

判例・法規調査報告書

安全設計・評価ガイドブック判例等調査委員会

令和6年2月28日

目次

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

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

第1章 検討方針等

1. 1 はじめに

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

すなわち、「合理的に予見される防止可能な事故が生じない」ことを担保できる自動運転システムは、「交通ルールに関する法令を遵守する」必要があり（ALKS法規基準である協定規則157号5.1.2にも同様の規定がある）、具体的には、日本国の「道路交通法」（以下「道交法」ともいう。）を遵守しなければならない。しかし、道交法には、例えば「徐行」の規定のように、あえて定量的ではなく定性的な表現に留めて法解釈の余地を残している規定が多く、このような規定を自動運転システムに組み込むことは困難である。そして、現状では、具体的な「徐行」速度などの定量的な基準は、最終的には、検察官の刑事処分又は裁判官の判決等によって判断されている。

次に、自動運転車に求められる「合理的に予見される防止可能な事故が生じない」運転は、少なくとも「有能で注意深い人間の運転車がリスクを最小限に抑えることができるレベル」（協定規則157号5.2.7）であると考えられるが、運転手が運転で履行すべき注意義務の具体的な内容は、法令に記載がない。現在、自動車による人身事故において、運転手が運転で履行すべき注意義務の内容は、自動車運転過失致死傷罪等の適用法令の要件である「過失」（注意義務違反）の法解釈の中で検討がされるところ、その具体的な中身もまた、検察官の刑事処分又は裁判官の判決等によって判断されている。

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

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

判で検討されることから、基本的に刑事裁判例を検討の対象に据えた。

1. 2 検討方法

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

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

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

1. 3 検討体制

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

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

第2章 歩道等がある車道を走行する事例等における検討

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

2. 1 道路交通法上の規制

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

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

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

2. 1. 1 歩行者の側方通過時の義務

(左側寄り通行等)

第十八条

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

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

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

行をしなければならない。

※以下、条文は、道交法の条文を指す。

ア 安全な間隔

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

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

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

イ 徐行

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

自動運転車が具体的な道路状況に応じてこれらの規定を遵守するためには、道路

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

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

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

2. 1. 2 横断歩道等（その付近を含む。）を通過する際の義務

（横断歩道等における歩行者等の優先）

第三十八条 1項

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

ア 横断歩道等に「接近する場合」

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

イ 「当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者」

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

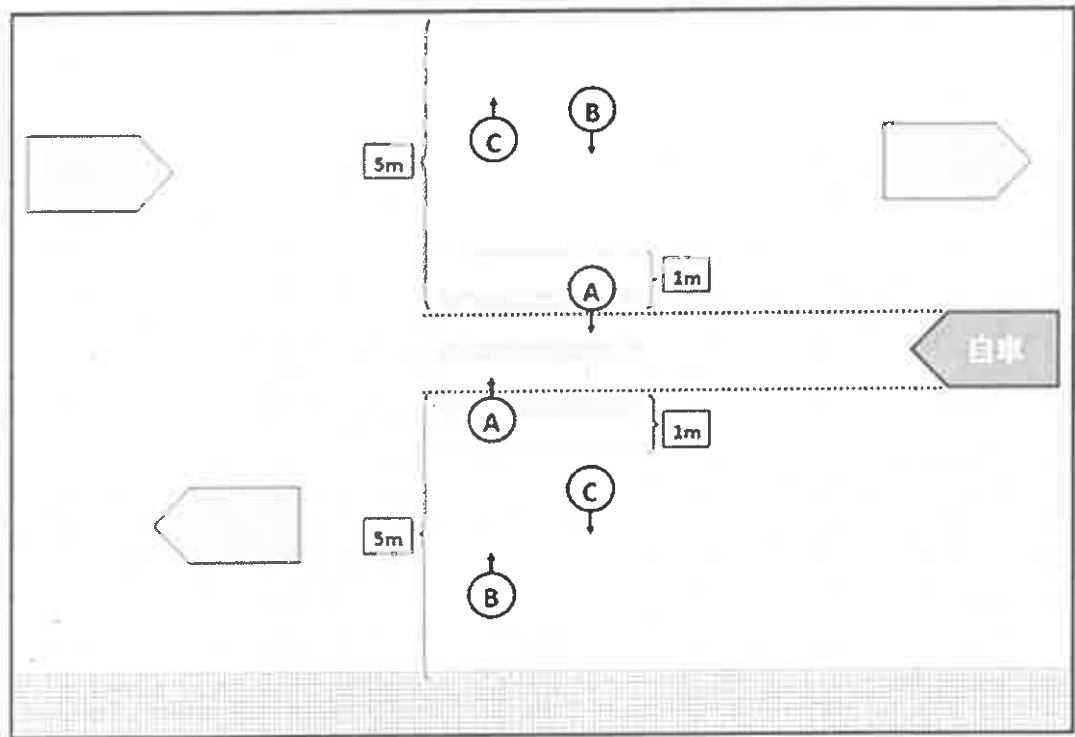
他方、このような場合、同条後段の一時停止等の義務については生じないものと解されるが、依然として上記道交法18条2項の歩行者の側方通過時の義務や、道交法70条の安全運転義務はあるため、運転者には歩行者保護のための義務が課されると解される（執務資料368頁。ただし、同文献には具体的に求められる挙動については明記されていない。）。

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

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

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

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



ウ (歩行者等が)「ないことが明らかな場合」

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

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

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

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

エ 横断歩道の「直前」

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

オ 「停止することができるような速度」

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

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

カ 「通行を妨げ」

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

（横断歩道等における歩行者等の優先）

第三十八条

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

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

キ 横断歩道等又はその手前の直前に停止車両等がある場合

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

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

ク 小括

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

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

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

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

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

(道交法71条3号)。

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

2. 1. 4 通行に支障がある者等が歩行している場合の義務

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

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

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

2. 2 歩行者による飛び出し事故の裁判例調査

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

2. 2: 1 裁判実務上の過失の考え方

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

そして、このような計算方法は、裁判例を見るに裁判実務においても採用されてお

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

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

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

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

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

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

2. 2. 2 裁判例調査方針

ア 対象事案

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

イ 判例検索に使用したデータベース

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

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

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

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

そして、現在、民間企業数社が、上記裁判例集や雑誌等に掲載された裁判例等や独

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

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

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

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

2. 2. 3 裁判例調査経過

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

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

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

⁸ なお、「隙間」のキーワードではヒットしなかった。

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

2. 2. 4 裁判例調査結果

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

ア 白線ラインのみで区切られている場合

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

（ア）東京高判平成30年4月26日（別紙W-11）【過失肯定】

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

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

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

(イ) 東京高判平成21年11月30日(別紙W-9)【過失肯定】

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

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

(ウ) 大阪高判昭和47年7月26日(別紙W-12)【過失否定】

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

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

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

イ 縁石と段差により区切られている場合

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

もっとも、他方で、その他の道路状況によっては、歩道の存在がむしろ横断しよ

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

(ア) 大阪高判昭和63年7月7日（別紙W-13）【過失否定】

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

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

(イ) 千葉地判平成7年7月26日（別紙W-3）【過失否定】

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

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

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

については明示的な言及はされていない。)

(ウ) 札幌高判平成20年12月16日(別紙W-6)【過失肯定】

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

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

(エ) さいたま地判平成22年3月30日(別紙W-14)【過失否定】

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

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

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

(オ) 仙台地判平成28年3月23日（別紙W-5）【過失否定】

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

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

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

ウ ガードレールで区切られている場合

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

エ 隙間のあるガードレールで区切られている場合

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

(ア) 東京高判昭和45年5月25日(別紙W-15)【過失否定】

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

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

(イ) 仙台高判昭和46年12月6日(別紙W-16)【過失肯定】

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

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

(ウ) 仙台高判平成14年6月4日(別紙W-17)【過失肯定】

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

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

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

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

オ 草木及び駐車車両等の障害物で見とおしのきかない箇所がある場合

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

(ア) 最決昭和45年7月28日(別紙W-8)【過失肯定】

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

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

(イ) 高松高判昭和30年7月18日(別紙W-18)【過失肯定】

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

裁判所は、停車中のバス後方から道路を横断しようとする人が不注意に対向車の直

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

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

(ウ) 東京高判昭和44年12月17日(別紙W-19)【過失否定】

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

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

(エ) 東京高判昭和46年5月31日(別紙W-20)【過失肯定】

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

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

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

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

(オ) 広島高判昭和47年3月28日（別紙W-21）【過失肯定】

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

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

(カ) 大阪高判平成15年2月27日（別紙W-22）【過失否定】

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

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

カ その他参考事例

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

(ア) 水戸地判平成20年1月17日(別紙W-23)【過失否定】

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

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

キ 想定すべき飛び出しの速度について

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

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

(ア) 京都地判昭和48年2月21日(別紙W-24)

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

(イ) 札幌高判平成20年12月16日(別紙W-6)

成人の歩行速度を4.0～4.3km/hとした事案。

(ウ) 津地判平成22年8月18日(別紙W-7)

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

2.3 路上障害物による事故の裁判例調査

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

2.3.1 裁判例調査方針

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

2.3.2 裁判例調査経過

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

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

2.3.3 裁判例調査結果

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

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

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

ア 横臥の事案

（ア）盛岡地判平成28年12月13日（別紙W-25）【過失否定】

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

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

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

（イ）東京高判平成29年3月23日（別紙W-26）【過失肯定】

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

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

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

(ウ) 大阪地判令和4年3月25日（別紙W-27）【過失否定】

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

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

イ 落下物の事案

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

2.4 考察

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

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

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

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

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

2. 4. 1 歩行者自身に関する事情

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

2. 4. 2 横臥者について特に考慮されていると思われる事情

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

2. 4. 3 道路自体に関する事情

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

2. 4. 4 その他道路外の状況等

- ・施設（店舗、停留所、住宅の有無等）

2. 4. 5 速度調節義務について特に考慮されていると思われる事情

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

第3章 交通整理の行われていない交差点を直進する事例における 検討

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

3. 1 道交法上の規制

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

3. 1. 1 見とおしのきかない交差点

ア 徐行義務

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

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

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

（徐行すべき場所）

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

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

イ 「交通整理」

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

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

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

通整理のこと」をいうものとされている（執務資料340頁）。

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

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

ウ 「左右の見とおしのかかない」

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

参考までに、その中の一つを紹介する。

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

エ 「徐行」

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

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

オ 「優先道路」

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

6条2項)。

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

3. 1. 2 見とおしのきく交差点

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

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

ア 自車の通行する道路が優先道路である場合

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

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

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

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

ウ 交差道路が優先道路である場合

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

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

ない（徐行義務。道交法36条3項）¹⁵。

ここでいう「進行妨害」とは、「車両等が、進行を継続し、又は始めた場合においては危険を防止するため他の車両等がその速度又は方向を急に変更しなければならないこととなるおそれがあるときに、その進行を継続し、又は始めることをいう」（道交法2条1項22号）とされている。「速度又は方向を急に変更しなければならないこととなるおそれがあるとき」とは、他の車両等が衝突を避けるために一時停止を余儀なくされるとか、ハンドルを切り返したり、急ブレーキを踏んだりしなければならないような状態を醸し出すおそれがあるときという意味と解されている（執務資料268頁）。

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

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

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

オ 互いの道路に優劣がない場合

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

3. 1. 3 交差点におけるその他の道交法上の義務

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

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

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

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

ア 追い越し禁止

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

イ 通行区分

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

ウ 歩行者優先

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

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

エ 緊急自動車及び消防用車両の優先

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

オ 一時停止義務

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

カ 駐停車禁止

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

キ 警音器の使用

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

4条)。

3. 2 交通整理の行われていない交差点を直進した際の事故の裁判例調査

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

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

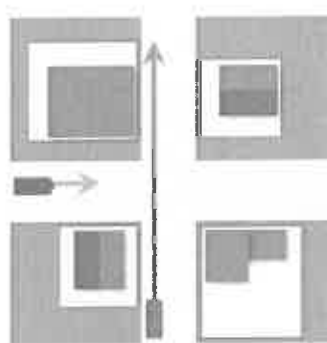
3. 2. 1 裁判例調査方針

ア 対象事案

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

i 見とおしのきかない交差点

A 徐行しても生じた事故



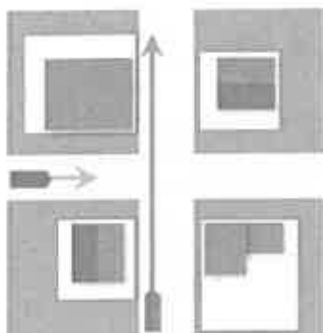
見とおしのきかない交差点

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

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

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

B 優先道路を通行して生じた事故



見とおしのきかない交差点で
自転車が優先道路を通行

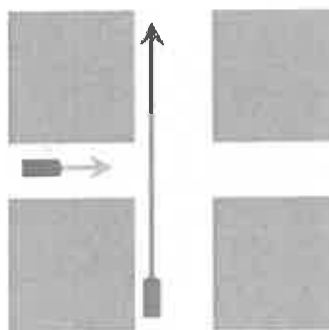
車両が優先道路を通行している場合には、上記徐行義務は免除されることになるが（道交法42条1号括弧書）、一般的な注意義務（道交法36条4項）は負うことになる（上記3. 1. 1ア及び注13）。

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

ii 見とおしのきく交差点

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

A 自転車が優先道路を通行して生じた事故



見とおしのきく交差点で、
自転車の通行する道路が優先道路

自転車が優先道路を走行している場合、車両は、道交法上、進行妨害禁止義務

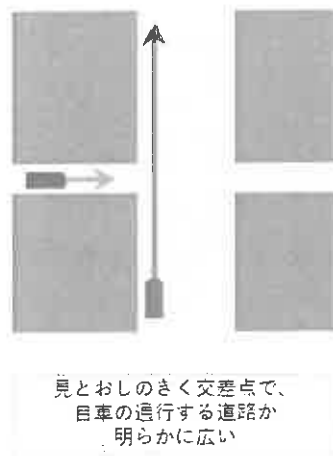
(道交法36条2項)や徐行義務(道交法36条3項)までは負わないが、一般的な注意義務を負っている(道交法36条4項。上記3.1.2ア)。

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

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

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

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



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

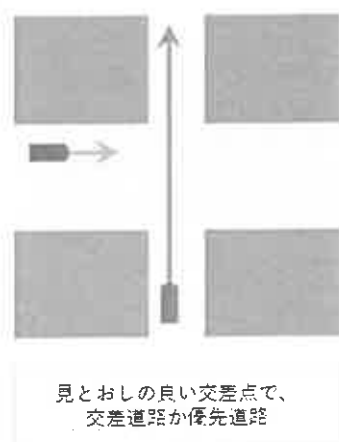
そこで、自動運転車が、互いの道路が優先道路ではないが、自車の通行している道路の幅員が明らかに広い道路を通行している場合、自動運転車は道交法を遵守するので、道交法上は進行妨害禁止義務も徐行義務も負わず、一般的な注意義務

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

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

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

C 交差道路が優先道路である場合に生じた事故

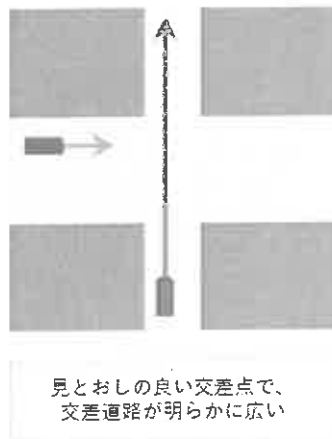


交差道路が優先道路である場合、自車は交差点を通行する際に、道交法上、進行妨害義務（道交法36条2項）や徐行義務（道交法36条3項）を負う（上記3.1.2ウ）。

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

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

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



互いの道路が優先道路ではないが、交差道路が明らかに幅員が広い場合、自転車は道交法上、進行妨害禁止義務（道交法 3 6 条 2 項）や徐行義務（道交法 3 6 条 3 項）を負う（上記 3. 1. 2 エ）。

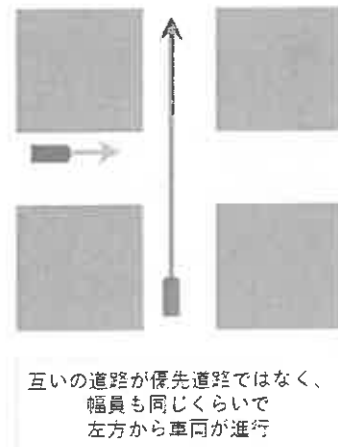
自動運転車は道交法を遵守するので、交差道路の車両の進行妨害をしないように、かつ徐行して交差点に進入することになるが、それでも交差点で交差道路の車両との衝突事故が生じた場合に、自動運転車の責任を問われる可能性があるのか、あるとすればどのような場合かを検討することになる。

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

E 互いの道路が優先道路ではなく、幅員も同じくらいで生じた事故

互いの道路が優先道路ではなく、また幅員も同じくらいの場合、道交法上、左方車両優先の原則、すなわち左方から来る車両の進行妨害禁止の義務（道交法 3 6 条 1 項）を負う（上記 3. 1. 2 オ）。

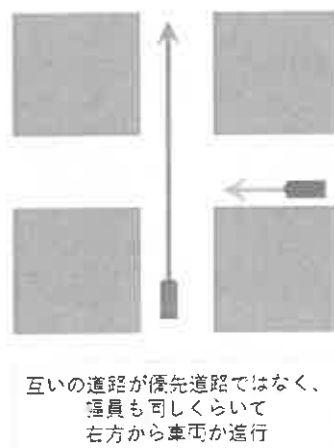
a 左方車両との事故



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

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

b 右方車両との事故



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

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

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

イ 裁判例検索に使用したデータベース

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

3. 2. 2 裁判例調査経過

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

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

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

ア 参考基本書

i 見とおしのきかない交差点

見とおしのきかない交差点関連（266～281頁）

10件

ii 見とおしのきく交差点

通行順位の遵守義務関連（251～266頁）

12件

イ 判例秘書

i 見とおしのきかない交差点

対象 刑事事件

検索ワード

「交通整理の行われていない」AND「交差点」AND「見とおしのきかない」

OR「見通しの悪い」OR「見とおしの困難」OR「見通しの困難」
30件

ii 見とおしのきく交差点

対象 刑事事件

検索ワード

「交通整理の行われていない交差点」 AND 「優先道路」

NOT 「見通しが困難」「見とおしのきかない」「見とおしがきかない」

20件

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

NOT 「見通しが困難」「見とおしのきかない」「見とおしがきかない」

9件

ウ ウェストロー

i 見とおしのきかない交差点

対象 刑事事件

検索ワード

「交通整理の行われていない」AND「交差点」AND「見とおしの悪い」

OR「見通しの悪い」OR「見とおしの困難」

26件

「交通整理の行われていない」AND「交差点」AND「見通しの困難」

6件

ii 見とおしのきく交差点

対象 刑事事件

検索ワード

交通整理の行われていない交差点 and 優先道路 butnot 見通し
が困難 butnot 見とおしのきかない butnot 見とおしがきか
ない butnot 見通しのきかない butnot 見通しがきかない
butnot 見通しは困難 butnot 見通しが著しく困難 butn
ot 見通しが著しく悪く

12件

対象 刑事事件

検索ワード

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

エ D1-Law

i 見とおしのきかない交差点

対象事件 刑事事件

検索ワード

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

170件

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

149件

ii 見とおしのきく交差点

対象 刑事事件

検索ワード

交通整理の行われていない交差点 and 優先道路

除外ワード

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

19件

対象 刑事事件

検索ワード

交通整理の行われていない交差点 and 明らかに広い and 幅員

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

除外ワード

見通しが困難 見とおしのきかない 見とおしがきかない
見通しのきかない 見通しがきかない 見通しは困難 見通しが著しく困難
見通しが著しく悪く
15件

オ TKC

i 見とおしのきかない交差点

対象 刑事事件

検索ワード

「交通整理の行われていない」 AND 「交差点」 AND 「見とおしの悪い」
OR 「見通しの悪い」 OR 「見とおしの困難」 OR 「見通しの困難」
29件

ii 見とおしのきく交差点

対象 刑事事件

検索ワード

交通整理の行われていない交差点*優先道路-見通しが困難-
見とおしのきかない-見とおしがきかない-見通しのきかない-
見通しがきかない-見通しは困難-見通しが著しく困難-見通しが著しく悪く
21件

対象 刑事事件

検索ワード

交通整理の行われていない交差点*明らかに広い*幅員-見通しが困難-
見とおしのきかない-見とおしがきかない-見通しのきかない-
見通しがきかない-見通しは困難-見通しが著しく困難-見通しが著しく悪く
10件

3. 2. 3 裁判例調査結果

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

i 見とおしのきかない交差点

A 徐行しても生じた事故

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B 優先道路を通行して生じた事故

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

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

そのため、優先道路を通行していた車両に対する刑事裁判の裁判例は少ない。

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

ii 見とおしのきく交差点

A 自車が優先道路を通行して生じた事故

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

直進車に過失が認められた裁判例は東京高判昭和55年3月4日（別紙X-1

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

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

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

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

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

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

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

その後、過失が認められた裁判例は1件しか見当たらない。

その過失が認められた東京高判昭和56年2月18日（別紙X-23）は、制限速度40 km/hのところを85 km/hで直進して事故を起こした事案である（被害者は飛び出し自転車）。なお、同事件の一番は無罪（過失否定）だった。

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

C 交差道路が優先道路である場合に生じた事故

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

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

ない。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

当該裁判例は小倉簡判昭和46年5月6日（別紙X-29）である。

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

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

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

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

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

E 互いの道路が優先道路ではなく、幅員も同じくらいで生じた事故

a 左方車両との事故

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

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

b 右方車両との事故

見とおしのきく交差点を直進する場合で、互いの道路が優先道路ではなく、

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

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

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

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

3. 3 考察

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

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

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

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

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

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

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

第4章 信号交差点を右折する事例における検討

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

4. 1 道交法上の規制

4. 1. 1 整理の方針

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

4. 1. 2 具体的義務の概要

（信号機の信号等に従う義務）

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

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

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

（左折又は右折）

第三十四条

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

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

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

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

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

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

（交差点における他の車両等との関係等）

第三十六条

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

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

「交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するとき」とは、自動車が交差点端側

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

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

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

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

第三十七条 車両等は、交差点で右折する場合において、当該交差点において直進し、又は左折しようとする車両等があるときは、当該車両等の進行妨害をしてはならない。

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

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

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

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

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

なお、「進行妨害」とは、車両等が進行を継続し、又は始めた場合においては危険を防止するため他の車両等がその速度又は方向を急に変更しなければならないこととなるおそれがあるときに、その進行を継続し、又は始めることをいう（道交法2条1項22号）。

（横断歩道等における歩行者等の優先）

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

道交法38条1項の概要は、2. 1. 2に記載したとおりである。

（停車及び駐車を禁止する場所）

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

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

（略）

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

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

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

（交差点等への進入禁止）

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

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

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

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

4. 1. 3 交差点を右折する場合のその他の道交法上の義務

ア 追い越し禁止

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

イ 指定交通区分

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

該車両通行帯を通行しなければならない（道交法35条）。

ウ 合図

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

4. 2 信号交差点の右折時の事故の裁判例調査

4. 2. 1 裁判例調査方針

ア 対象事案の選定方針

i 右折事故の特徴

右折の際の対向直進車との事故の場合、

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

が多いとされる。

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

ii 場面分類

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

- A 直線道路で見とおしのきく場合（下記4. 2. 3ア）
- B 動的死角がある場合（下記4. 2. 3イ）
- C 静的死角がある場合（下記4. 2. 3ウ）

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

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

iii 交通整理が行われていない交差点における右折事故

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

イ 裁判例検索に使用したデータベース

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

4. 2. 2 裁判例調査経過

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

ア 参考基本書

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

イ 判例秘書

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

NOT 「見通しが困難」「見通しのきかない」「見通しがきかない」
17件

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」 AND 「対向直進」

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

ii 動的死角がある場合

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」 AND 「対向直進」

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

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」 AND 「対向直進」 AND 「見とおしが困難」

OR 「見とおしのきかない」 OR 「見とおしがきかない」
2件

iii 静的死角がある場合

上記 ii と同じ検索ワード

0件（ただし、上記 i の検索の際に 2件）

ウ ウェストロー

i 直線道路で見とおしのきく場合

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」を含み かつ 「対向直進」を含み

かつ 「見通しが困難」を含まず かつ 「見通しがきかない」を含まず

かつ 「見通しのきかない」を含まず（表記の揺れを含むにチェック）

17件

対象 刑事事件

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

ii 動的死角がある場合（ただし、上記 i の検索の際に4件）

対象 刑事事件

検索ワード

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

2件

対象 刑事事件

検索ワード

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

0件

iii 静的死角がある場合

上記 ii と同じ検索ワード

0件（ただし、上記 i の検索の際に2件）

エ D1-Law

i 直線道路で見とおしのきく場合

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」 AND 「対向直進」

絞り込み

「刑法」「刑事特別法」

14件

ii 動的死角がある場合

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」 AND 「対向直進」

絞り込み

「刑法」「刑事特別法」

6件

iii 静的死角がある場合

対象 刑事事件

検索ワード

「右折」 AND 「対向直進」

絞り込み

「刑法」「刑事特別法」

1件

オ TKC

i 直線道路で見とおしのきく場合

対象 刑事事件

「右折」 AND 「対向直進」

15件

ii 動的死角がある場合

対象 刑事事件

「右折」 AND 「対向直進」 AND

「見通しが困難」 OR 「見通しのきかない」 OR 「見通しがきかない」

2件

対象 刑事事件

「右折」 AND 「対向直進」 AND

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

2件

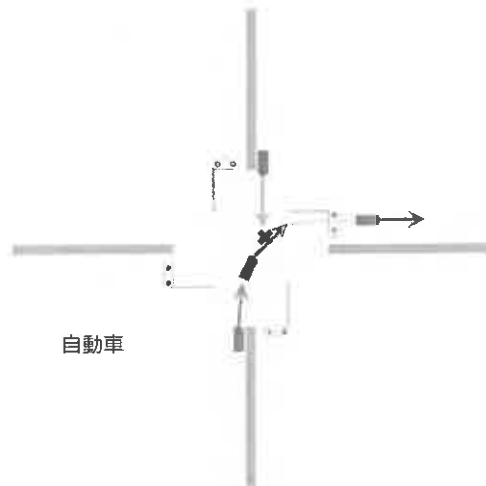
iii 静的死角がある場合

上記 ii と同じ検索ワードで検索

0件（ただし、上記 i の検索の際に1件）

4. 2. 3 裁判例調査結果

ア ① A (直線道路で見とおしのきく場合) の類型



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

(ア) 対向直進車が制限速度を遵守している場合

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

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

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

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

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

【計算】 (道路の幅員+右折車の車長) ÷ 右折車の速度 = 右折完了までの想定時間

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

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

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

(イ) 対向直進車が速度超過している場合

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

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

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

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

右折車の過失が肯定される可能性が高いと考えられる。

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

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

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

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

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

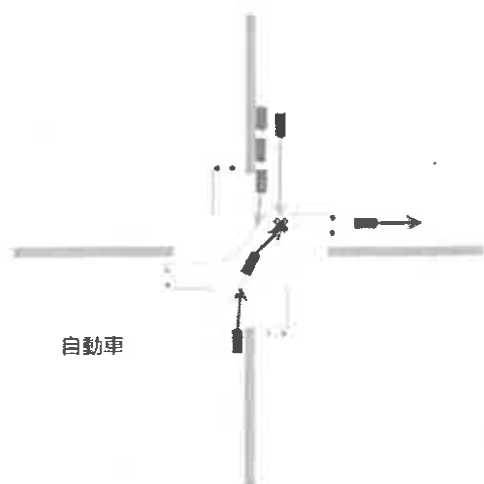
（※2）右折車が停止している場合、発進後、加速することから速度は一定ではないが、右折完了までの平均速度で算出することが考えられる。

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

（ウ）信号に違反して交差点に進入した対向直進車との事故

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

イ ① B（動的死角がある場合）の類型



(ア) 対向車線の右折待ちの車両が死角となる場合

A 右折車における予見義務

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

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

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

B 結果回避義務

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

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

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

C 対面信号機が赤色表示の場合

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

D 小括

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

a 反対車線の右折待ち車両の左側に対向車線が存在する場合

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

b 反対車線の右折待ち車両の左側に対向車線は存在せず、原動機付自転車が

走行可能な幅員や路側帯が存在する場合

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

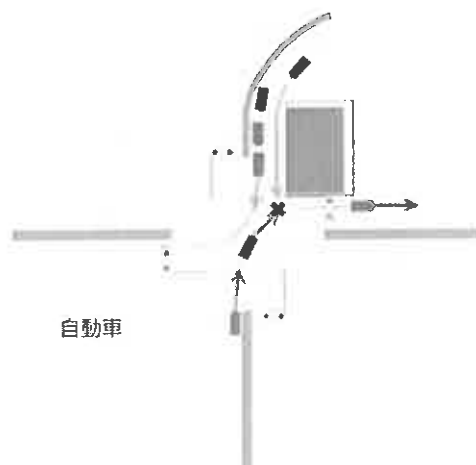
(イ) 対向車線が渋滞流であることにより死角が生じている場合

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

(ウ) 進行してくる対向直進車による死角の場合（別紙Y-23）

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

ウ ① C（静的死角がある場合）の類型



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

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

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

右折車から見て、対向車線が緩やかに左カーブしており、右折発進時には対向車線の5.7m先までしか見とおせない道路環境下で、右折発進時に対向直進車両を発見できないことを理由に因果関係を否定しており、左カーブの見えないその先の予見義務まで課していないように見える。なお、起訴時の過失の設定は、「右折を開始した後に対向車線上を注視し対向直進車両の有無及びその安全確認を怠った過失」であり、右折発進時に「左カーブの見えない先まで予見すべき過失」ではない点に注意を要する。これは、右折車両において、左カーブの見えない先まで過失を問えない（見えないカーブの先までの予見義務はない）と考えた結果ともいい得る。

4. 3 考察

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

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

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

第5章 道路交通法上の「徐行」の解釈に関する裁判例調査

5.1 総論

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

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

5.2 裁判例

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

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

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

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

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

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

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

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

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

第6章 バス車内転倒事故の裁判例収集

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

6.1 裁判例調査経過

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

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

検索対象 刑事裁判

検索ワード 乗合自動車 AND 転倒 AND 乗客

6.2 裁判例調査結果

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

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

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

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

6. 3 小括

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

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

別 紙

裁 判 例 集

歩行者等のある車道を走行する
事例等の裁判例

番号	W-1
関連箇所	2. 1. 2イ
裁判日付	仙台地古川支判昭和35年4月4日
引用文献	下刑集2巻3~4号597頁
事案の概要	<p>バス運転手の被告人が、幅員7.5mの歩車道の区別ない直線道路を進行中、停留場において乗客の降車終了後、警笛を吹鳴した上で発車し道路中央部分に出たところ、同バスに乗車しようとしたと思われる被害者が、反対側の乗車券売機から同所前に停車していた小型四輪車の後部を通り同バスの右側を通って直前に小走りに出たところで同バスと衝突した事案。同小型四輪車の陰から道路に出てくる者がいないかどうかを注意すべき義務を怠ったなどの過失に問われたが、裁判所は過失を否定した。人の歩行速度について言及している点で参考になる。</p>
判旨	<p>人の歩行速度は普通一時間一里即ち一秒一・一メートルで短距離を小走りで歩く時はその倍以上に達することは経験則上明らかである。従つて被害者は警音器吹鳴の時は自動車の右角から八米以上離れたところに居たものと推定される。・・・この時被告人が被害者を発見し得た筈だと解すべき証拠はない。・・・かかる際而も前記認定の如く人通りも稀な乗降客の少ない過去十年間一度も発車間際に狼狽して乗車する人を見かけなかつた・・・停留場において、発車後の自動車に反対側から車を追いかけて車の前方を横切つて乗る人がある等とは何人も予想しないところで、何人かがかかる挙動に出るかも知れぬと注意するという如き極度の注意義務は乗合自動車の運転手にはないものといわねばならぬ。・・・被告人には注意義務違反の点がない・・・。</p>

番号	W-2
関連個所	2. 1. 2オ
裁判日付	大阪高判昭和56年11月24
引用文献	判タ464号170頁
事案の概要	<p>被告人が、自動二輪車を運転し、約40km/hで走行中、交差点を通過するに当たり、その出口側には横断歩道が設けられ、手前には一時停止標識が設置されていたにもかかわらず、一時停止せず、25km/hに減速したのみで同交差点に進入したところ、同横断歩道を左方から右方に横断歩行中の被害者に自車を衝突させた事案。公訴事実では交差点出口の横断歩道直前で直ちに停止できるような速度に減速する義務に違反した過失が問われたが、裁判所は同義務違反を認めず、交差点手前の一時停止標識での一時不停止の過失を認めた。道交法38条1項の「停止することができるような速度」に言及している点で参考になる。</p>
判旨	<p>本件交差点手前において交差点の出口にあたる南側横断歩道直前で直ちに停止できるような速度に減速する義務は、いわゆる急制動で停止できる限度までの減速でよいという趣旨ではなく、もつと安全・確実に停止できるような速度にまで減速すべき義務をいつていることは所論のとおりである。ただ、被告人は、本件交差点に進入するにあたり本件交差点手前において、一応時速四〇キロメートルから時速二五キロメートルにまでは減速しているのである。だとすると、その程度の減速では十分ではなかつたのかどうか問題となるが、本件全証拠によつても、右の程度の減速では不十分であつたとか、時速何キロメートルまで減速すれば本件事故を回避できたかを確定することはできないのである。・・・</p> <p>職権をもつて原審記録に基づき本件業務上過失傷害の点を審究するに、本件交差点北側入口には一時停止の標識があり、被告人はこれに従つて右交差点入口で一時停止すべき道路交通法上の義務があり、被告人がこれを怠つたまま南進するため交差点に進入したことは明らかである。そして、右交差点の手前付近で後部座席の同乗者は、交差点南側にある横断歩道を東から西へ渡りかけようとする被害者を発見していたくらいだから、被告人が右義務に従い適確に一時停止できるような措置をとつておれば、当然被害者の存在にも気づいて慎重に運転して転倒もせず本件結果は回避できたことも疑いない。</p>

