

# 判例・法規調査報告書（3）

松田綜合法律事務所

令和8年2月28日

## 目次

第1章 検討方針等 .....	6
1.1 はじめに.....	6
1.2 検討体制.....	6
1.3 本報告書の構成.....	7
1.3.1 車内乗客安全WGで取り扱ったケース .....	7
1.3.2 安全走行戦略WGで取り扱ったケース .....	7
1.4 交通規制と交通事故における法的責任.....	7
1.4.1 公開される裁判例.....	7
1.4.2 交通違反・事故における法的責任 .....	8
1.4.3 刑事裁判と民事裁判における事実認定と法的評価.....	10
1.5 車内乗客安全WG及び安全走行戦略WGへの参加状況.....	11
1.5.1 車内乗客安全WG .....	11
1.5.2 安全走行戦略WG .....	11
第2章 立ち乗り乗客のいる事故 .....	12
2.1 はじめに.....	12
2.2 法令に基づく義務（車内安全に関連し得る義務） .....	12
2.2.1 特定自動運行について法令上配慮されている内容.....	12
2.2.2 その他 .....	13
2.3 国土交通省のマニュアル等により求められている内容.....	14
2.3.1 特定自動運行として明記された内容.....	14
2.3.2 特定自動運行として明記されておらず、有人が前提とされる内容 .....	14
2.4 ご質問内容.....	16
2.4.1 自動音声による注意アナウンスと交通事業者の責任 .....	16
2.4.2 自動音声による注意アナウンスと事故責任.....	16
2.4.3 自動音声による注意アナウンスと自動扉 .....	18
2.4.4 自動音声による注意アナウンスと急停車 .....	20
第3章 緊急停止ボタン .....	22
3.1 はじめに.....	22
3.2 車内無人の遠隔監視型の場合（乗客が押せる状態） .....	22
3.2.1 乗客に義務を課することができるか.....	22
3.2.2 乗客が緊急停止ボタンを押さない場合の責任 .....	24
3.2.3 故意（いたずら）で緊急停止ボタンを押した場合の乗客の責任.....	24
3.2.4 保安員と乗客の関係 .....	26
3.3 車内無人の遠隔監視型の場合（乗客が押せない状態） .....	26

3. 3. 1	保安員と乗客の関係 .....	26
3. 3. 2	システムと運行事業者の責任関係 .....	30
3. 4	車内有人の遠隔監視型の場合 .....	31
3. 4. 1	設定と質問 .....	31
3. 4. 2	考察 .....	32
第4章	車椅子使用者に関する法的整理 .....	33
4. 1	はじめに .....	33
4. 2	バリアフリー法 .....	33
4. 2. 1	対象事業者 .....	33
4. 2. 2	法律上求められる義務 .....	33
4. 2. 3	罰則等 .....	35
4. 2. 4	想定事例の適法性 .....	35
4. 3	障害者差別解消法 .....	36
4. 3. 1	対象事業者 .....	36
4. 3. 2	法律上求められる義務 .....	36
4. 3. 3	罰則等 .....	37
4. 3. 4	想定事例の適法性 .....	37
4. 4	道路運送法 .....	37
4. 4. 1	対象事業者 .....	37
4. 4. 2	運送引受義務 .....	37
4. 4. 3	罰則等 .....	37
4. 4. 4	想定事例の適法性 .....	38
第5章	停車バスの自動ドアの開閉に伴う事故 .....	39
5. 1	はじめに .....	39
5. 2	バス運転者と車両等の運転者との間の法的関係 .....	39
5. 2. 1	自動ドアを開けた直後の事故 .....	39
5. 2. 2	車内火災における自動ドアの開閉 .....	42
5. 2. 3	交差点内で停止したバスの自動ドアの開閉 .....	45
5. 2. 4	道路上で停車したバスの自動ドアの開閉 .....	48
第6章	追突事故の事例における検討 .....	50
6. 1	はじめに .....	50
6. 2	高速道路における駐停車車両に追突した事案 .....	50
6. 2. 1	設定と質問 .....	50
6. 2. 2	道路交通法上の規制 .....	50
6. 2. 3	裁判例調査 .....	54
6. 3	高速道路で規制速度を超過した車両から追突された事案 .....	55

6. 3. 1	設定と質問	55
6. 3. 2	道路交通法上の規制	55
6. 3. 3	裁判例調査	59
第7章	車内安全関係における検討	62
7. 1	はじめに	62
7. 2	車内事故における運転者の注意義務	62
7. 2. 1	発進に関する注意義務	62
7. 2. 2	進行に関する注意義務	62
7. 2. 3	制動・急停車に関する注意義務	62
7. 2. 4	過失判断における主な考慮要素	63
7. 3	裁判例調査	63
第8章	二律背反事象（緊急避難的な検討をしている事例）における検討	70
8. 1	はじめに	70
8. 2	刑事裁判と民事裁判の区別	70
8. 3	裁判例調査	71
8. 4	考察	77
8. 4. 1	回避行動の緊急性と違法性阻却	77
8. 4. 2	事前の予見可能性と回避義務違反	77
8. 4. 3	民事上の過失相殺による調整	78
8. 4. 4	小括	78
第9章	歩行者等の横断が禁止されている道路での人の飛び出しによる事故の事例 における検討	80
9. 1	はじめに	80
9. 2	関連規定の整理	80
9. 3	裁判例調査	80
9. 4	小括	82
第10章	工事・交通誘導に関する事故の事例における検討	83
10. 1	はじめに	83
10. 2	交通誘導に起因する事故	83
10. 2. 1	設定と質問	83
10. 2. 2	関連規定の整理	83
10. 2. 3	裁判例調査	87
10. 2. 4	小括	90
第11章	低速走行車両に起因する事故の事例における検討	92
11. 1	はじめに	92
11. 2	低速走行に起因する事故	92

1 1. 2. 1	設定と質問	92
1 1. 2. 2	関連規定の整理	92
1 1. 2. 3	裁判例調査①	95
1 1. 2. 4	裁判例調査②	97
第 1 2 章	緊急車両接近時の挙動に伴う事故時の責任の範囲	100
1 2. 1	はじめに	100
1 2. 2	関連規定の整理	100
1 2. 2. 1	緊急自動車に関する規定	100
1 2. 2. 2	緊急自動車の走行方法に関する規定	101
1 2. 2. 3	進路変更に関する規定	101
1 2. 2. 4	急ブレーキに関する規定	102
1 2. 3	考察	102
第 1 3 章	車線変更時に車線間を高速で走行してくるバイクとの事故の事例の検討	103
1 3. 1	はじめに	103
1 3. 2	車線変更時に車線間を高速で走行するバイクとの事故	103
1 3. 2. 1	関連規定の整理	103
1 3. 2. 2	裁判例調査	104

## 第1章 検討方針等

### 1. 1 はじめに

2023年度及び2024年度は、安全設計・評価ガイドブック判例等調査委員会において、自動運転システムが遵守すべき道路交通法（以下「道交法」ともいう。）に定められた定性的ルールの定量化、さらには事故時に運転者に判例上課せられる注意義務について、各類型に分けて判例調査と法令整理を行って報告書にまとめた。具体的には、2023年度は「歩道等がある車道を走行する事例」等の4類型、2024年度は「左折時の事故」等の8類型について調査を行った。

2025年度は、これらの判例調査を踏まえて、車内乗客安全ワーキンググループ（以下「WG」という。）及び安全走行戦略WGの意見交換に参加して、同WGに参加する各事業者が自動運転の社会実装で抱える法的問題に対して法的アドバイスを行うとともに、1. 3記載のケースについて、法規制の整理と法解釈・判例解釈の整理を行った。

2024年度までの調査では、被告人が有罪か無罪かの二者択一の中で過失の有無を判断する刑事裁判例を中心に調査対象としていたが、2025年度は、刑事裁判例だけでなく、必要な範囲で民事裁判例も対象として調査を行った。

調査においては、新たな技術における新たな安全設計基準に関わるものであることから、従前の調査と同様、元検察官及び元裁判官も調査メンバーに加えて、法曹三者の視点から多角的な検討を心掛けた。

なお、2024年度までは、本受託事業を松田綜合法律事務所を受託し、安全設計・評価ガイドブック判例等調査委員会を組成して調査を進めていたが、調査の主軸は松田綜合法律事務所であることから、2025年度からは、委員会としてではなく、松田綜合法律事務所として調査を行った。

### 1. 2 検討体制

以下のとおり、刑事実務及び交通事故実務に係る知見を有し自動運転法務に精通した弁護士において、今回の検討を行った。

氏名	肩書／経歴
岩月 泰頼 (統括)	松田綜合法律事務所パートナー弁護士／名古屋大学未来社会創造機構客員准教授／元検察官
森田 岳人	松田綜合法律事務所パートナー弁護士／名古屋大学未来社会創造機構客員准教授
高市 惇史	松田綜合法律事務所パートナー弁護士／元裁判官
中川 景子	松田綜合法律事務所弁護士／元検察官
勝俣 安登武	松田綜合法律事務所弁護士／元検察官

木船 恵	松田綜合法律事務所弁護士／関西大学ビジネスデータサイエンス学部特別任用准教授
駒形 崇	松田綜合法律事務所弁護士

### 1. 3 本報告書の構成

車内乗客安全WGと安全走行戦略WGで取り扱ったケースは、後記1. 3. 1及び1. 3. 2のとおりである。本報告書において、各ケースの説明がされている本章番号と担当者を記載している。

#### 1. 3. 1 車内乗客安全WGで取り扱ったケース

- ① 立ち乗り乗客のいる事故【第2章／中川・岩月】
- ② 緊急停止ボタン【第3章／高市・岩月】
- ③ 車椅子使用者に関する法的整理【第4章／木船・森田】
- ④ 停車バスの自動ドアの開閉に伴う事故【第5章／駒形・岩月】

#### 1. 3. 2 安全走行戦略WGで取り扱ったケース

- ⑤ 追突事故の事例における検討【第6章／勝俣・森田】
- ⑥ 車内安全関係における検討【第7章／中川・岩月】
- ⑦ 二律背反事象における検討【第8章／木船・森田】
- ⑧ 歩行者等の横断が禁止されている道路での人の飛び出しによる事故の事例における検討【第9章／勝俣・岩月】
- ⑨ 工事・交通誘導に関する事故の事例における検討【第10章／中川・岩月】
- ⑩ 低速走行車両に起因する事故の事例における検討【第11章／駒形・森田】
- ⑪ 緊急車両接近時の挙動に伴う事故等の責任の範囲【第12章／駒形・森田】
- ⑫ 車線変更時に車線間を高速で走行してくるバイクとの事故の事例における検討【第13章／高市・森田】

### 1. 4 交通規制と交通事故における法的責任

#### 1. 4. 1 公開される裁判例

国内で発生する交通事故（年間307,930件<sup>1</sup>／2023年警察庁交通局統計）の全てが裁判例として取り扱われるのではなく、裁判例として公開される判決はのごく一部に過ぎないことから、これについて説明する。

<sup>1</sup> 2023年で見ると、発生した交通事故307,930件のうち、民事裁判として簡易裁判所及び地方裁判所が新たに受理した件数は、33,783件である（最高裁判所提供資料に基づき作成された『弁護士白書2024年版』）。また、検挙人員は298,200人であり（警察庁統計）、その処遇内訳は、不起訴が242,4

まず、現在のレベル2以下の交通事故（車両の設計・製造上の欠陥を原因とするものを除く）では、運転者の注意義務違反の法的責任として、民事責任（損害賠償責任）と刑事責任（刑罰）が問われ得る。事故結果として物損のみの場合、「交通事故の不申告」（道交法第119条第1項第10号）がなければ、基本的には民事責任のみが問題とされ、人身事故の場合には、民事責任と刑事責任の双方が問題となり得る。

物損のみの場合には、その大半が保険などの利用により賠償が行われることから、裁判外の示談が成立して民事裁判に至ることは相当に少ない。裁判外で示談が成立すればその内容は公開されず、示談が成立しない一部の物損事故のみが民事裁判として提訴され、和解にも至らない場合に裁判例として公開される。

次に、人身事故の場合には、物損事故と同様、民事責任が問題とされるとともに、警察捜査が行われ刑事事件として検察庁に送致される。ただし、人身事故の場合も、保険などの利用により賠償が行われて裁判外で示談が成立することも多いことから、この場合には、死亡事故など結果の重い事故を除き、検察庁において「不起訴」とされて、原則非公開となる。他方、民事賠償が行われず示談が成立しない、又は死亡事故で結果が重いなどの人身事故については、検察庁で、過失の認定ができないものについては「不起訴」に、過失の認定ができると判断し結果が重くないものは「罰金刑」に、結果の重いものは「公判請求（公開裁判）」にと分けて処理される。このうち、結果が世間に公開されるものは公判請求のみであり、そのほか（不起訴と罰金刑）は基本的には非公開とされる。なお、示談が成立しない場合には、刑事事件と並行して被害者によって民事裁判も提訴される場合があり、これも裁判の途中で和解することが多いが、和解しない場合には民事裁判例は公開される。

以上のように、日常的に交通事故は発生しているものの、その大半は賠償による示談が成立して非公開となり、ごく一部の民事裁判例と刑事裁判例のみが公開されることになる。なお、正確には、現在、裁判所は、全ての判決書の一部しか自ら公開しておらず、判例検索サービスを提供する民間企業が収集した裁判例が公開されることになる。

#### 1. 4. 2 交通違反・事故における法的責任

以下、現行における、交通違反・事故の場合の法的責任について整理する。

##### ア 交通違反における法的責任

速度超過や徐行場所違反などの交通違反については、基本的には、道交法において、運転者に対し、行政処分として運転免許の取消しや停止等（道交法第103条）が定められ、刑事罰として罰金刑や拘禁刑が定められている。なお、刑事罰の定めがある

---

79人、略式命令請求及び家庭裁判所送致が42, 896人を占め、刑事裁判として公判請求された数は、4, 721人とどまる（検察統計年報）。

交通違反のうち、特に軽微なものについては、反則金を支払えば刑事罰を科せられない反則制度（道交法第9章）がある。

交通事故（物損・人身）を伴わない交通違反については、被害者が存在しないことから、被害者に対する民事責任（損害賠償責任）は発生しない。

#### イ 交通事故における法的責任

##### ① 自動車に欠陥がない場合の運転者の法的責任

人の死傷を伴う人身事故の場合には、過失が認められる運転者に対し、自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（以下「自動車運転処罰法」という。）に基づき、刑事罰（罰金刑、拘禁刑）が科される場合がある（自動車運転処罰法第5条）。

また、過失が認められる運転者は、被害者から、民事責任（賠償責任）を問われる場合がある（民法第709条）。

さらに、当該人身事故において、運転者に道路交通法違反が認められる場合には、運転者に対し、行政処分として運転免許の取消しや停止等（道交法第103条）が行われる場合がある。

人の死傷を伴わない物損事故の場合には、物損の被害者から、民事責任（賠償責任）を問われる場合があり（民法第709条）、また人身事故と同様、運転者に道路交通法違反が認められる場合には、運転者に対し、行政処分として運転免許の取消しや停止等（道交法第103条）が行われる場合がある。

なお、これらの運転者の法的責任を基礎付ける過失や違法性に関して、道路交通法等の法的規制が存在する。

##### ② 自動車の欠陥による事故の場合

自動車に係る設計又は製造上の欠陥が原因で交通事故を起こし死傷者が出た場合には、当該欠陥に関与した自動車メーカー等（部品メーカー等を含む）の従業員や役員という個人において、当該欠陥について注意義務違反（過失）があると認められたときに、業務上過失致死傷罪（刑法第211条）の刑事責任が科せられる可能性がある。

同様の場合には、自動車メーカー等が無過失責任である製造物責任（製造物責任法第3条）として賠償責任を負う。

#### ウ 一般旅客自動車運送事業者の法的責任

一般旅客自動車運送事業者であるバス会社やタクシー会社のような「運行供用者」は、その運行により他人の生命又は身体を害した場合には、運転者とは別に、損害賠償責任を負う可能性がある（自動車損害賠償保障法第3条）。

さらに、バス等の運転者が交通違反を行い、又は交通事故（物損・人身）を起こしたことに端を発し、一般旅客自動車運送事業者において、安全管理規程等を遵守していないため輸送の安全又は旅客の利便が確保されていないと認められるときは、国土交通大臣から、運行管理や運転者等の指導監督の方法の改善等の改善命令を受ける場合がある（道路運送法第27条）。さらに、一般旅客自動車運送事業者において、道路運送法に違反する等の行為が認められた場合には、国土交通大臣から、自動車等の使用停止処分、事業の停止処分又は許可の取消処分を受ける場合がある（道路運送法第40条）。

#### エ レベル4における自動運転車製造関連企業の法的責任

レベル4では、運転者の存在は想定されていないので、運転者の刑事責任が問われることはない。

他方、自動運転システムに欠陥があり、当該欠陥が原因で交通事故を起こし死傷者が出た場合には、当該欠陥に関与した自動車メーカー等（システムベンダー等を含む）従業員や役員という個人において、システム開発や製造上の欠陥について注意義務違反（過失）があるとして、業務上過失致死傷罪（刑法第211条）の刑事責任が科せられる可能性がある。インフラ協調型の自動運転システムの場合で、インフラ側に事故の原因がある場合には、インフラ側の企業関係者の刑事責任も同様に問題とされ得る。また、事故の原因として、販売事業者による説明欠落、運行事業者のオペレーションミス、電子制御装置整備等の整備不良などが挙げられ、個人の注意義務違反（過失）が認定される場合には、販売事業者・運行事業者・整備事業者の従業員や役員という個人も同様の刑事責任を負う可能性がある。そして、複数の事業者の複数人の注意義務違反が認められる場合には、各人それぞれの刑事責任が問題とされ得る。

このように、レベル4の自動運転による死傷事故では、法人の刑事責任を問われることはなく、事故の原因に関し注意義務違反が認められる関係企業の従業員や役員が刑事責任の対象となる。

#### 1. 4. 3 刑事裁判と民事裁判における事実認定と法的評価

刑事裁判は、被告人に対して刑罰を科すべきか否かを判断する裁判であり、事実認定では、立証責任の全てを負う検察官に対し、合理的な疑いを超える立証（推定無罪「疑わしきは罰せず」／十中八九確かといえる立証レベル）を求める。また、刑事裁判には、民事裁判のような「損害の公平な分担」という概念もなく、和解による決着もなく、有罪か無罪かを判断することになる。例えば、刑事裁判で「過失の有無」が争点であれば、被告人に過失があるか否かを判断し、民事裁判のように具体的な数字として過失割合は判断しない（量刑判断における情状として評価される）。

他方、民事裁判では、加害者に負担させる損害賠償責任の金額を判断する裁判であり、事実認定では、立証の程度として高度の蓋然性が求められ、通常人が疑いを差し挟まない程度に真実性の確信を持ち得ることが必要とされる（最判昭和50年10月24日）。そして、交通事故の損害賠償責任（民法第709条）における民事裁判では、「損害の公平な分担」にも主眼が置かれ、加害者と被害者との過失割合を具体的な数字として判断することが多い。例えば、裁判官において、加害者に過失はあるものの、被害者にも相当な落ち度があると考えた場合には、単に加害者の過失の有無を判断するのではなく、被害者の過失割合（例：30%）を賠償額に反映させて（過失相殺）、損害額のうち70%を容認するということも判断としてあり得る。このほか、民事裁判では、証拠資料以外の一切の資料を指す「弁論の全趣旨」（当事者や代理人の態度や主張の提出時期なども含む）による事実認定も許容されており、このような事実認定の方法は刑事裁判では許容されていない。

以上のとおり、刑事裁判と民事裁判では、その目的・法的効果や事実認定・評価に違いがあることから、加害者について、刑事裁判では過失がなく（有罪に足る立証がない）無罪と認定されながら、民事裁判では過失が認定されて賠償責任が認められるという真逆の判断もあり得る。

## 1. 5 車内乗客安全WG及び安全走行戦略WGへの参加状況

### 1. 5. 1 車内乗客安全WG

車内乗客安全WGへの参加状況は、以下のとおりである。

日付	開催回
2025年8月8日	第1回車内乗客安全WG
2025年11月18日	第2回車内乗客安全WG
2026年2月3日	第3回車内乗客安全WG

### 1. 5. 2 安全走行戦略WG

安全走行戦略WGへの参加状況は、以下のとおりである。

日付	開催回
2025年9月29日	第2回安全走行戦略WG
2025年10月27日	第2回安全走行戦略WG意見交換会
2025年12月15日	第3回安全走行戦略WG

## 第2章 立ち乗り乗客のいる事故

### 2. 1 はじめに

本項では、立ち乗り乗客のいる場合の事故について、特定自動運行における法令に基づく義務や国土交通省から発出されたマニュアル等を概観した上で、裁判例調査・分析等を踏まえて検討する。

### 2. 2 法令に基づく義務（車内安全に関連し得る義務）

#### 2. 2. 1 特定自動運行について法令上配慮されている内容

まず、立ち乗り乗客がいる場合の事故における注意義務を検討するに当たり、特定自動運行において、旅客自動車運送事業運輸規則（以下「運輸規則」という。）上、どのような義務が課されているかを確認する。

（特定自動運行保安員の業務等）

第十五条の二

8 特定自動運行旅客運送を行う旅客自動車運送事業者は、輸送の安全の確保のため、特定自動運行保安員に対し、次に掲げる事項を遵守させなければならない。

七 乗降口の扉は、停車前に旅客の乗降のために開かないこと。

八 発車音を吹鳴する場合は、旅客の安全及び特定自動運行事業用自動車の左側に、その運行に支障がないことを確認し、かつ、乗車口の扉を閉じた後、当該特定自動運行事業用自動車を発車させる前に行うこと。

九 乗降口の扉が閉じたことを確認した後特定自動運行事業用自動車を発車させること。

9 特定自動運行旅客運送を行う一般乗合旅客自動車運送事業者、一般貸切旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者は、発車の直前に安全の確認ができた場合を除き、特定自動運行事業用自動車（乗車定員十一人以上のものに限る。）の特定自動運行保安員に対し、警音器を吹鳴させなければならない。

上記運輸規則第15条の2第8項では、輸送の安全確保の観点から、特定自動運行旅客運送を行う旅客自動車運送事業者が、特定自動運行保安員に対し遵守させるべき事項が列挙され、そのうち、立ち乗り乗客がいる場合の事故との関連で参考となり得る遵守事項として下記のアないしウが挙げられる。さらに、同条第9項は、特定自動運行旅客運送を行う一般乗合旅客自動車運送事業者等に対し、発車の直前に安全の確認ができた場合を除き、特定自動運行保安員に警音器を吹鳴させる義務を課しているところ、同項もまた、旅客の安全確保措置を定めるものとして、同様に参照することができる（下記エ）。

ア 乗降口の扉は、停車前に旅客の乗降のために開かないこと（運輸規則第15条の2第8項第7号）

イ 発車音を吹鳴する場合は、旅客の安全及び特定自動運行事業用自動車の左側に、その運行に支障がないことを確認し、かつ、乗車口の扉を閉じた後、当該特定自動運行事業用自動車を発車させる前に行うこと（運輸規則第15条の2第8項第8号）。

ウ 乗降口の扉が閉じたことを確認した後に特定自動運行事業用自動車を発車させること（運輸規則第15条の2第8項第9号）。

エ 特定自動運行旅客運送を行う一般乗合旅客自動車運送事業者、一般貸切旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者は、発車の直前に安全の確認ができた場合を除き、特定自動運行事業用自動車（乗車定員11人以上のものに限る。）の特定自動運行保安員に対し、警音器を吹鳴させなければならない（運輸規則第15条の2第9項）。

## 2. 2. 2 その他

次に、立ち乗り乗客がいる場合の事故における注意義務に関連し、法令上、特定自動運行に配慮はされていないものの、運転者に課されている遵守事項として、以下の道路交通法上の規定が存在する。

### （普通自動車等の運転者の遵守事項）

第七十一条の三 自動車（大型自動二輪車及び普通自動二輪車を除く。以下この条において同じ。）の運転者は、道路運送車両法第三章及びこれに基づく命令の規定により当該自動車に備えなければならないこととされている座席ベルト（以下「座席ベルト」という。）を装着しないで自動車を運転してはならない。ただし、疾病のため座席ベルトを装着することが療養上適当でない者が自動車を運転するとき、緊急自動車の運転者が当該緊急自動車を運転するとき、その他政令で定めるやむを得ない理由があるときは、この限りでない。

2 自動車の運転者は、座席ベルトを装着しない者を運転者席以外の乗車装置（当該乗車装置につき座席ベルトを備えなければならないこととされているものに限る。以下この項において同じ。）に乗車させて自動車を運転してはならない。ただし、幼児（適切に座席ベルトを装着させるに足りる座高を有するものを除く。以下この条において同じ。）を当該乗車装置に乗車させるとき、疾病のため座席ベルトを装着させることが療養上適当でない者を当該乗車装置に乗車させるとき、その他政令で定めるやむを得ない理由があるときは、この限りでない。

3 自動車の運転者は、幼児用補助装置（幼児を乗車させる際座席ベルトに代わる機能を果たさせるため座席に固定して用いる補助装置であつて、道路運送車両法第三章及びこれに基づく命令の規定に適合し、かつ、幼児の発育の程度に応じた形状を有するものをいう。以下この項において同じ。）を使用しない幼児を乗車させて自動車を運転してはならない。ただし、疾病のため幼児用補助装置を使用させるこ

とが療養上適当でない幼児を乗車させるとき、その他政令で定めるやむを得ない理由があるときは、この限りでない。

道路交通法第71条の3は、自動車の運転者に対し、同乗者に座席ベルトを装着させる義務等を定めているが、同規定については、特定自動運行への読み替え規定はなく、特定自動運行において、同乗者に座席ベルトを装着させることは道路交通法上の義務ではない。

もともと、公安委員会は、「必要があると認めるときは、当該許可に道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要な条件を付することができる」（道路交通法第75条の15第1項）とされているところ、「特定自動運行に係る許可制度に関する解釈及び運用上の留意事項について」（通達）において、その条件の例示の1つとして、「特定自動運行用自動車に乗車している者に座席ベルトを着用させるため必要な措置を講ずること。」と記載されており、座席ベルトを着用させるため必要な措置を講ずることが許可条件とされることがある。

## 2. 3 国土交通省のマニュアル等により求められている内容

### 2. 3. 1 特定自動運行として明記された内容

「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について（平成14年1月30日制定）」において定められている内容は、以下のとおりである。

#### ア 走行中の旅客の移動の防止

走行中は旅客が立ち上がったたり、移動したりしないよう、また、立客については、つり革等につかまるよう、特定自動運行保安員又は自動音声装置によるアナウンスで要請すること。

#### イ 座席ベルトの着用

座席ベルトを着用するよう、特定自動運行保安員又は自動音声装置によるアナウンスで要請すること。なお、旅客が座席ベルトを装着していない場合において、特定自動運行保安員に対し、旅客が座席ベルトを装着していない旨を警報する装置を使用することとして差し支えない。

### 2. 3. 2 特定自動運行として明記されておらず、有人が前提とされる内容

「乗合バスの車内事故を防止するための安全対策実施マニュアル〔第2分冊 別冊〕 運転者用（平成23年6月制定・国土交通省自動車交通局自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会）」「指導監督マニュアル【バス】本編」において定め

られている運転者の実施手順及び留意事項は、以下のとおりである。※赤字は「アナウンスが必要な内容」

#### ア 発車時

- ・歩道に接近して停車する
- ・安全を確認してドアを開ける
- ・利用者をあわてさせない
- ・扉を閉める前に確認する

#### イ 発進時

- ・高齢者等の着席を誘導する
- ・利用者が着席したことを確認し、アナウンスしてから発車する
- ・立っている人が手すりにつかまったことを確認し、アナウンスしてから発車する  
(停止位置を修正するために前進する場合も注意喚起する)
- ・滑らかな運転操作で発進する
- ・荷物の多い高齢者に注意喚起する
- ・特殊な構造の座席について、注意喚起、利用制限を行う

#### ウ 走行中

- ・車内外の安全確認を徹底する（運転時の姿勢を整える）
- ・走行中に席を移動しないこと、バスが停車してから席を立つことを注意喚起する
- ・右左折等の前にその旨情報を提供する
- ・「急」の付く運転はしない（急発進、急加減速、急ハンドルなど）
- ・カーブでの追越しはしない
- ・安全な速度と十分な車間距離を保つ
- ・乗客の状況を確認する

#### エ 減速～停止時

- ・「ゆるやかなブレーキ」を実施する
- ・減速前にその旨情報を提供する
- ・立ち上がった人に着席するよう注意喚起する
- ・到着してからアナウンスする

#### オ 降車時

- ・歩道に接近して停車する

- ・降車客の有無をアナウンスで確認する
- ・停車後はすぐにはドアを開けず、あらためて周囲の安全を確認し、ドアを開ける
- ・ゆっくり降車するようアナウンスする
- ・扉を閉める前に確認する

