^2=(1), 10.61, p=.001$ )、事例 10 ( $\chi^2=(1), 95.15, p<.001$ )、事例 11 ( $\chi^2=(1), 9.53, p=.002$ )、事例 12 ( $\chi^2=(1), 11.84, p=.001$ )、事例 13 ( $\chi^2=(1), 97.58, p<.001$ )、事例 14 ( $\chi^2=(1), 18.05, p<.001$ )、事例 15 ( $\chi^2=(1), 21.13, p<.001$ ) で有意差があった。事例 1, 12 は基準より重く判断した法科大学院生が多く、それ以外の事例は基準より軽く判断した法科大学院生の方が多かった。

5-3-3 法科大学院生の回答における同じ種類の事故同士の比較

1) 右折車と直進車の衝突

事例 1, 5, 8, 9 は、右折車と直進車の対面する信号の色が異なる。この回答差を比較するため、法科大学院生の各事例における回答差を従属変数、事例を被験者内要因として分散分析を行ったところ、事例 1 の回答差は事例 8, 9 より有意に大きく、事例 5 の回答差は他の事例より有意に大きかった ( $F(1, 158)=26.12, p<.001$ )。

2) 青信号で交差点に進入した車と赤信号で道路を横断中の歩行者の衝突

事例 3 と 11 は、歩行者の横断場所が異なる。両事例は基準が同じなので、法科大学院生の 1 当の回答について  $t$  検定を行ったところ、事例 3 の方が有意に 1 当の責任判断が重

かった ( $t(313.06)=3.04, p=.003$ )。

### 3) 横断歩道横断中の歩行者と直進車の衝突

事例 3 と 14 は、歩行者が横断を開始した時の信号の色が異なる。両事例も基準が同じなので、法科大学院生の 1 当の回答について  $t$  検定を行ったところ、事例 3 の方が有意に 1 当の責任判断が重かった ( $t(316)=2.77, p=.006$ )。

#### 5-3-4 免許の有無，性別の影響

法科大学院生の免許の有無，性別を独立変数，1 当の過失割合の回答を従属変数として分散分析を行ったところ、事例 2 ( $F(1, 155)=5.42, p=.021$ )、事例 3 ( $F(1, 155)=5.51, p=.020$ )、事例 7 ( $F(1, 155)=11.86, p=.001$ )、事例 12 ( $F(1, 155)=7.75, p=.006$ ) に有意差がみられ、事例 3 は免許非保有者の方が 1 当の責任を重く判断し、それ以外の事例では免許保有者の方が 1 当の責任を重く判断した。

性別では事例 3 で有意差がみられ ( $F(1, 155)=4.19, p=.042$ )、男性の方が重く判断した。それ以外の事例では有意差はみられなかった。

#### 5-3-5 重回帰分析

事例ごとに、法科大学院生の 1 当の回答を目的変数，回答自信度，年代，学年を説明変数とし，ステップワイズ法により重回帰分析を行ったところ，事例 1, 3, 8 で回答自信度が正の有意な値を示し，事例 10 は負の有意な値を示した (Table 5-3)。事例 9 ( $\beta=0.183, p=.021$ )，事例 12 ( $\beta=0.180, p=.023$ ) は，年代が正の有意な値を示した。この結果は，事例 1, 3, 8 は回答自信度が高くなるほど，また事例 9, 12 は年代が高くなるほど 1 当の責任を重く判断し，事例 10 は回答自信度が低いほど 1 当の責任を重く判断したことを示す。

Table 5-2 回答自信度を説明変数とする重回帰分析結果

事例	$\beta$	
1	0.181	*
3	0.183	*
8	0.217	*
10	-0.180	*

\* $p < .05$   
 $\beta$ : 標準偏回帰係数

### 5-3-6 回答差と回答のばらつき ( $SD$ )

法科大学院生の回答差(絶対値)と回答の  $SD$  の相関は、有意ではなかった( $p > .05$ )。法科大学院生は、回答のばらつきからうかがえる判断の迷いと回答差に関連はみられなかった。



## 5-4 考察

### 5-4-1 各事例の判断要素と分析結果のまとめ

1当・2当の判断要素(加算要素, 減算要素),  $\chi^2$ 検定結果, 法科大学院生と大学生の1当の責任判断に有意差があるかを一覧にした (Table 5-3)。判断要素, 加算要素, 減算要素の意味は第3章で述べたと同じである。Table 5-3 中,  $\chi^2$ 検定結果に関し, 「重」は判断が基準より重い法科大学院生の人数, 「軽」は基準より軽い法科大学院生の人数を示す。1当の責任判断の差に関し, 「法」は法科大学院生, 「大」は大学生の判断を示す。グレーの欄は, 加算・減算要素あるいは差がないことを表す。なお, 事例 12~15 は, 法科大学院生に対してのみ調査を実施したので, 大学生との比較は行っていない。

Table 5-3 各事例の1当・2当の判断要素,  $\chi^2$ 検定結果, 大学生の回答との差一覧

事例	1当の判断要素 (上が加算要素、下が減算要素)	2当の判断要素 (上が加算要素、下が減算要素)	$\chi^2$ 検定 結果	1当 判断の差
1	①黄信号 ②右折	黄信号	重>軽	法>大
	黄信号で右折する車が多い 現実を反映	直進		
2	路外進入	前方注視義務違反		
		直進		
3	赤信号	①車 ②安全運転義務違反		法>大
	①歩行者 ②歩行者保護	青信号		
4	狭路	右折	軽>重	
	直進	広路		
5	黄信号	①右折 ②対向する直進車の動静確認可能	軽>重	
	直進	信号違反なし		
6	①黄信号 ②車 ③歩行者の発見容易	赤信号	軽>重	
		①歩行者 ②歩行者保護		
7	①赤信号(違法性大) ②車	赤信号		
		①歩行者 ②歩行者保護		
8	赤信号	①黄信号 ②右折	軽>重	
	直進	直進車側の信号が赤にならないと 右折できない現実を反映		
9	右折	安全運転義務違反		
	青信号	①青信号 ②直進		
10	車	横断禁止違反	軽>重	大>法
	歩行者横断禁止の箇所走行	①歩行者 ②歩行者保護		
11	①赤信号 ②横断歩道外横断	①車 ②安全運転義務違反	軽>重	法>大
	①歩行者 ②歩行者保護	青信号		
12	後退による路外進入	前方不注意	重>軽	
		直進		
13	①直前まで制動操作せず ②後方に歩行者がいたが一時停止せず	直前まで制動操作せず	軽>重	
	自転車	自転車		
14	黄→赤信号	①車 ②安全運転義務違反	軽>重	
	①歩行者 ②歩行者保護	青信号		
15	①自転車が注意喚起せず ②歩行者との間隔取らず ③自転車	①車道を歩行 ②急な方向転換	軽>重	
		歩行者		

## 5-4-2 法科大学院生の責任判断過程とそれに影響を与える要素

### 1) 事故当事者への着目

本調査でも、車対車事例、車対歩行者事例いずれにも法科大学院生の判断と基準に差がみられない事例があった(事例 2, 7, 9)。また、後述のように判断の方法にも差がみられる。このため、法科大学院生も当事者に関しては、基本的に基準と同様、当事者で判断方法を分け、車対車事例は対等、車対歩行者事例は弱者保護の価値観に基づいて判断していると考えられる。ただ、判断が単純な事例であれば、大学生の判断は基準と一致したが、法科大学院生は差がみられた事例もあったことから、当事者の違いに大学生ほど影響されないといえる。

### 2) 判断要素への着目

上記のように加え、法科大学院生は、判断が単純でも基準と差がある事例(事例 6, 12, 15)や、複雑でも差がない事例があり(事例 3, 9)、大学生ほど判断の単純さ、複雑さには影響されない。法科大学院生の判断の特徴をまとめると、次のとおりである。

#### ① 車対歩行者事例

これらの事例は車対歩行者(弱者保護の対象)以外の判断要素に違いがあり、それに判断が影響されている。

事例 3, 10, 11 は、歩行者に赤信号違反(事例 3)、横断禁止違反(事例 10)、赤信号違反と横断歩道外横断(事例 11)があり、車には重大な道交法違反はない。これらの事例で、法科大学院生は歩行者の道交法違反を重視し、歩行者の責任を重く判断した。これらの事例は、いずれも法科大学院生が大学生より歩行者の責任を重く判断した。なお、事例 3 と 11 はほぼ同じ類型の事例であるが、事例 11の方が1当の責任判断が軽い。法科大学院生についても、大学生同様の「横断歩道外横断の方が道交法違反の程度が低い」という道交法の理解不足の影響が考えられる。

事例 6 は、車(1当)と歩行者(2当)の道交法違反の内容を比較すると、車は黄信号違反、歩行者は赤信号違反で歩行者の方が違反の程度が大きく、これを重視したため、1当の責任判断が基準より軽くなった。

事例 7 は、道交法上の条件は対等(赤信号違反)であり、この場合は基準・大学生の判断と差が生じなかった。

このように、法科大学院生は車、歩行者問わず道交法違反の行為を重視した。また、法科大学院生の場合、基本的に歩行者を1当にすることの抵抗感は少ない。

なお、事例 14 は、歩行者のみに重大な道交法違反（黄信号横断から赤信号へ変化）があるが、基準より判断が軽く、道交法違反重視では説明が困難である。本事例では、歩行者が横断を始めた時点では黄信号であり、黄信号横断は過失が小さいという道交法の理解不足が影響した可能性がある。このことは、事例 3 と 14 の基準は同じだが、事例 14 の方が 1 当の責任判断が軽かったことからもうかがえる。

