

片岡晴彦さんを支援する会

HP公開用地裁判決文

※個人情報に関する部分以外は原文のままです

平成19年6月7日宣告 裁判所書記官 安岡妃菜子

平成18年(ワ)第552号 業務上過失致死被告事件

判 決

被 告 人

本籍 高知県吾川郡仁淀川町

住居 高知県吾川郡仁淀川町

職業 無職

氏名 片岡晴彦

年齢 昭和 年 月 日生

出席した検察官 田辺幸一

弁 護 人 梶原守光（私選）

主 文

被告人を禁錮1年4月に処する。

理 由

【罪となるべき事実】

被告人は、平成18年3月3日午後2時34分ころ、業務として大型乗用自動車
を運転し、高知県吾川郡春野町弘岡中987番地1先の交通整理の行なわれていな
い変型四差路交差点西方に面した路外施設駐車場から、同交差点内車道と自歩道の
境界付近で一時停止した後、同車道に進出し、土佐市方面に向かい右折進行するに
当たり、右方道路から進行してくる車両等の有無及びその安全を確認して同道路に
進出すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠り、右方道路を一瞥したのみで、
右方道路から進行してくる車両等はないものと軽信し、左方道路に注意を奪われ、
右方道路から進行してくる車両の有無及びその安全確認不十分のまま発進し、漫然
と時速約5ないし10キロメートルで同道路に進出して進行した過失により、折か
ら右方道路から進行してきたY隊員（当時26歳）運転の自動二輪車に全く気づか

ず、同車前部に自転車右側前部を衝突させて同人を約3.6メートル前方に跳ね飛ばして転倒させ、よって、同人に胸部大動脈損傷の傷害を負わせ、同日午後3時40分ころ、高知市新本町2丁目13番51号高知赤十字病院において、同人を前記傷害により死亡するに至らせた。

【証拠の標目】（証拠に付記した番号は検察官請求番号を示す。）

- ・被告人の当公判廷における供述
- ・証人 A 警官，同 B 警官，同 C 警官 の当公判廷における供述
- ・被告人の検察官調書（乙4）
- ・校長（甲11），D氏（甲25）の警察官調書
- ・捜査報告書（甲1，甲5，甲19，甲20，甲21，甲22）
- ・実況見分調書（甲2（不同意部分を除く），甲4，甲17（不同意部分を除く））
- ・写真撮影報告書（甲23）
- ・算定嘱託書謄本（甲27），算定書（甲26）

（なお、弁護人は、被告人の検察官調書（乙4号証）につき、任意性に欠けると主張し、被告人は、検察庁の呼出しを受け、実況見分調書のような図面を見せられ、これは事故とは全然違うなどと言ったが、押し問答となり、スリップ痕の写真を見せられ、証拠がねつ造されていると感じ。以前に知っていた梶原弁護士（当審弁護人）に早く相談したいと考え、事実関係を認める調書の作成に応じたなどと供述する。しかし、被告人は、本件事故直後に逮捕されたものの、勾留されずに釈放され、乙4号証の作成はその約8か月後に在宅の被告人に対してなされており、身柄拘束を受けた影響は遮断されている上、被告人は、特定の弁護士を具体的に念頭に置いてその助力を受けねばならないと感じていながら、ねつ造された証拠に基づくという調書の作成をわざわざ待つて署名指印したことになるが、そのような不合理な行動をした理由は分からないなどと述べているのであって、取調べ状況に関する被告人の供述の信用性は相当に低く、被告人の検察官調書（乙4号証）の任意性に欠けるところはないとするのが相当である。）

【事実認定の補足説明】（証拠に付記した番号は検察官請求番号を示す。）

第1 弁護人の主張及び被告人の供述

弁護人は、被告人は、本件事故当時、路外施設を出て右折進行するに際し、左方から来る車両をやり過ぎため路上で停止していたところ、そこに高速度で進行してきた被害者運転車両が衝突してきたのであって、被告人に過失はないと主張し、被告人も、これに沿う供述をするので、判示のとおり認定した理由を補足して説明する。

第2 当裁判所の判断

1 証拠上容易に認定できる事実

(1) 被告人及び被害者の運転の状況

被告人は、本件事故当時、大型バスを運転し、路外施設から路上に進出し、右折するつもりであった。被害者は、自動二輪車を運転し、被告人から見て右方から、第二通行帯を進行して本件事故現場に差し掛かろうとしていた。被害者運転車両は、いわゆる白バイであったが、本件事故当時、緊急走行はしていなかった。