## 2. 4 ご質問内容

### 2. 4. 1 自動音声による注意アナウンスと交通事業者の責任

#### ア 設定と質問

##### 【設例（特定自動運行を前提とした場合）】

手すりやつり革につかまらない乗客、また、走向中に席を立ち上がり移動する乗客に向けて、自動音声により注意アナウンスするシステムを導入した。

自動音声による注意アナウンスは、乗務員が注意したのと同じとみなせるか。

#### イ 考察

自動音声装置によるアナウンスと乗務員による注意は、旅客に対する安全確保の機能として実質的な差異はないと考えられるところ、前記「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について（平成14年1月30日制定）」においても、「特定自動運行保安員又は自動音声装置によるアナウンスで要請すること。」として、自動音声装置によるアナウンスを自然人である保安員による対応と並列で位置付けて許容するとともに要請している。

したがって、自動音声による注意アナウンスは、乗務員が注意したものと同一ようにみなし得ると考えられる。

### 2. 4. 2 自動音声による注意アナウンスと事故責任

#### ア 設定と質問

##### 【設例（特定自動運行を前提とした場合）】

1 手動運転で行っている注意アナウンスと同じ内容、同じ頻度で自動音声により注意を行っている。

手動運転と同様に、自動音声による注意アナウンスを運用すれば、交通事業者は手動運転と同様の責任を果たしていると考えて良いか。

2 着席又は手すりやつり革につかまることなど、自動音声により注意喚起のアナウンスをしてからバスを出発させている。

①注意アナウンスを守らなかった乗客が、走行中に、転倒して怪我をした場合、誰の責任になるか。

②乗客がイヤホンやヘッドホンをして、注意喚起のアナウンスを聞いていない場合に、走行中に、転倒して怪我をしたら、誰の責任か。

- ③手すりにつかまっていない乗客が転倒し、手すりにつかまっている乗客へぶつかり、手すりにつかまっていた乗客が怪我をしたら、誰の責任か。
- ④注意アナウンスに従わなかった場合はお客様の責任になる約款を定めたら、事業者責任は回避できるか。

## イ 考察

### (ア) 1について

同一の内容及び頻度で注意アナウンスが行われている限りにおいては、当該アナウンスが手動運転時に乗務員によって行われていた場合と比較して、その旅客に対する安全確保の機能として実質的な差異はなく、固定のアナウンスについても、交通事業者は、手動運転時と同程度の責任を果たしていると評価され得る。

もっとも、乗務員による注意は、定型的なアナウンスにとどまらず、乗車中の旅客の動静や走行状況等を踏まえて適宜行われるものである上、旅客の安全確保は、注意アナウンスの実施のみによって達成されるものではなく、運行方法や運転操作等を含む種々の安全対策が総合的に講じられることによって行われるものである。

したがって、自動音声による注意アナウンスのみをもって、全ての場合において手動運転時と同一の安全配慮義務が尽くされていると直ちに評価することはできず、実際に乗車している客の動静等を踏まえた対応など、個別具体的な状況に応じた追加的対応の必要があると考えられる。

### (イ) 2①、②、③について

有人前提で作成された上記「乗合バスの車内事故を防止するための安全対策実施マニュアル〔第2分冊 別冊〕 運転者用（平成23年6月制定・国土交通省自動車交通局自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会）」では、「高齢者等の着席を誘導する」、「利用者が着席したことを確認し、アナウンスしてから発車する」、「立っている人が手すりにつかまったことを確認し、アナウンスしてから発車する」と記載されている。これらを前提にすると、特定自動運行においても、アナウンスどおりに行動していなかった被害者の年齢等の特性や運行の状況によっては、発車時に着席したか、つり革に掴まったか等の確認をせず発車させていた場合、特定自動運行保安員といった運行業務従事者や事業者側が民事責任（不法行為責任、使用者責任）を問われる可能性があり、また、刑事責任（業務上過失致死傷罪）を問われる可能性も否定はできない（事業者側については、安全管理や指導について必要な注意を怠ったと判断されれば、会社の社長等の責任者も業務上過失致死傷罪に問われる可能性がある。）。③については、手すりにつかまっていなかった乗客自身が、怪我をした乗客に対する刑事責任（過失傷害罪）・民事責任を負う可能性もある。

もっとも、走行時に、乗客がアナウンス指示に従わず急に座席から立ち上がる、又は、それまでつかまっていたつり革から手を離したことなどにより転倒して怪我をした場合には、予見可能性が認められにくく、刑事責任を問われる可能性は低いと考えられる。また、民事責任においても、このような場合には、乗客側の過失が大きく、少なくとも過失相殺により損害額は減額される可能性が高いと考えられる。

#### (ウ) 2④について

事業者には、乗客の安全を確保する安全配慮義務がある。商法上、旅客運送契約において、運送人は、旅客が運送のために受けた損害について注意を怠らなかったことを証明しない限り損害賠償責任を免れないとされ（商法第589条）、また、旅客の生命又は身体の侵害について、運送の遅延を主たる原因とするものを除き、運送人の損害賠償の責任を免除し又は軽減する特約は、原則無効とされている（商法第591条第1項）ことから、注意アナウンスに従わなかった場合は乗客の責任とする旨の約款を定めても、事業者の責任が免除されず、当該約款は無効となる可能性が高いと考えられる。

### 2. 4. 3 自動音声による注意アナウンスと自動扉

#### ア 設定と質問

##### 【設例（特定自動運行を前提とした場合）】

自動音声による「扉が開きます。ご注意ください。」の予告アナウンスの後に、自動扉が開いた。自動音声による「扉が閉まります。ご注意ください。」の予告アナウンスの後に、自動扉が閉じた。

①予告アナウンスが流れた後に、駆け込み乗客が、閉まりかけた扉に体が接触し怪我をした場合の責任は誰にあるか。

②降車した乗客が、後方から走行してきた自転車と接触し怪我をした際の責任は誰にあるか。

#### イ 考察

##### (ア) ①について

予告アナウンスが行われ、既に自動で閉扉途中の車に対する駆け込み乗車により扉に乗客の体が接触して負傷した場合は、閉扉前の時点で乗車を試みようとしていることがうかがえる状況にあったなどの事情がない限り、通常、予見可能性や回避可能性がないとして刑事責任を問われる可能性は低いと考えられる。

民事責任についても、同様に責任を問われないか、仮に責任が問われたとしても、乗客側の過失が大きいことから、過失相殺により損害賠償額が減額される可能性が高い。

ただし、駆け込み乗車によりドアに挟まれた乗客がいることを確認しないで発車したような場合（正常にドアが閉まったことを確認しないで発車した場合）、それによって乗客が引きずられるなどして負傷すれば、刑事・民事ともに責任を問われる可能性が高くなる。

(イ) ②について

原則として、刑事・民事のいずれにおいても責任を負うのは自転車側であると考えられるが、前記「乗合バスの車内事故を防止するための安全対策実施マニュアル〔第2分冊 別冊〕 運転者用（平成23年6月制定・国土交通省自動車交通局自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会）」又は「指導監督マニュアル【バス】本編」において、「歩道に接近して停車する」、「停車後はすぐにはドアを開けず、あらためて周囲の安全を確認し、ドアを開けます」と記載されており、降車動線の安全確保を怠っていた場合、運行業務従事者や事業者側が刑事・民事の責任を問われる可能性があり、以下の裁判例でも、自転車側のみならずバス運転者側の過失が肯定されている。

ウ 裁判例

京都地判平成元年9月6日（2章一①）【民事／過失肯定】

本件事故現場は、片側1車線の6.1mの道路であり、バス停留所が設置されていた。本件事故現場付近は、車道の南側に外側線が表示され、その南側に更に幅員4.1～4.8mの路側帯があり、右路側帯中の右車道外側線から約1m離れた位置に標柱（停留所設置のポール）が立っていた。また、本件事故現場は、西から東（下記図の左から右）に向かって、下り坂となっていた。

バスは、運転者1名のみが乗務するいわゆるワンマンバスであり、その後部に乗車口、その最前部の運転席左横に降車口があり、乗車口及び降車口の扉は運転席からの操作により自動的に開閉する仕組みになっていた。

被告の自転車の車幅は、それぞれ2.49m、0.55mである。

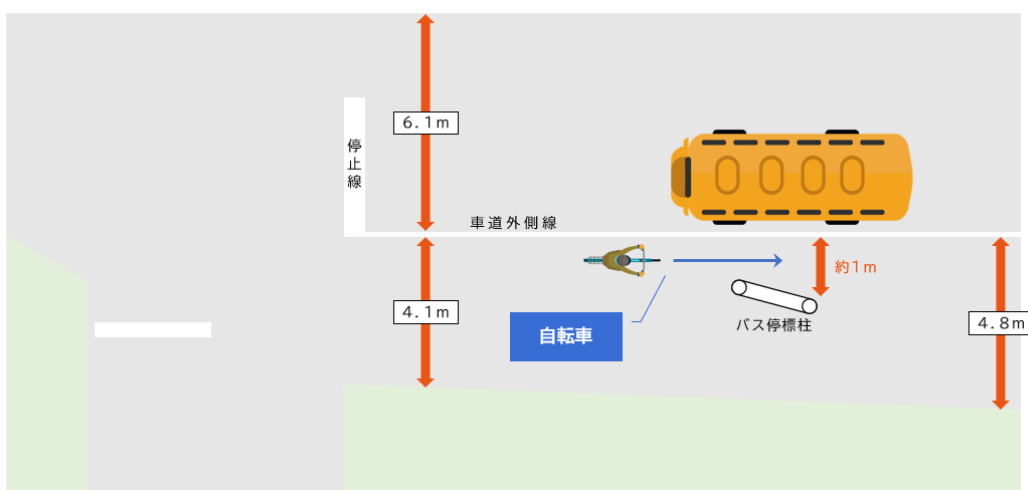
本件事故現場付近の道路を西進（下記図の右から左の方向）していた本件バスは、本件事故の発生直前に本件バス停（道路外側線上に一致するような位置）に停車した。その結果、本件バスと標柱との間に幅約1mの空間が生じた。

被告自転車は、本件事故現場の下り坂（下記図の左から右に向かう方向）をかなりの高速度で走行していたところ、本件バスの前方約9m付近まで接近した時、降車する乗客の姿が見えなかったため、本件バスと標柱との間を通過しようと考え上記1mの空間を通り抜けようとした。そうしたところ、本件バスから降車してきた乗客の右足と被告自転車が衝突し、本件事故が発生した。

裁判所は、本件バスの運転者としては、バスを停留所に停車させる際、本件バスと停留所の標柱との間を通過しようとする自転車等の車両があることは十分予測できるから、右間隔をできるだけ狭めて右車両の通過を防ぐとともに、乗降口を開くにあたっては、あらかじめ、バスの左側方を通過し、あるいは通過しようとする車両のないことを確認し、開扉の後も右車両が現われたときは降車を制止するなどして乗客の降車の安全を図るべき注意義務があるというべきところ、バス運転者はこれを怠り、特段の事情もないのに本件バスを本件標柱から約1 m離れた場所に停車させてその間に自転車等の車両が容易に通り返られる空間を作った上、前方から右側通行して右空間に向かって自転車としてはかなりの高速で被告自転車が進行してきていたのに、前方を確認することなく本件バスの降車口の扉を開けて乗客を降車させようとしたものであって、この点においてバス運転者に過失があったといわなければならないと判示した。

他方で、裁判所は、自転車運転者の過失につき、自転車の運転者としては、停留所に停車したバスから乗客が降車してくるであろうことは十分に予測できるから、本件バスの乗降口側を通過する際はできるだけその車体から離れ、十分に徐行して降車してくる乗客との事故の発生を防止すべき注意義務があるにもかかわらずこれを怠り、約1 mの間隔の本件バスと標柱との間を徐行することもなく、自転車としてはかなりの高速で進行したものであって、この点において、自転車運転者には過失があったと判示した。

その上で、裁判所は、バス運転者と自転車運転者（本件では運転者が小学6年生であったため、その監督義務者である親が責任主体）の過失を、バス運転者20：自転車運転者80と判示した。



#### 2. 4. 4 自動音声による注意アナウンスと急停車

## ア 設定と質問

### 【設例（特定自動運行を前提とした場合）】

道路脇から自転車が飛び出し、衝突を避けるために、急停車した。急停車の前に、自動音声により「急停車」の注意アナウンスがなされた。

①ガイドラインのGの範囲で急制動した場合に、乗客が転倒して怪我をした場合、誰の責任か。

②ガイドラインの制動Gより大きな急制動をかけて転倒して怪我をした場合、誰の責任か。

③荷棚の荷物が落下して壊れた場合、誰の責任か。

④荷物が落下して乗客が怪我をした場合、誰の責任か。

## イ 考察

具体的な状況にはよるものの、設例の場合、ガイドラインで定められたG値内での急制動であれば、通常は事業者に過失は認められにくいと考えられる。G値を超える急制動であっても、飛び出し自転車等を避けるための緊急避難的状況であると認められれば、予見可能性や回避可能性が認められないことを理由に、事業者には過失がないと評価される可能性がある。

また、自転車運転者に飛び出しに関する過失が認められる場合、自転車運転者が民事・刑事の責任を問われる可能性がある（③については民事責任）。

## ウ 裁判例

### 大津地判昭和62年2月23日（2章-②）【民事／過失肯定】

特急列車の網棚に載せられていた鞆が落下して原告である乗客の頭部に衝突したため、同人が負傷した事故につき、原告が、網棚にスーツケースを載せた荷主である乗客に対し損害賠償責任を追及するとともに、鉄道事業者に対しても、鉄道事業者が旅客を安全に目的地まで運送すべき債務を負っていることを根拠に走行中の車両内において、主として車掌が車両内を絶えず巡回し、旅客に危険が及ぶことを未然に防止するべきであったとして損害賠償責任を追及した事案。

裁判所は、一般に、旅客が列車等の交通機関に手回り品を持ち込む場合には、それが網棚から落下する等して他の旅客に危険を及ぼさないように安全な方法で保管すべき注意義務があったとした上で、荷主である乗客が鞆を置いた位置は客観的に落下の危険性があったと認め、荷主である乗客側の過失を肯定した。

他方、裁判所は、運送契約において債務の内容とされる運送の安全は、鉄道営業法その他の関係法規の趣旨からして、もっぱら鉄道事故の防止、列車運行上の安全をいうものと解すべきであって、本件のような旅客相互間の事故までも含むものとは必ずしもいえないと判示し、列車の車掌が旅客の手回り品を監視して、その落下等による旅客の事故を防止する義務等を否定し、鉄道事業者の責任は認めなかった。

## 第3章 緊急停止ボタン

### 3. 1 はじめに

自動運転車において緊急停止ボタンを設置した場合、自動運転車が緊急停止すべき事態が発生した際に、乗客や保安員が緊急停止ボタンに関し、どのような義務や責任を負う可能性があるかが問題となる。そこで、本項においては、車内無人の遠隔監視型において緊急停止ボタンを乗客が押せる状態の場合と押せない状態の場合、車内無人の遠隔監視型の場合と車内有人の場合で場合分けを行い、それぞれ検討する。

### 3. 2 車内無人の遠隔監視型の場合（乗客が押せる状態）

#### 3. 2. 1 乗客に義務を課することができるか

##### ア 設定と質問

車内無人の遠隔監視型の自動運転車において、緊急停止ボタンを乗客が押せる状態の場合に、緊急停止すべき事態が発生した際、乗客に対し、緊急停止ボタンを押す義務を課することができるかが問題となる。

##### イ 考察

###### (ア) 定型約款の定め

自動運転車の乗客に対して緊急停止ボタンを押すことを義務付ける場合、乗客に対し、約款において緊急停止ボタンを押す義務を課することが考えられるが、民法の定型約款に関する定めには、次の規定が存在する。

###### (定型約款の合意)

第548条の2 定型取引（ある特定の者が不特定多数の者を相手方として行う取引であって、その内容の全部又は一部が画一的であることがその双方にとって合理的なものをいう。以下同じ。）を行うことの合意（次条において「定型取引合意」という。）をした者は、次に掲げる場合には、定型約款（定型取引において、契約の内容とすることを目的としてその特定の者により準備された条項の総体をいう。以下同じ。）の個別の条項についても合意をしたものとみなす。

一 定型約款を契約の内容とする旨の合意をしたとき。

二 定型約款を準備した者（以下「定型約款準備者」という。）があらかじめその定型約款を契約の内容とする旨を相手方に表示していたとき。

2 前項の規定にかかわらず、同項の条項のうち、相手方の権利を制限し、又は相手方の義務を加重する条項であって、その定型取引の態様及びその実情並びに取引上の社会通念に照らして第1条第2項に規定する基本原則に反して相手方の利益を一方向的に害すると認められるものについては、合意をしなかったものとみなす。

定型約款とは、定型取引（ある特定の者が不特定多数の者を相手方として行う取引であって、その内容の全部又は一部が画一的であることがその双方にとって合理的なもの）において、契約の内容とすることを目的としてその特定の者により準備された条項の総体をいう（民法第548条の2第1項柱書）。

定型約款の具体例としては、鉄道の旅客運送取引における運送約款、宅配便契約における運送約款、電気供給契約における電気供給約款、普通預金規定、保険取引における保険約款等が挙げられる（筒井健夫他『一問一答民法（債権関係）改正』（商事法務）246頁）。

定型約款を契約の内容とする旨の合意があったとき又はあらかじめその定型約款を契約の内容とする旨を相手方に表示していたときには、定型約款の個別の条項について合意したものとみなされる（民法第548条の2第1項第1号、第2号）。

もっとも、「相手方の権利を制限し、又は相手方の義務を加重する条項」について、両当事者間の衡平の実現を目的とする基本原則である信義則（民法第1条第2項）に反して相手方の利益を一方的に害すると認められるときは、合意をしなかったものとみなされる（民法第548条の2第2項）。そして、信義則違反の判断の際には、定型取引の態様やその実情、更には取引上の社会通念を考慮すべき旨規定されている。

#### （イ）ゆりかもめの旅客営業規則

自動運転車と乗客の関係について参考となるものとして、無人で運行する鉄道の旅客運送取引における運送約款が挙げられる。

そこで、株式会社ゆりかもめの運行する東京臨海新交通臨海線の旅客営業規則<sup>2</sup>を参考として確認したが、本項で検討している緊急停止ボタンに類する内容や、緊急停止すべき事態が発生した際に、緊急停止ボタン等に関連して乗客に何らかの義務を課する内容の規定は存在しない。

#### （ウ）小括

自動運転車による旅客運送取引に係る運送約款を定めた場合、これは民法上の定型約款に該当すると考えられる。そして、乗客に対して緊急停止ボタンを押す義務を課するには、当該約款において、自動運転車が緊急停止すべき事態が発生した場合に、乗客に対して緊急停止ボタンを押すことを義務付ける規定を設けることが考えられるが、これは、「相手方の義務を加重する条項」（民法第548条の2第2項）に該当するといえる。

---

<sup>2</sup> <https://www.yurikamome.co.jp/979bde452966f7efda342544ce645001.pdf>

そこで、当該規定が、定型取引の態様及びその実情並びに取引上の社会通念に照らして信義則に反して相手方の利益を一方的に害すると認められるか否かが問題となる。

自動運転車による旅客運送取引において、乗客は、自動運転車の走行中に、自動運転車の外の道路状況並びに周囲の車両及び歩行者等の状況に注意を払い続けることは通常考え難く、自席において居眠りをすることや、読書をしたり、スマートフォンを操作したりして過ごすことも想定される。このような乗客に対し、緊急事態においては緊急停止ボタンを押すべき義務を課した場合、義務違反とされる乗客が多数発生し得ると考えられるが、乗客が緊急停止ボタンを押さなかったことによる損害について賠償責任を負うことや、過失による刑事責任を問われるような事態は、上記のように通常想定される乗客の車内における過ごし方を踏まえれば、旅客運送取引の態様及び実情並びに取引上の社会通念に照らし、信義則に反して乗客の利益を一端的に害すると判断される可能性は否定できない。

以上のとおり、民法第548条の2第2項の規定を踏まえると、運送約款に規定したとしても、乗客に緊急停止ボタンを押す義務を課することは認められない可能性がある。

### 3. 2. 2 乗客が緊急停止ボタンを押さない場合の責任

#### ア 設定と質問

##### 【設例】

車内無人の遠隔監視型の自動運転車において、緊急停止ボタンを乗客が押せる状態の場合に、緊急停止すべき事態が発生した際、緊急停止ボタンを押さなかった乗客が、民事上又は刑事上の何らかの責任を負う可能性があるか。

#### イ 考察

前記のとおり、乗客に緊急停止ボタンを押す義務を課することは難しいと思われる。このように、乗客には緊急停止ボタンを押す義務がないことを前提とすれば、乗客が緊急停止ボタンを押せるにもかかわらず、緊急停止ボタンを押さなかったことにより、何らかの事故等が発生したとしても、乗客が民事上又は刑事上の責任を負う可能性はないと考えられる。

### 3. 2. 3 故意（いたづら）で緊急停止ボタンを押した場合の乗客の責任

#### ア 設定と質問

車内無人の遠隔監視型の自動運転車において、緊急停止ボタンを乗客が押せる状態の場合に、乗客が故意（いたづら）で緊急停止ボタンを押したことにより、他の乗客が傷害を負ったような場合に、乗客が何らかの責任を負う可能性があるか。

## イ 考察

### (ア) 緊急停止ボタンを正しく使用した場合

まず、緊急停止すべき事態が発生した場合に、乗客が緊急停止ボタンを押した場合には、そのことにより何らかの事故が発生したとしても、乗客が責任を負うことはないと考えられる。

これについては、国土交通省自動車局先進安全自動車推進検討会の「ドライバー異常時対応システム（減速停止型）基本設計書」<sup>3</sup>における下記の記載が参考となる。

#### 3. 2 同乗者への周知

##### ⑤ システム作動に伴う責任の所在

いたずらで押しボタンを押さないような注意を記す。

なお、正しく使用する範囲内において、ボタンを押した人がシステム作動に伴う何らかの責任を負うことはない。ドライバーの異常発生時に、身の危険を感じた同乗者が押しボタンを押す行為は、緊急事務管理（民法698条）により、ボタンを押した当事者の責任は問われないと解釈できる。ボタンを押す行為に対して別の同乗者の同意を得ることは、必ずしも必要ない。

#### 民法

##### （緊急事務管理）

第698条 管理者は、本人の身体、名誉又は財産に対する急迫の危害を免れさせるために事務管理をしたときは、悪意又は重大な過失があるのでなければ、これによって生じた損害を賠償する責任を負わない。

上記と同様に、自動運転車における緊急停止ボタンについても、緊急停止すべき事態が発生した際に乗客が緊急停止ボタンを押した場合には、本人の身体又は財産に対する急迫の危害を免れさせるために事務管理をしたといえ、緊急事務管理（民法第698条）に該当すると考えられる。

したがって、緊急停止すべき事態が発生した際に乗客が緊急停止ボタンを押した場合には、緊急停止ボタンを押したことによって何らかの事故が発生したとしても、乗客の責任は問われないと考えられる。

### (イ) 故意（いたずら）で緊急停止ボタンを押した場合

自動運転車が緊急停止すべき事態が発生していないにもかかわらず、乗客が故意（いたずら）に緊急停止ボタンを押して自動運転車の運行を妨害した場合や、緊急停止ボタンを押して緊急停止させたことにより他の乗客に傷害を負わせた場合等には、当該乗客は、以下の責任を負う可能性があると考えられる。

まず、刑事上の責任としては、以下の犯罪が成立する可能性がある。

<sup>3</sup> [001124853.pdf](#)

- ・ 傷害罪（刑法第204条）
- ・ 過失致死傷罪（刑法第209条、第210条）
- ・ 業務妨害罪（刑法第233条、第234条）等

また、このような故意（いたづら）により、自動運転車の運行事業者や他の乗客に損害が発生した場合には、民事上の損害賠償責任（民法第709条）を負う可能性があると考えられる。

### 3. 2. 4 保安員と乗客の関係

#### ア 設定と質問

##### 【設例】

車内無人の遠隔監視型の自動運転車において、緊急停止ボタンを乗客が押せる状態の場合に、緊急停止すべき事態が発生した際、保安員と乗客の義務や過失が競合する可能性があるか。

#### イ 考察

前記のとおり、乗客に緊急停止ボタンを押す義務を課することはできないと考えられる。このことを前提とすれば、保安員と乗客の義務や過失が競合する問題は生じないと考えられる。

### 3. 3 車内無人の遠隔監視型の場合（乗客が押せない状態）

#### 3. 3. 1 保安員と乗客の関係

#### ア 設定と質問

##### 【設例】

車内無人の遠隔監視型の自動運転車において、緊急停止ボタンを乗客が押せない状態において、緊急停止ボタンを押すべき事態が発生した際、誰がどのような義務や責任を負うか。

まず、運行事業者側において、誰がどのような義務を負うかに関しては、特定自動運行主任者（道交法第75条の21）及び特定自動運行保安員（運輸規則第15条の2）において、それぞれどのような義務が課されているかを検討する。

#### イ 特定自動運行主任者の義務

##### （特定自動運行主任者の義務）

第七十五条の二十一 前条第一項第一号の規定により配置された特定自動運行主任者は、当該特定自動運行用自動車<sup>（一）</sup>が特定自動運行を行っているときは、同号に規定する装置の作動状態を監視していなければならない。この場合において、当該装置が正常に作動していないことを認めるときは、当該特定自動運行主任者は、直ちに、当該特定自動運行を終了させるための措置を講じなければならない。

2 特定自動運行主任者は、道路において特定自動運行が終了したときは、直ちに、次条又は第七十五条の二十三第一項若しくは第三項の規定による措置その他のこの法律及びこの法律に基づく命令の規定並びにこの法律の規定に基づく処分により特定自動運行主任者が実施しなければならない措置を講ずべき事由の有無を確認しなければならない。

(ア) 第1項は、特定自動運行を管理する場所に配置された特定自動運行主任者（道交法第75条の20第1項第1号）に対する特定自動運行を行っているときにおける遠隔監視装置の作動状態監視義務及び当該遠隔監視装置が正常に作動していないことを認めたときの当該特定自動運行を終了させるための措置を講ずる義務を定めたものである（執務資料道路交通法解説20訂版（以下「執務資料」という。）893頁）。

「前条第一項第一号の規定により配置された特定自動運行主任者」とは、特定自動運行を管理する場所（道交法第75条の12第2項第2号ハ）に配置された特定自動運行主任者である（執務資料893頁）。

「同号に規定する装置の作動状態を監視していなければならない」とは、遠隔監視装置（道路交通法施行規則第9条の29）の作動状態を監視する義務を定めたものであり、自動運行装置の作動状態や自動車の挙動を監視する義務を定めたものではない。「監視」とは、一瞬たりとも目を離してはならない趣旨ではなく、正常に作動しているか否かを把握できる程度の監視が必要と解される（執務資料893頁）。

遠隔監視装置は、特定自動運行用自動車の周囲の道路及び交通の状況並びに当該特定自動運行用自動車の状況を映像及び音声により確認することができる装置である。したがって、「当該装置が正常に作動していないことを認めたとき」とは、遠隔監視装置に表示されるべき映像が映っていない場合や著しく遅延している場合又は本来聞こえるべき音声がかた聞こえない場合等を認めたときである（執務資料893頁）。

「当該特定自動運行を終了させるための措置を講じなければならない」とは、直ちに当該措置を講じる義務を定めたものであるが、当該措置としては、特定自動運行を管理する場合に備えられた緊急停止ボタンを押下するなどの行為が考えられる（執務資料893頁）。

(イ) 第2項は、特定自動運行主任者は、道路において特定自動運行が終了したときは、直ちに、この法律等により特定自動運行主任者が実施しなければならない措置を講ずべき事由の有無を確認する義務を定めたものである（執務資料894p）。

「特定自動運行が終了したとき」には、自動運行装置の使用条件を満たさないこととなった場合、整備不良車両に該当することとなった場合において、リスク最小化制御によって特定自動運行用自動車が自動的に安全に停止した状態にある場合、又はプログラムどおりバス停等で特定自動運行用自動車が停止し、そこで自動運行装置の作動が終了した場合も含まれる。

「道路において」とは、道路外に出た状態で特定自動運行が終了した場合には、交通の危険や交通の妨害を生じるおそれはないことから当該義務は発生しないこととしたものである（執務資料894頁）。

「特定自動運行主任者が実施しなければならない措置を講ずべき事由の有無」とは、例えば、警察官等による交通規制が行われていないか（道交法第75条の22第1項）、緊急自動車又は消防用車両が接近していないか（同条第2項）、駐停車禁止場所に該当しないか（同条第3項）、交通事故が発生していないか（道交法第75条の23第1項又は第3項）といった事由があげられる。当該措置を講ずべき事由を確認したときの措置については、道交法第75条の22第1項、第2項及び道交法第75条の23第1項又は第3項に規定されている（執務資料894頁）。

