

判例・法規調査報告書(メモ版)

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

留意事項

このメモ版は、限られた時間での口頭解説の補足資料として、
正式版75頁を適宜、省略・書き換えをして作成したもので、
項目ごと大きく省略した部分もあれば、
正確性よりも理解を優先して、箇条書きにして留保事項や脚注を消去するなどしています。

このように、読み手ごとに必要な情報や解説が省略されていることがあるので、
関心のある部分は必ず正式版を閲覧するようにお願いします。

1.1 判例調査の必要性

自動運転車の安全技術ガイドライン

- ✓ 許容不可能なリスクがないこと
- ✓ 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
- ✓ 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。

問題
1

「合理的に予見される防止可能な事故が生じない」

Ⅱ

「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」

- ➡ 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
- ➡ 注意義務の内容は、自動車運転過失致死傷罪等の「過失」（注意義務違反）の法解釈の中で検討がされ、検察官の刑事処分又は裁判官の判決等によって判断

問題
2

交通ルールに関する法令を遵守するものであること

- ➡ 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。

判例調査の必要性

- ✓ 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
- ✓ 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
- ✓ 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

- 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

*可能な限り、別紙の「裁判例集」で要旨を収録

1.3 検討体制

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

2.1 道路交通法上の規制

- 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

2.1.1 歩行者の側方通過時の義務

（左側寄り通行等）

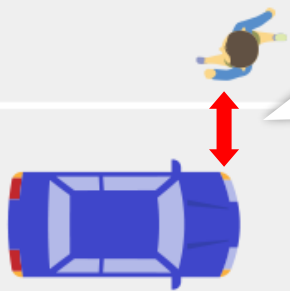
第十八条

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**徐行**をしなければならない。

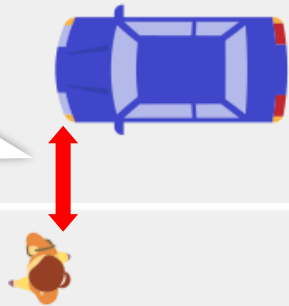
ア 安全な間隔

最低1 mは必要（執務資料205頁）

【運転免許技能試験に係る採点基準】



歩行者が自車を認知している場合
おおむね1 m以上



認知していないおそれがある場合
おおむね1.5m以上

イ 徐行

**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**（道交法2条1項20号）

- ➡ 裁判例：
一律的に10Km/h未満が徐行であるとまでは定義していない
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
- ➡ 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

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）で停止することができると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。

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。

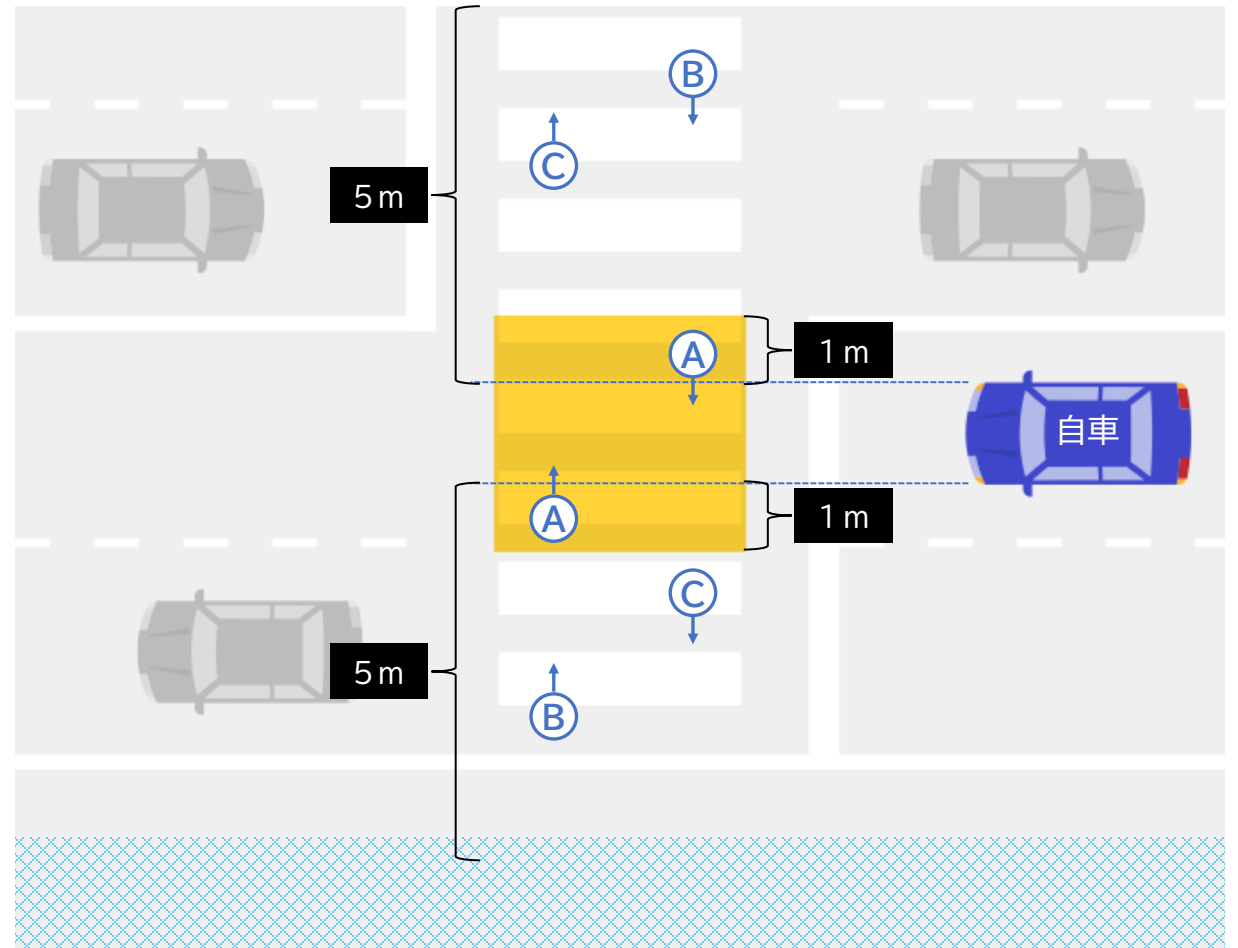
イ 「当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者」

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

A：進路の前方を「横断する者」

B：「横断しようとする者」

C：それ以外



ウ 歩行者等が「ないことが明らかな場合」

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 見通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

エ 横断歩道の「直前」

直前：原則として、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

2.2 歩行者による飛び出し事故の裁判例調査

2.2.1 裁判実務上の過失の考え方

「停止距離」＝「空走距離＋制動距離」

「空走距離」＝「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）」

【実況見分】

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、仮想被害者を佇立させ、加害車両を仮想被害者に近づけていきながら、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。

【摩擦係数】

- ・ 専門家の意見によって証明する
- ・ 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
- ・ ある程度の幅が生じる場合には、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。）。

2.2.3 裁判例調査経過

	参考基本書	判例秘書	ウェストロー	D1-Law	TKC
① 白線ラインのみ	1	15	11	10	9
② 縁石と段差	0	29	21	23	30
③ ガードレール	0	49	17	29	35
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	12	12	18	16	12

