

ヘルメット不着用による過失相殺再論

豊田 正明

一 はじめに

約四年前に『ヘルメット着用の有無による過失相殺』との題目（以下「前稿」と略す）でヘルメットを着用していなかった場合における過失相殺の根拠及び想定される問題の検討を行った¹。

同稿における結論として、ヘルメットを着用していなかった場合は無論のこと、ヘルメットを着用したと考えられる場合であってもそれが不十分な場合にあつては過失相殺する余地があること、損害の公平な分担という観点からすれば実務の趨勢である過失相殺率10%に拘泥することなく10～30%程度に幅を持たせたらどうかと主張した。また、とりわけ高速道路における事故においては、正規に着用した場合であってもいわゆるフルフェイス型以外のヘルメットであつた場合には、3～5%程度にはなるが減額の余地が認められてもよいのではないか、そうでないとしても慰謝料斟酌事由として考慮してよいのではないか、自賠償等級表における男女の外貌醜状障害格差が著しい点についても、とりわけ女子の著しい醜状障害について減額を認めることができるならば、多少なりとも実質的にその格差を狭めることができるのではないかと主張した。

今日においてもこのスタンスに変わりはないが、その後ヘルメットの効果に関する調査研究が発表され、さらには裁判例の動向にも注目していたことから、一つの区切りとして近時の状況を検討し、さらにはそれらを踏まえた上で、2008年の道路交通法により幼児・児童が自転車に乗車する場合においてヘルメットの着用が努力義務とされたことと関連して、自転車乗車時にヘルメット不着用であった場合に過失相殺されうるのかを検討してみたいと考える。

二 過失相殺の可能性とヘルメットの効果に関する調査研究

前稿では、ヘルメット不着用による過失相殺を検討したのであるが、その一部としてヘルメットの耐用年数と過失相殺との関係について言及した。ここでは、およそほとんどのヘルメットメーカーのHP³ではヘルメットの耐用年数を使用開始から三年程度と考えており、使用開始から三年以上を経過したヘルメットを着用して事故に遭い、頭部を損傷した場合には過失相殺される可能性がある旨を主張した⁴。

ところが、その後公表された前記(財)交通事故総合分析センターの調査研究(以下「調査研究」と略す)によると、それとは異なった調査結果が報告されている。すなわち、その調査結果には、三年以上経過したヘルメットであっても頭部を保護する効果に大差がないのではないかと考えられる結果が示されているのである⁵。この調査研究では、新品のハーフヘルメットとフルフェイスヘルメットとを野外とソーク室とで保存し、一年毎に二条件の落下高さ及び二箇所的目標衝突位置に対してヘッドフォーム落下試験を行い、頭部最大合成並進加速度、HIC(頭部傷害基準値：Head Injury Criteria)⁶、衝撃吸収ライナの総変形量および帽体の状態を調べている。

その結果、ハーフヘルメットの前面衝突およびフルフェイスヘルメットの前面衝突と側面衝突では、保存期間並びに保存環境の違いによる頭部最大合成並進加速度、HIC、衝撃吸収ライナの総変形量に変化が見られなかったとされる。ただし、ハーフヘルメットの側面衝突では保存期間が長くなるほど頭部最大合成並進加速度、HIC、衝撃吸収ライナの総変形量が減少したとする。なお、この結果はわずか二年の保存期間での傾向であることから、さらに複数年のデータが必要であるとしている。

これらのまとめとして、同調査研究では、衝撃吸収ライナの経年変化による頭部最大合成並進加速度、HICへの影響を確認したところ、これには帽体の経年変化による影響がないとはいえないが、帽体には亀裂などの損傷が見られないことから、帽体の経年変化はほとんどないと考えられるとしている。

その結果、野外での二年間の暴露は終日実施されていたため、実際のヘルメットの使用状況から考えると極めて長期間の使用に相当すると考えられるから、あくまで実験に際してであるが、ヘルメットの使用期間についての考慮は不要であるとしている。⁷

換言するならば、通常使用されていた場合であれば、十年以上経過したようなヘルメットを使用していた場合はいざ知らず、ヘルメットメーカーなどがヘルメットの耐用年数であるとする三年を超え五年程度経過したヘルメットを使用していた場合であっても、過失相殺の可能性を判断するにあたってはヘルメットの使用期間をほとんど考慮する必要がないということになる。⁹

無論、ヘルメットの使用期間をほとんど考慮する必要がないとしても、その間の使用方法や事故により、とりわけ一度以上ヘルメットが損傷したような場合¹⁰にあつては、使用期間に関係なくヘルメット自体の性能が著しく低下していると考えられるため、事故による被害軽減の度合いが低くなり、傷害ないしは後遺障害の内容・程度がより

重篤になると考えられるため、過失相殺される可能性が高くなるといえよう。

三 ヘルメット不着用による過失相殺に関する近時の裁判例

他の文献でも裁判例については取り扱われているため、本稿では前稿発表以降最近の5年間に公刊されたヘルメット不着用にかんする裁判例を取り扱う。そのうち、参考になると考えられるものとしては以下の九つの裁判例が挙げられる¹¹。無論、公刊されていない裁判例は相当数に上ると考えられるが、相対的にヘルメット不着用に関する裁判例の公刊数が少ないということはさほど注目されていないのか、もしくは同様の判断が繰り返しなされているためにあえて取り上げる必要がないと考えられたかのどちらかであろう。なお、判決文引用中の強調文字及び下線などは筆者によるものである。

(1) 東京地裁平成16年5月10日判決(交民集37巻3号618頁)

【事案の概要】

夜間、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、一方通行路を逆走してきたY運転・X同乗の原付自転車と交差道路右側から走行してきたA運転する普通貨物自動車と衝突し、Xが負傷(頭蓋骨骨折、外傷性くも膜下出血、十二指腸破裂・第四腰椎骨折・骨盤骨折、右膝開放骨折、右肘骨折、右股関節骨髄炎等)して後遺障害(右大腿骨頸部骨折並びに骨折後の骨髄炎に伴い大腿骨が転子部で股関節部に固定されており「可動域なし」と

認められるのが八級七号、右膝開放骨折に伴う右膝関節の機能障害が一二级七号、これらを併合して七級、骨盤骨骨折に伴う変形障害が一二级五号、上記を併合して六級）が残存した。

【判旨】

「XとYはY車を二人乗りし、ともにヘルメットを着用していなかったことが認められる。本来一人乗り用の原付バイクに二人で乗ること自体、運転操作に影響を与える危険なものである。のみならず、本件においては、一方通行の逆走及び二人乗りを発見されたために、警察官からの追跡を逃れようと逃走していたもので、Y車が一方通行を逆走し、かつ減速もせずに本件交差点に進入し、本件事故を惹起したのは、本件パトカーから逃走していたか、らにほかならないが、Xは、単に後部に乗車していたにとどまらず、帽子でナンバープレートを隠すなど、逃走行為にはむしろ積極的に関わっていたものである。Yの逃走経路についての供述が信用できないことは、前記二の(2)のとおりであり、Xが逃走経路を指示していたと認めるに足りる証拠はないが、Xは自らY車の後部に同乗し、本件パトカーからの追跡を招いた上、Yとともに逃走行為に及んでいたもので、Xが、同乗することのほかに運転の危険性を増幅、助長する行為に及んでいないとしても、Yの危険運転を容認していたことは明らかである。

