

# 判例・法規調査報告書

安全設計・評価ガイドブック判例等調査委員会

令和6年2月28日

# 目次

第1章 検討方針等 .....	4
1. 1 はじめに .....	4
1. 2 検討方法 .....	5
1. 3 検討体制 .....	5
第2章 歩道等がある車道を走行する事例等における検討.....	6
2. 1 道路交通法上の規制.....	6
2. 1. 1 歩行者の側方通過時の義務.....	6
2. 1. 2 横断歩道等（その付近を含む。）を通過する際の義務.....	8
2. 1. 3 その他道路に進入してくる歩行者がいる可能性がある場合の義務（上記2. 1. 2の横断歩道等の付近を除く）.....	12
2. 1. 4 通行に支障がある者等が歩行している場合の義務.....	13
2. 2 歩行者による飛び出し事故の裁判例調査.....	13
2. 2. 1 裁判実務上の過失の考え方.....	13
2. 2. 2 裁判例調査方針.....	15
2. 2. 3 裁判例調査経過.....	16
2. 2. 4 裁判例調査結果.....	17
2. 3 路上障害物による事故の裁判例調査.....	27
2. 3. 1 裁判例調査方針.....	27
2. 3. 2 裁判例調査経過.....	27
2. 3. 3 裁判例調査結果.....	27
2. 4 考察 .....	29
2. 4. 1 歩行者自身に関する事情.....	30
2. 4. 2 横臥者について特に考慮されていると思われる事情.....	30
2. 4. 3 道路自体に関する事情.....	30
2. 4. 4 その他道路外の状況等.....	30
2. 4. 5 速度調節義務について特に考慮されていると思われる事情.....	30
第3章 交通整理の行われていない交差点を直進する事例における検討.....	32
3. 1 道交法上の規制.....	32
3. 1. 1 見とおしのきかない交差点.....	32
3. 1. 2 見とおしのきく交差点.....	34
3. 1. 3 交差点におけるその他の道交法上の義務.....	35
3. 2 交通整理の行われていない交差点を直進した際の事故の裁判例調査.....	37
3. 2. 1 裁判例調査方針.....	37
3. 2. 2 裁判例調査経過.....	43

3. 2. 3	裁判例調査結果.....	46
3. 3	考察 .....	52
第4章	信号交差点を右折する事例における検討.....	54
4. 1	道交法上の規制.....	54
4. 1. 1	整理の方針.....	54
4. 1. 2	具体的義務の概要.....	54
4. 1. 3	交差点を右折する場合のその他の道交法上の義務.....	58
4. 2	信号交差点の右折時の事故の裁判例調査.....	59
4. 2. 1	裁判例調査方針.....	59
4. 2. 2	裁判例調査経過.....	60
4. 2. 3	裁判例調査結果.....	64
4. 3	考察 .....	70
第5章	道路交通法上の「徐行」の解釈に関する裁判例調査.....	72
5. 1	総論 .....	72
5. 2	裁判例 .....	72
第6章	バス車内転倒事故の裁判例収集.....	74
6. 1	裁判例調査経過.....	74
6. 2	裁判例調査結果.....	74
6. 3	小括 .....	75

## 第1章 検討方針等

### 1. 1 はじめに

「自動運転車の安全技術ガイドライン」によれば、自動運転車が満たすべき車両安全の内容を「許容不可能なリスクがないこと」、すなわち「自動運転車の運行設計領域（ODD）において、自動運転システムが引き起こす人身事故であって合理的に予見される防止可能な事故が生じないこと」と定義し、「自動運転システムの安全性」の要件の一つとして、「交通ルールに関する法令を遵守するものであること」という要件を課している。

すなわち、「合理的に予見される防止可能な事故が生じない」ことを担保できる自動運転システムは、「交通ルールに関する法令を遵守する」必要があり（ALKS法規基準である協定規則157号5. 1. 2にも同様の規定がある）、具体的には、日本国の「道路交通法」（以下「道交法」ともいう。）を遵守しなければならない。しかし、道交法には、例えば「徐行」の規定のように、あえて定量的ではなく定性的な表現に留めて法解釈の余地を残している規定が多く、このような規定を自動運転システムに組み込むことは困難である。そして、現状では、具体的な「徐行」速度などの定量的な基準は、最終的には、検察官の刑事処分又は裁判官の判決等によって判断されている。

次に、自動運転車に求められる「合理的に予見される防止可能な事故が生じない」運転は、少なくとも「有能で注意深い人間の運転車がリスクを最小限に抑えることができるレベル」（協定規則157号5. 2. 7）であると考えられるが、運転手が運転で履行すべき注意義務の具体的な内容は、法令に記載がない。現在、自動車による人身事故において、運転手が運転で履行すべき注意義務の内容は、自動車運転過失致死傷罪等の適用法令の要件である「過失」（注意義務違反）の法解釈の中で検討がされるどころ、その具体的な中身もまた、検察官の刑事処分又は裁判官の判決等によって判断されている。

以上のとおり、自動運転システムが組み込むべき道交法のルール及び事故時における注意義務の具体的な内容のうち、過去の裁判例の集積の中でしか見いだせないのが現状である（なお、検察官の刑事不起訴処分の記録は非公開である。）。

そこで、自動運転システムの実用化に向けた仕様を具体化するためには、日本国民の民意に支えられ維持されている裁判制度で積み上げられた過去の裁判例を分析し、その中から、自動運転システムに組み込むべき要素を抽出して仕様に生かすことが有用である。特に、裁判例には刑事裁判例と民事裁判例があるところ、民事裁判例では加害者と被害者との過失分担を判断するものが多く過失の有無を厳密に判断するものが少ないのに対し、刑事裁判例では、過失分担という概念はなく、被告人の有罪か無罪かの判断のアプローチの中で過失の有無を厳格に判断していること、道交法違反事件は主に刑事裁

判で検討されることから、基本的に刑事裁判例を検討の対象に据えた。

## 1. 2 検討方法

以下の4つの場面について、自動運転システムの仕様を決定するのに有用と考えられる判断基準や要素について、道交法に基づく整理と判例分析を行った。なお、④バス車内転倒事故における検討では、判例検討を中心としている。

- ① 歩道等がある車道を走行する事例等における検討
- ② 交通整理の行われていない交差点を直進する事例における検討
- ③ 信号交差点を右折する事例における検討
- ④ バス車内転倒事故における検討

本報告書で参照している裁判例については、可能な限り、別紙の「裁判例集」において、通し番号を付してその要旨を収録するようにした。

## 1. 3 検討体制

以下のとおり、刑事実務及び交通事故実務に係る知見を有し自動運転法務に精通した専門家で構成される「安全設計・評価ガイドブック判例等調査委員会」を設置して、今回の検討を行った。

氏名	立場	肩書/経歴
中川 由賀	委員長	中京大学教授/中川法律経営事務所弁護士/名古屋大学未来社会創造機構客員教授/元検察官検事
岩月 泰頼	委員(統括)	松田綜合法律事務所パートナー弁護士/名古屋大学未来社会創造機構客員准教授/元検察官
森田 岳人	委員	松田綜合法律事務所パートナー弁護士/名古屋大学未来社会創造機構客員准教授
樋笠 堯士	委員	多摩大学経営情報学部専任講師/名古屋大学未来社会創造機構客員客員准教授
友近 直寛	委員	もみのき・友近法律事務所パートナー弁護士/名古屋大学未来社会創造機構客員特任准教授
高市 惇史	補助委員	松田綜合法律事務所弁護士/元裁判官
勝俣 安登武	補助委員	松田綜合法律事務所弁護士/元検察官
木船 恵	補助委員	松田綜合法律事務所弁護士

## 第2章 歩道等がある車道を走行する事例等における検討

本項では、歩道等がある車道を車両が走行する場合について、裁判例調査・分析を前提とし、道交法上の規制と歩行者による飛び出し事故を分けて検討するほか、横臥者や落下物等の路上障害物による事故について検討する。

### 2. 1 道路交通法上の規制

歩道等に歩行者が存在している場合における自動運転車の走行の在り方を検討するにあたっては、歩道と車道とについて、以下の類型が想定されるが、対歩行者保護という観点においてこれら類型の一部のみに特有の道交法上の一般的な規制は見当たらない<sup>1</sup>。

- ① 白線ラインのみで区切られている場合
- ② 縁石と段差により区切られている場合
- ③ ガードレールで区切られている場合
- ④ 隙間のあるガードレールで区切られている場合
- ⑤ 草木及び駐車車両等の障害物で見とおしのきかない箇所がある場合

以下では、歩道に歩行者がいる場合等に一般に要求される道交法上の義務を整理しつつ、自動運転車の走行の在り方を検討するにあたって考慮する必要があると考えられる点を示す。

#### 2. 1. 1 歩行者の側方通過時の義務

(左側寄り通行等)

第十八条

2 車両は、歩行者<sup>2</sup>の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐

<sup>1</sup> 道交法の規制ではないが、白線ラインでの区切りがなされていない道路や、歩道を有しない道路においても、車両制限令において、「歩道、自転車道又は自転車歩行者道のいずれをも有しない道路を通行する自動車は、その車輪が路肩（路肩が明らかでない道路にあつては、路端から車道寄りの〇・五メートル（トンネル、橋又は高架の道路にあつては、〇・二五メートル）の幅の道路の部分）にはみ出してはならない。」とされている（車両制限令9条）。なお、「路肩」とは、「道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられている帯状の道路の部分をいう。」と定義されている（車両制限令2条7号）。

<sup>2</sup> 道交法上、「移動用小型車、身体障害者用の車、遠隔操作型小型車、小児用の車又は歩行補助車等を通行させている者（遠隔操作型小型車にあつては、遠隔操作により通行させている者を除く。）」も歩行者とすると規定されている（道交法2条3項1号）ことから、本項の安全間隔保持義務は、これらの者との関係でも生じる。他方、道交法上、自転車は軽車両（同条1項11号）として、また、いわゆる電動キックボードについては特定小型原動機付自転車（同項10号ロ）として車両（同項8号）に含まれるものと規定されていることから、これらの側方を通過する際には本項の規制対象とはならないが、追越す場合には道交法28条4項に基づき「前車・・・の速度及び進路並びに道路の状況に応じて、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない」義務を負うこととなる。この点、自転車を追越す際の側方の間隔と

行をしなければならない。

※以下、条文は、道交法の条文を指す。

#### ア 安全な間隔

「安全な間隔」は、車両の進行速度と関係するため画一的には定まらないが、歩行者の行動に不測の変化があったとしても歩行者の安全が図られるような間隔という面から最低1mは必要であると解されている（執務資料道路交通法解説18-2訂版（以下「執務資料」という。）205頁）。

また、運転免許技能試験に係る採点基準においては、歩行者<sup>3</sup>の側方通過に際し、当該歩行者が自車を認知していることが明らかな場合にはおおむね1m以上、認知していないおそれがある場合にはおおむね1.5m以上の間隔を保たなかった場合が減点対象とされている（令和5年3月30日警察庁「運転免許技能試験に係る採点基準の運用の標準について」（通達））。

なお、このように安全な間隔を確保しようとする場合にも、道路の左側を通行すべき義務（いわゆるキープレフト、道交法18条1項。）は免除されないため、安全な間隔を確保するためであっても道路右側部分にはみ出るとは許容されず、仮に安全な間隔を確保しようとする道路右側部分にはみ出ることになる場合には、本来の通行区分に従い徐行して通行する必要がある（執務資料205頁）。この場合、歩行者との間の安全な間隔を保持することが不可能なことや、本項は運転者が執るべき措置として安全な間隔の保持と徐行とを「又は」の形で規定していることからすれば、運転者としては徐行をすれば本条項に違反しないものと考えられる。

#### イ 徐行

「徐行」とは、「車両が直ちに停止することができるような速度で進行すること」をいう（道交法2条1項20号）。裁判例は、一律的に10km/h未満が徐行であるとまでは定義しておらず、交差点における道路の広狭、路面の状況及び交通の多少等具体的事情を考慮して、徐行速度を判断している（執務資料415頁）。なお、徐行速度についての裁判例については、第5章を参照されたい。

自動運転車が具体的な道路状況に応じてこれらの規定を遵守するためには、道路

---

して、複数の判例を基に、おおむね1.5mないし2mの間隔があれば十分といえるであろうと裁判官が言及している文献があり参考になる（小林昇一（東京地裁判事補）『道路交通法の解釈9 追越し』（判例タイムズ284号166頁）。なお、走行中の車両の側方を車線変更せずに通過して行くいわゆる「追抜き」に関しては、道交法上は、横断歩道手前30m以内において前方を進行する車両等（特定小型原動機付自転車等を除く。）の側方を通過してその前方に出はならないという規定のほか、明示的な規制は見当たらない（道交法38条3項。なお、「特定小型原動機付自転車等」とは、特定小型原動機付自転車及び軽車両をいう（道交法18条1項。））

<sup>3</sup> 当該通達では、このような安全間隔を保持すべき対象として、歩行者のほか、特定小型原動機付自転車と軽車両が含まれている。

の広狭や路面状況のほか、側方通過時の歩行者との距離、道路右側部分までの距離等の道路状況を考慮する必要があり、また、これらの測定結果を基に、①車道右側へはみ出さず、かつ、歩行者との間に（原則として）1 m以上の間隔を空けられる場合には、その間隔を保持したまま走行し、②車道右側へはみ出さなければ歩行者との間に1 m以上の間隔を空けることができない場合には徐行をする等の挙動を設定する必要がある。

## 2. 1. 2 横断歩道等（その付近を含む。）を通過する際の義務

（横断歩道等における歩行者等の優先）

### 第三十八条 1項

車両は、横断歩道等（横断歩道又は自転車横断帯）に接近する場合には、当該横断歩道等を通過する際に当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者等（歩行者又は自転車）がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道の直前（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前）で停止することができるような速度で進行しなければならない。この場合において、横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。

#### ア 横断歩道等に「接近する場合」

横断歩道等に「接近する場合」とは、車両等の速度によって具体的に判断されるべきであるが、横断歩道等の直前で停止するための制動距離以前の地点（制動距離の3倍程度の位置）において義務の有無が判断されなければならないと解されている（執務資料368頁）。

#### イ 「当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者」

「当該横断歩道等により」とは、横断歩道等の上を通ってという意味と解されるどころ、歩行者が横断歩道等から少しでも（例えば1 m程度）外れて横断していた場合であっても、通常「横断しようとする者」に該当するかの判断がつかないと考えられることから、下記ウの（歩行者等が）「ないことが明らかな場合」には該当せず、道交法38条1項前段に基づき、運転者は停止線で停止できる速度で走行することが求められる（執務資料368頁）。

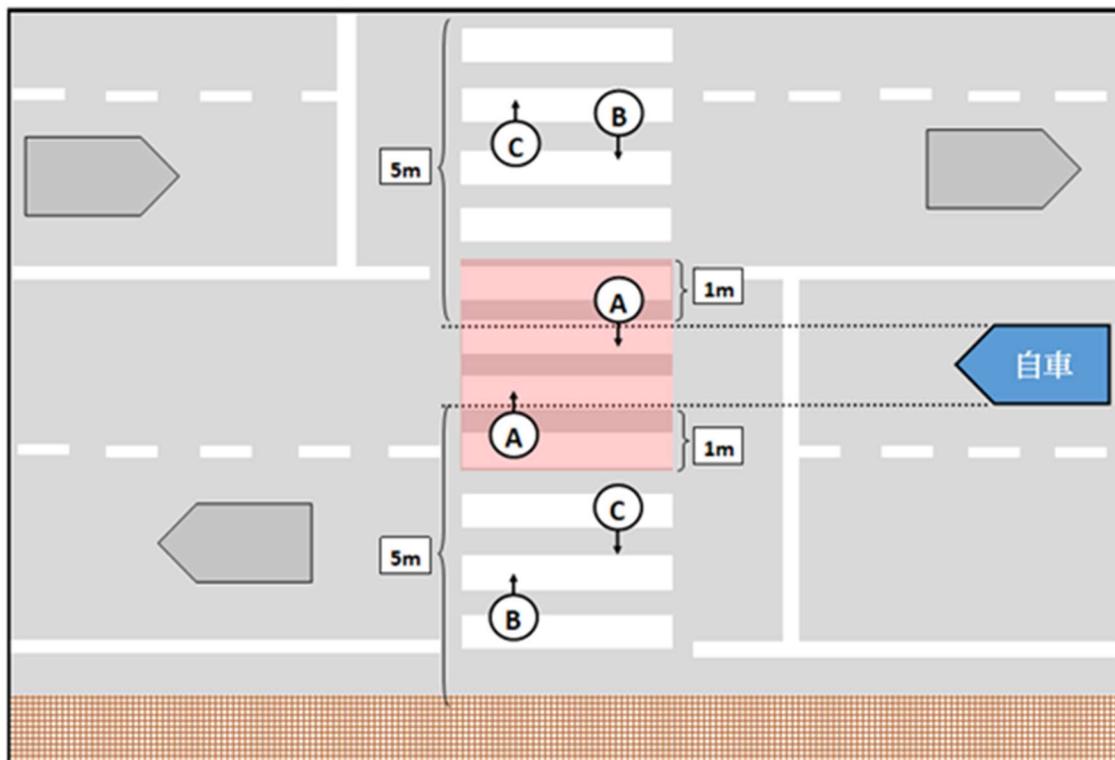
他方、このような場合、同条後段の一時停止等の義務については生じないものと解されるが、依然として上記道交法18条2項の歩行者の側方通過時の義務や、道交法70条の安全運転義務はあるため、運転者には歩行者保護のための義務が課されると解される（執務資料368頁。ただし、同文献には具体的に求められる挙動については明記されていない。）。

「その進路の前方」とは、車両が当該横断歩道等の直前に到着してから、その最後尾が横断歩道等を通過し終わるまでの間において、当該車両の両側につき歩行者

との間に必要な安全間隔をおいた範囲をいうものと解されており、この安全間隔については一義的には定まらないものの、上記道交法18条2項の歩行者の側方通過時の安全な間隔がおおむね1mとする見解がここでも妥当すると解される（執務資料369頁）。

「横断しようとする歩行者」とは、道路の左側端から横断歩道を通行しようとしている歩行者又は右側端から横断してきて進路の前方に差し掛かろうとしている歩行者で、車両がそのまま進行するとその歩行者の横断を妨げることとなるような歩行者をいうと解されている。どの程度の距離から車両の進路の前方に向かって通行している歩行者を「横断しようとする」というかは、歩行者の年齢、健康状態等によって、その歩速や歩速の変化をも考慮して判断しなければならないが、歩行者の歩速に関しては秒速1.1m、短距離を小走りで歩くときはその倍以上に達することは経験則上明らかとした裁判例（仙台地古川支判昭和35年4月4日（別紙W-1））があるほか、「歩行者が自動車の前方の左右いずれかの側に5m位の距離に接近してくれば、進路の前方を横断しようとする歩行者である。」と指摘する文献（実務のための道路交通法逐条解説）も参考になる。なお、歩行者が横断歩道の端に立っていて横断する気配がないときは、「横断しようとする歩行者」には該当しないと解され、また、歩行者に向けられた信号機の信号が赤色の灯火であり、青色の灯火に変わるまで待っているときは「横断しようとする歩行者」に該当しないと解される（執務資料374～375頁）。

