

片岡晴彦さんを支援する会HP

公開用高裁判決文

※個人情報に関する部分以外は原文のままです

平成19年10月30日宣告 裁判所書記官 川 村 哲

平成19年(う)第185号

判 決

本 籍 高知県吾川郡仁淀川町

住 居 同所

職 業 無職

片 岡 晴 彦

昭和 年 月 日生

上記の者に対する業務上過失致死被告事件について、平成19年6月7日高知地方裁判所が言い渡した判決に対し、被告人から控訴の申立てがあったので、当裁判所は、検察官巖文隆出席の上審理し、次のとおり判決する。

主 文

本件控訴を棄却する。

理 由

本件控訴の趣意は、主任弁護士梶原守光作成の控訴趣意書に記載のとおりであるから、これを引用する（なお、主任弁護士は、控訴趣意中、法令の適用の誤りをいうところは、理由不備ないし訴訟手続の法令違反を主張するものである旨釈明した。）。

第1 控訴趣意中、理由不備ないし訴訟手続の法令違反の主張について

論旨は、有罪判決には証拠の標目を示さなければならない（刑訴法335条）のに、原判決は、「証拠の標目」の項で、校長、教員A及びB氏の各原審供述を挙示していないから、原判決には理由不備の違法ないし判決に影響を

及ぼすことが明らかな訴訟手続の法令違反がある、というのである。

しかしながら、刑訴法335条1項によって挙示しなければならない証拠の標目は、罪となるべき事実を認めるのに必要かつ十分な程度で足りるところ、原判決は、「証拠の標目」の項で、警官A、警官B及び警官Cの各原審供述等を挙示していて不足はないから、原判決に何ら違法な点はない。しかも、校長ら3名は、原審弁護人から証人請求されたものである上、校長、教員Aの各原審供述はいずれも主として原判示の大型乗用自動車（以下「被告人車」という。）と同判示の自動二輪車（以下「Y車」という。）との衝突時に被告人車が動いていなかったことを、B氏 の原審供述は主としてY車が時速約100キロメートルで進行していたことをそれぞれ内容とするものであるが、原判決は、これらの供述の信用性を検討し、信用することができないとして排斥しているのであるから、挙示する必要がないものである。

論旨は理由がない。

## 第2 控訴趣意中、訴訟手続の法令違反の主張について

論旨は、被告人の検察官調書（原審乙4）は、被告人が、重要性を全く認識せず、ただ早く取調べを終わらせて弁護士に相談したいとの思いから署名指印して作成されたもので、その調書に録取されている被告人の供述には任意性がなく、証拠となし得ないものであるのに、原審裁判所がその調書を証拠に採用して有罪認定の用に供したのは、判決に影響を及ぼすことが明らかな訴訟手続の法令違反である、というのである。

そこで、記録を調査して検討するに、原審裁判所が上記検察官調書の任意性を認めてこれを証拠に採用し、有罪認定の用に供したのは正当であり、また、原判

決がその「証拠の標目」の項で、その調書の任意性につき説示するところも正当として是認することができる。すなわち、被告人は、原審で、検察官から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に早く相談したいと考え、上記検察官調書の作成に応じたなどと供述しているが、原判決が適切に説示しているように、検察官指摘の事実には誤りがあり、むしろ証拠がねつ造されており、特定の弁護士を念頭においてその助力を受けなければならないと感じていながら、衝突地点は実況見分調書（原審甲2）添付の交通事故現場見取図（第2図）の④地点（以下、単に「④地点」などと同見取図で用いられている符号を使用する。）であり、停止地点は⑤地点であるという事実を前提に自己の過失を認める内容の供述調書に署名指印するというのは不合理であり、また、そのような行動をした理由も分からない（被告人の原審供述323項）というのは不自然であるから、被告人の上記原審供述は、にわかに信用することができない。そして、被告人は、本件に関して逮捕され、警察官の取調べに応じて警察官調書に署名指印しており、検察官の取調べの重要性を認識できなかったとは考えられない上、その時には身柄を拘束されておらず、検察官から暴行や脅迫を加えられたこともない（同418項）のであるから、供述の任意性には何の疑問もない。そして、原判示の認定に沿う部分は、検察官から指摘された事実から合理的に推認できる事実関係を述べたものであって、不自然不合理な点はなく、十分信用することができる。