#### ウ 特定自動運行保安員の義務

<p>旅客自動車運送事業運輸規則 （特定自動運行保安員の業務等）</p> <p>第十五条の二 特定自動運行旅客運送（道路運送法施行規則（昭和二十六年運輸省令第七十五号）第六条第一項第九号に規定する特定自動運行旅客運送をいう。以下同じ。）を行おうとする旅客自動車運送事業者は、事業計画（路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者にあつては、事業計画及び運行計画）の遂行に十分な数の特定自動運行保安員（特定自動運行旅客運送の用に供する特定自動運行事業用自動車（事業用自動車のうち、旅客自動車運送事業の用に供する特定自動運行用自動車（道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第七十五条の十二第二項第二号イに規定する特定自動運行用自動車をいう。）をいう。以下同じ。）の運行の安全の確保に関する業務を行う者をいう。以下同じ。）を常時選任しておかなければならない。</p> <p>2 旅客自動車運送事業者は、次の各号のいずれかに掲げる措置を講じなければ、特定自動運行事業用自動車を旅客の運送の用に供してはならない。</p> <p>一 当該特定自動運行事業用自動車に特定自動運行保安員を乗務させること。</p> <p>二 次に掲げる措置を講ずること。</p> <p>イ 緊急を要する場合において旅客が特定自動運行保安員に連絡することができる装置及び特定自動運行事業用自動車を停止させることができる装置を当該特定自動運行事業用自動車に備えること。</p> <p>ロ 営業所その他の適切な業務場所に特定自動運行保安員を配置し、当該特定自動運行保安員に道路交通法施行規則（昭和三十五年総理府令第六十号）第九条の二十九に規定する遠隔監視装置（以下この条において単に「遠隔監視装置」という。）その他の装置を用いて遠隔から運行の安全の確保に関する業務を行わせること。</p> <p>（略）</p>
--

8 特定自動運行旅客運送を行う旅客自動車運送事業者は、輸送の安全の確保のため、特定自動運行保安員に対し、次に掲げる事項を遵守させなければならない。

(一～三略)

四 特定自動運行事業用自動車の運行中に当該特定自動運行事業用自動車の重大な故障を発見し、又は重大な事故が発生するおそれがあると認めるときは、直ちに、運行を中止し、旅客自動車運送事業者に報告すること。

特定自動運行旅客運送（道路運送法施行規則第6条第1項第9号）を行おうとする旅客自動車運送事業者は、事業計画の遂行に十分な数の特定自動運行保安員<sup>4</sup>を常時選任しておかななければならない（運輸規則第15条の2第1項）。

そして、旅客自動車運送事業者は、①当該特定自動運行事業用自動車に特定自動運行保安員を乗務させるか（運輸規則第15条の2第2項第1号）、乗務させない場合には、②- a 緊急を要する場合において旅客が特定自動運行保安員に連絡することができる装置及び特定自動運行事業用自動車を停止させることができる装置を当該特定自動運行事業用自動車に備えた上、②- b 営業所その他の適切な業務場所に特定自動運行保安員を配置し、当該特定自動運行保安員に遠隔監視装置（道路運送法施行規則第9条の29）等を用いて遠隔から運行の安全の確保に関する業務を行わせなければ、特定自動運行事業用自動車を旅客の運送の用に供してはならない（運輸規則第15条の2第2項第2号）。

また、特定自動運行旅客運送を行う旅客自動車運送事業者は、輸送の安全の確保のため、特定自動運行保安員に対し、特定自動運行事業用自動車の運行中に当該特定自動運行事業用自動車の重大な故障を発見し、又は重大な事故が発生するおそれがあると認めるときは、直ちに、運行を中止し、旅客自動車運送事業者に報告することを遵守させなければならない（運輸規則第15条の2第8項第4号）。

## エ 考察

以上を前提に、車内無人の遠隔監視型の自動運転車において、緊急停止ボタンを乗客が押せない状態において、緊急停止ボタンを押すべき事態が発生した際、運事業者側において、誰がどのような義務を負うかに関して検討する。

まず、上記イのとおり、道路交通法上、特定自動運行主任者に課せられている義務は、遠隔監視装置の監視義務であり、自動運行装置の作動状態や自動車の挙動を監視する義務を定めたものではないことからすれば、自動運転車に緊急停止すべき事態が発生したとしても、緊急停止ボタンを押すべき義務が法律上課せられているとはいえない。もっとも、特定自動運行主任者が、遠隔監視装置の監視を行う過程で自動運転

---

<sup>4</sup> 特定自動運行保安員とは、特定自動運行旅客運送の用に供する特定自動運行事業用自動車（事業用自動車のうち、旅客自動車運送事業の用に供する特定自動運行用自動車（道交法第75条の12第2項第2号イ））の運行の安全の確保に関する業務を行う者をいう。

車を緊急停止すべき事態が発生したことを認識した場合において、緊急停止ボタンを押すことができる場合には、社会通念上、緊急停止ボタンを押して自動運転車停車させるべき注意義務が課せられる可能性はあると思われる。

次に、上記ウのとおり、特定自動運行保安員については、運輸規則第15条の2第2項第2号ロにおいて、「営業所その他の適切な業務場所に特定自動運行保安員を配置し、当該特定自動運行保安員に道路交通法施行規則（略）第9条の29に規定する遠隔監視装置（略）その他の装置を用いて遠隔から運行の安全の確保に関する業務を行わせること。」と規定し、また、同条第8項第4号において、「特定自動運行旅客運送を行う旅客自動車運送事業者は、輸送の安全の確保のため、特定自動運行保安員に対し、次に掲げる事項を遵守させなければならない。」と規定し、「四 特定自動運行事業用自動車の運行中に当該特定自動運行事業用自動車の重大な故障を発見し、又は重大な事故が発生するおそれがあると認めるときは、直ちに、運行を中止し、旅客自動車運送事業者に報告すること。」と規定していることからすれば、遠隔監視する特定自動運行保安員は、緊急を要する場合には車両を停止することができなければならない。したがって、特定自動運行保安員が緊急停止ボタンを押すことができる場合、緊急停止ボタンを押す義務が課されると考えられる。

### 3. 3. 2 システムと運行事業者の責任関係

#### ア 設定と質問

自動運転車において何らかの事故が発生した場合、本来はシステムが作動して停止すべきではあったが、システムの想定外の事情により事故が発生しそうになったという場合で、かつ、運行事業者（遠隔監視者）が緊急停止ボタンを押せるにもかかわらず押さなかったという場合、自動運転システムの設計者と運行事業者について、それぞれどのような責任が問われることが考えられるか。

#### イ 考察

##### （ア）民事上の責任

まず、自動運転車において事故が起きた場合においても、自動運転バスなどを運行する事業者は、「自己のために自動車を運行の用に供する者」に該当するこ

とから、自動車損害賠償保障法に基づく運行供用者責任を負うと考えられる<sup>5</sup>（自動車損害賠償保障法第3条<sup>6</sup>）。

また、自動運転システムの欠陥が原因で事故が発生した場合には、自動運転システムの設計者である自動車メーカー等は、製造物責任法に基づき、製造物責任を負うと考えられる（製造物責任法第3条<sup>7</sup>）。

#### （イ）刑事上の責任

刑事上の責任については、過失（注意義務違反）をどのように捉えるかによる考えられる。車内無人の遠隔監視者や車内有人の運転者について、事故を起こした自動運転車の挙動の予見可能性及び結果回避可能性が認められることを前提に、社会通念上、結果予見義務及び結果回避義務が課せられる場合<sup>8</sup>に、結果回避措置を怠ったのであれば遠隔監視者や運転者の過失が問われる可能性があると考えられる。他方、事故の原因がシステム上の問題であればシステム設計・製造者等の過失が問題となり得る。実際には複数の過失が競合し得るが、過失の程度はそれぞれ異なることから、そのような場合には当局において立件すべき対象者が検討されることになると思われる。

### 3. 4 車内有人の遠隔監視型の場合

#### 3. 4. 1 設定と質問

##### 【設例】

車内有人の遠隔監視型の場合、車内無人の遠隔監視型の場合と同様に考えるべきか、それとも別に考えるべきか。

<sup>5</sup> 第208回国会における参議院内閣委員会（令和4年4月12日）において、政府参考人も、「今般の道路交通法改正により実現する予定のレベル4までの自動運転中に事故が起きた場合の民事責任につきましては、国土交通省の有識者検討会における検討結果等を踏まえました政府決定によりまして、従来どおり、自動車損害賠償保障法に基づきまして運行供用者が損害賠償責任を負うということとしております。例えば、レベル4に相当する特定条件下で、運転者がいない自動運転バスの運行において事故があった場合ではありますが、バスの運行主体等の運行供用者と認められる者が責任を負うこととなります。これによりまして、保険会社は従来の自動車事故と同様に被害者に対して迅速に保険金を支払うこととなります。なお、事故が自動運転システムの欠陥によって引き起こされたことが判明した場合には、保険会社は自動車メーカー等に対して製造物責任法等に基づき、賠償請求、求償することが考えられます。」旨答弁している。

<sup>6</sup> 自動車損害賠償保障法第3条（自動車損害賠償責任）は、「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない。」と規定している。

<sup>7</sup> 製造物責任法第3条（製造物責任）は、「製造業者等は、その製造、加工、輸入又は前条第3項第2号若しくは第3号の氏名等の表示をした製造物であつて、その引き渡したものの欠陥により他人の生命、身体又は財産を侵害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、その損害が当該製造物についてのみ生じたときは、この限りでない。」と規定している。

<sup>8</sup> 過失犯の注意義務の根拠は、条理のほか、法令、慣習、契約、狭い生活関係が挙げられる。条理を介して、その具体的状況に応じて、取り締まり法規に定められた義務やその他の状況を取り巻く慣習等の事実関係の中から刑法上の注意義務が確定されることになる（富松茂大『自動車事故の過失認定』、立花書房、18頁）

### 3. 4. 2 考察

車内有人の遠隔監視型の場合においても、乗客に緊急停止スイッチを押す義務を課することは難しいと考えられる点に異なるところはなく、車内無人の遠隔監視型の場合と同様に考えられる。

## 第4章 車椅子使用者に関する法的整理

### 4.1 はじめに

本章においては、まず高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）の対象事業者や基準適合義務を整理し、車内無人自動運転バスの導入時の想定事例における移動等円滑化基準の適用や除外認定の要否について検討を行う。

次に、障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）に基づく合理的配慮の提供義務や、全事業者を対象とした支援策の必要性を明確にし、さらに道路運送法に関しては、運行上の安全確保や利用者への適切なサービス提供に関する規定がどのように関係するかを考察する。

これにより、車椅子使用者が車内無人自動運転バスを円滑かつ公平に利用できるための法的課題とその解決策について、総合的な視点から検討を加える。

#### 【想定事例】

事前予約システムを導入し、車椅子使用者が車内無人自動運転バスを利用する場合には、事前予約システムから事前に乗車予約することを周知する。車椅子使用者が事前予約システムを使用し乗車予約していた場合には、乗務員が車椅子使用者の乗降予定地であるバス停にあらかじめ待機し車椅子使用者の車内無人自動運転バスの乗降の補助等を行う。なお、車椅子使用者からの事前予約がない場合には、バス停及び車内無人自動運転バスにも乗務員はいない。

### 4.2 バリアフリー法

#### 4.2.1 対象事業者

本法における対象事業者は、公共交通事業者等、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等である。

#### 4.2.2 法律上求められる義務

##### ア 基準適合義務

新設の旅客施設等に関しては、第8条第1項及び第2項に基づき、移動等円滑化基準（公共交通移動等円滑化基準など）に適合させる義務がある。

この点、想定事例においては、以下の移動等円滑化基準への適合が求められ、同基準の遵守の具体的内容として、「公共交通機関の役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン 役務編」に移動等円滑化基準に基づく整備内容として記載されている。また、同ガイドラインにおいては、移動等円滑化基準に基づく整備内容だけでなく、同整備内容に準じて積極的に整備することが求

められる「標準的な整備内容」、さらに高い水準を求める「望ましい整備内容」がそれぞれ記載されており、対象事業者における対応が求められている。

なお、対象事業者においては、移動等円滑化基準に基づく整備内容を除いて、同ガイドラインに従うことを義務付けられるものではないとされている。

また、地方運輸局長から、その構造により又はその運行の態様により移動円滑化基準を満たすことが難しい特別の事由があると認定された場合には、移動円滑化基準の適用から除外されることがある（除外認定。移動円滑化基準第43条）。

**【移動等円滑化基準】**

第37条（乗降口）

- 2 乗降口のうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
- 二 スロープ版その他の車椅子使用者の乗降を円滑にする設備（国土交通大臣の定める基準に適合しているものに限る。）が備えられていること。

第43条（基準の適用除外）

地方運輸局長が、その構造により又はその運行の態様によりこの省令の規定により難しい特別の事由があると認定した乗合バス車両については、第37条から前条まで（第37条第1項、第38条第2項及び前条を除く。）に掲げる規定のうちから当該地方運輸局長が当該乗合バス車両ごとに指定したものは、適用しない。

- 2 前項の認定は、条件又は期限を付して行うことができる。

第90条（乗降口）

乗降口については、第37条第2項第2号の設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、車椅子使用者が円滑に乗降するために必要となる役務を提供しなければならない。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に乗降できる場合は、この限りでない。

**【バリアフリー整備ガイドライン第6部2. 2バス①乗降口】 ※該当箇所の抜粋**

◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

- 乗降口に、スロープ版その他の車椅子使用者の乗降を円滑にする設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、車椅子使用者等が円滑に乗降するために必要となる役務を提供する。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に乗降できる場合は、この限りではない。

○：標準的な整備内容

- 車椅子使用者等の求めに応じて使用できるように、スロープ、リフト等を維持管理する。
- 車椅子使用者等からの申し出に対応できるよう、乗務員に対して、スロープ、リフト等の操作方法、車椅子使用者等の乗降支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施する。

◇：望ましい整備内容

- 運賃支払いは、必要に応じて乗務員が代行することが望ましい。

**【移動等円滑化基準】**

第39条（車椅子スペース）

乗合バス車両には、次に掲げる基準に適合する車椅子スペースを一以上設けなければならない。

三 車椅子を固定することができる設備が備えられていること。

#### 第91条（車椅子スペース）

車椅子スペースについては、第39条第3号の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して車椅子を固定するために必要となる役務を提供しなければならない。ただし、当該設備を使用しなくても車椅子を固定できる場合又は車椅子の構造上の理由により車椅子の固定が困難な場合は、この限りでない。

#### 【バリアフリー整備ガイドライン第6部2. 2バス②車椅子スペース】

◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

- 車椅子スペースに、車椅子を固定することができる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、車椅子を固定するために必要となる役務を提供する。ただし、当該設備を使用しなくても車椅子を固定できる場合又は車椅子の構造上の理由により車椅子の固定が困難な場合は、この限りではない。

○：標準的な整備内容

- 車椅子利用者等からの申し出に対応できるよう、乗務員の配置、勤務体制の確保を図る。
- 乗務支援に当たっては、車椅子利用者等と意思疎通を図り、支援の要否や内容・方法を確認する。

#### イ 基準努力義務

既存の施設等に関しては、バリアフリー法第8条第3項に基づき、移動等円滑化基準に適合させるよう努めなければならない。

#### ウ 支援努力義務

バリアフリー法第8条第4項に基づき、高齢者や障害者等が円滑に移動できるよう支援する努力義務が課されている。

#### 4. 2. 3 罰則等

命令違反、届出違反、虚偽報告、検査忌避などについて罰金及び過料の罰則規定があり、法人への両罰規定も存在する。また、基準適合是正命令（第9条第3項）等の行政処分を受ける可能性がある。

#### 4. 2. 4 想定事例の適法性

車内無人自動運転バスにおいて車椅子利用者等に事前予約システムを使用させることにより乗務員が車椅子利用者の自動運転バスへの乗降を補助するという運用方法について、「公共交通移動等円滑化基準」を遵守できているか否かが問題となる。

具体的には、乗降口及び車椅子スペースにおける役務の提供等に関して、上記した「◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容」が設けられているかが問われることにな

る。この点、形式的に判断すれば、車椅子利用者等が事前予約システムを使用せずに直接バス停を訪れた場合には、乗務員がバス停だけでなく車内無人自動運転バスにもいないことが想定される。その結果、その場において移動等円滑化基準第90条及び第91条において求められている「車椅子利用者等が円滑に乗降するために必要となる役務」の提供が物理的にできない状態となるため、車内無人自動運転バスが移動等円滑化基準第90条ただし書及び第91条ただし書に該当する場合を除き、移動等円滑化基準に適合せず、バリアフリー法に違反する可能性がある。

他方、対象事業者側が事前予約システムを導入し、その利用方法を十分に周知しているにもかかわらず、車椅子利用者等が予約を行わずに来訪したような場合については、異なる解釈も成立し得る。すなわち、対象事業者は車内無人運行という特性上、バス停や車内無人自動運転バスに常時乗務員を配置することは困難であるものの、事前予約という合理的かつ実行可能な手段を通じて「役務を提供する体制」自体は整備しているといえるからである。この場合、役務が提供されなかった原因は対象事業者の不作为ではなく、車椅子利用者等が所定の手続（事前予約システムによる予約）を行わなかった点にあるため、直ちに移動等円滑化基準違反とは評価されず、適法と解される余地があると考えられる。

もっとも、現状の法令解釈において、このような運用が確実に適法とされる明確な保証はないため、移動等円滑化基準の内容に適合させることが運用上又は技術的に困難な場合は、移動等円滑化基準の適用から除外される旨の認定（除外認定）を受ける等の対応をとることの検討が必要になるものと考えられる。

#### 4.3 障害者差別解消法

##### 4.3.1 対象事業者

国・自治体・民間を含む「全ての事業者」が対象となる。

##### 4.3.2 法律上求められる義務

###### ア 不当な差別的取扱いの禁止

障害者差別解消法第8条第1項に基づき、事業者は障害を理由として障害者でない者と不当な差別的取扱いを行い、権利利益を侵害してはならない。

###### イ 合理的配慮義務

障害者差別解消法第8条第2項に基づき、障害者から社会的障壁の除去を求める意思表示があった場合、負担が過重でない範囲で、必要かつ合理的な配慮を提供しなければならない。なお、この合理的配慮の提供は、令和6年4月1日から義務化されている。

#### 4. 3. 3 罰則等

障害者差別解消法第12条に基づく報告の徴収に対し、報告をせず、又は虚偽の報告をした者には、第26条により20万円以下の過料が科される。

#### 4. 3. 4 想定事例の適法性

車椅子利用者等に対し、バス利用の際に事前連絡（予約）を求めることが「不当な差別的取扱い」に当たるかが論点となる。国土交通省の対応指針では、必要性についての適切な情報提供なく事前連絡を条件とすることは不当な差別的取扱いに該当し得るとされている。しかし、事前連絡を必要とする理由をホームページ等で周知し、事前連絡があった場合には安心して乗車できる環境（合理的配慮や他の乗客への協力要請等）を提供するためのものであるならば、不当な差別的取扱いには該当しないと考えられる。

### 4. 4 道路運送法

#### 4. 4. 1 対象事業者

自動車運送事業者（旅客自動車運送事業又は貨物自動車運送事業を営業者）が対象となる。

#### 4. 4. 2 運送引受義務

道路運送法第13条に基づき、一般旅客自動車運送事業者は、正当な事由なく運送の引受けを拒絶してはならない。拒絶が許容される主な正当事由は以下のとおりである。

- ① 認可を受けた運送約款によらない申込みであるとき
- ② 運送に適する設備がないとき
- ③ 申込者から特別の負担を求められたとき
- ④ 運送が法令の規定、公の秩序若しくは善良の風俗に反するとき
- ⑤ 天災その他やむを得ない事由による運送上の支障があるとき
- ⑥ その他、国土交通省令で定める正当な事由があるとき（泥酔者、付添人のいない重病者等）

#### 4. 4. 3 罰則等

運送引受義務等の規定に違反したときは、道路運送法第98条により違反行為者は、100万円以下の罰金に処せられる。また、認可違反や命令違反についても罰則がある。

#### 4. 4. 4 想定事例の適法性

障害者であることを理由に乗車を拒否することは、原則として運送引受義務違反となる。ただし、上記の第13条各号に該当する場合（例：当該運送に適する設備がない場合や、運送約款に基づく正当な取り扱いである場合など）は、運送の引受けを拒絶しても適法となる可能性がある。運用に際しては、運送約款が道路運送法を遵守していること、及び現場での拒絶対応が約款や法令の例外規定（設備不足や特別の負担等）に合致しているかが判断基準となる。

## 第5章 停車バスの自動ドアの開閉に伴う事故

### 5.1 はじめに

本項では、乗客を乗せた自動運転バスが道路上で停車し、遠隔監視者の遠隔操作により自動運転バスの出入口のドアを開放させて乗客を降車させた場合において、降車した乗客と車両等が接触した際の事故につき、裁判例調査・分析を行い、遠隔監視者の法的責任の有無及び遠隔監視者が注意すべき義務の内容を検討する。自動運転バスが道路上で停車した場所及び原因で場合分けを行い、それぞれの事例において遠隔監視者の法的責任の有無及び遠隔監視者の果たすべき注意義務の内容が変わらないかを検討する。

### 5.2 バス運転者と車両等の運転者との間の法的関係

一般論として、バスから降車する乗客は、バス運転者に対してではなく、交通事故の直接の原因を作った車両等の運転者に対して、不法行為に基づく損害賠償責任を追究するのが通常である。しかし、バス運転者によるドア開放やバスの停車方法等につき、バス運転者に過失が認められる場合、法的には、バス運転者（バス事業者）も乗客に対して不法行為に基づく損害賠償責任を負う。このように、バス運転者と車両等の運転者が乗客に対し、ともに不法行為に基づく損害賠償責任を負うため、両者は、共同不法行為責任を負うと解される。

しかしながら、バス運転者と車両等の運転者との間には、交通事故の発生に寄与した割合に差があるのが通常である。このような割合の差を踏まえ、バス運転者と車両等の運転者との間には、内部的負担割合（≒過失割合）が発生する。

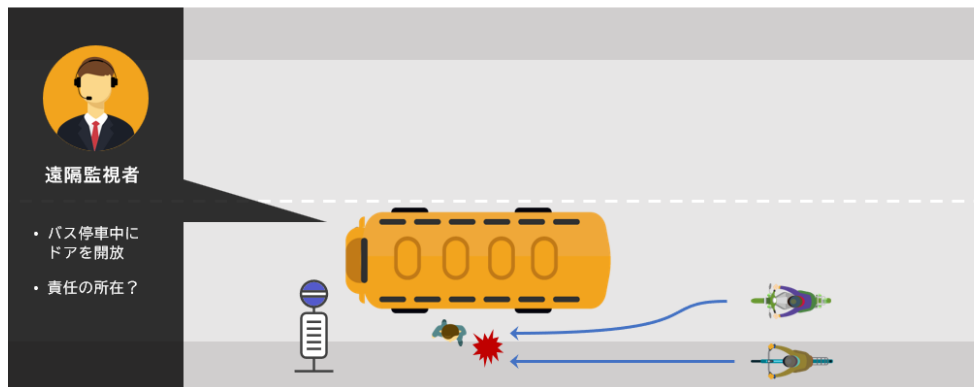
本検討において言及する裁判例のうち、（5章-①）及び（5章-③）は、バス運転者と車両等の運転者の内部的負担割合が問題となったものである。

#### 5.2.1 自動ドアを開けた直後の事故

##### ア 設定および質問

###### 【設例】

遠隔監視者が自動運転バスの自動ドアを開放し、乗客が自動ドアから降車したところ、後方からバイク・自転車が走行してきたため、乗客とバイク・自転車が接触した。上記の交通事故において、自動ドアの開放を遠隔操作した遠隔監視者に法的な責任は発生しないか。



イ 京都地判平成元年9月6日（5章-①）【民事／過失肯定】

(ア) 事案の概要

本件事故現場は、片側一車線の6.1mの道路であり、バス停留所が設置されていた。本件事故現場付近は、車道の南側に外側線が表示され、その南側に更に幅員4.1～4.8mの路側帯があり、右路側帯中の右車道外側線から約1m離れた位置に標柱（停留所設置のポール）が立っていた。また、本件事故現場は、西から東（下記図の左から右）に向かって、下り坂となっていた。

バスは、運転者1名のみが乗務するいわゆるワンマンバスであり、その後部に乗車口、その最前部の運転席左横に降車口があり、乗車口及び降車口の扉は運転席からの操作により自動的に開閉する仕組みになっていた。

被告の自転車の車幅は、それぞれ2.49m、0.55mである。

本件事故現場付近の道路を西進（下記図の右から左の方向）していた本件バスは、本件事故の発生直前に本件バス停（道路外側線上に一致するような位置）に停車した。その結果、本件バスと標柱との間に幅約1mの空間が生じた。

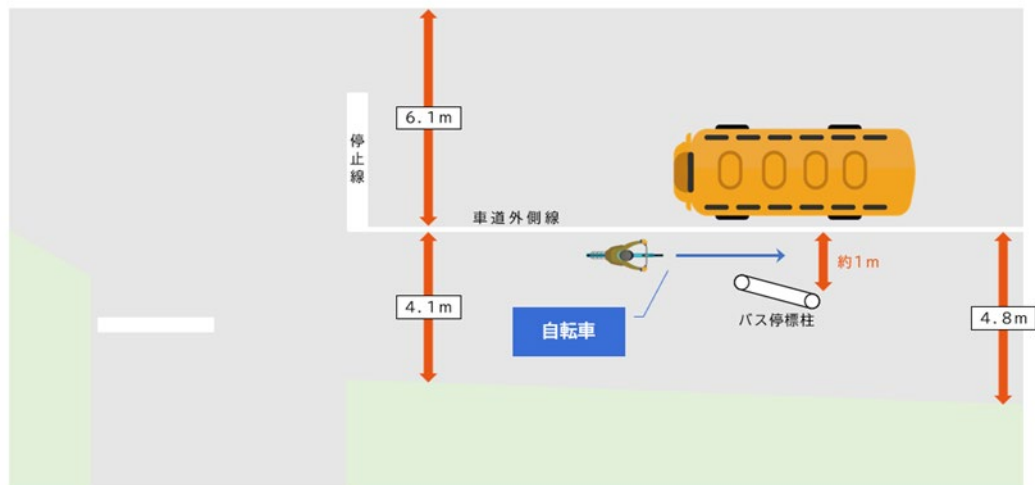
被告自転車は、本件事故現場の下り坂（下記図の左から右に向かう方向）をかなりの高速度で走行していたところ、本件バスの前方約9m付近まで接近した時、降車する乗客の姿が見えなかったため、本件バスと標柱との間を通過しようと考え上記1mの空間を通り抜けようとした。そうしたところ、本件バスから降車してきた乗客の右足と被告自転車が衝突し、本件事故が発生した。

裁判所は、本件バスの運転者としては、バスを停留所に停車させる際、本件バスと停留所の標柱との間を通過しようとする自転車等の車両があることは十分予測できるから、右間隔をできるだけ狭めて右車両の通過を防ぐとともに、乗降口を開くにあたっては、あらかじめ、バスの左側方を通過し、あるいは通過しようとする車両のないことを確認し、開扉の後も右車両が現われたときは降車を制止

するなどして乗客の降車の安全を図るべき注意義務があるというべきところ、バス運転者はこれを怠り、特段の事情もないのに本件バスを本件標柱から約1m離れた場所に停車させてその間に自転車等の車両が容易に通り返られる空間を作った上、前方から右側通行して右空間に向かって自転車としてはかなりの高速で進行してきていたのに、前方を確認することなく本件バスの降車口の扉を開けて乗客を降車させようとしたものであって、この点においてバス運転者に過失があったといわなければならないと判示した。

他方で、裁判所は、自転車運転者の過失につき、自転車の運転者としては、停留所に停車したバスから乗客が降車してくるであろうことは十分に予測できるから、本件バスの乗降口側を通過する際はできるだけその車体から離れ、十分に徐行して降車してくる乗客との事故の発生を防止すべき注意義務があるにもかかわらず、自転車の運転者はこれを怠り、約1mの間隔の本件バスと標柱との間を徐行することもなく、自転車としてはかなりの高速で進行したものであって、この点において、自転車運転者には過失があったと判示した。

その上で、裁判所は、バス運転者と自転車運転者（本件では運転者が小学6年生であったため、その監督義務者である親が責任主体）の過失を、バス運転者20：自転車運転者80と判示した。



#### (イ) 考察

裁判所は、バス運転者がバス停車時に乗客を降車させるに際して、①バスと停留所の標柱の間隔をできるだけ狭めて自転車の通過を防ぐ、②乗降口を開くに当たっては、あらかじめバスの左側方を通過し、あるいは通過しようとする自転車のないことを確認する、③ドアの開扉の後にも自転車が現れたときは、乗客の降車を制止するなどして乗客の降車の安全を図る、という3つのバス運転者の注意義務

