

判例・法規調査報告書（2）

安全設計・評価ガイドブック判例等調査委員会

令和7年2月28日

目次

第1章 検討方針等.....	5
1.1 はじめに.....	5
1.2 検討方法.....	6
1.3 検討体制.....	6
第2章 交差点左折時事故の事例における検討.....	7
2.1 道交法の規制.....	7
2.1.1 左折時の義務.....	7
2.1.2 他の車両等の関係（道交法第36条、第37条関係）.....	10
2.1.3 交差点におけるその他の道交法上の義務.....	11
2.1.4 横断歩道等（その付近を含む。）を通過する際の義務.....	12
2.2 左折時の事故の裁判例調査.....	15
2.2.1 裁判例調査方針.....	15
2.2.2 裁判例調査経過.....	16
2.2.3 左折時の巻き込み事故に関する裁判例調査結果.....	17
2.2.4 左折後の横断歩道上での接触事故.....	31
第3章 追突事故の事例における検討.....	41
3.1 道路交通法上の規制.....	41
3.1.1 最低速度.....	41
3.1.2 急ブレーキの禁止.....	41
3.1.3 車間距離の保持.....	42
3.1.4 進路の変更の禁止.....	50
3.1.5 他の車両に追いつかれた車両の義務.....	55
3.1.6 割り込み等の禁止.....	58
3.1.7 合図.....	60
3.2 追突事故の裁判例調査.....	61
3.2.1 裁判実務上の追突事案における過失の考え方.....	61
3.2.2 裁判例調査方針.....	62
3.2.3 裁判例調査経過.....	63
3.2.4 裁判例調査結果.....	63
3.3 考察.....	72
3.3.1 車間距離保持義務の対象車両.....	72
3.3.2 保持すべき「必要な距離」の程度.....	72
3.3.3 他の車両の挙動に対する予見・結果回避義務.....	74
第4章 車内安全関係における検討.....	76

4. 1	バス車内事故に関する裁判例調査結果.....	76
4. 1. 1	各判例検索システム等による検索.....	76
4. 1. 2	裁判例調査結果.....	76
4. 1. 3	小括.....	77
4. 2	電車又は航空機の車内事故に関する裁判例調査結果.....	77
	第5章 追い越し、右折後の横断歩行者事故の事例における検討.....	79
5. 1	道路交通法上の規制等.....	79
5. 1. 1	進路の変更の禁止.....	79
5. 1. 2	右折.....	79
5. 1. 3	交差点における他の車両等との関係等.....	80
5. 1. 4	右折車両と直進、左折車両等の関係.....	82
5. 1. 5	横断歩道等における歩行者等の優先.....	82
5. 1. 6	交差点等への進入禁止.....	85
5. 1. 7	交差点を右折する場合のその他の道交法上の義務.....	85
5. 1. 8	後続車の義務.....	86
5. 1. 9	その他（導流体）.....	88
5. 2	右折時の追越しの事故の事例の裁判例調査.....	89
5. 2. 1	裁判例調査方針.....	89
5. 2. 2	裁判例調査経過.....	89
5. 2. 3	裁判例調査結果.....	90
5. 3	右折後の横断歩行者事故の事例の裁判例調査.....	102
5. 3. 1	裁判例調査方針.....	102
5. 3. 2	裁判例調査経過.....	103
5. 3. 3	裁判例調査結果.....	103
	第6章 路上駐車回避に伴う事故／法律違反車両や環境に起因する事故の事例にお ける検討.....	109
6. 1	道路交通法上の規制.....	109
6. 1. 1	通行区分.....	109
6. 1. 2	進路の変更の禁止.....	113
6. 1. 3	割込み等の禁止.....	115
6. 1. 4	合図.....	116
6. 1. 5	運転手の遵守事項.....	117
6. 2	路上駐車回避に伴う事故の裁判例調査.....	118
6. 2. 1	裁判例調査方針.....	118
6. 2. 2	裁判例調査経過.....	119
6. 2. 3	裁判例調査結果.....	119

6. 2. 4 考察.....	136
第7章 バス停からの再合流の際の事故の事例における検討.....	139
7. 1 道路交通法上の規制.....	139
7. 2 バス停からの再合流の際の事故の裁判例調査.....	140
7. 2. 1 裁判例調査方針.....	140
7. 2. 2 裁判例調査経過.....	140
7. 2. 3 裁判例調査結果.....	141
第8章 二律背反事象（緊急避難的な検討をしている事例）における検討.....	146
8. 1 総論.....	146
8. 1. 1 想定事例.....	146
8. 2 緊急避難・過剰避難.....	147
8. 2. 1 緊急避難の要件.....	147
8. 2. 2 過失と緊急避難の関係.....	147
8. 2. 3 裁判例調査方針.....	148
8. 2. 4 裁判例調査経過.....	148
8. 2. 5 裁判例調査結果.....	149
第9章 高速道路における大型トラックやバスの事故の事例における検討.....	154
9. 1 道路交通法上の規制.....	154
9. 1. 1 通則.....	154
9. 1. 2 最低速度.....	154
9. 1. 3 横断等の禁止.....	155
9. 1. 4 本線車道に入る場合等における他の自動車との関係.....	156
9. 1. 5 本線車道の出入の方法.....	157
9. 1. 6 停車及び駐車の禁止.....	158
9. 1. 7 故障等の場合の措置.....	159
9. 2 高速道路・大型車の事故の裁判例調査.....	161
9. 2. 1 裁判例調査方針.....	161
9. 2. 2 裁判例調査経過.....	161
9. 2. 3 裁判例調査結果.....	161
9. 3 考察.....	165

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は、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

2023年度の判例・法規調査で扱った4つの場面以外の以下の8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。

- ① 交差点左折事故の事例における検討
- ② 追突事故の事例における検討
- ③ 車内安全関係における検討
- ④ 追越し、右折後の横断歩行者事故の事例における検討
- ⑤ 路上駐車回避に伴う事故／法律違反車両や環境に起因する事故の事例における検討
- ⑥ バス停からの再合流の際の事故の事例における検討
- ⑦ 二律背反事象（緊急避難的な検討をしている事例）における検討
- ⑧ 高速道路における大型トラックやバスの事故の事例における検討

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
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
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パートナー弁護士／元裁判官
中川 景子	補助委員	松田綜合法律事務所弁護士／元検察官
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 交差点左折時事故の事例における検討

本項では、交差点を左折する場合について、裁判例調査・分析を前提とし、道交法上の規制といわゆる巻き込み事故を分けて検討するほか、交差点左折後の横断歩道における事故について検討する。

2.1 道交法の規制

2.1.1 左折時の義務

(左折又は右折)

第三十四条車両は、左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端により、かつ、できる限り道路の左側端に沿って（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通行して）徐行しなければならない。

ア 「あらかじめその前から」

「あらかじめその前から」とは、後続する車両や歩行者にその車両が左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して十分なものと考えられる地点であり、画一的に何m手前ということはできない。しかし、車両が左折しようとする場合に行わなければならない合図を行う時期として「その行為をしようとする地点（交差点において左折する場合にあつては、当該交差点の手前の側端）から30m手前の地点に達したとき。」（道交法施行令第21条）と定められていることから、概ね交差点の手前30mの地点であると解してよい（名古屋高判昭和46年9月14日）（執務資料道路交通法解説19訂版（以下「執務資料」という。）319頁）。

イ 「できる限り道路の左側端により」

「できる限り道路の左側端により」とは、路肩部分（路肩部分のないときは、路肩相当部分0.5m）を除いた可能な限り、道路の左側端に寄ってという意味である。

「できる限り」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を意味すると解される。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（執務資料320頁）。

ウ 自転車レーン及び自転車通行帯

(車両通行帯)

第二十条

2 車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異な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。

3 車両は、追越しをするとき、第25条第1項若しくは第2項、第34条第1項から第5項まで若しくは第35条の2の規定により道路の左側端、中央若しくは右側端に寄るとき、第35条第1項の規定に従い通行するとき、第26条の2第3項の規定により一時進路を譲るとき、又は道路の状況その他の事情によりやむを得ないときは、前二項の規定によらないことができる。この場合において、追越しをするときは、その通行している車両通行帯の直近の右側の車両通行帯を通行しなければならない。

(定義)

第二条

三 車道 車両の通行の用に供するため縁石線若しくは柵その他これに類する工作物又は道路標示によつて区画された道路の部分をいう。

三の三 自転車道 自転車の通行の用に供するため縁石線又は柵その他これに類する工作物によつて区画された車道部分の部分をいう。

道路に自転車専用レーン及び自転車通行帯が設けられている場合であっても、自動車は、「できる限り道路の左端側に寄」る必要があり、自転車専用レーン及び自転車通行帯に入ることが認められる。すなわち、自転車専用レーン及び自転車通行帯は、車両通行帯の通行区分指定（道交法第20条2項）であり、原則として、「当該通行区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない」と規定されているが、左折時においては、道交法第34条1項において、道交法第20条2項の規定によらないことができる（道交法第20条3項）。そのため、左折時においては、車両通行帯の通行区分指定にかかわらず、「できる限り道路の左端側に寄」る必要がある。

(通行区分)

第十七条

3 二輪又は三輪の自転車その他車体の大きさ及び構造が自転車道における他の車両の通行を妨げるおそれのないものとして内閣府令で定める基準に該当する車両（これらの車両で側車付きのもの及び他の車両を牽引しているものを除く。）以外の車両は、自転車道を通行してはならない。ただし、道路外の施設又は場所に入出入りするためやむを得ないときは、自転車道を横断することができる。

なお、「自転車の通行の用に供するため縁石線又は柵その他これに類する工作物によって区画された車道の部分」（道交法第2条1項3の3号）に該当する場合には、自転車専用レーン及び自転車通行帯である車両通行帯の通行区分指定ではなく、「自転車道」に該当するため、「道路外の施設又は場所に入出入りするためやむを得ないとき」を除き、自転車道を通行することができない（道交法第17条3項）。

エ 「徐行しなければならない」

道交法第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。この徐行義務は、単に道路の左側による場合のみに課せられたものではないから、車両は、道路の左側に寄って左折を完了するまで徐行を継続しなければならないことになる。

2. 1. 2 他の車両等の関係（道交法第36条、第37条関係）

（交差点における他の車両等との関係等）

第三十六条

車両等は、交通整理の行われていない交差点においては、次項の規定が適用される場合を除き、次の各号に掲げる区分に従い、当該各号に掲げる車両等の進行妨害をしてはならない。

一 車両である場合 その通行している道路と交差する道路（以下「交差道路」という。）を左方から進行してくる車両及び交差道路を通行する路面電車

二 路面電車である場合 交差道路を左方から進行してくる路面電車

2 車両等は、交通整理の行われていない交差点においては、その通行している道路が優先道路（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。以下同じ。）である場合を除き、交差道路が優先道路であるとき。又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、当該交差道路を通行する車両等の進行妨害をしてはならない。

3 車両等（優先道路を通行している車両等を除く。）は、交通整理の行われていない交差点に入ろうとする場合において、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、徐行しなければならない。

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。

ア 「交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するとき」

「交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するとき」とは、車両等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。

イ 「当該交差点の状況に応じ」

「当該交差点の状況に応じ」とは、車両等が交差点に入ろうとし及び交差点内を通行するときは、その交差点の状況に応じという意味である。当該交差点の状況とは、交差点の広狭、変形交差点、見通しの良否、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）。

ウ 「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」

当該交差点の状況に応じ、その通行している道路と交差する道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて、交差点で右折する車両等及びその交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に危険を及ぼさないよう十分に注意して、進行せよという意味である。

エ 「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」

反対方向又は後方からの交通の状況、前車及び進路の状況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執り得る限りの安全な速度と方法でという意味である。

「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。

2. 1. 3 交差点におけるその他の道交法上の義務

ア 追越し禁止

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（道交法第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（道交法第5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が、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（道交法第38条1項）。

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、道路の左側に寄って一時停止しなければならない（道交法第40条、第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（道交法第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（道交法第44条1項）。

キ 警音器の使用

車両は、左右の見通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（道交法第54条）。

2. 1. 4 横断歩道等（その付近を含む。）を通過する際の義務

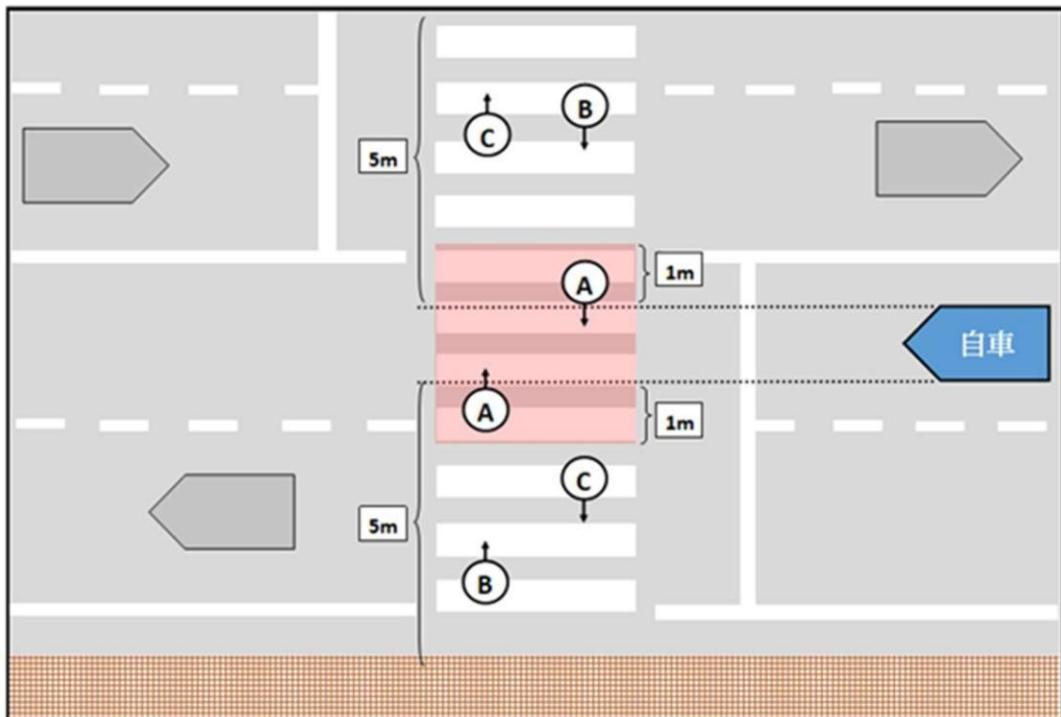
ア 横断歩道等に「接近する場合」

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363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1m程度）外れて横断していた場合であっても、通常「横断しようとする歩行者」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、道交法第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363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、依然として道交法第18条2項の歩行者の側方通過時の義務や、道交法第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363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、道交法第18条2項の歩行者の側方通過時の安全な間隔が概ね1mとする見解がここでも妥当すると解される（執務資料364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）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369～370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365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、その場所が前記の状態と同程度に左右の見通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310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365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。制限速度は不明であるが時速40km/hから時速25km/hには減速した事案である。時速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、立ち止まる、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くなるような場合のことをいうと解されている（執務資料371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5m以内の部分に駐停車禁止としている道交法第44条1項3号の趣旨から、横断歩道等（停止線ではない。）の手前概ね5m以内の部分を用いて解されている（執務資料377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、道交法第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378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. 2 左折時の事故の裁判例調査

2. 2. 1 裁判例調査方針

ア 対象事案

交差点の左折時の事故の特徴としては、左折開始時に道路左側端を走行する自動二輪車又は自転車を巻き込んで発生する①左折時の巻き込み接触事故と、②左折後の横断歩道上での歩行者又は自転車との接触事故に大きく分けられる。さらに、①左折時の巻き込み接触事故については、①A—適切な左折準備態勢に入ったにもかかわらず発生した事故と、①B—適切な左折準備態勢に入っていない状態で発生した事故とに分けられる。なお、技術的に道路左端に寄って進行することが困難であるため、他の車両が自己の車両と道路左側端との中間に入り込むおそれがある場合であっても、適切な左折準備態勢に入った、すなわち、「できる限り道路の左側端に」寄ったものと評価される場合には、適切な左折準備態勢に入ったと評価できるものとする。

また、②左折後の横断歩道上での歩行者又は自転車との接触事故については、裁判例では様々な事情を考慮し、被告人の注意義務を認定しており、考慮要素については、後記2. 2. 4イに記載したものが挙げられる。

イ 左折時の事故の特徴

① 左折時の巻き込み接触事故

- ・ A—適切な左折準備態勢に入ったにもかかわらず発生した事故
- ・ B—適切な左折準備態勢に入っていない状態で発生した事故

② 左折後の横断歩道上での歩行者又は自転車との接触事故

2. 2. 2 裁判例調査経過

ア 裁判例検索に用いたデータベース

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（以下「各判例検索システム」という。）を利用して刑事事件の裁判例を抽出した。

- 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すべて公開されているわけではなく¹、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、前記裁判例集や雑誌等に掲載された裁判例等や独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、各判例検索システム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のではなく、前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。

イ 裁判例調査経過

各判例検索システムについては、前記 2. 2. 1 イの①②類型とも共通して、検索対象を刑事事件とし、原則として「交差点」AND「左折」とのキーワード設定をした上で、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た検索した。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。）。

	判例秘書	ウェストロー	D1-Law	TKC
左折時の巻き込み接触事故				
「交差点」AND「左折」AND「左後方」NOT「危険運転」NOT「飲酒」	68件	57件	69件	59件
左折後の横断歩道上での事故				
「交差点」AND「左折」AND「横断歩道」NOT「危険運転」NOT「飲酒」	123件	98件	145件	111件

2. 2. 3 左折時の巻き込み事故に関する裁判例調査結果

ア 適切な左折準備態勢に入ったにもかかわらず発生した事故

(ア) 裁判例調査結果の概要

適切な左折準備態勢に入ったにもかかわらず発生した事故の裁判例調査の結果、下記のとおり、信頼の原則の適否を検討している裁判例、左折車と道路左側端との間に他の車両が入り込むおそれの有無を判断要素としている裁判例が見つかった。

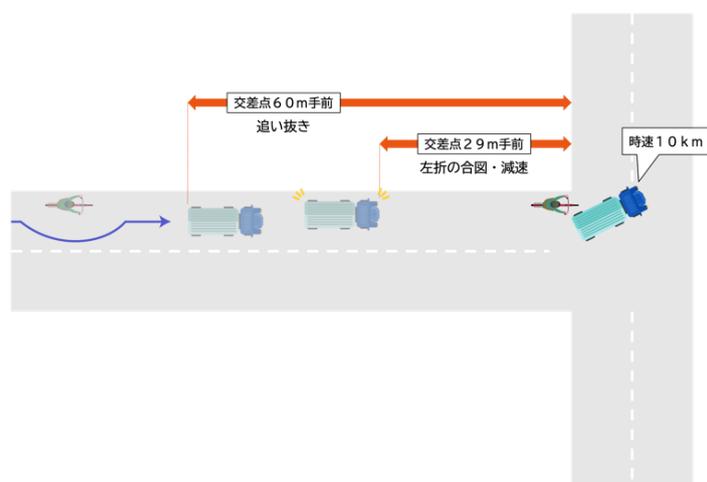
¹ 令和5年度の裁判所の新規事件数は、民事・行政事件が約147万件、刑事事件が約86万件（司法統計）

(イ) 適切な左折準備態勢に入ったにもかかわらず発生した事故の裁判例

最判昭和46年6月25日（A-1）【過失を肯定した原審破棄差戻審未掲載】

本件は、被告人において、交差点の少なくとも60m手前で自転車を追い抜き、約29m手前の地点で左折の合図をし、十分に速度を減じ、約6m手前の付近で左後方サイドミラーで自転車が後方にいることを確認しながら、速度約10km/hで左折をしたところ、当該自転車を運転していた被害者を左後車輪で轢過させた事案。裁判所は、被告人は法に従い、左折の合図をして左折を開始したもので、当時の道路及び交通の状態等具体的な状況に応じた適切な左折準備態勢に入っていたことがうかがわれるとして、被告人に過失があるとするためには、被告人に周到な後方安全確認をなすべき注意義務を被告人に課するに足りる特別な事情の存在が前提になるとして、原判決を破棄した。

A1



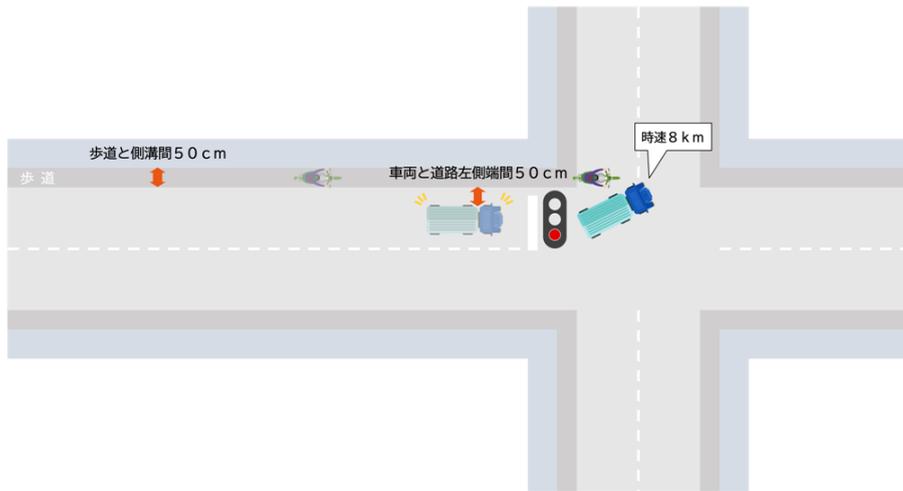
名古屋高判昭和45年6月16日（A-2）【過失否定】

被告人は、軽四輪貨物自動車を運転して、信号機の設置されている十字路交差点にさしかかり、同交差点で左折するため、左折の合図をしたうえ、道路の左側に寄りながら、同交差点に接近中、対面信号が赤色を表示したので、信号待ちのため、同交差点南側横断歩道手前の停止線付近で、左折の合図を継続しながら一時停止した。その際、被告人の車の左側面と道路（車道）左側端との間隔は、約50cm、左側歩道との間隔は、その間に設けられている幅約50cmの側溝部分（コンクリートで蓋がされており、ゆるやかな傾斜がつけられているが、その上を車両等が通行することは不可能ではない。）を加えて約1mであった。そして、被告人は、信号が青になるや、格別左後方の安全を確認する措置をとることなく、前記停止位置から発進し、時速8km/h位で左折を開始したところ、後

方から北進してきて、被告人車の左側を追い抜いて直進しようとした被害者運転の原動機付自転車の前輪が自車の左後側部に接触した事案。

被害者は、被告人車より大分遅れて本件交差点にさしかかったが、おりから赤信号のため、右交差点入口付近に、被告人車を先頭として数台の先行車が連続して一時停止していて、右車の列と左側歩道との間には1 m位の間隔しかなかったにもかかわらず、被告人車の左折の合図を見落したまま、信号が青になったので、そのまま直進して同交差点に進入したところ、被告人車が左折してきたため、これと接触するに至った。

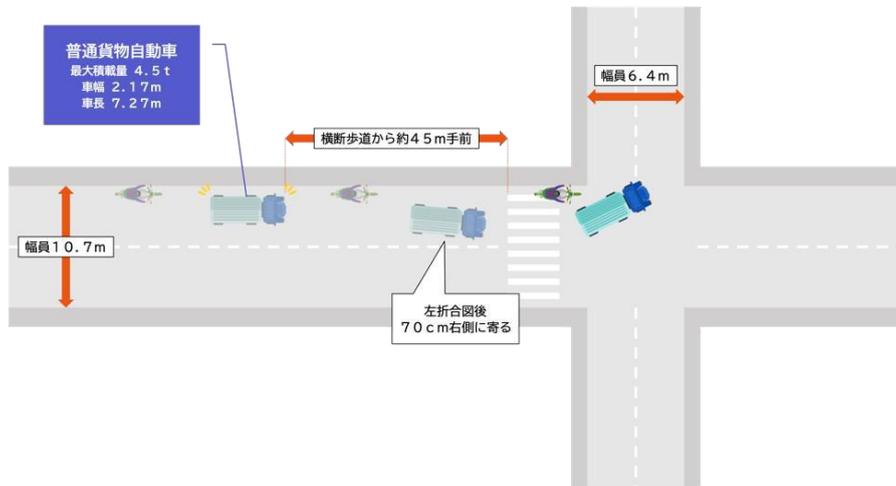
裁判所は、左折しようとする車両が十分に道路の左側に寄らないため、他の車両が自己の車両と道路左端との中間に入り込むおそれがある場合には、前示道路交通法所定の注意義務のほか、さらに左後方の安全を確認すべき注意義務があるが、十分に道路左端に寄り、通常自車の左側に車両が入りこむ余地がないと考えられるような場合には、あえて左後方の安全を確認すべき注意義務があるものとは解せられないと判示し、本件について、被告人車が本件交差点の手前で、赤信号によって一時停止した際における同車の左側面と道路左側端との間隔は、わずかに約50 cm、側溝部分を含めても約1 mしかなかったことが明らかであるから、被告人車は、十分に道路の左側に寄ったものということができるとした。そして、原動機付自転車等といっても、若干の幅があり（本件被害車の幅は、原審検証調書によると、68 cmであって、被告人車の左側面と道路左側端との間隔約50 cmを約18センチも越えていることが明らかである。）右のようなせまい間隔をすり抜けて前方に進出することの極めて危険であることは明らかであるとした上で、被告人は、左折に際し、自車を十分に道路左端に寄せたものということが出来るから、前説示したところから明らかなように、本件被害者のごとく、自車と左側歩道との間に存するせまい間隔をすり抜け、しかも自車の左折の合図にも気付かないで暴進してくる後続車両のあり得ることまで予想して、左後方の安全を確認するまでの義務があるとは解せられないとして被告人の注意義務違反を否定した。



大阪高判昭和50年11月13日（A-3）【過失否定】

交差点で左折しようとする車両（最大積載量4.5t、車幅2.17m、車長7.27m）の運転者は、交差点手前で左折の合図をしたのち、できる限り車道左側端に寄って左折の態勢に入った場合には、その時点において自車の左後方に後進車があっても、同車が自車を適法に追い抜くことが許されない状況にあるときは、同車の運転者において追突等の危険防止のため適切な措置をとり、左折を妨害しないものと信頼して左折することができるものと解せられる。そして、道路交通法第26条の2第2項、第34条5項の趣旨から考え、後進車は、すでに左折合図をしている先行車との間に適当な距離があつて、左折により自車の速度又は方向を急に変更させられることがないときは、あえてこれを追抜きその左折を妨げることとは許されないと解されるから、この場合に先行車が左折したとしても運転者としての注意義務に違反するところはないというべきである。被告人が本件交差点西側横断歩道の手前約4.5mから左折の合図をしたのち同横断歩道の手前約8mで左折を開始した時点において、左後方から追隨してくる被害車との間の距離は約1.4m、当時の左折車の速度は時速約30km/h程度であるから、経験則上、被害車の速度に照らして、必ずしも左折により同車の速度又は方向が急に変更させられる関係にあつたとはいえない。そうすると、すでに左折の合図をして左折したことについて業務上の注意義務違反があると断定することはできないと判示した。

A3

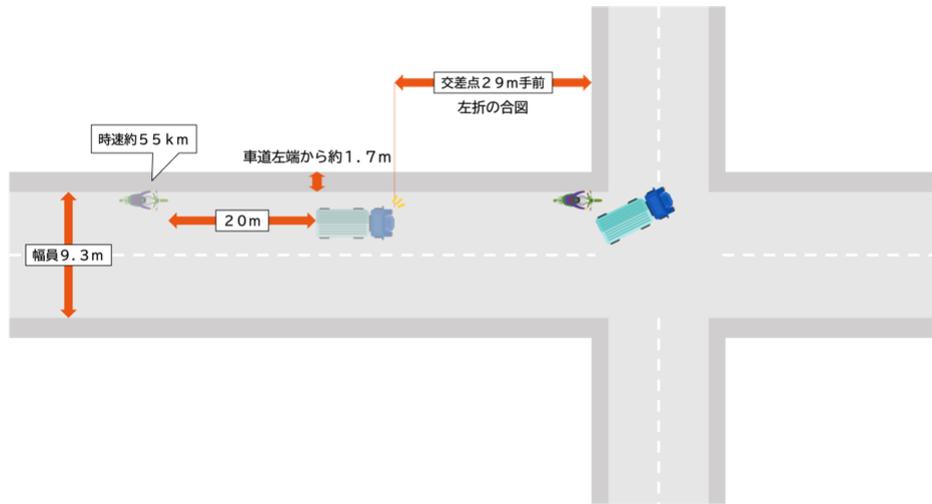


3

最判昭和49年4月6日（A-4）【過失肯定】

被告人は、普通貨物自動車を運転し、幅員9.3mの道路を時速約35km/hで進行し、交通整理の行われていない交差点を左折しようとし、その手前約30mの地点で車内鏡によって後方を確認したところ、左斜後方約20mの地点を追尾して来る自動二輪車を発見したので、同交差点の手前約22m付近で左折の合図をして車道左側端から約1.7mの間隔をおいて徐行し、同交差点入口付近において時速約10km/hで左折を開始した直後、被告人車の左側を直進して来た右の後進車に接触した事案。

裁判所は、被告人が発見した際の後進車の時速は約55km/hであったことから、本件は、道交法第26条2項が優先的に適用される場合であって、自車の進路を左側に変更して後進車の進路を妨害することは許されないものといわざるをえない（現行の道交法第34条5項参照）として、被告人の注意義務違反を認定した。



(ウ) 適切な左折準備態勢に入ったにもかかわらず発生した事故の裁判例に関する考察

左折時の巻き込み事故に関して、裁判例では、左折車が、道交法上の左折時の義務に従い、左折の合図をし、できる限り道路の左端側に寄るなど、その時の道路及び交通の状態その他の具体的状況に応じた適切な左折準備態勢に入ったのちは、特別な事情がない限り、後進車があっても、その運転者が交通法規を守り追突等の事故を回避するよう適切な行動に出ることを信頼して運転すれば足りるものと判示している（A-1）。そのため、適切な左折準備態勢に入った場合には、周到な後方安全確認を行う必要がなくなる。さらに、裁判例（A-2）からすれば、左折車と道路左側端の間隔が約1mのように十分に道路左端に寄っている場合には、あえて左後方の安全を確認すべき注意義務があるものとは解されないと判断している。

このような裁判例からすれば、適切な左折準備態勢に入っている場合であっても、他の車両が自己の車両と道路左端との間に入り込むおそれの有無によって判断基準が異なるものと考えられる。適切な左折準備態勢に入った場合で、かつ他の車両が自己の車両と道路左端との間に入り込むおそれがないときには、左折時に左後方の安全確認をする必要がなくなるとされており、他方で適切な左折準備態勢に入った場合でも、他の車両が自己の車両と道路左端との間に入り込むおそれがあるときには、左折時にサイドミラー等での後方確認をすれば足りるものとされている。もっとも、他の車両が自己の車両と道路左端との間に入り込むおそれがある場合で、左折前に一定時間停止していたようなときについては、後記2. 2. 3ア（エ）（オ）に記載するとおりである。

なお、裁判例では、適切な左折準備態勢に入った場合の運転者の信頼の対象としては、後進車があえて交通法規に違反し自車の左方を強引に突破するような行動に出ないというものであり、後進車が交通法規を守って左方を通過する場合の左折車の運転者の注意義務については判示していないものとされている（A-4 調査官解説²）。後進車が交通法規を守って左方を通過する場合、すなわち、後進車が、適法に左折車の左方を通過することのできる場合について、裁判例では「進路を高速で被告人車を追い抜く可能性のある後進車のあることを認めた被告人としては、左折の合図をただけでは足りず、後進車の動静に十分注意し、追い抜きを待って道路左側に寄るなどの業務上の注意義務がある・・・すなわち本件は、道交法二十六条二項（現行の道交法34条5項参照）が優先的に適用される場合であって、自車の進路を左側に変更して後進車の進路を妨害することは許されない」と判示している。（A-4）

なお、裁判例を見るに、交差点前に二輪車等の追越しが発生している場合には追越し地点と交差点までの距離、左折の合図を出した地点と交差点までの距離、道路の左側端に寄った地点と交差点までの距離、道路左側端と左折車の距離、左折前の一時を含む停止の有無、左折前の左後方確認の有無及び方法、左折時の速度、二輪車等の速度といった要素を左折車の注意義務違反の判断に当たって考慮しているものと考えられる。

（エ）他の車両が自己の車両と道路左側端との中間に入り込むおそれがある場合の裁判例

大型貨物車両などは、左折のために左側端に寄ることが技術的に困難な場合がある。このような場合、他の車両（自動二輪車等を想定。）が左折車と道路左側端との中間に入り込むおそれがあるため、「できる限り道路の左側端に」（道交法第34条1項）に違反するか否かが問題になる。

以下では、他の車両が左折車と道路左側端の中間に入り込むおそれがあるため、「できる限り道路の左側端に」（道交法第34条1項）に違反するか否かが問題になった裁判例を検討する。

最判昭和45年3月31日（A-5）【過失否定】

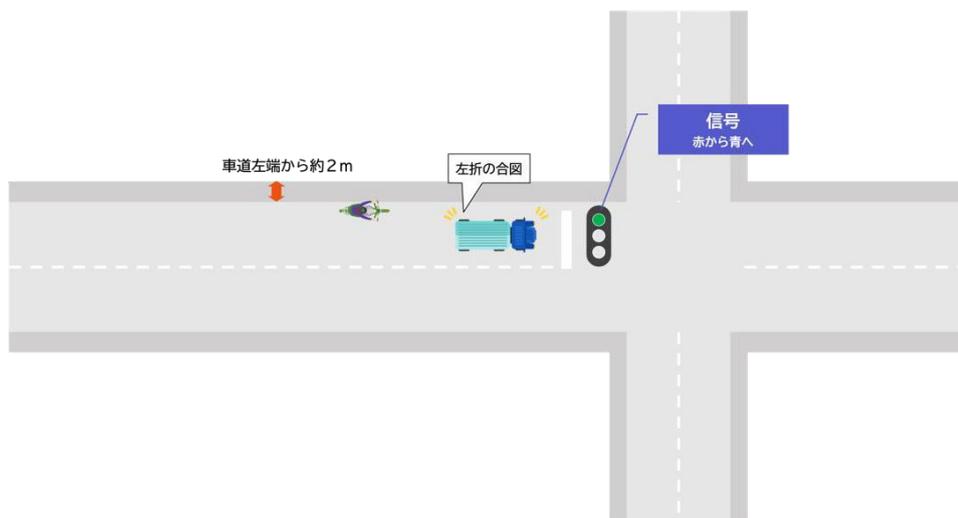
被告人は、普通貨物自動車を運転して幅員約8.5mの国道を西進し、本件交差点で左折南進するに際し、同交差点の約30m手前から左折の合図をして徐行したが、左折進入しようとする町道の幅員が狭く、かつ、鋭角をなしているため、道路左端に車両を寄せることが技術的に困難なので、やむなく、自車の左側面と

² 香城敏磨 最高裁判所判例解説刑事篇昭和49年度56頁

道路左端との間に2 m余の間隔をおいて進行し、そして同交差点の手前で、赤信号によって瞬時停止したのち、信号が青になるや、後写鏡を見ただけで左折南進を開始したため、後方から西進して来て、被告人車の左側を追い抜いて直進しようとした被害者運転の自動二輪車の前部右側を自車左側面に接触させ転倒させた事例。

本件のように、技術的に道路左端に寄って進行することが困難なため、他の車両が自己の車両と道路左端との中間に入りこむおそれがある場合にも、道路交通法規所定の左折の合図をし、かつ、できる限り道路の左端に寄って徐行をし、さらに後写鏡を見て後続車両の有無を確認したうえ左折を開始すれば足り、それ以上に、たとえば、車両の右側にある運転席を離れて車体の左側に寄り、その側窓から首を出す等して左後方のいわゆる死角にある他車両の有無を確認するまでの義務があるとは解せられないとし、被告人の注意義務違反を否定した。

A5



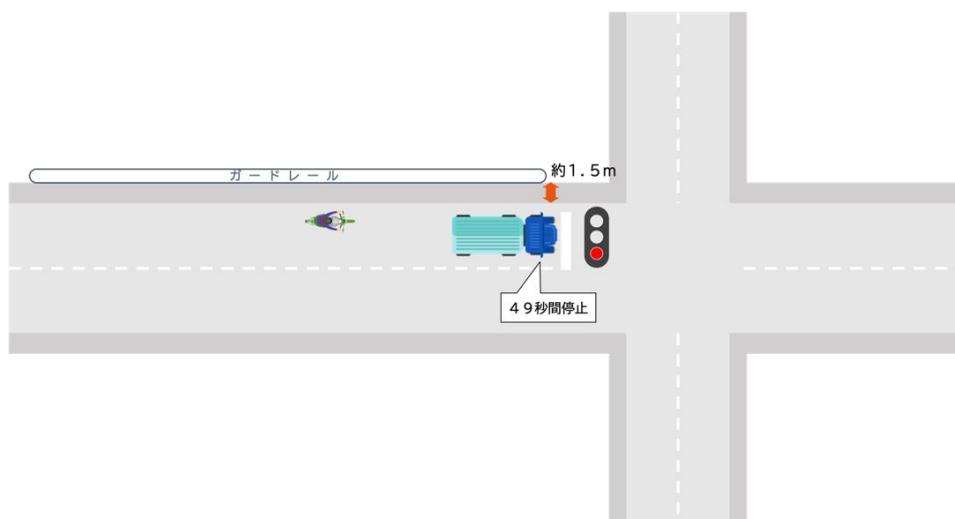
5

東京高判昭和46年12月20日（A-6）【過失肯定】

被告人は、大型貨物自動車を運転し、交差点を左折する際、停止線において左折の合図をしつつ左側ガードレールとの間に約1.5 mの間隔を置いて停止していたところ、被告人の車両の停止中に左側部分に侵入していた被害者の運転する自動二輪車に気がつかず、左折したことにより被害者の自動二輪車に接触した事案。なお、被告人は、左側方及び左後方の安全確認について、停止線において停止した際に一回行ったのみで、青信号に従って発進する際はもとより、それ以後も全くこれをなさなかった事案。

裁判所は、被告人が、停止線において左側ガードレールとの間に約1.5mの間隔を置いて停止したのはやむを得ないこととしても、左側部分にそれだけの余地があれば、約49秒間の停止時間中に、当該部分に軽車両又は自動二輪車等が侵入してくることが十分予想されるのであるから、このような特別の事情がある場合、自動車運転者としてはたとえ停止前から左折の合図をしていたにしても、信号が青に変わって発進するに際し、さらに左側方及び左後方の安全を確認し、当該部分に直進車両がある場合には、これに進路をゆずるなどして事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があるものといわなければならないとして、被告人の過失を認定した。

A6

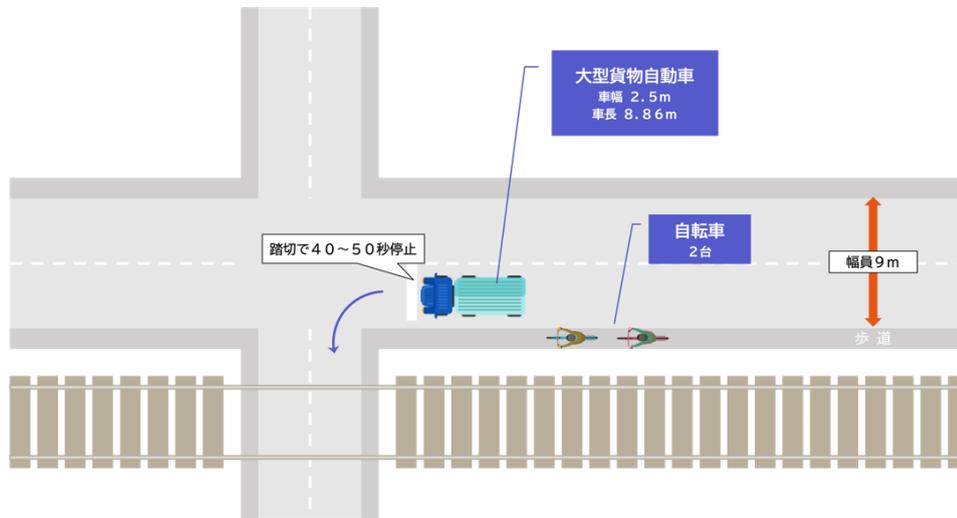


東京高判昭和51年11月15日（A-7）【過失肯定】

被告人車は、車道幅員約9mの道路（その南側に防護柵によって画された幅員約1.1mの歩道が設けられている。）を西進し、踏切を横断するため左折しようとしたのであるが、同所は右の道路と北方面から同踏切を経てほぼ南北に通ずる幅員約10mの道路とがT字型に交わる交差点となっており、折から踏切の遮断機が閉じていたので、被告人車は右交差点の入口付近で一時停止することになったが、被告人車は車幅が2.5m、車長が8.86mあって、その構造上左側端に寄ると左折して踏切内に入ることができないため、その左側の防護柵との間に1mないし1.5mの間隔を置き、車首をわずかに左に向けた状態で停止した。被告人車はそのままの状態約40秒ないし50秒停止し、遮断機の開くのを待っていたが、その間被告人はとくに左サイドミラーによって自車の左後方の歩車道に対する注意をしなかった。他方、そのころ被害者ともう一名（B）が、足踏

自転車に乗り、踏切を横断するため右交差点に入り、停止している被告人車の後方を回って前記歩道に入り、踏切の入口左側付近に前後して停止し、遮断機の開くのを待っていた。被告人は右のように停止してから約20秒ないし30秒後に自転車運転席の左窓から前記地点に停止したBの姿（身体上部）を認めたが、その後方に停止した被害車は死角内に入り、被告人はその存在に気付かなかつたため、Bのほかには被告人車の左側を併進して右踏切を横断する軽車両はないと思い、遮断機が開くや直ちに発進し、時速10ないし15km/hの速度で大回りに左折して踏切内に入り、約55.5m進入し被害者に接触した事案。

裁判所は、発進後における被告人車と被害車の相互の位置関係が明確ではなく、したがって被告人が左折を開始してからサイドミラー等を注視することによって被害車の存在を事前に捕捉し得たことについては必ずしも十分な証明があったとはいえないとしながらも、死角の大きい大型自動車を運転する者にはそれに相応した注意義務が要求されるというべきであり、被告人は平素から自車の左側部分に相当大きな死角が存することを熟知していたのであり、しかも本件においては停止時間が40秒ないし50秒に及んでいたのであるから、その間に後方から軽車両等が被告人車の左側の歩道又は車道に進入し、その死角にかくれることは十分に予想される場所であり、現に本件の場合、児童であるBの自転車が被告人車の停止中被告人車前部左側付近に停止したのを被告人は運転席左窓を通して直接視認しているのであるから、その後方の被告人車の死角にあたる部分に別の自転車等がかくれているかも知れないことが予想される状況にあったものといわなければならない。したがって、運転助手を同乗させていない本件のような場合には、運転者は一時停止中原則として絶えず左サイドミラーを注視して後方から来る軽車両ないし歩行者が死角にかくれる以前にこれを捕捉すべきであり、又は少なくとも右のような具体的状況に照らし左側の死角内に他の自転車等の存在が予想されるときは、発進の直前に運転席の左側に寄り窓から首を出すなどして死角内の安全確認をする業務上の注意義務があると認めるのが相当であり、このような安全確認によって自転車を発見したときは、これとの接触、衝突を回避するため適宜の措置（例えば自転車を先に発進させ、これを視界内におき、徐行する。）をとりつつ発進、左折すべきであるといわなければならないとして注意義務違反を認定した。



(オ) 他の車両が自己の車両と道路左側端との中間に入り込むおそれがある場合の裁判例に関する考察

裁判例においては、道路の幅員や車長から道路の左側端に車両を寄せることが技術的に困難な場合には、「できる限り道路の左側端」に寄っているものとして、同条違反とは認定していない（A-5、A-6、A-7）。もっとも、A-5、A-6の裁判例の判断からして、左折車と道路左側端との中間に他の車両が入り込むおそれがある場合であって、信号待ちなどにより左折車が一時停止をしたときには、左折車の発進時に左側方、左後方の再確認を行う必要があるとしている。そして、左側方、左後方の再確認の方法について、A-5のように左折車が瞬時停止したような場合には、後写鏡による再確認をもって注意義務違反が否定されているが、停止時間が長く、他の車両が入り込むことが具体的に予想されるような状況下においては、A-7の裁判例で判示されているように「運転者は一時停止中原則として絶えず左サイドミラーを注視して後方から来る軽車両ないし歩行者が死角にかくれる以前にこれを捕捉すべきであり、又は少なくとも右のような具体的状況に照らし左側の死角内に他の自転車等の存在が予想されるときは、発進の直前に運転席の左側に寄り窓から首を出すなどして死角内の安全確認をする業務上の注意義務」があると考えられる。

自動運転車においては、車体に設置されたセンサー等により、死角による問題は解消されているといえるため、前記問題が顕在化することはないと考えられるが、自動運転車においても「できる限り道路の左側端に」寄ることができない場

合は存在するところ、参考となる可能性のある事例として、当該場合における注意義務の内容として裁判例を取り上げている。

イ 適切な左折準備態勢に入っていない状態で発生した事故

(ア) 適切な左折準備態勢に入っていない状態で発生した事故の裁判例

以下では、適切な左折準備態勢に入ったか否かが具体的に問題となった裁判例を取り上げる。

大阪高判昭和59年9月28日（A－8）【過失肯定】

被告人は、普通乗用自動車を運転し、道路の左から二番目の車線（以下「第二車線」という。同車線は直進車線。）を南から北へ進行し、同所先の交差点を左折しようとしたが、第一車線の前方である交差点先において道路工事中であり交差点前の第一車線には矢形看板が立てられていたことから、第二車線において交差点の約10m手前で左折の合図を出しつつ時速約20km/hに減速し第二車線に相当する部分から左後方を確認することなく左折進行しようとしたところ、被告人車の左折の合図に気付かず、被告人車を左側から追い抜こうとした被害車の右後部と被告人車の左前部が衝突した事案。