なお、所論は、原判決による被告人の原審供述の要約が正確ではない旨主張するが、原判決が要約した内容は、所論指摘部分と趣旨が同じであって、要約は正確である。

論旨は理由がない。

### 第3 控訴趣意中、事実誤認の主張について

論旨は、被告人が、被告人車を運転して右折のため⑤地点でしばらく停止していた時に、被告人車にY車が衝突してきたものであって、被告人には過失がないのに、被告人が、③地点で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と轻信し、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たため、④地点で被告人車を右方道路から進行してきたY車に衝突させたと認めた上、被告人には過失があるとして被告人を有罪とした原判決には、判決に影響を及ぼすことが明らかな事実の誤認がある、というのである。

そこで、記録を調査して検討するに、原判決が、その挙示する証拠によって、被告人には過失があるとして被告人を本件業務上過失致死の事実につき有罪としたのは正当であり、また、その「事実認定の補足説明」の項において説示するところもおおむね正当として是認することができる。若干、補足すると、実況見分調書（原審甲2）、写真撮影報告書（同甲23）等の関係証拠によれば、次の事実が認められる。すなわち、被告人車とY車の衝突現場は、ほぼ南北に通じる片側2車線の国道上で、双方に更に右折レーンが設けられた変形四差路交差点内である。被告人車は、国道の西側に存する路外施設から国道を南方向に進行するため、③地点でいったん停止した後、北行き車線の横断を開始し、最終的に⑤地点で停止し、他方、Y車は、北行き第二車線を進行し、被告人車と衝突後、⑥地点で転倒停止した。なお、③地点付近から北行き車線右方向の見通し可能距離は、98メートル以上であった。そして、衝突現場付近の路上の状況を見ると、

⑤地点で停止した被告人車の左右前輪の接地面の中央からそれぞれ西（後）方に向けてやや右に流れるように長さ約1メートルあるいは約1.2メートルの2条のスリップ痕様のものが存し、また、被告人車の右前輪右側付近にアスファルト路面の表面を硬いもので削ったような複数の擦過痕が存し、その中には、南北方向に短く形成されながら、突如転向して東向きに長く形成されて④地点まで伸びているものも存し、さらに、被告人車の、右前輪後方にY車から脱落した赤色回転灯のカバーが、東（前）方に多数の細かな破片等が存し、Y車から漏れたとみられる液体も広がっていた。なお、写真撮影報告書（原審甲23）の2枚目（表紙部分を含む）表上段、中段、3枚目表下段、4枚目表下段、同裏上段、中段、5枚目表下段、同裏上段、中段、14枚目表全部、15枚目表上段、中段等の写真によれば、スリップ痕様のもの及び擦過痕は、衝突直後から存しており、殊にスリップ痕様のものは被告人車のタイヤと続いていることが明らかである。他方、衝突現場には被告人車内の上記生徒や教員のほか野次馬等もいる（同2枚目裏中段、3枚目表上段等）中、警察官が被告人を逮捕して警察署に引致し、現場に戻すまでの間にねつ造し得る状況ではなかったから、スリップ痕様のものをねつ造した疑いは全くない。次に、被告人車及びY車の損傷状況をみると、被告人車は、右前面が凹損し、前部バンパーが右から左に押し込まれたように挫屈し、右ヘッドライト上部に水平な線状の擦過痕が存するなどしており、また、Y車は、右側にある前後のバンパー、排気管及びマフラーに擦過痕が存するなどしている。

このような路上の状況並びに被告人車及び吉岡車の損傷状況に加え、これに符合して十分に信用することができる本件事故を目撃した白バイ隊員の警官A

の原審供述等によれば、上記スリップ痕様のものは被告人車によって形成されたものであり、上記擦過痕はY車によって形成されたものであって、捜査官がねつ造したものではない。このスリップ痕様のものと擦過痕、被告人車及びY車の損傷状況によれば、被告人車とY車との衝突地点は、④地点を進行中の被告人車の右前部付近であり、算定書（原審甲26）によれば、その時の速度は、被告人車が時速約10キロメートル、Y車が時速約60キロメートルであったと認められる。なお、算定書は、物理の専門家が作成したもので、計算の過程が物理学の基本原則に則っており、また、摩擦係数や衝突により重心点のずれる角度について採用された数値も適切であって、十分信用することができる。これに反する被告人、校長、教員A及びB氏の各原審供述は、いずれも信用することができない。そうすると、被告人は、西側に存する路外施設から国道の北行き車線を横断して、南行き車線に進入しようとして、北行き第二車線上である④地点を進行中に同車線を進行中のY車と衝突しているが、このような場合、北行き車線に進入してから横断を終えるまで、北行き車線を進行する車両の有無及びその安全確認を十分にしなければならないことは当然であり、北行き車線右方向の見通しもそれなりに良好であって、被告人は、上記安全確認を十分にしていれば、Y車に容易に気付いて衝突を回避し得たものである。それにもかかわらず、被告人は、衝突するまでY車に全く気付かなかったのであるから、被告人には上記安全確認を十分にしなかった過失がある。以下、所論について判断を示すこととする。

