

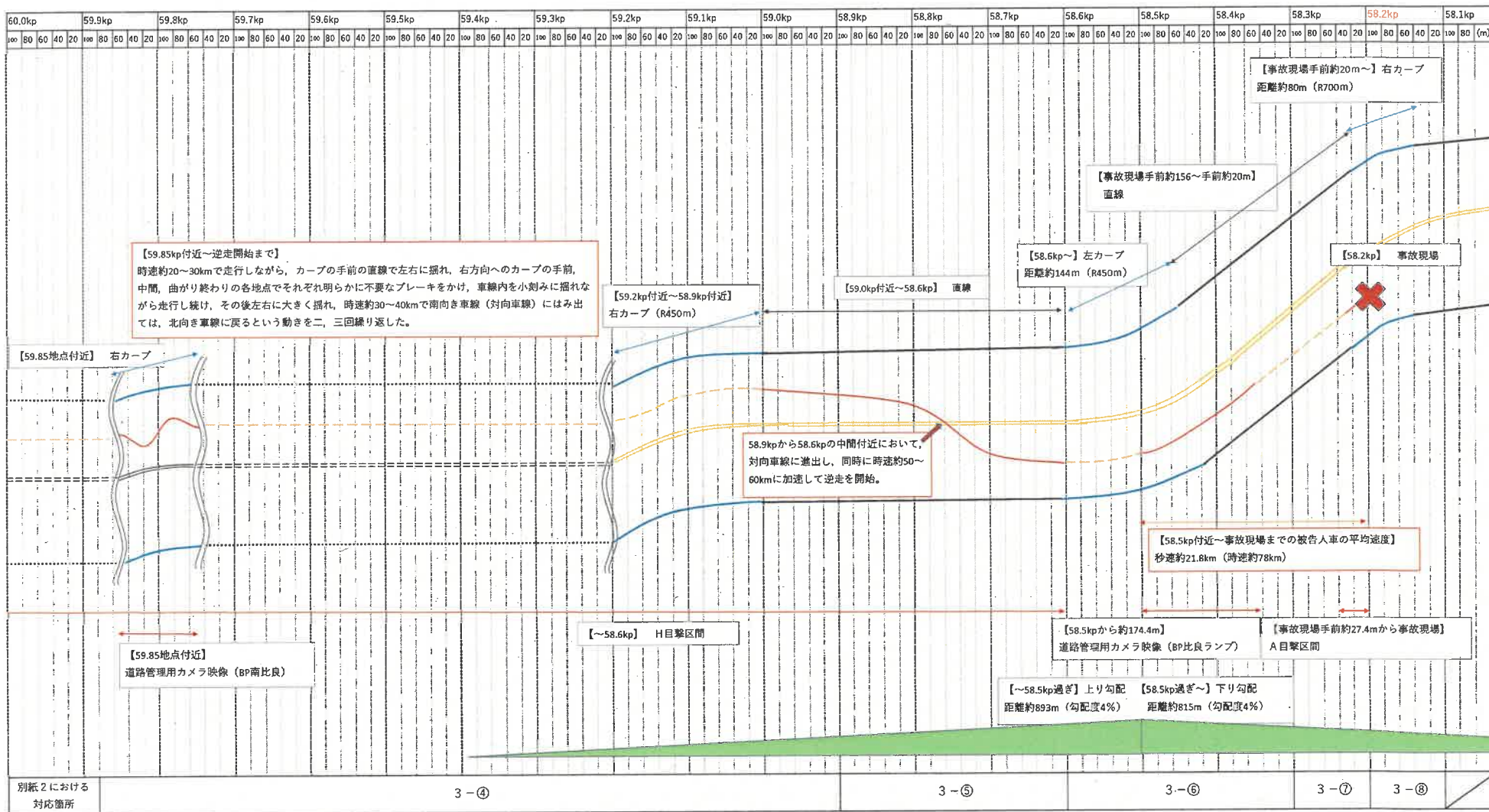
		検察官の主張	弁護人の主張
間 接 事 実	①本件事故前の被告人の生活状況		
		弁護人の主張する期間及び時間に被告人が勤務していたことは争わない。過労、睡眠不足の状態であったか否かについては、不明である。	令和元年4月26日から同年5月4日までの間、被告人は、タイムカード記載のとおり長時間勤務を続けており、1日5時間程度しか睡眠できておらず、過労と睡眠不足から眠気を感じることもある状態にあった。
	②本件事故前の被告人の飲酒状況		
		被告人は、令和元年5月4日午後8時頃から午後11時頃までの間、少なくともビール約540ml(中ジョッキ2杯)、ウイスキー約110ml(水割り1杯、ロック1杯)を飲酒した。	被告人が、実際に飲んだと確実にいえるのは、午後8時頃から午後9時頃までの間の生ビール中ジョッキ1杯程度と、午後9時半頃から午後10時45分頃までの間のウイスキー水割りグラス1杯程度にとどまる。
	③運転開始時及び本件事故時の被告人の体内のアルコール保有量		
		事故の約3時間40分後に呼気検査が行われ、検知管の検査値は約0.05mg/Lであった。	検査値及び呼気検査の手法の適切性は争わない。
		前記飲酒量及び呼気検査の結果から、運転開始時及び本件事故時における血中アルコール濃度をそれぞれ算出して、これらを総合的に判断し、かつ、被告人のβ60(1時間当たりの0次消失速度定数)の値が0.139mg/ml/hである可能性が高いことを前提とすると、②被告人の運転開始時の血中アルコール濃度は、0.80mg/ml～0.82mg/ml、④本件事故時には、0.60mg/mlであったと推認される。	前記飲酒量・飲酒から本件事故までの経過時間を考慮すると、被告人は、運転開始時においても、本件事故時においても、高濃度のアルコールを保有していたとはいえない。検察官の主張するアルコール濃度については、前提となる飲酒状況・量を争うもので、推認手法・推認過程については積極的に争うものではない。
	④本件事故に至るまでの被告人による運転状況		
		・被告人が、運転開始時から、事故を起こすことなく右記約55.9kmを運転したことは争わないが、その間の走行状況について、問題なく走行したかどうかは不明である。	・被告人は、本件事故前に約55.9km(運転開始場所である滋賀県高島市内の空き地から同乗者を降ろした丁病院前道路まで：甲23)を約1時間かけて問題なく走行した。
		・被告人は、車を運転し、前記約55.9kmを走行した後、対向車線を逆走するまでに、急減速したり、カーブを曲がる際、左右に揺れながら複数回ブレーキを踏むなどの走行をした。	・検察官の主張する客観的な運転状況については争わないが、眠気又は居眠りのためにそのような運転となったものである。
