

《論 說》

チャイルドシート不装着による過失相殺再論

豊 田 正 明

一 はじめに

約五年前に『チャイルドシート不使用による過失相殺』との題目で、交通事故に遭った際にチャイルドシートを装着していなかったことで同乗者の損害が拡大した場合における過失相殺の可能性、その根拠、過失相殺率、そして想定される問題点の検討を行った^②。当時は公刊された裁判例も少なかったことから、主に統計的資料から、座席位置、衝突部位や損壊別の考察、さらには具体例における考察を行い、同稿における結語として、チャイルドシート不装着における過失相殺の可能性が高いこと、そしておぼろげながらも過失相殺における類型化のたたき台を提示した。

それから今日に至るまで、いくつか公刊された裁判例もみられるようになり、この問題に関する裁判所の立場が徐々に明らかになってきている。また、裁判例が明らかになることにより、新たな問題点も浮き彫りになってきている。依然としてチャイルドシート不装着による過失相殺について検討している文献は多いとはいえないが、この

ように裁判例が徐々に積み重なってきていることを鑑みれば、いずれはそこから新たな基準となるべきものが見いだしうるのではないかと思われる。現段階においては過失相殺される場合の類型化は非常に厳しいと思われるが、ある程度の傾向ないし問題点は見いだしうるように思われる。

ところで、欧米に比べチャイルドシート^①の安全基準で立ち後れているとされる我が国においても、技術の進歩は著しく、各メーカーから欧米の基準に勝るとも劣らないチャイルドシートが開発・販売されるようになってきている。この点もチャイルドシートを装着できないしは装着すべき一因、すなわち過失相殺を肯定する一因となると考えてよいと思われる。

本稿では、近時のチャイルドシート不装着に関する裁判例を検討し、実務の趨勢がどのようになっていのかを考察し、前稿で触れられなかった点についてさらに踏み込んだ検討を行いたいと考える。

二 チャイルドシートを巡る事情

前稿からこれまでの間にチャイルドシート装着の義務化およびチャイルドシート自体についてどのような変化があったかをまず確認しておきたい。

まず、チャイルドシートに関する国内の安全基準に関しては、安全基準を強化するため2006年10月に変更され、これまで日本国内で独自に定めていた安全基準からヨーロッパの統一規格「ECE規則44号」を採択することになり、5年間の猶予期間を経て2012年7月に完全適用することになった。すなわち、2006年10月以降2012年7月まではこれまでの国内基準と併用されることになり、2012年7月以降は基準が一本化され

ることになる。⁽⁵⁾

次にチャイルドシートの装着率についてであるが、2001年4月1日のチャイルドシート装着義務化直後は装着率が飛躍的に伸びたとされているが、その後、警察庁交通局並びにJAF（日本自動車連盟）の調査によると、2002～2008年における各年の統計では50%前後ではほぼ横ばい状態を示している。⁽⁷⁾ すなわち、装着率は伸び悩んでいる状態にあるといえる。これには、チャイルドシートが高額であること、装着が面倒であること、子供がいやがったりすること、年齢により買い換えなければいけないこと、自分が事故に遭うとは考えていないことなど様々な要因が考えられるが、少なくとも非装着車両が事故に遭った場合にはチャイルドシート不装着による過失相殺の可能性と直接関連するため、行政によるさらなる周知徹底、補助金制度などが必要であるのはいうまでもない。

そして法的な状況であるが、前稿でも触れたように、チャイルドシートの装着は2001年4月1日に道路交通法上義務化され、6歳未満の幼児を乗車させる場合を規制の対象とし、違反した場合には運転者に対して反則点1点が科されている。⁽⁸⁾ この義務及び罰則について変更はないが、チャイルドシート装着が義務づけられていない6歳以上の児童については、2007年の道交法改正⁽⁹⁾により若干の影響があった。

2007年の道交法改正前は、6歳以上の児童も運転者席の横の乗車装置（通常は助手席）に乗車する場合にだけシートベルトを装着すればよく、運転者席の横の乗車装置以外の乗車装置（後部座席）に乗車する場合にはいわゆる努力義務が課されていただけであった。したがって、後部座席に乗車している者（児童含む）がシートベルトを装着していなかった場合でも基礎点数が減点されることはなかったものが、この改正により2008年6月1日以降は後部に乗車している者（児童含む）がシートベルトを装着していなかった場合にも、反則点1点が科される

ことになった¹⁰⁾。この点は、チャイルドシート使用を義務づけられていない6歳以上の子供が後部座席に同乗する場合において、シートベルトを装着していなかった場合にはより過失相殺（ないしは被害者側の過失による減額）される可能性が高くなると考えられよう¹¹⁾。もちろん、児童本人の過失による過失相殺なのか、被害者側の過失による減額なのかについての問題は残るが。

なお、前稿においても指摘したが¹²⁾、6歳から10歳の児童¹³⁾については、安全確保のためにも道交法上ジュニアシートの装着を義務づけるべきであり、道交法第71条の3第2項を早急に改正すべきであると思われる。もし改正がなされた場合には、過失相殺（ないしは被害者側の過失による減額）される可能性が高くなると考えられよう。

ところで、前稿発表以降、注目すべき裁判例が出され、そこでは検討すべき問題点が見受けられることから、次章では個別に検討することにした。

三 裁判例の検討

以下では裁判例を検討する。なお、引用文中の強調部分および下線部分は筆者によるものである。

(1) 福岡地判平成8年3月22日（自保ジャーナル1154号2頁）

【事案の概要】

信号機の有無不明の見通しの良い交差点（50km/h制限）において、X（Aの母親）が運転し、A（女兒、1歳）が背もたれを倒した状態の後部座席に同乗していた軽四輪貨物自動車が対向右折車線上を約40km/hから15

k m / h に減速して、さらに 20 k m / h に加速して右折しようとしたところ、約 110 k m / h で対向してきた Y 運転の乗用車がその左側方に衝突し、A が車外に放り出されて脳挫傷および頭蓋骨骨折で死亡した。

【判旨】

Y には 110 k m / h の高速度のまま進行した過失があったが、他方、X (A の母親) にも、優先する対向直進車の動静注意を怠って安全確認が不十分の過失があり、加害車両の速度は朝方の一般道路においては常軌を逸した高速度であること、X (A の母親) はチャイルドシートを装着させる等の措置を講じなかったことから、35% の過失相殺を認めた。