番号	W-3
関連個所	2. 2. 1、2. 2. 4イ (イ)
裁判日付	千葉地判平成7年7月26日
引用文献	判時1556号149頁
事案の概要	<p>被告人が、速度制限50km/hの道路を約65km/hで進行中、進路前方約14.1mの地点に右方から左方に横断中の被害者を認め、急制動の措置を講じたが間に合わず衝突した事案。前方注意義務違反、速度調節義務違反の過失が問われたが、裁判所は、事故を回避するためには、制限速度を10～14km/h下回る速度まで減速する必要があったとした上で、現場道路が片側二車線で幅員が16.8mと広く、付近に横断歩道や交差点もなく、周囲の施設もまばらであったこと、時間帯が深夜であったことなどから、歩行者が横断してくることはかなり稀な事態であったとして、上記の速度まで減速すべき義務は認められないとして過失を否定した。</p>
判旨	<p>当時の被告人車両の速度を前提にすると、認知可能地点における衝突回避の可能性は認められない。被告人が被害者を認知するのが遅れたとしても、被告人に前方注視義務違反の過失は認められないことになる。・・・</p> <p>速度調節・減速義務の程度一般に、自動車の運転者には、障害物の認知可能距離や道路の状況に応じて、自車の速度を、障害物を発見した際にブレーキ及びハンドルの操作等によって衝突を回避し安全に走行できる範囲に適宜調節し、ときには制限速度以下に減速して進行すべき注意義務がある。</p> <p>しかしながら、いかなる場合においても、衝突を回避できるだけの速度に調節すべき義務を課すことは高速交通手段としての自動車の性格上妥当でなく、当該状況において、そこに障害となりうる物（人間、自動車等）が存在する蓋然性や、それが自車と衝突するような行動をする蓋然性の程度によって、運転者に課される速度調節・減速義務の程度は限定されるというべきである。</p> <p>これを本件についてみると、現場道路は車道総幅員一六・八メートルと比較的広い片側二車線の幹線道路で、幅一メートルの中央分離帯も設けられており、近くに横断歩道や交差点はなく、周囲の施設もまばらである。</p> <p>両側に歩道があって、横断禁止の規制はなく、B証人の証言によればときおり横断歩行者がいるとはいうものの、右のような道路において、事故のあった深夜午後一時五〇分ころに、右のような道路を歩行者が横断してくるということは、運転者にとってかなり稀な事態であるといわざるを得ない。</p> <p>現に、現場道路の深夜の通常の流れについて、証人Bは制限時速五〇キロメートルを相当上回る時速八〇から一〇〇キロメートルと述べ、証人Cも時速六〇から七〇キロメートルと述べており、そのようなこと自体は決して好ま</p>

しいことではないものの、實際上、多くの運転者が、深夜の横断者は稀であることを前提に、横断者があるとしても、それ相応の注意を払って横断してくるであろうと考えて運転していることが窺われる。

また、当時、雨といっても格別強かった訳ではなく、被告人はフロントガラスに油膜が張ったと述べているものの、途中二回薬品を使って取り除いたとのことであるから、被告人車両からの視界が特段に悪かったとも認められない。

右のような現場道路及びその周囲の状況、本件事故の時間帯、当時の視界等を考慮すると、被告人に対し、制限速度である時速約五〇キロメートルないし若干それを下回る速度であればともかく、これを約一〇キロメートル、确实なところでは約一四キロメートル下回る速度に調節・減速すべき義務を課すことは、通常運転者に要求、期待されている注意と掛け離れた義務を課すものであって、相当でない。

被告人が制限速度を上回る時速約六五キロメートルで走行したことは、安全運転一般の見地からは非難されるべきである。

しかし、右のとおり、被告人に対して衝突回避に必要な時速約四〇キロメートル、确实なところでは更に時速約三六キロメートルへの速度調節・減速義務を課すことはできず、言い換えれば、被告人が遵守すべき速度、例えば制限速度ないし若干それを下回る程度の速度で走行したとしても、衝突が回避できたとは認められないのであるから、被告人に速度調節・減速義務違反の過失を認めることはできない。

番号	W-4
関連個所	2. 2. 1
裁判日付	東京高判平成15年4月10日
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報集平成15年57頁
事案の概要	<p>被告人が、自動車を運転し、制限速度40km/hの道路を約50km/hで走行中、進路前方を右方から左方に向け斜めに横断中の被害者2名に気付かず、自車前部を両名に衝突させた事案。速度調節義務違反の過失が問われ、裁判所は下記のとおり過失を肯定した。</p>
判旨	<p>被告人が、本件道路の制限速度である時速40キロメートルで進行したならば、空走時間を0.8秒、摩擦係数を0.7とした停止距離は、約17.9メートルであり、照射距離約20.6メートルの前照灯（下向き）でも、前方注視を尽くしていれば、衝突回避が可能であると認められる。</p> <p>そうすると、夜間、前照灯によらずに進路前方の人や物の有無を確認することは困難であるのに、照射距離が約20.6メートルにとどまる前照灯下向き照射のまま、本件車両を運転進行したという状況下においては、被告人が、制限最高速度（時速40キロメートル）を上回る時速約50キロメートルで進行したことが過失の内容となることは明らかである。</p> <p>また、被告人は、衝突の瞬間まで、被害者両名に気付かなかったことを自認しているところ、被告人が前方を十分注視していれば、前照灯の照射距離内に入った前方約20.6メートルの地点に被害者らを発見できたはずであり、発見できなかったのは、まさに前方を十分注視していなかったからにほかならない。そして、前方を十分注視し、かつ、前記のとおり本件道路の制限速度である時速40キロメートル以下の速度で進行したならば、急制動の措置を講ずることにより、衝突を回避できたと認められ、被告人には、前方注視義務違反の過失があったことも明らかである。</p>

番号	W-5
関連個所	2. 2. 1、2. 2. 4. イ (オ)
裁判日付	仙台地判平成28年3月23日
引用文献	公刊物未登載 LLI/DB判例秘書登載 (L07150182)
事案の概要	<p>被告人が、速度制限40km/hの道路を約50km/hで走行中、進路前方を右方から左方に向かい横断してきた被害者(7歳)に気が付かず轢過した事案。主位的に速度調節義務違反、前方不注意義務違反の過失が、予備的に、対向車の前照灯にげん惑されたのであるから直ちに一時停止又は最徐行すべき義務があったのにこれに違反した過失が問われたが、裁判所は下記のとおりいずれの過失も否定した。なお、現場道路は、歩車道の区別のある車道の全幅員約6.6m、片側一車線の直線道路で、衝突地点の手前には横断歩道が設置され、被害者が横断してきた歩道の右側にはコンビニエンスストアとその駐車場があった。</p>
判旨	<p>事故当時の被害児童の着衣、車両の通行状況、道路状況等を踏まえると、事故当時、衝突地点の南方約18.1メートルの地点において、走行中の被告人車両内から被害児童を発見することが可能であったと断定するには、なお疑問が残る。すなわち、発見可能地点は、より衝突地点に近接した地点であった可能性が否定できない。・・・</p> <p>本件道路の指定最高速度が前記のとおり時速40キロメートルであるところ、被告人が、本件道路を時速40キロメートルで走行した場合、検察官の依頼を受けて鑑定を行ったEの供述及び鑑定書(甲23。以下「E鑑定」という。)によれば、停止距離は約15.9メートルないし約16.6メートルであり、他方、弁護人の依頼を受けて鑑定を行ったCの供述及び報告書(弁6。以下「C鑑定」という。)によれば、停止距離は約17.3メートルである。・・・</p> <p>C鑑定も、交通事故状況を把握する際に一般的に用いられている数値表に依拠したもので、一定の合理性をもった数値であり、これを排斥すべき理由はない。そうであるとする、被告人の過失の有無を判断するにあたり、被告人が時速40キロメートルで走行していた場合の停止距離について、約15.9メートルないし約16.6メートルであることを前提にすることは相当でなく、約17.3メートルであることを前提にすべきである。・・・</p> <p>検察官は、前記のとおり、衝突地点の手前約18.1メートルの地点で被害児童を発見することが可能であり、指定最高速度である時速40キロメートルで走行していれば、停止距離が約15.9メートルないし約16.6メートルだということである。この停止距離について、検察官の主張を前提にしたとしても、被告人の利益に考えると約16.6メートルであるから、発見可</p>

能地点から衝突地点までの距離との差は約1.5メートルである。そして、前記のとおり、その停止距離については、約17.3メートルとすることにも合理性があり、それを排斥すべき理由がなく、約17.3メートルを前提にすべきであり、その差は、さらに縮まって、わずか約0.8メートルである。時速40キロメートルで走行した場合、0.1秒間に約1.1メートル移動することからすれば、その時間的な差は、0.1秒にも満たない一瞬の差である。検察官が主張する衝突地点までの距離を約18.1メートルとした場合であっても、一瞬でも被害児童の発見が遅れれば、本件事故を回避することはできなかつたといえる。そして、前記のとおり、発見可能地点が、検察官が主張する衝突地点の手前約18.1メートルの地点より衝突地点に近接した地点である可能性が否定できず、先に指摘した諸々の点に鑑みると、その誤差が0.8メートル以内に収まるとは言い難い。しかも、車両等の速度及び衝突地点は、いずれも多少の誤差があり得るものであり、その誤差によって、発見可能地点及び衝突地点との距離が変動する可能性も含んでいる。したがって、被告人が、時速40キロメートルの指定最高速度を遵守して走行していたとしても、被害児童との衝突を回避することができなかつた疑いが残る。・・・

なお、検察官は、本件現場は、衝突地点の手前に横断歩道やコンビニエンスストアが設置されており、人の横断が十分あり得る状況であったことは明白で、対向車両の前照灯が視力等に影響を与えていると感じた時点で、進路前方に障害物や横断者を発見したときには適宜これとの衝突を回避し得る程度にまで減速して進行すべき注意義務が発生していたのに、被告人は、これを怠つたものであり、さらに、被告人は、発見可能地点である横断歩道上を進行しているが、対向車両の背後から歩行者が横断してくる可能性が全くないとはいえない状況であったから、道路交通法38条1項の定める「停止線の直前で停止することができるような速度で進行」すべき義務にも違反していると主張する。しかしながら、事故当時、衝突地点南側の丁字路交差点南側出口にある横断歩道付近に歩行者の姿はなく、横断歩道を通過する際、被告人に対し、道路交通法38条1項の定める前記義務を課すことはできない。加えて、事故現場付近は歩車道の区別があり、二車線の直線道路で、交通量が多く、周辺の歩道上には被害児童以外の歩行者は認められず、被告人に対し、指定最高速度を下回る速度に減速して進行すべき義務があつたとはいえない。よって、被告人に速度調節義務及び前方注視義務違反の過失は認められない。・・・

検察官は、予備的に、被告人が、対向車両の前照灯によりげん惑され、前方左右の注視が困難な状態になつたとすれば、直ちに一時停止または減速徐行

し、進路前方左右の注視ができるまで視力が回復してから進行すべき注意義務が認められると主張する。・・・しかしながら、検察官が主張する注意義務を認める前提として、単に対向車両の前照灯の光にげん惑されただけでは足りず、前方左右の注視が困難な状態にまで至っていることが必要である。・・・被告人が、前方左右の注視が困難になる程度までげん惑されたと認め得る証拠はない。よって、検察官が主張するいずれの時点においても、被告人に直ちに一時停止または減速徐行すべき義務は認められない。

番号	W-6
関連箇所	2. 2. 1、2. 2. 4イ(ウ)、2の2. 4キ(イ)
裁判日付	札幌高判平成20年12月16日
引用文献	公刊物未登載 LLI/DB 判例秘書登載 (L06320683)
事案の概要	<p>被告人が、普通乗用自動車を運転し、ガードレール等が設置されていない片側2車線道路の第2車線(制限速度50km/h)を走行中、進路右前方(中央のゼブラゾーン)から左方に向かい横断歩行してきた被害者(75歳)を前方約4.8mの地点に認め、急制動の措置を講じたが間に合わず、同人に自車を衝突させた事案。前方注視義務違反の過失が問われ、裁判所下記のとおり過失を肯定した。</p>
判旨	<p>被告人が本件事故当時72歳と比較的高齢であることから、いわゆる発見してから急制動をかけるまでの空走時間を1秒と想定して、衝突回避可能な地点を算定する。・・・被告人が被害者との衝突を回避するためには、本件衝突の2.70～2.84秒前に被告人が被害者を発見、認識する必要があるが、本件衝突の2.70～2.84秒前には、被告人が被害者の発見、認識を妨げるような対向車等の障害は存在しないのであるから、2.70～2.84秒前に、被告人が被害者を発見することは十分可能である。</p> <p>なお、弁護人は、本件事故現場の客観的状況下で、一般人において、本件被害者のように特異な横断方法をとる歩行者の存在は予見できない、という。確かに、本件被害者の行動は、客観的には安全確認が不十分なまま道路を横断しており、通常の横断者に比して、不注意であったとは認められる。しかしながら、多くの道路において、通行車両と横断歩行者との接触・衝突事故が発生していることから明らかなように、横断者が十分な安全確認をせずに道路を横断することはままあることであって、決して、異常・特異なことではなく、このような横断者がいることが予見できないということもない。車両運転者としては、安全確認が不十分なまま道路を横断する人がいることを前提に、前方や周囲の安全確認を行う必要があるというべきである。そして、原判決が指摘するように、本件道路の両端には歩道があり、歩道と道路との間にガードレール等の横断を抑止する設備が存在せず、道路中央には二重の白色実線が引かれているだけであり、やはり横断抑止の設備が存しないことや本件道路が市街地にあることからすれば、本件道路を横断する歩行者がいる可能性があり、本件道路を進行する自動車運転者は、横断歩行者がいるかどうかについても安全確認しながら運転する義務を負っているというべきである。このような道路を運転していた被告人もまた、横断歩行者の存否を含めて安全確認をして運転する義務を負っており、この義務は、本件被害者が安全確認を欠いて道路を横断したことをもって、否定されるものではないし、</p>

安全確認が不十分なまま道路を横断する歩行者を予見することも十分可能である。

また、弁護人は、仮に、小樽方面行き第2車線上を横断している被害者を発見しても、通常の歩行者は中央線（ゼブラゾーン）等で一旦止まるのであるから、特段の事情のない限り、その反対側に駆け出して来るであろうことまで予測せよというのは難きを強いるものである、というが、道路を横断中の歩行者に気付いた場合に、その歩行者の動静に十分注意を払い、その動静に即した措置をとることは何ら難きを強いるものではない。本件の被害者は相当程度の高齢であることはその姿勢からも明らかに分かるものであるところ、このような高齢の被害者が、周囲の状況を確認することなく、全く止まる気配も見せずに横断していたのであるから、この被害者が中央線（ゼブラゾーン）等に一旦止まらずに横断を続けることは、容易に予測できるものであって、何ら難きを強いることにはならない。

番号	W-7
関連個所	2.2.1、2.2.4キ(ウ)
裁判日付	津地判平成22年8月18日
引用文献	公刊物未登載 LLI/DB判例秘書登載(L06550462)
事案の概要	<p>被告人が、普通乗用自動車を運転し、制限速度60km/hの道路を約70km/hの速度で進行したところ、前方約5.8mの地点に右方から左方に横断してきた被害者を認め、急制動の措置を講じたが間に合わず、自車前部を同人に衝突させた事案。制限速度遵守義務違反及び前方注視義務違反の過失が問われ、裁判所は下記のとおり過失を否定した。</p> <p>なお、現場道路は、上下車線の間、26cmかさ上げされた中央分離帯が設置され、同所には高さ約2mの樹木が一定間隔で植えられ、さらに、樹木の間には高さ約50cmの樹木が植えられており、これら樹木の間には人が通り抜けできる程度の隙間が所々に存在している。また、被告人が走行する上り線には、中央分離帯から順にそれぞれ幅員が40cmの路側帯、各3.5mの三車線の車両通行帯、70cmの路側帯、縁石により車道と区別された4mの歩道がそれぞれ設けられており、被告人は第2通行帯を走行していた。</p>
判旨	<p>本件事故当時における被告人車の速度について・・・C鑑定・・・によれば、被告人車の衝突時の速度は時速約70キロメートルから約85キロメートルの幅のある速度と推定される・・・。したがって、本件では、本件事故当時における被告人車の速度については、高い信用性が認められるC鑑定に基づき、被告人に最も有利に考え、時速約70キロメートルと認定するのが相当である・・・</p> <p>被害者の横断速度を特定するための第三者の目撃証言等が得られない本件では、本件事故時の被害者の横断速度について、被害者が通常の成人の歩行速度よりも速い速度で上り車線を横断した可能性を否定することはできず、被告人に有利に、被害者が急いで横断したものと考えると、その横断速度は、通常の成人の小走りの速さ(秒速2.4メートルないし2.8メートル)程度・・・と考えるのが相当であるから、以下、これを前提として検討を進める・・・</p> <p>空走時間としては、一般的に0.8秒ないし1秒を要するものと考えられるところ、本件のように、夜明け前の時間帯の片側三車線の基幹国道という、自動車の運転者として歩行者の横断を事前に予測し難い事例においては、その空走時間を1秒として停止距離を計算することが相当と考えられる。さらに、乾燥したアスファルトの舗装路面の摩擦係数は、一般的に0.7ないし0.8とされているところ、この点についても、本件では、実際の路面状況</p>

及び被告人車のタイヤの摩滅状況等が具体的に明らかになっていないことから、本件における摩擦係数としては、被告人に有利に考えて0.7を数値として採用することとする。

被告人が法定速度を遵守していたとすれば、・・・被告人車は、本件衝突時の約2.2秒前に回避可能地点を通過していたことになる。・・・本件衝突前の約2.2秒間に被害者が移動することが可能な距離は、・・・約5.3メートルから約6.1メートルとなる。・・・中央分離帯から本件衝突地点までの直線距離が約5.3メートルであるところ、この事実と前記の被害者の移動可能距離を併せ考えると、被告人車が回避可能地点を通過した時点では、被害者は、いまだ上り車線の横断を開始しておらず、中央分離帯上に位置していた可能性があることになるが、そのような場合において、被告人につき法定速度遵守義務違反及び前方注視義務違反の過失を肯定するためには、被告人が、法定速度を遵守していた場合に、回避可能地点よりも手前で、中央分離帯上に位置する被害者を発見することが可能であり、かつ、同時点において、被害者が上り車線の横断を開始しようとするなどの外形的挙動を示すなど、被告人において急制動の措置を要求されているような状況にあったことが立証される必要がある。・・・

本件では、被告人が法定速度を遵守していた場合に、回避可能地点よりも手前で、中央分離帯上に位置する被害者を発見することが可能であったという点に関する検察官の立証は尽くされていないことになる。・・・以上によれば、本件において、被告人が、制限速度である時速60キロメートルを遵守して走行していたとしても、回避可能地点よりも手前で被害者を発見し、本件事故を回避することができたと認めるには、疑問が残ることになる。そうすると、被告人につき、前記のとおり法定速度遵守義務違反の事実が認められるとしても、本件事故と同義務違反との間に因果関係を認めることはできず、本件事故に関する被告人の過失責任は否定されることになる。

番号	W-8
関連箇所	2. 2. 1、2. 2. 4オ (ア)
裁判日付	最決昭和45年7月28日
引用文献	裁判集刑177号413頁
事案の概要	<p>被告人が、普通貨物自動車運転して、約50km/hで進行中、前方約134mの道路左側にあるバス停に、対向してきたバスが停車したのを認めたが、速度を約45km/hに減速しただけでそのまま進行を続けたところ、バスの発進直後、これとすれ違った瞬間、そのバスから降りてバスのすぐ後ろから道路を横断しようと小走りに出てきた被害者（当時4歳）を、前方約3.25mの地点で発見し、急制動したが間に合わず、同人に自車を衝突させた事案。前方の見通しの支障がなくなるまで減速、徐行すべき注意義務に違反した過失が問われたが、裁判所は下記のとおり過失を肯定した。</p>
判旨	<p>記録によれば、被告人がバスを下車した被害者の姿を衝突の直前まで発見していなかったことが認められるし、また、幼児のとび出しを予見しうべき具体的状況が存在したことを認めるに足りる証拠もないのであるから、原審が、被害者が四歳の幼児であることを理由にして、信頼の原則の適用を否定したのは、正当ではない。しかし、記録によれば、本件事故現場付近の道路および交通の状況からみて、バスを下車した人がその直後において道路を横断しようとするのがありうるのを予見することが、客観的にみて、不可能ではなかったものと認められるのであるから、かりに、被告人が右のような交通秩序に従わない者はいないであろうという信頼をもっていたとしても、その信頼は、右の具体的交通事情からみて、客観的に相当であるとはいえないといふべきである。したがって、本件において信頼の原則の適用を否定した原判断は、その結論において、相当であるといわなければならない</p>

番号	W-9
関連箇所	2. 2. 1、2. 2. 4ア (イ)
裁判日付	東京高判平成21年11月30日
引用文献	東京高等裁判所判決時報刑事60巻225頁
事案の概要	<p>被告人が、片側一車線の市道（制限速度40km/h）を約40～50km/hで進行中、進路右前方約21.3mの地点に左方へ横断中の被害者（86歳）を認め、急制動の措置を講じたが間に合わず衝突した事案。前方注視義務違反（被害者発見遅滞）が問われ、裁判所は、付近30m以内に横断歩道が設けられているにもかかわらず、横断歩道のない場所で横断をした被害者の行動を不適切として、いかなる場合でもこのような不適切な行動があるかもしれないとの注意義務を自動車運転者に課すことは相当でないとしつつも、被害者が被告人の進路右方路側帯から横断してきたものであり、回避可能地点において被害者が既に横断を開始していることが視認できる場合には、そのような歩行者への注視義務を課すことも合理的であるとして過失を肯定した。</p>
判旨	<p>自動車運転者は、進行前方に対する注視義務は常に負っているが、A女のように不適切な形で道路を横断してくる歩行者に対してまで常に注視義務を負っているわけではない。本件道路を前提として極端な例を挙げれば、対向車線より更に被告人から見て反対側にある車道外にいた歩行者が突如横断を開始してくる可能性まで想定し、全く横断に向けた行動に出していない歩行者についてまで、被告人走行車線を走行している自動車運転者に注視義務を負わせるのは、明らかに過大なものであることが了解されることから、容易に理解されよう。・・・しかし、不適切な横断であっても、当該歩行者が既にセンターライン付近にまで至っていれば、自己の走行車線に進入してくる危険性は十分高くなっているといえるから、そういった段階に至っている歩行者に対しても注視義務を負わないというのでは、逆に注意義務を狭く解し過ぎていることになって、適切なものとはいえない。・・・歩行者が路側帯を越えて対向車線内に立ち入っただけでなく、当該車線を横断して自車線内に入ってくることをうかがわせる行動に出た段階では、自動車運転者に対して、そういった歩行者に対する注視義務を負わせても、事故回避の観点から合理性のあるものといえる。・・・本件は、被告人に前方注視義務違反を認めた訴因、原判決の結論自体を当然に誤りとする証拠関係にあるとまではいえない。</p>

番号	W-10
関連個所	2. 2. 1
裁判日付	仙台高判昭和45年5月11日
引用文献	刑月2巻5号440頁
事案の概要	<p>被告人が、大型バスを運転して進行中、進路右側に駐車中の車両があり道が狭かったため、一時停止しクラクションを2、3回吹鳴するとともに、進路左前方の安全を確認した車掌の「オーライ」の合図に従って発射し、約5 km/hで徐行したところ、進路先左側の商店内で背を向けて立ち話をする被害者を認めたが、そのまま動かないものと考え進行を続けたところ、突然、道路に出た被害者に自車を衝突させた事案。車の接近に気付かず道路端に立っている者に対し警音器を吹鳴して注意を喚起し、道路及び通行人の状況に照らし危険があるときは一時停止して危険を避けるべき義務に違反した過失を問われたが、裁判所は、下記のとおり過失を否定した。</p> <p>なお、現場の状況等は以下のとおりであった。すなわち、進路左側の商店の店は道路と接する側溝間際まで店舗を開いており、被告人車両は、同店と接する側溝端とは約60 cm、右方に駐車中の自動車とはせいぜい1 mの間隔をもつて道路に進行したため、これ以上右にハンドル切って進行することは困難であった。他方、被害者は同商店の店内で、道路に背を向けて立話をしており、その踵は道路側溝の縁石からわずかに内側約17 cmにあり、同店先には被害者以外の客などはいなかった。被告人は立話中の被害者に気付いたが、そのまま動かないものと考えて進行を続けるところ、被害者は話を終え、会釈をして道路に対する注意をしないままいきなり左足を後方に引いて道路上に出たため、被告人車両の左前部ウインカーランプにその左肩が当たり、転倒して傷害を負った。</p>
判旨	<p>本件立話中の被害者と被告人車との間隔は約八〇センチメートルに過ぎないのであるけれども、前記諸状況のもとで、前記・・・のように特に左方に寄りすぎたともいい得ず、・・・停車し、車掌の合図に従い、前方にクラクションで警告を与え、最徐行に近い程の速度で進行したうえ、自動車運転者として、店先で道路に背を向け立っている人間が、特に分別のない幼児とか、或は道路に出るような気配を示している場合は別として、突然不用意に道路に出るというような異常な行動に出ることまで予測し、さらに警音器を吹鳴して注意を与えとか、一時停止して危険を避けなければならないとかまでの注意義務があるものとは解せられない。かかる異常な被害者の行動は通常予見できないというべきである。従つて被告人に所論のような注意義務はなく、これと同旨の原判決は相当である。</p>

番号	W-11
関連箇所	2. 2. 4ア (ア)
裁判日付	東京高判平成30年4月26日
引用文献	公刊物未登載 LL I / DB判例秘書登載 (L07320214)
事案の概要	40km/hの速度制限の道路を約45~60km/hで走行中、進路前方から対向歩行してきた被害者を至近距離に認め、急制動の措置を講じたが間に合わず衝突した事案。速度制限遵守義務違反、前方注視義務違反の過失が問われ、裁判所は、下記のとおり過失を肯定した。
判旨	<p>実況見分の結果およびB証言に照らせば、被告人は最高速度を遵守して時速40kmで走行し、かつ、前方注視義務を尽くしていれば、少なくとも本件衝突地点から停止可能距離である17.3m以上手前の地点で、被害者の存在を認識することができ、当該地点において急制動の措置をとれば、被害者との衝突を回避することができたものと認められるとする・・・原判決の認定及び判断は、関係証拠に沿うものであって、経験則等に照らして不合理なところもない。</p> <p>所論は、飲酒酩酊状態の人が車道上を対向歩行してくるという事態を予測するのは通常困難であり、運転者はこのような自殺的行動をする者はいないと信頼して運転することが許されるから、被告人に過失はない、などという。</p> <p>しかし、本件現場は片側一車線で幅員7mの比較的狭い道路で、歩行者の横断が禁止されていなかったこと、付近は建物が建ち並ぶ市街地であり、縁石やガードパイプがない箇所も広範囲に認められること・・・、歩行者が横断歩道のない箇所を横断することは交通実態としてよくあることなどに鑑みれば、被告人は、本件当時、車道上に横断歩行者等の人が存在することを予測できたのであるから、同旨の原審弁護人の主張について、過失を否定する事情とはならないと説示している原判決に法令の解釈適用上の誤りはないといふべきである。</p>

番号	W-12
関連箇所	2. 2. 4ア (ウ)
裁判日付	大阪高判昭和47年7月26日
引用文献	高刑集25巻3号352頁
事案の概要	<p>被告人が、速度制限50km/h、幅員約9.7mの見通しの良い直線道路を30km/hで走行中、進路前方左側路側帯を同一方向に歩行する被害者が、同路側帯を塞ぐ形で駐車中であった自動車を避けて同車右側方の車道に出てきたのを認めたにもかかわらず、そのまま同速度で進行し、衝突した事案。被害者がそのまま直進するものと轻信して漫然同速度で進行した過失により、さらに車道方向に出てきた同人に自車を衝突させたとして、歩行者の動静注視義務違反が問われたが、裁判所は下記のとおり過失を否定した。</p> <p>なお、現場道路は、歩車道の区別がなく、見通しの良い直線道路であり、中央線から両側へ約4mのところの白色の外側線が引かれ、その外側が路側帯となっていた。</p> <p>被告人は、軽四輪貨物自動車（車幅1.29m）を運転し、見通しの良い直線道路において、先頭になって、中央線から約4.50cmのあたりを30km/hで走行し、現場の約21.9m手前の横断歩道上を通過する際に、左斜め前方約17.3mの道路左端部分を被告人進行方向に歩行中の被害者の後ろ姿を認め、同人が歩きながら一旦右後方を振り返ったが道路中央に出てくる気配もなかったことから、そのまま前進するものと思い、同一速度で進行した。</p> <p>他方、被害者は、道路左端部分を歩いていたが、進路前方に左端ほぼ一杯に車体を寄せて駐車していた軽自動車（車体右側は外側線から約2.30cmはみだし、その後部は前記横断歩道の被告人進行先端から約2.3mの地点であった。）の右斜め後方約1.3mの地点に出て、そこから、駐車車両の右端に沿って通行するのではなく、突然、被告人の方に後ろ姿を見せながら小走り、かきの横ばいのような状況で道路右側に向けやや斜めに横断をし始めたところ、被告人車両の左側面前部（前部から約5.60cmの部位）に衝突した。</p>
判旨	被告人は前記の如く道路左側端部分を歩行していた被害者が一旦右後方を振り返るのを認めるとともに、同人の進路前方に車両が駐車しているのを認めたが、同人が被告人の車両に気づいたかどうかは判明しないとはいえ、同人がそのまま前方に歩くのを見て、同人がそのまま前方に歩いて行く。すなわ

ち、道路左側端を進み右駐車車両の右斜め後方に出て同車の右側を通行して行くものと考え、前方には注意しながらも特に被害者のその後の動静には十分の注意をしないで自車を走らせたところ、衝突地点の約八メートル余手前に進行した際、駐車車両の右斜め後方約一・三メートルのA地点（・・・駐車車両の右側面を延長した線との間隔は約〇・五メートル）の被害者が駐車車両の右側にそつて通行することなく、突然、小走りで道路南側へ横断し始めたことが認められるのである。

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

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

しかも、被告人が本件衝突地点より約八メートル余手前において、前記A地点に出て来た被害者の後姿を認めたとしても、同人が突然被告人に後姿を見

せつつ小走りに斜め横断を開始するのを見て、直ちに急制動の措置をとつても同人との接触を回避することはできなかつたと認められるのである。

なお本件のような状況のもとにあつては、被告人に警笛吹鳴の注意義務はないものと解するのが相当であつて、被告人が警笛を吹鳴しなかつたことをもつて過失とはいえ、ことにA地点から飛び出して来る被害者を見て急拠警笛を吹鳴したとしても、同人との接触を回避することはできなかつたと考えられる。

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

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

番号	W-13
関連個所	2. 2. 4イ (ア)
裁判日付	大阪高判昭和63年7月7日
引用文献	判タ690号242頁
事案の概要	<p>被告人が、進路前方約45.6mの地点の歩行者用信号が赤色灯火の横断歩道を左方から右方に横断しようとしている被害者を認めたが、同人が横断することはないだろうと考え約45km/hで進行したところ、被害者と衝突した事案。前方注視し安全を確認して進行すべき義務の違反が問われたが、裁判所は、歩行者用信号が赤色灯火であったことのほか、現場道路は車道から外側に順に車道外側線、縁石を経て歩道が設置されており、かつ、縁石と車道外側線との間に1.3mの間隔があったことや、歩行者が歩道を降りて車道内に入って信号待ちをすることも日常的に見られることなどから、縁石から車道側に約10cmの地点に被害者が佇立していることを被告人が認めていたとしても、被害者が横断してくることを予見すべき義務は認められないとして、過失を否定した。</p>
判旨	<p>問題は・・・仮に被告人において被害者が佇立していた地点(A地点)から一メートル前進した時点でこれを発見していたとしても、被告人が青信号に従い交差点を直進通過しようとしていた者であることとの関係で、右時点で被告人に本件結果の発生を予見しこれを回避すべき義務を科することが妥当かどうかという点にあって、当裁判所のこの点についての結論は、右時点においては被告人に未だその義務はないとするものである。すなわち、先に認定のとおり被告人は本件交差点を前方青信号に従って直進通過するつもりであって、特別の事情のない限り、本件横断歩道を横断しようとする歩行者はすべて前方の赤信号に従って横断をさし控えるものと期待し信頼しても何ら責められるべき点は存しないのであって、このことは前述のように本件被害者をA地点に発見した時点においてのみならず、仮に被告人が被害者から視線を離すことがなく被害者がA地点から一メートル(歩道縁石線から車道内へ一〇センチメートル)前進したのを現認したものとしてその時点においても、当時既に数人の歩行者が横断のため赤信号を待って佇立していたこと、被害者が歩道縁石線から一〇センチメートル車道内へ進出したとしても車道の西行部分の全幅員が七・六メートルでそのうち歩道寄り車線の外側線と歩道縁石線の間の一・三メートルの間隔のある道路の中央寄り車線を通行している被告人にとっては右一〇センチメートルは被害者が縁石線上にある場合と対比して有意の差があるとは考えられないこと、道路を横断しようとする歩行者が歩道を降りて車道内へ立ち入って信号待ちをする例は日常しばしば観察される現象であること等に徴すると、なお妥当するといわねばならない</p>

のであって、他に何ら特別の事情も存しないのに、この時点で、被害者が赤信号を無視して横断するもので自車がそのまま進行すれば同人との衝突を避けられないものと予見し従って右衝突を回避するための措置を執るべき義務があるとする原判決の判断は過失について法令の解釈適用を誤ったものといわねばならない。

被告人に右のような予見義務が生じるのは、早くとも、被害者が更に車道内に進出して歩道縁石線から一・三メートルの間隔にある車道外側線あたりに達した時点すなわちA地点から二・二メートル前進した時点・・・あたりと考えるのが相当であり、・・・衝突地点である横断歩道まで三一・〇二五メートルを残すに過ぎないのであって、この時点では、被告人が衝突を回避すべく急制動の措置を執ったとしても、現実によした被告人運転車両の制動距離が三一・五メートルであったこと、右計算の前提となった各地点の位置関係に多少の誤差を伴うことが避け難いこと、被害者が歩道の縁石線を越えて車道に立ち入るにあたり多少逡巡したということも大いに考えられるから一・三メートル先の車道外側線に達するまでの所要時間が計算上のものより長くなり従って右時点までに被告人運転車両も横断歩道に一層近接している可能性も存すること等を考慮すると、本件衝突を回避することが可能であったとかあるいは衝突は不可避としてもより軽微な結果にとどまったとか断ずるには大いに疑問があるといわねばならず、所論のいうように、被告人に本件結果について予見義務が生じると考えられる時点においては既にそれを回避する可能性が存しなかったというべきで従って被告人に回避義務を科することはできず結局注意義務違反のかどは存しないこととなる。