(2) 被告人の見通し状況

被告人が、本件現場において、路外施設駐車場を出発し、自歩道を越えて路上に進出しようとする際に、被告人運転車両運転席から右方の路上の見通し状況は、中央分離帯側において約98.6メートル、自歩道側において約168メートルであった。

(3) スリップ痕

被告人運転車両の最終停止位置（実況見分調書（甲2号証）添付の交通事故現場見取図（第2図）の⑤地点）を基準に俯瞰した場合、左右前輪からそれぞれ同車後方に向けわずかに右側に流れるように、左前輪につき約1.2メートル、右前輪につき約1.0メートルのスリップ痕が存する。（なお、その由来には争いがある。）

(4) 路面擦過痕

被告人運転車両の最終停止位置を基準に俯瞰した場合、右前輪右側あたりに、アスファルト路面の表面を硬い物で削ったような複数の路面擦過痕が存し、被告人運転車両の進路と直交する南北方向に短く形成されていたものが、突如転向して、被告人運転車両の進路と平行する東西方向東向きに長く形成され、最終停止位置で転倒している被害者運転車両まで伸びているものがある。(なお、その由来(又は存否)には争いがある。)

また、これらの他に被害者運転車両の最終停止位置から別の方向に伸びるような路面擦過痕は存しない。

(5) 被告人運転車両の損傷状態

被告人運転車両の前面右側は凹損しており、棒の先端で突いたようにして黒色のものが点状に付着しているが、その高さは、被害者運転車両の同型車のハンドルの高さとはほぼ同じである。また、右側ヘッドライト上部には水平方向の線状の擦過痕がある。さらに、前部バンパーは被告人運転車両の進行方向を基準に見て右側から左側に押し込まれたように挫屈している。

(6) 被害者運転車両の損傷状態

被害者運転車両には、転倒時に車体や乗員を保護するためのバンパーが左右に張り出しており、また、排気管やマフラーなどが車体を覆うカウリングから露出しており、転倒した際に下になった右側前後バンパー、排気管、マフラーには擦過痕が存する。また、前部左側の赤色回転灯のカバーは脱落し、さらに、左側バックミラーは本来の位置から車体中央に向いた位置に回り込んでいる。

(7) 破片の散乱状況等

本件現場では、被告人運転車両と被害者運転車両のいずれか又は双方から、液体が漏れ出していた。

被害者運転車両から脱落した前部左側の赤色回転灯のカバーは、被告人運

転車両の右前輪後方の位置に脱落している。また、被告人運転車両の最終停止位置を基準に俯瞰した場合、被告人運転車両の前方に細かな破片等が散乱している。

(8) 関係者以外の者の存在

本件事故当時、被告人運転車両には被告人のほか、学校教員や生徒らが乗車していたほか、本件現場にはいわゆる野次馬らしき人物が参集しており、さらに、テレビカメラを携えた報道関係者と思しき者らが現われるなどした。また、本件現場は少なからぬ一般車両が通行する幹線道路上にあった。

(9) 捜査の状況

本件事故の約21分後の平成18年3月3日午後2時55分から同日午後5時17分まで本件現場において実況見分が行なわれた。被告人は、本件事故直後から本件現場にとどまっていたが、本件事故の約30分後の同日午後3時4分に逮捕され、警察署に引致され、同日午後4時15分から午後4時48分まで本件現場に戻り、改めて実況見分に立ち会った。被告人が本件現場に戻った際には、既に被告人運転車両等は現場から撤去されていた。

2 証拠の正当性に関する判断

(1) 証拠の正当性に関する弁護人の主張及び被告人の供述

かかる前提事実に対して、弁護人は、スリップ痕などは警察がねつ造したものであり、被告人を不当に逮捕して実況見分への立ち会いを困難ならしめたことは、スリップ痕が、被告人らに見せることができない偽装した代物であることの証左であると主張し、被告人はこれに沿う供述をするので、以下、具体的な検討を加える。

(2) スリップ痕の由来について

本件の証拠、とりわけ、当初は弁護人が自ら請求し、後に検察官も請求した写真撮影報告書（甲23号証）を観察すれば、その中には、スリップ痕とともに被告人運転車両に乗っていた生徒らが降車する様子や、スリップ痕と