【検討】

この裁判例において注目すべき点は、事故日は平成 6 年 4 月 13 日であり、道交法上チャイルドシートの使用が義務づけられる以前のものであること、チャイルドシート不装着により損害が拡大したか否かの判断を明示していない (事故態様からすれば当然と判断したからか) こと、被害者側の過失という論理ではなく、X の過失の一部として過失相殺事由として斟酌していること、本案の場合、直進車対向右折車との事故であるから、道路幅員が同じ場合には基本的な過失割合は直進車・対向右折車 \parallel 20 \cdot 80 であるところ、事故の時間帯および直進車側に 60 k m / h の速度超過があることから大幅に過失割合が修正されていることが窺われるが、車道幅員等の詳細等が不明のため、一般に公刊されている過失相殺割合の基準を用いて事故態様そのものの過失相殺割合とチャイルドシート不装着による過失相殺割合とを峻別して推測するのが非常に困難であるということである。¹⁴⁾

思うに、義務化以前の事案でもあり、また過失相殺の修正事由はおおむね 10% 刻みであることからすると、チャイルドシート不装着の割合は 5% 程度ではなからうか。

(2) 神戸地判平成14年8月19日(交民集35巻4号1099頁)

【事案の概要】

夜間、見通しがよく明るい片側1車線の南北道路(北行2車線、南行1車線、南行き下り坂の左カーブ、40km/h制限)を50km/hで南進中のY(Aの父)運転・A(男児、7ヶ月)及びX(Aの母)同乗の自動車が、Yが左後方へ脇見をしたことにより、道路左側縁石に衝突、走行の自由を失って対向車線外側の電柱に衝突し、Aが脳挫傷等の傷害により事故9日後に死亡した。

【判旨】

「本件事故当時、Xは加害車両の右後部座席で、授乳後寝てしまったAを両手に抱いて座っていたが、突然に激しい衝撃を受けて、投げ飛ばされ、気がついたときには、横転した車の中で倒れていた。

本件事故当時、後部座席に座っていたXは、授乳をするためもあってシートベルトを着用していなかった。授乳後もなおシートベルトを着用しなかったのは、眠りについたAを動かして起こすことがないようにと考えたからである。

YとXは、チャイルドシートを保有していたものの、事故当時はこれを車に装着しておらず、Aに着用させていなかった。」

Xにも共同不法行為が成立するとのYの主張につき、「本件事故は、Yのわき見運転という前方不注意の過失に起因するものであり、それがAに脳挫傷等の傷害を負わせ、Aの死亡の原因を生じさせたといえる。Yは、Xのシ

シートベルト非着用・チャイルドシート非着用及びYに運転を促したXの行為はYと共同不法行為の関係にあると主張するが、Xの行為とYの行為との間には、Aの死亡という結果に対して、社会通念上、一連の行為として客観的な関連性があるとはいえず、両者間に共同不法行為は成立しない。」とした。

被害者側の過失につき、「Aは、Xの長男で生後七ヶ月の乳児であり、Xと同居し養育されていた。そうすると、Xは、Aと身分上、生活関係上、一体をなしている関係にあるので、Xの過失は、A側の過失として、過失相殺の対象となると考えられるのが相当である」とした。

Xがシートベルトを装着（判決文では「着用」）していなかったことにつき、「車両が横転するといった本件事故の態様からみて、Xがシートベルトを着用していたとしても、抱いていたAを守りきることができたかどうかは疑問であり、Xの手から離れたのであれば、Aが生後七ヶ月の乳児であることからして、死亡の結果は免れなかった可能性が大きいこと、Xは後部座席搭乗者であるところ、後部座席搭乗者にシートベルトを着用させる義務は、直接には自動車運転者であるYの遵守事項として規定されている（道路交通法七一条の第三項参照）が、淮河Xに着用を求めているいないこと、後部座席に座っている者のシートベルトの着用については、その着用が一般化し、社会的にみて常識的になつているとまではいえないこと、などを考慮すると、本件においてXが後部座席でシートベルトを着用していなかったとはいえず、それをもって過失相殺の事由とすることは相当とはいえない。」とした。

チャイルドシート不装着（判決文では「非着用」）につき、「本件事故における衝撃の強さ、Y車両の横転の事実、同車の破損状況等を考慮に入れても、シートベルトを着用していたYが無傷であったことからみて、Aが乳児であるとしても、チャイルドシートさえ着用しておれば、傷害でとどまった可能性は否定できず、チャイルドシート_の非着用がAの死亡という結果に少なからざる影響を与えたことは否定できないと考えられる。

ただ、チャイルドシートの着用は、道路交通法上は、運転者が、同乗する子供に対し、チャイルドシートを着用させる義務を負っているものであるから、運転者であるYが、同乗者であるXに対し、Aにチャイルドシートを着用させなかったことを落ち度として主張することができるかについては疑問がないではない。

しかしながら、Xは、母親として、Aの安全に最大限配慮すべき立場にあるのであって、チャイルドシート自体を保有していたにもかかわらず、これを着用させることを怠り、漫然と被害を拡大させたことは、過失相殺の事由として考慮するのが損害の公平な分担の理念に合致すると考えられる。この点、XはYがチャイルドシート装着に非協力的であって、装着が不可能であった旨を主張するが、Xが一人で装着できないのであれば、Xの両親に手伝わってもらうなどして、装着することは可能であったのであるから、「Aにチャイルドシートを着用させなかった点については、Xにも過失があったといえる」とし、「XがチャイルドシートをAに着用させなかった点はXの過失といえ、その過失は本件事故によるAの死の結果発生に寄与しているといえるから、Aの損害につき過失相殺すべきところ、XとYとの各過失の態様その他上記認定事実を考慮すると、Aの損害の1割を過失相殺するのが相当である。」

また、YとAとは親子である以上、親と子は生活関係上一体であるからYに対して損害賠償することは権利濫用に当たるとのYの主張につき、「夫婦間および親子間で不法行為があった場合、確かに、夫婦ないし親子、特に未成年の子と親との間では生活共同体が構成され、その内部で発生した問題については、共同体内部で解決されることが望ましいし、実際にも上記のような共同体にある夫婦ないしは親子の一方が他方に対して、不法行為による損害賠償請求をすることはほとんどないであろうと考えられる。」

しかしながら、共同体内部で発生した不法行為であるからといって、当然に、その被害者が損害賠償請求権の行

使を制限されるというものではなく、親子の関係にあるからといって全く権利行使が許されないものではない（ただ、夫婦及び同居の親族間には、協力扶助義務があり、相互に円滑な共同体を維持する義務があるから、夫婦あるいは親子間で損害賠償請求権を行使することは、右義務に違反し、権利の濫用として許されない場合もあるうが、いかなる場合が権利濫用にあたるかは、不法行為の態様、被侵害利益の内容、違法性の強弱等の具体的事情を考慮して判断されるべき問題である）。