これらを図にまとめると下図のとおりになる。下図において、横断歩道上の網掛け部分が横断歩道上かつ「進路の前方」のゾーンであり、歩行者として示したA、B及びCは、それぞれ、進路の前方を「横断する者」がA、「横断しようとする者」がB、それ以外がCとなる。



ウ (歩行者等が)「ないことが明らかな場合」

車両の進路前方の横断歩道及びその周辺が十分に見渡せる場合で、横断しようとする歩行者等がないことが一見明瞭である場合や、歩行者等に向けられた信号機が赤色の灯火でありそのため当該横断歩道を横断しようとする歩行者等がないことが明らかに認められ、しかもその間に横断歩道等を通過できることが明らかな場合をいうと解される(執務資料370頁)。

本項の義務は、横断しようとする歩行者等の有無を何らかの理由で確認できない場合にも生じると解されるため、例えば

- ① 横断歩道等の入口に歩行者等が立っているが、車の通過を待っているのか、人を待っているのか又は横断しようとしているのかが不明である場合
- ② 横断歩道等の入口に駐車車両、電話ボックス、看板等の障害物があり、その陰から歩行者等の横断が予想される場合
- ③ 道路の中央に街路樹があり、その横断歩道等の右側部分が見とおせないため、その陰から歩行者等の横断が予想される場合
- ④ 降雨、夜間や街灯がなく暗いなど横断歩道等を歩行者等が横断しようとしているかどうか不明の場合
- ⑤ 見とおしのきかないカーブの先の陰に設けられている横断歩道等に接近する場合

などは（歩行者等が）「ないことが明らかな場合」には該当しない（執務資料370頁）。

#### エ 横断歩道の「直前」

横断歩道の「直前」とは、原則として、横断歩道手前の停止線側端と車両の前端とが一致するか、ほぼ一致の状態に近い位置をいうが、社会通念上直前とってよい程度の間隔、せいぜい1～2m以内において、その場所が上記の状態と同程度に左右の見とおしのきく場所である限り、例外的に「直前」に含まれると解されている（執務資料306頁）。

#### オ 「停止することができるような速度」

通常の走行状態において車両を停止させる場合の減速方法で走行し、横断歩道等の直前又は停止線の直前で停止できるような速度であり、徐行することまでは要求されないが、横断歩道等に接近しながら徐々に速度を落とし、横断歩道等の至近のところでは徐行に近い状態になっていることが必要であり、必要によってはブレーキを普通に踏んで静かに、かつ、直ちに停止できるような速度をいうと解されている（執務資料370、371頁）。

また、裁判例にも、いかなる速度であれば「停止することができるような速度」といえるかという点について具体的な数値の基準を示したものは見当たらなかったが、いわゆる急制動で停止できる限度までの減速でよいとする趣旨ではなく、もっと安全・確実に停止できるような速度に減速すべき義務があると判示したものがあり参考になる（大阪高判昭和56年11月24日（別紙W-2）。制限速度は不明であるが40km/hから25km/hには減速した事案である。25km/hでは事故の回避は不可能であったとしつつも、それ以上の速度調節義務違反があったか否かについては主張立証がされていないと指摘した上、結論としては現場交差点入口での標識による一時停止義務に違反したものとして過失を肯定した。）。

#### カ 「通行を妨げ」

「通行を妨げ」とは、歩行者が自分の通行の速さを変えるとか、立ち止まるとか、あるいは車両が歩行者等の前面に停止したため、その車両等の前又は後の方に大回りをして横断しなければならないような場合のことをいうと解されている（執務資料377頁）。

（横断歩道等における歩行者等の優先）

#### 第三十八条

2 車両等は、横断歩道等（当該車両等が通過する際に信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等により当該横断歩道等による歩行者等の横断が禁止されているものを除

く。次項において同じ。) 又はその手前の直前で停止している車両等がある場合において、当該停止している車両等の側方を通過してその前方に出ようとするときは、その前方に出る前に一時停止しなければならない。

キ 横断歩道等又はその手前の直前に停止車両等がある場合

「(横断歩道等の) 手前の直前で停止している車両等」とは、横断歩道等の前後の側端からそれぞれ5 m以内の部分に駐停車禁止としている道交法44条1項3号の趣旨から、横断歩道等(停止線ではない。)の手前おおむね5 m以内の部分というように解されている(執務資料383頁)。

なお、駐停車している車両が、横断歩道手前の停止線よりも先に駐停車している(ほとんどの場合横断歩道上に駐停車しているものと思われる)場合で、横断歩道を横断し又は横断しようとする歩行者がいる場合には、道交法38条1項後段による停止線での停止と、同条2項による駐停車車両の側方通過時の一時停止という二重の停止義務が生じることとなる(執務資料385頁)。

ク 小括

自動運転車がこれらの規定を遵守するためには、横断歩道、停止線、歩行者用信号機の認識、「横断しようとする歩行者」の有無の判定、横断歩道直前で停止するための速度の設定といった点を考慮する必要があると考えられる。

## 2. 1. 3 その他道路に進入してくる歩行者がいる可能性がある場合の義務 (上記2. 1. 2の横断歩道等の付近を除く)

車両は、交差点に入ろうとし及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、・・・当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない(道交法36条4項)。

また、車両は、交差点又はその直近で横断歩道の設けられていない場所において歩行者が道路を横断しているときは、その歩行者の通行を妨げてはならない(道交法38条の2)。

そのほか、車両は、児童(6歳以上13歳未満)、幼児(6歳未満)等の乗降のため、政令で定めるところにより(非常点滅表示灯をつけた状態。道交法施行令14条の6第1項。)停車している通学通園バス(専ら小学校、幼稚園等に通う児童、幼児等を運送するために使用する自動車で政令で定めるものをいう。)の側方を通過するときは、徐行して安全を確認しなければならない(道交法71条2号の3)、また、道路の左側部分に設けられた安全地帯(道交法2条1項6号。路面電車に乗降する者もしくは横断している歩行者の安全を図るため道路に設けられた島状の施設又は道路標識及び道路標示により安全地帯であることが示されている道路の部分)の側方を通過する場合において、当該安全地帯に歩行者がいるときは、徐行しなければならない

(道交法71条3号)。

自動運転車がこれらの規定を遵守するためには、「交差点」、「歩行者」のほか、「通学通園バス」、「安全地帯」の認識や、「安全な速度と方法」や「徐行」速度としての程度の速度を設定するかといった点を考慮する必要があると考えられる。

## 2. 1. 4 通行に支障がある者等が歩行している場合の義務

車両の運転者は、①身体障害者用の車が通行しているとき、②目が見えないものが政令で定めるつえを携え又は盲導犬を連れて通行しているとき、③耳が聞こえない者もしくは政令で定める程度の身体の障害のある者（道路の通行に著しい支障がある程度の肢体不自由、視覚障害、聴覚障害及び平行機能障害がある者）が政令で定めるつえを携えて通行しているとき、④監護者が付き添わない児童もしくは幼児が歩行しているとき、⑤そのほか、高齢の歩行者、身体の障害その他の歩行者でその通行に支障のあるものが通行しているときは、一時停止し、又は徐行して、その通行又は歩行を妨げないようにしなければならない（道交法71条2号、2号の2）。なお、これらの規定については、場所の限定や、歩行者との位置関係といった要件はない。

「通行又は歩行を妨げない」とは、安全な間隔をとって徐行するか、それが不可能な場合は一時停止して通行を妨げないようにすることを意味すると解されている（執務資料780頁）。

自動運転車がこれらの規定を遵守するためには、これら通行に支障がある者の認識、「徐行」等についてどのような方法、速度を設定するかといった点を考慮する必要があると考えられる。

## 2. 2 歩行者による飛び出し事故の裁判例調査

車両が特定の速度で進行中、歩道から歩行者が飛び出した場合に、事故を避け得ない危険ゾーン、すなわち、裁判実務上の停止距離の考え方を整理する。その上で、上記2.1①-⑤の各類型における飛び出し事故の裁判例を調査し、ガードレール等の影響がある場合、見とおしがきかない場合といった走行環境要因ごとに、運転手に課されている注意義務の内容を分析するとともに、想定すべき歩行者の飛び出し速度についても検討する。

### 2. 2. 1 裁判実務上の過失の考え方

まず、自動車の「停止距離」は、一般に「空走距離+制動距離」からなり、捜査実務においては、空走距離は「制動前速度（m/s）×空走時間（s）」、制動距離は「制動前速度（m/s）の2乗÷（2×制動時の摩擦係数×重力加速度）」との計算式に基づいている（牧野隆・編著『捜査官のための交通事故解析第3版』82頁）。

そして、このような計算方法は、裁判例を見るに裁判実務においても採用されてお

り、歩行者の飛び出し事案では、加害者において歩行者が加害車両の進路前方に進入することが予見（視認）できた時点の被告人車両の地点から衝突地点までの距離と、その時点で算出される停止距離とを比較し、衝突が制動により回避可能であったか否か（結果回避可能性）がまず検討され、仮に当該時点において衝突の回避が不可能であった場合には、当該時点までに衝突回避可能な程度にまで減速（徐行、停止を含む。）する等の必要な措置を講じるべき状況（典型的には速度制限のほか、見とおしを妨げる状況等）があったか否かといった観点から、過失の有無を判断する裁判例が複数見られる（対歩行者事故の例として、千葉地判平成7年7月26日（別紙W-3）、東京高判平成15年4月10日（別紙W-4）、仙台地判平成28年3月23日（別紙W-5）等）。

この点、歩行者を視認することが可能な地点は、実務上は、視認状況を再現した実況見分により証明される。具体的には、事故現場において可能な限り事故当時と同様の状況（時間帯、天候等）において、仮想被害者（身長、服装も被害当時のものを再現することが望ましい。）を佇立させ、加害車両（実物又はそれと同一の車種の車両を用いることが望ましい。）を仮想被害者に近づけていながら、運転席からの見とおしとして仮想被害者が視認可能な地点を割り出していくことが一般的に行われている<sup>4</sup>。

また、摩擦係数については道路状況を考慮した上での専門家の意見によって証明するか、そうでない場合は路面の材質、乾燥、湿潤などの要素から類型的な数値が選択されている。これらの数値は過失の有無を大きく左右するため、この種の事件で（特に視認可能地点は）争点となることが多いが、上記の方法による計算に際して、計算元となる数値にある程度の幅が生じる場合には、そのうち被告人に有利な数値を採用する裁判例が複数見られる（「疑わしきは被告人の利益に」の原則。例えば、空走時間について被告人が高齢であることを考慮した札幌高判平成20年12月16日（別紙W-6）、空走時間及び摩擦係数について津地判平成22年8月18日（別紙W-7）等）。

さらに、物理的、抽象的には事故の回避が可能であった場合でも、被害者の側に事故回避のための適切な行動を執ることが期待された場合（被害者がとった異常な行動が事故発生に相当程度寄与している場合）には、実際になされた被害者の行動について予見すべき義務を負わせることが過酷であるとして、過失が否定されることがある

---

<sup>4</sup> このような視認状況を再現した実況見分の際には、加害者本人を立会人として、加害者に見とおし状況を確認させることが多いが、事案の内容にもよるものの、この種の実況見分はあくまで一般的な運転者（運転免許において要求される視力）を基準とした視認可能地点を明らかにすることを主眼としており、したがって、加害者の立会についても、加害者が十分な視力を備えていることを前提として一般的な運転者の役割として立会をさせていると考えられる。他方で、例えば、加害者が眼鏡等を着用せず視力要件を満たさない状態で運転をしていた（免許の条件違反及びそれに基づく過失が疑われる）事案の場合には、一般的な運転者であれば事故回避可能地点で被害者を視認可能であったが、被疑者はその地点では被害者を視認できなかったという事実を証明する趣旨でこの種の実況見分が行われることもあると思われる。

(いわゆる「信頼の原則」<sup>5</sup>。例として、過失肯定例として最決昭和45年7月28日(別紙W-8)、東京高判平成21年11月30日(別紙W-9)、過失否定例として前記別紙W-1(仙台地古川支判昭和35年4月4日)、仙台高判昭和45年5月11日(別紙W-10))。

## 2. 2. 2 裁判例調査方針

### ア 対象事案

道路に進入した歩行者と衝突した事案(刑事事件)のうち、上記2.1の①-⑤の各類型に該当する事案のほか、歩行者の速度について参考になる事案を対象とした。

### イ 判例検索に使用したデータベース

まず、自動車事故の刑事事件を体系的に分類し詳細に解説している富松茂大『自動車事故の過失認定』(立花書房)(以下「参考基本書」という。)に掲載された刑事事件の裁判例を抽出する。

さらに、裁判例データベースとして定評のある以下の4つのデータベースを利用して刑事事件の裁判例を抽出する。

- ① 株式会社LICが提供する裁判例データベース「判例秘書」(以下「判例秘書」という。)
- ② トムソン・ロイター株式会社が提供する裁判例データベース「Westlaw Japan」(以下「ウェストロー」という。)
- ③ 第一法規株式会社が提供する裁判例データベース「D1-Law.com」(以下「D1-Law」という。)
- ④ 株式会社TKCが提供する裁判例データベース「TKCローライブラリー」(以下「TKC」という。)

なお、日本の司法制度においては、裁判所で行われる判決等が全てインターネットや書籍などで公開されているわけではなく<sup>6</sup>、ごく一部の先例的な意義のある判決等だけが公的裁判例集や民間雑誌等に掲載されてきた。

そして、現在、民間企業数社が、上記裁判例集や雑誌等に掲載された裁判例等や独

---

<sup>5</sup> 「信頼の原則」とは、被害者又は第三者が不適切な行動にでないことを信頼するに足る事情がある場合、逆にいえば、適切な行動にできることを信頼することに不相当な事情がない場合には、それを前提として適切な行動をすれば足り、その信頼が裏切られた結果として法益侵害が生じたとしても、過失責任が問われることはないとする原則であり、注意義務の限定原理として道路交通の場面を中心に裁判例によって認められているものである(山口厚『刑法総論 第3版』256、257頁)。

<sup>6</sup> 令和4年度の裁判所の新規事件数は、民事・行政事件が136万件、刑事事件が81万件(司法統計)

自収集した裁判例等をデジタル化し、データベースにしてサービス提供をしている。そのため、各データベースに収蔵されている判決等は、日本において過去出された判決等のごく一部に過ぎず、また、サービス提供会社ごとに収蔵されている判決等が異なっている。

したがって、今回の裁判例調査は、過去の全ての判決等を網羅的に検索したものではなく、上記の限られた条件の下で行われていることに留意されたい。

## 2. 2. 3 裁判例調査経過

各判例検索システムについては、各類型とも共通して、過失運転致死傷（新法制定又は刑法改正前の自動車運転過失致死傷、業務上過失致死傷）被告事件を抽出するため検索対象を刑事事件とし、原則として<sup>7</sup>「自動車」AND「過失」AND「傷害」とのキーワード、また、歩行者による飛び出し事案を抽出するため（「横断」OR「飛び出し」）、NOT「自転車」とのキーワードによる検索条件を設定した上で、さらに、下記のとおり各類型に特有のものと思料されるキーワードを設定して検索を行った。それぞれヒットした件数は下表のとおりである（なお、抽出された裁判例には各システム同士で重複するものがある。また、業務上過失致死傷罪、自動車運転過失致死傷罪、過失運転致死傷罪以外の罪名のものも含まれる。）。

- ① 白線ラインのみで区切られている場合  
AND「路側帯」、NOT「縁石」
- ② 縁石と段差により区切られている場合  
AND「縁石」
- ③ ガードレールで区切られている場合  
AND（「ガードレール」OR「柵」OR「ガードパイプ」、NOT（「切れ目」OR「設置されていない」）
- ④ 隙間のあるガードレールで区切られている場合  
AND（「ガードレール」OR「柵」OR「ガードパイプ」）AND（「切れ目」OR「設置されていない」<sup>8</sup>）  
ただし、TKCではAND「傷害」を設定しなかった。
- ⑤ 草木及び駐車車両等の障害物で見とおしのきかない箇所がある場合  
AND（「見通しの悪い」OR「見通しが悪い」）

---

<sup>7</sup> TKCにおいては、設定可能な項目数が少ないなどの理由から、やや異なる設定を行った。また、D1-Lawでは、AND（「A」OR「B」）の検索の設定ができないため、AND「A」AND「B」、AND「A」NOT「B」、AND「B」NOT「A」に分けて検索し、その合計数を記載した。

<sup>8</sup> なお、「隙間」のキーワードではヒットしなかった。

	参考 基本書 <sup>9</sup>	判例 秘書	ウェスト ロー	D 1 - L a w	T K C
① 白線ラインのみ	1	1 5	1 1	1 0	9
② 縁石と段差	0	2 9	2 1	2 3	3 0
③ ガードレール	0	4 9	1 7	2 9	3 5
④ 隙間のあるガードレール	1	5	3	3	8
⑤ 障害物で見とおしのきかない	1 2	1 2	1 8	1 6	1 2

## 2. 2. 4 裁判例調査結果

上記2. 2. 3により抽出された裁判例に加え上記2. 2. 1の停止距離に関する判例の調査を含む調査過程において確認されたその他の裁判例のうち、上記各類型における自動運転車の走行の在り方を検討するにあたって参考となると考えられる裁判例は、以下のとおりである。

### ア 白線ラインのみで区切られている場合

歩車道が白線ラインのみで区切られている（路側帯）場合に特別有意な言及は見当たらなかったが、下記（ア）のとおり、下記の縁石が設けられている場合や、ガードレールが設けられている場合との比較から、歩行者が車道に進入する蓋然性は相対的に高いものと評価していると思われる裁判例が見られた。そのほか、参考になるとも思われる裁判例として下記（イ）及び（ウ）が確認された。

#### （ア）東京高判平成30年4月26日（別紙W-11）【過失肯定】

40 km/hの速度制限の道路を約45～50 km/hで走行中、進路前方から対向歩行してきた被害者を至近距離に認め、急制動の措置を講じたが間に合わず衝突した事案。速度制限遵守義務違反及び前方注視義務違反の過失が問われた。

裁判所は、制限速度である40 km/hで走行していれば、停止距離である17.3 m以上手前の地点で被害者を発見可能であったとして過失を肯定した。また、弁護人が、酩酊状態の人（被害者）が車道上を対向歩行してくるという事態を予測するのは通常困難であると主張したのに対し、裁判所は、現場道路が、片側一車線で幅員7 mの比較的狭い道路であり、歩行者の横断が禁止されていなかったこと、付近は建物が立ち並ぶ市街地であり、縁石やガードパイプがない箇所も広範囲に認められるものであったこと、歩行者が横断歩道のない箇所を横断することは交通実態としてよくあることなどを指摘し、被害者が横断してくることも予測できたとした。

<sup>9</sup> 参考基本書では表に掲げたもののほか、歩行者の飛び出し事案ではあるが各類型に明確に分類できないものとして11件が確認された。

(イ) 東京高判平成21年11月30日(別紙W-9)【過失肯定】

片側一車線の市道(制限速度40km/h)を約40~50km/hで進行中、進路右前方約21.3mの地点に左方へ横断中の被害者(86歳)を認め、急制動の措置を講じたが間に合わず衝突した事案。前方注視義務違反(被害者発見遅滞)が問われた。