ともに被告人が被告人運転車両運転席に乗車している様子などが撮影されている写真がある。加えて、被告人が本件犯行によって逮捕され警察署に引致された後に本件現場に戻ってきた際には、バスは路上から撤去されていたのは前記のとおりであるから、これらの写真が撮影されたのは本件事故の直後であり被告人が逮捕される前であることが明らかである。そうすると、スリップ痕は、本件事故の直後から存在していたのであって、本件事故の際の被告人の運転操作によって形成されたとみるのが極めて自然である。

これに対して、弁護人は、被告人運転車両にはABSが装着されていたからスリップ痕が生じるはずがない、低速で進行していたのであるから理論上も経験則上もスリップ痕は生じない、スリップ痕の先頭部分の色が他の部分に比べて濃くなっている写真が存することは不自然であるなどと主張し、また、スリップ痕の具体的なねつ造方法としては、被告人運転車両の前輪に塗料様の物を塗ってバスをその場で動かして作出したのではないかとの疑いがあるなどと主張する。

しかし、被告人運転車両に装着されたABSの原理等を説明する技術者は、被告人運転車両に装着されたABSは、センサーによって車両速度と車輪速度を算定し、車両速度が車輪速度を一定以上上回る状態になれば車輪がロック傾向にあると判断してブレーキ圧を自動的に低下させるものであるが、バスが低速度で進行する状態では、車両速度と車輪速度との間に一定以上の差が生じにくいことからABSが作動せず、スリップ痕が生じることがあると供述しており、これに特段疑問を抱かせる点はなく、その旨が認められる。これに反する弁護人の主張は理論上も経験則上もスリップ痕は生じないという抽象的なものにとどまっており、採用できない。

さらに、前記のとおり、被告人運転車両に被告人や生徒が乗車していた段階からスリップ痕が存在しており、その間に弁護人が主張するようにバスを動かしてスリップ痕をねつ造するとは考えられないことに加えて、本件現場

には、教員や生徒らのほかいわゆる野次馬なども居合わせ、少なからぬ一般車両が通行し、テレビカメラを携えた報道関係者と思しき者も現われるなどしたのであって、言わば衆人環視の状況にあったと言っても過言ではなく、さらに、弁護人も被告人も前記の他にはスリップ痕をねつ造する具体的な機会や方法の可能性については何ら言及していないことに照らせば、警察官らがスリップ痕をねつ造する可能性はほとんどなかったというべきである。

なお、被告人運転車両を撤去してスリップ痕を撮影した写真の中には、その先頭部分の色が他の部分に比べて濃くなっているものと、他の部分と同様の色になっているものとが存する。実況見分調書を作成した警察官は、結局、色が濃くなっている現象について、原因は分からないと供述している。しかし、これまで検討した事情に加えて、本件事故によって最終停止位置付近の路上に被告人運転車両と被害者運転車両の辺りから液体が広がっている状況が認められることなどをも考慮すれば、これがスリップ痕のねつ造の痕跡であるというよりは、事故後に現場に流出するなどした液体が被告人運転車両前輪の接地面に浸透し、その周囲は自然に乾燥するなどした後に、被告人運転車両が撤去され、乾燥前の湿潤面が現われたなどとみるのがむしろ自然であり、かかる写真の存在によって前記の認定に消長を来すとはいえない。

また、弁護人は、弁論において明示的に主張はしないが、車両の前輪のみにスリップ痕が生じるのは不自然であることを前提とするかのような尋問を後記の技術吏員に対して行なっていたので念のため付言するに、被告人運転車両には前後の軸重の差が存することや、前後輪のいずれか（又は双方）にスリップ痕が生じるかについては前後輪のブレーキバランスの問題も影響することを考慮すれば、本件現場で前輪にスリップ痕が生じたとされていることが不自然であるとはいえない。

