

令和2年11月
無償配付資料

事例解説

～第51回交通事故相談研修会（中止）に代えて～

一般社団法人 全国自家用自動車協会

後援：全国自動車共済協同組合連合会

目 次

I 休車損害と休業損害

弁護士

こ ぶえ けい こ
古 笛 恵 子 氏

1

II 導流帯（ゼブラゾーン）走行車との事故

弁護士

まつ い えい じ
松 居 英 二 氏

7

休車損害と休業損害

弁護士 古 笛 恵 子

〔質問内容〕

契約車両が、赤信号待機中の相手方車両（赤帽軽四輪貨物車）に追突した。

被害車両の運転手は、治療期間として3週間を要する頸椎捻挫、腰椎捻挫の傷害を負った。被害車両は、修理期間5週間を要した。

治療が終了しても、車両が修理中のため、就業できずにいるので休業損害が発生している。休業損害と休車損害が同時に発生する場合の賠償の考え方について。

なお、いわゆる赤帽とは、全国赤帽軽自動車運送協同組合の略称とされることもあるが、ここでは、広く日常用語としての意味、軽四輪貨物車で運送業を営む個人事業主を前提とする。

〔解説〕

1 休業損害

(1) 休業損害とは

休業損害とは、傷害の治癒（あるいは後遺障害の症状固定）までに発生する就労不能ないしは通常就労ができないことにより生ずる収入減少額を損害として把握するものです。

要するに、事故により怪我をしていつもどおり働けなかったため収入が減った、得られるはずの利益が得られなかったという消極損害のことです。

(2) 休業損害の算定

① 基準

よって、青本では、受傷やその治療のために休業し、現実に喪失したと認められる得べかりし収入額が、休業損害の基準とされています（青本：交通事故損害賠償額算定基準27訂版59頁）。

なお、裁判基準、弁護士基準といわれる赤い本、青本ですが、とくに青本は損害算定の基本理論がコンパクトに整理されていて、とてもわかりやすいので、教科書的な利用がお勧めです。

② 算定方式

休業損害の算定方式としては、

1日あたりの収入額（収入日額）×休業日数
の計算式へのあてはめが基本となります。

③ 割合方式・逓減方式

ただし、給与所得者のように完全休業かどうかで割り切れない事業所得者や家事従事者などは、労働能力の喪失の程度により算定することが多いです。

収入日額×休業日数×休業割合・・・

例えば、労働への影響があった期間（休業期間、労働能力喪失期間）が90日と認められても、全期間を通して100%完全休業したわけではなく、当初30日は100%、次の30日は70%、その後は20%と逓減して算定する場合、

収入日額×（30日×1+30日×0.7+30日×0.2）
と計算します。

(3) 赤帽の休業損害

① 個人事業主

赤帽とは、軽四輪貨物車で運送業を営む個人事業主ですから、個人事業主の休業損害の算定の問題となります。

個人事業主といっても、法人化していないけれどそれなりの規模の事業を営んでいる場合、一人ですべてこなしている場合、など事業形態はさまざまですから、その実態に応じた算定となります。

② 治療期間3週間

典型的な赤帽、事業主が、所有する軽四貨物車を運転してひとりで運送業を営んでいる場合であれば、事業主が受傷により就労できなければ、直ちに運送事業は休業となるので、休業損害が発生します。

ただし、治療期間3週間といっても、治療期間と休業期間が常に一致するわけではありません。3週間完全に就労できなければ、100%の休業損害が算定されます。しかし、100%休業せざるをえない状況とまではいえない場合は、その状況をふまえた割合的な算定となります。

③ 収入日額

休業損害を算定する基礎となる収入日額は、前年度の確定申告所得額に基づき算定されるのが一般的です。

この意味は、確定申告が絶対という理由からではなく、確定申告だと収入を裏付ける資料として一般的には信用できるから、という理由によります。そこで、申告外所得、無申告など、確定申告とは異なる主張が常に否定されるわけではありませんが、確定申告に代わる現実の収入状況を裏付けるに十分な資料の提出を求めることとなります。また、確定申告がなされていても、事故後申告のように信用性に欠ける場合もあるので、精査が必要です。

2 休車損害

(1) 休車損害とは

事故により損傷を受けた車両(事故車)を買替え、修理するに相当な期間、使用することができないことにより生じる利益喪失を損害として把握するものです。

要するに、事故車をいつもどおり使えなかったことにより、得られるはずの利益が得られなかったという消極損害のことです。

(2) 休車損害の算定

① 基準

よって、青本では、休車損害とは、事業用車両について、車両の買替え、修理などのため使用できなかった場合、操業を継続していれば得られたであろう純益が基準とされています(青本：交通事故損害賠償額算定基準27訂版230頁)。