本件事故は、Yの自動車運転における前方不注意という一方的で著しい過失によりAを死亡させたもので、過失の内容も大きく、被侵害利益も生命という重大なものである。また、XYの婚姻関係は既に破綻に瀕し、現に離婚訴訟中であるから（※省略）、もはや愛情による共同体関係にあるとはいえない。このような事情に照らすと、本件損害賠償請求により夫婦ないし親子共同体を破壊するおそれはなく、また、Xの損害賠償請求権の行使が権利の濫用になるともいえない。

なお、『被害者側の過失』の理論の根底にある、『財布は一つ』の考えは、あくまで、損害の公平な分担・求償関係の一举解決を趣旨とするのであって、生活を共同にしているがゆえに一切の損害賠償責任が追求できない趣旨とまでは解されないから、親子間の損害賠償請求の全てが権利の濫用として許されないものではない。」とした。

【検討】

まず、共同不法行為成立の有無につき、Xの行為とYの行為との間には、社会通念上一連の行為として客観的な関連性があるとはいえないとしているが、この表現だと、Xにも不法行為責任が成立しており、その上で共同不法行為の成立要件である客観的関連共同がないと判断しているとも受け取れる可能性がある。したがって、むしろ過失相殺における「過失」と不法行為成立要件としての「過失」とが質的に違うものであり、共同不法行為成立の

前提条件であるXの不法行為責任自体が成立していないとした方がスマートであったように思われる。

次に、本事案においては、まず加害者と被害男児とが親子関係にあること、そして加害者と被害者とは法律上の夫婦関係にあるが当該夫婦関係は破綻に瀕しているという特色がある。

さらには、チャイルドシートを装着させるべき義務を負っている加害運転者がチャイルドシート不装着により損害が拡大した場合にあつて減額を主張しうるのかという点が問題となつているのが非常に重要である。

道交法上の義務はいわゆる取締規定上の義務であるから、その義務違反が民事損害賠償の損害算定に際してどの程度影響するかは議論の余地があり、本件でも裁判所は当然に認めるのではなく「疑問がないではない」とした上で、個別の事情を検討している¹⁵⁾。

前稿においては、チャイルドシート不装着による過失相殺につき、そもそも幼児の場合にはいわゆる過失相殺能力につき問題があり、幼児本人の過失に基づく過失相殺が認められるかについて、昨今の裁判例の状況や有力説からすればチャイルドシート不装着（ミスユース含む）につき幼児に何らかの積極的な関与が認められるならば、幼児本人の過失を斟酌して過失相殺を認め、積極的な関与がないならば被害者側の過失として減額をするのが妥当ではないかと述べた¹⁶⁾。

本事案に関していうならば、被害者は7ヶ月の幼児であるからチャイルドシート不装着（ミスユース含む）について被害者本人の何らかの積極的な関与はおよそ考えられず、いわゆる被害者側の過失による減額のみが問題となるわけである。したがって、被害者側の過失自体が有する問題点が次に問題となつてくる。

まずは被害者側の過失として、Xの過失については「母親としてAの安全に最大限配慮すべき立場にある」とし、チャイルドシートを保有しており、Yが非協力的であつたとしても、仮に自分で装着できなければ「両親に手伝っ

でもらうなどして、装着が可能であった」とし、Aの過失を肯定している。

前稿においては、チャイルドシート不装着における過失相殺を考える場合、子供は必ず同乗者であるから、損害賠償に関しては、同乗車両運転者と相手方車両の運転者等との関係において過失相殺の可否を考える必要があり、同乗車両運転者が子供の保護者¹⁷⁾であった場合、とくに同居する親等に対して損害賠償を請求することはないであろうから、実務上問題となるのは加害車両の運転者等との関係ということになり、同乗車両運転者が保護者以外の場合には、同乗車両運転者との間にも過失相殺の問題が生じることになると述べた。

しかしながら、同乗車両運転者との関係においては、前述したように保護者等が同乗車両運転者であれば問題は生じないであろうが、保護者以外が同乗車両の運転者であった場合には問題が生じるところ、道交法上義務づけられているのが運転手本人である以上、本人が不装着ないしは不装着を許諾したのであるから、過失相殺の主張が認められないとする場合¹⁸⁾と、運転者の他の事情との兼ね合いにより、減額を肯定する場合（割合を少なくする場合を含む¹⁹⁾）とに分かれることになると思われ、これはシートベルト・ヘルメット不装着の場合と同様に考えて良いだろうと述べた²⁰⁾。

本事案は夫婦間で損害賠償を請求しており、この点において前稿の予想を超えたものである。そこで検討するに、一般に被害者側の過失については、いわゆるその範囲が問題となるところ、本事案においては被害者の母親（親権者）であるからこの点では問題はないといつてよい。ところが、加害者は同乗車両の運転手である被害者の父親であり、婚姻中は原則として夫婦は共同して親権を行使すべき（818条）であるから、同人はこの点からすれば道交法上の義務と親権者としての義務とを負っていることになるはずである。そうであるならば原則として共に被害者に対して親権者として子の安全を確保すべき義務を負っている者同士においては、その点につき基本的に互いを

責めることはできないはずである。²²⁾ XとYとは破綻に瀕しているとはいえ夫婦であり、本来子に対しては共同親権を行使すべき関係であるから、共同親権の行使が可能な限り行使すべき法的な義務として同等であろう。確かに現実的には本事実のように夫婦関係が破綻しているような場合には一方が親権を行使せざるを得ず、その間の子が乳児の場合には母親の方が引き取って主に監護・養育に携わっている場合が多いであろうから、別居している場合には事実上子と同居していない方の親は行使できないが、²³⁾ 少なくとも夫婦が同じ場所にいる場合には、差を認めるべきではないように思われる。したがって、XとYとの過失内容を比較し、同乗の経緯などの諸事情を考慮した結果、被害者側の過失に関していえば、Xには過失相殺すべき過失はなかったとして、チャイルドシート不装着による過失相殺を認めるべきではなかったと考える。