スリップ痕の由来に関する弁護人の主張が、スリップ痕の由来の正当性に対する合理的な疑いとなる余地はない。

(3) 路面擦過痕の由来について

前記写真撮影報告書（甲23号証）の中には、路面擦過痕とともに被告人運転車両に乗っていた生徒らが車内にいる様子や、路面擦過痕とともに被告人が被告人運転車両運転席に乗車している様子が撮影されている写真がある。そして、これらの写真が撮影されたのは前記のとおり本件事故の直後であり被告人が逮捕される前であることが明らかである。そうすると、路面擦過痕は、本件事故直後から存在していたと認められる。また、路面擦過痕の中には、前記のとおり最終停止位置で転倒している被害者運転車両まで伸びているものがあることに加えて、被害者運転車両には、前記のとおり転倒した際に下になった右側バンパー等に擦過痕が認められるのであるから、本件現場周辺の路面にもこれに対応する擦過痕が存するはずであると考えられるが、本件現場の被害者運転車両の最終停止位置周辺においては、既に認定した路面擦過痕以外の擦過痕は見当たらないことをも併せて考慮すれば、路面擦過痕は、本件事故の際に転倒した被害者運転車両によって形成されたとみるのが極めて自然である（なお、算定書（甲26号証）の立証趣旨は「衝突直前の被害車両及び被告人車両の速度等」ではあるが、弁護人は、弁論において被害者運転車両の損傷状況を検討する根拠としていることに鑑みて検討を行なった。）。

これに対して、弁護人は、本件現場には被告人運転車両と被害者運転車両が衝突後一体となって動いたような鮮明な擦過痕が道路に残るはずであるが、そのような痕跡は見当たらず、また、被害者運転車両は右側に転倒しているところ、算定書（甲26号証）添付の写真によれば、その車体右側面には広範な擦過損傷がないことから、被害者運転車両が路面擦過痕を形成したとは考えられないなどと主張し、被告人は、路面擦過痕は白墨で書かれたものであるとするかのような供述をする。

しかし、本件現場には前記認定のとおり路面擦過痕が存するというほかな

く、また、算定書添付の他の写真をも検討すれば明らかであるように、被害者運転車両右側のバンパー、排気管、マフラー、スピーカーなどに現に擦過痕が存する。また、前記写真撮影報告書（甲23号証）の中には、路面擦過痕を大写しにした写真があり、アスファルト舗装の表面の粒子が削られている状況が認められるのであって、路面擦過痕が白墨で書かれたものであるとはいえない。

路面擦過痕の由来に関するこれらの弁護人の主張及び被告人の供述は、証拠に基づかない独自の見解であって、路面擦過痕の由来の正当性に対する合理的な疑いとなる余地はない。

(4) 被告人の逮捕と実況見分の実施方法について

弁護人は、要約するに、本件における被告人の逮捕や実況見分の実施には多くの問題があり、スリップ痕が偽装した代物であることを証明するものであると主張する。

しかし、本件は、交通事故によって被害者が死亡した重大事案であり、事案の見通しが未だ流動的である捜査の初期段階において、逃亡や口裏合わせなどの罪証隠滅が懸念される状況にあったと認められ、実際には勾留されずに釈放されたことを考慮に入れても、当時被疑者であった被告人を逮捕したことが不当であったとはいえない。

そして、逮捕した被疑者を警察署に引致せねばならないのは当然のことであることに加えて、弁護人及び被告人がねつ造されたと主張するスリップ痕や路面擦過痕は、前記のとおり、いずれも被告人が逮捕される以前に既に存在しており、これらがねつ造されたとはいえず、証拠をねつ造するために被告人を逮捕して本件現場から遠ざけたという疑いは生じず、同様に、主要な証拠の由来が明確な本件においては、本件現場の状況を写真撮影等によって保存した後に被告人運転車両や被害者運転車両を撤去するなどしたことについても、本件現場が交通量の少くない幹線道路であり、交通機能の回復、

やさらなる事故の発生を予防すべき必要があったと認められるのであって、そこに不当な目的があったとはいえない。

なお、弁護人は、以下のとおり主張する。すなわち、検察官は実況見分調書（甲２号証）写真１８を検察官が主張する衝突地点を被告人が指示する状況の写真であるとし、写真撮影報告書（甲３号証）写真１及び２を最終停止位置を被告人が指示する状況の写真であるかのように主張しているが、これらはいずれも同一の機会に撮影されたもので、しかも最終停止位置を指示する写真であるから、警察は被告人に現場指示を求める段階ではそもそも検察官が主張する衝突地点を念頭に置いていなかったというのである。