裁判所は、付近30m以内に横断歩道が設けられているにもかかわらず、横断歩道のない場所で横断をした被害者の行動を不適切として、いかなる場合でもこのような不適切な行動があるかもしれないとの注意義務を自動車運転者に課すことは相当でないとしつつも、被害者が被告人の進路右方路側帯から横断してきたものであり、回避可能地点において被害者が既に横断を開始していることが視認できる場合には、そのような歩行者への注視義務を課すことも合理的であるとして過失を肯定した。

(ウ) 大阪高判昭和47年7月26日(別紙W-12)【過失否定】

被告人が、制限速度50km/h、幅員約9.7mの見とおしのきく直線道路を30km/hで走行中、進路前方左側路側帯を同一方向に歩行する被害者が、同路側帯を塞ぐ形で駐車中であった自動車を避けて同車右側方の車道に出てきたのを認めたにもかかわらず、同人がそのまま直進するものと軽信して漫然同速度で進行した過失により、更に車道方向に出てきた同人に自車を衝突させたとして、歩行者の動静注視義務違反が問われた事案。

裁判所は、現場道路は1時間に約400台の車両の通行がある比較的広い国道であること、被害者が駐車車両を避ける前に後方を振り返り、それを被告人も認めたこと、被告人車両がセンターラインから40-50cmのところを走行した場合に同駐車車両右側と被告人車両の間には約2mの間隔があったことなどから、同路側帯を歩行する被害者は当該車両の右側に沿って歩いていくであろうと信じるのが当然であり、それを超えて更に車道側(駐車車両の右後方約1.3mの地点)に飛び出してくることを予測すべき義務までは課せられないとした。

縁石やガードレールがある場合と異なり、路側帯のみの場合には、このように歩行者の進路を駐停車車両が塞いでいるために、歩行者がこれを避けるために車道に進入する蓋然性が高い点で特徴があるともいえる。

イ 縁石と段差により区切られている場合

縁石と段差により区切られた歩道がある場合には、歩行者が車道に進入する蓋然性を弱める事情として用いる裁判例が複数確認された。

もっとも、他方で、その他の道路状況によっては、歩道の存在がむしろ横断しよ

うとする歩行者の存在をうかがわせる事情として評価される可能性もあり得（下記（イ））、また、下記各裁判例を見ても、ガードレールの有無等の他の事情に比して、歩車道の区別がされていること自体が予見可能性の判断に大きく影響しているとは考えられず、現に反対車線側から侵入してきた歩行者が反対車線の横断を完了していることが認識可能であった下記（ウ）のような事案では、予見義務を免れない点にも留意する必要があると思われる。

（ア）大阪高判昭和63年7月7日（別紙W-13）【過失否定】

被告人が、進路前方約45.6mの地点の歩行者用信号が赤色灯火の横断歩道を左方から右方に横断しようとしている被害者を認めたが、同人が横断することはないだろうと考え約45km/hで進行したところ、被害者と衝突した事案。前方注視し安全を確認して進行すべき義務の違反が問われた。

裁判所は、歩行者用信号が赤色灯火であったことのほか、現場道路は車道から外側に順に車道外側線、縁石を経て歩道が設置されており、かつ、縁石と車道外側線との間に1.3mの間隔があったことや、歩行者が歩道を降りて車道内に入って信号待ちをすることも日常的に見られることなどから、縁石から車道側に約10cmの地点に被害者が佇立していることを被告人が認めていたとしても、被害者が横断してくることを予見すべき義務は認められないとした。

（イ）千葉地判平成7年7月26日（別紙W-3）【過失否定】

被告人が、速度制限50km/hの道路を約65km/hで進行中、進路前方約14.1mの地点に右方から左方に横断中の被害者を認め、急制動の措置を講じたが間に合わず衝突した事案。前方注意義務違反、速度調節義務違反の過失が問われた。

裁判所は、事故を回避するためには、制限速度を10～14km/h下回る速度まで減速する必要があったとした上で、現場道路が片側二車線で幅員が16.8mと広く、付近に横断歩道や交差点もなく、周囲の施設もまばらであったこと、時間帯が深夜であったことなどから、歩行者が横断してくることはかなり稀な事態であったとして、上記の速度まで減速すべき義務は認められないとして過失を否定した。

なお、必ずしも明らかではないものの、裁判所は、「両側に歩道があつて、横断禁止の規制はなく、証人の証言によればときおり横断歩行者がいるとはいうものの」（本件事故のあった深夜の時間帯に歩行者が横断してくることは稀である）と前置きをしており、現場道路外側歩道があったことについては、横断禁止の規制がなかったことと併せて、歩行者が横断する蓋然性を認める方向の事情と評価しているようにも考えられる（本件歩道には縁石が設けられていたが、その点に

については明示的な言及はされていない。)

(ウ) 札幌高判平成20年12月16日(別紙W-6)【過失肯定】

被告人が、片側二車線の第二車線を35～52km/hで走行中、進路前方を右方から左方に向かい道路中央のいわゆるゼブラゾーンから横断してきた被害者を前方約4.8mの地点に認め、急制動の措置を講じたが間に合わず衝突した事案。眼鏡等着用条件違反、前方不注視(被害者の発見遅滞)の過失が問われた。

裁判所は、事故を回避するためには衝突の2.7～2.84秒前に被告人が被害者を発見する必要があったところ、同時点で被害者を発見することは十分に可能であったと認めた。なお、本件は被告人において被害者の発見が遅れた事案であり、被害者を発見したものの横断をしてこないであろうと轻信した事案ではなかったものの、弁護人が、仮に被害者を発見したとしても通常の歩行者はゼブラゾーンで立ち止まるはずであるから、ゼブラゾーンを超えて駆け出してくることでまで予見することは困難を強いるものであると主張したことに対し、裁判所は、被害者には安全確認不十分なまま道路を横断した不注意が認められるとしつつも、多くの道路で横断歩行者との衝突事故が発生していることから、横断者が安全確認不十分のまま横断してくることもままたり、かつ、現場道路は市街地にあり、両端に歩道があるもののガードレール等はないことなどから、被害者が横断してくることを予見することも困難を強いるものではないとした。

(エ) さいたま地判平成22年3月30日(別紙W-14)【過失否定】

車道外側線と縁石で二重に区切られた歩道が設置された道路を約50km/hで走行中、交通整理の行われていない交差点を直進するにあたり、同交差点出口付近の歩道から車道に小走りで飛び出してきた歩行者と衝突した事案。被告人が被害者の存在を認めていた事案であり、速度調節し、交差点出口付近を通過する際には徐行すべきであったのに、被害者が横断しないものと轻信して進行したとの過失が問われた。現場道路は片側一車線の道路であり、交差点手前では歩道に縁石が設けられ、さらに、その縁石から約0.7m車道側には車道外側線が引かれていたが、交差点(出口を含む)付近では、縁石が途切れており、車道外側線が引かれているのみであったものと思われる。

裁判所は、被害者が佇立していた地点は、歩道上又は縁石の延長線上(判決文上必ずしも明らかでないが、車道外側線から約0.7m歩道側の地点と思われる。)であったと認定した上、歩行者が飛び出し直前に車道に背を向けていたことや、付近に横断歩道が設置されていたこと歩行者が佇立していた場所は、付近に公園や遊歩道があるなど、道路を横断せずに佇立する者がいくらでもあり得た状況であったことなどを考慮して、歩行者が横断してくることを予測して減速す

べき義務を負わせることはできないとした。さらに、被告人は衝突地点の約11m手前で被害者が横断を開始したことを認めたものの、その時点での速度(50km/h)から回避は不可能であったとして過失を否定した。

(オ) 仙台地判平成28年3月23日(別紙W-5)【過失否定】

被告人が、速度制限40km/hの道路を約50km/hで走行中、進路前方を右方から左方に向かい横断してきた被害者(7歳)に気が付かず轢過した事案。主的に速度調節義務違反及び前方不注意義務違反の過失が、予備的に、対向車の前照灯にげん惑されたのであるから直ちに一時停止又は最徐行すべき義務があったのにこれに違反した過失が問われた。現場道路は、歩車道の区別のある車道の全幅員約6.6m、片側一車線の直線道路で、衝突地点の手前には横断歩道が設置され、被害者が横断してきた歩道の右側にはコンビニエンスストアとその駐車場があった。

裁判所は、検察官の主張する被害者の発見可能地点(約18.1m手前)を前提としても、制限速度である40km/hの停止距離約17.3mとわずかな0.1秒、約1.1mの差しかなく、仮に速度制限を遵守していたとしても衝突の回避ができなかった疑いが残るとした。さらに、現場道路は、歩車道の区別のある片側一車線の交通量が多い道路であったことや、周辺歩道上に被害者以外の歩行者が認められなかったことから、被告人に、事故回避可能な制限速度を下回る速度まで減速すべき義務は認められないとして過失を否定した。

なお、検察官が、道交法38条1項の横断しようとする者がいないことが明らかでない限りは停止線で停止することができる速度で走行すべき義務があったと主張したのに対し、裁判所は、当時、衝突地点手前の横断歩道付近(どの程度手前であったのかは判決文上判然としない。)に歩行者の姿はなかったとして同規定の義務は生じないとした。

ウ ガードレールで区切られている場合

本調査の過程では、歩行者がガードレールを超えて車道に飛び出した事案は確認されなかったが、上記イ(ウ)のようにガードレールの存在が歩行者の車道への進入の蓋然性を相当程度弱める事情であることを示唆する裁判例が参考になる。

エ 隙間のあるガードレールで区切られている場合

ガードレール等に隙間がある事案としては、少数ではあるが下記の裁判例が確認された。いずれもガードレール等の評価への言及はないものの、被害者の行動の異常性を認める背景事情にはなっている可能性がある。

(ア) 東京高判昭和45年5月25日(別紙W-15)【過失否定】

被告人が30km/hで走行中、横断歩道でない、街路樹の陰になっているガードレールの切れ目から車道に飛び出した歩行者を左斜め前方約6.8mの地点に発見し急制動の措置を講じたもの間に合わず衝突した事案。前方不注視の過失が問われた。なお、被害者は当時酩酊していた。

ガードレールの切れ目の評価への言及はないものの、横断歩道又はその直近ではない場所で走行してくる車両の進行に注意を払うことなく当該車両の直前に飛び出すような歩行者がいることまで予見する義務を負わせることはできないとして過失を否定した。

(イ) 仙台高判昭和46年12月6日(別紙W-16)【過失肯定】

被告人が、約30km/hで走行中、道路左側のガードネット<sup>10</sup>の切れ目から右方に横断してきた老齢の歩行者と衝突した事案。被告人は、約17.4m先に被害者が佇立していることを認めたが、警笛を1回吹鳴したのみでそのまま進行したものであり、被害者の動静確認義務を怠った過失が問われた。

判決においてガードネットの評価には特段触れられていないが、裁判所は、現場車道の交通量が頻繁であるため、横断規制こそなかったことを考慮してもなお被害者の行動は無謀であるとしつつも、事故現場手前で、被害者が道路を横断しようとして佇立していることを被告人が認識していた際には、被害者が更に横断をしてくることは予見できたなどとして結論としては過失を肯定した。

(ウ) 仙台高判平成14年6月4日(別紙W-17)【過失肯定】

被告人が、約60km/hで走行中、前方約50.1mの地点にほぼ同一方向に歩行中の被害者を認めたが、同速度で進行したところ、被害者が進行先道路の左端から約4.1m付近を右方に横断しているのを前方約25.4mの地点に迫ったところで発見し、急制動の措置を講じたが間に合わず衝突した事案。前方注視義務違反の過失が問われた。なお、現場道路の状況は、全幅員が7.3mのセンターラインのある片側一車線の道路であり、車道部分は5.8m、歩道部分は1.4m、被告人の走行車線の車道部分と歩道部分は、部分的に設置されたガードパイプにより区分されていた。

裁判所は、現場道路の歩車道が部分的に設置されたガードパイプにより区切られ、当時夜間で歩行者がほとんどなく、被告人が当初被害者を発見した際の被害者の位置は、ガードパイプが設置されていない部分で、道路左端から約1.4m

---

<sup>10</sup> ガードネットがいかなるものを指すのか判決文からは必ずしも明らかではないが、一般に、歩行者の横断を防止するために歩道と車道との間に金属製の防護柵が設置されることがあり、これを指すものと思われる。

の歩車道の境界部分であり、被害者が明らかに車道部分にはみ出していたとはいえず、かつ、被害者は被告人に背を向けて歩いている姿勢であったことから、当初、被害者を視認した時点で、被害者が道路を横断する可能性を考慮し、それに対応する措置を講ずべき注意義務までは認められないとしつつも、被害者は、その直後に向きを変えて横断を開始したものであるところ、当初の被害者発見時からなお前方を注視していれば被害者が横断を開始するのを発見することが可能だったのであり、被害者の間近に接近するまでこれに気が付かなかったのは、前方注視義務を怠ったといわねばならないとして、過失を肯定した。

オ 草木及び駐車車両等の障害物で見とおしのきかない箇所がある場合

この類型については、下記のとおり、主に停車車両の側方を通過する場合の事案が見られた。これらのうち、停車中のバスの後方から歩行者が車道に進入する蓋然性は相当に高いものと評価されていることがうかがわれ、求められる措置としても、徐行を義務付ける裁判例のほか、やや古い裁判例ではあるが警笛の吹鳴といった措置を義務付けている裁判例<sup>11</sup>も見られた。

(ア) 最決昭和45年7月28日（別紙W-8）【過失肯定】

被告人が、対向してきたバスが停留所に停車したのを認めたが、約50km/hから約45km/hへ減速しただけでそのまま進行を続けたところ、同バスとすれ違った瞬間に、同バスから降車してそのすぐ後方から道路を横断しようとした被害者（4歳）に衝突した事案。前方の見とおしの支障がなくなるまで減速、徐行すべき注意義務に違反した過失が問われた。

裁判所は、事故現場付近の道路や交通の状況からみて、バスを下車した者がその直後に道路を横断することは予見可能であったとした（信頼の原則の適用を否定。結論として、減速徐行義務違反を認めた原審の判断を維持した。）。

(イ) 高松高判昭和30年7月18日（別紙W-18）【過失肯定】

被告人が、対向してきたバスが進路右側の停留所に停車するのを認めたことから、20km/hに減速し、手前10m地点で警笛を2回吹鳴するなどしたが、同バスの側方を通過する際に、同バスの後方から道路を横断しようとした被害者（4歳）に衝突した事案。公訴事実は不明であるが、バスの側方通過時の徐行義務違反の過失が問われたものと思われる。

裁判所は、停車中のバス後方から道路を横断しようとする人が不注意に対向車の直

---

<sup>11</sup> なお、当該警笛吹鳴義務については、当時の業務上過失致死傷罪（現行の過失運転致死傷罪）における過失判断における義務として論じられたものであり、道交法が定める一般的な警音器使用義務（道交法54条1項各号）の場面とは異なる。

前に飛び出すことはあり得ることであり、バスの側方を通過しようとする者は、超低速度を保ちつつ、離れるまで警笛を吹鳴し続けるなどして、横断者がいる場合には間髪入れず停車できるように進行する義務があるとして、被告人にはこれに違反した過失があると認定した。

(ウ) 東京高判昭和44年12月17日（別紙W-19）【過失否定】

被告人が、歩車道の区別のない幅員6mの道路を進行中、進路右前方7、80mの地点に対向してきたタクシーが停車しており、その後部にタクシーから降車した被害者（2歳）の同伴者が道路を横断するために佇立しているのを認めたことから、45km/hに減速して進行したところ、タクシーの側方に並ぶ状態となった際に、突然、タクシー後方から小走りに飛び出してきた被害者と衝突した事案。被害者が車道に進出することを予測し、警笛の吹鳴又は減速徐行すべき義務に違反したとして過失が問われた。

裁判所は、本件の場合、佇立者が自動車の前照灯の光に何らの注意を払うことなく横断しようとすることは予測できず、その者に同伴する幼児がその手を離れて同様に飛び出してくるという事態は更に予測できないことであり、このような異常な事態に備えてあらかじめ警笛を吹鳴し又は減速徐行するなどの注意義務を課すことはできないとして、過失を否定した。

(エ) 東京高判昭和46年5月31日（別紙W-20）【過失肯定】

被告人が、制限速度40km/hの道路を約40km/hで走行中、横断歩道を通過するに際し、同横断歩道の右側が交通渋滞により横断歩道を挟んで連続して停止車両があったところ、当該停止車両の間から駆け出してきた被害者（4歳）に衝突した事案。被告人は、横断歩道通過前に35km/hに減速していたが、更に減速すべきであったとして速度調節義務違反の過失が問われた。

なお、当時の道交法では、現行の38条1項前段のような停止線で停止できるような速度で走行する義務については規定されておらず、単に現行の同項後段の横断歩道を横断し又は横断しようとする歩行者がいる場合に当該横断歩道の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げてはならないとする義務のみが38条1項において規定されていた。

裁判所は、当時の道交法38条1項の趣旨から派生して、横断歩道を横断し又は横断しようとする歩行者がいないことが明らかな場合を除き減速すべき義務があるとした上で、減速の契機となる横断歩行者が存在する蓋然性としては必ずしも高いものは要求されないこと、本件のように道路右側の見とおしが停止車両により困難であったことは特に減速の必要性を基礎付ける事情となること、被告人車両の進路と対向車両との間隔も速度決定の重要な因子となること、横断歩道を

走って渡ってくる者（幼児等）がいることも、その蓋然性が否定される状況にない限りは、そのことも考慮に入れて減速する義務があることなどの考慮事項を示し、被告人は急制動によって事故回避可能な速度、少なくとも20 km/h以下に減速徐行すべきであったとして、過失を肯定した。

(オ) 広島高判昭和47年3月28日（別紙W-21）【過失肯定】

被告人が、制限速度の60 km/hで走行中、進路前方の停留所に対向してきたバスが停車しているのを認め、同バスの側方を通過しようとした際、同バスの後方から道路を横断しようとしてきた被害者（65歳）と衝突した事案。速度調節義務違反、前方注視義務違反が問われた。

裁判所は、被告人が被害者を認識した時点では事故の回避は不可能であったとした上で、現場道路は人が通行することが全くあり得ないわけではなく、また、対向バスの前照灯により視界不良であったことなどから、被告人には制限速度を下回る速度に減速すべき義務があったとして過失を肯定した。

(カ) 大阪高判平成15年2月27日（別紙W-22）【過失否定】

被告人が、約20～25 km/hで走行中、渋滞する対向車線の車両の間を抜けて右方から左方に横断してきた被害者を、右前方約4.8mの地点に認め、急制動の措置を講じたが間に合わず衝突した事案。速度調節違反及び前方注視義務違反の過失が問われた。現場は、制限速度が40 km/hの片側一車線の道路であり、事故現場から数十mの地点には横断歩道が設置されていた。

裁判所は、被告人車両の速度は、制限速度に比べてはるかに低速である上、本件道路が交通頻繁であったことからすると、そのような道路で自動車運転者にあまりにも低速での走行を義務付けることは、交通の渋滞を招くおそれがあり、また、現場付近には横断歩道があったところ、安全を確かめずに早足で車道上を横断する歩行者がいるということは通常想定し難いことから、たとえ、対向車線に車両が連なって停止し右前方の見とおしが悪くなっていたとしても、他に特段の事情が認められない本件においては、被告人に更に減速をする義務を課することは相当でないとして、速度調節義務違反は認められないとした。さらに、同速度で走行していた場合に、被害者の発見可能地点では、被害者との距離が既に停止距離を下回っており、回避可能性がなかったとして、前方注視義務違反も否定し、結論として過失を否定した。