	・被告人は、車を運転し、本件事故現場の約700m手前から本件事故現場まで逆走り続け、本件事故地点の約300m手前では、カーブしている対向車線をカーブに沿って逆走した。	・被告人は、本件事故現場の約700m手前から本件事故現場まで自車を対向車線に進出させたまま走行し続けたわけではない。	
⑤本件前後の被告人の言動・様子			
	・JR新旭駅設置の防犯カメラ映像に映っている被告人の状況は、防犯カメラ映像のとおりである。	・被告人は、令和元年5月4日午後11時頃、JR新旭駅の改札付近において、ふらつきたり左右に揺れたりすることなく正常に歩行し、直立することもでき、酒に酔っている様子は見られない状態であった。	
	・警察官は、事故の約4時間後、酒気帯び鑑識をして、被告人のかすかな酒臭を認識したが、その約4時間前頃、事故現場において、酒気帯び鑑識をしておらず、被告人の酒臭に気付かず、飲酒をしていたことにも気付かなかった。	・被告人は、令和元年5月5日午前1時20分頃、本件事故現場付近において、酒のにおいはず、ふらつきたりという動きもなく、飲酒を疑わせる様子はなかった。	
	・呼気検査の際の被告人の様子は、鑑識カード記載のとおりである。	・被告人は、令和元年5月5日午前4時40分頃、戊病院において、警察官が飲酒検査を行った際、言語態度は普通であり、約10mまっすぐ正常に歩行し、10秒間直立することができ、酒臭はかすか、顔色及び目の状態は普通であった。	
結 論	争点(1)について アルコールの影響により、その走行中に正常な運転に支障を生じるおそれのある状態で自動車を運転したか		
		【前記おそれのある状態で運転した】 (根拠：間接事実②ないし④に関する検察官の主張)	【アルコールの影響により前記おそれのある状態で運転していない】 間接事実③の推計値等を前提として前記おそれのある状態で運転したという検察官の主張は争う。被告人は、連日の長時間勤務による疲労と睡眠不足を感じることもある状態であった。
	争点(2)について 本件事故時において、アルコールの影響により前方注視及び正常な運転操作が困難な状態に陥っていたか		
		【前記状態に陥っていた】 (根拠：間接事実②ないし④に関する検察官の主張)	【アルコールの影響により前記状態に陥っていたものではない】 間接事実③で主張する推計値等を前提として前記状態に陥っていたという検察官の主張は争う。被告人は、過労と睡眠不足の状態に加え、深夜に単調な道路を一人で運転していたことによって眠気を催したにすぎず、アルコールは本件事故の原因ではない。