しかし、写真撮影報告書（甲３号証）には写真１及び２について衝突地点を指示する様子であるとの説明が記載されている上、検察官は、これを被告人が衝突地点を指示する状況であるとして証拠請求しているのであって、弁護人の主張は、書証の内容や相手方の訴訟行為の正しい理解を前提としているとはいえない。また、これらの写真を素直に見れば、被告人が指示するのは、最終停止位置というよりは、むしろ、路面擦過痕が存する地点の辺りすなわち検察官が主張する衝突地点の辺りであると認められる。さらに、本件現場では本件事故の直後からスリップ痕や路面擦過痕が存在しているところ、実況見分を行なった警察官はその際にこれらを計測するなどしており、その存在に当然気づいていたと認められ、殊に被害者運転車両によって形成された路面擦過痕から衝突地点が最終停止位置でないと容易に判断しうる本件現場の状況において、警察官が衝突地点が最終停止位置以外であることを念頭に置いていなかったと考えることには、相当な無理がある。加えて、仮に、弁護人が主張するように、警察官がスリップ痕などをねつ造したとすれば、その目的は、とりもなおさず、衝突地点を仮装するためなのであるから、なおさら、仮装した衝突地点を念頭に置かずに実況見分を行なうとは考えられない。弁護人の主張は、弁護人及び被告人の見解を前提としても一貫した

意味をなしているとはいえない。

また、逮捕後の被告人を実況見分に立ち会わせた際には、押送車両の周辺にテレビカメラを携えた報道関係者と思しき人物がいたと認められ、警察官が、被告人が身柄拘束を受けている姿を人目にさらさないように配慮し、押送車両内から指示説明をさせたとしていることについても、そこに違法不当な目的があったとは窺われない。

このように、被告人の逮捕及び実況見分の実施に関する弁護人の主張は、本件の証拠がねつ造されたものであるとの合理的な疑いを抱かせるものではない。

3 衝突地点及び衝突態様

(1) 以上を前提に本件事故における衝突地点及び衝突態様を検討する。

本件現場には路面擦過痕があり、これらは数条からなるものであるが、被害者運転車両の右側面のバンパー、排気管及びマフラーにも対応する擦過痕があることなどから、被害者運転車両が転倒して路面に形成したものと認められる。そして、これらの路面擦過痕の中には、被告人運転車両の進路と直交する南北方向に短く形成されていたものが、突如向きを転じて、被告人運転車両の進路と平行する東西方向東向きに長く形成され、最終停止位置で転倒している被害者運転車両まで伸びているものがある。

また、被告人運転車両の前面右側には凹損等が存するほか、前部バンパーについても水平方向に押し込まれたような挫屈が認められる。被害者運転車両についても、左バックミラーが内側に回り込んだ様子が存する。

これらの事情を総合すると、被害者運転車両が、被告人運転車両の前面を横切ろうとする直前において、被告人運転車両の前面右側が被害者運転車両前部左側と衝突し、被害者運転車両は右に転倒してそのまま被告人運転車両との衝突により言わばかみ合った状態となり、被告人運転車両の進行方向とほぼ平行に移動したものと認められる。

そうすると、その衝突地点は、被害者運転車両を基準にして、その前部が被告人運転車両前面右側に差し掛かり、路面擦過痕を車体右横に見る地点、すなわち実況見分調書（甲2号証）添付の交通事故現場見取図（第2図）の④地点にある被告人運転車両の右前部付近（以下「本件認定にかかる衝突地点」という。）と認めるのが相当である。

- (2) これに対して、弁護人は、前記のとおり、事故の状況について、被告人運転車両が最終停止位置で停止していたところに被害者運転車両が衝突してきたのであると主張する。

しかし、被害者運転車両の車体右側のバンパー等に擦過痕が存することは前記のとおりであるが、本件現場の路面擦過痕は、ほぼ直角に向きを転じているものがあって、オートバイが、たとえバンパーが路面と接触するほど傾いていたとしても、外部の物体と衝突したりせずに自力でこのような急激な旋回をするとは考えられない。そして、本件現場の写真を見ても、弁護人の主張を裏付けるようなオートバイの運動軌跡を示す擦過痕は認められない。なお、仮に弁護人が主張するように、最終停止位置で停止中の被告人運転車両に被害者運転車両が衝突してきたと仮定した場合、被告人運転車両前面右側にある棒で突いたような凹損や水平方向の擦過痕が生じるとは考えにくい。

さらに、弁護人は、衝突による破片等が最終停止位置付近に散乱しているが、本件認定にかかる衝突地点にはそのような状況は認められず、かかる状況は、衝突地点が最終停止位置であることを示しているとも主張する。