## ② 車対車事例

基準が定められている事例では、判断が複雑か単純かを問わず、1 当に加算要素となる行為がある場合は基準と差がなく、2 当にその行為がある場合は 2 当が重く判断され差が生じた。前者が事例 2 と 9、後者が事例 4, 5, 8 である（Table 5-3）。このため、法科大学院生は、信号等の周囲の状況より加算要素となる当事者の行為を重視し、それが 1 当にある場合の感覚は基準と一致するが、2 当にある場合はそれを過度に重視するため基準と差が生じると考えられる。このことは、1 当に信号の点での加算要素（黄信号進入）、2 当に行為の点での加算要素（右折。信号違反なし）がある事例 5 で、他の同種の事故類型（事例 1, 8, 9）より 2 当の責任が重く判断されたことからもうかがえる。

この例外が事例 1 と 12 である。

事例 1 は 1 当に加算要素となる行為があり、1 当の責任判断に関し、法科大学院生の方が重いという形で基準との差が生じた。本事例は、基準は 1 当の減算要素として右折困難という現実を考慮しているが、法科大学院生は行為のみ重視し、現実を考慮していないためと考えられる。法科大学院生が行為を重視したことは、大学生より右折車(1 当)の責任を重く判断したことからもうかがえる。

また、事例 12 も法科大学院生の方が重い。本事例は基準がなく、裁判所の判断と比較した。本事例の 1 当は、単なる直進車に比べ、後退による路外進入とやや特殊な行為をしており、法科大学院生の方が特殊な当事者の行為を過度に重視して、責任を重く判断したと考えられる。

## ③ その他の事例

事例 13 は両当事者が自転車、行為も同じであり、1 当から見て 2 当の後方に歩行者がいたという周囲の環境のみ異なる。裁判所は、2 当の後方に歩行者がいたのに 1 当が減速しなかった点を重視し、1 当の過失割合を 60 とした。しかし、法科大学院生は、「直前まで減速しない」という当事者の行為を重視し、環境を考慮しなかった結果、両者の過失割合をほぼ 50 : 50 としたと考えられる。

事例 15 は歩行者対自転車の事例で、行為でいうと自転車は直進、歩行者は急な方向転換を行っている。裁判所は、自転車と歩行者では歩行者が保護されること、自転車が歩行者に注意喚起せず、歩行者と間隔をとらなかったことを重視し、歩行者の車道の歩行およ

び急な方向転換という過失を考慮しつつも、自転車(1当)の過失割合を60とした。これに対し、法科大学院生は、自転車と歩行者の関係は対等とした上、直進という自転車(1当)の行為より、急な方向転換をした歩行者(2当)の行為を重視したことから、自転車の責任を軽く判断したと思われる。

### 3) 免許の有無の影響

免許の有無の影響に関し、大学生は11事例中7事例で判断に差があったが、法科大学院生で差があったのは3事例で、法科大学院生の判断には免許取得による影響は少ない。

回答の自信の度合いはやや法科大学院生の判断に影響したが一貫したものではなく、年齢、学年は影響がなかった。

## 5-5 まとめ

法科大学院生も、最初に当事者に着目し、車対車は対等、車対歩行者は弱者保護の価値観に基づいて判断したが、この価値観の影響は大学生より弱い。

次に、法科大学院生は個別の判断要素に着目した。大学生は、ここで1当に加算要素のみがあつて判断が容易か、両当事者に加算・減算要素があり判断が複雑かの影響を受けたが、法科大学院生はその影響はあまりみられなかった。このことは、回答差の大きさと回答のばらつきに有意な相関がみられなかったことからもうかがえる。

このように、当事者によって反映する価値観を変え、次いで個別の判断要素に着目するという判断の流れは基準の構造と同じであり、判断の単純さ複雑さの影響を受けない点で大学生より基準と一致するといえる。

判断要素への着目の仕方に関し、車対歩行者事例で、道交法違反の内容が車と歩行者とも同じ(赤信号違反)の場合は、弱者保護の価値観を反映して基準と判断が一致するが、歩行者のみ道交法違反がある場合はそれを重視し、基準と差が生じた。車対車事例では、加算要素のうち当事者の「行為」が重視され、これが基準との差に影響した。基準がない事例でも同様の傾向がみられた。また、法科大学院生は、自転車と歩行者は対等と判断した点で基準の構造および裁判所の判断とは異なった。

大学生と法科大学院生の判断を比較するため、事例 1~11 全ての回答差(絶対値)について  $t$  検定を行ったが有意差はみられず、基準との差という意味では両者の判断に違いはなかった。この結果は、法律家と一般人で判断に差があるという (Carrol et.al.,1977), Weninger(1994), 山室 (1995), 山崎ら (2008) 他とは異なる。しかし、これらの研究は刑事責任を扱っている上、被告人 1 人の有罪無罪の判断を対象としているが、本調査は当事者 2 人の民事責任の分配に関する判断であり、両当事者のバランスという視点で責任を考えたため、明らかな差が生じなかった可能性がある。

次に判断過程に関し、大学生に比べ、法科大学院生は判断の単純性・複雑性に影響されず、判断要素すなわち道交法違反の行為やその他の加算・減算要素に、要素分解的に着目して判断した。これは基準の構造と一致し、先行研究における法律家の判断とも一致する(萩原, 1977)。法科大学院生は、法科大学院で法的思考の方法を学んでいることの影響が考えられる。

しかし、法科大学院生は、道交法違反や加算要素となる当事者の行為を過度に重視したために、基準との差が生じた。対象者となった法科大学院生は、年齢が比較的若く運転経験も少ないことから法律に忠実に判断したのに対し、基準を作成した裁判官は、道交法以外にも道路交通の現状や被害者保護の必要性を考慮し、全体として妥当な結論を導こうとしたことから、基準と判断に差が生じたと思われる。

法科大学院生の責任判断過程は、Figure 5-3 のとおりである。

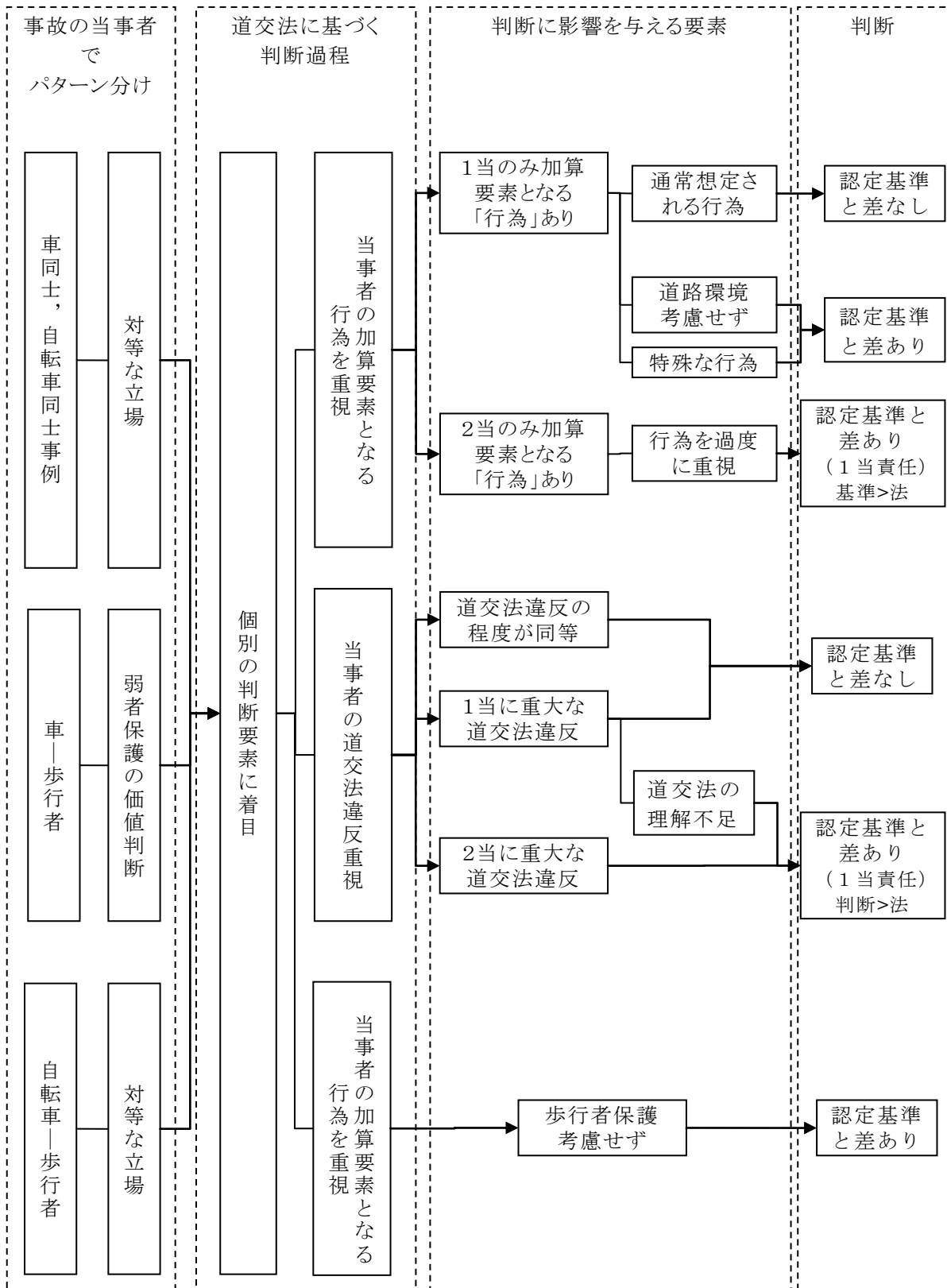


Figure 5-3 法科大学院生の判断の流れと基準との差に影響を与える要因

## 第6章 総合論議

### 6-1 調査のまとめ

本論文は、交通事故の責任判断をするときの一連の過程に焦点を当て、事実関係の確定と損害額すなわち責任の決定の段階で生じる問題の解決に向けた検討を行った。事実関係の確定の段階では、当事者の主張に食い違いがある場合に、証言等証拠の信用性を簡易に判定するためのチェックリストを開発した。損害額の決定に関しては、加害者、被害者、観察者の立場における一般人の過失割合の判断、および法科大学院生の判断と過失割合の認定基準と比較し、一般人の責任判断の過程とそれに影響を与える要素を明らかにした。