カ その他参考事例

判決文に示された事情からは上記各類型に分類することは困難であるものの、参考になると思われた裁判例は下記のとおりである。

(ア) 水戸地判平成20年1月17日(別紙W-23)【過失否定】

被告人が、25～30km/hで走行中、進路左方の住宅敷地内から道路に進出してきていた被害者(当時6歳)を前方約8.5mの地点に初めて認め、急制動の措置を講じたが間に合わず衝突した事案。前方注視義務違反及び速度調節義務違反の過失が問われた。

裁判所は、事故直前の被害者の動きについて、「疑わしきは被告人の利益に」の原則のもと、被害者が飛び出してきた可能性があるとしつつ、被告人車両が停止可能地点を通過するまでに、被害者を発見し、さらに急制動の措置が要求されるような状況にあることを認識できたとは認められないなどとして前方注視義務違反を否定した。さらに、速度調節義務違反についても、本件現場は、幅員約5mの直線道路であり、制限速度の指定はなく、また、道路上に駐車車両などの障害物はなく、見とおし良好であり、事故当時も被害者以外の歩行者はなく、被害者の飛び出し等を予見させるような事情は特になかったと指摘した上、このような道路状況においては、25～30km/hという速度は、進行方向左方に住宅が立ち並んでいることや歩道が設けられていないことなどを考慮しても、決して速すぎる速度とはいえないとして、速度調節義務も否定し、結論として過失を否定した。

キ 想定すべき飛び出しの速度について

歩行者の飛び出し事案においては、目撃者の証言や、被告人車両の速度等から歩行者の速度を逆算するなどして個別具体的に歩行速度を特定する事案が見受けられるが、他方で、これらの方法によっても特定ができない場合には、一般的に用いられる歩行者の速度が参考にされている。

本調査の過程では、「具体的に歩行者がいかなる速度で飛び出してくることを想定すべきであったか」という点について言及したものは見当たらなかったが、参考になる裁判例として下記のものが確認された。

(ア) 京都地判昭和48年2月21日(別紙W-24)

当時8歳10か月の被害者の飛び出し速度を3m/sとした鑑定結果を前提に結果回避可能性を判断した事案。

(イ) 札幌高判平成20年12月16日(別紙W-6)

成人の歩行速度を4.0～4.3km/hとした事案。

(ウ) 津地判平成22年8月18日(別紙W-7)

成人の歩行速度を1.2 m/s、小走りの速度を2.4～2.8 m/sとした事案。

## 2.3 路上障害物による事故の裁判例調査

横臥者や落下物など路上障害物がある場合に、運転手に課されている注意義務の内容を分析する。

### 2.3.1 裁判例調査方針

対象事案は、横臥者又は落下物がある場合の刑事事件とした。なお、裁判例検索に使用したデータベースについては上記2.2.2と同様である。

### 2.3.2 裁判例調査経過

裁判例検索システムにおいては、過失運転致死傷（新法制定又は刑法改正前の自動車運転過失致死傷、業務上過失致死傷）被告事件を抽出するため検索対象を刑事事件とし、「自動車」AND「過失」AND「傷害」とのキーワードのほか、AND「横臥していた」、AND「落下物」のキーワードをそれぞれ設定した。それぞれヒットした件数は下表のとおりである（前記2.2.3と同様に、抽出された裁判例には各システム同士で重複するものがあり、また、業務上過失致死傷罪、自動車運転過失致死傷罪、過失運転致死傷罪以外の罪名のものヒット数も含まれる。）。

	参考 基本書	判例秘書	ウェスト ロー	D1－ Law	TKC
AND「横臥していた」	1	41	27	25	25
AND「落下物」	0	24	14	16	15

### 2.3.3 裁判例調査結果

この種の事案においても、捜査実務においては、歩行者の飛び出し事案と同様、事故回避可能地点において、横臥者を視認することができたか否かという点を明らかにするため、視認状況を再現した実況見分が行われることが通常である（この種の実況見分の具体的内容については前記2.2.1を参照されたい）。

また、裁判例を見る限りでも、この類型についても基本的には飛び出し事案と同様に、横臥者を視認し減速、停止等の措置を行うことができる地点とその時点での停止距離とを比較し、事故回避が不可能な場合には、更に速度調節義務があったか否かという観点から過失の検討がされているが、横臥事案は飛び出し事案と比較すると、佇立状態に比べて横臥状態の場合は視認可能性、容易性が低下することや、車道上に横臥しているということ自体の異常性といった点を考慮する裁判例が複数見られた。また、下記ア（ア）や（ウ）の裁判例では、制限速度以下への速度調節義務を生じさせ

得る事情として降雨、降雪といった見とおしの妨げとなる天候の状況が指摘され、下記ア（イ）の裁判例では他の車両の挙動が指摘されている点も参考になると思われる。

#### ア 横臥の事案

##### （ア）盛岡地判平成28年12月13日（別紙W-25）【過失否定】

被告人が、午後8時48分頃、約20～30km/hで進行中、道路前方に横臥していた被害者に気付かず衝突させた事案。現場道路は降雪のため進路前方の見とおしが悪く、道路にも積雪があり滑走しやすい状況にあった。運転中止義務、速度調節義務違反及び前方注視義務違反（被害者不発見）の過失が問われた。

裁判所は、①夜間車道上に横臥等の姿勢でいる人間が存在することなどは通常想定できない事態であると指摘しつつ、検察官が証拠として提出した視認状況再現の実況見分の結果は、降雪の影響など考慮されておらず、降雪の影響により視認状況が悪かった当時の状況等に照らし、検察官の主張する視認可能地点（20.3m）よりも相当程度被害者に近づかなければ被害者を発見できなかった可能性があり、被害者発見可能地点で衝突が回避可能であったとの証明がなされていない、②運転中止義務、速度調節義務についても、視界が悪化した瞬間直ちに運転を中止する義務が生じるわけではないところ、被告人が視界が閉ざされた状態に陥ったまま長時間走行を続けたという事実は認められず、また、一般論として降雪の影響により見とおしが悪くなった場合に運転中止又は減速すべき義務があるとしても、夜間車道上に人が横臥しているという通常想定できない事態にまで常に対応できるように措置（運転中止又は減速）を講じる義務は認められないとして、過失を否定した。

なお、裁判所は、検察官が主張するような運転中止又は減速義務を本件のような事案にまで拡大適用した場合、自動車運転者に過重な義務を負わせることになり、降雪下における自動車の運転を過剰に制限し、委縮させることになりかねず、ひいては降雪地域の住民の日常生活にも相応の支障を生じさせかねないとも指摘している。

##### （イ）東京高判平成29年3月23日（別紙W-26）【過失肯定】

被告人が、信号機により交通整理の行われている交差点に向かい、片側三車線の道路において、先行する大型貨物自動車と普通自動車の後方の第三車両通行帯を約60km/hで進行中、同交差点对面信号が青色であったものの第二車両通行帯を進行していた当該大型貨物自動車が交差点手前で急減速、徐行し、また、第三車両通行帯を走行していた当該普通自動車も徐行しているのを認めたものの、減速せずに進行し同交差点に進入し、前記大型貨物自動車の右側方を通過し、更に左に進路変更して進行した際、先に発生していた交通事故により道路上に横臥

していた被害者を轢過した事案。先行車両が急減速したことからその前方で人身事故を含む何らかの異常事態の発生を予測し、かつ、先行車両により見とおしが遮られていたのであるから、直ちに減速し、進路の安全を確認し、前方の異常事態の有無を確認しながら進行すべき義務があったのにこれを怠った過失が問われた。

裁判所は、前記のような先行車両の挙動を認めた以上、被告人には、前記のとおり  
の注意義務があったにもかかわらずこれを怠ったと認められるとして過失を肯定した。

#### (ウ) 大阪地判令和4年3月25日（別紙W-27）【過失否定】

被告人が、片側二車線の道路の第二車両通行帯を約44km/hで進行中、対向車線で発生した事故により自車前方にうつ伏せに横臥していた被害者を認めた  
が、急制動の措置を講じる間もなく同人を轢過した事案。前方注視義務違反（被害者の発見遅滞）の過失が問われた。

裁判所は、車道上に横臥する被害者の視認可能地点や摩擦係数について特定し  
難いことから被告人に有利な数値を採用した（検察官の主張は最小でも0.6と  
いうものであったが、裁判所は0.4を採用した）上、事故を回避するためには  
視認可能地点に至ったのち最大でも0.2秒ほどのごくわずかな時間で急制動の  
措置を講じる必要があり、夜間かつ雨天の悪条件で、このような一瞬の前方の物  
体との衝突の危険を察知することは困難であったとして過失を否定した。

#### イ 落下物の事案

裁判例の調査経過は上記のとおりであるが、落下物に特有の事故、例えば落下物  
を避けなかったことに起因して人身事故を惹起したような事例等、参考になる事例  
は見当たらなかった。

## 2.4 考察

歩行者の飛び出し事案の裁判例を見るに、飛び出し事案における過失の有無は、信頼  
の原則とも関連して、歩行者の飛び出しを予見・認識できたか否か（飛び出しの蓋然  
性）、予見すべきであったとすることが自動車運転者の義務として過大ではないかとい  
う点が極めて重要な考慮事項となっていることが分かる。

また、具体的状況によっては、さらに、被告人の走行速度を前提とした場合に、視認  
可能地点が回避可能地点（停止距離）を越えた地点となり回避不可能であった場合には、  
事故回避可能な程度にまで速度を調節すべき義務があったかといった点が検討されてい  
る。

そして、対横臥者の事案においても、同様に、まず横臥者を客観的に認識可能であっ

たか否か、客観的に可能であったとしても横臥者がいることを予見する義務を負わせることが酷ではないかという観点が重視されており、認識後の挙動については基本的には安全の確認がされない限りは障害物の前で停止可能な速度で走行することが求められているといえる。

これらの各義務を左右する要素は、具体的状況によって様々変化することから、画一的な基準は見だし難いものの、おおむね下記のような事情が考慮されていると考えられる。自動運転車の走行の在り方を検討するにあたって、少なくとも人間を基準とした場合の過失を避けるためには、下記の要素をどのようにして認識し、それに応じた挙動としてどのようなものを設定するかといった点を考慮する必要があると考えられる。

#### 2. 4. 1 歩行者自身に関する事情

- ・位置（車道までの距離、既に横断を開始しているか等）
- ・向き（背を向けているか、車道側を見ているか等）
- ・動作（佇立、歩行、振り向き、遊戯中の児童等）
- ・年齢（幼児、高齢者、同伴者の有無等）

#### 2. 4. 2 横臥者について特に考慮されていると思われる事情

- ・体勢（完全に寝ころんだ状態、座った状態、四つんばいの状態等）
- ・服装（色の見やすさ等）
- ・付近に佇立している者（救護者等）の有無
- ・他の車両の挙動（急減速等）

#### 2. 4. 3 道路自体に関する事情

- ・物理的状況（車線、幅員、中央分離帯、ガードレール、付近の横断歩道の有無等）
- ・規制（速度制限、横断禁止等）
- ・交通量（車両の交通量、人の交通量、時間帯等）
- ・見とおし（時間帯、天候、障害物の有無等）
- ・他の車両（先行車両の有無、挙動、対向車線の状況、乗降中のバスの有無等）

#### 2. 4. 4 その他道路外の状況等

- ・施設（店舗、停留所、住宅の有無等）

#### 2. 4. 5 速度調節義務について特に考慮されていると思われる事情

- ・道路の状況（制限速度、交通量、幅員、路面の凍結等）
- ・見とおしの妨げ（降雨、降雪、対向車線の車両、前照灯によるげん惑等）
- ・飛び出す歩行者が存在する可能性（スクールゾーン、乗降中のバスの有無等）



## 第3章 交通整理の行われていない交差点を直進する事例における 検討

交通整理の行われていない交差点を車両が直進する場合について、裁判例調査・分析を前提とし、道交法上の規制と交通整理の行われていない交差点を直進した際の事故を分けて検討する。

### 3. 1 道交法上の規制

交通整理の行われていない交差点を車両が直進する場合を想定し、道交法上遵守すべき具体的な義務を整理する。

#### 3. 1. 1 見とおしのかかない交差点

##### ア 徐行義務

交通整理の行われていない交差点において、左右の見とおしのかかない交差点に入ろうとするとき、又は交差点内で左右の見とおしのかかない部分を通行するときは、車両は徐行しなければならないとされている（道交法42条1号）。したがって、この徐行義務が道交法上の基本的な義務となる<sup>12</sup>。

ただし、車両が優先道路を通行している場合には、当該徐行義務が免除される（同号括弧書）<sup>13</sup>。

以下では、見とおしのかかない交差点における徐行義務に関連し、道交法42条1号の文言の定義・解釈を補足して説明する。

##### （徐行すべき場所）

第四十二条 車両等は、道路標識等により徐行すべきことが指定されている道路の部分を通行する場合及び次に掲げるその他の場合においては、徐行しなければならない。

一 左右の見とおしのかかない交差点に入ろうとし、又は交差点内で左右の見とおしのかかない部分を通行しようとするとき（当該交差点において交通整理が行なわれている場合及び優先道路を通行している場合を除く。）。

##### イ 「交通整理」

「交通整理」とは極めて狭義に解されており、「信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等によって交互に一方の交通を止め、他方の交通を通す方式による交

<sup>12</sup> その他、交差道路が優先道路又は幅員が明らかに広い場合には、進行妨害禁止義務（道交法36条2項）、徐行義務（道交法36条3項）も負う。交差道路と優先関係がなく、幅員が同じ場合には、左方車両優先の原則（道交法36条1項1号）が適用される。

<sup>13</sup> 徐行義務は免除されるが、交差点における一般的注意義務は負う（道交法36条4項）。

通整理のこと」をいうものとされている（執務資料340頁）。

そして、信号機の表示する信号であっても、「黄の点滅」や「赤の点滅」を表示するものは、交互に一方の交通を止め他方の交通を通す方式にあてはまらないのでこの法律にいう「交通整理」にあたらぬ（東京高判昭和46年12月22日）。

「交差点」とは、「十字路、丁字路その他二以上の道路が交わる場合における当該二以上の道路（歩道と車道の区別のある道路においては、車道）の交わる部分」をいう（道交法2条5号）。

#### ウ 「左右の見とおしのきかない」

交差点における見とおしの範囲及び見とおしの距離をどの程度とするかについては、複数の裁判例や文献で見解が示されているものの（執務資料416頁以下）、客観的な統一解釈が存するわけではない。

参考までに、その中の一つを紹介する。

「見とおしがきく、きかないを判断するうえにおいて考慮すべき左右道路の範囲は、左右の見とおしがきかない交差点における走行車両相互の出合頭の衝突事故を防止するために設けられた法第42条1号の立法趣旨からいって、基準となる車両の進行道路の最高制限速度を基準として交差点入口から、交差点入口で徐行状態になるために必要な制動距離だけ手前の地点までの距離を考え、左右道路の交差点入口からそれぞれこれと同距離手前の地点までの範囲をいうものと解される。したがって、基準となる車両の進行道路の制限速度、交差点入口で徐行状態になるために必要な制動距離（急制動よりはもっとゆとりのある制動措置を基準とすることになる。）の差によって、その範囲は異なることになる。」（判タ284号176頁）

#### エ 「徐行」

徐行とは、「車両等が直ちに停止することができるような速度で進行すること」をいう（道交法2条1項20号）。

裁判例は、一律的に10km/h未満が徐行であるとまではいっておらず、交差点における道路の広狭、路面の状況、交通の多少等具体的事情を考慮して、徐行速度を判断している（執務資料415頁）。なお、徐行速度についての裁判例については第5章を参照されたい。

#### オ 「優先道路」

優先道路を通行している車両は、上記徐行義務を免除されることになるが（道交法42条1号括弧書）、この「優先道路」とは、「道路標識等により優先道路として指定されているもの及び当該交差点において当該道路における車両の通行を規制する道路標識等による中央線又は車両通行帯が設けられている道路」をいう（同法3

6条2項)。

なお、幅員が明らかに広い道路であっても、「優先道路」ではない場合もあることには注意が必要である。

### 3. 1. 2 見とおしのきく交差点

上記のとおり、交通整理の行われていない交差点を直進する際に、見とおしがきかない場合には、車両は道交法42条1号により原則として徐行義務を負うが、見とおしのきく場合には同号が適用されない。

そこで、交通整理の行われていない交差点を直進する際に、見とおしのきく場合に、車両が道交法上どのような義務を負うかについては、交差道路との優先関係などにより義務の内容が異なるため、場面を以下の5つに分けて整理する。

#### ア 自車の通行する道路が優先道路である場合

自車が優先道路を通行している場合には、自車の通行が優先されることから、道交法上は徐行義務等の特別な義務を負わず、交差道路を通行する車両等に「特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない」という、交差点における一般的な注意義務が課されるに過ぎない(道交法36条4項)14。

なお、「できる限り安全な速度と方法」とは、事故防止上の観点から運転上取り得る限りの安全な速度と方法で、という意味であり、「安全」かどうかは客観的に判断されると解されている(執務資料282頁)。ただし、これらの具体的かつ明確な判断基準は文献及び裁判例上見当たらない。

#### イ 互いの道路が優先道路ではないが、自車が通行する道路の幅員が明らかに広い場合

自車が通行する道路と交差道路がいずれも優先道路ではなく、かつ、自車が通行する道路の幅員が交差道路より明らかに広い場合には、自車は、道交法上、徐行義務等の特別な義務を負わず、交差道路を通行する車両等に「特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない」という、交差点における一般的な注意義務が課されるに過ぎない(道交法36条4項)。

#### ウ 交差道路が優先道路である場合

交差道路が優先道路である場合には、自車は交差道路を通行する車両等の進行妨害をしてはならず(進行妨害禁止。道交法36条2項)、また徐行しなければならない

---

<sup>14</sup> 車両の運転者には、一般的な安全運転義務が課されているが(道交法70条)、交差点における一般的な注意義務(道交法36条4項)は、特に交差点を通行するに際しての特別注意義務を定めたものと解されており、道交法70条より優先的に適用される(執務資料355頁)。

ない（徐行義務。道交法36条3項）<sup>15</sup>。

ここでいう「進行妨害」とは、「車両等が、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」（道交法2条1項22号）とされている。「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」とは、他の車両等が衝突を避けるために一時停止を余儀なくされるとか、ハンドルを切り返したり、急ブレーキを踏んだりしなければならないような状態を醸し出すおそれがあるときという意味と解されている（執務資料268頁）。

エ 互いの道路が優先道路ではないが、交差道路の幅員が明らかに広い場合

自車が通行する道路と交差道路がいずれも優先道路ではなく、かつ、交差道路の幅員が自車の通行する道路の幅員と比して明らかに広い場合には、自車は交差道路を通行する車両等の進行を妨害してはならず（進行妨害禁止。道交法36条2項）、また徐行しなければならない（徐行義務。道交法36条3項）。