#### 1 上記2条のスリップ痕様のものの存在とその由来について

所論は、上記2条のスリップ痕様のものは、本件事故により形成されたもの

ではなく、ねつ造された疑いがあり、原判決が被告人車により形成されたと認定したのは誤りである、と主張し、その論拠として、①被告人車は、二十数名が乗車した大型乗用自動車であり、③地点でいったん停止後6.5メートル進行しただけであって低速度であったから、アスファルトで舗装された乾燥している路上に1メートル以上のスリップ痕が形成されることはない上、急制動の衝撃を感じた同乗者もない、②原判決は、路上に漏れた液体が、被告人車とY車のいずれか又は双方から漏れた旨認定しているが、被告人車は右前部のバンパー等の車体の外枠カバーが損傷しただけであるから、被告人車から漏れたとは考えられない、③原判決は、2条のスリップ痕様のものにある他の部分と比べて色が濃い部分は、被告人車前輪の接地面に浸透した液体が、被告人車が撤去されて現れたものである旨説示しているが、液体は、勾配の関係で被告人車の反対（東）方向にだけ流れている上、右前輪側よりも更に液体から遠く離れている左前輪側のスリップ痕様のものにも同じように色が濃い部分があることを説明できない、④原判決は、被告人の逮捕前に撮影された写真（写真撮影報告書（原審甲23）添付のものの一部）の中にスリップ痕様のものが写っているものが存するから、スリップ痕様のものは被告人の運転操作によって形成されたとみるのが自然である旨説示しているが、写真撮影報告書には130枚以上の写真があるのに、その根拠となる写真を具体的に明示していない、⑤被告人は、身元が明白で、逃亡や証拠隠滅を企てたことはなかった上、引致のため土佐署に連行された時にはほとんど何もされず、2日後に釈放されたから、逮捕の必要もなかった、逮捕するにしても、実況見分を終えてからすべきであるのに、その前に土佐署に連行し、被告人車、Y車及び破片等の撤去後にパ

トカーに乗せたまま、窓から手を出して被告人車の経路や擦過痕等を指示させただけであって、上記スリップ痕様のもの等を確認する機会を与えられなかったが、これらはスリップ痕様のものや擦過痕のねつ造を疑わせる、⑥原判決は、被害者が死亡した重大事案であるなどとして、逮捕が不当であったとはいえない旨説示しているが、Y隊員死亡の情報が警察に入ったのは、被告人を土佐署に連行した後である、⑦被告人車によりスリップ痕が形成されたかは、重要な争点であり、被告人車を使用してスリップ痕形成の有無を検証すればそれが明白になるのに、原審裁判所は、原審弁護人の検証請求を全く理由を示さずに却下し、原判示の事実を認定した、と指摘する。

①のスリップ痕が形成されない点についてみると、一般に、急制動の場合、大型車は、普通車に比べて摩擦係数が低く、制動距離が長くなるため、スリップ痕が長くなるもので、低速度であったからといって、1メートル以上のスリップ痕が形成されないとはいえない。また、被告人車は、低速度で進行しており、急制動があっても、減速度が低いから、人に感じる程度の衝撃が生じなかったからといって、スリップ痕が形成されないとはいえない。しかも、スリップ痕様のものが、上記のとおり、停止地点からやや右に流れるようになっていたことからすると、進行していた被告人車が、Y車に衝突され、前部に絡み付くように停止したから、被告人車のタイヤが、横滑り（あるいは同時にロックも）して停止したことによって形成された可能性もあるから、被告人車のタイヤが完全にロックされていた、すなわち、急制動があったとは限らない。

②の液体の由来の点についてみると、確かに、所論指摘のとおり、上記液体が、被告人車から漏れたとは考え難く、写真撮影報告書（原審甲23，特に2



枚目表上段、中段等)によれば、Y車から漏れたと認められ、原判決のこの点の認定は正確性に欠けている。しかし、この点の誤りが原判決の上記2条のスリップ痕様のものの由来についての判断に影響を及ぼすものではない。

③の色が濃い部分の出現原因の点についてみると、確かに、所論指摘のとおりであり、むしろ、被告人車が最終的に停止した左右の前輪により強く路面に押し付けられて形成された可能性があるが、その発生機序は正確には不明であって、原判決の説示は正確性を欠いている。しかし、この点の誤りは、スリップ痕様のものの由来の認定に影響を及ぼすものではない。

④の写真の明示の点についてみると、上記のとおり、写真撮影報告書(原審甲23)の2枚目表上段、中段、14枚目表全部の写真等であることが明らかであり、原判決が写真を具体的に明示していないからといって、原判決の説示が根拠に乏しいとはいえない。

