

裁判例集

# 交差点左折時事故の事例における検討に関する裁判例

番号	A-1
関連個所	2. 2. 3ア (イ)
裁判日付	昭和46年6月25日
引用文献	刑集25巻4号655頁
事案の概要	<p>大型貨物自動車を運転する被告人が、時速約40km/hで直進中、T字型交差点の手前約35メートル付近で自車左側を併進中の被害者（当時18歳）運転の自転車を追い抜いたうえ、同交差点を左折進行しようとしたものであるが、途中時速を約20km/hに減じて進行した後、交差点手前約6メートル付近で、被害車の自転車に一瞥をあたえただけで、同交差点を時速約10キロメートルで左折し左後車輪で同人を轢過した事案。裁判所は、被告人の後方安全確認義務違反を認定した原判決を破棄し差し戻した。</p>
判旨	<p>交差点で左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、特別な事情がないかぎり、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、それ以上に、あえて法規に違反し自車の左方を強引に突破しようとする車両のありうることまでも予想した上での周到な后方安全確認をなすべき注意義務はないものと解するのが相当であり、後進車が足踏自転車であってもこれを例外とすべき理由はない。</p> <p>本件事実関係によれば、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、当時の道路およ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のである。そうであるとすれば、被告人に過失があるとするためには本件当時とった措置よりもより周到な后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となる…。※原判決を破棄し差し戻しているものの、差戻審については公開されていない。</p>

番号	A-2
関連箇所	2. 2. 3ア (イ)
裁判日付	名古屋高判昭和45年6月16日
引用文献	文献番号 1970WLJPCA06160010 高検速報482頁
事案の概要	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、同交差点の赤信号で一時停止したのち、時速8km/hで左折を開始した事案。裁判所は、被告人が適切な左折準備態勢に入っていることを前提に、被告人に左後方確認義務はないとして過失を否定した。
判旨	<u>道路交通法</u> は、本件被告人車のように、交差点等で左折しようとする車両の運転者に対し、左折の合図をすること及びあらかじめその前からできる限り道路の左側に寄り、かつ、徐行することを要求している（ <u>道交法三四条一項、五三条、同法施行令二一条</u> ）。これは、直進しようとする後続車両がその右側を追い抜けるようにするとともに、できる限りその左側に車両が入りこんでくる余地をなくしておくことにより、円滑に左折できるようにするためであると思われる。したがって、 <u>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<u>道路交通法</u>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。</u> これを本件についてみるに、前段認定の事実関係に徴すれば、 <u>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センチメートル、側溝部分を含めても約1メートル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つたものといえることができる。もつとも、前記側溝部分は、本来道路ではないが、車両の通行は不可能でないことは前示のとおりであるから、被告人車と左側歩道との間には約1メートルの余裕があり、原動機付自転車等の二輪車がそのせまい間隔に入りこんでくるおそれが全くないとはいえない。しかし、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センチメートルであつて、被告人車の左側面と道路左側端との間隔約50センチメートルを約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きわめて危険であることは自明の理である。したがって、右のようなせまい間隔に入りこんでくるような原動機付自転車等があることは、通常考えられないところであるというべきであり、時に本件被害者のように、右の危険をあえてお</u>

かす者があるとしても、そのことの故に、本件被告人車が十分道路左端に寄らなかつたということとはできない。

本件左折に際し、被告人が左折の合図をしたこと及びあらかじめ自車をできる限り道路の左側に寄せたうえ、赤信号で一時停止したこと、信号が青に変わるのを待って、徐行しながら左折を開始したことは、いずれも、前段認定の事実関係に徴して明白であるから、被告人は、[道路交通法](#)所定の左折に際しての注意義務を尽くしているものというべきである。そして、被告人に左後方の安全確認義務があるものとは解せられないこと前示のとおりである本件においては、右[道路交通法](#)所定の注意義務を悉く履行することにより、被告人は、本件交差点での左折に際しての注意義務を尽くしているものということができる。

番号	A-3
関連個所	2. 2. 3ア (イ)
裁判日付	大阪高判昭和50年11月31日
引用文献	刑集22巻3号81頁
事案の概要	<p>被告人は自動車運転の業務に従事しているものであるが、普通貨物自動車（最大積載量4.5トン、車幅2.17メートル、車長7.27メートル）を運転し、国道八号線（道路幅員10.7メートル）を時速約30km/hで進行して信号機が設置された交差点に差しかかり、信号機の表示に従って同交差点を左折して県道（道路幅員6.4メートル）を進行しようとしたが、自車の車長が長いので左折にあたり<a href="#">道路交通法第三四条第一項</a>所定の方法をとることが困難であったことところから、ハンドルを右に切り自車を道路中央に寄せ大まわりしようとしたのであるが、左折の態勢に入ったとき自車の43.2メートル後方の道路左端を被害者（当時63年）が原動機付自転車を運転して追従してくるのを認め、順次速度を減じながら50メートル進行した後ハンドルを左に切ろうとしたとき、同車は既に21.8メートル左後方に迫っているのを認めたのであるが、そのまま左折し速度を見極めることなく漫然時速約20km/hに減速して左折進行してその進路を妨げた過失により、自車左側部を右原動機付自転車に接触させて同人を車もるとも路上に転倒させた事案。裁判所は被告人の注意義務違反を否定した。</p>
判旨	<p>事実関係によると、被告人が本件交差点西側横断歩道の手前約45メートルから左折の合図をしたのち同横断歩道の手前約8メートルで左折を開始した時点において、左後方から追従してくる被害者車との間の距離は約14メートル、当時の被害者車の速度は時速約30km/h程度であるから、経験則上、被害者車の速度に照らして、必ずしも左折により同車の速度また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いる被告人が、被害者車において危険防止のため適切な措置をとるものと考え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。所論は被告人には被害者車の速度を確認する注意義務があるのに、できる限り道路の左側端に寄る義務を怠った過失があるともいうのであるが…、進入道路の幅員が片側約3.2メートル、被告人車の長さが7.27メートルであり、東行道路には路側帯があつて、その幅員を除けば被告人車は左側に約1.5メートル余りを残していたに過ぎないことなどを考えると、その義務を怠ったとも断定できない。</p>

番号	A-4
関連個所	2. 2. 3ア (イ)
裁判日付	最判昭和49年4月6日
引用文献	刑集28巻3号52頁
事案の概要	<p>被告人は、普通貨物自動車を運転し、幅員9.3メートルの道路を時速約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30メートル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20メートル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22メートル付近で左折の合図をして車道左側端から約1.7メートル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キロメートル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させた事案。裁判所は被告人が後進車の進路を妨害することは許されなかった状態であると認定し、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>被告人は、普通貨物自動車を運転し、幅員9.3メートルの道路を時速約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30メートル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20メートル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22メートル付近で左折の合図をして車道左側端から約1.7メートル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させ、事故を起したというのであり、また被告人が発見した際の同車の時速は約55km/hであったというのである。そのため、被告人が左斜後方に後進車のあることを発見したときの両車の進路、間隔及び速度等を考慮するときは、被告人車が前記のように左方に進路を変更すると後進車の進路を塞ぎ同車との衝突は避けられない関係にあつたことが明らかであるから、被告人車は従来の進路を変更してはならない場合にあたり、また、車道左端から約1.7メートルの間隔があり、かつ、前記のような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、追い抜きを待つて道路左側に寄るなどの業務上の注意義務があるのに、被告人は右の注意義務を怠り、後進車の動静に注意を払うことなく左折を開始し、そのため本件衝突事故を惹起したものである、と判断しているのである。すなわち本件は、<a href="#">道交法二六条二項</a>が優先的に適用される場合であつて、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<a href="#">道交法三四条五項</a>参照）。</p>

番号	A-5
関連個所	2. 2. 3ア (エ)
裁判日付	最判昭和45年3月31日
引用文献	刑集24巻3号92頁
事案の概要	<p>被告人は、普通貨物自動車を運転して幅員約8.5メートルの国道を西進し、本件交差点に際し、同交差点の約30メートル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、自車の左側面と道路左端との間に2メートル余の間隔をおいて進行した。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た事案。裁判所は、被告人が後写鏡により左後方を確認していることをもって、被告人の過失を否定した。</p>
判旨	<p>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、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、更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……</p>

番号	A-6
関連個所	2. 2. 3ア (エ)
裁判日付	東京高判昭和46年12月20日
引用文献	東高刑事報22巻12号343頁 判タ276号374頁
事案の概要	被告人が大型貨物自動車を運転し、交差点で左折しようとし、停止信号により約49秒間道路左側ガードレールとの間約1・5メートルの間を置いて停止したのち、左折時に被害者運転の自動二輪車に接触した事案。裁判所は、大型貨物自動車の運転者としては、発進するに際し、更に左側方及び後方の安全を確認すべき注意義務があるとした事案。
判旨	被告人は、本件交差点を左折しようとしたものであるが、交差点に至るまでの道路は車道の中員約9.2メートル、左折後の道路は車道の中員約8.75メートルであって、ともに左側歩道とはガードレールをもって区画されていること、被告人の車両は車体の長さ約9.3メートル、巾約2.5メートル、最大積載量11トンのキャブオーバー型の大型貨物自動車であるため、右交差点を左折するにあたっては道路の左側端に寄って左折することは技術的に困難であって、車道の中央寄りを大回りしなければならず、その際、右側対向車線上に自車右側後部をはみ出させるおそれがあるので、右側に対する注意もおろそかにできないこと、被告人は左折の合図をしながら進行してきたが、たまたま右交差点の対面信号が赤に変わったため、左側ガードレールとの間に約1.5メートルの間隔を置いて、交差点手前の停止線において停止し、その際自車前部左側に取付けてある後写鏡により左側方および左後方を見たが、併進または後続する車両を発見しなかったこと、右停止線において約49秒間信号まちをして、信号が青になると同時に発進し、自車の右側を注視しながら、時速約10ないし15km/hでやや右方に前進した後、ハンドルを左に切りながら左折の態勢に入り、停止地点から約15、6メートル（停止地点から衝突地点までの距離11.35メートルに車両の長さの約2分の1を加えた距離）進行した交差点内において、被告人車両が停止中にその左側方に進入してきて、被告人車両よりやや遅れて交差点に進入していた被害者運転の自動二輪車に自車左側中央附近を衝突させたものであり、左側方および左後方の安全確認については、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つたことなどの事実を認めることができる。本件交差点において左折しようとした被告人が、停止線において左側ガードレールとの間に約1.5メートル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、軽車両または自動二輪車等が進入してくることが十分予想されるのであるから、このよ

<p>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、さらに左側方および左後方の安全を確認し、該部分に直進車両がある場合には、これに進路を譲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。しかるに、被告人は発進に際して右注意義務を怠り、左側方および左後方に対しなんら注意を払うことなく漫然発進して左折を開始した過失により、被告人車両が停止中にその左側方に進入してきて、被告人車両よりやや遅れて交差点に進入して進行していた被害車両に全く気付かず、これに自車を衝突させたものであるから、本件事故に関し被告人の過失責任は免れないものというべきである。</p>
---

番号	A-7
関連個所	2. 2. 3ア (エ)
裁判日付	東京高判昭和51年11月15日
引用文献	高検速報 2190号
事案の概要	被告人車はほぼ東西に通ずる車道幅員約9メートルの道路（その南側に防護柵によって画された幅員約1.1メートル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、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2.5メートル、車長が8.86メートルあって、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1メートルないし1.5メートルの間隔を置き、車首をわずかに左に向けた状態で停止し、遮断機が開くや時速10ないし15km/hで大回りに左折して踏切内に入り、約5.5メートル進入した時点で被害者に接触した事案。裁判所は、被告人の過失を否定した。
判旨	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ところであり、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つ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。

番号	A-8
関連個所	2. 2. 3イ (ア)
裁判日付	大阪高判昭和59年9月28日
引用文献	判時 1145号145頁
事案の概要	被告人は普通乗用自動車を運転し、四車線の左から一番目の車線（第一車線）の交差点前方が工事中で、同車線に矢形看板が置かれていたことから、第二車線から左折を開始したところ、被害者の運転する普通乗用自動車に接触した事案。裁判所は、被告人が「できる限り道路の左側端に沿って」とはいえないとして被告人の過失を認定した。
判旨	<p><a href="#">道路交通法</a>は、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（<a href="#">道路交通法三四条一項</a>）、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（鶴橋）方面と北西（玉造）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ただ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なお本来の直進車線である第二車線に相当する部</p>

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ただ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ぬ）」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。…被害者に被告人車の左折の合図を見ていないという落度があることは認められるが、所論のように被告人が本件において適切な左折準備態勢に入ったといえないことはすでに説示したとおりであり、また所論がいう、本件道路は通常の道路と違って左側が道路工事中であったから左側を追い抜くことは予測できないし、本件被害車の進行は交差点内での強引な追い抜きであるという点についてみると、すでに触れたように、工事中であるといっても被害車が進行した被告人車の左側がすべて通行止めになっているのであればともかく、矢形看板を通過した後の北方部分は車両の通行可能な状況にあり、もとより車両の通行が禁止されているわけではなく、むしろ左折車両はできるだけ左側に寄って進行すべしとの趣旨からいえば、被告人が交差点に入り矢形看板を通過した後は、工事現場に注意を払いつつ本来の左折車線である第一車線に相当する部分を進行する方が後続車両との関係でもより適切な進行方法と認められ、かつ、前示のような本件の道路状況等からすれば、もし被告人が本来の直進車線に相当する部分上を自車左側に自動車一台が通行可能な間隔を置いて進行するにおいては、左折等の後続車両が交差点において適法に被告人車を追い抜くことも十分に考えられるところであるから、自車左側に自動車一台が通行可能な余地を残した状態で右第二車線に相当する部分から左折しようとする被告人としては、自車のあいている左側を進行してくる後続車両のありうることを予想すべきであるというべく、したがって左折に際し左後方に対する安全確認の注意義務は免れないものといわねばならない。

つぎに、被害車の進行方法についてみると、交差点内における追い越しは道路交通法によって禁止されているが（同法三〇条三号）、同条にいう追い越しとは、車両が他の車両等に追いついた場合において、その進路をかえてその追いついた車両等の側方を通過し、かつ当該車両の前方に出ることをいう

（同法二条二一号）のであり、本件において被害車は交差点において北西方面の交差道路に左折しようとして左折車線である第一車線に相当する部分に進路をかえた後そのまま同車線相当部分を北西方面の交差道路に向け進行すればよく、被告人車の前方に進路をかえて出る必要はないのであるから、交差点内で禁止されている典型的な追い越しとみるのは相当でなく、むしろ所

	<p>論もいうように追い抜きに該当するというべきであり、従って被害車の通行方法は交差点内の違法な通行方法とはいえないのであって、前示のように被害車が被告人車が左折の合図をして減速しているのに合図を確認せず、狭い場所を時速約四〇キロメートルの速度で進行したという事実は、本件において適切を欠いた運転であったといわなければならないとしても、前示判例にいう「あえて法規に違反し自車の左方を強引に突破しようとする車両」に該当するとまではいえないというべきである。</p>
--	---

番号	A-9
関連個所	2. 2. 3イ (ア)
裁判日付	東京地判昭和47年8月1日
引用文献	判時 1145号145頁
事案の概要	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45km/hで直進し、左折しようと考え、右交差点の手前約30数メートルのところから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、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）に自車前部を衝突、転倒させた事案。
判旨	<p>弁護人は、被告人には本件の場合後方安全確認の義務はないと主張している。なるほど右最判は「交差点で左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、特別な事情がないかぎり、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、それ以上に、あえて法規に違反し自車の左方を強引に、突破しようとする車両のありうることまでも予想した上での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り」と判示しており、これに先立つ最判昭和四五年三月三十一日第三小法廷判決（集二四卷三号九二頁）も「<a href="#">道路交通法規</a>所定の左折の合図をし、かつ、できる限り道路の左側によって徐行をし、更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……の義務があるとは解せられない」と判示している。しかしながら本件の場合、被告人は、三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。このような場合右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<a href="#">道路交通法施行令一〇条一項二号</a>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<a href="#">道路交通法二〇条四項、三四条一項</a>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</p>

<p>ころから、被告人運転の車両が左折せず進路を変更し、また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、左後方およ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。</p>
---

番号	A-10
関連箇所	2. 2. 4ア
裁判日付	東京高判昭和54年8月14日
引用文献	高等裁判所刑事判例集25巻3号406頁
事案の概要	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、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従って左折したところ、駆け足で横断していた被害者に気づかず、衝突した事案。裁判所は、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べつ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があると判断した。
判旨	原判決は、前示のように被害者が被告人車の発進後その前方に駆け込んで来たとし、被告人は発進前に自車の左右等の安全を確認しているから被害者を発見しなかったとしても発進時の安全確認義務は尽くしている旨判示しているが、被告人は、被害車の後方に停車し交差点の対面信号機の信号を注視していてそれが青色に変わったのを確認して後、前示のように右及び左のバックミラーを見たりして発進したこと、発進直前に当時4歳のBが被告人車の直前を横断しているのにその姿を全く認めていないこと、当時2歳で身長約80センチメートルの被害者はその発進直前に被告人車の右方からその前方へ駆け足で進んできたものであること、従って被告人が発進直前にその車の右方及び前方の安全を確認する措置をとっていたならば、肉眼によつても被害者の駆けてくる姿を認め得たのではないかと考えられるし、ことに発車に際しサイドミラーだけでなくアンダーミラーをも注視したならば、それによつて被害者に対する死角を完全に無くして、その姿を確実に把えることができたこと、しかるに右の発車に際し被告人がアンダーミラーを全く見なかつたこと、以上の事実を認めることができ、右認定を覆えずに足る特段の証拠はない。そして、対面信号の赤色表示に従い交差点入口停止線手前で停車した者が、同信号青の表示によって発進するに当たっては横断者の有無等左右、前方の安全を確認すべき義務のあることはいうまでもないから、確認し得た筈の被害者に気付かず発進した被告人は右注意義務を十分尽くしたとは到底いえず、この点について右義務を尽し被告人に過失がないとした原判決には事実の誤認があり、その誤りは犯罪の成否を左右すべき重大な事項に関する

から、判決に影響を及ぼすことは明らかである。

なお前記各証拠に照らすと、本件事故現場は複雑な形態の交差点で交通事故防止のためには更に適当な横断歩道あるいは横断歩道橋の設置が検討されてしかるべき場所と思われる箇所で、横断歩道等がすぐ近くになく、現実には横断歩道の表示はないものの通常それが設けられる場所に相応する部分の歩車道間のガードレールが取払われているため、歩行者ことに子供達が同所を横断することは珍らしくなく、長年バス運転手をして同所をしばしば走行し時に横断中の歩行者を現認したこともある被告人にとって、本件被害者のような子供の横断がありうることは十分予測できたものと認めるに十分であり、被告人がそのような横断歩行者のあることを予測することはできなかったとの事情もなく、その他当審における事実取調の結果に徴しても被告人の過失を否定した原判決の認定を支持しうる理由は見出し難いとも判示している。

番号	A-11
関連箇所	2. 2. 4ア
裁判日付	東京地判昭和47年8月12日
引用文献	判タ 283号264頁
事案の概要	左折のため交差点に進入し、交差点出口の横断歩道の手前で一旦停止し発進しようとする自動車運転者は、右横断歩道を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り抜けるような無謀な横断者はないものと信頼して運転すれば足りるとして自動車運転者の横断者に対する注意義務を否定した事案。
判旨	<p>被告人は、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、一般にこれが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（横断にあ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）別紙図面ア点にいる人については、果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9メートル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その他の交通関係者との危険分配の原則の観点からいつても疑問である。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か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つても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消す要素がうかがえるまでは発進をさ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つ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。</p> <p>左折車の運転者が仮に別紙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ことの明確性およびその切迫性およびその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はないものと信頼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のである。</p>

<p>結局本件については被告人に本件事故発生について別紙図面アの付近を確認しなかつたことをもつて過失とすることには疑問があり、かつまた被告人が横断歩道上およびこれに近接する周辺について確認しなかつた不注意な行為と結果発生との間に刑法上の因果関係を認め難いので、本件公訴事実については犯罪の証明がないことになり、刑事訴訟法三三六条により被告人に対し無罪の言渡をする。</p>
--

番号	A-12
関連箇所	2. 2. 4ア
裁判日付	岡山地判昭和49年8月5日
引用文献	刑月 6巻8号883頁
事案の概要	被告人は、自動車運転の業務に従事しているものであるが、大型貨物自動車（ダンプ型）を運転し、交差点にさしかかり、同交差点入口で一時停止後、約5.1メートル同交差点に進入してから、再度一時停止したうえ、同所から左折発進しようとしたが、被害者（当時44歳）に気付かず、自車の荷台左側面を同人に衝突・転倒させたうえ、自車左後車輪で轢過した事案。
判旨	<p>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、前記認定のとおり本件交差点付近は、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秒停止のうえ、時速約5km/hで約5.1m同交差点に進入し、5、6秒停止してから、左折発進を図ったものであつて、本件交差点に接近してから、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、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つて、当時は右横断歩道から外れた④点付近より県道の横断を開始する者があることは、十分に予想しうる状態にあつたのであるから、そのような状況のもとで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・助手席後部の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えず、右各注意義務を尽しておれば、被害者を事前に発見でき、その横断終了を待つなり、避譲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つたのであるから、被告人に業務上過失があることは、明白であると判示した。</p>

番号	A-13
関連箇所	2. 2. 4ア
裁判日付	東京高判昭和56年6月10日
引用文献	判例タイムズ455号164頁
事案の概要	被告人が、大型貨物自動車を運転し、交差点において左折する際、左折後の交差点入口に設置された横断歩道上を左から右に横断していた被害者の自転車に気がつかず、左前輪で轢いた事案。裁判所は、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として、被告人の過失を認定した。
判旨	道交法一二条一項は横断歩道がある場所附近での横断歩道による歩行者の横断義務を、また、同法六三条の六は自転車横断帯がある場所附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、接近して来る車輛に対し優先権が認められることになるのであるが（道交法三八条一項）、本件のように附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あ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はない限り、接近する車輛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、従って、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つて、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て、そのまま左折進行を続けて江北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

<p>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。</p>
--

番号	A-14
関連箇所	2. 2. 4イ
裁判日付	広島高判岡山支部昭和48年12月4日
引用文献	刑事裁判月報5巻12号1629頁
事案の概要	被告人が大型乗用自動車（大型バス）を運転し、駅前広場に時速5km/hで左折進入した際、横断歩道上を歩行していた歩行者に接触した事案。原判決は、被告人の過失を否定し、本判決は被告人の過失を認定した。
判旨	<p>原判決は、駅前広場に左折進入するに際し、横断歩道上に歩行者がいないことを確認して進行しており、大型バスが左折を開始したところに横断歩道上に進入した歩行者は、大型バスの死角に入ることになったとして、当該歩行者について、フロントアンダーミラーを通じて確認したり、昇降口を開きあるいは昇降口のガラスを透視して確認するまでの注意義務はないとして、被告人の過失を否定した。</p> <p>しかしながら、高等裁判所は、駅前広場の横断歩道は、歩行者の往来が極めて頻繁な場所であって、被告人においても横断歩道を通行している歩行者ないし横断歩道に接する歩道上から駅舎の法に向け横断歩道を通行しようとする歩行者があることが当然予想しうる状況にあったと認められるとしたうえで、被告人において左折直前に歩行者を確認し、その行動を注視すべきであったのにその注意義務を尽くさなかったとして被告人の過失を認定した。</p>

番号	A-15
関連個所	2. 2. 4イ
裁判日付	福岡高判昭和52年4月26日
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報集1227号
事案の概要	車長11.54メートルの大型貨物自動車を運転する被告人が交通整理の行われている交差点を左折し、その交差点出口に設置された横断歩道を通過する際、被害者（13歳）が運転する自転車に接触した事案。裁判所は、被告人の過失を認めた。
判旨	裁判所は、本件の事実関係からして、横断歩道の通行者も比較的多いこと、被告人は交差点を南方から西方に左折しようとして信号待ちのため一旦停止した際、自車左側の歩道上を南方から北方に直進している被害者運転の自転車を認めたこと、その後被告人が左折進行したものの、横断歩道上の歩行者を認めたため横断歩道手前で一時停止し、歩行者の通過後再び発進しようとしたものであるが、被告人車は車体の長さ約11.54メートル、幅約2.49メートル、高さ約3.2メートルの大型貨物自動車であって、運転席からバックミラーやアンダーミラーによる自車左側方への視認可能範囲が極めて狭く、再発進の地点においては、本件横断歩道の左半分は死角圏内に入って視認不可能な状態であったことに鑑みると、被告人車の左側の横断歩道には被害者はもとより他にも青信号に従って南方から北方に進行する歩行者等が存在することが予想され、しかもかかる歩行者等においては被告人車が横断歩道の手前で一時停止したことから当然自己の通行を認めてくれて被告人車の前を通過するまで停止してくれるものと考え、これを信頼して行動することが予測されるのであるから、被告人が自車の左側の横断歩道上の安全を確認しないままに発進することは到底許されないものであり、その死角圏内の安全を確認すべき注意義務を負うことは明らかである。また、原判示の如く助手席に移動したり、下車したりして死角圏内の安全を確認することが当該運転者にとって手間のかかることであり、交通渋滞をもたらすおそれも否定できないとしても、かかる難点は横断歩道上の歩行者等の安全確保のためにはやむを得ないものであると判示した。

# 追突事故の事例における検討に関する裁判例

番号	B-1
関連箇所	3. 1. 3ア
裁判日付	東京高判昭和45年8月5日
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報集21巻8号285頁
事案の概要	被告人が、普通乗用自動車を運転し、幅員17.6mの車道を約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、更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。
判旨	<p>・・・記録を調査し、当審における事実取調の結果をも加えて考察すると、被告人は・・・普通乗用自動車を運転し、・・・道路（車道幅員一七・六米・・・）を・・・時速約四五軒で先行する幌付普通貨物自動車に追従し約八米の車間距離を保って進行し、同所の交通整理の行なわれていない交差点にさしかかったのであるが、先行車が減速して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行つた右側すなわち自車の進路の直前に、自転車に乗って道路を左から右に横断すべく進行中の被害者を発見したので更に強くブレーキを踏んだが、既に至近距離であつたために間に合わず、自車前部右側の同人及び自転車に衝突させて転倒させよつて頭蓋内損傷により死亡するに至らせたものであることを認めることができる。原判決は「かかる場合自動車運転者としては、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」のに、被告人はこれを怠り先行車と僅か約八米の車間距離を保つたのみでそのまま毎時約四五軒の速度で進行したため右事故を生じたものとして過失の責を問うているのである。</p> <p>しかしながら道路交通法第二六条第一項所定の車間距離保持の義務は、車両等が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おいては、その直前の車両等が急に停止したときにおいてもこれを追突すること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とするものであつて、急停止をする先行車との関係における追従車の義務を規定したものであり、本件のように先行車がその前方を横断中の車両等との衝突を避けるため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</p>

突等の事故の発生等を防止するため右追従車に課せられたものではないと解すべきであるから、本件における過失の有無を右車間距離保持の義務の観点から論ずるのは相当でないといわなければならない。しかして、本件現場交差点附近は、歩行者の横断、車両の転回が禁止されている場所であつて、車両等の運転者においてその進路を横断する歩行者、車両等があることを予想して運転する必要は必ずしも高くはない道路であるから、むしろ道路を横断しようとする自転車等軽車両の側において交通の安全に十分な注意を払わなければならないところ本件被害者は高齢にも拘らず自転車に乗つて同所の道路を横断し始め、これを発見した先行の貨物自動車は急停止または減速徐行して被害者を避譲横断させる余裕はなく左に急転把して進行することにより辛くもこれとの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と認められるのであつて、このような事態は、先行車に追従進行する車両運転者の通常予見し難いところであるからかかる事態をも予見して事故の発生を防止すべき注意義務を負うものではないといわなければならない。

番号	B-2
関連個所	3. 1. 3ア
裁判日付	京都地判平成27年1月23日
引用文献	公刊物未登載
事案の概要	<p>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。</p>
判旨	<p>被告人は、平成25年2月26日午後3時39分頃、国道1号の第2車両通行帯を北から南に向かい、H車両に追従して進行していたが、後述の被告人車両が最初に衝突した地点の約161.7m手前の地点で第1車両通行帯への進路変更を開始し、H車両の左後方の第1車両通行帯を時速約68kmで進行した・・・。</p> <p>被告人は、第1車両通行帯への進路変更後間もなく、別紙1の④地点（④地点は、後述の被告人車両が最初に衝突した地点の約79.4m手前の地点。・・・）で、アクセルから足を離し、エンジンプレーキによる減速を開始した。</p> <p>・・・H車両は、対向車線の西側に位置するI店へ右折進入するため中央線上に車体の一部を乗せて停止しようとするA運転の普通乗用自動車（以下「A車両」という。）を左方から追い越すため、交差点内において、左転把した上、その車体の一部を第1車両通行帯へ進入させた・・・。</p> <p>被告人は、・・・H車両が車体の一部を第1車両通行帯へ進入させたのを、運転席から右前方約7.6mに・・・認めたため、・・・右転把し、第2車両通行帯へ進路を変更した。その直後、被告人は、・・・約43m進行した地点・・・において、運転席から前方約9.9m・・・にA車両を認めたものの、同車との衝突を回避できず、・・・時速約58kmで同車左後部に自車右前部を衝突させた。</p>

被告人は、本件現場付近の国道1号を走行した経験があり、道路沿いに商業施設等が建ち並んでいることの認識やI店に右折進入するために第2車両通行帯に停止している車両を見たこともあったのであるから、車幅2.24m、車高3.46mの中型貨物自動車であるH車両が被告人車両の右前方約6.2mの距離に進入してきた時点で、H車両によって第2車両通行帯の視界が遮られていたとはいえ、その第2車両通行帯上に、路外施設に右折進入するため停止している車両が存在する可能性を予測することができたというべきである。そうすると、被告人は、H車両が第1車両通行帯に進入してきた時点で、第2車両通行帯に進路変更した場合、第2車両通行帯上で停止中の車両に衝突するなどの事故が生じる可能性があること、また、その事故によって人の死傷結果を生ずる可能性があることを予見し得たと認めるのが相当である。