なお、判決文の文脈が拉するに、離婚調停中とのことであるから、前述したようにおそらくはAがXを引き取って別居中であったのではないかと思われる。そうであるならば、その点をより強調すべきであったように思われる。さらに進めて同乗車両運転者が被害者の保護者等でない場合を考えてみると、本事実の立場からすれば、母親と共に幼児に対して安全を配慮すべき父親からの過失相殺の主張が認められるのであるから、保護者以外が運転者であった場合には、同人からの過失相殺の主張はより認められやすいということになる。

また、YはXのシートベルト非装着によりAが死亡したと争っているところ、Xがシートベルトを装着していたとしても抱いていたAを守り切れたかどうか疑問であること、Xの手を離れば死亡した可能性が高かったこと、シートベルトを装着させる義務はYに課されていること、YはXに装着を求めていること、後席のシートベルト装着は一般化し、社会的にみて常識的になっているとまではいえないこと²⁴⁾ などから過失相殺事由とはしなかった。

この点、今日では後席にシートベルト装着が義務化²⁵⁾ されており、類似の事案が起こった場合にどの程度判断に影

響するか興味深い。

ところで、本事案はまた親族間不法行為について判断をしている。

Yは、Aとは親子であるから損害賠償請求は権利濫用にあたる主張したが、裁判所は、夫婦ないし親子、特に未成年の子と親との間では生活共同体が構成され、その内部で発生した問題については共同体内部で解決されることと望ましいし、実際に不法行為による損害賠償請求をすることはほとんどないであろうし、夫婦及び同居の親族間には、協力扶助義務があり、相互に円滑な共同体を維持する義務があるから、夫婦あるいは親子間で損害賠償請求権を行使することは、右義務に違反し、権利の濫用として許されない場合もあろうが、いかなる場合も権利濫用にあたるかは不法行為の態様、被侵害利益の内容、違法性の強弱等の具体的事情を考慮して判断されるべき問題であって、共同体内部で発生した不法行為であるからといって、当然に、その被害者が損害賠償請求権の行使を制限されるというのではなく、親子の関係にあるからといって全く権利行使が許されないものではないとしている²⁶⁾。

しかも、Yの過失は大きく、被侵害利益は生命という重大なものであり、さらには、XYの婚姻関係は既に破綻に瀕し、現に離婚訴訟中であるから、もはや愛情による共同体関係にあるとはいえず、本件損害賠償請求により夫婦ないし親子共同体を破壊するおそれはないとしている。

また被害者側の過失理論にいう「財布は一つ」の考えも、損害の公平な分担・求償関係の一挙解決を趣旨とし、生活を共同にしているがゆえに一切の損害賠償責任が追求できない趣旨とまでは解されないとしている。

XからYに対する損害賠償請求を認めることは、XY共にAの法定相続人であるから、法定相続分にしたがえばそれぞれ損害賠償額の1/2ずつの相続分を有することになり、Yの分は実質的に混同により消滅する²⁸⁾としても、Xの分については意義があるといえる。

なお、X・Y間の夫婦関係が破綻に瀕している実態に即した判断であり、妥当な判断といえるが、破綻の認定にはとくに注意を要すると思われる。

(3) 大阪地判平成15年9月24日(交民集36巻5号1333頁)

【事案の概要】

X (Aの母) がA (2歳、男児、Xの子) および訴外B (Aの姉) を普通乗用車(チャイルドシートおよびジュニアシート装着済み) に同乗させて帰省し、事故当日、訴外Z (Xの弟) らと二台の車両(X車・Z車) に分乗してレジャーランドに行き、同所で遊んだ後、その帰り道の東西道路(片側1車線、片側車道幅員約4m、本件事故現場の東側では、南東へカーブし、西側では南西にカーブ、40km/h制限) 上において、40km/hからやや減速して西進してきたY運転の普通乗用車が、脇見をしたためセンターラインをオーバーして、対向東進してきた訴外Z運転・A・訴外B・C (Xの実妹) ・D (Xの母) 同乗の普通貨物自動車(乗車定員4名、チャイルドシートおよびジュニアシート未装着) と衝突し、Aが頭蓋骨折および外傷性くも膜下出血により事故21日後に死亡した。なお、レジャーランドへ行く際にはA・B共にX車に同乗していたが、帰り道ではBがせがんだためA・B共にZ車に同乗した。

【判旨】

Xは「訴外Zは、亡Aとは叔父・甥の関係に過ぎない。したがって、訴外Zと亡Aは、当然ながら、生計も居住も別で、そもそも顔を合わせたことも数度しかなかったのであるから、訴外Zと亡Aとは身分上生活関係上一体関

係にあったということはできない。

Xは、チャイルドシートを設置しよう訴外Zに促したが、構造上設置できなかったものである。そして、Xは、亡Aに対し、「立ったらだめよ。」「ちゃんと座ってないと。」と注意し、亡Aからの「うん、分かった。」との返事を確認している。

また、Yの主張によれば、Xが別の車両にチャイルドシートを用意していたことにより、却って過失相殺という不利益な扱いを受けることになり、その主張は到底説得的な主張ではない。

そもそも、Yの摘示する道路交通法の規定は行政取締法規であって、被害車両の運転者たる訴外Zにつき行政上義務違反を導くことはありえても、これをもつて、直ちに民法上原告ら請求の損害賠償請求につき過失相殺という結論を根拠付け得るものではない。さらに、乗用位置を決定したのも、Xではなく、訴外Zであって、Xは、座席位置まで関与・支配し得る立場にない。

加えて、亡Aは、何日か一緒に過ごした叔父との別れを惜しむ状況にあり、別府港までの短時間の同乗にすぎず、どうしても、訴外Z車に乗りたがる幼児二人を無理矢理、Xのワゴンに押し込めることは心情的に困難であり、場合によつては、Xが運転に集中できなくなるなど却って危険であったことなども考え併せると、Xに賠償額を減額されるような不注意も責められるべき事情もないと認めるべきである」と主張した。

これに対し裁判所は、「未だ二歳の亡Aは、チャイルドシートを着装することのできない訴外Z車の後部座席に、大人が介添えもできない位置関係で着席していたこと、同行するXの車にはチャイルドシートの設備があったこと、訴外Dの他にも、事故や急ブレーキといった咄嗟の出来事の際には亡Aを庇うことができる大人が複数同行していたこと、訴外Dの隣に着席していた訴外Bは、訴外Dが抱きかかえ、シートに座ったままで、膝の打撲の傷害にと

