

事故実験事案における 訴訟上の争点

賠償請求事案におけるEDRデータの活用について
担当：弁護士 山下祐司

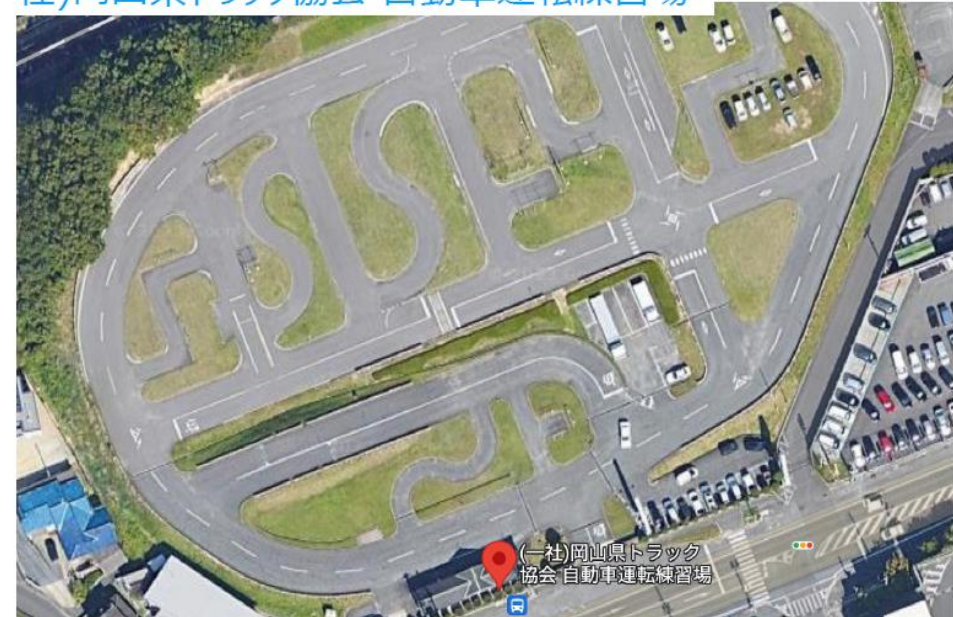


本報告の概要

- 事故実験の衝突事案をもとに、自動ブレーキの作動の有無が争点となる場合を以下の流れで検討する。
- 1 民事訴訟の概念・制度の確認
- 2 本件事案の主張の解釈
- 3 立証上の課題とEDRデータの活用方法

なお、通常は、実際には被追突車であるクラウン側からの請求が先行すると考えられるが、事案の簡略化のために、追突車であるキャデラック運転手側からの請求のみを取り上げる。

(一社)岡山県トラック協会 自動車運転練習場



1 (1) 民事上の権利と訴訟における実現

- 民事裁判は、原告が請求する権利が認められるかを判断する場。
- 権利が認められるかは、法律上の効果を生ずさせる具体的事実を主張立証しなければならない。

売買代金請求の場合

- P社が車両購入者佐藤氏に対して代金を請求したい

民法555条「売買は当事者の一方がある財産権を相手方に移転することを約し、相手方がこれに対してその代金を支払うことを約することによって、その効力を生ずる」



売買を合意した事実

「P社は令和5年10月4日、佐藤に自動車を500万円で売った。」



1 (2) 民事訴訟の原則について

■ 民事訴訟の原則：当事者主義

訴訟の主導権は当事者に委ねられている。

①主張責任：民事訴訟の主張については当事者の権限であり、責任とされる。

→当事者の主張を元に争点が設定されるものであり、裁判官が一方的に設定はしない。

②立証責任：訴訟においてその存在が争われるときは、証拠によって証拠によってこれを立証しなければならず、この立証ができなかったときは該当法律効果の発生が認められない。

※争われないときは、その事実があるものとされる。



売買代金請求における例①

- 被請求者側がそもそも買っていないと反論する場合

請求原因

(請求側の主張すべき事実)

売買合意



→ 請求側が売買合意の事実を立証しなければならない。

立証に失敗した場合は請求側敗訴 (請求棄却)



売買代金請求における例②

- 弁済によって代金が支払い済みであると反論する場合

請求原因

(請求側の主張すべき事実)

売買合意

抗弁

(被請求側の主張すべき事実)