務を認定している。裁判例（５章－①）は、本件バスの前方から自転車が走行してきた事例であるものの、バス運転者が、停留所の標柱とバスの間を通過しようとする自転車等が存在することを予測することが可能という理由は、自転車等がバスより後ろから走行してきたとしても変わらない。そのため、バス停留所と間隔を空けたまま停車した場合には、自転車の走行位置がバスの前か後ろかにかかわらず、注意義務違反が認められるものと考えられる。

自動運転バスにおいては、車体に設置されたセンサー等により、バス停留所においてできる限り間隔を狭めて停止すること及び自動運転バス周辺を走行する自転車やバイクを検知することが可能となっており、上記①②③の注意義務が発生するリスクを抑えられているといえる。しかし、自動運転バスにおいても、バス停留所周辺の道路状況によっては、自動運転バスとバス停留所の間隔をできる限り狭めることができない場合及び車体に設置されたセンサーが自転車やバイクを検知できない場合が存在する。

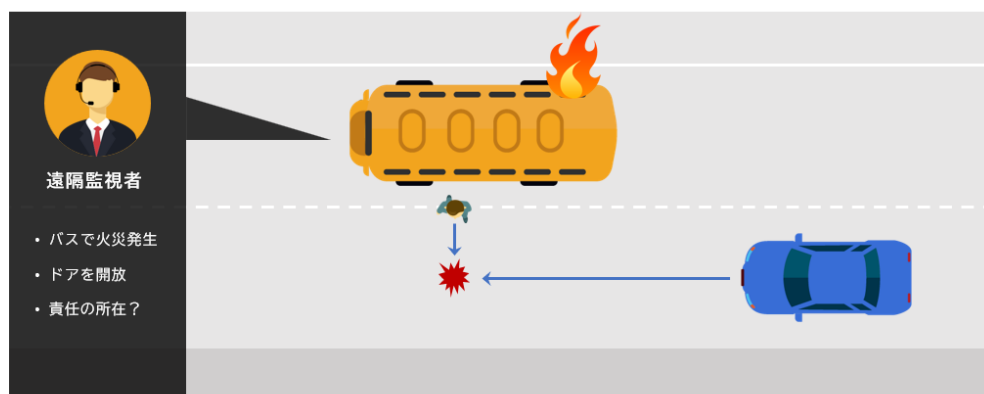
そのため、設例において、遠隔監視者が自動運転バスのドアを開放する際、周囲の自転車やバイクなどを見落とし、降車する乗客に対し注意喚起等を行わなかった場合には、遠隔監視者に損害賠償責任が発生する可能性がある。

## 5. 2. 2 車内火災における自動ドアの開閉

### ア 設定および質問

#### 【設例】

自動運転バス内で火災が発生し、遠隔監視者が自動運転バスのドアを開放したため、乗客がバスお降車したところ、後方から車両が走行してきた。その結果、乗客と車が接触した。上記の交通事故において、自動ドアの開放を遠隔操作した遠隔監視者に法的な責任は発生しないか。



イ 東京地判昭和29年7月31日（5章-②）【民事／過失肯定】

（ア）事案の概要

本件バスは、運転席部分と座席部分が分離されているトレーラーバスである。トレーラーバスの座席部分は、前部昇降口と後部昇降口があり、それぞれの昇降口の近くに車掌B、Cが乗車していた。また、本件バスの運転席部分には、運転者D及び車掌Eが乗車していた。本件当時、バスの座席の定員は44名で、乗客で満員であった。

乗客Aは、本件バスの後部昇降口から乗車し、本件バス車内にガソリン缶（5ガロン）を持ち込んだ。本件バスが走行している最中、本件バス車内で上記ガソリンに引火し、火焰が床上約二尺（約60cm）の高さに燃え広がった。後部昇降口にはブザーがないので、車掌Bは直ちにその昇降口を開けようとしたところ、乗客が押寄せ、本件バスのステップに入り込んだので、これを開くことができず、車掌Bが「ステップから上らなければドアが開かない」と言い、ステップから乗客をから上げさせ、停車する直前にドアを開いた。

車掌Bは、前記火焰を認めたが、車掌Cに対し火焰の発生及び停車の非常信号を送るべきことを告げず、進行中であった本件バスのドアに手をかけたまま開こうとしなかった。

前部昇降口の車掌Cは、乗客の叫び声を聞いて振り返り、高さ二尺の火焰を見出し、直ちにブザーを鳴らした。運転者Dは、4秒程度継続して鳴ったブザーを聞いたものの、座席部分に注意を払わず、乗客が本件バスのガラス窓を破って停止を命じたのを車掌Dが聞き、車掌Dから注意されて初めて急ブレーキをかけた。本件バスは、時速25km/h程度の速度であったが、上記急ブレーキにより本件バスが減速し始めた。本件バスの前部昇降口にも乗客が殺到し、ステップに立ち上ったため、車掌Cは前部昇降口のドアを開くことができず、乗客をステップから上げさせ、ドアを開いた時は、停車とほとんど同時であった。

座席部分の中央から後部にかけて約十数名の乗客が立っており、乗客Aが熱さに耐えかねてガソリン缶を座席部分後部から前部に投げ出したところ、缶の口が開き、内部のガソリンが進行方面に向かって放出され、それに引火した為、火焰が拡大した。

その間、乗客の一人が座席部分後部正面の窓ガラスを破壊した為、強力な北風がその破壊口からバスの内部から前方に吹きつけたため、火勢が猛烈となり、バス車内が黒煙に覆われ、乗客18名は脱出不能に陥り、数分の間に焼死又は窒息死した。

なお、裁判所の認定によれば、ガソリン缶を本件バス車内に持ち込んだ乗客Aは、刑事裁判において、禁固2年6か月及び罰金5000円という内容の判決が下され、同判決が確定した。



裁判所は、車掌Bにつき、ドアの開放は火焰の発生直後、すなわち乗客が後部昇降口に殺到する以前には可能であり、その余裕もあったこと、そして、仮にバスの停車措置が早急に講ぜられ、速力が落ちたときにドアが開かれていたなら、もっと多数の乗客が飛び降りることが可能であり、乗客の死亡はもっと少なくて済んだかもしれないこと、現に乗客の一部は、停車前に押し出されるようにして飛降りて負傷だけで済んだことを踏まえ、同人は前記ガソリン缶からの火焰を認めながら、車掌Cに対し、至急大声をもってそれを告げ運転者に停車の非常信号を送らず、乗客が車掌Bに対し、後部昇降口のドアを開くことを頼んだにもかかわらず、ドアに手を掛けたままこれを開こうとしなかった過失を認定した。

また、裁判所は、運転者Dにつき、車掌Cから送られた信号が非常ブザーではないものの、4秒くらい継続して信号が鳴ったにもかかわらず、後部のバスに注意を払おうとせず、乗客の一人がバス正面のガラス窓を破って、バス運転者にバスの停車を命じたのを聞いて初めて急ブレーキをかけたこと、急ブレーキをかければ、十数mで停車できたのに、火焰を発見した地点から約60~70m進行して停車したことを過失として認定した。

#### (イ) 考察

現在のバスは、一般的に、運転席部分と座席部分が同一の空間で連続しており、運転席部分と座席部分が区別されている本件バスとは形状が異なる。また、一般的な現在のバスの運行形態は、運転者が料金の精算、自動ドアの開閉を行うものであり、乗務員が同乗していない。そのため、本件バスの形状や運行形態が異なり、時代背景も異なっている。

また、裁判例（5章-②）は、バス車内にガソリン缶が持ち込まれて、社内で同ガソリンに引火したという極限状態に対する判断である。ガソリンは、爆発的に燃え広がりやすい性質を有するため、バス車内でも勢いよく燃え広がるといえ

る。そのため、裁判例（５章－②）が本設例や他の事案にそのまま妥当するとまでは考えられない。なお、裁判例（５章－②）上、乗客が本件バスを急いで降車した後、周囲を走行する車両と乗客との間で事故が発生したという認定はなされていない。

裁判例（５章－②）では、本件バスのドアを開放しなかったことを車掌Bの過失として認定しているので、バス車内の火勢が激しい場合には、バス車内の危険から退避するための行動を第一に求めていると考えられる。したがって、本設例においてバス車内の火勢が激しい場合には、バス車内において当該危険を発信・通知すること、バスのブレーキをかけ速度が弱まってきた段階でドアの開放をすることが考えられる。もっとも、裁判例（５章－②）では、バスの後続車両と乗客との関係について言及していないものの、乗客が降車する前に、バスの後方から走行してくる車両に注意するようアナウンスすることで、注意義務違反（損害賠償責任）が認定されるリスクを抑えられると考えられる。

他方、バス車内で火災が発生したものの、火勢いが弱い、火災の規模が小さい等の場合には、道路状況等も踏まえ、裁判所に道路左端にまで自動運転バスを寄せられる時間的余裕があると判断され、裁判例（５章－②）と異なる判断がなされる可能性がある。本設例において、火勢が弱い場合には、バス車内において当該危険を発信・通知すること、バスのブレーキをかけることに加え、裁判例（５章－①）も踏まえるとバスを停車させる際に、左側に寄ることも求められているといえる。これらを怠った場合には、過失が認定され、損害賠償責任を負う可能性がある。

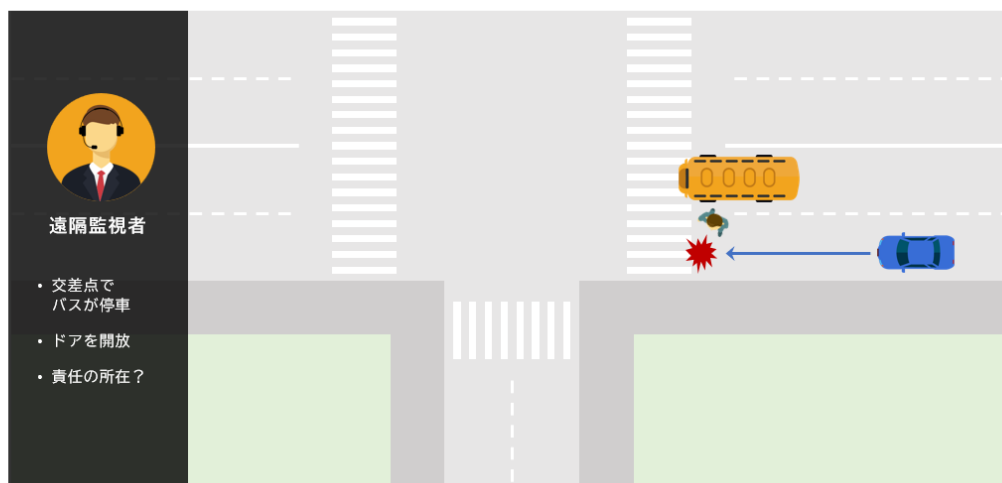
なお、いずれの場合であっても、緊急避難による損害賠償責任の免責の可能性が別途検討される。

### 5. 2. 3 交差点内で停止したバスの自動ドアの開閉

#### ア 設定および質問

##### 【設例】

交差点で自動運転バスが停車中、遠隔監視者が自動運転バスのドアを開放し、乗客がバスを降車したところ、後方から車が直進してきて、乗客と車が接触した。上記の交通事故において、自動ドアの開放を遠隔操作した遠隔監視者に法的な責任は発生しないか。



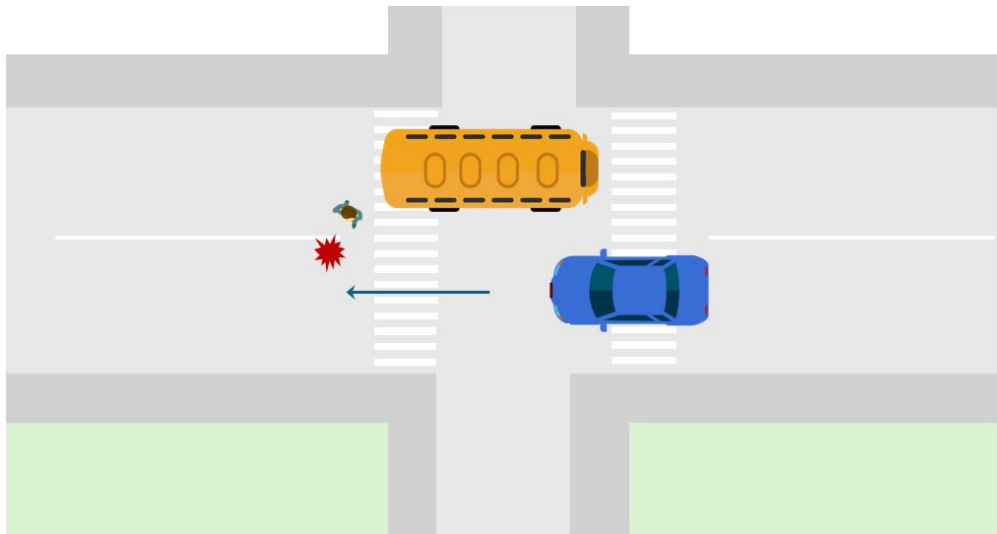
イ 横浜地判令和5年1月17日（5章-③）【民事／過失肯定】

（ア）事案の概要

被告の運行するバスは片側1車線の道路上に設置されたバス停で停止した。本件バス停は横断歩道の直近にあったため、本件バスが本件バス停に停止した際、本件バスは、本件横断歩道を跨ぐ形で停止していた。

乗客は、本件バス停において本件バスから降りた後、停止していた本件バスの後方に回り、そこから本件横断歩道の外で道路を横断しようとしたところ（下記図面の矢印）、本件バスの対向車線から走行してきた自動車に轢過され、乗客が死亡した。

なお、本件バス停は、本件バス停が設置されてから約8年後に、本件バス停から10m以内の場所に本件横断歩道が設置され、その後、警察の内部基準により、横断歩道から30m以上離れた場所にバス停を設置するという基準が設けられた。また、裁判例（5章-③）において、本件事故現場の状況が下記現場見取図の通りである旨認定されており、下記図では本件バスが交差点内に停車している様子が認められるが、裁判所の認定において、本件バスが交差点内で停止していたことへの言及がなかった。



裁判所は、自動車運転者の過失につき、本件事故が、本件バスが本件横断歩道を跨ぐ形で本件バス停に停止した際に、本件バスから降りてその後方から道路を横断しようとした乗客（当時10歳）が対向車線を走行してきた自動車に轢過されたというものであり、本件横断歩道が本件バスによって閉塞されていた以上、本件横断歩道の直近である本件バスの背後からされた乗客による横断は横断歩道上の横断と同視し得るものであるし、本件バスが本件バス停で停止していた以上、その対向車線を走行していた自動車運転者において、降車客が道路を横断することは十分に予想し得たものと認められるから、自動車運転者が当該横断歩道の直前で停止することができるような速度で自動車を進行させるべきであったところ（道路交通法第38条第1項参照）、これを怠ったと判示した。

また、裁判所は、本件バスが一時的に横断歩道における横断を妨げている形で停止する行為は、降車した乗客が安全に道路を横断することを一時的に妨げ、危険な横断行為（降車した乗客がバスの直前又は直後で道路を横断すること）を誘発するものであり、本来的に危険であると判示した。その上で、裁判所は、本件バスの運転者が降車客に対し、本件バスが発進するまで道路の横断を待つよう呼びかけるなどの注意喚起をすべきであったとし、本件バスの運転者の注意義務を認定し、上記注意義務の違反があったとして、本件バスの運転者の過失を認定した。

裁判所は、本件事故の過失の内部的負担割合を、バス運転者10：車両運転者90と認定した。

### (イ) 考察

裁判例（５章－③）は、横断歩道付近に停車することが恒常的な場所であることを重視している一方、交差点内で停車したことについて言及していない。しかし、裁判例（５章－③）も、降車客に対して注意喚起をする義務を認定している。同様の注意義務は、裁判例（５章－①）においても認定されていることから、運転者には降車客の安全を図るよう、注意喚起をすることを要求しているといえる。交差点内は、自動車が縦横に走行する道路であり、乗客がバスから降車した際に乗客と車両が衝突する危険性の高い場所であり、一層降車客の安全を図る必要性が高いといえる。そのため、やむを得ず交差点内で止まった場合でも、上記のような降車客に対する注意喚起をする義務が課される可能性は高いといえる。

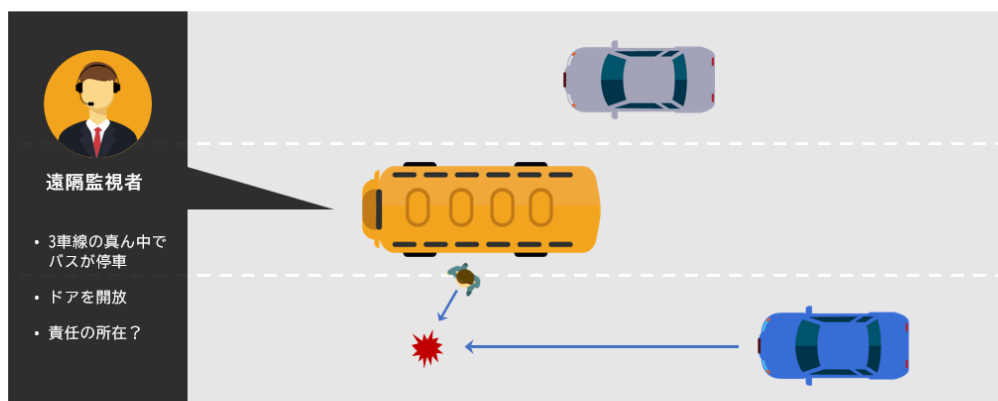
本設例においても、遠隔監視者は、乗客がバスから降車する際に、道路状況や車両の接近につき何らアナウンスをしない場合や、道路状況に応じ、乗客の降車を制止しない場合には、遠隔監視者に賠償責任が発生するものとする。

## 5. 2. 4 道路上で停車したバスの自動ドアの開閉

### ア 設定と質問

#### 【設例】

3車線の真ん中で自動運転バスが停車したため、遠隔監視者が自動運転バスのドアを開放し、乗客が自動運転バスを降車したところ、後方から車が直進してきたため、乗客と車が接触した。上記の交通事故において、自動ドアの開放を遠隔操作した遠隔監視者に法的な責任は発生しないか。



### イ 考察

本設例と類似する裁判例は確認できなかった。

もっとも、裁判例（５章－①）や裁判例（５章－③）は、いずれも降車客の安全に配慮することを求めている。道路状況によって降車する乗客に対する配慮の内容が変わる可能性が存在するものの、本設例にも妥当する。

すなわち、道路の真ん中で自動運転バスが停止した場合、乗客を安全に自動運転バスから降車させるためには、自動運転バス後方から走行してくる車両の存否を確認する必要がある。一般に３車線道路は交通量の多い道路であり、交通量の多い道路であれば、車両が自動運転バスの後方から走行してくる車両と降車する乗客が接触しないよう、他の車両の存否を確認する必要性が一層高まるといえる。

そのため、本設例においても、裁判例（５章－①）と同様、遠隔監視者には、降車する乗客に対し、降車の際の注意喚起を行い、道路状況に応じ、乗客の降車を制止する注意義務が認められ、これらを怠った場合には、過失が認定され、損害賠償責任を負うといえる。

## 第6章 追突事故の事例における検討

### 6.1 はじめに

2024年度の判例・法規調査報告書では、後車の前方不注視と前車の急制動が問題となる場面における追突事案について、道路交通法上の規制を概観した上で、裁判例の調査・分析を行った。

2025年度は、新たに依頼のあった高速道路上を想定した追突事案2例について、追加で判例調査と分析を行った。

### 6.2 高速道路における駐停車車両に追突した事案

#### 6.2.1 設定と質問

##### 【設例】

自動車が高速道路を走行中、前方の車線内に故障等で停止していた自動車に追突した事案において、追突した自動車の運転者に過失が認められるか。すなわち、高速道路を走行している自動車の運転者は、高速道路が駐停車禁止であるにもかかわらず、駐停車車両が存することを予見して走行すべき注意義務があるのか。また、前方の路肩に車両が駐停車していたが、走行車線内にはみ出していたところ、後続車が追突した事案ではどうか。

#### 6.2.2 道路交通法上の規制

追突事案に関連する道交法上の規制については2024年度の判例・法規調査報告書で詳しく記載したため、ここでは、上記設定に特に関連する規制のみ記載する。

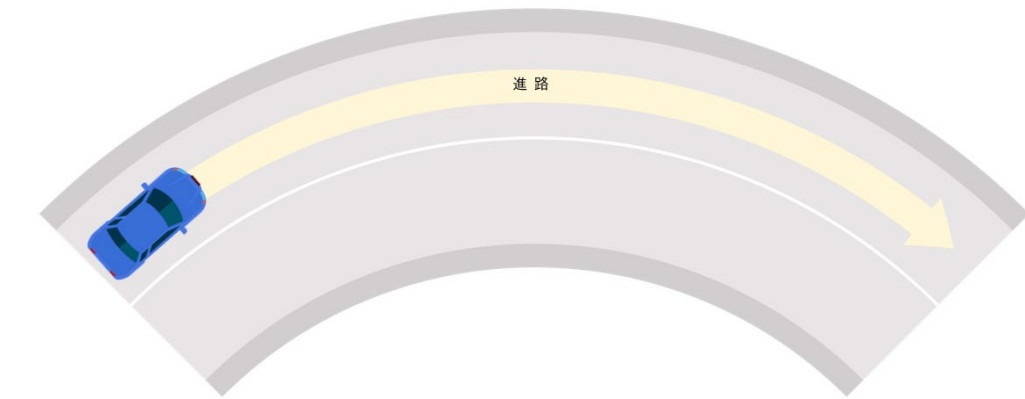
##### 6.2.2.1 車間距離の保持

###### (車間距離の保持)

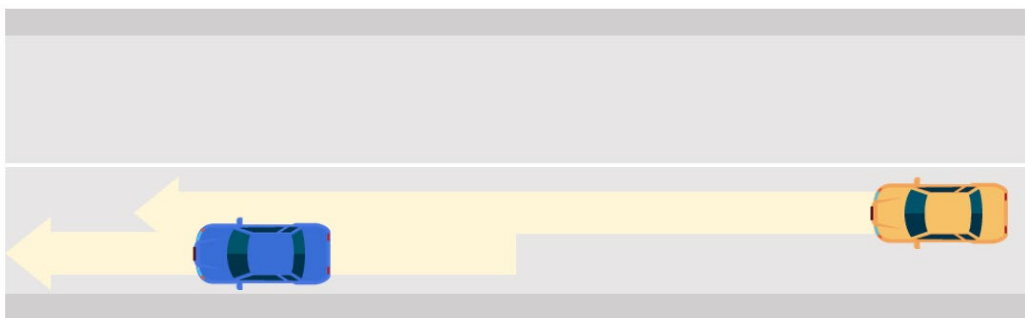
第二十六条 車両等は、同一の進路を進行している他の車両等の直後を進行するときは、その直前の車両等が急に停止したときにおいてもこれに追突するのを避けることができるため必要な距離を、これから保たなければならない。

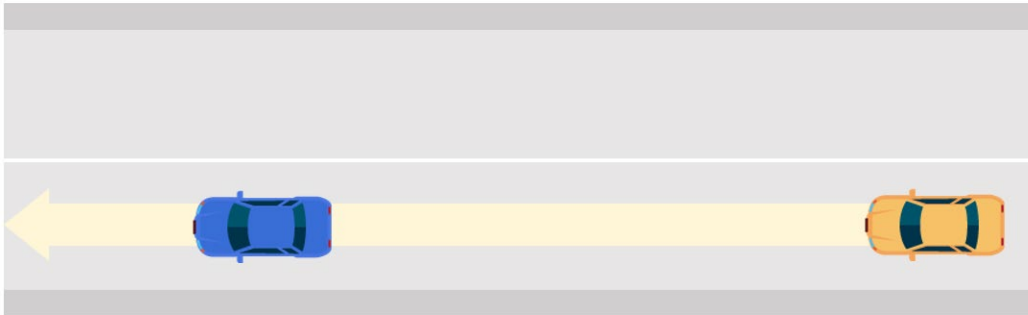
###### ア 「同一の進路」

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



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





イ 「他の車両等の直後を進行するとき」

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

ウ 「その直前の車両等が急に停止したとき」

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

エ 「追突するのを避けることができるため必要な距離を」

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

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

以下となること（別添参照。）とされ、別添資料において、走行速度に応じた停止距離が示されている。また、道交法第108条の28第4項の規定により国家公安委員会が作成、公表している「交通の方法に関する教則」（昭和53年10月30日国家公安委員会告示第三号）においては、「第7章 高速道路での走行」の「2 速度」（4）項に、「車間距離を十分とって走りましょう。路面が乾燥していて、タイヤが新しい場合は、時速100km/hでは約100m、時速80km/hでは約80mの車間距離をとる必要があります。また、路面が雨にぬれ、タイヤが減っている場合は、この約2倍程度の車間距離が必要となることがあります。」と記載されている。そのほか、自動車学校等で用いられる学科教本においては、安全な車間距離は、停止距離を目安に、時速30～60km/hで走行中の場合には、概ね速度計の読みの数字から15を引いた距離（m）となる旨指摘がされている。

オ 「これから保たなければならない」

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

#### 6. 2. 2. 2 停車及び駐車の禁止

（停車及び駐車の禁止）

第七十五条の八 自動車（これにより牽引されるための構造及び装置を有する車両を含む。以下この条において同じ。）は、高速自動車国道等においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない。ただし、次の各号のいずれかに掲げる場合においては、この限りでない。

・ ・

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

「十分な幅員」とは、自動車が路肩又は路側帯に完全に入ることができ、本線車道に車体のはみ出さない程度と解される（執務資料849頁）。

#### 6. 2. 2. 3 故障等の場合の措置

（故障等の場合の措置）

第七十五条の十一 自動車の運転者は、故障その他の理由により本線車道若しくはこれに接する加速車線、減速車線若しくは登坂車線（以下「本線車道等」という。）又はこれらに接する路肩若しくは路側帯において当該自動車を運転することができなくなったときは、政令で定めるところにより、当該自動車が故障その他の理由により停止しているものであることを表示しなければならない。

道交法施行令第27条の6に基づき、夜間用停止表示機材又は昼間用停止表示機材を後方から進行してくる自動車の運転者が見やすい位置に置き、その自動車が故障その他の理由により停止しているものであることを表示することが要求される。

### 6. 2. 3 裁判例調査

上記6. 2. 1の設例については、裁判例（6章－①）が参考になる。基本的には、高速道路においても故障等により車線内に車両が停止していることを予見し、それとの衝突を回避すべき義務があると考えられる。駐停車車両には道交法違反が認められる可能性があるが、それのみによって直ちに、後車として駐停車車両の存在を認識する必要がない・認識できなかったということにはならないと考えられる。具体的状況に照らして、車線内に車両が停止していることの認識が困難であったとする特別な事情があれば予見義務違反が認められない可能性もあると思われるが、めばしい裁判例は見当たっていない。

路肩からはみ出して駐停車していた車に追突した事案については、明確に該当する裁判例は見当たっていないものの、上記のとおり、車線内の障害物であっても予見すべき義務があると考えられることからすれば、基本的には同様に、はみ出して駐停車されていたことのみでは過失が否定されない可能性が高いと思われる。駐停車車両には道交法違反が認められる可能性があるが、それのみによって直ちに、後車として駐停車車両の存在を認識する必要がない・認識できなかったということにはならないと考えられる。

#### 甲府地判平成25年3月27日（6章－①）【刑事／過失肯定】

被告人が、普通乗用自動車を運転し、高速道路の制限速度時速80km/hの区間の追越し車線を時速約100km/hで走行中、バックミラーに気を取られたことにより、被害者車両が進路前方に横向きに停止しているのを前方約23mの地点になってようやく認め、急制動の措置を採るなどしたもの間に合わず、同車に衝突した事案。前方不注視及び速度調整義務違反の過失が問われた。

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

考え、衝突地点から約60m手前の地点であるが、当該地点で前方注視義務及び速度調整義務を尽くしていれば衝突回避は可能であったとして、過失を肯定した。

### 6. 3 高速道路で規制速度を超過した車両から追突された事案

#### 6. 3. 1 設定と質問

##### 【設例】

自動車が高速道路を工事等の規制速度（例えば時速50km/h規制）で走行していた際に、これを上回る速度で同一車線を後方から走行してきた車両に追突された場合に、前車の運転者は後方から走行してきた車両を予見し追突を避けるために加速したり、車線変更をして回避する義務が生じるか。

また、自動車が高速道路を工事等の規制速度（例えば時速50km/h規制）で走行しながら車線変更をした際に、これを上回る速度で変更後の車線後方から走行してきた車両に追突された場合に、前車の運転者は後方から走行してきた車両を予見し追突を避けるために車線変更をやめたり、加速したりする義務が生じるか。