⑤の逮捕の正当性及び実況見分への立会いの点についてみると、まず、正確には、実況見分が開始されたのが平成18年3月3日午後2時55分から、被告人が逮捕されたのが同日午後3時4分、Y隊員が死亡したのが同日午後3時40分である。そうすると、被告人が逮捕された段階でY隊員は死亡していないが、いずれにしろ致命傷を負っているから、被疑事実は業務上過失致死に匹敵する業務上過失傷害の重大事案である。そして、被告人車が国道西側駐車場から自歩道を通って北行き車線に進入し、北行き第二車線を進行中のY車と衝突したから、被告人に重大な過失があることが推認される上、重大な結果を招いたから、その刑責を免れるため逃亡するおそれがある。また、被告人車には多数の生徒と教員が乗車していたが、被告人は、登校日に被告人車で生徒の送

迎をしているから、その刑責を免れるため教員らに働きかけ罪証を隠滅するおそれもある。さらに、本件が重大事案であることに照らし、逮捕の必要性があり、後日、身柄を釈放したからとって、その必要性がなかったとはいえない。これらによれば、所論指摘の点を考慮しても、被告人の逮捕が違法あるいは不当であったとはいえない。次に、被告人を逮捕した以上、直ちに引致しなければならないのであり、逮捕しながら引致せず実況見分に立ち合わせることは違法である（刑訴法202条）。そして、被告人は、引致や弁解録取等の法定の手続を経た後、衝突現場でスリップ痕様のもの等の確認等をしているが、その段階では逮捕されており、多くの者が通行する国道での確認等において、所論のような態様を用いたからとって、違法あるいは不当であったとはいえない。なお、衝突現場は、幹線道路の国道であって、早急に交通機能を回復しなければならなかったから、警察官らが、写真撮影や実況見分の主たる目的を達した後、被告人車等の撤去をしたのは不当ではなく、もとよりスリップ痕様のもの等をねつ造するためではない。

⑥ Y隊員死亡の認知の点についてみると、上記のとおり、被告人の逮捕後にY隊員が死亡しているから、逮捕の被疑事実は業務上過失傷害であったと思われ、被疑者が死亡した重大事案とする原判決は正確性を欠いているが、Y隊員は、衝突直後から全く意識がなく、呼吸はしていたものの口から泡混じりの血を吹いている状態であって警官Aの原審供述126項）、重大事案であることには変わりがない。そして、上述の諸点に照らし、原判決が、被告人の逮捕が不当であったとはいえないとする説示は正当である。

⑦の検証請求却下の点についてみると、原審では、事故当日の実況見分調書

(原審甲2)、事故直後に撮影された写真撮影報告書(同甲23)、スリップ痕様のもの及び擦過痕を分析した警官Cの証人調べがなされており、これらの証拠によれば、被告人車が衝突時に進行しており、Y車が衝突して絡み付いたことによりスリップ痕様のものを形成させたことが認められるから、更に所論のような検証をする必要はなく、原審裁判所の措置に違法不当な点はない。

## 2 衝突地点等について

所論は、衝突地点は④地点ではなく⑤地点であり、Y車は、高速度で進行中、⑤地点で停止していた被告人車に接近し、衝突を回避するように右に急旋回したものの、被告人車の右前部に衝突した、と主張し、その論拠として、①

Y車が、④地点で被告人車と衝突し、被告人車の下に挟まれたまま1.2メートル移動したのあれば、Y車の損傷は、上記のような一部にだけでなく、広範囲に生じるはずである、②直角に曲がったり、東西方向に延びたりしている擦過痕は、Y車が衝突直前に右に急旋回した時に車体が右側に倒れ、右側バンパー等が路面を擦過して生じ得る、③破片等が⑤地点に集中して存していることは、衝突地点が⑤地点であることを裏付けている、と指摘する。

①の損傷状況の点についてみると、④地点の南東付近から上記のY車により形成された擦過痕が存するから、④地点で衝突したことに疑問はない。なお、

Y車は、右に傾斜して車輪と車体の下部だけが被告人車の下に挟まれたのであり、擦過痕は、他よりも外に出ている部分から生じることからすると、Y車が、④地点で被告人車と衝突し、被告人車の下に挟まれたまま1.2メートル移動しても、損傷が広範囲に生じることはない。

