

平成30年6月29日宣告 福岡高等裁判所第1刑事部

平成30年(う)第84号 過失運転致死被告事件

主 文

本件控訴を棄却する。

理 由

#### 第1 事実誤認の主張について

論旨は、被告人は、被害者が大型貨物自動車（以下「本件車両」という）の右側面部付近に佇立するか、そこを歩行していたにもかかわらず、運転席側の右サイドミラーで確認しなかったため、被害者に気付かずに本件車両を発進させて、被害者を死亡させたのに、被告人の過失を否定して被告人を無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と、まず、被告人が本件車両を発進させた際、被害者がその右側面部付近に佇立するか、そこを歩行していたというのには、合理的な疑いが残り、原判決が、そのことを根拠にして、被告人に過失が認められないとしたことに、論理則、経験則に反するところはない。さらに、被告人は、本件車両を発進させるに際して、右サイドミラーで後方を確認する注意義務を尽くしているということが出来るから、その点からも被告人に過失は認められない。原判決が「当裁判所の判断」において認定し説示するところは、概ね正当として是認できるのであって、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はない。以下、その理由を説明する。

##### 1 前提事実

原審で取り調べられた証拠によれば、事故現場の状況及び事故の態様について、次の事実を認めることができる。

##### (1) 事故現場及び本件車両の状況

本件事故の現場は、南北に通じる片側1車線道路の西側路側帯内であり、路側帯のさらに西側には用水路がある。

本件車両は、車幅2.49m、車長11.96mであり、運転台と荷台前方の2か所に左右それぞれ1本ずつの前輪（運転台のものを「前前輪」、荷台前方のものを「前後輪」という）が、荷台後方の2か所に左右それぞれ2本ずつの後輪（前方のものを「後前輪」、後方のものを「後後輪」という）がそれぞれ装着されている。後前輪及び後後輪の外側は、荷台の外側から10cm内側に位置しており、前後輪と後前輪の間には、荷台の外側から10cm内側の位置に、地上から高さ35cmから高さ42cmの間に上下2本のサイドバンパーが取り付けられている。

## (2) 本件事故の状況

被告人は、本件事故前日、本件車両を道路西側の路側帯に南側に向けて駐車して、いったん本件車両から離れ、本件事故当日の午前6時30分前頃、本件車両に戻り、日報に所定の事項を記入するなどした後、右前方の用水路に向かって削れた斜面を避け、左斜め前方に本件車両を発進させたところ、被害者を轢過した。

被害者は、本件車両の右後輪で轢過され、用水路から約1.1m離れた地点に、頭部を南方に、下肢を北方に向けて、道路と平行の状態、左側を下にして仰向けの状態で倒れ、心臓断裂により死亡していた。このような遺体の状況及び本件車両の右後輪に血痕等が付着していた状況から、被害者は、本件車両の荷台右側の前後輪と後前輪の間で、仰向けの状態のところ、下肢から腹部、頭部の順に、右側の後前輪及び後後輪で轢過されたと認められる。

被害者は、当時86歳、身長146cmの女性であり、当日朝、自宅から杖を持って外出して、本件事故に遭っており、アルツハイマー型認知症の診断を受け、事故当時は、認知症の程度が末期近くの状態にあったと考えられ、運動機能と危険認知機能が低下していた。

## 2 検討

本件事故直前の被害者及び本件事故の各状況を目撃した者はいないから、本件事故の状況については、本件車両及び本件事故現場に残った痕跡、被害者の遺体の状況等から推認するしかない。しかし、原審で取り調べられた証拠を検討しても、被

害者が、どのような体勢から仰向けの状態になって、本件車両の右後輪で轢過されたのかを詳らかに明らかにすることはできない。結局、本件事故の発生機序は不明であるというほかなく、被告人が本件車両を発進させた際、被害者がその右側面部付近に佇立するか、そこを歩行していた事実を認定することはできないというほかない。