しかし、実況見分調書（甲2号証）及び写真撮影報告書（甲23号証）の写真には、細かな破片が被告人運転車両の前方に散乱している様子が撮影されたものがあるが、これは、破片が生じた際に、被告人運転車両が前向きに運動中であったことを示すものである。また、仮に、衝突地点が最終停止位置であれば、その際に生じた破片は、被告人運転車両は運動していなかった

はずなのであるから、その場に落下するか、又は被害者運転車両の衝突によってバスの進行方向左側に散乱するはずである。最終停止位置付近に破片が散乱していることが、衝突地点が本件認定にかかる衝突地点であることを否定するとはいえない。また、前記認定のとおり、本件現場では被害者運転車両から脱落した左側前部赤色回転灯のカバーが被告人運転車両の右前輪後方に落下しているが、被告人運転車両が最終停止位置にある際に衝突が生じたのであれば、このような位置にカバーが落下することは考えにくい。

なお、被告人運転車両の後方におり、あるいは被告人運転車両に乗車していた弁護人（被告人）側証人（校長 及び 教員A ）らは、衝突時には被告人運転車両は停止していた、あるいは被告人運転車両が急制動したことはないなどの証言をし、特に、校長 の証言には、被害者運転車両は時速約50ないし60キロメートル程度であったとするような、後記の認定に沿う部分もあるが、被告人運転車両が停止中に衝突が生じたという趣旨の両名の証言は、これまで検討してきた路面擦過痕や双方の車両の損壊状況といった衝突状況を示す客観的証拠からの認定に反するものであり、衝突態様についての証明力は乏しいと言わねばならない。

これらの事情に照らせば、衝突地点に関する弁護人の主張は理由がない。

4 衝突直前の被告人運転車両の運動状態

(1) 本件認定にかかる衝突地点の位置、被告人運転車両の最終停止位置、その過程でスリップ痕が形成されていることなどを前提に概算すれば、衝突直前の被告人運転車両の速度は時速約10キロメートル程度であったと認めるのが相当である。

(2) これに対して、弁護人は、スリップ痕の由来に疑問を呈するなどするが、かかる主張に理由がないことは前記のとおりである。

5 衝突直前の被害者運転車両の運動状態

(1) 以上を前提に、被害者運転車両の速度について検討する。

本件においては、科学捜査研究所技術吏員が被害者運転車両の速度を算出した算定書（甲26号証）が存する。

その判断過程は、衝突の状況を本件現場に残された痕跡などを前提に検討し、また、被告人運転車両と被害者運転車両について乗員を含む質量をそれぞれ算出し、さらに衝突後は両車が前記のとおりかみ合って最終停止位置で停止したことから、その際に残された被告人運転車両のスリップ痕を参考に衝突直後における両車の合成運動量を算出し、そこから被告人運転車両の運動量を減じて被害者運転車両の運動量を算出し、これを乗員を含む被害者運転車両の質量で除算して被害者運転車両の速度を概算するというもので、それ自体は物理学の基本原則に則る相当なものと認められる。

なお、担当技術吏員は、被害者運転車両が横倒しとなった状態で被告人運転車両に衝突した状態を前提に算定書を作成した旨の証言をするので念のため付言するに、算定書の計算過程は、担当技術吏員が別に証言するとおり、各車両の動きを重心点の動きに模擬して行なったものであるから、算定書が前提とする衝突状況と前記認定の衝突状況との相違が算定書の計算結果に大きな影響を及ぼすとは考え難い。また、弁護人は、両車がほぼ直交するように衝突したという算定の前提に疑問を呈するが、被告人運転車両の最終停止位置、スリップ痕、路面擦過痕、被告人運転車両が路上に進出した位置などに照らせば、その前提に誤りがあるとはいえない。

そして、算定の前提を見るに、被害者運転車両の速度は、路面の摩擦係数と被告人運転車両の重心点の進路が衝突によって進行方向左向きにずれる角度の正弦関数に比例するところ、路面の摩擦係数には乾燥したアスファルト路面として相当な数値が採用されており、また、被告人運転車両の重心点の進路がずれる角度については、本件現場で撮影されたステレオ写真等を基にスリップ痕及び路面擦過痕の位置関係から被告人運転車両の前輪の進路がずれる角度を約15度と認め、さらに被害者運転車両の速度が被告人により有

利に算出されるように当該角度を25度とする場合も想定し、これを基に幾何学的検討をして重心点の移動角度をそれぞれ4度又は6度としており、これについても相応の数値が採用されているといえる。