・・・H車両は、当初第2車両通行帯を進行していたが、交差点内において、その車両左後部と被告人車両の右前部との距離が約6.2mしかない状況において、進路変更の合図なく、第1車両通行帯に進路を変更したのであり、H車両がそのとき減速していた可能性を否定できないこともすでに認定・説示したとおりである。

これらの点につき、道路交通法30条3号によれば、車両は、交差点内及びこれらの手前の側端から前に30m以内の部分においては、他の車両を追い越すため、進路を変更し、又は前車の側方を通過してはならないとされている（なお、H車両が進路を変更した交差点が同法30条3号括弧書にいう「優先道路にある交差点」であると認めるに足りる証拠はない。）。また、同法26条の2第2項によれば、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とされていると同時に、同法28条4項によれば、追越しをしようとする車両は、後方からの交通にも十分に注意し、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならないとされている。さらに、同法（平成25年法律第43号による改正前のもの）53条1項、2項、同法施行令（平成26年政令第63号による改正前のもの）21条によれば、車両の運転者は、同一方向に進行しながら進路を左方に変える場合には、その行為をしようとする時の3秒前から方向指示器等による合図を行い、その行為が終わるまでその合図を継続しなければならないとされている。

そうすると、H車両の前記のような態様での進路の変更は、道路交通法上複数の規定によって禁止されているものであったということになる。

しかも、これらの交差点内での進路変更禁止、進路変更時の安全確認や方向

指示器による合図の実施等の義務は、いずれも自動車運転者にとって極めて基本的な義務であって、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いう信頼のもとに成立しているから、Hの前記進路変更は、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いわざるを得ない。

また、H車両が第1車両通行帯へ進入した際には、被告人車両とH車両との距離は約6.2mしかなく、被告人車両が、前記認定のとおり的大型貨物自動車であり、運転席の高さからして前方には一定の死角があることや、H車両は被告人車両よりも車高が高く、箱型でもあったことから、直近で見たときはそれなりの圧迫感もあったといえることをも考慮すれば、被告人にとっては、突然極めて至近距離にH車両が進入してきたと認識されたものと考えられる。

さらに、H車両が進路変更をしてきた時点では、H車両のその後の挙動は外形的に明らかではないから、同車の進路変更を認めた被告人には、H車両がその後いかなる進路をとり、いかなる速度で進行するかを瞬時に予測することはほとんど不可能であったと認められる。

・・・以上からすると、被告人は、自車の右前方の至近距離にほとんど予期し得ない態様でH車両が急に被告人車両よりも低速度で進入してきて、その後の同車の進路や速度を予測することもできない状況に置かれていたのである。そのような状況に置かれた場合、たとえ客観的な計算上は、右転把せずとも制動措置を講ずるなどしてH車両との衝突を避けることが可能であったとしても、H車両と衝突してしまうと驚愕、狼狽し、瞬間的に衝突回避のためにハンドルを右に切るという行動に出ることは通常の自動車運転者であっても十分にあり得る、ごく自然な判断・行動というべきであって、このような状況に置かれた被告人が、第1車両通行帯上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ると認められる。

・・・よって、被告人は、H車両が第1車両通行帯へ進入したのを認めた時点において、同車との衝突を回避するために、第1車両通行帯上での確かな制動措置を講ずるべきであったという注意義務は認められず、被告人にこの点に関する過失は認められない。

・・・最高速度順守義務違反について・・・本件現場付近における最高速度が50km毎時と定められていることを不合理とする事情は一切認められないことからすれば、本件現場付近における道路交通法上の最高速度遵守義務は本件自動車運転過失致死傷罪における注意義務にもなると解すべきであり、被告人は、同注意義務に違反して、本件事故直前には時速約65kmで進行していたものと認められる。

・・・被告人において最高速度遵守義務の違反が存在するとしても、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というのであれば、被告人による同義務違反行為と本件事故との因果関係を認めることはできないというべきである。

ところで、被告人車両が第1車両通行帯を進行していたところ、右前方の第2車両通行帯を進行するH車両が、交差点内において、進路変更の合図なく突然第1車両通行帯へ進路を変更し、被告人車両の右前方約6.2mにまで接近してきたために、被告人車両は、H車両との衝突を回避するために、やむなく右転把して第2車両通行帯へ進路を変更し、そのことによって、A車両との衝突に起因する本件事故が発生したものである。

まず、前記2で述べたとおり、H車両が第1車両通行帯に進路を変更してきた際に、被告人が、第1車両通行帯上で制動措置を講ずることで同車との衝突を回避するという手段を採る余地はなく、右転把せざるを得なかったと認められ、また、前記の被告人車両とH車両との位置関係やH車両の速度等に照らせば、仮に被告人がH車両の速度よりも遅い時速50kmで進行していたとしても、同様に右転把して第2車両通行帯に進路変更せざるを得なかったとみるべきであるから、被告人が第2車両通行帯に進路を変更したのは、やはりH車両の進路変更によって余儀なくされたものであると認められる。そうであるから、結局のところ、H車両による進路変更が、本件事故の直接的かつ主要な原因であると認められる。

そして、前記2で述べたとおり、H車両の前記のような進路変更は、一般の自動車交通において当然に存在するような事態ではなく、被告人が最高速度を超過する速度で進行していたことは全く無関係に生じた事象であって、被告人の最高速度遵守義務違反行為によって誘発されたものでもない。

以上の事情を考慮すれば、被告人車両が最高速度を超過して進行していた行為は一定の危険性を有するものの、本件事故との関係においては、H車両による異常な態様の進路変更が直接的かつ主要な原因であるというべきであって、本件事故は、被告人車両が最高速度を遵守せず進路変更したことに内在する危険が現実化したものであると認めることはできない。

したがって、被告人による最高速度遵守義務違反行為については、本件事故との因果関係を認めることはできない。

・・・車間距離保持義務違反について・・・検察官は、本件現場が被告人からみて進路前方右側に飲食店等が建ち並んでおり、右側路外施設へ右折進行するため第2車両通行帯上に停止している車両の存在が予測できたことを前提に、被告人には、H車両の前方の見通しが確保できるまでは、同車が第1車両通行帯へ進路変更するなど不測の事態が生じた場合でも、第2車両通行

帯へ進路変更して避けずとも対応できるよう同車から離れて進路の安全を確認しながら進行すべき注意義務があると主張する。そして、検察官は、「警視庁管内自動車交通の指示事項」(執務資料道路交通法解説26条)に依拠して、この注意義務は、具体的には被告人車両右前部からH車両左後部までの距離で少なくとも20m離れるべきことを意味すると主張する。

・・・しかし、道路交通法上、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いうと解されている。）を進行する車両間において一定の距離を保持すべき義務は規定されている（26条）ものの、同一の進路を進行しない車両間において一定の距離を保持しなければならないという規定は存在せず、後行車両にそのような義務は課されていない。

これは、一般的に、先行車両が進路を変更する場合には変更した後の進路を進行する後行車両との事故の危険が生じると考えられるものの、このような場合においては、先行車両に安全確認や進路変更合図の義務を負わせることによって危険の回避は図られており、後行車両に対し、先行車両が急な進路変更をすることまで想定して一定の距離を保持するまでの義務を課す必要はないと考えられているからである。

・・・前記のとおり、先行車両が進路変更をする場合には、道路交通法上の種々の義務が課されており、それによって、進路変更に伴う危険の回避が図られているのであって、後行車両は、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上、異なる車線上を進行する先行車両との間で、常に一定の距離を保持しておくというのは、かなり困難な運転を強いるものである。

そうであるとすれば、先行車両と異なる進路にある後行車両においては、少なくとも、先行車両が自車の進路に進入してくることがほぼ確実に予測されるような特段の事情でもない限り、先行車両との間で車間距離を保持すべき義務は課されないというべきである。

番号	B-3
関連個所	3. 1. 3エ
裁判日付	最決昭和43年3月16日
引用文献	刑集22巻3号81頁
事案の概要	被告人が、普通貨物自動車を約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、その直前を更に先行する車両が急停止したことに気が付くのが遅れ、わずか約3、4mのスリップ痕を生じて同車両に衝突して停止、更にこれに被告人車両が衝突した事案であった。
判旨	道路交通法二六条一項の「先行車が急に停止したとき」とは、先行車が制動機の制動力によつて停止した場合のみならず、制動機以外の作用によつて異常な停止をした場合も含むとした原判決の判断は相当である・・・。

番号	B-4
関連個所	3. 1. 3エ
裁判日付	名古屋高判昭和30年3月10日
引用文献	高等裁判所刑事裁判例速報集94号
事案の概要	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。判決文からは必ずしも明らかではないが、車間距離保持義務違反等の過失が問われた。
判旨	被告人は、・・・会社・・・勤務の普通貨物自動車の運転手であるが、・・・普通貨物自動車を空車のまま運転して、・・・三叉路に差ししかかつて本件事故を起したのであるが、右・・・通りは、東西に走る道幅広い直線道路であつて、道幅は、中央が約六米のコンクリート舗装、その左右に夫々七米か八米位の石畳舗装があり、更にその両側に舗道がある広い道路で、略々同じ位の道幅で南方明石通りに通ずる三叉路となつて居り、東方から三叉路附近まで、ゆるい下り坂となつている所である。そして当時、右三叉路の西方数米の北側の石畳舗装に当る個所に、・・・電線工事があつて、掘り返されたり土盛りされた部分があつて、北側（左側）は通行できなかつたのである。被告人は、夕方であるが天気もよかつたのでまだ明るい右運河通りを貨物自動車を運転して時速約二十キロで東進していたが、被告人の運転する貨物自動車の前方に二台の貨物自動車が先行し、被告人の自動車とその直前の先行車との距離は、約五米乃至六米位であつて、第一の先行車は、前記工事個所を避けるため、道路の中央右側（南方）に寄り、更に左側に寄つて真直ぐ東進して行つたが、被告人の自動車の直前の先行車は何等の合図もしないで、右側（南方）の明石通りに方向を転換して行つたのである。その時、被告人は、先行車が右方へ廻るとき、その貨物自動車の車体に遮ぎられ、前方の見透しができなくなつたのであるが、右先行車が右方に廻つてしまうと突如その自動車の陰から本件被害者が自転車に乗つて西進して来て、被告人が被害者を発見したときは、被告人の自動車と被害者との間は、僅か四米か五米位しかなく、ために被告人が急停車の措置を講じたが及ぼ（ママ）ず、被害者と被告人の自動車とは正面衝突し、被害者を自動車の前輪でしき、被害者に全治五月を要する程の重傷を負わしめたのである。而して被告人は、右三叉路に差ししかかつたとき、先行車のため見透しができなくなつても、時速をゆるめることもなく、又警笛も鳴らさなかつたのである。被害者もまた自転車に乗り下り坂を下り、被告人の自動車の先行車が南方に廻るとき、その直後に被告人の自

<p>動車が追従して来たことを気付かず速力をおとすことなく西進し続けていたことが認められる。</p> <p>・・・一般に車馬又は軌道車が他の車馬又は軌道車に追従するときは、交通の安全のため必要な距離を保たなければならぬもので（道路交通取締法施行令第二十二條参照）あるが、その必要な距離は、道路の状況、交通の状況によつて具体的に判断すべきものであつて、本件においては、道路は幅が広いが、左側（北方）には工事中の個所があり、右側（南方）は三叉路となつていたので、被告人としては、先行者が何時方向を転換するか予測しがたく、又先行車が右側（南方）に廻れば、その車体によつて、前方の見透しが十分にできなくなる状況になることを注意し、速力をおとし、先行車との距離を十米以上に保ち、警笛を鳴らす等の措置に出でなければならなかつたのに、時速約二十キロのまま進行し、先行車との距離を五米位しか保たないで、警笛も鳴らさず、漫然東進したため、先行車の蔭から本件被害者が現れたときには、時既におそく衝突するにいたつたのであるから、被告人としては、十分の注意義務を尽していなかつたものと解すべきである。</p>
--

番号	B-5
関連箇所	3. 1. 3エ
裁判日付	仙台高判昭和46年6月8日
引用文献	刑事裁判月報3巻6号778頁
事案の概要	被告人が、大型貨物自動車を運転し、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。
判旨	<p>被告人が原判示第二の日時に大型貨物自動車を運転して・・・町に向け国道・・・を北進し・・・幅員約六・五米のアスファルト舗装直線平坦な車道のセンターラインに自車右側車輪がかかるぐらいの進路をとつて時速約五五軒で走行していたことが明らか・・・。</p> <p>・・・警視庁が予め行政指導の基準として定め昭和二六年五月一日から施行した・・・指導基準は道路交通法第二六条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。</p> <p>とすれば、右基準が時速五五軒の場合には車間距離として二〇米以上あれば足りるとしているからには、被告人が本件の場合約二五米の車間距離を保持していたことを捉えてそれが短かきに失した過失であるとするは特段の事情の認められない限りいえない筈である。</p> <p>・・・ちなみに道路交通法第二六条第一項の解釈としてはたとえ先行車が同法第五三条第一項所定の停止の合図をしなかつたとしても第二六条第一項違反の成立になんらの消長を及ぼさないというべきでありまた先行車が急停止したときとはそれが制動機の制動力によつて停止した場合のみならずそれ以外の作用によつて異常な停止をした場合も含むものと解すべきである・・・。</p>

番号	B-6
関連個所	3. 1. 3才
裁判日付	最判昭和43年6月13日
引用文献	裁判集刑167号601頁
事案の概要	<p>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。</p>
判旨	<p>第一審判決が認定した罪となるべき事実は、被告人は、自動車運転の業務に従事するものであるが、昭和四〇年六月二八日午後一〇時五〇分ごろ普通貨物自動車を運転して・・・幅員六・〇七米の国道を時速約五〇軒で南進中、当時雨後のため路面が湿潤し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、その直ぐ後方約八米の箇所を、右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、前記高速度で漫然追従進行した業務上の過失により、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第一種原動機付自転車を看過し、右車両が右折を開始し自車の進路上に進出するに至ってはじめてこれを約五・二米前方に発見し、急制動措置をとったが及ばず、自車左前フェンダー付近を右車両のガソリタンク右側付近に衝突転倒させ、よって、右岡部に全治約七か月を要する右大腿骨、下腿骨骨折等の傷害を負わせた、というものであり、第一審判決は、右認定事実に刑法二二一条前段を適用して、被告人を罰金三万円に処している。</p> <p>・・・しかし、原判決が維持した第一審判決の前記認定によると、被害車両は、はじめ先行車の左側を、先行車よりむしろ前を走っていたが（そう考えないと、被告人の位置から被害車両が見えなかったという認定が不合理である）、事故発生地点の直前で先行車をやりすごすと同時に、進路を右に転じて被告人の自動車の前面に出てきて衝突したことになる。しかも、先行車と被告人自動車との間隔約八米は、計算上時速約五〇軒の車両がわずか〇・六秒弱で通過する距離であるから、第一審認定どおりの事実関係であるとする、この間隔に割りこんで瞬時に被告人の自動車の前面を通過しようとする被害者の行為は自殺的行為にひとしいものというほかなく、被告人としては、</p>

	かような被害者の自殺的行為までも予見することは不可能であるといわなければならない。
--	---

番号	B-7
関連箇所	3. 2. 4ア
裁判日付	東京高判昭和42年12月25日
引用文献	下刑集9巻12号1521頁
事案の概要	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、約50km/hで前車との車間距離約6.7m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。
判旨	<p>所論はまた、被告人は、原判示先行車たる大型貨物自動車とは六・七メートルの車間距離をとっていたものであり、現今の混雑を極める交通事情の下では、前車に遮られて見透しの十分でないのは通常であり、また、車間距離も十分にとり得ないのが実体である。そのためにこそ、前記道路標識等による事前予告が必要であるのみならず、原判示のごとき道路状況において、時速五〇キロメートル位で運転するには、右のごとき程度の車間距離で足りるから、被告人には、原判示のごとき過失はないと主張するので按ずるに、・・・</p> <p>原判示のごとき程度の、車間距離をもつて十分とはなしがたい。けだし、いわゆる車間距離は、車両の種類、速度、道路状況、見透しの状況等、具体的な状況に照らして決すべきものと解されるところ、原判示のごとく先行車のために自車進路の見透しが十分でないに拘らず、時速約五〇キロメートルの高速であつたことに徴すれば、原判示のごとく五、六メートルの車間距離あるいは所論のごとく六、七メートルの車間距離をもつてしては、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、道路交通法第二六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、前方に対する見透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。もつとも、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、よつ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。</p>

番号	B-8
関連個所	3. 2. 4ア
裁判日付	東京高判43年11月20日
引用文献	東京高等裁判所判決時報刑事19巻11号222頁
事案の概要	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、約60km/hで、大型貨物自動車の直後を約7m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。
判旨	<p>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には、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（道路交通法第二六条第一項参照）ものであつて、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が相当とする・・・。</p> <p>・・・本件において、被告人が（1）原判示のごとく普通貨物自動車を時速約六〇軒（秒速一六・六米）の速度で運転しながら、A運転の大型貨物自動車の直後を進行したことおよび（2）その際自車と大型貨物自動車の間に約七米の距離を保っていたに過ぎないことが証拠上明らかであると共に、右（1）のごとき場合、自動車運転者としては、少なくとも二〇米ないし二五米の距離を保たなければならない注意義務があることは経験則上明らかであるから、これによつて右（2）の事実を考えると、被告人に右の注意義務を怠つた過失のあることは明らかであり、所論の事実があるからといつて、被告人の責任に消長をきたすいわれはない・・・。</p>

番号	B-9
関連箇所	3. 2. 4ア
裁判日付	東京高判昭和46年3月29日
引用文献	高等裁判所刑事判例集24巻1号282頁
事案の概要	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、約45 km/hで、前車との車間距離を約8 m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。
判旨	被告人が原判示道路（道路の舗装部分の幅員約七メートル別に両外側にそれぞれ幅員約二・四メートルの非舗装部分がある）を時速約四五キロメートルで先行車に追従したのであるが、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つ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、僅かな注意を払つて車間距離を保持することによつ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八メートル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つ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。

番号	B-10
関連個所	3. 2. 4ア
裁判日付	横浜地判昭和47年4月22日
引用文献	高等裁判所刑事判例集25巻3号406頁
事案の概要	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、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。
判旨	<p>本件は自白事件であったと思われ、判決文では、罪となるべき事実、証拠の標目、法令の適用が記載されているのみであり、詳細な事実認定は行われていない。下記に罪となるべき事実の要旨を記載する。</p> <p>被告人は・・・自動車運転の業務に従事しているものであるが・・・普通貨物自動車を運転し、・・・時速約四〇キロメートルで被害者運転の普通乗用自動車に追従するにあたり、同車の動静を注視し同社の急停止又は方向転換に応じた措置がとれるよう安全な車間距離を保つて進行すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠り、約一〇メートルの車間距離を保つただけで進行した過失により、信号待ちのため停止していた前車に続いて停止した同車に自車の全部を追突させ・・・たものである。</p>

番号	B-11
関連箇所	3. 2. 4ア
裁判日付	大阪高判昭和53年6月20日
引用文献	高等裁判所刑事判例集31巻2号109頁
事案の概要	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80km/hで走行していた点について、法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。）。
判旨	警察官である・・・両名は、原判示の日時場所でパトカーに乗務して交通の取締りに従事中、法定制限速度を超えて進行している疑いの濃い被告人車を認め、所論のように被告人車との間に約二〇メートルの間隔を保持しつつ約二〇〇メートルにわたってこれを追尾したうえ、その速度を時速八二キロメートルと測定したことが認められる。したがって、パトカーが被告人車を追尾した際の速度からみて、その間の右車間距離は道路交通法において必要とされる距離を保ったものとはいえず、その意味において、パトカーには道路交通法二六条所定の義務に違反するところがあるといえよう。

番号	B-12
関連箇所	3. 2. 4ア、9. 2. 4ア
裁判日付	広島高判昭和62年6月10日
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報週昭和62年150頁
事案の概要	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行ったところ、上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約46km/hであった。
判旨	<p>被告人は、・・・小用のため2, 3分停止したのち、本線車道に入るため同所を発進し、64. 8メートル東方・・・で右方向指示器を点滅させ、更に59. 2メートル進んだA地点を時速約30キロメートルで走行中、右側のサイドミラーに後方の被害者両の前照灯が反射するのを見たが距離的に遠く感じたので大丈夫と思つてそのまま加速して本線走行車線に進入して行き、A地点から96. 5メートル進んだB地点で相手が走行車線を急接近してくるので危険を感じてすぐ（時間にして2, 3秒後に）、B地点より25メートル東方の（×）で追突されたが、右追突時の被告人車の速度は約46キロメートル毎時であつたことが認められる。</p> <p>・・・原判決は、高速道路において通常要求される車間距離が100メートルであることを根拠として、被告人が進入を開始した時点で被害者車両との距離が約116メートル余りあつたから危険はない旨の認定をしているが、右の車間距離は、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つて、換言すれば、そのような場合でも100メートル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於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100メートル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116メートル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。</p> <p>なお、原判決がいう信頼の原則について付言すると、原判決は、被害車両は被告人車が右折の合図をしながら本線内に進入しようとしているのを認めただけであるから、当然減速するか進路を変更すべきであるということを前提としているようである。しかし、高速道路の本線車道を進行していた山地車は被告人車に対し優先通行権を有していたことは道交法上明らかであり、被害車両が、加速車線上を右折の合図をしながら低速で進行している被告人車を認識したとしても、同車が自車の進路を妨害するような方法で進入して来ることまで予測して進行する義務はない筈である。そのうえ、被告人車はA</p>

<p>地点から徐々に加速車線と本線との破線を超えて進入して行つた状況が認められ、しかも、深夜の状況下においては被告人がそのまま本線内に進入するのか、被害車両に進路を譲るのかを適確に判断するのは容易ではなかつたと認められるのである。もちろん、被害者が被告人車の動静に十分な注意を払つていれば、事故回避の可能性は否定できないかもしれないが、それは本件事故の発生について被害者にも過失があるというに過ぎないのであつて、被害者に事故回避を期待して信頼の原則を適用するのは誤りである。</p>
---

番号	B-13
関連個所	3. 2. 4ア
裁判日付	金沢地判28年8月1日
引用文献	公刊物未登載
事案の概要	<p>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、約100km/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。</p>
判旨	<p>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、下記のとおり高速道路上で約100km/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。</p> <p>被告人・・・は、その頃、同所付近において、中型貨物自動車を運転し、前記A運転車両の後方を時速約100キロメートルで追従進行するに当たり、安全な車間距離を保持した上、同車の動静を注視し、進路の安全を確認しつつ進行すべき自動車運転上の注意義務があるのに、これを怠り、同車と約40.3メートルしか車間距離を取らず、同車の動静注視不十分のまま、漫然前記速度で進行した過失により、制動中の同車をその後方約19.8メートルに迫って発見し、急制動の措置を講じたが間に合わず、同車後部に自車前部を衝突させ・・・たものである。</p>

番号	B-14
関連箇所	3. 2. 4ア、9. 2. 4イ
裁判日付	横浜地判令和4年6月6日
引用文献	公刊物未登載
事案の概要	<p>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、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。</p>
判旨	<p>裁判所は、下記のとおり、前記大型貨物自動車に車間距離保持義務違反があったことを認定している（ただし、当該違反については異常あるいは重大なものまでいえないとして、被告人の行為と同大型貨物自動車の衝突との因果関係を肯定している。）。</p> <p>Aは、A車両を運転し、先行のキャリアカーに追従して第3通行帯を時速約91kmで走行していたところ、54.8キロポスト手前でキャリアカーが左ウインカーを点灯させ、第2通行帯へ車線変更を開始したことなどに気付き、急ブレーキをかけると同時に左にハンドルを切ったが、午後9時36分頃、54.8キロポスト付近において、同所に停止していたB車両後部に衝突し更にC車両後部に衝突した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・・・キャリアカーが左ウインカーを点灯し、第2通行帯へ車線変更を開始した時点でのA車両前部からキャリアカー後部までの距離は約20mから約24mであった。</li> <li>・・・A車両と同等の大型貨物自動車（25t車）における走行車両の停止距離は、時速約90kmで71.90mから96.53mである。</li> <li>・・・前記の認定事実によれば、Aは、先行するキャリアカーとの車間距離を約20mから約24m程度しかとらずに時速約91kmで走行していたため、B車両を発見した時点では、同車両との車間距離が停止可能な距離を既に割り込んでおり、急制動の措置を講じても衝突を回避することが不可能な状況であり、本件事故について、Aには車間保持義務違反の過失があったことが認められる。</li> <li>・・・しかしながら、高速道路の通行帯上、ましてや追越車線である第3通行帯上に停止している車両はないものと考えて走行することは、運転行為としてごく一般的であると考えられるところ、本件事故は、夜間、高速道路</li> </ul>

<p>の第3通行帯上にC車両及びB車両がハザードランプも付けずに停止しているという通常では想定し難い状況下で発生している。さらに、A車両のように、先行車両と約20mから約24m程度の車間距離で高速走行している車両は、高速道路上では比較的良好に見られる。</p> <p>そうすると、・・・Aの車間保持義務違反は、高速道路上の運転行為として異常あるいは重大なものであったとまでは認められない。また、その他の各義務違反についても、車間保持義務違反とは異なり、本件事故を招いた直接的な過失とは法律上評価できない上、いずれについても、高速道路で良好に見られる走行態様の域を出ず、異常あるいは重大な過失であったと見ることはできない。</p> <p>したがって、Aの過失行為は、本件の因果関係が否定されるような異常な介入事情には当たらない。</p>
---

番号	B-15
関連箇所	3. 2. 4イ (ア)
裁判日付	大阪高判昭和43年4月15日
引用文献	判タ221号266頁
事案の概要	<p>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、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超越した上、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。</p>
判旨	<p>被告人は自動車運転の業務に従事しているものであるが、・・・大型貨物自動車を運転し、・・・国道を北進し、・・・ドライブイン付近（同所付近は、右国道は中央線によつて画され、南行北行各車道とも幅員各七メートルで、いずれも走行車線と追越車線の二の車両通行帯が設けられており、走行車線はいずれも幅員三・七メートル、追越車線はいずれも幅員三・三メートルである）にさしかかった際、北行車道の中央線寄りの追越車線を先行車と約一〇メートルの間隔を以て時速約五〇キロメートルで走っていたのであるが、左側の走行車線に進路を転じようとして、方向指示燈で合図をするとともに、ハンドルを左に切つて徐々に左方に寄り、自車左前端部が追越車線と走行車線の境界線上にさしかかったとき、左側バックミラーに自車の左後方から走行車線上を軽四輪自動車が至近距離（同車の最前部が自車の最後部延長線に接する位置）に迫っているのを認め、同時に同乗の助手・・・から「左に車あり」と告げられたので、直ちに走行車線に入ることを断念し、ハンドルを右に切り返して、進路を元に戻したとき、すでに、被告人がハンドルを左に切つて左方へ寄り始めるのと殆んど同時に、被告人の車の後方北行追越車線上から南行（対向）車道の追越車線に進出して被告人の車を追い越し、被告人の車の前方におおいかぶさるようになり、北行車道の追越車線に入り、制動をかけて停止しかけていた被害者運転の普通貨物自動車を約七・八メートル前方に発見したので、急制動をかけるとともにハンドルを左に切つたが間に合わず、自車右前部を同車左後部に追突させ・・・たことが認められる。</p> <p>・・・通常の場合、先行車が方向指示燈で左寄りの合図をし、ハンドルを左に切つたときには、後続車両が右先行車の右側を追い越そうとすることは、しばしば見られるところである。</p>

しかしながら、本件においては、前記認定のごとく、本件現場である・・・国道は中央線によつて画さる車線、南行北行各車道とも、走行車線と追の二の車両通行帯が設けられており、被告人は北行車道の追越車線を進行していたものであつて、追越車線を進行している車両を追い越すことは、二重追い越しとなつて道路交通法二九条に違反するのみならず、道路交通法一七条三項は、車両は、道路の中央から左の部分を通りしなればならない旨を規定しているものであり、しかも、本件道路はその左側部分の幅員が七メートルあるのであるから、同条四項四号に照らしても、車両は本件道路の中央線を越えて、対向車道に進出して追い越しをすることは絶対に許されないところである。

ところで、・・・被告人が運転していた本件大型貨物自動車の幅は二・四八メートルであることが認められるのであるが、前記認定のごとく、被告人の車が進行していた追越車線の幅員は、三・三〇メートルであるから、被告人の車に後続する四輪自動車が被告人の車を追い越そうとすれば、必ずや中央線を越えて南行（対向）車道に進出しなければならないことになるのである。したがつて、仮りに被告人が、追越車線から左側の走行車線に入ろうとして、方向指示燈で合図をするとともに、ハンドルを左に切つていたとしても、前認定のように、未だその車体は追越車線上にあつたのであるから、このような場合、被害者のように、被告人の車の後方を被告人の車と同方向に進行している車両の運転者は、被告人の車の右方を追い越すことは決してしてはならないのである。

してみれば、被告人のように、中央線によつて画された両側部分にそれぞれ走行車線と追越車線とが設けられている道路の追越車線を進行している自動車が、走行車線に進路を転じようとする際には、当該自動車の運転者としては、特別な事情がないかぎり、方向指示器で左寄りの合図をし、ハンドルを左に切つても、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のであつて、本件被害者の車両のようにあえて交通法規に違反し、自車を追い越そうとする車両のありうることもまでも予想して、先ず、左側走行車線上の走行車両の有無およびその状況を注意し、確実に走行車線に進入しうることを確認した後でなければ、方向指示燈で左寄りの合図をしたり、ハンドルを左に切つたりしてはならないという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ころ、記録を精査し、当審における事実取調の結果を参酌しても、本件においては、前記特別な事情は全く認められない。

