

令和8年1月26日宣告

令和4年（わ）第112号 過失運転致死傷被告事件

主 文

被告人を禁錮1年8月に処する。

この裁判が確定した日から3年間その刑の執行を猶予する。

訴訟費用は被告人の負担とする。

理 由

（罪となるべき事実）

被告人は、平成28年3月9日午後2時45分頃、普通乗用自動車（軽四、以下「被告人車両」という。）を運転し、大分県竹田市a町bc番地先道路をd町e方面から同市f方面に向かい時速約60ないし70kmで進行するに当たり、同所は左方に湾曲した下り勾配の道路であり、当時路面が湿潤していた上、被告人車両に性能が劣化したスタッドレスタイヤを装着していたため滑走しやすい状況にあったから、適宜速度を調節し、ハンドル、ブレーキを的確に操作して進路を適正に保持して進行すべき自動車運転上の注意義務があるのにこれを怠り、適宜速度を調節し、ハンドル、ブレーキを的確に操作して進路を適正に保持しなかった過失により、被告人車両を横滑り状態で対向車線上に進出させ、折から同車線を進行してきA（当時81歳）運転の普通乗用自動車（軽四、以下「被害者車両」という。）右前部に被告人車両前部を衝突させ、よって、同人に両側血胸等の傷害を負わせ、同日午後4時5分頃、同市a町bg番地hB病院において、同人を前記傷害に基づく出血性ショックにより死亡させたほか、被害者車両の同乗者C（当時76歳）に加療約4か月間を要する両脛骨腓骨開放骨折等の傷害を、同D（当時17歳）に加療約51日間を要する左鎖骨打撲等の傷害をそれぞれ負わせた。

（事実認定の補足説明等）

第1 事実認定の補足説明

1 争点

被告人が、平成28年3月9日午後2時45分頃、被告人車両を運転し、判示の道路を進行中、被害者車両に被告人車両を衝突させる事故（以下「本件事故」という。）を起こして、被害者車両の運転手と同乗者らを死傷させたことは、証拠上明らかであり、本件の主な争点は、本件事故について、被告人に過失があるか否かである。

2 前提となる事実関係等

(1) 本件事故の概要等

関係証拠によれば、本件事故の概要等は、次のとおりである。

ア 本件事故現場がある道路は南北に通じるアスファルト舗装された片側1車線の主要地方道（法定最高速度60km毎時、以下「本件道路」という。）であり、被告人車両（車両重量800kg）は本件事故当時同現場の約400m手前から本件道路を南進していた。その進行区間は左カーブ、右カーブ、左カーブとカーブが連続する山道であり、本件事故現場直前の左カーブ（以下「本件左カーブ」という。）は曲率半径82mで7%の下り勾配となっていた。本件事故当時の天候は曇りで雨は降っていなかったが、路面は湿潤していた。

イ 被告人車両は、本件左カーブを進行する際、対向車線を北進してきたトラック（以下「本件トラック」という。）とすれ違った後、これに続いて同車線を北進してきた被害者車両（車両重量730kg）と衝突した。

ウ 本件事故直後、警察官が本件事故現場の実況見分を行った際、被告人車両は中央線から対向車線にかけての位置（実況見分調書（差戻し前甲10）添付の交通事故現場見取図第3図（以下「本件見取図」という。）の②地点）に前部を北西側へ向けて停止し、被害者車両は対向車線側の有蓋側溝及びその付近の位置（本件見取図の⑦地点）に前部を北側へ向けて停止していた。

エ 本件事故の翌日、警察官が本件事故現場の路面を確認したところ、前記ウの各停止位置付近である対向車線中央付近に2条のえぐれ痕があった。

オ 本件事故後、被告人車両はボンネット前端中央部に凹損があり、この凹損を

中心にボンネット全体が後方へ変位するなどしていたのに対し、被害者車両の前部は左側に比べて右側が大きく破損しており、ボンネットが全体に左後方へ向かって歪むなどしていた。また、被告人車両の底部には路面と干渉した痕跡がなかったのに対し、被害者車両の底部等には変形・擦過といった損傷があった。