### 6-2 基本的な責任判断の流れ

責任判断の基本的な流れとして、ある事象が発生すると人は原因帰属を行い、その結果によって責任帰属を行い、最終的に非難の帰属が起こる (Shaver, 1985)。ここでいう「原因」は原因結果の関係である因果関係、「責任」は義務違反に対する道義的な非難可能性 (萩原, 1986)、「非難」は行為者に課せられる刑罰や損害賠償の額である (Figure 6-1)。

責任帰属の流れと民事上の紛争解決手順との関連では、「事象の観察」は事実関係の確定(事実認定)の問題、「原因」・「責任」・「非難」の帰属は因果関係や損害額の算定の問題として現れる。

これまでの帰属研究で、「事象の観察」は人が同じ事象を認識したことが前提となっているが、実際には認識した事実関係が異なることがしばしばあり、それが紛争の大きな原因となりうる。このため、「責任」や「非難」帰属の前提として、事実関係を確定することが重要である。

次に、民事上の責任判断は多くは過失割合の判断の問題として現れ、責任帰属の判断過程でいうと「非難」の帰属の段階で問題となる。この点で「責任」と「非難」の帰属が明確に分けられる刑事責任とは構造が異なり、「非難」帰属のあり方について検討する必要がある。

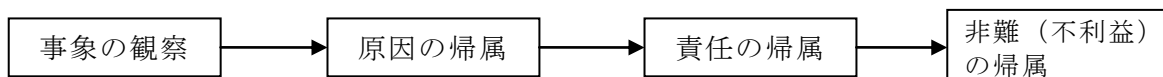


Figure 6-1 基本的な責任帰属の判断過程



### 6-3 事実関係の判定指標の作成

事故に関する当事者の主張が食い違う場合、紛争解決の手続では当事者が主張や証拠を出し合って争点を整理し、その争点について証拠を検討して、事実関係を確定するという手順がとられる (Figure 6-2)。そこで、当事者が出した証言、物証等の証拠による事実関係の調査に着目し、証拠の真偽を簡便に判定できるようにするための指標を作成した。

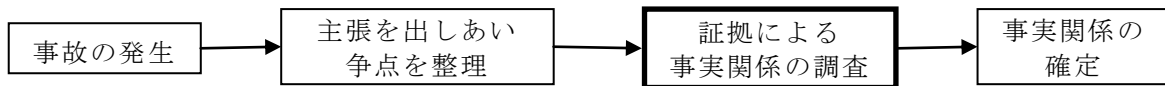


Figure 6-2 事実関係確定に至る流れ

指標はチェックリストの形式で作成し、当事者等の証言をリスト記載の項目に照らして信用性を判断できるようにした。リストの項目は、判例が証拠の信用性判断に用いた要素を整理し、かつ先行研究による証言の真偽判断の手がかりも考慮し、証拠や証言の主体別に体系化・具体化した (Table 6-1, 6-2)。Undeutsch (1967), Trankell (1972) による手がかりとチェックリスト項目との対応関係は、Table 6-1, 6-2 のとおりである。

Table 6-1 記憶の過程において証言の正確性に影響する要因と対応するチェックリスト該当番号 (記憶の過程は菊野, 2000 による)

記憶	証言の正確さに影響する要因		チェックリスト該当番号
符号化	出来事要因	照明条件	Ad4・Be1
		知覚時間・出来事の時間的長さの判断	Ae (目撃時間), Be2
		対象物の色彩	Ae・Be1
	目撃者要因	知覚の選択性(注意を向けられたものしか記憶されない)	Ae (注意を払うことが期待できない)
		被害者のストレスによる能力の低下	Ae(事故の影響)
期待, 個人の要求(証言者は, 起きたであろうと期待する, あるいは起きてほしいと望む事項を知覚する)		関連項目として Be11・12・13	
	年齢等証言者の能力	Aa1・2, Bd	
保持	時間経過に伴う記憶の減衰, 記憶保持時間が長いことの影響		Ad6・Be4
	記憶への情報の付加・充填 (記憶後に新たな情報を取り込む, 記憶を再構成することの影響)		Ae (紛争経過に対する当事者の心理的影響)

なお Table 6-1 の記憶の検索過程に関し、質問者の示唆・質問の仕方や証言者の既存の知識の影響は質問の技術の問題であり、チェックリストになじまない。また、記憶を想起

する場合、記憶の符号化が起こったのと同じ場所にいれば、容易に思い出せるとされる (Estes, 1972) が、実際の紛争の場で同様のことを行うのは現実的でない。このため、チェックリストから省いた。

Table 6-2 Undeutsch による証言の真偽判断の手がかりと対応するチェックリスト項目

判断の手がかり		
(1)証人の発達段階と人格		Aa・Ad8・Bd
(2)供述の動機		Ac4・Bc・Be12,13
(3)供述の歴史 (初回供述から確定供述まで)		Ad2・6, Ae・Be9,13
(4)供述の態度		Ac・Ae・Be5
(5)供述自体の内容		
真 実 の 証 言 の 特 徴	①証言が別途確認された事実と矛盾しない	Ca 各項目
	②証言に写実性, 現実性がある	Ad3・Be10
	③証言が具体的である	
	④証言の個別の部分の部分を合わせると矛盾なく全体として1つの出来事を示す	Ad1,2・Be8,9
	⑤証言の中に想像では語れないような独特な内容あり	Ad3・Ae・Be10
	⑥証言が犯人や被害者の具体的な生活状況との整合	Ab1・Ae 関連項目として Be11
	⑦証言者が想像もできず, 意味を理解することもできないような部分がある	Ab1・ 関連項目として Ca
	⑧犯行の外形的事実だけでなく, 犯行時の証言者の感情が語られている	関連項目として Ad3・ Ae・Be10
	⑨一旦した証言を自発的に訂正・精密化した場合信用性は高い	Ad2・Be9
	⑩証言者が自分に不利益なことを述べた場合, 信用性は高い	Ad5
	⑪証言者が自分の証言の正確性を否定するような事実を証言した場合, 信用性は高い	関連項目として Ad2・ Be9
	⑫証言内容に変化がなく一貫している場合, 信用性は高い	Ad2・Be9

Table 6-2 に関し、交通事故の証言に直接関連しない手がかり(継続する性行為に伴う嫉妬の感情の供述等)は検討対象から省いた。

チェックリストは、V T Aの手法を応用してその有効性を確認した。その結果、裁判所が証言の信用性判断に用いた判断要素の8割を抽出し、主張の信用性もほぼ全ての事例で裁判所と同じ結論を導くことができた。

なお、今回はチェックリストの有効性を検証する目的でV T Aを作成したが、今後は当事者の主張・証拠に基づいて先にV T Aを作成し、それにチェックリストを適用して主張・証拠の信用性を判定するという形での活用も可能であろう。

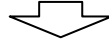
## 6-4 責任判断の機序と影響を与える要素

### 6-4-1 一般人の責任判断の機序

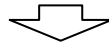
#### 1) 認定基準の構造

裁判官が作成した認定基準の構造は、まず行為主体ごとに分かれており、車同士の場合は対等の立場として相対的に過失割合を決めている。これに対し、車対歩行者の場合は、歩行者が被害者となる場合を想定し、弱者保護の価値観を反映し歩行者の過失割合のみ示した（東京地裁，2004）。単車，自転車については，四輪車との関係で弱者として認定基準の修正が行われている。次に，実務上多発する事故類型について，信号の有無，当事者の行為(直進，右左折等)等の判断要素を道交法に照らして評価し，基本となる過失割合の数値を決定する。さらに，基本となる数値のみだと判断が硬直化し妥当な解決が図れないため，周囲の環境や行為者本人の属性，行為態様の悪質さ等の修正要素と修正値を定め，基本となる数値を適宜修正する。認定基準の構造は **Figure 6-3** のとおりである。

行為者分類	車同士	対等の立場
	歩行者	被害者保護，優者危険負担の観点から，歩行者の損害からどれだけ減額するのが妥当かで判断
	二輪車	車同士の事故の基準を準用しつつ，四輪車よりは二輪車に有利に修正
	自転車	二輪車より自転車に有利に修正するが，歩行者とは同視しない



事故類型ごとに基本数値決定（判断要素を道交法に照らし判断）
歩行者と四輪車・二輪車の事故 (1) 横断（横断歩道上か外，信号の有無，車が直進・右左折） (2) 歩行者が対向・同方向進行 (3)路上横臥 (4)後退車による事故
四輪車同士 (1)交差点内（直進車同士，右折車・直進車，その他） (2)路外進入と直進車 (3)対向車同士 (4)同一方向に進行 (5) 転回車と直進車 (6)駐車車両への追突
単車と四輪車 (1)交差点内（直進車同士，右折車と直進車，左折車と直進車，その他） (2)路外進入と直進車 (3)対向車同士 (4)同一方向に進行 (5) 転回車と直進車 (6)ドア開放事故 (7)駐車車両への追突
自転車と単車・四輪車 (1) 交差点内（直進車同士，右折車と直進車，左折車と直進車，その他） (2) 路外進入と直進車 (3)対向車同士 (4)進路変更 (5) 転回車と直進車 (6) 交差点以外の横断



修正要素と修正値に照らして判断

Figure 6-3 認定基準の構造

## 2) 大学生，法科大学院生の責任判断機序

まず，大学生の責任判断過程について述べる。

大学生の判断は，行為者が車対車，車対歩行者のいずれでも基準と一致する事例がある。また，車対車と車対歩行者事例で判断に影響する要素が違い，回答差も異なる。このため，大学生はまず行為者に着目し，行為者によって異なるパターンで判断をしたといえる。これは，車同士の事故，あるいは車対歩行者・自転車の事故という出来事でスキーマが形成され，それに基づいて判断したともいえるであろう。

次に，1 当に加算要素だけがある判断が単純な事例と，両当事者に加算・減算要素がある判断が複雑な事例で，基準との差が異なったことから，大学生は行為者の次に判断要素に着目したといえる。そして，判断が単純な事例では基準と差がみられないことから，大学生も道交法の知識を有しており，その知識に照らして判断要素を評価したと考えられる。