②の擦過痕の形成原因の点についてみると、⑤地点で衝突した自動二輪車が、

急旋回しただけで直角に曲がった上記のような擦過痕を形成させるとは物理学的に考えられない。

③の破片等による裏付けの点についてみると、原判決が適切に説示しているとおり、衝突地点が⑤地点であれば、衝突時には、被告人車は停止し（運動しておらず）、Y車だけが北方向に移動（運動）していたことになるから、破片等は、被告人車に衝突して大きく跳ね返らない限り（それでもY車の南側に存することになる。）、④地点で停止したY車の北側だけに存するはずであるのに、Y車の東から北東側にかけても多数存しているから、破片等の散乱状況は、衝突地点が⑤地点であることを裏付けてはいない。

### 3 被告人車及びY車の衝突時の各速度について

#### (1) 算定書（原審甲26）の信用性について

所論は、被告人車及びY車の衝突時の各速度を算定した算定書は、信用することができない、と主張し、その論拠として、①算定書は、検察官の主張を補強するため後日に作成されたものであって、争いのあるところも検察側の主張を前提としている、②算定書は、真実と異なり、Y車が、被告人車と直角に、かつ横倒しになった状態で衝突したことを前提にしている、と指摘する。

①の作成日付等の点についてみると、算定書は、検察官が平成18年12月6日に本件を起訴した後補充捜査を指示し、警察署長の鑑定囑託に基づき、

警官Cが、衝突現場の状況並びに被告人車及びY車の各諸元及び損傷状況等を基に、物理の専門家の立場から、被告人車及びY車の衝突時の各速度を算定したものである。そうすると、基になる資料は、本件事故直後のス

リップ痕様のもの、擦過痕、被告人車及び Y車 の各諸元等である上、スリップ痕様のものが被告人車により、擦過痕が Y車 により形成されたことは上述のとおり明らかであり、算定書は、これらのスリップ痕様のもの等を適正に評価して作成されたものであって、その信用性に疑問はなく、公訴提起後に作成されたからといって信用性の判断に全く影響しない。

②の衝突態様の相違の点についてみると、原判決が適切に説示しているとおり警官C が、被告人車と Y車 がほぼ直角に衝突したことを前提としたことに誤りはなく、また、警官Cは、車両の重心点の動きに模擬して計算したのであるから、Y車 の体勢の相違が、計算結果に大きな影響を及ぼすとは考え難い。

## (2) 警官A の原審供述の信用性について

所論は、Y車 の速度に関する警官Aの原審供述は、信用することができない、と主張し、その論拠として、警官A は、中央分離帯に存する植樹の隙間から白バイのライトらしきものが見えたので、白バイが来ているのが分かった旨供述しているが、当時の植樹状況、国道のわん曲状況、晴天の日中であること、Y車 のライト点灯状況が不明であることに照らして不自然である、警官A が、トンネルを通過しカーブを曲がった直後に約80メートル離れた地点から Y車 の状況を正確に見ることができたか疑問がある、③瞬時の目撃で対向してくる二輪車の速度を判定することは極めて困難である、④実況見分に被告人や校長 を立ち会わせず、Y隊員と同じ白バイ隊員の警官Aしか立ち会わせなかったことなど警察の対応が不自然である、と指摘する。

①の被告人車の認知可能性の点についてみると、正確には、警官Aは、上記

植樹の隙間から二輪車のライトらしきものが見えたので、二輪車が来ているのが分かり、その二輪車が中央分離帯に植樹が全く存しない⑦地点に至った時に白バイであると分かった旨供述している（59項等）のであり、その視認状況は、国道の状況とも符合しており、何ら不自然ではない。なお、白バイは、エンジンキーを挿入すれば、自動的にライトが点灯する仕組みになっている（警官Aの原審供述65項）。

②の視認の正確性の点についてみると、警官Aは、平成11年4月から交通機動隊に所属し、白バイ乗務歴7年を有しており、目撃時も白バイで交通取締り中であって、道路交通の状況を注意しながら時速約50ないし55キロメートルで進行していたから、警官Aが、対向車線とはいえ、約80メートル離れた地点からY車の状況をほぼ正確に見ることができたことに疑問はない。

③の速度判定の困難さの点についてみると、警官Aは、上記の白バイ乗務歴を有し、取締りの必要のため、年に一、二回は進行中の車両の速度を目測する訓練をしている上、日ごろの取締り中にも目測能力を養う努力をしているから、Y車が時速約60キロメートルと判定できたことに疑問はない。

④の実況見分の立会人の点についてみると、被告人を立ち合わせなかった事情やそれが違法あるいは不当でないことは上記のとおりである。被告人車の後方で自分の自動車を運転して追従中の校長は、Y車が被告人車の直前に進行するまでそれに気付かなかったもので、白バイ隊員で交通取締り中に衝突の相当前から目撃していた警官Aがいる以上、衝突状況等を明らかにするための実況見分に立ち合わせる必要が乏しいから、実況見分に警官Aしか立ち