裁判所は、道路交通法において、車両が、左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に沿って（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通行して）徐行しなければならないと規定しているが（道交法第34条1項）、左側端に寄るべき程度は「できる限り道路の左側端に沿って」という表現自体から明らかなように、道路交通の具体的状況いかんによって或る程度の幅があることを前提にしなければならず、本件において、交差点内の左折車線である第一車線に相当する部分の箇所に工事中の矢形看板が置かれていたのであるから、交差点で左折しようとする車両も矢形看板を越えるまでは交差点内の本来直進車線とされている第二車線に相当する部分を通行せざるをえず、また工事現場にあまりに接近し過ぎることは危険であるから避けなければならないことは所論指摘のとおりである。しかし、前示のように本件交差点は五差路になっており、被告人が進行してきた北行道路から左折する場合、その方向には南西方面と北西方面の二つの交差道路が存在するから、後続車は前車の左折の合図を見ただけで前車が右いずれの方面の交差道路に左折進行しようとしているのかが直ちに判断できにくい状況の交差点であること、本件工事現場は前示のように矢形看板から西方に細長い範囲に延びているのであって、第一車線の延長上の右看板の北方部分は別段工事がされているわけではなく、車両の通行は可能であり、かつ車両が右看板を過ぎた地点で第二車線から第一車線に相当する部分へ進路変更することが禁じられているとはいえず、交差点内の第一

車線に相当する部分は矢形看板があることによってすべて通行止めになっているとの被告人の前示判断は正当でないこと、従って北西なり南西方面の交差道路に左折進行しようとする後続車両が、前車である被告人車の進行状況を見て、その左側を進行して追い抜こうとする可能性があるといわねばならないことに徴すれば、南西方面の交差道路に左折しようとする被告人が、矢形看板を過ぎてもお本来の直進車線である第二車線に相当する部分を進行し、しかも自車の左側に少なくとも自動車一台が工事現場に余り接近することなく通れる余地（工事現場からの正確な距離は本件証拠上確定できない。）を残したまま、第二車線に相当する部分から左折しようとしたことは、本件の具体的道路状況の下で直ちに道路交通法に違反するとまではいえないとしても、「左折するときは、……できる限り左側端に沿って（通行しなければならない）」との趣旨に照らし、左折車としてやはり適切を欠いた左折準備態勢であるといわざるをえないと判示した。

A8

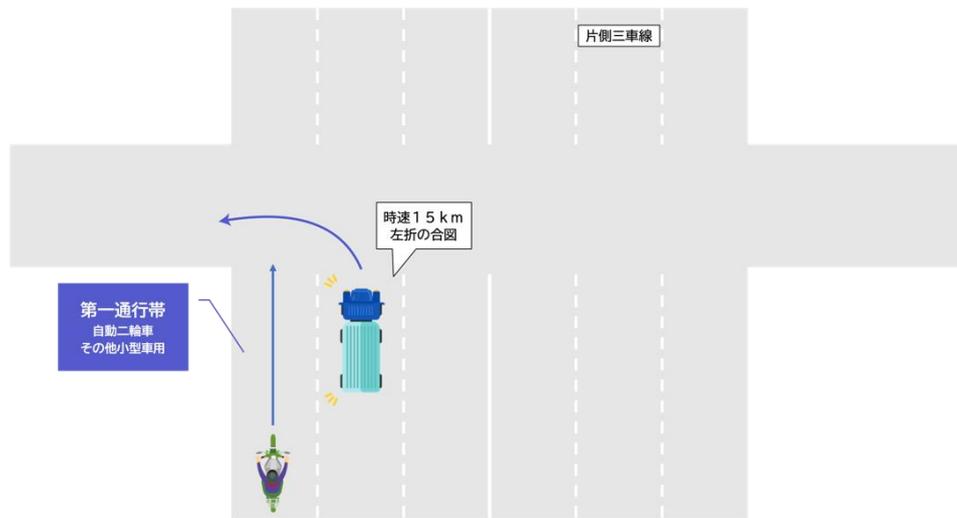


東京地判昭和47年8月1日（A-9）【過失肯定】

被告人は、自動車運転の業務に従事していたものであるが、大型貨物自動車を運転し、信号機により交通整理の行なわれている交差点付近の道路を時速約45 km/hで直進してきた。右道路は、歩車道の区別があり片側三車線で、左側から幅員2.3m、3.8m、2.85mの3個の通行帯があつて、被告人は、その第二通行帯を進行してきたものである。被告人は、前記交差点を左折しようと考え、右交差点の手前約30数mのところでは方向指示器を出して合図しながら後方を後写鏡で一瞥し、徐々に速度を低下させながら進行し、右交差点直前の横断歩道の近くで再度後写鏡で後方を一瞥した後、一旦右側に転把し、その直後前記

交差点を左折しようとした（なお当時直進方向前方の信号機は青色信号を示していた）。このような場合、右直進方向道路の第一通行帯を後方から自動二輪車や自転車が直進してきて左折する自車と衝突するなどの危険が予測されるから、自動車運転の業務に従事するものとしては、自車の後写鏡を注視し、助手席の同乗者をして左側の窓外を見させるなどして左後方及び左側方に対する安全を確認して進行すべき業務上の注意義務があるのに、被告人は、これを怠り、前記の安全不確認のまま時速約15km/hで右交差点を左折進行した過失により、折から前記第一通行帯を時速約45km/hで後方から進行してきた被害者運転の自動二輪車（第二種原動機付自転車）が、被告人において一旦右に転把したうえ左折を始めた当時、自車の左側方にきていたのに気付かず、被害者運転車両に自車前部を衝突、転倒させた事案である。

本件の場合、被告人は、3個の通行帯に区分された道路の第二通行帯を進行し、徐行を始めていたものであり、しかも左折を開始する直前大廻りをして左折するため一旦右に転把し、その直後左折を開始したものである。このような場合、道路の第一通行帯を進行してきた自動二輪車その他の小型車の運転者（右の第一通行帯は、自動二輪車その他の小型車用のものである一昭和四六年政令第三四八号による改正前の道路交通法施行令一〇条一項二号参照）は、被告人運転の車両が左側端に寄ったうえ左折するのが正常な左折であるのに、左側端に寄らずに（通行帯の区分がある道路についても、左折の場合、右の区分に関係なくできる限り左側端に寄るべきことについては、昭和四六年法律第九八号による改正前の道路交通法第20条4項、第34条1項参照）、逆に右に転把しているし、すでに減速徐行を開始しているところから、被告人運転の車両が左折せず進路を変更し、又は小型車を優先直進させてくれるものと誤信して、信号に従って直進する可能性がある。従って被告人としては、小型車の運転者が、その専用の通行帯である第一通行帯を進行してきて、被告人運転車両の左折合図に気付かず、あるいは気付いても、前述したような誤信をして直進することの可能性を考慮して、左後方及び左側方の安全を確認する義務があるものと考えられるとして、裁判所は、被告人の同確認義務違反の過失を認定した。



(イ) 適切な左折準備態勢に入っていない状態で発生した事故の裁判例に関する考察

A-8及びA-9の裁判例では、「できる限り道路の左側端に」寄っていないものと認定されている。このような場合には、道交法第34条1項違反に該当するため、当該注意義務違反と交通事故との間に因果関係が認定される限り、被告人の注意義務違反が認定されることになる。

A-8の裁判例においては、被告人の主観としては、左側端に寄って適切な左折準備態勢を行っているとの認識であったものの、具体的な道路状況下において、客観的に左側端に寄ることが可能であるとして被告人の注意義務違反が認定されている。

またA-9の裁判例では、前記2. 1. 1ウにおいて記載したように、たとえ第一通行帯が自動二輪車その他の小型車用として通行帯が区分されていたとしても、左折に当たっては、当該通行区分に入って左側端に寄るべきであるとして、被告人の注意義務違反を認定している。

これらの裁判例と前記2. 2. 3ア(エ)で記載した裁判例(A-5、A-6、A-7)との違いは、A-8及びA-9の裁判例では、技術的に左側端に寄ることが可能であった点である。

2. 2. 4 左折後の横断歩道上での接触事故

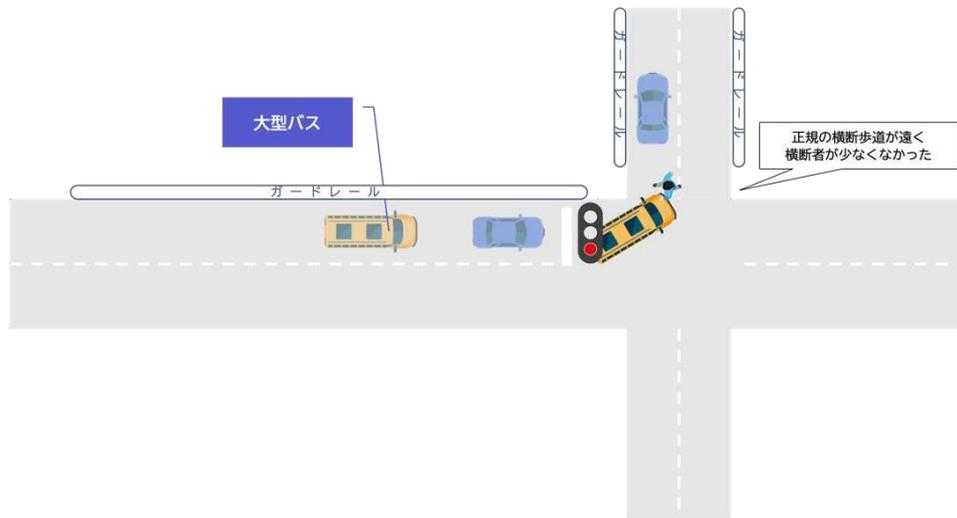
ア 左折後の横断歩道上での接触事故に関する裁判例

左折後の横断歩道上での接触事故に関する裁判例については、基本的に運転者に横断歩行者又は二輪車等の確認義務違反が認められている。そのため、以下では、当該確認義務の内容として、運転者に求められる行為について言及した裁判例を列挙した。また、確認義務の内容だけではなく、確認義務の範囲、すなわち横断歩道、横断者及び左折車の距離を考慮し、左折車の注意義務違反の有無について検討を加えている裁判例を取り上げた。

東京高判昭和54年8月14日（A-10）【過失肯定】

左折車に関する事情	歩行者又は自転車自身に関する事情	道路自体に関する事情
大型乗用自動車（バス）	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者 2歳 ・駆け足で横断 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通整理の行われている交差点 ・正規の横断歩道が離れているため交差点入口付近を横断する歩行者が少ない

被告人は、業務として大型乗用自動車（バス）を運転し、交通整理の行われている交差点を左折進行するため、同交差点入口停止線手前で赤色の対面信号に従って一時停止をし、同信号が青色に変わるのを待って前車に続いて発進するにあたり、同所が交差点の入口であり、正規の横断歩道が離れているため、同所には横断歩道は設けられていないものの横断する歩行者も少なくなく、かねてこれを現認したこともあり、自車の前部を左右に横断する歩行者のあることが十分予測できたのであるから、肉眼のみならず、自車のサイドミラーやアンダーミラーを見てその前面、左右に対する死角を解消して、横断歩行者の有無及びその安全を確認して発進すべき業務上の注意義務があるのに、対面信号機の信号が青色になると肉眼と左右サイドミラーで前方及び左右後方を一瞥しただけでアンダーミラーによる確認も怠り、自車前面における横断歩行者の有無及びその安全を十分確認しないまま漫然と発進した過失により、折から被告人車の右方より左方に向かつて横断すべくその直前を駆け足で横断していた被害者（当時2歳）に気付かず、同人に自車前部中央付近を衝突させて転倒させ、よって同人に入院加療約二か月間を要する骨盤骨折等の傷害を負わせたものである。なお、本件ではガードレールが無かったものの、通常ガードレールが設置されている場所の歩車道間のガードレールが取り払われている事案であった。



東京地判昭和47年8月12日（A-11）【過失否定】

左折車に関する事情	歩行者又は自転車自身に関する事情	道路自体に関する事情
<ul style="list-style-type: none"> ・大型貨物自動車（車長9.85m、車幅巾2.5m、車高2.88m、キャブオーバー型右ハンドル。目の位置前方から約80cm、地上から約2.15m、車軸間距離は約5.7m、当時助手席に助手が乗車） ・時速約10km/hで進行 ・被害者が歩道上より横断歩道上におりようとするころには被告人車はかなり左折し切って横断歩道を塞ぎつつあった状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車 ・児童 7歳 身長136センチ ・被害者が自転車に乗った場合の地上からの高さ132センチ ・被害者の自転車の速度は時速9km/h、秒速2.5m/s程度 	<ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道 ・時天候は晴、路面はコンクリート舗装で乾燥し、暗くなりはじめていたが見とおしはよく前照灯をつけるほどではなかった。

自動車運転者が発進するに際し、本件交差点の出口に設けられている横断歩道を歩行しようとする者の有無について確認すべき義務があることは当然であるが、問題はこの場合右の横断歩道及びこれに接する歩道等の外周についてどの範囲まで注視すべきなのか、はたして図面ア付近までも確認しなければならないのかということであり、

そしてまた仮にア付近に自転車に乗って歩道上を走行して来る人を見た場合平均的運転者としては、発進することはさし控えて自転車が自車の前面を通過してしまうか、あるいは他の方向に進行することが明確となるまで待機すべきなのかということである。

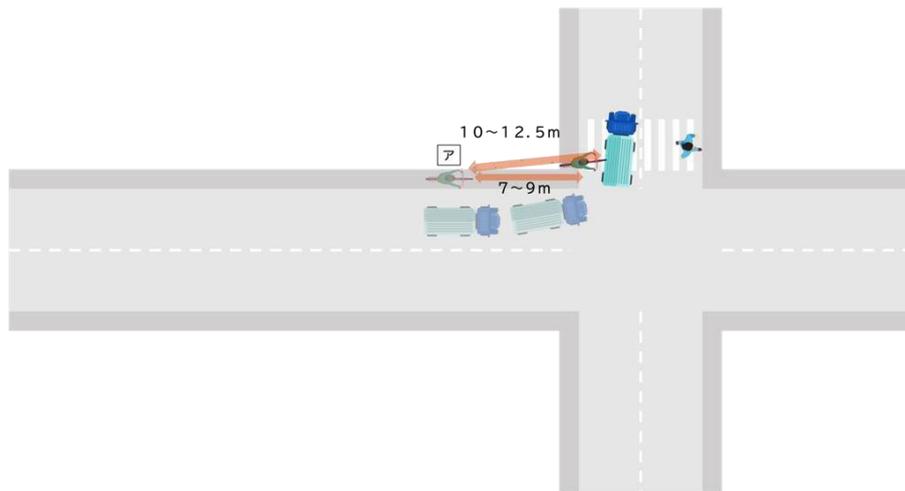
(※アは衝突地点から10ないし12.5m程度離れた歩道上の地点とされている)

自転車は原則として歩道を通ってはならず、車道左端に沿って通行しなければならないわけで(道路交通法第17条1項、3項、第17条の3)、本件の場合被害者の自転車が車道を走行していたとすれば、被告人車の後行車となるわけで、同法第34条5項の規定により左折車が適式な左折合図をしている場合には、後行車は左折車の左折を妨げてはならないのである。ただ自転車については、道路の横断に当たっては、その安全上むしろ横断歩道を利用し、自転車を押して渡るよう指導されているところであり(交通の方法に関する教則・交通ルールブック警察庁交通局監修11頁)、本来歩行者の歩行や横断の用に供するため設けられた歩道や横断歩道(同法第2条1項2号、4号)を利用する以上、歩行者と同様の心得が要求されることは当然のことであり、自転車の運転者が道路を横断するに当たって横断歩道を利用する場合には、自転車に乗ったまま疾走し、飛び出すような形で横断歩道を通行することは厳にしなければならないというべきであって、自動車運転者はこのような無暴な横断者はないものと信頼して運転すれば足りる。

本件横断歩道を横断しようとする者の有無の確認範囲については、一般にこれをある程度の蓋然性をもって認め得るところの横断歩道の外周について認めるべきであるが(横断に当たっては通常の歩行状態だけではなく小走りで横断する者も少なくないのでそれらの点は考慮に入れるにしても)図面ア点にいる人については、果たして同人が本件横断歩道を横断し始めるものか、歩道に沿いに左折するか、はたまた横断歩道を渡るつもりでいるのか不明であり、いずれの可能性が高いというようなこともいい得ない状況にあり、ア付近の範囲までもみて本件交差点を横断しようとしている人がいるかどうか判断すべき義務あるとまでは認め難いところである。とりわけ本件の場合のように横断歩道左側端より7ないし9m余りの地点に自転車に乗ったまま走って本件横断歩道を横断しようとする者があることまで考慮に入れてア付近まで確認すべきであるとするには自動車運転者と他の交通関係者との危険分配の原則の観点からいっても疑問である。また、横断歩道に接近した地点において当該横断歩道に向っている者についてはその場所的接近性、歩行者の体勢からいって横断しようとしている蓋然性がある程度の強さをもって推測できるので、この場合はこれを打ち消す要素がうかがえるまでは発進を差し控えるのが通常であろうが、本件のように横断歩道からある程度離れた地点にいていまだ予測が十分できかねるような人については、むしろその明確化を待つというより速やかに発進するのが現下の交通事情のもとでは普通ではなかろうかとも考えられ、発進をさし控えなかったことをもって可罰的な不注意であるとはいいい得ないとする。

そしてまた、本件の場合の左折車の運転者が仮に図面アに自転車に乗って走行して来る人を認めたとしても、本件横断歩道を横断しようとするものの明確性及び切迫性を認め難い以上は、その人が自車の発進を知り得る状況となつてから避讓の措置に出たとしても十分避讓することが可能な時間的距離的余裕のある限り自車の左折を妨げることではないものと信賴して左折を始めることは許されてよいのではないかと考えられる。本件においては被告人車は発進を開始し、同車が車長9.85mもの大型車であり、被害者がア地点から本件横断歩道に差し掛かつた時点においては被告人車の発進を容易に認識し得たのではないかと合理的な疑いを差し挟む余地があり、被告人車と被害者の衝突地点が被告人車の左後輪付近であることからいって被害者が歩道上より横断歩道上におりようとするころには被告人車はかなり左折し切つて横断歩道を塞ぎつつあつた状況にあり、他方被害者の自転車の速度は時速9km/h、秒速2.5m/s程度であつたのであるから、その速度と自転車の制動力、被告人車が発進しようとした地点における被害者の位置、関係距離からみて、被害者が被告人車の発進に対処してこれとの衝突・接触を避けるに十分な余裕があつたのではないかと強い疑問があり、被告人が被害者の通過を待たないで発進したことをもつて被告人の過失と認め得るまでの心証はとれないのである。そして、左折車の運転者としては左折開始後は前方左右を注視することになるので、その後被害者が被告人車の左後輪付近に接触・転倒するまで気付かなかつたとしても、この点をもつて過失とすることもできないと考えられる（本件を大局的に見ると、被害者は、前記認定のように、停止中の被告人車の前をおばあさんが横断中であることを認め、自分も早く横断してしまおうとするあまり、被告人車の動静について十分注意せずむしろ加速するようにして先を急いだため、予期に反して被告人車が発進してしまい、そのうえ内輪差の関係で被告人車の車体が急に迫つて来たため、狼狽して適切な衝突回避の措置もとり得ないまま被告人車と接触してしまつたのではないかと疑いを拭い去ることができない。）。

A11



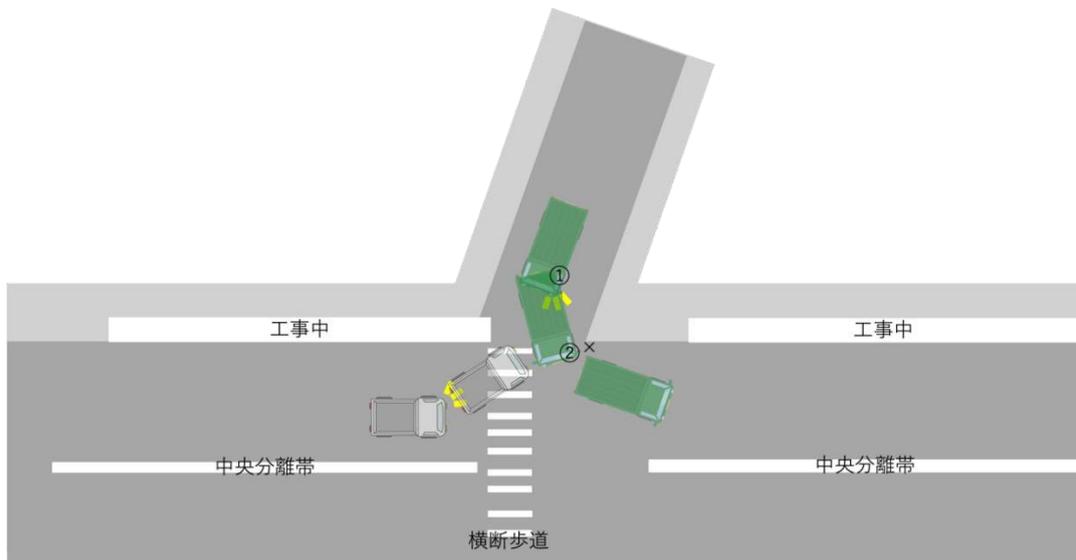
岡山地判昭和49年8月5日（A-12）【過失肯定】

左折車に関する事情	歩行者又は自転車自身に関する事情	道路自体に関する事情
<ul style="list-style-type: none"> ・大型貨物自動車（ダンプ型） ・時速約10km/hで進行 ・被害者が歩道上より横断歩道上におりようとするころには被告人車はかなり左折し切って横断歩道を塞ぎつつあった状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者 44歳 	<ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道付近

被告人が交差点を左折すべく②点発進の際、加害車左・左後方の死角内に人の存在を予想し、その安全確認のため前記死角を消除するための動作までする業務上の注意義務があるか否かについて検討するに、本件交差点付近は、埋立空地及び田圃が散在するも、人家・事務所・工場が建ち並んで、ほぼ市街地の観を呈し、普通程度の人々の往来があり、その南東角には、県道の横断歩道が設けられているのであって、被告人は、かかる交差点の手前で①点において先行車進行待ちのため2、3秒停止の上、時速約5km/hで同交差点に進入し、県道南行車通過待ちのため、5、6秒②点に停止してから、左折進行を図ったものであって、本件交差点に接近してから、②点を発進して左折を開始するまでの間相当の時間を経過しており、②点においては、加害車体が右横断歩道を塞ぐ状態にあるとはいえ、右横断歩道は道路改良工事中のため変則的な位置にあって、当時は右横断歩道から外れた×点付近より県道の横断を開始す

る

者がいることは、十分に予想し得る状態にあったのであるから、そのような状況のもとで②点から本件交差点を左折発進しようとする大型自動車の運転者としては、助手席の左・左後部に広範囲の死角が存在することを考慮し、前述したとおりあらかじめ運転席・助手席後部及び寝台左側窓の各カーテンを開け、同部を通しての見通しを良くしておかなければならないのみならず、運転席を離れない限度内で適宜腰を浮かせたり、上体を前方、左方又は左後方に移動させるなどして死角の内外にわたり、横断のため、自車の進路内で佇立し、又は進路内に進入しようとする者が存在しないことを確認する業務上の注意義務があるものといわざるを得ず、右各注意義務を尽していれば、被害者を事前に発見でき、その横断終了を待つなり、避讓を促すなりして本件事故発生を回避できたことが明らかであるのに、前認定のとおり、右各義務を怠り、通常の運転姿勢により左・左後方の死角外の安全確認をしたのみで左折発進したため被害者を轢過するに至ったのであるから、被告人に業務上過失があることは、明白であると判断した。



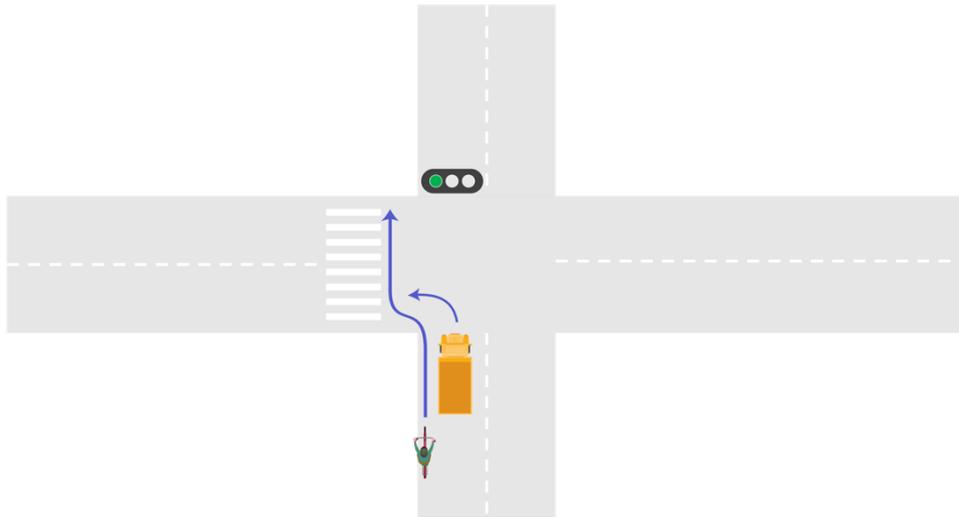
東京高判昭和56年6月10日（A-13）【過失肯定】

左折車に関する事情	歩行者又は自転車自身に関する事情	道路自体に関する事情
<ul style="list-style-type: none"> ・大型貨物自動車（ダンプ型） ・時速約10km/hで進行 ・左折前信号待ちの時点で、停止中の被害者の自転車を左前方約13.9mに認める 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車 ・同交差点を左折後横断歩道を横断 	<ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道

本件事故現場は、幅員約9.3mの道路と、幅員約11mの道路とが、いわゆる角切りされた状態で交わる交差点であって、被告人は大型貨物自動車を時速約10km/hで運転し左折中、被害者の自転車が交差点出口に設けられた横断歩道を青色信号に従い左から右に横断して来るのに気付かず、自車左前部を同車に衝突させて同人を転倒させたうえ、左前輪で轢過して傷害を負わせ死亡するに至らせた事案。被告人は、同交差点に進入前赤色信号のため前車に続いて停止した際、左前方約13.9mの交差点入口付近に同じく信号待ちのため停止中の被害者の自転車を認めたが、やがて青色信号に従って発車し、交差点に進入した頃は、被害者の自転車も交差点左側端に添って左折進行し、交差点出口に設けられた横断歩道付近まで進んでいたもので同車はそのまま左折方面に進行するものと考え、以後その動静を注視せず、安全を確認しないで従前の速度のまま進行し、前記のとおり事故の発生をみるに至ったことが認められる。道交法第12条1項は横断歩道がある場所付近での横断歩道による歩行者の横断義務を、また、同法第63条の6は自転車横断帯がある場所付近での自転車横断帯による自転車の横断義務をそれぞれ定めているので、横断者が右の義務を守り、かつ青色信号に従って横断する限り、接近して来る車両に対し優先権が認められることになるのであるが（道交法第38条1項）、本件のように付近に自転車横断帯がない場所で自転車を運転したまま道路横断のため横断歩道を進行することについては、これを容認又は禁止する明文の規定は置かれていないのであるから、本件被害者としては横断歩道を横断するに当たっては自転車から降りてこれを押して歩いて渡るのでない限り、接近する車両に対し道交法上当然に優先権を主張できる立場にはないわけであり、したがって、自転車を運転したままの速度で横断歩道を横断していた被害者にも落度があったことは否定できないところであり、被害者としては接近して来る被告人車に対して十分な配慮を欠いたうらみがあるといわなければならない。しかしながら自転車に乗って交差点を左折して来た者が自転車を運転したまま青色信号に従って横断歩道を横断することは日常しばしば行われているところであって、この場合が、信号を守り正しい横断の仕方に従って自転車から降りてこれを押して横断歩道上を横断する場合や横断歩道の側端に寄って道路を左から右に横切って自転車を運転したまま通行する場合に比べて、横断歩道に接近する車輛にとって特段に横断者の発見に困難を来すわけのものではないのであるから、自転車の運転者としては右のいずれの場合においても、事故の発生を未然に防ぐためには、ひとしく横断者の動静に注意を払うべきことは当然であるのみならず、自転車の進路についてもどの方向に進行するかはにわかには速断することは許されないのであるから、被告人としては、被害者の自転車が同交差点の左側端に添いその出口に設けられた横断歩道付近まで進行したからといって、そのまま左折進行を続けて左折方面に進んで行くものと軽信することなく、同所横断歩道を信号に従い左から右に横断に転ずる場合のあることをも予測して、その

動静を注視するとともに、自車の死角の関係からその姿を視認できなくなった場合には右横断歩道の直前で徐行又は一時停止して右自転車の安全を確認すべき注意義務があるものといわなければならないとして、被告人の注意義務違反を認定した。

A13



イ 左折後の横断歩道上での接触事故に関する裁判例の考察

左折後の出口に横断歩道が設けられていた場合、歩行者のあることが当然に予想し得る状況にあったといえることから、運転者においては横断歩道を歩行しようとする者の有無について、確認すべき注意義務が認められる。そのため、左折後の横断歩道上での接触事故については、基本的に運転者の過失が認められる。死角の大きい大型自動車については、歩行者のあることが当然に予想できる状況下において、運転席を離れない限度内で適宜腰を浮かせたり、上体を前方、左方又は左後方に移動させたりするなどして肉眼で死角を解消するだけでなく、サイドミラーやアンダーミラーを用いて、ときには昇降口等のガラスを透過し、死角を解消する義務があるとされている

(A-10、A-14)。大型乗用自動車等については、サイドミラーやアンダーミラーを用いたとしても、死角が存在するため、助手席に移動しその死角を解消する義務があるか否かが問題となるが、この点について、A-15は、死角圏内の安全確認の方法として、助手席に移動すること、運転席から下車して必要な安全確認をすることなども、具体的な状況下においては直ちに否定できない旨判示している。なお、自動運転車においては、センサー等により大型車であったとしても死角が解消されているものと考えられるため、死角の安全確認方法が問題になることはないといえるが、参考になるものとして裁判例を取り上げる。

また、横断歩道を歩行しようとする者の有無について確認すべき義務があることは当然であるが、どの範囲まで注視すべきなのかという問題は別であり、A-11の事例では、横断歩道からある程度離れた地点にいていまだ予測が十分できかねるような人については、むしろその明確化を待つというより速やかに発進するのが現下の交通事情のもとでは普通ではなかろうかとも考えられるとして、発進を差し控えなかったことをもって可罰的な不注意であるとはいえないとして過失を否定している。

これらの裁判例からして、左折車の注意義務違反の有無については、左折車に関する事情、歩行者又は自転車自身に関する事情及び道路自体に関する事情をそれぞれ考慮し判断しているものと考えられる。具体的には、以下のような事情が考慮されているものと考えられる。

(ア) 左折車に関する事情

- ・ 車体の大きさ
- ・ 死角の有無及び範囲
- ・ バックミラーなど死角解消のための設備の有無
- ・ 左折までの時間（交差点での停止時間、速度）
- ・ (運転者について) 横断者がいることの予測の有無

(イ) 歩行者又は自転車自身に関する事情

- ・ 歩行又は自転車等乗り物の有無
- ・ 年齢
- ・ 移動速度
- ・ 被害者の地上からの高さ
- ・ 移動経緯（交差点への進入方法、横断前の進行方向等）

(ウ) 道路自体に関する事情

- ・ 横断歩道の有無
- ・ 左折後横断歩道までの距離
- ・ 歩行者の横断の有無
- ・ コンクリートの状態（乾燥していたか否か）

第3章 追突事故の事例における検討

本項では、後車の前方不注視と前車の急制動が問題となる場面について、裁判例調査・分析を前提とし、道路交通法上の規制と追突事故とを分けて検討する。

3. 1 道路交通法上の規制

追突事故事例において特に関連する道交法上の規制は、後記3. 1. 3の車間距離保持義務の規制であるが、追突事故事例において、衝突前に想定される自車又は他車の挙動に関する道交法上の規制についても触れる。

3. 1. 1 最低速度

(最低速度)

第二十三条

自動車は、道路標識等によりその最低速度が指定されている道路（第七十五条の四に規定する高速自動車国道の本線車道を除く。）においては、法令の規定により速度を減ずる場合及び危険を防止するためやむを得ない場合を除き、その最低速度に達しない速度で進行してはならない。

ア 「法令の規定により速度を減ずる場合」

右折又は左折をしようとするとき（道交法第34条1項、2項）、徐行すべき場所を通過するとき（道交法第42条）などに徐行する場合又は横断歩道等に接近する場合の減速（道交法第38条1項前段）などをいうと解されている（執務資料248頁）。

イ 「危険を防止するためやむを得ない場合」

道路工事、集団行進の他の障害のため最低速度を上回る速度で進行することが危険であるような場合、すなわち最低速度以下で走行しなければ交通の危険を防止することができない場合のことをいうと解されている（執務資料249頁）。

3. 1. 2 急ブレーキの禁止

(急ブレーキの禁止)

第二十四条

車両等の運転者は、危険を防止するためやむを得ない場合を除き、その車両等を急に停止させ、又はその速度を急激に減ずることとなるような急ブレーキをかけてはならない。

ア 「危険を防止するためやむを得ない場合」

走行している車両の直前に歩行者が飛び出してきた場合、左側端を通行していた自転車が行っている車両の直前に急に右折を始めて入って来た場合又は道路の損壊や道路上の障害物をその直前で発見した場合等で、目の危険を防止するためやむを得ない場合をいうと解されている（執務資料249頁）。

イ 「その車両等を急に停止させ、又はその速度を急激に減ずることとなるような急ブレーキをかけてはならない」

ブレーキペダルをすばやく力いっぱい踏み込む行為が代表的な例であり、最短距離で停止できるような強さでブレーキを踏むことがこれに該当すると解される（執務資料249頁）。

3. 1. 3 車間距離の保持

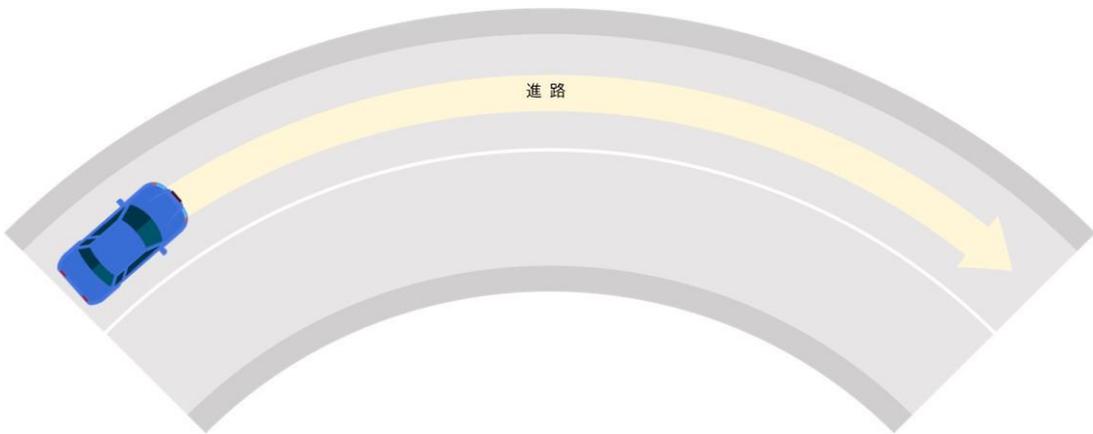
(車間距離の保持)

第二十六条

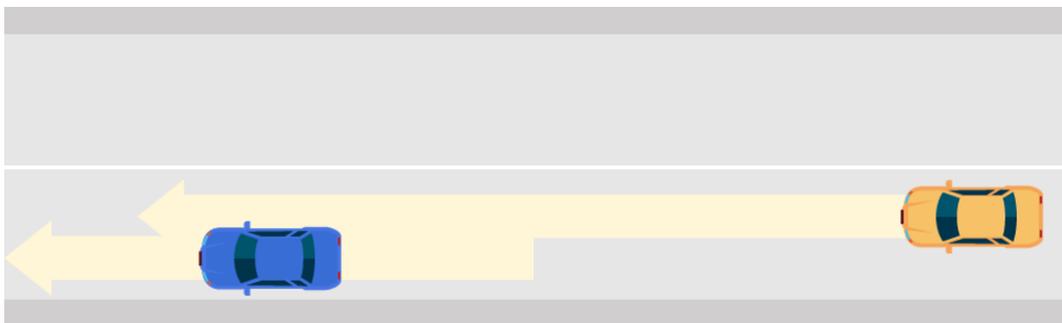
車両等は、同一の進路を進行している他の車両等の直後を進行するときは、その直前の車両等が急に停止したときにおいてもこれに追突するのを避けることができるため必要な距離を、これから保たなければならない。

ア 「同一の進路」

「進路」とは、道路を進行している車両について、その車両が左右いずれかに方向を変えないで直進した場合におけるその車両の幅に相当する道路の部分、すなわちハンドルを変えることなく進行を続ける場合、その車両が進行すると考えられる道路上のコースをいうと解されており、必ずしも直進する場合のみでなく、道路の地形に応じて作られるものも「進路」となる（下図参照、執務資料268頁）。



「同一の進路」とは、追従車の進路と先行車の進路との一部又は全部が重なり合っているものをいう（下図参照、執務資料268頁）。

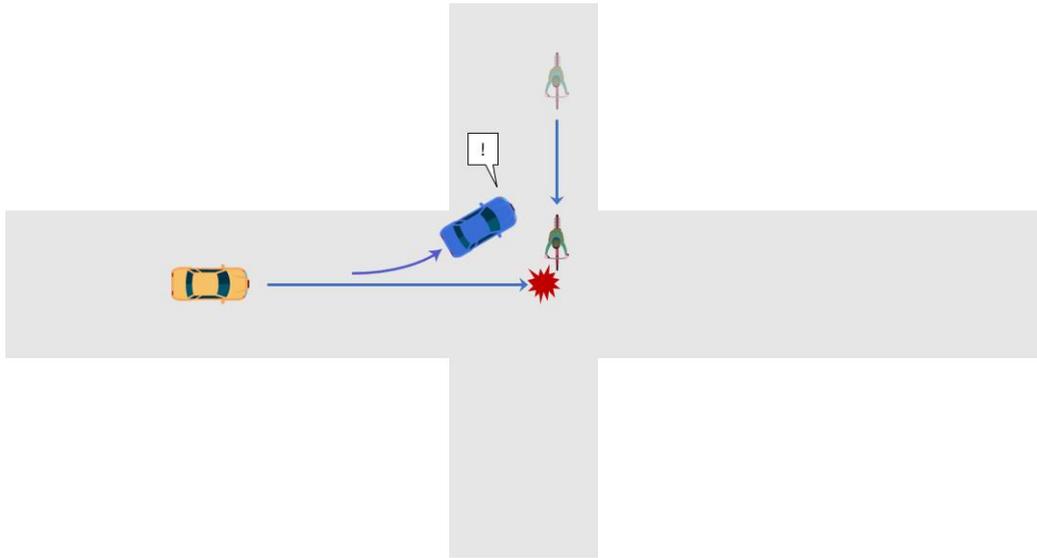




東京高判昭和45年8月5日（B-1）【過失否定】

被告人が、普通乗用自動車を運転し、幅員17.6mの車道を時速約45km/hで走行中、先行する普通貨物自動車に追従し約8mの車間距離を保って進行し、交通整理の行われていない交差点に差し掛かったところ、先行車が減速し急に左方へ進路を変更したので、先行車を見ながらブレーキを踏み、前方を見ると先行車が進行していった右側すなわち自車の進路直前に、自転車に乗って道路を左から右に横断するため進行中の被害者を発見したので、さらに強くブレーキを踏んだが間に合わず自車を衝突させ、死亡させた事案。車間距離保持義務違反による過失が問われた。

原審は、「先行車が左右道路から同車の進路上に進入してきた車両を避けるため、方向転換したとき、自車もその進入車両を避けるため、急停止または方向転換できるように、先行車との車間距離を保持して進行すべき業務上の注意義務がある」として過失を肯定したが、本判決は、①道交法が定める車間距離保持義務は、同一の進路を進行する他の車両等の直後を進行する場合に、直前の車両等が急停止したときにおいても追突することを避けることができるために必要な距離を保たなければならないとするものであり、本件のように先行車はその前方を横断中の車両等との衝突を避けるために急に進路を変えて進行した場合にその横断車両等との関係において衝突等の事故の発生等を防止するために課せられたものではない、②本件現場交差点は歩行者の横断、車両の転回が禁止されており、道路を横断しようとする自転車等軽車両の側において安全に十分注意を払わなければならないところ、本件被害者は、これを発見した貨物自動車が急停止又は減速徐行して被害者を避ける余裕もなく左に急転把することより辛くも衝突を避けることができたほど唐突に先行車の進路直前に飛び出したものであり、これに追従する車両の運転者にとっても通常予見し難い事態であった旨を指摘し、過失を否定した。



京都地判平成27年1月23日（B-2）【過失否定】

被告人が、大型貨物自動車を運転し、制限速度50km/hの片側2車線道路の第2車両通行帯を、車高が高い中型貨物自動車（A車）に追従して時速68km/hで進行し、第1車両通行帯に進路変更した後、アクセルを戻して若干減速したものの、同車と離れず同車の左後方約7.6m地点まで接近して走行していたところ、同車が、前方中央線沿いに右折待ちのために停止しようとしたB車を避けようとわずかに第1車両通行帯に合図をせずに進路変更してきたことから、被告人がこれに狼狽し、A車との衝突をさけるため時速58km/hで第2車両通行帯に進路を変更し、B車を前方約9.9mの地点に迫ってようやく認め、急制動の措置を講じたが間に合わず、B車に衝突した事案。①主的に最高速度遵守義務違反とA車との車間距離保持義務違反、②予備的に最高速度遵守義務違反、第2車両通行帯に進路変更することなく第1車両通行帯で制動措置を講じるべき注意義務に違反したとの過失が問われた。

本判決は、本件現場道路付近は道路沿いに商業施設が立ち並んでおり、被告人も当該道路を走行した経験があることから、A車により前方の視界が遮られていたとはいえ、被告人は第2車両通行帯上に右折待ちの車両が存在する可能性を予見することができたとしつつ、第1車両通行帯に進路を変更したA車には道交法第30条3号（交差点手前30m以内での進路変更の禁止）、第26条の2第2項（進路変更後の進路後方の車両等の進行妨害の禁止）、第28条4項（追越し時の後方への注意義務）、第53条1項、2項及び同法施行令第21条（進路変更3秒前の合図の義務）に違反が認められるところ、当該義務は自動車運転者にとって極めて基本的な義務であり、自動車交通はこのような基本的な義務に違反する車両が通常存在しないとの信頼のもとに成立していることから、A車の進路変更は、一般的な自動車運転者がほとんど予期

し得ない行為であったとした上、被告人が驚愕、狼狽してハンドルを右に切る行動に出ることも通常の十分にあり得る、ごく自然な判断、行動であって、このような状況に置かれた被告人が、第1車両通行帯にとどまっていた確かな制動措置を講ずることは不可能又は著しく困難であったと認定した。

さらに、被告人には最高速度遵守義務違反は認められるが、本件事故が同義務違反に内在する危険が現実化したものとは認められない限りは、同義務違反と本件事故との因果関係は認められないとした上、仮に被告人が時速50km/hで走行していたとしても、同様に右転把による回避をせざるを得なかったとみるべきであって、本件事故は、A車の進路変更が直接的かつ主要な原因となったものであり、被告人の最高速度遵守義務違反によって誘発されたものではないとして、最高速度遵守義務違反と本件事故との因果関係を否定した。

そして、車間距離保持義務違反について、検察官は、保持すべきであった車間距離について「警視庁管内自動車交通の指示事項」（後記エ参照）に依拠して、被告人は、第1通行帯の走行時にも、A車が第1通行帯に進路変更してくることを予見し、被告人車両の右前部からA車の左後部までの間に少なくとも20mの距離を置くべきであったと主張したのに対し、裁判所は、道交法第26条の車間距離保持義務は、同一の進路（後行車両と先行車両の進路とがその一部又は全部が重なり合っているもの）を進行する車両間において生じるものであり、本件のように先行車両が進路変更をする場合については、道交法上も種々の義務が課されて危険の回避が図られているところ、後行車両としては、先行車両がそのような義務を果たすものと信頼して進行するのが通常であるとして、被告人車両とA車の関係では、被告人に車間距離保持義務が生じない旨判示した。

イ 「他の車両等の直後を進行するとき」

追従車が同一の進路を進行している先行車のすぐ後を進行するときをいい、前記アとこの要件が整ったときに、本条に規定する車間距離の保持義務が生ずることとなる（執務資料268頁）。

ウ 「その直前の車両等が急に停止したとき」

先行車が制動機の制動力を用いて急停止した場合はもちろん、制動機による制動力以外のほかの何らかの理由（障害物に衝突等）によって急停止した場合も、この要件に該当すると解されている（執務資料268頁）。

最決昭和43年3月16日（B-3）【違反肯定】

被告人が、普通貨物自動車を時速約40km/hで運転し、同一進路を先行する普通乗用自動車の約6m直後を追従進行したとして、本条違反が問われた事案。被告人

の先行車両は、その直前をさらに先行する車両が急停止したことに気が付くのが遅れ、わずかに約3、4mのスリップ痕を生じて同車両に衝突して停止、さらにこれに被告人車両が衝突した事案であった。

本決定は、「『急に停止したとき』とは、先行車が制動機の制動力によって停止した場合のみならず、制動機の制動力以外の作用によって、極端に言えば、前車が、その先行車に追突するなどして制動をかけずに停止した場合をも含むと解するのが相当である。したがって、・・・追従車は、先行車が制動機の制動力以外の作用により、制動をかけた際の通常の停止距離を進行せずに停止したとしても、これに追突するのを避けることができるため必要な距離を保たなければならない。」とした控訴審の判断を相当として、上告を棄却した。

エ 「追突するのを避けることができるため必要な距離を」

「追突するのを避けることができるため必要な距離」については、「車両等の種類、構造、速度、性能、道路の状況、昼夜の別、見通しの状況、積載量、制動操作の運転技術等の諸条件によって異なるので、これを一律に決定することは困難である。要は、具体的な状況において社会通念によって判断するほかないが、運転者としては事故の運転技能、道路の状況その他の諸条件を十分考慮し、先行車の行動に注意をはらいながら適切な判断をする必要がある」とした裁判例（後記B-4）があるほか、「『警視庁管内自動車交通の指示事項』は、特殊の事情のない限り通常妥当する基準としてしかるべきものであろう」とした裁判例（後記B-5）があり、後者の裁判例において言及されている指示事項は一応の参考になると思われるが、前者の裁判例のとおり諸条件に応じて社会通念によって「必要な距離」を認定しなければならないと考えられている（執務資料270頁）³。