2.2.4 裁判例調査結果

ア 白線ラインのみで区切られている場合

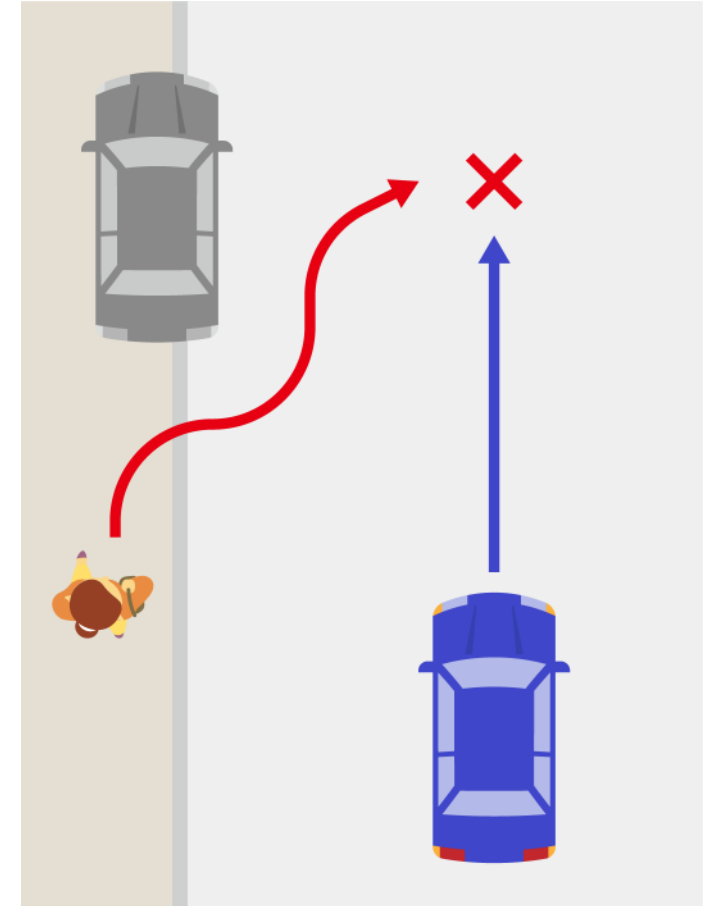
歩車道が白線ラインのみで区切られている（路側帯）場合に特別有意な言及は見当たらなかったが、縁石が設けられている場合や、ガードレールが設けられている場合との比較から、歩行者が車道に進入する蓋然性は相対的に高いものと評価していると思われる裁判例が見られた。

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。

(ウ) 大阪高判昭和47年7月26日（別紙W-12）【過失否定】

事 例 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。

判 例 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との間には約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

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。

ウ ガードレールで区切られている場合

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

少数ではあるが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。

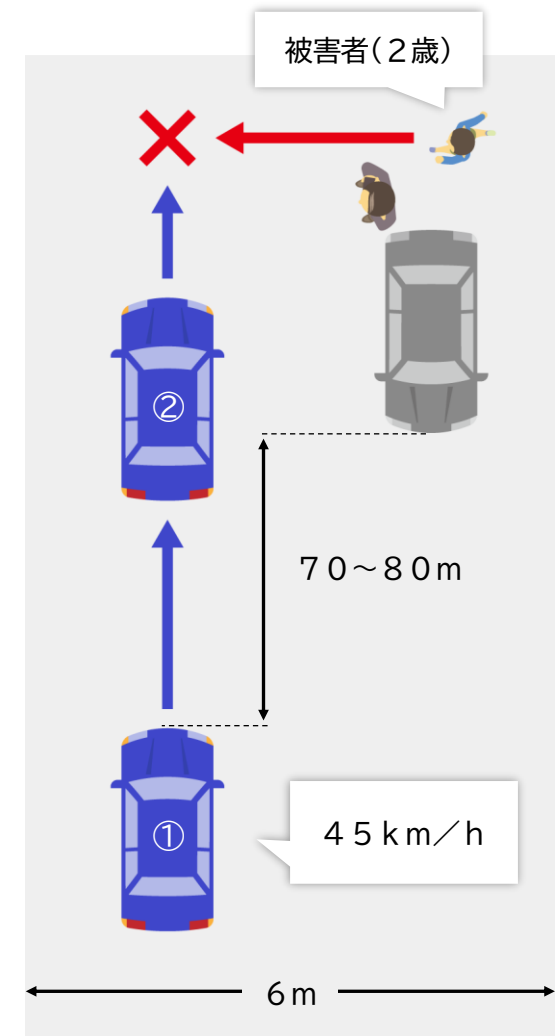
オ 草木及び駐車車両等の障害物で見とおしのきかない箇所がある場合

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も見られた。

(ウ) 東京高判昭和44年12月17日(別紙W-19)【過失否定】

事 例 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。

判 例 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。



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。

(ア) 京都地判昭和48年2月21日

当時8歳10か月の被害者の飛び出し速度を 3 m/s とした鑑定結果を前提に

(イ) 札幌高判平成20年12月16日

成人の歩行速度を $4.0 \sim 4.3\text{ km/h}$ とした事案

(ウ) 津地判平成22年8月18日

成人の歩行速度を 1.2 m/s 、小走りの速度を $2.4 \sim 2.8\text{ m/s}$ 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。

	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

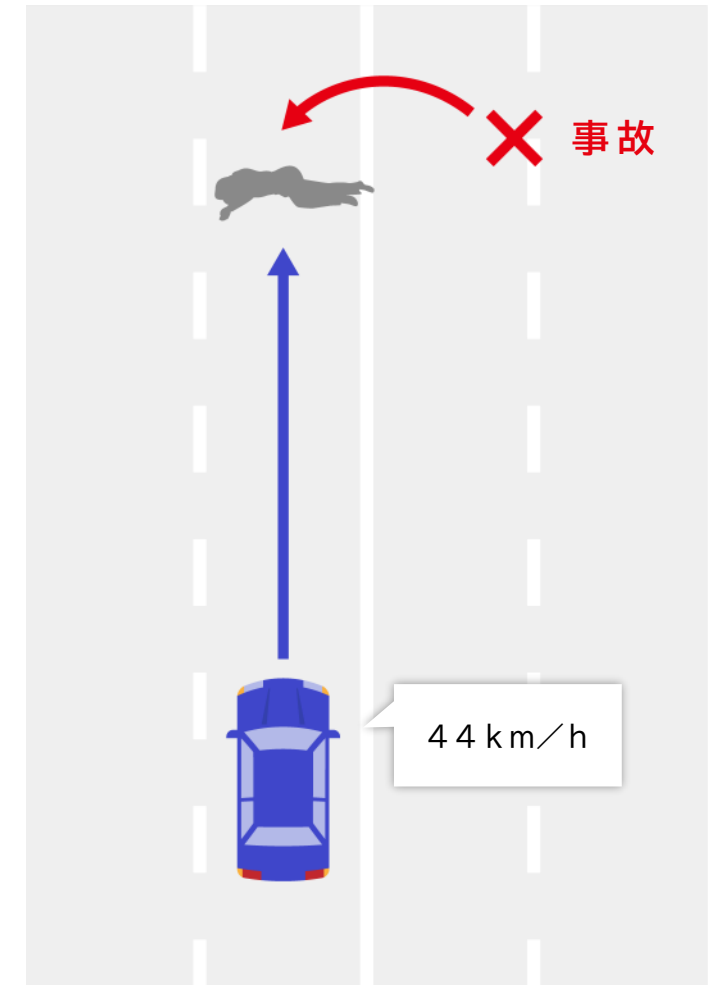
- ✓ 捜査実務においては、事故回避可能地点において、横臥者を視認することができたか否かという点を明らかにするため、視認状況を再現した実況見分が行われる
- ✓ 裁判例では、基本的には飛び出し事案と同様に、「横臥者を視認し減速、停止等の措置を行うことができる地点」と「その時点での停止距離」とを比較し、事故回避が不可能な場合には、更に速度調節義務があったか否かという観点から過失の検討がされている