弁済がなされたこと
例：令和5年10月4日にP社に500万円を支払った

→ 被請求側で支払った事実を立証しなければならない。
立証に失敗した場合は被請求側敗訴 (請求認容)



2 (1) 本件事故事案における請求と反論

- 追突車側の請求：車両損害の請求

(修理費用又は車両時価額いずれか低額の相当額の金員を支払うこと)

- 被追突車側運転手の反論：

ブレーキを踏んでおらず、自動ブレーキの誤作動によるもの

(この主張がどのような意味をもつのかは後ほど改めて検討)



2 (2) 請求者（追突車両側）が主張立証すべき事実

- 条文根拠：民法709条

「故意又は過失によって他人の権利又は法律上保護される権利を侵害した者は、これによって生じた損害を賠償する責任を負う」

上記条文から、原告が立証すべき事実は5つに分類できる。



ブロックダイアグラム

■ 請求側の立証すべき事実

① 本件交通事故の発生

② 本件事故による原告の権利又は法律上保護されるべき利益の侵害

③ 被告の故意、③又は過失（を根拠づける事実）

④ 損害の発生及びその額

⑤ 権利侵害と損害の因果関係



2 (3) 争いのない事実

- ① 本件交通事故の発生

→ 交通事故証明書等から

- ② 本件事故による原告の権利又は法律上保護されるべき利益の侵害

- ④ 損害の発生及びその額

→ 実況見分調書や車両写真等から権利侵害が判明し、かつ見積書から金額

- ⑤ 権利侵害と損害の因果関係

→本件では問題としない。



ブロックダイアグラム

■ 被追突車（請求者）側の請求原因事実

① 本件交通事故の発生

② 本件事故による原告の権利又は法律上保護されるべき利益の侵害

③ （被告の故意又は）過失を根拠づける事実

④ 損害の発生及びその額

⑤ 権利侵害と損害の因果関係

・ 追突車側（被請求）側の反論

③ 過失の成立を妨げる事実



2 (4) 本件での争点 (被告運転者反論)

- 「③ 過失」の成立を妨げる事実の主張
- 予備的に過失相殺 (民法418条) も含まれる

争点の前提

- 自動ブレーキとは？
- 具体的には過失とはどのように認められるのか？

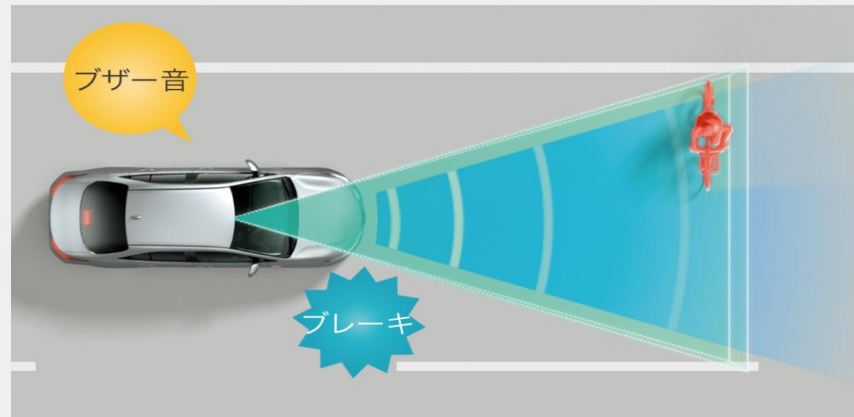


2 (5) 自動ブレーキとは (トヨタの例)

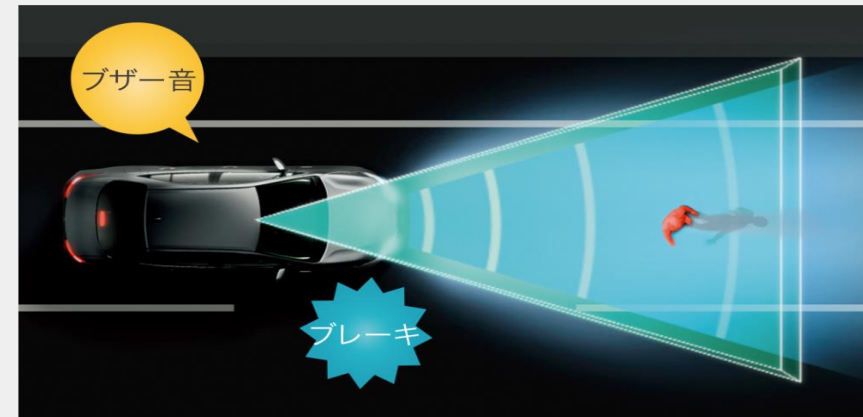
プリクラッシュセーフティ
歩行者[昼夜]・自転車運転者[昼夜]・
自動二輪車[昼]