会わせなかったからといって、警察の対応が不自然であるとはいえない。

(3) B氏 の原審供述の信用性について

所論は、Y車の速度に関するB氏の原審供述は、信用することができる、と主張し、その論拠として、①B氏は、被告人やY氏とは何の関係もない第三者である、②B氏は、Y車を追尾していた上、その際に自車の速度計を確認しているから、正確性が高い、③原判決は、時速50ないし55キロメートルで進行中、約10メートル前方に白バイが合流してきたので、軽くブレーキを踏んだとのB氏の原審供述が、通常の運転態様として不自然である旨説示しているが、10メートル前方に白バイが合流してきたというのは、尋問の過程でふと出た言葉であって、その言葉尻を捕まえるものである、と指摘する。

①の第三者の点についてみると、供述者が、第三者であるというだけで、その供述が信用できるわけではない。

②の正確性の点についてみると、B氏の原審供述によれば、B氏は、ずっと第一車線を進行したというのであって、左方道路から国道に進入してすぐに第二車線を進行したという白バイを追尾していたものではない。また、B氏が自車の速度計を確認したとしても、B氏は、原審で、白バイは第二車線に進入してから加速した旨供述している（172項）から、速度を正確に認識し得たか疑問がある上、白バイの速度が感覚にすぎないことを自認しているほか、後記のとおり、不自然不合理な部分もあるから、正確性は低い。

③のB氏の運転態度の点についてみると、B氏は、原審弁護人から白バイが前方に進入した直後の車間距離を問われて「10メートルぐらいはあっ

た」と答え（31項），原審検察官から車間距離が10メートルであったか確認されて「だったと思います」（124項）と答え，引き続き，10メートル前方いきなり白パイが出てきたら安全かと問われても，車間距離が約10メートルであるとの答えを維持し（125項ないし128項），再度原審弁護人から10メートルという車間距離はどの時点のものか問われて，白パイが「最初に出たときの」と答え（135項），さらに，原審裁判官から白パイを初めて発見したときの車間距離が約10メートルであったのかと確認されても，「それぐらいだったかな，もう少しだったかな」と答えているのであり，尋問の過程でふと出た言葉などというものではないから，所論は前提を誤っている。ところで，原判決は，*B氏* が，原審で，白パイが合流する前に時速50ないし55キロメートルで進行していたと供述している旨説示しているが，その速度は，少しブレーキを踏んで，白パイを先行させた後のものであり（26項），それ以前の速度は，時速約60キロメートルであった旨供述している（76項）ので，念のため，これを前提に検討を加える。*B氏* の原審供述によれば，*B氏* は，時速約60キロメートルで国道を進行中，白パイが，交差点の左方道路で待機しているような状態から自分の約10メートル前に進入してきたので，少しブレーキを踏んで時速50ないし55キロメートルで進行し，白パイを先行させたが，白パイはすぐに第二車線に進路を変更したというのであるが，*B氏* 側からみると，原判決も説示しているとおり，危険の感じ方も運転態度も不自然であり，他方，白パイ側からみても，時速約60キロメートルで進行中の軽四貨物自動車の10メートル足らず前に発進直後に左折して進入したばかりか，直ぐに第二車線に進路を変更



したことになり、いかにも危険で不合理な運転態度である。

#### 4 被告人の検察官調書（原審乙4）の信用性について

所論は、被告人の検察官調書（原審乙4）は、信用することができない、と主張し、その論拠として、①上記調書に「私は、③から再び発進するとき右側から高知市方面に進行して来る車は、一切見ておりません」と記載されているところは、発進前に一瞥したことを否定する趣旨になっている、②上記調書に「③から④に進む間は、私は国道を右折して土佐市の方に向かう予定でしたので……左方から進行してくる車があるかないかを確認するため、左側の方を見ていた……私の右方の安全確認不十分が事故の原因です」と記載されているところは、③地点から進行する際を問題にすべきであるのに、その進行後右折態勢に入った際に場面がすり替えられている、③被告人は、当初は弁解を曲げず検察官と押し問答をしたが、上記見取図やスリップ痕様のものを撮影した写真等を見せられたことから、事実をねつ造されており、検察官と争っても太刀打ちできないから、早く取調べを終わらせて弁護士を頼るしかないと考えてそれ以上の弁解をあきらめ、上記調書に署名指印しただけである、と指摘する。