被告人の運転状況及び道路状況等

走行場所		道路形状等				運転状況	距離	時間			主な証拠				
道路名等	地点等	道路状況	カーブ	勾配	交通状況	本宇下線部分:異常運転		時刻(頃)	飲酒終了(R1.5.4午後11時頃)~	~事故時(0:50頃)					
1	スナック丙付近の空き地から丁病院(国道161号高島バイパス→志賀バイパス→湖西道路→西大津バイパスを走行して、京都市内に入り国道1号等を経由)					事故を起こすことなく走行を続けた。防犯カメラの映像上、異常な挙動は見られなかった。	約55.9km	23:30(*) ~0:11	30分 ~1時間11分	1時間20分 ~39分前	甲23(被告人実況見分) 甲35(カメラ映像・丁病院) *被告人供述				
2	丁病院から湖西道路(国道1号から遊覧県内に入り、西大津バイパスを経由)	~69.5kp				事故を起こすことなく走行を続けた。異常運転があったことを認める証拠はない。	約28.1km	0:13~	1時間13分~	37分前~	甲23(被告人実況見分)				
3	湖西道路 ~志賀バイパス	①	69.5kp ~68.3kp(和迹IC)	・基本は片側一車線 ・70.3kp付近から69.4kp付近にかけて道路中央にガードレール。走行車線の左側に「ゆずり車線」が設置され、北向き車線の一部が二車線となっている。	区間全体で緩やかに左に湾曲		交通量少ない	時速約60km程度で、車線の幅の中でゆるやかに右に寄ったり、左に寄ったり、時に左側の白線を踏みそうになりながら走行した。	約1.2km	0:41~	1時間41分~	9分前~	甲18(H供述調査) 甲19(H実況見分) 甲34(捜査報告書)		
		②	68.3kp(和迹IC)- 63.0kp(BP志賀IC)- 59.85kp	片側一車線	右に湾曲		対向車両あり	指定最高速度時速60kmの道路を、車線の左側の白線をまたいだまま時速約5kmで進行したり、車線中央に居たりし、その後時速約20~30kmで、道路左側の白線をまたいだでは車線内に居ることを二、三回したり、急に減速し、停止してから再び加速する動きを二、三回繰り返すなどした。右方向へのカーブを走行中、進行方向左側に大きくくぐりながら走行した。	約8.45km	0:47:26 ~0:47:43	~1時間49分	~1分前	H供述 甲35(カメラ映像・BP志賀IC)		
		③	60.7kp(BP大物)	片側一車線	左に湾曲			対向車両なし	特に異常な挙動はみられない。		0:47:58 ~0:48:13			甲35(カメラ映像・BP大物)	