ここでいう「幅員」とは、道路の路肩部分を含むものであり、また、歩道又は路側帯と車道との区別がある道路では、歩道又は路側帯を除いた車道部分の幅員を指す（執務資料349頁）。

また、「明らかに広い」については、裁判例上明確な客観的基準が存するわけではなく、交差点の入り口で徐行状態になるため必要な制動距離だけ手前の地点において、自動車を運転中の通常の運転者が、その判断により、道路の幅が客観的にかなり広いと一見して見分けられるものと解されている（執務資料351頁）。

オ 互いの道路に優劣がない場合

自車が通行する道路と交差道路において、互いに優劣がない場合（互いに優先道路ではなく、かつ、幅員も同じ程度である場合）には、車両は左方から進行してくる車両の進行妨害をしてはならない（左方車両優先の原則。道交法36条1項）。

### 3. 1. 3 交差点におけるその他の道交法上の義務

車両が交差点を直進するにあたり、道交法上の基本的な義務は、上記3. 1. 1及び3. 1. 2で述べたとおりである。

その他、交差点を直進する車両には、以下のような道交法上の義務も課せられている。本報告書ではこれらの義務の詳細について触れないが、自動運転車のシステムは、

---

<sup>15</sup> 道交法36条4項の交差点における一般的な注意義務は、同条1項の左方車両優先の原則、同条2項の進行妨害禁止、同条3項の徐行義務の補充的規定であり、これら同条1項ないし3項が適用されるときは、同条4項は適用されない（執務資料355頁）。

道交法を遵守するように設計されるため、交差点を直進する際には、これらの義務についても対応が必要である。

ア 追い越し禁止

交差点及び手前30m以内の部分では、他の車両を追い越してはならない（道交法30条3号）。

イ 通行区分

交差点で進行する方向に関する通行区分が指定されているときは、当該通行区分に従って通行しなければならない（道交法35条）。

ウ 歩行者優先

横断歩道が存する場合には、車両はその直前で停止することができるような速度で進行しなければならない、横断歩道を歩行者が横断しているときや、横断しようとしているときは、横断歩道の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない（道交法38条1項）。

また、横断歩道が設けられていない場所で歩行者が道路を横断しているときは、歩行者の通行を妨げてはならない（道交法38条の2）。

エ 緊急自動車及び消防用車両の優先

交差点又はその付近において、緊急自動車又は消防用車両が接近してきたときは、車両は交差点を避け、かつ、道路の左側によって一時停止しなければならない（道交法40条、41条の2）。

オ 一時停止義務

交通整理が行われていない交差点において、道路標識等により一時停止すべきことが指定されているときは、一時停止し、交差道路の車両の進行妨害をしてはならない（道交法43条）。

カ 駐停車禁止

車両は、交差点及び交差点の側端から5m以内の部分で駐停車してはならない（道交法44条1項）。

キ 警音器の使用

車両は、左右の見とおしのきかない交差点で、道路標識等により指定された場所又は区間を通行しようとするときには警音器を鳴らさなければならない（道交法5

4条)。

### 3. 2 交通整理が行われていない交差点を直進した際の事故の裁判例調査

上記3. 1では、交通整理が行われていない交差点を直進する場合に車両に課される道交法上の義務を整理した。

本項では、交通整理が行われていない交差点を直進した際に発生した事故の裁判例（刑事事件）を調査することにより、刑事裁判において運転手に求められている具体的な注意義務（過失）の内容を分析する。

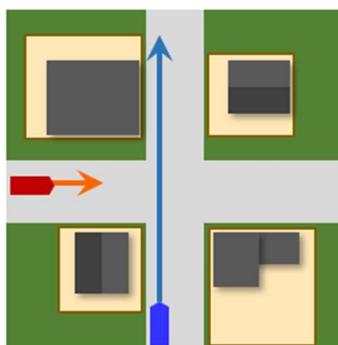
#### 3. 2. 1 裁判例調査方針

##### ア 対象事案

まず、交通整理が行われていない交差点において直進したときに生じた事故について、以下 i 及び ii のように事故類型を分類して、裁判例（刑事事件）を抽出し、検討することとした。

##### i 見とおしのきかない交差点

##### A 徐行しても生じた事故



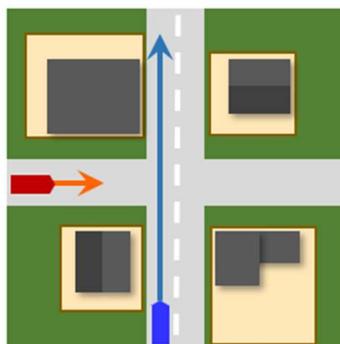
見とおしのきかない交差点

見とおしのきかない交差点を通行する場合、道交法上、車両には原則として徐行義務が生じることになる（道交法42条1号。上記3. 1. 1ア）。

自動運転車は道交法を遵守するので、自動運転車が見とおしのきかない交差点を直進する場合には、原則として徐行することになる。

そこで、徐行で直進していても事故が生じ、直進車両に注意義務違反（過失）の有無が争われた裁判例があれば、自動運転システムを設計する上で参考になると思われる。

## B 優先道路を通行して生じた事故



見とおしのきかない交差点で  
自車が優先道路を通行

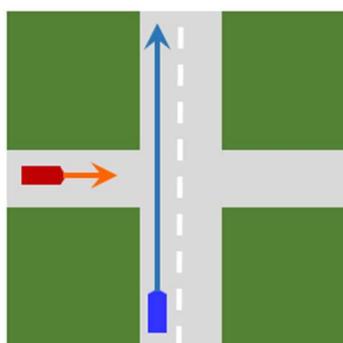
車両が優先道路を通行している場合には、上記徐行義務は免除されることになるが（道交法42条1号括弧書）、一般的な注意義務（道交法36条4項）は負うことになる（上記3. 1. 1ア及び注13）。

自車が優先道路を通行していたときに事故が生じた場合、多くは交差道路の車両に一時停止義務違反や徐行義務違反等の過失があるため、優先道路を通行していた車両の注意義務違反は問われないことが多いと思われるが、なお優先道路を通行していた車両の注意義務違反（過失）の有無が争われた裁判例があれば、自動運転システムを設計する上で参考になると思われる。

### ii 見とおしのきく交差点

見とおしのきく交差点を直進する場合、道路の優先順位等によって、車両が負う道交法上の義務が異なる。

#### A 自車が優先道路を通行して生じた事故



見とおしのきく交差点で、  
自車の通行する道路が優先道路

自車が優先道路を走行している場合、車両は、道交法上、進行妨害禁止義務

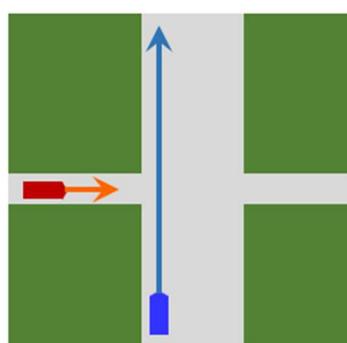
(道交法36条2項)や徐行義務(道交法36条3項)までは負わないが、一般的な注意義務を負っている(道交法36条4項。上記3.1.2ア)。

そこで、自動運転車が優先道路を通行している場合、自動運転車は道交法を遵守するので、道交法上は進行妨害禁止義務も徐行義務も負わず、一般的な注意義務のみ負うことになるが、交差点で交差道路を進行してきた車両との衝突事故が生じた場合に、自動運転車が責任を問われる可能性があるのか、あるとすればどのような場合かを検討することになる。

なお、交差道路の車両には進行妨害禁止義務(道交法36条2項)や徐行義務(道交法36条3項)があるため、交差道路の車両がそれらの義務に違反して交差点に進入して事故が生じることが多いと思われる。

そこで、見とおしのきく交差点で優先道路を通行していて事故が生じた場合に自動車運転致死傷罪における注意義務(過失)が認められた裁判例があるか、ある場合にはその過失の具体的な内容は何かを調査すれば、自動運転システムの設計において参考になると思われる。

B 互いの道路が優先道路ではないが、自車の通行している道路の幅員が明らかに広い場合に生じた事故



見とおしのきく交差点で、  
自車の通行する道路が  
明らかに広い

互いの道路が優先道路ではないが、自車の通行している道路の幅員が明らかに広い場合は、道交法上、進行妨害禁止義務(道交法36条2項)や徐行義務(道交法36条3項)までは負わないが、一般的な注意義務は負っている(道交法36条4項。上記3.1.2イ)。なお、仮に自車の通行している道路の幅員が明らかに広い場合であっても、交差道路が優先道路である場合には、下記Cの場面となる。

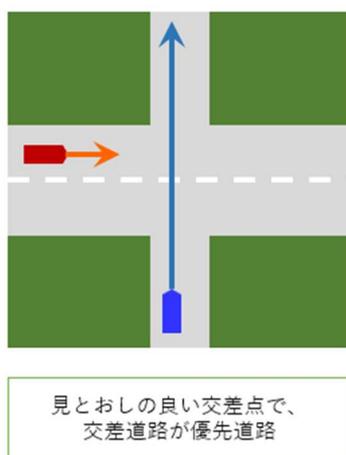
そこで、自動運転車が、互いの道路が優先道路ではないが、自車の通行している道路の幅員が明らかに広い道路を通行している場合、自動運転車は道交法を遵守するので、道交法上は進行妨害禁止義務も徐行義務も負わず、一般的な注意義務

務のみ負うことになるが、交差点で交差道路を進行してきた車両との衝突事故が生じた場合に、自動運転車が責任を問われる可能性があるのか、あるとすればどのような場合かを検討することになる。

なお、交差道路の車両には進行妨害禁止義務（道交法36条2項）や徐行義務（道交法36条3項）があるため、交差道路の車両がそれらの義務に違反して交差点に進入して事故が生じることが多いと思われる。

そこで、見とおしのきく交差点で、互いの道路が優先道路ではないが、自車の通行している道路の幅員が明らかに広い道路を通行していて事故が生じた場合に自動車運転致死傷罪における注意義務（過失）が認められた裁判例があるか、ある場合にはその過失の具体的な内容は何かを調査すれば、自動運転システムの設計において参考になると思われる。

### C 交差道路が優先道路である場合に生じた事故

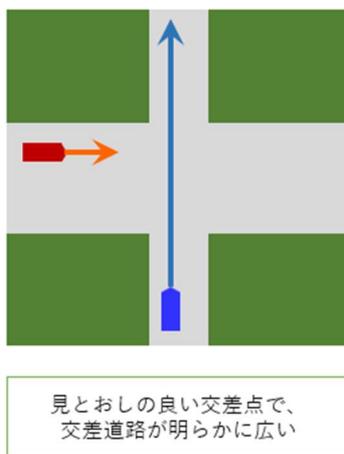


交差道路が優先道路である場合、自車は交差点を通行する際に、道交法上、進行妨害義務（道交法36条2項）や徐行義務（道交法36条3項）を負う（上記3.1.2ウ）。

自動運転車は道交法を遵守するので、交差道路の車両の進行妨害をしないように、かつ、徐行して交差点に進入することになるが、それでも交差点で交差道路の車両との衝突事故が生じた場合に、自動運転車の責任を問われる可能性があるのか、あるとすればどのような場合かを検討することになる。

それを検討するためには、見とおしのきく交差点において、交差道路が優先道路の場合で、交差道路の車両の進行妨害をしないように、かつ徐行をして交差点に進入しても、なお事故が生じ自動車運転致死傷罪における注意義務（過失）が認められた刑事裁判例があるか、ある場合にはその過失の具体的な内容は何かを調査すれば、自動運転システムの設計において参考になると思われる。

D 互いの道路が優先道路ではないが、交差道路の幅員が明らかに広い場合に生じた事故



互いの道路が優先道路ではないが、交差道路が明らかに幅員が広い場合、自車は道交法上、進行妨害禁止義務（道交法36条2項）や徐行義務（道交法36条3項）を負う（上記3.1.2エ）。

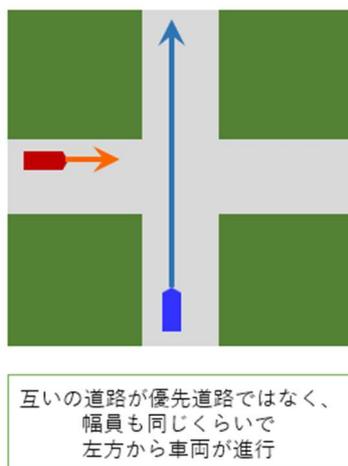
自動運転車は道交法を遵守するので、交差道路の車両の進行妨害をしないように、かつ徐行して交差点に進入することになるが、それでも交差点で交差道路の車両との衝突事故が生じた場合に、自動運転車の責任を問われる可能性があるのか、あるとすればどのような場合かを検討することになる。

それを検討するためには、見とおしのきく交差点において、明らかに交差道路の幅員が広い場合で、自車が進行妨害をしないように、かつ徐行をして交差点に進入しても、なお事故が生じ自動車運転致死傷罪における注意義務（過失）が認められた刑事裁判例があるか、ある場合にはその過失の具体的な内容は何かを調査すれば、自動運転システムの設計において参考になると思われる（上記Cと同じ過失）。

E 互いの道路が優先道路ではなく、幅員も同じくらいで生じた事故

互いの道路が優先道路ではなく、また幅員も同じくらいの場合、道交法上、左方車両優先の原則、すなわち左方から来る車両の進行妨害禁止の義務（道交法36条1項）を負う（上記3.1.2オ）。

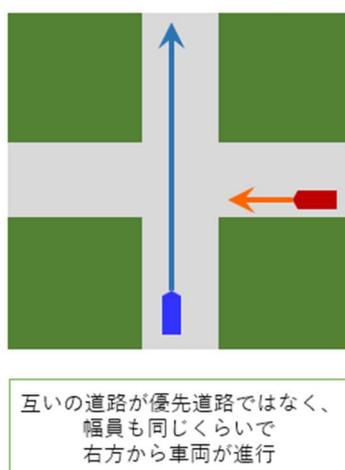
a 左方車両との事故



自動運転車は道交法を遵守するので、左方車両の進行妨害をしないように交差点に進入することになるが、それでも交差点で左方車両との衝突事故が生じた場合に、自動運転車の責任を問われる可能性があるのか、あるとすればどのような場合かを検討することになる。

それを検討するためには、見とおしのきく交差点において、互いの道路が優先道路ではなく、また幅員も同じくらいの場合で、左方車両の進行妨害をしないように進行したが、なお左方車両と事故が生じ自動車運転致死傷罪における注意義務（過失）が認められた刑事裁判例があるか、ある場合にはその過失の具体的な内容は何かを調査すれば、自動運転システムの設計において参考になると思われる。

b 右方車両との事故



左方から車両が来ていないため交差点に進入したところ、右方車両と衝突事故が生じた場合に、自動運転車の責任を問われる可能性があるのか、あるとすればどのような場合かを検討することになる。なお、右方車両から見

れば自車は左方車両であり、右方車両には自車の進路妨害禁止義務（道交法36条1項）がある。したがって、右方車両が進路妨害禁止義務に違反して交差点に進入して事故が生じる場合が多いであろう。

それを検討するためには、見とおしのきく交差点において、互いの道路が優先道路ではなく、また幅員も同じくらいの場合で、右方車両と事故が生じ自動車運転致死傷罪における注意義務（過失）が認められた刑事裁判例があるか、ある場合にはその過失の具体的な内容は何かを調査すれば、自動運転システムの設計において参考になると思われる。

#### イ 裁判例検索に使用したデータベース

まず、参考基本書に掲載された刑事事件の裁判例を抽出し、さらに、判例秘書、ウェストロー、D1-Law及びTKCを利用して刑事事件の裁判例を抽出する。

### 3. 2. 2 裁判例調査経過

対象事案に関連する裁判例を検討するため、各裁判例データベースにおいて、以下のとおり検索をして裁判例を抽出した。

なお、下記の各データベースから抽出された裁判例数はあくまで検索キーワードに基づいて機械的に抽出された裁判例の数であり、対象事案とは関係の薄い裁判例も多くあった。また、各データベースにおいて抽出された裁判例は重複も多かった。

したがって、各データベースを検索して抽出された裁判例の内容を目視で確認して、有益な裁判例のみ取り上げて検討した。

#### ア 参考基本書

##### i 見とおしのきかない交差点

見とおしのきかない交差点関連（266～281頁）

10件

##### ii 見とおしのきく交差点

通行順位の遵守義務関連（251～266頁）

12件

#### イ 判例秘書

##### i 見とおしのきかない交差点

対象 刑事事件

検索ワード

「交通整理の行われていない」AND「交差点」AND「見とおしのきかない」

OR「見通しの悪い」OR「見とおしの困難」OR「見通しの困難」  
30件

ii 見とおしのきく交差点

対象 刑事事件

検索ワード

「交通整理の行われていない交差点」 AND 「優先道路」  
NOT 「見通しが困難」「見とおしのきかない」「見とおしがきかない」

20件

「交通整理の行われていない交差点」 AND 「明らかに広い」 AND  
「幅員」

NOT 「見通しが困難」「見とおしのきかない」「見とおしがきかない」

9件

ウ ウェストロー

i 見とおしのきかない交差点

対象 刑事事件

検索ワード

「交通整理の行われていない」AND「交差点」AND「見とおしの悪い」  
OR「見通しの悪い」OR「見とおしの困難」

26件

「交通整理の行われていない」AND「交差点」AND「見通しの困難」

6件

ii 見とおしのきく交差点

対象 刑事事件

検索ワード

交通整理の行われていない交差点 and 優先道路 but not 見通し  
が困難 but not 見とおしのきかない but not 見とおしがきか  
ない but not 見通しのきかない but not 見通しがきかない  
but not 見通しは困難 but not 見通しが著しく困難 but n  
ot 見通しが著しく悪く

12件

対象 刑事事件

検索ワード

交通整理の行われていない交差点 and 明らかに広い and 幅員  
but not 見通しが困難 but not 見とおしのきかない  
but not 見とおしがきかない but not 見通しのきかない  
but not 見通しがきかない but not 見通しは困難  
but not 見通しが著しく困難 but not 見通しが著しく悪く  
6件

エ D1-Law

i 見とおしのきかない交差点

対象事件 刑事事件

検索ワード

「交通整理の行われていない交差点」AND「見とおしの悪い」OR  
「見通しの悪い」but not「漫然<sup>16</sup>」  
170件

「交通整理の行われていない交差点」AND「見とおしの困難」OR  
「見通しの困難」but not「漫然」  
149件

ii 見とおしのきく交差点

対象 刑事事件

検索ワード

交通整理の行われていない交差点 and 優先道路

除外ワード

見通しが困難 見とおしのきかない 見とおしがきかない  
見通しのきかない 見通しがきかない 見通しは困難 見通しが著しく困難  
見通しが著しく悪く  
19件