この点、警察庁の「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」（令和6年9月）⁴においては、自動運転車両の走行方法について、「最高速度は、交通の状況、道路環境等・・・に鑑みて十分な猶予をもって安全に停止できる速度・・・とすること。」とされたうえ、かかる「安全に停止できる速度」については、「当該道路の規制速度で走行している通常の自動車の停止距離と同等の距離で停止することができる速度以下となること（別添参照）。」とされ、別添資料において、走行速度に応じた停止距離⁵が示されている。

³ 「警視庁管内自動車交通の指示事項」については横井大三・木宮高彦著「註釈道路交通法（再訂版）」（有斐閣）143頁以下、東京地方検察庁交通部研究会編「改訂道路交通法事典」（東京法令出版）131頁以下）においても言及されている。

⁴ 警視庁webサイト「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」
https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/selfdriving/roadtesting/2409dourosiyoukyokaki_jun.pdf

⁵ 摩擦係数を0.7、空走時間を0.75秒と想定している。

また、道交法第108条の28第4項の規定により国家公安委員会が作成、公表している「交通の方法に関する教則」（昭和53年10月30日国家公安委員会告示第三号）においては、「第7章 高速道路での走行」の「2 速度」（4）項において、「車間距離を十分とって走りましょう。路面が乾燥していて、タイヤが新しい場合は、時速100km/hでは約100m、時速80km/hでは約80mの車間距離をとる必要があります。また、路面が雨にぬれ、タイヤが減っている場合は、この約2倍程度の車間距離が必要となることがあります。」と記載されている⁶。

そのほか、自動車学校等で用いられる学科教本においては、安全な車間距離は、停止距離を目安に、時速30～60km/hで走行中の場合には、概ね速度計の読みの数字から15を引いた距離（m）となる旨指摘がされている⁷。

これら「必要な距離」に関する裁判例の状況は、後記3.2.4.アを参照されたい。

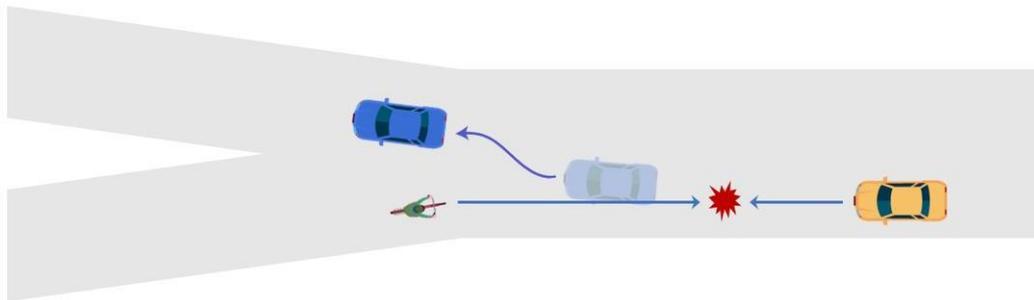
名古屋高判昭和30年3月10日（B-4）【過失肯定】

被告人が、普通貨物自動車を運転し、三叉路手前の緩い下り坂を、前車との車間距離約5～6mを時速約20km/hで進行中、前車が道路中央右側に寄って進行していった際に、同車の車体の陰から対向してきた自転車を約4～5m先に認め、急制動の措置を講じたものの間に合わず同自転車に衝突した事案。

裁判所は、前車との間の「必要な距離は、道路の状況、交通の状況によって具体的に判断すべきもの」とした上、被告人としては、前車が右側に行けば、その車体によって前方の見通しが十分にできなくなることに注意し、前車との距離を10m以上に保ち、警笛を鳴らす等の措置にでなければならなかったのにこれをしなかったとして、過失を肯定した。

⁶ これに対しては、時速100km/hでの走行時に100mの車間距離をあけると割込みにより逆に危険を増すことから、それより短い60m程度が適切と考えられるとの指摘もされている（松宮孝明「追突事故における注意義務（東北縦貫自動車道追突事故無罪事例）（仙台高裁令和4年12月1日）」日本評論社『法学セミナー増刊 速報判例解説vol. 32 新・判例解説Watch』199～202頁）。

⁷ 株式会社トヨタ名古屋教育センター発行・編集『学科教本』（令和6年4月1日改定版）85頁。



仙台高判昭和46年6月8日（B-5）【過失否定（破棄差戻）】

被告人が、大型貨物自動車を運転し、時速約55km/hで、前車との車間距離約25mをあけて進行中、前車が停車したことから、急制動をかけハンドルを右に切ったところ、対向車と正面衝突した事案。前車との車間距離保持義務違反の過失が問われた。

原審は、当該車間距離が短きに失した過失があると認定したのに対し、本判決は、「警視庁管内自動車交通の指示事項」（昭和26年5月1日施行）は、道交法「所定の安全な車間距離保持義務における、先行車が急に停止したときでもこれに対する追突を避けることのできる必要な距離の一応の参考資料として凡その数字を掲げたものにすぎず、車両の種類、構造積載量制動装置の性能、タイヤの摩耗度、路面の勾配、舗装の有無、舗装資材の種類新旧もしくは乾燥湿潤の度合などにより異なる摩擦係数の如何、さらに運転者の反応感覚の鋭鈍制動操作の技倆の巧拙などにより個々の具体的場合の安全な車間距離とはおのずから相違せざるをえないこと多言を要しないところではあるが、特段の事情のない限り通常妥当する基準として信頼されてしかるべきものであろう」と判示した上、前記のとおり時速約55km/hで約25mの車間距離を保っていたことについて過失を認定することはできないとした。

なお、本決は、道交法第26条1項が定める車間距離保持義務は、前車が停止の合図（同法第53条1項）をしなかったとしても免除されるものでない旨も判示している。

オ 「これから保たなければならない」

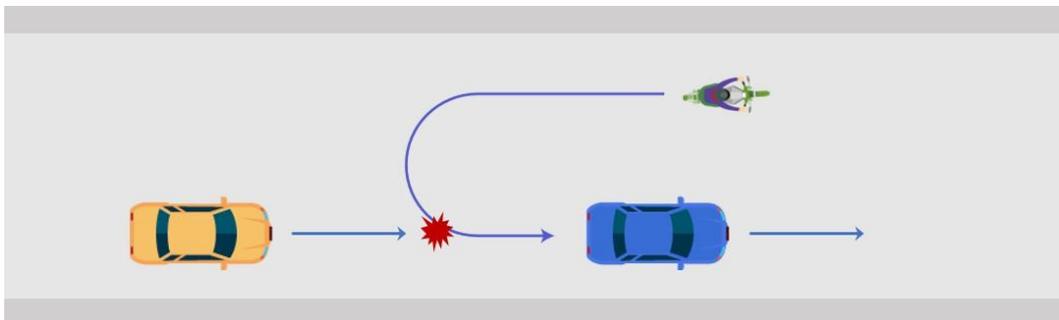
車間距離の保持義務を追従する後車に課する趣旨である。当該義務は前車の速度いかに関係なく、追従する後車が前車から必要な距離を保たなくなったときに生ずることになる（執務資料270頁）。

最判昭和43年6月13日（B-6）【過失否定】

被告人が、午後10時50分頃、普通貨物自動車を運転し、幅員6.07mの国道を時速約50km/hで進行中、雨後のため路面が滑走しやすい状態であったにもかかわらず、先行する乗用自動車に接近し、その直ぐ後方約8mの箇所を、当該先行車の車体にさえぎられて進路左前方に対する見通しがきかない状態のまま追従進行した過失により、折から右折の合図をしつつ前方道路左側を同方向に進行中の被害者運転の原動機付自転車を看過し、同車両が右折を開始し自車進路上に進出するに至ってはじめて約5.2m前方に発見し、急制動したが間に合わず同車両右側付近に自車左前部を衝突させたとして過失が問われた事案。

原審は、先行車と自車との間を他の歩行者若しくは車両等が横断を試みる場合があることは当然予想される場所であり、一旦減速するなどして、先行車との間に相当な車間距離を保って進行する注意義務があったものであり、被告人が当該義務を守っていれば、被害者に道交法に違反する右折行為があったとしても本件事故を避けることができたとして過失を認めた。

これに対し、本判決は、被害車両の挙動として、「先行車の左前を走っていたが、事故発生日の直前で先行車をやり過ぎると同時に、進路を右に転じて被告人車両の前面に出て衝突したことになる。」旨指摘した上、先行車と被告人車両の車間距離約8mは時速50km/hでわずか0.6秒弱で通過する距離であり、被害者の行為は自殺的行為に等しく、このような行為まで予見することは不可能であると認定した。



3. 1. 4 進路の変更の禁止

(進路の変更の禁止)

第二十六条の二

- 1 車両は、みだりにその進路を変更してはならない。
- 2 車両は、進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等の速度又は方向を急に変更させることとなるおそれがあるときは、進路を変更してはならない。

ア 「みだりに」

正当な理由なくという意味であり、以下のような場合には、みだりに進路を変更したことはないとは解される（執務資料274頁）。

- ① 法令の規定に従って進路を変更するとき（右左折の際の進路変更、追越しのための進路変更の場合等）
- ② 危険を防止するため進路を変更するとき（前方障害物に衝突を避けるための進路変更や同一方向に進行する自転車が急に右に出てきたため、衝突を避けるためやむを得ず進路を変更する場合等）
- ③ 警察官の命令等によって進路を変更するとき（警察官の指示誘導によって進路を変更するときをいうが、必ずしも警察官のみに限らず、道路工事関係者等の指示誘導による進路変更もこれに含まれる）

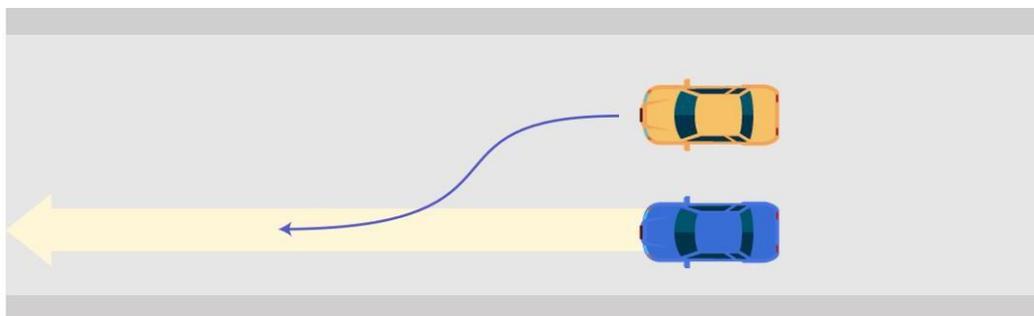
イ 「進路を変更」

「進路」については、道交法第26条と同様であり、本条にいう「進路を変更」とは、典型的には車線の変更であるが、同一車線内において左右に進行方法を変えることもこれに含まれると解される（執務資料274頁）。

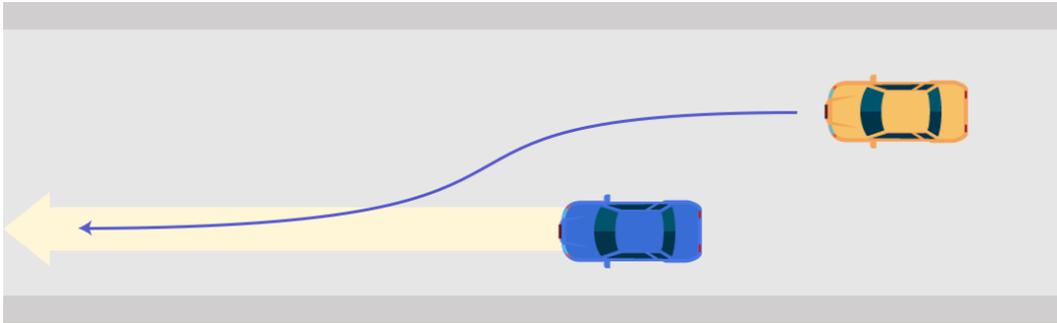
ウ 「進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等」

進路を変更しようとする車両が、進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等（後車）のことをいい、以下のようなものが後車に該当すると解される（執務資料274頁以下）。

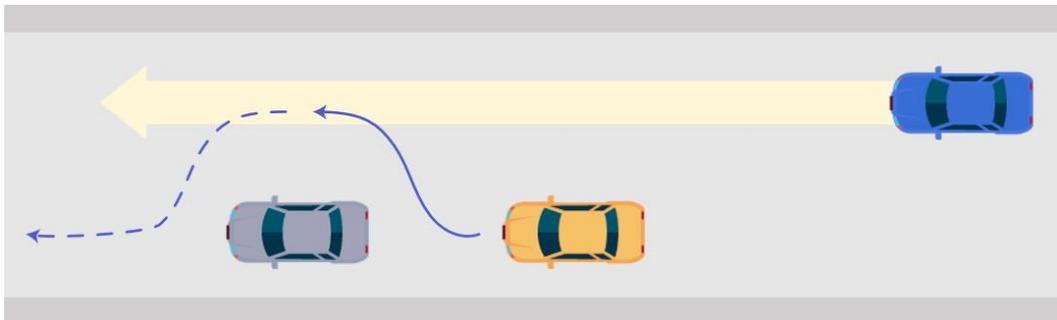
- ① 車両が並進しているとき一方の車両がその進路を変更して他方の車の進路前方に出るときの他方の車両



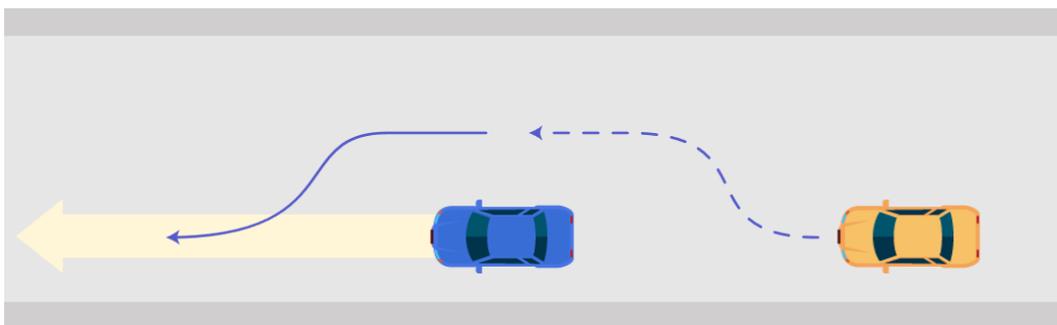
② 追い抜きによって前車の進路前方に出るときのそれまでの前車



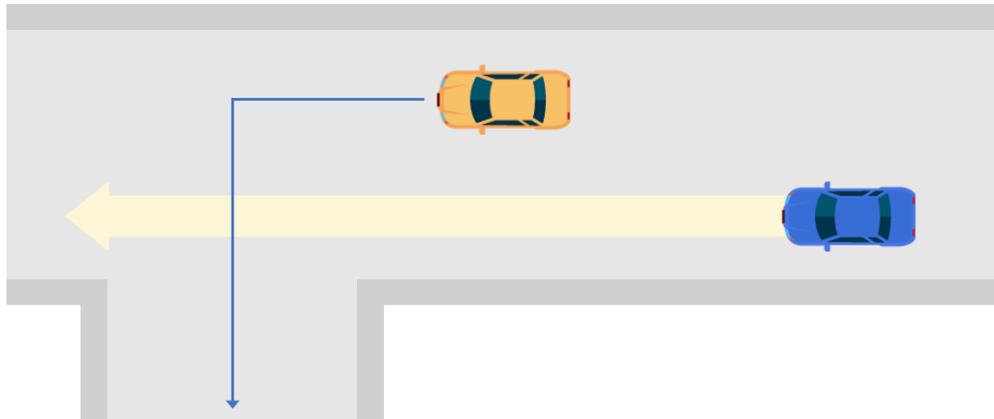
③ 追越しをするため進路を変更しようとする場合、その変更後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等



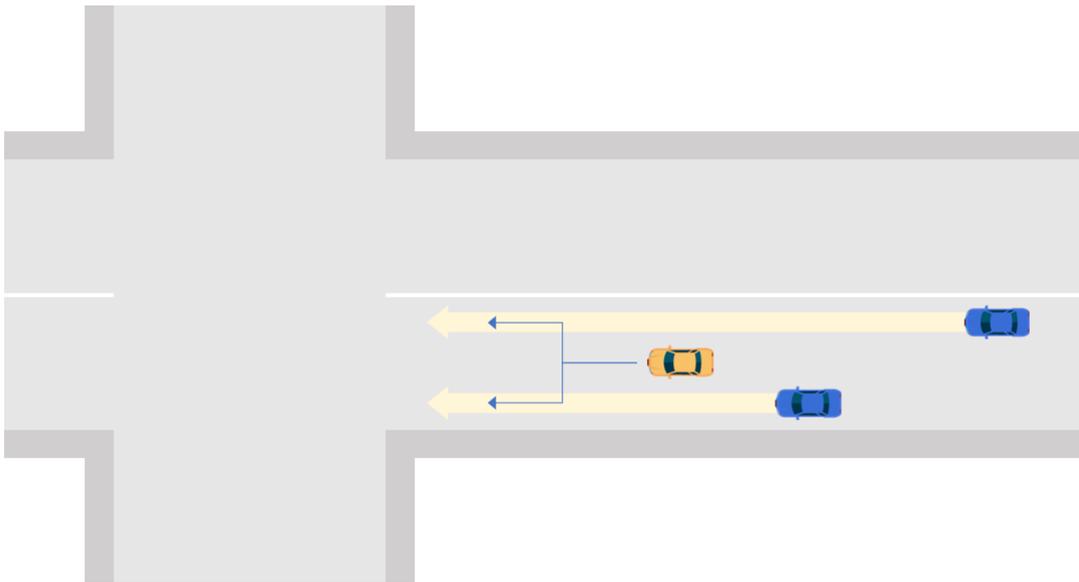
④ 追越しをするため、その進路を変更して前車の側方を通過し、前車の進路前方に出るときのそれまでの前車



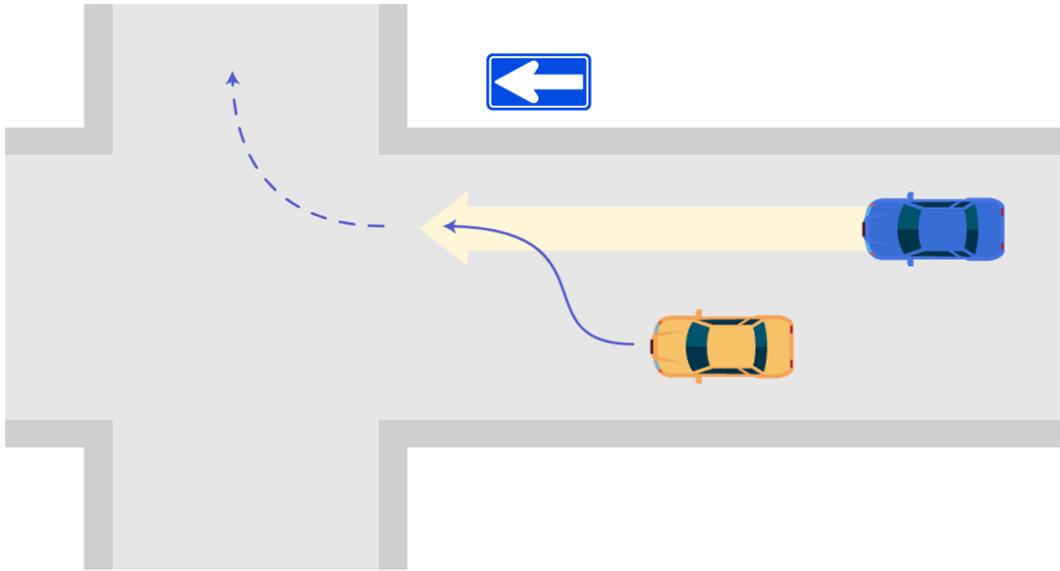
⑤ 道路外に出るための左折又は右折をするため進路の左側端又は中央に寄ろうとするとき、その変更後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等



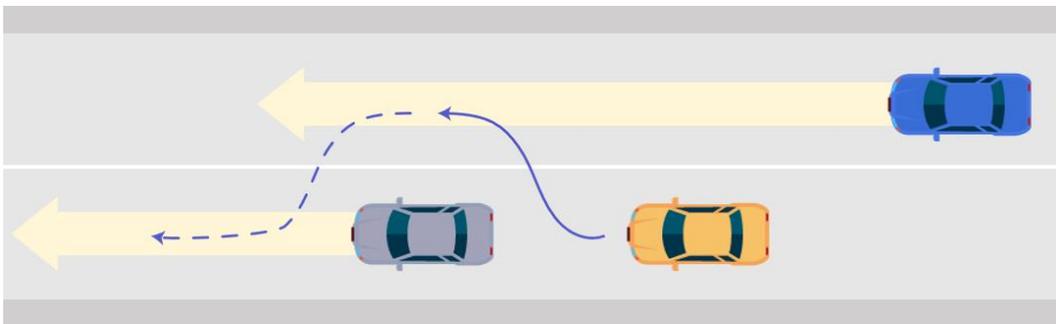
⑥ 車両が交差点で左折し又は右折するため道路の左側端又は中央に寄ろうとする場合、その変更後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等



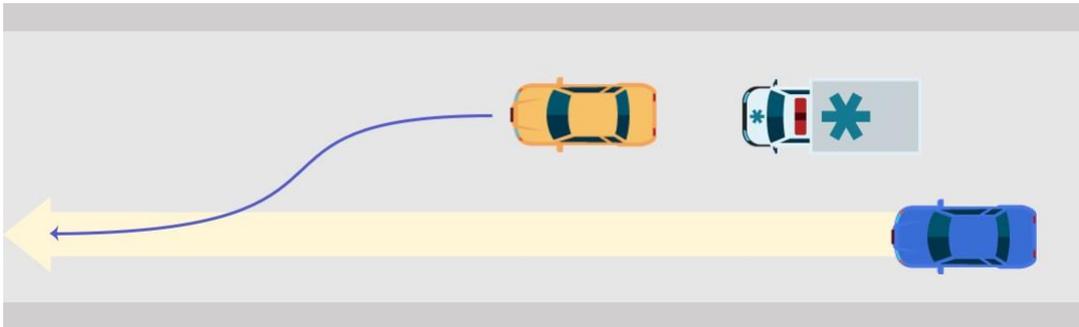
⑦ 一方通行の道路で右折するとき、道路の右側端に寄ろうとする場合、その変更後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両



⑧ 車両通行帯の設けられている道路で、車両が道路の状況その他の事情によりやむを得ず、他の車両通行帯を通行しようとする場合の、その通行帯を後方から進行してくる車両及びそのやむを得ない事情がなくなったため、元の車両通行帯に戻ろうとする場合の、元の車両通行帯を後方から進行してくる車両



⑨ 他の車両に追いつかれた車両の義務としての、追いついた車両に進路を譲るため道路の左側端に寄る場合の進路変更（道交法第27条）、緊急自動車に進路を譲るため道路の左側による場合の進路変更（同法第40条1項）の場合、その変更後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両



エ 「速度又は方向を急に変更させることとなるおそれがあるときは、進路を変更してはならない」

車両が進路を変更し、後者の予想進路上に進入した場合、その後車はその車両との衝突を避けるため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かもしだすおそれがあるときは、その進路を変更してはならないという意味である（執務資料276頁）。

3. 1. 5 他の車両に追いつかれた車両の義務

(他の車両に追いつかれた車両の義務)

第二十七条

1 車両（道路運送法第九条第一項に規定する一般乗合旅客自動車運送事業者による同法第五条第一項第三号に規定する路線定期運行又は同法第三条第二号に掲げる特定旅客自動車運送事業の用に供する自動車（以下「乗合自動車」という。）及びトロリーバスを除く。）は、第二十二条第一項の規定に基づく政令で定める最高速度（以下この条において「最高速度」という。）が高い車両に追いつかれたときは、その追いついた車両が当該車両の追越しを終わるまで速度を増してはならない。最高速度が同じであるか又は低い車両に追いつかれ、かつ、その追いついた車両の速度よりもおそい速度で引き続き進行しようとするときも、同様とする。

2 車両（乗合自動車及びトロリーバスを除く。）は、車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、最高速度が高い車両に追いつかれ、かつ、道路の中央（当該道路が一方通行となつているときは、当該道路の右側端。以下この項において同じ。）との間にその追いついた車両が通行するのに十分な余地がない場合においては、第十八条第一項の規定にかかわらず、できる限り道路の左側端に寄つてこれに進路を譲らなければならない。最高速度が同じであるか又は低い車両に追いつかれ、かつ、道路の中央との間にその追いついた車両が通行するのに十分な余地がない場合において、その追いついた車両の速度よりもおそい速度で引き続き進行しようとするときも、同様とする。

ア 「最高速度が高い車両」

本条1項の「最高速度」とは法定の最高速度をいい、現実の速度いかんにかかわらず、最高速度が低い車両が、最高速度が高い車両に追いつかれた場合には、同項の義務が生じる（執務資料281頁）。

ただし、一般道路においては、小型特殊自動車を除く自動車及び自動二輪車の法定最高速度は時速60km/hであり、一般道路において本条項前段が適用される場面としては主に原動機付自転車（最高速度30km/h）との関係の場面が想定される。なお、高速道路においては、主な場面として、最高速度が時速90km/hと定められている大型貨物自動車、特定中型貨物自動との関係の場面が想定される。

イ 「追いつかれたとき」、「追いついた」

車両がその後方にある車両から道交法第26条に定める「必要な距離」にまで接近されたときをいうと解される（執務資料281頁及び282頁）。

ウ 「追越しを終わるまで」

前車に追いついて進路を変更し、その側方を通過して前方に出るまでという意味である（執務資料282頁）。

エ 「速度を増してはならない」

追いつかれた車両が後車に追いつかれた時点における速度より加速してはならないという意味であるが、この加速をしてはならない義務は、追越しに伴う危険防止のためのものであるから、追いついた後車が追越しを開始しない限り、前者についても当該義務は生じないと解される（執務資料282頁）。

オ 「追いついた車両の速度よりもおそい速度で引き続き進行しようとするとき」最高速度が同じであるか低い車両に追いつかれた場合は、その追いつかれた車両は追いついた車両が実際に走行をしている速度よりもおそい速度で引き続き進行しようとするときは、前段同様、加速してはならない義務を負うことになる。そのため、追いつかれた車両は、追いついた車両の現実の速度を超える速度で進行を開始すれば、当該義務は生じないと解される。追いついた車両が法定の最高速度を超える速度で違法に走行していたとしても、追いつかれた車両に加速してはならない義務が生ずるかどうかという点については、若干の疑問はありつつも、法の趣旨からみて消極に（義務が生じないと）解するべきとされている（執務資料282頁）。

カ 「車両通行帯の設けられた道路を進行する場合を除き」

本条2項の進路を譲る義務は、車両通行帯の設けられた道路においては適用されないということである（執務資料283頁）。したがって、同項の義務が生ずるのは片側一車線道路においての場合が想定される。

キ 「道路の中央（当該道路が一方通行となつているときは、当該道路の右側端。以下この項において同じ。）との間にその追いついた車両が通行するのに十分な余がない場合」

後車に追いつかれた車両が、その進路を変えて道路の左側端に寄らない限り、後車は道路の中央（一方通行の道路では右側端）との間に十分な広さがないため、道路の右側部分にはみ出さないで前車を追い越し又は追い抜くことができない場合をいうと解される。ただし、道交法第17条5項4号において、当該道路の左側部分の幅員が6m未満の道路において他の車両を追い越す際には、道路の中央から右側の部分にはみ出して進行できると規定されているところ、この場合においても、追いつかれた車両は、道路の左側端に寄って進路を譲らなければならないと解される（執務資料283頁）。

追越し禁止場所においては、後車が道路の左側部分において追い抜きをする場合、はみ出し禁止場所にあつては、後車が道路の左側部分において追い抜き又は追越しをする場合に限り、前車に進路を譲る義務が生じる。この場合、前車が停車をして進路を譲れば、追越し違反やはみ出し禁止違反の問題は起こらないこととなる（執務資料284頁）。

ク 「第十八条第一項の規定にかかわらず、できる限り道路の左側端に寄つてこれに進路を譲らなければならない」

「進路を譲らなければならない」とは、道交法第34条（左折又は右折）にいう、「進路の変更を妨げてはならない」よりもより厳格であり、多くの場合は、一時停止又は徐行する必要があると解される。ただし、道路の左側部分に歩行者又は軽車両が通行しているとか、駐車車両あるいは道路の損壊、道路工事その他の障害があつて道路の左側端に寄ることができない場合は、当該区間においては、本項の義務違反は成立しない（執務資料283頁）。また、車両が歩道等を通行できるのは、道交法第17条1項但書の場合（道路外施設等への出入りのための歩道の横断）に限られることから、進路を譲るためであっても路側帯内を通行することはできない（一定の要件のもと路側帯の通行が認められている特定小型原動機付自転車及び軽車両を除く。）と解されている（執務資料284頁）。

また、本項も後段において、最高速度が同じ又は低い車両に追いつかれた場合において、その追いついた車両の速度よりもおそい速度で引き続き進行しようとする場合に、進路を譲る義務が生じることとされている。この点、前車は、追いつかれた場合でも、後車の速度を超える速度で進行すれば、後車に進路を譲る義務は生じないこととなる（執務資料283頁及び284頁）。

3. 1. 6 割込み等の禁止

（割込み等の禁止）

第三十二条

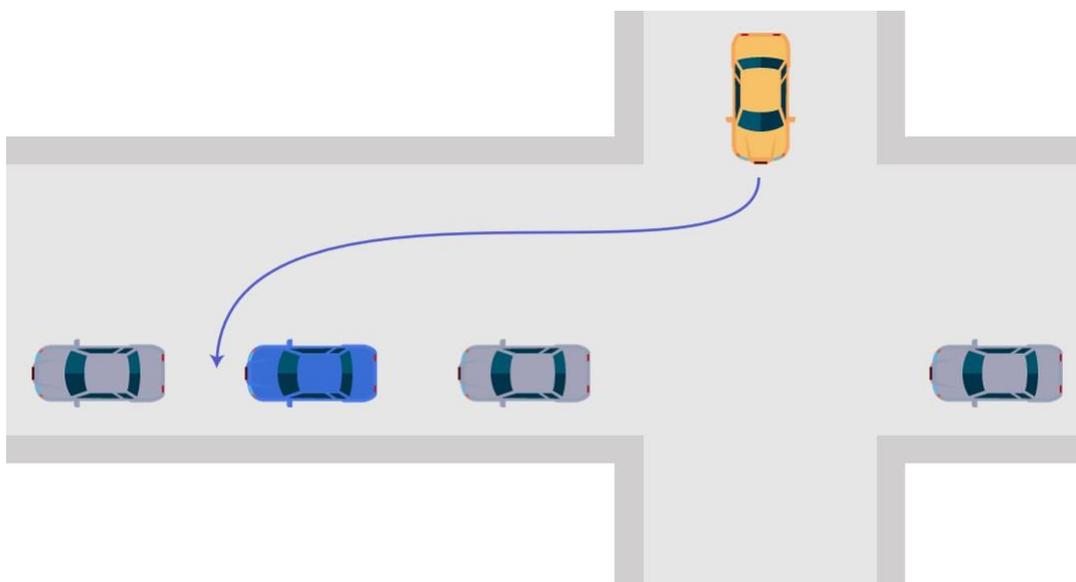
車両は、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため、停止し、若しくは停止しようとして徐行している車両等又はこれらに続いて停止し、若しくは徐行している車両等に追いついたときは、その前方にある車両等の側方を通過して当該車両等の前方に割り込み、又はその前方を横切つてはならない。

ア 「危険を防止するため」

文字どおり危険を防止するために停止する場合のことをいうが、この場合、ある程度事態が急迫した場合で、客観的にも真にやむを得ないと認められる場合をいうものと解されている（執務資料304頁及び305頁）。

イ 「停止し、若しくは停止しようとして徐行している車両等又はこれらに続いて停止し、若しくは徐行している車両等に追いついたとき」

停止等をしている車両等の最後尾の車両の至近距離に到達したときという意味であり、停止等している車両等と追いついた車両とが同一の進路上にあることを必要としないと解される。したがって、交差道路に複数台の車両が連続して停車している場合に、右折して当該交差道路に進入しその最後尾でない車両の側方を通過した後に、停車車両の間に入り込んだとしても本条の違反にはならないと解される（執務資料305頁。下図参照。）。



ウ 「その前方にある車両等」

前方にあつて停止等している車両等のすべてがこれに該当し、側方については左右いずれかを問わないと解される（執務資料306頁）。

エ 「側方を通過して当該車両等の前方に割り込んではならない

停止等している車両等の側方を通過し、停車等している車両等の間の同一進路上に無理に進入することを意味する。したがって、車両等の間に何ら無理なく楽に進入できる間隔があるときには、本条の違反とはならないと解される。割り込みの程度としては、車体の全部が割り込む必要はなく、一部が割り込むことによって本条の違反が成立すると考えられる（執務資料306頁）。

オ 「前方を横切つてはならない」

停止等している車両等の直前で右左折することをいうと解される（執務資料307頁）。

3. 1. 7 合図

（合図）

第五十三条

1 車両（自転車以外の軽車両を除く。次項及び第四項において同じ。）の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、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。

…

3 前二項の合図を行う時期及び合図の方法について必要な事項は、政令で定める。

4 車両の運転者は、第一項又は第二項に規定する行為を終わつたときは、当該合図をやめなければならないものとし、また、これらの規定に規定する合図に係る行為をしないのかかわらず、当該合図をしてはならない。

ア 「合図を行う時期及び合図の方法について必要な事項は、政令で定める」

道交法第53条1項の合図については、同法施行令第21条1項において下表のとおり定められている。

合図を行う場合	合図を行う時期	合図の方法
左折するとき。	その行為をしようとする地点（交差点においてその行為をする場合にあつては、当該交差点の手前の側端）から30m手前の地点に達したとき。	左腕を車体の左側の外に出して水平に伸ばし、若しくは右腕を車体の右側の外に出して肘を垂直に上に曲げること、又は左側の方向指示器を操作すること。
同一方向に進行しながら進路を左方に変えるとき。	その行為をしようとする時の3秒前のとき。	
右折し、又は転回するとき。	その行為をしようとする地点（交差点において右折する場合にあつては、当該交差点の手前の側端）から30m手前の地点に達したとき。	右腕を車体の右側の外に出して水平に伸ばし、若しくは左腕を車体の左側の外に出して肘を垂直に上に曲げること、又は右側の方向指示器を操作すること。
同一方向に進行しながら進路を右方に変えるとき。	その行為をしようとする時の3秒前のとき。	

徐行し、又は停止するとき。	その行為をしようとするとき。	腕を車体の外に出して斜め下に伸ばすこと、又は車両の保安基準に関する規定若しくはトロリーバスの保安基準に関する規定により設けられる制動灯をつけること。
後退するとき。	その行為をしようとするとき。	腕を車体の外に出して斜め下に伸ばし、かつ、手のひらを後ろに向けてその腕を前後に動かすこと、又は車両の保安基準に関する規定に定める後退灯を備える自動車にあつてはその後退灯を、トロリーバスにあつてはトロリーバスの保安基準に関する規定により設けられる後退灯を、それぞれつけること。

3. 2 追突事故の裁判例調査

車両が特定の速度で進行中、前車との衝突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した上、前車への衝突事案と後車からの衝突事案とに大別して追突事故の裁判例を検討する。

3. 2. 1 裁判実務上の追突事案における過失の考え方

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、例えば前車への追突事案では、加害者において前車が加害車両の進路前方にあることが視認できた時点の加害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 (例えば前車が急停車した場合等) に、当該時点までに衝突回避可能な程度にまで車間距離を保持すべきであったとか、減速 (徐行、停止を含む。) する等の必要な措置を講じべき状況があったか否かといった観点から過失が検討されていると思料される。

この点、前車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。) を置き、加害車両 (同様に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。) を仮想被害車両に近づけていきながら、運転席から

の見通しとして仮想被害車両を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⁸。

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、前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

3. 2. 2 裁判例調査方針

ア 対象事案

車両同士の追突事案（刑事事件）を対象とし、概ね下記の観点に着目し自動運転の在り方を検討する上で参考になると思われる事案を検索した⁹。

（ア） 前車との間で保持すべき車間距離（道交法第26条の「必要な距離」）についての判示を含む裁判例

（イ） 前車への追突事案

- a. 前車の車線変更等に起因する追突事故の裁判例
- b. 前車の制動等に起因する追突事故の裁判例

（ウ） 後車からの追突等の事案

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した。

さらに、各判例検索システムを利用して刑事事件の裁判例を抽出した。

⁸ 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、加害者に見通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。

⁹ これらの事案を検索する中で、副次的に、追突直前の加害者車両について、急制動では衝突を回避できなかった場合に、急制動に代わる（停止距離の範囲内における）操舵による回避をすべき義務を認めた裁判例の発見を試みたものの、本調査の過程ではこれに該当する事案は見当たらなかった。

3. 2. 3 裁判例調査経過

各判例検索システムについては、刑事事件を検索対象とし、道路交通法の該当条文を検索条件としたほか、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、原則として「自動車」and「過失」and「傷害」とのキーワードを設定した上で、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。）。

参考基本書：「追従時の注意義務」の章に掲載された裁判例：8件

	判例秘書	ウェストロー	D1-Law	TKC
道路交通法第24条	0	1	2	3
道路交通法第26条	13	17	11	13
道路交通法第26条の2	1	3	5	2
「道路交通法違反」				
and「必要な距離」	3	7	8	8
and「安全な車間距離」	3	3	4	5
and「安全な距離」	3	2	1	1
「自動車」+「過失」+「傷害」				
and「必要な距離」	10	11	14	14
and「安全な車間距離」	12	11	15	14
and「安全な距離」	4	4	3	4
and「後部に」 and「前部を衝突させ」	176	129	128	105
and「前部に」 and「後部を衝突させ」	27	19	24	16
and「玉突き」	27	22	19	19
and「衝突回避措置」	15	13	12	11

3. 2. 4 裁判例調査結果

前記3. 2. 3により抽出された裁判例のうち、前記各類型における自動運転車両の走行の在り方を検討するに当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 前車との間で保持すべき車間距離（道交法第26条の「必要な距離」）についての判示を含む裁判例

「必要な距離」に関する判示を含む裁判例が下記のとおり見当たったが、ほとんどが車間距離保持義務違反を認めた事例であり、確定判決としてこれを明確に否定した事案は見当たらなかった。

東京高判昭和42年12月25日（B-7）【過失肯定】

判決文からは事案の詳細が必ずしも明らかではないが、被告人が、時速約50 km/hで前車との車間距離約6.7 mをあけて走行していたところ、かかる速度で走行する場合にはかかる程度の車間距離をあければ足りると弁解した事案である。

裁判所は、そもそも被告人が述べるような先行車両があったかどうかとも疑わしいとしつつ、仮にこれがあったとしても、「いわゆる車間距離は、車両の種類、速度、道路状況、見通しの状況等、具体的な状況に照らして決すべきものと解されるどころ、原判示のごとく先行車のために自車進路の見通しが十分でないに拘らず、時速約50 km/hの高速であったことに徴すれば、原判示のごとく5、6 mの車間距離あるいは所論のごとく6、7 mの車間距離をもってしては、前車が急停止した場合において追突を避けることができず、あるいは本件のごとく、前車の前方に存する道路状況の発見が遅れ、これに対処するいとまがないからにはほかならない（なお、ここにいわゆる車間距離とは、道路交通法第26条所定の車間距離とは必ずしも同意義ではなく、同条所定の追突回避のためだけに止まらず、前方に対する見通しの不十分なのを補うような、両車両の距離をいうものであり、原判決の趣旨も同様と解される。もっとも、本件においては、前記法条における車間距離としても、十分ではない。）。現今の道路交通の実情として、必ずしも十分な車間距離が保たれていないことは所論指摘のとおりであるが、かかる実情は、よって生ずべき事故に対する責任を負うべき危険を自ら認容しつつ運転しているに過ぎず、本件のごとく、現に生じた事故に対する責任を免れしめるものではない」と判示し、過失を肯定した。

東京高判昭和43年11月20日（B-8）【過失肯定】

判決文からは事案の詳細が必ずしも明らかではないが、被告人が、普通貨物自動車を運転し、時速約60 km/hで、大型貨物自動車の直後を約7 mの車間距離を保って走行していたところ、前方道路左側に停車していた別の車両が突然発進し、当該大型貨物自動車の進路前方に進出したことから、当該大型貨物自動車が急減速したところ、被告人車両がこれに追突した事案である。

裁判所は、「車両等の運転者が同一の通路を進行している他の車両等の直後を通行するときは、その直前の車両等が急に減速または徐行したときにおいても、これに追突するのを避けることができるため必要な距離を保ち、事故の発生を未然に防止すべき注意義務がある（道路交通法第26条第1項参照）ものであって、この義務は、直前の車両等が減速または徐行したことにつき、他の車両等に過失が認められると否と

にかかわらず、これを免れ得ないものと解するのを相当とする」とした上、当時の被告人の走行速度が時速約60km/hであったことからすれば、少なくとも20～25mの車間距離を保つ必要があったとして、過失を肯定した。

東京高判昭和46年3月29日（B-9）【過失肯定】

判決文からは事案の詳細が必ずしも明らかではないが、被告人が、時速約45km/hで、前車との車間距離を約8mあけて走行していたところ、前車が急停車したことから、これを回避するために右転把したところ、対向車線の車両と衝突した事案である。

裁判所は、「先行車に追従するときは自車の速度に応じた車間距離を保持すべきこと、右のような車間距離を保持しないでハンドル操作によって追突をさける場合に、自車を対向車線に進出させるときは対向車との衝突という重大な危険を招くおそれがあること、僅かな注意を払って車間距離を保持することによって容易にこの危険を避けられたのに、右のような注意を欠き僅々約8mの車間距離を保持したのみで進行し且つハンドル操作によって追突を避けようとしていきなり対向車線に進出するような右転把をしたことは重大な過失であるといわなければならない」として過失を肯定した。

横浜地判昭和47年4月22日（B-10）【過失肯定】

被告人が、普通貨物自動車を運転し、前車との車間距離約10mをあけて、時速約40km/hで走行したことにより、信号待ちをしている車両に続いて停止した同車に自車を衝突させた事案であり、裁判所は、動静注視義務違反、車間距離保持義務違反の過失を認めた。

大阪高判昭和53年6月20日（B-11）【他車の道交法違反を認定】

速度超過の事案。被告人の犯罪の成否とは直接に関係しないが、判決中において、被告人車両を追尾してその速度を計測したパトカーが、被告人車両との車間距離約20mを保ちつつ時速80km/hで走行していた点について、道交法第26条所定の義務に違反している旨を指摘している（ただし、正当業務行為として違法性は阻却される旨も判示している。）。

広島高判昭和62年6月10日（B-12）【過失肯定】

被告人が、本来進入すべきでないバス停留所の車線に入り、その加速車線を時速約30km/hで進行中、右側サイドミラーで後方から来る車両の前照灯が反射するのを見たが距離的に遠く感じたことから、そのまま加速して本線車道に入ってしまったと

ころ、前記後方からの車両に追突された事案。追突時の被告人車両の速度は時速約46 km/hであった。

前車との間の車間距離保持義務が問題となったものではないが、原審が、高速道路において通常要求される車間距離は100mであるとしたのに対して、本判決は、その距離は「高速道路の同一車線をほぼ等しい速度で走行する前後車の間隔をいうのであって、換言すれば、そのような場合でも100mの間隔がなければ危険であることを意味するのであり、本件のように加速車線から低速で走行車線に進入するような場合にあってはまるものではない。むしろ、右のように通常の走行においても100mの車間距離が要求されることを考えると、本件の状況下では116mの間隔は極めて危険な距離であるといわざるをえないのである」としており、高速道路における必要な車間距離について一応の参考となる。

金沢地判平成28年8月1日（B-13）【過失肯定】

被告人が、中型貨物自動車を運転し、高速道路を進行中、前方を走行する被害車両の後方を、時速約100 km/hで約40.3mの車間距離で追従進行していたところ、被害車両がさらにその前車の荷台から荷物が落下するのを認めて急制動の措置を行ったのを、被告人は被害車両の後方約19.8mの地点に迫って発見し、急制動の措置を講じたが間に合わず衝突した事案。車間距離保持義務違反と動静不注視の過失が問われた。

本件は自白事件であったため、詳細な事実認定や法的評価はなされていないが、高速道路上で時速約100 km/hでの走行時において約40.3mの車間距離は不十分なものとして認定がされている。

横浜地判令和4年6月6日（B-14）【他車の道交法違反を認定】

被告人が、被害者から駐車方法を非難されたことに憤慨し、被害者車両の通行を妨害する目的で、片側三車線の高速道路において、時速約100 km/hで、第2通行帯を走行する被害者車両を左側から追越して同車両通行帯に出た上、減速して同車両に自車を著しく接近させ、さらに複数回にわたって、車線を変更した同車に対して、その進路上で同様の減速行為をするなどして被害者車両に停止することを余儀なくさせたところ、後方から来た大型貨物自動車が第3通行帯に停車していた被害者車両に衝突した事案。被告人の行為と、同大型貨物自動車の衝突との因果関係が争われた。

裁判所は、当該大型貨物自動車と同等の車両の停止距離は時速90 km/hで71.90m～96.53mであるとした上、同大型貨物自動車の挙動について、先行するキャリアカーに、約20～24mの車間距離をあげながら追従して第3通行帯を時速約91 km/hで走行していたところ、同キャリアカーが第2通行帯に車線変更したのを認め、急ブレーキをかけるとともに、左にハンドルを切ったものの、間に合わず

被害車車両に衝突したものと認定し、被害者車両を発見した時点では被害者車両との車間距離が停止距離を割り込んでおり、同大型貨物自動車には車間距離保持義務違反の過失があったと認定した。ただし、当該大型貨物自動車のように約20～24m程度の車間距離で高速走行する車両も、高速道路上では比較的良好に見られることなどから、同車両の車間距離保持義務違反は、異常あるいは重大なものとは認められないとした上、結論として、被告人の行為と同車両の衝突との因果関係を肯定している。

イ 前車への追突事案

前車への追突事案については、下記のとおり前車の車線変更に起因する事故と前車の制動等に起因する事故の事案が確認されたが、他方、前車が嫌がらせ目的で急制動をしたような場合に関する事案は見当たらなかった¹⁰。