・・・さらに、被告人がハンドルを右に切り返して、進路を元に戻すにあたり、前方及び右方に対する注意が不十分ではなかつたかどうかについて検討

するに、前記認定によれば、被告人は北行車道の追越車線から走行車線に入ることを断念し、ハンドルを右に切り返して、進路を元に戻したとき、前方を見ると、すでに、被告人が左寄りを開始すると殆んど同時に、被告人の車の後方から南行（対向）車道の追越車線に進出して被告人の車を追い越し、被告人の車の前方におおいかぶさるように、北行車道の追越車線に入り制動をかけて停止しかけていた被害者の運転の普通貨物自動車を約七～八メートル前方に発見したものであるが、被告人は被害者の車をもつと早く発見することができなかつたかについて考えてみると、被告人のように、追越車線から走行車線に進入しようとする場合、自動車運転者としては、方向指示器で左寄りの合図をし、ハンドルを左に切つても、自車が追越車線にある間は、後続車両が交通法規を守り、自車を追越すことがないことを信頼して運転すれば足りるのであつて、被害者の車両のようにあえて交通法規に違反し、自車を追い越そうとする車両のありうることも予想して運転する必要のないことは前記説示のとおりであり、したがつて、このような場合、自動車運転者としては、そのような追越車両の有無およびその動静に注意する必要はないし、このことは、追越車線から走行車線に入るべく一旦左へ寄りかけたが、未だ全く走行車線に入らない間にこれを断念し、ハンドルを右に切り返して、進路を元に戻す際においても同様であつて、自動車運転者としては、そのような追越車両の有無および動静に注意し、もつて事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務はないものと解するのが相当である。

そうだとすると、前記のごとく、被告人が走行車線に入ることを断念して、ハンドルを右に切り返して進路を元に戻したとき、すでに被告人の車を追い越し、制動をかけて停止しかけていた被害者運転の車を約七～八メートル前方に発見したことをもつて、その発見が遅きに過ぎるものであると断定することはできない。

してみれば、被告人がハンドルを右に切り返して進路を元に戻すにあたり、前方及び右方に対する注意が不十分であつたとして、業務上の過失を認めることはできない。

番号	B-16
関連個所	3. 2. 4イ (ア)
裁判日付	福岡地判令和2年5月7日
引用文献	公刊物未登載
事案の概要	<p>被告人が、普通貨物自動車を運転し、同一方向に進行する原動機付自転車に追従して約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た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。</p>
判旨	<p>被害者車両は、本件事故の約3.11秒前に、本件道路の第一車両通行帯の歩道寄りの本件停止地点から衝突地点に向けて急発進した。</p> <p>・・・被告人は、本件事故の約2.21秒前に、被告人車両を運転して、衝突地点から約39.8メートル手前にある・・・A・・・地点・・・付近を、・・・時速約64.8キロメートル（秒速約18メートル）で走行していた。</p> <p>・・・被害者車両は、秒速約1.764メートル（時速約6.35キロメートル）で、本件停止地点と衝突地点の間を結ぶ直線上にある本件停止地点から約0.79メートルの地点、すなわち、本件道路の第一車両通行帯の歩道寄りの・・・a・・・地点内で、進行方向・・・から見てやや右斜め方向に向いて進行しており、被告人はこの状況の被害者車両を目撃した・・・。</p> <p>・・・被告人車両は、・・・本件道路の第二車両通行帯の第一車両通行帯寄り・・・を走行し、被告人は、本件事故の約1.67秒前ないし約0.83秒前までの間のいずれかの時点で、衝突地点の約30メートル手前の地点・・・から約15メートル手前の地点・・・までの間のいずれかの場所で、対向車両が対向車線を走行してくるのを認め、被害者車両から一旦目を離した。</p> <p>・・・被告人は、第二車両通行帯の・・・同様の位置を走行し、衝突地点から約9メートル手前の見切り地点付近で対向車両とすれ違った直後頃の、本件事故の約0.5秒前に、進路前方にいる被害者車両を認めた。</p> <p>・・・被害者車両は、・・・秒速約5.11メートル（時速約18.41キロメートル）で、本件停止地点と衝突地点の間を結ぶ直線上にある本件停止地点から約6.67メートルの地点、すなわち、本件道路の本件車両通行帯境界線付近で、進行方向・・・から見てやや右斜め方向に向いて進行しており、被告人はこの状況の被害者車両を目撃した。</p> <p>被告人は、本件事故の約0.5秒前に、前記・・・の状況の被害者車両を認め、急制動の措置を取ったが間に合わず、衝突地点で、被告人車両の進路前方を、進行方向・・・から見てやや右斜めに傾いた状態で進行していた被害者車両の右後部に、被告人車両前部を衝突させた（これが本件事故である。）。</p>

以上の事実関係・・・をもとに、被告人の・・・過失の有無を検討する。

被告人車両は本件事故の約2.2秒前に衝突地点から約39.8メートル手前の地点において、被告人は、同地点でその前方にいる被害者車両を認めたのであるから、同車両の動静を注視していれば、第一車両通行帯から第二車両通行帯に車線変更してくる被害者車両を発見することができ、かつ、本件道路の幅員や原動機付自転車である被害者車両の形状などを踏まえれば、被告人が、被害者車両の進行を避ける形で被告人車両を進行させ、衝突地点での被害者車両との衝突を避けることができた可能性もなくはない。

しかし、被告人は、衝突地点から約39.8メートル手前の地点で、被害者車両が、第一車両通行帯の歩道寄りの地点で時速約6.35キロメートルという、原動機付自転車としては非常に低速の状態で行っているのを目撃している。このような動きをしていた被害者車両が、当時進行方向・・・から見てやや右斜めに傾いていたとはいえ、その後急加速して、前記目撃時点から僅か約1.7秒後・・・に時速約18.41キロメートルで本件車両通行帯境界線付近まで右斜めに進行してくることを、当時時速約64.8キロメートルで第二車両通行帯を走行していた被告人が予測するのは困難である。

また、車両通行帯の設けられた道路においては道路の左側端から数えて一番目の車両通行帯を原則通行する義務を定めた道路交通法20条の規定や、進路の変更禁止を定める同法26条の2の規定を踏まえると、被害者車両が第一車両通行帯の歩道寄りであることを認め、これを避ける形で第二車両通行帯を進行しようとしていた被告人が、被害者車両が第一車両通行帯の歩道寄りに被害者車両を目撃した時点で、同車両がそのまま同車両通行帯を進むものであって、同車両がその後短時間で車線変更をして被告人車両が進行する第二車両通行帯に入ってくる可能性はないと考えたのも無理なからぬところである（なお、本件の証拠上、被害者車両が、同時点で、同法53条1項所定の合図（右側車線への進路変更のもの）をしていたか否かは不明である）。

したがって、確かに、被告人は、その後衝突地点に至るまでに対向車両に目を移し、被害者車両から一旦目を離しているが、被告人が被害者車両から目を離したのは約1.17ないし約0.33秒の間にとどまっているところ・・・、被告人が、被害者車両から目を離したこの僅かな時間の中に、第一車両通行帯の歩道寄りを低速度で進んでいた被害者車両が、第二車両通行帯まで急加速して車線変更してくることを予測することは困難であるといわざるを得ない。また、この際、被告人が、被害者車両から一旦目を離し、対向車両に目を向けていたというのも、被告人の供述（信用できる部分）によれば、過去に本件道路を運転した際の経験から、本件事故現場（衝突地点）手前付近で、

対向車両の動きにも留意する必要があったからであると認められる。

以上に加え、被告人車両は当時時速約64.8キロメートル（秒速約18メートル）で進行していたところ、時速60ないし65キロメートルで走行していた車両の停止距離が、32.75ないし37.30メートルであることや（・・・路面が乾燥状態での摩擦係数0.7の場合）、被害者車両が、本件道路の進行方向・・・と平行になる形ではなく、同進行方向から見てやや右斜めに傾いて進行してきたこと、対向車線には対向車両が進行していた関係で、対向車線にはみ出す形で被害者車両との衝突を回避することも困難であったことをも考慮すると、仮に被告人が、本件事故の約0.83秒ないし約1.67秒前に、衝突地点手前約15から約30メートルまでの間の地点で対向車両を目撃した時点・・・で、対向車両に気を取られることなく被害者車両の動静を注視していたとしても、前述した被害者車両の動きを予測し、被告人車両について車線変更や急制動の措置を講じるなどして、被害者車両との衝突地点での衝突を避ける行動を取ることは、非常に困難であると認められる。

そうすると、以上のような・・・事実関係・・・のもとでは、被告人が、被害者車両の車線変更及び急加速の可能性を予見するとともに、同車両との衝突を回避する可能性があったというには合理的な疑いが残る。

なお、本件においては、以上の想定においても、被告人が、被告人車両を運転するに際して、指定最高速度（時速40キロメートル）を24.8キロメートルも超える速度で走行せずに、指定最高速度の範囲内で走行し、あるいは、第二車両通行帯の本件車両通行帯境界線寄りではなく対向車線寄りを走行していれば、車線変更等をしてきた被害者車両の動きをより早期に予測し、同車両との間で安全な車間距離を取り、あるいは、同車両との間で安全な側方間隔を取ることで、同車両との衝突（本件事故）を回避できた可能性もないわけではない。

しかし、前者の速度超過の点については、検察官も本件各訴因における被告人の過失を基礎付ける事情としては主張していないし、被告人車両の本件事故の際の速度超過の程度や、本件事故が発生した時間帯、道路の状況（深夜の比較的交通量の少ない国道であること）に照らすと、この点が直ちに、本件各訴因の被告人の過失を基礎付ける事情とはならない。また、後者の第二車両通行帯内での走行位置の点についても、既に見たように、被告人は、本件事故当時、被害者車両が前述のような車線変更、急加速の動きをすると予見することが困難であった一方、対向車線を走行する対向車両の動きにも留意する必要があったことからすると、被告人が、被告人車両について、第二車両通行帯の第一車両通行帯寄りではなく対向車線寄りを走行しなかったこ

	とをもって，本件各訴因の被告人の過失を基礎付ける事情とはならない。
--	-----------------------------------

番号	B-17
関連個所	3. 2. 4イ (イ)
裁判日付	名古屋高判平成元年2月27日
引用文献	判タ696号222頁
事案の概要	被告人が、普通貨物自動車を運転し、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。
判旨	<p>被告人は、本件事故の直前ころ、・・・市道・・・中央車線（第二車線）を約五〇ないし六〇キロメートル毎時の速さで被告人車を運転して北進し、・・・陸橋に差し掛かった際、中央線寄りの車線（第三車線）に車線変更し、そのまま・・・陸橋（そこの北行車線は、前記のとおり片側二車線であるが、便宜上、中央寄りの車線を「第三車線」、その西側の車線を「第二車線」という。）を走行していた。</p> <p>・・・そのころ、被害車は第二車線上を北進中、・・・陸橋に差し掛かり、第三車線上の被告人車の進路前方に割り込むという形で第三車線に車線変更をし、その後被告人車の前を北進し続けていた。</p> <p>・・・そのため、被告人車は、被害車に追従することとなり、本件事故の直前には、一〇メートル前後の車間距離を保ったうえ被害車に追従しながら第三車線を走行する形になったが、その時点で被告人が前方にある右黄金陸橋の頂上付近の信号機を見ると、左方向の青矢印信号を表示していたのを確認したので、被告人は、被害車が右信号に従って走行して行くものと考え、右程度以上に車間距離を空けることなく走行し続けた。</p> <p>・・・ところが、そのころ、被告人車とほぼ同じ速さで走行中の被害車のやや北方の地点で第二車線上を北進していた白色車両が、いきなり、方向指示器で合図もせず、被害車の直前に割り込む形で第三車線に車線変更をした（ただし、その時点では、白色車両の進路前方の第三車線上には、付近に北進車両は存在しなかった。）ため、被害者は、白色車両への追突を避けるため、直ちにブレーキペダルをいっぱい踏み込んだが、白色車両が後記・・・のとおり加速したうえ走り去って行こうとしているにもかかわらず、そのままブレーキペダルをいっぱい踏み続け、その結果、被害車はそのまま完全に停止してしまった。</p> <p>・・・白色車両は、以上のとおり車線変更をし・・・、その後直ちに加速しながら走り去り、前方にある前記交差点で、前記規制を犯して右折して行ったが、白色車両が前記・・・の車線変更をしてから右折して行くまでの間、第三車線上では被害車の前方には、白色車両以外に、これと同様に車線変更</p>

して来る他の車両があったとか、他の車両が停止していたとか、路面状況が異常であったとかいうように、車両の円滑な走行にとって邪魔になるような事態は何もなかったし、被害車が前記・・・の車線変更をしたときから前記・・・の急制動をしたときまでの間、被害車の走行状況には格別異常と目すべき点は何も見当たらなかった。

・・・被告人は、前記・・・のとおり前方の信号機が左方向の青矢印信号を表示しているのを確認したが、その際、そのことに一瞬気を取られるなどしたため、白色車両が前記・・・の車線変更をしたことには、被害車の前記・・・の急制動操作を被告人が確認したときより前の時点では気付かず、しかも、被害車が右の急制動をかけたのに気付くのも一瞬遅れ、被害車と被告人車との車間距離が約六・三メートルになった時点で初めて、被害車の右の急制動と白色車両の右の車線変更とに気付き、自分も急制動措置を講じ、そのままブレーキペダルを踏み続けたが間に合わず、前記のとおり完全に停止していた被害車に追突した。

前記・・・の各事実に基づき、本件事故に対する被告人の過失の有無を検討するならば、白色車両が前記・・・のとおり車線変更をしたので、被害車運転者が白色車両への追突を避けるため突然ブレーキペダルを踏むという措置を講じるということ自体は、特に初心運転者標識掲示の自動車の運転者の反応として極当たり前のことであり、そのような場合、被害車に追従する車両の運転業務従事者としても、これを容易に予見することができ、また、これを予見していなければならない事柄であるとはいいい得るであろうが、白色車両が、前記・・・の車線変更をした後、そのまま加速しながら走り去る態勢にあるにもかかわらず、前記の速さで走行中の被害車運転者が、いきなり、ブレーキペダルをいっぱい踏み込み、その後も依然として急制動措置を解除することなく、ブレーキペダルをいっぱい踏み込み続け、そのため被害車が停止してしまうという事態は、前記認定の被害車の走行していた車線前方の道路状況や交通状況の下では、一般の自動車運転業務従事者の考えから見て、明らかに異常な事態であるといわざるを得ず、それ故、右状況の下で被害車に追従している車両の運転業務従事者において「被害車は、その前方に他車両が割り込んできた場合、いきなり制動操作をすることはあっても、その後は直ちに右制動措置を解除して走行するであろう。」、換言すれば、「被害車運転者がそのままブレーキペダルをいっぱい踏み込み続けて被害車を急停止させてしまうことはよもやあるまい。」と考えることは、現今の交通秩序にあっては社会通念上一般的に許される場所であって、結局、被告人には前述の異常事態、すなわち、被害車の前記一の（６）の急停止までも予見し得る可能性はなく、したがって、被告人はかかる急停止を予見すべき義務

<p>までをも負っていなかったものというべきである。そして右判断は、被告人がたまたま白色車両の前記・・・の車線変更に気付かなかったという事実によって何ら左右されないし、また、被害車に初心運転者標識が表示されていたという事情を考慮に入れても、先に認定したように、前記・・・の急制動をしたときまでの間、被害車の走行状況には、格別異常と目すべき点は何も見当たらなかった本件においては、何ら変わるところがないというべきである。</p> <p>そうだとすると、被告人車が被害車に追従走行しながら本件事故現場の直前付近にまで到達するまでの間、被害車と被告人車との車間距離をわずかに一〇メートル前後しか保っていなかったという被告人の運転方法は、車間距離の保持義務を定めた道路交通法の条項に違反する運転方法に該当するものであったけれども、本件事故に対する過失を構成する注意義務違反行為であるとは断じ得ないことになる</p>
---

番号	B-18
関連箇所	3. 2. 4イ (イ)、9. 2. 4ア
裁判日付	仙台高判令和4年12月1日、(原審：盛岡地判令和4年3月24日)
引用文献	公刊物未登載
事案の概要	<p>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をあけ、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ブレ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。</p>
判旨	<p>本件事故現場は、・・・自動車道B線下り線の・・・緩やかな左カーブの平坦な2車線道路で、白色ペイント破線の車両通行帯境界線により走行車線(第1通行帯)と追越車線(第2通行帯)に区分され、各車線の幅員は3.6mである。車道外側線の左側には幅員2.1m、右側には幅員0.7mの路肩がそれぞれ設けられていた。</p> <p>本件事故現場から約2.1km手前・・・には「2キロ先左側車線工事中」と表示されたA型情報板が設置され、本件事故現場付近・・・から約262.2m手前の地点から本件事故現場付近までは、車線左側の路肩から第1通行帯にかけて断続的に右向きの矢印板が設置されていた。</p> <p>本件当時は深夜で暗く、道路照明灯は設置されていなかった。</p> <p>・・・本件事故現場付近では、本件事故に先行して、G車が、J運転の普通乗用自動車(J車)に追突する交通事故(先行事故)が発生しており、第1通行帯上にG車、その左前方の路肩にJ車が、それぞれ停車していた。G車は、ライトを点灯し、右のウィンカーを点滅させていたが、ハザードランプは点滅させておらず、発煙筒の使用や三角表示板の設置はされていなかった。また、GはG車前方に佇立していた。</p> <p>・・・被告人は、本件当日午前零時30分頃、被告人車を運転し、・・・本件事故現場の約100m手前・・・の第2通行帯を・・・時速約100kmで走行していた。被告人車の前方にはF車が時速約100kmで同方向に走行しており、被告人車の後方約43.1mには、K運転の大型トレーラー(K車)が被告人車に追従して走行していた。</p> <p>F車は、前記場所の手前で、矢印板による通行規制の表示を認めて第1通行帯から第2通行帯に車線変更をし、その後自車前方において同様に車線変更</p>

をしてきた先行車に追従して走行していたものであるが、第1通行帯上の前方に右ウィンカーを点滅させているG車の存在を認めるとともに先行車のブレーキランプが点灯して減速したのを認め、フットブレーキによる制動を行った。F車のブレーキランプが点灯した時点において、被告人車とF車との間の距離は約40mであった。

被告人は、F車のブレーキランプの点灯を認め、アクセルを外して排気ブレーキがかかる状態にしたが、約3秒後にはF車が自車前方の間近に迫って衝突の危険を感じ、急制動の措置を講じるとともに左転把して自車を第1通行帯に進出させ、その時点で第1通行帯上の前方にG車を認め、衝突を避けるために右転把した。被告人は、F車左側面に自車右前部を衝突させた上、第1通行帯上に停車中のG車右後部に自車左前部を衝突させてG車を前方に押し出し、同車をその前方に佇立していたGに衝突させた。被告人車がF車に衝突したのは、F車のブレーキランプ点灯後約6秒後であり、その頃までにF車は時速約50kmに減速していた。

F車のブレーキランプが点灯した時点において、被告人車を運転していた被告人が、本件事故現場の第1通行帯上に停止していたG車の存在を認識し得たことを示す証拠はない。

・・・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24条）のであるから、F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（現に被告人は、差戻前第一審において、強いブレーキはかえって危険であると判断した旨供述しており、当時被告人がそのように考えていたこと自体が不自然あるいは不合理というべき事情も見当たらない。）、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えるべきである。そうすると、本件において、被告人がF車のブレーキランプを認め、一定の時間が経過した後に、F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F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とはいえない。

なお、原審検察官は、動静等注視義務は、F車の動静に応じて適宜制動措置

を講じることを当然に内包するなど主張する。

しかし、動静等注視義務とは、日本語の通常の意味として、前方左右等に人や車を発見しているときに、その人や車が自車の進路前方に出てきたり、減速するなどして自車と衝突するようなことがないかといった、文字通り、その動静等を注視する義務であって、それ自体で事故を回避するための義務ではなく、情報を適切に収集する義務をいうと解されるのであるから、適切な制動措置を講じなかったこと自体を注意義務違反とする場合には、そのような制動措置による速度調節義務として構成する必要がある。そして、本件における公訴事実である「F車の動静を注視し、F車との安全を確認しつつ進行すべき自動車運転上の注意義務」に特定された具体的な速度調節義務が含まれているとは解し得ない。

以上によれば、本件において、検察官は、動静等注視義務違反及び車間距離保持義務違反は、これらが競合して初めて本件事故との因果関係がある旨を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、その余の点について検討するまでもなく、被告人に、本件において訴因として特定された過失があったということはできない。

・・・もともと、本件の審理経過に鑑み、車間距離保持義務違反の有無についても更に検討することとする。

本件において、車間距離の不保持が自動車運転過失致死傷罪における注意義務違反を構成するというためには、・・・必要な車間距離を保持していれば、本件事故を合理的な疑いを超えて結果回避が確実であったことを要するところ、前車であるF車に追従して第2通行帯を走行する被告人車が、下り側二車線の高速道路である本件事故現場に至る道路上において、F車の減速を認識してこれとの衝突を回避するためには、・・・制動措置を採るか、・・・第1通行帯へ転把（左転把）するか、・・・これらを併せて採ることとなる。そして、高速道路上を走行する被告人車は、前記のとおり、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ており、また、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し、他方で、みだりに、すなわち危険を防止するためやむを得ないなどの正当な理由なくその進路を変更してもならない（道路交通法26条の2）状況にある中で、先行車であるF車の減速という事態から生じる危険防止のため、上記・・・のいずれの措置を採るのか判断する必要がある。

そして、・・・本件では、被告人車の後方約43.1mには大型トレーラーであるK車が追従して走行しており、第1通行帯前方には、F車のブレーキランプが点灯した時点において、被告人には認識しえなかったG車の事故によ

る停車という事態があった。加えて、高速道路上での停車及び駐車が禁止され（同法75条の8）、さらに、故障等により停止している場合には表示の措置を執らなければならない（同条の11）ことからすると、そのような措置も執らずに高速道路上に車両が停車していることについて被告人が想定することも困難であった。また、本件記録上、F車のブレーキランプが点灯してから、被告人車が左転把するまでの間に、被告人車が左転把することによって、第1通行帯後方に、その走行を妨げたり、危険を生じさせたりすることとなるような車両が走行していたことを示す事情は見当たらない。以上に加え、本件事故現場から約2.1km手前に「2キロ先左側車線工事中」と表示されたA型情報板が設置され、本件事故現場付近・・・から約262.2m手前の地点から本件事故現場付近までは、車線左側の路肩から第1通行帯にかけて断続的に右向きの矢印板が設置されていたという事情はあったものの、直ちに第1通行帯が走行できなくなるなど、F車のブレーキランプが点灯した時点において、被告人車が走行する車線として第1通行帯を選択すること自体が危険を生じさせることをうかがわせる事情も見当たらない。このような第1通行帯の状況に加え、高速道路上で制動措置を採ることは、一般に後方車両との関係で危険を生じさせかねない運転行動であって、実際にもK車が被告人車の後方約43.1mに迫っている状況を併せてみると、被告人車が、F車との間に、検察官が主張するような車間距離を保っていたとしても、F車がブレーキランプを点灯した時点からの被告人車が選択する危険回避行動として、前記・・・の第1通行帯へ転把（左転把）し、あるいは、・・・これと併せて制動措置を採ることが自動車運転者において直ちに不適切であったとはいえず、その場合には、左転把後に至って初めて前方に停車するG車を発見し、再度右転把するなどして本件事故を回避できない結果となる（このことは、被告人が、左転把するに当たって、進路変更の際一般に必要なとされる安全確認を十分できていなかったとしても変わらない。）疑いが払拭できない。したがって、検察官が主張するような車間距離を保持することによって結果回避が可能であったと認めることはできないのであるから、結局、本件当時、自動車運転過失致死傷罪における注意義務として、検察官が主張するような車間距離保持義務が被告人に課されていたと認めることもできない。

また、検察官は、急制動による減速は、本件事故を回避するために現実的に採り得る方法であるとはいえないとした原判決の判断が論理則及び経験則等に反すると主張する。

しかし、・・・仮に、・・・時速90kmでK車が進行する場合であっても、約0.44秒で上記約1.1m進行することとなるのであるから、Kが、約0.

4 4 秒でも超過して判断に時間を要した場合には（K車においても危険回避のために・・・制動措置によるのか、・・・第1通行帯への転把によるのか、・・・これらの双方によるのか判断する必要が当然生じるのであるから、このような判断に一定の時間を要することは十分考えられる。）、結局被告人車に追突することとなる。そうすると、F車のブレーキランプが点灯した時点において、被告人が、K車がこのような判断に時間をかけることなく直ちに被告人車との衝突を避けることを期待して、第1通行帯への左転把ではなく、制動措置による危険回避を被告人が選択すべきであったということはできない。そして、左転把によった場合に本件事故を避けえなかった疑いが払拭できないことは既に検討したとおりである。

・・・本件公訴事実中に、・・・後続車の状況を根拠として・・・自動車運転過失致死傷罪における注意義務が発生する旨の記載はないから、訴因外の実実認定を求めるものであって失当であるし、どのような方法によって、K車及びF車双方との車間距離を被告人において保持することができ、また、いかなる距離を保持しなくてはならなかったのかについて具体的な主張立証をするものでもなく、さらに、前記のとおり、本件で被告人車が置かれた具体的な状況のもとでは、F車がブレーキランプを点灯した時点からの被告人車が選択する危険回避行動として、前記・・・の第1通行帯へ転把（左転把）し、あるいは、・・・これと併せて制動措置を採ることが自動車運転者において直ちに不適切であったとはいいい難く、その場合には本件事故を避けえなかった疑いが払拭できないことにも変わりはない・・・。

#### 【参考：原審判旨】

##### （1） O鑑定の要旨

検察官は、本件の状況下において、被告人は、道路交通法26条を根拠とする車間距離保持義務により自車とI車との間に約48mから約76mの車間距離を保持すべきであったと主張する。

検察官の主張は、交通事故解析の専門家であるO作成の鑑定書・・・及び公判供述（以下「O鑑定」という。）に依拠するものであるが、車間距離に関する同人の供述の要旨は次のとおりである。

・・・被告人車とその前車（I車のこと）は、前車のブレーキランプが点灯した時点で同じ速度（時速100km $\div$ 秒速27.8m）で走行しており、摩擦係数はいずれも0.61と同じであるから、それぞれが急制動した場合の制動距離は、いずれも64.6m・・・である。

・・・一般に、前方に注意を払い緊張している状態の運転者が前車の急制動を認めてからブレーキを踏み、実際にブレーキが利き始めるまでの時間（空

走時間)は、0.75秒であり、その間に車が走行する距離(空走距離)は、時速100km(秒速約27.8m)で走行していたことを前提とすると20.85m(=27.8×0.75)となる。

・・・そうすると、前車が急制動を始めてから停止するまでの制動距離は64.6mであり、被告人車が前車の急制動を認めてから停止するまでの距離は空走距離と制動距離の合計である85.45m(=20.85+64.6)であるから、理論上は、両者の差である20.85mを上回る車間距離を保持すれば、急制動した前車に対して被告人車が追突しないで停止できるといえる。

・・・もっとも、前車が乗用車で後車がトラックの場合には、制動の摩擦係数が異なること、人間が長時間運転するに当たり緊張して前方を注視し続けることはできず、また、運転しているときには左右を見たり、水分補給、エアコンやオーディオ操作等の動作をすることも踏まえると、空走時間に1秒から2秒の余裕を加えるべきである。したがって、前車が急制動により停止した場合に、被告人車が前車に追突することなく停止することができる車間距離は、空走時間に余裕時間を加えた1.75秒から2.75秒分の走行距離である48.65mから76.45mが必要である。

#### (2) ○鑑定を検討

・・・○鑑定は、タイヤの構造力学、タイヤ・車両系の運動力学等を専門とする交通事故解析の専門家によるものであり、前記(1)アからエの数式や計算について、物理法則に裏付けられた解析手法やデータの正確性等に問題は見当たらない。

・・・前車が急制動をした場合に追突をしないために保持すべき車間距離を検討するに当たり、空走時間に加えて余裕時間を考慮することは、生身の人間が自動車を運転する場合に常に緊張して前方を注視できるとは限らないことを踏まえると相応の合理性を有するものであり、そのような余裕時間を考慮した車間距離を保持することは、交通事故発生の危険性を低減させるために望ましい運転態度であるといえることができる。

もっとも、余裕時間の長さを1秒から2秒と定めることについては、自動車事故解析について豊富な経験を有する専門家の見解として一定の尊重に値するとしても、その専門分野において一般に支持されている基準があるものでも客観的な実験データ等による裏付けがあるものでもない(なお、余裕時間を0.7秒と仮定した場合には、保持すべき車間距離は40.31mとなり、I車のブレーキランプ点灯時における被告人車とI車の間の距離とほぼ等しくなることが弁護人らにより指摘されている。)。運転者が前車の急制動を認識してから制動措置をとり、ブレーキが効き始めるまでの時間は空走時間と

して考慮されているにもかかわらず、更に余裕時間という要素を取り入れて計算した車間距離をもって道路交通法26条により保持すべき車間距離を認定することには躊躇せざるを得ない。

(3) 小括

○鑑定によれば、被告人車とその前車が時速100km で走行している状況において、前車が急制動により停止した場合に被告人車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ることになるが、被告人車とI車との間の車間距離は約40mであり、これを上回っている。被告人車とI車との間の車間距離は、○鑑定が1秒から2秒の余裕時間を考慮して算定した48.65mから76.45mの車間距離を下回るものであるが、余裕時間を考慮した車間距離をそのまま車間距離保持義務の基準とすることはできないことは前記のとおりであるから、直ちに被告人が車間距離保持義務に違反していたということはできない。