		④	59.85kp ~58.9kp	・基本は片側一車線 ・59.0kp付近に京都市方面の車線への下道からの合流地点があり、59.1kp付近まで合流車線がある。 ・59.85kp付近は中央線上にセンターポールあり	+59.85kp付近は右に湾曲 +59.2kp~59.0kpにかけて右に湾曲(曲線半径500m)			前方及び後方に走行車両あり 対向車両なし	時速約20~30kmで走行しながら、カーブの手前の車線で左右に揺れ、カーブの手前、中間、曲が終わりそれぞれ明らかに不要なブレーキをかけ、車線内を小刻みに揺れながら走行し、その後左右に大きく揺れ、時速約30~40kmで対向車線にはみ出たは白車線に居る動きを二、三回繰り返した。	約0.95km	0:48:51~			H供述 甲35(カメラ映像・BP南比良) 甲40(道路台帳附図) 甲43(道路台帳附図の読み方)	
		⑤	58.9kp ~58.6kp	・基本は片側一車線	直線				より勾配の車線区間の途中で対向車線に出ると同時に加速を開始し、対向車線上をふらつき等なく走行した。	約0.3km		1時間49分 ~1時間50分	1分前 ~数秒前	H供述 甲21(H実況見分)	
		⑥	58.6kp ~58.3kp (BP比良ランプ付近)	・北向き車線と南向き車線の間に中央分離帯はなく、黄色の2重の実線によるセンターライン(追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止)が引かれている(びびりや擦れはあるが、視認困難ではない)	58.6kpから約144mにわたり左に湾曲(曲線半径450m)			前方に走行車両なし 後方に走行車両(H車)あり 対向車両なし	時速約78kmで、制動等によつてもふらつくこともなく、カーブに沿って、ブレーキも踏まず、少なくとも約8秒間にわたり対向車線上を逆走し続けた。	約0.3km				【全体につき】 甲40(道路台帳附図) 甲41(街灯の有無) 甲42(夜間照射実験) 甲43(道路台帳附図の読み方)	
		⑦	58.3kp ~58.2kp	・各車線の側方にガードレール又は側壁あり ・58.7kp付近から58.4kp付近には街灯の設置はないが、被告人車が灯火して走行した場合、車線等の認識は可能。同区間以外には街灯が設置されており、夜間でも見通しは良好。	58.2kpの約20m手前から約80mにわたり右に湾曲(曲線半径700m)				少なくとも事故現場手前約27.4m地点以降は対向車線上を逆走した。	約0.1km	0:50:12~			甲10(A実況見分) 甲32(A供述調査)	
		⑧	58.2kp (事故現場)						対向車線上で横断車と衝突した。	0m	0:50	1時間50分		甲10(A実況見分) 甲21(H実況見分) 甲23(被告人実況見分) 甲32(A供述調査)	

被告人運転状況及び道路状況（模式図）

※本図は、本文中及び別紙2で被告人の運転状況及び道路状況を把握するために模式的に表したイメージ図である。
あくまでも、おおよその道路状況や被告人車両の走行経路を示すためのイメージ図であって、実際の道路状況等を一定の縮尺において正確に反映したものではない。