なお、被告人運転車両の後方にいた弁護人（被告人）側証人（校長）は、被告人運転車両が進路をちょっと右に振っていたなどと供述し、右折態勢に入っていたのかとの弁護人の間にこれを肯定する証言をしている。しかし、被告人運転車両の最終停止位置、スリップ痕、路面擦過痕、被告人運転車両が路上に進出した位置などに照らせば、右折態勢に入っていた旨の供述の信用性については限定的に解するのが相当であり、前記の算定の前提たる衝突状況の認定に消長を来たすとはいえない。

かかる事情に照らせば、算定書の算定結果では、被告人に不利とならないように被害者運転車両の速度が高めに算出されるように設定した場合などを含めてもその速度は時速約30ないし60キロメートルであるとされているところ、これは概算であり、しかも、算出されるのは衝突直前の速度であるから、被害者が衝突前に制動操作をした可能性をも考慮に入れば、制動前の速度はこれよりは高かったと認めるべきではあるものの、相応の信用性が認められるというべきである。

そして、被害者運転車両はいわゆる白バイであり、赤色灯を点滅させたりはしておらず、緊急走行をしてはいなかったと認められ、かような状態で、少なからぬ一般車両が通行する本件現場付近道路を、あえて無謀ともいえる高速度で走行したとは俄には考え難い。

また、本件事故直前に被害者運転車両の運転状況を目撃した検察官側証人（警官A）は、その目測によれば被害者運転車両の速度は時速約60キロメートル程度であったとしているところ、弁護人は、同証人は被害者と同じ白バイ隊員であり、被害者に対する同情的な見地などから被告人に不利な供述をする可能性があると主張するが、同証人は、目撃状況について、お互い

がそのまま進行すれば当たると思った、被害者運転車両もそのまままっすぐ進行していた、バスの運転手は白バイに気づいていないものかと思った、最初にオートバイとバスをほぼ同時に見て衝突までは3、4秒程度だったなどとも供述しており、これらは、被害者にも事故回避の可能性があったことを示すもので、ひいては被害者の過失を認定させるような被告人に有利な内容でもあり、さらに、同証人の証言に特段不自然な点はなく、むしろ、白バイ隊員としての訓練と経験に基づきそれなりに確度の高い目測をした結果を供述していると考えられるから、単に被害者と同じ白バイ隊員であるというだけで、その供述の信用性がないと断じることは相当ではない。

これらの事情、すなわち、相応に合理的な根拠によって衝突直前の被害者運転車両の速度を時速約30ないし60キロメートルであるとする算定結果、被害者運転車両があえて無謀な高速度を出すとは考え難い状況、相応の信用性が認められるA警官証言によれば被害者運転車両の速度が時速約60キロメートルであるとされていることに加えて、本件現場の指定速度が時速50キロメートルであること、いわゆる白バイは交通規制の特例によって緊急走行時以外でも法定速度である時速60キロメートルでの走行を許容されていることなどの事情を考慮し、さらに、前記のとおり算定結果は衝突直前の速度であり、本件においてはその前に被害者運転車両が制動している可能性をも考慮に入れば、本件事故前の被害者運転車両の速度は、時速約60キロメートルあるいはこれを若干上回る程度で、本件現場付近道路における通常の交通実態からさほど乖離していなかったものと認めるのが相当である。

- (2) 他方で、弁護人は、被害者運転車両と思しき白バイの後方を走っていた弁護人（被告人）側証人（B氏）は、当該白バイが目測で時速100キロメートル程度で走り去ったなどと供述していることを根拠に、本件事故前の被害者運転車両は時速100キロメートル程度の速度を出していたと考えら

れると主張する。

確かに、B氏 が本件に利害関係を有しているとは認められないが、他方で、B氏 の供述内容は、本件現場付近道路を時速約50ないし55キロメートルで走行中、脇道から当該白バイが自車の前方約10メートルの間隔で合流してきたので、軽くブレーキを踏むと、当該白バイは、いったんは乗員が座り直すような仕草をし、その後に加速しながら走り去り、その速度は時速約100キロメートル程度に思われたというものであるところ、自車がそのような速度で走行中に脇道から前方約10メートルに進入する車両があったのに軽くブレーキを踏んだにとどまるというのは通常の運転態様としてはいささか不自然であり、目測による車間距離の測定又は減速の度合いの表現が必ずしも正確ではないと思われ、また、当該白バイを見て自車が減速する反面で当該白バイは脇道から幹線道路に合流して最終的には加速をする状態が相乗する場面であり、時速約100キロメートルという認識も目測による感覚的なものであることを考慮すれば、B氏 から見た当該白バイの相対速度が相応のものに感じられる状況であったとは考えられるが、当該白バイが時速約100キロメートルという表現どおりの速度を出していたとみるのは相当ではなく、かかる証言は、被害者運転車両の速度についての前記認定に対する合理的な疑いを抱かせるものではない。