また、Xは、**頭蓋骨骨折、外傷性くも膜下出血、硬膜下出血を受傷しており、ヘルメットを着用していれば、これらの傷害の程度が軽く済んだ可能性があるから、ヘルメットの不着用も損害の拡大に寄与している**と見ることができ。

これらの事情に鑑みると、同乗者であるXにも、過失ないし帰責性があるものと認められ、公平の見地から、Xに生じた損害の三割を減額すべきである。」

【検討】

本事案におけるXの過失相殺事由としては、二人乗りが禁止されている原付自転車に二人乗りをしていること、危険運転の容認およびヘルメットの不着用が挙げられている。

いわゆる同乗の経緯により、被害者側にも危険の助長ないしは危険への接近などの事情が存した場合にこれを理由に過失相殺ないしは減額が認められるのは周知の事実といってよいと思われるが、その程度については個々の事案によりそれぞれ事情が異なるため、明確な基準となるものはない¹²といってよいだろう。それゆえ、本事案においてヘルメット不着用の過失割合がどの程度かを推測するのは難しいが、傷害の内容にはヘルメット不着用が影響していると考えられるが、後遺障害については頭部以外の内容である（判決文も後遺障害の内容・程度についてはヘルメット不着用との関連を指摘していない）ことから考えると、二人乗りおよび同乗の経緯（とりわけ暴走行為への加担もある）の方が過失の度合いとしてはより重いと評価されているのではないかと思われる、10%前後が妥当なところではないだろうか。

(2) 東京地裁平成16年7月13日判決（交民集37巻4号955頁）

【事案の概要】

見通しのよい信号機のない交差点（南北道路（幅員3.1m、一時停止標識が設置されているが停止線は標示されていない）と東西道路（幅員3.8m）とが交差する）において、優先道路を進行していたX運転の原付自転車

と一時停止標識の設置された狭路から一時停止後発進したY運転の普通乗用車とが衝突し、Xが負傷（脳挫傷、左肋骨骨折等）して後遺障害（頭部外傷後の四肢体幹失調、精神的易興奮性等による日常生活への支障により、神経系統の機能又は精神に著しい障害を残し、終身労務に服することができないことが第三級三号、永久気管孔造設に伴う発声不能による言語機能廃止が第三級二号、醜状痕が第一四級一一号、併合第一級、腎機能、心機能低下は評価困難）が残存した。

【判旨】

Yには、「X車がまだ近づかないものと轻信したため、本件交差点内に入り、左方の安全確認ばかりに気を取られ、右方の安全を再確認しなかった」過失があったが、他方、Xにも、「本件事故当時ヘルメットを着用していたか否かについては、客観的な決め手となる証拠はないが（なお、甲一六の写真からXが本件事故当時ヘルメットを着用していたことまでは推定できない。）、原告車後部に同乗していたAは、事故後間もない時期に警察で取り調べを受けた際に、Xはヘルメットを着用していなかった旨を述べていること（※略）からみて、この点はヘルメットを着用していなかったものと判断せざるを得ない（なお、Aは、本件における証人尋問においては、記憶のないとしてその点を明確に証言しなかったが、着用していたとも証言しなかった。）」、「また、X車に二人乗りをしていたことが事故の発生に影響を与えたかについては、これを認めるに足りる的確な証拠がない」、「四輪車であるY車側に一時停止規制があるところ、Y車は一時停止後、発進し、交差点内でも再停止していること、もっとも、責任の大半がYが右方の安全の再確認を怠ったことにあり、Yに著しい過失があること」、「（なお、Y車が一旦停止後発進し、交差点内で再停止したことがXの判断を誤らせたことも考えられる。）、他方、Xからも、本

件交差点南東側の駐車場の自動車越しに、Y車の見通しは悪くはないはずであり、少なくとも交差点手前においては、前方交差点に少し進入して停止しているY車の動静を注視して、十分減速すべきであったが、これを怠ったものというべきであること、Xには約10km/h程度の速度超過（なお、これは著しい過失とまではいいえない。）のほか、ヘルメット不着用による損害の拡大の可能性が考えられること、これに加えて被害の重大性をも併せ考えると、本件においては過失相殺率を35%とするのが相当である。」

【検討】

本事案は、優先道路を直進する原付自転車と劣後道路から一時停止後発進してきた四輪車との衝突事故であるから、赤本や青本を基準にすると基本割合は原付自転車…四輪車＝35…65になると思われる。これにY側の著しい過失を修正（Y側に＋10%）すると、X側は25%になる。これにXの約10km/h程度の速度超過が加わるところ、これは著しい過失とまではいいえないのであるから、ヘルメット不着用による過失相殺割合のみなしはヘルメット不着用に約10km/h程度の速度超過を加えた割合が10%ということになると思われる。従って、ヘルメット不着用のみの過失相殺割合は5～10%ということになるだろう。

(3) 広島地裁平成17年1月19日判決（判時1932号92頁）（①原審）

【事案の概要】

夜間、交差点（50km/h制限）を南側から北側に向かって直進しようとしたY1運転・X同乗の自動二輪車

と、北側から南側に向かって約50 km/hで同交差点に入り、そのまま減速せずに同交差点で右折しようとしたY運転の普通乗用車とが衝突し、Xが負傷（急性硬膜外血腫、外傷性くも膜下出血、脳挫傷、頭蓋骨折、全身打撲、歯牙欠損等）して後遺障害（外傷性てんかんや高度の記憶力低下、性格変化、幻覚、社会適応性の障害といったいわゆる高次脳機能障害、右肘部腫脹、異所性骨化に伴う関節形成術後の右肘関節機能障害、両眼の半盲症及び視野狭窄、一三本の歯科補綴、頭部・耳介・両脇にかゆみを伴う紅斑残存、併合第二級）が残存した。

【判旨】

「事故直後、X及びY1は、ヘルメットが脱げた状態で倒れていた。Y1は、本件事故当時、ヘルメットのあごひもを装着していなかった。

したがって、本件事故当時、Xがあごひもを装着していなかったことがうかがわれる。」

「この点、Xは、当時あごひもをきちんと装着していたと主張するが、X本人尋問において、Xは本件事故があった平成八年二月一六日の記憶がないと供述しており、Xの主張は飽くまでそれまでの経験に基づく推測である。