ア 横臥の事案

(ウ) 大阪地判令和4年3月25日（別紙W-27）【過失否定】

事 例 被告人が、片側二車線の道路の第二車両通行帯を約44 km/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。

判 例 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。



2.4 考察

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

事情	検討要素
歩行者自身に関する事情	・ 位置（車道までの距離、既に横断開始しているか等） ・ 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）
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）
道路自体に関する事情	・ 物理的状况（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）
その他道路外の状況等	・ 施設（店舗、停留所、住宅の有無等）
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

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 見とおしのきかない交差点

ア 徐行義務

（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 左右の見とおしがき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がき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。）。

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
- 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
- ウ 交差道路が優先道路である場合
- 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
- オ 互いの道路に優劣がない場合

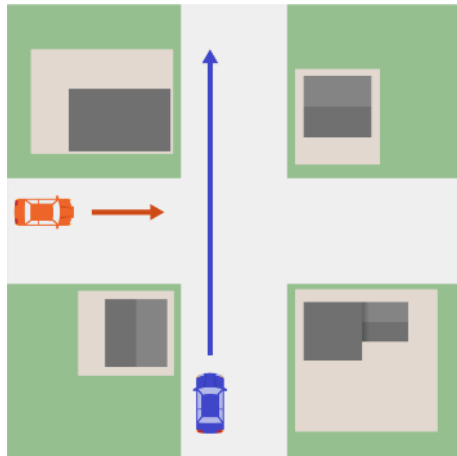
3.2 交通整理の行われていない交差点を直進した際の事故の裁判例調査

3.2.3 裁判例調査結果

i 見とおしのきかない交差点

A 徐行しても生じた事故

- 裁判例は9件
- 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)



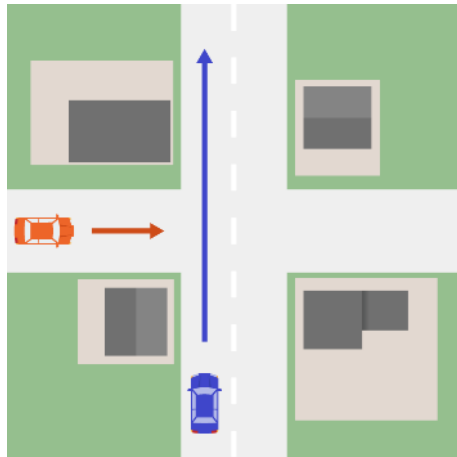
見とおしのきかない交差点

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進行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まで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。」

B 優先道路を通行して生じた事故

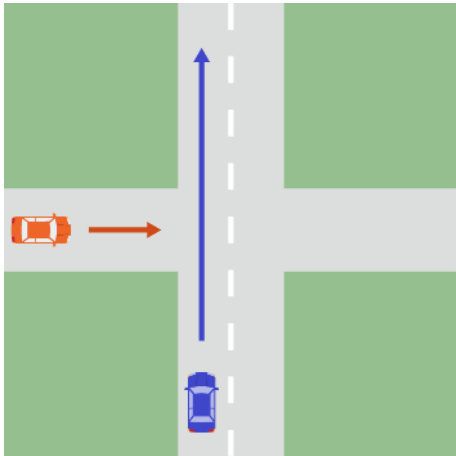


見とおしのきかない交差点で
自車が優先道路を通行

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）。

ii 見とおしのきく交差点

A 自車が優先道路を通行していて生じた事故

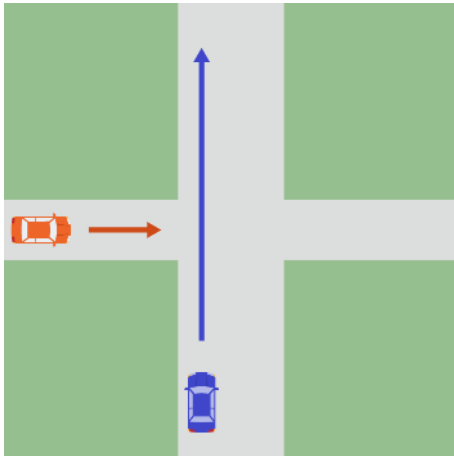


見とおしのきく交差点で
自車の通行する道路が優先道路

- 自車が優先道路を通行していて生じた事故に該当する裁判例は4件
- うち過失が認められた裁判例（30キロ超過）は1件、
- 過失が認められなかった裁判例は3件

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 互いに優先道路ではないが、自転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



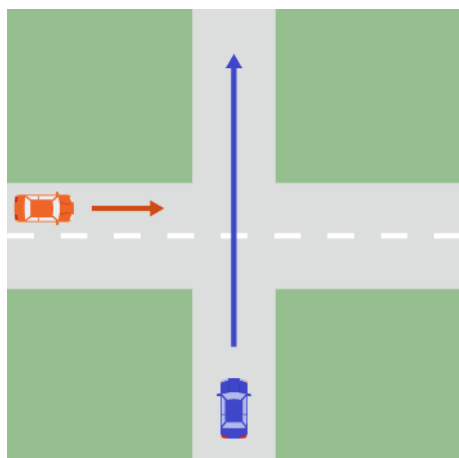
見とおしのきく交差点で
自転車の通行する道路が
明らかに広い

- 裁判例は7件
- 過失が認められた裁判例は4件（うち3件は昭和30～40年代の裁判例）
- 過失が認められなかった裁判例は3件

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（45キロ超過）しか見当たらない。

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、自転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



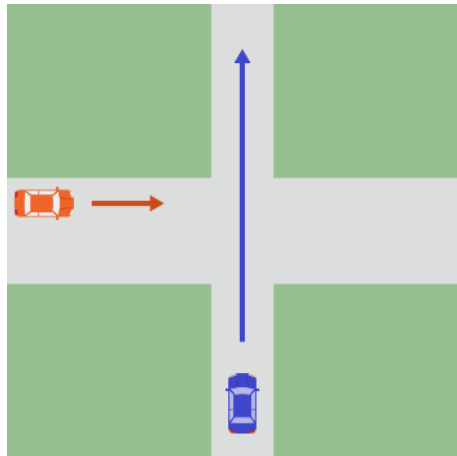
見とおしの良い交差点で
交差道路が優先道路

- 裁判例は2件
- 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

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、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。