このように，まず行為者で類型を分け，次に各当事者の判断要素を道交法に照らして評価するという点で，基準ひいては裁判官と大学生の判断機序は類似しているといえる。

判断要素の評価に関し，調査 1 で車の対面信号が黄（事例 6）と赤（事例 7）だと，事例 7 の判断が約 1 割重いように，事故類型によって基本的な数値を決め，判断要素によって加算減算する，いわば事故類型によりスキーマが形成された傾向もみられなくはない。しかし，全体的にみると，行為は同じであっても相手の行動や道路環境によって判断が様々であり，スキーマの形成よりも判断要素を道交法に照らして判断した影響が強いと考えられるためである。

以上より，交通事故の責任判断では，Heider (1958) 他の従来の帰属理論による「人は与えられた情報に基づいて帰属の判断を行う」という前提をこえ，Reeder et.al (1979) や Hilton et.al. (1986) が指摘するように既存の知識やスキーマを用いると考えられる。事故を認識した後，過失割合の判断に至る概括的な責任判断の流れを外山 (1991) のモデルに沿って示したのが Figure 6-4 である。

なお，今回の調査は修正要素を含む事例数が少なく，修正要素・修正値の判断は取り扱わなかった。

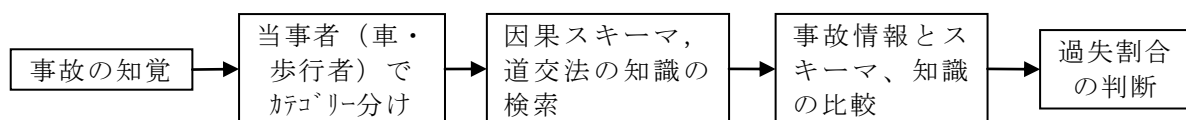


Figure 6-4 道交法の知識等に基づく責任判断の流れ

## 6-4-2 判断に影響を与える要素

判断要素を道交法に照らして判断しようとするときに、次の要素の影響を受け、基準との差が生じた。

### 1) 車対車・二輪車事例

#### ① 判断が複雑な場合：判断が中間に近づくことの影響

判断が複雑な事例では迷いが生じ、中間値（50:50）に近づく（調査1事例1, 4, 5, 8, 9, 調査2事例2, 4, 8, 調査3事例1, 4, 5, 8）。判断の立場が違っていても同様である。このため、大学生は立場を問わず先に判断要素に着目し、判断が複雑な場合は中間値に近づく影響が大きいといえる。

この場合、立場の違いに関し、1当の立場は自分の責任を軽く判断するため Jones et.al. (1971) と矛盾しないが、2当の立場は自分の責任判断が重いため逆に矛盾する。このため、いずれの立場にも共通する対象への「目のいきやすさ」(Storms, 1973) では説明ができない。この理由を検討すると、交通事故には道交法が適用されることは大学生も知っており、判断が複雑だと判断要素を道交法に照らして判断しようとする結果、映像の見え方の影響が小さい。言い換えれば、知覚的な影響より認知、判断の方が強く働くといえる。また、加算要素となることをある行為を妨害する要因ととらえると、その行為をした両方の当事者に Kelley (1972) の割増原理が働き、結果的に中間値に近づいた可能性もある。

また、図面上の判断でも、McArthur & Post (1977) によると知覚的な観点から目立つ刺激に帰属が行われ、直進車に対する右折車のように「目立つ」行為をした当事者に重い責任が負わされることになる。これを支持する結果もある（調査1事例1, 2）が、すべての事例を説明できない（事例8）上、判断が複雑な事例ではこの傾向は一般にあてはまらない。このため、大学生は、目立つ刺激に着目し直ちに責任判断を行うのではなく、まず判断要素に着目して判断したといえる。

このように先行研究と異なる結果となった理由として、先行研究は意見の表明や日常的な一場面を題材としており、判断のルールは決まっていないのに対し、交通事故には道交法という判断の手がかりがあるため、刺激に着目する前に、道交法の知識に照らして判断したためと考えられる。

#### ② 判断が単純な場合

基本的に大学生の判断と基準に差はない（調査1事例2, 調査2事例3における1当の立場・客観的立場, 同事例6, 7, 9, 10における1当の立場, 調査3事例2）。判断が単純で、大学生が道交法を正しく理解している場合、基準と大学生の価値観が一致する。

## 2) 車対歩行者・自転車事例

### ① 判断が複雑な場合

#### a) 歩行者を1当にすることの抵抗感

歩行者の道交法違反の程度が大きく1当となる場合は、歩行者の責任が基準より軽く判断された(調査1事例3, 11)。これは、判断が複雑で中間値に近づいたことに加え、車の加算(安全運転義務違反)は軽微で歩行者に重大な違反があるにもかかわらず歩行者の責任判断が軽いことから、歩行者を1当にすることの抵抗感が働いたと考えられる。

#### b) 歩行者の道交法違反の重視

歩行者の違反の程度が小さく2当である場合、歩行者の責任判断は基準より重い(同事例10)。この場合は、複雑さのため中間値に近づくと他、1当にならない範囲で歩行者の道交法違反の行為が重視された可能性もある。

### ② 判断が単純な場合

#### a) 判断の立場の違い

判断の立場が異なると判断に差があった。立場の違いが影響するのは、判断が単純で判断要素の評価に迷わない場合に限定された。このため、立場より、判断要素を道交法に照らし評価しようとする傾向の方が強いと考えられる。

この場合、1当、2当の立場とも「自分」の責任を重く判断し、Harvey et.al. (1975) や望ましくない結果は自分の原因を否定するというBradly (1978) 他の研究結果とは逆であった。

この理由に関し、自分の責任を重く判断するのが美德という日本の風土の影響も指摘される(萩原, 1977)。本調査で大学生から回答を得たのは過失割合の抽象的な数値であり、自分が負担すべき不利益(損害賠償)であることを実感できなかった結果、道徳的な感覚から自分の責任を重く判断した可能性がある。ただ、この影響が全事例でみられないのは、上記のとおり、大学生は迷うと判断要素を道交法に照らして判断する傾向が強くなり、これが道徳的感覚より先行するためと思われる。

#### b) 行為の見え方の違い

1当、2当の立場で判断が異なった理由として、行為の見え方という知覚的な面の影響も考えられる。2当の立場では、映像上自分の動きしか見えず、相手が見えない。

このため、見える自分の動きを重視し、2当を重く判断した。1当の立場は、映像上両当事者の行為が見えるが、自分の運転行動とそれによる相手との衝突という見え方をしている。このためそれらを重視し、自分の責任を重く判断したと考えられる。立場による判断の違いを知覚的にとらえた Storms (1973) は、行為者には自分の行為は見えず周囲の環境が目立つことを前提としているが、本調査の映像はそれぞれ自分の行為（と結果）が目立つことから、逆の結論となったと思われる。

次に、客観的立場の1当の責任判断は、1当の立場より全体に軽く、2当の立場に近かった。客観的立場は両方の当事者が見えるが、これらの事例では2当に進路変更等の動きがあり、映像上目立つ。このため、目立つ行為に着目し、2当が重く判断されたと思われる。Harvey et.al. (1975) は、観察者は行為者の責任を重く判断するというが、第4章では1当2当の動きを提示し両方の責任判断を行ったことから、当事者のどちらか一方に着目する (Storms, 1973) ことは行われず、上記の結果となったと思われる。

なお、客観的に判断する場合でも、動画と図面では判断が異なる。判断が容易な事例で2当に加算要素がある場合、図面では基準と判断に差がないが、動画では1当責任が軽くなる。このことから、大学生は映像上目立つ動きに影響されやすいといえる。これは、大学生の運転経験が少なく、道交法に照らしての判断が不十分であるためと考えられる。

### 3) 道交法、基準の知識不足

すべての類型を通じて、大学生が現実の道路環境を考慮していないこと、また、道交法や基準の知識不足のために誤った解釈適用をしていることから、基準との差が生じた。

### 4) 免許等の影響

免許の有無に関し、図面を用いた第3章では免許保有者は1当である車の責任、免許非保有者は1当である歩行者の責任を重く判断したが、動画を用いた第4章ではこの傾向はみられなかった。第3章では、免許保有者が車、免許非保有者が歩行者と個人的関連性ありと判断した可能性があるが、動画だと映像の影響が強く、免許の有無で明確な差が生じないと思われる。また、個人的関連性ありとした当事者の責任を重く判断するのは Shaver (1970) と逆であるが、抽象的な数値の回答であることと、日本人の道徳的な感覚が影響した可能性がある。

また、今回は性別で差がみられず、Shaw&McMartin (1975)、諸井 (1988) とは異なる結果となった。当事者のうち一人の責任を判断させる場合は男性の方が他罰傾向が強く



みられたが、本調査は両当事者の責任の分担という観点からの判断であつたため、いずれか一方のみを責めるという傾向がみられなかったと思われる。

#### 5) 法科大学院生の判断の特徴

法科大学院生も、行為者で類型を分け、判断要素を道交法に照らして判断しており、判断過程は共通する。

しかし、法科大学院生は、弱者保護の価値観や判断の単純さ複雑さより、道交法に従って判断した影響の方が大きかった。そして、行為者が誰であっても、1当に道交法違反等があれば基本的に基準と一致する。これに対し、加算要素等があるのが2当の場合は、それを過度に重視し基準と差が生じた。法科大学院生は法学教育を受け、事実には法を適用して法的判断を下すという思考方法を学んでいるが、法律実務の経験が少ないため法を形式的に適用する傾向がある。これに対し、基準は現実を反映し、被害者救済の価値観も取り入れて具体的に妥当な結論を導こうとしているため、差が生じたと思われる。