② 要件

休車損害が認められるための要件としては、

- I 事故車を使用する必要性
- II 代車を容易に調達できない

ことが求められています(赤い本：民事交通事故訴訟損害賠償額算定基準2004年版472頁 森剛裁判官「休車損害の要件及び算定方法」)。森裁判官の講演録は、少し古くなりましたが休車損害について詳しく解説されているので休車損害が問題となったときご確認ください。

この要件からも、自家用車のように簡単に代車が調達できる場合は、休車損害は問題となりません。代車費用が問題となるだけです。代車を調達するのが容易ではない事業用車両の場合に、休車損害が問題となります。

また、事業用車両でも、遊休車や予備車が存在する場合は、休車損害は認められません。

さらに、その期間も、相当な期間に限られます。速やかに対応せず、買替え、修理が遅滞したような場合は、期間が制限されます。なお、買替えの場合は許可を受けるのに必要な期間がかかることもあるので注意が必要です。

③ 算定方式

休車損害の算定方式としては、

1日あたりの損害額×休車期間

の計算式へのあてはめが基本となります。

1日あたりの損害額は、事故車による売上額から不要となった経費を控除して算定するのが通常です。運転手はの間どうしていたのか、その人件費はどうするのか、どこまでを不要となった経費とみるのかは、具体的状況により異なってきます。

(3) 赤帽の休車損害

① 事業用軽貨物車

実際に、休車損害が問題となるのは、路線バス(乗合バス)・観光バス(貸切バス)、タクシー・ハイヤー、トラックなどの事業用車両であり、休車損害の請求権者は、事業主体である法人であることがほとんどです。

とはいえ、赤帽が利用している事業用軽貨物車(黒ナンバー)も、事業用車両なので、休車損害が問題となります。

昨今は、事業用車両の代車を手配する業者も増え、事業用車両の短期リースなども行われているようですが、容易に調達できない場合は、相当な期間であれば休車損害が認められます。

② 休業損害と休車損害

前記のとおり、典型的な赤帽、事業主が、所有する軽四輪貨物車を運転してひとりで運送業を営んでいる場合であれば、事業主が受傷により就労できなくなれば、直ちに運送事業は休業となるので、休業損害が発生し

ます。

たとえば、3週間就労できなかった場合、3週間分の休業損害が認められます。

この間、事故車が修理中であったとしても、休業損害とは別途、休車損害が算定されるわけではありません。そもそも運転手の休業により、事故車を使用する必要性が認められないので、休車損害の要件を満たしません。

3週間で運転手の傷害が完治し就労可能となると、事故車を使用する必要がでてきますが、修理に5週間を要する場合、その後2週間については、休車損害が問題となります。

ただし、代車を容易に調達できるのであれば、代車を調達して、代車費用を賠償することになります。

代車を容易に調達できない場合、5週間の修理期間が相当であれば、2週間分の休車損害が認められます。

過去の実績に基づき、事故車による2週間分の売上げから、この間に不要となった経費、ガソリン代とか高速料金、通信費などの支出額を控除して、休車損害が算定されます。

これは、あくまでも、物的損害、車両の損害による休車損害であって、人身損害による休業損害ではありません。

その意味において、運転手である事業者は既に就労可能な状態となっているので、運転以外の業務を行えることが問題となります。事故車の修理中、他の業務に従事して利益を得ていたなどの事情があれば、運転手の人件費が問題となるのと同様に、休車損害の算定においても斟酌されることとなります。