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



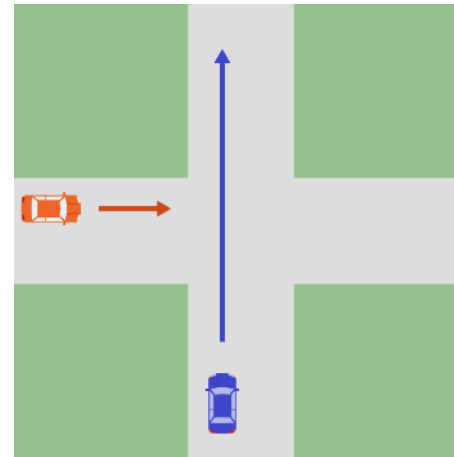
見とおしの良い交差点で
交差道路が明らかに広い

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。

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

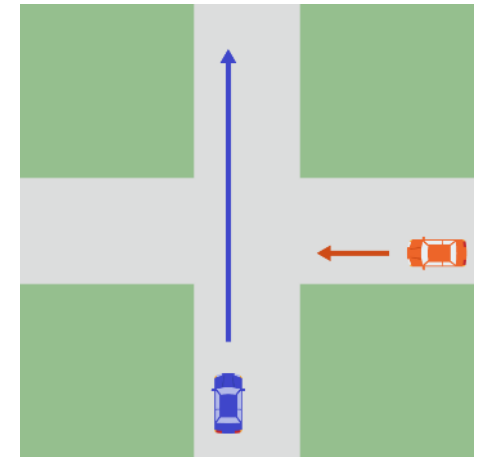
互いの道路が優先道路ではなく、また幅員も同じくらいの場合、道交法上、左方車両優先の原則、すなわち左方から来る車両の進行妨害禁止の義務（道交法36条1項）を負う。

a 左方車両との事故



互いに優先道路ではなく
幅員も同じくらいで
左方から車両が進行

b 右方車両との事故



互いに優先道路ではなく
幅員も同じくらいで
右方から車両が進行

3.3 考察

- ✓ 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。
- ✓ 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無い限り、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