番号	B-19
関連箇所	3. 2. 4. ウ、9. 2. 4ア
裁判日付	大阪高判昭和45年2月26日
引用文献	判時608号173頁
事案の概要	<p>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は追突した事案。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。</p>
判旨	<p>被告人は・・・、大型貨物自動車（長さ八・二五メートル、幅二・四九メートル、最大積載量八トン）にセメント約八・八トンを積載して運転し、・・・高速道路下り走行車線を時速約六五キロメートルで進行中、同車線の五八・五キロポスト付近にさしかかったさい、突然自車がローリング（横揺れ）をはじめたので、前輪タイヤがパンクしたか、或いは車輪が脱落する兆候ではないかと考えて危険を感じ、停車して点検すべく、・・・減速にかかり、トップギヤーのまま、徐々にブレーキを踏んで速度を減じ（当然アクセルペダルから足をはなしているから、同時にエンジンプレーキを併用した状態になっている）、同時に車体後尾の制動灯はフットブレーキに連動して作動するところから制動灯をもって後続車に注意を喚起し、かつ、その後半においては方向指示器を操作して進路を左方に移す合図をも行ないながら、約一七九メートル進行したところ・・・、速度も時速二〇キロメートル程度に減じ、一応安全速度となったので、左に寄って停車しようと思ったさい、後方から被害者運転の普通貨物自動車は追突した。</p> <p>・・・ローリングの原因は、前輪タイヤの内側に約三〇センチメートル平方のキャンバスをあててあったためであるが、これは外見上発見し得ないものであり、かつ被告人は本件車両を臨時に運転したものであったから、本件車両が高速度になるとローリングするという事実を全く知らなかった。</p> <p>・・・本件事故現場付近道路は、・・・高速道路・・・の京都東インターチェンジへの流出ランプウェー分岐点と同インターチェンジからの流入ランプウェー合流点との間にあって、右方から、追越車線、走行車線（巾員はいずれも三・六メートル）及び路肩（巾員二・五メートル、その左半分は走行車線の路面よりわずかに低くなっており、その境目は斜めに軽い段落ちの形状をなし、その外側にはガードレールが設けられている）の順になっており、また付近は、右流出ランプウェー分岐点手前付近を始点とする、半径約七〇〇</p>

メートルのゆるやかな左カーブをなし、また一・〇〇〇メートルに対して三・四九メートルの下り勾配で、最高速度は時速八〇キロメートルに指定されている（最低速度は、道路交通法施行令二七条の四により時速五〇キロメートルと定められている）。なお前記カーブ地点においても、前方に対する見とおしは良好であるが、ただ本件事故現場の少し手前の車線左方に植込みがなされているため、部分的には、見とおしが二〇〇メートル前後に落ちる箇所もある。

ところで高速道路において、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。すなわち、異状の個所や、その程度によっては、極端な場合、ブレーキやハンドルの操作さえ危険な場合も考えられるし、その程度にいたらないまでも右操作を非常に慎重に行なわなければならない場合のあることは容易に考えられる。本件において被告人の車のローリングは前示のとおりタイヤにキャンバスのあてものがされてあったことがその原因であったに過ぎず、時速六〇キロメートル以下で運転しておればローリングはなくなるし、走行にも差支えなかったことが判明したのであるが、これはあくまで事後の調査の結果明らかになったことであり、被告人としては、当時右事実を知る由もなく、車を運転していて、ハンドルや前輪のぶれ具合から、このローリングは前輪のパンクによるものが、或いは車輪の脱落の前兆ではなかろうかと危惧し、これに対処し、できるだけ静かに車を停めることに意を用い、そのため前示の如き、いわば緩漫とも見える制動操作をしたものと認められるのである（本件において被告人の右判断が不合理であると断定するに足りる資料はない）。そうすると、被告人が制動操作を開始してから一七九メートルを走行してようやく安全速度と目すべき時速二〇キロメートルに減速し得た点をとらえ、しかも乗用車における「乗客に不快感を与えない程度にブレーキ操作をした場合」、すなわち、車両になんらの異状のない場合に採り得る通常の制動のときの数値（昭

和四一年六月警視庁交通部編集、「酒酔い、最高速度徐行違反取締りの手引」第三章徐行違反三四頁所載のもの)と比較して、所論の如く、被告人の減速措置が不適切か、もしくは時速二〇キロメートルに減速してからの不必要な同一進路上の走行があったとみることは少なくとも合理的な論拠にもとづかない非難であって、相当ではないと考えられる。ことに本件は、約八・八トンの貨物を積載した大型貨物自動車、その程度は僅かにしろ、下り勾配の、しかも左カーブになった道路を進行する状態であるので、なおさら所論の数値は比較にならない。・・・そして被告人は、安全速度である時速二〇キロメートル程度に減速することができたので、進路を左方に移そうとした矢先に、被害者運転の普通貨物自動車に追突されたものであるところ、前示の如く、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。そしてまた被告人が右安全速度まで減速しながら、なお自車の進路を左方に移すことなく、不必要に走行車線を進行したものと認めることは、少なくとも本件については相当な事実判断であるとはいえない。

・・・被害者の車においては先行車の動静を注視しつつ適宜速度を調節して必要な車間距離を保持するのに困難はなく、まして右側追越車線を利用して進行することにより、本件追突事故を回避することは極めて容易な状況にあり、したがって本件の場合、安全速度に減速するまでの間、走行車線を進行した被告人の措置を過失ありとすることはできない・・・。

番号	B-20
関連箇所	3. 2. 4. ウ
裁判日付	福岡高宮崎支判平成29年9月7日 (B-20)
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報集平成29年272頁
事案の概要	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。
判旨	被告人は、本件車線変更をするに際して、左後方約28.6メートルという比較的近距离に被告人と同一の方向に向けて走行する被害者車両が存在したのだから、そのまま車線変更を行えば、被害者車両の進行を妨げる危険性があったものと認められる。被告人は、このような状況において被害者車両の存在を確認したのだから、あらかじめ車線変更の合図をし、同車の動静を注視し、その安全を確認しながら進路変更を開始すべき自動車運転上の注意義務があったといえる。被告人は、被害者車両の動静を注視すれば、被害者車両が相当な高速度で接近してくることを容易に認識し得たものといえる。それにもかかわらず、被告人は、被害者車両が本件異常速度で走行していることに気付くことができない程度に左後方を一瞥するのみで、それ以上に被害者車両の動静を確認することがなかったのであるから、車線変更するに際しての後方確認義務を尽くしたとはいえず、動静注視義務違反の過失が認められる。また、被告人は、あらかじめ車線変更の合図をすることもなく、わずか約1秒後に、車線変更の合図と同時に本件車線変更を開始した結果、その約1秒後に、第一車両通行帯を直進進行中の被害者車両と約0.7メートルの地点まで急接近し、これにより被害者に本件衝突回避措置を余儀なくさせて本件事故を惹起しているのだから、合図履行義務違反の過失が認められる。道路交通法の規程によれば、進路変更をする被告人としては、変更後の進路と同一の進路を後方から進行してくる被害者車両の速度又は方向を急に變更させることとなるおそれがないことを確認した後でなければ、進路変更を行うことは許されないといふべきである。被告人は、比較的近距离に被害者車両の存在を確認したのだから、本件車線変更により被害者車両の速度または方向を急に變更させることになるおそれがないことを確認するため、被害者車両の動静を注視すべき道路交通法上の義務があったといえるばかりでなく、そのような確認義務を怠って進路変更をすれば、被害者車両を危険にさらし、事故を引き起こす危険性があるから、被害者車両の動静を注視すべき

自動車運転上の注意義務がある。被告人は、現に被害者車両が比較的近距离に存在することを確認していることを前提として、車線変更に当たりその動静を注視すべき義務を課されるのであり、動静注視義務を尽くしさえすれば、被害者車両が本件異常速度で走行していることを目で見えて確認できるから、被害者車両の速度の予測が問題となる場面ではなく、信頼の原則が働く余地はない。

道路交通法26条の2第2項は、被告人に対し、被害者に衝突回避措置を取らせるような方法による車線変更を禁止しているものであり、被害者は、進路右前方を進行する被告人車両が何ら合図もなく突然車線変更してくることはないだろうと信頼して直進走行して差し支えないのであって、それにもかかわらず、被告人が何ら合図もなく突然車線変更することにより被害者に予期せぬ衝突回避措置を余儀なくさせることは、交通の危険を生じさせる危険な運転行為というべきである。この理は、被害者車両が指定最高速度を超過した高速度で走行している場合も同様であって、被告人としては、被害者車両が現に高速度で走行していることを認識し、あるいは認識すべきであった以上、その走行速度を前提として、車線変更により後続車の走行を妨げないようにすべき道路交通法上の義務があり、さらにはそのような運転行為により自動車事故を発生させないようにすべき自動車運転上の注意義務があるといえる。仮に被害者が時速約80キロメートルで走行していたとしても、被告人が本件車線変更を開始してから約7秒後には被害者車両が被告人車両と衝突するのだから、被害者は短時間で何らかの衝突回避措置を余儀なくされ、交通事故の危険が生じるのであり、仮にその危険が現実化して事故が発生したならばその責任を被告人が負うべきは当然であるから、被害者に衝突回避措置を取らせるような方法による車線変更をした以上、合図履行をしなかった場合の衝突回避措置の危険性が合図履行をした場合に比較して大きく増大しないからといって、本件事故との因果関係が否定されることはなく、過失を否定する根拠にはならない。道路交通法53条1項、3項、同法施行令21条1項は、車両が、同一方向に進行しながら進路を左方に変えるときは、その行為をしようとする時の3秒前のときに左側の方向指示器を操作する方法で合図を行わなければならない旨規定しており、これは、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に対し、進路変更を行うことを予告することにより、進路を変更する車両の動向に注意を払い、その動向に応じて適宜速度を調節するなどの安全確保のための措置を講じることができるよう注意を喚起して、交通の危険が発生することを防止する趣旨を含むものと解されるから、このような合図履行義務に違反し、合図と同時に進路変更を開始し、約1秒後に被害者車両と約0.7メートルの位置まで急接近した

という本件事実経過を前提とすれば、被告人の合図履行義務違反により、被害者が突然車線変更してきた被告人車両との衝突を回避するため本件衝突回避措置を取らざるを得ない状況に陥り、これにより本件事故が発生していることが明らかであって、過失が否定されることはない。

被害者車両としても、第二車両通行帯を走行する先行車が自車線への進路変更をするような挙動を示した場合には、事故を回避するために、従前の指定最高速度を大幅に超過する速度から減速するなどして、進路変更に伴って事故が生じることを回避すべき自動車運転上の注意義務があるとはいえるが、だからといって、被告人車両が被害者車両の進行を妨げて車線変更してよいということにはならないから、この意味において、第一車両通行帯を後方から直進進行してきた被害者車両は、第二車両通行帯から第一車両通行帯へ車線変更しようとする被告人車両に対し優先通行権を有することが明らかであり、ましてや時速約80キロメートルを超える高速度で走行している場合に限っては被害者車両に優先して被告人車両が車線変更できるなどという危険極まりない結論には何ら合理性が認められず、そのように解すべき法令上の根拠も存しない。確かに被害者の速度違反の程度は大きく、本件事故の発生には被害者の過失も相当程度寄与していることは否定し難いが、被害者の過失が大きいことを理由に、被告人の過失が否定されることにはならない。

原判決は、動静注視義務の前提となる事実を誤認し、動静注視義務の内容を不当に限定した結果、一瞥程度の後方確認をもって動静注視義務を尽くしたものと評価し、かつ、被告人が合図履行義務に違反していることを認めながら、被害者の過失が大きいからといって、被告人の過失を過小評価したものであり、このような誤った前提に基づいて、本件の事実関係及びそれに基づく注意義務の内容を誤認し、本件の事実関係及び関係する道路交通法規を前提とすれば本来適用する余地のない信頼の原則を誤って適用した結果、被告人の合図履行義務違反及び動静注視義務違反の過失を否定したものとわざるを得ない。

# 車内安全関係における検討に関する 裁判例

番号	C-1
関連個所	4. 1. 2ア
裁判日付	岡谷簡易裁判所昭和35年5月13日
引用文献	警察時報18巻2号52頁
事案の概要	被告人が、普通乗用乗合自動車を運転し、約25km/hで進行中、約20名の乗客が乗っているにもかかわらず、自転車運転者がよろめいて被告人が運転する乗合自動車の方に倒れかかったため、被告人が急停車措置をとったところ、その衝動で乗客が転倒した事案。裁判所は緊急避難（刑法37条1項本文）の成立を認め被告人を無罪にした。
判旨	被告人が右のように急停止の措置をとったのは右自転車運転者か、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、右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右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被害者に対し右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已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。

番号	C-2
関連個所	4. 1. 2イ
裁判日付	札幌高等裁判所昭和45年8月20日
引用文献	高等裁判所刑事判例集23巻3号547頁
事案の概要	被告人が大型乗合自動車を約5km/hで運転していたところ、横断歩道を横断走行してくる被害者Aを直前で認め、これとの衝突を回避するため急制動の措置をとり、その反動で、自車の乗客に傷害を負わせた事案。裁判所は、被告人の業務上の注意義務違反を否定した。
判旨	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は断じ難く、むしろただ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、予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、時速約五キロメートルのただ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は、その前提を欠くものといわなければならない。

番号	C-3
関連箇所	4. 1. 2ウ
裁判日付	大阪高判昭和51年5月25日
引用文献	刑事裁判月報8巻4～5号253頁
事案の概要	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キロメートル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250メートル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。
判旨	一般に湿潤した路面においては、自動車の走行速度が増大するに従ってタイヤと路面との摩擦係数が低下してすべり易い状態となり、制動をかけたときに制動距離が路面の乾燥した状態のときと比較して著しく長くなるとか、曲線走行時において遠心力にうちかつだけの十分な摩擦力がタイヤと路面にない場合に外側に横滑りすることがあるとか、急ハンドル、急ブレーキ、急発進、急加速等急激にタイヤにより湿潤路面に力を加えたときは、必ずしも前後左右のタイヤ全部が均一の加重、条件にあるとは限らないことから横滑りする事態があり得ることは、自動車運転者の常識となっていたこと、被告人も湿潤した路面がこの意味でのすべり易い状態になり得ることを認識しながら本件バスを運転したものであることが明らかである（以下これを「第一の場合」という。）。問題は、湿潤路面を高速走行する場合にあつても、急ハンドル、急ブレーキ、急加速のいずれをもせず、単純に直線道路をほぼ均一の速度で直進するだけの状況下で、通常の自動車運転の際にはほとんど影響力を無視してよいような小さな外乱により横滑りを生じさせ、しかもハンドル操作によつて進路を立て直させることができないほどの極度の摩擦力の低下した状態、すなわち極度にすべり易い状態が生じ得ることを認識することができたか否かということである（以下これを「第二の場合」という。）。そして、この場合ハイドロプレーニング現象という名称、あるいは同現象の正確な内容についての理解までは必要ではないけれども、右「第一の場合」程度のすべり易い状態にとどまらず、「第二の場合」のような極度にすべり易い状態のあり得ることを認識し得たかどうかということである。しかもそれ

が専門家や特定の運転者が認識し、あるいは認識し得た状況にあつたというのではならず、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、認識し、あるいは認識し得たものでなければならないことというまでもない。そこで、この見地から本件当時の時点に立ち、以下さらに検討を加えることとする。・・・かねてアメリカ合衆国では、湿潤滑走路に航空機が離着陸する際に、安定性を欠く状況を呈する事例の少なくないことに着目して、NAS Aで実験検討が重さねられ、ある程度の深さのある水が路面にあるところを高速で走行するときは、速度が上るに従いタイヤトレッドの前面と路面との間に水がくさび型に入り込み、動水圧が働いてタイヤが押し上げられる力が働き、速度上昇とともに次第にタイヤトレッドと路面間に形成される水膜が成長して、ついにタイヤが水膜の上に完全に乗った状態となり、路面の摩擦力は殆んど全くタイヤに伝わらなくなり、あたかも油の上に乗ったような状態となつて、摩擦係数は絶対的零ではないにしても実用的にはほとんど零に近くなり、そのためごくわずかの外力 が加わつてもタイヤが横滑りするという安定走行性を失つた状態となるメカニズムが解明されるに至つた（タイヤが水膜の上に完全に乗るような状態を完全なハイドロプレーニング〈Hydroplaning〉現象といい、タイヤトレッドの前面と路面との間に、くさび型に水が入り込みはじめて完全なハイドロプレーニング現象に至るまでを部分的ハイドロプレーニング現象という。）。そしてこれが本件事故発生約八か月前に、アメリカ自動車技術会誌一九六五年（昭和四〇年）一二月号に掲載され、本件当時わが国では自動車工学やタイヤメーカーの研究者等ごくわずかの専門家が右文献を読み、ハイドロプレーニング現象を知るに至つていたにとどまり、これが警察等の公的機関、日本道路公団、報道機関その他を通じて自動車運転者に周知徹底されるまでには至つていなかった。・・・本件当時、被告人のような立場におかれた自動車運転者、ことに高速バス運転者一般に、「第二の場合」のような極度にすべり易い事態までの予見可能性はなかつたといわざるを得ない。

追い越し、右折後の横断歩行者事故  
の事例における検討に関するの裁判  
例

番号	D-1
関連個所	5. 2. 3. 1イ
裁判日付	最判昭和42年10月13日
引用文献	刑集21巻8号1097頁
事案の概要	<p>原動機付自転車を運転する被告人が、幅員約10メートルの一直線で見通しがよく、他に往来する車両のない路上において、進路の右側にある幅員約2メートルの小路に入るため、センターラインより若干左側を、右折の合図をしながら約20km/hで右折を始めた際、被告人の右後方約15～17.5メートルを、原動機付自転車を約60～70km/hの高速度で運転し、被告人を追抜こうとしていたA（当時20年）に、センターラインを越えて斜めに約2メートル進行した地点で接触させて転倒させ、死亡するに至せたという事案。</p>
判旨	<p>裁判所は、Aによる追越しが、交通法規を無視した暴挙というほかはなく、これが本件衝突事故の主たる原因になっていることや、車両の運転者は、互いに他の運転者が交通法規に従って適切な行動に出るであろうことを信頼して運転すべきものであり、そのような信頼がなければ、一時といえども安心して運転をすることはできないこと等を指摘した上で、「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、速度を落として自車の右折を待って進行する等、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A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までも予想して、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、被告人の過失を否定して、無罪を言い渡した。</p>

番号	D-2
関連個所	5. 2. 3. 1イ
裁判日付	最判昭和45年9月24日
引用文献	刑集24巻10号1380頁
事案の概要	自動二輪車を運転する被告人が、交通整理の行なわれていない丁字路交差点を右折する際に、後方から進行して来たA（当18年）運転の原動機付自転車に自車を衝突させ、自車に乗っていたBを死亡させ、Aに傷害を与えたという事案。
判旨	<p>「道路交通法が、右折車と後進車との関係について、まず、右折しようとする車両においてその合図をするとともに、できる限り道路の中央に寄って（同法34条2項、53条1項）、右折の意図のあることを他車に示すべきものとし、後進車は、この合図のなされたときは、その先行車の進行を妨げてはならず（同法34条5項）、これを追い越すにあっても、先行車の速度、進路、道路の状況に応じて、できる限り安全な速度と方法で、先行車の左側を通行すべきこと（同法28条1項、3項）を定めているのも、右のごとき見地から、右折車が右折準備態勢に入っているのは、後進車において先行車の右折に対処する措置をとるべきものとしていると解される。もとより、車両の衝突事故は、万般の事情が競合して発生するのであり、特にわが国現時の交通事情にかんがみるときは、先行車の運転者は、いかなる場合でも、右法規に従う運転をしさえすれば足り、それ以上の後方安全確認義務を負うことはない、ということとはできない。道路の状況、交通の状態にかんがみ、後進車の運転者において必ずしも適切な対応措置をとるものとはなしがたいとか、違法異常な運転をする者の存在を認めたとかの、特別の事情があるときには、かかる事態に応じた後方安全確認の手段を尽くすべき義務があるのは当然である。</p> <p>これを要するに、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ているのは、特段の事情がない限り、後進車があっても、その運転者において、前掲のごとき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うることまで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と解するのが相当である。」と判示し、原判決が被告人の右折方法に不適切な点はなかったとしながら、被告人により周到な後方安全確認をなすべき注意義務を負わせることを相当とするような特段の事情につき何ら説示していないとして、原判決を破棄し、差し戻した。</p>

番号	D-3
関連個所	5. 2. 3. 1イ
裁判日付	最判昭和47年11月16日
引用文献	刑集26巻9号538頁
事案の概要	<p>普通乗用車を運転する被告人が、県道（幅員約8.5メートル）を約50km/hで進行中、前方の見通しがよく、対向車の稀な交通整理の行われていない交差点において、右県道と交差する町道（幅員約4.1メートル。町道の県道に接する部分は角切りされて広がっている。）に右折するため、右交差点の中心から約29メートル手前で右折の合図をし、かつ速度を約30km/hに減速し、約18メートル進行した上、交差点入口手前約6メートルの地点から右折を開始した際、自動二輪車を約60km/hで運転し、被告人の車両に追従していた3台の車両の後方から、県道の右側部分に出て被告人車を追い越そうとしていたA（当時21年）に気付かず、交差点入口手前約3メートルの地点でA車に接触させて転倒させ、同人を死亡させた事案。</p>
判旨	<p>裁判所は、「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も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」と判示した上、「被告人は、法に従い右折の合図をしたうえ、右折を開始したものであって、少なくとも当時の道路および交通の状態等具体的状況に応じた適切な右折準備態勢にはいつたことが窺われるのである。もっとも、被告人が本件交差点手前約6メートルの地点から右折を開始している点は、本件当時施行の道路交通法34条2項に違反するとしても、本件事故現場の道路および交通状況のもとでは、被告人の右折方法に誤りがあるからといって、右規定に従った右折方法による場合に比し、直ちに対向車線内で後続車との衝突の危険が一層増大するものとは認めがたいから、被告人がAの無謀異常な運転による追い越し車両のあることまでを予期し、または容易に予期しえた等の特段の事情がない限り、被告人に、より周到な後方安全確認義務があったものとはなしがたく、また、このような右折方法を目して直ちに本件事故発生の原因たる被告人の過失と速断しがたいというべきである」として、原判決は、被告人において、当時被害車両が対向車線内において、被告人の車両の右側を高速で追い越すことを容易に予期しえた等の特段の事情について説示していないなどとして、原判決を破棄し、差し戻した。</p>

番号	D-4
関連箇所	5. 2. 3. 2ア (ア)
裁判日付	大阪高判昭和47年9月28日
引用文献	刑事裁判資料239号229頁
事案の概要	バスを運転する被告人が、交差点の手前21.3メートル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、右折した際、本件バスの後方や右側の地点を制限速度20km/hを超える40km/h程度で進行し、右に転把して交差点の直前で本件バスの右側近を追越そうとしたA車(被害車)と衝突した事案。
判旨	<p>およそ、右折しようとする車両の運転者は、そのとき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後は、特段の事情がない限り、後方を同一方向に進行する車両があっても、その運転者において、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まで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いえるが(昭和45年9月24日最高裁判所第一小法廷判決参照)、右折車が適切な右折準備態勢をとらなかった場合は、その後方を同一方向に進行する車両の運転者としては、先行車が右折する意図のあることを察知することができず、ために先行車の右折に対応して適切な措置をとることは困難であるから、適切な右折準備態勢をとった場合に比し、後続車との衝突の危険性は極めて大きいといえるべく、従って、かかる右折車の運転者には、かような事態にも十分応じ得る程度に万全な後方安全確認の手段を尽すべき義務があるのは当然である。</p> <p>被告人は右折するに当り、前記認定のとおり、交差点の手前21.3メートルの地点に到ってはじめて右折の合図をなし、且つ、道路中央やや左側部分を進行しているのである。これはもとより交通法規に違反して、交差点の手前30メートルの地点に達したときに右折の合図をせず、且つ、あらかじめその前からできる限り道路の右側端に寄って進行しなかった不当な右折方法である。従って、被告人としては、右折にあたり、後続車が右側から追越して来ることのあるを十分に考慮し、万全な後方安全確認の手段を尽して事故の発生を未然に防止すべき注意義務があったものといえるべきであるのに、被告人は叙上の注意義務を尽さず、交差点の手前約21.3メートルの右折合図地点で後方及び右側後方を一応確かめたもののA車を発見せず、その後は一度も後方の安全を確認しないまま右に転把して右折を開始したのであるから、本件事故は被告人の右の如き過失に起因するものといわなければならない</p>

	<p>い。</p> <p>A車（被害車）は、前記認定のとおり、本件バスの後方や右側の地点を制限速度20km/hを超える40km/h程度で進行し、右に転把して交差点の直前で本件バスの右側近を追越そうとしたものではあるが、本件バスが予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。</p> <p>従って、本件事故がA車の違法無謀な追越しに基因するものであって、被告人に業務上の注意義務を怠った事実はないとして無罪を言渡した原判決は、証拠の取捨選択を誤って事実を誤認し、ひいては刑法二一条前段の解釈適用を誤った違法があるといわざるを得ず、破棄を免れない。</p>
--	--

番号	D-5
関連個所	5. 2. 3. 2ア (イ)
裁判日付	高松高判昭和50年3月3日
引用文献	高検速報398号
事案の概要	<p>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(幅員2.5メートルの木橋とその先の約3メートルの私道)に右折するため、右折開始前約30メートル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40km/hのままではばらく進行し、右折開始地点の手前約5.2メートルの地点に来て減速措置をとり、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62.7メートルの地点で追越しを開始し、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なって進行しており、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50.5メートル進行した地点において、初めてその左前方約9メートル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。</p>
判旨	<p>本件事故現場は、道路交通法30条により追越しを禁止された場所ではないので、追越し車両はないものと期待することはできない。ただ本件現場には前記のように40km/hの速度制限があるので、これを超過した高速で追越ししてくる車両はないものと期待してよいようにも考えられるが、追越しの際速度違反を犯す者のあることは必ずしも珍しいことではないので、一概に速度違反をしてまで追越しをする車両はないものと信頼し、右折の際に後方の安全を確認しなくてもよい、とすることは妥当でない。また被告人の進路右側に木橋が架けられていたことは事実であるが、その橋は幅員2.5メートルの小さなものにすぎず、後続車にとって、被告人車が右橋を利用して川向うに行くため、その付近で右折するものと予想することは困難である。後続車が前車の右折を予想できるのは、本件のような場合には、前車が道路交通法25条2項に従い、あらかじめ道路中央に寄り、かつ徐行する等適切な右折準備態勢に入ってくれることにより、その右折を予想できるのである。しかるに被告人は、後続車が三両も続いており、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つたにもかかわらず、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、40km/hのまま進行し、わずかに右折開始の5メートル位手前で約20km/hに減速したのみで右</p>

折したのである。そして被告人は、右方向指示灯をつける際に後方を確認せず、そのためすでに追越しを開始していたと思われるAの車両の動静に気付かず、さらにいよいよ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9メートル後方に接近しており、少しく注意すれば容易に発見できた筈のAの車両に気付かず、そのまま右折して同車の進路をさまたげ、自車を同車に衝突させるに至ったものである。

以上の次第であるから本件は、原判決が引用する最高裁判所昭和42年10月13日の判決の事案とも、その後昭和47年11月16日に同裁判所が言渡した判決の事案とも、その内容に大差があつてこれと同視することはできず、右認定のような具体的事情の下においては、本件に信頼の原則を適用し、右折の際の後方確認義務を免除すべきではない。

番号	D-6
関連個所	5. 2. 3. 2ア (ウ)
裁判日付	福岡高判昭和51年2月24日
引用文献	判タ349号275頁
事案の概要	<p>被告人は、貨物自動車（車幅2メートル）を約40km/hで進行し、本件交差点（南北に通ずる歩車道の区別がなく、道路中央に白線の引かれた幅員7メートルの市道と、西側に通ずる幅員3.2メートルの砂利道と東側に通ずる幅員2.7メートルの農道とが交差する交通整理の行なわれていない交差点）を右折するに際し、同交差点の手前約19メートルの地点（（1）点）で右折の方向指示をし、（1）点から4.1メートル進んだ（2）点で約30km/hに減速し、（2）点から9.1メートル進んだ（3）点で約15km/hに減速して右折を開始し、5.8メートル進行した（4）点で、右後方に自動車の急ブレーキの音を聞き、右後方を見たところ、自車の右側車体に自動二輪車が衝突していたという事案。</p>
判旨	<p>交差点で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後は、特段の事情のない限り、後方を同一方向に進行する車両があっても、その運転者において交通法規を守り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、それ以上に違法な運転をする者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が（昭和45年9月24日最高裁第一小法廷判決）、右折車が適切な右折準備態勢をとらなかった場合は、その後方を同一方向に進行する車両の運転者としては、先行車が右折する意図のあることを察知することができず、先行車の右折に対応した適切な措置をとることは困難であるから、右折車の運転者は、かような事態にも応じ得る程度に万全な後方の安全確認の手段を尽くすべき義務がある。</p> <p>本件の場合、被告人車は後部車体の方向指示器の後方に前記のように鉄製防護枠が取り付けられていたため、右折の合図が後続車両の運転者に見え難い状態にあったのであるから、被告人としてはその点をとくに考慮し、交通法規の定めるとおり交差点の少なくとも30メートル手前の地点で右折の合図をし、後続車に右折態勢に入ることを早目に知らせ、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、対向車もなかつたことに気を許し、交差点の19メートル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轻信し、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、約</p>

	40 km/h から順次減速して約 15 km/h で右折を開始したのであるから、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。
--	--