どまったこと、亡Aは運転席の座席下の隙間に右半身を下にした横向きにうずくまるような格好で発見され、頭蓋骨骨折、外傷性くも膜下出血の傷害を負い、救急搬送時に既に心肺停止状態に陥ったことが認められ、これらの事実によれば、亡Aが、チャイルドシートを着装せず、大人が庇うことも出来ない位置に着席していなければ、本件事故の衝撃によって、頭蓋骨骨折、外傷性くも膜下出血の傷害を負い、短時間で心肺停止に至るといった最悪の結果を回避することができたものと認められる。

そして、亡Aの親権者たるXとしては、車両の走行に当たっては、かかる事態は全くの予測外の出来事ではないのであるから、たとえ、亡Aらが切望したとしても、幼児の機嫌が変わるのを待って、あるいは、他の乗車メンバーを交替するなどして、チャイルドシートの設備されたX車に亡Aを乗車させるか、訴外Z車に乗車させるにしても、咄嗟の時には、二歳の亡Aを大人が庇えるような座席位置になるよう、他の同乗者の座席位置を考慮するよう申し向けるなどの配慮をすべき監督上の義務があつたといふべきである。

民法七二二条二項の被害者の過失には、被害者と身分上、生活関係上、一体をなすと認められるような者の過失をも包含すると解されているところ、亡Aの母親であるXが、上記関係にあることは明らかである。そして、亡Aの死亡によって多大な精神的苦痛を受けているXの過失を取り沙汰することは、心情的にはしのびないが、亡Aに同伴していたXの監督上の過失を斟酌しないということは、不法行為によって発生した損害を加害者と被害者との間に公平に分担するという民法七二二条二項の趣旨に反するといふべきである。もっとも、減額率については、Yの過失の重大性に鑑み、5%とするのが相当である」とした。

【検討】

本本案においては、チャイルドシートを着装させる義務を負っている者、すなわち被害者が同乗していた車両の

運転手が両親等ではなく、被害者の叔父という親族関係はあるものの、被害者側の過失を認めることができるかどうか微妙な立場の者が義務者である点、親権者たる母親は二台連ねた別の車両を運転しており、しかも当該車両にはチャイルドシートおよびジュニアシートが装着済みであったという点、被害者が同乗していた車両にはチャイルドシートを装着するための装置がなかったという点、加害車両運転手の過失を考慮して5%の過失相殺を認めただに特徴がある。

そもそも道交法上のチャイルドシート装着義務については、前述したように例外的に装着の義務が免除されている場合が存在する。すなわち、「疾病のため幼児用補助装置を使用させることが療養上適当でない幼児を乗車させるとき、その他政令で定めるやむを得ない理由があるとき」²⁰⁾がそれである(道交法第71条の3第4項ただし書き)。

この「その他政令で定めるやむを得ない理由」については、道路交通法施行令の一部を改正する政令(平成11年政令第229号)において規定され(同令第26条の3の2第4項各号)ている。その第1号には「その構造上幼児用補助装置を固定して用いることができない座席において幼児を乗車させるとき(当該座席以外の座席において当該幼児に幼児用補助装置を使用させることができる場合を除く。)」と規定されていることから、座席に座席ベルトが装備されていない場合や、特殊な座席ベルト(例えば4点、5点式など)が装備されている場合などチャイルドシートを取り付けることができない場合には免除されると解されている²⁰⁾。したがって、本事案においてはこの「その他政令で定めるやむを得ない理由があるとき」に該当しており、同乗車両運転者に道交法上のチャイルドシート装着義務はない。

Xが、別の車両にチャイルドシート(本事案ではジュニアシートも装着されているが、以下略)を用意していたことを理由に過失相殺されるのは不合理である、道交法上の規定は取締規定であるから直ちに過失相殺の過失に結

びつくものではないという主張はこれに基づいているといえよう。

裁判所は、親権者であるXには亡Aらが切望したとしても、幼児の機嫌が変わるのを待つかあるいはチャイルドシートの設備されたX車に亡Aを乗せるか、訴外Z車に乗せるにしても、咄嗟の時には、二歳の亡Aを大人が庇えるような座席位置になるよう、他の同乗者の座席位置を考慮するよう申し向けるなどの配慮をすべき監督上の義務があったとしている。

本件事案では、亡Aと同じく訴外Z車に同乗したBは訴外Dが抱きかかえて軽傷で済んでいることから、大人が庇えるような位置に座らせなかったことを過失と評価しているが、仮にBから損害賠償がなされた場合には果たして被害者側の過失が認められるのかどうか非常に興味深い。この点は、チャイルドシートの義務が免除されている場合において、チャイルドシート不装着を被害者側の過失として評価して減額できるかが正面から問題となるからである。

なお、同令第2号においては、「運転者席以外の座席の数以上の数の者を乗車させるため乗車させる幼児の数に等しい数の幼児用補助装置のすべてを固定して用いることができない場合において当該固定して用いることができないう幼児用補助装置の数の幼児を乗車させるとき（法第57条第1項本文の規定による乗車人員の制限を超えない場合に限る。）と規定されており、自動車の乗車定員の範囲内で乗車させる場合において、乗車させる幼児のすべてにチャイルドシートを固定して用いることができないときには、固定して用いることが可能な分だけ装着すればよく、固定して用いることができないう幼児については、チャイルドシートの装着義務が免除されている。この場合においても第1号のときと同様に過失相殺されうるかどうかが問題とされよう。²¹⁾

以下、同令第3号では「負傷又は障害のため幼児用補助装置を使用させることが療養上又は健康保持上適当でな

い幼児を乗車させるとき。」、同令第4号では「著しく肥満していることその他の身体の状態により適切に幼児用補助装置を使用させることができない幼児を乗車させるとき。」、同令第5号では「運転者以外の者が授乳その他の日常生活上の世話（幼児用補助装置を使用させたままでは行うことができないものに限る。）を行っている幼児を乗車させるとき。」、同令第6号では「道路運送法第3条第1号に掲げる一般旅客自動車運送事業の用に供される自動車の運転者が当該事業に係る旅客である幼児を乗車させるとき。」、同令第7号では「道路運送法第80条第1項ただし書の規定による許可を受けて人の運送の用に供される自動車（特定の者の需要に応じて運送の用に供されるものを除く。）の運転者が当該運送のため幼児を乗車させるとき。」、同令第8号では「応急の救護のため医療機関、官公署その他の場所へ緊急に搬送する必要がある幼児を当該搬送のため乗車させるとき。」と規定されているが、3号と4号は1・2号と同様に使用が不可能な場合と考えられる。6・7・8号については、どのような者が乗車するか予想できないことからすれば、物理的に不可能とまではいえないまでも期待可能性が極めて低い場合と考えられる。これに対して5号は、一次的なやむを得ない場合であって、他の号とは趣を異にする内容である。