4.1 道交法上の規制

（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。

（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。

（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。

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。

（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。

（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）

（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。**

4.2 信号交差点の右折時の事故の裁判例調査

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

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

- A 直線道路で見とおしのきく場合
- B 動的死角がある場合
- C 静的死角がある場合

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

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

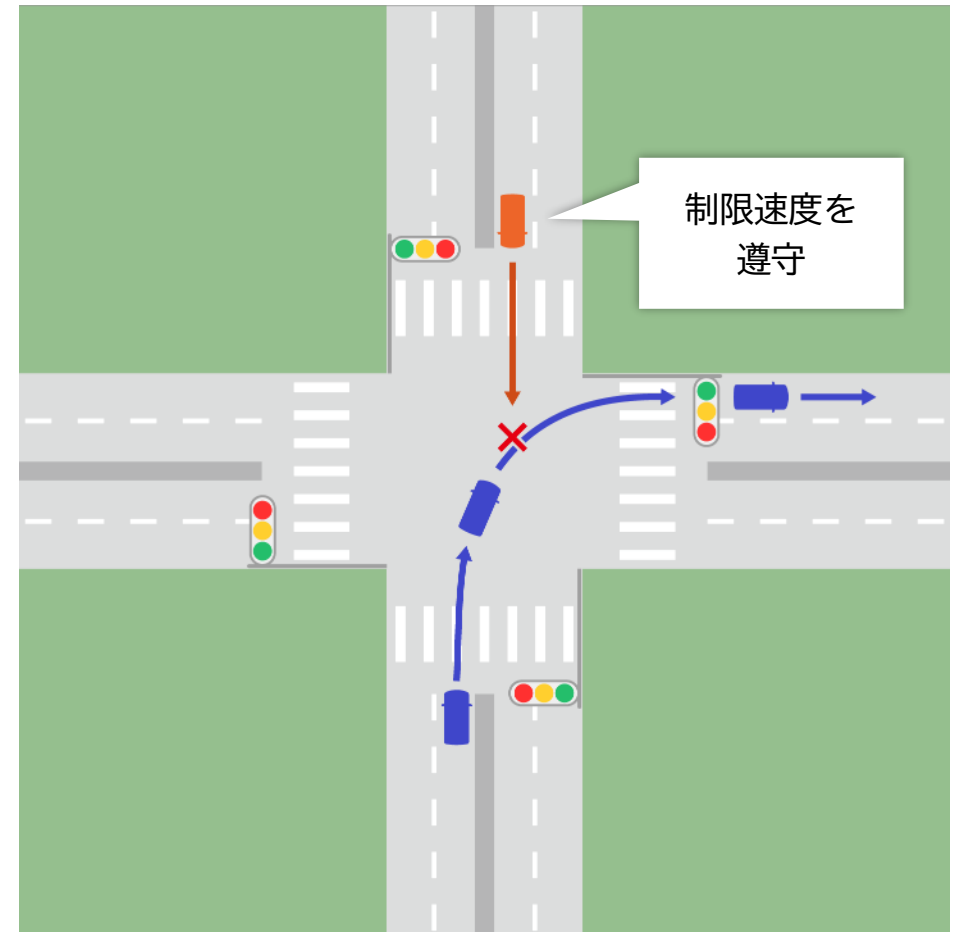
4.2.3 裁判例調査結果

ア ① A(直線道路で見とおしのきく場合)の類型

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

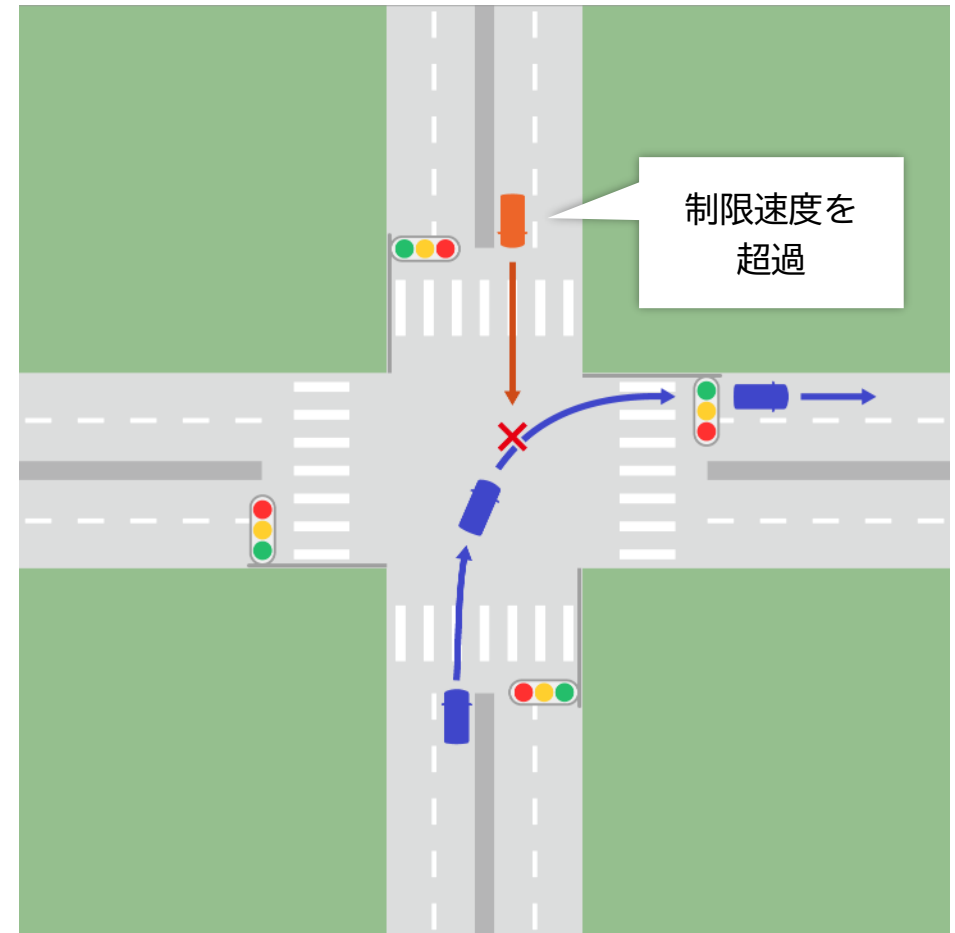
- ✓ 収集した裁判例には、対向直進車が制限速度を遵守していることが明らかな事案は見当たらない
- ✓ もっとも、道交法上、対向直進車は右折車に対して優先的な関係にあること（道交法37条）から、直線道路で見とおしのきく、対向直進車が制限速度を遵守している場合の右折車と対向直進車の事故については、基本的に右折車の過失が肯定されることが考えられる。
- ✓ したがって、右折車は、右折開始から右折完了までの想定時間を前提として、対向直進車が制限速度で走行している場合の交差点までの想定走行距離内に、対向直進車を検知した場合には、対向直進車の進行を妨害しない位置で右折を停止すべきである。
- ✓ なお、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

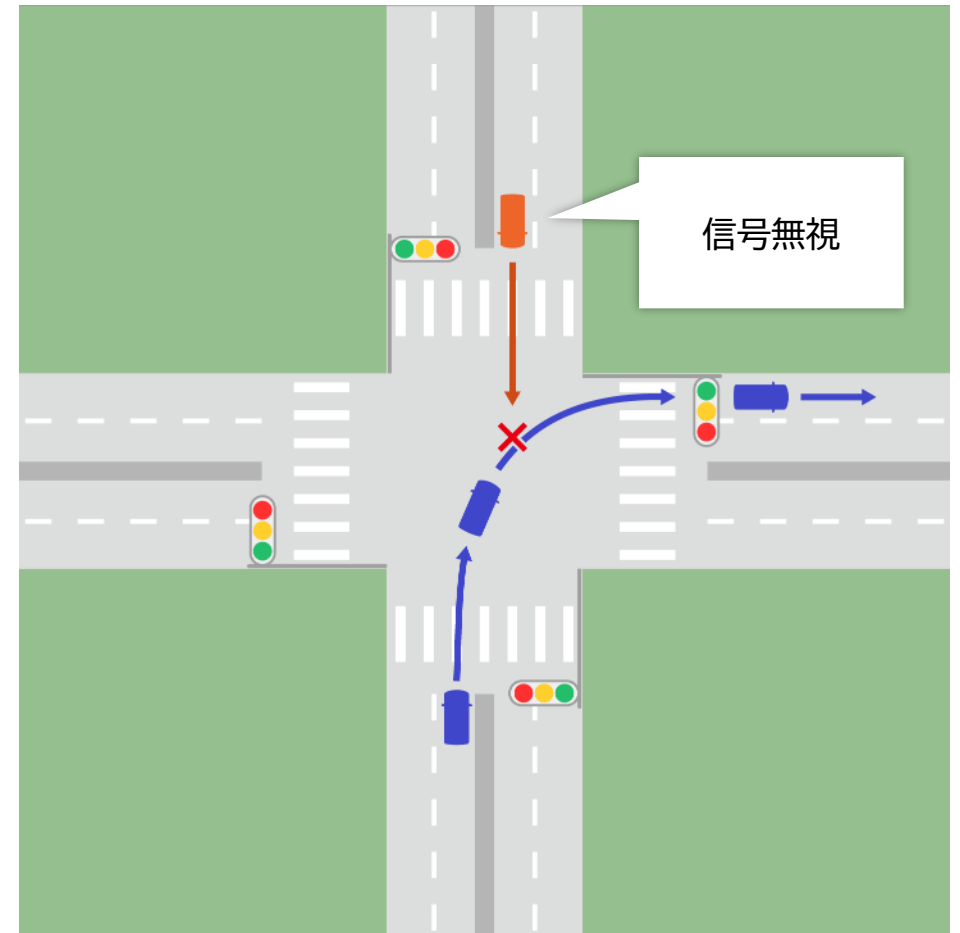
- ✓ 見とおしのきく直線道路で、対向直進車が制限速度を超過している場合の事故について、対向直進車が制限速度を30～40 km/h程度超過している場合についても、右折車の過失を肯定している。

 - ・ 30 km/h超過：3件
 - ・ 40 km/h超過：3件（ただし、30～40 km/hなど幅がある）
 - ・ 50 km/h超過：0件
- ✓ また、道交法125条1項、別表第2において、速度違反について反則行為とされる基準が、30 km/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30 km/h程度超過して走行することは予見可能と考えられる。
- ✓ 以上によれば、右折車は、制限速度を30～40 km/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。
- ✓ 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。
- ✓ 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）。