#### 6-4-3 判断機序と要素のまとめ

以上に基づき、大学生と法科大学院生の判断機序と、基準との差に影響を与える要素をまとめた (Figure 6-5)。図中、「当事者でパターン分け」欄は大学生・法科大学院生とも共通であり、「判断要素に着目」欄より右側の欄における白い部分は大学生、グレーの部分が法科大学院生の判断機序と要素を示す。

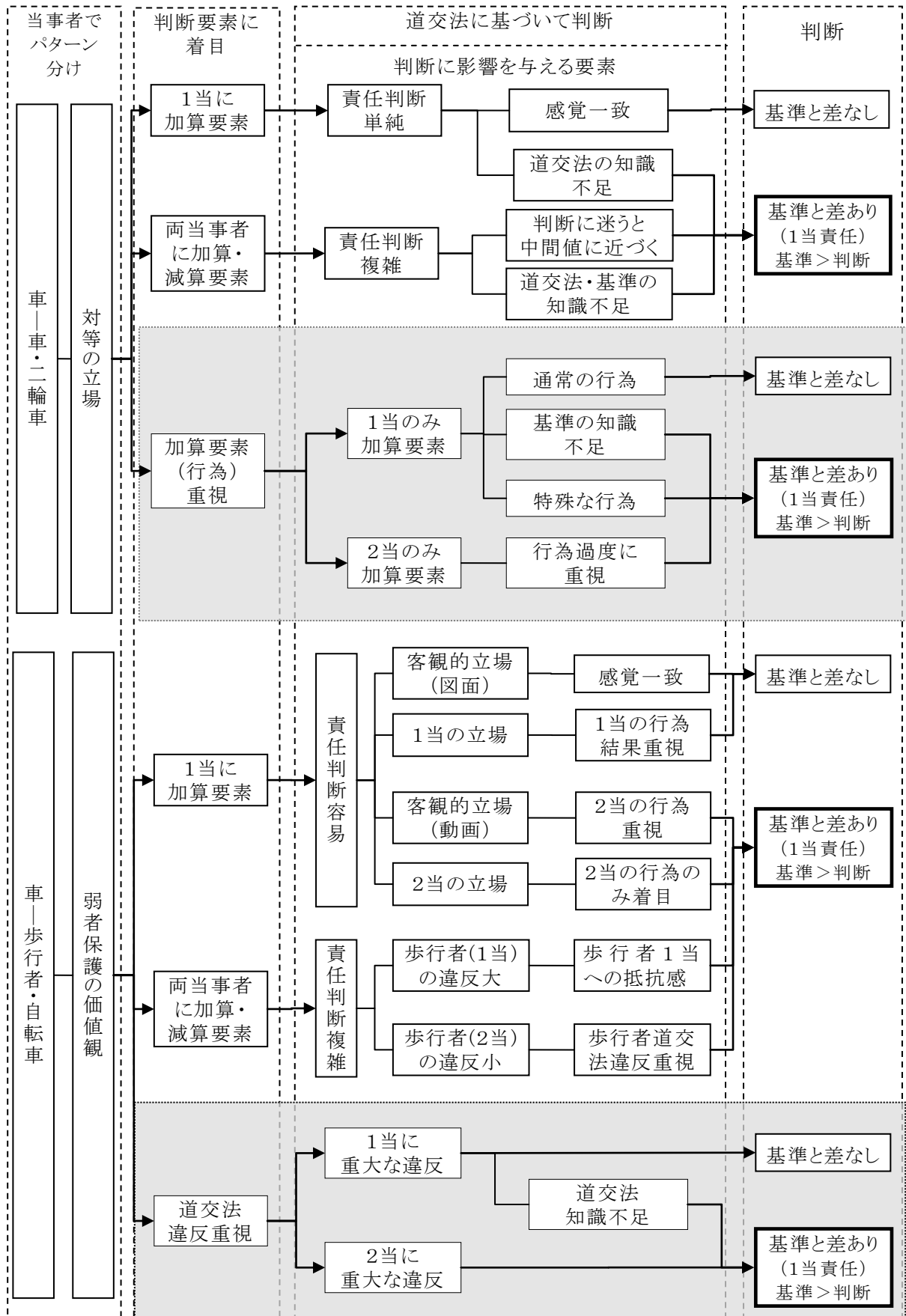


Figure 6-5 大学生と法科大学院生の判断機序と基準との差に影響を与える要素

## 6-5 基準の「判断基準」としての機能について

ここまで、基準が紛争解決における「正解」を示していることを前提に検討してきたが、そもそも基準が紛争解決の目安として適切であるかについて検討する。

大学生及び法科大学院生において、判断が単純な場合はほぼ基準との差はなく、基本的に基準と価値観は一致しているといえる。

また、大学生の判断と基準の差に影響を与える要素をみると、

- ① 判断に迷うと中間値に近づく
- ② 大学生が道交法の定めを知らない、または誤解している（第3章事例3・11，第4章事例1）
- ③ 基準が考慮している詳細な判断要素を考慮しない（第4章事例2・6）
- ④ 道路交通の現実を反映していない（第3章事例1）
- ⑤ 判断要素の評価が適切でない（第3章事例3・8・11，第4章事例2・4・5・8）
- ⑥ 判断する立場、映像からの影響（第4章）

ことがあげられる。

このうち、①ないし⑤は大学生の知識や経験不足によるものであり、また⑥は立場や映像の影響で、判断要素の評価そのものに関する要素ではない。このため、基準自体が不適切なために差が生じた事例はないと考えられる。

ただ、動画映像は図面より実際の事故状況を忠実に再現していると思われるが、この場合の車対歩行者事例で、大学生の判断は全体に歩行者に厳しい。また、図面での判断でも、歩行者にある程度の道交法違反があれば厳しく評価している。

基準は、車と歩行者の事故の場合、一般に歩行者の損害が大きく、歩行者の救済のために歩行者に有利な方法で基本的な過失割合の数値を決定している。しかし、現在は一般への交通教育が普及しており、歩行者も自分に関係のある道交法は認識していると思われる。また歩行者の救済は、基準の修正要素の活用や事理弁識能力の解釈（子供等の場合）、慰謝料の算定、相当因果関係の認定を通じて弾力的に図ることは可能であろう。このため、一般人の感覚に照らし、歩行者の交通違反は現在よりも厳しい基準とすることを検討する余地はある。

## 6-6 本研究結果の活用

### 6-6-1 一般人への教育・啓発

大学生を含む一般人が道交法の定めを知らない、誤解している点は、教育・啓発が必要である。また、基準は考慮し大学生は考慮しない要素も紛争の原因となる。道交法の不知・誤解および基準のみ考慮した要素は次の点である (Table 6-3)。

Table 6-3 道交法の不知・誤解，一般人が考慮しなかった要素一覧

道交法の 不知・誤解	道交法，基準の内容	大学生の判断
	広路の走行車と狭路の走行車では，狭路の方が劣後する	優劣の関係認識不十分
	左折のため手順を守って車道上に停止した車には，追突車に対して過失はない	停止した車にも過失がある
一般人が 考慮 しなかつた 要素	黄信号で右折する車両が多いので，右折車の過失割合は軽減する	考慮せず
	四輪車との関係では二輪車に有利に修正する	二輪車の方が責任大きい
	直近右折の場合，加算する	考慮せず
	直進車側の信号が赤にならないと右折できないので，右折車の過失割合は軽減する	考慮せず
	事故類型によっては歩行者の過失割合の方が大きい場合がある	歩行者は1当にならない
	歩行者用信号が赤の時，横断歩道外横断と横断歩道上の横断は，基準上は同じ	横断歩道外の横断の方が違法性が少ない

これらは，一般人に誤解されやすい，あるいは理解されにくい要素といえる。このため，警察庁，自動車教習所，各種学校等で行われる交通安全教育の中で，このような要素を重点的に教えることにより，第一義的には紛争の予防や早期解決につながるであろう。

また，今まで当該行為が道交法違反であることを知らなかった，あるいは，それほど重い過失割合を課せられるとは知らなかった人に教育を行うことで，今後は道交法違反をせず注意して運転するインセンティブを与え，事故の未然防止にもつながると思われる。

さらに，一般人が誤解あるいは考慮しない要素は，実際の運転場面でも無視・違反が起こりやすく，事故の原因になりやすい可能性がある。一般人の道交法・基準の理解不足の点と事故原因との関連の分析を行い，交通安全教育をより焦点を絞って実施することが可能となるであろう。

なお，今回の研究で判明したのは以上の点であるが，今後，道交法の誤解や理解が不足している類型を網羅的に把握する必要がある。

## 6-6-2 基準の見直し

全体に、基準と一般人の感覚が不当に乖離した事例はみあたらなかった。

ただ 6-5 で述べたように、大学生は歩行者の道交法違反をやや厳しく評価している。このため、歩行者の道交法違反に関する基準に関して、見直しの余地があると思われる。運転免許を持たない国民に対しても、学校等を通じある程度安全教育が実施され、交通ルールが周知されている以上、歩行者の過失割合を今より重くしても不意打ちとはならないであろう。むしろ、それにより歩行者に道交法を守るインセンティブを与え、事故の予防にもつながると考えられる。重大な被害を負った歩行者は、前述のとおり、修正要素や損害額の算定等の柔軟な運用で救済が図れるため、歩行者に過度の負担を負わせるものではないと思われる。

## 6-6-3 紛争解決の担当者における活用

本研究の結果、基準と一般人の感覚に差が生じる場合が明らかになり、Table 6-3 記載の道交法や基準の誤解・不知が、責任負担の不公平感の原因になる場合がある。例えば、車対車・二輪車事例で、判断が複雑な事例では中間値に近づき、1 当にとって自分の責任が少ないとの判断につながる。二輪車は車より責任が重いという認識なので、相手が二輪車の場合、思ったより二輪車の責任が問われないことになる。また、一般人は道路環境をあまり考慮しないため、これを考慮した基準に不公平感をもつ可能性もある。車対歩行者・自転車事例では、歩行者等が一瞬で車にはねられ、何が起きたか認識していない場合がある。この場合、救済されるべき歩行者等が基準以上に自分の責任が重いと認識している可能性がある。逆に、一般人は歩行者は 1 当にならないと考えているので、歩行者が 1 当になる事例で歩行者に想像以上に重い責任が課せられることになる。このような不公平感は、紛争の激化・長期化につながる。このため、紛争の仲裁に当たる関係者は、特に感覚に差が生じる事例で、道交法の定めや判断要素を当事者に十分説明し、納得を得られるよう留意する必要がある。一般人の判断特性に応じ、ポイントを押さえた説明・説得を行うことで、早期の紛争解決を図ることが可能となると思われる。