番号	W-14
関連個所	2. 2. 4イ (エ)
裁判日付	さいたま地判平成22年3月30日
引用文献	公刊物未登載 LLI/DB判例秘書登載 (L06550187)
事案の概要	<p>被告人が、車道外側線と縁石で二重に区切られた歩道が設置された道路を約50km/hで走行中、交通整理の行われていない交差点を直進するに当たり、同交差点出口付近の歩道から車道に小走りで飛び出してきた歩行者と衝突した事案。被告人が被害者の存在を認めていた事案であり、速度調節義務違反過失が問われたが、裁判所は、被害者が佇立していた地点は、歩道上又は縁石の延長線上(判決文上必ずしも明らかでないが、車道外側線から約0.7m歩道側の地点と思われる。)であったと認定した上、歩行者が飛び出し直前に車道に背を向けていたことや、付近に横断歩道が設置されていたこと歩行者が佇立していた場所は、付近に公園や遊歩道があるなど、道路を横断せずに佇立する者がいくらでもあり得た状況であったことなどを考慮して、歩行者が横断してくることを予測して減速すべき義務を負わせることはできないなどとして過失を否定した。</p> <p>なお、現場道路は片側一車線の道路であり、交差点手前では歩道に縁石が設けられ、さらに、その縁石から約0.7m車道側には車道外側線が引かれていたが、交差点(出口を含む)付近では、縁石が途切れており、車道外側線が引かれているのみであったものと思われる。</p>
判旨	<p>事故前、被害者が・・・上記縁石延長線上の地点付近又は歩道上に佇立していたとの事実を前提に検討を進めることとする。・・・次に、佇立時点で被害者が向いていた方向について検討するに・・・被告人の公判供述に従い・・・被告人に背を向けて佇立していたことを前提に、被告人の過失の有無について検討する。・・・</p> <p>被告人は、・・・本件交差点の出口付近において、歩車道を分ける縁石の延長線上又はそれより歩道側に被告人に背を向けて佇立している被害者を確認したものである。しかも、前記実況見分調書によると、被害者が佇立していた位置は、本件交差点入口の横断歩道から10m近く離れており・・・、被害者が横断しようとする先には公園(市民の森)が、手前には遊歩道があったことが認められる。</p> <p>そして、このような場所において、上記のとおり、縁石の延長線上又はそれより歩道側に佇立する者が自動車の行き交う道路を横断しようとするのであれば、横断歩道を横断すべきであるし(道路交通法12条1項)、仮に横断歩道以外の場所で横断するとしても、それに伴う危険を考慮するとともに、通行する自動車の直前を横断することのないよう(同法13条1項本文)、道路</p>

を走行する自動車の有無，とりわけ横断開始直後に衝突する危険の高い右方から来る自動車の有無や走行状況について横断の直前にも確認すべきである。

ところが，被害者は，上記のとおり，横断歩道から10m近く離れた縁石の延長線上又はそれより歩道側に，被告人には背を向け，すなわち，右方から来る自動車の有無や走行状況を確認しようとするともなく佇立していたものである。しかも，付近は，公園や遊歩道があるなど，人々が憩う場所であり，事故当日は日曜日でもあったから，当時は，上記位置に道路を横断しようとするともなく佇立する者がいくらかもあり得た状況にあったといえる。そうすると，上記のような状況下で，自動車を運転して縁石の延長線上又はそれより歩道側に佇立する者の脇を通過しようとする場合において，その佇立者が道路方向に対し左方のみを向いて，右方から来る自動車の有無や走行状況を確認しようとしていないとき，自動車運転者としては，あらかじめ右方も確認するなど横断を開始しようとする素振りがあったことを現認していない限り，その佇立者が道路を横断する際に，自車の方向，すなわち，その佇立者にとっては右方から来る車両の有無を確認するなど，自車との衝突を回避するための適切な行動を採るものと信頼して運転すれば足りるというべきであり，被害者のように，あえて上記交通法規に違反し，横断歩道以外の場所で自車の直前を横断しようとする事まで予想して減速徐行し，事故の発生を未然に防止すべき自動車運転上の注意義務はなかったものと解するのが相当である・・・。

そして，関係各証拠を総合しても，被害者が右方から来る自動車の有無や走行状況を確認したことを，被告人は現認していなかったものと認められるから，被告人には，公訴事実にあるように，適宜減速して，被害者の動静を注視し，本件交差点の出口付近を通過する際には，同人が横断を開始してもこれに対応できるよう徐行して進行すべき自動車運転上の注意義務があるとする検察官の主張は，採用できない。

次いで，被告人が・・・被害者が横断を開始したことを認めた後の過失の有無についてみても，・・・衝突地点・・・までの距離は約11.0mにすぎず，被告人車両の当時の速度は時速約50kmであったから，上記距離は，・・・ほぼ空走距離内にとどまり，その時点で事故を回避することは不可能であったといえることができる。したがって，被告人には，・・・過失を認めることはできない。

番号	W-15
関連個所	2. 2. 4エ (ア)
裁判日付	東京高判昭和45年5月25日
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報集1808号
事案の概要	<p>被告人が30km/hで走行中、横断歩道でない、街路樹の陰になっているガードレールの切れ目から車道に飛び出した歩行者を左斜め前方約6.8mの地点に発見し急制動の措置を講じたものの間に合わず衝突した事案。前方不注意の過失が問われたが、裁判所は、横断歩道又はその直近ではない場所で走行してくる車両の進行に注意を払うことなく当該車両の直前に飛び出すような歩行者がいることまで予見する義務を負わせることはできないとして過失を否定した。なお、被害者は当時酩酊していた。</p>
判旨	<p>被告人は自車の斜左前方六・八米の車道上に始めて左から右に向つて横断中の被害者を発見し、急停車の措置に出たが及ばず、六米前進して自車を被害者に衝突させ更に四・八米前進した(被害者を発見した地点から一〇・八五米)地点で停止したことが認められるので、当時降雨中で路面の湿潤により車輪が滑り易くなつていたことを考慮に加えれば、当時被告人の自動車は、被告人が主張し、原判決も肯定しているとおり時速約三〇料で進行していたものと認められる。ところが、一方被告人が始めて被害者を発見した時の被害者の位置は車道左側端即ち歩道の縁石から一・七米の車道上であり、被害者はその地点から更に三米進行して被告人の自動車の前部ほぼ中央に衝突したものと認められ、時速約三〇料の被告人の自動車が六米進行する間に三米前進してこれと衝突した被害者の進行速度は、被告人の自動車の進行速度の二分の一、すなわち時速約一五料であつたと認めねばならず、これと、被害者が横断を開始したと認められる地点は、現場車道と並行する歩道の街路樹の陰になるガードレールの切れ目であつて、被害者はそこから幅員約二四米ある現場車道を直角に横断しようとしたものと認められること、被害者は当時可成りの降雨中であつたのに雨傘を持たず、しかも相当飲酒して酔つていたものと認められることなどを考え合せると、被害者は降雨中傘を持たないため道路の横断を急ぎ、酩酊して被告人の自動車の進行に十分な注意を払うことなく横断歩道でないガードレールの切れ目の街路樹の陰から時速約一五料の駆け足で横断を開始し、本件事故に遭うに至つたものと考えられるのであつて、かかる状況下においては現場附近街路灯の照明や被告人の自動車の前照灯の光芒を考慮に入れても被害者の姿を車道左側端から一・七米の車道上に初めて発見した被告人に対し、前方注視を怠つたものとしてその発見の遅きを責めることはできないものというべく、しかも、この時既に被害者は被告人の自動車の斜左前方六・八米の近距離にあり時速約三〇料(秒速約八・</p>

三三米)で進行する被告人の自動車の進路と直角に時速約一五軒(秒速約四・一六米)の駆け足で進行していたのであるから、被害者との衝突は、被告人が酒に酔っておらず、正常な注意力を有していたとしても(急停車はもとより、右転把によつても)、これを避けることはできなかつたものと認めざるを得ず、仮りに被告人が酒に酔っていない正常な注意力のもとに前方を注意力のもとに前方を注視し被害者を横断開始点(車道左側端)に発見したとしても、その時被告人の車両から衝突地点までは九・四米あつたに過ぎないわけであるからこれまた被害者との衝突を避けることは不可能であつたと認められる。しかして車両の運転者が、このように横断歩道又はその直近ではない箇所において車道を横断すべく自車の進行に注意を払うことなく、その直前に走つて飛び出すような歩行者があることまでも予測して、事故防止の措置を講じなければならない注意義務を負うものとは到底解し得られないところであるから、本件事故につき被告人には車両運転者としての注意義務の懈怠の責はなく、その原因は専ら被害者の不注意にあるものといわねばならない。

番号	W-16
関連個所	2. 2. 4エ (イ)
裁判日付	仙台高判昭和46年12月6日
引用文献	刑事裁判資料239号263頁
事案の概要	<p>被告人が、約30km/hで走行中、道路左側のガードネットの切れ目から右方に横断してきた老齢の歩行者と衝突した事案。被告人は、約17.4m先に被害者が佇立していることを認めたが、警笛を1回吹鳴したのみでそのまま進行したものであり、被害者の動静確認義務を怠った過失が問われたところ、裁判所は、現場車道の交通量が頻繁であるため、横断規制こそなかったことを考慮してもなお被害者の行動は無謀であるとしつつも、事故現場手前で、被害者が道路を横断しようとして佇立していることを被告人が認識していた際には、被害者がさらに横断をしていくことは予見できたなどとして結論として過失を肯定した。</p>
判旨	<p>本件事故当時の交通量は、被告人の進行方向は前記のとおり・・・A病院前の信号機の停止信号により一たん停止した車両が一時に連続して発進し、わけても南側車道は大型貨物自動車が混雑していたし、B方面からC方面に向う北側道路はさほど混雑してはいなかった。以上の事実が認められる。そして・・・被害者は、当時同市内D住宅近くからバスに乗り、事故現場の東南方、本件道路の南側の・・・図書館前バス停留所で下車した後、E町へ行くため、前記市電・・・停留所の西方約五〇メートルにある横断歩道によることなく、その手前の道路南側のガードネットの切れ目から道路を北方へ横断しようとしたものであることが推認されるところ、同所は横断歩行を禁止されてはいないものの、車両の交通が頻繁であつて、同所を横断することは危険な状態であるから、同所を横断しようとした被害者には重大な過失があり、無謀な行為であるといわなければならないことは論をまたないところである。しかし、同人が右道路を横断しかけて、佇立しているのを被告人が発見した際は、被告人は、南側車道を西進する大型貨物自動車が混雑している状況にあることを認識していたのであり、しかも・・・南側の市電軌道の南端から南側車道の南側端までの路幅が六メートルではあるものの、前記市電停留所の安全地帯の幅は九〇センチメートルに過ぎないのであるから、混雑する車両の流れの間にはさまれて、右安全地帯の延長線上に佇立していたと認められる比較的老年の同人としては、たとい被告人の車両が接近していることを察知したとしても、右のような状況下においては、進退に迷って狼狽し、南側軌道上の車両間をぬって北側に横切ることのあり得ることを予見し得る状況にあったというべきである。したがって被告人としては、被害者発見時において直ちに減速徐行し、同人の動静を十分注視し、交通の安全を確認し</p>

て運行すべき業務上の注意義務があったものといわなければならないのに、これを怠り、警音器を一回吹鳴したのみで漫然同一速度で通行した点において過失があったものというべきである。

番号	W-17
関連個所	2. 2. 4エ (ウ)
裁判日付	仙台高判昭和14年6月4日
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報集平成14年187頁
事案の概要	<p>被告人が、約60km/hで走行中、前方約50.1mの地点にほぼ同一方向に歩行中の被害者を認めたが、同速度で進行したところ、被害者が進行先道路の左端から約4.1m付近を右方に横断しているのを約25.4mの地点に迫ったところで発見し、急制動の措置を講じたが間に合わず衝突した事案。前方注視義務違反の過失が問われたところ、裁判所は、下記のとおり過失を肯定した。</p> <p>なお、現場道路の状況は、全幅員が7.3mのセンターラインのある片側一車線の道路であり、車道部分は5.8m、歩道部分は1.4m、被告人の走行車線の車道部分と歩道部分は、部分的に設置されたガードパイプにより区分されていた。</p>
判旨	<p>本件は、・・・主要地方道路において、車両及び人の通行も閑散な夜間、自動車運転中の被告人が、歩行中の被害者を道路中央付近ではねて死亡させたという交通事故であるが、本件現場の道路は、全幅員が7.3メートルで、車道部分の幅員が5.8メートル、歩道部分の幅員が1.4メートルで、車道はセンターラインのある2車線であり、被告人車の走行車線の車道部分と歩道部分は、部分的に設置されたガードパイプにより区分されており、当時夜間で歩行者はほとんどなく、また、被告人が被害者を発見したア地点は、ガードパイプが設置されていない部分で、道路左端から約1.4メートルの歩道部分と車道部分の境界付近であり、明らかに車道部分にはみ出していたとはいえ、かつ、被害者は背中を見せて歩いている姿勢であったというのであるから、そうした状況にある被害者を発見して、被害者が道路を横断する可能性をも考慮し、それに対応する措置を講ずべき注意義務までを直ちに認めることは困難である。</p> <p>そうすると、原判決が、起訴状の「被告人は、・・・時速約60キロメートルで進行中、前方約50.1メートルの地点にほぼ同一方向に歩行中の被害者を認めたのであるから、同人が進路前方を左方から右方に向かい横断することを予測して、直ちに減速してその動静を注視して進路の安全を確認しつつ進行すべき業務上の注意義務がある」旨の公訴事実に沿い、罪となるべき事実として、上記のとおり注意義務とその懈怠の過失を認定したのは、事実誤認があるといわねばならない。</p> <p>そこで更に、検察官が当審において訴因変更をした、「被告人は、平成12年</p>

4月2日午後7時ころ、業務として普通貨物自動車を運転し、・・・時速約60キロメートルで進行するにあたり、前方左右を注視し、その安全を確認して進行すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠り、前方注視不十分のまま前記速度で漫然進行した過失により、折から同所先の道路の左側端から約4.1メートル付近を左方から右方に横断中のX・・・を前方約25.4メートルの地点に迫ってようやく発見し、急制動の措置を講じたが間に合わず、道路中央やや右側を横断歩行中の同人に自車前部を衝突させて同人を路上に転倒させ、よって、同人に両側血気胸の傷害を負わせ、同日午後10時9分ころ、・・・病院・・・において、同人を上記傷害により死亡するに至らせたものである。」との公訴事実の成否について検討すると、被害者は、ア地点で被告人が発見した直後に向きを変えて道路を横断し始めて、イ地点に至り、更にウ地点へと進んでいたものと認められるのであり、被告人としては、(1)地点でア地点の被害者を発見したのであるから、その後なお前方を注視しておれば、ア地点の直後から被害者が道路を横断し始め、イ地点に進みつつあるのを発見することは可能であり、それにもかかわらず、(2)でイの被害者に気づくまで、道路を横断しつつあった被害者に気づけなかったものであり、これは前方注視義務を怠った過失があるといわねばならない。

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

番号	W-1.9
関連個所	2. 2. 4オ (ウ)
裁判日付	東京高判昭和44年12月17日
引用文献	高刑集22巻6号951頁
事案の概要	<p>被告人が、午後10時15分頃、普通乗用自動車を運転し、歩車道の区別のない幅員6mの道路の左側部分を進行中、道路右側端に対向してタクシーが1台停車しており、その後部の路端にタクシーから下車したと思われる被害者（2歳10か月）の同伴者が道路を横断すべく佇立しているのを7、80m前方に発見したため、50km/hから45km/hに減速して進行したところ、被告人車両がタクシーの左側を通過すべくほぼこれと並ぶ状態になった際に、被害者が被告人車両に気付かず道路を右から左に横断しようとして突然タクシーの後方から小走りに被告人車両の直前に飛び出したため、被告人車両右側前部付近に衝突した事案。被害者が車道に進出することを予測し、警笛の吹鳴又は減速徐行すべき義務に違反した過失が問われたが、裁判所は、本件の場合、佇立者が自動車の前照灯の光に何らの注意を払うことなく横断しようとすることは予測できず、その者に同伴する幼児がその手を離れて同様に飛び出してくるという事態はさらに予測できないことであり、このような異常な事態に備えてあらかじめ警笛を吹鳴し又は減速徐行するなどの注意義務を課することはできないとして、過失を否定した。</p>
判旨	<p>佇立者が自動車の前照灯の光芒に何らの注意を払うことなく被告人運転の自動車の前方を横断しようとして突然被告人の進路前方に進出するが如きことは運転者の通常予測し得ないところであり、いわんやその者に同伴する幼児があつて監督者の手を離れて同様進出してくるが如きことはいうまでもないところであつて、運転者はかかる異常な事態に備えて、衝突等の事故を防止するため、予め警音器を吹鳴して警告し又は減速徐行するなどの注意義務を負うものということではできないところ、右証拠によれば被害者（当時二年一〇月）は被告人の自動車が右停止車の左側を通過すべくほぼこれと並ぶ状態となつたとき、これに気付かず道路を右から左に横断しようとして突然右停止車の後方から小走りに被告人の自動車の直前に飛び出しその車体右側前部付近に衝突してその場に転倒し頭部打撲等の傷害を負うに至つたものであつて、被告人としては右事故回避の措置に出る余地がなかつたものであることが認められ、他に被告人が叙上の如き注意義務を怠り右事故を惹起せしめたことを窺うに足りる証左は存しない・・・。</p>

番号	W-20
関連個所	2. 2. 4オ (エ)
裁判日付	東京高判昭和46年5月31日
引用文献	高刑集24巻2号387頁
事案の概要	<p>被告人が、制限速度40km/hの道路を約40km/hで走行中、横断歩道を通過するに際し、同横断歩道の右側が交通渋滞により横断歩道を挟んで連続して停止車両があったところ、当該停止車両の間から駆け出してきた被害者(4歳)に衝突した事案。被告人は、横断歩道通過前に35km/hに減速していたが、さらに減速すべきであったとして速度調節義務違反の過失が問われたところ、裁判所は過失を否定した。</p> <p>当時の道路交通法では、現行の38条1項前段のような停止線で停止できるような速度で走行する義務については規定されておらず、単に現行の同項後段の横断歩道を横断し又は横断しようとする歩行者がいる場合に当該横断歩道の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げてはならないとする義務のみが38条1項において規定されていた。</p>
判旨	<p>道路交通法三八条一項は、「車両等は、歩行者が横断歩道により道路の左側部分(当該道路が一方通行となつているときは、当該道路を横断し、又は横断しようとしているときは、当該横断歩道の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。)」と規定している。この規定は、直接には、そこに定められた一定の状況が存在する場合に横断歩道の直前で一時停止することを車両等の運転者に義務づけているだけで、横断歩道の直前に至る以前の地点における減速ないし徐行についてはなんら触れていないが、考えてみると、右の一時停止を必要とする状況の存在は初めから明らかであるとは限らず、車両等が横断歩道に接近した段階において発生することも多いのであるから、車両等の運転者がこの一時停止義務を守るためには、そのような状況の発生する蓋然性があるかぎり、あらかじめこれに備えて、ある程度速度を調節して進行することが要請されるといわなければならない。この速度調節の義務は、道路交通法が明文をもつて規定するものではないけれども、それにもかかわらず前記三八条一項の一時停止義務から派生する義務であることは明らかであつて、この義務を守らず減速しないまま横断歩道に近づいたため同条項の規定する状況が発生したのを発見しても間に合わず横断歩道直前の一時停止が不可能となつたような場合には、事前に未必的にもせよ故意が認められるかぎり、運転者としては同条項違反の罪責を負うことを免れず、また、それによつて横断歩道上で人身事故を惹起したような場合には、この義務が結局は横断歩道上における人身事故防止のためのものであることにかんがみれば、この速度調節義務違反が過失致死傷罪の注意</p>

義務違反として論ぜられることにならざるをえないのである。

では、このような場合、車両等の運転者はどのような状況があれば右の速度調節義務を負うものであろうか。それは、その際の道路およびその周辺ないし車両通行の状況、道路付近にいる歩行者の状況等により具体的、個々のに考えられるべきものであるけれども、一般的にいうならば、交通整理の行なわれていない横断歩道においては歩行者は強い優先権を有し、たとえ車両等がその横断歩道に近づいてきていてもこれを横断して差支えないものであり、これを車両等の運転者の側からみれば、一時停止しなければならぬ状況の発生をあらかじめ明確に予知することは困難な関係にあるわけであるから、車両等の運転者としては、一時停止を必要とする状況の発生がいやしくも予想されうる状態のもとにおいては、その状況がいつ発生するかわからないことを念頭に置いてこれに備え速度を調節すべきであり、いいかえるならば、速度調節を必要としないのは、そのような状況発生蓋然性が認められない場合すなわち自車が横断歩道の手前に接近した際にその横断歩道の進路左側部分を横断し、又は横断しようとする歩行者の不在であろうことが明らかかな場合に限るといふべきである。・・・

本件についてこれをみると、証拠によれば、本件の通称世田谷通りと呼ばれる道路は、歩車道の区別があり、車道は幅員九メートルで、コンクリート舗装されていて中央に白色のセンターラインのある道路であるが、被告人は本件ワンマンバスを運転して成城学園駅前を出発して渋谷駅方面に向かい原判示の日の午前一〇時五七分ごろ本件横断歩道の手前附近にさしかかったこと、当時その場所では進路前方には先行する車両はなく、ずっとあいていたが、右側の対向車線は交通が渋滞していて、自動車が連続して停止しており、本件横断歩道のところでは、渋谷寄りの車両は横断歩道の手前で停止しており、成城寄りの小型トラックと思われる車両はその車体の後半分を約一・三五メートルぐらい横断歩道に入れて停止していたことを認めることができる。そして、原判決の判示するところによると、被告人は本件横断歩道直前における万が一の急停車に備えて時速を四〇キロメートルから三五キロメートルに減速し、足をブレーキペダルに乗せて歩行者の発見につとめつつ進行していたから、もし大人の歩行者が通常の歩度で右から道路左側へ横断してきたのであつたなら横断歩道の直前で一時停止することが可能であつたと判断される、というのであつて、証拠によれば、この認定もまた十分首肯しうるところである。したがって、本件の場合被告人もまた前に説示した趣旨に従い、横断歩道直前で急停車しなければならぬ事態の発生に一応備えてある程度減速の措置を執つたことはこれを認めることができる。ところが、実際においては、被害者である当時四歳の幼児が右側に停止していた前記小型

トラックの直後から横断歩道上をやや斜めに右から左に同年輩の幼児が普通に駆け足をする速度で走ってきて、センターライン附近でも立ち止らず、そのまま被告人の車両の右前部バンパー附近に衝突したというのであつて、その際被告人として被害者の出現を発見するのが過失により遅れたというような事情はこれを認めることができず、また被害者を発見したのちの被告人の処置にも特に責むべき点は認められないから、被告人がこの被害者との衝突を避ける方法としては、被害者を発見してから急制動をかけてなおかつ横断歩道直前で停止しうる程度の速度で進行する以外にはなかつたわけで、その速度は、この場合、原判決のいうように時速二〇キロメートル以下でなければならなかつたことはのちに述べるとおりである。したがつて、問題は、要するに、被告人において、右のように停止している対向車両の間から横断歩道の上を走つて横断してくる幼児のあることにまで備えて、時速を二〇キロ以下にまで減速して進行する義務があつたかどうかという点に帰着するといわなければならない。・・・

横断歩道の手前にさしかかつた車両の運転者の減速の程度いかんは、ひつきよう、自車が横断歩道に接近した際にいかなる事態が発生する蓋然性があるかということによって決まるわけであるが、横断歩道を横断する歩行者保護を重視する現行法の趣旨からすれば、その蓋然性は必ずしも高度のものである必要はなく、いやしくもその蓋然性の存する以上、その事態の発生をも計算に入れて速度を決定しなければならない。・・・

本件においては、さきに述べたように、被告人車の進路右側の対向車線には自動車が続いて停止しており、わずかに横断歩道の部分だけがあいていたのであるから、進路右側の歩道上にいる歩行者の動静が見えにくいのはもとより、右から左に横断歩道上を横断してくる歩行者を発見することもかなり困難で、特に背の低い小児などについては、センターラインの近くまで来たときにはじめて発見できる場合も十分考えられる状況にあつたのであるから、右側車線があいて見通しのよい場合に比し、特に減速の必要があつたと判断される。また、対向車が連続徐行している場合と連続停止している場合とを比較すると、本件の場合のように連続停止している場合にその間を通り抜けて横断する歩行者の出現の蓋然性が高いことを考慮に入れるべきであるし、被告人の車両の進路が道路の左半分のどの位置にあつたか、すなわちその進路と対向車両との間隔も速度決定の重要な因子になると考えられる。・・・

交通整理の行なわれていない横断歩道においては、横断歩行者はきわめて強い優先権を有し、いつ横断を開始してもよいと同時に、その横断のしかたに関しても、必ずしも通常の方法のみ歩行しなければならないものではなく、

走る方法で横断することも一それが現在の交通の実態からみて当該歩行者にとり危険なときもあることは別として一別に禁ぜられているところではなく、現にそのような横断も往々にして行なわれているのであるし、ことに小児の場合、走つて横断することの多いことは、好むと好まざるとにかかわらずわれわれの経験上明らかなところである。そして、このように横断歩道上における歩行者の自由な横断を許し、歩行者にきわめて強い優先権を認めることは、そもそも横断歩道なるものが歩行者の安全かつ自由な横断と車両の円滑な交通との調節点として案出されたものであつて、横断歩道が設けられた場合には法はその附近で歩行者の横断を禁止する反面、横断歩道によつて横断する場合には車両の直前または直後で横断してもよいこととし、その他横断の方法につきなら制限を規定せず、他方横断歩道を通しようとする車両等に対しては前記の一時停止義務のほか諸種の制限を設けていることに徴しても明らかだといふべきである。したがつて、以上のことを前提として考えれば、横断歩道に近づく車両等の運転者としては、道路左側部分を通常の歩度で横断する歩行者ばかりでなく、走つて横断する者（小児・幼児を含む。）のあるであろうことの蓋然性が否定される状況にないかぎり、そのことをも考慮に入れて、これに対応する速度にまで自車の速度を減ずる義務があるといわなければならない、そのため車両等の運行にある程度の遅れを生じても、それは歩行者の安全保護のためにはやむをえないものとしなければならない。・・・

たとえ幼児であつても、つねに本件の被害者のように団地内から走つてきて右側歩道に出て、横断歩道入口附近でも全然立ち止らず、そのまま横断歩道上を走り抜け、センターライン附近でも立ち止らないというような行動に出るとは限らないから、本件の被害者が右のような行動を執つたことは必ずしもしばしばあることとまではいえず、従つてそのような行動の行なわれる蓋然性が非常に高いということとはできないであろう。しかし、それにもかかわらず、幼児がかような危険な行動に出ることの蓋然性もまた否定しがたいことは吾人の経験の教えるところであつて、しかも、前述のように本件事故現場付近には多くの幼児が遊んでいたであろう状況が認められるとしてみると、本件の場合、そのような横断のしかたをする幼児のあることの蓋然性もまたある程度は存したといふべきであつて、にわかに原判決のいうように例外的、稀有という一語で片づけ去ることのできるものとは思われない。・・・

すでに述べたように横断歩道に近づく車両の運転者には、他の場所におけるのと異なつて、横断歩道上で発生することのあるべき状況に備えて速度を調節する義務が特に課せられているのであり、しかもその場合その状況発生の蓋然性は必ずしも高度のものである必要はないのであるから、本件の場合、

被害者である幼児が前記のように左側横断歩道上に飛び出してくる蓋然性がある程度存したと認められる以上、被告人としてはそのことをも考慮に入れて速度を調節すべきであつたといわなければならない。また、以上説明したところと被告人が路線バスの運転手として日ごろ、事故現場を通過していることを合わせ考えると、自動車運転者たる被告人にとってこのような歩行者の出現を予見して減速することが不可能であつたとはいえないことも、多く論ずるまでもないところである。

被告人が具体的にどの程度に減速すべきであつたかを検討するのに、・・・本件進行道路の車道幅員は約九メートルであつて、この車道に幅員約四メートルの横断歩道が設置され、車道の中心にセンターラインが引かれているので被告人運転のワンマンバスが進行してきた道路左側部分の幅員は約四・五メートルであること、ここを車幅約二・四五メートルの右バスが左側部分のやや右寄りにセンターラインとの間に約九〇センチメートルの間隔を置いて進行してきたことを認めることができる・・・そして、このような状況のもとにおいては、原判決が正当に計算したように「被告人が急制動によって横断歩道の直前にて本件車両を一時停止し衝突を避けようとするならば、少くとも時速を約二〇キロメートル（空走距離約五・五メートル、制動距離約二・二メートル）以下に減速徐行して進行してこなければならなかつた」と判断される。

しかるに、関係証拠によれば、被告人は時速約四〇キロメートルで進行してきたのに、本件横断歩道にさしかかる附近から約三五キロメートルに減速したことが認められるから、この程度の減速をもつてしては、前掲の減速するを要する程度に比較して不十分であることは明らかであつて、被告人は前記一に説明した速度調節義務に違背し、ひいて業務上の注意義務を怠つたものと解しなければならない。・・・

以上の次第で、本件人身事故については被告人に過失を認めるべきである・・・。

番号	W-21
関連個所	2. 2. 4オ (オ)
裁判日付	広島高判昭和47年3月28日
引用文献	判タ276号278頁
事案の概要	<p>被告人が、午後7時30分頃、普通貨物自動車を運転し、制限速度の60 km/hで、バス停留所先の南北に通ずる国道（幅員約9 m）を北方から南方に向つて進行中、停留所付近に停車中の対向マイクロバスの前照灯（下向き）の光ぼうを認め、同車と離合するため自車の前照灯を下向きにしたままで進行を続けたが、同マイクロバスと間もなく離合することになるので早目に前照灯を上向きにした瞬間、同バス左後方の国道中央部分から、同国道東側でこれと丁字型に交差している町道（幅員約3.5 m）へ向つて横断しようとしているねずみ色の作業服を着た被害者（65歳）を前方約16 mに認め、直ちにハンドルを左に切るとともに急制動の措置をとつたが及ばず同人に自車右前部を衝突させた事案。速度調節義務違反、前方注視義務違反が問われたところ、裁判所は、被告人が被害者を認識した時点では事故の回避は不可能であつたとした上で、現場道路は人が通行することが全くあり得ないわけではなく、また、対向バスの前照灯により視界不良であつたことなどから、被告人には制限速度を下回る速度に減速すべき義務があつたとして過失を肯定した。</p>
判旨	<p>本件交差点付近は夜間極めて暗く、わずかに螢光灯が一基同所を照しているのみであり、かつ、同交差点付近に停車していたX運転のマイクロバスの前照灯（下向き）の光ぼうのためか、被告人の車両の進行方向から見たときは、同バスの左後方付近には右螢光灯の明りは殆んど及んでいないように感じられ、・・・被告人の車両を接近進行させてその可視距離を実験・・・したところによつても、被告人の車両が右人物に約三三メートルに近づいた際、右バスの前照灯の光ぼうのため極めて見えにくい状態において、当該個所を注視すればようやく人の立っているのがわかるといった程度であり、被告人の車両が時速約六〇キロメートルで進行していたことを考え合わせると、被告人が南を約一六メートルに接近して始めて発見したのも、あながち被告人の前方左右の不注視によるものとは断定できず、Vが交差点を横断歩行している状況であつたとしても同様であると考えられ、また、被告人は、前示のようにマイクロバスがその方向指示灯を点滅させていたことに気づいていなかったのであるが、それだからといつて直ちに被告人が前方左右を注視しなかつたとも言い難く、結局、脇見することなく前方左右を注視していた旨の被告人の原審公判廷における供述は十分信用することができる、従つて、被告人に前方左右の注視義務を怠つた過失は認められないとした原判決の判断は、</p>

結局において正当として是認しうる。

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

番号	W-22
関連個所	2. 2. 4オ (カ)
裁判日付	大阪高判平成15年2月27日
引用文献	無罪事例集9集220頁
事案の概要	<p>被告人が、約20～25km/hで走行中、渋滞する対向車線の車両の間を抜けて右方から左方に横断してきた被害者を、右前方約4.8mの地点に認め、急制動の措置を講じたが間に合わず衝突した事案。現場は、制限速度が40km/hの片側一車線の道路であり、事故現場から数十mの地点には横断歩道が設置されていた。速度調節違反及び前方注視義務違反の過失が問われたが、裁判所は下記のとおりいずれの過失も否定した。</p>
判旨	<p>本件道路は、最高速度が四〇キロメートル毎時とされており、それからすると、上記被告人運転車両の進行速度は遥かに低速といえる上、本件道路が交通頻繁であることからすると、そのような道路で自動車運転者に余りにも低速での走行を義務づけることは、かえって、交通の渋滞を招くおそれもあるといわなければならない。さらにまた、本件事故現場のように、横断歩道が数十メートルという比較的近距離にある道路にあつては、その安全を確かめずに早足で一気に車道上を横断する歩行者がいるということは、通常想定し難いところでもある。そうすると、たとえ、対向車線に車両が連なって停止しているため、右前方の見通しが悪くなっていたとしても、他に特段の事情も認められない本件においては、被告人に対し、かなり低いと思われる前記自車の進行速度から更にそれ以下に落として進行するまでの義務を課することは相当でないというべきである。・・・</p> <p>前方左右注視義務の違反について・・・被告人運転車両から被害者を発見し得る距離及び被告人が被害者を発見できた地点から本件衝突地点までの距離を基に、被告人の前方左右注視義務違反の過失の有無を検討するに、一般文献の中には、時速二五キロメートル（秒速六・九四メートル）で乾燥アスファルト道路上を走行している普通乗用自動車の場合、その制動距離は、空走時間を一秒（なお、被害者の前記横断の状況や当時五五歳という被告人の年齢からすると、たとえ、被告人が職業運転手であることを考慮しても、空走時間を最大限一秒とすることが必ずしも不合理であるとまではいえない。）とすると、およそ一〇・三八（空走距離六・九四＋実制動距離三・四四）メートルとなるとするものがあり、これによれば、被告人にはもともと本件事故を回避する可能性がなかったことになる。そうすると、この回避可能性を前提に被告人に前方左右注視義務違反の過失があつたとするには、証拠上合理的な疑いを容れる余地がある。</p>