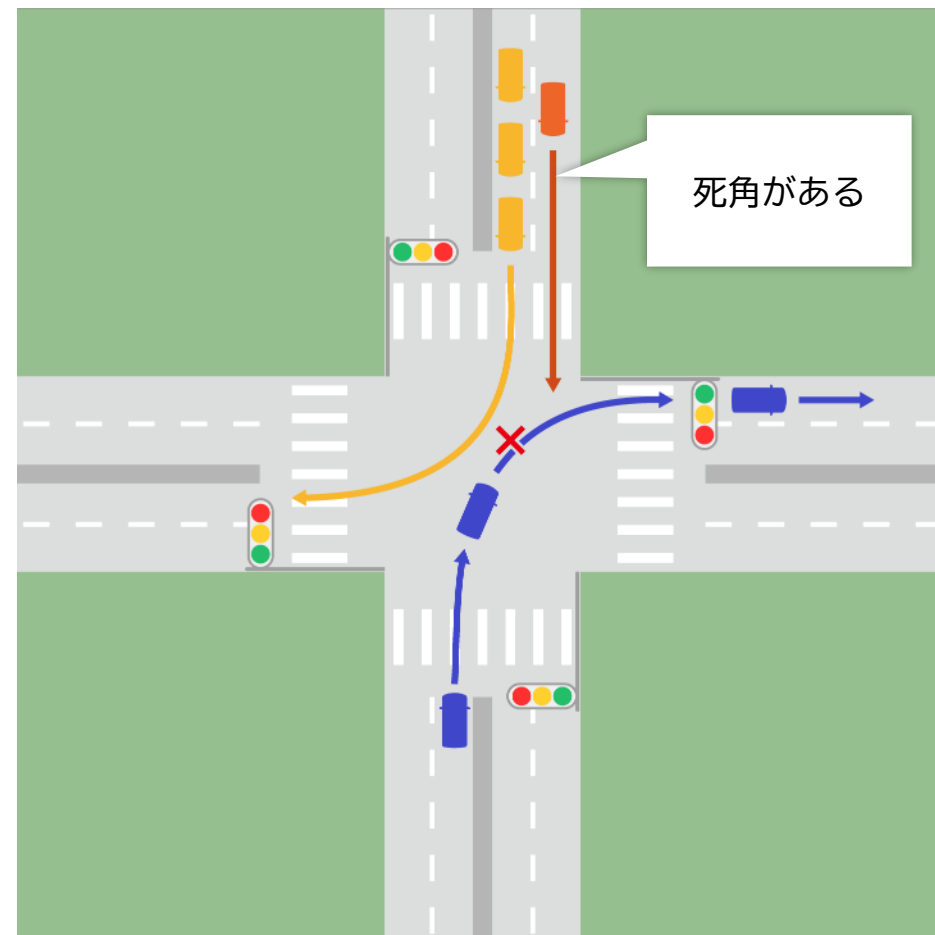
イ ① B (動的死角がある場合) の類型

(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

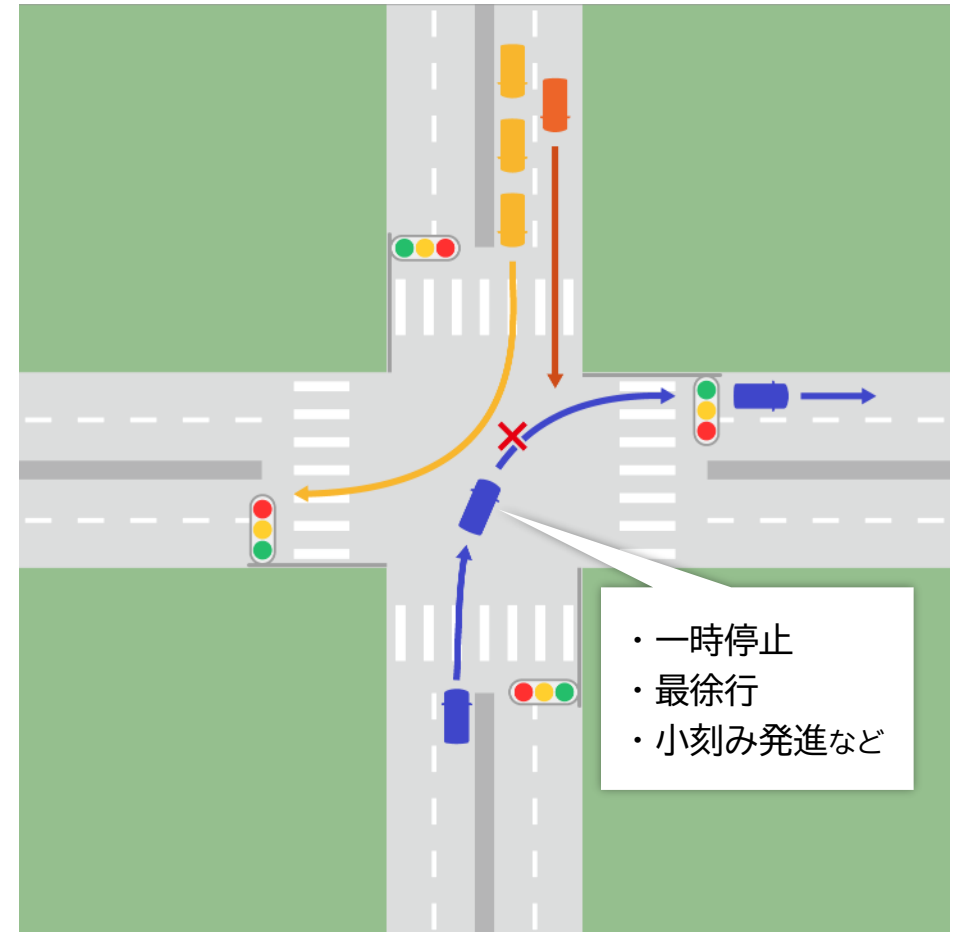
予見すべき範囲	① 右折待ち車両の左側の対向車線 ② 右折待ち車両の左側の原動機付自転車（二輪車）が通行可能な幅員・路側帯
予見すべき速度	① 対向直進車が制限速度を約20km/h超過していた事案で過失を肯定したものがあ（別紙Y-29）。 ② 対向直進車（二輪車）が50km/hで路側帯を走行した事案で過失を否定したものがあ（別紙Y-25） なお、交差点以外における右折車と対向直進車（二輪車）の事故の事案であるものの、二輪車が路側帯を約30～35km/hで走行してきた事案において、過失を肯定したものがあ（別紙Y-26）。



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。

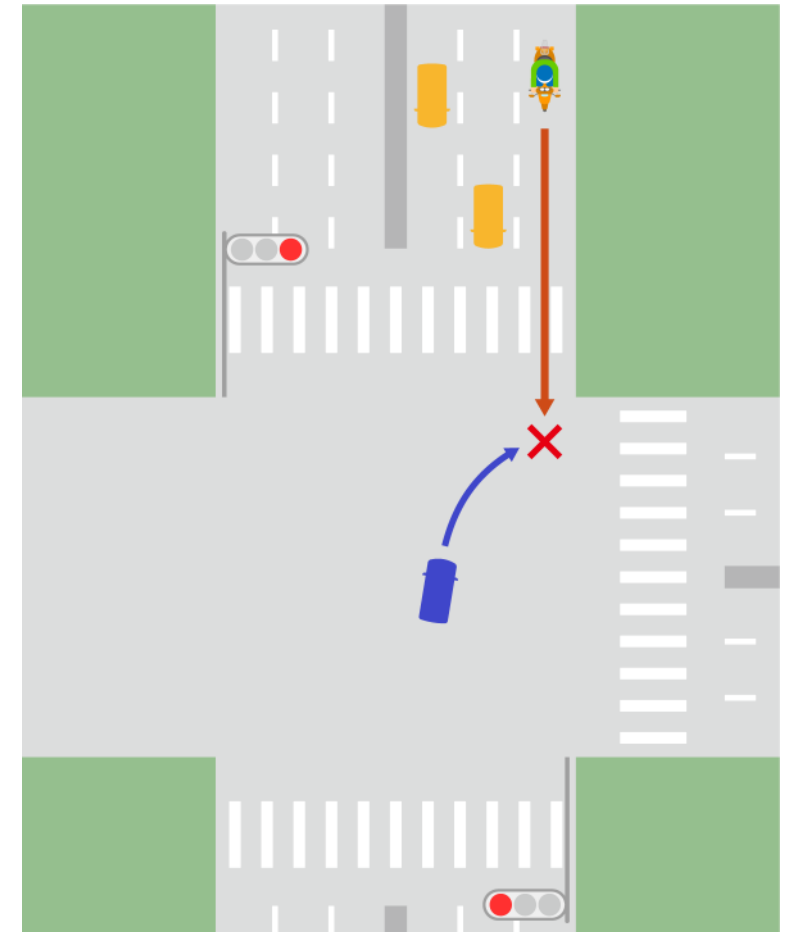
- ✓ 最徐行の上、左方を注視し、安全を確認しつつ進出すべき注意義務（別紙Y-22）
- ✓ 右折待ち車両の前面の見とおしのきく位置で一時停止するか又は最徐行しながら小刻み発進するなどして、対向直進車の有無及び進路の安全を確認しつつ進行すべき業務上の注意義務（別紙Y-26、27、29）