また、法曹関係者は、道交法を過度に重視する傾向にある。特に、経験の浅い法曹が基準のない事例の責任判断をする際、法律違反を重視するあまり当事者の救済が不十分となる可能性がある。そこで、法曹の判断特性を教育することで自身の傾向を自覚し、バランス感覚を養うことも考えられる。

なお、事例が動画で提示されるか図面かによって責任判断も異なるため、仲裁者や裁判官への提示方法にも留意が必要であろう。特に、刑事事件の分野で、裁判員裁判の対象となった場合裁判員に与える印象が異なるため、提示方法を工夫する必要がある。例えば、

裁判員の理解を深めるために、事故(事件)を再現した動画を用いることが考えられるが、その際、裁判員が映像上「目立つ」行為や人に責任を帰属する可能性がある。このため、判断をミスリードしないよう、両方の立場から事故(事件)を見た映像を流す等の工夫が必要と思われる。

#### 6-6-4 チェックリストの活用

Table 6-3 は、紛争の原因になりやすい要素である。このため、これらの要素に関する事実関係はできるだけ詳細に情報収集する必要がある。その際、チェックリストの項目に沿って当事者・関係者から聞き取りを行うことで、情報の抜け落ちを防ぐことが可能であろう。また、ある程度情報が集まった段階でもチェックリストに照らし合わせ、不足する箇所を明らかにすることで追加して調査すべき事項を把握することもできる。このように、チェックリストはすでに収集した証拠の真偽判定だけでなく、収集すべき証拠の指標としても用いることが可能と考えられる。

そして、収集した証拠に基づき VT を作成し、チェックリスト該当の項目を記入することで、当事者の主張・証拠の真偽を効率的に判定することが可能になるとと思われる。

また、一方当事者が死亡している事例では、生存している当事者の証言のみに基づいて事故が構成され、死亡した当事者に不利に扱われるおそれがあるが、上記のような VT とチェックリストの活用により、証言を客観的状況や物証ともれなく照らし合わせ調査することで、このような不利な取り扱いをある程度防げるとと思われる。

## 6-7 今後の課題

まず、事実関係の判定指標に関し、本研究で作成したチェックリストは判例 20 件に基づくが、より指標を精緻化・体系化する必要がある。特に、本チェックリストでは要因相互間の重み付けは判定できないが、実際の紛争では多くの場合、重み付けの仕方が争点となる。このため、要因相互間でいずれを重視すべきかという重み付けの判定方法を開発する必要がある。また、今回の検証には判決の事例を用いたが、判決文の書き方によるバイアスの可能性が否定できないため、今後は判断が出されていない事故事例を対象に検証を行う必要がある。

次に、一般人の判断と基準との差に関して、以下の課題がある。

判断者に関し、今回の調査では大学生と法科大学院生を対象としたが、道路交通に関わる人間はそれ以外にも幅広く存在する。判断者の年齢、職業等によって判断が異なり、特に職業運転者と運行管理者（山下，1984；1986）や事故多発者と無事故者（山下，1987）について研究が行われている。このためより多様な判断者からのデータを得る必要がある。

また、判断対象となる事例に関し、当事者の年齢やその場所にいた動機、行為の態様によって判断が異なる（萩原，1977 他）が、これは基準の修正要素の評価の問題である。今回の研究では取り扱わなかったため、今後明らかにしたい。加えて近年、自転車加害者となる事故が増加しているが、認定基準が定められていないため、自転車が 1 当となる事故の責任判断を明らかにすることも今後必要であろう。

さらに、刑事責任で犯罪の重大さと量刑の判断が異なることが知られている（Carroll et.al. 1977）ことから、抽象的な過失割合の数値と具体的な損害賠償額の判断が異なる可能性もある。本研究で当事者は自分の責任を重く判断したが、実際の紛争場面では過失割合の大きさが争われることが多い。その原因として、上記の判断の違い、あるいはいったん行った帰属の判断が時間の経過により自分に有利に変容していく可能性がある。このため、責任判断が紛争につながる機序をより詳細に明らかにすることが今後の課題である。

以上

## 引用文献

- Alba, J.W & Hasher, L. 1983 Is memory schematic? *Psychological Bulletin*, **93**, 203-231.
- Bower,G., Black,J.B. & Turner, T.J. 1979 Scripts in memory for text. *Cognitive Psychology*, 10,177–220.
- Bradley, G. W. 1978 Self-serving biases in the attribution process: A reexamination of the fact or fiction question. *Journal of Personality and Social Psychology*, **36**, 56-71.
- Buckhout, R,1977 Eyewitness identification and psychology in the court room. *Criminal Defense*, **4**, 5-10.
- Canter,N.E. & Mitchel, W. 1977 Traits as prototypes: Effects on recognition memory. *Journal of Personality and Social Psychology*, **35**, 38-48.
- Carmichael,L.C., Hogan,H.P. & Walter,A.A 1932 An experimental study of the effect of language on the reproduction of visually perceived form. *Journal of Experimental Psychology* **15**,73-86.
- 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.
- Ceci, S.J., Ross,D.F. & Toglia,M.P. 1987 Suggestibility of children’s memory: Psycholeagal implication. *Journal of Experimental Psychology: General*, **116**, 38-49.
- Chaikin,A.L., & Darley,J.M. 1973 Victim or perpetrator?: Defensive attribution of responsibility and the need for order and justice. *Journal of Personality and Social Psychology*, **25**, 268-275.
- 千葉地方裁判所 2004 平成 16 年 5 月 7 日判決. 判例タイムズ, **1159**, 118-122.
- Christianson, S.A. 1992 Emotional stress and eyewitness memory: A critical review. *Psychological Bulletin*, **112**, 284-309.
- Clary, E. G., Tesser, A. 1983 Reactions to unexpected event: The naive scientist and interpretive activity. *Personality and Social Psychology Bulletin*, **9**, 609-620.
- Clifford,B.R. & Hollin,C.R. 1981 Effects of type of incident and number of perpetrators on eyewitness memory. *Journal of Applied Psychology*, **66**, 364-370.
- Diamond S.S. Stalans,L.J 1989 The Myth of Judicial Leniency in Sentencing 7 *Behavior Science Law*, **73**, 86-88.
- Duncan,B.L.1976 Differential social perception and attribution of intergroup violence:



- Testing the lower limit of stereotyping of blacks. *Journal of Personality and Social Psychology*, **4**, 590-598.
- Egan, D., Pittner, M. & Goldstein, A.G. 1977 Eyewitness identification: Photograph vs live models. *Law and Human Behavior*, **1**, 199-206.
- Fiske, S. T. & Taylor, S. E. 1984 Social cognition. New York: Random House.
- 藤田広美 2007 講義民事訴訟. 東京大学出版会.
- 福岡地方裁判所 2008 平成 20 年 1 月 8 日判決. 判例タイムズ 1268 号, 330.
- 後藤健一, 岩元貞雄 1984, わが国における交通安全問題および交通事故調査研究の現状  
日本自動車研究所技術調査報告. Vol.11, 16-20.
- Hagiwara, S. 1983 Role of self-based and sample-based consensus estimates as mediators of responsibility judgments for automobile accidents. *Japanese Psychological Research*, **25**, 16-28.
- 萩原滋 1986 責任判断過程の分析—心理学的アプローチ—. 多賀出版.
- 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.
- Hamilton, V. L. 1978 Who is responsible? Towards a social psychology of responsibility attribution. *Social Psychology*, **41**, 4, 316-328.
- Hamilton, D. L. 1988 Causal attribution viewed from an information-processing perspective. In D. Bar-tal A. W. Kruglanski(Eds.), *The social psychology of knowledge*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hanyu, K. & Itsukushima, Y. 1996 Cognitive distance of stairways: Distance, Traversal time, and mental walk estimations in mental maps. *Environment & Behavior*.
- Harvey, J. H., Harris, B., & Barnes, D. 1975 Actor-observer differences in the perceptions of responsibility and freedom. *Journal of Personality Social Psychology*, **32**, 22-28.
- 波多野諄余夫・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：熟達者と初心者の比較. 創成社, 61-70.
- 林喜男 1984 人間信頼性工学. 海文堂.
- Heider, F. 1944 Social perception and phenomenal causality. *Psychological Review*, **51**, 358-374.
- Heider, F. 1958 *The psychology of interpersonal relations*. New York: Wiley.
- Hilton, D. J., & Slugoski, B. R. 1986 Knowledge-based causal attribution: The abnormal conditions focus model. *Psychological Review*, **93**, 75-88.
- 広島地方裁判所 1999 平成 11 年 7 月 29 日判決. 判例タイムズ, 1072, 199-207.