番号	D-7
関連個所	5. 2. 3. 2ア (エ)
裁判日付	仙台高判昭和54年7月17日
引用文献	刑月11巻7～8号763頁
事案の概要	<p>被告人が道路をやや中央寄りに約40km/hで進行し、交差点（中央に白線が引かれた幅員6.7メートルの県道と、幅員6メートルの道路が直交する交通整理の行われていない交差点）の手前約7.5メートル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、Aの運転する後続車は交差点直前では先行の被告人の車と約7.4メートル差に迫っていたため、被告人車と衝突した事案。</p>
判旨	<p>Aが車間距離を正しく保持しなかつた点にも不注意が認められるが、同時に被告人にも右折に際し、以下に述べるとおり後方の安全確認義務を怠った過失があるといえることができる。すなわち、右折自動車の運転者は、あらかじめその前からできる限り道路の中央に寄り（道路交通法34条2項）、交差点の手前の側端から30メートル手前の地点で右折の合図をする（同法53条1項、同法施行令21条）法令上の措置をとらなければならないが、かかる右折の合図等がなされたときは、その後方にある車両は当該右折車両の進路の変更を妨げてはならない（同法34条5項）。従って右のような右折の合図をすることにより、運転者は後方の車両による進路妨害等はないものと信頼し、必ずしも、後方に対する安全確認義務をつくすことなく右折することができるものと解される。しかし、本件においては、被告人は交差点の手前30メートルの地点では右折をする考えはなく、従って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7.5メートルの地点で右折を決意し、その合図をして急に右折を開始しようとしたのであるから、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に至るものと解される。しかるに被告人は、この後方安全確認義務を怠り、後方のAの車両に気づかず右折を開始したため、これとの衝突を回避すべく右側交差点に進出したAの車と衝突するに至ったものであるから、被告人には業務上の過失が認められ、Aの前記不注意にもかかわらず、過失責任は免れないものといわなければならない。</p>

番号	D-8
関連個所	5. 2. 3. 2ア (オ)
裁判日付	東京高判昭和43年8月28日
引用文献	下刑月10巻8号810頁
事案の概要	<p>被告人が、普通貨物自動車（車幅2.25メートル、車長7.10メートル）を運転し、幅員約5.9メートル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一五メートル）に右折しようとして、本件交差点の前方30数メートル付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約20km/hに減速したまま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構じなかったところ、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。</p>
判旨	<p>裁判所は、交差点付近の道路の幅員が約5.9メートルに過ぎず、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34条2項所定のとおりあらかじめできる限り道路の中央に寄り、かつ交差点の中心の直近の内側を通過するという方法をとるにつき、一般の交差点の場合に比し困難な事情があり、その結果被告人が前記のとおり右折方法をとったことを肯認することができるが、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つたにもかかわらずこれを怠り、後続車両がないものと軽信し、後方の安全を確認せず、前記のとおり右折方法をとって徐行もしなかった過失により本件事故を惹起したものと認めるのが相当であるとして、過失を肯定した。</p>

番号	D-9
関連個所	5. 2. 3. 2イ (ア)
裁判日付	大阪高判昭和56年8月27日
引用文献	判タ452号172頁
事案の概要	<p>大型貨物自動車（車長7.55メートル、車幅2.48メートル）を運転する被告人が、交差点（片側二車線で、道路の中央に幅約3.2メートルの導流体が設けられた国道一号線と、左側道路幅員約5.1メートル、右側道路幅員約5.2メートルの交差道路との交差点）において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、右転回を容易にするためいったん道路の左側端に寄り、右へハンドルを切って転回をはじめた際に、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案。</p>
判旨	<p>裁判所は、信賴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三・五メートル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って、時間的にも場所的にも、とくに交通量の多い道路であっ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ことが、客観的にみて十分に予見され得るところであるから、かりに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賴を持っていたとしても、その信賴は、右の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というべきである。したがって、前記の事情は、いわゆる信賴の原則の適用を排除すべき「特段の事情」にあたるというべきであり、被告人としては、右転回の合図をして徐行するだけでは十分でなく、特に後続車の有無に注意を払い、右後方の安全を確認したうえ、右転回を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」旨判示し、信賴の原則の適用を否定し、過失を肯定した。</p>

番号	D-10
関連個所	5. 2. 3. 2イ (イ)
裁判日付	札幌高判昭和49年12月5日
引用文献	判タ323号285頁
事案の概要	<p>被告人が普通貨物自動車（車長5. 41メートル、車幅2. 1メートル）を運転し、本件交差点（中央線のある幅員約6. 7メートルの平たんな舗装道路と、右方に砂利採取場に通じる町道、左方に農家に通じる私道とがそれぞれほぼ直角にまじわる交通整理の行われていない交差点）の手前約28メートルの地点で右折の合図をし、右折合図後、自車を中央線に寄せることなく約18メートル走行を続け、本件交差点の約10メートル手前で右側サイドミラーを通して後方を確認し、A車が対向車線に出て進行しているのを発見したが、A車に追いつかれる前に右折を完了できると考え、さらに数メートル前進してから右折を始め、後方確認後約22メートル進行して、自車の車体前半くらいが道々部分を通り過ぎたとき、A車と衝突した事案。</p>
判旨	<p>本件についてみると、被告人の右折に際しての運転操作は、右折合図後中央線寄りに進路をかえていないこと、右折時に徐行とはいえない約30km/hで走行していることの二点で、道路交通法の規定に触れるといわざるをえない。しかし、前記道々の片側の幅員は約3. 35メートル、被告人車の社幅は約2. 1メートルであってみれば、被告人車が中央線いっぱい寄っても、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。被告人車が自車線の左端寄りを走行していたとの証跡はないから、被告人が自車を中央線に寄せうる余地はわずかであって、被告人車が中央線に寄ること自体は、右折しようとしていることを示す行動としてさほど意味があるとは考えられず、被告人はことさら自車を中央線に寄せていないけれども、このことは後続車の進行に格別の支障を与えるものではなかったのである。また、徐行の点についても、当時道々の磯分内方面、町道、私道等から本件交差点に立入ろうとする車両はまったくなかったこと等からすると、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い。したがって、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おらず、その後の右折方法における誤りも、被告人が正規の右折方法によった場合以上に、後続車の進行についてより一層周到確実な注意義務を要求するものではない。</p> <p>他方、A車は後部にBを同乗させながら、法定最高速度をはるかにこえる80km/hという高速度で、乗用車二台および被告人車を一気に追越しにかかって、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</p>

過しようとし、ついにはわずかに右方へ転把したのみで被告人車に衝突するにいたり、その運転が違法無謀であつたことは否定しがたいところである。

(中略) 結局、被告人の右折に際しての具体的状況にかんがみ、被告人が本件当時とった措置よりも、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、特別の事情と目しうるものは、これを見出しがたく、検察官の右主張は採用しえない。

してみれば、当時の道路の状態およ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、前記のような特段の事情の認めがたい本件において、右折開始にあたり、自車と違法無謀な運転をするA車との間に衝突の起りうることを予見し、これを回避すべき注意義務はなく、本件衝突事故は、上記のように右折車の合図を無視して高速度で無謀な追越しを図った、Aの運転態度に基因するものといわねばならない。

番号	D-11
関連個所	5. 2. 3. 2イ (ウ)
裁判日付	東京地判昭和47年11月11日
引用文献	判タ288号307頁
事案の概要	<p>被告人が普通貨物自動車を運転し、約40km/hで西進し、交差点（いずれも歩車道の区別のない幅員6.9メートルの道路（被告人車とA車が走行）と同10.0メートルの道路とが直角に交わるもの）の手前約20メートルの地点で右折の合図をし、かつ速度を約30km/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、約20km/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メートルの地点に認めたが、衝突したという事案。</p>
判旨	<p>被告人は、右道路を、約40km/hの速度で西進し、判示のとおり、右交差点の手前約20メートルの地点で、右折の合図をし、かつ速度を約30km/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、約20km/hの速度で右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A車を自車の後方数メートルの地点に認めたのである。したがって、かかる場合、被告人が、右違法な追い越しを開始しているA車との衝突を回避するため、いつたん右折を中止し、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拘らず、そのまま右折の続行をなすことは許されない、というべきである。</p> <p>この点の結論は、被告人のとした右折準備態勢に、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（法30条）等の諸点を考慮にいれても、変わらない。右折車と後続車との衝突事故につき、右折車の運転者に信頼の原則を適用した一連の最高裁判所の判例は、いずれも、右折車の運転者が、後続車の存在を現認しないまま右折した場合に関するものであり、本件とは事実を異にする（ちなみに、A弁護士等指摘にかかる最判昭和45年9月24日刑集24巻10号1380頁も、その傍論において、右折車の運転者が、違法異常な運転をする者の存在を認めた等特別の事情がある場合は、信頼の原則の適用外である旨判示している。略）。</p>

番号	D-12
関連個所	5. 2. 3. 2ウ (ア)
裁判日付	東京地判平成14年3月26日
引用文献	LEX/DB
事案の概要	<p>被告人が、普通貨物自動車（ワゴン車・車幅1.69メートル、車長4.43メートル）で一方通行路（幅員6.32～6.43メートルで、左側に幅員2メートルの歩道があり、右側に0.87～0.9メートルの路側帯がある。）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、車道のほぼ中央を走行し、本件交差点から約49.2メートル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25メートル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6メートルの地点で再度右ドアミラーで右後方を確認し、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。</p>
判旨	<p>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。</p>

番号	D-13
関連個所	5.3.3.2ア
裁判日付	大阪高判平成27年5月19日
引用文献	LLI/DB 判例秘書登載
事案の概要	<p>被告人が、東西方向の道路を西方から東方に向けて進行し、交通整理の行われている交差点（右折専用車線が設けられた片側3車線の車道（1車線の幅員が約3メートルで車道と中央分離帯の間は約0.3メートル、車道と歩道の間が約1.3メートル）とこれに接して車道の両側に設置された歩道部分からなる東西方向の道路（国道）と、北東から南西に通じる片側1車線の道路（1車線の幅員約2.8メートル）が交わる交差点）において、対面信号機の表示する青色信号が赤色信号になるとともに、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、約10km/h ないし15km/h の速度で、南西方向にある片側1車線の道路に向かって右折直進したところ、東方歩道の端から約2.6mに位置する本件横断歩道上（本件交差点南端に接して設置）において、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自車を衝突させた事案。</p>
判旨	<p>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に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。</p>

番号	D-14
関連個所	5.3.3.2イ
裁判日付	東京地判昭和46年2月18日
引用文献	判タ263号361頁
事案の概要	<p>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、同人の傍らを通過し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・5メートル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。</p>
判旨	<p>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、本件当時のつぎのような状況、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20メートルを越える大通りであつて、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（たとえば露地等の裏通りとか、広場付近、あるいは団地内の道路等）とはまった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つたこと（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つて、一見して交通秩序や危険にまった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、前記弁解事実のような状況下における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つ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く、これを予見すべきであるとして構成されている検察官主張の注意義務はこれを認めることはできないと判示した。</p>

番号	D-15
関連個所	5.3.3.2ウ
裁判日付	新潟地裁新潟支部昭和42年5月31日
引用文献	判タ220号128頁
事案の概要	<p>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つため既に右横断歩道手前の車道左側端から約1メートル中央寄りの車道に一時停止していたので、その右側に約1メートルの間隔をとり、先行したライトバン型自動車の後方1～2メートル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、横断者が杜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1メートル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。</p>
判旨	<p>横断歩道の直前で横断中の歩行者があるため一時停止している車両等が多数列をなしている場合において、その車両等に追いついた車両が右一時停止中の車両等の側方を通過してその前方に割り込んだり、その前方を横切ることを道路交通法によって禁止されていることは前説示のとおりで、このような違法で危険度の高い行為に出る歩行者や軽車両は極めて稀であり、一般にはそのようなことをしないのが通例であるから、その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託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およ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はできないものと思料する（最高裁判所昭和四〇年（あ）第一七五二号昭和四一年一月二〇日第三小法廷判決参照）。</p>

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  
おける検討に関する裁判例

番号	E-1
関連箇所	6. 1. 1才
裁判日付	東京高判昭和51年10月25日
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報集2185号
事案の概要	被告人が、普通乗用自動車を運転し、時速約20キロメートルで道路を走行するに当たり、タクシー乗り場に客待ちのため停車している数台のタクシーの右側を道路右側部分にはみ出して進行し、先頭のタクシーの右側を通り過ぎた後も、左方へ進路を変えることなく、車体全部を道路の右側部分へはみ出したまま進行を続け、進路前方左側に停車中のバスの右側を右側通行のまま通り過ぎようとした道路交通法違反の事案。
判旨	<p>本件現場付近の道路幅員に照らして、道路上にタクシーやバスが駐停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えないことは明らかであって、その場合には、道路交通法一七条四項（現行五項）三号にいう「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」に該当し、右側通行違反の罪が成立するものではない（もともと、原判決は、この場合を、同法同条同項二号にいう「当該道路の左側部分《右側部分とあるのは誤記と認める》の幅員が当該車両の通行のため十分なものでないとき」に該当するとしているが、同号にいう「道路の幅員」とは、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。原判決のこの点に関する道路交通法の解釈は誤っている）。しかし、本件で検察官が訴追し、原判決が有罪と認定したのは、タクシーやバスの駐停車している部分における右側通行ではなく、客待ち中のタクシーの先頭車の側方を通過したあとの右側通行であることはいうまでもない。</p>

番号	E-2
関連箇所	6. 1. 1カ
裁判日付	名古屋高判昭和38年4月22日
引用文献	高等裁判所刑事判例集16巻3号248頁
事案の概要	被告人が、大型貨物自動車を運転中、先行バスがバス停留所に停車するため速度を緩めながら左側に斜行しつつあったことから、同バスの右側を通行して追い越そうとした際に道路の右側を通行したという道路交通法違反の事案。
判旨	<p>道路交通法一七条三項に定める左側通行の原則に対する、同条四項（現行五項。以下同様。）三号の除外規定は、「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。」というのであつて、原判決は、本件が右三号掲記のいずれの事由に該当するものであるかを明示していないが、前段摘記の原判決の無罪理由に徴すれば、原判決は、被告人が追い越そうとした前記先行バスを目して、同号にいわゆる「その他の障害」に当るものと解しているものと認められる。</p> <p>しかしながら、道路交通法一七条四項三号にいう「その他の障害」とは、例えば、路上に累積された岩石、土砂の類いのように、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つて、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」に当らないものと解するのが相当である。</p> <p>けだし、先行車両が進行を継続している限り、後続車両がこれに追従して道路の左側部分を通行することができなくなるということは、考えられないからである。</p> <p>高速の後続車両が低速の先行車両に追いついた場合において、前者は後者を「その他の障害」と見ることは許されないのである。</p> <p>かかる場合は、追越しの問題であつて、道路交通法一七条四項四号は、まさに、かような追越しについて、左側通行の原則に対する除外事由を規定しているのである。</p> <p>本件において、被告人が道路の右側部分を通行した理由は、先行バスを追い越すためであつたのであり、もよりの停留所に停車するため、同停留所に向つて速度を緩めつつ漸次左側に斜行しつつあつたとはいえ、まさしく進行を継続していたのであるから、これを「その他の障害」と見ることはできないこと、前説示により明らかである、といわなければならない。</p>

番号	E-3
関連個所	6. 1. 1カ
裁判日付	大阪高判昭和41年3月5日
引用文献	下級裁判所刑事裁判例集8巻3号460頁
事案の概要	<p>被告人が、普通貨物自動車を運転し、時速約30キロメートルで道路の右側部分を通行した道路交通法違反の事案。</p> <p>弁護人は、被告人の本件右側通行行為は、被告人と同方向に進行する大型貨物自動車が、鉄管を車体後方に突出して積載し先行したものであるが、路面の凹凸のためバウンドしてその積荷が落下する危険があったため、やむを得ずなしたものであり、被告人には本件行為に際し他の適法行為に出ることを期待し得ないものであるから、被告人の本件行為は、道路交通法一七条四項（現行5項。以下同様。）三号にいう「その他の障害により当該道路の左側部分を通行することができない」場合であって、同条三項の除外事由にあたるから罪とならないなどとして無罪を主張したが、裁判所は、同主張を排斥して道路交通法違反の成立を認めた。</p>
判旨	<p>被告人は、判示日時場所で判示自動車を運転して南より北に向け約三〇キロメートル毎時の速度で進行中であつたが、右道路の左側部分は約一二メートル余の巾員を有し、アスファルト舗装を施され、三車輻通行帯が設けられ、路面は平坦で凹凸がなく、被告人は右道路の左側部分の中央寄り第三車輻通行帯を進行していたが、その運転する車輻の進路の直前にはミゼットと称する小型自動車（以下先行車という。）が先行し、さらにその直前には弁護人の主張する大型貨物自動車（以下先先行車という。）が、鉄管を車体の後方に約一メートルないし二メートル突出して積載して進行し、被告人は右先行車および先先行車に約三〇メートル追隨しており、被告人運転の車輻の左側には乗合自動車が進み、右地点から北方近距離には信号機が設置され、これにより交通整理が行われている交差点があり、本件行為当時右信号機は南北方向に止まれ（赤）を表示しており、道路右側部分を反対方向から来る対向車がなかつたことが認められるが、「道路六通法二六条一項によると、車輻等は同一進路を進行している先行車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保たなければならないと規定しているのであるから、同法一七条四項三号にいう「その他の障害」とは、駐車中の車輻または故障のため運転不能の車輻等をいい、進行中の先行車や、先行車の直前を進行する車輻の積荷落下の虞れある場合は、これを含まないものと解するのが相当であるから、被告人の本件行為は同条三項の除外事由にあたらぬものといわなければならない。</p>

番号	E-4
関連個所	6. 1. 1カ
裁判日付	茨木簡判昭和42年3月16日
引用文献	下級裁判所刑事裁判例集9巻3号275頁
事案の概要	<p>被告人が、大型貨物自動車を運転し、東進して幅員約11メートルの道路を時速約45キロメートルで進行中、前方の車道左側部分に大型貨物自動車が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三両の自動車が対向進行してくるのを認め、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65センチメートル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。</p>
判旨	<p>被告人および弁護人は、本件当時判示新檜尾川橋東詰橋上附近は、進行方向の道路上の左側部分が南北幅二メートルにわたり工事中であつたため、被告人は道路の左側部分から車体の一部を右側部分にはみ出して進行したものであるが、右道路工事および判示駐車車輛は、いづれも道路交通法一七条四項（現行五項。以下同様。）三号にいう道路の左側部分を通行することができないときに該当するものであつて、この間対向車輛に対し前照燈により合図を送つて十分の注意を促しつつ直進した被告人の行為に違法性はない・・・と主張するが、仮に主張のような道路工事があつ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、および判示駐車車輛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右駐車車輛附近は、それぞれ道路交通法一七条四項三号に該当し、右側部分に車輛の一部また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が、右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右除外事由が数メートル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、本件のごとく右道路工事現場と判示駐車車輛との距離は約二二〇メートルもあり、その間何らの障害もないのであるから、その間車輛の一部を右側部分にはみ出して進行することは、たとえ対向車輛に対し合図を送つて十分の注意を促しつつ進行したとしても同条三項に違反するものというべきである。</p>

番号	E-5
関連個所	6. 2. 3ア (ア)
裁判日付	仙台高判昭和43年11月28日
引用文献	下級裁判所刑事裁判例集10巻11号1059頁
事案の概要	<p>被告人が、午前10時20分頃、道路左側に駐車中の普通貨物自動車の運転台に乗車中、右側ドアを開けた際、同車の後方から自転車に乗って進行して来た被害者（当時43歳）に同ドアを接触させて同人を路上に転倒させ、死亡させた事案。</p> <p>裁判所は、被告人が運転席内に風を入れようとして、被害者運転の同自転車を確認するための措置を何ら採ることなく、不用意に本件自動車の右側ドアを約60度外側に開いたことは通常人として有すべき注意義務を著しく怠ったものとして重過失致死罪の成立を認めた。</p>
判旨	<p>昭和四一年二月一三日午前一時より同一時三分に至る間の本件事故現場付近の道路における交通量は自動車が四台、その他の諸車が三台というのであって、当日は日曜日であったため、その他の曜日のように交通頻繁でなかったものと認められるけれども、本件事故現場付近は人家の稠密した市街地であって、本件自転車の後方より本件自動車に近接してその右側を通過しようとする自転車のあり得ることをたやすく予測することができるといわなければならないし、本件自動車の右側フェンダーミラーによりあるいは運転手席後部に設けられたガラス窓越しに、本件自動車の後方よりこれに近接してその右側を通過しようとする自転車があることをたやすく確認することができることが明らかである。ところで、《証拠略》によれば、被告人は被害者が本件自転車に乗って本件自動車の右側を通過しようとした際、運転台内に風を入れようとして、本件自転車を確認するための措置を何ら採ることなく、不用意に本件自動車の右側ドアを開けたものであり、当時満一六年の高校生ではあったが自動車三輪運転免許を有していたことが明らかであって、前記一及び二で認定した本件自動車の右側ドアと被害者との接触状況及び同人の転倒状況をも考え合わせて総合的に判断すると、被告人が本件自転車を確認することなく本件自動車の右側ドアを約六〇度外側へ開く程度に開いたことは通常人として有すべき注意義務を著しく怠ったもの、つまり重過失にあたるものと解するのが相当である。</p>

番号	E-6
関連個所	6. 2. 3ア (ア)
裁判日付	大阪高判昭和43年7月24日
引用文献	刑事裁判資料198号581頁
事案の概要	<p>被告人が、第一通行帯である道路上に停車した使用人の普通貨物自動車の前方12.7メートルの位置に、自己が運転する普通乗用自動車を停車させ、その運転席右側の扉を開けて降車し、運転席入り口と半開きの扉の間に立っていたところ、後方より原動機付自転車を運転して進行して来た被害者が、前記使用人の普通貨物自動車に進路を塞がれたので、第一通行帯から第二通行帯に転進し、その右側方を通過するとともに再び第一通行帯に入ろうとして進路を左に転じた結果、被告人車の右扉に接触して転倒し、死亡した事案。裁判所は、被告人が後方の交通の安全の確認する措置を講じており、その差、被害者運転の原動機付自転車は未だ被告人が確認し得る位置関係にはなかったと考えられることなどから、予見可能性も衝突を避ける方法もなく、被害者の一方的過失によって惹起された者と判断し、過失を否定した。</p>
判旨 (要約)	<p>およそ自動車の運転者は、交通の円滑および安全の維持に必要な予見と注意をなすべき義務があり、予想される危険を回避するために必要な措置を怠つてはならないのであつて、その運転する自動車の乗降口の扉を開閉するに際しては、他の交通の妨害とならないことを確認して慎重に操作すべきであり、乗降のために道路中央側の扉を開こうとするときは、自己車の後方より進行して来る車輛の状況をよく確め、その通行の妨害とならないように考慮するとともに乗降後は速やかに扉を閉鎖することを配慮すべきであることは、原判決も説示しているとおりでである。しかし前示認定の如く、被告人は右自動車を停車させて運転席右側の扉を開けて降りるに際し、後方の交通の安全を確認する措置を講じているのであり、その折被害者運転の原動機付自転車は、被告人が後方の安全を確認したうえ降車のため右扉を半開きに開けてから右接触事故が発生するまでの時間的關係並びに被告人の自動車と前示使用人運転の貨物自動車とが停車していた位置の双方の距離關係に照らし、未だ貨物自動車の右側方付近にまでは進行して来ていながつたものと考えられ、従つて被告人が被害者の進行して来るのを見落していたものとは思料されず、また被告人が右扉を開けて降車してから右接触事故が惹起するまでの間には、前示認定の如く極めて短時間しか経過しておらず、未だ右扉を開けた後速やかにこれを閉鎖せず、そのまま放置していたものと認むべき程度にまでは達していながつたものと考えられる。そして、前示認定の如く被害者が原動機付自転車を運転して本件事故現場道路の第一通行帯を進行して前記使用人運転の貨物自動車の後方に迫り、その右側方の第二通行帯に進出して同車を追</p>

い越した後再び第一通行帯に進入しようとして 進路を左に転じ、被告人の自動車の半開きされていた運転席右側の扉に接触するまでの進行状況に、右の如く被告人が運転席右側の扉を開けて降車するにあたり、後方の安全を確認した際には、被害者運転の原動機付自転車は未だ被告人が確認し得る位置関係にはなかつたものと思料されることを参酌して考察すると、被告人としては被害者が右の如き進行方法を採用して近接して来ることは予測しなかつたものであり、またその予見可能性もなかつたものと解するのが相当であるのみならず、さらに被害者が第二通行帯から再び第一通行帯に進入するため進路を左に転じたときの進行状況は、前示認定の如く道路中央側に向つて車体から約三〇糎突き出ている半開きの状態の被告人車運転席右側扉の角度と概ね一致する角度で右後方から、斜に進行して行なつたものであることを考慮すると、かりに被告人において右扉を開けていなかったとしても被害者運転の原動機付自転車が被告人車の運転席右側面付近に衝突することは避け得なかつたものと認められるのであつて、被告人にとっては当時の状況において右衝突はこれを避ける方途のなかつた不可抗力のものであつたと解される。むしろ、右接触事故発生に至るまでの右の如き経過に、前示認定の如く被告人の車が右事故現場の道路上に停車していることは容易に発見し得る状況にあつたことを併せ考えると、右接触事故は被害者が前方注視を懈怠していた同人の一方的な過失によつて惹起されたものと見るのが相当である。従つて、接触事故については、被告人に責められるべき注意義務の懈怠はなかつたものというべきであるから、これについて被告人の業務上過失の刑責を肯認した原判決は事実を誤認したものとわざるを得ない。論旨は理由がある。

番号	E-7
関連個所	6. 2. 3ア (ア)
裁判日付	大阪地判昭和45年12月16日
引用文献	刑事裁判月報2巻12号1331頁
事案の概要	<p>被告人が、幅員約8.2メートルの道路において、その右側が道路左側端から約2.9メートルの位置になるところに普通貨物自動車を停車させ、道路中央側のドアを約10センチメートル開けたまま運転席で作業中、後方から進行してきた原動機付自転車が同ドアに接触して転倒しその運転者を死亡させた事案。</p> <p>裁判所は、被告人に予見可能性がなかったとして過失を否定した。</p>
判旨 (要約)	<p>被告人は、幅員約八・二メートルの道路において、本件自動車を、その右側が道路左側端から約二・九メートルの位置になるところに停車してエンジンの調子を二、三分調べていたが、その間被告人は運転席右側ドアを一〇センチメートル足らず開いたままにしていたところに、停車中の本件自動車の後方から進行して来た被害者運転の第二種原動機付自転車が本件自動車の右側を約四三センチメートルないし約五〇センチメートル足らずの間隔しかおかないで通過しようとした際、右自転車の左ハンドルを握る同人の左手薬指の基節部辺を、前記のように一〇センチメートル足らず開かれていたドアの外側の縁（へり）の部分に接触させ、そのためいわゆるハンドルを取られ、そのまゝ右斜め前方に逸走し転倒したものである、そして、被害者がドアに接触した時分には、被告人としても開いていたドアをさらに開いて下車しようとする寸前にあつた、と思料されるのである。</p> <p>そこで、進んで右のような接触事故の状況に照らし、事故の発生が被告人の自動車運転者としての注意義務を欠いていたことに基因するかどうかについて考察する。およそ自動車運転者としては、その運転する自動車のドアとりわけ右側ドアを開扉することは事故発生の危険性が多い行為というべきであるから、その開扉に際しては、他の交通の妨害とならないよう慎重に操作すべきである。しかしながら前示認定のように被告人が本件自動車を停車させて右側ドアを一〇センチメートル足らず開けていたために、右ドアに原動機付自転車を運転して本件自動車の右側を通過しようとしていた被害者の左手の指が接触し、事故にいたつたものであるにしても、被告人の右程度のドアの開扉を捉えて被告人に自動車運転者としての注意義務の懈怠を問うためには、本件自動車の停車位置、道路の状況および交通量等をも併せて検討しなければならない。そうすると、前示認定のように、被告人は、本件自動車を幅員約八・二メートルの道路で左側端から約二・九メートルの位置に停車していたのであるから、いささか道路中央に寄りすぎる嫌いがあるとはいえ、</p>

本件自動車の右側は道路中央まで約一・二メートルの余地を残していること、その上右道路の交通量は比較的少なく、事故当時、道路の右側部分を対向車が進行して来ているといった状態は見られず、しかも道路の見通しは良好な場所であり、このような道路状況と事故時はいまだ日中であつたことからして、原動機付自転車を運転して本件自動車の後方から進行する被害者としても、前方注視を尽せば本件自動車の停車状態を十分確認しえた筈であつて、同人としては何も本件自動車に近接してその右側を通過しなければならない事情はなかつたというべきこと（なお前掲裁判所の昭和四四年四月一五日実施の検証調書によれば、同人運転の原動機付自転車の左右ハンドルの幅員は六四センチメートルであり、車の中心部からすると左ハンドルの幅員は三二センチメートルあることが認められるので、前記認定のように、自転車の車輪の位置を本件自動車の右側から約四三センチメートルないし五〇センチメートル足らずの間隔しかおかないで運転する場合には左ハンドルの先端と本沖自動車との間隙は極めて少なく、従つて本件自動車に左ハンドルの先端なり左ハンドルを握る左手指などが接触するおそれは大きかつたといえよう）、以上の諸事実を考慮するとき、被告人としては被害者がこのような進行方法で本件自動車に近接して来ることは予見できなかつたものであり、またその予見の可能性もなかつたと解するのが相当であつて、被告人が本件自動車の運転席右側ドアを一〇センチメートル足らず開扉していたことをもつて直ちに事故発生の危険性のある行為と目することはできない。従つて被告人に非難に値いする注意義務の懈怠があるというわけにはいかないといわざるをえない。

以上の次第で右接触事故について被告人に過失の責を問うことは妥当でなく結局本件については犯罪の証明がないから刑訴法三三六条により被告人に対し無罪の言渡をすることとする。

番号	E-8
関連個所	6. 2. 3ア (イ)
裁判日付	前橋簡判昭和45年4月14日
引用文献	高等裁判所刑事判例集23巻4号746頁
事案の概要	<p>被告人が、午後3時30分頃、大型貨物自動車（車両の長さ8メートル80センチメートル。）を運転して、国道17号線（車道の幅員15メートル）上を時速約20キロメートルで北進中、その手前から発見していた被害者（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、被害者の前方約20メートルの道路左側には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、被告人車両と被害者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被害者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90センチメートル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、ふらついた被害者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。</p> <p>裁判所は、被害者が走行の安定を失って不足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、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>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し、ことに右のような状況においては、一般に女性の操縦する自転車はとかく安定を欠き、とりわけ被告人運転の自動車のような巨大な自動車が接近すれば心理的に不安・動揺を生ぜしめ走行の安定を失って不測の行動に出る等の危険のあることが十分に予見されるのであるから、絶えずその動静に注意を払うはもちろん、これとの間に十分な間隔を保つたままその右側を通過するか、時宜によつては一時停止また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つてから進行する等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。</p>