C 対面信号機が赤色表示の場合

事 案 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

判 例 「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、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、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20 km/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

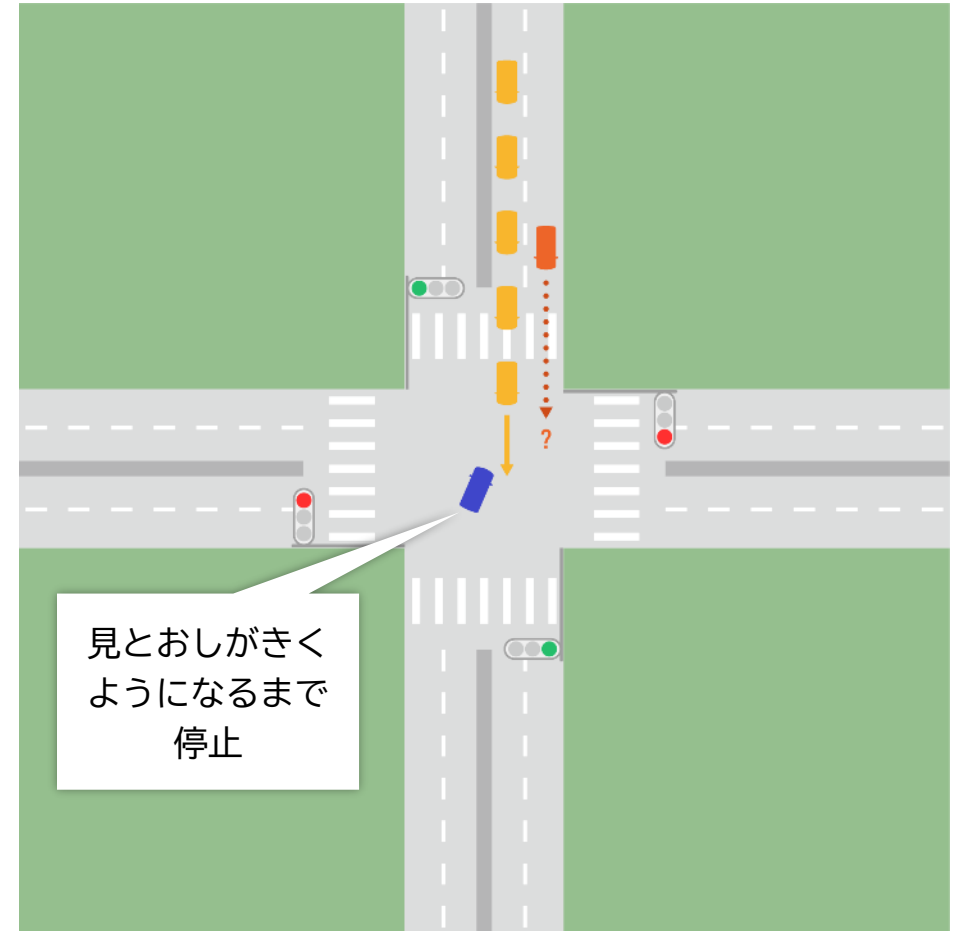
右折車は、右折完了までの想定時間内に、路側帯を30～35 km/h程度で走行してくる車両が検知できるか確認し、死角が大きく検知できないようであれば、右折車両が進行して見とおしがきくようになるまで停止する必要があると考えられる。