これらは、高速道路において規制速度と実勢速度に差がある場合に、前方を走る車両は後車の実勢速度を踏まえた走行を行う義務を課されるのかどうかという問題である。

#### 6. 3. 2 道路交通法上の規制

基本的には上記6. 2. 2に記載した道交法上の規程が参考となるが、さらに以下の規程が参考になる。

##### （進路の変更の禁止）

第二十六条の二 車両は、みだりにその進路を変更してはならない。

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

##### ア 「みだりに」

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

- ① 法令の規定に従って進路を変更するとき（右左折の際の進路変更、追越しのための進路変更の場合等）
- ② 危険を防止するため進路を変更するとき（前方障害物に衝突を避けるための進路変更や同一方向に進行する自転車が急に右に出てきたため、衝突を避けるためやむを得ず進路を変更する場合等）

- ③ 警察官の命令等によって進路を変更するとき（警察官の指示誘導によって進路を変更するときをいうが、必ずしも警察官のみに限らず、道路工事関係者等の指示誘導による進路変更もこれに含まれる）

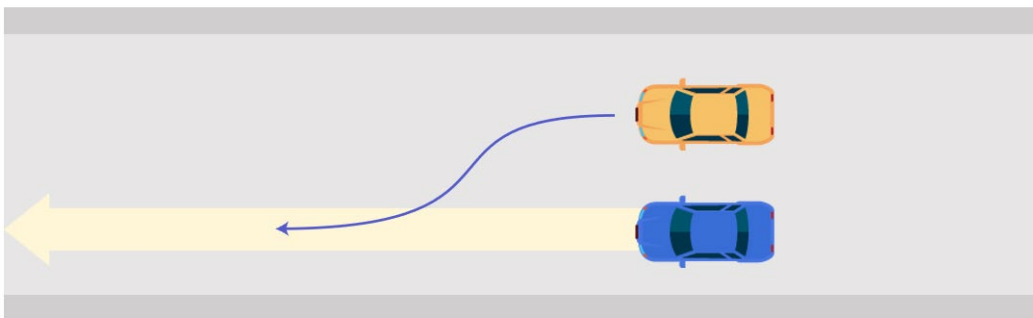
イ 「進路を変更」

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

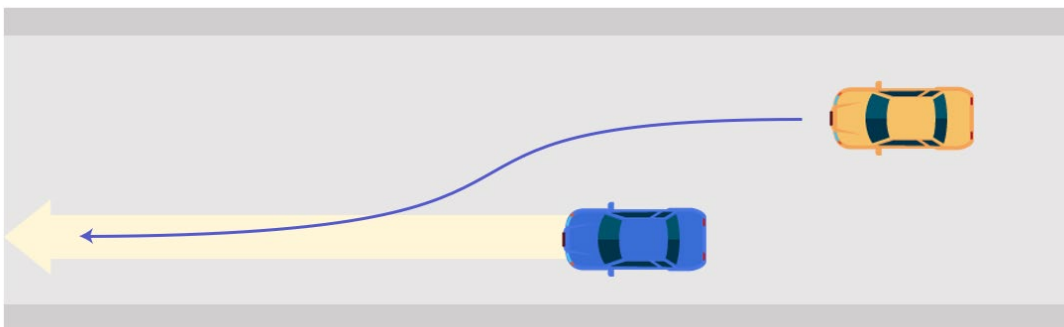
ウ 「進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等」

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

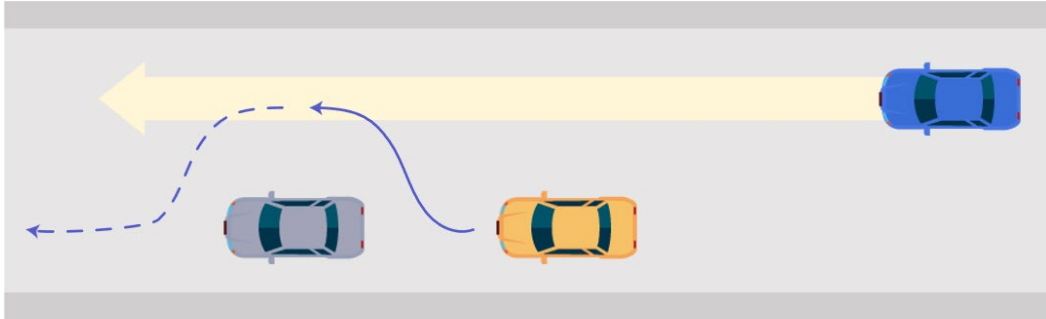
- ① 車両が並進しているとき一方の車両がその進路を変更して他方の車の進路前方に出るときの他方の車両



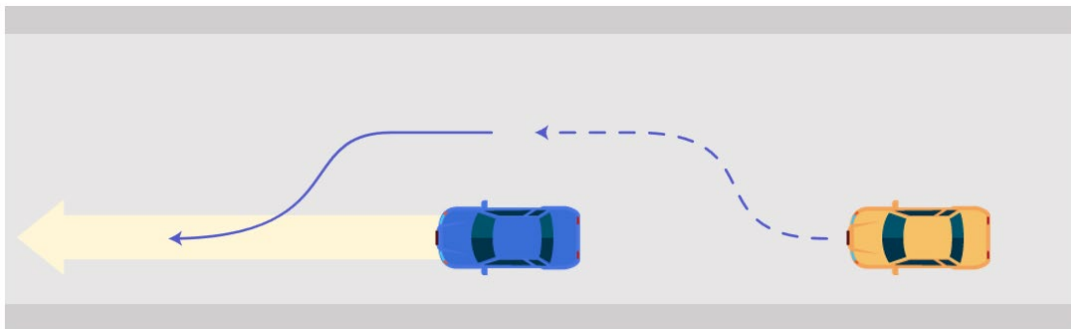
- ② 追い抜きによって前車の進路前方に出るときのそれまでの前車



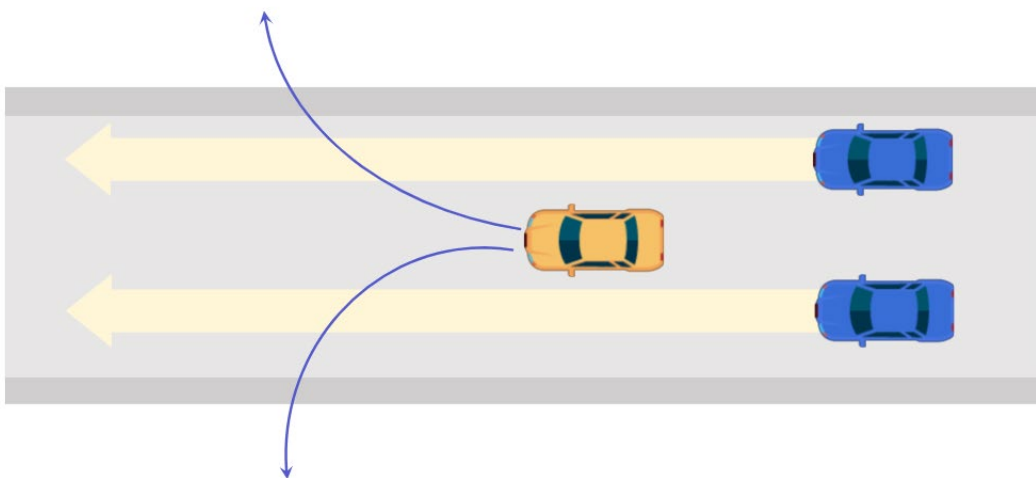
- ③ 追越しをするため進路を変更しようとする場合、その変更後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等



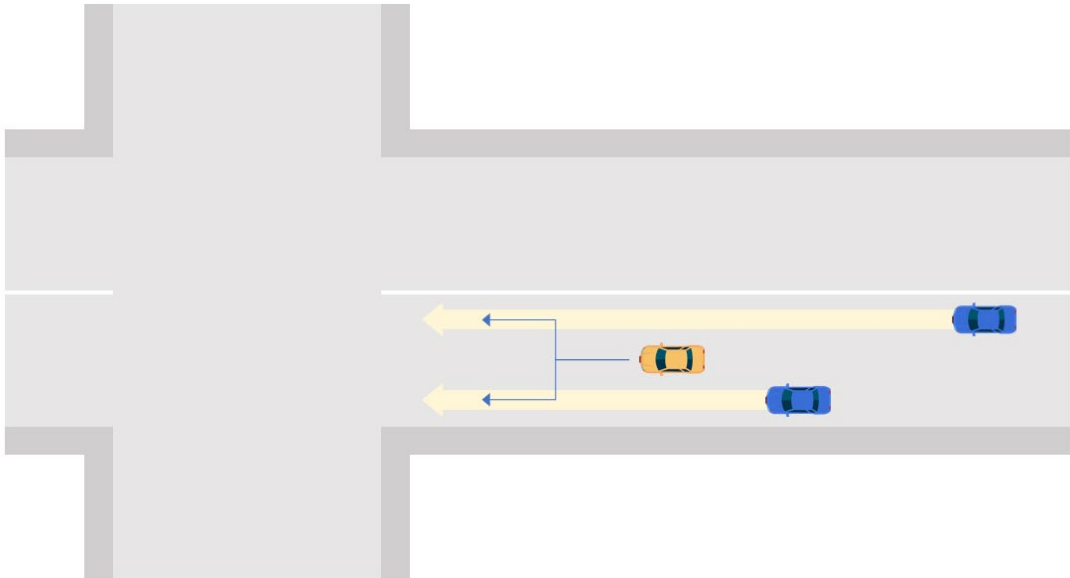
- ④ 追越しをするため、その進路を変更して前車の側方を通過し、前車の進路前方に出るときのそれまでの前車



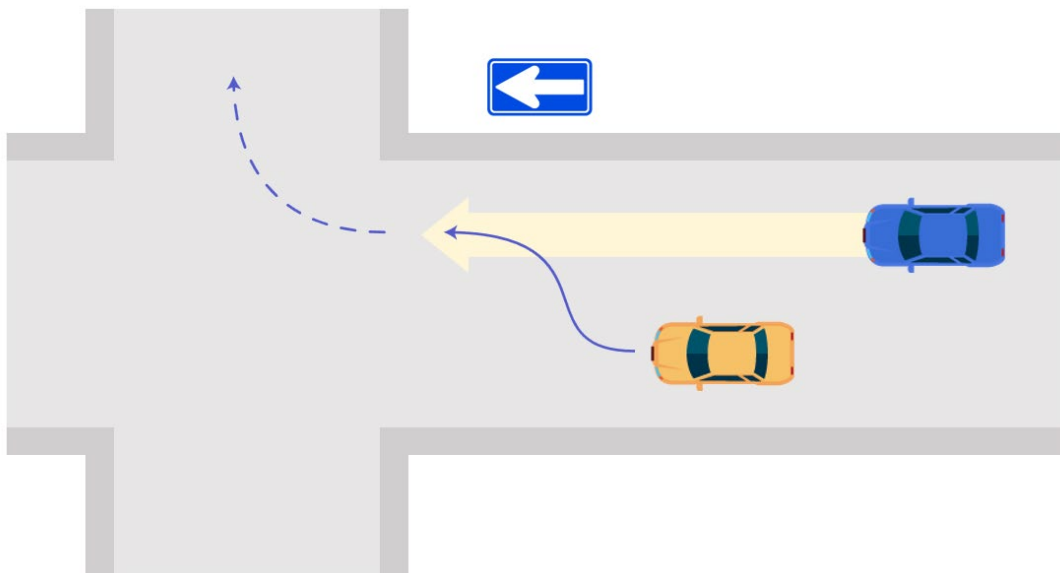
- ⑤ 道路外に出るための左折又は右折をするため進路の左側端又は中央に寄ろうとするとき、その変更後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等



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

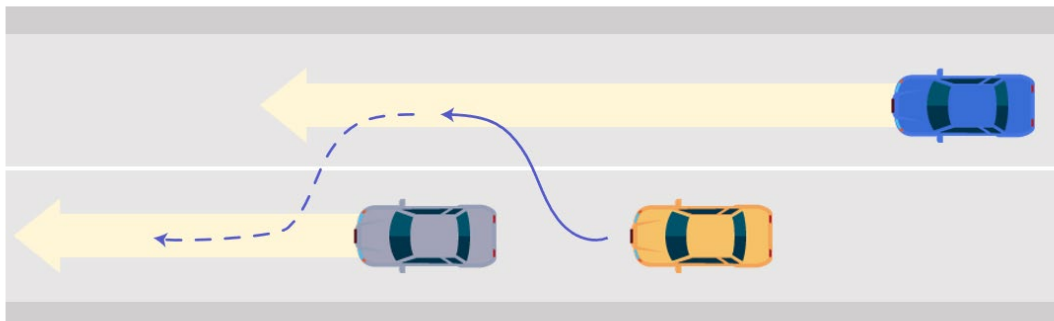


- ⑦ 一方通行の道路で右折するとき、道路の右側端に寄ろうとする場合、その変更後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両

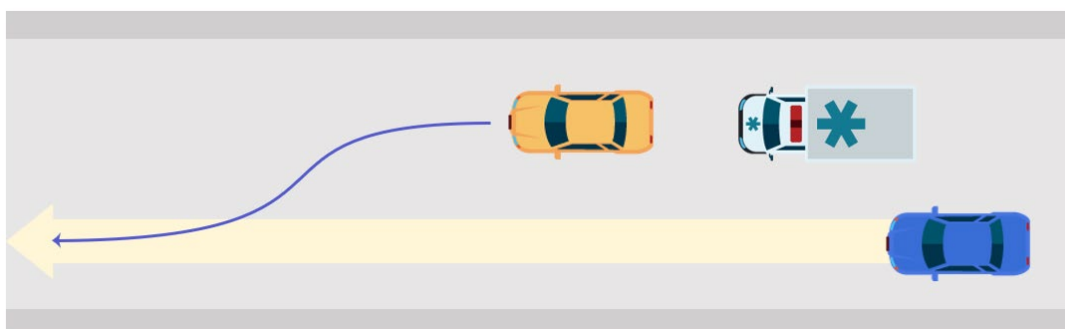


- ⑧ 車両通行帯の設けられている道路で、車両が道路の状況その他の事情によりやむを得ず、他の車両通行帯を通行しようとする場合の、その通行帯を後方から

進行してくる車両及びそのやむを得ない事情がなくなったため、元の車両通行帯に戻ろうとする場合の、元の車両通行帯を後方から進行してくる車両



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



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

車両が進路を変更し、後車の予想進路上に進入した場合、その後車はその車両との衝突を避けるため一時停止を余儀なくされるとか、ハンドルを切り返したり、急ブレーキを踏んだりしなければならないような状態をかもしだすおそれがあるときは、その進路を変更してはならないという意味である（執務資料276頁）。

### 6. 3. 3 裁判例調査

自動車が高速道路を工事等の規制速度（例えば時速50km/h規制）で走行していた際に、これを上回る速度で同一車線を後方から走行してきた車両に追突された場

合、事故の原因は後車の車間保持義務違反であり、前車の運転者に過失が問われるということは想定し難い。

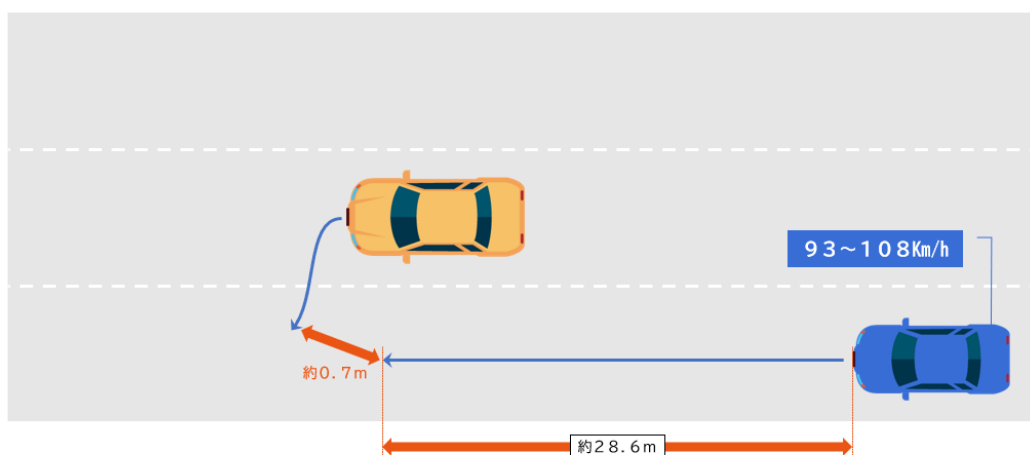
他方、自車が車線変更をした結果、変更先の車線を規制速度を超過して走行してきた後車に追突された場合には、裁判例（6章-②）が参考になる。

本判決では、道交法第26条の2第2項の義務は、被害者車両が制限速度を超過した側で走行している場合にも適用され、被告人は、被害者が高速度で走行していることを認識し又は認識すべきであった以上、その走行を妨げないようにする義務があったとして、進路変更をした前車の運転者の過失を肯定した。

したがって、設問のように、高速道路において自車が車線変更をした結果、変更先の車線を規制速度を超過して走行してきた後車に追突された場合には、前車の運転者に過失が認められる可能性がある。

#### 福岡高裁宮崎支判平成29年9月7日（6章-②）【刑事／過失肯定】

判決文からは事案の詳細が必ずしも明らかではないが、被告人が、普通自動二輪車を運転し、片側3車線の第2車両通行帯から第1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、被害者車両をして衝突回避措置を余儀なくさせ、路外の防護柵に衝突させた事案。車線変更時の後方の安全確認義務違反、合図履行義務違反の過失が問われた。



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

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

本判決における、過失に関する判示部分は、以下のとおりである。

「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。」

## 第7章 車内安全関係における検討

### 7. 1 はじめに

本項では、交通事業者の運行する乗合自動車（バス）等における車内事故において、運転者の注意義務違反（過失）が問題となった裁判例（刑事事件及び民事事件）を調査した結果を報告する。また、発進から制動・急停車に至る一連の過程における主要な注意義務の内容等を整理したので、併せて報告する。

車内事故に関する刑事・民事裁判例を横断的に検討し、下記の裁判例を中心に、裁判例から読み取れる運転者の注意義務の内容を抽出・分析した。分析にあたっては、発進・進行・制動という事故発生局面ごとに関連する義務内容を分類するとともに、過失判断において裁判所が指摘する具体的事情から、過失判断における主な考慮要素を整理した。

### 7. 2 車内事故における運転者の注意義務

#### 7. 2. 1 発進に関する注意義務

- ① 乗客が座席に着席するか、又はつり革・手すり等につかまって安全な態勢を取ったことを確認した上で発進させる義務
- ② 少なくとも乗客が座席に着席するか、またはつり革・手すり等につかまって安全な態勢を取り得る時間的余裕を置いてから発進させる義務
- ③ 乗車口扉が完全に閉まり終えたことを確認するとともに、車内におけるバス乗客の動静に注意を払うべき義務

#### 7. 2. 2 進行に関する注意義務

- ① 乗客の安全を確保するため、乗客の状態を確認し、加減速を慎重に行う義務
- ② カーブの多い急坂の山道では、立っている乗客が転倒しないよう、事前に注意を促し、道路状況に応じて減速し、転回や急制動による乗客への衝撃をできる限り軽減するよう注意して運転すべき義務

#### 7. 2. 3 制動・急停車に関する注意義務

- ① 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、あらかじめ一時停止して、右危険のないことを確認した後進行し、あるいは、適宜に減速し又

は徐行し、警音器を吹鳴する等必要な措置を講じ、急停止のための衝撃による被害を乗客が被らないように運転をなすべき注意義務

- ② やむを得ない場合を除いて急制動を避け、また、やむを得ない場合に陥ることを防止するため、前方、側方、後方等の安全を確認し、早めに危険を察知し、緩制動によって乗客の安全を確保できるように注意する義務
- ③ 急制動が必要となる事態を防ぐために、前車の動静を注視して進行する義務・車間距離を適当にとる義務
- ④ 乗客に危害を及ぼさないような方法で停車措置を採るべき義務

#### 7. 2. 4 過失判断における主な考慮要素

裁判例を概観すると、乗客が高齢者であったことを指摘し、着座やつり革等につかまったことを確認する義務がより一層強調される旨判示する裁判例もあり、高齢者や身体に不自由がある乗客の場合、着座等の確認をせず、又は十分な時間的余裕を与えずに発進した場合には、高齢者や身体に不自由がある乗客でない場合に比べて、過失が認められやすい傾向にあると考えられる。また、乗客側の事情として、乗客が荷物を持っている、不安定な態勢になりやすい履物を履いているといった事情（運転者がそれを認識していたという事情）も、運転者の過失を肯定する要素となり得る点も留意が必要である。

車内に乗客がいた場合の事故における運転者の過失判断において、裁判例で考慮されている主な要素は、以下のとおりである。

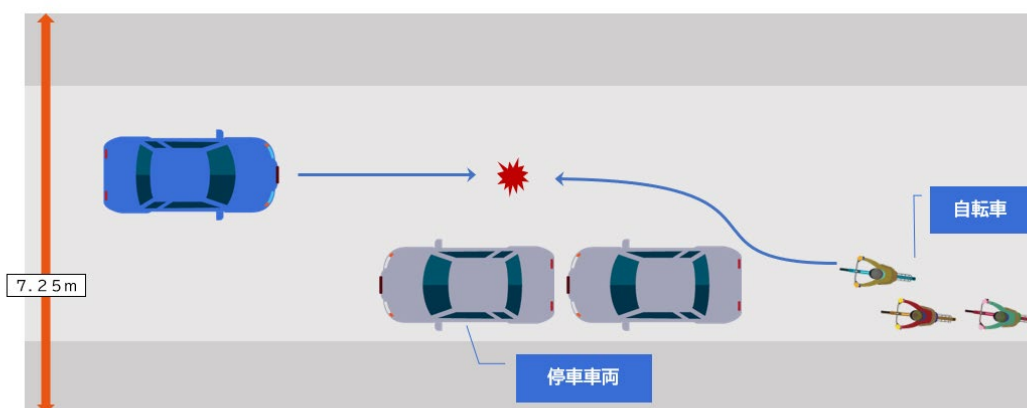
- ・ 客が着席又はつり革等につかまったことに関する確認の有無
- ・ 客が乗降した後発進するまでの停車時間
- ・ 車内アナウンスや運転者による注意喚起の有無
- ・ 発進前の警告・合図の有無
- ・ 自車の速度
- ・ 道路の状況（カーブ、坂等）
- ・ 死角を生む障害物の有無や状況（障害物となっている車両が停車中ではなく駐車中であることなどを含む）
- ・ 付近の状況（横断歩道、幼稚園や小学校との距離、登下校時の園児児童の姿を多数見かける場所等）
- ・ 前車との車間距離
- ・ 運転者が認識していた、又は認識し得た乗客側の事情（高齢者、荷物を持っている、不安定な履物）

#### 7. 3 裁判例調査

以下、バス車内に乗客がいた場合の事故において、運転者の過失が問われた裁判例を調べたので詳述する。

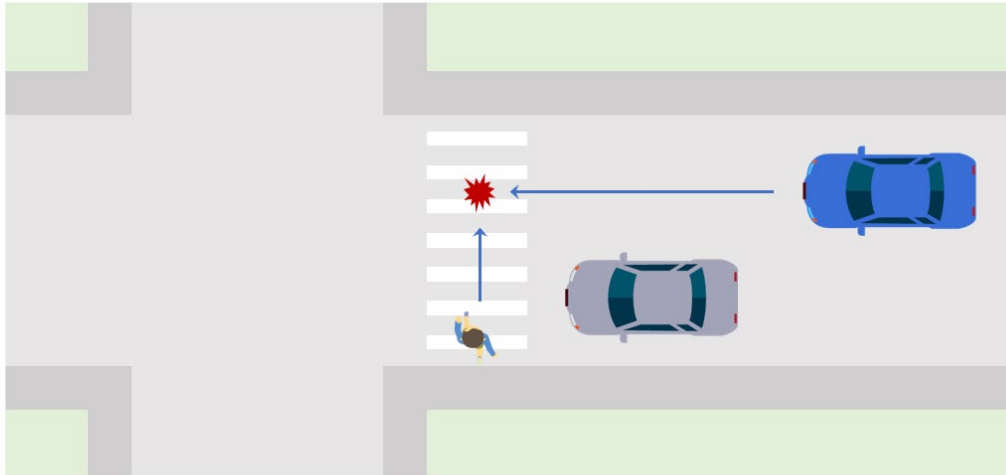
ア 岡谷簡判昭和35年5月13日（7章-①）【刑事／過失否定】

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



イ 札幌高判昭和45年8月20日（7章-②）【刑事／過失否定】

被告人が大型乗合自動車（バス）を時速5km/hで運転中（乗客約20人）、横断歩道直前に停車していたトラックの陰から、横断歩道を横断するため子どもが突如走り出てきたため、被告人はバスを急停止させたところ、乗客が手すり等にぶつかり傷害を負ったという事案で、本裁判例は、被告人には特段の事情のない限り横断歩道手前で一時停止して万一の危険に対処しなければならない法的義務ではなく、直ちに停止できるような速度にまで減速し、急停止により乗客に与える衝撃をできるだけ緩和する措置を講じて進行すれば足りると解し、被告人には注意義務違反（過失）がないとし、無罪とした。



ウ 大阪高判昭和51年5月25日（7章-③）【刑事／過失否定】

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

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

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

エ 横浜地判平成25年9月26日（7章-④）【刑事／過失肯定】

被告人が、大型バスを運転して、バスロータリーにおいて、右後方に続いていたバスに対し先に進行することを示す目的で発進し、その直後に停止した際、発進直前に乗車してつり革等につかまらず立っていたX（当時82歳）を転倒させ、脳挫傷の傷害を負わせ、前記傷害に基づく誤嚥性肺炎により死亡させた事案。

裁判所は、発進し、その直後に停止するに当たり、発進直前にXが乗車してきたことを認めていたのであるから、同人が席に座り、又はつり革等につかまったかどうかに留意し、その安全を確認してから発進し、停止すべき自動車運転上の注意義務があり、乗客が転倒等する危険を防ぐのに必要な措置は、乗客が確実に座るなどしたかどうかの確認という容易に行える基本的なものであるとした上で、被告人は、多数の乗客の安全確保という責任を担う職業運転者であり、20年を超えるバスの運転歴を有すること、所属の会社でも、事故全体に占める車内事故の割合が高いことなどから、高齢者の安全確認が研修会や指導を受ける際に強調され、本件の2か月ほど前にも車内事故防止のためのキャンペーンを行ったばかりであったことを指摘し、被害者に落ち度は全くなく、被告人の過失は重いと判示した。

オ 新潟地裁三条支判昭和51年12月21日（7章一⑤）【民事／過失肯定】

バスを営業所前から発進させた際、発進前に同停留所において、紙袋と布袋を両手に持って小足駄を履いた状態で乗車し、座席に向かって進行していたX（当時62歳）をそのはずみで転倒させて傷害を負わせた事案。

裁判所は、バスの運転者及び車掌は、乗客に対し座席に着席するか又はつり革等につかまったのを確認するか少なくとも乗客が右態勢を取り得る時間的余裕をおいてからバスを発車させる業務上の注意義務があり、特に本件においては、原告が高齢で、しかも両手に荷物を持ち、小足駄を履いて乗車してきたのであるから、右注意義務は一層強調されるべきであるとした上で、本件バスの運転者、車掌は右義務を怠り、Xの着席ないしつり革・手すり等につかまったことを確認しないでバスを発進させた過失があると判示した。

カ 神戸地判平成8年1月18日（7章一⑥）【民事／過失肯定】

バスの運転者が、停留所から乗車してきた乗客Xが乗車ステップの最上段に昇って座席に座ろうと進みかけた際にバスを発進させ、Xを転倒させて負傷させた事案。

裁判所は、本件バスの装置の設定や操作方法に関する被告バス会社の定めを引用し、バスの運転者は、エンジンアクセルが作動できる状態になって初めて、バス車外の安全の確認に移るべきであって、それまでの間、すなわち、最終の乗客がセンサー線を離脱してから扉が完全に閉まるまでの約5秒間とそれに続く（エンジンアクセルが作動できる状態になるまでの）約1.5秒間の合計約6.5秒間は、乗車口扉が完全に閉まり終えたことを確認するとともに、車内におけるバス乗客の動静に注意を払うべ

きことが被告バス会社において定められているとして、最終乗客が第2ステップから床面に上がる時以降は車内の乗客の動静に全く注意を払わずに発進させた運転者の過失を肯定した。

キ 東京地判令和4年10月21日（7章-⑦）【民事／過失否定又は因果関係を否定】

乗客Xが、運転者A運転の本件路線バス上り線に、本件バス停から前部の乗車口を経由して身体障害者手帳を示して乗車した後、Aがその乗車扉を閉じて発車した直後に転倒し（第1転倒）、後日、運転者B運転の本件路線バス下り線に身体障害者手帳を示して乗車し、本件バス停で他の降車客に後れて降車しようとしたところ、Bがこれに気付かず後部降車扉を閉じて発車した直後に転倒した（第2転倒）事案。