番号	E-9
関連個所	6. 2. 3ア (ウ)
裁判日付	東京高判平成16年11月11日
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報集平成16年114頁
事案の概要	<p>被告人が、午後4時55分頃、普通乗用自動車を運転中、進行方向と反対側の路上に駐車しようとして道路左端に一時停止した後、発進して転回を開始したところ、車両前端部が中央線に差し掛かった辺り、車体が道路にほぼ直角になった位置で、右後方から第2通行帯を進行してきた被害者運転の自動車二輪車が急制動措置を講じて転倒し滑走してきて、被害者もろとも被告人車両の右側面に衝突し、被害者を死亡させた事案。</p> <p>裁判所は、発進時ばかりでなく、その後の転回中においても、視線を交互に切り替えるなどして両方向の車線の安全を十分に確認すべき注意義務があったとし、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>被告人車両の発進・転回の状況は、被告人が説明するところによると、対向車線側と右後方を確認して、右ウインカーを出して発進し、時速5ないし10キロメートルの速度で転回したというものであるところ、上記走行実験、すなわち、類似車両3台を用いて実施された、被告人車両の転回状況を再現した実験（各車両で6回ずつ実施）によれば、転回開始前に停止した状態で発進操作をし、前輪が動き始めた時点から、右転回を行った際の所要時間を計測したところ、衝突部位（車両右後部付近）が衝突地点を通過するに至る時間は、3.07秒ないし4.09秒であり、また、車両全体が対向車線に進入するに至るまでの時間は、3.44秒ないし4.78秒であったことが認められるのであり、これによれば、被告人車両が転回のために発進操作をして動き始めてから衝突が起きるまでの時間は、おおむね3秒ないし4秒程度であったといえる。そして被害車両が衝突地点に至るまでの時間と位置関係をみると、その速度につき、時速90キロメートル（秒速25メートル）と仮定した場合、衝突時から遡って1秒前には約25メートル手前、2秒前には約50メートル手前、3秒前には約75メートル手前、4秒前には約100メートル手前にあり、また、時速80キロメートル（秒速約22メートル）と仮定した場合、1秒前には約22メートル手前、2秒前には約44メートル手前、3秒前には約67メートル手前、4秒前には約89メートル手前にあることが明らかである。また、被告人車両の後方に対する見通し状況は上記のとおりであって、発進時はもとより、転回時においても、ドアミラーによる視認が困難な位置関係に移行しつつも、直接目視による視界の方は次第に良好となる。したがって、被告人としては、発進するに当たり、また、発進後の転回中に、ドアミラーを介し、あるいは車内から窓越し</p>

に振り返るようにして首を曲げることによって後方を確認していれば、被害車両を視認することは十分に可能であったものと認めることができる。そうすると、被告人は、上記のとおり、発進の際に右後方を見て安全を十分に確認したと述べているものの、その後の転回中を含めて、衝突までに、接近してくる被害車両に全く気付いていなかったことからしても、右後方（被害車両の進路方向）に対する安全確認が不十分であったものといわざるを得ない。本件のように道路左側端から発進して対向車線側に転回しようとする場合、道路中央部を比較的低速で横断するという状況になるのであり、対向車線側はもとより自車の進路側のいずれについても、接近・通行してくる車両があつて、これと衝突する危険が非常に大きいのであるから、運転者としては、発進時ばかりでなく、その後の転回中においても、視線を交互に切り替えるなどして、両方向の車線の安全を十分に確認すべきであるといえるところ、被告人は、上記のとおり、被害車両の視認が十分に可能であったのに、その安全確認を怠って発進し転回をしていたのであり、その結果、衝突直前に被害車両からクラクションを鳴らされて初めてこれに気づき、被害車両を視認しないまま、制動措置等を講じる間もなく衝突するに至ったといえることができる。したがって、自車後方に対する安全確認を怠った被告人の過失は明らかといえるべきである。

番号	E-10
関連箇所	6. 2. 3ア (ウ)
裁判日付	東京高判昭和54年11月15日
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報集2387号
事案の概要	<p>被告人が、交通量が増加しつつある当時、いわゆるダンプ型の四トン車である普通貨物自動車を運転し、国道と県道を結ぶために山林を切り開いて造成された幅員約3.7メートルのアスファルト舗装道路で、車両を道路の左側に一旦停止させた後、対向車線を斜めに横断して道路右脇の待避所へ進入させようと考え、後退中、後方から進行してきた被害者運転の車両（二輪車）に自車を衝突させ、被害者を死亡させた事案。</p> <p>裁判所は、自動車運転者としては、同乗者のいないときは、自ら一旦下車して自車の後部に廻り、後退進路上の安全を確認したうえで後退進行を開始すべき義務があり、後退開始の直前から後退の実施中を通じ、継続して左右の後写鏡により後方の安全を確認することが自動車運転者に対して一般に要求される必要最小限度の義務であったなどとして、被告人の過失を肯定した。</p>
判旨	<p>自動車が後退する場合には前進の場合と比較して、いわゆる死角の範囲が非常に広がるので、自動車運転者としては、後方の交通状況には特別の注意を払う必要があり、運転台から後方を見通しえないときは、自ら降車して後方に危険のないことを確認したうえで、後退を開始すべき業務上の注意義務があることは当然といわなければならない。・・・そして、右の死角の点を本件についてみると、訴訟記録並びに原審及び当審において取り調べた各証拠によれば、被告人が運転していた普通貨物自動車は車長五・七五メートル、車幅二・一〇メートル、車高二・四二メートルのいわゆるダンプ型の四トン車であつて、その運転席から後方の安全を確認するための装置としては運転席の斜め前方の左右両側に後写鏡（サイドミラー）が設置されているのみであるが、後写鏡を通して後方を見通した場合にも、右のように車長が長く車幅が広いために後写鏡に映らない死角の範囲は極めて広く、また、運転者が運転席の右窓から身体を乗り出して後方を見通した場合でさえ、右側方及び右側斜後方の視界に接してかなり広い範囲にわたり死角の存在することが認められる。また、関係証拠によれば、本件事故現場を通ずる道路は、国道と県道を結ぶために山林を切り開いて造成された幅員約三・七メートルのアスファルト舗装道路で、当時車両の交通量は増加しつつあり、しかも本件の場合には、車両を道路の左側に一旦停止させたのち、対向車線を斜めに横断して右後方に後退させるという変則的な運転方法をとるのであるから、右側からの追越し車両の存在等も容易に予測されるところであつて、後方から進行してくる車両との衝突の危険性は極めて大きかつたものといわなければならない</p>

い。したがって、右のような車両の後退にあたり、自動車運転者としては、同乗者のいないときは、自ら一旦下車して自車の後部に廻り、後退進路上の安全を確認したうえで後退進行を開始すべき義務のあること止当然であり、また、被告人車を道路脇の退避所に向かつて後退進行させることが所論のように困難な運転操作を伴うものであつたとしても、後退開始の直前から後退の実施中を通じ、継続して左右の後写鏡により後方の安全を確認することが自動車運転者に対して一般に要求される必要最少限度の義務であることはいうまでもないところであるから、本件の場合に被告人に対してこれらの実施を期待することは少しも苛酷な要求にはあたらないものと考えられる。さらに、本件の場合、被告人が自車の後退開始直前に下車して、後方の道路状況を見分していたとすれば、被害車の近接するのを発見することができて適宜の対応措置をとりえたことは前示のとおりであり、また、原審及び当審受命裁判官の各検証調書によると、左右の後写鏡を通して後方から接近してくる二輪車を発見することは必ずしも容易であつたとはいえないにしても、後写鏡による慎重な注視を継続していれば、自車の後方に延びる直線道路が湾曲する手前の地点から自車の死角にいたるまでの間において近接してくる被害者が後写鏡の中に出現するのを発見しえたものと認められ、この履行手段によつても本件衝突事故を回避することができたわけであるから、原判決が判示している後方の安全を確認するための履行手段が本件と因果関係を有することは明白である。また、関係証拠によれば、本件被害者は被告人車に近接したのち、これを右側から追い越そうとしたものようであるが、かような措置が法規に照らして違法なものといえないうえに、本件のような状況のもとに自車を後退させる被告人としてかかる後続車のあることを予見する可能性及びその義務のあることは多言を要しないところであるから、所論信頼の原則を本件に適用する余地はなく、かくして、原判決には所論のような法令の解釈、適用の誤りはない。

番号	E-11
関連箇所	6. 2. 3ア (ウ)
裁判日付	静岡簡判昭和34年2月9日
引用文献	下級裁判所刑事裁判例集1巻2号357頁
事案の概要	<p>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35キロメートルで国道（幅員13.8メートルの舗装道路）を進行中、前方約95メートル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85メートル前進した際、同自動三輪車が時速約10キロメートル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被害者X及び被害者Yに傷害を負わせた事案。</p> <p>停車車両の右側方を通過する車両側の過失が問題とされ、裁判所はこれを否定した。</p>
判旨	<p>およそ自動車運転者が自動車を運転して道路を進行するに際は、当然前方の安全を確認して進むべきであること勿論であるが、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、検察官主張のような、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に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、直ちに断じ得ないところであるが、高速度交通機関の発達した現在、自動車運転者は、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。ところで本件は、前記認定の如く被害者Xの自動三輪車は左側に停車しており、突如右に転回するようなキザシは認められず、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つたのであり、被告人が安全にその右側方を通過し得るものと信じて、そのまま進行したことにつき、自動車運転者として咎めるべきものがあると断ずるのは極めて困難なことに属し、更に被告人の急停車の措置が適切でなかつたとか、あるいは、その制動装置等に故障があつたなどの事実も認められないのであるから、被告人に対し公訴事実記載の如き注意義務を要求し、且つ本件事故の責任を問うことは、けだし酷を強いるものとの謗りを免れ難い。むしろ本件事故は、自動三輪車を運転していた被害者Xが、右折の際の注意義務である、あらかじめ手、方向指示器等で合図し（道路交通取締法第二二条、道路交通取締法施行令第三六条第一項第二号）、進路の側方あるいは後方の車馬に対する安全を確認し、その他車体の周囲の交通に対し注視し、直進してくる車馬</p>

<p>があればこれに進路を譲つて一時停車又は徐行（道路交通取締法第一八条の二第一項本文）等事故の発生を未然に防止すべき注意義務があるにかかわらず、前記認定の如く、これを怠り、突然発進したことによつて惹起されたものといわねばならない。</p>
--

番号	E-12
関連個所	6. 2. 3ア (エ)
裁判日付	最判昭和56年2月19日
引用文献	最高裁判所裁判集刑事221号91頁
事案の概要	<p>被告人が、午後7時55分ころ、普通乗用自動車を運転して、国道242号線路上を、毎時約70キロメートル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X運転の普通貨物自動車を約25メートル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。</p> <p>最高裁判所は、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。</p>
判旨	<p>本件事故は、第一、二審判決が認定するとおり、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）、しかも、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ず、原判決も、もとよりこれと同じ前提に立つものと理解される。ところで、記録によると、本件事故の発生した現場は、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り、被告人車は、当時、ほぼ一直線のアスファルト舗装の右国道上を、対向車との離合に備えて前照灯を下向きにしたまま、毎時約70キロメートルの速度で進行していたものであることなどが明らかであるが、下向きの前照灯の照射距離は、せいぜい四、五〇メートルに過ぎず（道路運送車両の保安基準三二条二項三号参照）、他方、右の速度で乾燥したアスファルト舗装道路を進行する自動車の運転者が、路上の障害物を発見してから急制動により自車を停車させるには、通常約五〇メートルを要すると計算されることなどに照らすと、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</p>

さえ疑われるのである。もつとも、右の点につき、原判決は、X車の後部両端には、効用に支障のない反射器が備え付けられていたから、右反射器の作用により、同車の手前少なくとも約五〇メートルの地点において、被告人が路上の障害物を発見することは可能であつたとしており、記録中には、司法警察員による前照灯の照射実験の結果を記載した実況見分 調書（二通）とか、被告人の捜査官に対する各供述調書など、原認定を支持するかのごとき証拠もないわけではない。しかし、右前照灯の照射実験については、後部反射器がほこりで薄汚れていたX車の代りに、反射器の汚れていない別の車両を使用したり、距離の測定に厳密さを欠いたことなど、その結果の正確性に疑問をさしはさむべき事情がうかがわれ、また、かかる不正確な実験結果を前提としてなされた被告人の捜査段階における供述の信用性にも疑問がある。したがって、他にみるべき証拠のない本件においては、かかる信用性に疑問のある証拠のみによつて、この点に関する原認定を是認するわけにはいかない。以上のおりであるとする、被告人については、当時の道路状況に照らして不相当な高速で運転したことなどを内容とする過失の成立する余地のあることは別として、本件訴因にかかけられた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、X車をその約二五メートル手前の地点で発見しただ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。しかるに、原審は、弁護人の検証申請を却下し、X車の発見の可否、難易に関する前記のような疑問を解明しないまま、被告人の前方注視義務違反の過失を肯定したばかりでなく、これを「軽度のものであることはできない」としているのであつて、原判決は、右の点において、審理を尽くさず、訴因に明示された過失の成否ないし程度に関し重大な事実誤認をした疑いがあり、これを破棄しなければ著しく正義に反するものと認められる。

番号	E-13
関連箇所	6. 2. 3ア (エ)
裁判日付	福岡高判平成17年8月2日
引用文献	ウェストロー・ジャパン (2005WLJPCA08028001)
事案の概要	<p>被告人が、自動車を運転し、高速道路上（制限速度時速100キロメートル）で前照灯を下向きにして時速約110ないし120キロメートルで進行した際、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（被害車両にA運転車両が衝突した（第一事故）後に、被害車両に被告人車両が衝突した際の事故（第2事故）。第2事故時、被害者2名は被害車両のそばに佇んでいた事案。）。</p> <p>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、被告人に結果予見可能性があったということはできないという原判決の結論を是認し、過失と否定した。</p>
判旨	<p>そもそも速度調節義務は、夜間における前方視認可能距離が限定的であることから、結果回避のために求められるものであって、それが制限速度を遵守することによって履行される関係にある場合は、制限速度（本件でいえば、法定最高速度である時速100キロメートル）の超過がそのまま過失を基礎付けることになる一方、後記のような本件事故発生当時の状況にもかかわらず、制限速度の遵守では足りず、例えば、これを約10キロメートル、あるいは確実なところとして約20キロメートル下回る速度に調節・減速すべきであるといった義務を課すことは、高速道路の性格やその実態とはかけ離れ、自動車運転者に対して上記のような義務を課す具体的根拠が明らかでない限り相当とはいえない（まして、結果の具体的な予見可能性は何もないのに、事故後の検証によって初めて判明するような厳密な視認可能距離関係に基づき、結果回避の観点でもって、事故から逆算することによってのみ特定が可能な速度にまで減速せよと命ずるのは、自動車運転者に対し、まさに行い難きを強いることにほかならない。）。そして、本件において、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はできないという原判決の結論（この結論が是認できることは、後記のとおりである。）の下で、被告人が制限速度を上回る時速110ないし120キロメートルで走行したことは（被告人は原審公判廷においてこれを否認してはいる。）、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。また、本件公訴事実には、・・・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主張されておらず、そのような義務があることが明らかとも言い難いことに鑑みれば、本件</p>

	<p>において、この点を過失と認定することも相当でない。・・・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ことは、原判決が説示するとおりである。</p>
--	--

番号	E-14
関連個所	6. 2. 3ア (エ)
裁判日付	金沢地判令和3年4月8日
引用文献	LLI/DB 判例秘書登載 (L07650552)
事案の概要	<p>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。</p> <p>裁判所は、後方車両の運転者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。</p>
判旨	<p>検察官は、上記のとおり道路交通法の規定から路上駐車の危険性について主張する。しかし、公安委員会が同法45条1項本文に基づき駐車禁止部分を指定するに当たっては、駐車した場合の危険性のみならず、交通の円滑を阻害するか等の観点も考慮されるのである。また、駐車禁止場所は駐停車禁止場所と比べれば、駐車によって交通の円滑が阻害される程度や道路における危険を発生させるおそれは高いものではなく、駐車禁止の指定があるのみで駐車のもたらす危険性が直ちに追突事故の予見可能性を肯定できるほどに具体化されるものとはいえない。・・・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（時間帯によっては最高速度付近で走行する自動車に比べて低速で走行する自転車も存在し得る。）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い。また、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注視の方法等を変化させることは考え難い。そうすると、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注視の仕方等に大きな影響を及ぼすものとはいえない。検察官は、停止表示板を設置していない点を追突事故の予見可能性を基礎づける根拠の一つとして主張する。しかし、夜間、道路あるいは車道に駐車しているときは、ハザードランプ又は尾灯をつけなければならないのが原則であり、夜間用停止表示器材若しくは警告反射板（以下、併せて「停止表示板」という。）を設置した場合にハザードランプ等をつける義務が免除されるのであるから（道路交通法52条1項前段、同法施行令18条2項参照）、法律上、夜間停車時の他の車両への注意喚起としてはいずれか一方で足りるものとされ、そのため車両運転者としても上記措置が併用されていることを前提として運転しているわけではない。また、車両後方に設置する停止表示板に比べて視認の容易性が劣ると</p>

<p>はいえ、被告人車両後方にも大型の反射器自体は装備されていた。さらに、反射板は前照灯の照射範囲（道路運送車両の保安基準第二章および第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示29条）である40メートル（ロービーム時）ないし100メートル（ハイビーム時）の範囲内に入らなければ、反射によって駐停車車両の存在を後方から進行してくる車両の運転者に知らせて追突を防止する効果が十分に発揮されないのであるから、本件のように100メートル以上後方からハザードランプの点滅等が視認できる場合に、車両後方の反射表示板設置の有無が、ハザードランプ等をつけるのみよりも追突の予見可能性において有意な差異が生じるとは考え難い。</p>
--

番号	E-15
関連箇所	6. 2. 3イ (ア)
裁判日付	大阪高判昭和42年8月29日
引用文献	下級裁判所刑事裁判例集9巻8号1056頁
事案の概要	<p>被告人が、大型貨物自動車を運転し、東進して幅員約11メートルの道路を時速約45キロメートルで進行中、前方の車道左側部分に大型貨物自動車が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三両の自動車が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、また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轻信し、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65センチメートル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。</p> <p>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、被告人の過失を肯定した。</p>
判旨 (要約)	<p>原判決挙示の各証拠によると本件道路は車道の幅員一メートル（片側五・五メートル）であり、車道の両側には幅員三メートルの歩道が設けられていたうえ、西行車線には障害物がなかったのであるから、被害者としては道路交通法一八条一項により車道左側に寄って通行しなければならず、まして被告人の車が道路中心線を越えて東進して来るのを認識しえた筈であるから、当然車道左側によつて接触を回避することが容易にできた筈であり、これを期待することも可能であつたことは所論のとおりである。しかしながら、元來信頼の原則というのは、法規に従い、正常に自動車を運転している者が、他の車両または歩行者もまた法規に従い正常に通行するものであることを信頼するのが相当である場合に、これを信頼して運転すれば、特別の事情のないかぎりはそので足り、かかる場合にあって他の車両または歩行者が法規に違反し、その他危険な行為に出ることまでも予想して事故の発生を未然に防止する特別の措置を講ずべき注意義務はないとするものであるから、相手車両が交通法規に違反し、その他危険な行動に出ることを予見していない場合にのみ適用されるべきものであつて、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</p>

ことを予見した場合には適用されないと解するのが相当である。そこで本件についてこれを見るに、原判決挙示の各証拠によると、原判決が被告人および弁護人の信頼の原則に関する主張に対する判断の中で認定した事実（前記所論引用の原判決説示）はこれを十分認めることができ、右認定事実によると、被告人は被害者運転の自動車を発見してから同車と接触するまでの約一七秒間、同車の進行状況を認識しており、同車が被告人の原判決のごとき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つたのであるから、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、原判決のごとく、対向車両の動静に十分の注意を払い、場合によつ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う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つたものというほかない。

番号	E-16
関連箇所	6.2.3イ(イ)
裁判日付	東京高判昭和54年12月26日
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報集2409号
事案の概要	<p>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キロメートルで進行中、見透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メートル前進したあたりで速度を時速約15ないし20キロメートル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キロメートル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。</p> <p>裁判所は、対向車の運転者の方でもすれ違いの際の接触を避けるためにとるであろう同じような運転態度を期待して、これと相まち、相補つ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るなどとして、過失を否定した。</p>
判旨(要約)	<p>本件の道路は前示のように幅員四メートル前後の狭い裏通りで、事故現場付近は前方約四〇メートル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ことが一見して明らかな場所であるから、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。しかしこのような道路においては、被告人の方だけでなく、同時にまた対向車の運転者の方でも全く同様な運転の仕方をしなければ、双方の車両が無事に安全なすれ違いを完了することは極めて困難であると認められるのであるから、被告人としては対向車両の運転者もまた自分と同様な運転態度に出るであろうと考えることは当然であると思われる。従つて、このような場合自動車の運転者に要求される運転行動としては、対向車の運転者の方でもすれ違いの際の接触を避けるためにとるであろう同じような運転態度を期待して、これと相まち、相補つ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にかわらず、自分の方の運転操作だけによつてすれ違いの際の危険の発生を回避するように措置することまで要求することはできないといわなければならない。ところで本件では対向車の運転者</p>

は徐行、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ものである。一方、被告人の運転の仕方は前示のとおりであつて、ただ相手車両の発見には、前進距離にして約三メートル、時間にして一秒に足りない遅れが認められるけれども、被告人にこの程度の発見の遅れがあつたとしても、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たとすれば、本件衝突の結果は回避することができたものと考えられ、仮に相手車両の運転者にも被告人と同じ程度の対向車の発見の遅れがあつたとしても、同人が狭い道路でのすれ違いに必要なその他の配慮を尽くしていれば、なお衝突の結果は避けることができたものと認められるから、被告人に本件結果を発生させた原因となる前方不注視の過失があつたとするはできない。なお、道路右側部分の進行を避けるべき注意義務があるか否かについて付言すると、本件道路は中央線の標示もない幅員約四メートルの狭い道路で、すれ違いには双方の車両が接触を避けるために互に徐行その他の適切な運転操作をする以外に他に取るべき適当な方法がないと認められる場所であるから、対向車とのすれ違いのためにする道路左側への移行も対向車を発見した段階でその動作に移れば足りるものと解すべきであつて、対向車とのすれ違いに備えて常に道路の中央より左側を走行しなければならない業務上の注意義務はないといわなければならない。さらに、警笛吹鳴の義務について一言すると、本件のように双互に対向車として現認可能になつてから後の徐行や進路移行などによつて結果を回避することができる場合には、まだ見通しのきかない進路前方にいる対向車を予側してこれに自車の接近を知らせる必要はなく、また、対向車を前方に発見した時は、同時に対向車の運転者も被告人車に気付いて被告人と同じような適切な運転操作に出るであろうことを期待してよいと考えられるのであるから、対向車の運転者にあるかも知れない前方不注視に備えてまで、これに警告を与える必要はないといわなければならない。

番号	E-17
関連箇所	6.2.3イ(ウ)
裁判日付	仙台高判平成6年5月9日
引用文献	判例タイムズ880号298頁
事案の概要	<p>被告人が、普通乗用自動車運転して道路（指定最高速度は時速40キロメートル）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メートル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。</p> <p>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キロメートル）、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。</p>
判旨（要約）	<p>本件においては、被害者は前記のとおり時速80キロメートルないしそれを上回る高速度で走行していた上、被告人車にかなり接近するまで減速した様子はなく、接近してはじめて気づき、高速走行状態から一挙に急制動したため、バランスを失って転倒し、そのまま滑走して殆ど停止状態の被告人車に追突したものと認められ、このような状況から見て、同人が進路前方、特に遠方の交通状況に十分な注意を払っていなかったことは明らかとすることができる。被告人が被害車両に気付いた時には、相互の距離は前示のとおり一六メートルあまりであったが、その時の同車の位置・・・はそのスリップ痕の始端から数メートル進んだところである。すなわち被告人が発見した時には被害者は既に急制動をかけていたのであって、いわゆる反応（空走）時</p>

間を考慮すると、被害者は被告人よりも一秒程度早く、相互の距離が四〇メートル程度の地点で危険を覚知し急制動しているものと推認されるとともに、それまでは、全く減速した様子がないことからすると被告人車に気付いていなかったものと推認せざるを得ない。そうすると、被告人が一秒早く相手を発見しても被害者の転倒は防ぎ得なかったのである。それでは被告人が二秒早く発見していればどうであろうか。この場合相互の距離は六十メートル余と推定されるが、ここで被告人が危険を覚知したとしても、この時点では被告人車は停止車両と並んだ状態であり、回避手段としてはただちにその場に停止することと、警音器を鳴らすことくらいしかあり得ない（加速して相手車両が到着する前に停止車両の前に出て左車線に戻る余裕があるとは到底思われぬ。）が、被害者はこの時点では被告人車に気付いていないのであるから、右のような措置により事故を回避し得たかどうかは極めて疑問であって、被害者が警音器に驚いて急制動し転倒するといった可能性も考えられ、確実に結果の発生を防止し得たとは到底断定はできないと思われるのである。次に三秒早く発見した場合を考えると、相互の距離は約九〇メートルあることになるが、これは衝突時からは四秒以上前（被告人が現実には相手を発見してから衝突までには少なくとも一秒は経過していると推定される。）で、発進からは一、二秒後ということになり、被告人車が対向車線に進出しかかったくらいの段階であって、この状態で被告人がただちに危険を覚知し得たかどうかは大いに疑問であることは、さきに述べたとおりである。そうすると結局のところ、被告人が終始前方注視を怠らず、現実には相手を発見した時点より二ないし三秒早く危険を覚知し、停止等の措置を取った場合には、あるいは本件事故を防ぎ得たかもしれないという可能性は、これを完全に否定することはできないものの、この点はまことに微妙であって、この局限された場面における被告人の前方不注視の過失と本件の結果との間の因果関係を確認することは困難といわざるを得ない。・・・以上の考察の結果は、本件のようなさして広くもなく完全に直線でもない道路を、二輪車が時速八〇キロメートルもの高速度で疾走することがいかに危険であるかを、如実に示しているものというべきである。・・・以上の次第であって、被告人が停止車両の側方を通過すべく対向車線に進出しようとした段階では、被告人に過失を認めることはできないし、その後の段階での被告人の脇見による前方不注視と本件の結果との間の因果関係は、証拠により確認することはできず、本件の結果は被害者側の一方的な過失によるとの見方を完全に否定することはできないものといわざるを得ない。

番号	E-18
関連個所	6. 2. 3イ (ウ)
裁判日付	東京高判昭和30年10月17日
引用文献	高等裁判所刑事裁判特報2巻20号1049頁
事案の概要	<p>被告人が、軽自動車を運転し、時速約20キロメートルで人車の往来が頻繁な商店街を進行中、前方左側に停車中の自動車があったことから、ハンドルを右に切って斜めに進行した際、対向進行してくる被害者の運転する軽自動車と衝突し、被害者に傷害を負わせた事案。</p> <p>裁判所は、徐行又は一時停車する等適宜の措置を講じる義務があったとして、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>当審における事実取調の結果を参酌すれば、被告人は軽自動車の運転業務に従事しているものであるが、昭和二十九年五月十一日午後四時四十五分頃、軽自動車を運転して浦和市仲町二丁目四番地先旧中仙道を、時速約二十軒の速度で大宮方面より東京方面に向って進行中、前方左側に小型自動車が駐車しておりその傍を歩行者が多く通行していて、そのまま道路の左側を進行することは困難であることを認めながら、何時でも停車し得るような徐行又は一時停車等の措置を講じないで、速度を稍低減しただけでハンドルを右に切って斜に進行を始め、その前方約十五米の地点の道路の中央より稍左側（東京方面に向つて右側）を大宮方面に向って軽自動車（ラビット）を運転して進行してくる被害者を認めながらそのままハンドルを右に切って道路の中央より右側に出たため、被害者の運転してきた軽自動車と衝突し、因て同人の左下腹部打撲傷等により全治二週間を要する傷害を負わせた事実を認めることができる。よって被害者の負傷が被告人の業務上の注意義務懈怠に基くものなりや否やについて按ずるに、右衝突の現場は浦和市内目抜き商店街であり、幅員約十米の歩車道の区別のない道路で当時人車の往来が頻繁であつたことは記録上明らかであるから、自動車運転者たる者は交通規則を厳守し、前方から進行してくる歩行者の通行を妨げない範囲内で、できる限り道路の左側を通行し、斜めに道路を横断してはならないのであつて、若し左側に停車中の自動車があり又は歩行者があつてそのまま左側を通行することができないような場合には、何時でも停車し得るよう速度を低減して徐行し又は一時停車する等適宜の措置をとり、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に拘らず、被告人は前段認定の如く軽自動車を運転して進行中、道路の前方左側に小型自動車が駐車しており且つその傍を歩行者が多く通行していて、そのまま左側を進行することは困難であることを認めながら、何時でも停車し得るような徐行又は一時停車等の措置を講ずることなく、幾分速度を低減しただけでハンドルを右に切って斜めに進行を始め、前方約十五</p>

<p>米の地点の道路の中央より稍左側（東京方面に向って右側）を大宮方面に向って軽自動車（ラビット）を運転して進行してくる被害者を認めながら、そのままハンドルを右に切って進行し、道路の中央より右側に出たため右道路の左側を進行してきた被害者運転の軽自動車と衝突したのであるから、被告人の所為は自動車運転者としての前記業務上の注意義務に違反したものであると認め、従って被害者に与えた傷害に対し業務上過失傷害の罪責を免れることはできない。</p>
---