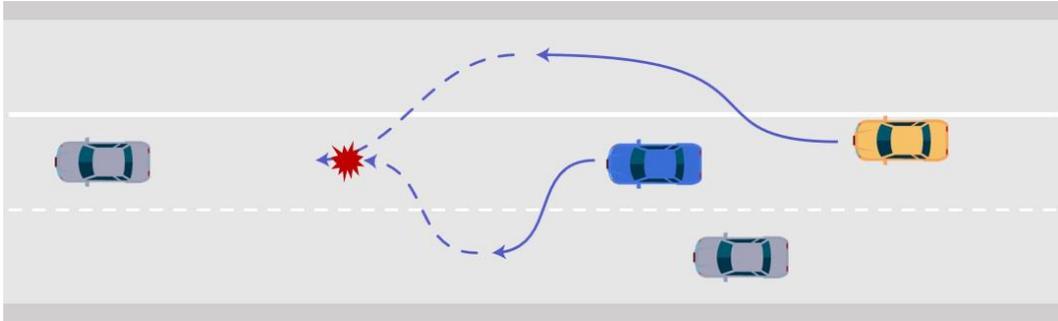
(ア) 前車の車線変更に起因する追突事故の裁判例

大阪高判昭和43年4月15日（B-15）【過失否定】

被告人が、大型貨物自動車を運転し、片側二車線の道路の追越車線を、時速約50km/hで、先行車との車間距離約10mをあけて走行中、左側走行車線に進路を変更しようとハンドルを左に切り、両者線の境界線上に差し掛かった際に、左後方から車両が迫ってきたため、車線変更を断念し、ハンドルを右に切ったところ、既に被告人がハンドルを左に切って左方へ寄り始めるのとほとんど同時に、被告人車両の後方から対向車線に進出して被告人車両を追越した上、制動をかけて停止しかけていた普通貨物自動車を前方約7～8mの地点に認め、急制動をかけ左ハンドルを切ったもの間に合わず追突した事案。

本判決は、被告人が方向指示灯で左寄りの合図をしていたところ、後続車両がこのような先行車の右側を追い越そうとすることはしばしば見られることであるが、本件道路は片側二車線であり、被告人車両を右側から追い越そうとする場合、二重追越しとなって道交法に違反する上、本件道路は左側部分の幅員が7mあることから、中央線を越えて対向車線に進出して追越しをすることは絶対に許されないところであるとした。その上で、被告人のように車線変更をする場合には、特別の事情がない限り、方向指示器で左寄りの合図をし、ハンドルを左に切っている間、自車が追越車線にある間は、後続車両が交通法規を守り、自車を追い越すことがないことを信頼して運転すれば足りるなどとして、過失を否定した。

¹⁰ このような前車の嫌がらせ目的による急制動が行われたような事案が見当たらなかった原因としては、この種の事案では前車の過失が過大であることなどから処罰価値が乏しい、異常な前車の挙動を予見すべきであったと認められないなど過失の認定に難があるといった理由により立件、起訴に至っていない事案がほとんどであるためと思われる。



福岡地判令和2年5月7日（B-16）【過失否定】

被告人が、普通貨物自動車運転し、同一方向に進行する原動機付自転車に追従して時速約64km/hで進行するに当たり、同車両の動静を注視せず、安全な車間距離又は側方間隔を保持しないで進行した過失により、同車両を間近に迫って認め、急制動の措置を講じたが間に合わず追突したとの事実により起訴がされた事案。

裁判所は、関係証拠に照らせば、追突前の前車の挙動として、第一車両通行帯の歩道寄りに一旦車両を停止させた後、衝突前約3.11秒前に、そこから第二車両通行帯に向けて車線変更をしようと急発進させたところ、同通行帯後方から被告人車両が迫っていることに気が付かず又は気が付いたものの想定以上の速度で被告人車両が迫ってきたため、衝突を避けられなかった可能性があるとした。他方、被告人車両は、衝突の約2.2秒前に、衝突地点手前約39.8mの地点を時速約64.8km/hで走行しており、同地点で前車を認めていたため、前車の動静を注視していれば、前車が車線変更をしてくるのを発見し、衝突を回避できた可能性がなくなかったとしつつも、被告人車両が同地点にいた段階では、前車は第一車両通行帯の歩道寄りを時速約6.35km/hという低速度で走行していたのであり、そのような被害車両が急加速して右斜めに進行してくることを予測することは困難であったとして、過失を否定した。

(イ) 前車の制動等に起因する追突事故の裁判例

名古屋高判平成元年2月27日（B-17）【過失否定】

被告人が、普通貨物自動車運転し、時速約50～60km/hで、前車に車間距離10m前後で追従していた際、前車が左側車線から車線変更してきた車両との衝突を避けるため急停止したのを認め、急制動の措置を講じたが間に合わず、前車に追突した事案。車間距離保持義務違反の過失が問われた。

原審が車間距離保持義務違反の過失を認めたのに対して、本判決は、前車は初心者運転者標識を掲示していたところ、被告人としては、前車が左側車線から車線変更してきた車両との追突を避けるため急制動の措置を講じること自体は容易に予見でき、かつ、予見しなければならぬ事柄であるが、当該車線変更をしてきた車両が、車線変更後そのまま加速しながら走り去る状況であったにもかかわらず、前車が、依然として急制動措置を解除することなく、ブレーキペダルいっばいに踏み込み続け停車するという事態までは、道路状況や交通状況に照らして明らかに異常な事態であり、被告人にそのような事態を予見できた可能性はなかったとして、被告人には、車間距離保持義務を定めた道交法の条項に違反することは認められるものの、本件事故に対する過失を構成する注意義務違反行為があったとはいえないとして、過失を否定した。

仙台高判令和4年12月1日（B-18）【過失否定】

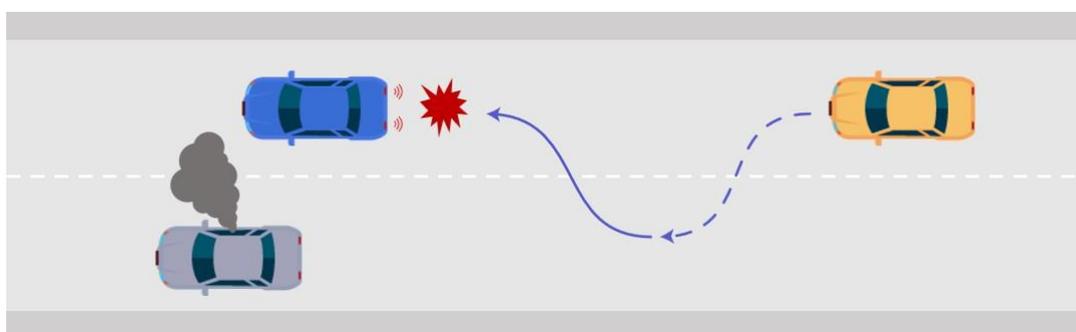
被告人が、中型貨物自動車運転し、高速道路の第2通行帯を、先行する普通貨物自動車との車間距離約40mをあけ、時速約100km/hで走行中、前車のブレーキランプが点灯したため、アクセルを外しエンジンブレーキがかかる状態としたが、約3秒後には前車が自車前方間近に迫り衝突の危険を感じたことから、急制動の措置を講じるとともに左転把して第1通行帯に進出したところ、第1通行帯上の前方に交通事故を起こして停車中であった大型貨物自動車を認め、これとの衝突を避けるためにさらに右転把をしたところ、前記普通貨物自動車左側に自車右側を衝突させた事案。前車との関係での動静等注視義務違反及び車間距離保持義務違反の過失が問われた。

裁判所は、検察官が、被告人が前車のブレーキランプを認めてから衝突回避可能地点に至るまでには相当程度時間があつたにもかかわらず、その間に制動を強めるなどの措置を行わなかったとして動静等注視義務違反を主張したのに対し、

「一般に、高速道路上においては危険を防止するためやむを得ない場合を除き最低速度に達しない速度での走行が禁止され（道路交通法第75条の4）、また、車両等の運転者は、危険を防止するためやむを得ない場合を除き、その速度を急激に減ずることとなるような急ブレーキをかけてはならない（同法第24条）のであるから、前車の加減速の緩急を把握し、急ブレーキがやむを得ない状況にあるかを判断した上で制動措置を講じるため、直ちに急ブレーキをかけたり、制動を強めたりすることなく、アクセルを外した上で排気ブレーキによって減速することが自動車運転者として直ちに不適切な運転行動とはいえないし、通常の自動車運転者において、高速道路上で高速走行する自車がブレーキをかけることの危険性等を考えるなどして・ ・ ・、先行車両の動静を注視しつつも、このような判断に一定の時間を要することも十分あり得るといふべきである。そうすると、本

件において、被告人が前車のブレーキランプを認め、一定の時間が経過した後に、前車との関係で急制動をかけても追突を回避できない状況に至ったからといって、被告人が前車の動静等を注視していなかったという事実が推認されるとはいえない。」として、動静等注視義務違反を否定した上、検察官は、動静等注視義務違反と車間距離保持義務違反が共同して初めて本件事故との因果関係がある旨主張しているのであるから、動静等注視義務違反が認められない以上は、車間距離保持義務について検討するまでもなく、被告人に過失は認められないとした。

なお、本判決の原審（差戻後第一審）は、車間距離保持義務違反の検討に当たって、前車が急制動を行った場合の制動距離が64.6mであるところ、被告人の立場で前車のブレーキランプを認めて急制動をかけた場合の停止距離が85.45m（空走時間を0.75秒で計算）であったという鑑定結果を一部参照した上、被告人車両が前車に追突することなく停止するためには、理論上少なくとも20.85mの車間距離が必要であれば足りるところ、被告人が実際に保持していた車間距離は約40mであり、これを上回っているとして、車間距離保持義務を否定している。また、当該鑑定においては、想定すべき空走時間には余裕を持って1秒から2秒を加えるべきであるとされていたが、裁判所は、道交法第26条により保持すべき車間距離の認定に当たって、余裕時間という要素を取り入れて計算した車間距離を用いることには躊躇せざるを得ないとして、空走時間に関する鑑定人の意見を採用しなかった。



ウ 後車からの追突等の事案

後車からの追突等の事案としては、僅かではあったが、後車に前方不注視があった事案を含め下記の裁判例が確認された¹¹。

大阪高判昭和45年2月26日（B-19）【過失否定】

¹¹ 後車からの追突事案が多く見られなかった理由としては、そもそも後車には道交法第26条が定める車間距離保持義務が課せられている関係から、後車側にのみ過失が認められる又は後車側の過失が過大であるなどの理由により、立件、起訴に至った事案が少ないためと思われる。

被告人が、大型貨物自動車に約8.8tのセメントを積載して運転し、高速道路を時速約65km/hで走行中、突然、自車がローリング（横揺れ）をはじめたので危険を感じ、徐々にブレーキを踏んで減速し、方向指示器で進路を左方に移す合図を行いながら約179m走行し、速度が時速約20km/hになり一応安全な速度になったことから、左に寄って停車しようとした際、後方からきた普通貨物自動車が追突した事案。被告人には異状を感じた際に、速やかに路肩に移動すべきであったとして過失が問われた。

本判決は、「高速道路において、高速走行中の自動車が、故障その他車両の異状により、正常な運転が不可能となった場合、その運転者としては、自他の安全を確保するため、先ず車両を安全にかつ速かに停止させることを心掛けるべきであって、この点は一般道路の場合となんら異なるものではない。しかも、右の場合、高速道路の特殊性、ことに交通の円滑を確保し、或いは後続車の追突などの事故発生を防止する見地から、できるだけ、速かに走行車線から路肩部分へ避譲するなど、走行車線を走行する他車に危険を与えることがないように措置すべき義務のあることも論をまたない。しかし、事柄の性質上、右措置をとるべき要請もそれが可能であることを前提とすることはいうまでもなく、したがって本件の場合、被告人が右義務をつくしたかどうかの判断をするについては、被告人の直面した当時の状況からして、それが可能であったかどうかの点が当然に考慮されなければならない」とした上、「走行装置に重大な欠陥の発生を危惧している被告人に対し、安全速度に至るまでに、路肩に乗り入れるための転把を要求することは、積荷や道路などの前記諸条件をも加味すれば、自車に危険を招くおそれのある措置を強いるものといわなければならない、一方既に制動灯により、後続車に対し減速或は停止を予告していることでもあり、後続車の前方注視及び車間距離保持の励行により追突等の事故発生の防止は十分可能であったわけであるから、右の如き危険を感じている被告人に対し、安全速度に至るまでに路肩に乗り入れるための転把を要求すべきものとは考えられない」などとして過失を否定した。

福岡高宮崎支判平成29年9月7日（B-20）【過失肯定】

判決文からは事案の詳細が必ずしも明らかではないが、被告人が、普通自動二輪車を運転し、片側三車線の第二車両通行帯から第一車両通行帯に車線変更した際、同通行帯を後方から進行してきた被害者車両の右前方約0.7mに接近させたことから、被害車をして衝突回避措置を余儀なくさせ、路外の防護柵に衝突させた事案。車線変更時の後方の安全確認義務違反、合図履行義務違反の過失が問われた。

原審は、被害者が異常な高速度（時速約93～108km/h）で走行していたことは予測できなかったとして信頼の原則を適用して過失を否定したのに対し、本判決は、被告人が車線変更をする際、左後方約28.6mという比較的近距离に被害者車両がおり、それを被告人も認識していたのであり、被害者車両の動静を注視すれば、

被害者車両が異常な高速度で走行していることも目視により確認できたことから信頼の原則が働く余地はなく、道交法第26条の2第2項の義務は、被害者車両が制限速度を超過した側で走行している場合にも適用され、被告人は、被害者が高速度で走行していることを認識し又は認識すべきであった場合以上、その走行を妨げないようにする義務があったとして、過失を肯定した。

3. 3 考察

3. 3. 1 車間距離保持義務の対象車両

自動運転車両の走行の在り方を検討するに際しては、道交法遵守の観点から、道交法第26条が定める「必要な距離」を保持する設計を施す必要があると考えられるところ、前記3. 1. 3、B-1及びB-2の裁判例からは、少なくとも道交法の規定の遵守という点でいえば、同条が定める「必要な距離」は自車の直前かつ同一の進路を進行する車両との間で保持すれば足り、同一の進路でない他車線を走行する車両が、自車及び前車の間に割り込むことまでを想定し、当該割り込み車両との間でもあらかじめ「必要な距離」を保持することまでは要求されていないものと思料される。ただし割り込まれた後には、徐々に車間距離を安全な範囲まで隔てていく必要はあるものと考えられる。

3. 3. 2 保持すべき「必要な距離」の程度

下表は前記3. 2において取り上げた裁判例のうち、前車との間の車間距離について参考になり得る判断がされている裁判例を走行速度順にまとめたものである。なお、「裁判所の判断」の欄のうち、「不十分」と記載したものは、実際の車間距離が本来必要な車間距離よりも短かった＝車間距離保持義務違反を裁判所が認めた事例であり、「不十分とはいえない」と記載したものは車間距離保持義務違反を否定した事例である。

番号	車種	自車走行速度 (km/h)	実際の 車間距離 (m)	一般的な 停止距離 (m) ¹²	裁判所の判断 (備考)
B-9	不明	約40	約8	17.33	不十分
B-10	普通 貨物	約40	約10		不十分
B-7	不明 ¹³	約50	約6.7	24.48	不十分

¹² 「停止距離＝制動前速度×空走時間＋制動前速度の2乗／2×制動時摩擦係数×重力加速度」の計算式による。反応時間0.75秒、摩擦係数0.7と設定。

¹³ 被告人車両が「バス」であることには言及されているが、詳細な車種は不明である。

B-5	大型貨物	約55	約25	28.47	不十分とはいえない
B-17	普通貨物	約50～60	約10	24.48～32.75	不十分
B-8	普通貨物	約60	約7	32.75	不十分（20～25m保持すべき）
B-11	不明 ¹⁴	約80	約20	52.66	不十分（被告人車両以外の車両についての判断）
B-13	中型貨物	約100	約40.3	77.07	不十分（自白事件）
B-14	大型貨物	約100	約20～24		不十分（被告人車両以外の車両についての判断）
B-18	中型貨物	約100	約40		不十分とはいえない（差戻後第一審の判旨。控訴審では触れられず。）

これを見ると、車間距離保持義務違反を否定した裁判例は、前車の制動距離を加味しているものを含む一部の裁判例（B-5、B-18の差戻後第一審）のみであり、他方、同義務違反が認められた裁判例は一般的な停止距離よりも相当程度短い車間距離しか保持されていなかった事例であることから、これらの裁判例からも「いかなる距離を保てば道交法第26条に違反しないのか」という点についての一定の基準を見出すことは困難である。

この点、前車が制動機による制動力以外の作用によって停止した場合にも衝突回避可能な距離を保持することを求めた最高裁判例（B-3）からは、具体的状況下における停止距離以上の車間距離を保つ必要があるということが論理的には導き出されることが考えられる（車間距離保持義務違反を否定したB-5の裁判例も停止距離を下回るもののそれに近似する値である。）。実際、警察庁の「自動運転の公道実証事件に係る道路使用許可基準」においても、自動運転車両の走行速度について、一般的に用いられる停止距離を基に「安全に停止できる速度」として、速度と同時に、当該速度において保つべき車間距離が示されているものと理解できる。そのため、車間距離保持義務の判断においては、このような停止距離が重要な考慮要素となっていると考えられ、自動運転車両の走行の在り方を検討するに際しても、かかる基準が一つの指針にはなり得るものと思われる。

ただし、前記のとおり、B-18の事案では差戻後第一審において、前車の制動距離を加味するなど、前記の最高裁判例の論理とは若干齟齬するものとも解釈し得る判

¹⁴ 「パトカー」であることには言及されており、普通乗用自動車と思われるが、詳細は不明である。

断手法が採られているところ、そのような一見最高裁判例が示したものと異なる判断手法が第一審の判断ではあるものの令和4年という最近の事案においても採られていることに照らしても、車間距離保持義務については、その判断基準及び判断手法に関する議論がまだまだ十分に尽くされていないことがうかがわれた¹⁵。

3. 3. 3 他の車両の挙動に対する予見・結果回避義務

本項で取り上げた裁判例からは、追突事案における過失判断の前提となる、他の車両の挙動に対する予見及び結果回避義務については、主に、信賴の原則の観点から、他の車両の道交法違反の有無、程度等を考慮した上での挙動の異常性が重要な判断要素となっていることがうかがわれた。

ア 前車への追突事案

同一進路上の車両との関係では、道交法第26条により、前車が制動機以外の制動力によって停止する場合にも、それとの衝突回避が可能な程度に車間距離を保持することが要求されている。

他方、進路を変更する場合又は他車が進路を変更してきた場合には、その進路の変更についての予見可能性及び予見義務について論じられている裁判例が散見され、主に以下のような要素が考慮されていると思われる。

① 進路変更の危険性、違反の有無、程度

割り込み先の前後の車両の車間距離、走行速度について、車間距離が短いほど、走行速度が速いほど、その間に割り込む行為は危険で異常であると評価され得る。また、前車が道交法に違反する追越し等により自車の前方に出た場合には、予見可能性、予見義務が否定される方向に働く事情となり得る。

② (進路変更先の) 停車車両の存在の蓋然性

付近に商業施設が立ち並ぶなど道路外に右左折するために停車する車両が存在する蓋然性がある場合には、予見義務が肯定される方向に働く事情となり得る。

イ 後車からの追突事案

後車からの追突事案についても、同一進路上の車両との関係では、後車が道交法第26条の車間距離保持義務を負う。

¹⁵ このように車間距離保持義務違反に関する裁判例が多くは見られなかったのは、追突事故事案においては、車間距離保持義務違反ではなく運転者のよそ見等の前方注視義務違反の過失のみが認定されている事案が多数であると思われること、車間距離保持義務違反の道交法違反の事実のみでは事案として軽微であり裁判例データベースに登載される事案が少ないと思われることなどが、影響しているとも考えられる。

他方、前記ア同様に、進路の変更を伴う場合には、進路変更先の後者との関係で、その進路変更の適否に関して過失が論じられている裁判例が見られ、主に、以下のような要素が考慮されていると思われる。

① 後車との車間距離、後車の走行速度

進路変更先の後車との車間距離が短い（「必要な距離」に満たない）場合や、高速道路等の後車が高速度で進行してくることが想定できる場合には、自車の過失が問われる方向に評価され得る。この点、後車に速度超過が認められる場合であっても、直ちに自車の注意義務が軽減されるわけではなく、自車において後車が高速度で走行していることを視認可能であった場合には、自車には、後車との車間距離を考慮した上でその走行を妨げないようにする義務が課せられる。

② 合図義務の履行

後車との車間距離の程度にもよると考えられるが、自車が進路の変更や制動について合図義務を履行している場合には、自車の注意義務が軽減される方向に評価され得る。

③ 後車の前方不注視、車間距離保持義務違反の有無、程度

後車がこれらの義務を履行することが容易であり、それにより衝突が回避可能であったといえる場合には、注意義務が軽減される方向に評価され得る。

第4章 車内安全関係における検討

本項では、交通事業者の運行する乗合自動車（バス）における車内事故、電車又は航空機における車内事故において、バス運転手、電車の運転士及び航空機の操縦士の注意義務違反（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。

4. 1 バス車内事故に関する裁判例調査結果

4. 1. 1 各判例検索システム等による検索

各判例検索システムを利用して、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。

検索対象 刑事裁判

検索ワード 乗合自動車 AND 転倒 AND 乗客

また、参考基本書に掲載された裁判例の調査を行った結果、バス車内事故に関する裁判例が1件抽出された。

4. 1. 2 裁判例調査結果

ア 岡谷簡易裁判所昭和35年5月13日（C-1）【過失を否定】

被告人が普通乗用乗合自動車（バス）を時速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（刑法第37条1項本文）が成立するとして、被告人を無罪とした。

イ 札幌高判昭和45年8月20日（C-2）【過失を否定】

被告人が大型乗合自動車（バス）を時速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なければならない法的義務ではなく、直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。

ウ 大阪高判昭和51年5月25日（C-3）【過失を否定】

被告人が、大型バスを運転して、直線、1000分の17の下り勾配で、当時折りからの強度2（強）の強い雨で路面が濡れていた高速道路上り車線（アスファルトコンクリート舗装）を、ギヤーをオーバードライブ（第5速）に入れた状態で、ハンドルを直進に保持し、ブレーキ及びアクセルを踏み込むことなく、時速約95.6 km/hで右坂を下降走行中、突如車体が左方へ横滑りしたので、ハンドル操作によって進路を立て直そうとしたが果せず、同車を約250m間にわたって蛇行させた上、進路右側の中央分離帯に乗り上げて横転させ、その衝撃により乗客1名が死亡したほか、6名の乗客及び車掌が傷害を負った事案。

裁判所は、一般的に自動車運転者ことに高速バス運転者が、本件当時に、格別のハンドル・ブレーキ操作等もしないのに、わずかな横風等の外力によって横滑りを起すという極端に滑り易い異常事態（ハイドロプレーニング現象）が発生することがあり得ることまでの予見可能性があったか否かという見地から検討を加えてこれを否定し、ハイドロプレーニング現象を予測した減速義務があったということはできないとした。

なお、この裁判例では過失を否定しているが、その後、ハイドロプレーニング現象は、自動車運転の教材や交通の方法に関する教則等の自動車運転に関する書籍に掲載されるなどして注意喚起され、広く一般の自動車運転者に知らされ、雨中の高速運転に際して極度にすべり易い状態が起り得ることは、自動車運転の常識となるに至ったものと考えられ、現代では、過失が問われる可能性がある。

4. 1. 3 小括

前記のとおり、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。また、ハイドロプレーニング現象が発生した場合における運転手の過失を否定し、無罪とした裁判例があることについても参考になるものと考え紹介した。

ただし、前記のとおりバス車内事故に関する裁判例は3件しか確認できておらず、当該3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。

4. 2 電車又は航空機の車内事故に関する裁判例調査結果

対象事案に関連する裁判例を検討するため、各判例検索システムにおいて、以下の条件で検索をしたが、自動運転システムの実用化に向けて有益となるような事案は不見当であった。

乗り物	条件
電車	AND「電車」、OR「鉄道」、AND「乗客」、AND「転倒」、OR「ブレーキ」、OR「制動」、AND「過失」、AND「傷害」
航空機	AND「旅客機」、OR「航空機」、OR「飛行機」、AND「転倒」、OR「衝突」、AND「乗客」、OR「乗務員」、AND「過失」、AND「傷害」

第5章 追い越し、右折後の横断歩行者事故の事例における

検討

5.1 道路交通法上の規制等

5.1.1 進路の変更の禁止

(進路の変更の禁止)

第二十六条の二

2 車両は、進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等の速度又は方向を急に変更させることとなるおそれがあるときは、進路を変更してはならない。

ア 「その変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等」

進路を変更しようとする車両が、進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等のことをいう。車両が交差点で右折するために道路の中央に寄ろうとする場合、その変更後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等もこれに該当する（執務資料274頁、275頁）。

イ 「速度又は方向を急に変更させることとなるおそれがあるときは、進路を変更してはならない」

車両が進路を変更し、後車の予想進路上に侵入した場合、その後車はその車両との追突を避けるため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かもしだすおそれがあるときは、その進路の変更を禁止するという意味である（執務資料276頁）。

5.1.2 右折

(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。

ア 「あらかじめその前から」

後続する車両や歩行者にその車両が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して十分なものと考えられる地点であり、画一的に何m手前ということはできない。

しかし、車両が右折しようとする場合に行わなければならない合図を行う時期として「その行為をしようとする地点（交差点において右折する場合にあっては、当該交差点の手前の側端）から三十メートル手前の地点に達したとき」（道交法施行令第21条）と定められていることから、概ね交差点の手前30mの地点であると解される（名古屋高判昭和46年9月14日）（執務資料319頁）。

イ 「できる限り道路の中央に寄り」

道路の左側部分の右側端、すなわち、道路の中心線に寄ることであり（執務資料（18-2訂版）322頁）、「できる限り」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を意味すると解される。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ないと解される（執務資料320頁）。

ウ 「交差点の中心」

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、概ねその位置であると解されるが、目印のない場合は交差点の形に応じて常識的に判断する（執務資料（18-2訂版）323頁）。「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、具体的事情によって社会通念によって判断される（執務資料326頁）。

エ 「徐行しなければならない」

道交法第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321頁）。

5. 1. 3 交差点における他の車両等との関係等

(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。

ア 「交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するとき」

車両等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351頁）。

イ 「当該交差点の状況」

交差点の広狭、変形交差点、見通しのよしあし、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351頁）。

ウ 「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」

当該交差点の状況に応じ、その通行している道路と交差する道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて、交差点で右折する車両等及びその交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に危険を及ぼさないよう十分に注意しなければならないという意味である。

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。後方から進行してきた車両等については、安全な速度と方法で進行する注意義務は適用されるが（道交法第70条）、「特に注意しなければならない」という義務は適用されない（執務資料351頁、352頁）。

エ 「できる限り安全な速度と方法で」

反対の方向又は後方からの交通及び前車の前方の交通に注意し、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でという意味である。「安全」の判断は、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288頁）。

5. 1. 4 右折車両と直進、左折車両等の関係

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。な速度と方法で進行しなければならない。なければならない。

ア 「交差点で右折する場合において」

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。「右折する」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、交差点道路の方向に完全に向きが変わるまでの範囲をいう（執務資料354頁）。

イ 「交差点において直進し、又は左折しようとする車両等」

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、左右の見通しの良否は関係ない。

「直進…しようとする車両等」とは、右折しようとする車両等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すべてを含むと解される（東京高判昭和44年10月30日）。

「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、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場合には、優先的な関係は生じないものと解される（東京高判昭和38年11月10日。執務資料356頁）。

ウ 「当該車両等の進行妨害をしてはならない」

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等して、その進行妨害をしてはならないということである（執務資料356頁）。

5. 1. 5 横断歩道等における歩行者等の優先

(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。

ア 前段

「横断歩道等」とは、交通整理が行われているか否かを問わない。また、「接近する場合」とは、車両等を運転し横断歩道等に近づいていくときには、という意味であるが、横断歩道等にどのくらい近づいたときに義務が生じるかは一概に言えない。これについて、自動車の速度によって具体的に判断すべきと考えられるが、例えば時速60km/hで走行している自動車が、横断歩道等の直前で停止するためには、約36m（制動距離）手前でブレーキを踏まなければ停止できないことになるので、当該自動車はそれより以前の地点（当該自動車の制動距離の3倍程度の位置）において、横断歩道等を通過する際に本項の義務の有無を判断しなければならないと考えられる（執務資料363頁）。

また、「その進路の前方」について、歩行者との間に必要な安全間隔については一義的に定めることはできないが、道交法第18条2項に規定する安全間隔保持義務との関係から、「進路の前方」とは、進路の両側方に概ね1mを加えた範囲をいうと解される（執務資料364頁）。

「横断しようとする歩行者等がないことが明らかな場合を除き」とは、当該自動車の進路前方の横断歩道等及びその周辺が十分見渡せる場合で、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の信号が赤色の灯火であって、横断しようとする歩行者等がないことが明らかで、かつ、自動車が当該横断歩道等を通過できることが明らかな場合等を除くという意味である。以下の場合には、明らかな場合とはいえない（執務資料365頁）。

- ① 横断歩道等の入り口に歩行者等が立っているが、車の通過を待っているか、人を待っているか又は横断しようとしているのか不明である場合

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通せないため、その陰から歩行者等の横断が予想される場合（以下、省略）

「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」とは、通常の走行状態において車両等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進行しなければならないという意味であり、その速度は徐行を要求しているのではなく、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をいうと解される（執務資料365頁、366頁）。

イ 後段

「この場合」とは、自動車が横断歩道等の直前に到達した場合をいい、本項前段の義務が課される自動車に課され、現実に本項前段の義務を果たしたと否とにかかわりはないとされる（執務資料369頁）。

「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」に関し、「横断している歩行者等」とは、進路の前方を現実に横断している歩行者等のことをいい、「横断しようとしている歩行者等」とは、車両等がそのまま進行するとその歩行者等の横断を妨げることとなる歩行者等をいう。進路の前方からどのくらいの距離を通行している歩行者がこれに当たるかは一概に言えず、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とされる（執務資料369頁）。

「当該横断歩道等の直前」については、「直前」の程度について複数の考え方があるものの、漫然とその手前で停止すればよいというものではなく、安全確認をなし得る場所で停止することを要することから、「直前」とは、横断歩道から1～2m程度の位置をいうと解される（執務資料370頁、309頁、310頁）。

「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」とは、自動車は、歩行者等が横断歩道等により車両等の進路前方を横断し、又は横断しようとしているときは、現実に歩行者等の進行を妨げると否とに関係なく、一時停止しなければならないところ、一時停止した後に通行する場合に、歩行者等が自分の通行の速さを変えとか、立ち止まるとか、その車両等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くなるようなおそれが生じたときは、再度徐行又は一時停止して、その通行を妨げないようにしなければならない（執務資料371頁、372頁）。

5. 1. 6 交差点等への進入禁止

(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、よつ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、当該交差点に入つてはならない。

ア 交通整理の行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、交差点に入つてはならない（道交法第50条）。

イ 「当該交差点内で停止することとなり、よつ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」

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471頁）。

ウ 「当該交差点に入つてはならない」

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471頁）。

5. 1. 7 交差点を右折する場合のその他の道交法上の義務

ア 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（道交法第35条）。

イ 合図

自動車の運転者は、右折等をするときには、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（道交法第53条）。

5. 1. 8 後続車の義務

5. 1. 8. 1 追越しを禁止する場所

（追越しを禁止する場所）

第三十条

車両は、道路標識等により追越し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、他の車両（特定小型原動機付自転車等を除く。）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。

三 交差点（当該車両が第三十六条第二項に規定する優先道路を通行している場合における当該優先道路にある交差点を除く。）、踏切、横断歩道又は自転車横断帯及びこれらの手前の側端から前に三十メートル以内の部分

ア 「交差点・・・及びこれらの手前の側端から前に三十メートル以内の部分」交差点において追越しを禁止するとともに、それらの手前の側端から前に30m以内の部分における追越しも禁止している（執務資料297頁）。

イ 「進路を変更し、又は前車の側方を通過してはならない」

追越しが禁止される道路の部分において、進路変更と側方通過の二つの行為を行うか、又はその行為のうちいずれか片方を行うことによって本条の違反が成立する。追越しは、追い付いた場合において①進路変更、②側方通過及び③前方に出るという三つの段階に分けられるところ、本条で禁止される行為は、①又は②のいずれかの行為が禁止区域内で行われた場合である（執務資料298頁）。

5. 1. 8. 2 右折しようとする前車の進路妨害の禁止

(左折又は右折)

第三十四条

6 左折又は右折しようとする車両が、前各項の規定により、それぞれ道路の左側端、中央又は右側端に寄ろうとして手又は方向指示器による合図をした場合においては、その後方にある車両は、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場合を除き、当該合図をした車両の進路の変更を妨げてはならない。

ア 「左側端、中央又は右側端に寄ろうとして手又は方向指示器による合図をした場合において」

車両が左折又は右折するため、あらかじめ手前から道路の左側端等に寄るため手又は方向指示器による合図をして左折又は右折の準備行為に着手しようとするときということであるが、その着手の時点はもとより、移行、進行中も「寄ろうとして・・・合図をした場合」に含まれると解される（執務資料331頁）。

イ 「その後方にある車両」

交差点において左折又は右折しようとして合図をした車両の後方を進行している車両のことをいう（執務資料331頁）。

ウ 「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場合」

前車が左折又は右折の準備行為に入るため合図をしたとき、後車が進路を譲るために後車自身がハンドルを急に切り返したり、急ブレーキを踏んだりしなければならないこととなる場合である（執務資料331頁）。

エ 「進路の変更を妨げてはならない」

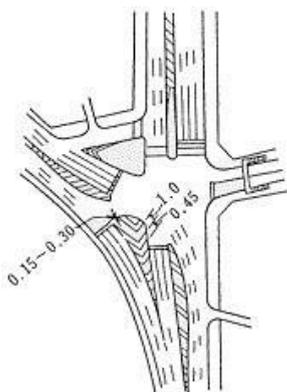
前車が左折又は右折の準備行為をしようとして合図をしたときは、後車は一時停止するか、又は徐行するなどして左折又は右折の準備行為に入るのを妨げてはならないという意味である。「妨げる」とは、前車が一時停止を余儀なくされとか、ハンドルを切り返したり、急ブレーキを踏んだりしなければならないような状態を作り出す行為をいう。ただし、後車はその速度又は方向を急に変更しなければならないこととなる場合は、本項の義務は適用を除外されることから、この場合は、前車が道交法第26条の2第2項（進路変更の禁止）の義務を負う（執務資料331頁）。

なお、本項と道交法第26条の2第2項との優先関係が問題となるが、この点については、後車が「その速度又は方向を急に変更」することになるかどうかによって判断されることになると解され、後車が「その速度又は方向を急に変更」しなければな

らないか否かは、必要な車間距離を保つことができるかどうかによると考えられる。すなわち、交差点において、右折しようとする前車が道路の中央又は右側端に寄るため進路を変更しようとする場合に、その変更後の進路（予想される進路）と同一の進路を後方から進行してくる後車との間に十分な車間距離が保てる時は、進路を変更しても、後車はその速度又は方向を急に變更しなければならぬような事態は起こり得ないので、この場合は前車が優先し、後車は本項の規定により合図をした前車の進路の変更を妨げてはならず、後車は必要に応じて減速又は徐行等して、前車との間の必要な車間距離を保つ必要がある（執務資料332頁）。

5. 1. 9 その他（導流体）

「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」¹⁶（昭和三十五年総理府・建設省令第三号）第5条は、区画線の種類及び設置場所を定めるところ、同命令別表3において、導流体とは、「車両の安全かつ円滑な走行を誘導する必要がある場所」とされ、下図のとおり示されている。



同命令において、導流帯を表示する意味は、「車両の安全かつ円滑な走行を誘導するために設けられた場所であること」とされ、設置する場所は、「車両の走行を誘導する必要がある場所」とされる。

¹⁶ 「命令」とは、行政機関が定立する法を意味し、法律の委任に基づくか、法律を執行する従属命令のみが認められるとされる（宇賀克也『行政法概説Ⅰ行政法総論【第8版】』（有斐閣、2023年）8頁）。

道路法（昭和27年法律第180号）第45条第2項は、「前項の道路標識及び区画線の種類、様式及び設置場所その他道路標識及び区画線に関し必要な事項は、内閣府令・国土交通省令で定める」と規定している。

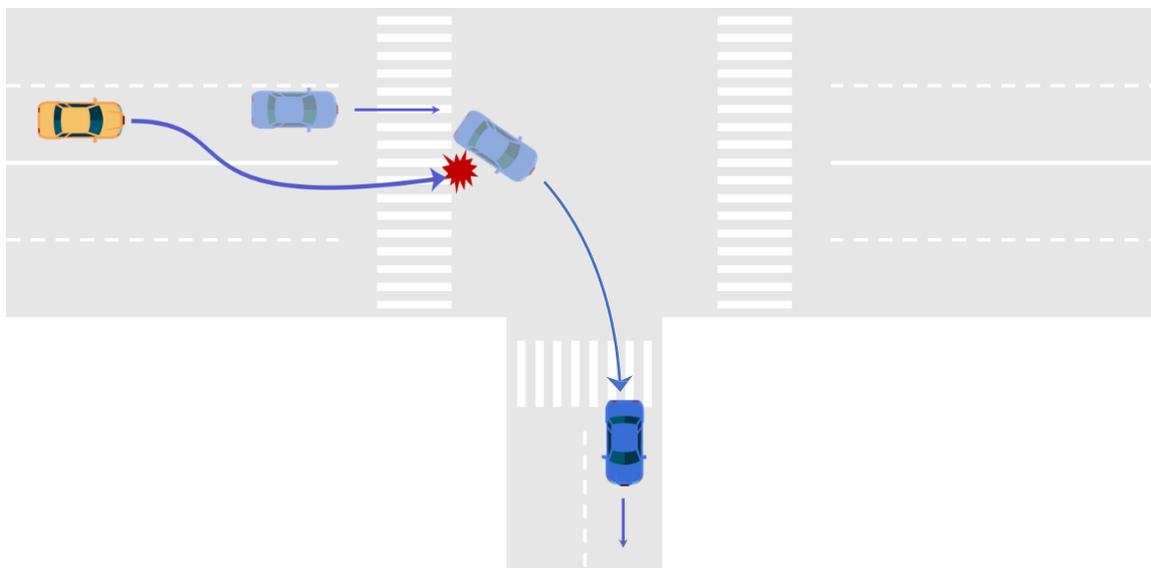
そして、「交通の方法に関する教則」（昭和53年10月30日国家公安委員会告示¹⁷第三号）においては、導流帯に関し、「車の通行を安全で円滑に誘導するため、車が通らないようにしている道路の部分であること」と定められている。

5. 2 右折時の追越しの事故の事例の裁判例調査

5. 2. 1 裁判例調査方針

ア 対象事案

右折車が右折しようとした際、右折車の右側を追い越そうとした後続車との衝突事故や、右折車が右折しようとしたところに後方から直進してきた後続車との衝突事故を対象事案として選定する。



イ 判例検索に使用したデータベース

判例秘書、ウェストロー、D1-LAW、TKC

5. 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、各判例検索システムにおいて、対象を刑事事件とし、検索キーワードを下記のとおり設定した上で以下のとおり検索をして裁判例を抽出した。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、

¹⁷ 「告示」とは、公の機関が意思決定又は事実を一般に公に知らせる形式のことをいい、告示の形式で定められるものの中には、「命令」の性質があるか議論されているものが存在する。また、行政規則とは行政機関が策定する一般的な法規範であって、国民の権利義務に係る法規の性質を有しないものをいうところ、公示する必要があるものは告示の形式をとることが多いとされる（宇賀克也『行政法概説Ⅰ行政法総論【第8版】』（有斐閣、2023年）9頁、334頁）。

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のヒット数も含まれる)。

参考基本書：「右折時の注意義務」の項目に掲載された裁判例：15件

	判例秘書	ウェストロー	D1-Law	TKC
「交差点」AND「右折」 AND「後続車」 OR「後進車」OR「後車」	83件	103件	148件	127件

5. 2. 3 裁判例調査結果

5. 2. 3. 1 基本的な考え方

ア 総論

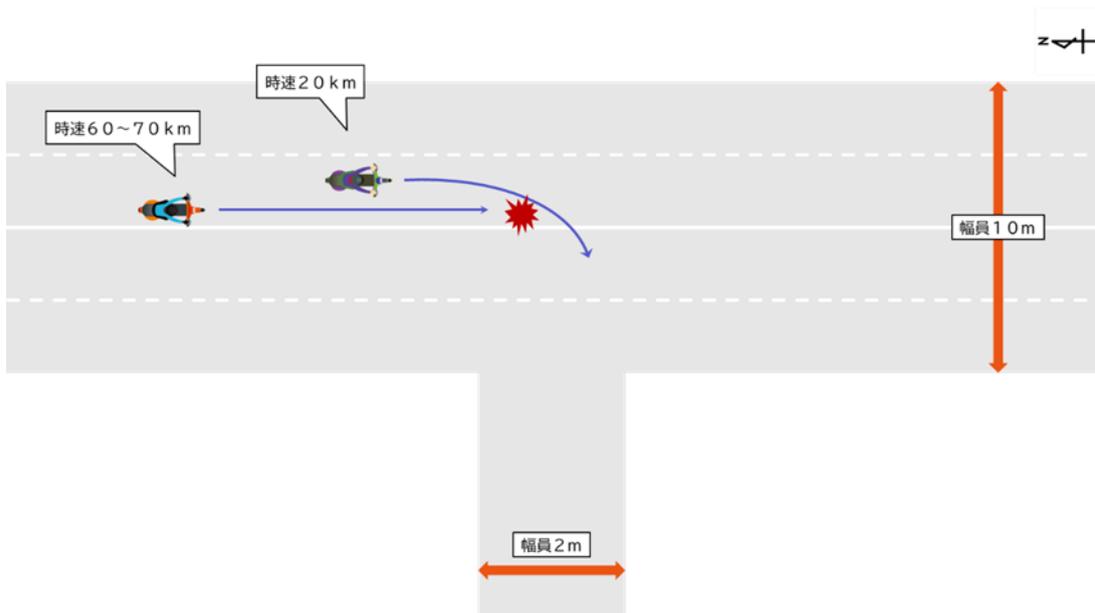
右折時の右折車と後続車の衝突事故について、後記のとおり、複数の最高裁判例が存在するところ、裁判所は、いわゆる信頼の原則を適用し、右折しようとする車両の運転者は、その時の道路及び交通の状態その他の具体的状況に応じた適切な右折準備態勢に入ったのちは、特段の事情がない限り、後続車が交通法規の諸規定に従い、追突等の事故を回避するよう正しい運転をするであろうことを期待して運転すれば足り、それ以上に、違法異常な運転をする者のあり得ることを予想して周到な後方安全確認をなすべき注意義務はない旨判示している（後記D-1～3）。

そこで、右折車と後続車の衝突事故における右折車の過失の検討に当たっては、①その時の道路及び交通の状態その他の具体的状況に応じた適切な右折準備態勢に入ったといえるか否か、②特段の事情があるか否かを検討した上で、①適切な右折準備態勢に入っていない場合や、適切な右折準備態勢に入ったものの②特段の事情がある場合に、右折車の過失の有無が具体的に問題となるといえる。

イ 最高裁判例

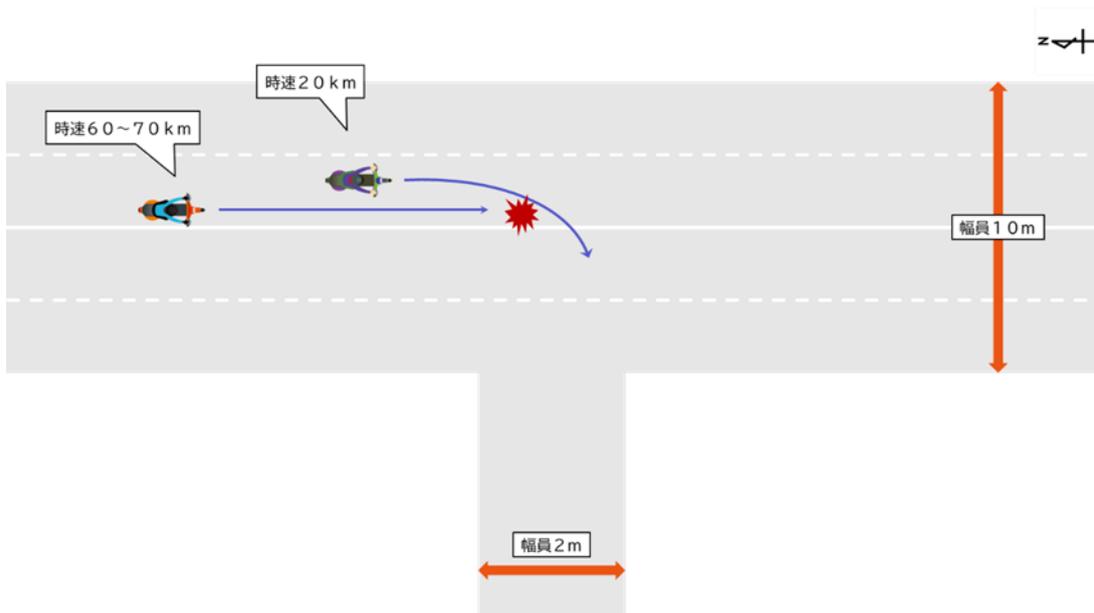
(ア) 最判昭和42年10月13日（D-1）【過失否定】

最高裁は、「本件被告人のように、センターラインの若干左側から、右折の合図をしながら、右折を始めようとする原動機付自転車の運転者としては、後方からくる他の車両の運転者が、交通法規を守り、速度をおとして自車の右折を待つて進行する等、安全な速度と方法で進行するであろうことを信頼して運転すれば足り、本件被害者のように、あえて交通法規に違反して、高速度で、センターラインの右側にはみ出してまで自車を追越そうとする車両のありうることも予想して、右後方に対する安全を確認し、もっ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。」と判示した。