番号	W-23
関連個所	2. 2. 4カ (ア)
裁判日付	水戸地判平成20年1月17日
引用文献	判タ1265号339頁
事案の概要	<p>被告人が、25～30 km/hで走行中、進路左方の住宅敷地内から道路に進出してきていた被害者（当時6歳）を前方約8.5mの地点に初めて認め、急制動の措置を講じたが間に合わず衝突した事案。前方注視義務違反及び速度調節義務違反の過失が問われたが、裁判所は、事故直前の被害者の動きについて、「疑わしきは被告人の利益に」の原則のもと、被害者が飛び出してきた可能性があるとしつつ、被告人車両が停止可能地点を通過するまでに、被害者を発見し、さらに急制動の措置が要求されるような状況にあることを認識できたとは認められないなどとして前方注視義務違反を否定した。さらに、速度調節義務違反についても、本件現場は、幅員約5mの直線道路であり、制限速度の指定はなく、また、道路上に駐車車両などの障害物はなく、見通し良好であり、事故当時も被害者以外の歩行者はなく、被害者の飛び出し等を予見させるような事情は特になかったと指摘した上、このような道路状況においては、25～30 km/hという速度は、進行方向左方に住宅が立ち並んでいることや歩道が設けられていないことなどを考慮しても、決して速すぎる速度とはいえないとして、速度調節義務も否定し、結論として過失を否定した。</p>
判旨	<p>被害児童がビーチボールで遊んでいたことを踏まえ、「疑わしきは被告人の利益に」との原則に照らして判断すると、被害児童が・・・道路に飛び出した可能性を否定することができないから、それを前提に被告人の過失の有無を検討する。・・・</p> <p>急制動の措置をとって本件事故を回避できたというためには、当時の状況下において、被告人が、自車の急制動による停止距離（空走距離+制動距離）の範囲外で、被害児童を発見することが可能であり、しかも、上記時点において、被害児童が道路上に進出しようとしているなど、被告人において急制動の措置を要求されるような状況にあったといえなければならない（なお、検察官が指摘するように、道路付近に児童の姿を認めた場合、自動車運転者は、児童が道路に進出することを予見し、事故の発生を未然に防止すべき注意義務があるというべきであるが、直ちに急制動の措置をとる義務があるということとはできない）。</p> <p>本件事故当時、被告人は、時速25ないし30 kmで進行していたものであるが、被告人に最も有利な時速30 kmの速度を前提とすると、・・・反応時間0.75秒、摩擦係数0.7の場合、急制動による停止距離（空走距離+</p>

制動距離)は、11.31mである。ただし、反応時間は、人によって、あるいは状況によって変化し、危険を予知しない場合には平均約1秒とされている(弁10,12)。そこで、反応時間を1秒として停止距離を計算すると、13.39mとなる。・・・

被告人は、被害児童に衝突するまでほとんど減速せずに進行したのであり、速度(時速30km)と距離(13.39m)から計算すると、停止可能地点を通過したのは、衝突の約1.6秒前である。・・・

衝突の約1.6秒前の時点で・・・被告人が、停止可能地点を通過するまでに、被害児童を発見し、さらに、急制動の措置が要求されるような状況にあることを認識できたとは認められない。したがって、被告人が前方注視を尽くしていたとしても、飛び出した被害児童を発見して急制動の措置をとり、本件事故を回避することはできなかった可能性がある。・・・

被告人が前方注視義務を怠ったことにより本件事故が発生したとの事実は、合理的な疑いを差しはさむ余地がない程度に立証されたということとはできない。・・・

本件事故の現場となった道路は、幅員約5mの直線道路であり、制限速度の指定はない。道路上に駐車車両などの障害物はなく、見通しは良好である。また、本件事故当時、被害児童以外の歩行者はなく、児童の飛び出し等を具体的に予見させるような事情は特に存しなかった。

このような道路状況においては、時速25ないし30kmという速度は適切なものであり、道路南側に住宅が建ち並んでいることや歩道が設けられていないことなどを考慮しても、決して速すぎる速度とはいえないから、被告人に、さらに減速すべき義務があったと認めることはできない。

したがって、被告人が減速義務を怠ったことにより本件事故が発生したとの事実を認めることはできない。

番号	W-24
関連個所	2. 2. 4キ (ア)
裁判日付	京都地判昭和48年2月21日
引用文献	刑月5巻2号155頁
事案の概要	被告人が、約40km/hで走行中、進路前方を右方から左方に横断中の被害者（当時9歳）に衝突させた事案。主位的に前方注視義務違反、予備的に対向車の前照灯のげん惑による一時停止又は最徐行の義務違反の過失が問われたが、裁判所はいずれの過失も否定した。
判旨	<p>被告人は、被害児童の姿を前方約三・四メートルという至近距離に迫つて、道路中央付近にはじめて発見したというのであつて、それ以前の同児の動向については何ら目撃した形跡がないから、特段の事情のない限り、被告人が前方注視を怠つたとの疑いは濃厚である……。しかしながら、被告人の前方注視義務違反の過失によつて本件事故が発生したとしてその責任を問うためには、被告人が右の義務を尽くしていたならば本件事故は回避できた筈であるということができなければならず、そのためには、当時の状況下において、被告人が少くとも自車の制動距離（広義）の範囲外に被害者を発見することが可能であり、しかも、右の時点において、被害者が道路の横断を開始しているなど、被告人において急制動等何らかの措置を要求されるような状況にあつたことが立証される必要があるところ、関係証拠を総合するも、本件において、右の点が合理的疑いを差しはさむ余地がない程度に立証されたということとはできない。……</p> <p>時速四〇キロメートル（秒速一一・一メートル）で走行していた場合の空走距離を含めたいわゆる広義の制動距離は、当時の路面の摩擦係数を〇・七とすると約一七・七メートルと推算できる（$111 \times 0.8 + 259 \times 0.7$分の40の2乗）から、被告人が遅くとも……衝突地点……の一七・七メートル手前……の地点（以下これを回避可能地点という）において急停止の措置をとつていたならば、本件事故は確実に回避された筈であるということが出来るわけであり……回避可能地点から衝突地点までの一七・七メートルを走行するのに要した時間は約一・六秒と算出できる……</p> <p>鑑定書を参酌すると、被害児童（本件事故当時八年一〇月）が……走り出たとすれば、その速度は平均すると、疾走最高速度のおよそ半分の秒速約三メートルである……が、本件被害者のような児童は身体反応時間として一・二秒を要するというのである。</p>

右によれば、被害児童が東側非舗装路上で横断を決意してから衝突地点に達するまで少なくとも二・三秒ないし二・五秒を要するということになり・・・被告入車が前記回避可能地点にあつた時点（衝突の一・六秒前）において、同児は少なくとも横断の決意を終えて舗装路上に踏み出す直前（〇・三秒前）の状態にあつたということが出来るかのようなのであるが、右は同児が東側非舗装路上で停止した状態から横断を開始したとの前提に立つものであつて、後記・・・に詳述するところに照らすと、右の前提自体が果して合理的な疑いを差しはさむ余地がないものかどうか疑問があるのみならず、仮りにこれを是認するとしても、右の身体反応時間中にある者が常に道路横断というつぎの動作を第三者に推知させるような外形的挙動を示すことの確証はないから、被告人が右回避可能地点で非舗装路上に被害児童を発見していたとしても、直ちに急停止等の措置を講ずる必要のある状況であつたというには足りない・・・

被告人が対向車の前照灯の光に眩惑されて視力を奪われ前方注視が困難になつたとの事実については、被告人は警察の捜査段階で右事実を自供していたけれども・・・本件のような大事故直後の被告人の心理状態等をも考慮すると、右自供のみをもつて前記事実を認めるには足りないものといわざるを得ない。のみならず、仮りに右の自供が真実であるとしても、被告人の述べているところによれば、被告人が最初に対向車の前照灯の光によつて眩惑された・・・地点から衝突地点までの距離は約一二・八メートルであり、右はずでに前記回避可能地点を通過した後の位置にあるから、仮りに被告人が・・・直ちに急停止の措置をとつていたとしても、確実に本件事故を回避しえたものとは認められない

番号	W-25
関連個所	2. 3. 3ア (ア)
裁判日付	盛岡地判平成28年12月13日
引用文献	公刊物未登載 LLI/DB判例秘書登載 (L07151012)
事案の概要	<p>被告人が、午後8時48分頃、約20～30km/hで進行中、道路前方に横臥していた被害者に気付かず衝突させた事案。現場道路は降雪のため進路前方の見通しが悪く、道路にも積雪があり滑走しやすい状況にあった。運転中止義務、速度調節義務違反及び前方注視義務違反（被害者不発見）の過失が問われたが、裁判所は、下記のとおり過失を否定した。</p>
判旨	<p>被害者の姿勢については横臥等の可能性があった。したがって、以下はそれを前提に（横臥等の方が被告人の視認が困難であるため、被告人に有利である。）、被告人の過失（結果回避可能性）について検討する。・・・</p> <p>自動車運転者の立場からすると、本件現場付近において、歩行中の人間が存在することは一応想定できるにしても、夜間車道上に横臥等の姿勢でいる人間が存在することなどは通常想定できない事態であることも指摘できる。・・・照射実験は、降雪や積雪がない状態において実施された・・・ところが、本件事故発生の当時・・・、本件現場付近は降雪のため進路前方の見通しが悪かった・・・しかも、既に説示したとおり、当時、本件現場では雪の降り方が激しくなった可能性がある・・・視界も相当程度悪化したことがうかがわれる。以上によれば、上記照射実験の視認状況よりも、事故発生時の本件現場付近における被告人の視認状況は格段に悪かったというべきである。</p> <p>しかも、上記照射実験は、被告人が、うつ伏せの状態の仮想被害者が存在することを認識した上で、理論上視認可能な限界地点を実験した結果にすぎない・・・。現実に行進している車両の運転者に対し、本件現場のような通常横臥等の姿勢の人間が存在することなど想定不可能な場所において、上記理論上視認可能な限界地点において直ちに被害者を認識すべきであるとの義務を課すことがそもそも相当でないことも指摘できる。</p> <p>加えて、検察官は、仮想被害者を「物」として視認することができた地点について言及するが、本件の事故発生状況等を踏まえると、「人」ではなく「物」を認識した時点で直ちに制動措置を講じることが自動車運転過失致死罪における注意義務を構成するとは認め難いことも指摘できる。</p> <p>以上を総合すると、上記照射実験の結果から被告人の視認状況を推定するのは無理がある。・・・</p> <p>検察官が主張する点は、いずれも被告人が衝突を回避することが可能な地点において、被害者を発見可能であったことを裏付けるものとはいえない。他</p>

に、検察官の被告人の視認状況に関する主張を裏付けるに足りる事情は、証拠上認め難い。結局、そもそも被告人が、横臥等の姿勢の被害者をどの程度手前の地点で視認、認識できたかについては、本件全証拠によっても認定困難であり、かえって、被害者から20.3メートル手前の地点よりも相当程度被害者に接近した地点でなければ、被害者を視認できなかった可能性もある。

検察官は、自動車運転者には、走行中、降雪等のため、進路前方の見通しが遮られて進路前方の安全確認が十分にできなくなった場合には、その見通し状況や道路状況に応じ、安全に停止しうる程度にまで減速し、降雪により視界が遮られ、進路前方の見通しが極めて悪い場合などには、速やかに停車して見通しが回復するまで運転を中止する義務があるところ、被告人は本件現場付近において停車させる措置を取らなかったとして、運転中止ないし減速義務違反についても主張する……。その上で、検察官は、被告人が視界が悪化したと説明した地点（被害者の25.5メートル手前ないし65.1メートル手前）で、被告人には運転中止ないし減速義務があった旨主張する……。しかしながら、視界が悪化した瞬間に直ちに運転を中止する義務が生じるとは認め難い上、本件全証拠を検討しても、被告人が進路前方の視界が閉ざされた状態に陥ったまま長時間走行を続けたとの事実も認め難く、当時本件現場の道路において、関係機関による通行禁止措置がとられたなどの事情も見受けられない。しかも、既に説示したとおり、夜間、本件現場付近道路において横臥等（しゃがんでいた又は四つんばいの場合でも同様）の姿勢でいる人間が存在することは通常想定できない事態である。一般論として、自動車運転者には、検察官が主張するような運転中止ないし減速義務が存在するとしても、上記のような通常想定できない事態にまで常に対応できるように措置（運転中止ないし減速措置）を講じる義務まで負うとは認め難い。

以上を総合すると、被告人において、本件のような通常想定できない事態（夜間、本件現場付近道路において横臥等〔しゃがんでいた又は四つんばいの場合でも同様〕の姿勢でいる人間が存在するという事態）にまで常に対応できるように措置（運転中止ないし時速約20キロメートルないし30キロメートルよりも減速する措置）を講じる義務があったとは認め難い。なお、検察官が主張するような運転中止ないし減速義務を本件のような事案にまで拡大適用した場合、自動車運転者に過重な義務を負わせることになり、降雪下における自動車の運転を過剰に制限し、萎縮させることになりかねず、ひいては降雪地域の住民の日常生活にも相応の支障を生じさせかねないことも指摘しておく。

番号	W-26
関連個所	2. 3. 3ア (イ)
裁判日付	東京高判平成29年3月23日
引用文献	公刊物未登載 LLI/DB判例秘書登載 (L07220440)
事案の概要	<p>被告人が、信号機により交通整理の行われている交差点に向かい、片側3車線の道路において、先行する大型貨物自動車と普通自動車の後方の第3車両通行帯を約60km/hで進行中、同交差点对面信号が青色であったものの第2車両通行帯を進行していた当該大型貨物自動車が交差点手前で急減速、徐行し、また、第3車両通行帯を走行していた当該普通自動車も徐行しているのを認めたものの、減速せずに進行し同交差点に進入し、前記大型貨物自動車の右側方を通過し、さらに左に進路変更して進行した際、先に発生していた交通事故により道路上に横臥していた被害者を轢過した事案。先行車両が急減速したことからその前方で人身事故を含む何らかの異常事態の発生を予測し、かつ、先行車両により見通しが遮られていたのであるから、直ちに減速し、進路の安全を確認し、前方の異常事態の有無を確認しながら進行すべき義務があったのにこれを怠った過失が問われたところ、裁判所は、下記のとおり過失を肯定した。</p>
判旨	<p>被告人は、対面信号が青色であるにもかかわらず、C車が急減速し、徐行して進行したのみならず、第3車線に移動して時速約5kmという遅い速度で進行していた先行車の存在にも気づいたのであるから、直ちに減速して速度を調整し、進路前方左右の安全を確認し、先行車及びC車の前方交差点における異常事態の発生の有無内容を確認しながら進行すべき自動車の運転上必要な注意義務を負っていたといえる。このような注意義務を尽くしていれば、本件事故を回避できたことは明らかである。それにもかかわらず、被告人車は直ちに減速などせず、前方左右の安全確認不十分のまま、時速約60kmで進行した落ち度のある行為により、本件交差点内に進入して、C車の右方を通過して、左に進路変更し、その前方に進出した際、同所に転倒横臥していた被害者の頭顔部を轢過したものと認められるのであって、被告人には自動車の運転上必要な注意義務を怠った過失があると認められる。</p>

番号	W-27
関連個所	2. 3. 3ア (ウ)
裁判日付	大阪地判令和4年3月25日
引用文献	公刊物未登載 LLI/DB判例秘書登載 (L07750609)
事案の概要	<p>被告人が、片側2車線の道路の第2車両通行帯を約44km/hで進行中、対向車線で発生した事故により自車前方にうつ伏せに横臥していた被害者を認めたが、急制動の措置を講じる間もなく同人を轢過した事案。前方注視義務違反(被害者の発見遅滞)の過失が問われたが、裁判所は、車道上に横臥する被害者の視認可能地点や摩擦係数について特定し難いことから被告人に有利な数値を採用した(検察官の主張は最小でも0.6というものであったが、裁判所は0.4を採用した)上、事故を回避するためには視認可能地点に至ったのち最大でも0.2秒ほどのごくわずかな時間で急制動の措置を講じる必要があり、夜間かつ雨天の悪条件で、このような一瞬の前方の物体との衝突の危険を察知することは困難であったとして過失を否定した。</p>
判旨	<p>検察官は、・・・被告人は、被害者の約40m手前の地点において、前方に人である可能性のある大きな物体を十分発見できたと主張している。しかしながら、・・・当時の被告人車両の前照灯の照射距離が実際に40mにまで達していたかどうかは証拠上、不明であるし、視認可能地点を具体的に35m手前と算定する・・・C意見・・・も不合理とまでは言い切れない・・・。・・・本件においては、視認可能地点については、被告人に最大限有利に、相応の合理性を備えたC意見によらざるを得ないから、以下、これを前提に轢過の回避可能性を判断していくこととする。</p> <p>検察官は、・・・急制動実験の結果・・・に基づき、被告人車両の停止距離を算定するに当たって用いるべき摩擦係数を0.66、少なくとも0.6と主張している。しかしながら、・・・実験時と本件事故時とは前提条件に違いがあり、それらは、摩擦係数の算出に当たり無視できない影響を及ぼし得るものであるから、・・・摩擦係数が0.6以上であったと認めるには合理的な疑いが残るといわざるを得ない。</p> <p>他方で、弁護人は、C意見に基づき、本件事故時の被告人車両の停止距離を算定する前提となる摩擦係数は、一般的な交通事故解析で現在も用いられている湿潤路面走行時の0.4ないし0.5が採用されるべきである旨主張している。・・・</p> <p>検察官において、本件で停止距離を算定するに当たって適用されるべき摩擦係数についての的確な立証を尽くしていない本件においては、やはり、C意見においても、一般的な交通事故解析で現在も用いられている旨述べられている湿潤路面における普通自動車の摩擦係数の標準的数値を用いざるを得</p>

ず、本件事故時の被告人車両の摩擦係数は、証拠上最も被告人に有利な値である0.4を採用するほかない。・・・

被告人車両の摩擦係数は0.4と認められるから、停止時間を被告人に最大限有利に1.0秒とするとその停止距離は約32.4mとなる。前述したとおり、前方の物体が人かもしれないと認識し得た地点は被害者の手前約35mよりも更に被害者寄りの地点であるから、その差は最大でもわずか約2.6mであり、時速44.9kmで走行していた場合でも最大で0.2秒ほどのごくわずかな時間的余裕しかない。夜間かつ雨天という悪条件の下、前方以外の状況にも一定の注意を払いながら運転する必要があった中で、このような一瞬のうちに視認性の悪い前方の物体との衝突の危険性を察知するのは相当な困難を伴うものであるから、検察官の主張を前提としても、被告人において前方等を注視するなどしていたとしても、本件事故を回避することが可能であったと認めるには合理的な疑いを容れる余地が残る。

交通整理が行われていない交差点を
直進する事例の裁判例

番号	X-1
関連箇所	3. 2. 3 i A
裁判日付	最判昭和43年12月17日
引用文献	刑集22巻13号1525頁
事案の概要	<p>自動車運転の業務に従事する被告人が、軽四輪乗用自動車を運転して、交通整理が行われておらず、かつ、左右の見とおしがきかない交差点に約20km/hでさしかかり、交差点の手前12.3メートルのところまで約10km/hに減速し進行したうえで、交差点手前1.6メートルの地点で交差道路右方側を確認したところ、右方側交差点手前5.3メートル離れたところに自動車一台が駐車しているほか、車両等の存在を認めなかったため左側に注意しつつ交差点に進入したところ、被害者Aの運転する普通乗用自動車が30km/h以上の速度で徐行も一時停止義務にも違反し交差点に進入してきたことから、接触した事案。交差道路の入口に一時停止の道路標識および停止線の表示がある場合の通行道路の運転者としては、その停止線付近に交差点に入ろうとする車両等が存在しないことを確かめた後、速やかに交差点に進入すれば足り、Aのようにあえて交通法規に違反して、高速度で、交差点を突破しようとする車両のあり得ることまでも予想して、他方の道路に対する安全を確認し、もって事故の発生を未然に防止すべき注意義務はないと判断した。</p>
判旨	<p>東西道路からの本件交差点への入口には、前記のとおり一時停止の道路標識および停止線の表示があるのであるから、A（被害者）はもとより、車両の運転者は、すべてここで一時停止をしなければならないのである（道路交通法43条本文、119条1項2号参照）。ところで、被告人が、前記のとおり右方を望見したときには、右停止線付近には、交差点にはいろいろとする車両等は存在しなかったものであり、また、右望見によっては現認することができなかった車両等は存在しなかったものであり、また、右望見によっては現認することができなかった車両等は交差点にはいるに先だち、右交通法規にしたがって、一時停止し、その後で発進するのであるから、被告人がそのまま交差点に進入すると、被告人の自動車は、右車両等が交差点の中心付近に進入して来るまでの間に、交差点の中心線を通過しているはずである。また、仮に中心線を過ぎていなかったとしても、右車両等より先に交差点にはいつていることはまちがいないから、右車両等は、被告人の自動車の進行をさまたげてはならないのである（道路交通法35条1項、120条1項2号参照）。・・・</p> <p>このようにみえてくると、本件被告人のように、他方の道路の交差点の入口に</p>

一時停止の道路標識および停止線の表示のある交差点に侵入しようとする自動車運転者としては、その停止線付近に交差点にはいるとすう車両等が存在しないことを確かめた後、すみやかに交差点に進入すれば足り、本件Aのようにあえて、交通法規に違反して、高速度で、交差点を突破しようとする車両のありうることまでも予想して、他方の道路に対する安全を確認し、もって事故の発生を未然に防止すべき注意義務はないものと解するのが相当である。

番号	X-2
関連個所	3. 2. 3 i A
裁判日付	札幌高判昭和47年12月26日
引用文献	刑事裁判資料239号55頁
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は、信号機や一時停止等の標識が設置されておらず、見とおしが悪い交差点に約25km/hに減速し、交差点手前約4メートルにさしかかった際、被告人は右斜前方約19・7メートルの地点（交差点西端の西方約13メートルの地点で衝突地点までは約17メートル）を約40～50km/hで進行してくるA車を発見したが、そのまま約4・5メートル進行し交差点に進入する付近で約20km/hに減速し、さらに約5・5メートル進行し交差点中心付近にさしかかった際、右方道路から約35km/hで進行してきたA車の前部と被告人車の右前輪部分が衝突した。被告人の交差点進入時の徐行義務違反の有無が問題となった。裁判所は、A車のように前方左右の安全を確認しないまま高速で交差点に進入する車両のありうることを予想し、いつでもこれに対処できるように減速徐行して運転すべき注意義務はないと判断した。</p>
判旨	<p>単に約25km/hに減速したにすぎない被告人が道路交通法上の徐行義務に違反していることは明瞭である。本件の場合、前記徐行義務にしても、なおA車に一時停止ないし徐行等の行為に出ることを期待しうる状況が、他に存在したか否かについてみると、冒頭において認定した各事実および関係証拠によれば、被告人が進行した本件道路は幅員約6メートルの比較的整備された平坦な道道であるが、これに対し、A車の進行して来た道路は、交差点の西側幅員が約5メートル、その東側の幅員が約4メートルの整備良好とはいえない若干凹凸のある町道で、道道と交差する西側部分は約3度の上り勾配となっていること、道道と町道の交通量はいずれも比較的少ないが、その割合は7対3或いはそれ以上の比率で道道の方が多く、右双方道路から交差点に進入する車両の通行方法をみても、道道の通行車両がその通過に際し多少減速するに過ぎないのに対し、交差点西方の町道に進入する車両は上り勾配で見通しが悪いことも加わり、ほとんどすべて一時停止ないし徐行していること、本件の場合、被告人は砂煙りを上げて交差点に進入するA車の存在に気付いてはいたが、その際の位置関係は、被告人車が交差点の手前約45メートルの地点にあったのに対し、A車は未だ同交差点西方約130メートルの付近を走行していたにすぎず、かつ、双方車両の速度がほぼ約40～50km/hと等しいことから、被告人としては自車が先に交差点を通過でき</p>

るものと判断していたこと、そして被告人は徐行義務こそ完全には尽くしていないが、交差点の約30メートル手前で約25km/hに減速し、交差点に進入する際にはさらに約20km/hに下げていること、これに対し、A車は交差点約13メートル手前まで40～50km/hの高速で進行し、交差点に進入する直前の段階でも約35キロメートルに減速したにすぎず、しかもAは前方左右の安全確認を十分に尽くせば交差点より少なくとも約13メートルの手前で被告人車を発見しえたにもかかわらず、同人は被告人車の衝突直前まで被告人車に全く気づいていないこと、以上のような事実関係があることが明らかである。

そしてこのような交差点付近の道路の事情、交通量、同所付近における交通状況、被告人車とA車の進行状況等を総合して判断すると、本件事故の原因はほぼ全面的に、A車が徐行義務ならびに前方左右の安全確認義務を全く怠り、高速で交差点に進入して来た点に存することは明らかであり、且つ被告人としては、本件交差点に進入するにあたり、A車が徐行ないし一時停止の措置にでるであろうことを信頼し、単に毎時20ないし25キロメートルに減速したに止まったとしても、無理からぬものがあつたといわねばならず、結局本件の場合、A車のように前方左右の安全を確認しないまま高速で交差点に進入する車両のありうることまで予想し、いつでもこれに対処できるように減速徐行して運転すべき注意義務が被告人に存したと解するのは相当でない。

番号	X-3
関連個所	3. 2. 3 i A
裁判日付	大阪高判昭和48年4月26日
引用文献	刑事裁判資料239号207頁
事案の概要	<p>被告人が、交通整理の行われていない左右の見とおしの困難な交差点を10km/hで直進しようとした際、左方道路から進行してきたA車両に自車を衝突させた事案。被告人はカーブミラーによって交差点に進入する前に南北道路を左方から交差点に向かって進行して来るA車に気付いていたことから、交差点進入前に一時停止して出合頭の衝突等の危険の発生を未然に防止すべき注意義務があるとして、信賴の原則の適用を否定し、同注意義務違反を認定した。</p>
判旨	<p>信賴の原則を適用しているので検討するに、Aは前記カーブミラーにより東西道路の交通状況が察知できたのに、東西道路の交通の安全を確認することなく、時速約四〇キロメートルの速度で北から本件交差点に進入したことが認められるから、同人に重大な過失があることは明らかであるが、被告人にも前記のとおり本件交差点に進入するにあたり、左右道路の交通の安全を確認し交差点における出合頭の衝突等の危険の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠った過失があり、両者の過失が相俟って本件事故発生の原因をなしていると考えられるから、本件につき信賴の原則を適用する余地はないというべきである。</p>

番号	X-4
関連箇所	3. 2. 3 i A
裁判日付	最判昭和48年12月25日
引用文献	最高裁判所裁判集刑事190号1021頁
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は左右の見とおしの困難な交差点を直進するにあたり、一時停止の道路標識に従い、交差点手前で一時停止したが、左方道路の交通の安全を確認しないで約10km/hで交差点に進入したところ、被害者Aが運転する普通貨物自動車は制限速度である40km/hを超過する約50km/hで進入してきたため衝突した事案。裁判所は、被告人について、交通法規に違反して高速度で交差点に進入しようとする車両のありうることまで予想した安全確認をすべき業務上の注意義務はないと判断した。</p>
判旨	<p>本件のように交通整理の行なわれていない、見とおしの悪い交差点で、交差する双方の道路の幅員がほぼ等しいような場合において、一時停止の標識に従って停止線上で一時停止した車両が発進進行しようとする際には、自動車運転者としては、特別な事情がないかぎり、これと交差する道路から交差点に進入しようとする他の車両が交通法規を守り、交差点で徐行することを信頼して運転すれば足りるのであつて、本件A車のように、あえて交通法規に違反し、高速度で交差点に進入しようとする車両のありうることまでも予想してこれと交差する道路の交通の安全を確認し、もつて事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務はないものと解するのが相当である。</p>

番号	X-5
関連箇所	3. 2. 3 i A
裁判日付	新潟地方裁判所新発田支部昭和49年3月8日
引用文献	判例時報757号127頁
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車が対面する信号が赤色灯火の点滅であり、交差道路が黄色灯火の点滅である交差点について、約10km/hで進入したところ、被害者Aが運転する普通乗用自動車約80km/hで進入したことから衝突した事案。被告人が一時停止したか否か、左右の安全確認義務違反の有無が争点になったものの、裁判所は、一時停止義務違反の立証がないとして被告人が一時停止義務を履行したことを前提にその他の業務上の注意義務については信頼の原則を適用し、被告人の注意義務違反を否定した。</p>
判旨	<p>交通整理の行われていない交差点で、しかも左右の見とおしの悪い、かつ交差する道路の幅員が一方が他方に比し、明らかに広いとは認められない交差点において自動車運転者が一時停止の標識にしたがって交差点直前で一時停止し発進しようとする場合には、これと交差する道路から交差点に進入しようとする他の車両が交通法規を守り、交差点で徐行することを信頼して運転すれば足りるのであって、交通法規に違反し高速度で交差点に進入しようとする車両のあり得ることまでも予想してこれと交差する道路の交通の安全を確認し、もって事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務はないとするのが最高裁判所の判例（最第三小昭和四八年十二月二十五日判決）であり、これを本件についてみるに、本件は交差点における対面する信号の一方が赤の点滅信号による停止であることの二点において右最高裁判決と相違するものの、前者については前記説示の如く「交通整理の行われていない交差点」に該ると解すべきであり、後者については一時停止という点では何ら相違がないから結局は全く同種の事案であるというべきである。そうすれば、本件は被告人に対し将に信頼の原則を適用すべき事案に該ると解するのが相当である。</p>

番号	X-6
関連個所	3. 2. 3 i A
裁判日付	東京高判昭和56年2月9日
引用文献	刑事裁判月報13巻1～2号72頁
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は、一時停止の標識に従って一時停止した後、左右の交通の安全を確認しないで約5 km/hで見とおしの困難な交差点に進入したところ、優先道路である交差道路から同交差点に進入した被害者Aが運転する原動機付自転車に衝突した事案。被告人には、優先道路に対して格段に慎重な安全確認義務があるとして、その安全確認義務違反を認められた。</p>
判旨	<p>道路交通法は、優先道路を通行している車両等が左右の見とおしのきかない交差点に入ろうとする場合に徐行義務を免除し(四二条一号)、また、非優先道路を通行している車両等が優先道路と交わる交通整理の行なわれていない交差点に至った場合には、当該交差道路を通行する車両等の進行妨害をしてはならない旨規定しているのであり(三六条二項)、本件のように交差道路が優先道路でありその幅員も比較的広い交差点にさしかかった自動車運転者としては、一時停止の標識に従い所定の位置に車両を停止させるべきことはいうまでもないが、ついで自車を発進させるにあたっては、進路前方左右の安全を確認し、自車の進行が交差道路上の交通に危険を及ぼすことのないよう十分配慮をして、事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務を負う。</p> <p>ことに、被告人の通行してきた南北道路は左右の見とおしが悪く、一時停止線上からの左方の見とおしもブロック塀にさえぎられて困難な状態にあったのであるから、一時停止後の発進進行にあたっては格段に慎重な安全確認義務が求められる。しかるに、被告人は、一時停止はしたものの、当時交通が閑散であったことに気を許し左方道路の安全を確認しないで時速約五キロメートルで本件交差点に進入したために左方道路からのA運転の原動機付自転車に衝突したのであるから、被告人に過失のあることが明らかである。</p> <p>もっとも、Aは指定最高速度を時速一〇ないし二〇キロメートル超過しており、この点に同人の落度があることは否定できないが、本件のような優先道路で幅員が比較的広く交通量の少ない交差道路を右の程度の速度で走行する車両のあることは通常予想しえないわけではないから、被告人としてもこのことを予測したうえ安全を確認すべき注意義務があるといわなければならない。</p>

番号	X-7
関連箇所	3. 2. 3 i A
裁判日付	吹田簡易裁判所判決昭和56年12月11日
引用文献	判例時報1051号167頁
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車が見とおしの悪い交差点に一時停止の標識に従い一時停止したうえ、約10km/hで進入した際、被害者Aが運転する普通乗用自動車約25km/hで交差道路より同交差点に進入してきたため衝突した事案。一時停止したうえで左右道路の交通の安全を確認すべき注意義務があるのにそれを怠ったとして注意義務違反に問われたが、裁判所は、被告人の本件交差点の通過方法について、交差道路を通行する車両に注意しなかったこと、安全な速度と方法で運転しなかったことについて証明不十分であると判断し、同注意義務違反を否定している。</p>
判旨	<p>本件についてみるに、被告人は本件交差点手前の停止線を発進後、右左右の順に左右を確認しつつ交差点南端にさしかかり（このときの同車の速度が時速一〇キロメートル程度に達していたとしても、当時は深夜で交差道路の交通量も閑散であったこと、前記のように北進するにつれて左右の展望が広がること、更に本件交差点の幅員などに徴して右程度に至るまでの進行速度をもって徐行となすに妨げないとする）X車を同車が徐行していたならば被告車がそのまま進行しても十分安全に交差点を通過し得た筈の距離を有する地点に発見した可能性もあることは前記のとおりであるからさような場合の被告人の本件交差点の通過方法に非難を加えることは当を得ない。</p> <p>なお《証拠略》を総合すると被告車が一時停止をし発進して交差点にさしかかる間に右方道路から一台のタクシーがかなりの速度で直進通過したことが認められるが、当時の時間帯から考えて右事実をもって直ちに後続車の存在を予測しなければならない事情とみるべき必然性もなく、又後続車に対しそれが徐行すべきことの信頼が失われるべきものでもない。</p> <p>本件ではXの被告車発見時の位置関係からみてXの方が被害車の発見が遅れたことが推測できるのであって、そうすると本件衝突事故は結局Xの左方の安全不確認、徐行義務違反等の一方的過失に基くものであることを思わしめる。</p> <p>以上の次第で、被告人が本件交差点を通過するに当り交差道路を通行する車両に注意しなかったことや、できる限り安全な速度と方法で運転しなかったことについては結局証明不十分といわなければならない。</p>