導流帯（ゼブラゾーン） 走行車との事故

弁護士 松 居 英 二

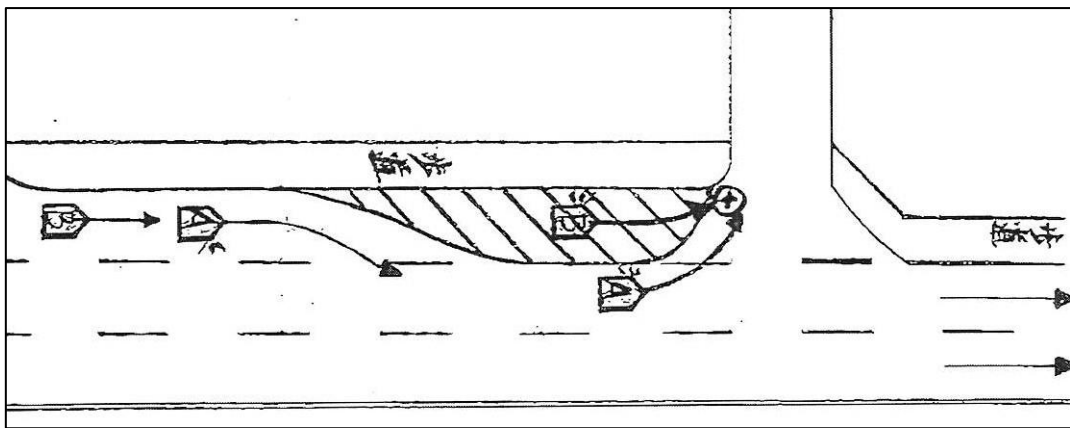
〔質問〕

下記図のような、片側3車線の交差点で発生した事故です。道路には、交差点の手前で左端の車線（以下「第1車線」）が中央の車線（以下「第2車線」）に誘導される導流帯（ゼブラゾーン）が設けられており、交差点で左折しようとする車も一度2車線を走行してから交差点手前で第1車線に戻り左折するよう誘導されています。

第1車線を走行してきたA車が誘導に従って第2車線に進路を変更した後に交差点手前で第1車線に再度進路変更して左折しようとしたところ、後方より誘導を無視して導流帯（ゼブラゾーン）を直進走行し交差点を左折しようとしたB車とが、交差点の手前で衝突する事故が発生しました。いずれの車両も、衝突時に左折の方向指示器（ウインカー）は点滅していませんでした。

この場合の過失割合は、どのように考えればよいでしょうか。

（事故状況図）



〔回答〕

導流帯（以下「ゼブラゾーン」と言います。）は車両の走行を禁止する場所でないことから、進路変更時の事故の過失相殺基準（別冊判タ38号。以下「過失相殺基準」と言います。）の【153】図を用いて検討します。この場合、基本過失（A車70対B車30）を、B車の「ゼブラゾーン走行」で修正「+20」し、両車の過失割合は「50対50」とあるという結論がまず考えられます。これは、両車

が左折車として徐行していることを前提にしていますので、徐行していない車には、その速度の程度に応じて「+5~10」の修正があり得ましょう。なお、考え方のわかれるところだと思いますが、A車が進路変更(左折)を始めた時点で、B車がブレーキやハンドル操作により事故回避可能な地点にいた場合には、B車にさらに「+5~10」の修正を考えてよいのではないかと思われます。

このように考える理由は、解説3「質問の事例の検討」をご覧ください。

〔解説〕

1 導流帯(ゼブラゾーン)とは

一般に「ゼブラゾーン」と呼ばれるのは、道路上に車両の走行を誘導するため示された「導流帯」です(以下「ゼブラゾーン」と言います。)。ゼブラゾーンには、公安委員会が法に基づき交通規制としての指示標示として設定するもの(道路標記、区画線及び道路標示に関する命令9条・別表第5番号208の2)と、道路管理者が道交法45条1項に基づき道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るために区画線として設置するもの(同命令5条・別表第3番号107)とがありますが、いずれも、車両の走行を誘導する目的のものであって、車両の進入を法的に禁止するものではなく、罰則もありません。この点で、車両の立入が禁止され、その違反に罰則がある「安全地帯」や「立入禁止部分」(道交法17条6項)とは異なります。

2 ゼブラゾーンを走行する車両との事故と過失相殺

(1) 過失相殺(民法722条2項)における過失の意義

過失相殺で考慮される過失は、不法行為責任の成立要件としての過失(民法709条)と異なり、「被害者の受けた実損害額から公平の理念に基づいて減額したものを賠償額とすることが妥当視されるような、被害者側の不注意」であれば足り(最判昭和39年6月24日民集18巻5号854頁参照)。

道交法は、ゼブラゾーンを走行することを禁止していませんが、ゼブラゾーンは車両のスムーズな走行(渋滞防止)や安全のために設けられたものであり、大多数の車両の運転者は、みだりにゼブラゾーンに進入すべきでないと考えてその誘導に従って走行しているという交通実態があります。このような交通実態、車両の運転者の一般的な認識からすれば、ゼブラゾーンへみだりに進入・進行することは、交通秩序を乱す「抜け駆け」的な走行態様として非難できるものと言えますから、過失相殺で、ゼブラゾーン走行車の過失を大きくする事