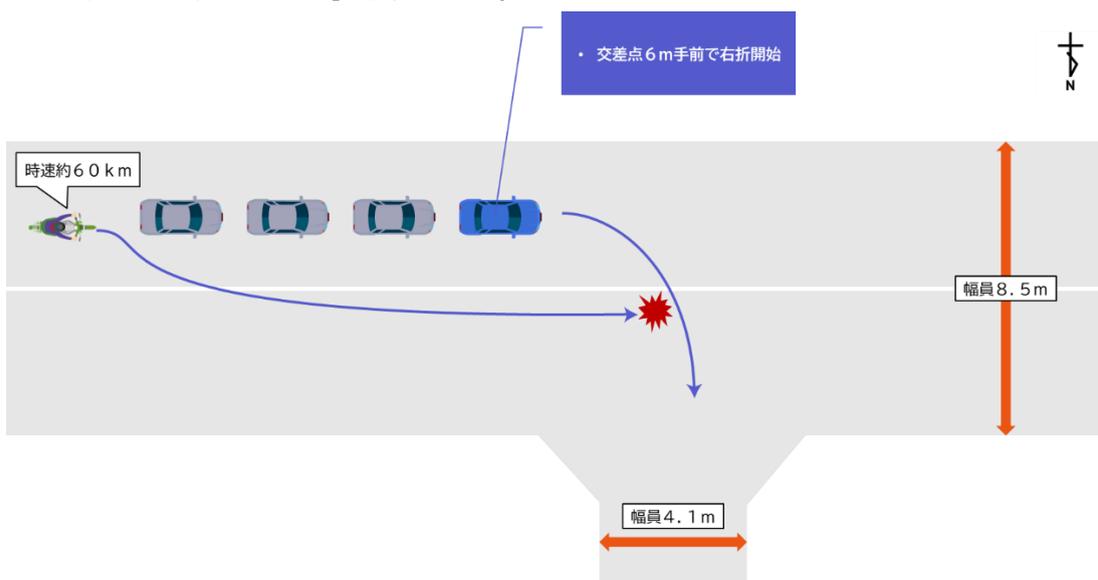
(イ) 最判昭和45年9月24日・刑集24巻10号1380頁(D-2)【過失を肯定した原判決を破棄し、差し戻した】

最高裁は、「本件被告人のように、センターラインの若干左側から、右折の合図をしながら、右折を始めようとする原動機付自転車の運転者としては、後方からくる他の車両の運転者が、交通法規を守り、速度をおとして自車の右折を待つて進行する等、安全な速度と方法で進行するであろうことを信頼して運転すれば足り、本件被害者のように、あえて交通法規に違反して、高速度で、センターラインの右側にはみ出してまで自車を追越そうとする車両のありうることも予想して、右後方に対する安全を確認し、もっ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。」と判示した。



(ウ) 最判昭和47年11月16日(D-3)【過失を肯定した原判決を破棄し、差し戻した】

最高裁は、「右折しようとする車両の運転者は、その時の道路および交通の状況その他具体的状況に応じた適切な右折準備態勢に入ったのちは、特段の事情がない限り、後続車があっても、その運転者が交通法規を守り追突等の事故を回避するよう適切な行動に出ることを期待して運転すれば足り、あえて法規に違反し、高速度で、中央線の右側にはみ出して自車の右側を強引に追い越そうとする車両のありうることまでも予想して周到な後方安全確認をなすべき注意義務はないと解するのが相当である」と判示した。



ウ 最高裁判例の規範の概要

(ア)「道路および交通の状態その他具体的状況に応じた適切な右折準備態勢」

右折車が交差点において右折しようとする場合、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するとともに（道交法第34条2項）、交差点手前の側端から約30m手前の地点に達したときから、方向指示器又は灯火による合図をしなければならない（道交法第53条1項、道交法施行令第21条）。前記のとおり、道路の中央に寄らなければならない地点である「あらかじめその前から」とは、右折の合図を行う時期と同じく、概ね交差点の手前30mの地点であると解される。

他方、後続車は、右折車による右折の合図がされた場合、右折車の進行を妨げてはならず（道交法第34条6項）、また、追越しをする場合、右折車が道交法第34条2項又は4項の規定により道路の中央又は右側端に寄って通行しているときは、右折車の左側を通行しなければならない（道交法第28条2項）。

したがって、前記イの各最高裁判例によれば、右折車としては、その時の道路及び交通の状態その他具体的状況に応じて、交差点を右折するに当たり、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、方向指示器又は灯火による合図をすることにより、適切な右折準備態勢を取っていた場合には、特段の事情のない限り、後続車が交通法規（道交法第28条2項、第34条6項等）を守り、追突等の事故を回避するよう適切な行動に出ることを期待して運転すれば足りると考えられる。

(イ)「特段の事情」

特段の事情の有無については各事例において具体的事情の下で判断されると考えられるところ、裁判例において、特段の事情の判断に当たりどのような事情が考慮されているのかを検討する。

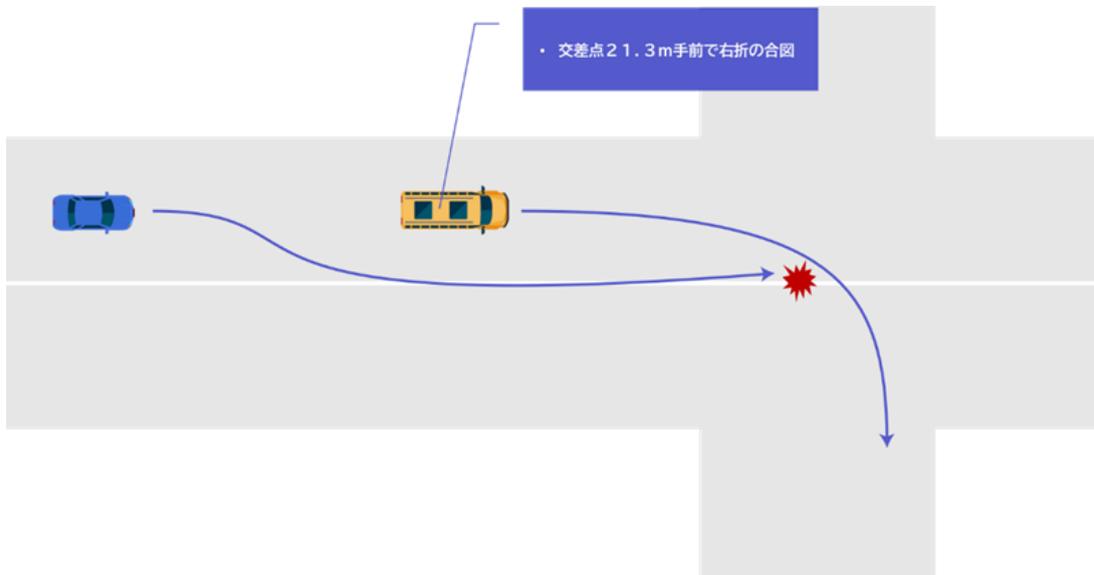
5. 2. 3. 2 裁判例

ア 「道路および交通の状態その他具体的状況に応じた適切な右折準備態勢」

(ア) 大阪高判昭和47年9月28日（D-4）【過失肯定】

裁判所は、被告人がバスを運転して右折するに当たり、交差点の手前21.3mの地点で初めて右折の合図をし、道路中央やや左側部分を進行し、後方及び右側後方を一応確かめたものの被害車両を発見できず、その後は一度も後方の安全を確認しないまま右折を開始したところ、被害車両が制限速度20km/hを超える時速40km/h程度で交差点の直前で本件バスの右側近を追越そうとして本件バスと衝突した事故において、本件バスがあらかじめ適切な右折準備態勢を

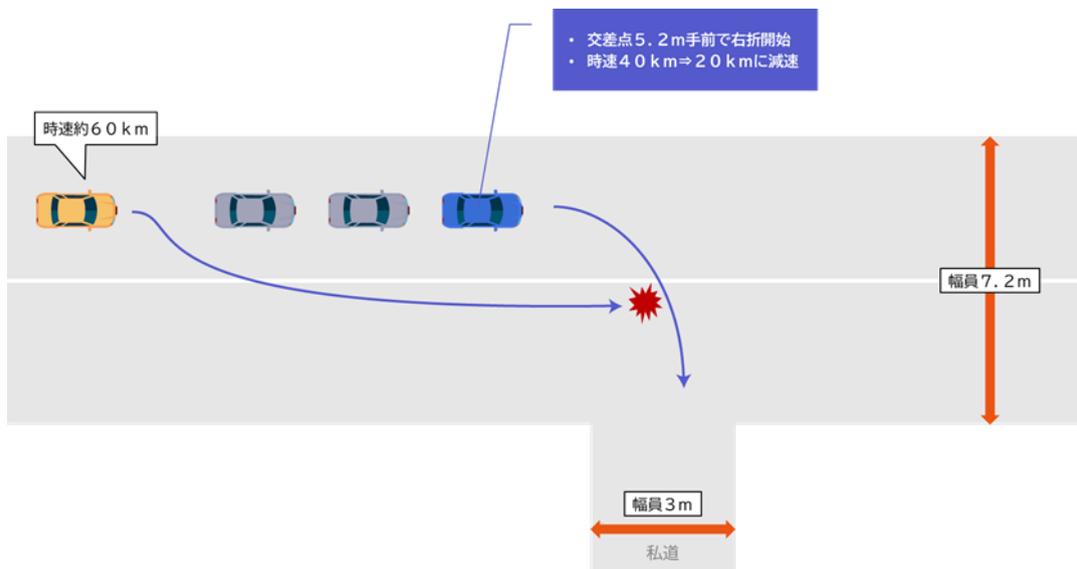
とらなかった以上、わが国現時の交通事情に鑑みるときは、この程度の違法不当な運転をする者があることを予測すべきことは、未だ予見義務の範囲内に属する事項といわざるを得ず、被告人の後方安全確認義務を免除する程度の特別異常な事態であるとは認め難いとして、過失を肯定した。



(イ) 高松高判昭和50年3月3日(D-5)【過失肯定】

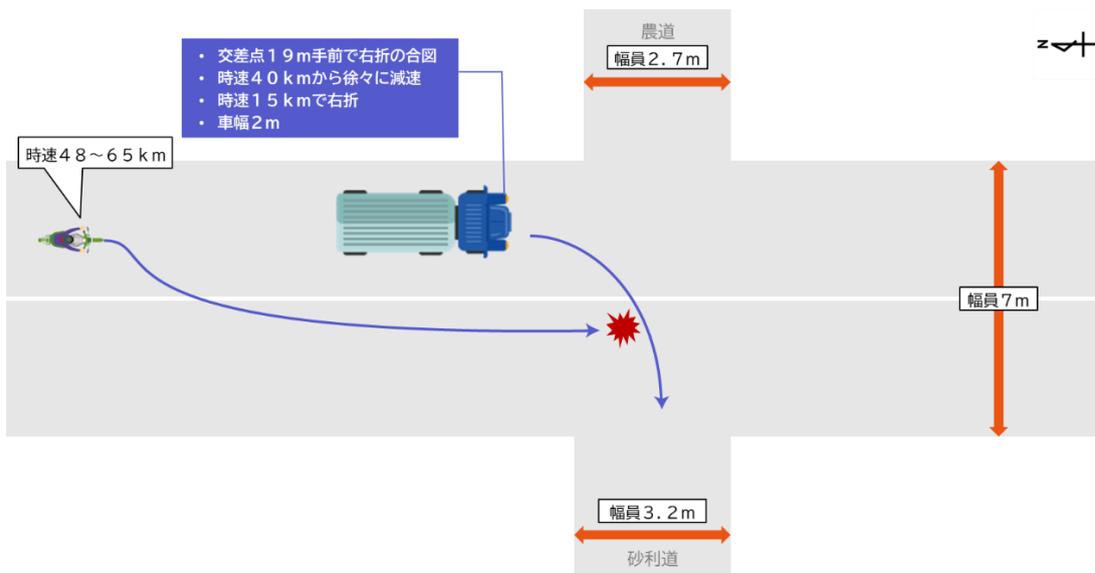
被告人が制限速度40km/hの道路を軽四輪自動車を運転して道路右側の私道に右折するため右折開始前約30mの地点で右折の方向指示灯をつけ、右折準備態勢に入ったものの、中央線左側部分の道路の、若干中央線寄りを時速40km/hのままではばらく進行し、右折開始地点の手前約5mの地点に来て減速措置をとり、時速20km/hで右折したところ、被害者は被告人車に続く2台の乗用車に追隨して乗用車を走らせていたが、前車3台を追い越すべく、衝突地点の約62.7mの地点で追越しを開始し、時速60km/hで中央線の右側部分を進行したが、被告人車が特に中央線の方へ寄ることなく、後続2車両と一直線のように進んでおり、しかも後続車の方が被告人車より大きかったため、これに視界をさまたげられたのと、被害者の前方注視が十分でなかったため、被告人の右折信号に気付くのがおくれ、追越開始地点から約50.5m進行した地点において、初めてその左前方約9mの地点で右折している被告人車を発見したが、衝突したという事案。裁判所は、被告人は、後続車が3両も続いており、その後尾車としては、前方を見とおすことが容易でない状況にあったにもかかわらず、単に方向指示灯をつけただけで特に道路中央に寄ることなく、時速40km/hのまま進行し、わずかに右折開始の5m位手前で時速20km/hに減速したのみで右折したところ、被告人は、右方向指示灯をつける際に後方を確認しなかったために追越しを開始していたと思われる被害車両の動静に気付かず、右折

を開始する段階でも、単に形式的にルームミラー等により後方をべつ見したにとどまったため、約9m後方に接近しており、少し注意すれば容易に発見できた筈の被害車両に気付かず、そのまま右折して自車を同車に衝突させるに至ったものであるとして、信賴の原則を適用して右折の際の後方確認義務を免除すべきではないとして、過失を肯定した。



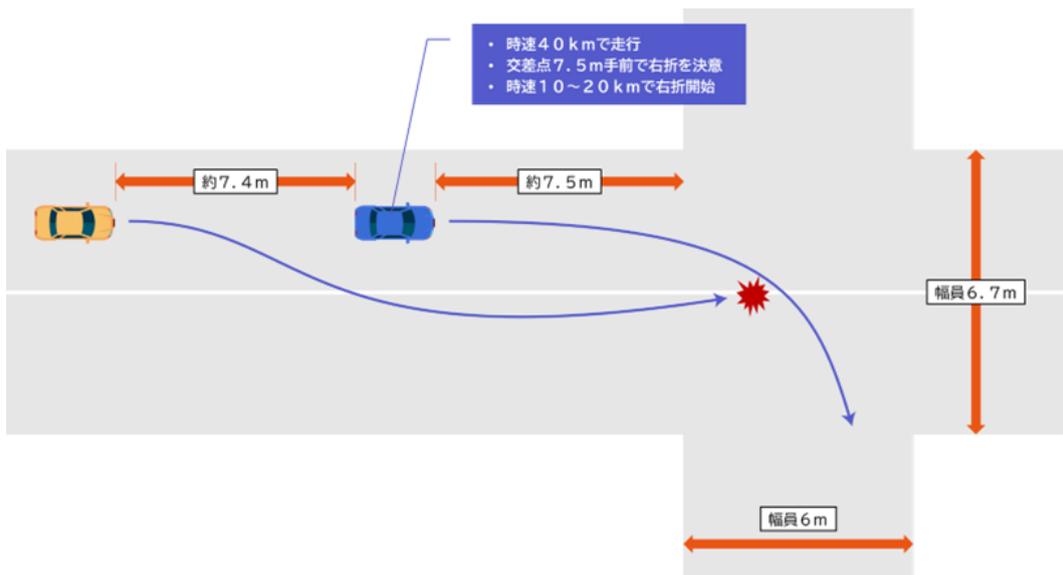
(ウ) 福岡高判昭和51年2月24日(D-6)【過失肯定】

裁判所は、被告人車の後部車体の方向指示器が鉄製防護枠のため見えにくい状態にあったとして、その点を特に考慮し、交通法規の定めるとおり、少なくとも交差点の30m手前の地点で右折の合図をし、後続車に右折態勢に入ったことを早めに知らせ、かつ、後続車両の有無と交通の安全を十分確認した後右折を開始し、事故の発生を防止すべき注意義務があったのに、対向車もなかったことに気を許し、交差点の19m手前の地点で右折の合図をし、前部右側のバックミラーで後方を確認しただけで後続車はないものと軽信し、その後一度も後方の安全を確認せず、後続車に対し適切な対応措置をとる余裕を与えることもないまま右に転把し、時速約40km/hから順次減速して時速約15km/hで右折を開始したことから、被害者の過失の点はさておき、本件事故につき被告人の過失責任は免れないというべきであると判示した。



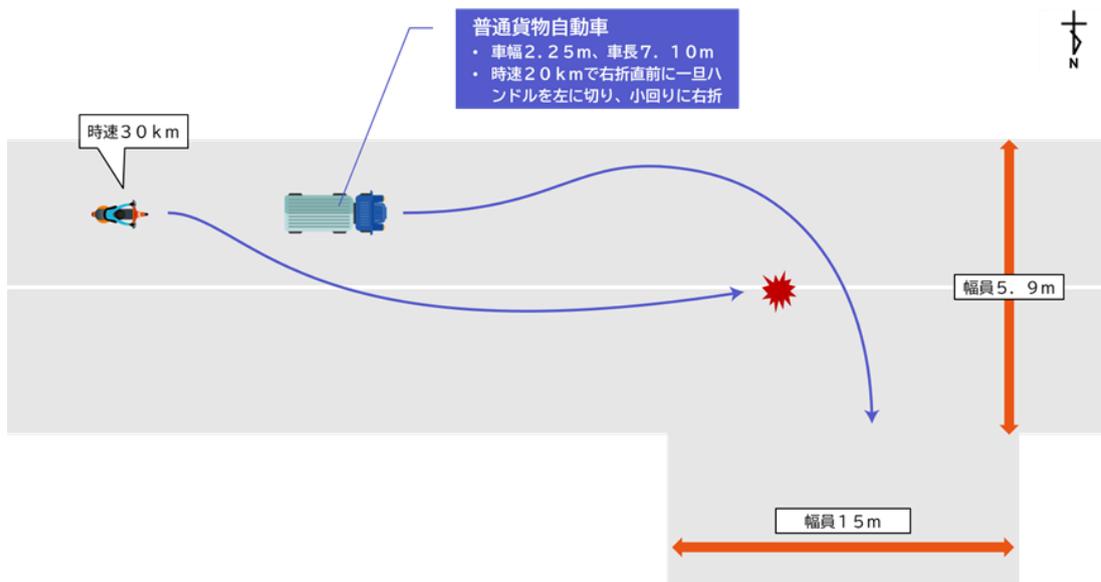
(エ) 仙台高判昭和54年7月17日 (D-7) 【過失肯定】

被告人が道路をやや中央寄りに進み右折の合図をしないまま交差点に近づき、交差点の手前7.5mの地点で右折を決意し、その合図をして時速10~20km/hで急に右折を開始したところ、後続車は交差点直前では先行の被告人の車と約7.4m差に迫っていたため、被告人車と衝突した事案。裁判所は、このような右折をする運転者としては、後方の車両が先行車の右折はないものと信じて進行してくるかも知れないことを慮り、後方における車両の有無、走行状況等を注視し、後方の安全を確認した上右折すべき業務上の注意義務を負うとし、被告人の過失を肯定した。



(オ) 東京高判昭和43年8月28日(D-8)【過失肯定】

被告人は、幅員約5.9mの国道からやや上り勾配の非舗装道路(交差点における幅員約15m)に右折しようとして、本件交差点の前方30数m附近において右折の合図をしたものの、右折直前に一旦ハンドルを左に切り、速度を徐行程度にまで落とさず時速約20km/hに減速したままで交差点の中心の直近よりも手前の地点を通過して小廻りに右折し、また、右折の合図をした箇所においてバックミラーにより後方確認を行なったが、後続車両の存在に気付かず、その後も後続車両の存在を確認するに足る方法を講じなかったところ、道路の中央よりやや右側部分を原動機付自転車を時速30km/hを超える速度で運転して追い抜こうとした被害者と衝突した事案。裁判所は、交差点付近の道路の幅員が約5.9mに過ぎず、右折して入ろうとする非舗装道路はやや上り勾配になっていたために被告人が道交法第34条2項所定の方法をとるにつき、一般の交差点の場合に比し困難な事情があったとしても、そのような右折方法による場合は、右規定に従った右折方法による場合に比し、後続車両との衝突の危険を一層伴うことは明らかであるから、被告人としては、前記右折にあたり、徐行することはもとより、後続車両との安全を十分に確認し、事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があったとして、過失を肯定した。



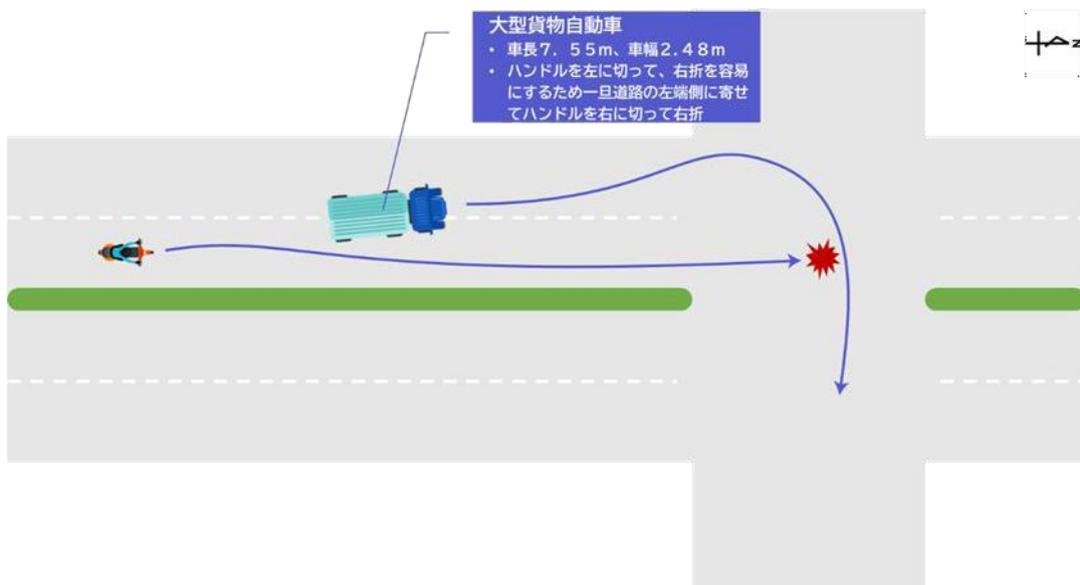
イ 「特段の事情」

(ア) 大阪高判昭和56年8月27日(D-9)【過失肯定】

大型貨物自動車の運転者が、交差点において右折(注:右折転回)するに当たり、方向指示器により右折の合図をしたうえ右折を開始した後、自車の右側を通行しようとした原動機付自転車を自車と衝突させその運転者を死亡させた事例に

つき、「信頼の原則」の適用を排除すべき「特段の事情」ありとして業務上過失致死罪の成立を認めた事案。

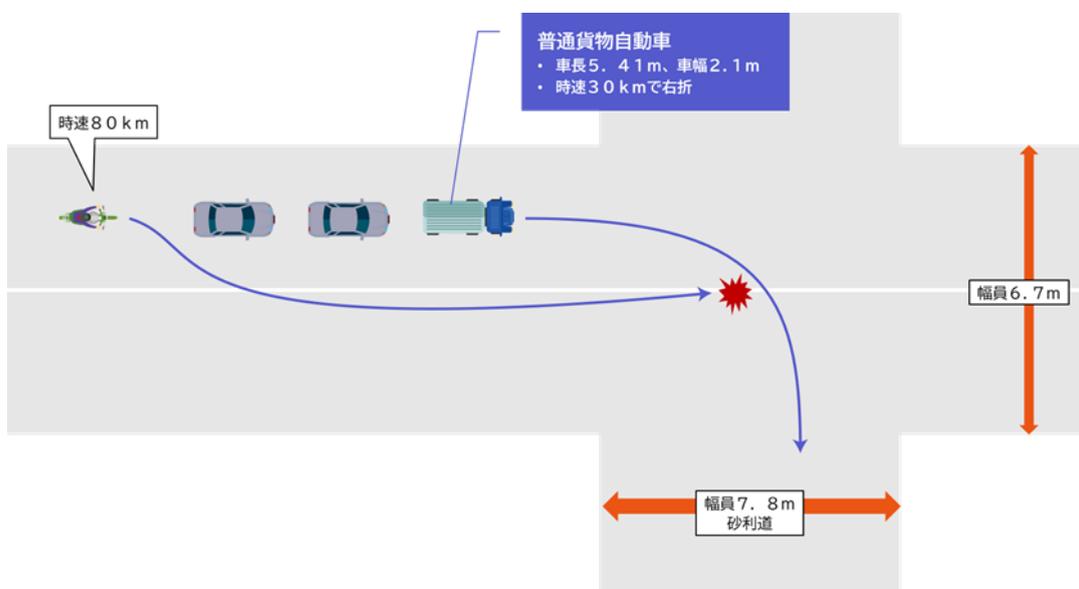
裁判所は、信頼の原則の適用があるか否かについて、（１）被告人が右折転回をはじめた場所が交差点を通り過ぎた地点であり、後続車としては、必ずしも被告人車はその地点で右折転回をするものとは予測し難いこと、（２）被告人は、自車の右折転回を容易にするため、いったんハンドルを左に切って自車を道路の左側端に寄せ、（３）道路中央に設けられた導流帯まで約3.5mの通行余地を残したまま右折転回を開始しようとしたこと、（４）以上に加えて、本件道路は、幹線道路である片側二車線の国道一号線であり、また本件当時は朝の通勤時間帯であつて、時間的にも場所的にも、とくに交通量の多い道路であつたこと等の事情の存する本件においては、本件事故現場付近の道路及び交通の状況からみて、被告人車の後方から進行して来る車両の運転者が被告人車の動静について判断を誤り、あるいは被告人車の合図が後続車の運転者に徹底しないで、後続車が右の通行余地に進出して来るのが、客観的にみて十分に予見され得ることから、被告人が右の通行余地に進出して来る車はないであろうという信頼を持っていたとしても、その信頼は具体的交通事情からみて客観的に相当であるとはいえないことから、前記事情は信頼の原則の適用を排除すべき「特段の事情」にあたる旨判示し、信頼の原則の適用を否定し、過失を肯定した。



（イ）札幌高判昭和49年12月5日（D-10）【過失否定】

被害車両が法定最高速度をはるかにこえる時速80km/hという高速度で、乗用車2台及び被告人車を一気に追越しにかかり、すでに右折の合図をしている被告人車の右側対向車線上を強引に通過しようとし、被告人車に衝突した事案。

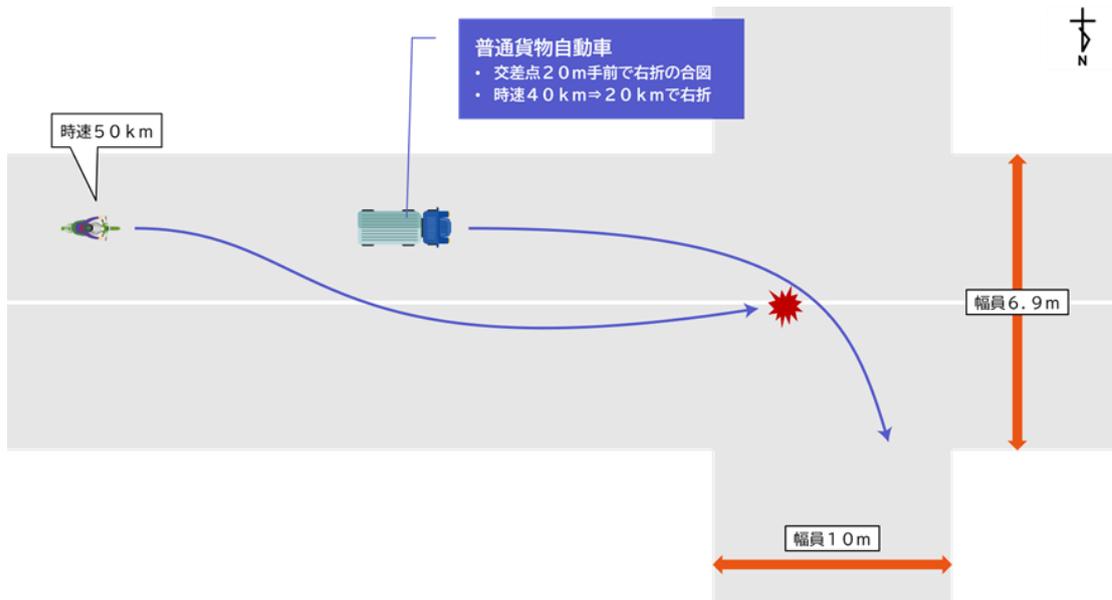
裁判所は、被告人が右折合図後中央線寄りに進路を変えておらず、右折時に徐行とはいえ約30 km/hで走行していたものの、道路の片側の幅員が約3.35 m、被告人車の車幅が約2.1 mであったことから、被告人車が中央線いっぱい寄りながらも、後続車が被告人車の左側を通過できるようなにはならない上、被告人が自車を中央線に寄せうる余地はわずかで、後続車の進行に格別の支障を与えるものではなかったことや、被告人車が徐行しなかったことにより、本件交差点付近における車両の交通が混乱するなどして、被告人車の後続車がより高度の危険にさらされることになったとは認められなかったことから、被告人車の右折準備態勢は当時の具体的状況のもとでは適切さを失っていないとし、当時の道路の状態及び交通の状態その他具体的状況に応じ、適切な右折準備態勢に入っていた被告人には、より周到に後方の安全を確認すべき注意義務を被告人に負わせることを相当とするに足りる特段の事情の認め難いとして、過失を否定した。



(ウ) 東京地判昭和47年11月11日 (D-11) 【過失肯定】

裁判所は、被告人が時速約40 km/hで西進し、交差点の手前約20 mの地点で右折の合図をし、かつ速度を時速約30 km/hに減じて道路中央線に寄って進行し、漸次速度を減じて、時速約20 km/hの速度で交差点入口付近に達したが、後方でクラクションが鳴ったのを耳にしたので、バックミラーで後方を確認したところ、道路中央線を越え、高速度で接近中の甲車を自車の後方数mの地点に認めたという事案において、かかる場合、被告人が、違法な追い越しを開始している甲車との衝突を回避するため、いったん右折を中止し、同車の通過をまって右折すべきことは、条理上当然の措置と考えられるのであって、かかる違法な追越し車両との衝突が容易に予見できるにもかかわらず、そのまま右折の続行

をなすことは許されないとし、信頼の原則の適用を否定し、過失を肯定した。また、裁判所は、この点の結論は、被告人乙の行った右折準備態勢に、右折合図をした地点がいささか交差点に接近しすぎていたとのほかは、格別非難すべき点が見当たらないこと、交差点内における追越しが禁止されていること（同法第30条）等の諸点を考慮にいれても、変わらない旨判示した。



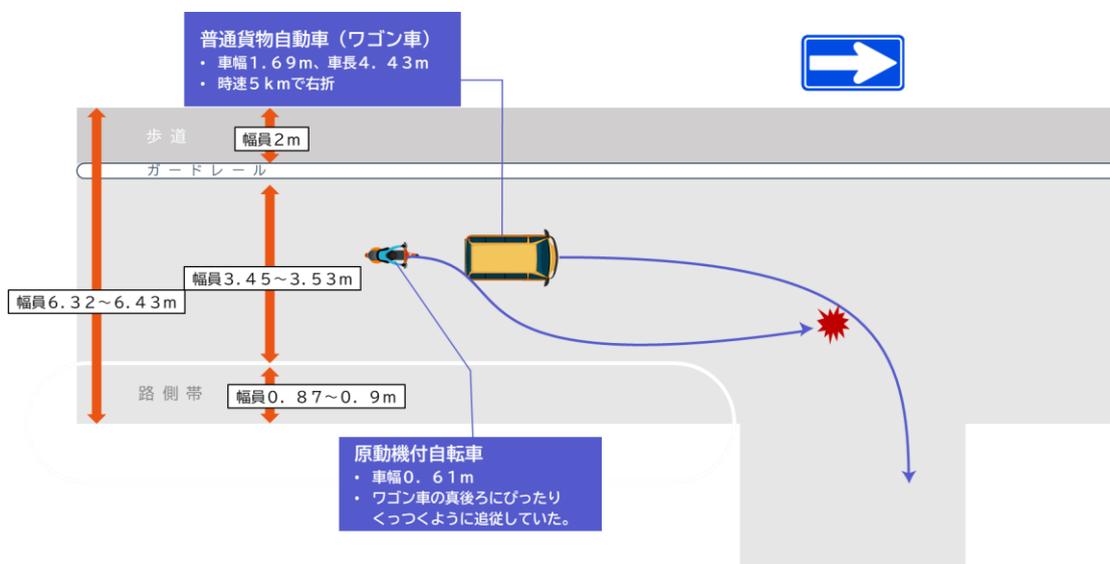
ウ その他

(ア) 東京地判平成14年3月26日（D-12）【過失否定】

被告人が、普通貨物自動車を運転して一方通行路の車道のほぼ中央を進行し、交通整理の行われていない交差点を右折進行するに当たり、本件交差点から約49.2m手前にある交差点を過ぎて間もなく右折の合図を出し、本件交差点の手前約25m付近で減速を開始するとともに右ドアミラーで右後方を確認し、さらに本件交差点の手前約6mの地点で再度右ドアミラーで右後方を確認し、時速約5km/hで右折進行したところ、右後方から直進してきた被害者運転の原動機付自転車と衝突した事案。

裁判所は、「被告人は、適切な右折合図を出し始めた後、それから間もなくしたところと右折を開始する直前に右ドアミラーで後方を確認したのであるから、右後方から追い越してくる原動機付自転車等の有無に十分留意していたと認められる。このように被告人が右ドアミラーで後方を確認しているにもかかわらず、本件原付が視認できなかったのは、被害者運転の本件原付が本件自動車の真後ろにぴったりくっつくように追従していたためであり、被告人の後方確認方法に問題があったからではない。自動車運転者が最も注視しなければならないのは、進路前方左右であるところ、後方確認の際には進路前方左右の注視が一時的に不十分

な状態にならざるを得ないから、後方確認を継続したり、頻繁に繰り返したりすることはかえって前方左右の注視義務に違反することになりかねない。だからこそ、後方から前方の自動車を追い越したり、追い抜いたりする場合、後方の車両の運転者は、前方の自動車の右左折の合図や動きなどに十分留意して運転すべきなのである。本件においても、被告人としては、本件原付のように車間距離不保持の違法な走行方法を取る原動機付自転車等が追従していることを予見した上、更に、自らは適切な右折合図を出し、一方通行の道路で右折するため減速徐行しているにもかかわらず、前記のような状態で追従している原動機付自転車等が急激に進路を変更し、本件自動車の右側から加速して追い越してくることをも予見することは極めて困難であり、そのような事態を予見して更に後方確認を繰り返すべき注意義務があるとは認められない。」と判示し、過失を否定した。



5. 2. 3. 3 考察

右折車が右折しようとした際の後続車との事故に係る裁判例において、「道路および交通の状態その他具体的状況に応じた適切な右折準備態勢」に入ったといえるか否かに関しては、前記のとおり、道交法上の義務を履行していない場合に否定した裁判例が複数存在する(D-4~8)。すなわち、これらの裁判例においては、「適切な右折準備態勢」に入ったといえるか否かについて、前記の道交法の定めに従い、交差点の概ね30m前からできる限り道路の中央に寄り、方向指示器又は灯火による合図をしていたか否かや、交差点の中心の直近の内側を徐行していたか否かといった事情により判断されているといえる。

「特段の事情」については、本件事故現場付近の道路及び交通の状況からみて後続車が右の通行余地に進出して来ることが客観的にみて十分に予見され得る場合(D-9)や、右折車の運転者が後続車の存在を現認している場合(別紙D-11)に「特

段の事情」を肯定し、信頼の原則の適用を否定した裁判例がある。他方、被害車両が法定最高速度をはるかにこえる時速80km/hという高速度で乗用車2台及び被告人車を一気に追越しにかかった事案において、「特段の事情」を否定した裁判例がある(D-10)。なお、適切な右折準備態勢に入った上、交差点の手前約25m付近及び交差点の手前約6mの地点で右ドアミラーで後方を確認しているにもかかわらず、被害者運転の原動機付自転車が真後ろにぴったりくっつくように追従していたために視認できなかった事案において過失を否定した裁判例(D-12)において、実際に視認していないことから特段の事情は認められていない。これらの裁判例によると、信頼の原則の適用を排除すべき「特段の事情」があるか否かについては、右折車の道路右側の通行余地の程度(道路の幅員や右折車の車幅)、後続車と右折車との車間距離や位置関係、後続車の速度等の事情が考慮されているといえる。

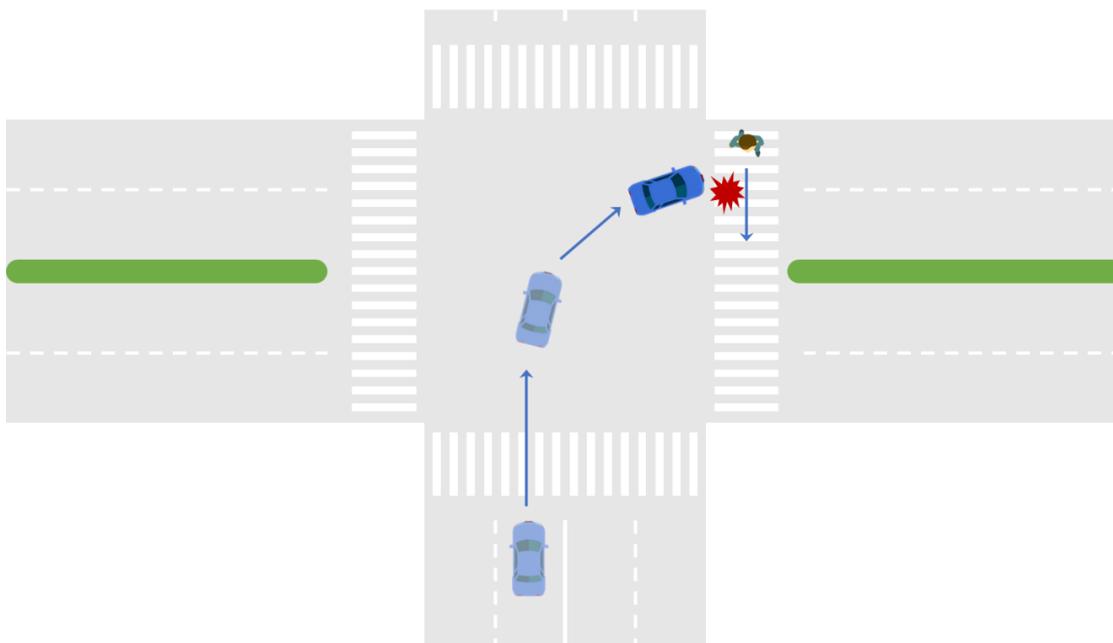
自動運転車においては、一定の距離に存在する後続車を認識することが可能と思われるところ、違法異常な運転をする後続車が存在することを認識した場合には、自動運転車において、当該後続車との衝突を予見し、回避すべき注意義務を負い得ると考えられる。

5.3 右折後の横断歩行者事故の事例の裁判例調査

5.3.1 裁判例調査方針

ア 対象事案

右折車が右折した際、右折方向の交差道路出口の横断歩道上の歩行者や自転車との衝突事故を対象事案として選定する。



イ 判例検索に使用したデータベース

判例秘書、ウェストロー、D1-LAW、TKC

5. 3. 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、各判例検索システムにおいて、対象を刑事事件とし、検索キーワードを下記のとおり設定した上で裁判例を抽出した。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。）。

	判例秘書	ウェストロー	D1-Law	TKC
「交差点」AND「右折」AND「横断歩道」AND「歩行者」OR「自転車」NOT「左折」	67件	97件	33件	50件

5. 3. 3 裁判例調査結果

5. 3. 3. 1 基本的な考え方

道交法第38条1項は、車両等が横断歩道等に接近する場合には、当該横断歩道等を通ず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が、当該横断歩道等によって進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者があるときは、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旨定めている。また、道交法第34条2項は、自動車が右折するときは徐行しなければならない旨定めている。

このような道交法上の規定を踏まえると、右折車の運転者は、右折進行するに当たり、交差点右折方向出口に横断歩道が設けられている場合、横断歩道上を横断する歩行者等の有無及びその安全を確認して右折進行すべき自動車運転上の注意義務を負っており、また、右折車が横断歩道の手前に接近した際には、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注意義務を負っていると考えられる（参考基本書410頁参照）。

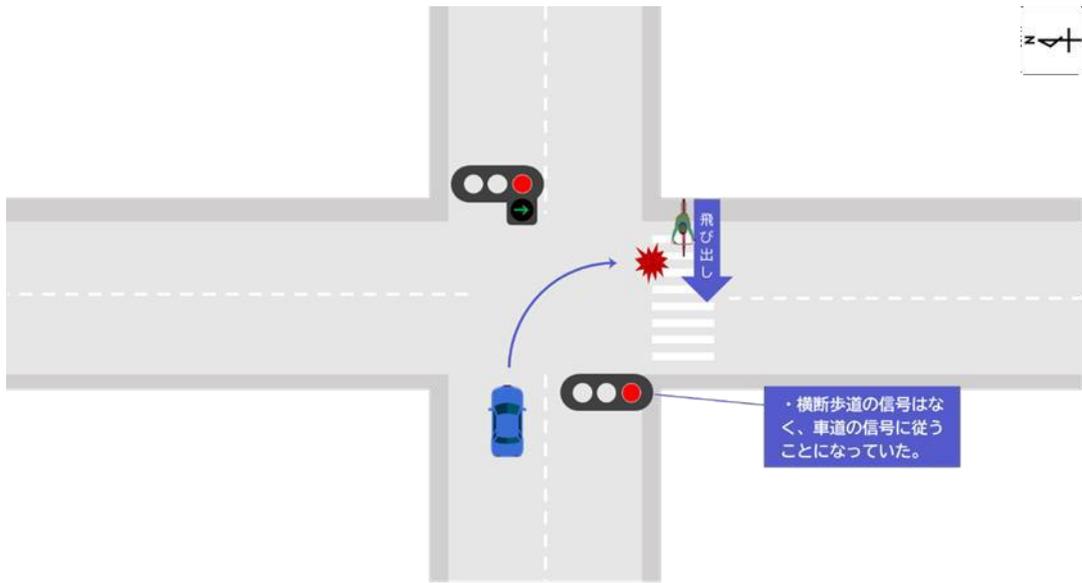
したがって、右折車が横断歩道上を横断する歩行者等と衝突する事故を起こした場合、右折車の運転者が横断歩道上を横断する歩行者の存在を予見することができな

った等の特段の事情のない限り、右折車側の過失が認められているのが通常と思われる。もっとも、裁判例においてどのような場合に過失が否定されているかを検討することにより、自動運転において必要な対応の範囲を区切るのに資すると考えられることから、以下、裁判例について検討する。

5. 3. 3. 2 裁判例

ア 大阪高判平成27年5月19日（D-13）【過失否定】

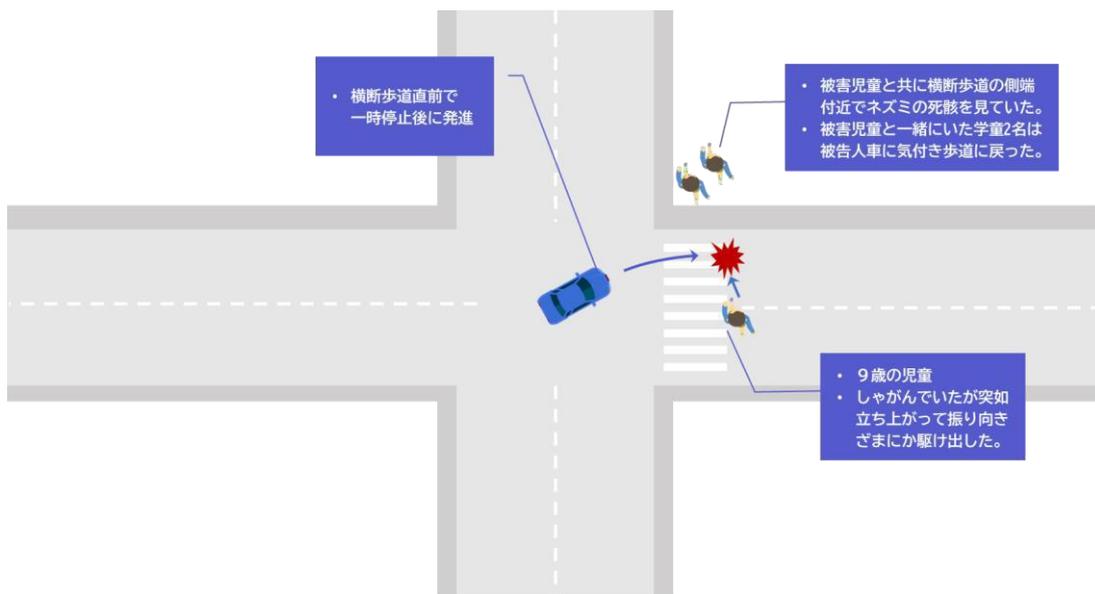
被告人が、片側3車線の東西方向の道路を西方から東方に進行し、交差点で右折するために右折専用車線に入り、対面信号機の赤色信号に従い交差点手前の停止線で先頭車両として停止後、対面信号機の表示する青色信号に従い、交差点内で対向車の通過待ちをし、対面信号機の表示が青色から赤色信号に変わるとともに、右折可の青色矢印信号が点灯したことから、自車を発進させ、時速約10km/hないし15km/hの速度で、片側1車線の道路に向かって右折直進したところ、横断歩道を東方から西方に向けて進行して来た被害者運転の自転車に衝突したという事案。裁判所は、本件交差点は信号機により交通整理の行われている交差点であり、被告人は対面信号機の表示する青色矢印信号に従い右折進行を開始しているところ、本件横断歩道を横断する歩行者等は被告人車が従うことになっている対面信号機と同一周期で変動する東西方向の道路に設置された対面信号機の表示する赤色信号に従うこととされているから、対面信号機の表示する青色信号に従って本件交差点を右折進行していた被告人としては、仮に、東方歩道上の自転車の走行状況を見ていたとしても、特別の事情がない限り、右折方向にある本件横断歩道を横断しようとする自転車は対面信号機が表示する赤色信号に従って横断を差し控えるものと期待して信頼するはずであり、赤色信号の表示を無視又は看過して横断する自転車があることまでも予見して、このような違反車両の有無にも注意を払って右折進行すべき義務を負うものではないとして、過失を否定した。