また、Xは、顔面や側頭部に目立った傷害を負っていないため、ヘルメットはXが倒れた際に、事故の衝撃であごひもが切れるなどして脱げたものであると主張する。

しかし、事故の衝撃であごひもが切れたのなら、そのひもとの摩擦や衝撃でXの頸部に傷害が残るのが通常であるところ、これを認定するに足りる証拠はない。

したがって、Xはヘルメットのあごひもを装着していなかったところ、Y2車とY1車の衝突によって、ヘル

メットが脱げてしまい、Xはヘルメットを着用しない状態で地面にたたきつけられたものと認定できる。」

「そして、前記のようにXの後遺症には、急性硬膜外血腫、外傷性くも膜下出血、脳挫傷、頭蓋骨折といった頭部の傷害が最も大きく起因すると言えるところ、Xがヘルメットのごひもを装着していれば、経験則上、損傷を相当程度軽減できたものと考えられることから、Xの過失が結果拡大に寄与したものととして、10%の過失相殺を認めるのが相当である。」

【検討】

本案の特色は、まず事故時にヘルメットが脱げた場合において、ちゃんと着用していたかどうかが争われている。このような場合には、事故時の衝撃により脱げてしまったと認定する裁判例をいくつか見かけるが、それらは本案のような「事故の衝撃であごひもが切れたのなら、そのひもとの摩擦や衝撃でXの頸部に傷害が残るのが通常である」との考慮はなされていない。この点についてはまさしく本案認定の通りに考察すべきであって、事故態様を詳細に分析し、顎紐をちゃんと締めていたが衝突時に脱げてしまったなどと安易に認定することは慎むべきであろう。¹³

次に、単に被っていただけではならず、顎紐までちゃんと締めていることが必要であるということを明言している点である。ハーフ型ヘルメットでは顎紐を締めていなければ事故の衝撃で簡単に脱げてしまい、實際上ヘルメットとして頭部保護の用をなさないといつてよいだろうから、まさしく顎紐を締めている必要性が高いのはいうまでもなく、過失相殺されるのは当然といつても仕方ない。これに対して、フルフェイスヘルメットの場合においては、脱げさえしなければある程度衝撃を和らげることができると考えられるため、衝突の際に脱げてしまった場合¹⁴

には、過失相殺事由になるという点が重要である。ただ、事故に遭ったが、顎紐をしていなくて、転倒時に脱げなかった場合にはどう評価するかが問題となる。思うに、その場合には過失相殺の問題として争われないのではないか。もしくは争われるとしても過失相殺を認めないのではないかと思われる。

そして、後遺障害の内容・程度が重篤であるにもかかわらず、正面から10%と評価している点である。事故時の態様と、傷害および後遺障害の内容・程度が不釣り合いの場合に10%に過ぎないと評価するのは微妙ではないかと思われる。

(4) 広島高裁平成17年6月16日判決(判時1932号89頁) (①控訴審)

【事案の概要】

(3) と同じであるため省略。

【判旨】

「X及びY1は、本件事故当時、ヘルメットをかぶっていたが、事故直後、両名は、ヘルメットが脱げた状態で倒れていたこと、Y1は、**本件事故当時、ヘルメットのごひもを装着していなかったことが認められる。**

これに、前記認定にかかる事故態様(原判決引用)や事故後においてX着用のヘルメットのごひもが切れていないというような印象的な事実をうかがわせる証拠はないことを併せ考えると、本件事故当時、Xは、少なくとも**ごひもの装着が不十分であったと認められる。**上記認定を覆すに足りる証拠はない。」

「そして、Xの被った傷害中、急性硬膜外血腫、外傷性くも膜下出血、脳挫傷、頭蓋骨骨折といった頭部の傷害がその重要な部分を占めているところ、ヘルメットのおごひもの装着が十分であれば、経験則上、傷害を相当程度軽減できたものと認められるから、Xの過失が損害の発生・拡大に寄与したものとして、10%の過失相殺を認めるのが相当である。」

【検討】

本件は(3)の控訴審であるから、基本的に事実認定は共通すべきであるところ、原審では「おごひを締めていなかった」と認定したのに対し、控訴審では「少なくともおごひもの装着が不十分であった」としている。これは、顎紐を締めていなかった場合は当然として、顎紐を締めていたとしても不十分でありなおかつ損害が拡大した場合には過失相殺事由となるとした点が注目される。

控訴審においてもヘルメット不着用の過失割合がそのままの10%とされており、裁判所認定にあつてはほぼ10%程度に落ちているのではないかと考えさせられる事案である。

(5) 広島地裁平成17年9月20日判決(判時1926号117頁)

【事案の概要】

南北道路(片側一車線、はみ出し追い越し禁止)において、北進中道路右側の路地に入るため右折を開始したX運転の自動二輪車に、後続し対向車線にはみ出して追い越しをかけ走行車線に戻ろうとしたY1運転の普通貨物自

動車（Y 2 所有）接触し、X が負傷（外傷性くも膜下出血、脳挫傷等）して後遺障害（高次脳機能障害が二級三号）が残存した。

【判旨】

Y 1 には、「はみ出し禁止の表示を無視して対向車線に進出して追い越しをかけ、X 車に接触した過失」があったが、他方、X にも、「あらかじめ車線の右側に寄らず、右折合図を出さなかつた過失が」あり、「本件事故当時 X が着用していたヘルメットは顎ひもが付いていなかったことが認められ」、「顎ひもの付いたヘルメットを着用することは法律上要求されておらず、これのついていないものを着用して二輪車を運転することが直ちに違法となるわけではないが、一般的に二輪車用ヘルメットには顎ひもが装着されており、これをかけることが通常であること、顎ひもないヘルメットを着用する（ないしは装着されている顎ひもをかけない）ことが、万一の事故の際ヘルメットとしての効用を大きく減殺し、ヘルメット着用を義務づけた法の趣旨を没却する結果となることは常識であること、本件事故による X の損害の大部分を占めるものは、「頭部外傷による後遺障害等であることなどに照らせば、X が本件事故当時顎ひもないヘルメットを着用していた事実は、本件事故における損害の結果発生の原因力を与えたものとして、平衡の観点から過失相殺の根拠となるものと解すべきである」とし、「本件事故における Y 1 の過失が重大であること、一方で」「X の右折方法の落ち度も決して軽視できないものであることなど一切の事情を考慮すれば、X の過失は全体として 25% と認定するのが相当である」とした。

【検討】

本事実で注目すべき点は、Xは顎ひもが付いていなかったヘルメットを着用していたが、顎ひもの付いたヘルメットを着用することは法律上要求されておらず、顎紐のないヘルメットを着用して二輪車を運転することが直ちに違法となるわけではないとした点¹⁵、一般的に二輪車用ヘルメットには顎ひもが装着されており、これをかけることが通常であるとし、顎ひもないヘルメットを着用する（ないしは装着されている顎ひもをかけない）ことが、万一の事故の際ヘルメットとしての効用を大きく減殺し、ヘルメット着用を義務づけた法の趣旨を没却する結果となることは常識であるという点、Xの損害の大部分を占めるものが頭部外傷による後遺障害等であることからすれば、顎ひもないヘルメットを着用していた事実は本件事故における損害の結果発生の原因力を与えたとした点である。