情として考慮されます（別冊判タ 38 号 278 頁）。

(2) 過失相殺基準（別冊判タ 38 号）における扱い

裁判所が参考にする過失相殺基準（全訂 5 版・別冊判タ 38 号）では、『路外出入車と直進車との事故』（類型番号【147】、【149】）、及び『進路変更車と後続直進車との事故』（類型番号【153】）において、「ゼブラゾーン進行」をした車の過失を「+10~20」する修正要素として示しています。

このような幅のある修正要素とされているのは、ゼブラゾーン走行の過失が道路交通の実態から考慮されるものであるため、事故現場となったゼブラゾーンが設置された状況や具体的な事故発生の状況（態様）によって、ゼブラゾーン走行車の過失評価が大きく異なるためです。事故現場の具体的な状況（ゼブラゾーンが設置された目的、双方車両からの見通しなど）、事故発生時の交通状況（渋滞などゼブラゾーン走行が行われやすい状況にあったかなど）、双方車両の走行態様などから判断することになるでしょう。

(3) ゼブラゾーン修正が置かれていない事故類型での考え方

ゼブラゾーン走行の修正は、過失相殺基準を作成した裁判官らが、その類型の事故がゼブラゾーンで「見られる」（よく発生する）と考えて設けたものであり（別冊判タ 38 号 278 頁、290 頁）、ゼブラゾーン修正が設けられていない事故類型でゼブラゾーン走行を理由とする修正をしないという趣旨ではありません。事故現場や事故態様から、ゼブラゾーン走行の事実が損害の発生・拡大に相当因果関係があるときは、「著しい過失」・「重過失」として考慮されます。また、言うまでもありませんが、適切な事故類型が過失相殺基準に存在しないときは、無理に何らかの事故類型にあてはめるのではなく、非典型の事故場面として、ゼブラゾーン走行の事実も含めて検討し、妥当な結論を出すこととなります。

3 質問の事例の検討

① 過失相殺基準で参考にする事故類型の検討

ゼブラゾーンは走行禁止（立入禁止部分）ではないので、事故現場は 3 車線道路であり、事故類型としては、第 2 車線から第 1 車線へ進路変更した A 車と、第 1 車線を後方から走行してきた B 車との事故として、過失相殺基準【153】図に該当します。

この点、ゼブラゾーンは通常車両が通行しない場所（車道の外と同じ）だと考えると、本件は路外進入車両との事故に関する過失相殺基準（【148】図）を

参考にすべきという考え方もあると思いますが、【153】図に「ゼブラゾーン走行」が修正要素として置かれていることからすると、過失相殺基準を作った裁判官は、ゼブラゾーンを進行してきた車との関係は「進路変更における事故」として検討することを想定していたと考えられます。

② 過失相殺基準へのあてはめ

a 本件事故における事実関係の確認

後の検討のために、本件事故が単純な進路変更時の事故と異なる点を整理しておく、①後続直進車B車はゼブラゾーンを走行してきたこと、②A車は導流帯の誘導に従って走行していること、③交差点手前のゼブラゾーンは、交差点を左折しようとする車両を、第2車線から第1車線を経てそのまま交差点を左折できるよう誘導していること、④両車から見て交差点の手前までは3車線だが、交差点の先は2車線になっていること、⑤道路B車も交差点を左折しようとしていたことが指摘できそうです。

b 基本過失相殺率（過失割合）

A車は第2車線から第1車線へ進路変更しています。進路を変更しようとする車両は、後方から直進してくる車両の進路等を急に変更させるような場合には進路を変更してはならない義務がありますから（道交法26条の2第2項）、車線変更における事故の主な原因は進路変更をした車両にあるとされ（別冊判タ38号290頁）、【153】図でも基本の過失は「(直進車)30対(車線変更車)70」とされています。

c ゼブラゾーン修正

本件でB車に「ゼブラゾーン走行」の修正(+10~20)がなされることに争いはないでしょう。そこで修正の程度が問題となりますが、本件ではA車がゼブラゾーンの誘導に従って進路変更を行っているのに、B車はそれを無視して直進していること、ゼブラゾーンは第2車線から直接交差点を左折するように設置され、かつ交差点の先で2車線になっていることからすると、ゼブラゾーンに従って左折する車両が後方から第1車線(ゼブラゾーン)を走行してくる車両はないと信頼することもやむを得ないと思われしますので、このような交差点でB車がゼブラゾーンを走行し左折しようとしたことの危険性は大きいと考えます。B車のゼブラゾーン走行による加算修正は上限の「+20」とされてもよいのではないのでしょうか。