対象 刑事事件

検索ワード

交通整理の行われていない交差点 and 明らかに広い and 幅員

---

<sup>16</sup> 徐行義務違反の裁判例の多くに「漫然」と記載されている。自動運転において徐行義務に反することはないことから除外ワードとした。

除外ワード

見通しが困難 見とおしのきかない 見とおしがきかない

見通しのきかない 見通しがきかない 見通しは困難 見通しが著しく困難

見通しが著しく悪く

15件

オ TKC

i 見とおしのきかない交差点

対象 刑事事件

検索ワード

「交通整理の行われていない」AND「交差点」AND「見とおしの悪い」

OR「見通しの悪い」OR「見とおしの困難」OR「見通しの困難」

29件

ii 見とおしのきく交差点

対象 刑事事件

検索ワード

交通整理の行われていない交差点\*優先道路ー見通しが困難ー

見とおしのきかないー見とおしがきかないー見通しのきかないー

見通しがきかないー見通しは困難ー見通しが著しく困難ー見通しが著しく悪く

21件

対象 刑事事件

検索ワード

交通整理の行われていない交差点\*明らかに広い\*幅員ー見通しが困難ー

見とおしのきかないー見とおしがきかないー見通しのきかないー

見通しがきかないー見通しは困難ー見通しが著しく困難ー見通しが著しく悪く

10件

### 3. 2. 3 裁判例調査結果

上記3. 2. 2. のとおり各データベースを検索して抽出された裁判例から、更に対象事案の検討に有益な裁判例を目視で絞り込み、検討した結果は、以下のとおりである。

i 見とおしのきかない交差点

A 徐行しても生じた事故

見とおしのきかない交差点を直進する場合で、自車が徐行をして交差点を通行したにもかかわらず生じた事故に該当する裁判例は9件であり、そのうち過失が認められた裁判例は4件（別紙X-3、6、8、9）、過失が認められなかった裁判例は5件（別紙X-1、2、4、5、7）であった。

見とおしのきかない交差点を直進しようとするにあたり、自車が交差点を徐行して発進していたにもかかわらず事故が生じるのは、多くの場合、交差道路を通行する相手車両が徐行義務や一時停止義務を怠り交差点に進入してきたことが主たる原因となっている。

このような場合に、直進車の運転手に過失が認められるかについては、最判昭和48年12月25日（別紙X-4）が以下のように判示し、過失を否定している。

「本件のように交通整理の行なわれていない、見とおしの悪い交差点で、交差する双方の道路の幅員がほぼ等しいような場合において、一時停止の標識に従って停止線上で一時停止した車両が発進しようとする際には、自動車運転者としては、特別な事情がないかぎり、これと交差する道路から交差点に進入しようとする他の車両が交通法規を守り、交差点で徐行することを信頼して運転すれば足りるのであつて、本件A車のように、あえて交通法規に違反し、高速度で交差点に進入しようとする車両のありうることも予想してこれと交差する道路の交通の安全を確認し、もつて事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務はないものと解するのが相当である。」

この最高裁判例の考え方はその後も踏襲され、見とおしのきかない交差点を直進するにあたって、直進車が徐行義務又は一時停止義務を遵守して交差点に進入して事故が生じた場合に、交差道路を進行してきた車両に徐行義務違反等が認められる場合には、直進車両の運転手の過失が否定される裁判例が多くなっている。

ただし、大阪高判昭和48年4月26日（別紙X-3）では、カーブミラーで交差車両に気が付いたが、一時停止もせず、自車が先に交差点を通過できるものと軽信して、単に警音器を吹鳴したのみで交差点に進入（10km/h）して事故が生じたという事案で、交差車両にも、40km/hで一時停止も徐行もせずに交差点に進入したという重大な過失はあるものの、直進車両にも注意義務違反（過失）が認められている。

また、東京高判昭和56年2月9日（別紙X-6）では、交差道路が優先道路であり、被告人車両は交差点手前で一時停止はしたものの、交通が閑散であったことに気を許し左方道路の安全を確認しないで5km/hで交差点に進入したという事案で、直進車両に注意義務違反（過失）が認められている。

また、福岡高判昭和59年5月9日（別紙X-8）では、交差道路が優先道路であり、被告人車両は交差点の少し手前で一時停止し、さらに交差点の直前でも

停止しカーブミラーも確認したが、交差道路右方から進行してくる被害車両に気が付かずに交差点に進入し事故が生じた事案で、直進車両に注意義務違反（過失）が認められている。

また、福岡高判平成3年12月12日（別紙X-9）では、交差道路が優先道路であり、被告人車両は交差点手前で一時停止し、左右を確認した上で交差点に10～15km/hで進入したところ、交差道路左方から進行してきた自動二輪車（65km/h）と衝突した事案で、被告人車両は左方への注意を怠って相手車両の接近を見落としたとして、注意義務違反（過失）が認められている。

なお、見とおしのきかない交差点を直進した場合の事故ではなく、右折する際に生じた事故ではあるが、東京地判令和2年10月14日（別紙X-10）は、被告人車両は交差点手前で一時停止し5km/hで交差点に進入したところ、優先道路である交差道路を右方から75km/h（制限速度50km/h）で進行してきた普通自動二輪車が転倒した事案で、検察官は、被告人には小刻みに発進停止を繰り返して、右方道路から進行してくる車両の有無及びその安全を確認しながら右折進行すべき注意義務があると主張したが、判決は被告人にはそこまでの注意義務はないとして、無罪と判断したものがあ

## B 優先道路を通行して生じた事故

見とおしのきかない交差点を直進する場合で、自車が優先道路を通行していて交差車両と衝突した事案に該当する裁判例は2件であり、いずれも過失が否定されている（別紙X-11、12）。

そもそも、見とおしのきかない交差点において優先道路を通行していて交差点を直進しようとして事故が発生した場合、交差道路から交差点に進入してきた車両に一時停止義務違反や進行妨害禁止義務違反などの過失が認められる事案が大多数であり、捜査当局としても、優先道路を通行していた車両の刑事責任を追及しない（起訴しない）ことが一般的と思われる。

そのため、優先道路を通行していた車両に対する刑事裁判の裁判例は少ない。

また、本件調査では、上記のとおり優先道路を通行していた車両に関する裁判例は2件だけ抽出されたが、いずれも過失が否定されている。

## ii 見とおしのきく交差点

### A 自車が優先道路を通行して生じた事故

見とおしのきく交差点を直進する場合で、自車が優先道路を通行して生じた事故に該当する裁判例は4件であり、うち過失が認められた裁判例は1件、過失が認められなかった裁判例は3件であった。

直進車に過失が認められた裁判例は東京高判昭和55年3月4日（別紙X-1

4) であるが、当該事案は、制限速度40km/hのところ70km/hで走行し、かつ、前方不注視で交差道路の車両に気が付くのが遅れた事案である。

それ以外の3件については、いずれも直進車の過失が否定されている（別紙X-13、15、16）。

したがって、自車が優先道路を通行している場合には、自車によほどの速度制限違反がない限り、過失が認められにくいといえよう。

#### B 互いの道路が優先道路ではないが、自車の通行している道路の幅員が明らかに広い場合に生じた事故

見とおしのきく交差点を直進する場合で、互いの道路が優先道路ではないが、自車の通行している道路の幅員が明らかに広い場合に生じた事故に該当する裁判例は7件であり、うち過失が認められた裁判例は4件、過失が認められなかった裁判例は3件であった。

過失が認められた裁判例4件のうち3件は昭和30～40年代の裁判例である（別紙X-17、18、20）。

しかし、その後の昭和45年に2つの最高裁判例が出され（別紙X-21、22）、いずれも過失が否定された。

その後、過失が認められた裁判例は1件しか見当たらない。

その過失が認められた東京高判昭和56年2月18日（別紙X-23）は、制限速度40km/hのところを85km/hで直進して事故を起こした事案である（被害者は飛び出し自転車）。なお、同事件の一審は無罪（過失否定）だった。

以上からすれば、互いの道路が優先道路ではないが、自車の通行している道路の幅員が明らかに広い道路を進行している場合には、交差道路の自動車の徐行義務違反などが事故の原因であることが多く、自車によほどの速度制限違反がない限り、過失が認められにくいといえる。

#### C 交差道路が優先道路である場合に生じた事故

見とおしのきく交差点を直進する場合で、交差道路が優先道路である場合に、一時停止や徐行をして交差点を通行したにもかかわらず生じた事故に該当する裁判例は2件であり、うち過失が認められた裁判例は1件、過失が認められなかった裁判例は1件であった。

過失が認められた裁判例（東京高判令和3年7月13日（別紙X-25））は、直進車両は一時停止の道路標識に従い一時停止し、さらに、横断歩道上でも一時停止して発進して15km/hで進行したところ、優先道路である交差道路の右方から来た大型自動二輪車に気が付かず（前方不注視）、衝突したというものである。ただし、右方から来たという大型自動二輪車の速度や走行状況は明確では

ない。

過失が否定された裁判例（東京高判令和2年6月3日（別紙X-24））は、直進車両は一時停止の道路標識に従い一時停止し、さらに交差点手前でも一時停止し、約5km/hで進行したところ、優先道路である交差道路の右方から来た車両と衝突したという事案である。本事案は、一審で過失が認められたものの、高裁では、優先道路を通行してきた右方車両の走行態様が証拠上明らかでなく、被告人の過失が認定できないとして、原判決を破棄して、一審に差し戻された。

以上のように、そもそも交差道路が優先道路である場合に生じた事故に関する裁判例は少なく、また上記2件の裁判例も交差道路の車両の走行状況が判然としないことから、直進車の注意義務の内容について、裁判例の明確な基準を見いだすことは困難であった。

なお、交差道路が優先道路である場合に生じた事故の多くは、直進車に徐行義務違反や進行妨害禁止義務違反などの明らかな過失がある場合であって、刑事事件で争いにならないことが多く、その結果として裁判例データベースにも事故の裁判例の数が少ないものと推測される。

ところで、直進事故ではなく、右折しようとして交差点に進入して交差道路（優先道路）を進行してきた車両と事故を起こした事案の裁判例は3件あり、このうち過失が認められた裁判例は2件、過失が認められなかった裁判例は1件であった。

東京高判昭和56年7月28日（別紙X-26）は、右前方41mに交差車両（原動機付自転車。30km/h）がいるのを認めたのに、交差点の手前で停止せずに2～3km/hで交差点に進入した事案であり、被告人に過失が認められた。

東京高判昭和60年5月27日（別紙X-27）は、右前方75.5mに交差車両（自動二輪車。制限速度40km/hのところ70km/hで走行）がいるのを認めたのに、そのまま8km/hで交差点に進入した事案であり、被告人に過失が認められた。

一方、東京地判平成18年9月25日（別紙X-28）は、被告人は一時停止標識の前で一時停止し、さらに交差点手前で再度一時停止し、5km/hで交差点に進入したところ、左方の交差車両（普通自動二輪車）に気が付かず衝突した事案であるが、交差車両が、制限速度を大幅に上回る高速度で走行したか、前方注視義務を著しく怠ったか、いずれにせよ通常予想できない異常な走行をしていたことを理由に、被告人の過失が否定された。

D 互いの道路が優先道路ではないが、交差道路の幅員が明らかに広い場合に生じた事故

見とおしのきく交差点を直進する場合で、交差道路の幅員が明らかに広い場合に、一時停止や徐行をして交差点を通行したにもかかわらず生じた事故に該当する裁判例は1件であり、当該裁判例では過失が認められなかった。

当該裁判例は小倉簡判昭和46年5月6日（別紙X-29）である。

事案は被告人車が一時停止し、交差道路右方50～60m手前から相手方車両が進行してくることを認識したが、被告人車が先に通行できると判断し、7～8km/hで交差点に進入したところ、右から交差道路を進行してきた車両と衝突したものであった。

被告人の過失が否定された理由は、ひとつは、交差道路の車両が制限速度を上回る速度（具体的速度は不明だが、制限速度50km/hを大幅に上回る速度）で入ってきたことであり、もう一つは、当該事故は先入車優先の原則（旧道交法35条1項）がある時代の事故であり、先に被告人車が交差点に入ったのであるから、相手方車両は被告人車の進行を妨げてはならない義務を負っていたことである。

したがって、先入車優先の原則がない現在に同様の事故が生じた場合には、判断が異なる可能性がある。

なお、直進事故ではなく、右折しようとして交差点に進入して交差道路を進行してきた車両と事故を起こした事案の裁判例が1件あるが、当該裁判例では過失が否定されている。

当該裁判例は大館簡判昭和46年8月10日（別紙X-30）である。相手方車両が、制限速度60km/hを上回る70km/hで走行してきたこと、前方不注視があったこと、先入車優先の原則に違反していたことなど、相手方車両に違反行為があったことが、被告人の過失を否定した理由になっている。

## E 互いの道路が優先道路ではなく、幅員も同じくらいで生じた事故

### a 左方車両との事故

見とおしのきく交差点を直進する場合で、互いの道路が優先道路ではなく、幅員も同じくらいの場合に、左方から来た交差車両と生じた事故に該当する裁判例は1件であり、当該裁判例では過失が認められている。

ただ、当該裁判例（東京高判昭和62年2月26日（別紙X-31））の事案は、被告人車が、左方前方の注視を怠って、38km/hで交差点に進入して衝突した事案であり、左方優先の原則に明らかに違反しているので、当然過失は認められる事案であった。

### b 右方車両との事故

見とおしのきく交差点を直進する場合で、互いの道路が優先道路ではなく、

幅員も同じくらいの場合に、右方から来た交差車両と生じた事故に該当する裁判例は4件であり、そのうち過失が認められた裁判例は3件、過失が認められなかった裁判例は1件である。

新潟地新発田支部判昭和41年10月31日（別紙X-32）、その控訴審である東京高判昭和42年4月13日（別紙X-32）、大阪高判昭和46年9月3日（別紙X-33）も、いずれも道交法上は左方優先の原則により自車が優先されるはずであるが、前方注視していれば右方車両との衝突事故を避けられたにもかかわらず漫然と交差点に進入したことについて過失が認定されている。

一方、仙台高判昭和43年8月19日（別紙X-34）では過失が否定されているが、当該事案では、被告人車は交差点前で一時停止後に10km/hで交差点に進入したところ、相手車両（原動機付自転車）が一時停止も減速もせず30km/hで交差点に進入しており、さらに先入車優先の原則（旧道交法35条1項）で被告人車が優先されるべきであることを理由に、被告人の過失が否定された。

以上からすれば、互いの道路が優先道路ではなく、幅員も同じくらいの交差点においては、道交法上は左方優先の原則があるものの、右方の車両にも十分注意をして進行しなければ、過失が認められやすいといえる。

### 3.3 考察

交通整理の行われていない交差点を直進し事故が発生した事案では、交差点の見とおしの状況や、直進道路と交差道路の優先関係などによって、直進車両や交差車両の負うべき注意義務（過失）の内容が異なるため、検討にあたっては、複数の場面に分けて検討した。

見とおしのきかない交差点を直進する場合で、直進車両が一時停止や徐行をして進行したにもかかわらず交差車両と事故が発生した場合、交差車両の一時停止や徐行義務違反が事故の主たる原因である場合には、直進車両に注意義務違反（過失）は認められにくい。ただし、直進車が一時停止や徐行さえすれば全て過失が否定されるというわけではなく、カーブミラー等で交差車両に気が付くことができたにもかかわらず見落として交差点に進入した場合などでは、直進車両に注意義務違反（過失）が認められることに留意が必要である。

見とおしのきかない交差点を直進する場合で、自車が優先道路を通行していて交差道路の車両と事故が生じた場合、通常は交差車両の一時停止義務違反や徐行義務違反が事故の主たる原因であるから、優先道路を通行していた自車に注意義務違反（過失）が認められる可能性はほとんどない。

見とおしのきく交差点を直進する場合で、自車が優先道路や幅員が明らかに広い道路

を通行していて事故が生じた場合には、多くの場合、交差車両の一時停止義務違反や徐行義務違反が事故の主たる原因であるから、自車によほどの速度制限違反などがない限り、注意義務違反（過失）が認められない。

見とおしのきく交差点を直進する場合で、交差道路が優先道路や幅員が明らかに広い道路であり、自車が一時停止や徐行をしたにもかかわらず交差道路の車両と事故が生じた場合には、自車の前方不注視（過失）が事故の原因であることが多いであろう。ただし、交差車両が制限速度を大幅に上回って走行してきたなどの特殊な事情がある場合には、直進車の過失が否定されることもある。

見とおしのきく交差点を直進する場合で、直進道路と交差道路に優先関係がない場合には、道交法上は左方車両が優先されるものの、交通事故における過失判断においては左方車両優先の原則はそれほど重視されておらず、前方不注視があれば過失が認められる可能性がある。

## 第4章 信号交差点を右折する事例における検討

信号交差点を右折する場合について、裁判例調査・分析を前提とし、道交法上の規制と、信号交差点を右折した場合の対向直進車両との事故を分けて検討する。

### 4. 1 道交法上の規制

#### 4. 1. 1 整理の方針

信号交差点を自動車が右折する場合（以下、交差点を右折する自動車を「右折車」という。）を想定し、運転手が道交法上遵守すべき具体的義務を以下のとおり整理した（周辺交通が自由流であるか否か、見とおしの良し悪し、対向直進車両（以下「対向直進車」という。）の動向など周辺環境の要素にも留意する。）。道交法上の義務に生じる多数の法解釈のうち、参考となる判例等がある場合を中心に、各判例や解釈論について説明する。

#### 4. 1. 2 具体的義務の概要

（信号機の信号等に従う義務）

第七条 道路を通行する歩行者等又は車両等は、信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等（前条第一項後段の場合においては、当該手信号等）に従わなければならない。

信号交差点においては、自動車は、信号機の表示する信号に従わなければならない（道交法7条）。

施行令2条1項は、信号の種類及び意味について、「青色の灯火」は、自動車が直進し、左折し又は右折することができる、「黄色の灯火」は、自動車が停止位置を越えて進行してはならないことをいうが、黄色の灯火の信号が表示された時において当該停止位置に近接しているため安全に停止することができない場合を除く、「赤色の灯火」は、自動車が停止位置を越えて進行してはならないことをいうが、交差点において既に右折している自動車はそのまま進行することができ、当該自動車は青色の灯火により進行することができることとされている車両等の進行妨害をしてはならない旨定めている。

（左折又は右折）

第三十四条

2 自動車、一般原動機付自転車又はトロリーバスは、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の中央に寄り、かつ、交差点の中心の直近の内側（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分）を徐行しなければならない。

自動車は、信号交差点において右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の中央に寄り、かつ、交差点の中心の直近の内側を徐行しなければならない（道交法34条2項）。

「あらかじめその前から」とは、後続する車両や歩行者に右折しようとしていることを十分に認識させて交通の危険を防止し、交通の円滑を図る目的から合理的に判断される地点であり、具体的状況によるため一概には決められないが、右折の合図を行う時期が交差点の手前の側端から30m手前の地点に達したときと定められていること（道交法53条2項、施行令第21条参照）に鑑み、おおむね交差点の手前30mの地点をいうと解される（名古屋高判昭和46年9月14日刑事裁判資料208号89頁）。

「できる限り道路の中央に寄り」とは、道路や交通の状況等に鑑み支障のない範囲における可能な限度で、道路の左側部分の右側端、すなわち、道路の中心線に寄るということである。しかしながら、あくまで具体的状況から判断して客観的に可能な限度を意味し、単に運転者の主観において可能な限度をもって足りると解すべきではない（前掲名古屋高判昭和46年）。