イ 東京地判昭和46年2月18日（D-14）【過失否定】

被告人が、普通乗用自動車を運転し、交通整理の行われている交差点を右折進行中、右折方向の交差点出口に設置されている横断歩道の直前で一旦停止後発進するに際し、被害児童ほか2名が横断歩道の側端付近で鼠の死骸を見ていたが、2名の児童が横断し、被害児童は被告人に背を向ける格好でしゃがみこんでいたことなどから、被告人は被害児童がそのまま右方に横断歩行していくものと考え、数秒間停止状態を続けたのち、同人の傍らを通り抜けても危険はないものと判断し、同人を注視しながら発進し、そろそろと約3.5m前進して車体が横断歩道上に半分位かかったときに、しゃがんでいた被害児童が突如立ち上って振り向きざま、やや斜め左後ろ方向に駆け出したので、危険を感じ急制動措置に出たが、被害児童に衝突した事案。

裁判所は、被告人は被害者の動静注視は十分につくしていたと認められるし、また、本件当時の次のような状況、すなわち、本件現場が自動信号機によって交通整理の行われている大きな交差点の出口付近であり、都電の軌道敷を含めて車道幅員は計20mを越える大通りであって、学童等がしばしば不規則な行動をして遊びまわるようなことが予想されるようなところ（たとえば路地等の裏通りとか、広場付近、あるいは団地内の道路等）とは全く異なる場所であること、被害者らが当時9才の小学生で、しかも下校途中であったこと（幼児ではなく、また、交通規則等の遵守を期待できる通常の通行人と目し得る者であって、一見して交通秩序や危険に全く無関心な路上遊戯者といえるような状態にある者とは認められない）を考えると、通常の自動車運転者に、しゃがんでいる被害者が本件においてとったような突飛な行動に出るかも知れないことまでも事前に予想すべきであるとするのは難きを強いることになるというほかないなどと判示して、過失を否定した。



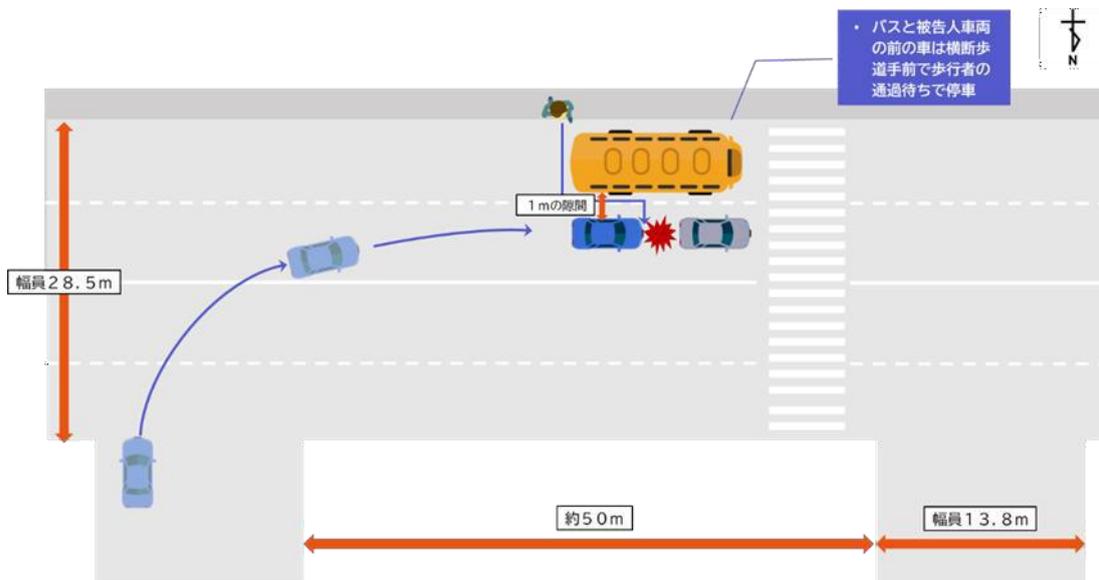
ウ 新潟地裁新発田支部昭和42年5月31日（D-15）【過失否定】

※ 本裁判例は、交差点右折方向出口の横断歩道上の歩行者との事故の事案ではないが、横断歩道を横断する歩行者の通過待ちのために停車後、発進した際の事故であり、交差点右折方向出口の横断歩道においても起こり得ることから、参考になると考えて掲載した。

被告人が、丁字路交差点を右折した際、進路前方左側端にあるバス停留所から被告人の進行方向と同方向に向って発進し始めたバスを認め、これより少し遅れて先行するライトバン型自動車に追隨して時速約20km/hの速度で道路の中心線寄り左側を西進し、漸次進路を左に変え横断歩道手前に達したが、このとき前記バスが多数の横断歩行者の横断を終るのを待たため既に右横断歩道手前の車道左側端から約1m中央寄りの車道に一時停止していたので、その右側に約1mの間隔をとり、先行したライトバン型自動車の後方1～2mの地点に一時停止して他の自動車とともに横断者の横断を終るのを待ち、横断者が途絶えて前車が発進するや、直ちにバックミラーで側方の安全をも確認し、前車に続いて発進したところ、約1mも進行しないうちに被告人の自動車の直前を横切ろうとして被告人の車の左前面まで進出してきた被害者（当時87歳）に自車の左前部を衝突させた事案。

裁判所は、一時停止した自動車の運転者としては、特別な事情のないかぎり後から追いついた車両が交通法規を守り右のような違法で危険な行動に出ないことを信頼して行動するを常とし、またそれをもって足るものというべきであり、従って被告人が自車を発進させるにあたり前示認定のように運転席において前方左右及び側方の安全を確認したが、たまたま死角になっていたため自車直前を横切ろうとしていた被害者を発見することができず、異状がないものと信じて自車発進の挙に出たことをもって、

横断歩道直前において一時停止中の車両を発進させる場合における注意義務に欠ける
ところがあるとする事はできない旨判示した。



5. 3. 3. 3 考察

裁判例調査によって抽出した裁判例においては、量刑のみが争点となっている事案や、過失と死傷結果との間の因果関係が争点となっている事案等、過失が争点となっていない事案が多かった。このことは、前記のとおり、右折車の運転者において、横断歩道上を横断する歩行者の存在を予見することができなかつた等の特段の事情のない限り、右折車側の過失が認められることから、そもそも被告人が過失を争わず、量刑のみが争点となっている事案が多いためではないかと考えられる（なお、前記で取り上げた裁判例以外の抽出した裁判例においては、公訴事実記載の事実の存否に関する争いがあり、その結果として、過失が争点となっているものも複数存在した。）。

前記のとおり、裁判例においては、右折車と右折方向出口の横断歩道の赤色信号を無視した自転車との衝突事故について、特別の事情がない限り、右折方向にある横断歩道を横断しようとする自転車は対面信号機が表示する赤色信号に従って横断を差し控えるものと期待して信頼するはずであり、赤色信号の表示を無視又は看過して横断する自転車があることまでも予見して、違反車両の有無にも注意を払って右折進行すべき義務を負うものではないとして、過失を否定したもの（D-13）や、横断歩道の直前で停止した後、発進する際に突然飛び出してきた被害者や、死角にいた被害者との事故について、過失を否定したもの（D-14、15）があった。これらの裁判例からすれば、横断歩道を横断しようとする被害者の対面信号機の色、被害者の事故直前の挙動、事故現場の道路の状況（児童が不規則な行動をして遊びまわることが予想される場所か否か）等が考慮されているといえる。

これらの裁判例は、自動運転車が右折する場合において、右折方向出口の横断歩道上の歩行者・自転車に関し、どこまで予見すべきかを検討する際に参考となると思われる。

第6章 路上駐車回避に伴う事故／法律違反車両や環境に起

因する事故の事例における検討

6.1 道路交通法上の規制

車両が路上駐車を回避して走行する場合を想定し、道交法上遵守すべき具体的な義務を整理する。

6.1.1 通行区分

(通行区分)

第十七条

4 車両は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては、車道。以下第九節の二までにおいて同じ。）の中央（軌道が道路の側端に寄つて設けられている場合においては当該道路の軌道敷を除いた部分の中央とし、道路標識等による中央線が設けられているときはその中央線の設けられた道路の部分を中心とする。以下同じ。）から左の部分（以下「左側部分」という。）を通行しなければならない。

4項は、車両は道路の中央から左側部分を通行しなければならないことを規定したものである。

ア 「道路」（執務資料197-198頁）

「道路の中央」とは、道路の物理的な中央のことをいい、中央線が設けられているか否かを問わない。道路標識等により道路の中央線が設けられている場合は、その中央線が中央となる。道路標識等は、指示標示「中央線」（二〇五¹⁸）を設けることになっている。「中央線」（二〇五）は、もともと道路の物理的な中央に標示するものであるが、道路の物理的な中央以外の部分に公安委員会が道路標示により指定した場合には、その部分が道路の中央となる。この中央線は、原則として白色の実線又は白色の破線で設けられるが、前者（白色の実線）は、車両が道路の右側部分にはみ出して通行してはならないことを特に示す必要がある道路又は道路の中央以外の部分を常時道路の中央として指定する道路に設置されることになっており、この場合特に必要があ

¹⁸ 道路標識、区画線及び道路標識に関する命令の別表第5の「指示標示」において、中央線につき、指示標示の番号が「205」と定められ、表示する意味につき「道路の中央であること又は交通法第十七条第四項の道路標示による中央線であること。」、設置場所につき「道路の中央を示す必要がある道路の区間」と定められている。

るときは、白実線2本を設置することもできる。後者（白色の破線）は、前者以外の道路に設置することになっている。「道路の右側部分にはみ出して通行してはならないことを特に示す必要がある道路」とは、本条4項の規定の趣旨から、当該道路の左側部分の幅員が6m以上の道路又は道交法第30条に定める「追越しを禁止する場所」の道路をいうと解される。

イ 「左の部分を通行しなければならない」

道路の中央から左側部分を通行する義務があるという意味であり、前進のみをいうのではなく、後退をも含むと解されている（執務資料198頁）。

5 車両は、次の各号に掲げる場合においては、前項の規定にかかわらず、道路の中央から右の部分（以下「右側部分」という。）にその全部又は一部をはみ出して通行することができる。この場合において、車両は、第一号に掲げる場合を除き、そのはみ出し方ができるだけ少なくなるようにしなければならない。

一 当該道路が一方通行（道路における車両の通行につき一定の方向にする通行が禁止されていることをいう。以下同じ。）となっているとき。

二 当該道路の左側部分の幅員が当該車両の通行のため十分なものでないとき。

三 当該車両が道路の損壊、道路工事その他の障害のため当該道路の左側部分を通行することができないとき。

四 当該道路の左側部分の幅員が六メートルに満たない道路において、他の車両を追い越そうとするとき（当該道路の右側部分を見とおすことができ、かつ、反対の方向からの交通を妨げるおそれがない場合に限るものとし、道路標識等により追越しのため右側部分にはみ出して通行することが禁止されている場合を除く。）。

五 略

5項は、前項の左側部分通行の原則の例外を定めたものである。同項には、罰則がないので、同項各号の除外事由が認められない場合には、すべて道交法第17条4項違反として処罰される（執務資料199頁）。

ウ 「そのはみ出し方ができるだけ少なくなるようにしなければならない」（5項本文）

左側部分通行の原則の例外が認められるときであっても、交通の危険を防止するため、そのはみ出しの程度を少なくさせるべきであるという趣旨で特に規定したものであり、4項とは直接関係がないと思料されるので、はみ出しの程度が大きくなったとしても4項違反として処罰することはできないと解される（執務資料199-200頁）。

エ「当該道路が一方通行・・・となつてるとき」(一号)

一方通行の道路では、対向車両が原則的にないことから、車両が右側通行をしても危険がないことになるので、本号で左側部分通行の原則の例外を認めた(執務資料200頁)。

オ「当該道路の左側部分の幅員が当該車両の通行のため十分なものでないとき」
(二号)

例えば、車体の幅が2.3mの自動車が、左側部分の幅員2mの道路を通行しようとする場合のように、物理的に左側部分のみを通行することが不可能である場合、又は、物理的に通行は可能であるがその幅員が狭いため左側部分のみを通行することが困難であるときに、左側部分通行の原則の例外を認めた。ここに「十分でないとき」とは、道路又は車道の左側部分において車両の左側に安全な側方間隔(概ね1m)がとれないような幅員であるときという意味である(執務資料200頁)。

a 東京高判昭和51年10月25日(E-1)

道路上にタクシーやバスが駐車している部分においては、その側方を通過する際、自動車の車体が中央線よりも右方へはみ出さざるを得ない場合には、道交法第17条4項(現行5項)3号に該当し、同条2号の『道路の幅員』は、道路の構造上の幅員を指すのであって、駐停車中の車両が占有している部分を除いた幅員を指すものではない。

カ「当該車両が道路の損壊、道路工事その他の障害のため当該道路の左側部分を通行することができないとき」(三号)

「道路の損壊、道路工事」は「その他の障害」の例示であり、例示以外の障害も当然あり得るところ、駐停車中の車両は「その他の障害」に含むものと解釈されており、関連する以下の裁判例がある。

a 名古屋高判昭和38年4月22日(E-2)

道交法第17条4項(現行5項)3号にいう「その他の障害」とは、たとえば、路上に累積された岩石、土砂の類のように、それが存在するために車両が道路の左側部分を通行することができなくなるおそれのあるものを指称するのであって、駐停車中の車両は、これに含まれるが、進行中の先行車両のごときは、同号にいう「その他の障害」に当たらないものと解するのが相当である。

b 大阪簡裁判決昭和41年3月5日(E-3)

弁護人側は、被告人の運転する車の前方を進行していた貨物自動車の荷物が落ちてきそうにあったので、その危険を避けるため道路の右側部分にはみ出して進行したも

のであって、被告人の行為は道交法第17条4項（現行5項）3号の「その他の障害」による右側部分にはみ出し通行に当たると主張した。

これに対し、裁判所は、道交法第17条4項（現行5項）3号の「その他の障害」とは、駐車中の車両又は故障のため運転不能の車両等をいい、進行中の先行者や直前を進行する前車の積荷落下のおそれがある場合等は含まれないと解するを相当すると判示した。

ただし、信号機による停止、危険防止のための停止等進行過程の一形態としてとらえ得る僅かな時間の停止は含まないと解することが本法の目的に合致すると考えられる（執務資料200-201頁）。

また、当該部分の通行が終われば、除外事由が数m間隔に連続して存在するなどの場合を除き、速やかに道路の左側部分に戻らなければならない（後記E-4）。

c 茨木簡裁判昭和42年3月16日（E-4）

道路工事があって左側部分を通行することができなかつたとすれば右道路工事現場、及び駐車車両のため左側部分を通行することができなかつたとすれば同駐車車両附近は、それぞれ道交法第17条4項（現行5項）3号に該当し、右側部分には車両の一部又は全部をはみ出して通行することができることは明らかであるとした上、同条項号に定める除外事由がある場合においても右部分を通行し終れば同除外事由が数m間隔に連続して存在する等の場合を除き左側部分に戻るべきことは当然であり、本件のように道路工事現場と駐車車両との距離が約220mもあり、その間何らの障害もない場合、その間車両の一部を右側部分にはみ出して進行することは、たとえ対向車両に対し合図を送って十分の注意を促しつつ進行したとしても同条3項に違反するものというべきであるとした。

キ 「当該道路の左側部分の幅員が六メートルに満たない道路において、他の車両を追い越そうとするとき」（四号）

道路の左側部分の幅員が6m未満の道路において、他の車両を追い越そうとするとき、右側部分にはみ出して通行することを例外として認めた規定である。道路の左側部分が6m以上あれば、追い越しのためであっても右側部分にはみ出して通行することは許されない（執務資料201-202頁）。

同号の規定に基づいて他の車両を追い越すときには、以下の要件が必要となる。

- ① 右側部分を見通すことができること
- ② 反対方向からの交通を妨げるおそれがないこと
- ③ その道路が道路標識等により追い越しのため右側部分にはみ出して通行することが禁止されている場合でないこと

6. 1. 2 進路の変更の禁止

(進路の変更の禁止)

第二十六条の二

- 1 車両は、みだりにその進路を変更してはならない。
- 2 車両は、進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等の速度又は方向を急に変更させることとなるおそれがあるときは、進路を変更してはならない。
- 3 車両は、車両通行帯を通行している場合において、その車両通行帯が当該車両通行帯を通行している車両の進路の変更の禁止を表示する道路標示によつて区画されているときは、次に掲げる場合を除き、その道路標示をこえて進路を変更してはならない。
 - 一 第四十条の規定により道路の左側若しくは右側に寄るとき、又は道路の損壊、道路工事その他の障害のためその通行している車両通行帯を通行することができないとき。
 - 二 第四十条の規定に従うため、又は道路の損壊、道路工事その他の障害のため、通行することができなかつた車両通行帯を通行の区分に関する規定に従つて通行しようとするとき。

ア 「みだりに」 (1項)

正当な理由がなくということである。

次に掲げるものはみだりに進路を変更したことにはならない。

- ① 法令の規定に従つて進路を変更するとき
- ② 危険を防止するため進路を変更するとき (駐車車両等を含む前方障害物に衝突を避けるための進路変更や同一方向に進行する自転車が急に右に出てきたため、衝突を避けるためやむを得ず進路を変更する場合等)
- ③ 警察官の命令によつて進路を変更するとき

イ 「進路を変更してはならない」 (1項)

「進路を変更」とは、典型的なものが車線の変更であるが、同一車線内において左右に進行方向を変えることも進路を変更することになる。

ウ 「その変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等」 (2項) 進路を変更しようとする車両が、進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等のことをいう。

エ 「速度又は方向を急に変更させることとなるおそれがあるときは、進路を変更してはならない」(2項)

車両が進路を変更し、後車の予想進路上に進入した場合、その後車はその車両との追突を避けるため一時停止を余儀なくされるとか、ハンドルを切りかえしたり、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かもしだすおそれがあるときは、その進路の変更を禁止するという意味である(執務資料276頁)。

オ 「その車両通行帯が当該車両通行帯を通行している車両の進路の変更の禁止を表示する道路標示によって区画されているとき」(3項)

表示する道路標示は、標識令に定める規制標示「進路変更禁止」(一〇二の二―黄色の実線)である。「進路変更禁止」の交通規制は、交差点手前において進行方向別の通行区分の指定と併用するとき、横断歩道の手前における進路変更を禁止するとき又は道路の湾曲部、トンネル内等進路変更そのものが危険な場所等で行われることになっている(執務資料279頁)。

カ 「次に掲げる場合を除き」(3項)

① 緊急自動車が接近してきたため、これに進路を譲るため道路の左側若しくは右側に寄るとき(道交法第40条)又は、道路の損壊、道路工事その他の障害のためその通行している車両通行帯を通行することができないとき(「道路の損壊、道路工事その他の障害」については、法第17条5項を参照のこと)。

道交法第17条5項に関する前記解説のとおり、「駐停車中の車両」は、その他の障害に含まれるとしているが、信号機による停止、危険防止のための停止等進行過程の一形態としてとらえうる僅かな時間の停止は含まないと解することが、本法の目的に合致すると考えられる(執務資料201頁)。

② 道交法第40条(緊急自動車の優先)に従うため、又は道路の損壊、道路工事その他の障害のため、通行することができなかった車両通行帯を通行の区分に関する規定に従って通行しようとするとき

「通行の区分に関する規定」とは、道交法第34条(交差点における左折又は右折)及び道交法第35条1項(交差点における進行方向別通行区分指定)の規定のことをいうと解される。

キ 「その道路標示をこえて進路を変更してはならない」

その道路標示をこえて進路を変更する場合には、進路を変更して他の車両通行帯に完全に入る場合はもちろん、それまで走行していた車両通行帯をはみ出して通行する場合も含まれる。同一車線内で進路を変更したとしても本項の違反にはならない。

道路標示が、黄色の実線のみで表示しているときは、その左右いずれの車線にも進路を変更することは認められないが、車両通行帯が黄色の実線と白色の実線の2本線によって標示されているときは、白色の実線側から黄色の実線を越えて進路を変更することは違反とならず、黄色の実線側からそれを越えて進路を変更することは違反となる（執務資料279頁）。

6. 1. 3 割り込み等の禁止

(割り込み等の禁止)

第三十二条

車両は、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、停止し、若しくは停止しようとして徐行している車両等又はこれらに続いて停止し、若しくは徐行している車両等に追いついたときは、その前方にある車両等の側方を通過して当該車両等の前方に割り込み、又はその前方を横切つてはならない。

ア 「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」

「法令の規定」とは、「この法律の規定」とされていないので、観念上はすべての国の法令を含むが、実際に適用されるのは主として道交法の規定により停止等するものをいい、同法第7条、第17条2項、第31条、第33条、第38条、第40条1項、第41条の2第1項、第43条、第71条1項2号等をあげることができる。

「警察官の命令」についても、この法律の規定に基づく「命令」に限らないが、多くの場合は、道交法第4条、第6条、第58条の2、第61条、第63条、第67条、第75条の3、第111条等の規定に基づく警察官の命令をいう。「危険を防止するため」とは、文字どおり危険を防止するために停止する場合のことであるが、この場合、ある程度事態が急迫した場合で、客観的にも真にやむを得ないと認められる場合をいうものと解されている。右に掲げた3つの原因によって、停止、若しくは停止しようとして徐行している車両等又はこれらに続いて停止し、若しくは徐行している車両等があるとき、これに割り込み等をしたときに限って本条の違反が成立することになる（執務資料304-305頁）。

イ 「停止し、若しくは停止しようとして徐行している車両等又はこれらに続いて停止し、若しくは徐行している車両等」

前記3つの原因によって停止し、あるいは停止しようとして徐行しているとき、又はその後について進行してきた後車が何台も続いて停止し、あるいは停止しようとして徐行している車両等のことをいう。「これらに続いて停止…」している車両等には、その台数に制限はない（執務資料305頁）。

ウ 「車両等に追いついたとき」

車両が「停止等している車両等」の最後尾の車両の至近距離に到達したときという意味で、「停止等している車両等」と追いついた車両とが同一の進路上にあることを必要としないと解されている（執務資料305頁）。

エ 「その前方にある車両等」

前方にあつて「停止等している車両等」のすべてが「前方にある車両等」に該当すると解される（執務資料306頁）。

オ 「側方を通過して」

前方にある車両等の側方を通過しなければならないのであるが、その側方通過は、前方にある車両等の左側であっても、右側であってもよいと解されている。

「その前方にある車両等の側方を通過して」は、「当該車両等の前方に割り込み」のほか「その前方を横切る」にもかかる（執務資料306頁）。

カ 「当該車両等の前方に割り込み、又はその前方を横切つてはならない」

「割り込み」とは、「停止等している車両等」があるとき、それに追いついた車両がその側方を通過し停止等している車両等と車両等との間隔の同一進路上に無理に進入することを意味する。車両が停止等している車両等の間に何ら無理なく楽に進入できる間隔があるとき、これに進入したとしても本条の違反にはならないと解される。割り込みの程度は、車体の全部が割り込む必要はなく、その一部が割り込むことによつて違反が成立すると考えられる。

「前方を横切る」とは、停止等している車両等があるときそれに追いついた車両が、その側方を通過して、その車両等の直前で左折し、又は右折することをいう（執務資料306－307頁）。

6. 1. 4 合図

(合図)

第五十三条

車両（自転車以外の軽車両を除く。次項及び第四項において同じ。）の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、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。

ア 「左折し……同一方向に進行しながら進路を変えるとき」とは、合図をしなければならない場合について、左折、右折、転回、徐行、停止、後退又は同一方向に進行しながら進路を変えるときと規定しているが、これは合図をしなければならない場合を列挙し限定的に定めたものである。

イ 「同一方向に進行しながら進路を変えるとき」とは、道路の中央や側端付近を進行していた車両が、道路の左側や道路の中央に寄るような場合をいうのであって、進路変更後引き続き同方向に進行する場合や道路中央付近から左側に寄って停車するため進路を変える場合等をいう（名古屋高判昭和40年11月22日）。

道路工事その他の障害のため進路を変えるときは、「同一方向に進行しながら進路を変えるとき」に当たる（執務資料535頁）。

ウ 合図を行う時期及び合図の方法¹⁹

「同一方向に進行しながら進路を左（右）方に変えるとき」は、その行為をしようとする時の3秒前のときに、左（右）腕を車体の左（右）側の外に出して水平に伸ばし、若しくは右（左）腕を車体の右（左）の外に出して肘を垂直に上に曲げること、又は左（右）側の方向指示器を操作することになっている（道交法施行令第21条1項）。

6. 1. 5 運転手の遵守事項

（運転者の遵守事項）

第七十一条

車両等の運転者は、次に掲げる事項を守らなければならない。

二の三 児童、幼児等の乗降のため、政令で定めるところにより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あつて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すること。

ア 「児童、幼児」等

「児童」とは、6歳以上13歳未満、「幼児」とは6歳未満のものをいう（道交法第14条3項）。

イ 「政令で定めるところにより停車している」

道交法施行令第26条の3第2項に「通学バスは、小学校等の児童、生徒又は幼児の乗降のため停車しているときは、保安基準に定める非常点滅表示灯をつけなければならない。」旨規定されている。

ウ 「側方を通過するとき」

児童、幼児等の乗降のため停車している通学通園バスに追いついて、その側方を通過（追越し・追い抜きの場合）するときにはもとより、反対方向から進行して来てその側方を通過（行き違いの場合）するときも徐行して安全を確認しなければならない。

通学通園バスのかげから児童等が飛び出した場合でも、その安全を確保できる距離を超えておれば「側方」とはいえない。この安全を確保できる距離は、車両等の具体的な速度、道路状況などによってケース・バイ・ケースで判断することになるが、一応の基準としては一車線（約3.5m）と考えられよう（執務資料728頁）。

なお、自動運転車両においては、通園バスを認識した上で、道交法第71条の義務を履行しなければならない。

6. 2 路上駐車回避に伴う事故の裁判例調査

6. 2. 1 裁判例調査方針

ア 対象事案

以下、（ア）から（ウ）の類型に分類し、各項目に箇条書きした事故例を中心に裁判例を抽出した。

（ア）自車線又は同一方向に進行する車線上の他の車両等（交通参加者）との間の事故

- ・駐停車車両の開いたドアと衝突した事故・駐停車車両の乗員が車内から降車かつ飛び出して衝突した事故・駐停車車両の回避に当たり、自車線と同一方向を走る他の車両との間の事故・駐停車車両の発進等が要因となって発生する事故

- ・駐停車行為の法令違反がある場合その他駐停車行為そのものが原因となって発生する事故

（イ）対向車線から進行してきた他の車両等（交通参加者）との間の事故

- ・駐停車車両の回避に当たり、対向車と衝突した事故

（ウ）その他のケース

- ・駐停車車両付近からの歩行者や自転車等の飛び出し事故（死角であった場合、確認していたが動静不注視であった場合）

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、各判例検索システムを利用して刑事事件の裁判例を抽出した。

6. 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、各判例検索システムにおいて、検索対象を刑事事件とし、AND「自動車」AND「過失」AND「傷害」AND「停車車両」OR「停止車両」OR「駐車車両」とのキーワードを設定して検索し、裁判例を抽出した。それぞれヒットした件数は、下表のとおりである。

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。

判例秘書	ウェストロー	D1-LAW	TKC
171件	118件	152件	131件

6. 2. 3 裁判例調査結果

ア 自車線又は同一方向に進行する車線上の他の車両等（交通参加者）との間の事故
(ア) 駐停車車両の開いたドアと衝突した事故

裁判例調査の結果、駐停車車両の運転手の過失を問題とする裁判例は複数存在（仙台高判昭和43年11月28日（E-5）【駐車車両の重過失を肯定】、大阪高判昭和43年7月24日（E-6）【駐車車両の過失を否定】、大阪地判昭和45年12月16日（E-7）【駐車車両の過失を否定】）したが、いずれも駐車車両の開けられた右側ドアに自転車や原動機付自転車が衝突してその運転手が死亡した事案であり、駐停車車両の右側方を通過する車両（以下「右側方通過車両」という。）の過失を問題とする裁判例は見当たらなかった。

なお、駐停車車両の右側ドア又は右側スライドドアから車道に人が飛び出して、右側方駐車車両に衝突する事例に対する裁判例は、見当たらなかった。

(イ) 駐停車車両の回避に当たり、自車線の同一方向を走る他の車両との間の事故

この類型では、例えば駐停車車両を避けるために同車両の右側方を車両が通過する際、並走自転車やランナーが右側方通過車両の前方に割り込んで起きるような事故が考えられるが、このような裁判例は見当たらなかった。

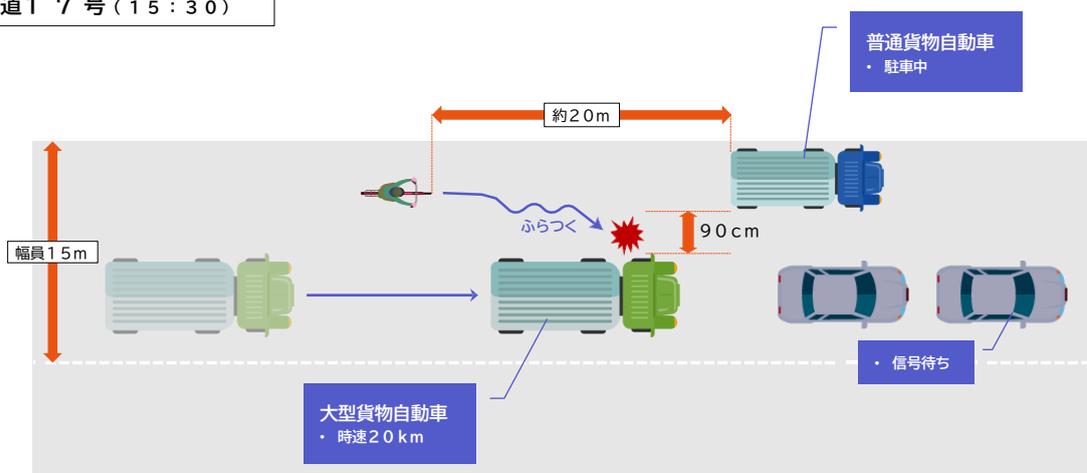
以下の裁判例は、同一方向を走る自転車が前方に割り込んで起きた事故ではないが、駐停車車両を避けるために同車両の右側方を車両が通過するに当たり、同一方向を走る自転車と接触して起きた事故であるため紹介する。

・前橋簡判昭和45年4月14日（E-8）【過失を肯定】

被告人が、午後3時30分頃、大型貨物自動車（車両の長さ8m80cm）を運転して、国道17号線（車道の幅員15m）上を時速約20km/hで北進中、その手前から発見していたX（当時24歳）が自転車を操縦して前方道路左側を同一方向に進行するのを、その右側から追い抜くに当たり、Xの前方約20mの道路左側には普通貨物自動車（普通貨物自動車）が駐車しており、被告人の前方には信号待ちのため自動車（信号待ち）が行列しその最後尾は右駐車車両の右側に並進する位置にあって、被告人車両とX操縦の自転車がそのままの速度で進めば、同駐車車両の右後部付近において被告人車両がX操縦の自転車の右側を通過するような位置関係にあり、同駐車車両と被告人車両との間隔は僅か約90cmしかなくなるような状況であったところ、被告人車両をそのまま前進させ、ふらついたXの自転車を同車両左後輪で轢いて同人を路上に転倒させて死亡させた事案である。

裁判所は、このような場合、自動車運転者としては、進路の前方左右に注意しその安全を確認しながら進行すべきであり、被告人車両のような巨大な自動車が接近すれば心理的に不安・動揺を生ぜしめ自転車運転者が走行の安定を失って不測の行動に出るなどの危険のあることが十分に予見されるとし、絶えずその動静に注意を払うことはもちろん、自転車との間に十分な間隔を保ったままその右側を通過するか、場合によっては一時停止又は極力速度を減じて右自転車が右駐車車両の右側を通過し終るのを待ってから進行するなどして事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があるとした。

国道17号（15:30）



(ウ) 駐停車車両の発進等が要因となって発生する事故

この類型では、駐停車車両が急発進するなどして、右側方通過車両に衝突する事故が考えられるところ、このような事故に関する裁判例としては、東京高判平成16年11月11日（E-9）【停車車両の過失を肯定】及び東京高判昭和54年11月15日（E-10）【停車車両の過失を肯定】など、主に右側方通過車両の過失ではなく、駐停車車両側の過失を問題とする裁判例が見られた。これは、いずれも衝突した右側方通過車両側の乗員が死傷したことから、駐停車車両側の過失が問題とされたものと推測される。

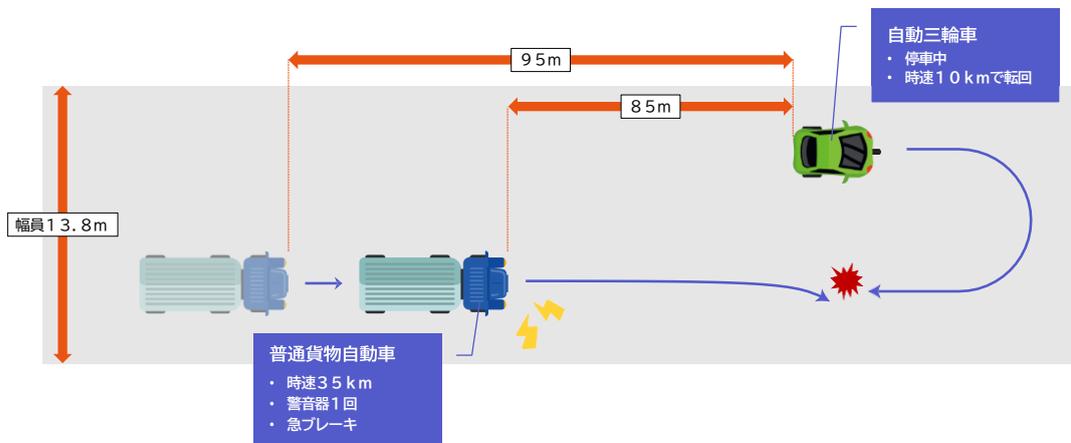
他方、駐停車車両側の乗員が負傷して、右側方通過車両側の過失が問題とされ、参考になる裁判例としては以下のものがあった。

・静岡簡判昭和34年2月9日（E-11）【過失を否定】

被告人が、午前9時40分頃、普通貨物自動車を運転し、時速約35km/hで国道（幅員13.8mの舗装道路）を進行中、前方約95m付近の道路左側に停車中の自動三輪車を認め、そのままの速度で約85m前進した際、同自動三輪車が時速約10km/hで転回を始め道路中央部に進出してきたため、危険を感じた被告人が警音器を1回吹鳴してハンドルを右に切るとともに急ブレーキをかけて急停車しようとしたものの、間に合わず、被告人車両の左前フェンダー付近と同自動三輪車右前方運転台付近が衝突し、同自動三輪車に乗車していたX及びYに傷害を負わせた事案。

裁判所は、道路左側に停車中の車馬があり、その側方を通過する場合に、警音器を連続吹鳴し、停止中の車馬がいかなる方向に進行しても、いつでも急停車できるよう運転する義務があるかどうかは、その際における具体的状況の如何によって決することで、停車中の車馬の位置、挙動、道路の状況等に照らし、事故発生の危険がないと判断される場合には、かかる注意義務がないというべきであるとし、本件では同自動三輪車が突如右に転回するような兆しは認められず、本件事故現場の状況もそのようなことを予想すべきものではなかったとし、かかる注意義務を否定した。

国道(09:40)



(エ) 駐停車行為の法令違反がある場合その他駐停車行為そのものが原因となって発生する事故

駐停車行為の法令違反がある場合その他駐停車行為そのものが原因となって発生する事故について裁判例を調査した結果、該当したものは、いずれも、駐停車車両に後続車が追突する事故であった。

道交法には、駐停車禁止を定める複数の規定が存在するものの(道交法第45条、第75条の8等)、同法に違反した事実により直ちに駐停車車両の運転者について過失や予見可能性を肯定するものではなく、過失の有無については、視認状況等を含めた道路状況、駐停車車両の状態等を踏まえて、具体的に検討する必要がある。

そして、駐停車車両の運転手の過失の有無については、後続車両である追突車両運転者の前方不注意の過失が影響することが多く、後続車両が前方注視を怠っていなければ事故が発生しなかったと考えられる場合、後続車両が前方注視を怠ることについて駐停車車両の運転者に具体的な予見可能性が認められるかが主に問題となる。例えば、見通しのよい道路に駐車していた際に同車に起因した事故が発生した場合、仮にその場所が駐車禁止場所であったとしても駐停車車両の運転者に予見可能性が認められにくいと考えられる。

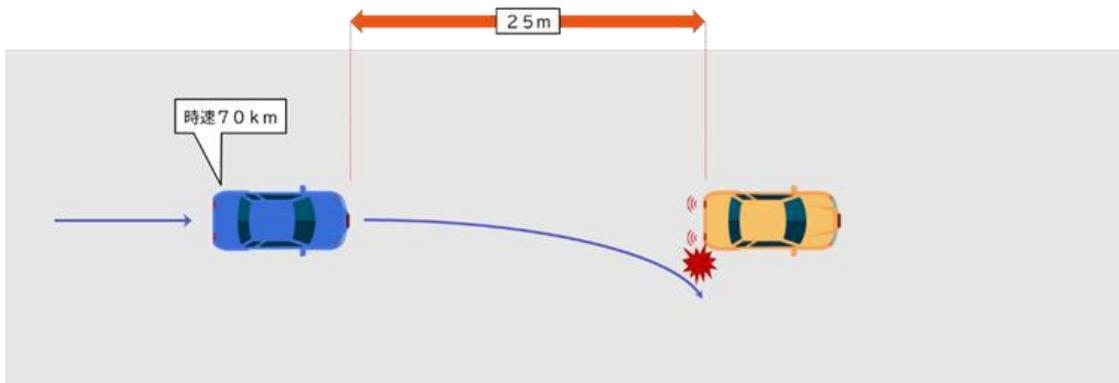
a 後続車両の運転手の過失が問われた事案として以下のものがある。

(a) 最判昭和56年2月19日(E-12)【最終的な過失判断は不明】

被告人が、午後7時55分ころ、普通乗用自動車運転して、国道242号線路上を、時速約70km/hの速度で前照灯を下向きにして進行中、進路前方に故障のため尾灯を点灯しないで駐車していたA運転の普通貨物自動車を約25mに接近して初めて発見し、ハンドルを右に切って衝突を回避しようとしたが間に

合わず、同車に自車を衝突させて、その衝撃により、自車の同乗者4名のうち2名を死亡させ、他の2名に傷害を負わせた事案。

被告人の前方注視義務違反を肯定した原判決を審理不尽であるとして破棄し差し戻した最高裁判例では、夜間の国道上に、全くの無灯火で（尾灯及び駐車灯だけではなく、前照灯や室内灯も点灯していなかった。）、道路の片側のほぼ全面を塞ぐ状態で駐車していたX運転の貨物自動車に、被告人車が追突するという態様で発生したものであるところ、暗い国道上に右のような状態で駐車している車両のあることは、通常の運転者の予想しない異常な事態というべきであるから、原判決のように、被告人に軽度といえない前方注視義務の懈怠があるとするためには、被告人にとって、かかる路上の障害物を発見してこれとの衝突を未然に回避することがそれほど困難ではなかったといえる場合でなければならないとした。その上で、本件について、北海道東部の広大な畑地を貫通する街路灯の設備のない真暗な国道上であること、被告人車が前照灯を下向きにしてアスファルト塗装の国道上を時速約70 km/hで進行していたところ、前照灯の照射距離は40～50 mに過ぎないため、同速度で停車させるには50 mを要すると計算されることなどに照らし、被告人において、十分に前方を注視していても、X車との衝突を回避するに十分な距離内においてこれを未然に発見することは、はなはだ困難なことと思われ、むしろ不可能ではなかったかとさえ疑われ、前方注視義務違反の過失があるといえるのかどうかは疑問であり、かりに、右過失の存在自体は肯定することができるとしても、かかる道路状況のもとにおいて、駐車車両をその約25 m手前の地点で発見し直ちに事故回避の措置に出ている被告人の過失の程度は重くはなく、むしろ軽微であると解される余地が大きいと指摘した。



(b) 福岡高判平成17年8月2日（E-13）【過失を否定】

被告人が、自動車を運転し、高速道路上（制限速度時速100 km/h）で前照灯を下向きにして時速約110ないし120 km/hで進行した際、事故のため逆向きに停車していた被害車両に衝突して起きた業務上過失傷害罪の事案（被害者2名は被害車両のそばに佇んでいた事案）。

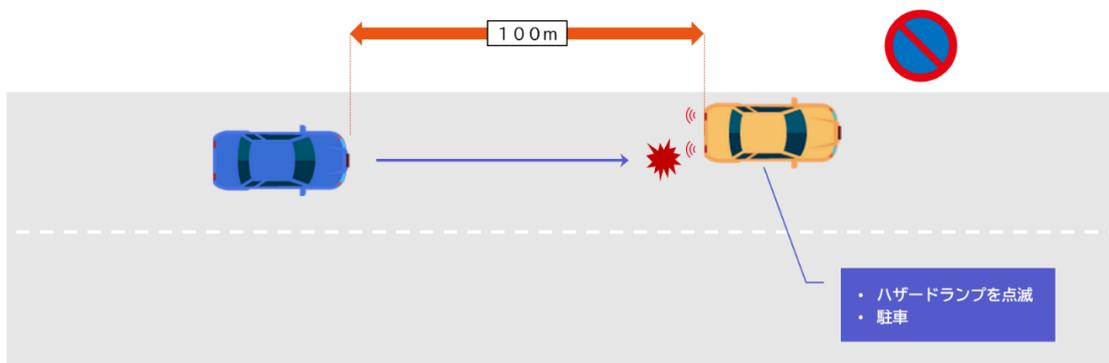
本件は、被害車両の前照灯が点灯しておらず、停止標示機材の設置等の措置も取られていなかったと原判決で指摘された事案であるところ、控訴審の裁判所は、本件事故発生当時の状況だけでは、高速自動車国道の本線車道である本件現場付近において、一般的かつ抽象的な予見であればともかく、落下物や停止車両等の障害物の存在や人に対する死傷の結果まで具体的に予見可能であるということができないとし、また、制限速度を遵守して走行したとしても、被告人に結果予見可能性があったということではできないという原判決の結論を是認した上、被告人が制限速度を上回る時速110ないし120km/hで走行したことは、道路交通法上非難されるべきであるとはいっても、被告人に速度調節義務・減速義務違反の過失を認めることはできないとした。さらに、被告人に前照灯を上向きにして走行すべき義務のあることは検察官により主張されていないが、そのような義務があることが明らかとも言い難いとしてこの点を過失と認定することも相当でないとした。

b 駐停車車両の運転手の過失が問われた事案であるが、その判示の中で、後続車両の運転手の前方注視義務違反を認定していることから、参考になる。

・金沢地判令和3年4月8日（E-14）

被告人が、午後11時4分頃、大型貨物自動車を運転し、片側2車線からなる駐車禁止の交通規制がなされた道路の第一車両通行帯上に自車を駐車したことにより、翌日の午前3時49分頃、後方から進行してきたA運転の普通乗用自動車を自車後部に衝突させ、同人を死亡させた事案。

裁判所は、駐車禁止区間であっても停車車両が適法に存在する可能性はあり得るところ、車両運転者にとっては、前方の車両が停車しているのか駐車しているのかの判別が困難な場合がある上、それを判別する必要も乏しく、運転者がその道路で駐車しようとしていない場合、その道路が駐車禁止区間であるか否かを意識して走行や前方不注視の方法等を変化させることは考え難いとし、本件道路が駐車禁止区間であることは他の車両等の走行あるいは前方不注視の仕方等に大きな影響を及ぼすものとはいえないとした上、被告人車両はハザードランプを点滅させるなどしており、少なくともその100m程度（あるいはそれ以上）後方からでも、その点滅状況を視認することができる状況であったことを前提に、後方車両の運転車の前方注視義務違反があったことを認定し、そのような車両のあることを予見することは甚だ困難であるなどとして過失を否定した。

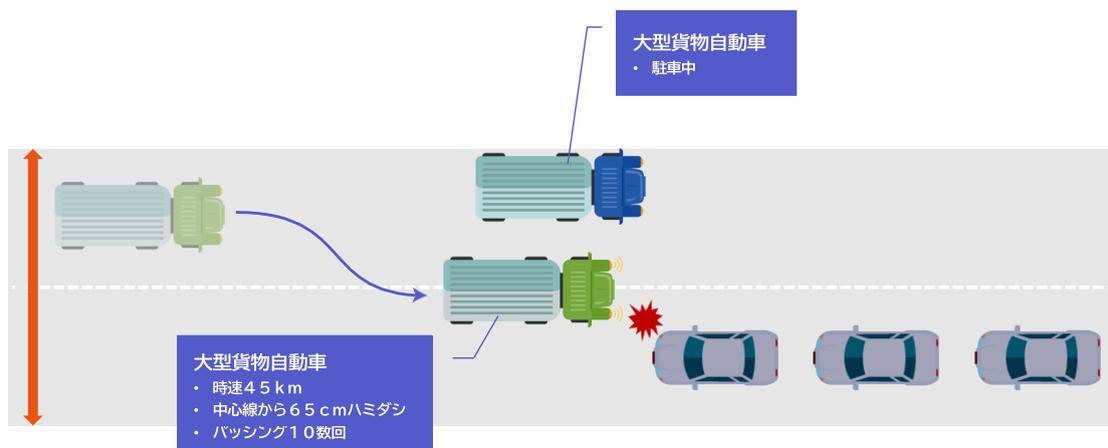


イ 対向車線から進行してきた他の車両等（交通参加者）との間の事故
 駐停車車両の回避に当たり、対向車と衝突した事故に該当する裁判例

（ア）大阪高判昭和42年8月29日（E-15）【過失を肯定】

被告人が、大型貨物自動車を運転し、東進して幅員約11mの道路を時速約45km/hで進行中、前方の車道左側部分に大型貨物自動車駐車していることを発見し、同駐車車両のさらに東方より被害者の運転する普通乗用車を先頭とする3両の自動車に対向進行してくるのを認め、自車の前照燈を減光あるいは増光し、又はその照射方向を上下し、同対向車両に対し進路の避譲を求めべく十数回にわたり合図を送ったことにより、対向車両において当然その左側に寄り自車に進路を譲るものと軽信し、右前照燈による合図をしたのみで、前記速度のまま中心線より自車の右側を約65cm右側部分に越えて進行し、被害者運転の自動車が中心線に近い左側部分を直進して来るのを認め、急制動の措置をとったものの、右駐車車両の側方付近において、自車右前部を被害者の運転する普通乗用車の右前部に接触させて、同人に傷害を負わせた事案。