道交法上の問題はさておき、過失相殺にあたっては、現に顎ひもないヘルメットを着用していたことによりそれが事故の際に脱げて被害が拡大したのであればそのことをもって過失相殺事由とすることに問題はないといつてよい。

そして、本件事故態様は路外進出二輪車対後続追越四輪車との事故であるところ、赤本や青本の基準でこれに匹たりと当てはまる事故類型がないため、事故態様そのものの過失割合を判断するのは難しい。追いつき禁止場所の先行車・後続追越車 $\parallel 0 \cdot 100$ の基本割合を参考にすると、これに二輪車側の右折方法違反とヘルメット不着用による過失割合をプラスして25%となっており、ヘルメット不着用による過失割合は10 \sim 15%程度ということになる。

(6) 東京地裁平成18年3月14日判決(交民集39巻2号326頁)

【事案の概要】

深夜、夜間は信号機による交通整理の行われていない見通しのきかない交差点（南西・北東道路（歩車道の区別がある一車線の道路、車道の幅員7.1m、両側に幅員2.3mの歩道あり、3.0km/h制限、終日駐車禁止及び一方通行（自転車を除く）の規制あり）と南東・北西道路（歩車道の区別がない一車線の道路、車道の幅員が3.2m、その東側には幅員1.4m、西側には幅員1.3mの各路側帯あり、6.0km/h制限、終日駐車禁止の規制あり）とが交差する）において、飲酒運転で信号機の赤色点滅を一時停止せずに直進したX運転の原付自転車と、約5.6km/hの速度のまま黄色点滅を直進したY1運転の事業用自動車（Y2会社保有）とが衝突し、Xが負傷（頭蓋骨骨折、脳挫傷、外傷性頸部症候群、左足関節内果骨折及び右手関節挫傷）して後遺障害（嗅覚脱失及び精神・神経系統の後遺障害が併合一級（嗅覚脱失については一二級相当であり、精神・神経系統の障害については一二級一二号に該当するものと判断された。）に該当）が残存し、Y1車が破損した事故。

【判旨】

Y1には、「交通閑散で交差道路からは車両等が進行してこないと思っていた上、交差道路の信号機の表示が赤色点滅であったため、交差道路を進行してきた車両等が一時停止してくれると思っていたため、左右の見通しのきかない交差点において、対面信号機が黄色の灯火点滅を表示している場合、交差点手前で徐行し、左右道路からの車両の有無に留意し、その安全を確認しながら進行すべき注意義務があるのに、これを怠り、指定最高速度を15km/h以上超過する速度で進行した過失」があったが、他方、Xにも、「対面信号機の赤色点滅の表示に従って

本件交差点手前で一時停止して左右の安全を確認していれば、Y1車の存在を認識することができ「だから」、本件交差点に進入するに際し、一時停止をせず、減速をしなかった」過失が認められ、「Xの飲酒運転が本件事故発生に影響したと認められること（ただし、飲酒量は明らかではない。）、本件事故当時、Xが、ヘルメットをかぶってはいなかったものの、ヘルメットのおご紐を金具に通していなかったか、おご紐を金具には通していたが、きちんと締めていなかったため、原告の頭部外傷による損害が拡大したと認められること」などから、XとYの過失割合は、Xが70%、Yが30%であるとするのが相当であるとした。

【検討】

本件事案もヘルメットを被ってはいなかったものの、顎紐をしていなかったかあるいはちゃんと締めていなかった場合がある。この場合にも過失相殺が認められることについて異論はないといつてよいだろう。

本件事故態様について、赤本や青本によると、これもびったりと当てはまる事故類型はないが、一方が明らかに広い信号機のない交差点における基本割合は、黄色点減四輪車・赤点減原付自転車Ⅱ25・75であるところ、Y側には15km/hの速度超過が、X側にも、一時不停止、減速せず、飲酒等の落ち度があるため、双方に修正がされている。ヘルメット不着用による過失割合を判断するについては、きわめて難しい事案といえる。

(7) 大阪地裁平成18年11月16日判決（交民集39巻6号1598頁）

【事案の概要】

東西道路（片側一車線の歩車道の区別のあり、東行車線側は前方交差点に近づくとき右折レーンが加わって二車線、40km/h制限）上において、道路左側（北側）の駐車場に入ろうとしていたY運転の普通乗用車に、後方から進行してきたX（18歳・男・高校生）運転の原付自転車と衝突し、Xが負傷（急性硬膜外血腫、脳挫傷、頭蓋骨骨折等）して、後遺障害（頭部外傷に関連する後遺障害が三級三号、嗅覚脱失が一二級相当、外貌・顔面部に4〜5cmの癍痕二か所が第一四級一一号）が残存した事故。

【判旨】

Yには「左後方の安全確認及び左側端への寄り方が不十分であった過失」があつたが、「他方、事故の状況からはXの前方不注意等の過失も事故の発生に寄与しており、かつ、原告らの損害の拡大にはXがヘルメットを装着していなかったことが影響している」として、XとYの過失割合は、**強調対八〇**と認めるのが相当である」とした。

【検討】

本事案における基本割合は、赤本及び青本などによると、ぴったりの事故類型は載っていないため、進路変更四輪車と後続二輪車との過失割合を参考にすると、基本割合は路外進出四輪車・後続二輪車 \parallel 80・20であるが、Y側の過失の方がより重いと評価されているようであり、これにX側のヘルメット不着用による修正が加わって基本割合通りになったとすると、ヘルメット不着用そのものによる過失割合は10%程度ということになる。

(8) 横浜地裁平成21年12月17日判決（自保ジャーナル1818号126頁）

【事案の概要】

夜間、信号機のある交差点において、西進中のX運転の原付自転車と西から南に右折しようとしたY運転の普通乗用車とが衝突し、Xが負傷（急性硬膜下血腫、右大腿・下腿骨折等）し、後遺障害（脳外傷による精神症状等が第二級三号、左腓骨の仮関節につき、右大腿骨接合手術の際の左腓骨からの骨採骨（約20cm）が第八級九号、右大腿骨骨折に伴う右股関節の機能障害が第一二級七号、右第二趾PIP関節の機能障害が第一三級一一号、これら二つを併合して第一一級相当に該当、右大腿骨、下腿両骨骨折後の右下肢の短縮障害が第一三級九号、頭部外傷に伴う嗅覚障害が第一二級相当、頭部外傷に伴う半盲が第九級三号）が残存した事故。

【判旨】

「Xにも前方不注意、ヘルメット不着用の過失があるというべきであるから、Xの損害につき**25%**の過失相殺を認めることが相当である。」

【検討】

赤本および青本などの基準によれば、直進二輪車対抗右折四輪車の過失割合の基本は直進二輪車・対向右折四輪車＝15・85であるから、ヘルメット不着用の過失は10%であると考えられる。

本案におけるXの傷害及び後遺障害の内容・程度を鑑みれば、10%の割合が妥当かどうかは微妙であると思われる（この点は前記（3）と同様の疑問がある）が、ヘルメット不着用による過失割合の基準が一般的に10%