また、被告人は、原審公判において、本件車両を発進させた際の確認状況について、次のとおり供述する。すなわち、本件車両の左側から右側に回り込んで、車両全体を確認し、運転席に乗り込み、運転席ドアを開けたまま、20分程度、日報を書き、煙草を吸うなどした。その後、前方から来る対向車を見て、運転席の左サイドミラーで左後方を、右サイドミラーで右後方及びその先に見える道路後方をそれぞれ確認し、ルームミラーのところに設置しているバックモニターで、本件車両後方を確認した。そして、前方と右サイドミラーを見ながら、対向車が途切れるのと後方からの走行車がないのを確認して、本件車両を左斜め前方に発進させたが、その際本件車両の右側面と右後方に人影はなかった、というのである。

被告人は、検察官調書において、本件車両を発進させるとき、右後方をきちんと確認していれば、本件事故を起こすことはなかった旨供述しており、原判決は、この被告人の検察官調書により、発進時における被告人の本件車両の右側方の安全確認が不十分であったことがうかがわれる、としている。しかし、被告人は、原審公判において、検察官に対し、発進時に右後方を確認したと述べたが、検察官から、確認が不十分であったから、本件事故が起きたのではないかと、繰り返し追及され、自分の言い分が通らないと諦め、そのような供述記載になった旨供述している。そして、被告人を取り調べた検察官は、原審公判に立ち会って、被告人に対する尋問の中で、取り調べでは立場上追及したが、供述を押しつけたわけではないと述べ、それに対して、被告人は、検察官の結論が変わらなかったのも、押しつけられたと受け取るほかなかった旨供述している。前記検察官調書には、サイドミラーで1回右後方を確認した旨の供述記載があり、その後に、右後方を確認したつもりであっ

たが、トラックの右後方にいたはずの被害者の存在に気付くことができなかつたから、発進時右後方の確認が不十分であったことが事故の原因であったことは間違いないという供述記載がある。このような検察官調書の内容は、被告人が原審公判で供述する取調べ状況に符合しているから、被告人は、捜査段階から一貫して、発進時に右後方を確認したことを供述していたといふことができる。

また、本件車両は、道路右側に対向車と対面するように駐車しており、現場の片側一車線の道路は緩やかに右にカーブしていたから、被告人が、本件車両を発進させる際、道路左側を走行してくる後続車の有無を確認するのは、左サイドミラーでは困難であり、右サイドミラーでするほかなかつたといふべきであり、そうした際、併せて本件車両右側の安全も確認できたといふことができる。発進時に右後方を確認したが被害者は見えなかつた旨の被告人の供述には、信用性があり、これを排斥することはできない。

### 3 所論について

所論は、大学医学部教授である証人Aの原審供述によれば、被害者は、本件車両の右側面に背を向けて立位の状態でいたところ、発進加速した本件車両が被害者の背部に衝突したことから、本件車両の右後輪前方に仰向けの状態で転倒し、そのまま轢過されたと認定することができる、といふ。

A教授は、原審公判において、被害者の遺体の右肩後方から背部右側にかけての損傷及び右大腿部裏側の損傷が、いずれも鈍体が強く当たつたことによる圧迫性表皮剥脱であるから、それらは轢過によってできたものとはいえない旨供述している。しかし、被害者の遺体の損傷部位等に関する実況見分調書には、医師が本件事故当日被害者の遺体の損傷を直接確認して、背部右側の側胸部に擦過傷が、右後大腿部に表皮剥離を伴う擦過創がそれぞれ認められたと記載されており、それらの写真を見ると、それらの部位に圧迫性の損傷に加えて擦過傷とみることができる損傷が混在しているといふことができるから、これらの損傷は、A教授の原審供述のように、圧迫だけで生じたものとはいえない。また、A教授は、原審公判において、これらの