裁判所は、既に相手車両が交通法規に違反し、その他危険な行動に出ていることを認識し、あるいは、右のような行動に出ることを予見した場合には信頼の原則は適用されないと解するのが相当であるとし、被害者が、被告人による前照燈の合図にもかかわらず、道路中心線よりを直進し、左側に寄ろうとする気配が認められなかったのであるから、被告人としては同車が既に交通法規に違反し、危険な行動に出ていることを認識していたものというべく、このような場合には信頼の原則の適用はなく、被告人としては単に前照燈による合図を送るだけではならず、対向車両の動静に十分の注意を払い、場合によっては警音器を吹鳴して対向車両に対し進路の避譲を求め、駐車車両付近において対向車両と対向離合するならば安全に離合し得る間隔があることを確認して進行し、対向車両と接触するおそれがあるときは、自ら減速して右駐車車両付近における対向離合を避ける等して対向車両との接触による事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があったとし、過失を肯定した。

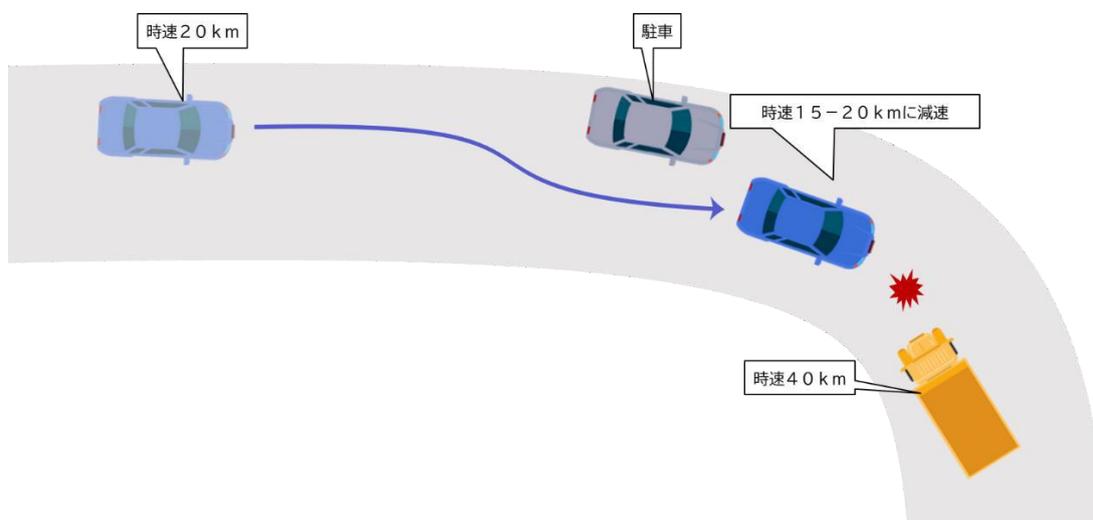


(イ) 東京高判昭和54年12月26日 (E-16) 【過失を否定】

被告人が、午前8時55分頃、普通乗用自動車を運転し、道路を時速約20 km/hで進行中、見通しの悪い右カーブの手前で道路左側の駐車車両を避けて進路を道路右側に移し、同駐車車両の右脇を通過して約5.7 m前進したあたりで速度を時速約15ないし20 km/hに減じてさらに進行した頃、対向して来る普通貨物自動車を発見し、これとのすれ違いのため、左に転把してやや道路左側寄りに移行するとともに停止しようとして制動し前進した際、時速約40 km/hの速度を全く減ずることなく道路の中央寄りを進行して来た同対向車両の左前部分に自車の右前部分を衝突させ、同対向車両の運転者に傷害を負わせた事案。

裁判所は、本件道路が幅員4 m前後の狭い裏通りで、事故現場付近は前方約40 m程度しか見通しがきかないカーブになっており、普通自動車など車幅のある車両が高速のままですれ違い・離合することは極めて危険な場所であるから、自動車の運転者としては、あらかじめ低速で走行することはもとより、対向車を認めた場合には、安全なすれ違いをするため直ちに最徐行し、進路を左端に寄せ、相手車両との接触を避けるのに必要な間隔の維持・確保に留意しながら進行するという運転態度をとらなければならないとした上、対向車の運転者の方もすれ違い際の接触を避けるために同じような運転態度をとるであろうことを期待して、これと相補って結果の発生を回避し得る程度・内容の注意義務を尽くした運転をすればそれで足り、それ以上に、相手車両の動静いかんにかかわらず、自分の方の運転操作だけによってすれ違いの際の危険の発生を回避するような措置まで要求することはできないとした。そして、本件対向車両の運転者が徐行、左転把、制動、その他安全にすれ違うために必要な行動を全くとることなく、高速のまま進行して来て被告人車と衝突するに至ったことなどを踏まえ、被告人に対向車の発見の遅れがあったとしても、対向車の運転者が事前に安全なすれ違いに必要な

運転態度に出ているとすれば、本件衝突の結果は回避することができたなどとし、被告人の過失を否定した。



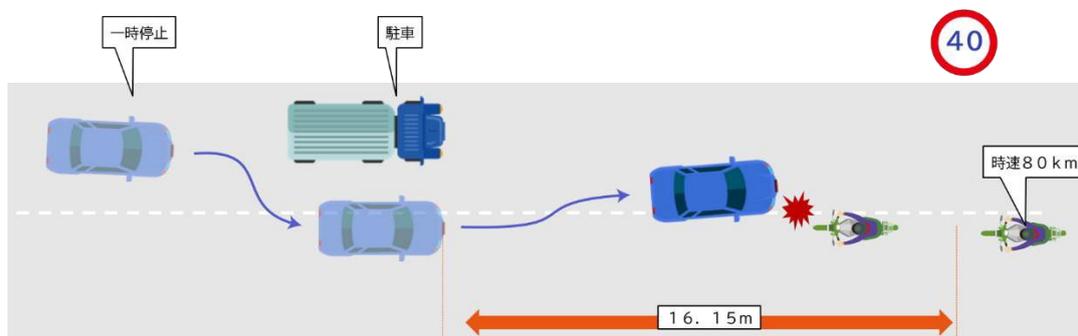
(ウ) 仙台高判平成6年5月9日（E-17）【一部の過失及び因果関係を否定】

被告人が、普通乗用自動車を運転して道路（指定最高速度は時速40 km/h）を進行中、前方の道路左側に駐車中の普通貨物自動車の後方でほぼ停止状態（一時停止）となった後にその右側方を通過するにあたり、駐車車両に気をとられてしばらく進路前方から目を離していたところ、側方を通過し終わる頃、対向車線を進行してきた自動二輪車を前方約16.15 mに迫って初めて発見し、左車線に戻りながら急制動の措置を講じたが、被告人運転車両との衝突を避けようとして転倒した自動二輪車に自車前部を衝突させて自動二輪車の運転手を路上に転倒させて死亡させた事案。

裁判所は、まず、被告人車両が一時停止状態から再発進して対向車線に進出しようとした時点における二輪車の推定速度（時速約80 km/h）、本件道路の状況（被告人の進路前方でごく浅く右に次いで左にカーブしているため遠方まで見通すことができない。）からして、再発進時に、対向車両が被告人の視界内にあったと断定することは極めて困難であるとして、この時点では、被告人が安全に停止車両の側方を通過できると判断したこと自体は、非難することはできないというべきであったとし、再発進時における前方の安全確認を怠った過失を否定した。

次に、対向車線への進出後の脇見による前方注視義務違反の過失について、自動車運転者としての基本的注意義務に反する落ち度ではあるものの、二輪車の推定速度等の事情からすると、仮に被告人が前方注視を怠らなかったとしても、本

件事故を確実に防ぐことができたとはいえないとし、被告人の前方不注視と本件事故結果との間の因果関係を否定して、被告人を無罪とした。



その他、徐行義務違反等の過失を肯定した裁判例として、東京高判昭和30年10月17日（E-18）、大阪高判平成19年7月6日（E-19）がある。

ウ その他のケース

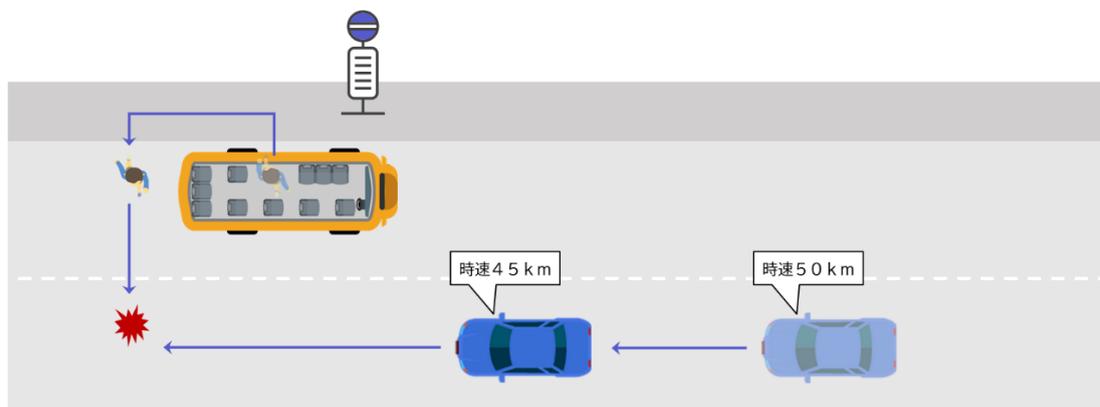
駐停車車両付近からの歩行者や自転車等の飛び出し事故（横断歩道上の歩行者は除く）に関する裁判例として以下のものがある。

（ア）バス又はタクシー付近からの飛び出し

a 最決昭和45年7月28日（E-20）【過失を肯定】

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、時速約50 km/hから時速約45 km/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。前方の見通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。

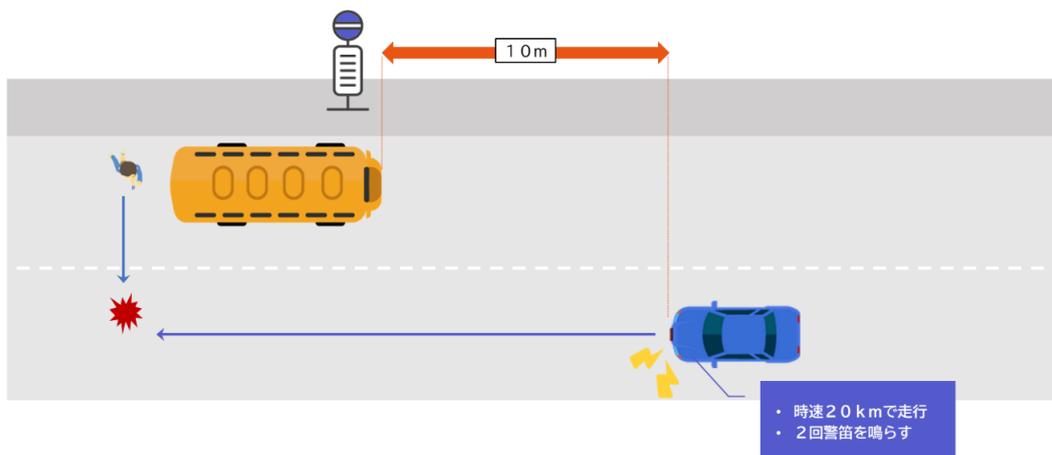
裁判所は、事故現場付近の道路や交通の状況からみて、バスを下車した者がその直後に道路を横断することは予見可能であったとした（信頼の原則の適用を否定。結論として、減速徐行義務違反を認めた原審の判断を維持した。）。



b 高松高判昭和30年7月18日（E-21）【過失を肯定】

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、時速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。公訴事実是不明であるが、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。

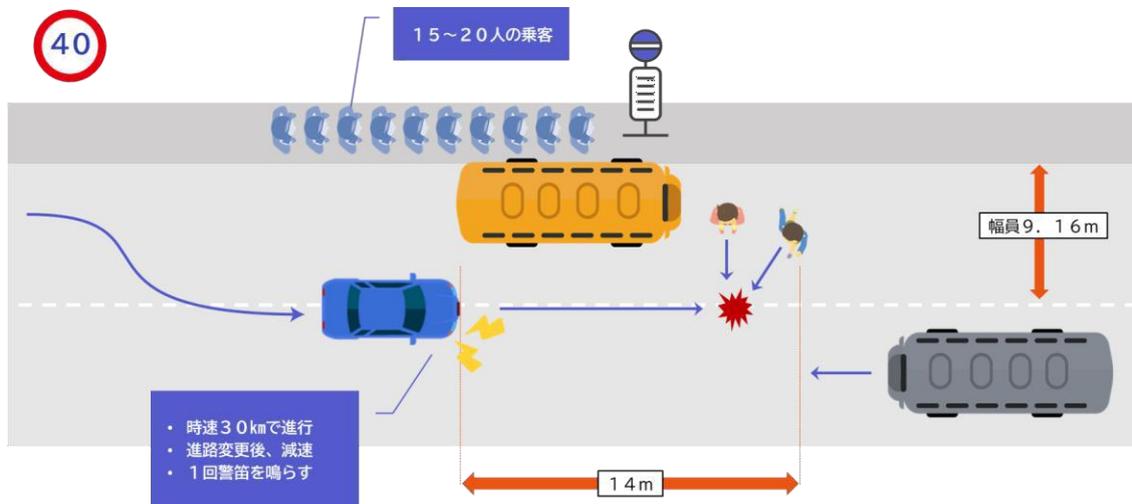
裁判所は、停車中のバス後方から道路を横断しようとする者が不注意に対向車の直前に飛び出すことはあり得ることであり、バスの側方を通過しようとする者は、超低速度を保ちつつ、離れるまで警笛を吹鳴し続けるなどして、横断者がいる場合には間髪入れず停車できるように進行する義務があるとして、被告人にはこれに違反した過失があると認定した。



c 東京高裁昭和47年5月1日（E-22）【過失を否定】

被告人は、普通乗用自動車を運転し、車道の幅員約9.16mの道路（制限速度40km/h）を時速約30km/hで進行中、前方の道路左側にバス（以下「停車中のバス」という。）が停車しており、その乗車口付近に15名ないし20名程度の客が集まっているのを認め、進路を変更し、減速した上、客らの動静を注視しながら、警笛を1回吹鳴して同バスの側方を通過しようとしたが、同バス後部右側方付近に至った際、被害者A（当時4歳）が同バスの前方の車道へ斜に道路を横断しようとして走っているのを約14m左斜前方に認め、急制動をとったが及ばず、自車前部を同人に接触させて転倒させ、さらに、その頃、停車中のバスに乗りようとしていた被害者Bが対向進行してきたバス（以下「対向バス」という。）を認めて同バスに乗りようとして、停車中のバスの直前の車道上に急ぎ足で出たことから、自車前部左側面に同人を接触させ、被害者A及びBにそれぞれ傷害を負わせた事案。

裁判所は、車両を運転して客の乗降取り扱いのために停車中のバスの側方を通過する場合においては、バスから降りた客が道路を横断しようとして、突然バスの前方から自車の進路前面に出現することは日常しばしば経験するところであり、通常の場合には、自動車運転者に警音器を吹鳴し、直ちに停止し得るよう減速徐行すべき注意義務があるとしつつ、自動車運転者に対して要求される注意義務には、自動車の高速度交通機関としての使命等の見地から、その具体的状況に応じて自ら限度があるとした。そして、本件については、対向バスが停車する予定であったバス停留所の標識及び待客の存在は、被告人の進行方向からは道路のカーブのため電柱のかげとなって発見することが困難な状況にあると認めた上、初めて本件道路を進行した被告人が、対向バスを認め、そのまま進行してくるものと考えたことにつき過失があったと認めることはできないこと、停車中のバスのそばにいた15名ないし20名位の客は、いずれも同バスに乗車しようとして、その乗車口付近に集っていたものであること、被告人が時速30km/h前後に減速したうえ、警笛を吹鳴し、右客らの動静を注視しながらそのバスの側方を通過しようとしたものであること、本件事故現場付近には横断歩道が設けられていることなどの事情から、道路左側に停止中のバスの前面から走りながらあるいは早足で車道上にとび出してくるものについての予見可能性を否定した。

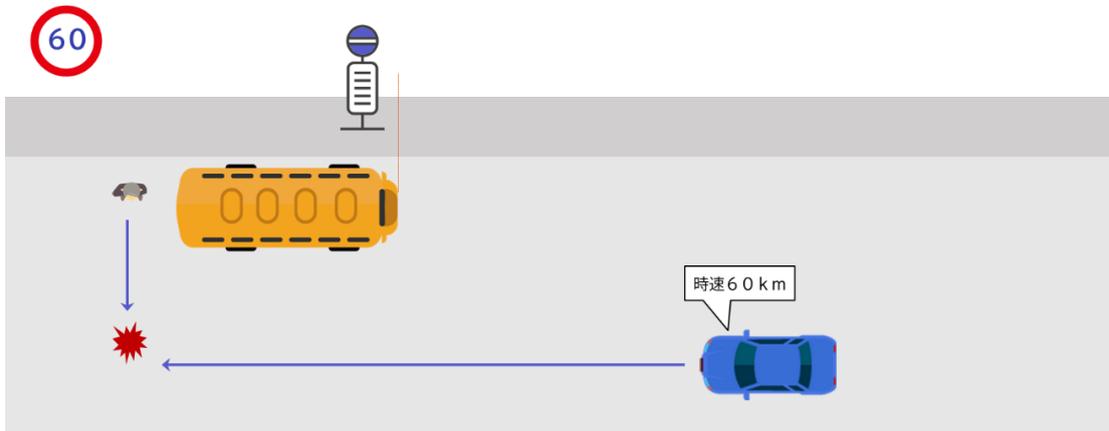


d 広島高判昭和47年3月28日（E-23）【過失を肯定】

被告人が、制限速度の時速60km/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

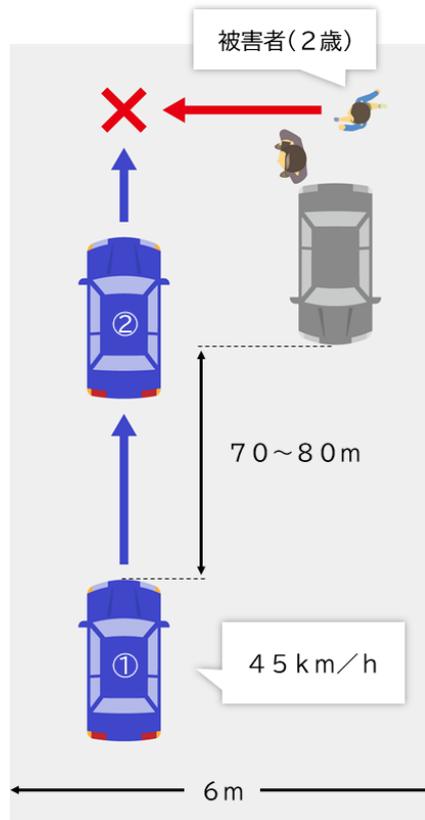
バスの前照灯により視界不良であったことなどから、被告人には制限速度を下回る速度に減速すべき義務があったとして過失を肯定した。



e 東京高判昭和44年12月17日（E-24）【過失を否定】

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、時速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さら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。



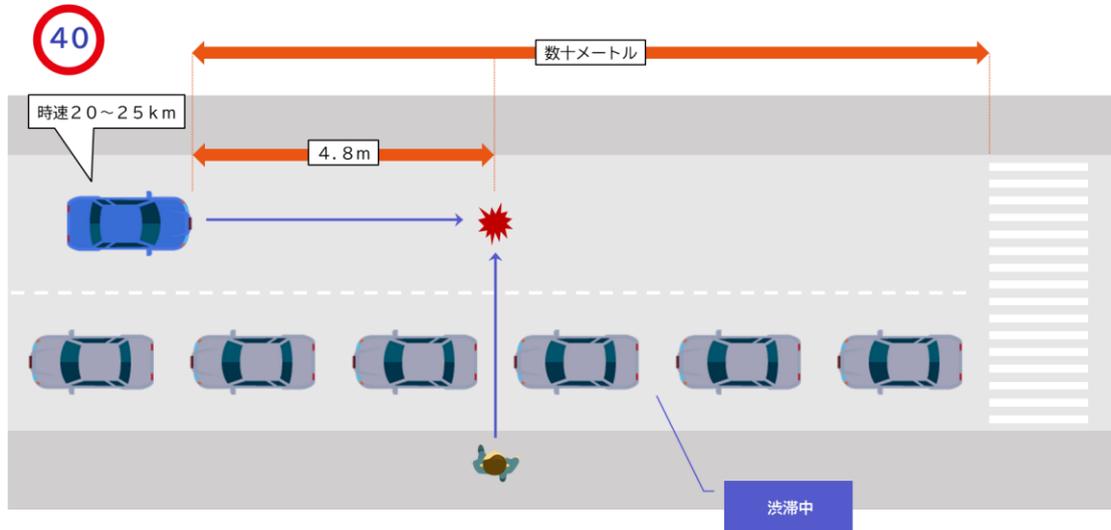
(イ) 渋滞停車中の車両の間からの飛び出し

a 大阪高判平成15年2月27日(E-25)【過失を否定】

被告人が、時速約20~25km/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、制限速度が時速40km/hの片側一車線の道路であり、事故現場から数10m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通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、被告人にさら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。

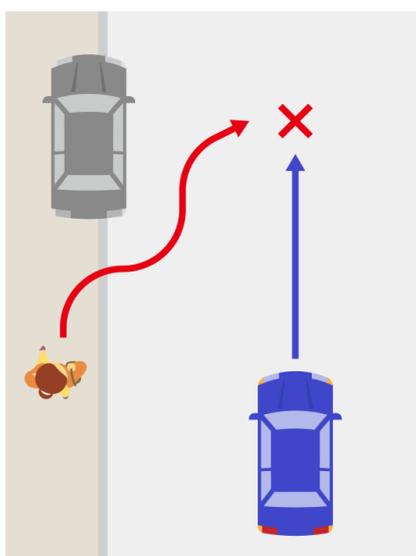


(ウ) その他の事案

a 大阪高判昭和47年7月26日(E-26)【過失を否定】

被告人が、制限速度50 km/h、幅員約9.7 mの見通しのきく直線道路を時速30 km/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つた自動車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、さら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40~50 cm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2 mの間隔があつたことなどから、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、それを超えてさらに車道側(駐車車両の右後方約1.3 m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。

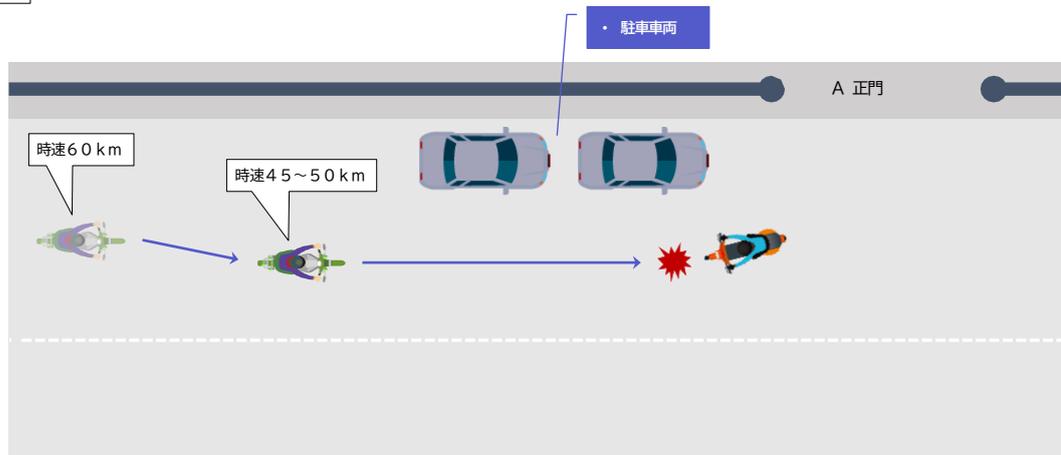


b 東京高判昭和50年12月11日（E-27）【過失を肯定】

被告人が、自動二輪車を運転し、県道を進行中、進行車線左側端に2台の駐車車両があったため、自車の速度を従前の時速約60km/hから時速約45～50km/hに減速し、自車をほぼセンターライン寄りに移行させて自車の進路を変更した上、駐車車両の右側方を通過しようとした際、駐車車両前方左側のA正門通路から県道に進入し、対向車線に入るため被告人の進行車線を右斜めに横断中であつた被害者が運転する原動機付自転車と衝突した事案。

裁判所は、横断開始に先立ちA正門通路付近に車両を停止させた位置から右方の交通安全を確認するため、県道内に横断を開始して進出する車両のあり得ること、その際、右方の交通の安全を十分に確認することなく横断を開始し、駐車車両の陰から突如対向車線に入ろうとする車両のあり得ることもあながち否定できないところ、被告人は同正門から県道に出入する車両等のあり得ることを知っていたのであるから、本件被害車両のような車両があることも十分予見可能であつたはずであり、減速徐行義務を尽くしていれば本件衝突を回避することも十分可能であつたとし、信頼の原則の採用を否定すべき特段の事情にあたるとして過失を肯定した。

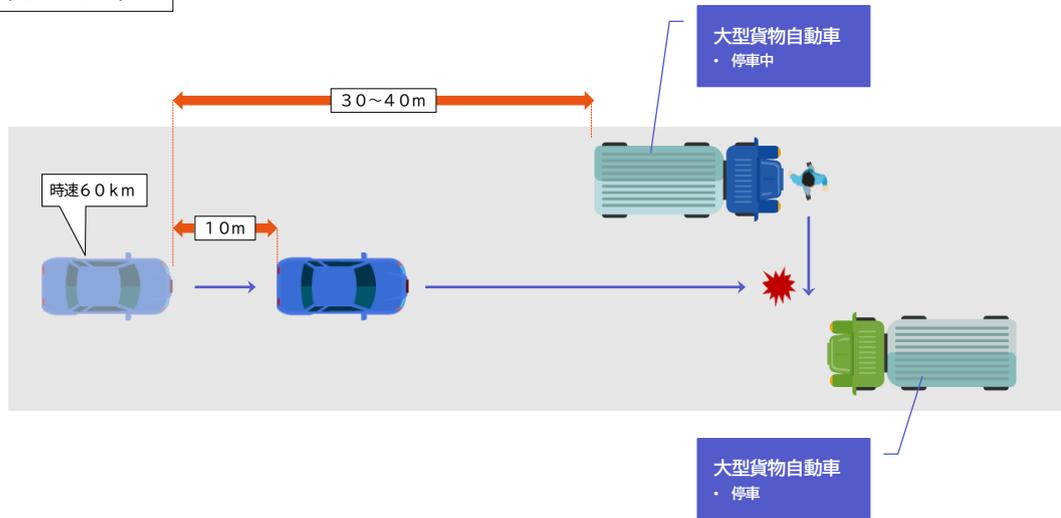
県道



c 東京高判昭和43年4月12日（E-28）【過失を肯定】

被告人が、午後9時4分頃、普通乗用自動車を運転し、国道を時速約60km/hで進行中、30～40m余り前方の道路側端に大型貨物自動車が停車しているのを認め、その右側を通過しようとして10m余り進行した際、対向してきた大型貨物自動車が前記左側端の自動車の右斜め前方道路右側端に停車しようとしているのを認めながら、同一速度のまま運転し、前記左側端に停車中の自動車の前を左方から右方に向け横断しようとして早足で歩き出した同自動車の運転者（当時24歳）に自車前部を衝突させ、傷害を負わせた事案。

裁判所は、道路の両側が畑地であって人家等がなく、自動車として格別の所用がある場所でもないのに、左側と右側に相対して自動車二両が停車し、又は停車しようとしている場合は、両自動車の乗務員の間に所用があつて道路を横断するなど、被告人の自動車の進路に人が現れる可能性がある場合を予見し、必要に応じ何時でも停車し得るようにあらかじめ徐行する義務があるとして、過失を肯定した。



6. 2. 4 考察

以下では、アからウにおいて、主要な事故態様ごとの中心的な考慮要素を抽出し、エにおいて、各場面に共通する考慮要素を整理した。

ア 駐停車車両の開いたドアと衝突した事故

駐停車車両の側方を通過する後続車両運転手は、主に以下の注意義務が課されている。

(ア) 注意義務の内容

- ・前方注視義務
- ・側方間隔保持義務

(イ) 注意義務に関し、特に考慮されていると思われる要素

・駐停車車両の状況（駐停車位置（被害車両の通行余地の有無に関連し、通行帯の区分線や中央線までの距離）、開扉の程度（10cm開けた場合、60度外側へ開く程度に開けた場合、など。）車内灯や尾灯の点灯の有無）

- ・後続車両の状況（側方を通過しようとした際の駐停車車両との間隔、進行角度、ドア開扉時の後続車両の位置関係）
- ・開扉したドア付近の車外に乗員が佇立していたか

なお、判例検索で見つかったものは、いずれも駐停車車両側の過失が問われた事例であり、自動運転車側となる後続車両側の過失が問われて立件された事例は見当たらなかった。もっとも、裁判例の判断理由の中で後続車両側の過失について言及されることがあるように、必ずしも、後続車両側に課される注意義務がないわけではなく、ドアが開いた駐車車両の側方を通過する際には、前方注視義務違反や側方間隔不保持

義務違反を問われ得る。後続車両側が立件されにくい理由は、駐車車両のドアが急に開いた場合、側方を通過する後続車両が適切に回避することが困難であると判断されるケースが多いことや、駐停車車両の開いたドアに衝突する後続車両が自転車や原動機付自転車であることが多く、死傷するのも後続車両側の運転手であることが多いことなどが考えられる。

イ 駐停車車両の回避に当たり、対向車と衝突した事故

駐停車車両の側方を通過する後続車両運転手は、主に以下の注意義務が課されている。

(ア) 注意義務の内容

- ・徐行又は一時停止義務
- ・対向車の動静注視義務
- ・警音器の吹鳴義務
- ・(対向車と接触するおそれがあるときは、)自ら減速して駐停車車両付近における対向離合を避ける義務

(イ) 注意義務に関し、考慮されていると思われる要素

- ・後続車両の状況（速度、道路の中心よりはみ出した程度（対向車とすれ違いができる余裕の有無）、進路変更前の一時停止の有無）
- ・被害車両（対向車）の状況（速度（減速する様子の有無）、道路の中心からの位置関係及び進行状況（左側に寄ろうとする気配の有無、交通法規違反の有無）、後続車両運転手の進路変更時における被害車両の位置関係（後続車両からの距離、後続車両運転手から視認可能な地点にいたか））
- ・駐停車車両付近の歩行者の有無
- ・他の要素を踏まえて認定される被害者の前方注視義務違反の有無

ウ 駐停車車両付近から飛び出した歩行者及び車両との衝突事故

駐停車車両の側方を通過する後続車両運転手は、主に以下の注意義務が課されている。

(ア) 注意義務の内容

- ・徐行義務
- ・警笛の吹鳴義務
- ・(駐停車車両との関係で)できるだけ間隔を取る、間隔に留意する義務
- ・一時停止義務

(イ) 注意義務に関し、特に考慮されていると思われる要素

- ・後続車両の状況（側方通過時における駐停車車両との間隔、速度）
- ・被害者の状況（歩行、走行）

- ・乗降り中のバス
- ・駐停車車両付近の歩行者の有無

エ その他、いずれの場面でも共通し得る要素

- ・道路外の周囲の状況（人家の稠密した市街地、人家等のない畑地、商店街）
- ・道路に関する事情

道路そのものの状況（車線、幅員、カーブの有無、勾配、路面の湿潤状況）

交通量（車両の交通量、人の交通量）

見通し（時間帯、天候、街灯、障害物の有無、停止車両の前照灯の光ぼうによる見えにくさ等）

他の車両（対向車の有無等対向車線の状況）

- ・運転手の認識

第7章 バス停からの再合流の際の事故の事例における検討

7.1 道路交通法上の規制

道交法は、停止車両が発進する場合について、特段の規定は置いていないが、車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならないという基本的な注意義務を負う（道交法第70条）。

なお、バス停からの再合流に関し、バスの後続車の義務としては、以下の規定がある。

（乗合自動車の発進の保護）

第三十一条の二

停留所において乗客の乗降のため停車していた乗合自動車が発進するため進路を変更しようとして手又は方向指示器により合図をした場合においては、その後方にある車両は、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場合を除き、当該合図をした乗合自動車の進路の変更を妨げてはならない。

ア 「停留所において乗客の乗降のため停車していた乗合自動車」

乗合自動車が、その停留所に停車して乗客の乗降をしていたものであることが必要とされ、時間調節のために停留所に停車していた乗合自動車、乗務員の交代の目的で停留所に停車していた乗合自動車又は道路外の駐車場から発進した乗合自動車は本条の保護の対象とはならないとされる（執務資料297頁）。

イ 「発進するため進路を変更しようとして手又は方向指示器により合図をした場合」

停留所において乗客の乗降のため停止していた乗合自動車が、乗客の乗降を終わり、発進するため進路を変更しようとして手又は方向指示器により合図をした場合という意味である（執務資料297、298頁）。

ウ 「その後方にある車両」

発進の合図をしている乗合自動車の後方にある車両のことで、その後方にある車両は必ずしも進行しているものに限られない。渋滞等によって一時停止している車両も含まれるとされる（執務資料298頁）。

エ 「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場合を除き」

乗合自動車が発進合図をした場合において、後車は原則として、その進路変更を妨げてはならないが、後車があまりにも乗合自動車に接近しているため、本条の義務を履行しようとする、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ときは、本条の義務は免除される。なお、後方にある車両が、「速度又は方向を急に変更しなければならない」状態になる時は、道交法第26条の2第2項により、乗合自動車の方が進路を変更してはならないことになる（執務資料298頁）。

オ 「進路の変更を妨げてはならない」

乗合自動車の進路の変更ができないようにしてはならないということであって、具体的には、その乗合自動車の後方で一時停止するか徐行して乗合自動車を先に発進させるということになる（執務資料299頁）。

7. 2 バス停からの再合流の際の事故の裁判例調査

7. 2. 1 裁判例調査方針

ア 対象事案

バス停からの再合流の際の事故としては、（ア）歩行者との事故と、（イ）後続車との事故が想定されることから、両者を対象として調査を行った。

イ 判例検索に使用したデータベース

判例秘書、ウェストロー、D1-LAW、TKC

7. 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、各判例検索システムにおいて、対象を刑事事件とし、検索キーワードを下記のとおり設定した上で裁判例を抽出した。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ヒット数も含まれる。）。

バス停からの再合流の際の事故のうち、（イ）後続車との事故については、下記のヒット件数の中にこの類型に該当する裁判例が抽出されなかった。したがって、以下では、（ア）歩行者との事故の裁判例について検討する。

参考基本書：「発進時の注意義務」の項目に掲載された裁判例：10件

	判例秘書	ウェストロー	D1-L a w	TKC
「停留所」OR「バス停」 AND「バス」 OR「乗合」AND「発進」	212件	71件	59件	75件

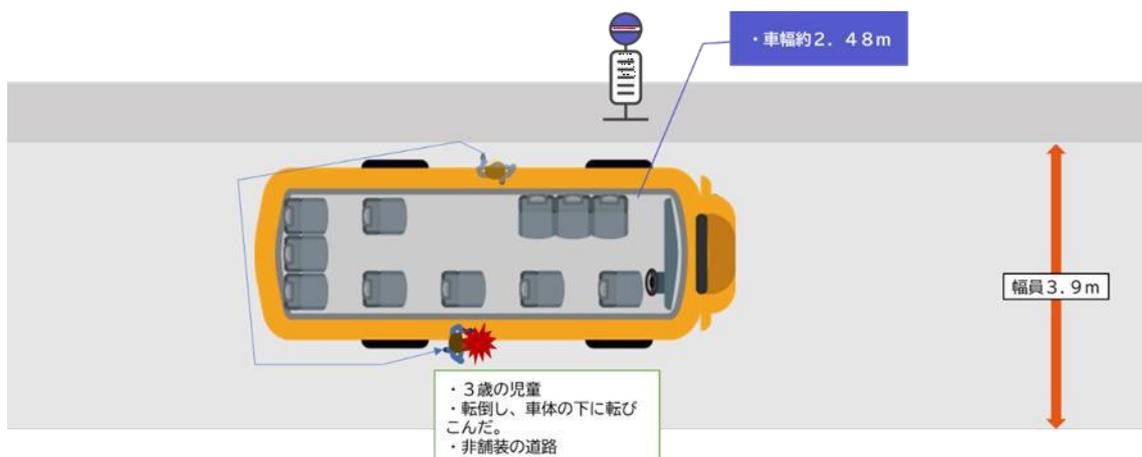
7. 2. 3 裁判例調査結果

7. 2. 3. 1 過失を否定した事例

ア 福岡高判昭和42年6月28日（F-1）【過失否定】

被告人が車幅約2.48mの乗合自動車を運転し、幅員約3.9mの県道のバス停留所に停車させ、数名の乗客を降車させ、左右のバックミラーによって左右側後方の安全を確認し、人影がなかったため、次の停留所に向って発車したところ、降車した乗客の一人で当時3歳の幼児である被害者が、左側降車口から自動車の後方を廻って、自動車右側道路右端との間の極めて狭かつ凹凸の多い自動車の右側を歩むうち過って車体の下のバックミラーによって見えないところに転び込んだのに気付かず、被害者の頭部を自動車の後車輪で轢過して死亡させた事案。

裁判所は、発車前に前方及び左右側後方に自動車に近づき、又は接触している者がいないかを確認して発車し安全を計る注意義務はあっても、特別の事情のない限り、自動車の停車中常に左右側後方に注意して、自動車の車体の下に転び込む幼児等がないかを注意する義務まではないものと解するのが相当であり、本件において右特別の事情は認められないとして、被告人には業務上の注意義務違反はないと判示した。

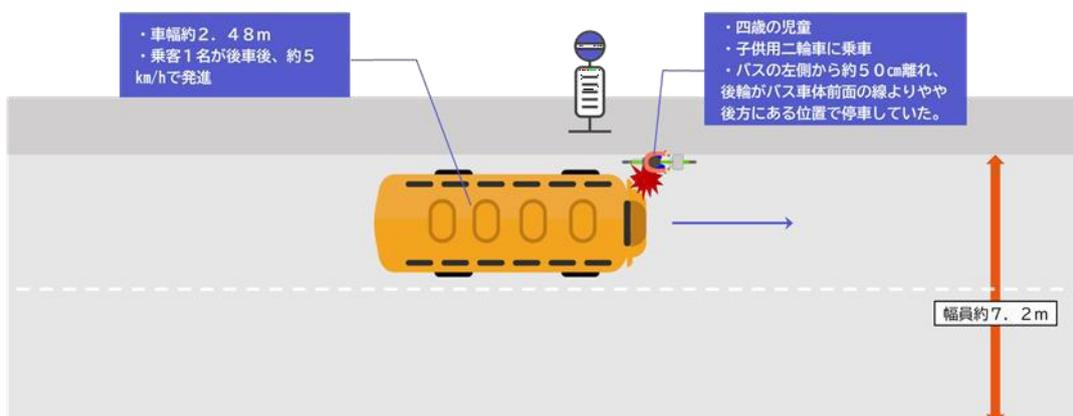


イ 岡山地判昭和47年2月24日（F-2）【過失否定】

被告人は定期バス路線の運転手であり、大型乗用自動車を運転し、バス停留所へ停車し、乗客1名を降車させたうえ、発進した直後、子供用二輪車（補助後輪付）に乗車した当時4歳の被害者が進行方向を向いて止まっており、同二輪車は加害車体の左側から50cm位離れ、その後輪は加害車体前面の線よりやや後方あたりにあったところ、被害者が二輪車とともに加害車両に巻き込まれた事案。

裁判所は、本件事故現場近辺に小学校、幼稚園、保育所等がなく、日頃から閑散とした場所で乗客も少なく、当日も停留所停車の前後を通じて人影を認めず、降客が1名あったのみで乗り客はなく、且同車のアンダーミラーを見、次いで右バックミラー

を見たうえ、発進に係るまでに、右動作以外のために特に時間を要したことが認められない本件事案においては、その間にアンダーミラーによってしか確認し得ない同車前面に、いずこからか人が入ってくる可能性は極めてとぼしく、それを予想しなかったとしても、それを非難することは酷にすぎるものといえるので、かかる場合再度アンダーミラーにより、同車直前部の安全を確認すべき業務上の注意義務はないとし、また、本件事故現場の状況からすれば、わずか1、2分間の停車中に、加害車両の左前部付近の死角内に、運転席からとらえることができないような経路によって幼児等がやってくる可能性は通常皆無に近いものというべきであるところ、被告人がそのような皆無に近い事態を予想して車掌にそれを確認させ、また警笛を吹鳴して危険を予告しなかったとしても、それを業務上過失として本件死の結果発生に対する刑事責任を追求することは酷にすぎるといわざるを得ないとし、過失を否定した。



7. 2. 3. 2 過失を肯定した事例

ア 最判昭和32年6月8日【過失肯定】

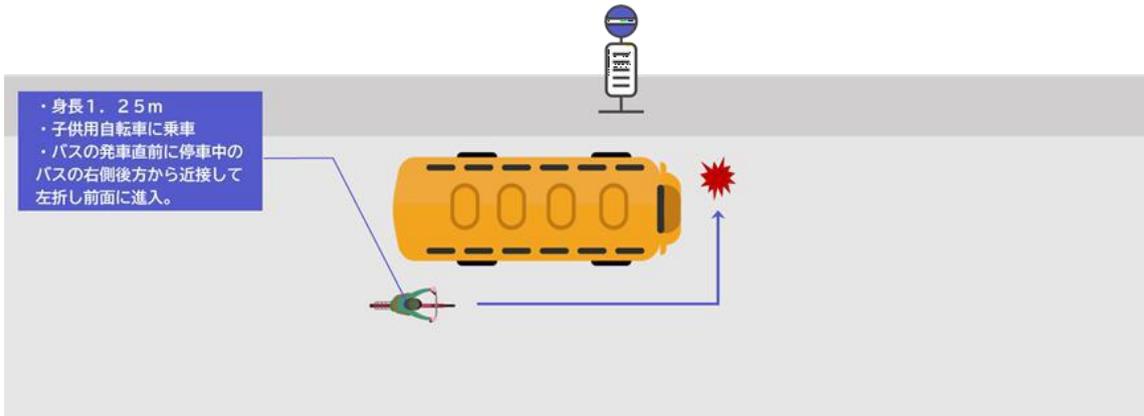
原審が、乗合自動車の運転手たるものは停留所発車に際し単に乗務車掌の発車合図に従うを以て足れりとせず自身又は車掌を督励して車体の前後左右に人影の存否を確かめ若し車体附近に人影を発見した時はこれを安全な地帯に退避せしめた上発車すべき義務があるものと解するを相当とするとして被告人の過失を肯定したところ、上告を棄却した。

イ 東京高判昭和44年3月25日（F-3）【過失肯定】

被害者が、自転車に乗ってバスの発進直前に停車中のバスの右側後方からバスに近接して左折し、その前面に進入し、同人がバスの前面左側の地点に当る「みこと橋」東側欄干に接近した際に、バスが発進してバスの前面左寄りの箇所が自転車の後輪部付近に衝突した事案。

裁判所は、被害者が自転車に乗車した際の高さと、被害者が進行した経路等から、本件バスの運転席に正常に腰掛けて前部ガラスの中央上部外側に取り付けてあったア

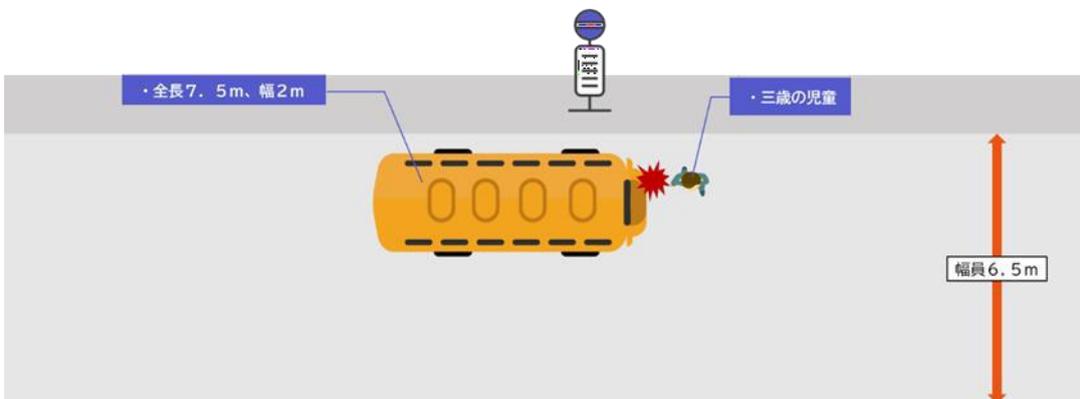
ンダーミラーにより車体前方を注視すれば、前方左側半分には前記の死角が全くなくなると認定した上、被告人は、本件バスを停留所から発進させた際、自車の前方及び左右の安全を十分確認することなく、車掌の発車合図により直ちに自己の視線を自車の前面遠方に移して進行を開始したため、折柄バスの前面に近接して進入した被害者を発見できなかったなどとして、被告人には停留所から発進させるに際し、前方及び左右を注視し、その安全を確認する義務を尽さないまま進行を開始継続した過失がある旨判示した。



ウ 名古屋高裁金沢支部判決昭和26年11月7日（F-4）【過失肯定】

乗合自動車の運転手が、車掌を乗車させたまま発車する際、停車中に運転台から死角となっている車体前方バンパーに歩み寄っていた女兒（3歳）に気付かずに発進したため、同女を自動車の左後車輪で轢いて即死させた事案。

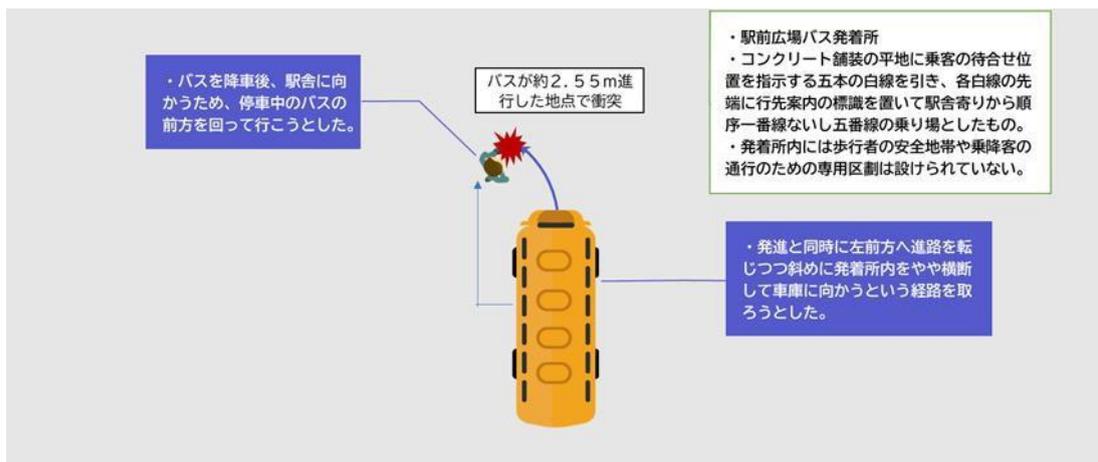
裁判所は、本件停留所付近が日頃児童らの遊び場に利用されており、本件バスの到着時にも4、5歳位の幼児数名が同所に戯れておりバスの到着とともに車体附近に寄って来たような状況にある街路上の停留所に停車し、さらに進発する際には、特に前方の死角圏内に配慮し、幼児らの立ち入りその他の危険を厳戒するため同乗の車掌をして下車せしめ、見やすい箇所において右圏内を監視せしめつつ、その上、発進信号により発車すべき責務を有するものといわなければならないと判示した。