程度（いわゆる「著しい過失」相当）とされていることから、この割合に捕らわれているのではないかと考えられる。

（9）横浜地裁平成21年12月17日判決（自保ジャーナル1818号126頁）

【事案の概要】

信号機のある見通しの悪いT字路交差点（東西道路に北道路が突き当たる）において、赤信号を無視して一時停止することなく40km/hで東進中のY運転・それぞれ車両ステップ部にXおよび車両シート後部にA同乗の原付自転車（いわゆる三人乗り）と一時停止後北から東に左折しようとしたZ運転の軽四輪貨物自動車とが衝突し、Xが負傷（脳挫傷、びまん性脳損傷、左末梢性顔面神経麻痺、左聴力低下、左大腿骨折、左兔眼性角膜炎、左外傷性視神経症、歯牙損傷）し、後遺障害（知能低下、左聴力低下、左顔面神経麻痺、癩痕形成、左眼霧眼（外傷性視神経症）、上顎前歯部歯牙破断（一本半）、事前認定第7級4号）が残存した事故。

【判旨】

「二人乗りすら禁止されている原付自転車への三人乗りというのは異常な乗車方法であり、また、Xがステップ部分にしゃがみ込んで乗車していたことも、危険性が極めて高いものということができ、XもYと同様に厳しい非難を免れない。

Xがヘルメットをかぶっていなかったことも、脳挫傷、びまん性脳損傷などの傷害や重い後遺障害に結びついた

ものといえるから、過失相殺の判断に当たって重要な要素となるものである。

もっとも、本件事故は直接にはYの本件交差点での赤信号無視によって発生したものであり、三人乗りをしてい
たために停止しなくなかったということもYが赤信号を無視した理由の一つになっているとはいえず、Xが赤信号無
視まで容認していたといった事情は認められない。」

これらのことから「過失相殺としてXの損害の25%を減額するのが相当である」とした。

【検討】

本件事案は、二人乗りすら禁止されている原付自転車へ三人乗りをしたという異常な乗車方法がとくに問題となっ
ており、一般に乗車方法などを理由とする過失相殺の評価についてはその基準が示されていないため、25%の過
失相殺割合のうちヘルメット不着用による割合がどの程度であるか判断するのは難しい。

とはいえ、Xの後遺障害の程度は7級であるから、ある程度重い後遺障害が残存したといえる。しかも、頭部の
傷害が結構重いと考えられるから、ヘルメット不着用の評価は10〜15%程度の割合ではないかと思われる。

(10) 小活

ヘルメット不着用による過失相殺割合を考えるにあたっては、そもそもヘルメット不着用そののみが過失相殺事
由となる事案が少なく、大抵はそれ以外の事由とセットで過失相殺割合が判断されているため、純粹にヘルメット
不着用による過失相殺割合を判断することは難しい。本稿で取り扱っている九件の裁判例のうち、比較的わかりや
すいのは(3) (4) (8)の三件だけ(7) 6比較的わかりやすいか)である。うち、(3)と(4)とは同

一事案であるから、事故としては八件であり、そのうちの二件だけということになる。

このことからすると(3)と(4)の事案においてはヘルメット不着用そのみが過失相殺事由となっており、裁判所がヘルメット不着用による過失相殺割合をどう判断するかについて参考になるといえよう。前述したように、(4)は(3)の控訴審であるが、控訴審も事実認定をするわけであるから、過失内容を原審と同じと判断したことは、意義があるといえる。

また(8)の事案のように、事故態様が赤本ないしは青本に載っている基本割合をそのまま当てはめることができる場合には、ヘルメット不着用による過失相殺割合を判断することはさほど難しくなく、誤差も少ないといえる。

なお、それ以外の事例については、ヘルメット不着用以外の事由がどの程度の割合であるかを判断するのが難しく、筆者の判断誤差の範囲も大きくならざるを得ないが、これらにおいても、おおむね10%程度ではないかと考えられる。

前稿および本稿の検討から感じられることは、傷害および後遺障害の内容・程度に関係なく、ヘルメット不着用による過失相殺の割合がおおむね10%と評価されるのではないかと¹⁶いうことである。

この点を踏まえた上で、以下では自転車搭乗中ないしは自転車同乗中のヘルメット不着用に関する過失相殺の可能性を検討する。

四 自転車用ヘルメットを巡る問題

まず、自転車用ヘルメット不着用に関する過失相殺を検討するに当たり、まずは自転車用ヘルメットを巡る問題について確認しておく必要がある。

前述したように2008年に道交法が改正され、同法63条の10は「児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児を自転車に乗車させるときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。」と規定し、幼児及び児童が自転車に乗車する際に自転車用ヘルメットの着用が努力義務として幼児及び児童の保護者に対して課されることになった。¹⁷ それまで、自転車用ヘルメットは、一部の中学校や高校の通学用に用いられていた他は、自転車競技などで使用される場合が主であり、ましてや幼児向けヘルメットに至ってはほとんど普及していなかったとされる。¹⁸

今日においては、母親などが自転車に子供を同乗させて買い物に行く場合に、子供が乗車用ヘルメットを被っている姿を見かけるようになったが、以前はほとんど見かけることはなかったといつてよい。これも道交法改正により努力義務とはいえ着用義務が課せられることになった効果といつてよいであろう。¹⁹

ところで、この道交法改正に際し自転車用ヘルメットの着用義務が努力義務にとどまった背景には、児童用、幼児用ヘルメットの普及状況や子供の成長に合わせてヘルメットを買い換える経済的な負担等もあり、当面は児童、幼児を保護する責任のある者に対して努力義務を課すということで、今後ヘルメットの着用促進を図ることが適当だという考慮があったとされている。²⁰

この点、道交法改正前のアンケートでは賛否要論があったようであるが、シートベルトやヘルメットの着用義務も努力義務から反則金が科される義務へと変わっていくという経過を辿っていることからすれば、まずは努力義務が導入されることは致し方ないように思われる。とはいえ、遅かれ早かれ普及が進むにつれ、自転車用ヘルメット

着用義務もいずればシートベルトなどと同様に反則金が科される義務へ変わっていく経過を辿ることになる。

次に我が国における自転車用ヘルメットの規格に関しては、「自転車用安全帽」として1982年に自転車用ヘルメットの規格が制定された後、1994年・1995年と立て続けに改正され、JIS T 8134・1995の規格であったものが、2007年に「自転車用ヘルメット」としてJIS T 8134の規格に改正されて、今日ではこの規格が用いられるに至っている。²³

また、製品安全協会では、2004年7月から幼児向けヘルメットについてもSGマーク制度による認定を開始し、最近では、京都府の条例制定の動きや前記道交法改正を受け、各メーカーから小学生・中学生・成人向けのヘルメットも供給されるようになってきている。²⁴