番号	X-8
関連箇所	3. 2. 3 i A
裁判日付	福岡高判昭和59年5月9日
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報集昭和59年502頁
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車が見とおしが全くきかず、交差道路が優先道路である交差点に進入するにあたり、一時停止し進入したものの、交差道路から同交差点に進入した原動機付普通乗用自動車に衝突した事案。裁判所は、交差道路が優先道路であり、見とおしが全くきかない道路状況においては、最徐行して安全を確認すべき義務があるとして、被告人に交差点内における衝突事故を未然に防止すべき注意義務違反を認めた。</p>
判旨	<p>被告車は交差点の手前で一時停止したあと最徐行して左右道路の安全を確認して進行し、交差点内における衝突事故を未然に防止すべき注意義務を負うことはいうまでもなく、被告車が右の注意義務を遵守していれば、右方道路から進行してくるV車を認めて停止することにより衝突せずにすんだ筈であるところ、当該関係証拠に現われるところによれば、被告車は右交差点の少し手前で標識に従って一時停止したあと、交差点に入る直前に再び停止して前記カーブミラーで右方の道路状況を見たところ、車両を認めなかったのものでそのまま交差点に進入し、その後V車には全く気づかないで、交差点の中央から約1.2メートル北に入った地点で被告車右前部をV車に衝突させて同人を路上に転倒させ、更に約1.3メートル進行して停車したことが認められる。したがって、被告人が前記注意義務を怠ったことは否定できないところである。・・・</p> <p>交通整理の行われていない交差点においては、車両はその通行している道路が優先道路である場合を除き、交差道路が優先道路であるときは、当該交差道路を通行する車両等の進行を妨害してはならないものであり（道路交通法36条2項）、前記の如き道路状況の下では、甲道路より交差点に進行するにあたっては、その手前で一時停止するだけでなく、カーブミラーによって右方道路からの車両の有無を見きわめ、車両がないときには最徐行（同法36条3項は、交通整理の行われていない交差点に入る場合、交差道路が優先道路であるときの徐行を義務づけているが、本件の如き具体的状況の下では最徐行して安全を確認すべき義務がある。）して交差点に進入することができるが、その際たえず右方道路の車両の有無に気を配り、これを肉眼で発見したときには直ちに停止して同車両の通過を待ち、その後再び発進するのが相当であって、右所論は採用するに由ない。</p>

番号	X-9
関連箇所	3. 2. 3 i A
裁判日付	福岡高判平成3年12月12日
引用文献	判例タイムズ796号261頁
事案の概要	<p>交差道路が優先道路である交差点に、被告人が運転する軽四輪貨物自動車が、一時停止し左右確認したうえで10～15km/hで進入したところ、被害者Aが運転する自動二輪車が65km/hで同交差点に進入したことから衝突した事案。</p> <p>被告人に左方から接近してくる車両があるときは、その動向に応じ、いつでも停止できるような速度と方法で運転すべき業務上の注意義務があることを前提に、被告人が一時停止の左右確認後、再度左方を確認することなく発進したことについて、同注意義務違反を認定した。</p>
判旨	<p>被告人は、道路交通法三六条二・三項により、自車に優先する交差道路を進行してくる被害車両の進行を妨げてはならない義務があり、農道出口付近で一時停止後発進し、同交差点を進行するに際しては、左右道路上を進行してくる車両の有無並びにその運転状況等を十分に確認したうえで発進進行すべきであり、特に被害車両が進行してきた左方道路は、被告人車両の一時停止地点より見ると左方にカーブしやや下り勾配の形状になっているため、見通しが約四四・三メートルとより悪い状況になっていたのであるから、このような交差点に進入する場合には、交差点の手前で一時停止し、左方の道路の状況を、次いで右方の道路の状況をそれぞれ見て進行してくる車両のいないことを確認しても、右方を確認している間に、左方から交差点に接近してくる車両が見通し可能の範囲内に現れるとともに、その車の速度いかんによっては同車が交差点間近に近接していて、漫然自車を交差道路に進出させれば、これと衝突する危険が十分予測できるのであるから、事故の発生を回避するためには、一時停車後、左方、次いで右方の道路の状況を確認するだけでは足りず、改めてもう一度左方から接近してくる車両の有無を確認して進行を開始するとともに、左方から接近してくる車両があるときは、その動向に応じ、いつでも停止できるような速度と方法で運転すべき業務上の注意義務があるというべきである。しかるところ、被告人は、前記のとおり、一時停車後、左方、次いで右方の道路の状況を確認したのみで、接近して来る車両はないものと考え、改めてもう一度左方の道路の状況を確認せず、かつ発進後も左方への注意を怠ったがため、被害車両の接近を見落とし、本件事故が生じたのであって、この点に被告人の過失があったといわなければならない。</p>

番号	X-10
関連箇所	3. 2. 3 i A
裁判日付	令和2年10月14日
引用文献	LLI/DB L07532006
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は交差道路が優先道路である交差点に、一時停止したうえ、クリープ現象を利用して低速度（約5 km/h）で侵入し、第1車両通行帯内で停車したところ、被害者Aが運転する普通自動二輪車が、約75 km/hで同交差点に交差道路から進入し、被告人車に驚愕、転倒した事案。交差点に進入する際、小刻みに発進停止を繰り返して安全を確認しながら進行すべき注意義務が問題になったが、裁判所は小刻みに発進停止を繰り返すことまでの注意義務の存在を否定し、被告人の右方の安全を確認して進行すべき注意義務違反を否定した。</p>
判旨	<p>検察官は、被告人は上記注意義務に加えて、「小刻みに発進停止を繰り返す」注意義務を負う旨主張する。そこで検討すると、前記認定のとおり、被告人進行道路から本件交差点内に進入しようとする、本件交差道路の右方の見通しは悪く、本件交差点内に進入するにしたがって右方道路の状況は徐々に見通すことができるようになる。このような本件交差点の状況に照らすと、被告人進行道路から本件交差点に進入する際、小刻みに発進停止を繰り返すことは本件交差道路右方の安全確認義務の履行態様の一つとして考えられる。しかしながら、被告人進行道路から本件交差道路右方の安全確認を行う方法としては、最徐行しながら目視等することも含め、種々の確認方法が考えられるところであり、小刻みに発進停止を繰り返すことに限られるものではない。・・・</p> <p>被告人が、本件交差道路の右方の安全を確認して進行すべき注意義務を尽くしていなかったとは認められない。</p>

番号	X-11
関連箇所	3. 2. 3 i B
裁判日付	東京高判昭和61年2月24日
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報集昭和61年57頁
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は、優先道路である通行道路から約40 km/hで一時停止することなく交差点に進入したところ、被害者Aが運転する普通乗用自動車は一時停止することなく交差道路から25 km/hで同交差点に進入したため衝突した事案。</p> <p>被告人は、速度調節義務違反及び安全確認義務違反に問われたが、裁判所は、優先道路を通行する被告人に対して一般的に速度調節義務及び安全確認義務を課すことはできず、また衝突回避可能地点でA車を発見したともいえないことから、安全確認義務違反の過失はないと認定した。</p>
判旨	<p>本件事故は、もつぱら被害者A車が優先道路を進行する被告人車の進路を妨害したがために生じたものと認めるほかはないのであつて、被告人に原判示の注意義務違反があったとした原判決には、証拠の評価、判断を誤つた結果過失責任についての法律的判断の基礎となる事実を誤認し、無罪たるべき被告人に対し、業務上過失傷害の成立を認めた点において事実誤認及び法令適用の誤りがあり、右の誤りは判決に影響を及ぼすことが明らかである。</p>

番号	X-12
関連個所	3. 2. 3 i B
裁判日付	名古屋地判平成30年3月7日
引用文献	2018WLJPCA03076001
事案の概要	<p>被告人は、大型貨物自動車を運転し、幅員約7メートルである優先道路を進行し、約50km/hで交差点に進入したところ、被害者A（83歳）が運転する自転車が幅員約3.4メートルの交差道路から当該交差点に進入し、衝突した事案。被告人について、交差道路を通行する車両等に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行する義務があることを前提に、停止可能距離より手前で急制動の措置をとる義務違反が問題になったものの同義務違反はないと認定した。</p>
判旨	<p>優先道路を走行していたから、前記のような道路交通法上の義務を踏まえれば、検察官及び弁護人の一致するとおり、本件交差点に向けて進行する被害者の姿を確認したとしても、現場の状況や被害者自転車の走行状況等に照らし、被告人車両が迫っているにもかかわらず被害者自転車が東西道路の車道部分に進出してくることが現実に予測されるのでない限り、急制動の措置をとる義務は生じないというべきである。・・・被害者の進行状況を前提とすると、停止可能距離の手前で被告人に急制動の措置をとる義務が生じていたとはいえず、被告人に過失は認められない。</p> <p>その他、被害者の進行状況には、速度や進行経路等様々な態様が考え得るが、十分にあり得る態様である前記進行状況によって過失が認められない以上、公訴事実にある被告人の過失を認定することはできない。</p>

番号	X-13
関連箇所	3. 2. 3 ii A
裁判日付	宮崎家庭裁判所都城支部昭和48年5月30日
引用文献	家月26巻1号94頁
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は約60km/hで幅員6メートルかつ中央線のある優先道路から見とおしのよい交差点に進入した際、被害者Aが運転する原付自転車が交差道路に40km/hよりはやや遅い速度で徐行又は一時停止なく進入したことから、衝突した事案。裁判所は、優先道路の車両の進行を妨害してはならない義務にあえて違反して飛び出してくる車両のあることまで予見すべき業務上の注意義務はないとして注意義務違反を否定した。</p>
判旨	<p>被害者Aとしては本件交差点は交通整理の行われていない交差点で、交差道路は優先道路であるから、交差道路を進行する被告人の車両の進行を妨害してはならず、交差点に入ろうとする場合においては徐行し、加えて右折する場合においては交差道路を直進しようとしていた被告人の車両を妨害してはならない道交法上の義務（同法三六条二、三項、三七条）を負っているのであるから、前認定のとおり道路状況のもとでは、被告人としては、右折車がかかる道交法上の義務に従って右折するであろうことを信頼して運転進行すれば足り、あえて右義務に違反して飛び出してくる車両のあることまで予見すべき業務上の注意義務は負わないものと解するのが相当である。</p>

番号	X-14
関連箇所	3. 2. 3 ii A
裁判日付	東京高判昭和55年3月4日
引用文献	刑事裁判月報12巻3号69頁
事案の概要	<p>制限速度40km/hであり優先道路である通行道路を70km/hで走行していた被告人車が交差点に進入し、一時停止義務を無視して20~30km/hで同交差点に進入した被害者A車と衝突した事案。裁判所は、交差道路の車両が一時停止することなく交差点に進入してくるものが窺われる場合等であつて、当該車両がそのまま進行を続けることにより衝突が必至であるというような特別な事情があるときは、優先道路を進行していたとしても衝突の危険を回避すべき義務があるとして被告人に信頼の原則の適用を否定し注意義務違反を認定した。</p>
判旨	<p>本件における被告人車両の進行道路は道路交通法上の優先道路であり、その一方、相手方車両の進行してきた交差道路には交差点入口手前に一時停止の道路標識が設けられ、かつ、一時停止線が標示されているものであるから、通常このような場合、優先道路上の車両の運転者としては、相手方車両が交差点入口付近で一時停止し、かつ自車の進行を妨害するような行動に出ることはないと予想するのが自然であろう。しかし右はあくまで通常の場合においてである。例外的に、相手方が一時停止することなく交差点へ進入してくる明らかな気配の窺われる場合等であつて、両車両がそのまま進行を続けるにおいては衝突の危険必至であるというような特別な事情があるときには、右の予想乃至期待の前提は既に失われており、優先道路の進行車両といえども危険を察知し、すすんでは臨機の措置にでて結果を回避すべき義務を負うものである。</p>

番号	X-15
関連個所	3. 2. 3 ii A
裁判日付	千葉地裁松戸支部平成21年11月11日
引用文献	TKC 25463737
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車明らかに優先性が認められる農免道路から50km/hで交差点に進入したところ、支線農道である交差道路から一時停止したうえで10km/hで同交差点に進入した被害者Aの軽貨物自動車と衝突した事案。被告人が、交差道路進入前に一時停止しているA車を認識していたことから、動静注視義務、速度調節義務違反及び安全確認義務違反に問われたが、裁判所は各義務が存在しないものと判断した。</p>
判旨	<p>農免道路通行者において一時停止標識に従わずに支線農道から農免道路に進入を予期して急制動を採る通行形態は行われていない上、そもそも急制動義務を義務づけることは現実の道路交通から実行不能な走行方法であって、急制動義務自体存在しないといえるのである。・・・</p> <p>前記認定によれば、被告人のA車に気づいた位置は、交差点約220メートル手前、60メートル手前、14.4メートル手前の各地点であるが、14.4メートル手前の地点では停止距離に及ばず、60メートル手前の地点では時速約50キロメートルでの停止距離35.76メートルからして減速、或いは急制動の措置を講ずればサンバーとの衝突は回避し得るものの、これら減速、或いは急制動の義務が立証されていないのである。</p> <p>A車の停止位置から衝突地点までの加速曲線を加えた速度は、前記5(3)で詳述したとおり分明ではないものの、同車発進、進行時に被告人の前記各義務の存在が証明されていないのであるから、仮想的にA車の平均時速は算出不可ではないものの格別に価値も有せず、A車の速度如何は認定結果に何ら消長を及ぼさないものといえる。</p> <p>以上によれば、検察官の構成する注意義務自体が被告人にあるものとは認められないのである。</p>

番号	X-16
関連箇所	3. 2. 3 ii A
裁判日付	名古屋地判平成30年3月7日
引用文献	LLI/DB L07350230
事案の概要	<p>被告人が運転する大型貨物自動車は優先道路から交差点に約50km/hで進入したところ、同交差点を自転車で横断中の被害者Aに気づかず、衝突した事案。前方左右を注視し、進路の安全を確認しながら進行すべき自動車運転上の注意義務違反が問題となったが、裁判所は被告人に過失が認められるためには、停止可能距離よりも手前で急制動の措置をとる義務が生じる必要があるところ、現場の状況などから、被告人車両が迫っているにもかかわらずA車が交差道路から進出していることが現実に予測されるものではない限り、同義務は生じないとして、被告人の注意義務違反を否定した。</p>
判旨	<p>被告人は優先道路を走行していたから、前記のような道路交通法上の義務を踏まえれば、検察官及び弁護人の一致するとおり、本件交差点に向けて進行する被害者の姿を確認したとしても、現場の状況や被害者自転車の走行状況等に照らし、被告人車両が迫っているにもかかわらず被害者自転車が東西道路の車道部分に進出してくることが現実に予測されるのでない限り、急制動の措置をとる義務は生じないというべきである。・・・</p> <p>被害者の進行状況には、速度や進行経路等様々な態様が考え得るが、十分にあり得る態様である前記進行状況によって過失が認められない以上、公訴事実にある被告人の過失を認定することはできない</p>

番号	X-17
関連箇所	3. 2. 3 ii B
裁判日付	高松高判昭和30年9月12日
引用文献	高等裁判所刑事裁判特報2巻22号1145頁
事案の概要	<p>通行道路の幅員が交差道路の幅員より広い交差点について、被告人が運転する自動車が40km/hで同交差点に進入したところ、被害者Aが運転する自動車が交差道路を一時停止も徐行もすることなく同交差点に進入した事例。自動車運転者は衝突する危険があるならば直ちに速力を減じ何時にても停車その他の措置により自動車を衝突より免れしめて危険の発生を未然に防止すべき業務上周到な注意義務があるとして、同義務違反を認定した。</p>
判旨	<p>道路交通取締法第十八条第一項に車馬又は軌道車は狭い道路から広い道路に入ろうとするときは、前二条の規定にかかわらず一時停車するか又は徐行して広い道路に在る車馬又は軌道車に進路を譲らなければならない旨規定されて居ること、並に被害者が狭い道路である榎町方面から広い道路である市役所前の交叉点に出ようとしていたのであるから、前方に進み来る自動車があるならば当然一時停車するか徐行するのに借置に出で衝突の危険を未然に防止すべき注意義務があつたのにもかかわらずその挙に出ず漫然前進したことは所論の通りである。しかし右は被害者は力向指示器その他による被告人の自動車の進路に対する注意を怠り、被告人の自動車は右折して自己の前面方面に進行し来ることに気付かず真直に榎町方面に入り来るものと即断した結果前記の措置に出でなかつたものであることは同人の原審における証人としての供述に徴して明らかである。そして人には過失のあり得ることは前段にも述べた通りで榎町方面から見た場合原審検証調書添付図面（イ）点附近を南進する自動車が榎町方面に進行するものか或は右折して南堀端方面に進行するのときとして不注意の為判断を誤る場合がないとはいえないのであるから、榎町方面から北進する相手方自動車が前記義務規定を遵守して一時停車又は徐行するか等相手方の動向を注視し万一相手方自記車がこれを怠り漫然進行し来る態勢を認めるならば、たとえそれが相手方の不当な運転であるにもせよ、乗客運搬という尊い人命を荷つて運転の業務に従事している以上、直ちにこれに応じて警音器その他により相手方自動車に警告を発するのは勿論極力衝突を未然に防止するよう細心の注意義務があることは当然であつて、狭い道から広い道路に入り来る相手方自動車は当然一時停車又は徐行するのであるから自己に於ては相手方自動車の動静に注意することなく減速もせず漫然進行して差支ないものとは到底解し得ないのである。然るに被告人は被害者の自動車の動向に注意することなく、被害者の自動車は一時停車又は徐行するものと軽断したのみならず仮りに被害者に於て右措置に出でなく</p>

とも自己の自動車が被害者の自動車より先に交叉点を廻り切れるものと軽信し、以つて相手方自動車に対する警告をも為さずかつ何等減速もせず時速四十軒の速力で漫然進行し以つて本件衝突に及んだのであるから、本件は被害者と被告人の双方の過失の競合に基き発生したものであることは極めて明瞭であり、被害者に所論の不当運転があつたからといつて被告人に過失の責なしと為すを得ないのである。

番号	X-18
関連箇所	3. 2. 3 ii B
裁判日付	仙台高判昭和32年9月10日
引用文献	高等裁判所刑事裁判特報4巻20号515頁
事案の概要	<p>被告人が貨物用小型自動三輪車を約20km/hで運転し、交差点に進入する約7.36メートルの地点において、被害者が運転する貨物用小型自動三輪車が交差道路を進行し、同交差点まで約5.45メートルまで迫っていることを発見したものの、そのまま約20km/hで同交差点に進入し、被害者の三輪車と衝突した事案。裁判所は、広い道路にある先行順位の運転者に対して、一時停止又は減速すべき義務を免除したものはないとして、同義務違反を認定した。</p>
判旨	<p>この点について論旨は、道路交通取締法一八条の規定を引用して被害者の車は狭い駅前通り（六・六三メートル）から広い仲町通り（九・八メートル）に入ろうとしたのであるから、当然一時停車または徐行して広い仲町通りに在る被告人の車に進路を譲らなければならないとし、被告人が被害者の方でさような措置に出るものとしてそのまま進行したことは運転者の常識上当然のことであつて、この場合被告人に原判示の注意を要求することは不可能であると主張する。しかしながら右の規定は安全交通の建前上車馬または軌道車の通行順位を一応定め、規定違反の所為に対しては罰金または料金の制裁を以て臨んでいるのであるが一従つて本件において被害者については既にこの法規を無視した点において過失が認められるであろうが」そうかといつて広い道路に在る先行順位の運転者に対し運転上必要な注意義務を免除し常に一時停車の要もなく減速すべき義務もないとしたものと解すべきではない。いかに先行順位にある者といえども右法規を無視して進行路上に侵入した車（このような車馬のあるべきことは通常予想されることである）に対してはたとひ故意にではないにしろ衝突させてよいという道理はないのであつて、かような交通法規を守らない車馬との衝突もこれを避止する為警笛吹鳴、減速乃至一時停車をなしうるよう注意すべき義務があるものというべきである。</p>

番号	X-19
関連箇所	3. 2. 3 ii B
裁判日付	行橋簡易裁判所昭和35年2月25日
引用文献	下級裁判所刑事裁判例集2巻2号228頁
事案の概要	<p>夜間、自動車を運転して国道上を進行中、狭い道路から国道上を右側から左側に横断しようとした自転車と衝突した事案につき、自動車運転者の過失を否定した事例。被告人は、左右の注視、減速等事故防止のための運転者としての十分な注意義務違反が問題になったものの裁判所は同義務違反を否定した。</p>
判旨	<p>而して、交通法規は本件の如き完全な暗黒の道路を走る場合運転者に対し前方注視の義務を強く要求して居るのであるが当初より前照燈の光芒の領域内に在る者の行動なら仮令え照射方向を下向きに切替えた後と雖もその行動に注視し事故防止に万全の措置を講ずる義務あること勿論なるも照射の領域外である左右百米余斜前方の燈火の行動にまで一々注意し不意に道路に突入するやも計られないことを念頭に置いて数限りなく左右に存在する横道に間断なく注意を払いつつ徐行を求むるは運転者に不能を強いるものと謂わねばならない。</p> <p>要するにVとしては被告人操縦の車の前照燈の光芒が容易に望見せられたのであるから之が動静に注意し法規に従い一時停車し安全を確認したる上進行すべき注意義務あるに不拘一時停車、安全確認を怠り法規を無視して斜に横断し加うるに酒気を常びていた為めの注意力の散漫と相俟つて本件事故を惹起したもので被告人の過失に基くものとは認められない、よつて刑事訴訟法第三三六条に則り主文の通り判決する。</p>

番号	X-20
関連箇所	3. 2: 3 ii B
裁判日付	福岡高等裁判所昭和43年5月31日
引用文献	刑事裁判資料198号337頁
事案の概要	<p>被告人が交差道路より幅員が広く優先通行が認められている通行道路から交差点に進入したところ、幅員が狭い交差道路から同交差点に進入した被害者Aの車両と衝突した事案。</p> <p>被告人に衝突接触等の危険の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務違反を認定した。</p>
判旨	<p>法規の上で優先通行が認められている車両の進行を妨げることなく、その前面を通過できるものと誤認して敢て同時に交差点に進入しようとするものがある場合（それは決して経験則上予想できないところではない）その車両こそ道路交通法第三五条第三六条の各第三項の規定に違反し処罰の対象とこそなれ、当方には無関係であるとして前記業務上の注意義務が免除されると速断すべきではなく、ましてや現に右方の道路から車両が右規定に従わずに自車と同時に交差点に進入しようとして進行してくるのを認めた場合には、出合いがしらの衝突接触等の危険の発生が予測のほかでない限りは、通行順位の優先に拘泥することなく、すみやかに結果の発生を防止するための前記機宜の措置をとらなければならないと解するのが相当であり、最高裁判所が論旨引用の判決で示した「信頼の原則」も決してかような場合まで免責されるという趣旨ではないと思料される。</p>

番号	X-21
関連箇所	3. 2. 3 ii B
裁判日付	最判昭和45年11月17日
引用文献	最高裁判所刑事判例集24巻12号1622頁
事案の概要	<p>普通貨物自動車を運転する被告人が幅員約5、6メートルの通行道路から約50～60km/hで交差点に進入したところ、被害者Aが運転する自動二輪車が幅員約2メートルの農道から約25～30km/hで同交差点に進入したことから衝突した事案。</p> <p>被告人に、本件Aのようにあえて交通法規に違反して、交差点に入り、被告人車前で右折する車両のありうることまで予想し減速徐行する義務はないとして注意義務違反を否定した。</p>
判旨	<p>本件被告人のように、交差する道路（優先道路を除く。）の幅員より明らかに広い幅員の道路から、交通整理の行なわれていない交差点にはいろいろとする自動車運転者としては、その時点において、自己が道路交通法一七条三項に違反して道路の中央から右の部分を通行していたとしても、右の交差する道路から交差点にはいろいろとする車両等が交差点の入口で徐行し、かつ、自車の進行を妨げないように一時停止するなどの措置に出るであろうことを信頼して交差点にはいれば足り、本件Aのように、あえて交通法規に違反して、交差点にはいり、自車の前で右折する車両のありうることまでも予想して、減速徐行するなどの注意義務はないものと解するのが相当である。</p>

番号	X-22
関連箇所	3. 2. 3 ii B
裁判日付	最判昭和45年12月22日
引用文献	最高裁判所裁判集刑事 178号1109頁
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車約80km/hで交差道路より明らかに幅員の広い通行道路から交差点に進入し、被害者Aが運転する原動機付自転車と衝突した事案。交差道路よりも幅員が明らかに広い通行道路の運転者は交差する右方の道路から交差点にはいるとする車両等が交差点の入口で徐行し、かつ、自車の進行を妨げないように一時停止するなどの措置に出るであろうことを信頼して交差点にはいれば足り、本件被害者のように、あえて交通法規に違反して、交差点にはいり、無謀に自車の前を横切る車両のありうることも予想して、減速徐行するなどの注意義務はないとして、被告人の注意義務違反を否定した。</p>
判旨	<p>本件被告人のように、交差する左方の道路で、しかも、交差する道路（優先道路を除く。）の幅員より明らかに広い幅員の道路から、交通整理の行なわれていない交差点にはいるとする自動車運転者としては、その時点において、自己が道路交通法六八条に違反して時速80キロメートルで運転をしていたとしても、交差する右方の道路から交差点にはいるとする車両等が交差点の入口で徐行し、かつ、自車の進行を妨げないように一時停止するなどの措置に出るであろうことを信頼して交差点にはいれば足り、本件被害者のように、あえて交通法規に違反して、交差点にはいり、無謀に自車の前を横切る車両のありうることも予想して、減速徐行するなどの注意義務はないものと解するのが相当である。</p>

番号	X-23
関連箇所	3. 2. 3 ii B
裁判日付	東京高判56年2月18日
引用文献	刑事裁判月報13巻1・2号86頁
事案の概要	<p>交差道路よりも通行道路の幅員が明らかに広い交差点に被告人が運転する大型貨物自動車は制限速度40km/hを超える80km/hで進入し、被害者Aの自転車に衝突した事案</p> <p>Aに左右の道路の安全を確認して交差点に進入すべき注意義務の違反があるとしながらも制限速度を著しく超過していたことから信頼の原則の適用を否定し、過失を認定した。</p>
判旨	<p>制限速度を一〇キロメートルないし二〇キロメートル毎時をこえる速度で走行する自動車のあることが稀有でないにしても、被告人は、昼食時に近かったことや交通が閑散であつたことに気を許し制限速度を四五キロメートル毎時も上廻る高速度で疾走したのである。そして、右斜め前方約五〇・八メートルの交差点内の位置（衝突地点までは約四四・五メートル）に被害者Aを発見しているのであるから、被告人が制限速度内かこれをこえても二〇キロメートル毎時超過の程度の速度で走行していたとすれば、急制動の措置を講ずることによつて容易に衝突事故を避け得たと思われる。</p> <p>これを要するに、制限速度の倍以上の著るしい高速度で交差点を突破しようとした被告人に過失のあることが明らかであり、このような場合にまで信頼の原則を適用することはできない。</p>

番号	X-24
関連箇所	3. 2. 3 ii C
裁判日付	東京高判令和2年6月3日
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報集令和2年173頁
事案の概要	<p>交差道路が優先道路である交差点に、被告人が運転する自動車が一時停止のうえ5km/hで進入したところ、交差道路を進行してきた被害者Aの運転する自動車に衝突した事案</p> <p>※原判決の事実認定を非難し、原判決を破棄差し戻した事例</p>
判旨	<p>被害車両が優先道路上を走行していたことが前提となるが、被告人車両が交差点に進入する段階での被害車両の位置に関する説示はなく、判決文を実質的に検討してもこの前提が認められるかどうかを検討されていない。原判決は、本件交差点の優先道路に入る被害車両の走行経路いかにかわらず、被告人の負うべき注意義務の内容・程度は変わらないとも説示しているが、前記の点を正しく解明していない以上、そのようにいうこともできない。</p>

番号	X-25
関連箇所	3. 2. ii C
裁判日付	東京高判令和3年7月13日
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報集令和3年217頁
事案の概要	被告人が運転する普通乗用自動車が一時停止のうえ15km/hで交差点に進入したところ、優先道路である交差道路から被害者Aが運転する大型自動二輪車が進入してきたため、衝突した事案。
判旨	(高裁では、主に原審における訴訟手続きの法令違反が争われており、詳細な事故態様や過失についての判断は、判決の中で示されていない)

番号	X-26
関連箇所	3. 2. 3 ii C
裁判日付	東京高判昭和56年7月28日
引用文献	判例時報1027号132頁
事案の概要	<p>交差道路が優先道路である交差点に被告人が運転する普通乗用自動車が2～3 km/hで徐行して右折のため同交差点に進入したところ、被害者Aが運転する原動機付自転車が優先道路側から30 km/hで交差点に進入したため衝突した事案。被告人が右前方約41メートルの地点にA車を認めていたことから、A車の動静に注意し、交通の安全を確認してから同交差点に進入し、衝突事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があるとして、同義務違反を認定した。</p>
判旨	<p>(罪となるべき事実)</p> <p>被告人は、自動車運転の業務に従事するものであるが、昭和四八年一二月一〇日午後四時五〇分ころ、普通乗用自動車を運転して東京都調布市国領駅方面から同市国領一丁目四七番地先の交通整理の行われていない交差点に通ずる幅員約五・五メートルの道路を北進し、同交差点で、右道路と丁字型に交差する国道二〇号線（以下、「甲州街道」という。中央線を有し、車道の幅員約一三メートル、その両側に歩道があり、南側歩道の幅員は二・五メートル）の新宿方面へ向けて右折進行するにあたり、被告人車の先端が前記甲州街道の車道上にまで達しない位置で、右方の新宿方面から同交差点へ向け時速約三〇キロメートルで進行してくるV（当時二一年）運転の第一種原動機付自転車をその点灯された前照灯の動きにより右前方約四一メートルの地点に認めたのであるから、甲州街道右方の見通しがきく前記地点に停止しV車の動静に注意し、同車との交通の安全を確認してから同交差点に進入し、もって同車との衝突事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があるのに、これを怠り、同車の動静を注視せず、同車との安全を確認しないまま時速二ないし三キロメートルで進行し、自車前部を約二メートル余り甲州街道車道内に進出させて停止した過失により、自車右前部を、V運転車両のフロントフォーク左側等に衝突させて同車を転倒させ、よって、Vに加療約一か月間を要する左大腿・下腿打撲、膝関節部位挫創の傷害を負わせたものである。</p> <p>※一審原審とも判旨不明</p>

番号	X-27
関連箇所	3. 2. 3 ii C
裁判日付	東京高判昭和60年5月27日
引用文献	高等裁判所刑事裁判速報集昭和60年148頁
事案の概要	<p>交差道路が優先道路の交差点に、被告人が運転する普通乗用自動車が一時停止のうえ8km/hで右折進入したところ、交差道路から被害者Aが運転する自動二輪車が70km/hで進入したため衝突した事案。裁判所は、優先道路に進入しようとする運転者には、A車が指定の最高速度を遵守するものと軽信することは許されず、A車の実際の速度等の進行状況等その動静を注視してその安全を確認したうえで発進して右折すべき注意義務があるとして、同注意義務違反を認定した。</p>
判旨	<p>右のような事実関係のもとにおいては、交通整理の行われていない交差点で優先道路に進入して右折進行しようとする自動車の運転者が右方約75.5メートルの地点に交差点に向けて進行してくる車両を認めたときは、同車が指定の最高速度を遵守するものと軽信することは許されず、同車の実際の速度等の進行状況等その動静を注視してその安全を確認したうえで発進して右折すべき注意義務を負うことは明らかである。</p>

番号	X-28
関連箇所	3. 2. 3 ii C
裁判日付	東京地判平成18年9月25日
引用文献	2006WLJPCA09250002
事案の概要	<p>交差道路が優先道路である交差点に、被告人が運転するタクシーが一時停止のうえ、5 km/hで右折進入したところ、優先道路である左方道路から同交差点に進入してきた車両があったため、同交差点内で一時停止したところ、被害者Aが運転する普通自動二輪車が優先道路である右方道路より制限速度を超過し同交差点に進入してきたため衝突した事案。</p> <p>被害者Aの異常な運転について被告人に予見可能性・予見義務はないとして、発進後同中央線手前で一時停止することなく速やかに右折を完了しうることを確認した上で進行し、そうでない場合には右折進行を控えるべき業務上の注意義務はない判断した。</p>
判旨	<p>被告人は、本件交差点進入前に右方の安全を十分確認し、三田方向から本件交差点に向かって進行してくる車両が存在しなかったことから本件交差点内に進入しており、少なくとも右方から進行する車両の進行を妨害しないよう配慮を尽くしていること、本件交差点の日比谷通りからの見通しは夜間であってもかなり良好であり、日比谷通りを進行する車両が本件交差点内に一時停止している被告人車を発見することは、かなり遠方からでも容易であったこと、被告人は、本件交差点内において、被告人車右後方の歩道側車線上に、被害者A車が安全に通過できる余地を残して停止していることなどの本件における事実関係の下においては、被告人は、2回目の一時停止場所から再び発進する時点において、前記4（1）で認定したような通常予想できない異常な走行をしていた被害者A車が、右折すべく日比谷通り中央線手前付近で一時的に停止した被告人車に衝突する可能性があることまで予見することはできなかったというべきである。</p>

番号	X-29
関連箇所	3. 2. 3 ii D
裁判日付	小倉簡裁昭和46年5月6日
引用文献	刑事裁判月報3巻5号649頁
事案の概要	<p>交差道路の幅員が明らかに広い交差点に、被告人が運転する軽四輪貨物自動車が一時停止のうえ7～8km/hで進入したところ、被害者Aが運転する普通乗用自動車が50km/h以上で交差点に進入したため衝突した事案。裁判所は、被告人のA車の通過を待ったうえで交差点に進入すべき業務上の注意義務違反を否定した。</p>
判旨	<p>被告人が交差点の直前で一時停止後発進するに当り、右方を見て南北道路の車輛がまだ交差点に入ろうとしておらず、自車が先に交差点に進入してもこれらの車輛の進行を妨げることはないと考えたことは（右方道路の状況に対する十分な確認をせず、かつ運転経験の浅いことにより、自己の認識と客観的事実との間にかなりくいちがいがあつたとしても）、その限りにおいて、何ら自動車運転者としての客観的な注意義務に欠けるところはない、と認めるのが相当である。</p>