カ 被告人車両に装着されていたスタッドレスタイヤは、平成18年製造であり、被告人が、同年12月頃に購入して以来、毎年12月頃から翌年3月ないし4月頃にかけて、被告人車両に装着して使用していたものであって、本件事故当時、溝の深さの摩耗率は50ないし57%であった。なお、一般に、湿潤路面においてはスタッドレスタイヤの方が夏用タイヤに比べると制動距離が伸びる傾向があり、製造後10年経過したタイヤは交換が推奨されていた。被告人も、本件事故の前から、雨の日などはスタッドレスタイヤが夏用タイヤに比べて滑りやすいことを、周囲の人から聞いて知っていた。

(2) 本件事故直後の被告人車両の停止地点

前記実況見分調書（差戻し前甲10）によれば、立会人の指示説明として、「本件事故直後、被告人車両が停止していた地点は本件見取図の①」「同車両が他の通行の邪魔になっていたので、通りかかった人達と移動させた地点は同②」「本件事故直後、被害者車両が停止していた地点は同③」との記載があり、同見取図には、②地点が、その南東側、すなわち被告人車両進行車線中央付近ないし中央線付近に位置する①地点の延長線上に描かれ、両地点間の距離が1.8mと記載されているところ、同実況見分を行った警察官が、差戻し前第一審第3回公判において、「①地点は、立会人から被告人車両を移動させる前の位置を確認し、実際に同車両のところまで来てもらい、身振り手振りで説明をしてもらって、特定をしたものである。立会人から何m移動させたという数値を聞いたかどうかは覚えていないが、同人の説明する移動前の①の位置と見分時に被告人車両があった移動後の②の位置の距離を計測すると1.8mだった」旨供述したことを踏まえると、その作成の真正を疑わせる事情はない。

これに対し、弁護人は、当該実況見分調書の修正の不自然性等や、立会人が当審において本件事故現場で被告人車両を押した記憶がない旨供述したことを指摘し、本件見取図の①地点について、警察官が現場で正確な確認を失念し、事後にこれを取り繕うため、実測を伴わない不正確な記載をした可能性が排除できない旨主張する。しかし、前記のような実況見分調書の記載内容等に照らすと、弁護人が指摘する修正部分の存在等は直ちに作成の真正を疑わせる事情とはいえないし、前記立会人が同実況見分に立ち会ったことは証拠上明らかであるのに、同人はそのこと自体記憶がない旨供述しており、証拠価値がないから、弁護人の主張は採用の限りでない。

そして、前記のような本件見取図の①地点と②地点の位置関係や距離に加え、本件トラックの運転手が、差戻し前第一審第4回公判において、「本件事故直後、車が道をふさいで邪魔だったため、何人かで動かした」旨、立会人の指示説明に沿う供述をしたことも併せ考慮すると、①地点は、本件事故直後の被告人車両の停止地点としておおむね正確な地点を示していると認められる。

(3) 本件事故の衝突地点や被告人車両の速度等

ア 株式会社EのF作成の鑑定書（差戻し前甲38）と同人の差戻し前第一審第5回公判における供述（以下、両者を併せて「F鑑定」という。）によれば、F鑑定の概要は、次のとおりである。

(ア) 本件事故の衝突形態と衝突地点

被告人車両と被害者車両の各損傷状況によれば、本件事故は被告人車両の前部中央と被害者車両の前部右側が衝突する形態であり、その衝突角度は153度と判断され、かかる衝突形態と衝突角度から被告人車両は横滑り状態〔その前部を右斜め前方に向けたまま、タイヤの回転方向ではなく、車両の運動方向に滑って移動する状態〕で進行したといえる。また、本件事故現場に印象されていたえぐれ痕や各車両の底部の損傷の有無等によれば、同えぐれ痕は被害者車両によって印象されたものと認められ、両車両の衝突地点は被害者車両の右前部が同えぐれ痕上に位置した