d 「著しい過失」・「重過失」修正

i 交差点を左折する車両の義務

交差点を左折しようとする車両には、交差点の手前 30mの地点から合図を出し（道交法 53 条 1 項、2 項、道交法施行令 21 条）、あらかじめできる限り同論左側端に寄り、かつできる限り道路の左側端に沿って徐行しなければならない（道交法 34 条）義務がありますから、その違反が事故の原因となっている場合は過失相殺で考慮されます。本件では双方車両が左折の合図（ウインカー点滅）はしていますから、双方の車両が徐行をしていたかが問題になり、その違反の程度により「+5~10」程度の加算修正が考えられると思われま

す。このように考えると、双方車両が徐行していた場合は、ゼブラゾーン修正をB車に「+20」して両車の過失は「50対50」となります。この結論は、一見、道路標示の指示を遵守したA車に酷なようですが、A車にも交差点を左折するにあたって後方から来る自転車を巻き込まないように注意し、また進行方向に歩行者等がないかを確認する義務がありますから、周囲の交通へ注意をはらいながら徐行していたはずだと考えると、五分五分の結論もおかしくないように思われます。

なお、A車が第2車線から左折したことは、道路標示の指示に従った走行ですから、この点を道路の左側端に沿っていないとして、A車の過失とすることはできないと思います。

ii 双方の位置関係

本件のようなゼブラゾーンが設けられていない3車線道路では、第2車線から左折することは前述の交差点を左折する車両の義務に違反する危険な走行ですから、通常は第2車線からの左折車が事故の主な原因を作ったとされます（例えば、交差点を左折専用の第1車線から左折した原告車と、第2車線から左折した被告車の過失割合を5対95とした名古屋地判平成24年6月13日自保ジャーナル1889号など）。

しかし、本件の交差点は、第2車線から第1車線を経てそのまま交差点を左折するようにゼブラゾーンで誘導されているため、誘導に従った車両は第2車線から進路変更を開始すると同時に交差点の左折を開始することになります。このような交差点では、第2車線を走行する車両が左折の合図をすればそれは第1車線を経て交差点を左折する合図であることを認識できます。

B車は自らがゼブラゾーンを進行している（道路標示の指示による誘導を無視している）のですから、B車には道路交通に即した安全運転を行う

義務として、当該交差点で予定されている左折方法に従う車両の通行を妨害しない運転が求められると考えます。このように進路変更車とゼブラゾーン走行車の、双方の義務が発生する場面となりますが、過失相殺基準は進路変更車の義務を前提に基本過失を設定しているのですから、B車の義務違反は修正要素において考慮することになるでしょう。具体的には、第2車線からA車が左折を開始した時点で、B車がA車の左折開始時に適切な停止・回避動作を行っていれば事故が回避できる位置関係にある場合には、「ゼブラゾーン走行修正」とは別に、B車の過失を加算することが許されるのではないのでしょうか。この点は、裁判官によって考え方の別れるところだと思えます。

なお、質問の事故状況図ではゼブラゾーンの長さが相当あったように見え、A車の左折時にはすでにB車がゼブラゾーンに進入していたようですが、B車の位置がA車が進路変更（左折動作）を始めた時点でゼブラゾーンの進入前だったのに、①そのまま進行し徐行もしていなかった場合や、②ゼブラゾーンの距離が短くて進入後すぐに衝突地点に達してしまうのに徐行をせずにそのまま進行した場合には、B車の走行は極めて危険なものですから、ゼブラゾーン修正のほかに「重過失」ありとして計「+40」まで（A車30対B車70まで）の修正は考え得るように思います。

e 検討にあたっての注意

過失相殺を検討する場合に注意する必要があるのは、一つの事実（事情）を複数の修正要素で重ねて評価しないようにすることです。上記d iiの検討で「ゼブラゾーン走行」修正に加えて、ゼブラゾーン内を走行した車の走行態様を理由に加算修正ができるかという問題提起をしているのも、この問題意識があるからです。

以上

一般社団法人 全国自家用自動車協会

〒101-0061

東京都千代田区神田三崎町 2-20-7 水道橋西口会館 906

電話 03-3511-2421

FAX 03-3511-2422

E-mail info@zenjikyو.jp

<https://zenjikyو.jp/>