第1転倒については、Xは、4名の乗客のうち3番目の客として乗車したが、右手で杖を持っていたものの、杖に頼らずに乗車口のステップを上がっており、4番目の客が支払を済ませて後方に向かう頃に乗車口が閉扉され、乗車口扉が閉まり切る頃にAが行った「はい、それではつかまってください」とのアナウンス途中で、膝から崩れ始め尻もちをついたものであるところ、バスの発進速度は微速（クリーブ減少に伴う進行。時速約0.5 km/h。）でアナウンスを言い終えるまでの1秒間に進んだ距離はせいぜい十数cmであったことから、裁判所は、Xの転倒を誘発するような安全の配慮を欠いた運転態様であったということとはできず、Xは、バスの運行とは異なる事情によって自ら転倒したとうかがわれるとし、過失を否定した。

第2転倒については、降車口扉が閉じ始める頃にXが立ち上がったところ、運転者Bは扉が完全に閉まる前にバスを低速で発進させたが（発車後1秒弱でバスは前方0.12Gまで加速した。）、Xが「降りますので」などと発言したため、Bは減速操作に入り、1mほど進んでバスに後方0.13ないし0.14Gの加速度が掛かって減速する頃、Xは杖を投げ出すようにして膝から崩れ落ち、転倒した。

裁判所は、Bがバスの移動中に降車口扉の開閉操作を行っていたこと、本件バス停での停車時間が、ブザー吹鳴時間を含めても約6秒程度、降車に実際に支障のない時間に限れば数秒程度に過ぎなかったことを指摘し、完全停止中の乗降を推奨していることが多いバス事業者の一般的な運用に照らすと、降車を希望する乗客全員に十分な降車時間が確保されていたとはいえず、乗客の降車時の安全に対する配慮を欠いており、発進時の加速が著しく高速とまではいえないとしても、身体障害者に限らず一般の乗客との関係においても、降車時の安全配慮を欠く過失に当たり得ると判断した。

本裁判例では、第2転倒につき、物理学的な慣性の法則に従えば身体がバスの進行方向前方に投げ出されるはずのところ、Xが進行方向後方に転倒していることから、Bのバスの運転に起因するものとはいえないとして因果関係が否定されたが、Bの行為につき過失に当たり得ると判断した点で参考になる。

ク 京都地判平成27年2月23日（7章-⑧）【民事／過失肯定】

バスの運転者Aが、停留所からバスに乗車してきたX（当時74歳）が座席背もたれに付いた手すりを持ち、座席に座ろうとしているのを認めたものの、注意を促すことなく加速しながら進行し、対向車線からの転回車両を認めブレーキをかけたところ、Xが転倒して負傷した事案。

裁判所は、「被告運転者には、乗客との間の運送契約に基づき、バスの運行にあたり、乗客の安全を確保すべき義務があるところ、高架橋に進入するため加速する時点でXが座席に座ろうと動いており、座席に座り終えていない状態であることを認めながら、漫然とバスを加速させ、その直後に進路前方に転回車両を認めるや、Xの状態を確認しないまま漫然とブレーキを掛け、Xを転倒させた過失があると認められる。」旨判示して過失を肯定した。

ケ 東京高判昭和57年5月20日（7章-⑨）【民事／過失否定】

乗合バスが、カーブが多く急坂の続く道路を走行中、立っていた乗客が乗車口ステップに転落して負傷した事案。

裁判所は、乗合バスの運転者につき、「本件事故現場付近のようにカーブの多い急坂の山岳部の道路を運行する場合において、座席に座れず、通路に立っている乗客があるときには、転回や急制動によってこれらの乗客が転倒する危険を避けるため、あらかじめ乗客がそのような道路状況を知り得るような措置を講じて乗客の注意を促し、また、道路状況に応じて減速し、転回や急制動による乗客への衝撃をできる限り軽減するよう注意して運転すべき義務がある。」としたが、カーブが多く急坂の続く道路であることは公知のことであったこと、これについて注意を促す車内放送が行われていたこと、途中の停留所において乗客に対し後方に移動するよう注意していたこと、本件事故現場で急転回するについては時速10ないし20km/hに減速していたことなどの事情から運転者の過失を否定し、バス会社の責任も否定した。

コ 東京高判昭和55年11月26日（7章-⑩）【民事／過失肯定】

バスの運転者がバスを運転して国道を進行中、左折の合図をした際、後方から進行してきた自動車が本件バスを追い抜きざまに進路に割り込む姿勢となったため、同自動車との接触を回避するためハンドルを左に切って急制動を行ったところ、立席にいたXが転倒して負傷した事案。

裁判所は、「バスの運転者は、真にやむをえない場合、すなわち急制動の措置をとらなければ、急制動による以上の重大な被害が予想される場合、例えば他車との正面衝突、転落等を避ける場合のほかは急制動をしてはならないし、またそのようなやむをえない状況におちいることを防止するため、常に前方のみならず側方、後方等の安

全を確認し、同じく制動をかけるにしても早目に危険を察知し、緩制動によって乗客の安全を確保できるように注意する義務がある。」とし、仮に2、3秒早く他車の異常な走行に気づき、それだけ手前の地点から比較的緩やかな制動を開始し、実際に停車したのと同じ位置で停車していたとしたら、Xに生じた傷害を避けることができたであろうと考えられることなどを理由に過失を肯定した。

サ 山口地判昭和55年3月27日（7章-⑩）【民事／過失肯定】

バスの運転者が、朝のラッシュ時に満員に近い乗客を乗せて本件バスを運転し、駅前広場のロータリーを先行車に追従して進行中、前方の自動車が急停車したため、追突を回避すべく本件バスを急停車させた結果、座席付近の通路に立ち、左手にハンドバッグと傘を持ち右手で荷物棚の鉄パイプを握って体を支えていた乗客Xが転倒し、前部座席に顔面等を打ち負傷した事案。

裁判所は、「多数の乗客を乗せたバスを運行する自動車運転者は、急停車により通路等に立っている乗客が転倒し負傷することは予想しうることであるから、先行車両の動静に十分留意し車間距離を適当にとり急停車をしないように安全に運転する業務上の注意義務がある」と判示した上で、運転者がこれを怠り、漫然と駅前広場で満員に近い乗客が乗った本件バスを急停車させて原告を負傷させたとして過失を肯定した。

シ 大阪地判平成8年11月18日（7章-⑪）【民事／過失肯定】

バスの運転者が、バスを運転して交差点を東進するに当たり、前方の信号が黄色に変わるのを見たが、前方を走行していたタクシーに続いて交差点を直進しようとしたところ、同タクシーが急停車したことから、追突を回避すべく急ブレーキをかけて被告車を急停車させ、その衝撃により、満席で立席乗客も多数いた被告車内において、立って乗車していた乗客らが転倒するなどして負傷した事案。

裁判所は、「前方の信号が黄色に変わるのを見たのであるから、本件交差点をそのまま直進しようとするれば、交通状況によっては同交差点を直進できずに急ブレーキをかけざるを得なくなり、そうすれば、被告車内に立っていた乗客が転倒するなどして怪我をすることも十分予想されたから、前記停止線を越えることになっても、乗客に危害を及ぼさないような方法で停車措置をとるべきであったのにこれを怠り、先行車に続いて同交差点を直進できると轻信し、そのまま同交差点を直進したため、急ブレーキをかけざるを得なくなったものであつて、運転者には過失がある。」として過失を肯定した。

## 第8章 二律背反事象（緊急避難的な検討をしている事例）における検討

### 8.1 はじめに

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

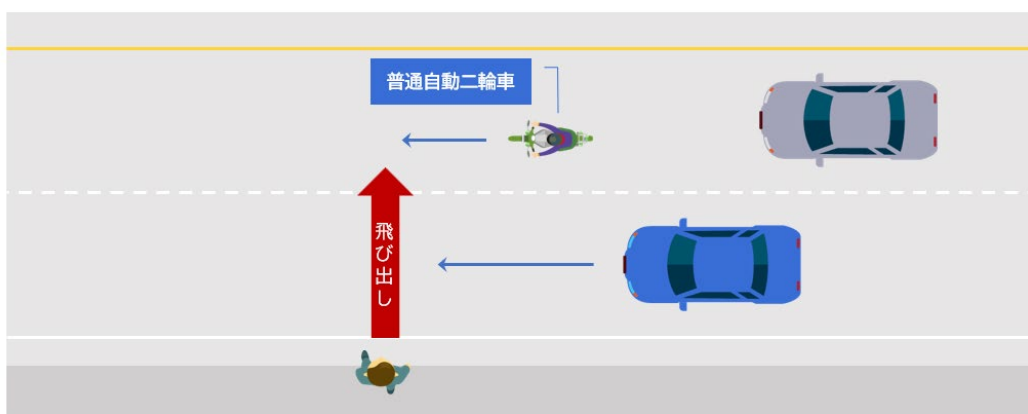
想定事例について、2024年度の報告書においては、主として刑事裁判の裁判例を調査・分析し、一定の検討を加えた。これに対し、2025年度の報告書では、刑事裁判ではなく民事裁判の裁判例を主な分析対象として、調査・検討を行うこととする。

もともと、刑事裁判と民事裁判とでは、その目的、判断枠組み、立証責任の在り方等において本質的な相違が存在する。これらの相違点については、8.2「刑事裁判と民事裁判の区別」において整理・解説する。

その上で、本報告書では、本想定事例の検討に資する関連裁判例を紹介・整理した上で、当該二律背反事例について、民事裁判の枠組みに基づく検討を行った。

#### 【想定事例】

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



### 8.2 刑事裁判と民事裁判の区別

刑事裁判と民事裁判は、いずれも「過失」という概念を取り扱う点では共通しているものの、過失の評価及び処理の方法には本質的な相違がある。とりわけ、民事裁判においては過失相殺が中心的な論点となるのに対し、刑事裁判においては過失相殺という処理方法は採用されていない。

このような刑事裁判と民事裁判における「過失相殺」の取扱いの差異は、両制度の目的の相違に起因するものと整理することができる。

すなわち、刑事裁判の目的は、国家の刑罰権を発動し、行為者の刑事責任の有無及びその程度を判断する点にある。刑罰は、行為者の責任、すなわち非難可能性に応じて科されるべきものであり、その性質上、金銭のように数値的に分割又は相殺することは予定されていない。そのため、被害者側に一定の過失が認められる場合であっても、被告人の刑事責任が数値的に減殺されることはない。

これに対し、不法行為に基づく損害賠償を中心とする民事裁判の主たる目的は、当事者間に生じた損害を公平に分担させることにある。そのため、加害者に損害賠償責任が認められる場合であっても、被害者側にも不注意等の過失が認められ、全額賠償を命じることが公平を欠くと評価される場合には、被害者の過失分を考慮して損害額を減額する、いわゆる過失相殺が行われる。

このように、民事裁判においては、紛争解決手段が金銭賠償であることから、過失の程度を一定程度数値化し、数理的に処理することが可能であるとともに、実務上も不可欠な要素となっている。なお、民法第722条第2項は、「被害者に過失があったときは、裁判所は、これを考慮して、損害賠償の額を定めることができる」と規定している。実務においては、事故態様ごとに類型化された基本的な過失割合を基礎とし、個別事情に応じた修正要素を加味することにより、具体的な過失割合を算定する運用が定着している。

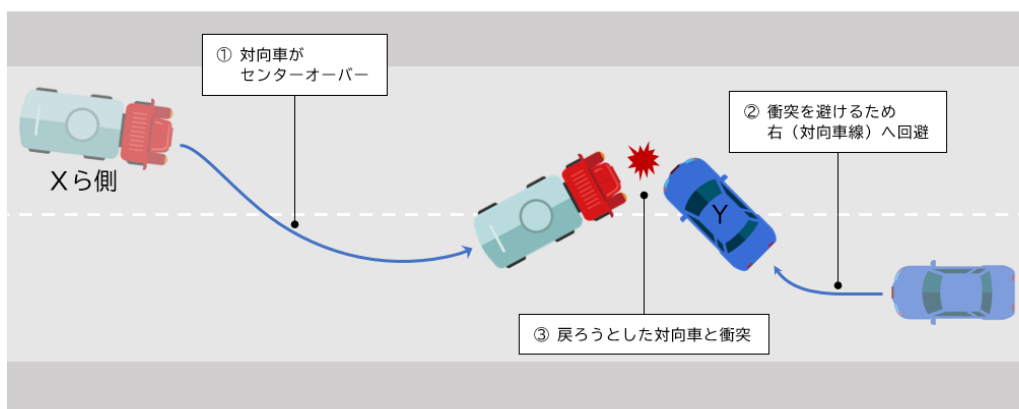
### 8. 3 裁判例調査

#### ア 大阪地判平成9年9月2日（8章-①）【民事／過失否定】

Yは、普通乗用自動車を運転し、幅員約6.7mの直線道路を時速40kmで進行中、対向車線を時速約28km/hで進行してきた被害者運転の普通貨物自動車と正面衝突し、被害者を死亡させた事案である。事故直前、被害者はセンターラインを約90cm超えてYの車線に進入した。これを認めたYは、車間距離約37.9mの地点で急制動をかけるとともに、衝突を避けるためハンドルを右（対向車線側）に切った。しかし、被害者も本来の車線に戻ったため、被害者の車線上で両車が衝突した。Xら（被害者家族）は、Yは左側に回避するか、停止すべきであり、対向車線への回避を選択したことに過失があるとして損害賠償を請求した。

裁判所は、Yに過失は認められないとしてXらの請求を棄却した。判決はまず、事故の主因は被害者のセンターラインオーバーにあるとし、Yの速度超過や前方不注視は認められないとした。

次に、回避義務違反の有無について、危険認知時の車間距離（約37.9m）と双方の速度関係から、急停止による回避は容易ではなかったと判断した。また、Xが主張する「左側への回避」については、これを可能とする余地があったとしても「結果論」に過ぎないと断じた。その理由は、被害者の侵入原因が不明である以上、Yが左に避けても被害者が同方向に寄ってくる可能性があり、相手の挙動を的確に予測することは期待できないためである。さらに、現場左側には縁石や給油所があり、急な左回避は物理的にも困難であった等の事情も考慮された。以上より、Yは「極めて困難な選択を強いられる局面」に置かれており、結果的に裏目に出たとしても、対向車線側へ回避したことに法的義務違反はないと判示された。



#### イ 名古屋高判平成14年1月22日（8章-②）【民事／過失肯定】

本件は、冬期深夜、路面湿潤の国道（片側1車線、幅員約8m）において、時速約60km/hで走行中の走行D車がスピンし、対向車線にはみ出して横向きに停止したことに起因する多重衝突事故である。D車が停止した直後、対向車線を走行してきたE車が衝突を避けるため右（D車側車線）にハンドルを切ってD車左後部に衝突した。同時に、D車の後方20m以内を同速度で追従していた後続B車も、D車のスピンを認識したが急制動措置をとらずに左側をすり抜けようとしてD車右後部に衝突し、さらに反対車線から回避してきたE車とも正面衝突した。各車両の所有者が損害賠償を請求し合った訴訟で、原審は、Bの過失7割、Dの過失3割、Eの過失0としたため、B側が控訴し、各運転者の過失割合が争われた。

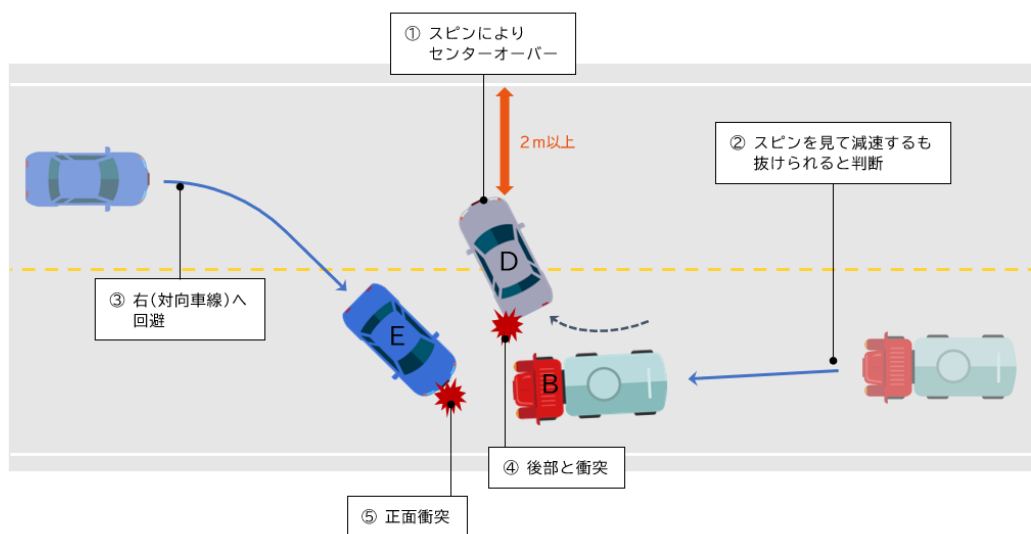
裁判所は、過失割合をB 6割、D 4割に変更し、Eについては違法性が阻却される  
として過失を否定した。

まず、先行D車については、ブレーキ操作ミスによりスピンして対向車線にはみ出  
し、対向E車の回避行動を誘発するなど、事故発生の主たる原因を作ったとして、そ  
の過失は軽いものではないとした。

次に、後続B車については、十分な車間距離をとらずに漫然と追従し、D車のスピ  
ンを認識した後も、D車が対向車線へ抜けると軽信し、荷崩れを恐れて急制動を講じ  
なかった過失を認定した。ただし、Dの過失を重視し、原審よりBの過失割合を軽減  
した。

他方、対向E車については、左側路肩に2 m以上の回避余地があったにもかかわらず  
安全確認せずに対向車線へ進入した点に過失は認められるとした。しかし、双方が  
合計時速100 km/h以上の高速で接近する中、D車が突如侵入してきたという緊  
急事態において、とっさに右（対向車線）へ回避したことはやむを得ない措置であり、  
Dの不法行為に対する正当防衛として違法性が阻却されると判断した。

以上より、本件事故はDとBの共同不法行為とし、Eの賠償責任は否定された。



#### ウ 東京地判平成24年5月25日（8章-③）【民事／過失肯定】

本件は、片側3車線の直線道路において、第2車線を走行していた原告X車（貨物  
車）と、後方から第3車線を走行していた被告Y車（乗用車）が衝突した事故である。

事故直前、第1車線に停止していた大型トラックが発進して第3車線方向へ進入し  
ようとする動きを見せた。これに危険を感じたX車は、急制動をかけるとともに、衝  
突を避けるためとっさにハンドルを右に切った。その結果、X車の右側が第3車線に  
若干はみ出したところ、同車線を後方から直進してきたY車の左前部がX車の右後部  
に衝突した。

X車側は「第2車線内での追突」を、Y車側は「X車の合図なしの割り込み」を主張し、事故態様と過失割合が争われた。

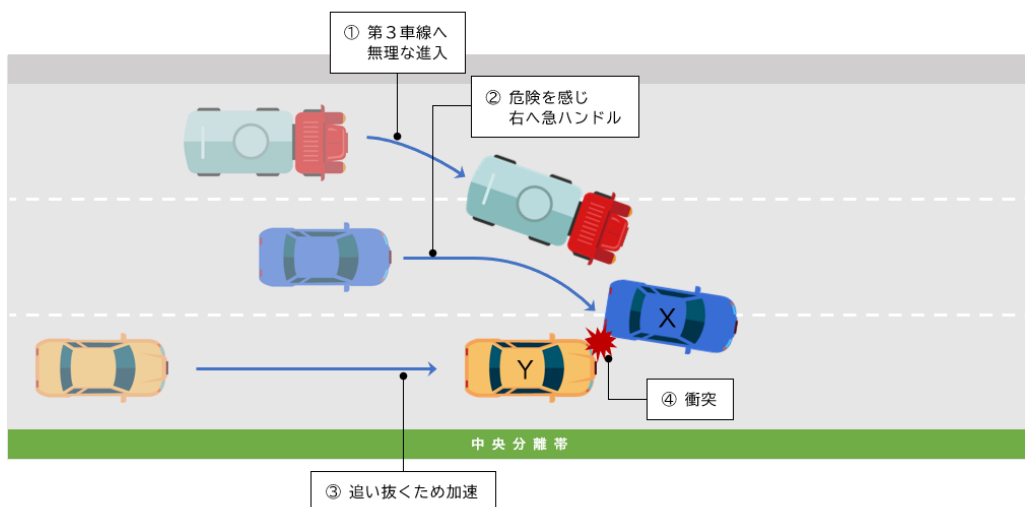
裁判所は、X車90%、Y車10%の過失割合を認定した。

まず争点となった事故態様について、証拠関係からY車は第3車線を走行していたと認め、X車が第1車線のトラックを避けるため急制動と共に右転把し、その右後角が第3車線にはみ出した時点で衝突したと認定した（進路変更車と後続直進車の事故）。

その上で、X車については、第1車線のトラックが右方向指示器を出して車線進入の気配を示していたのに、これに対する注視が不十分であったため減速等の措置が遅れ、結果として急ブレーキ及び右車線へのはみ出しを余儀なくされた過失があると指摘した。また、X車が右方向指示器を出していなかった（左折のために左を出していた）点も考慮された。

他方、Y車についても、上記トラックや左前方を走行するX車の動静に対する注意が不十分であった過失を認めた。

双方の過失を比較し、進路変更を行ったX車側の過失が著しく大きいとして上記割合が導かれた



#### エ 名古屋地判平成26年7月17日（8章-④）【民事／過失肯定】

本件は、夜間、片側2車線の高架道路において、第1車線（走行車線）を時速約60km/hで走行していた被告B（乗用車）が、合流車線から合流しようとした被告D（乗用車）を避けるため第2車線（追越車線）に進路変更し、同車線を時速約60～70km/hで走行してきた原告A（乗用車）と衝突した事故である。

事故現場は築地口インターチェンジ付近の合流地点である。被告D車は合流車線上で停止ないし徐行していたが、方向指示器を出さず突然走行車線へ進入しようとした。

これを認めた被告Yは、D車との衝突を避けるため合図なしに急遽右にハンドルを切り、追越車線を直進していた原告A車の左側面に自車右前部を衝突させた。

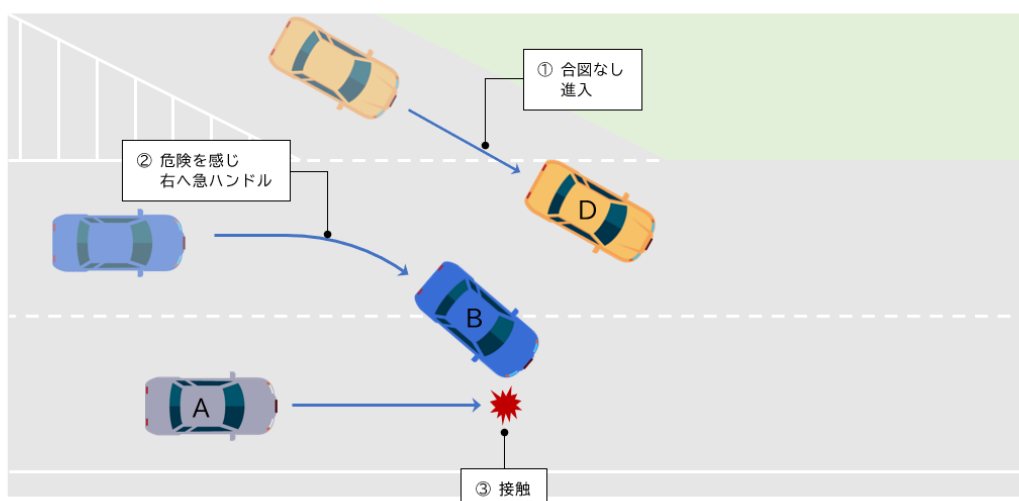
原告Aは、被告B・Dに対し共同不法行為に基づく損害賠償を請求し、被告B車の所有者である原告Cも被告Dに対し損害賠償を請求した。被告Dは、自身が事故に関与した事実を争った。

裁判所は、被告Y及び被告Dの双方に過失を認め、原告Aの請求を認容（過失相殺なし）するとともに、原告C（B車所有者）の被告Dに対する請求を1割の過失相殺をして認容した。

まず、事実認定において、被告Dが合流車線から合図なく突然進入しようとしたため、被告Bが回避措置として進路変更したという事故態様を認定し、事故への関与を否定する被告Dの主張を排斥した。

その上で、被告Bについては、後方安全確認及び合図なしに急な進路変更を行った過失を認めた（みだりな進路変更の禁止違反）。他方、被告Dについても、方向指示器による合図もなく突然進路変更（合流）を行った著しい過失を認めた。したがって、原告Aとの関係では被告B・Dの過失が競合した共同不法行為となるとした。原告Aには著しい速度超過等の事情はなく、過失相殺は認められないとした（Aの過失0%）。

他方、原告C（B車所有者）の請求については、被告Bは事前に被告D車の不審な挙動（合図なく停止ないし徐行）を認識していたのであるから、急な流入に備えてあらかじめ車線変更するなどの予見可能性・回避可能性があったとし、被告Bにも1割の過失があると判断した。原告Cと被告Bの身分関係（親子）からこれを側面的過失として考慮し、被告Dの賠償責任を9割と認定した。



オ 神戸地判平成26年11月26日（8章-⑤）【民事／過失肯定】

本件は、片側3車線（交差点西側は2車線）の道路において、第2車線を走行していた被告Y1（乗用車）が、道路を横断しようとした犬を避けるため、合図なしに第1車線に進路変更し、同車線を走行していた原告（原動機付自転車）と接触・転倒させた事故である。

事故前、被告Y1は赤信号で停止中に右前方から犬が横断しようとしているのを発見していた。青信号で発進後、時速20～30km/hで交差点に進入したところ、犬が被告車の右前方約15mに迫ったため、危険を感じてとっさにハンドルを左に切った。

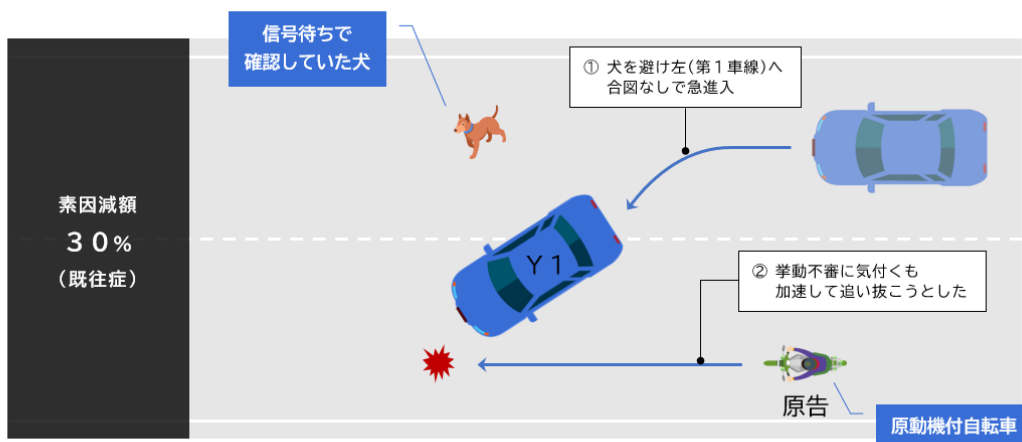
他方、原告は、第1車線の駐車車両を避けて同車線中央付近を走行中、右前方の被告車が変な動きをしたのに気付いたが、前に出ようとして時速15～20km/hに加速したところ、進入してきた被告車の左後部と接触した。

原告は頭蓋骨欠損等の傷害を負い、後遺障害等級（自賠責認定12級）の評価や素因減額、過失割合が争点となった。

裁判所は、原告の請求を一部認容した（過失相殺5%、素因減額30%）。

過失相殺について、被告Y1は信号待ちの時点で犬を発見し進入を予見できたにもかかわらず、漫然と進行し、直前で合図なく進路変更した過失は極めて重大とした。他方、原告も被告車の不審な挙動に気付いたのに、安全な車間距離をとらず加速して追い越そうとした点に若干の落ち度があるとして、5%の過失相殺を行った。

損害論について、原告はくも膜下出血の既往により頭蓋部に人工骨を入れていたが、本件事故後に感染症等により人工骨を除去し、再装着不能となった。裁判所は、自賠責認定12級14号（外貌醜状）を超え、頭蓋骨欠損による脳損傷のリスクにより肉体労働等の就労が大きく制限されるとして10級相当の後遺障害を認めた。ただし、髄液漏の発生や治療の長期化には既往症（過去の感染歴等）が大きく影響しているとして30%の素因減額を行った。



## 8. 4 考察

### 8. 4. 1 回避行動の緊急性と違法性阻却

想定事例では、歩行者の飛び出しという突発的な危険に直面した状況において、赤車がとった操舵回避行動の評価が問題になっている。

裁判例（8章－①）は、対向車線へのはみ出し車両との衝突事故において、極めて短時間で回避行動の選択を迫られた運転者に対し、結果的に事故を回避できなかったとしても、結果論によって過失を認定すべきではないとの判断枠組みを示した。同判決に照らせば、本事例においても、歩行者の挙動が不確実で衝突の危険が切迫している状況下では、赤車に対し最善の回避行動（例えば、操舵せずに急停止のみを行う等）を選択することまでを期待するのは相当ではなく、操舵回避を選択したこと自体をもって直ちに過失と断定することはできない。