①の趣旨の点についてみると、所論指摘の記載部分は、その前の「③地点で……停止しました。そのとき……右側から……進行してくる車があるかないかを右の方を見て確認しましたが、右から進行してくる車がなかったので……発進して国道に出た」との記載を受けたもので、右側から進行してくる車両の有無を確認したが、そのような車両は1台も見えなかったという趣旨であり、所論は、上記調書の記載内容を正確に理解していない。

②の場面のすり替えの点についてみると、被告人が北行き車線右方向から進

行してくる車両等の有無及びその安全確認義務を課せられていたのは、③地点だけでなく、北行き車線の通行を終えるまでの間（ただし、本件で問題となるのは③地点から④地点直前に至るまで間）である（それゆえ、原判決は、「右方道路を一瞥したのみで……漫然と……道路に進出して進行した過失」と認定判示しているのである。）。したがって、所論は、被告人が課せられていた注意義務の内容を正確に理解していない。そして、所論指摘の記載部分は、上記のような注意義務の内容を踏まえているもので、被告人は、被告人車が③地点から④地点まで進行している間、南行き車線左方向ばかりを見ていて、北行き車線右方向を全く見ていないという趣旨であって、場面のすり替えというようなものではない。

③の署名指印した理由の点についてみると、既に説示したとおり、所論に沿う被告人の原審供述は、にわかに信用することができない。そして、被告人は、検察官からスリップ痕様のものや擦過痕等を指摘され、④地点でY車と衝突し、急ブレーキをかけて⑤地点で停止したことがはっきり分かった旨供述し、その事実関係を前提に自己の過失を認めて供述したものであって、弁解をあきらめてなおざりに供述したものではない。

## 5 被告人の原審供述等の信用性について

### (1) 被告人の原審供述

所論は、論旨に沿う被告人の原審供述は信用することができる、と主張し、その論拠として、被告人は、当時、多数の生徒等が乗車している車両を運転していたから、「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、安全確認不十分のまま発進」するなどという無謀

運転をするような状況ではなく、現に Y車 との衝突前には、路外施設から自歩道に出る際とそこから車道に出る際にいったん停止して右方道路を確認している、と指摘する。

しかしながら、多数の生徒等が乗車している時には決して注意義務を怠らないとは到底いえず、また、仮に、以前にいったん停止して右方道路を確認したことがあったとしても、今回も注意義務を怠らなかったとはいえない。

## (2) 校長 及び 教員A の各原審供述

所論は、校長 及び教員Aの各原審供述は、いずれも信用することができ、被告人の原審供述を裏付けている、と主張し、その論拠として、校長である校長

は、自動車を運転し、被告人車に追従してその運行を監督していたものであり、教員Aは、被告人車に乗車していたもので、生徒を監督していたため、被告人車の動きを細かく記憶していなくても、信用性は損なわれない、と指摘する。

しかしながら、原判決が適切に説示しているとおおり、校長 及び教員Aの各原審供述は、上記のような路上の状況並びに被告人車及び Y車 の損傷状況等と符合しないから、原判示認定に反する部分は信用することができない。

## 6 被告人の過失等について

### (1) 視認可能性について

所論は、④地点が衝突地点としても、被告人は、Y車 を視認し得ず、予見・回避可能性がなかったから、被告人には過失がない、と主張し、その論拠として、③地点から Y車 が進行していた北行き第二車線右方向の見通し可能距離は約98.6メートルであったが、Y車 は時速約100キロメー

トルで進行していたから、被告人が③地点で右方を確認した時点では Y車 は視界に入らず、 Y車 が時速60キロメートルで進行していたとしても、 Y車 が衝突現場直前まで進行しなければ視界に入らなかった、と指摘する。

しかしながら、既に説示したとおり、被告人が国道西側に設置された路外施設から南行き車線に右折して進入する際、北行き車線右方向から進行してくる車両等の有無及びその安全確認義務を課せられていたのは、北行き車線に進入してから同車線の横断を終えるまでの間であって、③地点に限られない上、 Y車 の速度は、時速約60キロメートルであったから、所論は前提を誤っている。そして、 Y車 が時速60キロメートル（秒速約16.7メートル）で進行していれば、③地点付近からは衝突の約5.9秒前に Y車 を視認し得たもので、被告人車が④地点直前に至るまでの間に右方を確認していれば、容易に Y車 の進行に気付くことができ、また、最高でも時速約10キロメートルで被告人車を進行させていた被告人にとって、 Y車 に気付いてから被告人車を停止させて Y車 との衝突を避けることは容易であった。このように、被告人が北行き車線右方向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いれば、 Y車 を容易に視認し得たもので、予見・回避可能性があったから、被告人に過失があったことは明らかである。