番号	E-19
関連個所	6.2.3イ(ウ)
裁判日付	大阪高判平成19年7月6日
引用文献	LEX/DB(28135441)
事案の概要	<p>被告人が、午前9時頃、普通貨物自動車を運転し、人家の垣根等のため道路前方の見通しが困難な右に湾曲した下り勾配の急な道路を進行する際、道路左側の車庫から一部路上に進出した駐車車両を避けるため道路右側に寄って、時速約15キロメートルで進行するに当たり、対向してきた被害者運転の原動機付自転車を前方約11.3メートルの地点に認め、急制動の措置を講じるも及ばず、同車前部及び同人に自車前部を衝突させて同人を路上に転倒させて死亡させた事案。</p>
判旨	<p>本件事故現場付近の道路が、前記のとおり、下り勾配が9パーセントないし12パーセントの急な坂道であり、幅員も約3.5メートルないし約3.76メートルと狭く、本件事故現場付近の道路上での対向車両との離合が不可能な箇所もあり、また、前述のように、路上にはみ出た駐車車両の存在のほか、カーブミラーを併用しても被告人運転車両の進路前方の見通しがかなり悪い当時の道路状況にかんがみると、被告人において対向車両を認めた時点で衝突を避けるため直ちに停止することができるように徐行する義務のあったことは明らかである。・・・しかるに、被告人は、上記のような徐行をせず、時速約15キロメートルで本件事故現場付近を進行したものであって、これにより本件事故を惹起したことが認められるから、被告人には上記のような徐行義務を怠った過失がある。</p>

番号	E-20
関連個所	6. 2. 3ウ (ア)
裁判日付	最決昭和45年7月28日
引用文献	裁判集刑177号413頁
事案の概要	<p>被告人が、普通貨物自動車を運転して、約50km/hで進行中、前方約134mの道路左側にあるバス停に、対向してきたバスが停車したのを認めた が、速度を約45km/hに減速しただけでそのまま進行を続けたところ、 バスの発進直後、これとすれ違った瞬間、そのバスから降りてバスのすぐ後 ろから道路を横断しようとして小走りに出てきた被害者（当時4歳）を、前方約 3.25mの地点で発見し、急制動したが間に合わず、同人に自車を衝突さ せた事案。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が、裁判所は下記のとおり過失を肯定した。</p>
判旨	<p>記録によれば、被告人がバスを下車した被害者の姿を衝突の直前まで発見し ていなかったことが認められるし、また、幼児のとび出しを予見しうべき具 体的状況が存在したことを認めるに足りる証拠もないのであるから、原審が、 被害者が四歳の幼児であることを理由にして、信頼の原則の適用を否定した のは、正当ではない。しかし、記録によれば、本件事故現場付近の道路およ び交通の状況からみて、バスを下車した人がその直後において道路を横断し ようとするのがありうるのを予見することが、客観的にみて、不可能では なかったものと認められるのであるから、かりに、被告人が右のような交通 秩序に従わない者はいないであろうという信頼をもっていたとしても、その 信頼は、右の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と いうべきである。したがって、本件において信頼の原則の適用を否定した原 判断は、その結論において、相当であるといわなければならない。</p>

番号	E-21
関連個所	6. 2. 3ウ (ア)
裁判日付	高松高判昭和30年7月18日
引用文献	高刑特2巻16～17号807頁
事案の概要	<p>被告人が、対向してきたバスが進路右側の停留所に停車するのを認めたことから、20km/hに減速し、手前10m地点で警笛を2回吹鳴するなどしたが、同バスの側方を通過する際に、同バスの後方から道路を横断しようとした被害者（4歳）に衝突した事案。公訴事実は不明であるが、バスの側方通過時の徐行義務違反の過失が問われたものと思われる。</p> <p>裁判所は、停車中のバス後方から道路を横断しようとする人が不注意に対向車の直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、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>本件の場合被告人において前示の通りの十分な注意を払い、超低速度で警戒音を発し続けながらバスと擦れ違う措置に出ていたならば、被害者は被告人の貨物自動車に近附いて来たことを覚つてこれを退避したかも知れず、またこれに気附かず被告人の自動車と衝突しても、超低速度であるから同児を撥ね飛ばすこともなかつたと認められ、また同児が同自動車に轢かれる前に停車させることも出来たと考えられるのであつて、本件事故による負傷を被告人に取つては不可抗力であるとは言えないのである。勿論・・・被害者側に重大な過失のあることは認めなければならないけれども、このことは被告人が自動車運転者として果すべき前示注意義務を尽さなかつたことの責任から被告人を解放することにはならない。</p>

番号	E-22
関連個所	6. 2. 3ウ (ア)
裁判日付	東京高判昭和47年5月1日
引用文献	東京高等裁判所 (刑事) 判決時報23巻5号83頁
事案の概要	<p>被告人は、普通乗用自動車を運転し、車道の幅員約9.16メートルの道路 (制限速度40キロメートル) を時速約30キロメートルで進行中、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名位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14メートル左斜前方に認め、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、停車中のバスに乗車し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車しようとして、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。</p> <p>裁判所は、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ことについての予見可能性を否定し、過失を否定した。</p>
判旨	<p>右対向バスの停留所の存在は被告人の進路上からは発見が困難な状況にあつたため、初めて同所を進行した 被告人は、対向バスが右停留所に停車しようとする状況にあつたことを認識しなかつたものであつて、これを認識しなかつたことにつき被告人に過失はなく、・・・かりに、被告人が対向バスの停留所の存在および対向バスが右停留所に停車しようとしていたことを認識していたとしても、停車中の北廻りバスに乗車しようとしていた者が、これと反対方向に向う南廻りバスに乗車しようとして道路を横断することがあることを予想できる状況にあつたとはできない。本件道路は、車道と歩道とが明確に区別されており、しかも道路左側に停車していたバスの乗車口から約一二メートル能ヶ谷寄りに横断歩道が設けられているのであるから、被告人としては、歩行者が交通法規を遵守し、右横断歩道上を横断するものと信頼して進行すれば足り、本件被害者らのように、右バスの前面から対向バスの前面に向けて車道上にとび出して道路を横断しようとする歩行者のありうることまで予想して進行すべき義務はない。・・・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、そのバスから降りた客の動静を逐一確認することはほとんど不可能であるのみならず、そのバスと同一方面に進行する場合には、通常その右側方をきわめて近</p>

接して通過しなければならないのであるから、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、この意味において、通常の場合には、自動車運転者に警音器を吹鳴し、直ちに停止しうよう減速徐行すべき注意義務があるといえることができる。しかし、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 機関としての使命および交通の円滑化という見地から、その具体的状況に応じて自ら限度があるといわなければならない。本件についてこれをみると、当審における事実取調の結果によれば、本件道路北側に設けられた小田急バス大学前停留所の標識および同所における待客の存在は、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つて発見することが困難な状況にあることが認められるので、初めて本件道路を進行した被告人が、前記横断歩道上付近において約三〇メートル前方 から対向して進行してくるバスを認め、これがそのまま進行してくるものと考えたことにつき、被告人に過失があつたと認めることはできない。そして、前記認定のように、被告人は、前方の道路左側にバスが停車していることを認識したのであるが、そのそばにいた一五名ないし二〇名位の客は、いずれも右バスに乗車しようとして、その乗車口付近に集つていたものであること、そこで、被告人は、時速三〇キロメートル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、その際被告人は、対向して進行してくる前記バスを認め、これがそのまま進行してくるものと考え、自車の右側面が道路のセンターラインから出ない範囲でできるだけ道路左側に停止中のバスとの間に間隔を保つて進行したこと、右停止中のバスと対向して進行してきたバスとは、いずれも小田急電鉄鶴川駅行きであるが、本件道路を初めて進行した被告人にはこれを知るよしもなかつたこと、本件事故現場付近には横断歩道が設けられていること、その他本件道路の幅員、被害者両名が歩道上から車道に出た時間的、位置的関係など、本件の具体的状況の下においては、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にとび出してくるといふような、一般には自動車運転者としてもこれを予測することができない事態であつたと認めざるをえない。したがつて、被告人が前記認定の程度の措置をつくしたにもかかわらず、なおかつ自動車運転者としての注意義務を怠つたものとは認められず、本件結果の発生につき被告人に過失の責任が認められない。

番号	E-23
関連個所	6. 2. 3ウ (ア)
裁判日付	広島高判昭和47年3月28日
引用文献	判タ276号278頁
事案の概要	<p>被告人が、午後7時30分頃、普通貨物自動車を運転し、制限速度の60 km/hで、バス停留所先の南北に通ずる国道（幅員約9 m）を北方から南方に向って進行中、停留所付近に停車中の対向マイクロバスの前照灯（下向き）の光ぼうを認め、同車と離合するため自車の前照灯を下向きにしたままで進行を続けたが、同マイクロバスと間もなく離合することになるので早目に前照灯を上向きにした瞬間、同バス左後方の国道中央部分から、同国道東側でこれと丁字型に交差している町道（幅員約3. 5 m）へ向って横断しようとしているねずみ色の作業服を着た被害者（65歳）を前方約16 mに認め、直ちにハンドルを左に切るとともに急制動の措置をとつたが及ばず同人に自車右前部を衝突させた事案。速度調節義務違反、前方注視義務違反が問われたところ、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。</p>
判旨	<p>本件交差点付近は夜間極めて暗く、わずかに蛍光灯が一基同所を照しているのみであり、かつ、同交差点付近に停車していたX運転のマイクロバスの前照灯（下向き）の光ぼうのためか、被告人の車両の進行方向から見たときは、同バスの左後方附近には右蛍光灯の明りは殆んど及んでいないように感じられ、・・・被告人の車両を接近進行させてその可視距離を実験・・・したところによつても、被告人の車両が右人物に約三三メートルに近づいた際、右バスの前照灯の光ぼうのため極めて見えにくい状態において、当該個所を注視すればようやく人の立っているのがわかるといった程度であり、被告人の車両が時速約六〇キロメートルで進行していたことを考え合わせると、被告人が南を約一六メートルに接近して始めて発見したのも、あながち被告人の前方左右の不注視によるものとは断定できず、Vが交差点を横断歩行している状況であつたとしても同様であると考えられ、また、被告人は、前示のようにマイクロバスがその方向指示灯を点滅させていたことに気づいていなかったのであるが、それだからといって直ちに被告人が前方左右を注視しなかつたとも言い難く、結局、脇見することなく前方左右を注視していた旨の被告人の原審公判廷における供述は十分信用することができる、従つて、被告人</p>

に前方左右の注視義務を怠つた過失は認められないとした原判決の判断は、結局において正当として是認しうる。

そこで、さらに、被告人の速度調節（減速）義務違反の点について検討を進めるに、そもそも夜間走行時における前照灯による障害物の見え方は、運転者の視野が昼間とは異なつて狭くなつていゝるうゑに、対向車の前照灯による眩しさなどのため非常に見えにくいものであるから、運転者としては、これらの事情を考慮し、自車の速度などにも十分の注意を払つて慎重なる運転をすることが要求される。これを本件についてみるに、時間的場所的關係からして、被告人の進行してゐた国道には、人の通行が全くありえないような特別の事情は存在せず、また、被告人は、前照灯を下向きにして進行してゐたうゑに、停車中の前記マイクロバスの前照灯（下向き）の光ぼうのため同バスの左後方附近は相当接近するまで極めて見えにくい状況にあり、現に被告人は、衝突地点の約一六メートル手前まで接近してようやく被害者を発見してゐるのであるから、かゝる状況下においては、法定最高速度いつぱいの時速六〇キロメートル前後で進行を続けることはまことに危険きわまりない運転方法という外なく、被告人としては相当程度速度を落とし、自己の進路前方に障害物を発見したときには適宜これとの衝突を十分に回避しうる程度にまで減速して進行すべき注意義務があると考えられ、これを夜間走行時における運転者の基本的注意義務というも過言ではない。しかして、かゝる程度の減速義務が運転者に要求されるとしても、「高速度交通機関たる車両の機能は著るしく減殺され、その社会的効用も著るしく喪失されるにいたる」とは思われぬ。そうだとすれば、被告人のかゝる状況下における速度調節（減速）義務は、運転者たる被告人に当初から要求されてゐる基本的な注意義務であると考えられ、かかる注意義務に被告人が違反して、時速約六〇キロメートルで進行して本件事故を惹起した以上、被害者の軽卒にして不注意な行動が、被告人の罪責を軽減することにはなつても、信賴の原則の適用により被告人の罪責を免れしめることにはならない。

番号	E-24
関連個所	6. 2. 3ウ (ア)
裁判日付	東京高判昭和44年12月17日
引用文献	高刑集22巻6号951頁
事案の概要	<p>被告人が、午後10時15分頃、普通乗用自動車を運転し、歩車道の区別のない幅員6mの道路の左側部分を進行中、道路右側端に対向してタクシーが1台停車しており、その後部の路端にタクシーから下車したと思われる被害者（2歳10か月）の同伴者が道路を横断すべく佇立しているのを7、80m前方に発見したため、50km/hから45km/hに減速して進行したところ、被告人車両がタクシーの左側を通過すべくほぼこれと並ぶ状態になった際に、被害者が被告人車両に気付かず道路を右から左に横断しようとして突然タクシーの後方から小走りに被告人車両の直前に飛び出したため、被告人車両右側前部付近に衝突した事案。</p> <p>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過失が問われたが、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ることはできないとして、過失を否定した。</p>
判旨	<p>佇立者が自動車の前照灯の光芒に何らの注意を払うことなく被告人運転の自動車の前方を横断しようとして突然被告人の進路前方に進出するが如きことは運転者の通常予測し得ないところであり、いわんやその者に同伴する幼児があつて監督者の手を離れて同様進出してくるが如きことはいうまでもないところであつて、運転者はかかる異常な事態に備えて、衝突等の事故を防止するため、予め警音器を吹鳴して警告し又は減速徐行するなどの注意義務を負うものということとはできないところ、右証拠によれば被害者（当時二年一〇月）は被告人の自動車が右停止車の左側を通過すべくほぼこれと並ぶ状態となつたとき、これに気付かず道路を右から左に横断しようとして突然右停止車の後方から小走りに被告人の自動車の直前に飛び出しその車体右側前部付近に衝突してその場に転倒し頭部打撲等の傷害を負うに至つたものであつて、被告人としては右事故回避の措置に出る余地がなかつたものであることが認められ、他に被告人が叙上の如き注意義務を怠り右事故を惹起せしめたことを窺うに足りる証左は存しない・・・。</p>

番号	E-25
関連個所	6. 2. 3ウ (イ)
裁判日付	大阪高判平成15年2月27日
引用文献	無罪事例集9集220頁
事案の概要	被告人が、約20～25 km/hで走行中、渋滞する対向車線の車両の間を抜けて右方から左方に横断してきた被害者を、右前方約4.8 m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。現場は、制限速度が40 km/hの片側一車線の道路であり、事故現場から数十mの地点には横断歩道が設置されていた。速度調節違反及び前方注視義務違反の過失が問われたが、裁判所は下記のとおりいずれの過失も否定した。
判旨	<p>本件道路は、最高速度が四〇キロメートル毎時とされており、それからすると、上記被告人運転車両の進行速度は遥かに低速といえる上、本件道路が交通頻繁であることからすると、そのような道路で自動車運転者に余りにも低速での走行を義務づけることは、かえって、交通の渋滞を招くおそれもあるといわなければならない。さらにまた、本件事故現場のように、横断歩道が数十メートルという比較的近距離にある道路にあつては、その安全を確かめずに早足で一気に車道上を横断する歩行者がいるということは、通常想定し難いところでもある。そうすると、たとえ、対向車線に車両が連なって停止しているため、右前方の見通しが悪くなっていたとしても、他に特段の事情も認められない本件においては、被告人に対し、かなり低いと思われる前記自車の進行速度から更にそれ以下に落として進行するまでの義務を課することは相当でないというべきである。・・・</p> <p>前方左右注視義務の違反について・・・被告人運転車両から被害者を発見し得る距離及び被告人が被害者を発見できた地点から本件衝突地点までの距離を基に、被告人の前方左右注視義務違反の過失の有無を検討するに、一般文献の中には、時速二五キロメートル（秒速六・九四メートル）で乾燥アスファルト道路上を走行している普通乗用自動車の場合、その制動距離は、空走時間を一秒（なお、被害者の前記横断の状況や当時五五歳という被告人の年齢からすると、たとえ、被告人が職業運転手であることを考慮しても、空走時間を最大限一秒とすることが必ずしも不合理であるとまではいえない。）とすると、およそ一〇・三八（空走距離六・九四＋実制動距離三・四四）メートルとなるとするものがあり、これによれば、被告人にはもともと本件事故を回避する可能性がなかったことになる。そうすると、この回避可能性を前提に被告人に前方左右注視義務違反の過失があつたとするには、証拠上合理的な疑いを容れる余地がある。</p>

番号	E-26
関連個所	6. 2. 3ウ (ウ)
裁判日付	大阪高判昭和47年7月26日
引用文献	高刑集25巻3号352頁
事案の概要	<p>被告人が、速度制限50km/h、幅員約9.7mの見通しの良い直線道路を30km/hで走行中、進路前方左側路側帯を同一方向に歩行する被害者が、同路側帯を塞ぐ形で駐車中であつた自動車を見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、そのまま同速度で進行し、衝突した事案。被害者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が、裁判所は下記のとおり過失を否定した。</p> <p>なお、現場道路は、歩車道の区別がなく、見通しの良い直線道路であり、中央線から両側へ約4mのところの白色の外側線が引かれ、その外側が路側帯となっていた。</p> <p>被告人は、軽四輪貨物自動車（車幅1.29m）を運転し、見通しの良い直線道路において、先頭になって、中央線から約4、50cmのあたりを30km/hで走行し、現場の約21.9m手前の横断歩道上を通過する際に、左斜め前方約17.3mの道路左端部分を被告人進行方向に歩行中の被害者の後ろ姿を認め、同人が歩きながら一旦右後方を振り返ったが道路中央に出てくる気配もなかったことから、そのまま前進するものと思い、同一速度で進行した。</p> <p>他方、被害者は、道路左端部分を歩いていたが、進路前方に左端ほぼ一杯に車体を寄せて駐車していた軽自動車（車体右側は外側線から約2、30cmはみだし、その後部は前記横断歩道の被告人進行先端から約23mの地点であつた。）の右斜め後方約1.3mの地点に出て、そこから、駐車車両の右端に沿って通行するのではなく、突然、被告人の方に後ろ姿を見せながら小走りで、かのに横ばいのような状況で道路右側に向けやや斜めに横断をし始めたところ、被告人車両の左側面前部（前部から約5、60cmの部位）に衝突した。</p>
判旨	<p>被告人は前記の如く道路左側端部分を歩行していた被害者が一旦右後方を振り返るのを認めるとともに、同人の進路前方に車両が駐車しているのを認めたが、同人が被告人の車両に気づいたかどうかは判明しないとはいえ、同人がそのまま前方に歩くのを見て、同人がそのまま前方に歩いて行く、すなわち、道路左側端を進み右駐車車両の右斜め後方に出て同車の右側を通行して行くものと考え、前方には注意しながらも特に被害者のその後の動静には十分の注意をしないで自車を走らせたところ、衝突地点の約八メートル余手前</p>

に進行した際、駐車車両の右斜め後方約一・三メートルのA地点（・・・駐車車両の右側面を延長した線との間隔は約〇・五メートル）の被害者が駐車車両の右側にそつて通行することなく、突然、小走りで道路南側へ横断し始めたことが認められるのである。

自動車運転者が車両の往来が比較的に少ないとはいえ、地方の幹線道路で幅員の比較的広い国道を通行する場合、進路の道路左側端付近の路側帯上を自車と同方向に歩く歩行者を認めても、その横を通過する際の間隔がある程度離れていて通常危険を感じさせるものでないと認められるときは、その歩行者がいかなる行動に出るか予測の困難な幼児などであれば格別、然らざる限り、その者が自衛本能から自ら自動車と衝突するような危険を避けるため適切な行動をとるであろうと信頼して運転すれば足り、横断歩道またはその直近でない箇所において被告人の車の進行を無視し、突然しかもその側面に飛び出すようなことがあることまで予測して事故防止を講じなければならない注意義務を負うものとは解せられないのである。

本件において、本件道路は車両の交通が比較的に少ないとはいえ一時間に約四〇〇台の車両の通行がある幅員の比較的広い国道で、車幅一・二九メートルの被告人の車がセンターラインの四、五〇センチメートルのところを進行しても道路左端を歩いている被害者の右横を通過するときの間隔は二・二ないし二・三メートル、前記A地点から駐車車両の右横を被害者が通つたとしてもその際の同人との間隔はなお約二メートル近くあつたもので、被告人が道路左側端（路側帯）を歩行中の被害者が右後方を振り返つて前方に進んで行くのを見て、同人がそのまま前方に歩いて行くものと信じたのは、その段階では当然のことであり、その後の被害者の動静については十分の注意を払つてはいないが、同人が駐車車両の右斜め後方の前記A地点に出て来たのを認めていたとしても、同人は東向いて被告人の方には後姿を見せていたのであるから、何人が見ても同人が駐車車両の右横を通行して行くものと信じるのは当然であり、かつ、被告人の車がA地点の横を通過しても、なお約二メートルの間隔があつて危険を感じさせるものはなかつたのであるから、被告人が前方には注意しながらも被害者ののちの動静について十分の注意を払わなかつたとしても、被告人がそのままの速度で進行したことにつき不注意があつたということとはできない。

しかも、被告人が本件衝突地点より約八メートル余手前において、前記A地点に出て来た被害者の後姿を認めたとしても、同人が突然被告人に後姿を見せつつ小走りに斜め横断を開始するのを見て、直ちに急制動の措置をとつても同人との接触を回避することはできなかつたと認められるのである。

なお本件のような状況のもとにあつては、被告人に警笛吹鳴の注意義務はな

いものと解するのが相当であつて、被告人が警笛を吹鳴しなかつたことをもつて過失とはいえず、ことにA地点から飛び出して来る被害者を見て急拠警笛を吹鳴したとしても、同人との接触を回避することはできなかつたと考えられる。

原判決は、本件のような一般に動作の機敏性に乏しく、かつ、交通道德に関する認識水準もさして高くない老令の被害者に対し危険を避けるため適切な行動をとるであろうことを信頼することはできない。

すなわち本件の場合いわゆる「信頼の原則」は適用されないというが、単に老令であるという理由だけではこれに対し必ずしも適切な行動に出ることを期待し得ないものとはいいがたく、被害者は当時六六歳とはいえ、被告人と同年輩であり、妻被害者Xの検察官に対する供述調書によれば、被害者は兄と共同で鉄工所を経営し、平素元気で耳も目もよく、足腰も達者であつて、いつも自宅と本件道路を距てて近くにある鉄工所との間を往き来し、道路横断についての注意をわきまえていたことが認められるので、同人に対し適切な行動に出ることを期待し得ないものではないと考えられるから、右原判決の見解は採用しがたい。

番号	E-27
関連個所	6. 2. 3ウ (ア)
裁判日付	東京高判昭和50年12月11日
引用文献	高等裁判所刑事判例集28巻4号506頁
事案の概要	<p>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60キロメートルから時速約45～50キロメートルに減速し、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った被害者が運転する原動機付自転車と衝突した事案。</p> <p>裁判所は、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ったはずで、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ったとし、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。</p>
判旨	<p>同正門通路から被告人の進行車線を横断しようとする者にとっても、右のように、同正門右側に相接した二台の駐車車両があると、横断の際は歩行者または他の車両等の正常な交通を妨害しないようにする安全確認義務を負うとはいえ、被告人において駐車車両に遮ぎられて、同正門前はもとより進行車線前方を見とおすことが不可能であつたと同様、横断開始に先き立ち同正門通路のところに車両を停止させた位置から右方の交通の安全を確認することは、駐車車両に遮ぎられて全く困難であつたから、右車両の中に、右方の交通の安全を確認するため、同正門から県道内に横断を開始し、被告人の進行車線上、駐車車両に妨げられずに右方を見とおせる地点まで進出する車両のあり得ることはもちろん、その際、右方の交通の安全を十分確認することなく、慢然、横断を開始し、駐車車両の蔭から、突如、対向車線に入ろうとする車両（本件被害車両がその例であることは原審で取調べた各証拠から明らかである）のあり得ることも、現在のわが国の道路交通の実情からいつてあながち否定できないところである。しかも、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というのであるから、これら車両の中には、右で説示した本件被害車両のごとき車両のあり得ることも十分予見可能であつたはずであり、且つ、被告人が、警音器吹鳴義務はともかく、原判示の減速徐行義務を尽しておれば、本件衝突を回避することも十分可能であつたと思われる。したがって、以上の諸事情のもとでは、駐車車両の側方を通過しようとする被告人において、横断車両が、横断開始に先き立ち、前示安全確認義務を尽すであろうことをあてにしても、右信頼は社会的に相当</p>

	であるとは認められない。右諸事情は、前示信託の原則の採用を否定すべき 特段の事情に当たるといべきである。
--	---

番号	E-28
関連個所	6. 2. 3ウ (ウ)
裁判日付	東京高判昭和43年4月12日
引用文献	東京高等裁判所 (刑事) 判決時報19巻4号72頁
事案の概要	<p>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60キロメートルで進行中、30～40メートル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10メートル余り進行した際、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。</p> <p>裁判所は、被害者側の過失の存在を認めつつ、被告人に、必要に応じ何時でも停車し得るように予め徐行し、事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があるとして過失を肯定した。</p>
判旨	<p>道路の両側が畑地であつて人家等がなく、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、また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われる可能性のあることが予想されるから、被告人としてはかかる場合を予見し、必要に応じ何時でも停車し得るように予め徐行し、事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があるものというべきである。してみると、本件事故は所論のとおり被害者が被告人の自動車に迫っていることを確認しないで道路の中央に向け歩き出した過失にもよるのであるが、被告人が前記両自動車が停車しまたは停車しようとしているのを認めた際、直ちに徐行することなく、時速約六〇キロメートルのまま運転を継続した過失により生じたこともまたいなみ難いところである。それ故、原判決には被告人の過失の態様の点において事実の誤認があり、右の誤りは判決に影響を及ぼすことが明らかであるから、論旨は結局理由があり、原判決は破棄を免れない。</p>

# バス停からの再合流の際の事故の 事例における検討に関する裁判例

番号	F-1
関連個所	7. 2. 3. 1ア
裁判日付	福岡高判昭和42年6月28日
引用文献	高検速報1011号
事案の概要	<p>被告人が車幅約2.48メートルの乗合自動車を運転し、幅員約3.9メートル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、次の停留所に向か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く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。</p>
判旨	<p>裁判所は、本件現場の状況が右のとおり（注：道路幅員約3.8メートルに過ぎず、非舗装の田舎道であって、降車客ことに幼児は自動車の発車後でなければ自動車の周辺を安全に歩行し難い程、狭くかつ足許が悪く転びやすい場所）であるにしても、発車前に前方および左右側後方に自動車の近づき、または接触している者がいないかを確かめ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。</p>

番号	F-2
関連個所	7. 2. 3. 1イ
裁判日付	岡山地判昭和47年2月24日
引用文献	判タ278号298頁
事案の概要	定期バス路線の運転手である被告人が、大型乗用自動車（車幅2.48メートル）を運転して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50センチメートル位離れ、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。
判旨	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、発進にかかるまでに、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きわめてとぼしく、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、わずか一、二分間の停車中に、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。

番号	F-3
関連個所	7. 2. 3. 2イ
裁判日付	東京高判昭和44年3月25日
引用文献	刑事裁判資料198号426頁
事案の概要	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。
判旨	裁判所は、被害者が自転車に乗車した際の高さ（被害者Aの死亡当時の身長は1.25メートルであって、本件事故当時被害者が使用した同型の子供用自転車に同人と概ね同一の身長を有する児童が通常の姿勢で乗車すると地面から頭上までの高さは1.30メートル乃至1.35メートル）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。

番号	F-4
関連個所	7. 2. 3. 2ウ
裁判日付	名古屋高裁金沢支部判決昭和26年11月7日
引用文献	高裁刑事判例集4巻追録3頁
事案の概要	乗合自動車（全長7.5メートル、幅2メートル）の運転手である被告人が、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。
判旨	本件停留所は南北両側に水橋町民家の櫛比した幅員約6.5メートルの国道上にあり、交通頻繁な表街路に位置しその北側（自動車の進行方向に対し左側）のA工場板塀の東側に幅員約4メートル奥行約15メートルの工場出入口前通路がコンクリートをもって舗装せられて直角に右停留所の表道路に交り更に其の東側B宅前の軒下もコンクリート造りとなり、これらコンクリート敷部分は街路北側において日頃児童らの遊び場に利用せられ、本件バスの到着時にも四、五歳位の幼児数名が同所に戯れており自動車到着と共に車体附近に寄り来っていた事実が認められるので、このような状況にある街路上の停留所に停車し更に進発する際には特に前方の死角圏内に配意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個所において右圏内を監視せしめつつその上の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。然るに当審並に原審証人らの供述を総合すると被告人は本件停留所に停車して再び進発するに当たり、右危害の予防につき何らの考慮を払わず、車掌を乗車せしめたまま漫然右死角圏内に盲進した事実を認めるに十分である。されば被告人の右所為は業務上その尽くすべき義務に違反したものであり、よって生じた前記被害者の死亡につき業務上過失致死の責任を免れないものといわなければならない。