- 法務省法務総合研究所 2008 平成 20 年度版犯罪白書.
- 法曹会 2006 第七 過失相殺 例題解説交通事故損害賠償法. 法曹会.
- 石田敏郎 1999 バリエーションツリー分析による事故の人的要因の検討. 自動車技術会  
論文集, **30**, 2, 125-130.
- 石村善助・所一彦・西村春夫 1986 責任と罪の意識構造. 多賀出版.
- Itsukushima, Y. & Yamada, H. 1987 A preliminary research on environmental  
cognition-map drawing, distance and walk time estimation, and mental walk.  
Proceeding of 3<sup>rd</sup> International Imagery Conference. 1987, 149-140.
- 自動車登録情報検査協会, 2009 自動車保有車両数月報.
- Jones, E.E. & Davis, K.E. 1965 From acts to dispositions: The attribution process  
in person perception. In L. Berkowitz(Ed.), *Advances in experimental social  
psychology*. Vol.2. New York: Academic Press.
- Jones, E. E., & Harris, V. A. 1967 The attribution of attitudes. *Journal of  
Experimental Social Psychology*, **3**, 1-24.
- Jones, E.E. & McGillis, D. 1976 Correspondent inferences and the attribution cube: A  
comparative reappraisal. In J. H. Harvey, W. J. Ickes, & R.F.Kidd(Eds.) *New  
Directions in attribution research*. Vol.1. Hillsdale, N J: Erlbaum.
- Jones, E. E. & Nisbett, R. E. 1972 The actor and the observer: Divergent perception of  
the causes of behavior. In E. E. Jones, D. E. Kanouse, H. H. Kelley, R. E. Nisbett, S.  
Valins, & B. Weiner (Eds.), *Attribution: Perceiving the causes of behavior*.  
Morristown, NJ: General Learning Press.
- 神田直弥, 2005 時系列的分析手法を用いた出会い頭事故の人的要因分析. 博士論文, 早  
稲田大学.
- 警察庁交通局運転免許課 2009 運転免許統計平成 20 年度.
- Kelley, H. H. 1967 Attribution theory in social psychology. In D. Levine. (Ed), *Nebraska  
symposium on motivation*, Lincoln, NE.: University of Nebraska Press.
- Kelley, H. H. 1972 Causal schemata and the attribution process, In E. E. Jones, D. E.  
Kanouse, H. H. Kelley, R. E. Nisbett, S. Valins, & B. Weiner (Eds.), *Attribution:  
Perceiving the cause of behavior*. Morristown, NJ: General Learning Press.
- 国土交通省 2009 平成 20 年度国土交通白書.
- 交通事故紛争処理センター 2009 取扱事案分類統計等平成 20 年度末取扱事案分類  
(<http://www.jcstad.or.jp/public/jigyoushiki/documents/jiannbunnrui20.pdf>).
- 交通事故相談センター 2005 損害賠償額算定基準平成 18 年度版. 日弁連交通事故相談  
センター東京支部.
- 交通事故総合分析センター 2008 事業用自動車の交通事故統計.

- Krafka,C. & Penrod,S.D. 1985 Reinstatement of context in a field experiment on eyewitness identification. *Journal of Personality and Social Psychology*,**49**,58-69.
- 倉田卓次, 福永政彦 1969a 自動車事故における過失割合の認定基準(試案). 判例タイムズ, **229**, 24-31.
- 倉田卓次・福永政彦 1969b 自動車事故における過失割合の認定基準 (改稿). 判例タイムズ, **239**, 2-26.
- 倉田卓次・福永政彦 1972 改正道交法による自動車事故過失割合の認定基準(改訂新稿). 判例タイムズ, **270**, 32-42.
- 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.
- 黒田勲, 1994 対策志向型の災害分析手法を考える! 大成建設株式会社.
- 黒澤香・萩原滋 1991 蘭千壽・外山みどり著 帰属過程の心理学. ナカニシヤ出版.
- 菊野春雄 2000 嘘をつく記憶. 講談社, 22.
- Langer, E. J. 1978 Rethinking the role of thought in social interaction. In J. H. Harvey, W. J. Ickes, & R. F. Kidd (Eds.), *New directions in attribution research*, Vol. 2. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum.
- Leibowitz, H.W. 1985 Grade crossing accidents and human Factors engineering. *American Scientist*, **73** 558-562.
- Loftus, E.F. 1975 Leading questions and the eyewitness report. *Cognitive. Psychology*, **7**,560-572.
- Loftus,E.F. 1979 Eyewitness Testimony. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Loftus,E.F. & Burns,T.E. 1982 Mental shock can produce retrograde amnesia. *Memory and Cognition*, **19**, 318-323.
- Loftus, E.F., Greene, E.L.,& Doyle J.M. 1989 The Psychology of Eyewitness Testimony. In. D.C.Raskin(Ed) *Psychological Methods in Criminal Investigation and Evidence*. Springer Publishing Company.
- Loftus,E.F. & Ketcham,K.1991 Witness for the Defence: The Accused, the Witness, and the Experts Who Puts Memory on Trial. St. New York: Martin's Press. 巖島行雄(訳)2000 目撃証言. 岩波書店.
- Loftus,E.F., Miller,D.G & Burns, H.J. 1978 Semantic integration of verbal information into a visual memory. *Journal of Experimental Psychology: Human Learning & Memory*, **4**, 19-31.
- Loftus, E.F. & Palmer, J.C. 1974 Reconstruction of automobile destruction: An example of the interaction between language and memory. *Journal of Verbal Learning and Verbal Behavior*, **13**, 585-589.
- Loftus,E.F., Schooler, L.W., Boone, S.M. & Kline, D. 1986 Time went slowly:Over

- estimation of event duration by males and females. *Applied Cognitive Psychology*, **1**, 3-13.
- Leplat, J. & Rasmussen, J. 1984 Analysis of human errors in industrial incidents and accidents for improvement of work safety, *Accident Analysis and Prevention*, **16**, 2,77-87.
- Leplat, J. & Rasmussen, J. 1987 Analysis of Human Errors in Industrial Incidents and Accidents for Improvement of Work Safty, In Rasmussen,J., Duncan,K. & Leplat,J.(Eds.) *New Technology And Human Error*, John Wiley & Sons 157-168.
- Malpass, R.S. & Devine, P.G. 1981a Eyewitness identification: Lineup instructions and absence of the offender. *Journal of Applied Psychology*, **66**, 482-489.
- Malpass, R.S. & Devine, P.G. 1981b Guided memory in eyewitness identification. *Journal of Applied Psychology*, **66**, 343-350.
- 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.
- McArthur, L. Z., Post, D. L. 1977 Figural emphasis and person perception. *Journal of Experimental Social Psychology*, **13**, 520-535.
- McKillip,J.,& Posavac,E.J. 1975 Judgments of responsibility for an accident. *Journal of Personality*, **43**, 248-265.
- 宮原守男・野村好弘・伊藤高義・加藤了 1973 交通事故判例体系第2巻 免責 過失相殺(一). 学陽書房.
- 三宅弘人 1968 米国の刑事裁判の実態. 判例タイムズ, **226**, 45-50.
- 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.
- 本井巽 1973 民事交通訴訟における最近の課題(下)責任の分担関係を中心として. 判例タイムズ, **285**, 12-36.
- Murdock,B. 1974 *Human Memory; Theory and data*. Potomac, Maryland: Lawrence Erlbaum Associates.
- 名古屋地方裁判所 1989 平成元年3月29日判決. 判例タイムズ, **713**, 223-230.
- 内閣府 2008 平成20年度版交通安全白書.
- 内閣府政策統括官(共生社会政策担当) 2007 交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究報告書.
- 日弁連交通事故相談センター 2006 交通事故損害賠償額算定基準.
- 日弁連交通事故相談センター東京支部 2006 民事交通事故訴訟損害賠償額算定基準.
- Nisbett, R. E., & Borgida, E. 1975 Attribution and the psychology of prediction. *Journal of Personality and Social Psychology*, **32**, 932-943.

- 能見善久 1995 過失相殺の現代的機能 淡路剛久他編 森島昭夫教授還暦記念論文集  
不法行為法の現代的課題と展開. 日本評論社, 115-146.
- 大谷實 1994, 刑法講義総論第四版. 成文堂.
- 大阪地方裁判所 1972 昭和 42 年 10 月 6 日判決. 判例タイムズ, **288**, 317-322.
- 大阪地方裁判所 1982 昭和 57 年 11 月 30 日判決. 交通事故民事裁判例集, 15 巻 6 号,  
1577-1589.
- 大阪地方裁判所 1993 平成 5 年 1 月 29 日判決. 交通事故民事裁判例集 26 巻 1 号, 152-156.
- 大阪高等裁判所 1991 平成 3 年 4 月 26 日判決. 判例タイムズ, **770**, 257-266.
- 大阪高等裁判所 1995 平成 7 年 6 月 20 日判決. 判例時報, **1580**, 142-150.
- 岡本満喜子・神田直弥・石田敏郎 2004 事例分析における対象事実の真実性判断に関する実証的研究. 日本交通科学協議会誌, **4**, 2, 27-39.
- 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**, 1, 25-35.
- Pennington, N. & Hastie, R. 1981 Juror decision-making models: The generalization gap. *Psychological Bulletin*, **89**, 246-287.
- Pigott, M.A., Brigham, J.C., & Bothwell, R.K. 1990 A field study of the relationship between quality of eyewitnesses' descriptions and identification accuracy. *Journal of Police science and Administration*, **17**, 84-88.
- Platz, S.J. & Hosch, H.M. 1988 Cross racial/ethnic eyewitness identification: A field study. *Journal of Applied Social Psychology*, **18**, 972-984.
- Reeder, G. D., Brewer, M. B. 1979 A schematic model of dispositional attribution in interpersonal perception. *Psychological Review*, **86**, 61-79.
- Ross, L., Amabile, T. M. & Steinmetz, J. L. 1977 Social roles, social control and biases in social-perception processes. *Journal of Personality and Social Psychology*, **35**, 485-494.
- 裁判所書記官研修所監修 1995 刑事訴訟法講義案一再訂版一. 財団法人司法協会.
- 最高裁判所 1966 昭和 41 年 7 月 1 日判決. 最高裁判所揭示判例集, 20 巻 6 号, 537-554.
- 最高裁判所 1989 平成元年 4 月 21 日判決. 判例タイムズ, **702**, 90-118.
- 最高裁判所事務総局 2009 司法統計年報 I 民事行政編 調停既済事件数一事件の種類および終局区分別一全簡易裁判所 (<http://www.courts.go.jp/sihotokei/nenpo/pdf/B20DMIN73~78.pdf>).
- 最高裁判所事務総局 2009 司法統計年報 I 民事行政編 少額訴訟既済事件数一事件の種類および終局区分別一全簡易裁判所 (<http://www.courts.go.jp/sihotokei/nenpo/pdf/B20DMIN6~9.pdf>).
- 佐々木一彦 1984 過失相殺率の基準の作成経過ならびに問題について 交通事故賠償