被害者運転車両の速度に関する弁護人の主張は採用しない。

6 被告人の過失について

以上の事情を総合すれば、被告人は、大型バスを運転して、路外施設を出て右折しようとするに際し、幹線道路の車線上で被害者運転車両と衝突し本件事故を惹起しているところ、このような場合、右から左に向かう車線を塞ぐように路上に進出するのであるから、その際には左方からの交通はもちろんのこと、右方からの交通の安全確認にも十分な注意を払うべきであり、かつ、被告人運転車両の見通し状況及び双方の速度からすれば、路上への進出を開始し中央線

に向けて進行する間に、接近してくる被害者運転車両を発見し、自車を制動するなどして本件事故の発生を回避することは十分に可能であったと認められるから、本件においては、判示の過失を認めるのが相当である。

7 結論

以上の検討に照らせば、その他に弁護人及び被告人がそれぞれ主張あるいは供述するところを考慮に入れても、判示のとおり認定するのが相当である。

【法令の適用】

罰条

刑法6条、10条、211条1項前段、平成18年法律第36号による改正前の刑法211条1項前段（軽い行為時法の刑による。）

刑種の選択

禁錮刑を選択

【量刑の理由】

本件は、被告人が、大型バスを運転中にオートバイと衝突事故を起こし、オートバイ運転者を死亡させた事案である。

当時26歳の若年にありながら、妻や幼い子らを残し、思いもかけぬ死を迎えた被害者の無念が、筆舌に尽くし難いものであったであろうことはいうまでもなく、遺族の心痛についても察するに余りあり、被害者が死亡した結果は重大である。

被告人は、大型バスを運転し、路外施設を出て右折するために、右から左に向かう車線を塞ぐように路上に進出したのであるから、その際には左方からの交通はもちろんのこと、右方からの交通の安全確認にも十分な注意を払うべきであったのに、これを怠り、本件事故が発生させた際には被害者運転車両の接近に全く気づいていなかったというのであって、被害者にも前方注視義務が課せられる状況にあったことを考慮に入れても、なお、被告人の過失の程度は大きいと言わねばならない。

被告人は、本件事故の約半年前にも、10人乗りのいわゆるジャンボタクシーのレンタカーを運転中に、交通標識を見落とし、一時停止の違反をして検挙されてい

るというのであって、かかる違反歴についても見過ごすことはできない。

被告人は、反省の弁を述べるものの、他方で、客観的証拠から認定できる事故の状況とは異なり、単なる記憶違いや思い違いとは言い難い独自の弁解に固執し、これに沿わない証拠はねつ造されたものであるなどと主張して、本件における自らの責任を否定しているのであって、過失によるものとはいえ、自己の行為によって人を死に至らしめたことに対する真摯な反省の情を示すところがない。

被害者を悼む遺族が、被告人のこのような言動を被害者を愚弄するものであるとして憤慨し、また、かかる言動によって苦しめられているというのは当然である。

そうすると、被告人の運転態様自体は無謀なものではなかったこと、前記のとおり被害者にも前方注視義務が課せられる状況にあったこと、本件事故当時、本件事故現場は中央分離帯の樹木によって見通し距離が制限されていたという双方に不運な事情があったこと、示談は成立していないが、被告人運転車両には対人賠償無制限の任意保険がかけられており、最終的には相応の金銭賠償がなされると見込まれること、交通違反歴として前記のほかに速度違反があるものの前科はなく、これまで就労生活を送っていたこと、前記のとおり反省の弁を述べてはいること、その他被告人の家族の状況などの被告人のために酌むべき事情などを十分に考慮しても、被告人の刑責は重く、現状においては主文掲記の刑を定めるのが相当である。

(求刑 禁錮1年8月)

平成19年6月27日

高知地方裁判所刑事部

裁判官

片 多 康

これは謄本である

平成19年6月28日

高知地方裁判所

裁判所書記官

安岡 妃菜子