番号	F-5
関連箇所	7. 2. 3. 2エ
裁判日付	仙台高判昭和45年11月19日
引用文献	高裁刑事判例集23巻4号779頁
事案の概要	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、最前十五、六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。
判旨	<p>本件事故現場である盛岡駅前広場の前記会社バス発着所は、同広場のコンクリート舗装の平地に乗客の待合せ位置を指示する五本の白線を引き、各白線の先端に行先案内の標識を置いて駅舎寄りから順序一番線ないし五番線の乗り場としただけのもので、歩行者の安全地帯が発着所の周囲にはあるものの発着所内には安全地帯も乗降客の通行のため専用区劃も設けられておらず、深夜を除いて一日に多くのバスが発着するので、かねて乗降客の従来が絶えない場所であって、この場所的特殊性は特に注意すべき点であること、被告人が同発着所に到着して本件バスを停車させた位置は、発着所内のほぼ中央で三番線の白線の手前であり、被告人は終点のため十五、六名の乗客全員を降ろして、そのあと車庫入りのため、車掌の発車合図で発進しようとしたのであるが、その間駅舎の方へ向かう降客らは、駅舎バスの右手に位置したことに駅舎中央の乗車口はバスの右前方の方角にあたる関係で、停車中の本件バスの前や後ことに前方を廻ってそちらへ向かうのが通常の状態であり、折から降車終了後間のない時点でもあるのに、その際被告人の考えた進行経路は、発着所内での通常のバス進路である前記白線沿いにそのまま直進して車庫入りするというのではなく、たまたま左前方の白線附近にバス待ち客の列も見当たらないところから、従来そのような車庫入りに際し危険のないことが確認されたときは往々やっていたごとく、発進と同時に左前方へ進路を転じつつ斜めに発着所内をやや横断して車庫に向かうという経路をとるつもりであったものであって、この左前方への進路転向の点も特に重要な点であること</p> <p>(現に被告人は発進と同時に左前方へ転進し、三番線と四番線の各標識の間辺を通り抜けるべく斜めに運転進行したのである。) がそれぞれ明らかであり、これらは当審における事実取調の結果によっても一層明瞭であって、このような事実関係に照らし考察すれば、本件被害者が前認定のような行動をとったことすなわち本件バスから降りた同人が駅舎の方へ向かうべく被告人</p>

の発進時には未だバス左前側方附近の死角圏内に位置し、その後、バスの進行につれて（付き従う形）前へ若干歩行し前記衝突地点にまで至ったというもの、バスがその際直進してさえおれば同人との衝突は生じえなかったと認めうる状況であったことよりすれば、同人の右行動は駅舎の方へ向う降客の一人として通常とる行動とみられるのであって特段に責められるべき不注意、不適切な点はなく、してみると、このような左前側方附近の死角圏内に位置する降客の存在および同人のその後の歩行経路は、発進にあたり被告人の当然に予見しうるところというべく、しかも被告人は発進と同時に特に左前方への進路を転じつつ斜めに進行しようとして企図していたのであるから、まさに被告人にとっては、本件発進にあたり、左前側方の死角内に関して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るに十分である。

してみれば、先に説示したところにより、車掌の発車合図に接した被告人がハンドルを特に左方へ切りつつ本件発進をなすに際しては、左前側方の安全確認に関し自ら肉眼やバックミラー等で注視するほか車掌の右合図に直ちに信頼依拠してよいとすることは到底できない筋合であり、被告人にはさらに車掌に指示して左前側方の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つたというべきである。そして被告人が右業務を履行していれば本件事故の発生はこれを回避することができたものと証拠上認めるに難くないというべきであるから、本件につき被告人が右注意義務の懈怠による過失の刑責を負うべきことは明らかである。

二律背反事象（緊急避難的な検討をしている事例）における検討に関する裁判例

番号	G-1
関連個所	8. 2. 5ア
裁判日付	東京地判平成21年1月13日
引用文献	判タ1307号309頁
事案の概要	被告人が運転する普通貨物自動車の前方に突然左方車線から車両が進出してきた場合において、同車両との衝突の回避に必要な限度を超えて自車を右方車線に進出させた行為について、自動車運転上の注意義務違反が肯定されたものの、緊急避難又は過剰避難の成否が問題になった事案。裁判所は、被告人車の右方車線への飛び出しについては、必要な程度を超えているものとして緊急避難の成立を否定したものの、過剰避難の成立を認め、被告人の刑を免除した事例。
判旨	<p>裁判所としては、主位的訴因であった進路変更合図義務及び右後方安全確認義務の各不履行について、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として、被告人の過失を否定した。</p> <p>次に裁判所は、予備的訴因である速度調節義務、第3車両通行帯への進出・進行を必要最小限にすべき義務、第2車両通行帯へ戻る義務の各不履行について、被告人は、青色乗用車との衝突を回避するために必要な程度を超え、かつY車両の進行を妨げない限度を超えて、第3車両通行帯へ車体の相当部分を斜めに進入させ、同通行帯中央付近を走行していたY車両の進路前方を塞ぐ程度にまで至ったのであるから、上記注意義務に違反した過失が認められる。</p> <p>そして、そのうえで裁判所は、被告人は、Y車両の進行を妨げない範囲で第3車両通行帯に進出することで、青色乗用車との衝突を回避することが可能であったのに、衝突の回避に必要な程度を超えて、Y車両の進行を妨げるどころまで大きく進出している。したがって、その行為は、刑法37条1項の「やむを得ずにした行為」であったとは認められず、緊急避難の成立は認められないとしたものの、被告人の本件行為は、現在の危難から避難するための行為が適切さを欠いたためにやむを得ない程度を超えたものであり、過剰避難に該当すると解すべきであるとして、被告人に過剰避難の成立を認め被告人の刑を免除した。</p>

番号	G-2
関連個所	8. 2. 5ア
裁判日付	大阪高判昭和38年4月8日
引用文献	判例タイムズ1307号309頁
事案の概要	<p>被告人は、営業用大型乗合旅客自動車（バス）を運転していたところ、数台の自転車が縦二列で対向してきたが、そのうち一台が突然右に進路を変更して被告人のバスの目の前に現れたため、被告人は当該自転車との衝突を避けるため急遽ハンドルを左に切り減速したものの、被告人のバスの左前方を走行中であった自転車に衝突してしまった事案。</p> <p>裁判所は、被告人の過失を否定した。</p>
判旨	<p>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、これに対処して予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予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。</p>

番号	G-3
関連個所	8. 2. 5イ
裁判日付	岡谷簡裁昭和35年5月13日
引用文献	下刑 2巻5・6号823頁
事案の概要	<p>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、同車内には約二十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1.5メートル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つたため、自転車が入って来て転倒したのをみて急停車措置をとつたので、その衝動で乗車中の乗客に涉外を与えた事案。</p>
判旨	<p>被告人が右のように急停止の措置をとつたのは右自転車運転者が、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つたため、被告人においてそのまま進行するときは、右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右乗合自動車を急停止するより他に方法がなかつたものであるといわねばならない。したがつて被告人において右急停止の措置をとつたことにより乗客に対し右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。</p>

番号	G-4 (報告書A-18)
関連個所	8. 2. 5イ
裁判日付	札幌公判昭和45年8月20日
引用文献	判タ 253号255頁
事案の概要	被告人は、乗客20名位を乗せた本件バスを運転して交差点の横断歩道にさしかかったものであるが、被告人のその直前における行動は、右歩道の手前29.5メートルの地点にあるバス停留所で乗客を乗降させた後発進し、約17メートル進行した地点でさらに乗客1名を乗車させるためいつたん停止したが、時速約五キロメートルの速度で再発進した直後、右横断歩道上を本件バスの進路前方の左方から右方へ横断すべく、突如右トラックのかげから道路中央へ走り出てきた子供(当時5歳)を認め、ただちに急制動の措置をとったところ、本件バスは1.30メートルのスリップ痕を残して横断歩道上で停止しが、右急制動による反動のため、当時のバスの乗客が傷害を負った事案。裁判所は、被告人の過失を否定とした。
判旨	バスの運転者は、他の一般の自動車の運転者と同様、他の車両および歩行者等との衝突の危険を未然に回避し、第三者の生命身体に危害を加えることのないよう運転上深甚の注意を払うべきことは、もとより当然であるが、なおそのほかに、一時に多数の乗客を運搬し、しかもその座席の位置が比較的高く、急停止等の衝撃を乗客が受け易いという、その任務および車体の構造等にかんがみ、不用意な運転方法(たとえば、みだりに急発進し、または急停止する等)は厳にこれを慎しみ、その衝撃により乗客の生命、身体に万一の危害を及ぼすことのないよう、慎重に運転すべき業務上の注意義務を負担するのである。したがって、もし急停止によるのでなければ車両あるいは歩行者などとの衝突の危険を回避できないような事態がある程度予測されるような場合においては、予め一時停止して、右危険のないことを確認した後進行するとか、あるいは、適宜に減速または徐行し、警音器を吹鳴する等必要な措置を講じ、もって急停止のための衝撃による被害を乗客が蒙らないように運転をなすべき業務上の注意義務を有するものと認められる。本件につきこれを見るに、本件事故現場である前記横断歩道は、市街地の交差点外側に接着し、しかもその直前に駐車していたトラックのため、いわゆる死角となつて、本件バスの運転者の被告人から横断歩道の西側(本件バスの進路左側)部分が歩道側端から道路中央寄りに1.65メートル位の面は見えない状態であつたから、右トラックの陰から突如として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きわ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つて、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、むしろただ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、予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、時速約五キロメートルのただ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。

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に関する裁判例

番号	H-1
関連個所	9. 1. 6ウ
裁判日付	水口簡判昭和43年8月2日
引用文献	下刑集10巻8号817頁
事案の概要	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75条の8第1項違反が問われた事案。
判旨	<p>本件公訴事実の要旨は「被告人は昭和四三年三月二七日午前九時四五分ごろ、高速自動車国道である・・・高速道路上り線・・・バス停において、その運転する普通貨物自動車・・・を駐車したものである」というのであり、右事実は（証拠略）により認められる。</p> <p>検察官は右事実は道路交通法七五条の八、一項、一二〇条一項に該当・・・と主張する。しかしながら、被告人が駐車するに至った事情、駐車した場所は前記（省略）の証拠によると次のとおりである。すなわち「被告人は一週間前から・・・夜間工事に従事し、当日も前夜から午前四時ころまで作業に従事し、朝食後、翌日以降の作業現場・・・へ道具類を運ぶため、・・・高速道路に入り、・・・途中、徹夜の夜間作業の疲れでねむ気を催し・・・バス停があつたので、バス停より約二五メートル・・・のバスの加速車線の路肩（幅一・四五メートル）に左車輪をかけて（被告人運転の車の車幅は一・六九メートルなので、全部を路肩に置くことは不可能である）駐車しているうちにねむり入ってしまった、ねむっている処をパトカーの警察官に起こされ、駐車違反として交通違反の切符を切られたものである。被告人の駐車した場所は前記のとおり走行車線の路肩ではなく、バス停のバス加速車線の路肩に左車輪をかけ駐車したもので、右車輪はバスの加速車線上にかかつてはいるが、バスの通行には全然支障なく、いわんや走行車線の路肩ではないので、一般車両の通行には全然影響のない場所である。」以上の事実が認められる。</p> <p>・・・（本件）高速道路は上り線、下り線それぞれ一方通行なので、一旦通り過ぎてしまうと同じ道を逆戻りすることはできないのである。問題は・・・バス停附近にさしかかった際、疲れとねむ気を感じた場合バス停附近の路肩に車を停めてねむ気をさますことが許されるかどうかである。</p> <p>・・・徹夜作業の後、単調な高速道路を走っている場合には自分ではしつかりしているつもりでもいつの間にかねむりに誘われるという危険は十分考えられることである。・・・インターチェンジまで絶対にいねむりせずに行けるとい保証はない。・・・ねむ気をさますため駐車中、ねむりこけ加しまった処よりみると・・・バス停で休息することなく走り続けた場合・・・インターチェンジまでの間「いねむってしまったて事故を起す様な危険はまったくなかった」と言い切れるものではない。もしも・・・バス停で休息することな</p>

<p>く走りつづけて、・・・インターチェンジまでの間にうとうと居眠つて、その間に不幸交通事故を引き起し、人を死傷させた場合被告人としては検察官より「被告人は・・・バス停附近通過の頃睡気を催したのであるが、かかる場合運転者としては直ちに運転を中止して休息し、ねむ気の解消をまつて運転を再開し、もつて事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があるのかかわらずこれを怠り漫然運転を継続した過失により・・・」として業務上過失致死傷罪としての刑事責任を追求されることは必定である。</p> <p>事故が起きてからでは遅すぎるのである。被告人の前記行為は正にこの注意義務を忠実に履行したまでである。</p> <p>道路交通法七五条の八は高速自動車国道における駐車を禁止している。しかしその除外例もまた認めている。被告人の本件駐車は同条一項二号にいわゆる「・・・駐車することがやむを得ない場合において路肩に駐車するとき」に該当するものと認めるのが相当である。</p> <p>以上の理由により被告人の前記行為は罪とならないものと認め、刑事訴訟法三三六条前段により無罪の言渡をする。</p>
--

番号	H-2
関連個所	9. 2. 4ア
裁判日付	甲府地判平成25年3月27日
引用文献	公刊物未登載
事案の概要	<p>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の間に合わず、同車に衝突した事案。前方不注視及び速度調整義務違反の過失が問われた。</p>
判旨	<p>本件事故現場は、・・・高速自動車国道・・・である。</p> <p>現場付近は、走行車線と追越車線の片側二車線で、平坦な見通しの良いアスファルト舗装の直線道路であるが、付近に街路灯等の設備はなく、夜間は暗い場所であり、本件事故当時は雨上がりの曇天で、路面は湿潤の状態であった。本件現場付近の最高速度は、・・・道路標識により80キロメートル毎時と指定されていた。</p> <p>・・・A・・・は、本件事故現場付近の走行車線を普通乗用自動車（・・・、以下「A車両」という。）で走行中、前方を同方向に走行していたFが運転する自動二輪車（以下「F車両」という。）の発見が遅れ、これを避けようとして追越車線に進路変更をした直後、F車両の進路を塞ぐように自車を滑走させた。A車両は、道路左側のガードロープに衝突した後、・・・追越車線上で、車両前部を中央分離帯側に向け、車線に対し、ほぼ直角・・・となり、追越車線を塞ぐ形で停止した。一方、F車両は、追越車線上に停止あるいは停止する直前のA車両右側面に衝突し、その場に横転して停止した（以下、この事故を「第1事故」という。）。</p> <p>第1事故により、A車両の助手席に同乗していたB・・・が、車内で右足を挟まれ、車外に退避することができなくなったことから、Aは、後続車を誘導すべく、車内にあった懐中電灯を持って自車の右側面後部付近に立ち、懐中電灯の光を後続車に向け、左右に振ったり、回したりするなどした。一方、Fは、自車の同乗者とともに、中央分離帯側の道路端に退避した。</p> <p>・・・被告人は、普通乗用自動車（・・・以下「被告人車両」という。）の前照灯を下向きにして・・・追越車線を時速約100キロメートルで走行中、同日午後10時43分ころ、本件事故現場付近に差し掛かり、A車両を前方約23メートルの地点に認め、急制動の措置を採るとともにハンドルを左に切ったが間に合わず、自車をA車両の右側後方に衝突させるなどし・・・た（以下、この事故を「第2事故」という。）。</p>

・・・事故当時、Aは、黒色Tシャツに灰色のジーンズを着用していた。また、F車両のライト類は、第1事故直後に消えており、第2事故直前は無灯状態であった。

・・・第1事故後、A車両のライト類のうち、左前照灯、左右尾灯並びに左前部、左側面及び左右後部のハザードランプが点灯していたと認められる。

・・・被告人がA車両等を回避すべき障害物として認識できた地点は、被告人に有利に考え、立会人Gが仮装A車両等を回避すべき障害物として認識した地点の半分程度、すなわち約60メートル手前の地点と見るのが相当である。

・・・被告人は、・・・バックミラーで後方を確認することに気を取られ、約60メートル手前の地点で視認できたA車両等の発見が遅れたことは明らかであり、被告人は前方注視義務を怠ったと認められる。

・・・本件事故現場付近は、街路灯等の照明設備はなかったのであるから、夜間、同所付近を走行する運転者は、自車の前照灯の明かりのみが頼りであった。そして、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40メートルに見合う距離で停止できる速度、すなわち時速64キロメートル弱程度まで、速度を調節する義務があったことになる（別紙速度計算表参照）。

・・・そして、被告人は、A車両等を回避すべき障害物として約60メートル手前の地点において視認できたのであるから、前方注視義務を尽くすとともに、前照灯の照射範囲内で停止できる速度に速度を調節していれば、直ちに回避措置を採り、本件結果を回避できたと認められる。

・・・以上より、被告人が、前方注視義務を尽くしていれば、A車両等を回避すべき障害物として約60メートル手前の地点で視認できたのであるから、前照灯の照射範囲内で停止できる速度に速度を調節していれば、同地点で直ちに回避措置を採り、本件結果を回避できたと認められる（なお、約60メートル手前の地点において、本件事故現場付近の最高速度である時速80キロメートル程度にまで減速していれば、回避措置を採り、本件結果を回避できたと認められるから（別紙速度計算表参照）、この速度を下回る速度にまで速度を調節する義務は被告人にはない旨の弁護人の主張を前提として

	<p>も、結果回避可能性があることは明らかである。)。</p> <p>・・・以上によれば、被告人には・・・過失が認められ、・・・業務上過失致死傷の罪責を免れない。</p>
--	---

番号	H-3
関連個所	9. 2. 4ア
裁判日付	仙台地古川支判平成28年6月28日
引用文献	公刊物未登載
事案の概要	<p>被告人が、普通乗用自動車を運転し、高速道路を約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、エンジンプ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。</p>
判旨	<p>被告人は、・・・時速約80キロメートルで走行していた・・・頃、後方から接近してきたA車のヘッドライトの光が被告人車のルームミラー、左右のサイドミラーに反射して眩しく感じ、A車が被告人車を追い越すまで眩しく感じていた。</p> <p>被告人車は・・・、被告人が運転し、助手席に妻Hが乗車していた。A車は、・・・Aが運転し、助手席にEが、後部座席の運転手側にDが、助手席側にCが乗車していた。</p> <p>当時、・・・辺りは、雪は降っていなかったが、路面は湿潤で暗く、交通量は少なかった。</p> <p>A車は、被告人車に追いつくと、時速約80キロメートルで被告人車の50から30メートル後方を追走し、30から20メートルに近づき、被告人車に追いついてから約2分後に、時速約100キロメートルに加速して追い越し車線に入り、午後9時26分頃、被告人車を追い越した（以下、・・・「第1回追走」という。）。</p> <p>・・・A車は、被告人車を追越車線に出て追い越してすぐに、被告人車の前方の走行車線に進入した。Aは、被告人車の・・・約15メートル前方に進入していた・・・。</p> <p>被告人は、A車が被告人車を追い越した後、被告人車の前方近距离に進入したので危険を感じてフットブレーキを踏み、A車に対し危険な割り込みであることを警告するために前照灯を操作した。</p> <p>・・・Aは、この被告人車の前照灯による5ないし10秒間の眩しさ（ハイビームであるにせよ、接近していたからにせよ）によって、被告人車から煽られたと感じ、恐怖心を抱いた（これを、以下「・・・パーキング付近での</p>

出来事」という。)

その後、A車が被告人車を追い越してからしばらく走行した・・・頃、被告人車は時速100から110キロメートル程度でA車を追い越し、その後時速80キロメートル程度で走行車線を走行し、何台かを加速して追い越しA車との間隔は広がった。

・・・A車は、被告人車に追い越された後、約11分間で再び被告人車に追いついたが、その間に時速100から110キロメートル台に加速し、先行車両10台を断続的に追い越して走行した。

A車は、加速しながら走行し、・・・インターチェンジを過ぎてしばらくすると被告人車に追いつき、その車間距離は徐々に縮まり車間距離が50メートル程度となった。

・・・Aは、・・・パーキング付近での出来事の印象から被告人車を追い越すと何かされるのではないかと不安を抱いたため追い越さず、時速約80キロメートルで被告人車の後ろに車間距離を50メートル程度で約2分間追走した。

被告人は、後方から接近してきたA車のヘッドライトが眩しく感じ、その後も被告人車を追い越さずに追走して来ることからA車を第1回追走のときの車両であると思った。被告人は、時速約80キロメートルで走行していたところ、A車のヘッドライトが眩しく運転に支障をきたすと感じたことから、A車に追い抜かせようと考え、エンジンプレーキで、70キロメートル、60キロメートル、50キロメートルと徐々に減速し、当初フットブレーキを踏んで時速30キロメートル程度まで減速し、A車との距離は約30メートルに縮まった。これに対し、Aは、被告人車の減速に当惑し、・・・パーキング付近の出来事の印象が強く、追い越したら何かされるのではないかという不安から、被告人車に呼応するように減速し、同様にフットブレーキを踏んで減速し、追い越そうとしなかった。(以下、A車が被告人車に再び追いついてからの追走状態を「第2追走」という。)

AもEも、被告人車の減速、当初フットブレーキがA車に向けられていることを強く意識したが、それが被告人からの追い越して欲しいという合図であるとは想像できなかった。

被告人は、当初フットブレーキを踏んで減速し、A車に急接近した後約2秒後に加速しA車から約50メートル離れたが、そのまま加速して引き離すことはせず、当初フットブレーキを踏んでまでして減速したのにA車が追いつかないことから、なぜそこまで眩しく照らして執拗に追走するのかその理由を知りたいという気持ちが強くなり、被告人車を停止しても、それでもA車が被告人車を追い越して行かない場合は、その理由を聞こうと考えて、再び

エンジンブレーキで減速し、加速後約12秒後に緩やかに最終フットブレーキを踏んで、加速してから約17秒後に走行車線上に停止した。

Aは、被告人が当初フットブレーキを踏んだ後に加速したのにまた最終フットブレーキを踏んで停止したのを見て、予測を超えた展開に気持ちが動転し、とにかく被告人車に追突しないようにフットブレーキを踏んで被告人車の後方約3メートルの位置に停車した。Aは、被告人車との追突を避けるためにやむなく急制動を講じて停止したのではなく、交通状況からして追越車線に車線を変更して被告人車を追い越すことに客観的な障害はなかった。

被告人は、停車したものの、A車が追い越さずに後方に停車したことから、なぜ眩しく照らして執拗に追走してくるのかその理由を聞き、追い越して先に行って欲しいと言おうと考え、ギアをパーキングに入れて、サイドブレーキを掛け、シートベルトを外し、助手席の妻に「ちょっと行って来る。」と言って、停止してから約6秒後に、車外に出てA車に向かい歩いて行った。Aは、被告人が車外に出て近づいて来たので不安を感じたが、話に応じた方が良いと考えて窓ガラスを半分ほど開けた。

被告人はAに対し「眩しいんだけど、ハイビームにしてないか」という趣旨の発言をした。Aは、それを聞いて「ハイビームにはしていない」という趣旨の回答をし、実際に被告人に対し、ハイビームの操作をして見せた。

その直後、A車が停止してから約18秒後にB運転のB車がA車に追突し、追突されたA車が前方に押し出されて被告人車と衝突し・・・た。

・・・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。

しかし、・・・Aが、・・・被告人車がエンジンブレーキで徐々に減速し、当初フットブレーキをして減速し、その後加速して直ぐ最終フットブレーキにより停止するのを目の辺りにして、これがA車に対するものであると認識していたため、冷静さを失い、被告人車の後ろに停止してしまったとしても、被告人車の動静に対し不安を抱いて追走中、緊張した短時間内での判断、行動であるから、Aの冷静さを著しく欠いた判断、行動が人間の行動として了解できない行動とはいえない。また、被告人としても、徐々に減速し、当初フットブレーキにより減速しても追い越さないで減速して追走するA車の動静を認識し、最終フットブレーキに至るのであるから、被告人とAは、強く意識し合う緊密な関係にあったといえることができる。

そして、交通事故の発生機序は複雑多様であり、運転手の皆が合理的な運転

<p>をするわけではなく、何らかの原因でいわゆるパニック状態に陥って冷静さを欠き、不合理で危険な行動に出ることも現実の多数の交通事故にはしばしばみられることであり、他者の不合理・非正常な運転が介在して交通事故が惹起される危険性は常にはらんでおり、運転者は常にこのような関係性の中で運転しているといえる。高速自動車国道においてはなおさらである。過失運転致死傷罪における相当因果関係の解釈においてはこのような交通事故に至る実態に即して解釈すべきである。</p> <p>そうすると、本件事故は、後続車両の追突という重大な結果を引き起こす危険が高い、夜間の、交通量の少ない、高速自動車国道上での被告人車の停止により誘発されて、上記の緊密な関係からA車の停止が介在し、B車のA車に対する追突により発生したのであるから、被告人車の停止と本件事故との間には相当因果関係があると認められる。</p> <p>・・・（量刑の理由）</p> <p>・・・本件過失運転致死傷事件は、・・・被告人が被告人車を運転し、法令に定める高速自動車国道における停車禁止義務に違反して、被告人車を停止し、その後方約3メートル地点の同一走行車線上にAがA車を停止させたところ、その直後に、A車の後方から同一車線をB車を運転していたBが、前方注視義務に違反し、前方にA車が停車しているのに気付くのが遅れA車に衝突し・・・という事案である。</p>
--

番号	H-4
関連個所	9. 2. 4イ
裁判日付	東京高判平成22年5月12日
引用文献	東京高等裁判所判決時報刑事61巻93頁
事案の概要	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、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。
判旨	<p>被告人は、・・・被告人車を運転して、・・・通り（片側3車線。指定最高速度は50キロメートル毎時）を・・・時速約40キロメートルで進行してきて、本件交差点を・・・直進しようとしたものであるが、本件停止線の手前約15.6メートルの地点（・・・①地点・・・）で、本件信号機が黄色信号を表示しているのに気付いたものの、制動措置を講じることなく、そのまま同速度で進行した。なお、・・・道路は、アスファルト舗装の平坦な直線道路で、本件信号機の視認状況も良く、また、当時路面は乾燥した状態であった。</p> <p>・・・本件交差点は、・・・十字路交差点で、信号機による交通整理が行われていた。そして、本件停止線の約6.5メートル先には、本件交差点入口側の横断歩道（自転車用も含めて幅が約5.8メートル）が設けられており、また、本件停止線の四十数メートル先の本件交差点出口側には、本件横断歩道（自転車用も含めて幅が約6メートル）が設けられていた。</p> <p>・・・他方、被害者らは、本件横断歩道を左方（左右の別は被告人から見たもの。以下同じ。）から右方・・・に歩いて横断しようとして、同横断歩道左側の歩道上・・・に並んで信号待ちをしていた。</p> <p>・・・被告人は、本件交差点に進入した後、信号待ちをしていた被害者らに約26.7メートルに接近した地点（②地点）で気づき、次いで、本件横断歩道の歩行者用信号機が青色信号に変わって被害者らが並んで横断し始めたことに、約20メートルに接近した地点（③地点・・・）で気付いて、急制動及び右転把の措置を講じたが間に合わず、同横断歩道上に約2ないし3メートル足らず歩み出した被害者らに被告人車（④地点）の左前部を衝突させた（（×）地点）。被告人が急制動措置を講じてから実際に被告人車が停止（⑤地点）するまでの距離は、約23.9メートルであった。</p> <p>・・・被告人車は、全長が約9.56メートル（運転席から車体前部までの距離は約1メートル）の大型貨物自動車で、本件事故当時の積載量は125</p>

85キログラム（自動車検査証上の最大積載量は12300キログラム）であった。

・・・時速約40キロメートルで走行していた被告人車の停止距離についてみると、関係証拠によれば、最大積載量20トンの貨物自動車の制動距離は、乾燥路面の状態、時速40キロメートルでの走行を前提とした場合、約14メートルであると認められるから、被告人車の停止距離は、これに空走距離を加えた距離を上回ることはないと考えられる。そうすると、乾燥した舗装道路の摩擦係数を0.7とし、空走時間を通常の自動車運転者のそれである0.75秒として計算した場合の停止距離は約22.3メートルであり、空走時間に余裕をみて1秒として計算した場合の停止距離は約25.1メートルであると計算される。この停止距離は、本件事故で実際に被告人が急制動措置を講じた際の被告人車の停止距離が約23.9メートルであったこととおおむね符合しており、妥当な数値といえることができるから、これを前提に検討を進めることとする。

被告人車が時速約40キロメートル（秒速約11.1メートル）で走行していたことから考えて、被告人が本件停止線の手前約27メートル・・・の地点に至った時に、本件信号機が青色信号から黄色信号に変わったものと推認される・・・。

そうすると、まずもって被告人が、本件事故の直前に、本件信号機が青色信号から黄色信号に変わった時にこれに気づき、本件交差点を通過して品川方面側に至る前に同信号機が赤色信号に変わることを予測して、直ちに制動措置を講じていたとすれば、無理なく本件停止線の手前で停止し得たことは明らかである・・・。

・・・原判決は、被告人には、対面信号機の信号（黄色信号）表示に従って直ちに停止措置を講じて速やかに停止すべき自動車運転上の注意義務があった旨認定判示しているのであるが、これを支持することはできない。すなわち、被告人が本件信号機の黄色信号表示に気付いた時点では、仮に本件事故の際と同様の急制動措置を講じたとしても、被告人車を、本件停止位置の手前で安全に停止させることができないだけでなく、本件停止線を越えて本件交差点入口側の横断歩道上に進入させてしまうことは避けられず、さらに、実際の制動措置の講じ方や空走時間次第では、本件交差点内に被告人車を進入させて停止するといった事態に立ち至ることも十分に予想される。その結果、確かに、本件の被害者らとの衝突は回避し得るにしても、他方で、多くの車両や人が信号機による交通整理に従って動く交差点の交通を著しく妨げ、ひいては、青色信号表示に従って交差道路から本件交差点に進入してくる自動車や、本件交差点入口側の横断歩道上を通行する人や自転車等との事

<p>故を惹起する危険が生じることも否定し難いところである。そうした点も考え合わせると、結局、・・・本件の事実関係の下では、原判決が認定判示する上記の注意義務を被告人に課すことは相当とはいい難く、したがって、被告人に、この点の自動車運転上の過失を認めることはできないものというほかはない。</p>
--