

物損事故について

I．過失責任割合の判断基準について

II．損害額認定について

I. 過失責任割合の判断基準について

四輪車同士の事故の場合、一方の当事者に全ての賠償責任が生じる過失割合 100 : 0 となる主なケースは下記のとおりです。

- ・ 停止車両への一方的な追突事故
- ・ 信号機規制のある交差点で赤信号無視が原因で生じた事故
但し、当事者のどちらかが青信号
- ・ 一方の車両が不注意で中央線を超え対向車両と衝突した事故

それ以外のほとんどのケースでは、双方当事者に過失責任が生じることとなります。

では、どのように過失責任割合を判断するかというと、“道路状況”や“運行状況”等の情報を基にし、過去の判例に照らし合わせ判断します。

これについては、各損害保険会社も同様な手順で行なっており、事故報告を受けた後に自動車共済サービスの担当者が双方当事者から状況聴取を行い、又必要とあれば事故現場に出向き、適正な過失責任割合を判断しております。

では、具体的な事例を想定し、実際の過失責任割合をどのように判断するか説明したいと思いますが、その前に“過失”という言葉の意味を説明いたします。

(過失の成立要件)

- ・ 危険を予見する可能性
- ・ 危険の回避義務

過失とは、一般に結果発生のある場合、行為者が注意することにより、この結果の発生が予見できたにもかかわらず、不注意によって認識しないこと（注意すべきであるのに注意しなかったこと）を意味します。

次に具体的な過失責任割合の判断例を説明いたします。

『交差点における右折車と直進車の事故』

まず、右折車両等と直進、左折車両等の関係は、道路交通法第 37 条で、車両は交差点で右折する場合において、当該交差点において直進し、又は左折しようとする車両等があるときは、当該車両等の進行妨害をしてはならない。と規定している。

尚、進行妨害とは、車両が進行を継続し、又は始めた場合においては危険を防止するため他の車両等がその速度、又は始めた場合において危険を防止するため他の車両等がその速度又は方向を急に変更しなければならないこととなるおそれがあるときに、その進行を継続し、又は始めることをいう。

（同一道路を対向方向から進入した場合）

右折車と直進車との法 37 条による優先関係は、いずれの車両も交差点進入自体には制約がないことを前提としている。したがって、信号機により交通整理の行われていない交差点においては法 37 条による優先関係が最もよく妥当するのに対し、信号機により交通整理の行われている交差点においては別の考慮が必要となる。そして、双方の車両が同一道路を対向方向から進入した場合には、通常、対面信号は同一であるから、基本的に直進車優先の関係が妥当するものの、黄信号又は赤信号のときは、直進車も優先性を強く主張することができず、右折の実態等も考慮して、直進車優先の程度もある程度減じて考えるのが相当である。

ア．信号機により交通整理の行われていない交差点における事故

（基本過失割合） 直進車 20％ ： 右折車 80％

イ．信号機により交通整理の行われている交差点における事故

①直進車・右折車ともに青信号で進入した場合

（基本過失割合） 直進車 20％ ： 右折車 80％

②直進車が黄信号で進入し、右折車が青信号で進入した後、黄信号で右折した場合

(基本過失割合) 直進車 70% : 右折車 30%

③直進車・右折車ともに黄信号で進入した場合

(基本過失割合) 直進車 40% : 右折車 60%

④直進車・右折車ともに赤信号で進入した場合

(基本過失割合) 直進車 50% : 右折車 50%

⑤直進車が赤信号で進入し、右折車が青信号で進入した後、赤信号で右折した場合

(基本過失割合) 直進車 90% : 右折車 10%

⑥直進車が赤信号で進入し、右折車が黄信号で進入した後、赤信号で右折した場合

(基本過失割合) 直進車 70% : 右折車 30%

⑦直進車が赤信号で進入し、右折車が右折の青矢印信号で進入した場合

(基本過失割合) 直進車 100% : 右折車 0%

Ⅱ. 損害額認定について

(直接損害)

・ 車両損害

① 整合性の確認

先ず初めに損害の整合性を確認します。

整合性とは、“生じた損害が当該事故によるものか”ということです。

② 損害の確認

先ず、当該事故で生じた損害を復元する上で必要になるとされる修理費とその車両の現在価値（時価額）を比較し、全損か分損かを判断。

* 現在価値（時価額）とは“当該自動車と同一の車種、年式、型式、同程度の使用状態、走行距離等の自動車を中古車市場において取得するに要する価格”で通常は事故発生月に発行されたオートガイド自動車価格月報（通称、レッドブック）に記載されている価格を採用。但し、記載される年数には限りがあるため、記載が終了した場合は原則として車両本体価格の10%相当額を採用。

・ 全損（修理費 > 現在価値）の場合

修理不能、若しくは修理費が現在価値を超過する場合は現在価値を損害額として容認。

・ 分損（修理費 < 現在価値）の場合

修理費が現在価値以内の場合は適正適当な修理費を損害額として容認。

・ けん引費用（レッカー代）

事故車が自力走行できない場合に修理工場まで搬送する費用で自力走行が可能であっても破損のままの走行が法令違反となる場合には容認。

（間接損害）

・ 代車費用

原則として過失割合 100 : 0 の場合のみ容認。

主に修理工場から借用する代車、もしくはレンタカーとなり、工場の代車の場合は2,500円～3,500円／日が目安でレンタカーの場合は必要に応じて被害車両と同等クラスまで容認します。

期間については分損の場合においては、一般的に妥当性のある修理期間、全損の場合においては、妥当性のある一般的、且つ常識的な車両入替期間の 2 週間を限度として容認しますが、用途、車種、地域等によって 2 週間から 3 週間の範囲内で容認可能です。

・ 格落ち損害

格落ち損害は、現在の自動車修理技術で原状回復が可能であり、この損害が事故による価値損なのか、車の使用自体による価値損なのかの立証も極めて困難であるため、基本的には否認となります。

但し、相手から積極的に請求があり、事故により破損した車両を修理しても、フレーム等車体の本質的構造部分に重大な損害が生じ、修理後に性能、機能の低下が生じる場合で、以下の要件を満たしている場合はやむを得ず認定します。

（認定要件）

- ① 加入者（加害者）の全面的過失（100 : 0）であること。
- ② 新車購入後間もないこと。
* 目安として 3 ヶ月以内、走行距離 3,000 km 以内
- ③ 損害が車両本体の骨格部におよぶほど大きいこと。

尚、日本自動車査定協会の『事故減価額証明書』の提出があっても絶対的な根拠がないため、原則否認となります。