「交差点の中心」とは、円形の表示、工作物、道路の中心線又は軌道の交差、警察官等の手信号機等の位置等でおのずから明らかになっている場合は、おおむねその位置であると解してよいが、目印のない場合は交差点の形に応じて常識的に判断される（執務資料323頁）。そして、その「直近の内側」とは、交差点の直近の内側という意味であって、その中心点と自動車等の間隔は、自動車等の大小及び交差点の広狭によって異なるから、一概に何mということはいえず、具体的事情に基づいて社会通念によって判断しなければならないと考えられる（執務資料324頁）。

「徐行しなければならない」とは、道交法2条20号の徐行、すなわち車両等が直ちに停止できるような速度で進行しなければならないことをいい、この徐行義務は、単に道路の中央に寄る場合のみに課せられたものではないから、車両は、道路の中央に寄って右折を完了するまで徐行を継続しなければならない（執務資料327頁、319頁）。

（交差点における他の車両等との関係等）

第三十六条

4 車両等は、交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。

自動車は、交差点において、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等及び道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない（道交法36条4項）。

「交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するとき」とは、自動車が交差点端側

に達し、まさに交差点に進入しようとしているとき及び車両等の一部が交差点に入ってから、その全部が交差点を出るまでの間という意味である（執務資料354頁）。

「当該交差点の状況」とは、交差点の広狭、変形交差点、見とおしの良し悪し、優先道路等との交差点であるかどうか等のほか、交差点内の路面が滑りやすいかどうかとも含まれると解される（執務資料354頁）。

「交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し」のとおり、特に注意すべき対象は、①交差道路を通行する車両等、②反対方向から進行してきて右折する車両等、③交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に限定されている。したがって、交差点で右折する車両が、対向直進車の進行妨害をしたときは、本項を適用するのではなく、後述する法37条を適用することになる（執務資料354頁）。

「できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない」とは、反対の方向又は後方からの交通及び前車又は前方の交通にも十分注意し、前車の速度及び進路並びに道路の状況に応じて、事故防止上の観点から運転上取り得る限りの安全な速度と方法という意味である。「安全」かどうかは、運転者の主観によって決定するものではなく、客観的に判断されなければならない。なお、「速度と方法」とは、速度及び方法のことであって、いずれか一つが安全でないときでも本項の違反となる（執務資料355頁、282頁）。

**第三十七条 車両等は、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。**

自動車は、交差点で右折する場合、直進又は左折しようとする車両等の進行妨害をしてはならない（道交法37条）。この規定は、交差点における右折車に対する対向直進車及び対向左折車両等の優先について定めた規定である（執務資料358頁）。

「交差点で右折する場合」とは、交差点に入った時点の前後、場所を問わず、また、通行の優先順位の先後に関わらない。そして、「右折する場合」とは、交差点内において、車体の向きが直進状態から変わり始め、交差道路の方向に完全に向きが変わるまでの範囲をいうもので、右折行為が完了した後、すなわち直進の状態になってから、仮にそれまでの対向直進車の進行妨害をした場合には、他の違反に抵触することはあっても本条の違反にはならないと解される（執務資料362頁）。

「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」における「当該交差点」は、交通整理が行われている交差点であると否とを問わず、また、左右の見とおしの良否は関係ない。また、「直進しようとする車両等」とは、右折車が右折点まで進行してきた道路をその車両のそれまでの進行方向と同じ方向へ直進する車両等、その道路の反対方向から直進してくる車両等及びこれと交差する他の道路を左右いずれかに直進する車両等の全てを含むと解される（執務資料358頁）。そして、「左折しようとする車両等」とは、右折しようとする車両等が、それまで進行し

てきた道路を反対方向から進行してきて交差点において左折しようとする車両等のことである。直進車及び左折車が信号を無視するなど、法を無視して交差点に入ってきた車両等には、優先的な関係は生じないものと解されている（東京高判昭和38年1月10日刑事裁判資料208号111頁、名古屋高判昭和43年10月25日判タ229号315頁、執務資料358頁）。

「当該車両等の進行妨害をしてはならない」とは、交差点で直進又は左折しようとする車両等と右折車との通行関係は、直進又は左折車が優先的な関係にあるのであるから、右折車は、右折しようとする地点において、直進又は左折車があるとき、右折車がそのまま進行したならば直進又は左折車の進行妨害をすることとなるときは、一時停止するか徐行するなどして、その進行妨害をしてはならないという意味である（執務資料359頁）。

なお、「進行妨害」とは、車両等が進行を継続し、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（道交法2条1項22号）。

（横断歩道等における歩行者等の優先）

第三十八条 車両等は、横断歩道又は自転車横断帯（以下この条において「横断歩道等」という。）に接近する場合には、当該横断歩道等を通過する際に当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者又は自転車（以下この条において「歩行者等」という。）がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道等の直前（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前。以下この項において同じ。）で停止することができるような速度で進行しなければならない。この場合において、横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。

道交法38条1項の概要は、2. 1. 2に記載したとおりである。

（停車及び駐車を禁止する場所）

第四十四条 車両は、道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない。

- 一 交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、勾配の急な坂又はトンネル
- 二 交差点の側端又は道路の曲がり角から五メートル以内の部分

（略）

自動車は、交差点及び交差点の側端又は道路の曲がり角から5m以内の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない（道交法44条1項1号、2号）。

「法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか」とは、停車及び駐車を禁止する場所であっても、一定の事由により一時停止するときは、その禁止する場所に停車し又は駐車することができるという意味である（執務資料431頁）。

また、「交差点の側端から5mの部分」とは、交差点の側端全線から外側に向かって道路上に5m延長した長方形又は平行四辺形の部分であり、「道路の曲がり角から5mの部分」とは、その曲がり角も含めて、その側端から5m以内ということである（執務資料433頁、444頁）。

**（交差点等への進入禁止）**

第五十条 交通整理の行なわれている交差点に入ろうとする車両等は、その進行しようとする進路の前方の車両等の状況により、交差点（交差点内に道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線をこえた部分。以下この項において同じ。）に入った場合においては当該交差点内で停止することとなり、よって交差道路における車両等の通行の妨害となるおそれがあるときは、当該交差点に入ってはならない。

交通整理の行なわれている交差点に入ろうとする自動車は、進路の前方の車両等の状況により、交差点に入った場合に交差点内で停止することとなり、交差道路における車両等の通行の妨害となるおそれがあるときは、交差点に入ってはならない（道交法50条）。

「当該交差点内で停止することとなり、よって交差道路における車両等の通行の妨害となるおそれがあるとき」とは、当該自動車の進路の前方の車両等の状況により、そのまま進行してその交差点等の中に入って停止することとなり、その停止したことが原因となって、交差道路における車両等の通行の妨害となるおそれがあるときという意味である（執務資料493頁）。

「当該交差点に入ってはならない」とは、前方の車両等の状況に応じ、そのまま進行すれば、交差点等の中で停止し他の交通の妨害となるような場合においては、自動車は交差点等に進入してはならず、交差点等の中に停止することなく通過することができる状態になるまで、交差点等の手前で一時停止しなければならないということである（執務資料494頁）。

4. 1. 3 交差点を右折する場合のその他の道交法上の義務

ア 追い越し禁止

自動車は、交差点においては、他の車両を追い越すため、進路を変更し、又は前車の側方を通過してはならない（道交法30条）。

イ 指定交通区分

自動車は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により交差点で進行する方向に関する通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い当

該車両通行帯を通行しなければならない（道交法35条）。

#### ウ 合図

自動車の運転者は、右折等をするときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない（道交法53条）。

### 4. 2 信号交差点の右折時の事故の裁判例調査

#### 4. 2. 1 裁判例調査方針

##### ア 対象事案の選定方針

##### i 右折事故の特徴

右折の際の対向直進車との事故の場合、

- ① 右折車が対向直進車に対する注視を怠ってその存在を見落とししたり、発見が遅れたりする事例
- ② 直進車を発見したとしても、その速度を見誤り、自車の方が先に右折し終わると判断して右折し衝突する事例

が多いとされる。

そこで、以下では、①と②に分けて、現在の判例実務上、運転手に求められる自動車運転過失致死傷罪の注意義務の内容について検討する。

##### ii 場面分類

まず、①について、道路の見とおしのきく場合と、死角が生じている場合では、対向直進車を発見できる位置が異なると考えられることから、次項以下では、

A 直線道路で見とおしのきく場合（下記4. 2. 3ア）

B 動的死角がある場合（下記4. 2. 3イ）

C 静的死角がある場合（下記4. 2. 3ウ）

に分けて、裁判例を調査した上、裁判例においてどのように過失（注意義務違反）が判断されているかについて検討する（上記分類は、2022年12月22日第2回安全走行戦略WG資料4『安全走行ストラテジー』の具体化」12～16頁の事例を参考とした。）。

次に、②の場合には、道交法37条の定める対向直進車の右折車に対する優先（交差点における対向直進車の右折車に対する優先的な関係）が、対向直進車が速度超過している場合にも認められるかが問題となる。そこで、上記①のA～Cの分類を前提として、②に関連し、直進車が速度超過している場合に、裁判例においてどのように過失が判断されているかについても検討する。

iii 交通整理が行われていない交差点における右折事故

交通整理が行われている交差点においては信号表示に従う必要がある（道交法7条）一方、交通整理が行われていない交差点においては優先関係に従う必要がある（道交法36条）という点で、道交法上の規制に異なる点があるものの、右折の方法（道交法34条2項「あらかじめできる限り道路の中央に寄り、かつ、交差点の中心の直近の内側を徐行しなければならない。」）や、右折車に対する対向直進車の優先（道交法37条）については共通することから、交通整理が行われていない交差点における右折事故の裁判例も調査の対象に含めることとした。

イ 裁判例検索に使用したデータベース

まず、参考基本書に掲載された刑事事件の裁判例を抽出し、さらに、判例秘書、ウェストロー、D1-Law及びTKCを利用して刑事事件の裁判例を抽出する。

4. 2. 2 裁判例調査経過

右折車と対向直進車の事故に関する裁判例を調査したところ、4. 2. 1アii記載の①A～Cの各分類について、以下の結果となった（自白事件や、抄録等により事案の詳細が不明なものは除外した。）。裁判例の概要は別紙のとおりである。

ア 参考基本書

- i 直線道路で見とおしのきく場合  
右折時の注意義務（305～330頁）  
8件
- ii 動的死角がある場合  
右折時の注意義務（305～330頁）  
3件
- iii 静的死角がある場合  
0件

イ 判例秘書

- i 直線道路で見とおしのきく場合  
対象 刑事事件  
検索ワード  
「右折」 AND 「対向直進」

NOT 「見通しが困難」「見通しのきかない」「見通しがきかない」  
17件

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」 AND 「対向直進」

NOT 「見とおしが困難」「見とおしのきかない」「見とおしがきかない」  
18件（上記と重複）

ii 動的死角がある場合

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」 AND 「対向直進」

AND「見通しが困難」OR「見通しのきかない」OR「見通しがきかない」  
3件

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」 AND 「対向直進」 AND 「見とおしが困難」

OR「見とおしのきかない」OR「見とおしがきかない」

2件

iii 静的死角がある場合

上記iiと同じ検索ワード

0件（ただし、上記iの検索の際に2件）

ウ ウェストロー

i 直線道路で見とおしのきく場合

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」を含み かつ 「対向直進」を含み

かつ 「見通しが困難」を含まず かつ「見通しがきかない」を含まず

かつ「見通しのきかない」を含まず（表記の揺れを含むにチェック）

17件

対象 刑事事件

検索ワード 「右折」を含み かつ 「対向直進」を含み  
かつ 「見通しの困難」を含まず かつ「見通しがきかなかった」を含まず  
かつ「見通しのきかなかった」を含まず（表記の揺れを含むにチェック）  
17件（上記と同じ）

ii 動的死角がある場合（ただし、上記 i の検索の際に4件）

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」を含み かつ 「対向直進」を含み かつ  
「見通しが困難」を含み 又は 「見通しがきかない」を含み 又は  
「見通しのきかない」を含み（表記の揺れを含むにチェック）

2件

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」を含み かつ 「対向直進」を含み かつ  
「見通しの困難」を含み 又は 「見通しがきかなかった」を含み 又は  
「見通しのきかなかった」を含み（表記の揺れを含むにチェック）

0件

iii 静的死角がある場合

上記 ii と同じ検索ワード

0件（ただし、上記 i の検索の際に2件）

エ D1-Law

i 直線道路で見とおしのきく場合

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」 AND 「対向直進」

絞り込み

「刑法」「刑事特別法」

14件

ii 動的死角がある場合

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」 AND 「対向直進」

絞り込み

「刑法」「刑事特別法」

6件

iii 静的死角がある場合

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」 AND 「対向直進」

絞り込み

「刑法」「刑事特別法」

1件

オ TKC

i 直線道路で見とおしのきく場合

対象 刑事事件

「右折」 AND 「対向直進」

15件

ii 動的死角がある場合

対象 刑事事件

「右折」 AND 「対向直進」 AND

「見通しが困難」 OR 「見通しのきかない」 OR 「見通しがきかない」

2件

対象 刑事事件

「右折」 AND 「対向直進」 AND

「見とおしが困難」 OR 「見とおしのきかない」 OR 「見とおしがきかない」

2件

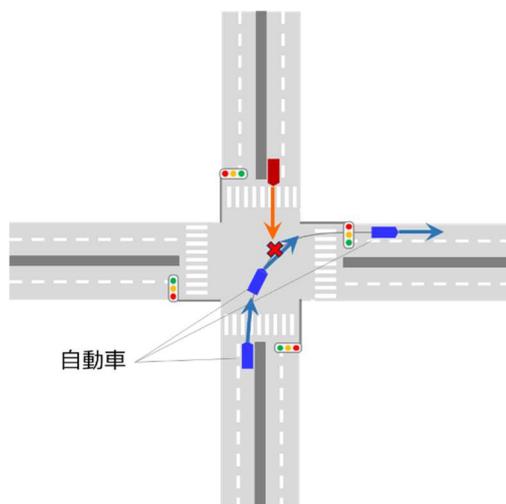
iii 静的死角がある場合

上記 ii と同じ検索ワードで検索

0件（ただし、上記 i の検索の際に1件）

#### 4. 2. 3 裁判例調査結果

##### ア ① A (直線道路で見とおしのきく場合) の類型



以下、前記4. 2. 1アiiを踏まえ、対向直進車が制限速度内である場合と、制限速度を超過している場合で分ける。

##### (ア) 対向直進車が制限速度を遵守している場合

収集した裁判例には、対向直進車が制限速度を遵守していることが明らかな事案は見当たらない（なお、制限速度に言及していない裁判例は散見され、速度違反でないことから制限速度に言及していないと思われる。）。

もともと、道交法上、対向直進車は右折車に対して優先的な関係にあること（道交法37条）から、直線道路で見とおしのきく、対向直進車が制限速度を遵守している場合の右折車と対向直進車の事故については、基本的に右折車の過失が肯定されると考えられる。

したがって、右折車は、右折開始から右折完了までの想定時間を前提として、対向直進車が制限速度で走行している場合の交差点までの想定走行距離内に、対向直進車を検知した場合には、対向直進車の進行を妨害しない位置で右折を停止すべきである。なお、このように、右折車が対向直進車の進行を妨害しない位置で停止したにもかかわらず、対向直進車が運転を誤るなどして事故が起きた場合には、右折車の過失は問えないと考えられる。

収集した裁判例（別紙Y-1～21。ただし、対向直進車が制限速度を遵守している場合に限られない。）を踏まえ、右折車が対向直進車を検知すべき距離を算出するために考慮すべき事情は、以下のように整理できる。

【要素】 道路の幅員（※1）、右折車の車長、右折車の速度（※2）、対向直進車の制限速度

【計算】  $(\text{道路の幅員} + \text{右折車の車長}) \div \text{右折車の速度} = \text{右折完了までの想定時間}$

対向直進車の制限速度×右折完了までの想定時間＝想定走行距離（検知すべき距離）

- (※1) 右折車が右折する際の走行距離に相当する要素であり、正確に算出する場合には右折車の走行経路は曲線となるため、道路の幅員よりも距離は長くなる。  
(※2) 右折車が停止している場合、発進後、加速することから速度は一定ではないが、右折完了までの右折車の平均速度を算出することが考えられる。

なお、上記の考慮事情を抽出した裁判例においては、自動車運転過失致死傷罪（又は業務上過失致傷罪）の過失が問題となっていることから、過失の対象となる結果は、「衝突事故」である。他方、右折車の道交法37条違反の有無という観点では、違反の対象となる結果は、「進行妨害」の有無である。「衝突事故」を回避するだけでなく、「進行妨害」を回避しようとする、対向直進車（制限速度内）が上記の計算により算出する距離よりも遠くにいる時点で検知し、右折を停止する必要があると考えられる。

#### (イ) 対向直進車が速度超過している場合

見とおしのきく直線道路で、対向直進車が制限速度を超過している場合の事故について、裁判例においては、対向直進車が制限速度を30～40km/h程度超過している場合についても、右折車の過失を肯定している。収集した裁判例には、以下のものがあつた。

- ・30km/h超過で過失を肯定した裁判例：3件（別紙Y-4、10、13）
- ・40km/h超過で過失を肯定した裁判例：3件（別紙Y-5、16、21）。ただし、30km/h～40km/hなど幅のある事実認定。否定例1件（別紙Y-3）
- ・50km/h超過で過失を肯定した裁判例：0件（否定例1件（別紙Y-17））

また、道交法125条1項、別表第2において、速度違反（道交法118条1項1号）について反則行為（反則行為について反則金を納付した者は、その理由となった行為について、起訴されない（道交法128条2項。））とされる基準が、30km/h未満の速度超過と規定されていることから、対向直進車が制限速度を30km/h程度超過して走行することは予見可能と考えられる。実際に、この点を根拠として、右折車は、対向直進車が反則行為の基準程度の速度超過で走行している可能性を想定すべきと結論付ける判決もある（Y-2の原審。ただし、当時は反則行為の基準は25km/h未満）。

以上によれば、右折車は、制限速度を30～40km/h超過して走行する対向直進車を想定して右折する必要があり、そのような対向直進車の存在を見落とししたり、発見が遅れたことにより衝突した場合や、発見したとしても、その速度を見誤り、自車の方が先に右折し終わると判断して右折し、衝突した場合には、

右折車の過失が肯定される可能性が高いと考えられる。

そこで、右折車としては、右折開始後、右折完了までの想定時間内に、対向直進車が制限速度を30～40 km/h超過した速度で走行している場合の交差点までの走行距離内に対向直進車が存在しないかどうかを確認した上、対向直進車を検知した場合には、対向直進車の進行を妨害しない位置で右折を停止すべきである。ただし、対向直進車を上記距離内に検知した場合にも、直進車の速度が明らかに遅いことにより、右折完了までの想定時間内に対向直進車が交差点に到達することがなく、右折を開始しても対向直進車の進行妨害とならない場合には、右折車が先に右折することも考えられる。現行法上、右折車において、対向直進車が40 km/hを超えていることまで想定すべき義務はないと考えられる。