番号	X-30
関連箇所	3. 2. 3 ii D
裁判日付	大館簡裁昭和46年8月10日
引用文献	刑事裁判月報3巻8号1109頁
事案の概要	<p>被告人が運転する軽四輪貨物自動車は10km/hで一時停止してから交差点に進入したところ、優先道路である交差道路から制限速度60km/hのところ70km/h以上の速度で同交差点に進入した被害者Aの運転する普通貨物自動車と衝突した事案。裁判所は、A車があえて交通法規を無視し、法定の速度を超え、前方不注視のまま、交差点に進入してくることまでを予想し、同交差点への進入を見合わせる義務はないとして、事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務違反はないと判断した。</p>
判旨	<p>被告人にも過失があつた否かにつきさらに検討してみると、本件のように交通整理の行われていない交差点に被告人車両が時速一〇キロメートルで右折のため進入するに際し、被害者Aがかような法規違反の運転をしており、又なし続けるであろうと予見することは特別の事情のないかぎり不可能というほかなく、被告人としては被害者A車両が交通法規を守り自車との衝突を回避するため適切な行動に出ることを信頼して運転すれば足るものであつて、被害者A車両があえて交通法規を無視し、法定の速度を超え、前方不注視のまま、しかも同法第三五条第一項の義務にも反して交差点に進入して来ることまでをも予想し、事故の発生を慮つて交差点に進入することを見合わせるべき義務はないというほかはない。</p>

番号	X-31
関連箇所	3. 2. 3 ii E a
裁判日付	東京高判昭和62年2月26日
引用文献	判例タイムズ642号259頁
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は38km/hで交差点に進入したところ、交差道路を被害者Aが運転する普通乗用自動車は一時停止義務を守らず60km/hで同交差点に進入してきたため衝突。</p> <p>裁判所は、被告人には、交差道路の安全を確認すべき注意義務があったとして同義務違反を認定した。</p>
判旨	<p>被告人車の進行していた甲道路が乙道路に対して法規上優先を主張し得る道路であるというものでもないことをあわせ考えると、被告人は本件交差点に進入するに当つて前示の被害者A車のような運転態様の車両が同交差点に進入してくることはあり得ないものと信頼して左方に対する注視を十分尽くさないまま進行することが許される状況にあつたものとはいえず、被告人が前記(5)ないし(6)の地点において左方道路の安全を確認しなかつた結果A車の発見が遅れこれに対応する措置を講じ得なかつたこともまた本件事故の原因をなしたものというほかなく、この点において被告人もまた本件事故につき業務上過失傷害の責任を免れないものというべきである。</p>

番号	X-32
関連箇所	3. 2. 3 ii E b
裁判日付	新潟地方裁判所新発田支部昭和41年10月31日／東京高等裁判所昭和42年4月13日
引用文献	高等裁判所刑事判例集20巻3号267頁
事案の概要	<p>被告人は、幅員約3メートルの非舗装道路を約25km/hの速度で自動三輪車を運転進行し、幅員2、3メートルの右方の交差道路から交差点に進入してきた被害者Aの原動機付自転車と衝突した事案。</p> <p>地方裁判所及び高等裁判所とも道路交通法上、交差点における通行順位を一応定めているものの、それをもって交差点に進入するにあたり右方から来る車両の有無及びその動静に注意を払うべき義務が免除されるわけではないとして被告人に速やかに結果の発生を防止するため減速、停止その他機宜の措置を講ずべき注意義務違反を認定した。</p>
判旨	<p>道路交通法第三十五条第三項の規定が交通安全を図る見地から交通整理の行なわれていない交差点における通行順位を一応定め、規定違反の所為に対し罰則をもつて臨んでいるとしても、その故をもって交差点に進入するにあたり右方から来る車両の有無及びその動静に注意を払うべき義務が免除されているものと解すべきいわれはなく、更に、右方から自車と同時に交差点に入ろうとする車両が右規定を遵守せず漫然進行して来る態勢にあることを認められた場合には、いかに先行順位にある車両の運転者であつても、いやしくも衝突、接触等の危険の発生が予測される限り、所論先行順位等の如何にかかわりなく、速やかに結果の発生を防止するため減速、停止その他機宜の措置を講ずべき注意義務のあることは、道路における危険の防止と交通の安全を根本目的とする道路交通法の律意に徴し当然であるといわなければならない。</p>

番号	X-33
関連個所	3. 2. 3 ü E b
裁判日付	大阪高判昭和46年9月3日
引用文献	高等裁判所刑事判例集24巻3号516頁
事案の概要	<p>被告人の運転する普通貨物自動車制限速度40km/hのところ60km/hで交差点に進入し、被害者Aが運転する小型四輪乗用自動車40km/hで同交差点に進入したため衝突した事案。</p> <p>裁判所は被告人に事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務違反を認定した。</p>
判旨	<p>被告人が被害者A車を発見した右時点においては、両車が従来を進路と速度を維持する限り、交差点中央部において衝突することは必定であつて、このことは容易に認徴、予見しえたものと認められ、またすでに交差点中心部の手前約三メートルの地点に達し、被告人車に比べて約一七メートルも同部に接近していた被害者A車において、被告人車のためにその進路を妨害しない措置をとるであろうことを信頼しがたい状況であつたと認められ、他面被告人車においては、直ちに減速徐行して衝突事故を回避する措置を容易にとりえたものと認められる。しかして、かかる状況のものにおいては、被告人車が優先通行権を有していたとはいうものの、安易に劣位通行車たる被害者A車の減速徐行のみを信頼することは許されないと解すべく、被告人としては、交差点内での衝突事故を避けるため、被害者A車の動静を注視確認し、減速徐行して交差点内に進入し、もつて事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があるものと認むべきである。しかるに被告人は、これを怠り漫然、被害者A車の動静を注視確認することなく、同速度のまま進行していること右にみたとおりであるから、本件につき被告人の過失責任は否定しがたいところである。</p>

番号	X-34
関連箇所	3. 2. 3 ii E b
裁判日付	仙台高等裁判所昭和43年8月19日
引用文献	下級裁判所刑事裁判例集10巻8号
事案の概要	<p>いずれも優先関係のない交差点において被告人が運転する普通貨物自動車は被害者Aの原動機付自転車と衝突した事案。</p> <p>裁判所は、被告人が同交差点においてA車が一旦停止してくれるものと信じたとしても無理からぬことであり、A車が、一旦停止することなく西進して来ることまでも予測し、これに対処する措置を講ずべき注意義務はないと判断した。</p>
判旨	<p>右十字路において交差する西裏通り道路と官庁街通り道路とは、そのいずれが優先道路であるとも認め難いところである。してみれば官庁街通りを西進して来て、西裏通り道路を北進して来てすでに交差点に入っている被告人よりも遅れて前示交差点に入ろうとする右自転車は、被告人の車両の進行を妨げてはならないことは、道路交通法三五条一項の規定上明らかなどころである。・・・これを要するに、本件事故は、むしろ被害者Aの一方的過失によって発生したものというべく、被告人の本件自動車の運転措置は何等注意義務を怠つたものとは認められない。原審の証人に対する尋問調書によれば、被害者Aは、益川外科病院に入院中、「若い者が一時停止もしないで馬鹿野郎」と二回繰り返して話したことが認められるが、右発言は、一時の感情により自己の過失を被告人に転嫁するものといわざるを得ない。もつとも被告人の司法警察員に対する供述調書中には「右側から進行していた第二種バイクの動向に注意しなかつたことについては私も不注意であつた。」旨、また検察官に対する供述調書中には、「発車前に左側道路の安全を確認しただけで右方の安全を確認しないまま発車したところに過失があつたと思う。」旨自己に過失があつたことを自認するが如き記載があるが、これらは、単に後に至つて当時を考え、かくもすれば本件事故は避け得たであろうとの感想を述べたにとどまり、これをもつて直ちに被告人の過失をそのまま認めるわけにはいかない。</p>

信号交差点を右折する事例の裁判例

番号	Y一1
関連箇所	4. 2. 3ア
裁判日付	最判昭和47年4月7日
引用文献	裁判集刑184号15頁
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は、昭和42年7月15日午後6時30分ころ、幅員約10.1メートルの車道を進行して交通整理の行われていない交差点に進入し、幅員約17メートルの交差道路へ約3km/hで右折するに当たり、50km/hで対向して来た被害者運転の自動二輪車前部に自車右前部を衝突させ、同人に傷害を負わせた事案。</p> <p>裁判所は、車両が交差道路への右折のため一時停止している場合、対向直進車との距離がなお70メートル以上もあるときは、特別な事情がないかぎり、右折車が対向車の到達前に右折し終わることは容易なものと判断して右折を開始したとしても、対向車との安全確認を怠ったものと断定することはできず、また、被害者において、急制動の措置をとるなり、僅かに左転把をしさえすれば、容易に衝突を回避できたはずであり、被告人としても被害者がそのような行為を期待しうる状況にあったことから、被告人が自車を対向車線上に約1メートル進出させたことをもって本件事故の原因となる過失にあたるものと解するのにも相当でないとして、過失を否定した。</p>
判旨	<p>車両が、幅員約10.1メートルの車道を進行して交差点に進入し、幅員約17メートルの交差道路へ右折のため一時停止している場合、対向直進車との距離がなお70メートル以上もあるときは、対向車が異常な高速を出している等の特別な事情がないかぎり、右折車の運転者は、対向車の運転者が交差点進入にあたり前方を注視し法規に従って速度を調節する等正常な運転をすることを期待しうるのであり、そうであるとすれば、右折車が対向車の到達前に右折し終わることは通常容易なものと認められるから、仮に被告人が同様の判断をもつて右折を開始したとしても、これをただちに軽率な行為として非難し、対向車との安全確認を怠ったものと断定することはできないものといわなければならない。</p> <p>また、原判決の判示によれば、被告人は右折開始後道路中央線より約1メートル対向車線上に自車を進出させたとき被害車両が約24.9メートルの距離に迫ったのを認めて停止したというのであり、第一審判決の判示によれば、その際被告人車の右方（北方）の道路部分にはなお幅員4メートル以上の余裕があり、他に何らの障害物もなく、交差点に進入する時の被害車両の速度は50km/hであるというのであるが、もしそうであるとすれば、被告人車が約1メートル中央線を越えたとしても、被害者において、急制動の措置</p>

をとるなり、僅かに左転把をしさえすれば、容易に衝突を回避できたはずであり、被告人としても被害者がそのような適切な措置を講ずるであろうことを期待しうる状況にあったというべきであるから、原判決判示のように、被告人が自車を対向車線上に約1メートル進出させたことをもって本件事故の原因となる過失にあたるものと解するのも相当でない。

番号	Y-2
関連個所	4. 2. 3ア
裁判日付	最決昭和52年12月7日／札幌高判昭和52年3月17日
引用文献	刑集31巻7号1041頁
事案の概要	<p>被告人が、昭和50年10月31日午後11時55分頃、普通乗用自動車を運転し、交通整理の行なわれている交差点を幅員36.5メートル（中央分離帯があり、被告人の走行する方向の道路は幅員14.4メートル）の道路から幅員23.5メートルの道路に右折しようとして同交差点に進入し、一時停止し、約53メートル先の地点の被害車運転の普通乗用自動車よりも先に右折できると判断して低速度で発進したところ、指定最高速度（40km/h）を10ないし20km/h超過する50ないし60km/hの速度で進行してきた被害車運転の普通乗用自動車左前部を自車左後部に衝突させ、自車同乗者に傷害を負わせた事案。</p> <p>裁判所は、被告人には直進対向車が指定最高速度を10ないし20km/h程度超過して走行していることを予測したうえで、右折の際の安全を確認すべき注意義務があるとして、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>（最決昭和52年12月7日）</p> <p>被告人は、午後11時55分ころ、普通乗用自動車を運転し、原判示交差点を東から北へ右折しようとして青信号に従って同交差点に進入し、同交差点で一時停止し、直進車の通行が途切れたとき西方を見たところ、被告人車より約53メートル西方に、青信号に従い同交差点に向って進行中の対向車を認めたが、同車の通過に先だつて右折することができるものと判断し、低速度で発進進行したところ、右直進対向車が指定最高速度（40km/h）を時速10ないし20km/h超過する時速50ないし60km/hの速度で進行してきたため、被告人車と直進対向車が衝突し、被告人車の乗客に原判示傷害を負わせたというのであり、右のような原判示の事実関係のもとでは、被告人には直進対向車が指定最高速度を10ないし20km/h程度超過して走行していることを予測したうえで、右折の際の安全を確認すべき注意義務があるとした原判断は、相当である。</p> <p>（札幌高判昭和52年3月17日）</p> <p>右折車両の運転者は、直進車両を一べつしてもその速度を判断しえないときに、同車が制限速度を著しく超過して走行しているとの可能性まで、常に考慮に入れなければならないものではない。このような場合には、直進車両であっても右折車両に対し優先通行権をもたないからである。しかし、また、右折車両の運転者は、対向直進車が常に制限速度を遵守しているものと信頼</p>

することもできないのであつて、道路交通の実態からして、同車が制限速度をある程度超えて走行しているとの可能性は、計算に入れておかなければならないのである。被告人が被害車両を発見したときの同車の速度は前認定のとおりであるが、制限速度が40 km/hのときに、青信号の表示されている交差点に向かつて広い道路を直進する車両が、50ないし55 km/h、あるいは60 km/h程度の速度で走行することが稀な事態でないことは、25 km/h未満の速度超過が反則行為とされていることに徴しても、明らかであり、これを予測することが可能であるといわねばならない。

番号	Y-3
関連個所	4. 2. 3ア
裁判日付	富山地高岡支昭和47年5月2日
引用文献	判タ283号267頁
事案の概要	<p>被告人が運転する軽四輪乗用自動車は、昭和46年5月3日午後6時40分頃、自動信号機によって交通整理の行なわれている交差点（県道（車道部分の幅員18.6メートル（軌道敷内2.6メートル）、歩道部分の幅員合計6メートル）にT字形に道路が交差する丁字路交差点）を右折するに当たり、約80メートル右前方から対向直進して来た普通乗用自動車の前方を対向直進する被害者運転の自動二輪車に気づかず、約20km/hに減速したのみで、徐行せず、かつできる限り道路の中央へ寄らないで右折を開始したことにより、被害車両が約10メートルに接近して来てようやくこれを発見して急制動をかけたが、被害車両の右側面に自車の右前部を衝突させたという事案。</p> <p>裁判所は、被害車両が少なくとも約100km/h以上の高速で進行していたことを前提として、被告人車両の右折開始時点及び右折開始後における過失をいずれも否定した。</p>
判旨 (要約)	<p>1 道交法37条1項について</p> <p>道交法37条1項は車両等が交差点で右折する場合において直進しようとする車両等の進行を妨げてはならない旨定めているが、右規定は、いかなる場合においても直進車が右折車に優先する趣旨ではなく、右折車がそのまま進行を続けて適法に進行する直進車の進路上に進出すれば、その進行を妨げる虞れがある場合、つまり、直進車が制限速度内またはこれに近い速度で進行していることを前提としているものであり、直進車が違法、無謀な運転をする結果右のような虞れが生ずる場合をも含む趣旨ではないものと解すべきである。</p> <p>2 右折開始時における過失</p> <p>事故現場付近において、少なくとも100km/h（約27.778m/s）以上の高速で進行していたのであるから、被告人車が右折しようとした時には衝突地点から少なくとも83メートルの地点を進行していたことが窺われる（被告人車の右折開始位置から衝突地点までの距離は約16メートルであった。）。</p> <p>結局、被告人が右折しようとしたとき、適法な速度で進行する直進車と衝突する危険が生ずる虞れがある範囲内に被害車両その他の直進車が進行していた事実が認められないのであるから右事実を前提とする避讓義務および右</p>

範囲内の前方確認義務違反もないものと言わねばならない（被害車両が先行していたかどうかにより結論は変わらない。）。

3 右折開始後の過失

前記のとおり避讓義務がない状態で右折進行した後においては、特段の事情がない限り、直進車が交通法規を守って進行することを信頼して運転すれば足り、右信頼のとおり適法な運転がなされる限り衝突等の事故発生の危険が生じ得ないのであるから、制限速度をはるかに超えた高速で交差点を突破しようとする直進車のあること迄を予想し、それとの衝突を避けるために同方向の安全を確認し、交差点の直近の内側等を徐行する等の措置を講ずべき刑法上の注意義務はない。

従って、被告人が交差点の直近の内側を徐行しなかつたことが道交法34条2項に違反するとしても、なお、これを以て刑法上の注意義務違反にあたるものとは言えない。

番号	Y-4
関連個所	4. 2. 3ア
裁判日付	大阪高判昭和53年5月25日
引用文献	刑月10巻4・5号869頁
事案の概要	<p>本件事故現場は、車道幅員約40メートルの東西道路と車道幅員約12メートルの南北道路とが十字型に交差し、信号機による交通整理がなされている交差点であるところ、被告人が西方から進行してきて同交差点を右折すべく横断歩道に差し掛かった際、約85メートル東方の対向車線上を約80km/hで直進してくる対向直進車を認め、同車が指定制限速度である50km/hを10～20km/h超える程度のかかなり速い速度で進行中であることは分かっていたが、その通過に先立って右折を完了し得るものと判断して右折し、同車と衝突したという事案。</p> <p>裁判所は、本件の事情のもとでは、被告人は対向直進車が指定制限速度を30km/h程度超過したまま交差点へ突入して来る異常な事態のあることを予測して同車との接触、衝突事故を避けるための注意義務を負っているとして、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>以上のような本件道路及び交差点の形状、状況、被告人の目撃した被害車両の前記走行状況等諸般の事情のもとにあつては、被告人は前記の如く被告人車を運転して午後9時50分ごろ東行青信号に従い本件交差点を右折しようとして横断歩道上にさしかかった際に、対向車線上前方約85メートルに西行青信号に従い本交差点に向って前述のような速さで直進して来る被害車両を認めたのであるから、このような場合、同車が指定制限速度を30km/h程度超過したまま交差点へ突入して来る異常な事態のあることを予測して同車との接触、衝突事故を避けるために、常に同車の動静を注視して同車までの距離及び速度を判断し、さらに自車が同車の進路上を通過し終えるのに要する時間を考慮しつつ自車が同車の接近に先立って右折進行を完了しうることを確認したうえで右折進行し、そうでないことがわかった時点で同車の通過を待つために少なくとも同車の進路上の手前で一時停止し、同車が通過するまで一時右折進行をさし控えるべき注意義務を負っているものというべきである。</p>

番号	Y-5
関連個所	4. 2. 3ア
裁判日付	仙台高判平成5年2月1日
引用文献	高検速報平成5年135頁
事案の概要	<p>被告人は平成2年12月17日午後10時8分頃、交通整理の行われていない交差点を15ないし18km/hで右折（歩道を含め幅員19.5メートルで、被告人の走行する車線の幅員が二車線6メートル（各3メートル）の道路から、幅員4.5メートル（路側帯1.5メートルを含む）の道路に右折）しようとした際、70ないし80km/h（指定最高速度40km/h）で対向直進して来る被害者運転の自動二輪車を前方約54.8メートルの地点に認めたが、同車よりも先に右折を完了できるものと判断し、前記速度で右折進行し、同車前部を自車左後部に衝突させたという事案。</p> <p>裁判所は、被告人が対向直進車を認めた際、その動静に注視し、一時停止して同車の通過を待つ等同車の進路を妨害しないようにして右折進行すべき業務上の注意義務を怠ったとして、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>本件において、前述のとおり被害車両は70ないし80km/hで進行してきたものであり、被告人が当初〈3〉地点で〈ア〉地点にいた被害車両を認めた時点で直ちに右の高速走行まで予測すべきであつたと断定するのは躊躇されるところとしても、右折車の運転者たる被告人としては、対向直進車である被害車両の動静を注視すると共に被害車両の接近にもかかわらずなお安全に右折できるか否かを確認すべきであり（本件当時は夜間で、二輪車の対向直進車の速度の確認は昼間に比べてより困難であるから、一層その必要性があるといえる。）、しかるときは、被害車両が右のような高速走行をして更に接近することも当然認識し得るに至ると考えられるから、被害車両が通過するまで進行を一時差し控えて事故の発生を回避すべきであり、これを要するに被告人には〈3〉地点で〈ア〉地点のA車を認めた際その動静に注視し、一時停止して同車の通過を待つなど被害車両の進路を妨害しないようにして右折進行すべき業務上の注意義務が課せられていたといわざるを得ない。</p>

番号	Y-6
関連箇所	4. 2. 3ア
裁判日付	札幌高裁昭和39年9月29日
引用文献	高検速報54号5頁
事案の概要	<p>被告人が大型貨物自動車を運転して交通整理の行われていない交差点を右折する際、交差点の約30メートル手前の地点で80km/h以上で対向直進してくる被害車両を前方150ないし200メートルの地点に認めたが、相手が法定速度の60km/h以下で進行しているものと信じて、対向車のその後の動向に何ら注意を払うことなく26.7メートル進行して右折を開始し、自車運転台がセンターラインを横切る頃にはじめて対向車が交差点直前に接近するのを認め、急停止の措置を講じたが衝突したという事案。</p> <p>裁判所は、被告人は、対向直進車の発見後、右折を開始しようとするまでの間に、対向直進車の動向に注意を払う等の注意義務を怠ったとして、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>200メートル前方にある対向車の速度が60km/hであるか80km/hであるかを識別することは困難であることが認められるから、被告人が対向車の速度を誤認したこと自体に過失は認められない。しかし、被告人は右地点において直ちに右折するのではなく、なお約26.7メートル進行した後本件交差点に達し、ここではじめて右折を開始しようとしていたのであるから、この間対向車の動向に絶えず注意を払い、ことに交差点入口において右折を開始するに当たっては、対向車の速度、距離および自車の速度、右折完了に要する時間等を十分確認し安全を確かめた後進行すべき業務上の注意義務があるものというべく、右注意義務の懈怠が本件事故発生の一因をなしたことは否定できない。</p>

番号	Y-7
関連箇所	4. 2. 3ア
裁判日付	福岡高判令和3年4月14日
引用文献	高検速報令和3年533頁
事案の概要	<p>被告人が普通貨物自動車を運転して信号交差点を右折進行するに当たり、高速度で同交差点に向かい対向直進してきた被害者運転の自動二輪車に気付かず衝突した事案。</p> <p>被告人は、右折開始に当たり、前方を注視し対向車両の有無及び安全を確認すべき自動車運転上の注意義務を怠り、被害車両に気付かず、右折進行したとして、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>右折時に対向直進車の速度についての予見可能性や信頼の原則の適用の有無が問題となるのは、対向直進車が、通常想定される速度で走行していれば安全に右折することが可能であった場合に限られるのであり、本件はそのような場合には当たらない。すなわち、被告人車両が右折開始時には、被害車両は約50メートル前方を対向進行中だったのであり、対向進行車の速度として通常想定される範囲内であることが明らかな速度、例えば、指定最高速度である50km/hを20km/h超過する70km/hで走行していたとしても、約2.6秒後(50メートル÷(70km/h×1000÷(60×60)))≒2.6)には被告人車両の位置に到達することになるから、対向車両が特に低速であったというような場合でもない限り、安全に右折を完遂することはおよそ不可能というべきである。そうすると、被告人としては、被害車両の存在を確認したら、右折を控えるべきであって、いまだ被害車両の進路上に進出していない状態であった被告人車両にとっては、単に停止ないし徐行して右折を中断すればよいのであるから、結果回避は容易である。そして、被告人がかかる注意義務を負うことについては、被害車両の速度が特に高速であっても変わりはなく、所論のいう約110km/hであったとしても、右折開始時に50メートル先に対向進行してくる車両を視認したら、右折を控えるべきは当然であり、その場合に被害車両の速度についての予見可能性の有無が問題となることはなく、信頼の原則が働く余地もない。</p>

番号	Y-8
関連個所	4. 2. 3ア
裁判日付	東京地判令和3年9月9日
引用文献	LLI/DB 判例秘書登載
事案の概要	<p>被告人が運転する中型貨物自動車、平成30年9月3日午後7時42分頃、信号機により交通整理の行われている交差点（環八通り（幅員19.1メートルで、中央分離帯があり、被告人の進行方向の道路は3車線で幅員9.5メートル、第3車両通行帯は右折車線）と区道との交差点）を信号に従って一時停止後発進して約10km/hで右折進行するに当たり、信号に従い少なくとも約70km/h（法定最高速度60km/h）で対向直進してきた被害者運転の大型自動二輪車と衝突した事案。</p> <p>裁判所は、対向右折待ち車両の存在（照明）などから、被告人が前方左右を注視しても、事故を回避し得る地点において、被害車両を発見することができず、事故を回避できなかったとの合理的な疑いが残るとして、被告人に過失があったとはいえないとした。</p>
判旨	<p>被告人が右折するに当たり、対向車線の直進車両の有無を確認した際、被告人車両及び被害者車両それぞれの具体的な位置関係（本件交差点からの距離、通行している車線上の位置等）によっては、被害者車両の前照灯と、奥にある右折待ち車両や信号待ち車両の前照灯が重なって見えるなどして別の車両のものであると区別ができず、バイクの前照灯を独立して認識できなかったという可能性を排斥することはできない（F証人も、実際の見え方とは異なるとは述べてつも、防犯カメラの映像上途中で右折待ち車両の前照灯が大きく光るような状態になったことが確認できるとし、それが光が重なったからなのか環境によるのか等その理由はわからない旨供述している）。</p> <p>また、被告人が複数の車両の前照灯が重なって見えている可能性などを認識し、又はそれを想定してより注意して確認すべき状況にあったことをうかがわせる事情があるともいえない。</p> <p>本来右折車両の運転者は、直進車両に制動や進路変更をさせることなく右折できない限り、発進進行を控えるべきであるから、右折のため発進するに当たり、直進車両の有無や動向を注視する必要がある。しかし、右折するに当たっては、同時に先行車両や右折先の歩行者の存在等についても気を配らなければならない。右折開始後に対向車線のみを注視し続けるのは困難である。本件において、被告人が、被害者車両との衝突を回避可能な間に被害者車両の前照灯とその他の車両の前照灯を区別して認識し、さらにその速度に照らし、直進車に対し、制動や進路変更をさせることなく自車が右折を完了し得ないと判断して制動措置を取ることができたということについて、十分立証</p>

されているとはいえない。

番号	Y-9
関連箇所	4. 2. 3ア
裁判日付	東京高判令和3年11月2日・千葉地判令和2年3月26日
引用文献	LLI/DB 判例秘書登載
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は、平成29年3月27日午前9時15分頃、交通整理の行われていない丁字路交差点（幅員5.7メートルの片側一車線の主要地方道に市道が交わる交差点）手前で一時停止後発進して右折進行するに当たり、対向直進してくる被害者運転の普通乗用自動車を認めたが、同車より先に右折を完了できるものと判断して右折進行し、対向直進してきた同車右前部に自車前部を衝突させるなどした事案。</p> <p>原審（千葉地判令和2年3月26日）は、被告人が交差点を右折進行するに当たり、対向直進してくる被害者運転の普通自動車に前方約72.9メートルの地点に認めたのであるから、同車の動静を注視し、その安全を確認して右折進行すべき自動車運転上の注意義務があるのにこれを怠り、同車より先に右折を完了できるものと轻信し、同車の動静を注視せず、その安全を十分確認しないまま漫然約6ないし7km/hで右折進行した過失があると判示した。</p> <p>控訴審（東京高判令和3年11月2日）は、原審について、交通事故鑑識官の解析に依拠した発見時の被害者車両の位置や被告人車両の速度等について的事实誤認を理由に破棄し、被告人に無罪判決を言い渡した。</p>
判旨	<p>（千葉地判令和2年3月26日）</p> <p>被害者車両の走行速度は、被告人車両との衝突時において、制限速度（50km/h）を超える73km/hないし75km/hであったと認めるのが相当であるが、具体的にこの速度で被害者車両が走行していることを予測すべきであるとまではいい難いものの、本件道路の状況等に照らせば、それ自体異常な高速度とまでいえず、制限速度をこの程度超えて対向直進車両が走行してくることは予見可能なものといえる。被告人車両を運転して本件交差点を右折しようとする被告人としては、対向直進車両である被害者車両が走行を続けて接近してくるのを認識していたのであるから、その動静を注視するとともに、被害者車両が接近するにもかかわらず、安全に右折できるかを確認する必要があるが、当時の天候や道路状況等に照らしても、被害者車両の走行状況によっては、右折を中止して停止するという選択も可能であったといえる。そのような状況であったにもかかわらず、被告人は、被害者車両への安全確認を怠ったままで右折を続けたことにより、本件事故を惹起したと認められるのであるから、弁護人がいような期待をしてよい状況ではなく、</p>

本件事故は、判示のおおりの注意義務違反によるものであると認められる。

(東京高判令和3年11月2日)

以上によれば、被告人に被害者車両に対する動静注視義務を課す根拠となる具体的事実として、被告人が一時停止したときに被害者車両を前方約72.9mの地点に認めたとの事実を認定することはできず(また、被告人が一時停止したときの被害者車両の速度も明らかでない。)、同事実を前提として、被害者車両より先に右折を完了できるものと轻信し、同車の動静を注視せず、その安全を十分確認しないまま漫然時速約6ないし7km/hで右折進行したという過失を認めた原判決の認定、判断は是認することができない。原判決には判決に影響を及ぼすことが明らかな事実誤認がある。

番号	Y-10
関連箇所	4. 2. 3ア
裁判日付	神戸地判平成19年1月16日
引用文献	LLI/DB 判例秘書登載
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は、平成17年3月15日午後10時35分ころ、信号機により交通整理の行われている交差点を青色信号に従って約10km/hで右折進行した際、70km/hないし85km/hで対向直進してくる被害者の運転する自動二輪車の前部に自車の左側面部を衝突させた事案。</p> <p>裁判所は、被告人が右折進行するに当たり、対向直進してくる被害者の運転する自動二輪車をあらかじめ認めていたのであるから、同車の動静を注視し、同車との距離及びその安全を確認しながら右折進行すべき業務上の注意義務があるのに、これを怠ったとして、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>被告人は、被告人が本件二輪車を発見したときの同車両の位置について、その際の被告人運転車両の位置から約139.3メートル離れた位置であったと説明しているが、これは被告人の主観によるものである上、この両車両の位置を前提とすると、本件事故当時の本件二輪車の速度は約144km/hということになってしまい、それ自体明らかに過大である上、前記の各鑑定結果とも著しくかけ離れていることからすれば、前記の説明は被告人の誤解によるものであることが明らかであって、この説明は、本件事故当時の本件二輪車の速度についての前記認定を左右するものではない。</p> <p>以上によれば、本件道路の制限速度は50km/hであるから、本件事故当時の本件二輪車の速度は制限速度を20km/hから35km/h程度は超過していた可能性があることになるが、本件においては、直進車である本件二輪車が右折車である被告人運転車両に優先すること、当時は交通量が比較的閑散な夜間であったことなどからすれば、本件二輪車にこの程度の速度超過があったからといって、信賴の原則が適用され、被告人に本件二輪車がそのような速度で進行してくることを予見する義務がないということにはならないというべきであって、本件二輪車の速度超過は、同車の運転者の落ち度として考慮すべきものにとどまるというべきである。</p>

番号	Y-11
関連個所	4. 2. 3ア
裁判日付	神戸地判平成15年7月28日
引用文献	LLI/DB 判例秘書登載
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は、平成13年12月27日午後6時20分ころ、信号機による交通整理が行われている交差点を青色信号に従い約20km/hで右折する際、同交差点を青色信号に従い対向直進してきた被害者運転の普通乗用自動車（軽四）前部に自車左前角部を衝突させ、被害者及びその同乗者に傷害を負わせた事案。</p> <p>裁判所は、被告人は、交差点を右折するに当たり、あらかじめ右折の合図をして交差点中心の直近の内側を徐行し、対向車両の有無及びその安全を確認して右折進行すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠り、右折の合図はしたが、右折前方の横断歩道上に注意を奪われ、対向車両の有無及び安全を十分に確認しないまま約20km/hで内小回りに右折進行したとして、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>1 被告人及び弁護人は、被害車両は無灯火のまま交差点に進入しており、被告人には過失はないと主張するので、この点について、裁判所の判断を補足して説明する。</p> <p>2 各関係証拠によれば、事後に実施された実況見分時には、被害車両の前照灯は、スイッチレバーがオフ状態となっており、消灯されていたことが認められる。</p> <p>3 この点につき、・・・証人Xが、前照灯を消したことは明らかである。</p> <p>4 証人Vは事故当時、自車の前照灯を点けていたと供述しているところ、・・・前記のX証言にも一致していることから、証人Vの前記供述は信用することができる。なお、証人Vは公判廷において、交差点で停止した後、スモールライトからヘッドライトに切り替え忘れたことはないかという質問に対し、「ないとは言えないと思います。」と答えているが、これは自動車の運転に伴う日常的な行為で、記憶に残りにくい事柄について、一般的に答えたものであって、同証人の前記供述の信用性を否定するものとはいえない。</p> <p>5 これに対し被告人は、・・・本件の核心となる点について合理的な説明のないまま供述を変遷させていること、・・・不合理な供述態度を示していることなど、その供述態度等に照らし、被告人の供述は信用することができない。</p> <p>6 以上のとおり、被害車両は前照灯を点けて交差点に入ったものと認められ、被告人の弁解はその前提を欠くものであって、判示の被告人の過失は、優にこれを認定することができる。</p>