損傷が生じた機序について、荷台右側面の円形及び帯状の隆起した部分と右サイドバンパーが衝突したことによるものと考えられると説明するが、被害者が本件車両の右側に立位の状態でいたとしても、本件車両は左斜め前方に発進しており、右方向には動かないので、本件車両が発進して荷台右側及び右サイドバンパーが被害者の身体に強い圧迫を加えるとは考えられない。A教授の説明を再現したと認められる衝突部分等符合実験報告書を見ても、被害者の遺体の右側背部の損傷が、本件車両荷台の円形の突起に符合しているとはいえず、被害者が右サイドバンパーに接触している状況は、実際に生起したとは考えられないようなアクロバティックなものである。遺体の背部右側及び右大腿部裏側の各損傷の機序に関するA教授の原審供述は、本件車両が進行した客観的状況や本件車両の形状と整合しないというほかない。しかも、A教授は、複数の実況見分調書及びそれらに添付された写真によって、被害者の遺体の状況や本件事故後の本件車両の形状を見た上、2回にわたり検察官と会ってやりとりをして、原審公判において供述しているにすぎず、実際に、本件事故現場及び本件車両に残された痕跡、被害者の遺体の状況を見分しているわけではない上、その原審供述も、交通事故の工学的な解析手法に基づくものではない。A教授の原審供述に、専門家による鑑定意見のような高い信用性を認めることはできず、それを根拠に本件事故の態様を認定することはできない。

所論は、被害者の身体がサイドバンパーの直近に位置したとき、本件車両が発進して、被害者に本件車両の右側面部が衝突した場合、被害者の身体が本件車両の進行方向に力を受けて同方向に転倒することは、十分あり得るのであり、身体右側をより本件車両に接近させる態勢であれば、仰向けに転倒することも容易に想定される、という。

しかし、原判決が説示するとおり、本件車両の右側面に立っていた被害者に対して、本件車両が衝突したとすれば、被害者はその反動により本件車両から離れる方向に倒れるものと考えられ、本件車両の方に仰向けに転倒することが容易に想定されるとはいえない。また、本件車両のサイドバンパーの最下端と地面との間は35

cmしかないから、小太りの体型の被害者が、転倒して本件車両の右後輪前で仰向けの状態になったとすれば、被害者の着衣等が右サイドバンパーに接触するはずであるが、右サイドバンパーにはそれをうかがわせる払拭痕等の痕跡は存在しない。前記衝突部分等符合実験報告書において、被害者が仰向けに転倒したのを再現した状況も、被害者がサイドバンパー上部と荷台底部の間から後輪前に入ったという、実際に生起したとみるのには相応しくないものである。本件車両の右サイドバンパー後方の取付け支柱部分及び右後前輪上部泥よけのタイヤカバー外側に数個の真新しい払拭痕が存在するが、それらは人の指による払拭痕であると断定できるものではなく、まして、それらが被害者のものであると認めることはできない。

なお、原審は、「轢過状況再現並びに視認状況特定報告書」及び「衝突部分等符合実験報告書」の各不同意部分、「消防隊員現場立会報告書」及び「写真撮影報告書」について、いずれも作成者の警察官の証人尋問後、これらを刑訴法321条3項により採用している。しかし、これらの証拠は、本件事故現場や本件車両の客観的な状況を見分した結果を記載したものではなく、被害者の轢過状況や本件事故現場に被害者の遺体があった状況を再現した結果を記載したものであるから、同条項により採用できるものではない。これらの証拠によって立証する事実、再現された実際の状況を見分した者あるいは再現された経緯を見分した者に対する証人尋問により立証されるべきであり、必要に応じて、それを補完するため、再現の状況を撮影した写真を証人尋問調書に添付する取り扱いをするのが適当である。

所論は、被害者が轢過されるとき本件車両の車底部にいたとすれば、被害者の背部右側及び右大腿部裏側にある圧迫性表皮剥脱のような損傷とは異なり、擦過性表皮剥奪や挫裂傷が生じるはずであるから、本件車両が発進する時点で被害者が本件車両の下に潜り込んでいた可能性はないのに、被害者が轢過前に自ら本件車両の下に潜り込んでいた可能性をいう原判決の指摘は、論理則、経験則に反する、という。

しかし、前記のとおり、実況見分調書によると、所論が指摘する部位には、圧迫性の損傷の中に擦過傷とみることができ損傷が混在していたのであり、本件事故

現場の路面の状況、本件車両の車底部及び右側の形状やそこに残された痕跡、被害者の遺体の状況を詳細に見分し分析することなく、このような被害者の背部右側及び右大腿部裏側の各損傷の形状のみから、直ちに被害者が本件車両の下に潜り込んでいた可能性を否定するのは、いささか早計というほかない。当時被害者の認知症の程度が末期に近い状態であったことも考慮すると、原判決が、被害者が轢過前に自ら本件車両の下に潜り込んだ可能性を否定することができないとしたことに、論理則、経験則に反するところはない。