## (2) Y隊員の過失について

所論は、原審弁護人が、弁論の際に、Y隊員には前方不注視の過失がある旨指摘したのに、原判決はそれに対する判断を示していない、と主張する。

しかしながら、Y隊員に過失があったか否かは、被告人に過失があったか否かと直接関係がないから、原判決が、被告人の過失を認定した理由を説示す

る際に、Y隊員の過失に触れなくても問題はない。なお、原判決は、「量刑の理由」の項で、「被害者にも前方注視義務が課せられる状況にあった」と判示している。

その他所論にかんがみ、更に記録を調査、検討しても、原判決には事実の誤認はない。論旨は理由がない。

#### 第4 控訴趣意中、量刑不当の主張について

論旨は、原判決の量刑は重すぎて不当であり、被告人に対し刑の執行を猶予すべきである、というのである。

そこで、記録を調査し、当審における事実取調べの結果を併せて検討するに、原判決の量刑及び「量刑の理由」は相当として是認することができる。すなわち、本件は、被告人が、大型乗用自動車を運転し、西側に存する路外施設から国道の南行き車線に進入するため北行き車線上を横断するに当たり、北行き車線右方向から進行してくる車両の有無及びその安全確認を怠った過失により、自車を北行き第二車線を進行してきた自動二輪車に衝突させて同車の運転者（当時26歳の男性）を跳ね飛ばして転倒させ、その結果、同人に胸部大動脈損傷のけがを負わせ、その約1時間後に同人を上記けがにより死亡させたという業務上過失致死の事案である。職業運転手であった被告人の過失が大きい上、人一人の尊い命を奪った結果が重大で、妻と幼子二人を残し、26歳という若さで突然非業の最期を遂げるに至った被害者の無念さは察するに余りあり、さらに、その遺族の処罰感情も未だに厳しい。しかも、被告人は、平成12年12月以降、交通違反歴2回を有しており、交通法規に対する遵法精神が希薄である。加えて、被告人は、被告人車が停止していたところに、Y車が衝突してきたなどと衝突現場の状況等

に反する不合理な弁解をして責任を免れようとしており、真摯な反省の情に欠けている。これらによれば、被告人の刑責は軽くないから、被害者にも前方不注視の過失があったといえること、被告人が、被害者の冥福を祈って供養をしていること、運転手として働いていたのに、本件で運転免許が取り消されたため退職を余儀なくされたこと、家庭には妻がいること、前科を有しないこと、被害者遺族に対しては、近い将来保険等によって相当の財産的給付がなされることなど、被告人のために酌むべき事情を十分考慮しても、本件は刑の執行猶予を相当とする事案とは認められず、刑期の点においても、被告人を禁錮1年4月に処した原判決の量刑が不当に重いとはいえない。

なお、所論は、①被告人は、路外施設から自歩道に出る際と北行き車線に出る際と2回も停止して安全確認をするなどしており、極めて慎重な運転態度であった上、北行き車線右方向はわん曲しており、中央分離帯には背が高い植樹があつて見通しが大きく制限されていたため、たとえ、被告人が、北行き車線右方向の安全確認をしていたとしても、Y車を視認し得ない可能性が高かったから、情状は軽い、②捜査に重大な疑問がある上、被害者が警察官であったことからすると、被告人が、無罪の主張をすることは何の不思議もないから、公訴事実を争っていることを真摯な反省の情に欠けるとして刑を重くすることは不当である、と主張する。

①の情状の点についてみると、まず、被告人が、所論がいうとおり2回の停止をしているとしても、既に説示したとおり、本件過失に関する被告人の原審供述は信用することができないから、極めて慎重であったなどという運転態度についての被告人の原審供述もそのままには信用することができず、また、他にそれを

うかがわせる証拠もないから、被告人が極めて慎重な運転態度であったことを前提に刑を量定することはできない。また、既に説示したとおり、被告人は、北行き車線右方向から進行してくる車両等の有無及びその安全確認義務を尽くしていれば、Y車 を容易に視認し得たものであり、所論は前提を誤っている。

②の反省の情の点についてみると、既に説示したとおり、捜査には何の疑問もなく、また、被害者が警察官であれば、責任を免れるため殊更虚偽の供述をしても良いということはないから、被告人が、責任を免れるため明らかに不合理な供述をしており、真摯な反省の情に欠けていることを刑を重くする1つの理由とするのは正当である。

論旨は理由がない。

よって、刑訴法396条により本件控訴を棄却することとし、主文のとおり判決する。

平成19年10月30日

高松高等裁判所第1部

裁判長裁判官 柴 田 秀 樹

裁判官 磯 貝 祐 一

裁判官 鈴 木 芳 胤

これは謄本である

平成19年11月2日

高松高等裁判所

裁判所書記官 川 村