収集した裁判例を踏まえ、右折車が対向直進車を検知すべき距離を算出するために考慮すべき事情は、以下のように整理できる。

**【要素】** 道路の幅員（※1）、右折車の車長、右折車の速度（※2）、対向直進車の制限速度

**【計算】** (道路の幅員+右折車の車長) ÷ 右折車の速度 = 右折完了までの想定時間  
(対向直進車の制限速度+30～40 km/h) × 右折完了までの想定時間  
= 想定走行距離 (検知すべき距離)

(※1) 右折車が右折する際の走行距離に相当する要素であるが、正確に算出する場合には右折車の走行経路は曲線となるため、道路の幅員よりも長くなる。

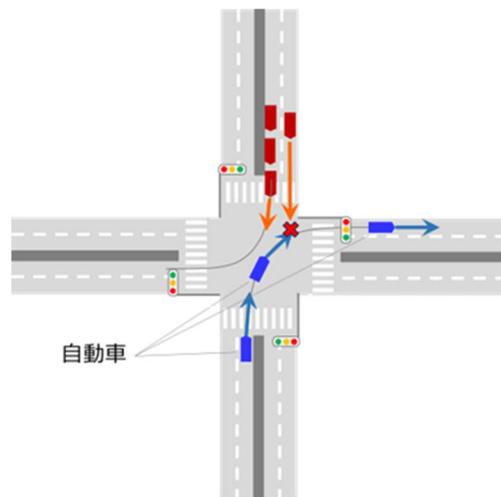
(※2) 右折車が停止している場合、発進後、加速することから速度は一定ではないが、右折完了までの平均速度で算出することが考えられる。

なお、対向直進車が速度超過している場合にも、上記(ア)と同様に、「進行妨害」の問題は生じる。

#### (ウ) 信号に違反して交差点に進入した対向直進車との事故

広島高判昭和43年10月25日は、「本件交差点のごとく信号機の表示する信号により交通整理が行なわれている場合、同所を通過するものは互いにその信号に従わなければならないのであるから、交差点で右折する車両等の運転者は、通常、他の運転者又は歩行者も信号に従って行動するであろうことを信頼し、それを前提として前記の注意義務をつくせば足り、特別の事情のない限り、信号機の表示する信号に違反して交差点に進入してくる車両等のありうることまで予見して、このような違反車両の有無にも注意を払って進行すべき義務を負うものではない」旨判示した上、信号を無視して前方から直進してきた対向直進車と接触した事故について、右折車の運転手の過失を否定した(別紙Y-19)。

イ ① B（動的死角がある場合）の類型



(ア) 対向車線の右折待ちの車両が死角となる場合

A 右折車における予見義務

対向車線に右折待ちの車両（以下「右折待ち車両」という。）が停車しており、その左側方や後方が右折車から死角となっている場合には、対向直進車が右折車に対して優先的な関係にあること（道交法37条）を前提として、右折車には、社会通念上、対向直進車が右折待ち車両の左側の車線や通行余地を走行してくることを予見すべき義務があると考えられる。

収集した裁判例には、右折車が予見すべき範囲や、予見すべき対向直進車の速度について、以下のように判示したものが存在する（別紙Y-22、24～30）。

予見すべき範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 右折待ち車両の左側の対向車線</li> <li>② 右折待ち車両の左側の原動機付自転車（二輪車）が通行可能な幅員・路側帯</li> </ul>
予見すべき速度	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 対向直進車が制限速度を約20km/h超過していた事案で過失を肯定したものがあ（別紙Y-29）。</li> <li>② 対向直進車（二輪車）が50km/hで路側帯を走行した事案で過失を否定したものがあ（別紙Y-25）。</li> </ul> <p>なお、交差点以外における右折車と対向直進車（二輪車）の事故の事案であるものの、二輪車が路側帯を約30～35km/hで走行してきた事案において、過失を肯定したものがあ（別紙Y-26）。</p>

B 結果回避義務

裁判例においては、右折車に対し、例えば、以下のような注意義務が課されている。

- ・最徐行の上、左方を注視し、安全を確認しつつ進出すべき注意義務（別紙Y-22）

- ・右折待ち車両の前面の見とおしのきく位置で一時停止するか又は最徐行しながら小刻み発進するなどして、対向直進車の有無及び進路の安全を確認しつつ進行すべき業務上の注意義務（別紙Y-26、27、29）

#### C 対面信号機が赤色表示の場合

福岡地判令和5年10月27日は、被告人が交差点内で一時停止の上、右折待ちをしていた際、対面信号機が赤色表示に変わり、対向車線の第二車両通行帯及び第三車両通行帯の各走行車両が減速するのを確認して、もはや交差点内に赤色信号に従わないで進入してくる車両はないと判断して右折を開始したところ、対向車線の第2通行帯で停止しようとした車両の左側から、後続の自動二輪車が赤色信号に従わずに交差点内に進入し、被告人車両と衝突した事案において、「別の対向車両が赤色信号に従わずに本件交差点内に進入しようとするのを現認するなど、相手方が交通上適切な行動をとることを期待できないことを認識し、あるいは認識すべきであるような特別の事情が認められない限り、もはや赤色信号に従わないで本件交差点内に進入してくる対向車両はないと信頼することは許されるというべきである」旨判示し、当該事案においては特別の事情は認められず、対向車線の停止車両の前面で再度一時停止するなどして、その左側方を進行してくる車両の有無及びその安全を確認しながら発進し右折進行すべき自動車運転上の注意義務はないとして、過失を否定した（別紙Y-31）。

#### D 小括

上記A～Cによれば、右折車は、反対車線の右折待ち車両による死角が生じている場合、最徐行しながら小刻みに発進するなどして進行すべき義務があるところ、以下の対応をする必要があると考えられる。ただし、対面信号機が赤色表示に変わり、対向車線の走行車両が減速し、停止しようとするのを確認したような場合には、別の対向車両が赤色信号に従わずに本件交差点内に進入しようとするのを現認するなど、相手方が交通上適切な行動を執ることを期待できないことを認識し、あるいは認識すべきであるような特別の事情のない限り、赤色信号に従わないで本件交差点内に進入してくる対向車両はないと信頼して右折することは許され得ると考えられる。

##### a 反対車線の右折待ち車両の左側に対向車線が存在する場合

右折車は、右折完了までの想定時間内に、少なくとも制限速度を20km/h程度超過して走行してくる車両が検知できるか確認し、死角が大きく確認できないようであれば、右折待ち車両が進行して見とおしがきくようになるまで停止する必要があると考えられる。

##### b 反対車線の右折待ち車両の左側に対向車線は存在せず、原動機付自転車が

走行可能な幅員や路側帯が存在する場合

右折車は、右折完了までの想定時間内に、路側帯を30～35 km/h程度で走行してくる車両が検知できるか確認し、死角が大きく検知できないようであれば、右折車両が進行して見とおしがきくようになるまで停止する必要があると考えられる。

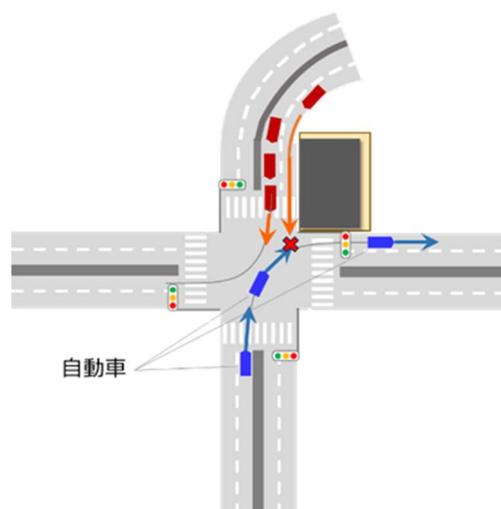
(イ) 対向車線が渋滞流であることにより死角が生じている場合

対向車線が渋滞流であることにより死角が生じている場合の事故についても、右折待ち車両により死角が生じている場合と同様に考えられる。

(ウ) 進行してくる対向直進車による死角の場合（別紙Y-23）

対向直進車が進行してくる際に、その左側方や後方を進行する車両について死角が生じている場合の事故も問題となり得る。この場合は、直進車の左側方について、前記ア記載の走行距離内における直進車の存否が確認できない場合には、右折車は、右折を停止し、直進車をやり過ごしてから右折すべきであると考えられる。

ウ ① C（静的死角がある場合）の類型



収集した裁判例のうち、静的死角がある場合の右折事故の裁判例は、動的死角がある場合の裁判例と比較して件数が少なく、2件のみであった（別紙Y-32、33）。下記判決（別紙Y-32）の事案は、右折車から見た交差点の先の道路が、左方へ緩やかにカーブすることにより静的死角が生じていたことに加えて、右折車の前方に約100mにわたって渋滞が生じていたこと（動的死角）によって見とおしがきかなかつたという特殊な事情があることや、過失を否定したものではなく、事故と過失との間の因果関係を否定するというやや特殊な判断であることから、そ

の内容を静的死角がある場合の一般論として理解することはできないと思われる。もっとも、その判示は、静的死角の事例において一定の参考となると考えられることから、以下、その概要を紹介する。

東京高判昭和51年6月14日は、右折を開始した後に対向車線上を注視し対向直進車両の有無及びその安全確認を怠った過失があるとして起訴された被告人を、過失がないとして無罪とした一審判決について、「本件道路は、本件交差点から被告人車の進行方向に向かって僅かに左方へゆるく湾曲していて、当時被告人車の前方には約100メートルにわたって被告人車と同方向に進行する車両の連続渋滞があり、被告人車及び被害車両のいずれの方向からも互いに対向車線に対する見とおしが悪い状態にあり、一時停止していた被告人車の前車が発進し、被告人車との距離が約10メートルとなった時点においても、被告人車の運転席から対向車線の見とおし得る距離は、路端で約57メートル、被害車両の進行したと認められる路端から道路中心に1メートル寄った地点で約43メートルに過ぎないことが認められる事案で、被告人車の前部右角の部分が道路中心に到達した時点における同車の視認可能範囲について、「59.8メートルないし63.5メートル前方にある対向直進車両を見ることができず…視認可能であるという証拠も存しない」とした上、「被告人車の前部右角の部分が道路の中心線に到達し対向車線に入ろうとする時点において改めて対向車線上を注視し、対向直進車両の有無及びその安全を確認したとしても、対向直進車両を発見することができない場合もあり得ることになるから」、対向直進車両の有無及びその安全の確認についての注意義務に懈怠があっても、右注意義務を尽くしたとしても本件被害車両を発見することができない場合もあり得るときは、本件事故と右注意義務懈怠との間に法律上の因果関係があるとはいえない旨判示した。

右折車から見て、対向車線が緩やかに左カーブしており、右折発進時には対向車線の57m先までしか見とおせない道路環境下で、右折発進時に対向直進車両を発見できないことを理由に因果関係を否定しており、左カーブの見えないその先の予見義務まで課していないように見える。なお、起訴時の過失の設定は、「右折を開始した後に対向車線上を注視し対向直進車両の有無及びその安全確認を怠った過失」であり、右折発進時に「左カーブの見えない先まで予見すべき過失」ではない点に注意を要する。これは、右折車両において、左カーブの見えない先まで過失を問えない（見えないカーブの先までの予見義務はない）と考えた結果ともいい得る。

#### 4. 3 考察

信号交差点における右折車と対向直進車の事故の裁判例においては、右折車が対向直進車の進行妨害をしてはならないこと（道交法37条）など、右折車に道交法上の各義務が課せられていることを前提として、右折車が対向直進車を含む進路の安全を確認す

べき注意義務や、事故回避のために必要な措置を執るべき注意義務を果たしていたか否かが検討されている。そして、前記4. 2. 3記載のとおり、対向直進車の速度や、事故現場の状況（死角の有無）によって、右折車が予見すべき範囲や結果回避のために執るべき具体的行動は異なる。また、右折車の過失の判断にあたっては、信頼の原則の適用も問題となるが、裁判例によれば、対向直進車が信号機の表示に従って走行すると右折車が信頼することは許されると考えられるのに対し、対向直進車が制限速度を遵守すると信頼することについては、対向直進車が制限速度を30～40 km/h程度超過している事案においても、右折車においてそのような対向直進車の存在を予測して衝突事故を回避すべきであるとして過失が肯定されていることからすれば、信頼の原則の適用範囲はかなり限定的であるといえる。

自動運転車が信号交差点を右折する際の走行の在り方の検討にあたっては、前記4. 2. 3の各類型において過失を肯定した裁判例のように、見とおしのきく交差点において制限速度を30～40 km/h程度超過して走行する対向直進車や、対向車線の右折待ち車両等による死角が存在する場合にその左側の走行余地を走行する対向直進車が存在することを前提として、自動運転車側の過失が問われないために必要な挙動を検討する必要があると考えられる。

## 第5章 道路交通法上の「徐行」の解釈に関する裁判例調査

### 5.1 総論

道交法では、車両に徐行義務が課されている条項が複数存する。例えば、車両は歩行者の側方を通過するときには、安全な間隔を保つか、又は徐行しなければならないとされ（道交法18条2項）、車両は左折するときには、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1項）、右折するときには、交差点の中心の直近の内側を徐行しなければならない（道交法34条2項）、左右の見とおしのかかない交差点に入ろうとするときは徐行しなければならない（道交法42条1号）などと定められている。

この徐行については、道交法上、「車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。」と定義されている（道交法2条1項20号）。ただ、「車両等が直ちに停止することができるような速度」とは具体的にはどのくらいの速度を指すのかについては、道交法上明確な定めがない。

### 5.2 裁判例

この点、道交法上の徐行について判示している裁判例は多数存するが、一律に何km/h以下が徐行であると判断しているわけではない。「交差点における道路の広狭、路面の状況、交通の多少、運転している自動車の性能その他の危険発生のおそれなど諸般の事情を考慮」（田川簡判昭和36年11月30日。別紙V-1。なお、当該裁判例は30km/hを徐行と認めている）して、徐行にあたるかどうかを判断することが多いとされている（執務資料415頁、参考基本書165頁）。

とはいえ、過去の裁判例を見る限り、おおむね10km/h以下であれば徐行と判断されている。

例えば、最判昭和44年7月11日（別紙V-2）は、「事故当時の被告人の農耕車の速度は時速約一〇キロメートルであったと認められ、右速度は、道路交通法二条二〇号の「直ちに停止することができるような速度」と認められる」と判示している。

また、東京高判昭和48年7月10日（別紙V-3）は、「徐行とは、一般に停車の手段を施すときは惰力進行を加算しても優に衝突をさける程度の速度すなわち時速約一〇キロメートル程度ということになるであろう」と判示している。

一方、高松高判昭和49年10月23日（別紙V-4）は、「徐行とは、見とおしの難易等具体的状況に応じ、その制動距離、惰力前進距離を考慮に入れても事故の発生を避け得る速度で進行することをいうものと解するのが相当であって、場合によっては、時速一〇キロメートル以下の速度で進行しなければ徐行とはいえないこともあるわけで

ある。そして、本件において被告人がかりに時速五キロメートル程度に減速して徐行したならば本件衝突事故を優に回避することができたと認められる」と判示し、本事案では5 km/hが徐行であると判断している。

なお、徐行について議論する際には、道交法で定められている徐行と、過失運転致死傷罪における速度調整義務の1つとして課される徐行の2つの概念が存することに留意する必要がある。そして後者の過失運転致死傷罪における速度調整義務の1つとして課される徐行については、具体的な事故発生の予見可能性に応じて、より実質的に判断されることになると解されている（参考基本書166頁）。

例えば、道路や交通の状況等によって事故の危険が特に高い場合には、10 km/h程度では、速度調整義務（徐行義務）を遵守しているとはいえない場合がある。また、このように特に低速で通行すべき義務を、裁判例では「最徐行」義務と呼ぶこともある。

例えば、大阪地判令和5年7月12日（別紙V-5）は、被告人が、歩車分離がない幅員6.5mの道路を約7 km/hで進行したところ、自車の前に出てきた歩行者と衝突し死亡させた事案について、被告人には、「一時停止と最徐行を小刻みに繰り返して走行したり、警音器を適切に鳴らす、あるいは、いったん下車して直接呼び掛けるなどの方法によって周囲の者に対して自車の走行に関する注意喚起ないし退避指示をしたり、第三者に依頼して同様の注意喚起ないし退避指示をしてもらうとともに自車の誘導を依頼したりして、自車進路上に進出する歩行者の有無及びその安全を確認しながら進行すべき自動車運転上の注意義務がある」と判示し、被告人に過失を認めている。

## 第6章 バス車内転倒事故の裁判例収集

本項では、交通事業者の運行する乗合自動車（バス）における車内転倒事故において、バス運転手の注意義務違反（過失）が問題となった裁判例（刑事事件）の調査結果を報告する。

### 6.1 裁判例調査経過

各裁判例データベース（判例秘書、ウェストロー、D1-Law、TKC）を利用して、以下の検索条件に基づき裁判例の検索を行った結果、バス車内転倒事故に関する裁判例が2件抽出された。

なお、参考までに、バス車内転倒事故に関する民事裁判の裁判例も検索したところ、複数の裁判例が抽出されたが、いずれも訴訟当事者において過失の有無を具体的に争ったとはいえず、運転手の注意義務違反（過失）に関する何らかの基準を見いだすことはできないことから、本項においては取り上げない。

検索対象 刑事裁判

検索ワード 乗合自動車 AND 転倒 AND 乗客

### 6.2 裁判例調査結果

岡谷簡易裁判所昭和35年5月13日（別紙Z-1）は、被告人が普通乗用乗合自動車（バス）を25km/hで運転中（乗客約20人）、右前方に停車中の自動車があり、さらにその後方から自転車がこちらに向かって走行してきたところ、当該自転車が停車車両を避けて車道中央に入ってきて、さらに当該自転車がよろけてバスと衝突しそうになったため、被告人がバスを急停止させたところ、乗客が転倒して傷害を負ったという事案であるが、同裁判例は、被告人がバスを急停止させたのは自転車との衝突を避けるためのやむを得ない行為であり、緊急避難（刑法37条1項本文）が成立するとして、被告人を無罪とした<sup>17</sup>。

また、札幌高判昭和45年8月20日（別紙Z-2）は、被告人が大型乗合自動車（バス）を5km/hで運転中（乗客約20人）、横断歩道直前に停車していたトラックの陰から、横断歩道を横断するため子どもが突如走り出てきたため、被告人はバスを急停止させたところ、乗客が手すり等にぶつかり傷害を負ったという事案で、同裁判例は、被告人には特段の事情のない限り横断歩道手前で一時停止して万一の危険に対処し

---

<sup>17</sup> 同判例では被告人（バスの運転手）の注意義務違反（過失）に関しての記載がなく、被告人に注意義務違反があったか否か明らかでないが、緊急避難の成否に言及していることから、被告人に注意義務違反があることを前提とした判断と考えられる。

なければならない法的義務ではなく、ただちに停止できるような速度にまで減速し、急停止により乗客に与える衝撃をできるだけ緩和する措置を講じて進行すれば足りると解し、被告人には注意義務違反（過失）がないとし、無罪とした。

### 6. 3 小括

上記のとおり、自転車や歩行者の急な飛び出し等による衝突を避けるためにバスを急停止させた場合には、法的構成に違いがあるものの（1件は過失を否定、もう1件は過失を認めつつ緊急避難の成立を認めた）、結論として運転手を無罪にした裁判例があることは参考になると思われる。

ただし、上記のとおりバス車内転倒事故に関する裁判例は2件しか確認できておらず、当該2件から、バスの運転手の注意義務違反（過失）の有無について何らかの基準を見いだすことは困難である。