そのほか所論が縷々主張するところを検討しても、原判決の認定には論理則、経験則に反するところはなく、所論のいうような事実の誤認はない。

論旨は理由がない。

## 第2 法令適用の誤りの主張について

論旨は、被告人は、本件車両を発進させる直前、降車して死角になる車底部についてまで安全を確認する注意義務を負っていたのに、被告人にその注意義務がなかったとして過失を否定した原判決には、判決に影響を及ぼすことが明らかな法令適用の誤りがある、というのである。

そこで記録を調査して検討すると、被害者が本件車両の死角に入り込んだ原因は不明というほかなく、被告人には人が本件車両の車底部等の死角に立ち入っていることを予見することはできなかつたといわざるを得ないから、被告人に本件事故の予見可能性及び結果回避可能性があつたということとはできない。被告人は、発進時にミラー等で本件車両の周囲の安全を確認している以上、自動車の運転手に要求される発進時の安全確認義務を履行したと認めることができ、原判決には所論のような法令適用の誤りがあるとは認められない。以下、その理由を説明する。

自動車運転者は、道路の交通状況や周囲の環境から、運転席からの死角内に人が立ち入り、そのまま自動車を発進させると危険が発生する可能性が予見される場合には、これを防止するため、発進時に適切な措置を講じる注意義務があるというべきである。しかし、通常人が立ち入ることが想定されないような死角内について、

人が立ち入る危険の発生する可能性が予見できない場合にまで、発進時にそのような死角の安全を確認すべき注意義務があるということとはできない。

本件において、被告人は、本件車両の発進前に、本件車両の荷台全体を確認してから運転席に乗り込み、その約20分後、運転席の左右のサイドミラーで左右後方を、バックモニターで後方をそれぞれ見て、周囲に人影がないことを確認した上で、前方と右サイドミラーを見ながら本件車両を左斜め前方に発進させている。被告人は、発進時に必要とされる安全確認は履行しているということができ、本件において、発進時に、通常人が立ち入ることが想定されないような車底部等の死角について、人が立ち入っている危険の発生する可能性が予見されるような事情があったとはいえない。

所論は、被告人は、歩行者が通行するための路側帯に駐車しており、乗車後それなりの時間が経過した後、本件車両を発進させているから、歩行者の通行することが十分に想定された上、本件車両は道路の右側にいわゆる逆駐車しており、歩行者は本件車両に極めて近い場所を通行せざるを得ない状況が作出されていたから、発進直前に降車するなどして死角となる車底部等の安全を確認してから発進すべき注意義務があった、という。

しかし、本件車両の右側は用水路と隣接し、用水路との間は狭く、柵等はない上、被告人の原審供述によると、被告人は、本件車両に乗車した後、発進させるまでの間、運転席ドアを開けたままにしていたから、運転席ドアで通行が塞がれていたことになる。このような状況からすると、被告人が本件車両に乗車してから発進させるまでの間に、歩行者が、本件車両の左側であればともかくも、狭くて歩きにくい本件車両の右側の用水路との間を歩行してきて、本件車両の死角となる車底部等に入り込む、という危険の発生する可能性が予見できたということとはできない。被告人は、道路交通法47条2項に違反して道路の右側に逆駐車しているが、そのことから、歩行者が本件車両の右側を通行して死角となる車底部等に入り込む危険の発生する可能性が予見できることにはならない。本件において、通常人が立ち入るこ

との想定されないような車底部等の死角について、人が立ち入る危険の発生する可能性を予見して、発進時に安全確認が求められるような事情があったとはいえない。

そのほか所論が縷々主張するところを検討しても、原判決に、所論のこのような法令適用の誤りはない。

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し、当審における訴訟費用を被告人に負担させないことにつき刑訴法181条3項本文を適用して、主文のとおり判決する。

平成30年7月2日

福岡高等裁判所第1刑事部

裁判長裁判官                      山                      口                      雅                      高

裁判官                                  平                      島                      正                      道

裁判官                                  高                      橋                      孝                      治