このように自転車用ヘルメットが普及することおよびその着用割合が高まることは、事故による被害軽減に役立つことであり、さらなる普及が必要である。

なお、0～1歳児については、首が安定していないこともあり、自転車用ヘルメット業界では同乗を積極的に認めていない。医師による警告もある。²⁵したがって、幼児用ヘルメットについても主に2歳児以上を対象とし、2歳児用、3～4歳児用、5歳以上用というカテゴリーに分けて製造・販売しているのが一般であるとされている。²⁶

このことからすれば、0～1歳児については基本的に着用すべき自転車用ヘルメットがないことになるため、幼児用ヘルメット不着用による過失相殺は問題とはならないということになる。とはいえ、医師及び業界では同乗が積極的に認められていないにもかかわらず同乗させたことで仮にも損害が拡大した場合には、その事由をもって過失相殺事由とすることは可能であろう。

このように、自転車用ヘルメットの供給については、ほぼ年齢に見合った自転車用ヘルメットを供給可能な体制

が整いつつあり、日々進んできている状況にあるといえる。今日ではインターネットや通信販売などにより、自宅にいながら買い物をするができるため、近場に品物がないから着用できなかつたというような抗弁はもはや成り立たないようになってきているといえよう。

五 自転車用ヘルメット着用の必要性

このように自転車用ヘルメットが普及してきていることは、自転車用ヘルメットを幼児が着用する可能性が高まり、幼児が自転車に搭乗しないしは同乗した際に事故に遭つた場合、その被害軽減に直接結びつくことから、非常に喜ばしいことであるといえる。ただ、普及率が高くなつたとしても、着用率が高くならなければ意味がないのであり、以下ではその必要性について考察する。

一般的に、自分の身を守ることができない幼児にあつては、自転車用ヘルメット着用の必要性が非常に高いといえる。とくに、二歳未満の幼児に至つては危険な乗り物に乗っているという意識そのものがないため、咄嗟の時に身を守ることができず頭からぶつかつてしまい、しかも幼児は頭が大きく重心が高いため、転倒時には頭や頭部を打つケースが多いともいわれている²⁷。この点からしてみても、自転車用ヘルメット着用、とりわけ幼児用ヘルメット²⁸の着用が要請されるといえる。

自転車一般を見ても、自転車同乗中に事故に遭つて死亡した場合は、損傷部位・状態別で見ると63.0%が頭部²⁸であり、このことから幼児に限らずヘルメット着用の要請が非常に強くなるといつてよいだろう。

また、幼児が幼児用座席に同乗時に自転車転倒した場合、自転車用ヘルメットを着用していた場合とそうでな

い場合とを比較すると、自転車用ヘルメットを着用していた場合には頭部に生じる衝撃は約5〜6割に緩和され、頭部障害のリスクが減少するとの実験結果も出ている。²⁹これは実際の事故の場合と必ずしも同一の条件ではなく、単に転倒した場合に過ぎないが、事故に遭った際自転車用ヘルメットを着用してなかった場合には頭部に対する障害が重篤化する可能性が高いことも繋がると考えられる。

そして、子供を同乗させたことがある経験を持つ者の自転車利用頻度は、週4〜5日以上乗る者が約5割を占めており、自転車に子供を同乗させる頻度については4〜5日以上子供を同乗させている割合が約4割であるから、普段から子供が同乗している可能性が高いといつてよいだろう。³⁰すなわち、このことは同乗時に事故に遭う可能性も高いということであり、結果、必然的に過失相殺可否の問題が生じてくることになる。

ところで、あるアンケートによると幼児用ヘルメットの着用状況については87.6%が着用させていないとの結果となっており、大半が幼児用ヘルメット不着用の状況であるといえる。³¹このうち、幼児用ヘルメットを着用させている状況については、同乗形態別で着用割合が異なり、座席の後ろにあるハイバック式の場合が着用させている割合が一番高く28.6%であり、ハンドルの上にある幼児用座席の場合がこれに続き16.4%である。³²

幼児用のヘルメット着用開始時期については、半年から一年未満が一番多く、次に一年以上二年未満が続く、両者を合わせて過半数を超えている。しかも、ここ数年で全国的にその意識が高まったとされている。³³着用のみっかけも報道や伝聞情報が半数近くを占めており、この点からも周知徹底の効果がうかがわれる。³⁴

それとは逆に幼児用ヘルメットを着用させていない理由としては、面倒だから、荷物になるから、子供が被りたがらないから、価格が高いからなど様々である。

なお、過去一年以内に子供を同乗させて自転車運転中に転倒したりしたとする割合は、10%弱³⁵であり、その

際に幼児用ヘルメットを着用させていなかった割合は89.0%と非常に高く、このことから普段から幼児用ヘルメットを着用させていない傾向がうかがわれる。事故に遭う遭わないを別として、おおむね90%弱が幼児用ヘルメットを着用させていないことができる。

これまでの議論は主に一名の幼児を同乗させている場合のことである。ところで、街を歩いているとたまに前と後ろに幼児を一人ずつ同乗（計二名）させて自転車を運転している母親を見かけることがある。自転車の乗車定員は道交法57条2項により各都道府県の公安委員会規則において定められており、これまで一部を除き原則として自転車の二人乗りは認められていなかった。ただ幼児の場合は例外で、これまで各都道府県の公安委員会規則では一名に限って幼児を自転車に同乗させることが認められていた。³⁷それが、2007年7月1日以降、16歳以上の者が幼児二人同乗用自転車（安全基準を満たしているもの。）を運転する場合に限って、幼児二人までを同乗させることができるようになってきている。³⁸このことはすなわち、幼児二人同乗用自転車が普及するにつれ、万が一事故に遭った場合には被害に遭う幼児が増えることにも繋がることになる。そのため、幼児二人同乗用自転車の普及が進むことにつれ、幼児用ヘルメットの着用もそれだけ強く要請されることになろう。

これまで見てきたように、幼児が自転車で同乗する場合には、事故に遭った際の損害軽減のため、ヘルメットの着用が必須であるといつてよい。

六 自転車用ヘルメット不着用に対する過失相殺上の評価

このように自転車用ヘルメットの普及と着用の必要性が認められており、過失相殺が認められる基盤が整いつつ

ある。次に注目されるのは、過失相殺された場合に自転車用ヘルメットの不着用がどのような評価を受けるのかということである。

ところで、自転車の事故では、運転中の事故、同乗中の事故に大別できよう。前者の場合には、運転上の過失と自転車用ヘルメット不着用の過失とが共に過失相殺事由として考慮され、後者の場合には自転車用ヘルメット不着用そのものによる過失相殺と自転車用ヘルメット不着用の過失と同乗時（ないしは同乗の経緯）の過失とが共に過失相殺される場合とに分けることができよう。

最初の場合には、いわゆる過失相殺能力の問題と密接に関連してくる問題であり、最後者の場合では、いわゆる被害者側の過失に関わる問題であるが、これらは前稿に譲り、以下、二番目の場合について検討する。