直進時の車両・歩行者検知機能

前方の車両や歩行者（昼夜）、自転車運転者（昼夜）、自動二輪車（昼）をミリ波レーダーと単眼カメラで検出。警報ブザーとマルチインフォメーションディスプレイ表示で衝突の可能性を知らせ、ブレーキを踏めた場合はプリクラッシュブレーキアシスト。ブレーキを踏めなかった場合はプリクラッシュブレーキを作動させ、衝突回避または被害軽減をサポートします。プリクラッシュブレーキは歩行者や自転車運転者に対しては自車が約5～80km/hの速度域で作動し、衝突回避または被害軽減をサポートします。また、車両や自動二輪車に対しては自車が約5km/h以上で作動し、衝突回避または被害軽減をサポートします。



[昼間、自転車が車道を横断したときも検知。]



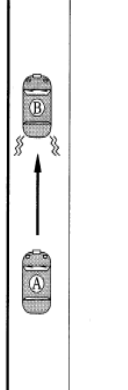
[昼間はもちろん、夜間の歩行者も検知。]

2 (6) 過失認定について

- 交通事故については、過失類型が別冊判例タイムズ 38 で掲載されており、そちらが参考とされる。
- 通常、追突事案は追突車：被追突車 = 100：0 となっているところ、被追突車に理由のない急ブレーキをかけた場合は右のように追突車にも過失ありとされる。【154】。
- 事故現場の状況や速度超過の有無などによって過失割合を修正する。
- 過失は抽象的な概念のため、まず請求側が過失を根拠づける事実と、被請求者側の過失を否定する事実を比べ総合的に判断される。

Ⓐ 追突車

Ⓑ 被追突車



【154】

基 本 ^①	Ⓐ 70 : Ⓑ 30	
住宅街・商店街等 ^②	+ 10	
Ⓐ15km以上の速度違反	+ 10	
Ⓐ30km以上の速度違反	+ 20	
修正要素	Ⓐその他の著しい過失	+ 10
	Ⓐその他の重過失 ^③	+ 20
Ⓑ幹線道路の走行車線上停止 ^④	- 10	
Ⓑ制動灯故障 ^⑤	- 10~20	
Ⓑの著しい過失	- 10	
Ⓑの重過失 ^③	- 20	



2 (7) 本件の過失を示す要素とは

「理由なきブレーキによる追突」

(追突車側)

- ・被追突車側ブレーキを踏むべき客観事情がないこと
- ・急停止したこと

(被追突車側)

- 被追突車運転手がブレーキペダルを操作していないこと



争点に関する事実認定 (従前のやり方について)

- 車体損傷：追突状況について明らかになる。
- 実況見分調書：現場については客観証拠となるが、事故に至った経緯については当事者の言い分を元に作成される
- ドライブレコーダー：被追突車側のドラレコを元に、理由なきブレーキということは分かる。



従前の立証による課題

被追突車運転手がブレーキペダルを操作していないこと
→前記の証拠からでは判別できない。

従来の証拠では、最終的には陳述書及び尋問による事実認定が主となってしまい、紛争の長期化の原因となる。



EDRデータの反映

■ EDR（イベント・データ・レコーダ）の活用可能性

衝突事象の前後の時間における車両速度等の車両状態に関わる情報を、事故 5 秒前から時系列で記録する機能又はその装置。エンジン回転数、車速、ブレーキ及びアクセルペダルの操作状況等が記録される。

抽出・解析には、専用ツールが必要。

→その性質上、保険金請求のモラル事案で活用されることが多いが、事故賠償事案でも活用ができ、下級審裁判例ではEDRデータを事実認定に用いた事案が増えている。



EDRデータの取得

- EDR装備は2022年7月以降生産の新型車両（乗用車及び3.5トン以下の貨物車）は、搭載が義務付けられている。

・EDRデータは上書きされなければ、装置に残っている。

→ これから搭載車両の割合が増える。また、事故後にEDRを活用できる機会が増える。