思うに、同令第1・2号に規定されている物理的に装着できない場合（前述したように3・4号もこれに準じるものと考えて良いだろう）においては、チャイルドシート装着の期待可能性はなく、当該車に幼児を同乗させないことを期待しうるのか、同乗させたことを減額の根拠として法的価値判断に取り入れることができるかという問題になるかと思われる。この点については、過失相殺を肯定する考え方、否定する考え方、肯定はするが割合を控えるにすることを考える方があり得ると思われる^②。本判決に即して考えるならば、①そもそもチャイルドシートを装着している車が併走していたのであるからそちらに乗せるべきであった、②非装着車に乗せるのであれば大人が庇える状態にすべきであったという二段構えの論法をどう解釈するかによって過失相殺が認められるか認められないかにつき

結果が大きく異なってくることになりそうである。

この点につき、裁判所の判断は、①でも②でもどちらでもいいから当該措置を講じていれば死亡という結果を回避できたであろうという点を重視しており、本件のようにチャイルドシート装着車が併走しているといういわば特殊な場合においては、被害軽減の可能性としては①②の順で評価していると考えられる。このことからすれば、チャイルドシートを装着している併走車がない場合においては、①の選択肢は選択し得ないから、チャイルドシートを装着することができない車に乗せるのであれば大人が庇える状態にすることで足りると考えられる。換言するならば、そのような非装着車に乗せたこと自体については原則として過失相殺の根拠にはしませんが、大人が庇える状況にしておく等の次善の策を講じるべき義務が発生し、これを怠った場合には過失として評価し、減額が認められると解釈するのが妥当であるように思われる。³³⁾

同令6～8号については、1～4号の物理的に不可能な場合に準じた考え方でよいように思われる。

同令5号については、日常的にやむを得ない場合でありしかも一時的なものであることからすると、このような一時的な場合に事故が発生したというのは極めて稀な場合に属するであろうから、このような場合に過失相殺を認めるのは酷であるといわざるを得まい。したがって、この場合にあっては、授乳や子供をあやすなどの行為を行っていることが予想されるため、次善の策を講ずる余地はないと考えられるから、原則的に過失相殺が認められないと考えて良いのではないだろうか。

これらをまとめて一般的にいうならば、チャイルドシートを装着することが物理的に期待できない場合ないしは法的に免除されている場合などにおいては、原則的に過失相殺事由（被害者側の過失）とされることはなく、他に損害軽減が期待できる方法があるならばそれを行わなかった場合には、過失相殺（被害者側の過失）される余地が

あり得るということになろう。

(4) 大阪地判平成20年3月13日(交民集41巻2号310頁)

【事案の概要】

前後の見通しは良いが、左右の見通しは悪い信号機のある交差点(片側2車線の南北道路(車道幅員3.0m)と片側1車線の東西道路(車道幅員3.0m)が交差する)において、赤信号にもかかわらず南北道路の第1車線を70km/hで北進中のY運転の普通乗用車と青信号にしたがひ約40km/hで東進中のX1(Aの父)運転・A(女兒, 3歳)・X2(Aの母)・X3同乗の普通乗用車とが出合い頭に衝突し、X2・X3・Aが車外に放り出され、X1・3が負傷し、Aが右側頭部裂傷により死亡した。

【判旨】

「本件当時、X1車の後部座席等には亡A、X2及びX3が同乗していたが、いずれもチャイルドシートないしシートベルトを装着していなかった。亡Aら同乗者三名は、いずれも前記衝突によりX1車が横転し起き上がった直後、左側面の窓から車外に放り出され、X1車の左側路面に転倒した。

亡Aは、右側頭部に幅一〇センチメートル、長さ一五センチメートルの裂創等を負っており、これが致命傷となつて、ほぼ即死したものである。」

「本件は、信号機により交通整理のなされた交差点において、対面赤信号で交差点に進入した四輪車と、対面青信号で交差点に進入した四輪車が衝突した事故であり、加害車両一〇〇、被害車両〇〇の基本割合に拠るべき事案で

ある。

その上で、・・・X1において、道路交通法七一条の三第四項に反し、チャイルドシートを装着させないで、当時六歳未満の幼児であった亡Aを後部座席に同乗させており、同人が衝突の勢いで左側面の窓から車外へ放り出され路上に転倒したこと、右側頭部の裂創等が同人の致命傷になったことに照らし、チャイルドシートの不装着が死亡の結果発生に起因した可能性は否定し難いところといえ、損害の拡大を防ぐべき義務違反として応分に過失相殺すべきはやむを得ず、X1車の過失割合に一〇を加算する。」

結局のところ、この事案では、Y側の前方不注意が著しいとして、Y側に一〇を加算して過失相殺なしとした。

なお、Yが主張するX2と3のシートベルト不装着につき、「道路交通法上の努力義務にすぎない後部座席同乗者の過失相殺の修正要素とすべきではない」とした。

【検討】

本事案では、チャイルドシート不装着につき、「被害車両の過失割合に一〇を加算」した点、シートベルト不装着につき、「道路交通法上の努力義務にすぎない後部座席同乗者のシートベルト不装着をもって、過失相殺の修正要素とすべきではない」とした点に特色がある。

ところで、過失相殺における被害運転者の過失と同乗者に対する被害者側の過失とは、被害者の損害が異なるうえ、理論的根拠も異なることから本来別個に認定されるべきものである。しかしながら、X1車の過失割合にチャイルドシート不装着により10%を加算したということは、チャイルドシートとは関係ないX1の損害自体についても10%を減額するということになる。となると、このことはチャイルドシートを装着する義務があるX1に対し、義務違反をしたことで10%が上乗せされたということになる。そもそも、チャイルドシート不装着による

過失相殺に関してはAの損害についてののみ問題とされるべきものであって、X1の損害自体についてチャイルドシート不装着は全く影響しないはずだからである。さらには、X2らの損害に対しても、被害者側の過失が認められる限り基本的にX1の過失をそのまま当てはめられることになるため、チャイルドシートとは関係がないにもかかわらず10%を減額するということにもなってしまう、疑問なしとはし得ない。

本事案は結果として、Yの過失を重視することで10%減算することにより、 $Y \cdot X1 = 100 \cdot 0$ の過失割合を認めているので、過失相殺による減額がなかったため前述した不合理は生じなかったが、いくら過失相殺および損害賠償算定は裁判官の裁量事項であるといっても、より合理的な理論付けが必要であると思われる。