ここでとくに問題となるのは、前述したように、二輪車乗車用ヘルメットの不着用による過失割合がおおむね10%の過失相殺事由と考えられていることからすると、自転車用ヘルメットの不着用による過失相殺事由もおおむね10%の過失相殺事由に落ち着くのか、それともそれよりも割合を低く認定されるのかである。

本来であれば、二輪車の場合10〜30%程度の範囲で柔軟に考えられるべきであるところ、⁴⁰過失相殺については周知のように強者対弱者の場合（四輪車対二輪車）には、過失相殺割合が修正されている。自転車運転中に四輪車との事故に遭った場合では当然に修正がなされることになろう。また、自動二輪車用ヘルメット不着用の過失相殺などにあつては、そもそも事故に直接関与する過失でないことや損害拡大の程度を願密に認定できないことなどから控えめに算定すべきであるといわれており、⁴¹この点からも修正がかかるのではないかと思われる。ただ、そもそも四輪車や自動二輪車対自転車との事故においてどう過失割合を決めるかについての基準はまだ固まっていないため、四輪車対二輪車のケースを参考に認定することになろう。

前述したように、シートベルト、ヘルメット、チャイルドシートの場合において、過失相殺割合はおおむね10%とされていることからすると、自転車用ヘルメットの場合においても歩調を合わせて基本はおおむね10%と評価するのが妥当なように思われる。⁴² というのも、チャイルドシートの場合と自転車用ヘルメットの場合にはどちらも幼児が対象とされている点で共通しており、しかも、幼児本人の過失相殺能力の問題と被害者側の過失との問題も共通しているため、参考にしやすいのではないかと思われるからである。とはいえ、四輪車と自転車とは危険度が異なり、必然的に損害の拡大可能性も異なることからすれば全く同一と安易に評価することはできないのかもしれないが、そもそもヘルメット不着用などの過失相殺にあつては、前述したように損害拡大の程度を願密に認定できないため控えめに過失割合を認定せざるを得ないといわれていることなどからすれば、四輪車と自転車との差は重要ではなくとも考えられる。

七 結びに代えて

昨今の自動二輪車の事故におけるヘルメット不着用に関する裁判例を検討した結果、これまでの裁判例とのつながりから考えても、やはり裁判実務においてはおおむね10%程度がほぼ基本ではないかと考えられる。無論、事案により幅を持たせて過失相殺割合を認定することが望ましいことはいうまでもないが、とはいえ、現実にはそれ以外の、たとえば運転上の過失などと相まって、ヘルメット不着用による過失相殺割合がどの程度かを判断するのが難しい場合も多い。裁判にあつては最終的に妥当な損害賠償額が認定されれば実務上問題はないといえるが、理論的に納得できる、いわばわかりやすい基準もまた重要であるといえる。現に、実務にあつては現実的にどのよう

な場合にどの程度過失相殺されるのか、あるいはどのような場合には過失相殺されないのが非常に重大な関心事になっており、この点を徐々に明らかにすることもまた重要である。⁴³この点は、前項でも述べたところであるが、裁判例の積み重ねにより類型化されるしか明確な基準を見いだすことはできないため、より多くの裁判例が公刊されることが期待されるところである。

これに対し、自転車用ヘルメット不着用に関する過失相殺の問題は、いわばこれからの問題であり、具体的に裁判で争われ、裁判所により過失相殺事由と評価されることから始まり、徐々に裁判例が積み重ねられてより具体的な基準などが明らかになる問題であるといえる。

今後とも理論や実務の動向に注目し、自転車用ヘルメット着用義務が努力義務から反則点を課される義務に変わることになった場合、再度そのときの状況などを考察し、その結果をまとめてみたいと考える。

1 拙稿「ヘルメット着用の有無による過失相殺」（東京経営短期大学紀要第14巻・2006年）111～122頁。

2 「二輪車乗員の頭部負傷軽減に関する調査研究——ヘルメット事故再現研究」（財団法人 交通事故総合分析センター・2006年）。本稿は同報告書に拠るところが大きい。

3 <http://jp.shoei.com/support/ja/faq/common.html#aq03>

4 <http://www.oogkkabuto.co.jp/about/maintenance/>
<http://www.manushin-helmet.co.jp/daily/advisory.html>

5 製品安全協会と日本安全帽協会によりヘルメットの有効期間が「購入後三年間」と定められている。これはヘルメットの耐用年数を考える上で一つの資料となる。

<http://www.sgf-mark.org/OSIRASE/jyuhenu100506.pdf>

6 前掲・注(2)「二輪車乗員の頭部負傷軽減に関する調査研究」40～49頁。

- 6 HICの値1000は生命に危険のある脳損傷発生率15%に相当するとされ、一般に3000を超える死亡確率はほぼ100%であるとされている。前掲・注(2)「二輪車乗員の頭部負傷軽減に関する調査研究」7頁。
- 7 前掲・注(2)「二輪車乗員の頭部負傷軽減に関する調査研究」62頁。
- 8 十年はあくまで一例であり、他意はない。
- 9 前掲・注(2)「二輪車乗員の頭部負傷軽減に関する調査研究」では、引き続き経年変化の調査研究をする予定とのことであるが、未だその調査結果は公表されていないので、途中経過報告の発表が待たれるところである。その調査結果が公表されれば、経年変化による過失相殺の可能性を判断する際の分水嶺も判明するのではないかと思われる。
- 10 ヘルメットの耐用年数に関する言及がないヘルメットメーカーのHPもある(アライヘルメットなど)が、一度強い衝撃を受けたヘルメットは使用しないようにとの注意はほぼ全てのヘルメットメーカーのHPで言及されているといつてよく、この点に言及している通常のサイトも多く見られることからすれば、この点は広く一般の常識になっているといつてよいだろう。
- 11 判例体系及び判例秘書において「ヘルメット」で検索をかけ、その中から過失相殺の判断をしている裁判例を抜き出している。
- 12 危険の助長ないしは危険への接近事例についてはある程度事例が積み重ねられており、ある程度パターン化して過失割合の傾向を分析するのも損害賠償実務には有意義であると思われる。今後の課題としたい。
- 13 そもそも簡単に脱げるようならば、ヘルメットとしては欠陥品であり、ちゃんと顎紐を締めていてそれでも事故の衝撃で脱げてしまった場合には、ヘルメットの着用・不着用はあまり関係なく、もはや過失相殺を適用する余地がないこととなる。
- 14 低速度の事故であればヘルメットが脱げない場合もあろう。
- 15 筆者は、道交法第74条の4に言う「乗車用ヘルメットをかぶらないで」とは、道交法上に規定する乗車用ヘルメットとしての基準を規定する道路交通法施行規則第9条の5第1項第5号には「衝撃により容易に脱げないように固定できる適切なものを有すること。」と規定されていることから、顎紐をしていない場合をも含むと考えているが、少なくとも、顎紐のないヘルメットは道交法上要求されているヘルメットの要件を満たしていないため、反則金1点が科されることになろう。

