

自動運転化のための保安基準作成に当たり、 留意すべき点(総まとめ)

- 道交法38条1項前段
- 道交法36条、42条
- 道交法70条
- 道交法34条

道交法 38条1項前段・後段
道交法 36条・42条
道交法 70条

道交法38条1項前段・後段(交通整理の行われていない横断歩道への通行・交通整理が行われている交差点における右左折時における横断歩道への通行〔停止できるような速度調整義務・一時停止義務〕)については、第4回・第5回の資料で述べた通りです。

道交法36条・42条(交通整理の行われていない見通しの悪い交差点への通行〔通行妨害禁止義務・徐行義務〕)については、第5回資料で述べた通りです。

道交法70条(一般法・補充法である安全運転義務)については、第5回資料で述べた通りです

道交法34条のうち右折車と対向直進車との関係

道交法34条は右左折する時の具体的な方法について述べている。

例えば、

同条1項は、左折するときは、

- ① 予めその前からできる限り道路の左側端に寄り、
- ② 徐行しなければならない

同条2項は、右折するときは、

- ① 予めその前からできる限り道路の中央に寄り
- ② 交差点の中心の直近の内側(つまり大回り右折の禁止)を
- ③ 徐行しなければならない

と書かれている。

しかし、実際に刑事責任で問題となるのは右左折の方法それ自体の違反ではなく、対向直進車との右直事故で、右折車は直進車の速度超過をどこまで考慮すべきかという点である

裁判例では、想定すべき速度超過は10kmから40kmまで様々

ア 東京高判平成13年10月24日（東京高等裁判所（刑事）判決時報52巻1～12号79頁、高等裁判所刑事裁判速報集（平成13）号154頁）

右折車は、直進車が法定最高速度を時速30kmから40km超過することまで想定する必要はない（右折車は無責方向）

イ 仙台高判平成5年2月1日（高等裁判所刑事裁判速報集（平5）号135頁、判例時報1501号160頁）

右折車は、直進車が指定制限速度（時速40km）を時速30kmから40km程度超過することは想定すべき（右折車は有責方向）

ウ 東京高判昭和60年3月18日（高等裁判所刑事裁判速報集（昭60）号95頁）

右折車は、原付直進車が法定最高速度（時速30km）を時速20km程度超過することまで想定する必要はない（右折車は無責方向）

エ 高松高判昭和56年11月30日（判例時報1043号148頁）

右折車は、直進車が制限速度（時速50km）を時速15kmから20km程度超過することは想定すべき（右折車は有責方向）

オ 大阪高判昭和53年5月25日（刑事裁判月報10巻4・5号869頁、判例時報925号130頁、判例タイムズ369号433頁）

右折車は、直進車が指定最高速度（時速50km）を時速30km程度超過することは想定すべき（右折車は有責方向）

カ 判決（第2小）昭和52年12月7日（最高裁判所刑事判例集31巻7号1041頁、判例時報875号123頁、判例タイムズ359号305頁）

右折車は、直進車が指定最高速度（時速40km）を時速10kmから20km程度超過することは想定すべき（右折車は有責方向）

解決方法

このように裁判例は
その時々交通環境に応じてケースバイケースで判断。

ただ、概ね言えることは、
少なくとも時速30km程度の超過は想定すべき。

そこで、
自動運転を可能にするには、道交法を改正して
一律規制(念のため時速40kmまで想定する)とするしか方法はないのではなかろうか。

しかも、
右直事故では直進車は黄色を表示してから焦って通り抜けようとすることが多いので、
交差点直前で速度を上げることも多い。

その点も、考慮して、プログラミングする必要があるだろう。