ところで、シートベルトもヘルメットもチャイルドシートも、いずれも事故に遭った際に被害者の損害を軽減するためのものであり、いずれも装着していなかった場合には原則として過失相殺が認められることに異論はないといつてよいだろう。

とはいえ、道交法により法的に義務化されている場合にあっては減額が認められることに異論はないといつてよいが、義務が努力義務の段階にとどまる場合であったり、そもそも法的に義務化されていなかったりした場合には、減額が認められるかどうかについては争いがあった。今日においてはいずれも法的に義務化されており、この手の争いの余地はなくなったが、この問題は前述した法的に義務が免除された場合にも減額がされるかという問題とも密接に関係してくる問題である。努力義務に過ぎない場合に減額を認めないのならば、当然義務を免除されている場合に減額が認められないことは至極当然のことになるからである。

ちなみに、シートベルトやヘルメット不装着の場合にあっては、法的義務になっているかどうか、努力義務かどうか、義務化されていない等について、過失相殺を認めるかどうかにつき裁判例の判断は区々であるといつてよ

い。³⁴この問題は義務化されているか否かだけでなく、普及率や装着率とも無関係ではないといえよう。普及率や装着率が高ければ当然、装着しているべきであるとの社会的なコンセンサスが形成され、裁判においても当然に考慮に値すべき内容として評価されることになるからである。

前述したように、チャイルドシートが義務化されて以降、一旦は装着率が飛躍的に伸びたものの、昨今ではほぼ横ばい状態になっている。その装着率はおよそ50%であるが、これに対し後部座席のシートベルト装着率は30%強³⁵であつて、約20ポイントも装着率が低い。このことからすれば、チャイルドシートと後部座席シートベルトに関していうと、後部座席シートベルト不装着の方が過失相殺事由として考慮されにくいといふことができる。しかしながら、後席シートベルト装着・非装着による重傷率・死亡率の差は、数倍以上³⁶となつており、そうであるならば、いくら装着率が低いとはいへ、本事実の結論には首肯しにくいところがあるといえよう。

(5) 小活

これらの裁判例を検討した結果からわかることは、チャイルドシートが法的に義務化される以前から過失相殺(被害者側の過失)事由として考慮されてきているといふこと、被害幼児が同乗する車両の運転手からチャイルドシート不装着による過失相殺の主張が認められる場合があること、同乗車両運転者が保護者以外の者であつた場合にはより過失相殺が認められやすいであらうこと、被害幼児が同乗する車両の運転手が保護者などであつても夫婦関係が破綻しているような場合にあつては夫婦間において損害賠償請求が認められること、チャイルドシートを装着できる状況にない場合であつても、他に損害を軽減できる方法があるならばそれを選択しない場合には過失相殺(被害者側の過失)される余地があり得るということである。

四 結びに代えて

本稿は前稿発表以降に公開された裁判例を取り上げ、そこに現れた新たな問題点を中心に検討し、さらに踏み込んで関連する問題点の指摘・検討を行い、前稿ではチャイルドシートの種類・実情、法的義務化の経緯、被害者側の過失の理論的根拠、統計による事故類型とチャイルドシートを装着しなかったことにより被害が拡大する場合、過失相殺割合等の検討を行った。本来であれば、前稿の内容をさらに推し進め、事故類型や過失割合等について裁判例の積み重ねから一定の基準を導き出すことができればよかったです。未だ公開された裁判例がお世辞にも豊富であるとはいえない状況であることから、議論の深化をあきらめ、いわば検討すべき範囲を広げた内容となったものである。

とはいえ、少しずつでもチャイルドシート不装着による過失相殺に関する問題点が明らかになってきているといえよう。しかも前項で示した事故累計及び統計的考察結果³⁷⁾を考慮し、今回の議論を踏まえれば、とりわけチャイルドシートを装着できない状況で次善の策を講じなかった場合に過失相殺を行うべき場合につき、ある程度参考となるのではないかと思われる。

およそ過失相殺（被害者側の過失）にあつては、過失相殺割合、過失相殺される場合がとりわけ関心を引くものであるが、これを定型的に基準化するには裁判例が積み重ねられることが必要である。そのためにも一つでも多くの裁判例が公開されることを願ってやまない。

そもそも、チャイルドシート不装着による過失相殺（被害者側の過失）の問題は、幼児ないし児童といういわば

弱者に対してその損害を減額するためのものであるから、本来であれば減額を認めること自体心苦しいものがあるといえよう。したがって、できることならば減額が認められる場合が少しでも少なくなればよいのであるが、現実的にはチャイルドシートの装着率は伸び悩み、ミスユースの場合も多い⁽³⁸⁾。これらはほとんどの場合が幼児および児童の保護者の意識に左右されているといつてよい。前席シートベルトの着用率は90%を超えているのに、チャイルドシートの装着率がその約半分の50%程度ということは、事故に遭った場合に親が助かって子供が死亡するといったケースも十分考えられることであり、そうなった場合には目も当てられないとしか言い様がない。

警察庁や日本自動車連盟(JAF)ではチャイルドシート着用キャンペーンなどを行っている。このような悲惨な状況が起らないためにも、子供を同乗させる保護者の一人でも多くがチャイルドシートを使用するようにさらなる周知徹底を図ってほしいものである。

最後に、今後もチャイルドシート不装着による過失相殺の問題について注目していきたいと考える。

1 厳密にいうと「過失相殺」よりもむしろ「被害者側の過失による減額」の方が適切かと思われるが、過失相殺と表現する裁判例もあること、ジュニアシートの場合などでは幼児本人の過失相殺の可能性もあることなどから、便宜的に「過失相殺」の語を用いることにする。

2 拙稿「チャイルドシート不利用による過失相殺」(東洋大学大学院紀要第40集・2004年)103～123頁。本稿は前稿では検討できなかった点について考察しようとするものであり、いわば続稿というべき内容となっている。基本的な部分については前稿を参照されたい。

3 第一法規出版社の判例文献情報で検索した場合、チャイルドシートのみ絞って法的に検討した文献は拙稿の前稿のみといつても過言ではないと思われる。なお、シートベルトやヘルメットなどとともに検討した文献はいくつか見受けられる。

4 道交法上は「幼児用補助装置」であるが、一般的に用いられている「チャイルドシート」を総称して用いる。なお、チャイルドシートの根拠法令およびチャイルドシートの規格等については、前掲注(2) 拙稿「チャイルドシート不使用による過失相殺」105～106頁参照。