16 桃崎剛「好意同乗及び同乗者のヘルメット・シートベルト装着義務違反における共同不法行為と過失相殺」（判タ1213号・2006年）11頁は、ヘルメット・シートベルト装着義務違反により損害を拡大させた場合には、損害を拡大させた程度により決することになるところ、損害を拡大させた程度を厳密に認定することは困難であること、ヘルメット・シートベルト装着義務違反が交通事故の発生原因となっていないので、損害を拡大させた割合が直ちにヘルメット・シートベルト装着義務を怠った同乗者の過失割合になるわけではないことなどからすれば、その過失割合は控えめに算定すべきであるとし、これまでの裁判例を見ても多くは5〜10%、最大でも30%程度であるとする。

ヘルメット不着用に關する過失割合の点は、井上繁規「ヘルメット不着用、シートベルト不装着の場合の過失相殺に關する裁判例」（判タ1033号・2000年）45頁も指摘する。

なお、山田卓生「過失相殺率（4）——ヘルメット不着用——」（新交通事故判例百選・別ジュリ94号・1987年）147頁は、おおよそ10%というのが妥当な線とする。

17 なお、諸外国の自転車用ヘルメット着用制度については、「自転車に同乗する幼児の安全対策及び乗車定員に關する調査研究」（（財）日本交通管理技術協会・2006年）100〜110頁が詳しい。

18 三枝繁雄「自転車用ヘルメットを巡る最近の動向等について」（www.pref.kyoto.jp・2007年）3頁。

19 前掲・注（17）「自転車に同乗する幼児の安全対策及び乗車定員に關する調査研究」83頁では、平成16年中の都内の6歳未満の自転車同乗中の死傷者は前年度比で二割減少したとされ、ヘルメット着用キャンペーンなどの効果があったとする。

20 児童・幼児のヘルメット着用義務にかかる政府の答弁（2007年4月10日参議院内閣委員会7号会議録・国務大臣（溝手顕正）答弁）。「我々の今回の考え方を申し上げますと、道路交通法では児童及び幼児が交通安全上保護を要する対象として扱われていることからヘルメットを着用させる対象に児童も加えた。したがって、児童、幼児が自ら運転する場合にも着用させるという構成になっておるわけでございます。それ以外に、児童、幼児の親などの保護者にも児童、幼児にヘルメットを着用させる努力義務も課すと、こういう二つの構えになっております。

努力義務といたしましたのは、児童、幼児用のヘルメットの普及状況や子供の成長に合わせてヘルメットを買い換える経済的な負担等もあり、当面は児童、幼児を保護する責任のある者に対して努力義務を課すということで、今後ヘルメットの

- 着用の促進を図ることが適当だと、こんな判断をしたところでございます。」
- 21 前掲・注(17) 「自転車に乗する幼児の安全対策及び乗車定員に関する調査研究」70〜77頁および93〜97頁。
- 22 チャイルドシートについては努力義務が導入されることなく反則金が科される義務が導入されている。この点については、拙稿「チャイルドシート不着用による過失相殺」(東洋大学大学院紀要第40集・2004年)103〜123頁、同「チャイルドシート不装着による過失相殺再論」(奈良法学会雑誌22巻1・2号・2009年)76〜104頁参照。
- 23 2007年に改正された内容は以下のサイトに掲載されている。
<http://kikakuri.com/18/18134-2007-01.html>
- 24 前掲・注(18)三枝「自転車用ヘルメットを巡る最近の動向等について」3頁。
- 25 宮本伸哉ほか「自転車補助いすに関連した乳幼児頭部外傷」(神経外傷26号・2003年)113頁では、アメリカの例を引き、二歳未満の乳児はヘルメット着用にかかわらず自転車に乗せるべきではないとする。これはいわゆる自転車用補助椅子に関連してであるが、傾聴に値しよう。
- 26 前掲・注(17)「自転車に乗する幼児の安全対策及び乗車定員に関する調査研究」87頁。
- 27 前掲・注(17)「自転車に乗する幼児の安全対策及び乗車定員に関する調査研究」83頁。「平成21年中の交通事故の発生状況」(警察庁交通局)13頁では、6歳未満の幼児が同乗中の損傷部位につき頭部損傷が42.8%であるというデータが示されている。また、前掲・注(25)宮本伸哉ほか「自転車補助いすに関連した乳幼児頭部外傷」113頁参照。
- 28 前掲・注(27)「平成21年中の交通事故の発生状況」(警察庁交通局)19頁。
- 29 「自転車用幼児用座席に同乗した際の頭部衝撃実験の結果について」(財)自転車産業振興協会・2005年)4頁。
http://www.jbpi.or.jp/_data/attach/2005/04/00000022_20050406144655.pdf
- 30 前掲・注(17)「自転車に乗する幼児の安全対策及び乗車定員に関する調査研究」43〜44頁。
- 31 前掲・注(17)「自転車に乗する幼児の安全対策及び乗車定員に関する調査研究」52頁。
- 32 前掲・注(17)「自転車に乗する幼児の安全対策及び乗車定員に関する調査研究」53頁。

- 33 前掲・注(17) 「自転車に同乗する幼児の安全対策及び乗車定員に関する調査研究」 54頁。
- 34 前掲・注(17) 「自転車に同乗する幼児の安全対策及び乗車定員に関する調査研究」 55頁。
- 35 前掲・注(17) 「自転車に同乗する幼児の安全対策及び乗車定員に関する調査研究」 61頁。
- 36 前掲・注(17) 「自転車に同乗する幼児の安全対策及び乗車定員に関する調査研究」 69頁。
- 37 佐賀県だけは交通頻繁でない道路では乗車または積載装置に一人同乗させることが認められており、いわゆる運転者の背負いによる幼児の同乗についてはほとんどの都府県で認められている。
- 38 その要件については以下を参照。
<http://www.wpa.go.jp/koutsuu/kikaku20090409/02kaisetsu.pdf>
- 39 幼児および児童自身の過失による過失相殺につき、前掲・注(22) 拙稿「チャイルドシート不使用による過失相殺」109～112頁参照。
- 40 前掲・注(16) 井上「ヘルメット不着用、シートベルト不装着の場合の過失相殺に関する裁判例」45頁では、ヘルメット不着用の過失割合はおおむね10～30%程度であるとす。
- 41 前掲・注(16) 桃崎「好意同乗及び同乗者のヘルメット・シートベルト装着義務違反における共同不法行為と過失相殺」11頁参照。
- 42 とはいえ、そもそも過失相殺自体がそれぞれの事案ごと様々な要因と相まって認定されるものであるから、最終的に自転車用ヘルメット不着用固有の過失相殺割合はある程度幅を持った割合にならざるを得ないことになろう。固定化した過失割合を用いることは弊害があることは前稿でも述べたところである。
- 43 交通事故損害賠償にあつては、過失相殺が一つの争点となることはよくあることであり、これは周知の事実であると言つてよい。過失相殺に関する争いが減ることになればそれだけ解決も早くなるということであるから、過失相殺の可否・程度に関するさらなる基準化は非常に重要であるといえる。