番号	Y-12
関連箇所	4. 2. 3ア
裁判日付	神戸地判平成15年5月29日
引用文献	LLI/DB 判例秘書登載
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は、平成13年4月23日午後5時40分ころ、信号機により交通整理の行われている交差点（東西に通じる道路と南方に伸びる道路の丁字路交差点。東行車線は交差点手前で直進車線と右折車線の2車線となっており、西行き車線の幅員は約3メートル）を約10ないし20km/hで右折進行するに当たり、普通自動二輪車を運転して対向直進してきた被害者をして急制動の措置をとらせて同人を同自動二輪車もろとも転倒滑走させて自車左側部に衝突させた事案。</p> <p>裁判所は、被告人には対向直進車両の有無及びその安全を確認して進行すべき業務上の注意義務があるのに、これを怠り、対向直進車両の有無及びその安全確認不十分のまま、約10ないし20km/hで右折進行したとして、過失を肯定した。</p>
判旨（要約）	<p>弁護人は、本件事故について、被告人が、普通乗用自動車を運転し、右折進行しようとして、本件交差点内の右折車線において停止していたところ、被害者が、普通自動二輪車を運転し対向進行してきて、被告人車両に気付くのが遅れて急ブレーキをかけて転倒し、被告人車両の方に向かって進行してきたため、被告人が、被害者との衝突を避けようとして、被告人車両を右折進行させたことから、被告人車両左側部に被害者が接触したものであって、被告人に過失はない旨主張する。</p> <p>・・・証人Cの供述は、概略、「Cは、軽四輪貨物自動車を運転し、南方から北方に向け進行してきて、本件交差点の南詰で赤色信号待ちのため停止中に本件事故を目撃した。本件事故は、被告人車両が、右折した前車に引き続いて2台目に右折しようとして、右折車線から対向車線に約15ないし20km/hで1メートルか2メートル出てきたところ、対向車線をそんなに速くも遅くもない速度で直進してきた被害者バイクが右側を下にして転倒しその運転者が左側に倒れるようにして滑走しながら、被告人車両の左側面に衝突するというものであった。被告人車両が右折する前に交差点中央の右折車線で一時停止していたようなことはなかった。」というのである。・・・上記のようなC供述の信用性は高いというべきである。</p> <p>先に2で間違いがないと認定した事実により上記のように信用できるC供述によって認められる事実を総合すると、本件事故は、被告人が、被告人車両を運転し、対向直進車両の有無及びその安全確認不十分のまま、約10ないし2</p>

<p>0 km/h で右折進行した過失により、折から被害者バイクを運転して東方から対向直進してきた被害者に急制動の措置をとらせて被害者バイクもろとも転倒滑走させて被告人車両左側部に衝突させ、被害者に判示の傷害を負わせたものであることが明らかである。</p>
--

番号	Y-13
関連個所	4. 2. 3ア
裁判日付	大阪地判平成15年5月8日
引用文献	LLI/DB 判例秘書登載
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車が、平成14年12月11日午後8時30分ころ、信号機により交通整理の行われている三差路交差点に一時停止後、約15km/hで右折進行する際、70km/h～80km/h（指定最高速度50km/h）で対向直進してくる被害者運転の普通自動二輪車の進路を妨害し、被害者に急制動措置を講じるのを余儀なくさせて運転車両もろとも転倒滑走させた上、自車左側部に衝突させた事案。</p> <p>裁判所は、被告人は右折進行するに当たり、被害車両の前照灯の光を前方約61.8メートル付近に認めたのであるから、同車の動静を注視し、同車との安全を確認して右折すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠り、自車が先に右折進行できると轻信して、被害車両の動静注視を欠き、かつ、同車との安全を確認せず発進し、漫然約15km/hで右折進行したとして、過失を肯定した。</p>
判旨 (要約)	<p>確かに、関係証拠によれば、被害車両の走行速度はそのスリップ痕等から70ないし80km/hと推定されており、制限速度を20ないし30km/h超過していることが窺われるが、被害者が走行していたのは片側2車線の幹線道路（国道i号線）であることからすれば、その程度の速度超過の車両が走行していることは間々あることであり、一般的に予測可能な範囲にあるといえる上、被告人は、本件では、接近しつつある被害者の車両を現認しているのであるから、その速度に対応した適切な措置を講ずることが求められているというべきである。交差点内で一時停止して右折の機会を窺っていた被告人としては、被害車両の速度にかんがみ、その通過を待つて右折を開始すべきであったといえるのであって、対向してくる二輪車の速度を適切に判断することには幾分の困難を伴うとしても、かかる注意義務を被告人に課することは何ら不可能を強いるものではない。</p> <p>次に、被害者の前方不注視等の点については、本件の証拠に照らしてそのような事情は窺えず、かえって、本件現場には、約15メートルの被害車両のスリップ痕が印象され、それに続いて衝突地点まで断続的に擦過痕が印象されているのであって、制動開始後タイヤがロックし路面にスリップ痕が印象されるまでのいわゆる空走距離の存在も考慮すると、被害者は被告人の予期せぬ右折の動きに驚き、直ちに制動措置を講じているものと推認される。</p>

番号	Y-14
関連箇所	4. 2. 3ア
裁判日付	東京高判昭和46年4月8日
引用文献	判タ265号295頁
事案の概要	<p>被告人の運転するバスが、交差点を10km/hで右折するに当たり、60km/hで対向直進してくる被害車と衝突した事案。</p> <p>裁判所は、被告人が右折を開始するに当り前方約40メートルに対向直進して来る被害車を認めているのであるから、本件の具体的状況下において被害車両の前面を安全に右折進行し得ることを確認すべき注意義務があるところ、被告人が右折に当り十分安全を確認したとはいい難く、その過失を否定することはできないとして、過失を肯定した。</p>
判旨 (要約)	<p>交差点において右折しようとする車両の運転者は自車の進行して来た進路の対向直進車、左折車、交差道路の直進車、右折車等の状況に十分注意し、安全を確認したうえで右折進行すべきことは当然の義務である。本件においては原判決が説示し、所論も肯定する如く、被告人が右折を開始するに当り前方約40メートルに対向直進して来る被告車を認めているのであるから、被告人の過失の有無は本件の具体的状況下において被告車の前面を安全に右折進行し得ることを確認したと認め得るか否かにかかる。被害車の時速はその残したスリップ痕よりして約60km/hと推算されること、本件交差点付近の旧目白通りは目白方面に向け下り勾配であること、被告人運転のバスは車長10.06メートル、車幅2.45メートル、車高2.06メートルの車体を有する大型車であること、被告人車の進行して来た旧目白通りの車道幅員9メートル、右折進入しようとする江古田駅に通ずる道路幅員6メートルであること、右両道路は直角に交差するものではなく、旧目白通りの北側において目白方面に向け稍鋭角であること等の具体的状況を考慮に置けば、被害車は二、三秒で交差点内に達することが推測される一方、長大な被告人のバスが右折のため方向を転換して交差点を通過するには普通車に比し遙かに慎重な操作と長い時間を要し、被告車の前面を安全に右折進行し得るとの判断は困難である。被告人が右折に当り十分安全を確認したとはいい難く、その過失を否定することはできない。被害者側にも前方注視、速度の調整等において過失のあつたことを窺い得るが、そのことにより被告人の過失に消長を来すものではない。</p>

番号	Y-15
関連個所	4. 2. 3ア
裁判日付	札幌地判令和2年10月27日
引用文献	ウエストロー・ジャパン
事案の概要	<p>被告人が運転する普通貨物自動車、令和元年7月13日午後8時11分頃、信号機により交通整理の行われている交差点内で一時停止した後、発進して右折進行（両側2車線（外側に市電軌道敷及び歩道あり）で車両通行可能部分の幅員23.5メートルの道路から、3車線で幅員10.6メートルの一方通行の道路（両側に歩道あり）に右折進行）するに当たり、62km/h（指定最高速度40km/h）で対向直進してきたA運転の普通乗用自動車に気付かず、同車の進路を妨害し、同人に自車との衝突を避けるため急制動及び左に急転把の措置を講ずることを余儀なくさせ、同人運転車両をその左斜め前方に逸走させて歩道上に乗り上げさせ、同歩道上に佇立していた被害者らに傷害を負わせた事案。</p> <p>裁判所は、被告人は、右折するに当たり、対向直進してくる車両の有無及びその安全を確認しながら右折進行すべき自動車運転上の注意義務があるのにこれを怠り、対向直進してくる車両の有無及びその安全確認不十分のまま漫然発進して約20km/hで右折進行したとして、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>被告人車の運転者である被告人の側からA車方向への見通しが妨げられていたことをうかがわせる事情も見当たらないため、被告人車が一時停止していた位置からは、前記低速車両を追い越しながら第一車線側から第2車線へと車線変更しつつ本件交差点に向けて直進してくるA車の様子をそのヘッドライト等により認識することが可能であったと推認できる。したがって、被告人が、右折進行を再開するまでに、左方向、すなわち対向車線の南側に目を向けていれば、前記のとおり進行してきているA車に気づき、同車が本件交差点に進入しようとしていると認識できたはずであって、A車との距離や同車の速度等も踏まえれば、被告人は、本件当時、右折再開を差し控え、仮に右折を再開し始めていたとしてもこれを即座に中止して、A車に対する進路妨害を避けるべきであり、かつ、これが可能であったと認められる。</p>

番号	Y-16
関連個所	4. 2. 3ア
裁判日付	東京地判平成15年7月1日
引用文献	新日本法規
事案の概要	<p>被告人が運転する普通貨物自動車は、平成13年7月17日午後3時50分ころ、交通整理の行われていないT字型の交差点を、幅員約11.1メートルで4車線ある対向車線を横断して10～15km/hで右折進行するに当たり、進路前方の交差点を青色信号に従って発進した自動二輪車等の前方を走行してきた被害者運転の大型自動二輪車が自車の左方約17メートルの地点に至った際、自車を加速してその前方を通過しようとしたが間に合わず、被害者運転の大型自動二輪車に自車の左側面後部を衝突させた事案。</p> <p>裁判所は、被告人には、対向直進車両の有無及びその安全を確認しつつ進行すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠り、進路前方の交差点を青色信号に従って発進した自動二輪車等の前方を走行してくる対向直進車両の有無及び安全を十分には確認しないまま約10～15km/hで右折し進行したとして、過失を肯定した。</p> <p>なお、対向直進車の速度については、100km/h程度で走行した可能性を否定できない旨判示している（制限速度60km/h）。</p>
判旨	<p>本件交差点は、東西に走る幅員約22.1メートルの広い靖国通りに対し、医大通りに至る幅員約2.50メートルの狭い道（本件交差道路）がT字型に交差している交差点であり、また、本件交差点は信号による交通整理が行われておらず、十字路でもないのであって、いわば、右折用の設備が整っているとは言い難い交差点である。そして、被告人車のように本件交差点を右折する車両は幅員11.1メートルの4車線を横断しなければならない。しかも、対向車線を富久町方面へ直進走行する車両の方が優先である上、同車両から見ると本件交差点の存在や右折車の存在等が必ずしも明らかであるとは言い難い道路構造となっている。このような本件道路及び交差点等の状況は、被告人の過失の有無及び程度を判断する上で、考慮すべき「特段の事情」に該当するものと考えられる。</p> <p>そして、このような道路及び交差点の状況にあつては、右折車は単に右折開始直前に対向車線を見て安全確認さえすれば足り、その後は対向車線に注意を向けなくてもよいというものではなく、右折開始後も、適宜対向車線上の車両の有無やその速度及び走行状況等に注意を払いつつ、安全に右折進行を完了させるべき注意義務があるものと解するのが相当である。</p> <p>・・・被告人が本件バイクに気付かなかつたというのであれば、それは、被告人が対向車線を十分には注視していなかつたということに帰着する。そう</p>

すると、被告人がセンターラインを超えた付近で対向車線を十分に注視していたならば、図面 a 地点よりさらに後方を高速度で走行して来る本件バイクに気づき得たことは明白であり、また、被告人車がセンターライン前でいったん停止していたことに照らすと、被告人車の速度はセンターラインを越えた付近においてはせいぜい数 km/h と推認するのが合理的であるから、その時点で被告人が直ちにブレーキを掛ければ、被告人車は本件バイクの進行を妨害せずに、本件第一車線内において停止することが十分可能であり、さらに、これを見た B も本件バイクの進路を少し左に変えるなどして被告人車との衝突を避ける行為に出たであろうことも十分に予測し得る。したがって、被告人が右折開始時及びその後に対向車線を十分に注視してさえいれば、本件事故を未然に防止することができたのである。

以上より、本件においては、直進対向車が異常な高速度で進行して来ることを予見し得た特段の事情が存在する。したがって、被告人には対向車線を十分には注視しなかったという不注意があり、この不注意に基づいて右折進行し続けたために本件バイクと衝突したことが優に認められるから、被告人には対向車線を十分には注視せずに右折進行し続けた過失が認められる。

番号	Y-17
関連箇所	4. 2. 3ア
裁判日付	仙台地裁石巻支部判決平成21年11月24日
引用文献	LLI/DB 判例秘書登載
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は、平成20年10月31日午後10時10分ころ、交通整理の行われていない交差点を約20km/hで右折進行するにあたり、対向進行してくるA運転の自動二輪車を前方約108.5メートルの地点に認めたが、同車が接近する前に右折進行できると判断して右折したところ、同車と衝突した事案。</p> <p>裁判所は、右折しようとしていた被告人運転車両の対向直進車であるA運転車両の速度は、本件道路における指定最高速度50km/hをはるかに超える100km/h以上であった可能性が否定できず、そのような高速度で走行する対向車両のあり得ることを予測して、交差点でそのような車両の通過を待ち、安全を確認して右折進行すべき注意義務はないとして、過失を否定した。</p>
判旨	<p>確かに、交差点を右折しようとする者には、道路交通法37条により直進車両を妨害してはならないという義務がある。しかしながら、一方、対向直進車としても、同法22条1項により制限速度を遵守し、同法70条により他人に危害を及ぼさない速度と方法で運転しなければならない義務があり、まして、交差点においては、同法36条4項により右折車両に特に注意し、できる限り安全な速度と方法で進行すべき義務がある。したがって、交差点を右折しようとする者としては、対向直進車が通常考えられる程度の速度で走行してくることを前提に、対向直進車の有無を確認し、その通過を待てば足り、制限速度をはるかに超えて対向直進車が走行してくることまでも予測して、その有無を確認しその通過を待つべき義務まではないというべきである。本件においては、右折しようとしていた被告人運転車両の対向直進車であるA運転車両の速度は、本件道路における指定最高速度50km/hをはるかに超える100km/h以上であった可能性が否定できず、被告人としては、そのような高速度で走行する対向車両のあり得ることを予測して、交差点でそのような車両の通過を待ち、安全を確認して右折進行すべき注意義務はないというべきである。</p>

番号	Y-18
関連個所	4. 2. 3ア
裁判日付	京都地判昭和43年9月16日（罪となるべき事実第二。最判昭和46年6月23日、大阪高判昭和45年3月3日）
引用文献	刑集25巻4号631頁
事案の概要	<p>被告人が運転する小型四輪貨物自動車、昭和42年2月28日午後3時20分頃、交差点を右折（それぞれ幅員約14メートルの4車線の道路（中央部に幅員約10メートル、高さ約75センチメートルの緑地帯あり）から幅員約3.95メートルの道路に右折）する際、対向車線の第二通行帯を約40km/hで進行してきたA運転の自動二輪車を、約22.10メートルに接近するまで気がつかず、これを認めてからも、自車が同交差点をさきに通過しようものとして判断し、約20km/hに加速して通過しようとし、Aに左方に転把させるなど把手の操作を誤らせた結果、同人運転の自動二輪車を被害者に衝突させた事案。</p> <p>裁判所は、自動車の運転者としては、対向車線を注視して西進する車両の早期発見につとめ、その距離、動静等に応じて、最徐行または停車する等適宜の措置を講じ、これらとの衝突等の事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があるにもかかわらず、これを怠ったとして、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>被告人は、本件交差点を右折して五条通西行車道に進入する前に、数台の西行直進車両をやり過ぎしたが、その際、後続車両の有無を確認するため東方を注視することによって、右の直進車両と約40メートル余の間隔において西進してくるA運転の自動二輪車を、比較的早期に、且つ容易に発見しえたにもかかわらず、この点に十分注意をつくさなかつた憾みがあり、また、被告人が、右の直進車両をやり過ぎたあと、約10km/hで約6メートル南進し、第三通行帯まで進出したとき、東方約22.10メートルの地点の第二通行帯を約40km/hで西進してきて、その上、徐行ないし停車等の措置を講ずる気配の見受けられないA運転の自動二輪車を認めたのであるから、自己がそのまま南進を続ければ、A運転の自動二輪車と衝突等の事故を惹き起こす可能性のあることが、優に予見されたものといわなければならない。果してそうだとすれば、このような事情のもとで、被告人において、Aがなおも交通法規にもとづく秩序を守り、自己の右折南進を妨げる行為に出ることはないものと信頼することは、本件の具体的な諸状況に照して、とうてい相当性の評価を受けうるものとは認められない。</p> <p>被告人が、右のように約20km/hに加速したことは、それ自体、それまでの速度では衝突するやも知れない危険を感じたからのことではなからうかと思われるし、右のような場合に、西行直進車両が、右折南進車両との衝突</p>

を避けるため、とつきの判断で更に左方に転把する場合は、経験上容易に予見しうるところであるから、被告人の右のような信頼もまた正当なものとは認められない。

番号	Y-19
関連個所	4. 2. 3ア
裁判日付	広島高判昭和43年10月25日
引用文献	判タ229号315頁
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車が、昭和40年9月30日午後8時20分ごろ、約15ないし20km/hで交差点を右折し、路面電車軌道を横切りその対向車線に自車前部を進出させた際、対向直進して来た自動二輪車を10.55メートル手前で発見し、直ちに急停車の措置をとつたが間に合わず同車と衝突した事案。</p> <p>裁判所は、被告人が先行する自動車に続き右折して交差道路に進出しようとするにあたり、信号を無視して南進する車両があり、これとの接触の危険があることまで予見して、青の信号が変わった後に交差点に入り前方対向直進する車両の交通状況に十分の注意を払わなかったことをもって直ちに被告人に自動車運転者として責むべき過失があると断ずることはできないとして、過失を否定した。</p>
判旨	<p>自動車の運転者が交差点で右折しようとする場合、単に自車を方向転換させようとする右方のみならず前方（左方）の交通状況に十分注意し、安全を確認して進行し、事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務のあることは原判決の指摘するとおりであつて、ことに、交差点において直進し又は左折しようとする車両があるときはその進行を妨げてはならないことは道路交通法37条1項の明規するところである。しかし、本件交差点のごとく信号機の表示する信号により交通整理が行なわれている場合、同所を通過するものは互いにその信号に従わなければならないのであるから、交差点で右折する車両等の運転者は、通常、他の運転者又は歩行者も信号に従って行動するであろうことを信頼し、それを前提として前記の注意義務をつくせば足り、特別の事情のない限り、信号機の表示する信号に違反して交差点に進入して来る車両等のありうることまで予見して、このような違反車両の有無にも注意を払って進行すべき義務を負うものではない。</p>

番号	Y-20
関連個所	4. 2. 3ア
裁判日付	東京地判平成15年11月13日
引用文献	判時1863号150頁
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は、平成14年2月7日午後10時45分ころ、信号機により交通整理の行われている交差点を約15ないし20km/hで右折（中央分離帯を隔てて片側2車線（右折車線を含めて三車線）の道路から右折）するに当たり、対向直進してきた被害者運転の原動機付自転車に気づかず同車に自車右前部を衝突させたという事案。</p> <p>裁判所は、赤色信号を無視して停止車両を背後から追い抜き、右折車両がある中央分離帯側車線を約40ないし60km/hで車両間をすり抜けて進入してくる車両があることまで予想することはできず、被告人には対向直進車両が交差点内に進入することまで予想することは困難な特段の事情があったとして、過失（対向直進車両の有無に留意し、その安全を確認しながら右折すべき業務上の注意義務違反）を否定した。</p>
判旨	<p>本件衝突は、黄色に続く全赤色信号において発生したものであるが、全赤色信号は、いわゆるクリアランス時間であって、直進車両であれ、右左折車両であれ、交差点内外にある車両等を安全に交差点外に停止ないし排出することを目的とするものであるから、右折するにあたっては、右折方向の交通の安全はもとより、対向直進車両の安全な進行のためにも、その動静を確認しなければならない。対向直進車両の中には、自車の位置や速度のほか、交差点付近の交通状況等をも判断して、黄色信号時点では停止位置に近接しているため安全に停止することができない場合、全赤色状態のうちに交差点内を走り抜けようとする車両もないわけではないのである。しかし、右折時の具体的状況において、対向直進車両が交差点内に進入することが予想できないという特段の事情がある場合には、被告人の過失が否定されることもあるというべきである。</p> <p>被告人は、前記のとおり、右折停止線で停止しつつ対面赤色信号を確認し、しかも、二車線のうち歩道側車線はH車両がこの赤色信号に従って停車したのを確認し、中央分離帯側車線は既に対向右折車両が停車していたことから、もはや交差点内に赤信号に従わないで進入してくる車両はないと判断して右折を開始したものであり、その判断はごく自然の判断というべきである。検察官は、対向右折車両の陰から進入してくる車両の有無を確認できる地点まで暫時進行させ、その車両の有無を確認すべき旨主張するが、H車両は急制動ではなく余裕をもって通常の停止の仕方をしたのであり、それを赤色信号を無視してまでして背後から追い抜くだけでなく、右折車両がある中央分離</p>

帯側車線を時速約40ないし60キロメートル程度の速度で車両間をすり抜けるという、危険この上ない運転方法で進入してくる車両があることまで予想することはできないといわざるを得ない。

番号	Y-21
関連個所	4. 2. 3ア
裁判日付	最判平成16年7月13日
引用文献	刑集58巻5号360頁
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は、平成8年10月9日午後9時30分ころ、時差式信号機により交通整理の行われている交差点を20km/hで右折（幅員約14.7～14.9メートルの片側二車線の幹線道路から一般市道に右折）しようとするに当たり、黄色信号を認めたが、自車の対面信号が赤色表示に変わったことから対向直進するA運転車両の対面信号も赤色表示に変わっており、同車は同信号に従い停止するものと判断して進行したところ、同車に自車との衝突を避けるため急制動を取らせて転倒・滑走させた上、自車左側部に衝突させた事案。</p> <p>裁判所は、被告人には、対面信号が黄色表示に変わったのを交差点入口に設けられた停止線の手前約26.6メートルの地点で認めたのであるから右停止位置に停止して右折進行を差し控えるべきはもちろん、同停止位置に停止せず、あえて右折するに当たっては、同停止線を前輪が通過した付近で前方約54.3メートルの地点に対向して進行して来るA運転の自動二輪車を認めたのであるから、同車の動静を注視し、その安全を確認して右折進行すべき業務上の注意義務があるのに、これを怠ったとして過失を肯定した。</p>
判旨	<p>被告人は、普通乗用自動車を運転し、本件交差点を右折するため、同交差点手前の片側2車線の幹線道路中央線寄り車線を進行中、対面する同交差点の信号が青色表示から黄色表示に変わるのを認め、さらに、自車の前輪が同交差点の停止線を越えた辺りで同信号が赤色表示に変わるのを認めるとともに、対向車線上を約70ないし80km/h（注：制限速度40km/h）で進行してくるA運転の自動二輪車（以下「A車」という。）のライトを、前方50メートル余りの地点に一瞬だけ見たが、対向車線の対面信号も赤色表示に変わっておりA車がこれに従って停止するものと即断し、A車の動静に注意することなく右折進行し、実際には対面する青色信号に従って進行してきたA車と衝突したというのである。以上のような事実関係の下において、被告人はA車が本件交差点に進入してくると予見することが可能であり、その動静を注視すべき注意義務を負うとした原判断は、相当である。所論は、本件交差点に設置されていた信号機がいわゆる時差式信号機であるにもかかわらず、その旨の標示がなかったため、被告人は、その対面信号と同時にA車の対面信号も赤色表示に変わりA車がこれに従って停止するものと信頼して右折進行したのであり、そう信頼したことに落ち度はなかったことから、被告人には過失がないと主張する。しかし、自動車運転者が、本件のよ</p>

	<p>うな交差点を右折進行するに当たり、自己の対面する信号機の表示を根拠として、対向車両の対面信号の表示を判断し、それに基づき対向車両の運転者がこれに従って運転すると信頼することは許されないものというべきである。</p>
--	--

番号	Y-22
関連個所	4. 2. 3イ
裁判日付	名古屋高判昭和42年3月29日
引用文献	判タ220号101頁
事案の概要	<p>被告人が交通整理の行われていない交差点を右折（車道部分の幅員16.5メートル、両側に幅各5メートルの歩道がある道路（中央に幅5.5メートルの市電軌道が敷設）から、幅員9メートルの歩車道の区別のない道路に右折）するため、交差点中央部で一旦停車した際には対向車線に直進車の列が連続していたところ、被告人が2km/hで進行した際、停止車両の左側の車道上から直進してきた被害者運転の自動二輪車と衝突した事案。</p> <p>裁判所は、被告人には、停止車両の左側方（東側）から進出してくる車両とのいわゆる出会いがしらの衝突等の危険の発生を未然に防止するため、最徐行のうえ左方を注視し、安全を確認しつつ進出すべき注意義務があるのに、左方を注視し、安全を確認しつつ進行すべき義務を十分尽くさなかったとして、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>叙上の事実関係に基づき、被告人の過失の有無について検討してみるのに、被告人が交通整理の行なわれていない、交通の頻繁な本件交差点において、右折の途中、交差点中央部で一旦停車した際には、左側方からくる直進（南進）車両の列が連続していたのであり、車道中央にある市電軌道寄りに進行してきた前記パブリカ車が被告人の車の斜め左前方に停止し、被告人に先に進行するよう合図した際にも、パブリカ車と東側歩道との間の車道上から比較的幅員の狭い車両が直進してくることは、十分に予想される状況であったところ、被告人の停車位置からは、斜め左前方に停止中のパブリカ車に視界を遮ぎられ、その蔭になって、交通の安全を確認することは、きわめて困難であったのであるから、かような場合、パブリカ車の合図により、再び発進し、同車の前面を通過して進行しようとする自動車運転者としては、同車の左側方（東側）から進出してくる車両とのいわゆる出会いがしらの衝突等の危険の発生を未然に防止するため、最徐行のうえ左方を注視し、安全を確認しつつ進出すべき注意義務があること、まさに原判決の判示するとおりである。被告人は、約2km/hの低速で発進しているのであるから、右最徐行義務は、十分に尽くしているが、本件被害者の自動二輪車がパブリカ車の左側方から進行してくるのを、もっと早く、従ってもっと手前で発見することができたと思われる状況であるのに、接触寸前になるまでこれを発見することができなかった点から考えて、左方を注視し、安全を確認しつつ進行すべき義務を十分尽くさなかった過失があるものといわざるを得ない。</p>

番号	Y-23
関連個所	4. 2. 3イ
裁判日付	高松高判昭和47年2月10日
引用文献	刑事裁判資料239号396頁
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は、昭和45年2月3日午前11時25分ころ、赤色信号が青色信号に変わるのを待って発進して交差点に入り、右折（それぞれ幅員約9.8メートルの3車線の道路（中央に幅員6メートルの路面電車の軌道敷が存在）から幅員13.8メートルないし15.1メートルの道路に右折）しようとしたところ、対向車線に直進車の流れが続いていたことから交差点中央の路面電車の軌道敷に停車して待つうち、対向直進車の流れが一時とぎれ、右前方約70メートル先の対向三車線のほぼ中央附近を北進して来る大型貨物自動車（11トン車）を認めたが、その附近には他に直進して来る車両がなかったため大型貨物車の前方を通過しようと判断して発進し、約25ないし30km/hで進行したところ、大型貨物車の左後方から直進して来るA運転の自動二輪車と衝突した事案。</p> <p>裁判所は、被告人は、被害車両に対する安全を十分確認し、もし大型貨物車にさえぎられて安全の確認ができない場合でも大型貨物車の通過を待ったうえで安全を確認し、その後進行するなどの方法により事故の発生を未然に防止すべき注意義務があるのに、これを怠ったとして、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>大型貨物車は、被告人車が軌道敷中央附近まで進んだころ、被告人車の右前方約4.50メートルの位置にあり、被告人車の前部が軌道敷をこえて西側車線に入ったころには、被告人車の右前方約23メートルの本件交差点南側横断歩道附近に接近しており、そのため被告人からみると右大型貨物車の西側後方は視界が妨げられた安全確認が困難な状態であったが、被告人は自車と大型貨物車の位置、速度などから大型貨物車の前方を通過できるし、大型貨物車の西側から被告人車の進行の支障となるように進行してくる直進車はないものと判断して進行を続け、約25ないし30km/hの速度で甲道路西側部分を南西に向けて斜めに約10.8メートル進行したとき、自車の左前方約5.3メートルの地点に北進して来るA運転の自動二輪車を発見したが、至近距離のため何らの措置をとることもできないまま、更に約2.3メートル進行した地点で被告人車左前部と右自動二輪車前部が衝突した。</p> <p>優先通行権を有する被害者が大型貨物車の直前を横切って右折してくる被告人車の存在を予期せず、対面する信号機の青色の表示にしたがって、制限速度を僅かに上回る程度の速度で、右のような位置で大型貨物車を追い抜いて交差点に進入したとしても、さほど非難すべき行為であると解されない。したがって、被害車両に対する優先通行権のない被告人車の運転者である被</p>

告人は、被害車両に対する安全を十分確認し、もし大型貨物車にさえぎられて安全の確認ができない場合でも大型貨物車の通過を待ったうえで安全を確認し、その後に行進するなどの方法により事故の発生を未然に防止すべき注意義務があるのに、これを怠った過失により本件事故を惹起したものであることが認められる。

番号	Y-24
関連個所	4. 2. 3イ
裁判日付	札幌高判昭和51年8月17日
引用文献	刑月8巻6～8号366頁
事案の概要	<p>片側二車線の道路を2列に渡って渋滞停止中の車列の間から道路右側の自宅敷地内に右折しようとした被告人の運転する普通乗用自動車が、2列の停止車両の運転者が前面を横断するよう次々と合図をしてくれたので、右折を開始し、自車の左右の先端が歩道まで約1.5メートル、同1メートルの地点で停止し、左方の安全を確かめて車両のないことを確認して、約10km/hで前進させ全部を歩道上に乗り入れて、車道部分をほぼ横断し終わろうとしたとき、対向車線の停止車両の歩道側端まで約1.7メートルの通行余地を、約28km/hで対向直進してきたA運転の原動機付自転車と衝突した事案。</p> <p>裁判所は、被告人は、渋滞車両の左側方約1.7メートルの本件車道部分を直進して来る二輪車など他の車両の運転者が交通法規を守り、前方を注視しかつ減速ないし徐行する等、安全な速度と方法で進行するであろうことを信頼して横断、進行すれば足り、かなりの速度で比較的狭い本件車道部分を直進して来る車両のあることまで予想し、より周到な左方車道部分の安全確認をすべき業務上の注意義務はないとして、過失を否定した。</p>
判旨	<p>被告人のようにそのときの道路および交通の状態その他具体的な状況に応じ、対向直進車に対する安全を確認して適式に道路を横断中の自動車運転者としては、特段の事情の認められない本件において、前記渋滞車両の左側方約1.7メートルの本件車道部分を直進して来る二輪車など他の車両の運転者が交通法規を守り、前方を注視しかつ減速ないし徐行する等、安全な速度と方法で進行するであろうことを信頼して横断、進行すれば足り、前記A車のように、注意すれば容易に被告人車を発見しうるのに前方注視を怠り、しかもかなりの速度で比較的狭い本件車道部分を直進して来る車両のあることまで予想し、これに備え一たん下車しあるいは他の者に誘導させるなどのより周到な左方車道部分の安全確認をなすべき業務上の注意義務はないものと解するのが相当である。</p>

番号	Y-25
関連個所	4. 2. 3イ
裁判日付	東京高判昭和60年3月18日
引用文献	高検速報昭和60年95頁
事案の概要	<p>交通整理の行われていないT字路交差点において右折するために道路の中央線に沿って一時停止したところ、対向車両が渋滞のため停止して進路を譲ってくれたため、その前方を5～6km/hで右折しようとした際に、当該対向車の左側方の路側帯を約50km/hで直進して来た自動二輪車に衝突した事案。</p> <p>裁判所は、50km/hもの高速度で路側帯内を通行することは通常予測されず、このような異常な走行をする直進車については、交差点における直進車優先の規定の適用はなく、右折車はかかる直進車に対してまでその進行を妨げてはならない義務があるものとは解されないとして、過失を否定した。</p>
判旨	<p>路側帯は、本来高速の車両の通行を全く予定していないものと考えられる。もっとも、現実には法律上路側帯の通行を禁止されている原動機付自転車や自動二輪車が路側帯内を通行する事態が時に見られるのであり、このような現実を全く無視することはできないが、このような場合であっても原動機付自転車や自動二輪車の側では適宜速度を調節して進行するのが一般であり、これらの車両が50km/hもの高速度で路側帯内を通行することは通常予測されないところといわなければならない。そうすると、このような異常な走行をする直進車については、交差点における直進車優先の規定の適用はなく、右折車はかかる直進車に対してまでその進行を妨げてはならない義務があるものとは解されない。</p> <p>被告人としては右通行余地を対向して進行して来る車両に対して相当の注意を払っていたものと認められる。そして右の程度の注意を払っていれば、路側帯内を適法に進行して来る歩行者や軽車両は勿論、原動機付自転車や自動二輪車が進行して来る場合であっても、それらが適宜速度を調節して進行して来る限り、それらとの衝突を回避することが十分可能であったと認められる。もっとも、右の程度の注意ではA車の如く路側帯内を50km/hもの速度で進行して来る車両との衝突を回避できないけれども、これを以て被告人の過失とみることは相当でない。</p>

番号	Y-26
関連個所	4. 2. 3イ
裁判日付	高松地判令和3年2月22日
引用文献	LLI/DB 判例秘書登載
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車（軽四）が、令和元年9月25日午前7時27分頃、対向車線を走行する大型貨物自動車の前面を通過して路外施設に向かい約10km/hで右折進行するに当たり、大型貨物自動車の左側の二輪車等の通行可能な余地（幅員1.3メートルの路側帯）から約29.8～35.6km/hで普通自動二輪車（第二種原動機付自転車）を運転して対向直進してきた被害者に急制動の措置を余儀なくさせて、転倒させた事案。裁判所は、被告人が、大型貨物自動車の左側には二輪車等の通行可能な余地があつて、この通行余地の見通しが困難であつたから、一時停止及び微発進を繰り返すなどして通行余地を対向直進してくる車両の有無及びその安全を確認して右折進行すべき自動車運転上の注意義務があるのにこれを怠つたとして、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>被告人は、被告人車両を右折進行させる際に、車両が本件路側帯を走行してくる可能性があることを十分に予見することができ、かつ、対向車線上において、一時停止と微発進を繰り返すなどした上で、本件路側帯を対向直進してくる車両の有無やその安全を確認することで本件事故を回避することができたのであるから、そうすべきであつたと認められる。</p> <p>被告人は、被告人車両を右折進行させる際、対向車線上において、一時停止と微発進を繰り返すなどすることなく、発進させてからはブレーキを掛けることなく、本件路側帯進入時頃には約10.8km/h、本件コンビニエンスストアの駐車場に進入時頃には約19.8km/hと、加速しながら走行したことが認められる。したがつて、被告人に判示の注意義務違反が認められることは明らかである。</p> <p>本件では、道路その他の状況から自動二輪車等が本件路側帯を相応の速度で（なお、本件道路の指定最高速度は40km/hであるところ、本件事故直前の被害者車両の推定速度は29.8km/hないし35.6km/hである。）進行することが十分に考えられる状況であつて、信頼の原則が適用される場合ではないというべきである。</p>