さらに、裁判例（8章－②）は、対向車線へ操舵回避し、無関係な対向車と衝突した事例について、緊急事態においてとっさに回避したことはやむを得ない措置であり、原因者の不法行為に対する正当防衛（又は緊急避難）として違法性が阻却されると判断した。この法理は、想定事例において赤車が歩行者保護のためにやむを得ず隣接車線の青車を巻き込んだ場合においても、その緊急性・不可避性が認められる限り、赤車の不法行為責任が否定される、あるいは大幅に軽減される可能性を示唆している。

### 8. 4. 2 事前の予見可能性と回避義務違反

他方、緊急事態に至る前の段階における赤車の注意義務に関しては、厳しい評価がなされる可能性がある。

裁判例（8章－③）は、他車の無理な車線変更を避けるために操舵回避して事故に至った事案において、回避車両（X車）が原因車両の挙動を早期に認識し得たにもかかわらず注視を怠ったとして、回避車両側に90%という高い過失割合を認定した。

また、裁判例（8章－④）においても、合流車両の不審な挙動（合図なしの停止等）を事前に認識していた回避車両（B車）について、急な流入に備えた予備的措置を講じなかった点に過失（10%）を認定している。

さらに、裁判例（8章－⑤）は、小動物（犬）の飛び出し回避による事故において、運転者が事前に犬の存在を認識していたことから、急な回避行動をとったこと自体に重い過失を認めた。

これらの裁判例を想定事例に適用すると、赤車が歩行者の存在やその不審な動静を事前に発見（または予見）可能であったかが決定的な要素となる。もし、赤車が歩行者を早期に認識し得たにもかかわらず、減速や警戒等の予備的措置を怠り、その結果として直前での急な操舵回避を余儀なくされたのであれば、たとえ回避行動自

体が緊急避難的であったとしても、事前の注意義務違反を根拠として、民事上の過失責任を免れることは困難であるといえる。

#### 8. 4. 3 民事上の過失相殺による調整

最後に、赤車に過失が認められる場合であっても、損害賠償の実務においては、相手方（青車）や原因者（歩行者）の事情を考慮した調整が行われる。

（8章-③）及び（8章-⑤）では、回避行動をとった当事者に主たる過失を認めつつも、衝突された相手方（後続車や並走車）にも前方不注視や車間距離保持義務違反等の落ち度が認められる場合には、10%から5%程度の過失相殺を行っている。本事例においても、隣接車線を走行する青車側に、赤車の急な挙動を予測すべき事情や前方不注視が存在した場合には、赤車の賠償責任が減額される余地がある。

また、（8章-④）のように、事故の主因を作った原因者（本事例では歩行者）の過失が著しい場合には、共同不法行為の求償関係において、原因者の負担割合が極めて重くなることが予想される。

#### 8. 4. 4 小括

以上を総合すると、想定事例における赤車の操舵回避行動の法的評価は、以下の要素などを総合考慮して判断されることになるものと考えられる。

##### ア 危険の切迫性と回避の不可避性

歩行者の飛び出しが時間的・場所的に突発的なものであり、赤車にとって操舵回避以外の手段（急制動のみ等）によって事故を回避することが著しく困難であったか否か。特に裁判例（8章-①、②）に基づき、とっさの判断として許容される範囲内であったか否かが考慮される。

##### イ 予見可能性と事前措置の有無

危険が顕在化する前の段階において、赤車が歩行者の存在や不審な挙動を認識し得たか否か。裁判例（8章-③～⑤）が示すように、事前に予見が可能であったにもかかわらず、減速や注意喚起等の予備的措置を怠っていた場合には、緊急避難的な状況であったとしても赤車に過失が肯定される傾向がある。

##### ウ 回避態様の相当性

選択された回避行動（第2車両通行帯への操舵）が、生じ得る被害（歩行者との衝突）との均衡において、社会通念上相当な範囲をどの程度逸脱しているといえるか否か。

##### エ 第三者の過失の程度

巻き込まれた青車（隣接車線走行車）に前方不注視や不適切な車間距離等の落ち度がなかったか、あるいは危険を作出した歩行者の過失（飛び出し等）がどの程度著しいものといえるか否か。

## 第9章 歩行者等の横断が禁止されている道路での人の飛び出しによる事故の事例における検討

### 9.1 はじめに

歩行者の横断が禁止されている場所において、急に歩行者が飛び出してきて事故が起きた場合について、法規制の整理と過去の裁判例の調査を行った。

### 9.2 関連規定の整理

歩行者の横断が禁止されている場所に関する道路交通法上の規定は、以下のとおりである。

(横断の禁止の場所)

#### 第十三条

1 歩行者等は、車両等の直前又は直後で道路を横断してはならない。ただし、横断歩道によつて道路を横断するとき、又は信号機の表示する信号若しくは警察官等の手信号等に従つて道路を横断するときは、この限りでない。

2 歩行者等は、道路標識等によりその横断が禁止されている道路の部分においては、道路を横断してはならない。

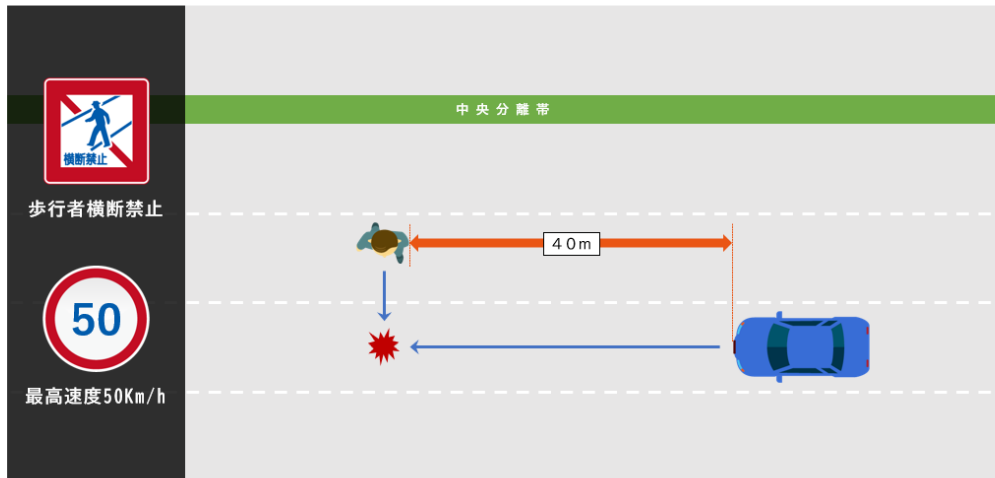
例えば、道路標識により「歩行者等横断禁止」が表示されている道路の部分においては、歩行者等は横断が禁止されることになる。

### 9.3 裁判例調査

#### ア 東京高判昭和55年9月2日(9章-①)【刑事/過失否定】

タクシー運転者が歩行者横断禁止の規制がなされている片側4車線の道路の第2車線を進行中、タクシーを停止させようとして第3車線から第2車線にかけ出してきた被害者に自車を衝突させた事案。

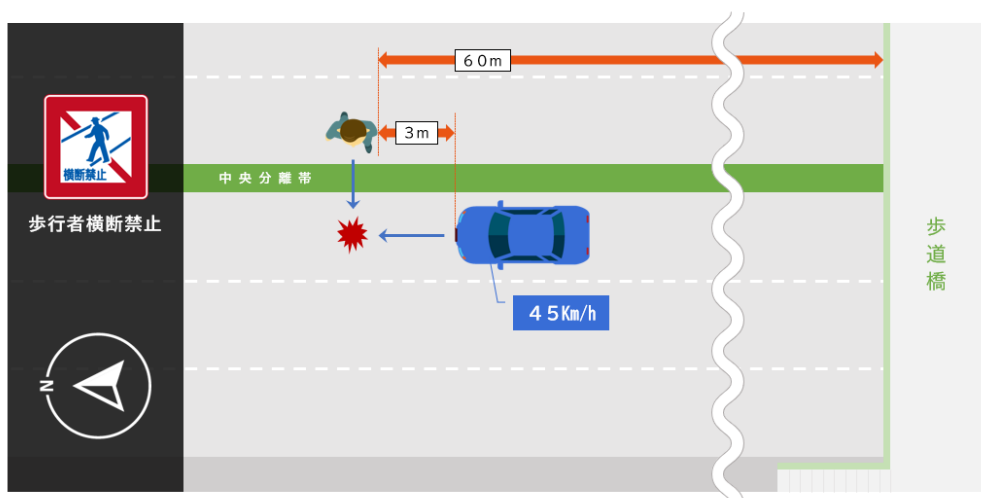
裁判所は、第3車線上の被害者を前方約40mの地点で発見可能であったとしつつ、その時点で被害者は佇立した状態であり、本件道路が最高速度時速50km/h、片側4車線で広い歩行者横断禁止道路であることなどから、歩行者が第3車線まで立ち入ること自体異常であつて、その後に被害者が取るとして予測できる行動としても、車両の接近による難を避けるため、車線を分ける白線上にとどまるか、中央分離帯に移動するというのが通常であり、特別の事情がない限り、反対側に駆け出してくることは予測できず、第2車線を走行する運転者に対して、直ちに減速徐行の義務が生じるとはいえないと指摘している。



イ 大阪高判昭和44年3月18日（9章一②）【刑事／過失否定】

被告人が、片側3車線の歩行者横断禁止道路の第3車線（中央線寄り）を時速約45 km/h で走行中（北進）、道路を東から西に横断してきた被害者に約3 mの地点になるまで気が付かず、衝突した事案。

裁判所は、事故現場の手前約60 mの地点に歩道橋があり、かつ、本件道路は片側3車線の広い幹線道路であり、事故時も交通量が多かったところ、このような道路を、夜間、激しい風雨の中で横断すること自体極めて危険で通常まずありえない行為であり、運転者としては、このような無謀な横断歩行者がいつ現われるかもしれないと考えて前方を特に注視する義務はなく、ただ普通に前方を注視していて、このようなたまたま横断歩行者があることに気付いたときは、接触、衝突等の事故を起こさぬよう措置を採る義務があるにとどまるものと考えられるなどとした上で、過失を否定した。



ウ 東京高判昭和42年5月26日（9章-③）【刑事／過失肯定】

判決文から事案の詳細は不明であるが、時速約50km/hで走行中に、歩行者横断禁止となっている道路上の歩行者に衝突した事案。

裁判所は、「わが国現下の道路交通事情は、自動車専用道路…が少なく、大多数の道路は、歩車道の区別がある場合でも、歩行者が車道を横断する方法により、自動車その他の車輛と歩行者との通行に共用されており、かかる共用道路における交通の安全のためには、歩行者に比してより大きな交通の危険を発生させる可能性がある自動車運転者に歩行者よりも大きな注意義務が課せられるものと解するのを相当」とした上で、いわゆる信頼の原則は適用されないものとして、過失を肯定した。

#### 9.4 小括

各高裁判決では、少なくとも横断禁止道路について（歩行者の発見前に）横断してくる歩行者がいるかもしれないと予測してあらかじめ速度を調節する義務までではないと判断されている例が見られるが、仮に通常の走行中に歩行者を発見・回避可能であった場合には、過失が認められる余地があることは否定しきれない。

## 第10章 工事・交通誘導に関する事故の事例における検討

### 10.1 はじめに

本項では、道路工事に伴って、交通誘導員による誘導指示がなされていた際に発生した事故について、道路交通法上の規定及び裁判例調査・分析を踏まえて検討する。

### 10.2 交通誘導に起因する事故

#### 10.2.1 設定と質問

工事で車線規制され、交互通行となっているときに工事業者の誘導員の指示を理解できず、進行して対向車と衝突した場合の過失（警察による交通誘導は法の権限があるが、誘導員のような私人には法的裏付けがない。それに従って事故になった場合も、自己責任となるか。）

#### 10.2.2 関連規定の整理

まず、工事で車線が規制され、交通誘導員による誘導指示がなされていた際に発生した事故について、当該指示の位置付け等を検討する前提として、交通規制に関する道路交通法上の規定を確認する。

（公安委員会の交通規制）

#### 第四条

1 都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者若しくは遠隔操作型小型車（遠隔操作により道路を通行しているものに限る。）（次条から第十三条の二までにおいて「歩行者等」という。）又は車両等の通行の禁止その他の道路における交通の規制をすることができる。この場合において、緊急を要するため道路標識等を設置するいとまがないとき、その他道路標識等による交通の規制をすることが困難であると認めるときは、公安委員会は、その管理に属する都道府県警察の警察官の現場における指示により、道路標識等の設置及び管理による交通の規制に相当する交通の規制をすることができる。

第4条第1項は、公安委員会の行う交通の規制の権限について定めた規定であるところ、同項後段において、道路標識等による交通の規制が困難であると認められる場合に、警察官の現場における指示による交通規制を認めている。

ア 「警察官の現場における指示により」

交通規制の種類については、特に制限されていないので合法的に可能であれば全部の交通規制について行うことができると解されている。

交通規制を警察官の現場における指示により行う場合においても、交通規制を行う主体はあくまでも公安委員会であって、その規制は公安委員会の交通規制としての性格を持ち、当然に公安委員会の意思決定を必要とし、その意思が現場警察官に示達されていることが必要である（執務資料94頁）。

イ 「道路標識等の設置及び管理による交通の規制に相当する交通の規制」

警察官の現場における指示による交通規制は、公安委員会が信号機又は道路標識等を設置し及び管理して行う規制そのものではないが、それと同一の内容の交通規制をすることができるというものである（執務資料94頁）。

（警察署長等への委任）

第五条

1 公安委員会は、政令で定めるところにより、前条第一項に規定する歩行者等又は車両等の通行の禁止その他の交通の規制のうち、適用期間の短いものを警察署長に行わせることができる。

第5条第1項は、公安委員会が警察署長に委任することができる交通規制について定めたものである（執務資料108頁）。

ウ 「警察署長に行わせることができる」

公安委員会は、本項の規定により交通規制の権限を警察署長に委任することができるが、これによって直接警察署長に委任されるものではなく、都道府県公安委員会が都道府県の実情によって道路交通法施行令第3条の2第1項に定める範囲内で、都道府県公安委員会規則を定めて委任することになる（執務資料109頁）。

（警察官等の交通規制）

第六条

1 警察官又は第百十四条の四第一項に規定する交通巡視員（以下「警察官等」という。）は、手信号その他の信号（以下「手信号等」という。）により交通整理を行なうことができる。この場合において、警察官等は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため特に必要があると認めるときは、信号機の表示する信号にかかわらず、これと異なる意味を表示する手信号等を行うことができる。

第6条第1項は、警察官又は交通巡視員の手信号等の権限について規定したものである（執務資料112頁）。

エ 「手信号等」

「手信号」とは、手を用いて道路交通法施行令第4条の「手信号の意味」に規定する動作による信号のことであり、「その他の信号」とは、提灯その他の灯火を用いて

道路交通法施行令第5条の「灯火による信号の意味」に規定する動作による信号のことである（執務資料112頁）。

警察官等以外の私人の行う手信号等は、本条に規定する手信号としての効力はない（執務資料114頁）。

オ 「交通整理を行うことができる」

警察官又は交通巡視員に交通整理を行う権限を認めたものであるが、同時に警察官等の手信号等は交通整理のため行うものでなければならないことを意味している（執務資料112頁）。

（信号機の信号等に従う義務）

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

第7条は、信号機の表示する信号のほか、警察官等の手信号等に従う義務について定めたものである。

カ 「信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等（前条第一項後段の場合においては、当該手信号等）」

信号機の表示する信号又は警察官及び交通巡視員の行う手信号その他の信号のことである。

「当該手信号等」とは、警察官等が道路交通法第6条第1項後段の規定により、信号機の表示する信号にかかわらずこれを異なる意味を表示する手信号等をした場合の手信号等のことである（執務資料120頁）。

キ 「従わなければならない」

信号機の表示する信号の意味及び警察官等の手信号の意味に従わなければならないこと、言い換えれば、信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等に従わないこと（信号無視）をしてはならないということである（執務資料120頁）。

次に、工事のため車線規制され、交互通行となっている際に発生した事故という設定であることから、通行区分に関する道路交通法上の規定を確認する。

（通行区分）

第十七条

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

第17条第4項は、車両は道路の中央から左側部分を通行しなければならないことを規定したものである。

ク 「道路」(執務資料201頁)

「道路の中央」とは、道路の物理的な中央のことをいい、中央線が設けられているか否かを問わない。

道路標識等により道路の中央線が設けられている場合は、その中央線が中央となる。道路標識等は、指示標示「中央線」(二〇五)を設けることになっている、「中央線」

(二〇五)は、もともと道路の物理的な中央に標示するものであるが、道路の物理的な中央以外の部分に公安委員会が道路標示により指定した場合には、その部分が道路の中央となる。

この中央線は、原則として白色の実線又は白色の破線で設けられるが、前者(白色の実線)は、車両が道路の右側部分にはみ出して通行してはならないことを特に示す必要がある道路又は道路の中央以外の部分を常時道路の中央として指定する道路に設置されることになっており、この場合特に必要があるときは、白実線2本を設置することもできる。後者(白色の破線)は、前者以外の道路に設置することになっている。

「道路の右側部分にはみ出して通行してはならないことを特に示す必要がある道路」とは、規定の趣旨から当該道路の左側部分の幅員が6m以上の道路又は道交法第30条に定める「追越しを禁止する場所」の道路をいうと解される。

ケ 「左の部分を通りしなければならない」

道路の中央から左側部分を通行する義務があるという意味であり、前進のみをいうのではなく、後退をも含むと解されている(執務資料202頁)。

(通行区分)

第十七条

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

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

第17条第5項は、前項の左側部分通行の原則の例外を定めたものである。本項には、罰則がないので、本項各号の除外事由が認められない場合には、全て道交法第17条第4項違反として処罰される(執務資料203頁)。

コ 「そのはみ出し方ができるだけ少なくなるようにしなければならない」(本文)左側部分通行の原則の例外が認められるときであっても、交通の危険を防止するため、そのはみ出しの程度を少なくさせるべきであるという趣旨で特に規定したもので

あり、本条第4項とは直接関係がないと思料されるので、はみ出しの程度が大きくなったとしても本条第4項違反として処罰することはできないと解される（執務資料203～204頁）。

サ 「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」（3号）

「道路の損壊、道路工事」は「その他の障害」の例示であり、例示以外の障害も当然あり得るところ、駐停車中の車両は「その他の障害」に含むものと解釈されている。

### 10. 2. 3 裁判例調査

#### ア 最判昭和48年3月22日（10章-①）【刑事／過失否定】

私人の赤旗による交通規制が行われていた交差点において、赤旗の停止合図を無視して交差点に進入してきた車両と、東方から進入した被告人運転の大型貨物自動車とが衝突し、相手方に傷害を負わせた事故について、被告人の過失の有無が争われた事案。

最高裁は、「現場作業員A（誘導員）が北方から本件交差点に進入する車両に対し赤旗により停止の合図をしていたものである以上、東方から交差点に進入する車両の運転者としては、北方から進行してくる車両の運転者がAの停止の合図に従うことを信頼してよいのであって、北方から進行してくる車両の運転者がAの停止の合図を無視し同交差点に進入してくることを予想して徐行しなければならない業務上の注意義務はない」として、被告人の過失を否定し、第一審及び控訴審の判断を覆し、無罪を言い渡した。



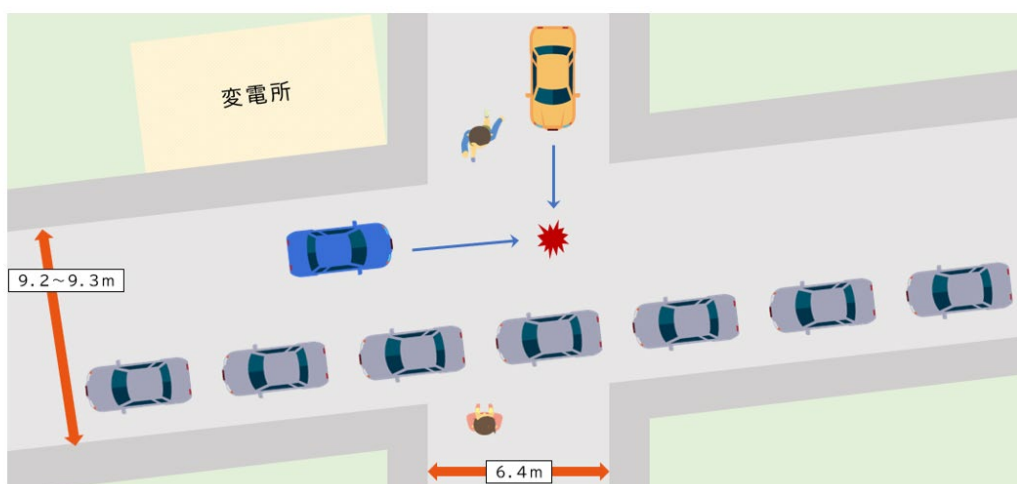
#### イ 岡山地判平成15年6月13日（10章-②）【民事／過失肯定】

信号機による交通整理が行われていない見通しの悪い交差点で、渋滞中の車両の存在により意思疎通が不可能又は極めて困難であった2名の交通誘導員（警備員）によ

る整合しない指示がなされ、交差点内に進入した2台の自動車が発生した事案（東西道路の方が南北道路より明らかに幅員が広い。Y車は北方より進入。）。

裁判所は、「道路工事が行われている際に警備員が車両の誘導をしている場合、道路交通法上、当該警備員の指示に法的な根拠が与えられているわけではない。また、現実にも、信号機の表示する信号や警察官等による交通整理と、何の資格をも有さない警備員による車両の誘導との間には、これに対する信頼が質的に大きく異なることは明らかである。結局、これらによると、警備員の指示に従ったとの一事をもって、車両の運転者の安全確認義務が免除されるわけではない。」として、交差点進入車両の過失を認めた。

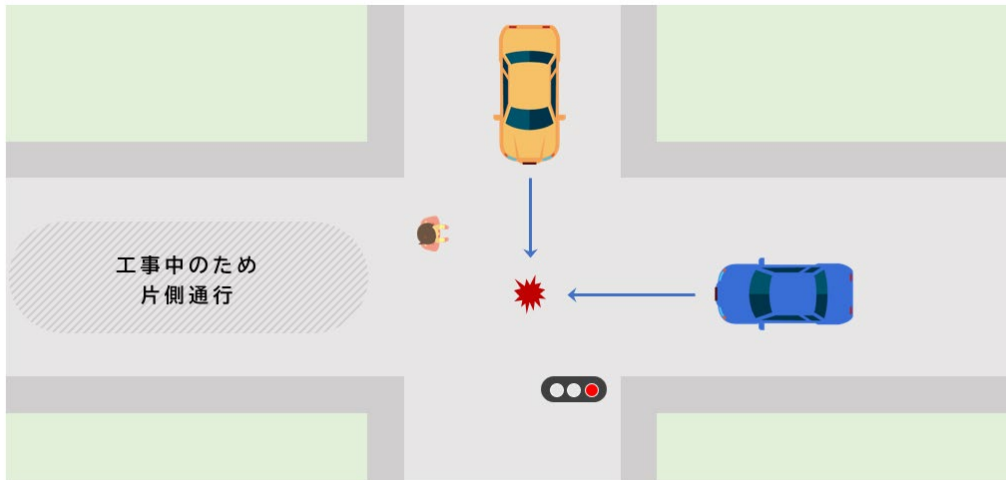
交通誘導員が勤務する警備会社についても、「現実には、警備員が車両の誘導を行う以上、当該警備員には適切な誘導を行うべき客観的な注意義務が発生し、これを怠ったときには過失がある」と判示し、使用者責任を認めた（過失割合は、X車：Y車：警備会社でそれぞれ24%：36%：40%）。



ウ 大阪地判平成19年5月22日（10章-③）【民事／過失肯定】

交差点で信号が赤色を表示していたにもかかわらず、警備員がX車への進行合図をし、それをY車運転者がY車に対するものと誤信して交差点に進入し、両車が衝突した事故の事案。

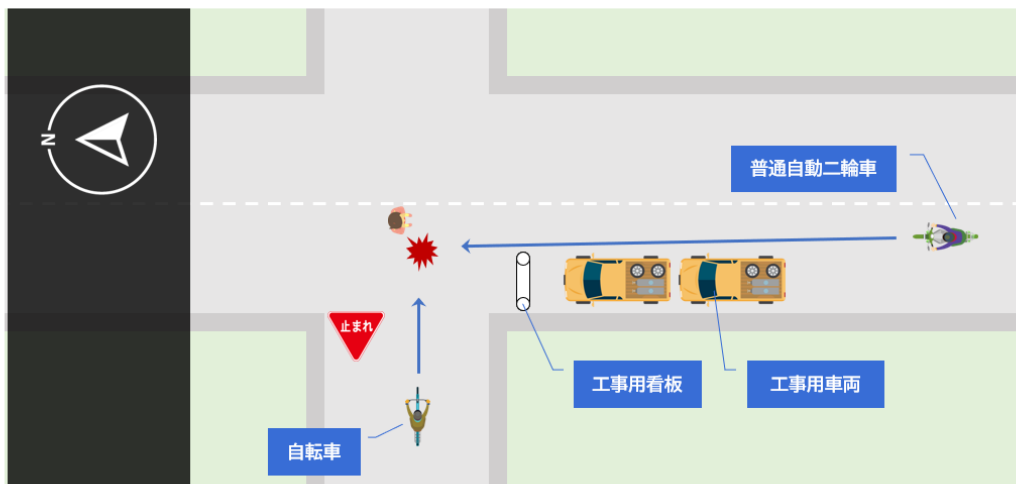
裁判所は、「本件事故の原因は、対面信号が赤色表示していたにもかかわらず、X車に対する警備員の誘導をY車に対するものと誤信し、Y車を時速15～20kmで本件交差点に進入させたY車運転者の過失にあり、X車運転者には過失はないというべきである。」として、Y車を運転していた被告に不法行為責任を認めた。



エ 大阪地判平成30年2月28日（10章-④）【民事／過失肯定】

信号機による交通整理の行われておらず、駐車された工事車両のため見通しが悪い交差点において、交差点中央付近にいた交通誘導員（A）の誘導に従い、西方から交差点内に進入したY運転の自転車（Y車）が、南方から同交差点に進入してきたX運転の普通自動二輪車（X車・原告）と衝突した事案（南北道路が優先道路。西方から交差点に至る道路には交差点手前に一時停止規制がある。）。

裁判所は、Yについて「交差点に進入するに当たり、自ら南北道路の状況を確認すべき注意義務があったのに、これを怠った過失がある。本件交差点の手前で一旦停止したYが本件交差点に進入したのは、Aの誘導に従ったことによるものであるが、この点が、Yの過失割合の検討に当たって考慮されることはあっても、Y自身の上記注意義務自体を免除するものではない。」とした。また、Aについては「優先道路である南北道路と劣後する東西道路とが交差する本件交差点の道路状況を踏まえて、通行車両が安全かつ円滑に進行できるように交通誘導を行う義務を負っていた」とした上で、「南北道路上の状況を十分に確認することなく、被告Y車に対して、本件交差点に進入するよう誘導した過失がある。」とした。さらに、Xについて、「本件交差点を直進進行するに当たり、本件交差点の左方の見通しが悪くなっているのであるから、前方の状況を確認して、安全な速度と方法で走行する義務があったにもかかわらず、本件交差点付近の道路状況や交通誘導員Aの動静を十分に確認することなく漫然と本件交差点にX車を進入させた過失があると認められる。」とした（過失相殺の割合はX60%：Y及びA40%）。



#### 10. 2. 4 小括

警察官による交通整理については、前記のとおり、道路交通法において、「道路を通行する歩行者や車両は、信号機の表示する信号や、警察官等による手信号等に従わなければならない。」と定められており（第7条）、法的根拠と拘束力が認められる。

他方、工事現場等において工事業者の配置する誘導員による誘導については、道路交通法上、警察官等と同様の法的権限や拘束力を付与する規定は存在しない。したがって、誘導員の指示は、法令に基づく交通整理とは異なり、運転者の行動を法的に拘束するものではない。

この点に関し、裁判例（10章－①）は、私人による交通整理について、交差道路を進行する車両の運転者が、交差点に進行してくる車両が私人の赤旗による停止の合図に従うものと信頼したことを相当と評価して過失を否定したが、同判例は、具体的な状況の下で判断された1つの事例に過ぎず、私人の交通整理にどれだけ信頼をおくことができるかという一般的な問題に対して判断を示したものではないと解されている（最高裁判所判例解説）。