(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。

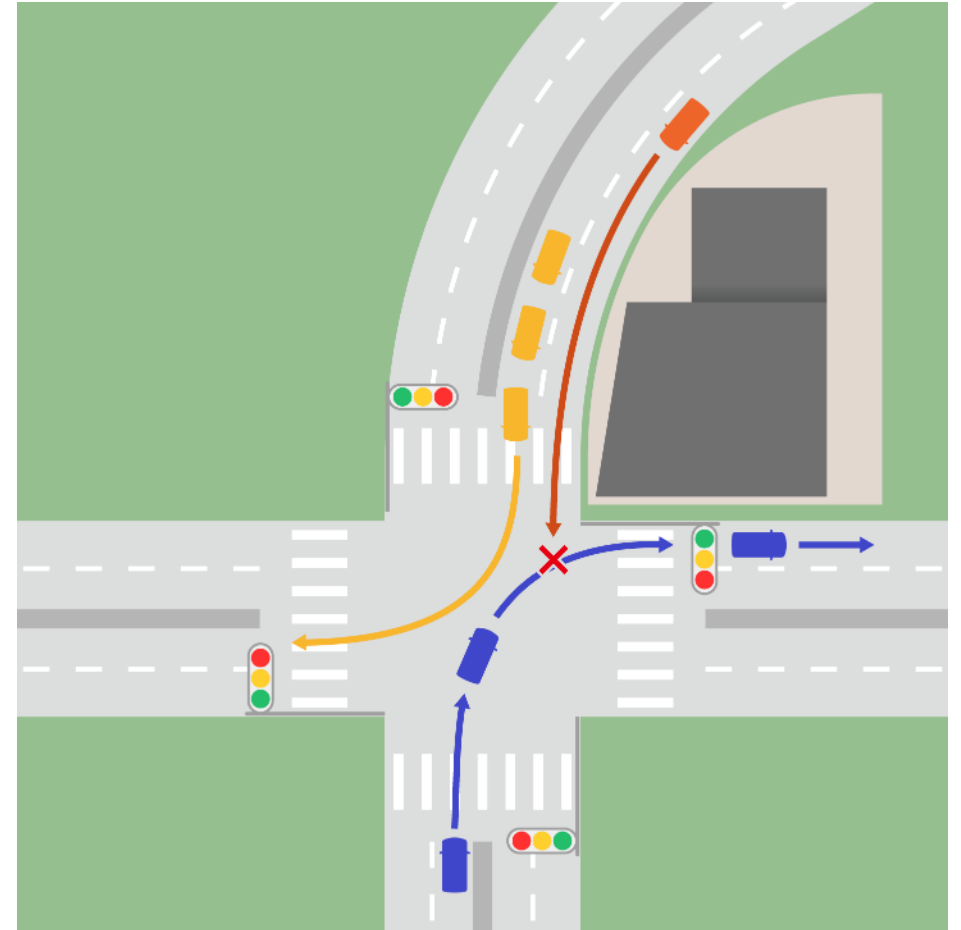
(ウ) 進行してくる対向直進車による死角の場合（別紙Y-23）

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）。



第5章 道路交通法上の「徐行」の解釈に関する裁判例調査

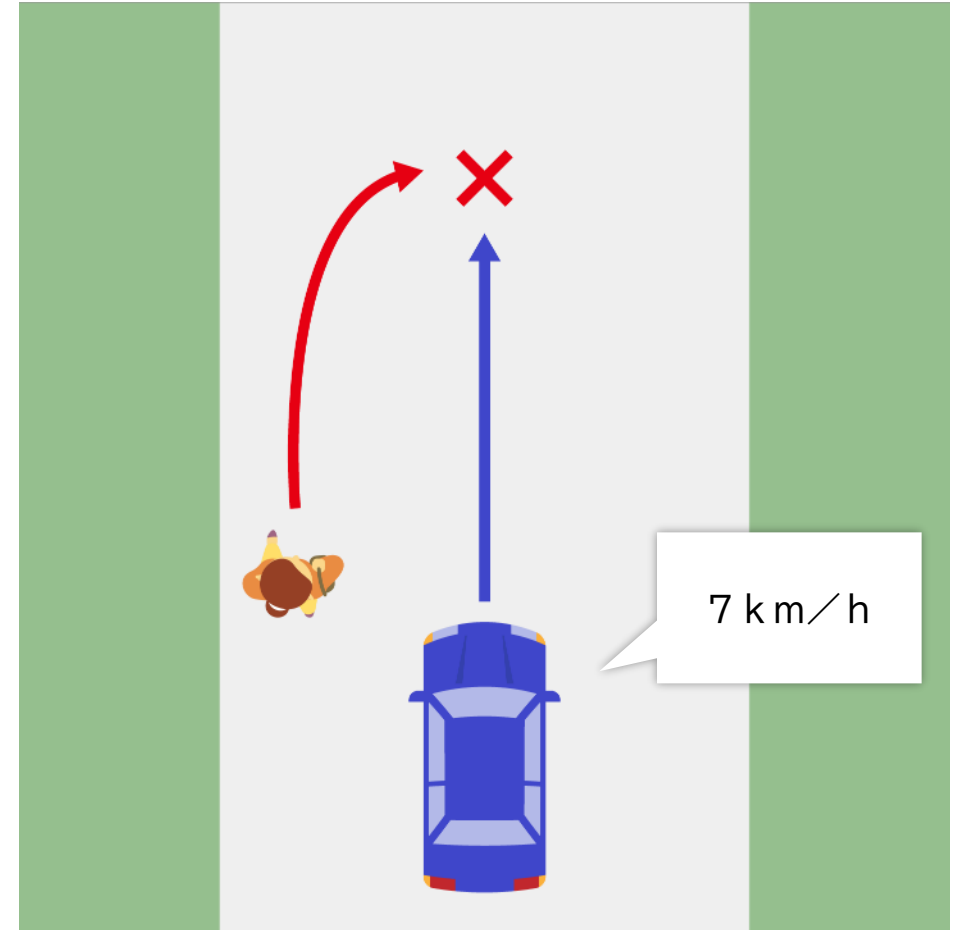
5.1 総論

- ✓ 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。
- ✓ 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

- ✓ 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。
- ✓ なお、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5km/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。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

6.1 裁判例調査経過

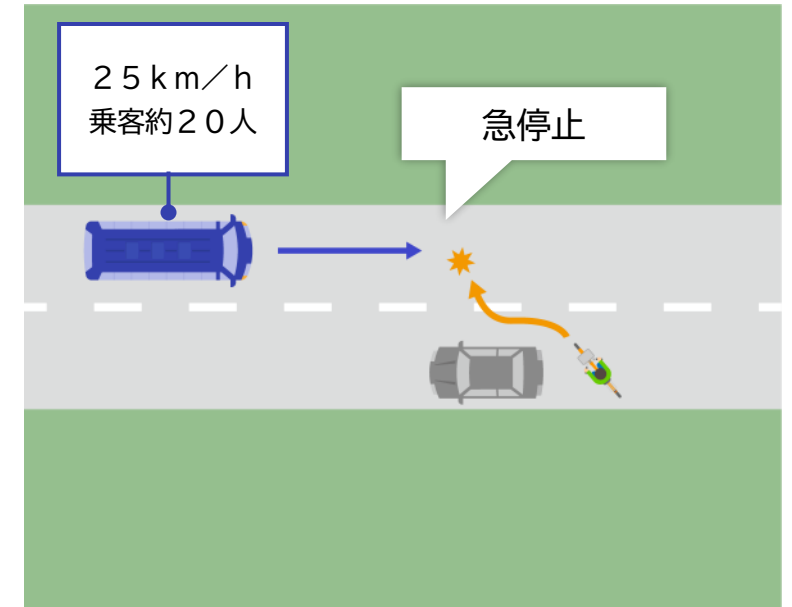
- ✓ バス車内転倒事故に関する裁判例が2件抽出された。
- ✓ なお、参考までに、バス車内転倒事故に関する民事裁判の裁判例も検索したところ、複数の裁判例が抽出されたが、いずれも訴訟当事者において過失の有無を具体的に争ったとはいえず、運転手の注意義務違反（過失）に関する何らかの基準を見いだすことはできないことから、本項においては取り上げない。

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）

事 例 被告人が普通乗用乗合自動車（バス）を25 km/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

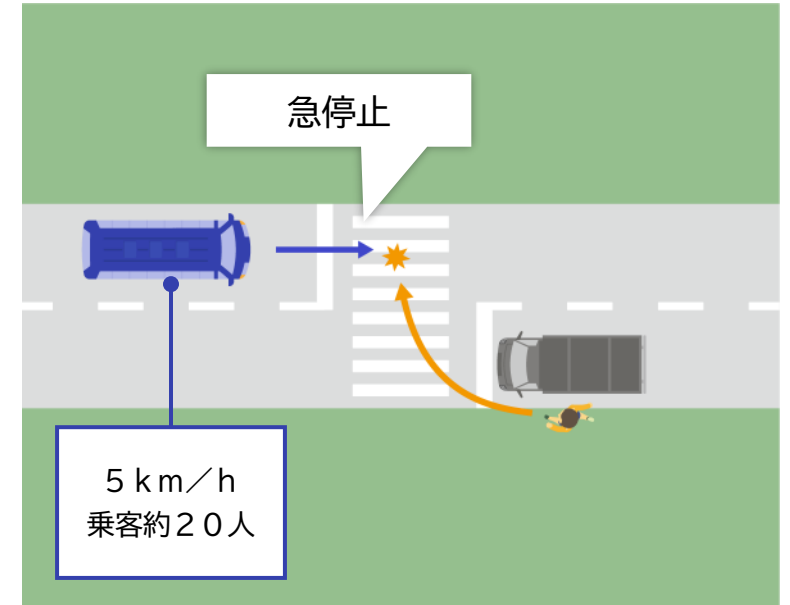
判 例 同裁判例は、被告人がバスを急停止させたのは自転車との衝突を避けるためのやむを得ない行為であり、緊急避難（刑法37条1項本文）が成立するとして、被告人を無罪とした。



札幌高判昭和45年8月20日（別紙Z-2）

事 例 被告人が大型乗合自動車（バス）を5 km/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

判 例 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。