番号	Y-27
関連個所	4. 2. 3イ
裁判日付	神戸地判平成15年2月21日
引用文献	LLI/DB 判例秘書登載
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車、平成13年11月18日午前零時43分ころ、信号機により交通整理の行われている交差点（被告人は片側3車線（幅員約各3メートル）の道路を走行）内で、渋滞のため右折の合図をしながら一時停止後、青色信号に従い右折進行する際、対向車線には右折待ちの渋滞車両が連続停止していたため対向車線上の見通しが悪かったものの約15km/hで右折進行し、40～50km/hで対向直進してきた被害者運転の普通自動二輪車を左方約17.8メートルの地点に初めて発見し、急制動の措置を講じたが、同車前部に自車左前タイヤ付近を衝突させた事案。</p> <p>裁判所は、被告人は、停止車両の前面の見通しのきく位置で一時停止するか、又は最徐行しながら小刻み発進するなどして、対向直進車両の有無及び進路の安全を確認しつつ進行すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠ったとして、過失を肯定した。</p>
判旨（要約）	<p>弁護人は、被告人の供述に基づき、被告人は、被告人車両を運転し本件交差点内で右折を開始したが、右折進行方向出口道路の前方を同交差点に向け西進してくる車両を認め、同車との離合が難しいのではないかなどと考え、実況見分調書添付の交通事故現場見取図の④地点で4秒ほど停車して同車の動向を窺っていたところ、被害車両を左方約12.3メートルの地点に発見したが、同車はそのまま被告人車両の左前輪ホイールカバー付近に衝突したものであるから、被告人に判示の過失はなく無罪である旨主張したが、裁判所は、関係各証拠によれば、被告人に判示の過失は優に認められる旨判示した。</p> <p>裁判所は、被告人の本件事務直後からの供述については、交通工学的知見や現場に残された痕跡その他の客観的状況に矛盾するところがない一貫した自然な供述であって、その供述の信用性は十分であると判示した一方、被告人が公判段階に至って、事故直後から弁護人主張の弁解をしていたのに捜査官から取り上げてもらえなかった旨主張したが、関係各証拠に照らし、被告人の公判供述は信用しがたい旨判示した。</p>

番号	Y-28
関連個所	4.2.3イ
裁判日付	京都地判平成24年4月18日
引用文献	LLI/DB 判例秘書登載
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車が、平成21年7月25日午後零時50分頃、信号機により交通整理の行われている交差点を対面青色信号に従い右折すべく、同交差点中央付近で一時停止後発進し、右折進行するに当たり、当時対向進行してきた車両が渋滞のため同交差点の第2通行帯に停止したが、その左側には車両通行が可能な第1通行帯があったところ、約15km/hで右折進行し、第1通行帯を52～60km/hで対向直進してきたB運転の普通自動二輪車に衝突した事案。</p> <p>裁判所は、対向車線の第2通行帯に停車している渋滞車両のため、見通し可能地点より手前から第1通行帯を十分に見通すことはできないと認められるのであるから、被告人が見通し可能地点において一時停止等をしていないことは、第1通行帯を進行する車両の有無を確認しなかったことを示すというべきであり、注意義務を怠ったものと認められるとして、過失を肯定した。</p> <p>(もともと、被告人車両が見通し可能地点を通過した時点では第2通行帯を走行していたB車両が、その後第1通行帯に車線変更をして本件交差点に直進進入してきた可能性は排斥できず、本件においては、被告人が注意義務を果たしていれば本件事故が回避できたというには合理的な疑いがあるとして、無罪を言い渡した。)</p>
判旨	<p>被告人が実際に一時停止等した上で対向車の有無等を確認したのであれば、実況見分において右折状況等を確認された際に当然そのことに言及すると考えられるから、その旨の説明がないことは、被告人が右折開始後には見通し可能地点において一時停止等をしなかったことを推認させるものであり、これに反する被告人の前記供述は信用し難い。</p> <p>そして、第2通行帯に停車している渋滞車両のため、見通し可能地点より手前から第1通行帯を十分に見通すことはできないと認められるのであるから、被告人が見通し可能地点において一時停止等をしていないことは、第1通行帯を進行する車両の有無を確認しなかったことを示すというべきである。したがって、被告人は、注意義務を怠ったものと認められる。</p>

番号	Y-29
関連個所	4. 2. 3イ
裁判日付	東京地判昭和47年4月1日
引用文献	判タ279号321頁
事案の概要	<p>タクシー業務として普通乗用自動車を運転していた被告人が、昭和46年3月15日午後8時23分ころ、信号機により交通整理の行なわれている交差点を右折するため同交差点中心付近で一時停止したのち発進し右折進行（歩車道の区別のある車道幅員約28.04メートルの道路から歩車道の区別のある車道幅員約18.65メートルの道路に右折進行）する際、対向車線で右折のため停車中の大型バスの陰から対向直進してきた大型貨物自動車に自車を衝突させた事案。</p> <p>裁判所は、被告人には、対面信号が青色の信号を表示ないしは青色から黄色に信号が変わるかわり目の直後であつたうえ、対向車両の大型バスが同交差点内に右折のため停止中であり、その陰になって対向直進車両があつてもその見とおしが困難であつたから、その見とおしが可能な状態になるまで停止を続けるか、あえて発進右折するに際しては、対向直進車のあり得ることを考慮に入れたうえ、徐々に発進進行し、対向直進車両との安全を確認して右折進行すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠つたとして、過失を肯定した。</p>
判旨	<p>弁護人は、(1)被告人は、本件交差点中心付近で右折のため一時停車した後、対向右折車の都バスと軽自動車の停車のため京葉道路の対向車両の見とおしが悪いので被告人は京葉道路上の小松川方面より来る自動車の見える位置まで車体一台分位進行して停車した瞬間信号が黄色となったので再度発進したところ、小松川方面より進行して来たダンプカーに衝突されたものである。被告人は対向車との安全を確認するため右のような行動をとつたものであり、被告人に注意義務違反はない、(2)被告人は京葉道路の小松川寄りの信号が黄色となったので、本件交差点のはるか手前約70メートル位のところを進行中の右ダンプカーが当然停止するものと信頼して動き始めたところ、右ダンプカーは制限速度40km/hをこえる55ないし62km/hの速度で黄色信号を無視し前方を注視しないで交差点に突入して来て衝突したものであって、信頼の原則の適用されるべき事案であると主張する。</p> <p>・・・弁護人の(1)の主張事実はこれを認められないし、前掲証拠欄記載の証拠によりゆうに判示の事実を認定することができる。</p> <p>つぎに(2)の点について検討するに、・・・自動車運転者は青色から黄色に信号が変わるかわり目の際は右のことを考慮してなお対向直進車があり得ることを予見して対向直進車両との安全を確認したうえ進行すべきであつて、</p>

本件は弁護人の主張するような信託の原則を認め得べき事案ではない。

番号	Y-30
関連箇所	4. 2. 3イ
裁判日付	東京地判昭和47年1月13日
引用文献	判タ274号248頁
事案の概要	<p>被告人が運転する大型貨物自動車、昭和45年10月19日午後3時40分ころ、交通整理の行なわれていない交差点を右折しようとして一時停止した際、対向車線を走ってきた小型乗用自動車は交差点直前で一時停止し、運転者が先に右折せよと手で合図をしたので約5km/hで右折を開始したが、停止した対向車後方に数台の乗用車が連続して停止しており、その左側方は約1.6メートルの幅員を残しており、原動機付自転車類の通行が可能な状態であった。被告人車両の運転席から見て連続停止した車両の屋根から下の部分は視野を妨げられるが、被告人車両の運転席は高いため原動機付自転車に乗車した人の首から上の部分は視認可能であり、連続停止車両の後方は約50メートル先の交差点付近まで見とおしが可能であったが、その視野内に被害車両を認めなかったことから、被告人が右折を開始して約4.5メートル進行したところ、対向車左側方の車線を原動機付自転車が約40km/h以上で直進してくるのを約16.6メートル先に発見し、直ちに制動をかけたが衝突した事案。</p> <p>裁判所は、公訴事実のように被告人が「停止車両の左側方が見とおせる位置まで進出した際一時停止し、同方向の交通の安全を確認し」ていたとしても、約40km/h以上で盲進してくる車両に対しては安全確認方法となり得ず、衝突は不可避であったとして、過失を否定した。</p>
判旨	<p>公訴事実のように被告人が「停止車両の左側方が見とおせる位置まで進出した際一時停止し、同方向の交通の安全を確認し」ていたとしても、それは前記(3)地点よりさらに前に出ることになるから、本件被害者のように右側に連続停止している乗用車があることや、その先に交差点があること、さらに右状況から対向車線から右折してくる車があるかも知れないことになんら考慮を払わず、約40km/h以上と思われる速度で盲進してくる車両に対しては安全確認方法となり得ず、衝突はなお不可避であったといわざるを得ないのである。したがって、公訴事実のような注意義務をつくしたとしても事故は不可避であった(むしろ被告人はそれより早い段階で被害車両を発見し、直ちに停止していると認められる)と認められるので、被告人に右のような注意義務を怠った過失があると認めることは不可能である。</p> <p>しかし、被告人にそれ以前の段階で過失が認められないかをさらに考えると、問題になるのは右折開始当時において被害車両を発見していなかったことで</p>

あり、前方対向車線への注視をつくせば右折開始時において、すでに被害車両を発見できたのではなかったかということであるが、・・・右後者の場合であったとすると、被告人が被害車両を発見しなかったのは無理もないというべきであるし、右前者の場合であったとしても、右折開始の前記（２）地点から前記被害車両の推定所在位置までは約５５メートル以上あると認められるから、もし被告人がその地点に被害車両を発見していたとしても、対向車線に数台の乗用車がすでに停止していることであるし、その状況からして少なくとも相手は本件交差点手前で徐行してくれるであろうと考えて右折を開始しても、その行為に過失があると認めることは困難というべきであり、結局、被害車両を発見していたとしても、これにつながる危険な結果予見義務ないし回避義務があつたと認めることは困難であるから、前記右折開始時点において被告人に過失があつたことも、これを積極的に認定することはできない。

番号	Y-31
関連個所	4. 2. 3イ
裁判日付	福岡地判令和5年10月27日
引用文献	裁判所ウェブサイト
事案の概要	<p>被告人が運転する普通乗用自動車は、令和3年10月7日午後7時3分頃、信号機により交通整理の行われている交差点（片側3車線（交差点手前に第4車線（右折専用レーン）設置）の道路と片側一車線の道路）内で一時停止後、右折しようとするに当たり、対向直進車両がその対面信号の赤色を表示した直後に同交差点を通過し、同対向直進車両の後続車はその停止線手前でいまだ停止しておらず、かつ、同後続車によりその左側方の見とおしが困難であったのであるから、同後続車の前面で再度一時停止するなどして、同後続車の左側方を進行してくる車両の有無及びその安全を確認しながら発進し、右折進行すべき自動車運転上の注意義務があるのにこれを怠り、同後続車の前面で一時停止するなどせず、同後続車の左側方を進行してくる車両の有無及びその安全を十分確認しないまま発進し、漫然約15ないし20km/hで右折進行した過失により、被害者に傷害を負わせたとされた事案。</p> <p>裁判所は、被告人が、対面信号機が赤色表示に変わり、対向車線の、被告人車両に近い中央寄りの2つの車両通行帯を走行する車両2台が減速して停止しようとする状況を確認したのであれば、別の対向車両が赤色信号に従わずに本件交差点内に進入しようとするのを現認するなど、相手方が交通上適切な行動をとることを期待できないことを認識し、あるいは認識すべきであったときのような特別の事情のない限り、もはや赤色信号に従わないで本件交差点内に進入してくる対向車両はないと信頼することは許されるとして、過失を否定した。</p>
判旨	<p>被告人は、本件交差点内で一時停止の上、右折待ちをしていた際、対面信号機が赤色表示に変わり、対向車線の第2車両通行帯及び第3車両通行帯の各走行車両が減速するのを確認して、もはや本件交差点内に赤色信号に従わないで進入してくる車両はないと判断して右折を開始した。その当時、本件交差点の信号機は、3秒間全て赤色表示となる、いわゆるクリアランス時間内であり、被告人車両は、対向直進車両の進行を妨害しないよう、その動静を注視すべき一方、その後青色表示となる交差道路の交通を妨害しないために、速やかに右折を完了して本件交差点外に出るべき状況にあった。</p> <p>このような状況において、被告人が、対面信号機が赤色表示に変わり、対向車線の、被告人車両に近い中央寄りの2つの車両通行帯を走行する車両2台が減速して停止しようとする状況を確認したのであれば、別の対向車両が赤色信号に従わずに本件交差点内に進入しようとするのを現認するなど、相手</p>

方が交通上適切な行動をとることを期待できないことを認識し、あるいは認識すべきであったときのような特別の事情のない限り、もはや赤色信号に従わないで本件交差点内に進入してくる対向車両はないと信頼することは許されるというべきである。そして、被告人は、本件事故の直前まで、普通自動二輪車であるB車両を認識していなかった上、道路の状況等から、B車両が、赤色信号に従って停止のため減速する先行車両を追い越して本件交差点内に進入しようとする状況を認識すべきであったともいえないから、上記特別の事情も認められず、検察官主張の注意義務はないというべきである。

番号	Y-32
関連個所	4. 2. 3ウ
裁判日付	東京高判昭和51年6月14日
引用文献	刑月8巻6～8号327頁
事案の概要	<p>被告人車が交差点を右折しようとした際、本件交差点は、被告人車の進行方向に向かって道路が僅かに左方へゆるく湾曲し、また、被告人車の前方には約100メートルにわたって被告人車と同方向に進行する車両の連続渋滞があり、対向車線の見通しが悪い状態にあったところ、対向車線の路端から1メートル道路の中央に寄った地点を進行してきた被害車両と衝突した事案。裁判所は、被告人車の前車が発進して本件交差点を過ぎ、前車との距離が約10メートルになった時点において、視認のきく前方約40メートルの範囲の対向車線上に対向直進車両のないことを確かめただけで、その後全く対向車線上に注意を払わなかったのであるから、これが注意義務の懈怠であることは明らかであるとして、過失を肯定した。</p> <p>(もっとも、被告人が対向車線に入ろうとする時点において改めて対向直進車両の有無及びその安全を確認したとしても、被害車両を発見することができない場合もありうることから、本件事故と被告人の対向直進車両の有無及びその安全の確認についての注意義務の懈怠との間に因果関係があるとはいえないとして、無罪を言い渡した。)</p>
判旨	<p>被告人は、被告人車が停止中の直前車の最後尾から数メートル後方で、道路中心より約0.56メートル左方に寄った地点に、本件交差点入口から約4.4メートル手前を最前部として停止した後、前車が発進して本件交差点を過ぎ、前車との距離が約10メートルになった時点において、視認のきく前方約40メートルの範囲の対向車線上に対向直進車両のないことを確かめただけで、その後全く対向車線上に注意を払わなかったのであるから、これが注意義務の懈怠であることは明らかであって、被告人は、原判示の発進地点より原判示の方法で発進後約1.3秒を費やして約2.62メートル進行し、少なくとも被告人車の前部右角の部分が道路の中心線に到達し対向車線に入ろうとする時点において改めて対向直進車両の有無及びその安全を確認すべき注意義務があるものというべきである。</p> <p>被告人車の前部右角の部分が道路中心に到達した時点における同車の視認可能な範囲について検討するに・・・被告人車の運転席から通常の運転姿勢で見た場合、その前方55メートル、対向車線の路端から1メートル道路の中央に寄った地点に進行してきたA車の運転者の左手、左足の先端部分及び同車の左ハンドルの一部を、また、被告人車の運転席から身体を右側の車窓</p>

に寄せた運転姿勢で見た場合、A車の前輪タイヤ及びその運転者の左半身をそれぞれ認め得るに過ぎず、右A車をさらに5メートル前進させ被告人車の運転席から50メートル前方に近接させた時点においては、A車の前部及び運転者の全身を見ることが可能であることが認められるけれども、所論のように59.8メートルないし63.5メートル前方にあるA車を見ることはこれを見ることができず、他にそのよう視認が可能であるという証拠も存しない。

してみると、本件において被告人が、所論のとおり被告人車の前部右角の部分が道路の中心線に到達し対向車線に入ろうとする時点において改めて対向車線上を注視し、対向直進車両の有無及びその安全を確認したとしても、A車を発見することができない場合もありうることになるから、本件事故と被告人の前記対向直進車両の有無及びその安全の確認についての注意義務の懈怠との間に因果関係があることが必ずしも明であるということができないのであって、本件は結局犯罪の証明がないことに帰着し、被告人に対し無罪の言渡をした原判決は、結論において相当であり、論旨は理由がない。

番号	Y-33
関連個所	4. 2. 3ウ
裁判日付	福岡高判昭和48年2月16日
引用文献	判タ295号391頁
事案の概要	<p>被告人車両が東から西に向かう幅員約8メートルの道路を走行し、交差点を北側（約5.73メートルの道路）に右折しようとした際、本件交差点は、交差点の北西の角に電柱があり、交差道路の右側（東側）は一段低い田園となっており、また、被告人車の走行する道路は進行方向に向かって右に緩く湾曲し、かつゆるい上り勾配の坂道となっている上、道路の右側（北側）には人家やブロックの塀が続いて、坂の上の方の見とおしを悪くしていたが、交差点入口付近で対向車線上に車両等が見えなかったため約10km/hで右折したところ、対向車線を約50km/hで直進してきた自動二輪車と衝突した事案。</p> <p>裁判所は、被告人は交差点に入る前に則方、左右の交通の安全を確かめてから交差点に進入すべきことは勿論、交差点の中心付近で右折するに際しても、対向線上の坂の上方からの交通の安全を確認したうえ、右側車線に入り、右折をなすべき業務上の注意義務を怠ったとして、過失を肯定した。</p> <p>（もともと、被告人が被害者両を発見していたとしても、当時の交通事情、関係車両の速度や処理関係等からみれば、被告人は被害者の安全運転を信頼して優に右折しうる状況にあったとして、被告人の過失と本件事故の発生との間の因果関係を否定し、無罪を言い渡した。）</p>
判旨	<p>前記のような交差点の地形電柱等の関係上、中央線よりに交差点の中心の内側を回って右折すること（本件当時施行の道路交通法34条2項）が困難で、本件の場合にも、被告人が左側から、交差点の中心をこえて、その付近を大きく右に回転したことが推認され、所論のように右転回に操縦上の技術を要することはこれを肯認するに難くないけれども、途中で一時停止できないような構造上の欠陥等も見受けられないし、もともと、このような大型車両を操作して右折する以上、これによる他の車両等の交通の阻害程度も大きいし、低速で転回するときの対向車線上の交通事情も変るのであるから、被告人の交差点内での運転には、一層慎重な態度が期待される次第で、対向直進車に優先通行関係の認められる右側車線に入る前に、もう一度前記中心付近においても、また対向車線上の交通の安全を確認すべきであつたというべきで、運転操作にやや困難があることの故をもって、とうてい前段認定の注意義務を否定できない。従って、これを怠った被告人の前記右折に過失の存したことは免かれない筋合である。</p>

『徐行』の解釈に関する裁判例

番号	V-1
関連箇所	5. 2
裁判日付	田川簡裁判決 昭和36年11月30日
引用文献	下級裁判所刑事裁判例集だい3巻11~12号1126頁
事案の概要	<p>被告人は、自動三輪車を運転中、見とおしのきかない十字路交差点を30 km/hで進行したところ、交差道路の左方からきた被害者（原動機付自転車）と衝突し、被害者に傷害を負わせたという事案。</p> <p>本判決は、被告人に道交法上の徐行義務違反罪は認められず、また事故の原因は主として被害者の過失にあるため、被告人に業務上過失傷害罪における過失も認められないとした。</p> <p>なお、被告人は救護措置義務違反として有罪になっている。</p>
判旨	<p>しかし「徐行」とは如何なる速度以下であるかについては何らの定めがないので、この点社会通念により決するほかはない。</p> <p>当裁判所としては、交差点における道路の広狭、路面の状況、交通の多少、運転している自動車の性能その他危険発生のおそれなど諸般の事情を考慮して、機に臨み速かに停止ができる程度の速力以内で走行するをいうと解する。昭和三五年一二月二〇日施行の道路交通法（以下新法という）においてはその第二条第二〇号に「徐行」とは「車輛等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう」と定義しているが、この規定も具体的に「時速何キロ以内」と定めてなく、結局は抽象的な文言に過ぎないので新法のもとにおいても前示のように解するを相当と考える。</p> <p>或は前記新法の「直ちに停止することができる速度」というのは「厳格に危険発生のおそれありと認識した地点において即時停止できるような速度」を解すべきであるとする考え方があるかも知れない、しかし道路の状態にもよるが、通常制動設備の良好な自動車でもって湿気のない道路を走行する場合、「その地点で即時停止」するには、時速五キロでも不可能であることは経験則上明らかである。</p> <p>従つて、新法において「徐行」の定義を規定する際に、具体的に「時速何キロ以内」とせず、前示のように殊更に抽象的文言をもつて定義したのは、具体的に規定すれば、却つて道路交通法の目的である「交通の円滑」を阻害するような事態が発生するをおそれたためであると考えられる、であるから新法における「徐行」を右のように厳格に解すべきでない。</p>

番号	V-2
----	-----

関連箇所	5. 2
裁判日付	最判昭和44年7月11日
引用文献	最高裁判所裁判集刑事172号151頁
事案の概要	<p>事案は、被告人が農耕車を運転して、交差点を右折する際に、交差道路を走ってきた被害者の自動二輪車と接触し、同人を負傷させたというものである。原審は、被告人の一時停止義務違反を過失として有罪としたが、上告審は、被告人に一時停止義務はないとし、また、被告人は約10km/hで右折進行していたと認定したうえで、被告人には徐行義務違反もないとして、原判決を破棄し、被告人に無罪を言い渡した。</p>
判旨	<p>被告人が右折する際進行していたところは、前述のように、道路もしくは交差点の一部とみるべき場所であるから、被告人は、交通整理が行なわれておらず、左右の見通しもきかない本件交差点に進入する車両の運転者として、道路交通法四二条に従い「徐行」すれば足り、一時停止まですべき義務はなかつたものといわなければならない。</p> <p>そして、第一審で取調べられた被告人の司法警察員および検察官に対する各供述調書によれば、事故当時の被告人の農耕車の速度は時速約一〇キロメートルであつたと認められ、右速度は、道路交通法二条二〇号の「直ちに停止することができるような速度」と認められるから、被告人には同法四二条の徐行義務違反の事実はない。</p> <p>そうすると、被告人に一時停止の義務のあつたことを前提として、業務上過失傷害の罪の成立を認めた第一審判決およびこれを維持した原判決は、法令の解釈適用をあやまつたかもしくは事実を誤認した結果、被告事件が罪とならないのに、これを有罪としたものというべく、右違法は判決に影響を及ぼすことが明らかであり、刑訴法四一一条一号、三号により、これを破棄しなければ著しく正義に反するものと認められる。</p>

番号	V-3
関連個所	5. 2
裁判日付	東京高判昭和48年7月10日
引用文献	刑事裁判月報5巻7号1084頁
事案の概要	<p>被告人は、普通乗用自動車を運転し、交通整理の行なわれていない左右の見とおしのきかない交差点を、時速約五〇ないし六〇キロメートルで直進した際、交差道路左方より進行してきた被害車両（普通乗用自動車）に気がつかず、被害車両の運転手らを死傷させたという事案である。</p> <p>原審は、事故は被害者側の過失が原因として被告人を無罪にしたが、控訴審では被告人に徐行義務違反等の過失を認め、現判決を破棄し、有罪を言い渡した。</p>
判旨	<p>ところで、本件行為当時の道路交通法二条二〇号に、車両が直ちに停止することができるような速度で進行することをいうとある徐行とは、一般に停車の手段を施すときは惰力進行を加算しても優に衝突をさける程度の速度すなわち時速約一〇キロメートル程度ということになるであろう。</p> <p>しかして同法四二条が交通整理の行なわれていない左右の見とおしのきかない交差点で車両等に徐行義務を課しているのもかかる場所での道路交通の安全と円滑という矛盾する二つの要請を調整する趣旨のものと解されるから、ことを刑法上の注意義務の観点からみても、徐行とは交差道路からくる車両の有無、動静を確認し機に応じて交差点の直前で直ちに停止しうる程度に予め減速して進行することをいうと解するのが相当で、ここにいう徐行もやはり時速約一〇キロメートル前後ということになるであろう。</p> <p>ただ、その減速の程度は、通常は、交差点に接近するにともなつて次第に深まっていくが、他面、この接近にともなつて左右の見とおしも好転し、また、自車が交差点を先に通過しうるかどうかの判断も可能となり、安全通過を確認しうるにいたればそのままもしくはむしろ若干加速してでもすみやかにその交差点を通過すればよいことになるであろう（この関係は、交差点の手前に一時停止の道路標識が設けられている側の車両についても、一旦一時停止して交差点の安全を確認したのちにおいては全く同様であるといえる。）。</p>

番号	V-4
関連箇所	5. 2
裁判日付	高松高判昭和49年10月23日
引用文献	刑事裁判資料239号416頁
事案の概要	<p>被告人は、普通乗用自動車を運転し、交通整理の行われていない交差点を左折進行するにあたり、15km/hで交差点に進入したところ、交差道路（優先道路）を右方から通行していた被害車両（普通乗用自動車）と衝突し、被害車両の同乗者に傷害を負わせた事案である。</p> <p>原判決は、被害者に重大な過失があるとして被告人を無罪にしたが、控訴審判決は、被告人に徐行義務違反、安全確認義務違反の過失があるとして、現判決を破棄し、被告人を有罪とした。</p>
判旨	<p>また、原判決は、本件衝突事故の発生と被告人が時速約一五キロメートルで本件交差点を左折進行しようとしたこととの間には相当因果関係が認められないとするのであるが、右は、徐行速度の限度が時速約一〇キロメートル程度であることを前提とし、かりに、被告人が時速約一〇キロメートル程度に減速して進行したとしても本件衝突事故を回避し得たかどうか疑わしいとするのである。</p> <p>ところで、徐行とは、車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう（道路交通法二条一項二〇号）ことはいうまでもない。</p> <p>しかし、論旨も指摘するとおり、およそ、徐行とは、見とおしの難易等具体的状況に応じ、その制動距離、惰力前進距離を考慮に入れても事故の発生を避け得る速度で進行することをいうものと解するのが相当であつて、場合によつては、時速一〇キロメートル以下の速度で進行しなければ徐行とはいえないこともあるわけである。</p> <p>そして、本件において被告人がかりに時速五キロメートル程度に減速して徐行したならば本件衝突事故を優に回避することができたと認められるから、原判決が被告人の徐行義務違反と本件衝突との間には相当因果関係がないとしたのは、徐行の解釈を誤り事実を誤認したものというべきである。</p>

番号	V-5
関連箇所	5. 2
裁判日付	大阪地判令和5年7月12日
引用文献	LLI/DB 判例秘書登載
事案の概要	<p>被告人は、普通乗用自動車を運転し、歩車道の分離がない幅員約6.5mの道路（商店街で歩行者多数）を進行するに当たり、約7km/hで走行したところ、被害者（幼児）と接触し死亡させた事案である。</p> <p>判決は、道路や周囲の状況からして、一時停止や最徐行を繰り返して走行する義務などがあったのにそれを怠ったとして、被告人に過失運転致死罪の過失を認めた。</p>
判旨	<p>被告人は、本件当時、本件道路が車両通行禁止時間帯であることの認識を欠いてはいたものの、本件道路が店の利用客や通行人、自転車が行き交う商店街の道路であることは認識しつつ本件道路へと進入し、実際に児童を含む多数の歩行者や自転車と行き交ったり、追い越したりしていたのであるから、被告人の視界に本件店舗やその出入口前に佇立する被害者の父親らが入った時点（遅くとも、衝突の約4.5秒前・衝突地点から9m強手前に被告人車両が差し掛かった時点。甲46）では、本件店舗も営業中であり、本件店舗内には子供連れを含む買い物客がいる可能性があることは認識できたと認められる。このことと、被告人車両の運転席からは本件店舗の出入口部分の見通しが非常に悪かったことや、被告人車両の前方には他に走行している自動車が見当たらなかったことを併せみれば、前記時点で、被告人としても、本件店舗の出入口から被告人車両の進路に進出してくる買い物客等があり得ることや、その中には、低年齢の児童をはじめ、進行してくる自動車に注意を払わず、被告人車両の進行に気付かないまま進出してくる者も含まれ得ることを、十分予測できたといえる。</p> <p>さらに、本件店舗前の本件道路の通行余地は約2.5mと非常に狭かったため、被告人車両がそのまま進行する場合には本件店舗やその対面にある店舗等との間隔を十分に取ながら進行することが困難であった（取り得る間隔は左右合計で約0.8mにすぎなかった。）ところ、被告人においても、前記時点において、正確な距離はともかく、本件店舗出入口や被害者の父親らの直近を通行しなければならぬことは認識できたと認められるから、被告人車両の進行に気付かないまま進出してくる者があり得ることを予測できたことと併せみれば、そのまま漫然と被告人車両の進行を続けた場合には、本件のような人身被害を伴う事故を惹起することについても十分予見することが可能であったと認められる。</p> <p>他方、被告人が、前記時点において、そのような人身事故を避けるべく、一</p>

時停止と最徐行を小刻みに繰り返して走行したり、警音器を適切に鳴らす、あるいは、いったん下車して直接呼び掛けるなどの方法によって周囲の者に対して自車の走行に関する注意喚起ないし退避指示をしたり、第三者に依頼して同様の注意喚起ないし退避指示をしてもらうとともに自車の誘導を依頼したりして、本件店舗の出入口等から自車進路上に進出してくる買い物客等の有無やその動静を確認しながら進行することは、他に走行する自動車はなかったなどの当時の道路状況や、本件店舗の出入口周囲には被害者の父親をはじめとして複数の者が存在したことに照らすと、可能かつ容易であったといえる。また、被告人が前記時点でそのような走行行為や行動に出ているとすれば、当時の被告人車両の速度等に照らし、被告人車両が被害者に衝突する以前に停止できたり、警音器等による注意喚起を受けた被害者の父親等が被害者の動静に注意を払ったり、被告人車両の進路に出ないように措置をとったりしたと認められるから、本件事故結果の発生を回避することも十分可能であったと認められる。そこで、被告人には、前記時点において、上記いずれかの対応をとることより死傷事故の結果が発生することを防止すべき自動車運転上の注意義務があったと認められる。

そして、本件では、被告人は、前方等の注視を一定程度しながら最終的には時速約7 kmで進行してはいたものの、上記のような注意義務を果たすことなく漫然と進行を続けた結果、判示第1のとおり本件死傷事故を発生させたのであるから、この注意義務を怠った点について、被告人の過失を認めることができる。

バス車内転倒事故の裁判例

番号	Z - 1
関連箇所	6. 2
裁判日付	岡谷簡易裁判所昭和35年5月13日
引用文献	警察時報18巻2号52頁
事案の概要	被告人が、普通乗用乗合自動車を運転し、約25km/hで進行中、約20名の乗客が乗っているにもかかわらず、自転車運転者がよろめいて被告人が運転する乗合自動車の方に倒れかかったため、被告人が急停車措置をとったところ、その衝動で乗客が転倒した事案。裁判所は緊急避難（刑法37条1項本文）の成立を認め被告人を無罪にした。
判旨	被告人が右のように急停止の措置をとったのは右自転車運転者か、被告人の乗合自動車の側方において、よろめいて被告人の乗合自動車の方に倒れかかったため、被告人においてそのまま進行するときは、右自転車運転者と被告人の乗合自動車とが接触し右自転車運転者の生命、身体に危害が生ずる状態にあり、かつこれを避けるためには右乗合自動車を急停止するより他に方法がなかったものであるといわねばならない。したがって被告人において右急停止の措置をとったことにより被害者に対し右傷害を負わせたことについては、右自転車運転者の生命、身体に対する現在の危難を避けるため已むことを得ざるに出た行為による傷害であるといわねばならない。

番号	Z-2
関連箇所	6. 2
裁判日付	札幌高等裁判所昭和45年8月20日
引用文献	高等裁判所刑事判例集23巻3号547頁
事案の概要	被告人が大型乗合自動車を約5 km/hで運転していたところ、横断歩道を横断走行してくる被害者Aを直前で認め、これとの衝突を回避するため急制動の措置をとり、その反動で、自車の乗客に傷害を負わせた事案。裁判所は、被告人の業務上の注意義務違反を否定した。
判旨	無謀な横断者の存在を強く推認させる特段の事情（たとえば、幼稚園や小学校が近く、登下校時の園児児童の姿を多数見かける等）の認められない本件においては、バスの運転者が前記横断歩道直前において一時停止して、万一の危険に対処しなければならない法的義務を負担するとまではわかに断じ難く、むしろただちに停止できるような速度にまで減速し（あるいはさらに、予め警音器を吹鳴して歩行者に注意を喚起し）、急停止により乗客に与える衝撃をできるだけ緩和する措置を講じて進行すれば足りると解するのが相当である。そうすると、前記認定の如く当時、時速約五キロメートルのただちに停止できる速度で右横断歩道内に進入した被告人の本件所為は、少なくとも対乗客の関係では、一応社会通念上相当な注意義務を尽くしたものと解し得るのであって、それ以上に、右横断歩道直前において、一時停止したうえ交通の安全を確認して進行すべき業務上の注意義務の存在することを前提とした本件公訴事実は、その前提を欠くものといわなければならない。