その他の前記裁判例を通観すると、警察官等による交通整理と、何の資格をも有さない警備員による車両の誘導とでは、これに対する運転者の信頼が質的に大きく異なることを指摘する裁判例（10章－②）をはじめとして、私人による交通誘導は法的拘束力を有せず、これに従ったとしても、運転者の安全確認義務が当然に免除されるものではないことを前提とした判断がなされている。

以上を踏まえると、誘導員による誘導は、運転者にとって一定の参考事情とはなり得るものの、これに従ったことをもって運転者自身の安全確認義務が当然に免除される性質のものではなく、工事現場の存在により道路が交互通行となっている道路上を進行するに当たっては、誘導員の指示に従った場合でも、あるいはその指示を十分に

理解できずに進行した場合であっても、対向車と衝突した際には、具体的な事情を踏まえ、運転者自身に過失が認められる可能性があると考えられる。

## 第11章 低速走行車両に起因する事故の事例における検討

### 11.1 はじめに

本項では、道路を走行する車両が低速度であり、その速度に起因して後続を走る車両の交通事故を誘発したようなケースにおいて、低速度で走行する車両に法的責任が発生しないか、関連規定や裁判例等の調査を踏まえて検討をする。

### 11.2 低速走行に起因する事故

#### 11.2.1 設定と質問

##### 【設例】

一般道で、自動運転バスが時速20km/hで走行中、法定時速40km/hだと後続車が追い越すときに追突されそうになる。実勢速度との差異が問題となり、低速がゆえに事故を誘発してしまう事例では、低速度で運行するバスの事業者に法的責任が発生しないか。

#### 11.2.2 関連規定の整理

##### 11.2.2.1 最低速度①

##### (最低速度)

##### 第二十三条

最低速度が指定されている道路においては、法令の規定により速度を減ずる場合及び危険を防止するためやむを得ない場合を除き、その最低速度に達しない速度で進行してはならない。

##### ア 「法令の規定により速度を減ずる場合」

右折又は左折をしようとするとき（道交法第34条第1項、第2項）、徐行すべき場所を通過するとき（道交法第42条）などに徐行する場合又は横断歩道等に接近する場合の減速（道交法第38条第1項前段）などをいうと解されている（執務資料253頁）。

##### イ 「危険を防止するためやむを得ない場合」

道路工事、集団行進の他の障害のため最低速度を上回る速度で進行することが危険であるような場合、すなわち、最低速度以下で走行しなければ交通の危険を防止することができない場合のことをいうと解されている（執務資料253頁）。

## 1 1. 2. 2. 2 最低速度②

### (最低速度)

第七十五条の四 自動車は、法令の規定によりその速度を減ずる場合及び危険を防止するためやむを得ない場合を除き、高速自動車国道の本線車道（政令で定めるものを除く。）においては、道路標識等により自動車の最低速度が指定されている区間にあつてはその最低速度に、その他の区間にあつては政令で定める最低速度に達しない速度で進行してはならない。

### ア 「法令の規定により速度を減ずる場合」

本線車道に入る際に優先車両の進行妨害になる場合（道交法第75条の6第1項）、緊急自動車を優先させる場合（道交法第75条の6第2項）等が考えられる（執務資料852頁）。

### イ 「危険を防止するためやむを得ない場合」

前車が急減速したため衝突を避けるため急減速したり、徐行したりする場合又は進路前方の交通が渋滞しているため徐行する場合、その他危険を防止するためほかに手段がない場合と解されている（執務資料852頁）。

## 1 1. 2. 2. 3 他の車両に追い付かれた車両の義務

### 道路交通法二十七条

車両（道路運送法第9条第1項に規定する一般乗合旅客自動車運送事業者による同法第5条第1項第3号に規定する路線定期運行又は同法第3条第2号に掲げる特定旅客自動車運送事業の用に供する自動車（以下「乗合自動車」という。）及びトロリーバスを除く。）は、第22条第1項の規定に基づく政令で定める最高速度（以下この条において「最高速度」という。）が高い車両に追いつかれたときは、その追いついた車両が当該車両の追越しを終わるまで速度を増してはならない。最高速度が同じであるか又は低い車両に追いつかれ、かつ、その追いついた車両の速度よりもおそい速度で引き続き進行しようとするときも、同様とする。

2 車両（乗合自動車及びトロリーバスを除く。）は、車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、最高速度が高い車両に追いつかれ、かつ、道路の中央（当該道路が一方通行となつているときは、当該道路の右側端。以下この項において同じ。）との間にその追いついた車両が通行するのに十分な余地がない場合においては、第18条第1項の規定にかかわらず、できる限り道路の左側端に寄つてこれに進路を譲らなければならない。最高速度が同じであるか又は低い車両に追いつかれ、かつ、道路の中央との間にその追いついた車両が通行するのに十分な余地がない場合において、その追いついた車両の速度よりもおそい速度で引き続き進行しようとするときも、同様とする。

### ア 「最高速度が高い車両」

本条第1項の「最高速度」とは法定の最高速度をいい、現実の速度いかににかかわらず、最高速度が低い車両が、最高速度が高い車両に追い付かれた場合には、同項の義務が生じる（執務資料285頁）。

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

イ 「追いつかれたとき」、「追いついた」

車両がその後方にある車両から道交法第26条に定める「必要な距離」にまで接近されたときをいうと解される（執務資料285頁）。

ウ 「追越しを終わるまで」

前車に追いついて進路を変更し、その側方を通過して前方に出るまでという意味である（執務資料286頁）。

エ 「速度を増してはならない」

追いつかれた車両が後車に追いつかれた時点における速度より加速してはならないという意味であるが、この加速をしてはならない義務は、追越しに伴う危険防止のためのものであるから、追いついた後車が追越しを開始しない限り、前者についても当該義務は生じないと解される（執務資料286頁）。

オ 「追いついた車両の速度よりもおそい速度で引き続き進行しようとするとき」

最高速度が同じであるか低い車両に追いつかれた場合は、その追いつかれた車両は追いついた車両が実際に走行をしている速度よりも遅い速度で引き続き進行をしようとするときは、前段同様、加速してはならない義務を負うことになる。そのため、追いつかれた車両は、追いついた車両の現実の速度を超える速度で進行を開始すれば、当該義務は生じないと解される。追いついた車両が法定の最高速度を超える速度で違法に走行していたとしても、追いつかれた車両に加速してはならない義務が生ずるかどうかという点については、若干の疑問はありつつも、法の趣旨からみて消極に（義務が生じないと）解するべきとされている（執務資料286頁）。

カ 「車両通行帯の設けられた道路を進行する場合を除き」

本条第2項の進路を譲る義務は、車両通行帯の設けられた道路においては適用されないということである（執務資料287頁）。したがって、同項の義務が生ずるのは片側1車線道路においての場合が想定される。

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

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

追越し禁止場所においては、後車が道路の左側部分において追い抜きをする場合、はみ出し禁止場所にあつては、後車が道路の左側部分において追い抜き又は追越しをする場合に限り、前車に進路を譲る義務が生じる。この場合、前車が停車をして進路を譲れば、追越し違反やはみ出し禁止違反の問題は起こらないこととなる（執務資料287頁及び288頁）。

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

「進路を譲らなければならない」とは、道交法第34条（左折又は右折）にいう、「進路の変更を妨げてはならない」よりも厳格であり、多くの場合は、一時停止又は徐行する必要があると解される。ただし、道路の左側部分に歩行者又は軽車両が通行しているとか、駐車車両あるいは道路の損壊、道路工事その他の障害があつて道路の左側端に寄ることができない場合は、当該区間においては、本項の義務違反は成立しない（執務資料283頁）。また、車両が歩道等を通行できるのは、道交法第17条第1項ただし書の場合（道路外施設等への出入りのための歩道の横断）に限られることから、進路を譲るためであっても路側帯内を通行することはできない（一定の要件のもと路側帯の通行が認められている特定小型原動機付自転車及び軽車両を除く。）と解されている（執務資料287頁）。

また、本項も後段において、最高速度が同じ又は低い車両に追い付かれた場合において、その追いついた車両の速度よりも遅い速度で引き続き進行しようとする場合に、進路を譲る義務が生じることとされている。この点、前車は、追い付かれた場合でも、後車の速度を超える速度で進行すれば、後車に進路を譲る義務は生じないこととなる（執務資料287頁）。

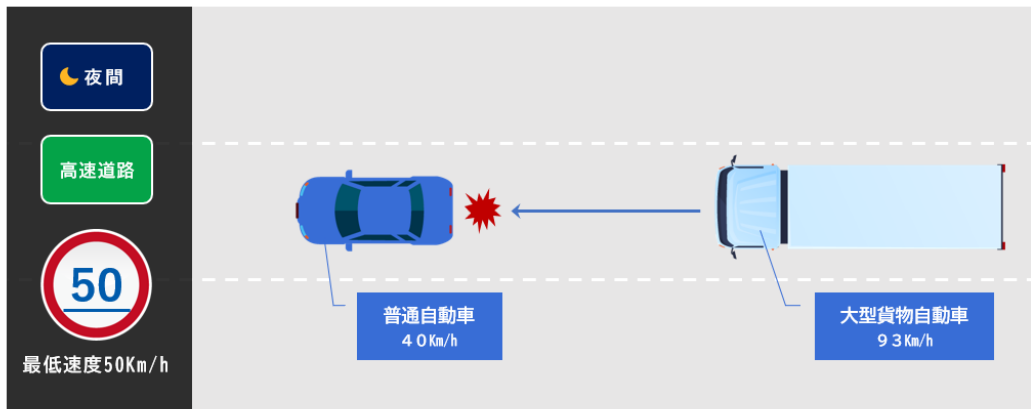
#### 11. 2. 3 裁判例調査①

11. 2. 3. 1 東京地判平成30年4月24日（11章一①）【民事／過失肯定】

本件事故は、夜間、高速道路（最低速度時速50km/h）上を時速40km/hで走行するX車（普通乗用自動車）に対し、Y車（大型貨物車）が時速93km/hで追突して発生したものである。

裁判所は、本件事故が発生した道路が凹凸のない直線の平坦路であり、視界を妨げるような障害物はなく、本件事故現場付近に街路灯は設置されていないことを認定している。

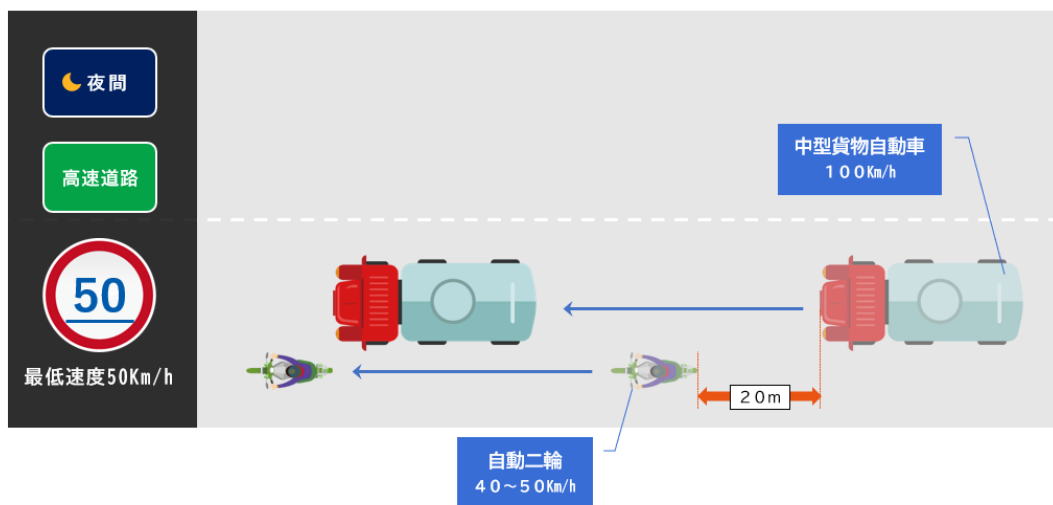
裁判所は、Xが法定最低速度の時速50km/h以上で走行すべきであるところ、それを下回る速度で運転していたことをもって、Xに2割の過失を肯定し、過失割合をX20：Y80と判断した。



11. 2. 3. 2 神戸地判令和2年8月4日（11章一②）【民事／過失肯定】

本件事故は、夜間、高速道路（最低速度時速50km/h）の第1車線上を時速45km/h程度の速度で走行するX車（自動二輪）に、Y車（中型貨物）が時速100km/h程度の速度で追突して発生したものである。

裁判所は、X車が最低速度を下回る速度で走行していたことが、交通事故の発生に寄与したとして、Xに過失を認めた。また、裁判所は、Xが本件事故時に未成年であったにもかかわらず高速道路上を後部座席に人を乗せていたことも本件事故発生に寄与しているものと認定し、本件事故の過失割合としては、X20：Y80と認定した。



### 11. 2. 3. 3 考察

上記裁判例と異なり、後続車両が最低速度未滿で走行する車両を追い越し、追越しに際して後続車両と他の車両との間で交通事故が発生した等、車両が最低速度未滿で走行したことが一因となって他の車両の交通事故を誘発したという裁判例は確認ができなかった。

道交法第75条の4で最低速度が指定されている高速道路において、車両が最低速度未滿で走行していた場合には、裁判例上、最低速度未滿で走行していた車両に過失が認定されている。もっとも、裁判例上、最低速度未滿で走行していた車両の過失の程度を低く認定していることから、裁判所は、交通事故の発生の主な要因は、前方を注視せず追突をした後続車両にあると考えている。

上記裁判例は、最低速度規制のある一般道においても妥当すると考えられ、そのような一般道において最低速度未滿で道路を走行した場合にも、被追突車両に過失が認定され得ると考えられる。

上記裁判例は、最低速度未滿で走行した車両が、後続車両同士の交通事故を誘発したケースにおいても参考になると考えられる。

### 11. 2. 4 裁判例調査②

#### 11. 2. 4. 1 名古屋地判平成21年10月2日（11章一③）【民事／過失否定】

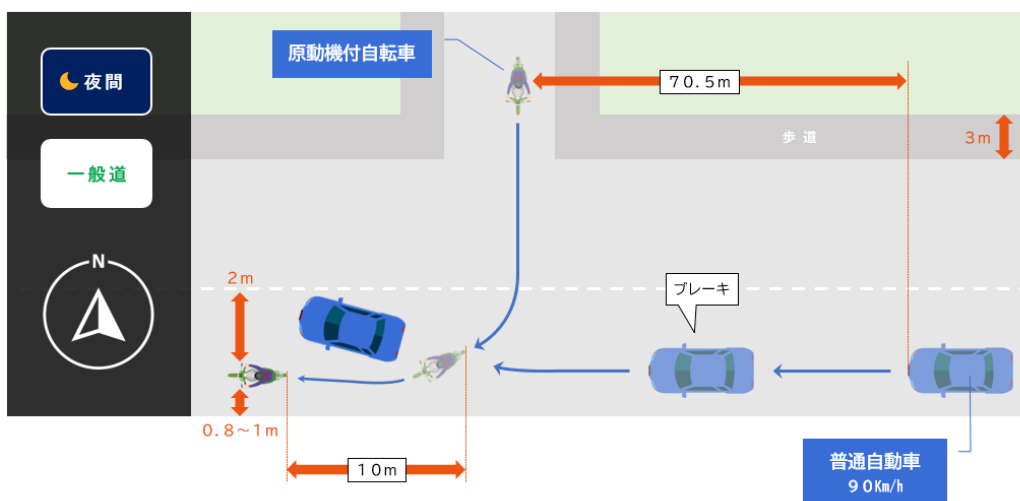
本件道路は、市街地にある市道であり、道路両側に各3.3mの歩道が設けられた幅員9.0m（うち両端から道路内側へ各1mの位置にそれぞれ外側線が設けられて

いる。)のアスファルトで舗装された平坦な直線道路で、中央には白色実線及びこれを挟んで黄色実線が引かれ、本件道路の両端からそれぞれ1 m内側には白色実線が引かれている。

X車(原動機付自転車)は、道路外から道路へ右折進入し、西行き車線左側の外側線から0.8~1 m程度内側を10 m程度直線走行したところ、後方から走行してきたY車にX車の後部から衝突され、X車もろとも約8.5 m左前方の路上に投げ出されて転倒した。

Yは、Y車を運転して西行き車線を東から西に向けて時速約90 km/hで走行し、右折進入開始地点の東側手前約70.5 mの辺りで、ヘッドライトを点灯したX車が右折進入開始地点で本件道路側を向いて止まっているのに気付いたが、減速することなくそのまま28.5 m程度走行し、約44.5 mの距離まで近付いたとき、前方の本件道路内をX車が進行していることに気が付いた。Yは、X車が本件道路上で停止して被告車を先に行かしてくれるのではないかと考えたが、X車がそのまま西行き車線に右折進入してきたため、慌てて急制動措置を講じた。Yは、X車が西行き車線の更に左端を走行してくれれば、ハンドルを右に少し切るだけで衝突が回避できると思い、一瞬ブレーキを弱めたが、Yの思うほどにX車が左端に寄らなかったため、Yは、再び急制動措置を講じたが、間に合わず、Y車の左前部をX車の後部に衝突させた。

裁判所は、X車の走行位置からY車において道路を通行するのに十分な余地があったと認定し、X車に、道路の左側端によって車両に進路を譲るべき具体的な注意義務は発生していないと認定した。



#### 11. 2. 4. 2 考察

裁判例(11章-③)では、後続車両に対し、道路の左側端に寄って進路を譲るべき義務が発生していないと認定している。もっとも、裁判例(11章-③)は、その

理由につき、低速度で走行する車両の右側を通行するのに十分な余地があったことを理由とする。

他方、仮に裁判例（11章-③）と異なり、道路の道幅が十分ではない狭路等、道路の左側端に寄らなければ通行できる余地がない道路では、後続車に追い付かれた低速度走行中の一般自動車は、後続車両に対し、道路左側に退避して進路を譲るべき注意義務を課される可能性がある。

## 第12章 緊急車両接近時の挙動に伴う事故時の責任の範囲

### 12.1 はじめに

走行中に緊急車両が接近してきた際、緊急車両の進行を妨げないように速度を落としたり、道路左側に車両を安全に移動させたりすることがあるが、その際に周囲の車両と衝突した場合に、運転者に注意義務違反（過失）が認められるか、緊急車両が接近してきたという特殊な事情により、自動運転車側の責任の判断に影響があり得るかが問題となる。

### 12.2 関連規定の整理

#### 12.2.1 緊急自動車に関する規定

（緊急自動車の優先）

##### 第四十条

1 交差点又はその附近において、緊急自動車が接近してきたときは、路面電車は交差点を避けて、車両（緊急自動車を除く。以下この条において同じ。）は交差点を避け、かつ、道路の左側（一方通行となつている道路においてその左側に寄ることが緊急自動車の通行を妨げることとなる場合にあつては、道路の右側。次項において同じ。）に寄つて一時停止しなければならない。

2 前項以外の場所において、緊急自動車が接近してきたときは、車両は、道路の左側に寄つて、これに進路を譲らなければならない。

（消防用車両の優先等）

##### 第四十一条の二

1 交差点又はその付近において、消防用車両（消防用自動車以外の消防の用に供する車両で、消防用務のため、政令で定めるところにより、運転中のものをいう。以下この条及び第七十五条の二十二第二項において同じ。）が接近してきたときは、車両等（車両にあつては、緊急自動車及び消防用車両を除く。）は、交差点を避けて一時停止しなければならない。

2 前項以外の場所において、消防用車両が接近してきたときは、車両（緊急自動車及び消防用車両を除く。）は、当該消防用車両の通行を妨げてはならない。

ア 「緊急自動車が接近してきたとき」「消防用車両・・・が接近してきたとき」

緊急自動車や消防用車両がどの程度接近してきた場合に、道交法第40条第1項や道交法第41条の2第1項で定める義務が発生するかについては、その緊急自動車や消防車両の速度、道路状況等からみて、個々具体的に判断される（執務資料398頁、399頁、405頁）。

イ 「車両・・・は交差点を避け、かつ、道路の左側に寄つて一時停止しなければならない」

既に交差点に入っている路面電車は交差点の外に出て一時停止、車両は交差点の外に出て道路の左側（一方通行の道路においてその左側に寄ることが緊急自動車の進行を妨げることとなる場合にあっては道路の右側）に寄つて一時停止をすることを求めている（執務資料399頁）。

ウ 「道路の左側・・・に寄つて」

緊急自動車の通行が円滑に行われるようにするためのものであるから、車両は、必ずしも道路の左側の端に寄る必要はなく、必要な限度において左側に寄ればよいと考えられている（執務資料399頁）。

#### 12.2.2 緊急自動車の走行方法に関する規定

（緊急自動車の通行区分等）

##### 第三十九条

緊急自動車（消防用自動車、救急用自動車その他の政令で定める自動車で、当該緊急用務のため、政令で定めるところにより、運転中のものをいう。以下同じ。）

は、第17条第5項に規定する場合のほか、追越しをするためその他やむを得ない必要があるときは、同条第4項の規定にかかわらず、道路の右側部分にその全部又は一部をはみ出して通行することができる。

2 緊急自動車は、法令の規定により停止しなければならない場合においても、停止することを要しない。この場合においては、他の交通に注意して徐行しなければならない。

「この場合において、他の交通に注意して徐行しなければならない」

法令の規定により停止しなければならない場合においても、停止することを要しないが、その場所の具体的状況に十分注意を払い、しかも安全を図るために徐行しなければならない。また、停止しないで進行できるとしても、他の交通に十分注意をし、徐行するほか、必要があれば当然一時停止すべき場合も生じてくる（執務資料396頁、397頁）。

#### 12.2.3 進路変更に関する規定

（進路の変更の禁止）

##### 第二十六条の二

1 車両は、みだりにその進路を変更してはならない。

2 車両は、進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等の速度又は方向を急に變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。

本条の解説は、6.3.2のとおりである。

#### 12.2.4 急ブレーキに関する規定

(急ブレーキの禁止)

##### 第二十四条

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

ア 「危険を防止するためやむを得ない場合」

走行している車両の直前に歩行者が飛び出してきた場合、左側端を通行していた自転車が走行している車両の直前に急に右折を始めて入って来た場合又は道路の損壊や道路上の障害物をその直前で発見した場合等で、目の危険を防止するためやむを得ない場合をいうと解されている（執務資料253頁、254頁）。

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

ブレーキペダルをすばやく力いっぱい踏み込む行為が代表的な例であり、最短距離で停止できるような強さでブレーキを踏むことがこれに該当すると解される（執務資料254頁）。

#### 12.3 考察

過去の裁判例を調査したが、本設例のように、緊急自動車の接近に伴い、他の自動車が急ブレーキや進路変更を行い、他の自動車の中で交通事故が発生したという事案と同一または類似の裁判例は確認できなかった。

もっとも、急ブレーキの禁止（道交法第24条）や、進路変更時の変更先後方車両の進行妨害の禁止（道交法第26条の2）といった義務、進路変更時の進路の道路状況を確認すべき注意義務は、道路交通法上、緊急車両等の接近それ自体によって免除されていない。また、周囲の自動車も、緊急車両の接近を確認できる状況であるため、同一の道路状況に置かれているといえる。そのため、緊急車両が自動車に接近しているときに、ある特定の車両のみが注意義務（道交法第24条、第26条の2）を免除される、又は注意義務の内容が変わる理由は見出しがたい。

そのため、緊急車両の接近という事情が過失の判断への影響する程度は小さいと思われる。

なお、本設例を離れ、緊急自動車と自動車との間の交通事故については、緊急自動車に、道路交通法第39条第2項において、他の交通に対する注意義務及び徐行義務を課されており、これら義務に反した場合には、緊急自動車側にも過失が認定される。

## 第13章 車線変更時に車線間を高速で走行してくるバイクとの事故の事例の検討

### 13.1 はじめに

前方を走行する車両が車線変更をしようとした際に、後方から車線間を高速で進行してきたバイクと衝突する事故が発生した場合、車線変更をしようとした車両に過失が認められるかが問題となる。

### 13.2 車線変更時に車線間を高速で走行するバイクとの事故

#### 13.2.1 関連規定の整理

(進路の変更の禁止)

第26条の2

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

本条の解説は、6.3.2のとおりである。

(合図)

第53条 車両（自転車以外の軽車両を除く。次項及び第4項において同じ。）の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない。

(中略)

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

道路交通法施行令

(合図の時期及び方法)

第21条 法第五十三条第一項に規定する合図を行う時期及び合図の方法は、次の表に掲げるとおりとする。（※表は抜粋）

合図を行う場合	合図を行う時期
同一方向に進行しながら進路を左方に変えるとき。	その行為をしようとする時の三秒前のとき。
同一方向に進行しながら進路を右方に変えるとき。	その行為をしようとする時の三秒前のとき。

ア 「左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるとき」

合図をしなければならない場合について、左折、右折、転回、徐行、停止、後退又は同一方向に進行しながら進路を変えるときと規定しているが、これは合図をしなければならない場合を列挙し、限定的に定めたものである（執務資料536頁）。

イ 「手、方向指示器又は灯火により合図をし」

「灯火」とは、方向指示灯、制動灯及び後退灯など合図のために用いられる灯火をいう。「合図」とは、車両の運転者が一定の行為をしようとするときに、あらかじめ定められた方法による合図をしてその意思を他の車両等の運転者や歩行者に明示することをいう（執務資料542頁）。

ウ 「これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない」

合図を始めてから、左（右）折、転回等の行為が終わるまで合図を続けなければならないが、途中で合図が中断されれば、本項の違反となる（執務資料542頁）。

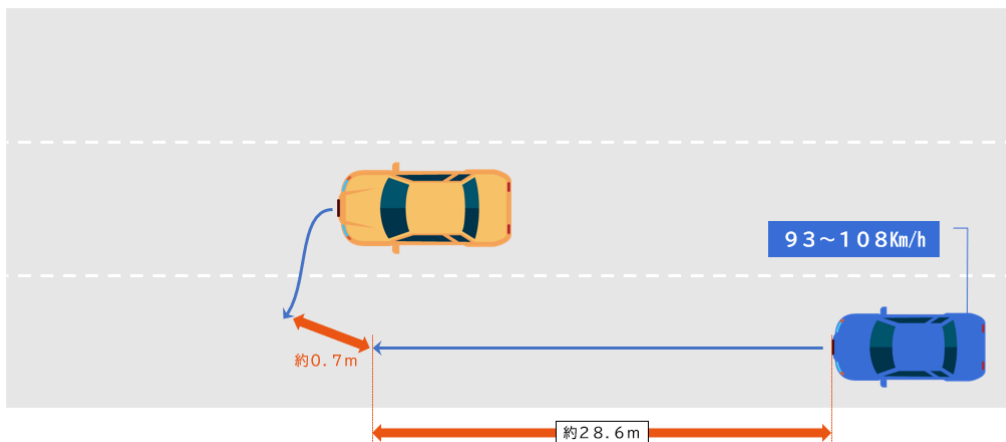
エ 「合図を行う時期及び合図の方法」

同一方向に進行しながら進路を左方又は右方に変えるときの合図を行う時期は、その行為をしようとする時の3秒前のときと定められている（道路交通法第53条第3項、道路交通法施行令第21条）。

### 13. 2. 2 裁判例調査

ア 福岡高裁宮崎支判平成29年9月7日（13章一①）【刑事／過失肯定】

判決文からは事案の詳細が必ずしも明らかではないが、被告人が、普通自動二輪車を運転し、片側3車線の第2車両通行帯から第1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、被害者車両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において、被告人に対し、車線変更時の後方の安全確認義務違反、合図履行義務違反の過失が問われた。



原審は、被害者が異常な高速度（時速約93～108km/h）で走行していたことは予測できなかったとして信頼の原則を適用して過失を否定したのに対し、本判決は、被告人が車線変更をする際、左後方約28.6mという比較的近距离に被害者車両がおり、それを被告人も認識していたのであり、被害者車両の動静を注視すれば、被害者車両が異常な高速度で走行していることも目視により確認できたことから、信頼の原則が働く余地はなく、道交法第26条の2第2項の義務は、被害者車両が制限速度を超過した速度で走行している場合にも適用され、被告人は、被害者が高速度で走行していることを認識し又は認識すべきであった以上、その走行を妨げないようにする義務があったとして、過失を肯定した。

#### イ 考察

本調査においては、本項で想定する、いわゆる「すり抜け」をしてくるバイクに対する事故の事例に明確に該当する裁判例は見当たらなかった。

しかしながら、裁判例（13章-①）では、道交法第26条の2第2項（進路変更時の変更先後方車両の進行妨害の禁止）の義務が、車線変更先の車線の後方を、制限速度を超過して走行してくる車両に対しても生じ、車線変更をする車両の運転者において、後方の車両を認識し又は認識し得た以上は、車線変更により同車両の走行を妨げてはならない旨が指摘されている。

したがって、本項で想定するような「すり抜け」行為は危険な運転方法であるとはいえるものの、そのような運転方法を採っていることのみを理由として、当該車両に対する予見・結果回避義務が直ちに免除されるとはいえないと考えられる。

以上