- の理論と実際—創立二〇周年記念論文集—。東京三弁護士会交通事故処理委員会。
- 佐々木一彦 2006 報告 4 過失相殺の基準 過失相殺・損害賠償と社会保障。交通法研究, 12号。
- Schank, R. C., & Abelson, R. P. 1977 Scripts, plans, goals, and understanding: An inquiry into human knowledge structures. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum.
- Seligman, C., Paschall, N.& Takata, G. 1974 Effects of physical attractiveness on attribution of responsibility. *Canadian Journal of Behavioral Science*, **6**, 290-296.
- 仙台高等裁判所 1995 平成 7 年 6 月 28 日判決。判例タイムズ, **891**, 219-225.
- 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, Winthrop Publishers, Inc. 稲松信雄・生熊讓二訳 1981 帰属理論入門—対人行動の理解と予測。誠信書房。
- Shaver, K.G. 1985 The Attribution of Blame: Causality, Responsibility, and Blameworthiness. New York: Springer-Verlag.
- 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.
- Shaw, J.I., & McMartin, J.A. 1977 Personal and situational determinants of attribution of responsibility for an accident. *Human Relations*, **30**, 95-107.
- Shaw, J.I. & Skolnick, P. 1971 Attribution of responsibility of another for an accident. *Journal of Personality and Social Psychology*, **30**, 393-399.
- 司法制度改革推進本部事務局 2003, 裁判員制度・刑事検討会(第14回)議事録, 司法制度改革推進本部事務局, (<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/sihou/kentoukai/saibanin/dai14/14gijiroku.html>) 2009.6.18.
- 塩崎勤・小賀野晶一・島田一彦 2008 専門訴訟講座①交通事故訴訟。民事法研究会。
- Smith, A.B. Locke, B. & Walker, W.F 1967 Authoritarianism in College and Non-College Oriented Police. *Journal of Criminal Law, Criminology and Police Science*, **58**, 1,128-132.
- Smith, E. R., & Miller, F. D. 1983 Mediation among attributional inferences and comprehension processes: Initial findings and a general method. *Journal of Personality and Social Psychology*, **44**, 492-505.
- Snyder, M. & Uranowitz, S.W. 1978 Reconstructing the past : Some cognitive consequences of person perception. *Journal of Personality and Social Psychology*, **36**, 941-950.

- 総務省 2008 世界の統計 14-5 交通事故.
- 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., Crocker, J. 1981 Schematic bases of social information processing. In E. T. Higgins, C. P. Herman, M. P. Zanna (Eds.), *Social cognition: The Ontario Symposium*, Vol. 1. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum.
- Taylor, S. E., & Fiske, S. T. 1975 Point of view and perceptions of causality. *Journal of Personality and Social Psychology*, **32**, 439-445.
- Thomas, D.R., & DeCapito, A.L. 1966 Role of stimulus labeling in stimulus generalization, *Journal of Experimental Psychology*, **71**, 913-915.
- 東京地方裁判所 1978 昭和 53 年 3 月 30 日判決. 交通事故民事裁判例集, 11 巻 2 号, 480-499.
- 東京地方裁判所 1991 平成 3 年 3 月 20 日判決. 判例タイムズ, **772**, 284-288.
- 東京地方裁判所 1992 平成 4 年 3 月 27 日判決. 判例タイムズ, **805**, 226-233.
- 東京地方裁判所 1992 平成 4 年 5 月 15 日判決. 交通事故民事裁判例集, 25 巻 3 号, 595-602.
- 東京地方裁判所 1998 平成 10 年 3 月 24 日判決. 判例タイムズ, **994**, 278-290.
- 東京地方裁判所 1998 平成 10 年 12 月 28 日判決. 交通事故民事裁判例集, 31 巻 6 号, 2000-2010.
- 東京地方裁判所 1999 平成 11 年 2 月 26 日判決. 交通事故民事裁判例集, 32 巻 1 号, 347-363.
- 東京地方裁判所 2000 平成 12 年 5 月 23 日判決. 判例時報, **1714**, 44-49.
- 東京地方裁判所 2001 平成 13 年 6 月 14 日判決. 判例時報, **1775**, 166-170.
- 東京地裁民事第 27 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.
- 東京高等裁判所 1981 昭和 56 年 6 月 18 日判決. 判例タイムズ, **456**, 175-180.
- 外山みどり 1991 帰属過程の心理学. 蘭千壽・外山みどり編, ナカニシヤ出版.
- Trankell, A 1972 *Reliability of Evidence* Stockholm: Beckmans.
- 津地方裁判所 1983 昭和 58 年 9 月 30 日判決. 交通事故民事裁判例集 1, 6 巻 5 号, 1334-1350.
- Tversky, A., & Kahneman, D. 1980 Causal schemata in judgments under uncertainty. In M. Fishbein (Ed.), *Progress in social psychology*. Hillsdale, NJ: Lawrence

Erlbaum.

上田徹一郎 2007 民事訴訟法〔第5版〕. 法学書院.

Undeutsch, U. 1967 Forensische Psychologie( Handbuch der Psychologie, Bd.11 )  
Verlag für Psychologie, Gottingen. 植村秀三訳 1973 証言の心理. 東京大学出版  
会

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.

渡部保夫監修, 2001 目撃証言の研究—法と心理学の架け橋をもとめて—. 北大路書房.

Weiner, B. 1985 "Spontaneous" causal thinking. *Psychological Bulletin*, **97**, 74-84.

Weninger, R.W 1994 Jury Sentencing in Noncapital Case: A Case Study of El Paso  
County *Journal of Urban Contemporary Law*, **45**, 3, 30.

山田卓生 1995 不法行為法の機能 淡路剛久・伊藤高義・宇佐見大司編 森島昭夫教授  
還暦記念論文集 不法行為法の現代的課題と展開. 日本評論社, 3-25.

山田卓生 1998 山田卓生編 新・現代損害賠償法講座 第6巻 損害と保険. 日本評論  
社.

山室恵 1995 最高裁判所事務総局刑事局監修 陪審・参審制度／米国編Ⅲ—陪審の事実  
認定を中心として. 司法協会.

山下昇 1984 安全態度に関する研究(1)—責任規則の要因について—. 千葉工業大学  
研究報告(人文編), **21**, 81-88.

山下昇 1986 安全行動の予測要因としての態度:「危険認知」および「運転の望ましさ  
の評価」. 交通心理学研究, **2**, 33-42.

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.

山崎優子, 仲真紀子 2008 「未必の故意」に関する教示が司法修習生と大学生の裁判理  
解および法的判断に及ぼす影響. 法と心理, **7**, 1, 8-18.

Yarkes, R. M., & Dodson, J. D. 1908 The relation of strength of stimulus to rapidity of  
habit formation. *Journal of Comparative and Neurological and Psychology*, **18**,  
459-482.

Yarmey, A.D 1986 Verbal, Visual, and Voice identification of a rape suspect under  
different illumination. *Journal of Applied Psychology*, **71**, 363-370.

Yarmey, A.D, Jones, H.P.T. & Rasid, S. 1984 Eyewitness memory of elderly and young  
adults. In D. J. Muller, D. E. Blackman & A. J. Chapman(Eds.) *Psychology and*



Law. Chichester, England: John Wiley.

Yarmey, A.D.& Kent, J. 1980 Eyewitness identification by elderly and young adults.

*Law and Human Behavior*, **4**, 359-371.

## 謝 辞

この研究をご指導いただいた石田先生は、大学で学んだ分野やそれまでの仕事の内容が全く異なる私を、研究室に快く受け入れて下さいました。先生のおかげで、心理学の視点から物事を多角的にとらえることを学ぶとともに、仕事そして人生に取り組む姿勢も教えていただきました。石田研究室に所属し、先生にご指導いただけたことは、私にとってこの上ない幸せです。本当に感謝しております。

鈴木晶夫先生は修士過程、博士後期課程の研究指導をご担当いただき、論文の内容や今後の展開についての的確なご指摘をいただきました。本当にありがとうございました。

中島義明先生には、事前にご連絡差し上げた際には、暖かいご配慮と激励をいただきました。大変感謝しております。

浦川道太郎先生には、突然の依頼にもかかわらず、副査の依頼をご快諾いただきましたことを心から感謝いたします。

この論文で行った調査のうち、第3章は早稲田大学人間科学部健康科学科(調査実施当時)立石憲男さん、第4章は同じく田中幸子さんの卒業研究として行われました。また、調査参加者として多くの大学生、法科大学院生の方々にご協力いただきました。本当にありがとうございました。

法律の分野で、同志社大学の谷大先生からは、法的思考とは何かを学ばせていただきました。弁護士の松村信夫先生、丸橋茂先生には、法律実務家として一から鍛えていただくと共に、早稲田大学大学院にも快く送り出していただきました。同期の法律実務家には、調査参加者の紹介等数々の協力をいただきました。心から感謝します。

国土交通省の皆様には、行政の視点から輸送の安全について多くを学ばせていただくとともに、研究活動を温かく見守っていただきました。本当にありがとうございました。

石田研究室の皆様にも感謝申し上げます。多様な年齢層で様々な職業、経歴をお持ちの皆様と議論し、ご自身の経験についてお話を聞くことで、多くのことを学ばせていただき、研究活動にも励ましをいただきました。また、助手の島崎先生を始めOBの皆様からも、多くの貴重なご助言をいただきました。

皆様のご協力があったからこそ、この論文を完成させることができました。お世話になった皆様に心から感謝いたします。本当にありがとうございました。

そのほかにも多くの皆様のご協力で、この論文を完成させることができました。心から感謝申し上げます。

最後に、温かく見守ってくれた両親と、単身赴任生活を物的、精神的両面から常に支えてくれた夫に心から感謝します。

2009年10月28日

岡本 満喜子