エ 仙台高判昭和45年11月19日（F-5）【過失肯定】

被告人が大型バスを運転し、盛岡駅前広場のバス発着所から発進するに際し、車掌の発車合図があったものの、最前15、6名の乗客全員を終点のため降ろし終わったばかりで、右手駅舎の方へ向かう降客らが自車前方を回ってそちらの方へ向かうのが通常の状態にあり、しかも被告人は車庫入りのためその際特に左方へハンドルを切りつつ発進したところ、自車左前部を死角内にいた被害者に衝突させた事案。

裁判所は、前記の具体的事情の下では、被告人が発進と同時に特に左前方へ進路を転じつつ発着所内をやや横断して車庫に向う道路をとるに当たっては、たとえその左前側方附近が死角内にあるとしても、右の死角内に関しては危険の発生が客観的に予想される特別の事情があったものと認められるから、車掌から発車合図があったとしても、左前側方の安全確認に関し自ら肉眼やミラー等で注視するほか、さらに同車掌に指示して右死角内の安全を十分に確認させるべき業務上の注意義務があるとして、過失を肯定した。



7. 2. 3. 3 考察

前記の裁判例調査によれば、バスの発進時の歩行者との事故については、昭和20年代から40年代までの古い裁判例が多く、車掌が乗車していることを前提として運転者の注意義務について検討しているなど、現在とは前提とする環境が異なる事例も相当数存在した。

被害者が死角にいた場合の事故において、過失が認められるか否かについて、F-1の裁判例は、発車前に前方及び左右側後方を確認する注意義務はあっても、特別の事情のない限り、自動車の停車中常に左右側後方に注意して、自動車の車体の下に転び込む幼児等がないかを注意する義務までではないと判示している。また、他の裁判例においては、死角にいた被害者をどの程度容易に見ることができるか（F-3）や、停留所付近の事故現場の状況やバスの停車時間等を踏まえ（F-2、4、5）、死角に被害

者がいる可能性の高さを検討し、死角をどの程度嚴重に確認すべき注意義務が課されるか判断している。

このように、裁判例においては、事故直前の被害者の位置、バスの停車後、発車までの間の被害者の挙動、停留所付近の事故現場の状況（当時の人通りの多さや、日常的に児童の立入りがある場所か否か等）、バスの停車時間の長さ等を考慮しているといえる。

第8章 二律背反事象（緊急避難的な検討をしている事例）

における検討

8.1 総論

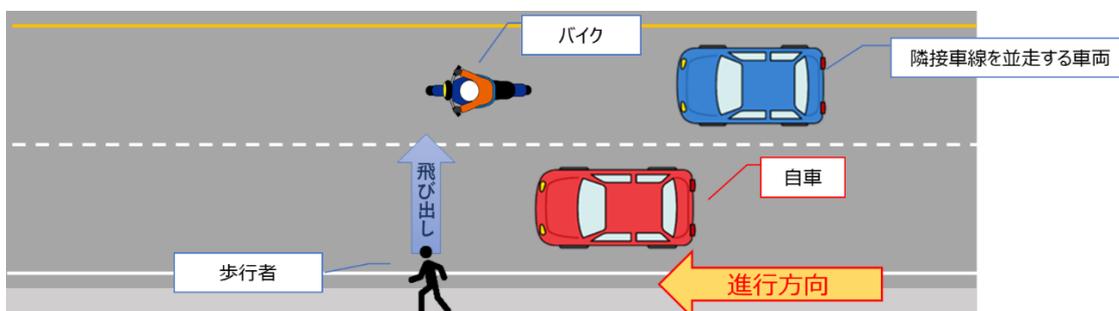
本章における二律背反については、ある危難が発生し、当該危難を避けるために運転者がとった行動によって、別の危難が生じる場合を前提としている。なお、本章における二律背反の具体的な内容を明確にするため、参考として、後記のとおり【想定事例①】及び【想定事例②】を記載している。

二律背反については、道交法上の注意義務違反ないし一般的な注意義務違反の存在が否定される場合と、道交法上の注意義務違反ないし一般的な注意義務違反、すなわち過失が存在することを前提に、当該過失行為について緊急避難（刑法第37条1項）又は過剰避難（同条1項但書）の成否が問題になる場合が想定される。そのため、本章においては、道路交通法上の個別の義務についての解説は行わず、二律背反事例における裁判事例について、以下のとおり、報告を行う。なお、8.1.1の想定事例と類似する事例の裁判例については、本章の前提となる注意義務違反を否定した事例と注意義務違反を肯定した上で緊急避難又は過剰避難の検討を行っている事例があるため、本章では両事例について裁判例を調査し報告する。

8.1.1 想定事例

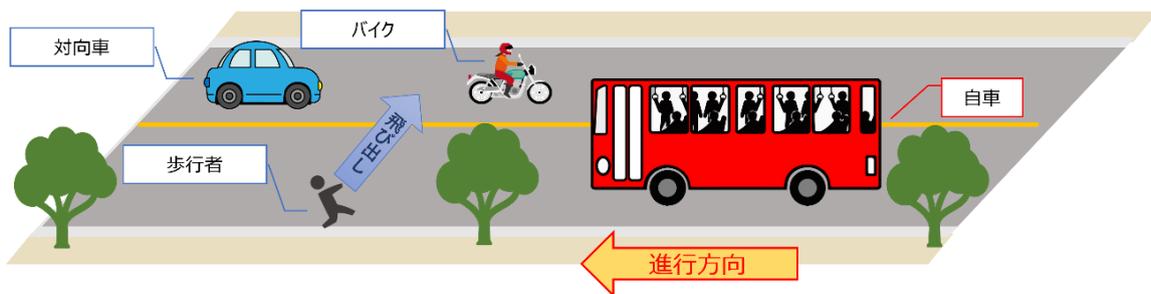
【想定事例①】

側道又は歩道から歩行者が道路に飛び出してきた場合に、当該歩行者を避けるために赤車（自車）が、自動二輪車や青車が走行している第2車両通行帯に操舵回避する事例



【想定事例②】

乗合バスが片側一車線の道路を走行中、側道又は歩道から歩行者が道路に飛び出してきた場合に、当該歩行者を避けるために乗合バスが急ブレーキをする、又は対向車が走行している対向車線に操舵回避する事例



8. 2 緊急避難・過剰避難

8. 2. 1 緊急避難の要件

ア 「現在の危難」

「現在の危難」とは、法益に対する侵害又はその危険のある状態が現に存在しているか、又は間近に押し迫っていることをいう。

イ 相当性

避難行為が条理上肯定され得ること（社会的相当性）をいう。

ウ 補充性

危難を避けるために、当該避難行為を行う以外には他に方法がなかったことをいう。

エ 法益権衡の原則

価値の大きい法益を救うために価値の小さい法益を害すること、価値の等しい一方の法益を救うために他方の法益を害することをいう。

8. 2. 2 過失と緊急避難の関係

過失と緊急避難の関係を論じるに当たって、犯罪論の体系を構成要件該当性、違法性、責任の3要素をその順序で考える立場を前提とする。また、緊急避難を違法性阻却事由ではなく、責任阻却事由と解する立場も存在するが、本章の目的が二律背反事例の裁判例の検討であり、過失と緊急避難の関係について刑法学の各見解を詳説することではないことから、緊急避難を違法性阻却事由であるとする立場を前提とする。また、過失を責任論から論じているものと考えられる裁判例も存在するが、かかる立

場からすれば、違法性阻却事由である緊急避難の成否が過失の有無の前提となっていることから、避難行為が過失に該当するか否かが問題となることはないため、過失を構成要件的過失として考える近年の立場を前提とする。

まず、過失を構成要件的過失として考える近年の立場からすれば、過失は構成要件該当性、緊急避難は違法性の議論であることから前記犯罪論の体系を異にすることになる。

そして、前記犯罪論の体系の順序に従い、まずは構成要件該当性である過失の有無を検討し、過失が認められる場合に、違法性阻却事由である緊急避難の成否を検討することになる。この犯罪論の体系に係る議論を実質的な面から考えれば、構成要件的過失の存否を定めるに当たっての客観的な注意義務の違反の有無は、一般人を基準として抽象的かつ類型的に行われるものであるが、違法性阻却事由である緊急避難の成否は、行為の具体的状況を踏まえて、緊急避難の必要性・相当性を備えていたか否かという、より実質的な判断が行われる点で異なる。そのため、過失が認められる場合であっても具体的状況を踏まえてより実質的に判断すれば緊急避難が認められる事態も十分にあり得るものと整理されている。

8. 2. 3 裁判例調査方針

二律背反が問題となる事例については、裁判上、そもそも過失が否定されるか、過失を認定した上で、緊急避難又は過剰避難を検討する場合のいずれかになるものと考えられる。前記想定事例①及び②に類似する裁判例のうち、過失を肯定した上で緊急避難又は過剰避難に言及し実質的に検討を加えている裁判例若しくは緊急避難の成否が問題になっている裁判例と同様の検討を加え最終的に過失を否定している裁判例を中心に紹介する。なお、弁護士から緊急避難又は過剰避難等の主張が行われ、裁判所において形式的に緊急避難又は過剰避難の成立を否定している事案については対象としていない。

なお、下記記載の裁判例については、各裁判例によって事案が大きく異なっており、当該事案限りの判断がなされていることから、過失の有無又は緊急避難の成否について、一般的な基準を見出すなど、類型化することは困難である。

8. 2. 4 裁判例調査経過

二律背反の裁判例については、各判例検索システムを用いて判例調査を行った。調査に際しては、「交通事故」AND「緊急避難」等の検索ワードを用いて検索をしたが、結果として単なる交通事故案件に限らず、傷害事案など他の事案も多数含まれていた。このため、各裁判例の内容を精査した上で、本章で取り上げるに適切であると考えた裁判例を、以下列挙する。

8. 2. 5 裁判例調査結果

ア 想定事例①に類似する裁判例

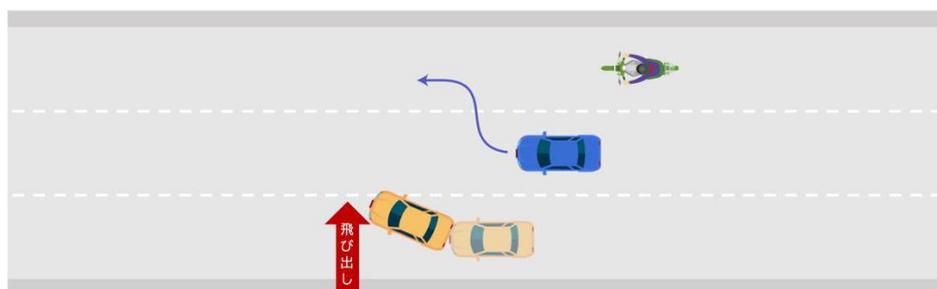
・東京地判平成21年1月13日（G-1）【過失肯定・過剰避難】

被告人が運転する普通貨物自動車は片側3車線の第2車両通行帯を走行中、第1車両通行帯から第2車両通行帯に突然進路変更してくる車両を認めたため、当該車両を避けようと被告人が自車を第2車両通行帯から第3車両通行帯に飛び出したところ、第3車両通行帯を後方から進行していた普通自動二輪車に急制動措置を執らせることとなり、当該普通自動二輪車を転倒させた事例。

裁判所は、被告人が直ちにある程度の進路変更をせざるを得ない状況にあったのであり、その被告人に対して、短時間のうちに、進路変更の合図をしたり、右後方から進行してくる車両の有無、安全を確認したりする義務を課し、また安全が確認できるまで進路変更を差し控える義務を課することはできないとしつつも、合図や安全確認をせずに進路変更をすることは、変更先の車線を走行する車両に対する危険の高い行為であり、やむなくそのようにして進路変更をせざるを得ない場合であっても、運転者には、これらの車両の進行を可能な限り妨げないように、他の車線への進出を最小限に抑えるべき注意義務があることは明らかであるとして、被告人の第3車両通行帯への飛び出しが、衝突を回避するために必要な限度を超え、かつ前記普通自動二輪車の進路前方を塞ぐ程度にまで至ったことを理由に被告人の過失を認めた。

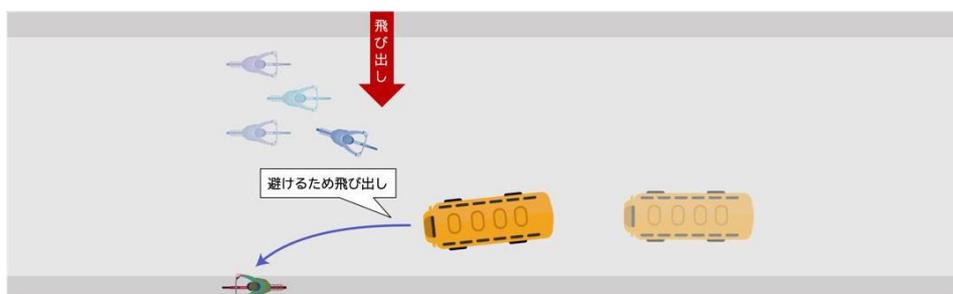
もっとも、裁判所は、被告人の前記第3車両通行帯への飛び出しが衝突を回避して身体に対する危難を避けるために急制動を行ったものであるが、その回避に必要な程度を越えて第3車両通行帯に進出したものと判断し、過剰避難の成立（刑の免除）を認めた。

G1



・大阪高判昭和38年4月8日（G-2）【過失否定】

被告人は判示会社のバス運転者であるが、道路を時速約40km/hで北進中、進路前方右側道路上を対向して数台の自転車が縦に二列の群をなして接近し、また進路前方左側道路上には被害者が自転車に搭乗して同一方向に進行していたところ対向する自転車の群の内一台が突然右に方向転換して被告人の車の前正面に飛び出したので、被告人はこれとの衝突を避けるため急遽ハンドルを左に切り減速の措置を講じたが進路前方左側を同一方向に進行中の前記被害者の搭乗する自転車に接触させ同人を転倒轢死せしめた事案。裁判所は対向する自転車、及び同一方向に進行する自転車がそれぞれ正常に進行する限り、被告人において格別減速の措置を講じなくとも無事その場を通過し得る状況にあったことが客観的に認められる本件においては、被告人が対向する自転車の搭乗者がバスの進行して来ることを認めながら無謀にもその進路前方に飛び出して来るような稀有の場合までも予見し、これに対処してあらかじめ減速することを要求することは、もはや自動車運転者に対し要求される通常の注意義務の範囲を逸脱した極めて高度の注意義務を要求するものというべきである。思うに、自動車運転者に対し、かかる注意義務まで認めあらかじめ減速を要求することは自動車の高速度交通機関たる性能を完全に没却しることとなる。道路交通の危険に対しては、このような無謀な自転車の操縦者こそ、その責を負うべきである。従って被告人に対し以上の注意義務を課した原判決の事実認定は失当といわなければならない。ただ、被告人としてはこの場合対向自転車との接触衝突を避けるため、突差の措置として、瞬間的に先行自転車の存在を忘れ、左にハンドルを切りすぎたのではないか、又右にハンドルを切り戻し方が一瞬遅きに失したのではないかとの疑は残るけれども、この点について被告人の過失を確認するに足る資料は存しない。本件事故は結局予見し得ない対向する自転車との接触を避けるため不可抗力に基き発生したものであって被告人の業務上の注意義務懈怠に基く過失とは認められない。

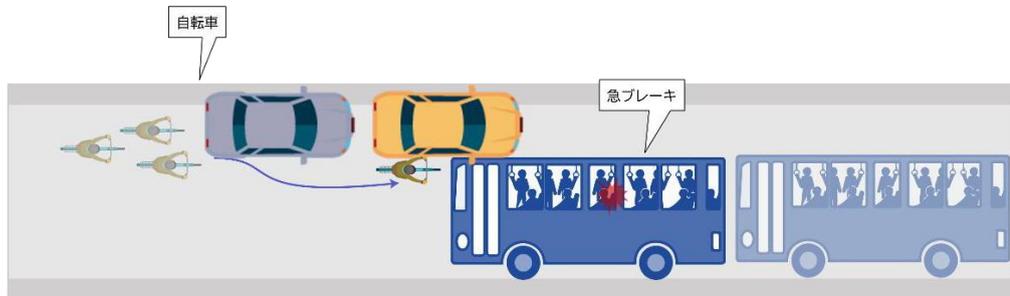


イ 想定事例②に類似する裁判例

・岡谷簡裁昭和35年5月13日（G-3）【緊急避難】

被告人はバス事業者の自動車運転者であるが、路上において、普通乗用乗合自動車を運転し時速約25km/hで進行中、同車内には約20人の乗客が立って乗車していたので急停車の措置をとれば倒れて傷害の発生も予測できるので、自動車運転者としては急停車すべき事態の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があるのに、同所右側に停車中の乗用車とすれ違う際、対向して来たスクーターや自転車に気付きスクーターが停車したので自転車も停車するものと軽信し、乗用車との間隔1.5m位の間へ自転車が入ってくることを考慮せず、従って徐行、減速の措置を講じなかったため、自転車が入って来て転倒したのをみて急停車措置をとったので、その衝動で乗車中の乗客に傷害を与えた事案。

被告人が急停止の措置をとったのは自転車運転者が、被告人の乗合自動車の側方において、よろめいて被告人の乗合自動車の方に倒れかかったため、被告人においてそのまま進行するときは、自転車運転者と被告人の乗合自動車とが接触し右自転車運転者の生命、身体に危害が生ずる状態にあり、かつこれを避けるためには乗合自動車を急停止するより他に方法がなかったものであるといわねばならない。したがって被告人において右急停止の措置をとったことにより乗客に対し傷害を負わせたことについては、右自転車運転者の生命、身体に対する現在の危難を避けるため己むことを得ざるに出た行為による傷害であるといわねばならない。



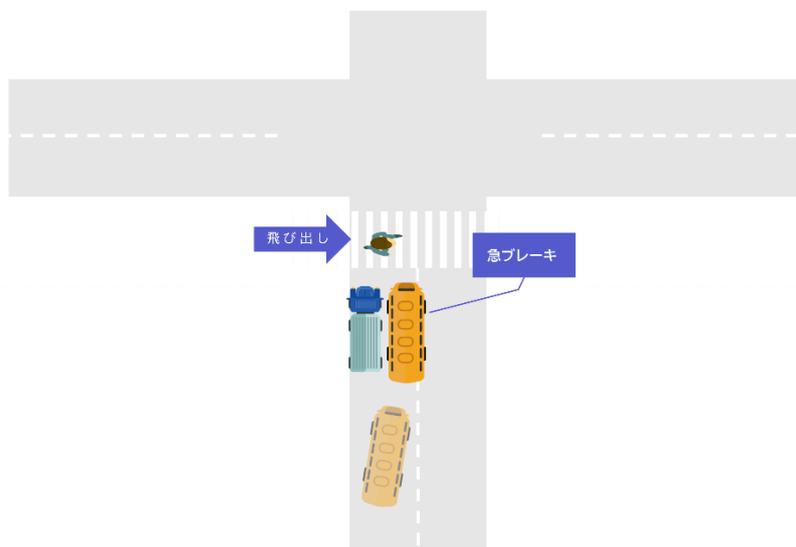
・札幌高判昭和45年8月20日（G-4）【過失否定】

被告人が大型乗合自動車（以下「本件バス」という。）を時速5 km/hで運転し、横断歩道にさしかかったところ、横断歩道を歩行中の被害者を直前で認め、被害者との衝突を避けるため急制動の措置を執り、その反動で、自車の乗客に傷害を負わせた 事案。

本件事故現場である横断歩道は、市街地の交差点外側に接着し、その直前に駐車していたトラックのため、横断者が出てくるのを発見し、これとの衝突を回避するため、急停止の措置を講ずることを余儀なくされる事態が、絶対に予見され得ないわけではなく、もし右のような事態が発生して急停止の措置を講じた場合においても、その急停止の衝撃によりバスの乗客に傷害を与えることのない程度の極めて低速に運転進行することが必ずしも不可能とまでは認められないが、他方右トラックは、前記のように当時、ビールの積み下ろしのため、車体を歩道端に寄せて駐車中であつたことが明らかであるから、横断歩道直前に、停車中の車両が存在している場合等とは異り、それだけでは、横断者の出現を強く危くさせるほどの事情であるとは認め難いのであって、果たして然らば、他に無謀な横断者の存在を強く推認させる特段の事情（たとえば、幼稚園や小学校が近く、登下校時の園児児童の姿を多数見かける等）の認められない本件においては、バスの運転者が前記横断歩道直前において一時停止して、万一の危険に対処しなければならない法的義務を負担するとまではにわかに断じ難く、むしろ直ちに停止できるような速度にまで減速し（あるいはさらに、あらかじめ警音器を吹鳴して歩行者に注意を喚起し）、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するのが相当である。そうすると、前記認定の如く当時、時速約5 km/hの直ちに停止できる速度で右横断歩道内に進入した被告人の本件所為は、少なくとも対乗客の関係では、一応社会通念上相当な注意義務を尽くしたものと解し得るのであって、それ以上に、右横断歩道直前において、一時

停止したうえ交通の安全を確認して進行すべき業務上の注意義務の存在することを前提とした本件公訴事実、その前提を欠くものといわなければならないと判断した。

G4



第9章 高速道路における大型トラックやバスの事故の事例

における検討

本項では、高速道路において、大型トラックやバスが合流や車線変更する場面について、裁判例調査・分析を主眼として行った調査の結果に関し、道交法上の規制と事故とを分けて検討する。

9. 1 道路交通法上の規制

道交法では、第75条の2の3以下に、高速道路における特則が定められており、これらは高速道路における事故事案においても関連することから、まずこれらの法規制を整理する。

9. 1. 1 通則

(通則)

第七十五条の二の三高速自動車国道及び自動車専用道路における自動車の交通方法等については、前各章に定めるもののほか、この章の定めるところによる。

ア 「高速自動車国道」

高速自動車国道法第4条1項に規定する道路をいい、政令で特にその路線を指定されたものをいう（執務資料839頁）。

イ 「自動車専用道路」

道路管理者が道路法第48条の2第1項又は第2項の規定により指定をした道路又は道路の部分をいう（執務資料839頁）。

9. 1. 2 最低速度

(最低速度)

第七十五条の四

自動車は、法令の規定によりその速度を減ずる場合及び危険を防止するためやむを得ない場合を除き、高速自動車国道の本線車道（政令で定めるものを除く。）においては、道路標識等により自動車の最低速度が指定されている区間にあつてはその最低速度に、その他の区間にあつては政令で定める最低速度に達しない速度で進行してはならない。

ア 「法令の規定によりその速度を減ずる場合」

本線車道に入る際に優先車両の進行妨害になる場合（道交法第75条の6第1項）、緊急自動車を優先させる場合（2項）が想定される（執務資料842頁）。

イ 「危険を防止するためやむを得ない場合」

前車が急減速したため衝突を避けるため急減速したり徐行したりする場合又は進路前方の交通が渋滞しているため徐行する場合、その他危険を防止するため他に手段がない場合という意味と解される（執務資料842頁）。

ウ 「本線車道（政令で定めるものを除く。）」

「本線車道」とは、「高速自動車国道・・・又は自動車専用道路・・・の本線車線により構成する車道（道交法第2条1項3号の2）をいい、いわゆるランプウェイ²⁰、加速車線、減速車線及び登坂車線は含まれない（執務資料842頁）。

「政令で定めるもの」については、道交法施行令第27条の2において、「往復の方向にする通行が行われている本線車道で、本線車道が道路の構造上往復の方向に分離されていないもの」と定められており、したがって、ペイント又は道路鋸などで中央線が示されているような本線車道については本条が適用されない（執務資料842頁）。

エ 「道路標識等により自動車の最低速度が指定されている区間」

国家公安委員会が「最低速度」の規制標識を設置して最低速度を指定した道路の区間を意味する（執務資料843頁）。

オ 「その他の区間にあつては政令で定める最低速度」

「政令で定める最低速度」について、道交法施行令第27条の3において時速50 km/hと定められている。

9. 1. 3 横断等の禁止

（横断等の禁止）

第七十五条の五

自動車は、本線車道においては、横断し、転回し、又は後退してはならない。

²⁰ 執務資料における「ランプウェイ」の定義は必ずしも明らかではないが、一般的に「ランプ（ウェイ）」とは、道路を立体交差とする場合において、交差接続する道路相互を連結する道路のことであり、インターチェンジやジャンクションの構造の一部となるものとされている（国土交通省ホームページ「道路についての定義・用語」
https://www.mlit.go.jp/road/soudan/soudan_01b_04.html)

ア 「横断し、転回し、又は後退してはならない」

高速自動車国道及び自動車専用道路（以下「高速自動車国道等」という。）の本線車道において横断、転回又は後退することを全面的に禁止したのは、本線車道は元来、自動車の高速交通の用に供することを目的とするものであるから、このような道路において自動車が横断等することは、直ちに他の自動車の正常な交通を妨害することが明らかであるだけでなく、道路交通の危険を生じさせるおそれが多分にあるためである。なお、いわゆるランプウェイ、加速車線、減速車線などの本線車道以外の部分には本条の適用はなく、道交法第25条の2（横断等の禁止）の規定が適用される（執務資料844頁）。

9. 1. 4 本線車道に入る場合等における他の自動車との関係

（本線車道に入る場合等における他の自動車との関係）

第七十五条の六

1 自動車（緊急自動車を除く。）は、本線車道に入ろうとする場合（本線車道から他の本線車道に入ろうとする場合にあつては、道路標識等により指定された本線車道に入ろうとする場合に限る。）において、当該本線車道を通行する自動車があるときは、当該自動車の進行妨害をしてはならない。ただし、当該交差点において、交通整理が行なわれているときは、この限りでない。

2 緊急自動車以外の自動車は、緊急自動車の本線車道に入ろうとしている場合又はその通行している本線車道から出ようとしている場合においては、当該緊急自動車の通行

ア 「本線車道に入ろうとする場合」

本線車道以外の道路から本線車道に進入しようとする場合をいうが、高速自動車国道等の駐車のために供するため区画された場所や路肩（道交法第75条の8第1項）から入ろうとする場合も含まれる。本線車道から他の本線車道に入ろうとするときは、当該他の本線車道が優先本線車道と指定されている場合に限られる（執務資料845頁）。

イ 「当該本線車道を進行する自動車があるとき」

本線車道に入ろうとするときに、本線車道を通行している自動車があり、そのまま進入すると本線車道を通行している自動車の進行妨害をすることとなる場合をいうと解される（執務資料845頁）。

ウ 「当該自動車の進行妨害をしてはならない」

「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」（道交法第2条1項22号）をいう（執務資料845頁）。

エ 「当該交差点において、交通整理が行われているときは、この限りでない」
信号機の信号又は警察官等の手信号等によって、その交差点の交通整理を行っているときは、本項の規定を適用する必要がないということである（執務資料845頁）。

9. 1. 5 本線車道の出入の方法

（本線車道の出入の方法）

第七十五条の七

- 1 自動車は、本線車道に入ろうとする場合において、加速車線が設けられているときは、その加速車線を通行しなければならない。
- 2 自動車は、その通行している本線車道から出ようとする場合においては、あらかじめその前から出口に接続する車両通行帯を通行しなければならない。この場合において、減速車線が設けられているときは、その減速車線を通行しなければならない。

ア 「加速車線を通行しなければならない」

「加速車線」とは、道路構造令第2条9号に規定される「変速車線」に当たるものであり、ランプウェイ等から本線車道に直ちに入ると本線車道を高速で通行している自動車との速度差が大きく危険を伴うことから、本線車道と並行して相当距離に及ぶ車線を設け、本線車道に入ろうとする自動車は、ここで十分加速し、本線車道の交通流に同調できるようにすることを目的として設けられたものである。加速車線をどの程度の距離走行すべきかについては、何ら規定されておらず、必ずしも全距離通行する必要はないが、加速車線を設けた趣旨に合致する程度の相当の距離の通行が必要となると解される（執務資料846頁）。

イ 「あらかじめその前から出口に接続する車両通行帯を通行しなければならない」例
例えば、ランプウェイが道路の中央に設けられているところでは、あらかじめその前から左側部分の右側端の車両通行帯を通行しなければならない（執務資料847頁）。

ウ 「減速車線を通行しなければならない」

「減速車線」とは、道路構造令第2条9号に規定される「変速車線」に当たるものであり、ランプウェイなどに出る場合において、本線車道上で減速すると追突事故等危険が伴うことから、本線車道に並行して相当の距離に及ぶ車線を設け、これを減速車線としてその中で減速させるためのものである。減速車線が設けられているときは、あらかじめこれに接する通行帯を通行し、減速車線の最も手前の部分から減速車線に入って減速しながら進行しなければならないと解される（執務資料847頁）。

9. 1. 6 停車及び駐車の禁止

（停車及び駐車の禁止）

第七十五条の八

1 自動車（これにより牽引されるための構造及び装置を有する車両を含む。以下この条において同じ。）は、高速自動車国道等においては、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。ただし、次の各号のいずれかに掲げる場合においては、この限りでない。

- 一 駐車の用に供するため区画された場所において停車し、又は駐車するとき。
- 二 故障その他の理由により停車し、又は駐車することがやむを得ない場合において、停車又は駐車のため十分な幅員がある路肩又は路側帯に停車し、又は駐車するとき。
- 三 乗合自動車が、その属する運行系統に係る停留所において、乗客の乗降のため停車し、又は運行時間を調整するため駐車するとき。
- 四 料金支払いのため料金徴収所において停車するとき。

ア 「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」

道交法第32条（割込み等の禁止）の規定と同様であり、「危険を防止するため」とは、文字どおり危険を防止するために停止する場合のことをいうが、この場合、ある程度事態が急迫した場合で、客観的にも真にやむを得ないと認められる場合をいうものと解されている（執務資料304頁、305頁及び849頁）。

イ 「駐車の用に供するために区画された場所において停車し、又は駐車するとき」パーキングエリア、サービスエリア等を指すが、その場所が区画線等により明示されていることが必要であることから、それ以外の部分（通路等）において停車又は駐車することはできないことになる（執務資料849頁）。

ウ 「故障その他の理由により停車し、又は駐車することがやむを得ない場合において、停車又は駐車のため十分な幅員がある路肩又は路側帯に停車し、又は駐車するとき」

故障は例示であり、その他の理由としては、ガソリン切れ、ラジエーターの水切れ、エンジンの過熱（オイル切れ）、運転者の過労等により物理的に運航ができなくなった場合のほか、降雪時のワイパーの作動不良や便意を催した場合等、サービスエリアまで相当距離があるためそのまま運転を継続すれば、交通の危険を生じさせるおそれがあり、停車し又は駐車することがやむを得ない場合をいうと解される（執務資料8 4 9頁）。

この場合、停車又は駐車のために十分な幅員がある路肩²¹又は路側帯に停車又は駐車しなければならない。「十分な幅員」とは、自動車路肩又は路側帯に完全に入ることができ、本線車道に車体はみ出さない程度と解される（執務資料8 4 9頁）。

水口簡判昭和43年8月2日（H-1）【違反否定】

被告人が、高速道路のバス停加速車線の路肩に、普通貨物自動車を駐車したとして、道交法第75条の8第1項違反が問われた事案。

裁判所は、被告人が駐車するに至った経緯として、被告人が1週間前から夜間工事に従事し、徹夜の夜間作業の疲れで眠気を催したため同所で駐車しているうちに眠りに入ってしまったと認定した上で、被告人の当時の状態に照らし、8km先のインターチェンジまでに被告人が居眠りせずに行けたとは言い切れず、道交法第75条の8第1項2号にいう「駐車することがやむを得ない場合」に該当するとした。

エ 「乗合自動車が、その属する運行系統に係る停留所において、乗客の乗降のため停車し、又は運行時間を調整するため駐車するとき」

停留所は、その乗合自動車が属する運行系統に係るものであり、その停留所において乗客の乗降のため停車し又は運行時間を調整するための駐車でなければならないと解される（執務資料8 4 9頁）。

オ 「料金支払いのため料金徴収所において停車するとき」

「料金徴収所」とは、有料道路において通行料金を徴収するための施設をいう（執務資料8 5 0頁）。

9. 1. 7 故障等の場合の措置

²¹ 「路肩」とは、道路の重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る帯状の道路の部分という（道路構造令第2条第12号）。

(故障等の場合の措置)

第七十五条の十一

1 自動車の運転者は、故障その他の理由により本線車道若しくはこれに接する加速車線、減速車線若しくは登坂車線（以下「本線車道等」という。）又はこれらに接する路肩若しくは路側帯において当該自動車を運転することができなくなつたときは、政令で定めるところにより、当該自動車が故障その他の理由により停止しているものであることを表示しなければならない。

2 自動車の運転者は、故障その他の理由により本線車道等において運転することができなくなつたときは、速やかに当該自動車を本線車道等以外の場所に移動するため必要な措置を講じなければならない。

ア 「故障その他の理由により本線車道若しくはこれに接する加速車線、減速車線若しくは登坂車線（以下「本線車道等」という。）又はこれらに接する路肩若しくは路側帯において当該自動車を運転することができなくなつたとき」

燃料、冷却水又はオイルの不足、エンジンのオーバーヒート等による故障のほか、運転者の病気等の理由により本線車道等又は本線車道等に接続して設けられている路肩又は路側帯において、その自動車をその運転者の意思にかかわらず物理的に運転をすることができなくなつたときという意味と解される（執務資料857頁）。

イ 「政令で定めるところにより、当該自動車が故障その他の理由により停止しているものであることを表示しなければならない」

道交法施行令第27条の6の規定に基づき「夜間用停止表示機材又は昼間用停止表示機材を後方から進行してくる自動車の運転者が見やすい位置に置き、その自動車が故障その他の理由により停止しているものであることを表示しなければならない」ということを意味する。「見やすい位置」については、具体的に定められていないが、その停止している自動車の後方10～15mの道路上に、後方から進行してくる自動車の運転者から見やすいように置くことが望ましいとされている（執務資料858頁）。

ウ 「速やかに当該自動車を本線車道等以外の場所に移動するため必要な措置を講じなければならない」

「本線車道等以外の場所」とは、通常は路肩又は路側帯が考えられるが、パーキングエリア、サービスエリア等もちろん含まれると解される。「移動するために必要な措置」とは、一般的には路肩又は路側帯にその自動車を押し入れるとか、電話によ

りレッカー車、ロードサービス又は給油を依頼すること等が考えられる（執務資料858頁）。

9. 2 高速道路・大型車の事故の裁判例調査

9. 2. 1 裁判例調査方針

高速道路における事案及び大型車が加害車両となっている事案（刑事事件）を対象とし、高速道路における合流時の事案や大型車に特有の注意義務が課せられている事案を主眼に、自動運転の在り方を検討する上で参考になるとと思われる事案を各判例検索システムにより検索した。

なお、参考基本書については、高速道路又は大型車について特記された章は見当たらないため、裁判例調査結果については、各判例検索システムでの検索結果について示すこととする。

9. 2. 2 裁判例調査経過

各判例検索システムにおいて、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「過失」AND「傷害」とのキーワードに、「自動車」を含む高速道路又は大型車両に関するキーワードを設定した。それぞれヒットした件数は下表のとおりである（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ヒット数も含まれる。）。

	判例秘書	ウェストロー	D1-Law	TKC
「過失」and「傷害」				
and「自動車運転上の注意義務」and「合流」	11	5	2	9
and「自動車道」 not「高速自動車国道」	92	52	56	53
and「高速自動車国道」 not「自動車道」	4	5	3	3
and「大型乗用自動車を運転し」	10	7	9	9
and「大型貨物自動車を運転し」	160	156	153	160

9. 2. 3 裁判例調査結果

裁判例検索の結果、事故現場が高速道路上であること、加害車両が大型車であることのいずれにも着目した裁判例は見当たらなかったが、以下のとおり、いずれか一方の要素に着目した裁判例が一定数見られた。

ア 高速道路に関する裁判例

大阪高判昭和45年2月26日（前記B-19）【過失否定】

被告人が、大型貨物自動車に約8.8tのセメントを積載して運転し、高速道路を時速約65km/hで走行中、突然、自車がローリング（横揺れ）をはじめたので危険を感じ、徐々にブレーキを踏んで減速し、方向指示器で進路を左方に移す合図を行いながら約179m走行し、速度が時速約20km/hになり一応安全な速度になったことから、左に寄って停車しようとした際、後方からきた普通貨物自動車が追突した事案。

判決内容の詳細は前記B-19のとおりであるが、「高速道路において、高速走行中の自動車が、故障その他車両の異状により、正常な運転が不可能となった場合、その運転者としては、自他の安全を確保するため、先ず車両を安全にかつ速かに停止させることを心掛けるべきであって、この点は一般道路の場合となんら異なるものではない。しかも、右の場合、高速道路の特殊性、ことに交通の円滑を確保し、或いは後続車の追突などの事故発生を防止する見地から、できるだけ、速かに走行車線から路肩部分へ避譲するなど、走行車線を走行する他車に危険を与えないように措置すべき義務のあることも論をまたない。」として高速道路の特殊性について指摘されている。

広島高判昭和62年6月10日（前記B-12）【過失肯定】

被告人が、本来進入すべきでないバス停留所の車線に入り、その加速車線を時速約30km/hで進行中、右側サイドミラーで後方から来る車両の前照灯が反射するのを見たが距離的に遠く感じたことから、そのまま加速して本線車道に入ってしまったが、前記後方からの車両に追突された事案。

判決内容の詳細は前記B-12のとおりであるが、本判決は、「事故当時は深夜であり、法定速度80km/hあるいはこれを若干上回る速度で車両が進行してくることは当然予測できた」と認定している。

甲府地判平成25年3月27日（H-2）【過失肯定】

被告人が、普通乗用自動車を運転し、高速道路の制限速度80km/hの区間の追い越し車線を時速約100km/hで走行中、バックミラーに気を取られたことにより、被害者車両が進路前方に横向きに停止しているのを前方約23mの地点になって

ようやく認め、急制動の措置を採るなどしたもの間に合わず、同車に衝突した事案。前方不注意及び速度調整義務違反の過失が問われた。

裁判所は、「高速自動車国道については、道路交通法上、高速交通の安全性、円滑性を確保するために交通方法について特別な定めがあるとはいえ（道路交通法第75条の4ないし11）、進路上に事故車両等の障害物が存在することは当然あり得るのであるから、夜間、街路灯等の照明設備がない場所を通行するにあたっては、高速自動車国道であっても、前照灯の照射範囲内で安全に停止できる速度に調節して走行する注意義務が運転者には課せられるというべきである。したがって、被告人には、下向きにした前照灯の照射範囲内である40mに見合う距離で停止できる速度、すなわち時速64km弱程度まで、速度を調節する義務があったことになる」とした上、また、被告人が被害者車両を回避すべき障害物として認識できた地点は、被告人有利に考え、衝突地点から約60m手前の地点であるが、当該地点で前方注視義務及び速度調整義務を尽くしていれば衝突回避は可能であったとして、過失を肯定した。

仙台地古川支判平成28年6月28日（H-3）【過失肯定】

被告人が、普通乗用自動車を運転し、高速道路を時速約80km/hで走行中、後続するA車の前照灯が眩しかったことから、A車に自車を追い越させようとし、エンジンブレーキで徐々に減速した上、フットブレーキを踏んで減速したが、A車が自車に近接しても追越さなかったため、加速してやや離れたものの、この上は自車をA車の前で停止させて、それでも自車を追い越していかなければ、前照灯を眩しくさせて被告人車両に追走する理由を確かめたいと考え、再び、A車の前で自車を徐々に減速し、フットブレーキを踏んで走行車線上で自車を停止させたところ、A車がこれに続いて停止し、さらに、同一方向に後方から進行してきたB車がA車後部に衝突した事案。

裁判所は、法令により高速道路上は停車が禁止され、当時は夜間で、本件現場は街路灯もなく暗く、かつ、渋滞もなかったことから、同所に車両を停車させれば、後続車両が停止車両の衝突することが予測できたのであるから、被告人は、自車を停止させることを厳に差し控えるべきであったとして、過失を肯定した。

この点、裁判所は、停止する被告人車両をA車が追い抜かず、これに続いて停車したことについては、「高速自動車国道の走行車線上において、夜間、渋滞もない状態で停車した場合、後続車両が追突する危険性は現実的であるから、追い抜くことに客観的な障害がないのに、Aが被告人車の停止に続いてA車を停止させたことは、高速自動車国道を走行する自動車の運転者として著しく冷静な判断を欠いた行為であり、異常な事態であると評価できる」としつつも、事故前の被告人車両の動静を考慮すると、Aがその動静に不安を感じ、緊張した短時間内の判断として、冷静さを欠いて被

告人車両に続いて停車することも、人間の行動として了解できないものとはいえないとして、被告人の停車行為と本件事故との因果関係を肯定している。

なお、本判決では、事実認定に関する部分では特段触れられていないが、量刑の理由において、B車に前方注視義務違反があったことが指摘されている。

仙台高判令和4年12月1日（前記B-18）【過失否定】

被告人が、中型貨物自動車を運転し、高速道路の第2通行帯を、先行する普通貨物自動車との車間距離約40mをあげ、時速約100km/hで走行中、前車のブレーキランプが点灯したため、アクセルを外しエンジンブレーキがかかる状態としたが、約3秒後には前車が自車前方間近に迫り衝突の危険を感じたことから、急制動の措置を講じるとともに左転把して第1通行帯に進出したところ、第1通行帯上の前方に交通事故を起こして停車中であった大型貨物自動車を認め、これとの衝突を避けるためにさらに右転把をしたところ、前記普通貨物自動車左側に自車右側を衝突させた事案。前車との関係での動静等注視義務違反及び車間距離保持義務違反の過失が問われた。

判決内容の詳細は前記B-18のとおりであるが、裁判所は、「一般に、高速道路上においては危険を防止するためやむを得ない場合を除き最低速度に達しない速度での走行が禁止され（道路交通法第75条の4）、また、車両等の運転者は、危険を防止するためやむを得ない場合を除き、その速度を急激に減ずることとなるような急ブレーキをかけてはならない（同法第24条）のであるから、前車の加減速の緩急を把握し、急ブレーキがやむを得ない状況にあるかを判断した上で制動措置を講じるため、直ちに急ブレーキをかけたり、制動を強めたりすることなく、アクセルを外した上で排気ブレーキによって減速することが自動車運転者として直ちに不適切な運転行動とはいえないし、通常の自動車運転者において、高速道路上で高速走行する自車がブレーキをかけることの危険性等を考えるなどして・・・、先行車両の動静を注視しつつも、このような判断に一定の時間を要することも十分あり得るといふべきである。」として、高速道路の特殊性について指摘している。

イ 大型車に関する裁判例²²

東京高判平成22年5月12日（H-4）【過失肯定】

被告人が、大型貨物自動車を運転し、交通整理の行われている交差点を、時速約40km/hで直進するに当たり、黄色信号を看過したまま交差点に接近し、停止線手前約15.6mの地点に至って初めて黄色信号の表示に気が付いたものの、そのまま交差点内に進入し、進路前方の交差点出口付近の横断歩道を歩行中の被害者を左前方

²² 事故車両が大型車両である事案としては、左折時の側方の死角（自転車や歩行者の巻き込み）が問題になった事案が比較的多く見られたが、本テーマにおいて想定されていた場面とは趣旨が異なるものと思われたため、ここでは取り上げていない。

約20mの地点に認め、急制動及び右転把の措置を講じたが間に合わず、衝突した事案。

最大積載量20tの貨物自動車の制動距離として、乾燥路面の状態、時速40km/hの走行を前提とした場合に約14mであるとした上、停止距離は、空走時間を通常の自動車運転者のそれである0.75秒とした場合には約22.3m、余裕をみて1秒とした場合には約25.1mと認定している。

横浜地判令和4年6月6日（前記B-14）【他車の道交法違反を認定】

被告人が、被害者から駐車方法を非難されたことに憤慨し、被害者車両の通行を妨害する目的で、片側3車線の高速道路において、時速約100km/hで、第2通行帯を走行する被害者車両を左側から追越して同車両通行帯に出た上、減速して同車両に自車を著しく接近させ、さらに複数回にわたって、車線を変更した同車に対して、その進路上で同様の減速行為をするなどして被害者車両に停止することを余儀なくさせたところ、後方から来た大型貨物自動車は第3通行帯に停車していた被害者車両に衝突した事案。被告人の行為と、同大型貨物自動車の衝突との因果関係が争われた。

判決内容の詳細は前記B-14のとおりであるが、裁判所は、当該大型貨物自動車と同等の車両の停止距離は時速90km/hで71.90m～96.53mであるとした。

9.3 考察

今般の裁判例の調査では、事故現場が高速道路であること、加害車両が大型車両であることのいずれにも着目して、それに特有の注意義務を認めたような裁判例は見当たらなかった。

高速道路における事案については、当然のことではあるものの、他車両も高速度で走行してくることを予見すべきであったという方向での判断がなされている裁判例が見受けられた。そのほか、一般道と比して、高速道路特有の注意義務が加重されていることがうかがわれる裁判例は特段見当たらなかった。この点、一般道と高速道路との差異に着目したものではないが、高速道路上であっても、夜間、街路灯等の照明設備がない箇所については、前照灯の照射可能な範囲内で停止可能な速度で走行すべき注意義務があったとした裁判例（H-3）は、自動運転車両の走行の在り方を検討するに際しても、一応の参考になり得るものと思われる。

大型車両の事案についても、大型車両であることに特有の注意義務を認めた裁判例は見当たらなかった。また、停止距離に関しても9.2.3イに記載した裁判例のとおり、非大型車両と比べて異なる考慮がされていることはうかがわれなかった。

以上