【凡例】

- 被告人走行経路
- 黄色2重実線センターライン
- 車道（直線部分）
- 白色2重実線センターライン
- 車道（曲線部分）
- 勾配

※破線で示されている走行経路や道路状況は、具体的に認定するに足る証拠が存在しない部分

計算結果一覧表

番号	計算式によって求めた数値の説明	結果	計算式
1-1	ウイドマーク式による検討 呼気検査結果から逆算した異常運転開始時(5月5日午前0時41分。呼気検査から3時間45分前)の血中アルコール濃度	0.70mg/ml	$0.10\text{mg/ml} + 0.16\text{mg/ml/hr} \times (225 \div 60)\text{hr}$
1-2	呼気検査結果から逆算した本件事故時(5月5日午前0時50分。呼気検査から3時間36分前)の血中アルコール濃度	0.676mg/ml	$0.10\text{mg/ml} + 0.16\text{mg/ml/hr} \times (216 \div 60)\text{hr}$
2-1	β60値が0.12の場合に血中アルコール濃度が、0.40mg/mlから0.10mg/mlまで低下するのに要する時間	2.5時間	$(0.40\text{mg/ml} - 0.10\text{mg/ml}) \div 0.12\text{mg/ml/h}$
2-2	曲線的消失相を踏まえた検討 血中アルコール濃度が0.4mg/mlとなる時点(同日午前1時56分)から逆算した異常運転開始時(同日午前0時41分。同日午前1時56分の75分前)の血中アルコール濃度	0.60mg/ml	$0.40\text{mg/ml} + 0.16\text{mg/ml/hr} \times (75 \div 60)\text{hr}$
2-3	血中アルコール濃度が0.4mg/mlとなる時点(同日午前1時56分)から逆算した本件事故時(同日午前0時50分。同日午前1時56分の66分前)の血中アルコール濃度	0.576mg/ml	$0.40\text{mg/ml} + 0.16\text{mg/ml/hr} \times (66 \div 60)\text{hr}$
3-1	β60値が0.12の場合に血中アルコール濃度が、0.40mg/mlから0.115mg/mlまで低下するのに要する時間	2.375時間 ≒約143分	$(0.40\text{mg/ml} - 0.115\text{mg/ml}) \div 0.12\text{mg/ml/h}$
3-2	血液/呼気の濃度比を踏まえた検討 血中アルコール濃度が0.4mg/mlとなる時点(同日午前2時3分)から逆算した異常運転開始時(同日午前0時41分。同日午前2時3分の82分前)の血中アルコール濃度	約0.619mg/ml ※0.61866...	$0.40\text{mg/ml} + 0.16\text{mg/ml/hr} \times (82 \div 60)\text{hr}$
3-3	血中アルコール濃度が0.4mg/mlとなる時点(同日午前2時3分)から逆算した本件事故時(同日午前0時50分。同日午前2時3分の73分前)の血中アルコール濃度	約0.595mg/ml ※0.59466...	$0.40\text{mg/ml} + 0.16\text{mg/ml/hr} \times (73 \div 60)\text{hr}$
4-1	本件事故時を起点として、血中アルコール濃度が0.4mg/mlまでに減少するのに要する時間	約34分	$(0.49\text{mg/ml} - 0.4\text{mg/ml}) \div 0.16\text{mg/ml/hr} \times 60\text{分}$
4-2	スライド16及びスライド25の検討 血中アルコール濃度が0.4mg/mlに至った時点(5月5日午前1時24分)から、β60を0.12として直線的に減少した場合の呼気検査時(同日午前4時26分)のアルコール保有量	約0.036mg/ml	$0.4\text{mg/ml} - (0.12\text{mg/ml/hr} \times (182 \div 60)\text{hr})$
4-3	本件事故時を起点として血中アルコール濃度が0.3mg/mlまで減少するのに要する時間	約71分	$(0.49\text{mg/ml} - 0.3\text{mg/ml}) \div 0.16\text{mg/ml/hr} \times 60\text{分}$
4-4	血中アルコール濃度が0.3mg/mlに至った時点(5月5日午前2時1分)から、β60を0.12として直線的に減少した場合の呼気検査時(同日午前4時26分)のアルコール保有量	約0.008mg/ml	$0.3\text{mg/ml} - (0.12\text{mg/ml/hr} \times (146 \div 60)\text{hr})$