5 現時点でのチャイルドシート安全基準については、前掲・注(2) 拙稿「チャイルドシート不使用による過失相殺」105～106頁および同稿本文注を参照。

6 http://www.jafor.jp/profile/news/file/100_19.htm

http://www.jafor.jp/profile/news/file/98_19.htm

http://www.jafor.jp/profile/news/file/99_17.htm

ただし、6歳未満の幼児に関してであって、6～15歳の児童についてはほとんど増加がみられない。「シートベルトの効果に関する研究」(財団法人交通事故総合分析センター・2003年) 206頁。

7 <http://www.jafor.jp/eco-safety/safety/data/pdf/crsdata2008.pdf>

8 チャイルドシート義務化の内容については、前掲・注(2) 拙稿「チャイルドシート不使用による過失相殺」105～106頁参照。

9 道路交通法の一部を改正する法律(平成19年6月20日法律第90号)

10 ただし、実際の運用においては、しばらくの間は取り締まることなく指導にとどめたようである。

11 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(2) 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。

12 前掲・注(2) 拙稿「チャイルドシート不使用による過失相殺」106頁。

13 道交法上、「児童」は6歳以上23歳未満とされている(第14条3項)。なお、「後席シートベルトの着用効果に関する調査研究報告書」(財団法人交通事故総合分析センター・2000年) 5頁は、分析に際し12歳以下はジュニアシートの使用が適切であると考えている。

14 前掲・注(2) 拙稿「チャイルドシート不使用による過失相殺」113頁。

15 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) 10頁は、同乗者のヘルメット・シートベルトの装着義務は既に社会に定着しており、同乗者のヘルメット・シートベルト着用義務は同乗者自身の生命・身体の保護をするためのものであり、道交法の性質上同乗者は装着義務の名宛人にはなっていないが、自らの生命・身体を保護するために当然負うべき義務と考えられ、ヘルメット・シートベルト装着義務を怠った、同乗者は、危険承知型の好意同乗者の立場と類似する関係にあることからすると、相手方車両の運転者との関係のみならず同乗車両の運転者との関係でも過失を顧念することは可能であり、その拡大割合は、相手方車両の運転者に対する関係でも同乗車両の運転者に対する関係でも過失を顧みないから、同乗者の過失割合は相手方車両の運転者に対する関係でも同乗車両の運転者に対する関係でも同一であるとする。桃崎判事は、同稿においていわゆる過失相殺の絶対的構成と相対的構成との問題において論じられており、絶対的構成の方が過失相殺関係が複雑にならないことから優れていると主張されている。その立場では確かに相手方所領運転者と同乗車両運転者とを区別することなく扱った方が簡便であるが、被害者側からすれば領けな

16 前掲・注(2) 拙稿「チャイルドシート不使用による過失相殺」109頁。

17 保護者については、法律により意味することが若干異なるが、本稿では親権者ないしは親、同居の親族として用いる。

18 東京地判平成10年12月22日交民集31巻6号1967頁(1999年)、大阪地判平成10年12月15日交民集31巻6号1915頁(1999年)、大阪地判平成7年1月31日交民集28巻1号147頁(1996年)等。

19 大阪地判平成12年1月21日交民集33巻1号(2001年) 109頁、大阪地判平成11年11月8日交民集32巻6号(2000年) 1762頁、岡山地判平成10年10月29日交民集31巻5号(1999年) 1605頁、名古屋地判平成10年2月18日交民集31巻1号(1999年) 233頁等多数。

20 前稿では、ヘルメットは「不着用」、チャイルドシートは「不使用」の言葉を用いたが、本稿で取り上げる裁判例などでは「不装着」の言葉が用いられており、実説的には用いなかったことが重要なのであって、用語にさほど拘泥する必要はないと思われるので、本稿では「不装着」を用いることにする。

21 ヘルメット不装着の例であるが、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号・2006年) 116頁および同稿本文注参照。

22 Aに対してはいわば共同不法行為者的な関係といつてよいだろう。仮に負担割合を考えた場合には、無論Yの方が重くなる

と考えられるから、XからYに請求することは比較考量的に許されてしかるべきであろう。

23 東京地判昭和37年7月17日下民集巻13号7頁1434など。

24 事故当時は道交法上後部座席については努力義務にとどまるものであった。

25 周知のように、道交法が改正され2008年6月1日より施行されている。

26 最判昭和47年5月30日民集第26巻4号898頁。

27 実際問題として他にAの財産として相続されるべきめぼしい財産はほほないものと思われる。

28 相続欠格（民法891条）の事由に該当しない限りYも父親としてAの損害賠償請求権につき相続人として請求が可能であるはずであるが、事故におけるYの事情（故意ではないが非常に過失が重い場合）によっては権利の濫用として認めないという可能性もあるように思われる。そうなると、実質的にXはAの財産すべてを相続できることになり、より一層意義があることになる。

29 前稿ではこの点につき検討していなかったため、本事案をベースに検討を加える。

30 なお、4点・5点式のシートベルトは車両運送法上の保安基準に適合せず、車検を通らない場合があることに注意する必要がある。

31 道路運送車両の保安基準が改正され、1969年（昭和44年）4月1日以降国内で生産された普通乗用車（定員10人以下、軽自動車を除く）は運転席にシートベルトの設置が義務付けられている（軽自動車については同年10月1日生産車から）。したがって、今日シートベルトの設置を備えていない四輪自動車はさほど多くないといえる。

32 シートベルトやヘルメットの場合における裁判例については、前掲・注（2）拙稿「チャイルドシート不使用による過失相殺」および前掲・注（21）・拙稿「ヘルメット着用の有無による過失相殺」参照。

33 無論、本件のようにチャイルドシート装着車が併走していなくとも、たとえば出発の段階で装着車を選択できるような事情があるにもかかわらず非装着車に乗せたような場合には、過失相殺される余地が十分あると考えられる。

34 ヘルメット不装着の例であるが、前掲・注（21）拙稿「ヘルメット着用の有無による過失相殺」115頁および本文注参照。

35 <http://www.jaf.or.jp/eco-safety/safety/data/driver2008.htm>

<http://www.jaf.or.jp/eco-safety/safety/data/pdf/sb2008.pdf>

とくに、前掲・注(13)「後席シートベルトの着用効果に関する調査研究報告書」6～22頁参照。
前掲・注(2)拙稿「チャイルドシート不使用による過失相殺」113～119頁。
前掲・注(7)参照。