地点〔対向車線上〕となる。したがって、被告人車両は横滑り状態で対向車線上に進出したといえるが、タイヤ痕等を印象していないことから、どのような挙動で横滑り状態になり、対向車線上に進出したかを特定することはできない。

(イ) 被告人車両の速度

まず、各車両の損傷度合いの測定結果を、一般的に用いられている軽自動車の車体の変形量と吸収エネルギー量の関係を示した前部車体吸収エネルギー分布図（以下「本件分布図」という。）に当てはめるなどしてバリア換算速度〔車体を固定壁（バリア）に衝突させた場合の車体の変形に要したエネルギー量を速度に換算したもの〕を算出し、次に、前記の衝突角度及び衝突地点と本件事故直後の各車両の停止地点に基づく各車両の移動状況を踏まえ、各車両の衝突後の移動距離と摩擦係数を基に衝突後の速度を算出した上、これらの速度を運動量保存の法則とエネルギー保存の法則を用いた連立方程式〔衝突時の各車両の運動量の和と衝突後のそれが等しく、衝突時に各車両が持つ運動エネルギーの和と衝突後各車両の変形に要したエネルギー及び各車両の移動に要したエネルギーの和も等しいものとして計算するもの〕に当てはめて解くと、被告人車両の衝突時の速度は時速約53kmと推定される。なお、衝突角度が153度ではなく180度のオフセット正面衝突〔車体前面の全体ではなく、その一部が衝突する形態の正面衝突〕であったことを前提にすると、被告人車両の衝突時の速度は時速約50kmになる。

そして、被告人車両が本件事故直前に進行していた本件左カーブの曲率半径や、本件事故現場が湿潤アスファルト路面であり、同車両のスタッドレスタイヤが劣化していたことを考慮し、本件左カーブの旋回限界速度を計算すると、時速約74kmとなると、中央線を越えることなく本件左カーブを通過した際同車両の速度はそれ以下であったといえる。前記のとおり路面にタイヤ痕等が印象されていないことから、被告人車両が横滑りした地点を正確に特定することはできないが、同車両の衝突時の速度〔時速約50ないし53km〕を踏まえつつ、本件左カーブ通過後の横滑りしている区間の減速を考慮すると、横滑り開始地点における速度は時

速約60ないし70kmと推定される。

(ウ) 被告人車両が横滑りを起こした原因

被告人車両のタイヤは性能が劣化したスタッドレスタイヤであり、通常のそれよりも横滑り・縦滑りの各摩擦抵抗が低くなっていることで、横滑りを起こしやすい状況にあった。まして、本件事故当時の路面は湿潤状態であり、本件左カーブは7%の下り勾配となっていることで、より横滑りを起こしやすい道路状況であった。このような道路状況と劣化したスタッドレスタイヤにより、カーブ旋回中の遠心力による横方向の負荷に加えて、制動による縦方向の負荷がかかることで、被告人車両は横滑りを起こしたものと推定される。

イ これに対し、G研究所のHは、差戻し前第一審第5回公判において、被告人車両の衝突時の速度に関し、「車体前部の片側が衝突した場合、その全体が衝突した場合よりも車体の変形が大きくなる傾向にあるところ、重量がほぼ同じである被告人車両と被害者車両が受ける衝撃は同じであり、損傷の程度も同じになるはずであるから、右前部が衝突した被害者車両の損傷の程度が、前部が衝突した被告人車両の損傷と同程度であると仮定した上で計算すべきであって、そうすると、被告人車両の衝突時の速度は時速約30ないし40kmになる」旨供述した。Hのこの供述の趣旨は、被告人車両と被害者車両の重量がほぼ同じであることから、実際の両車両の物理的な損傷度合いの違いにかかわらず両車両がそれぞれ車体の変形に要したエネルギー量も同程度になるはずである、本件では、被告人車両はその前部のほぼ全体が衝突しているのに対し、被害者車両はその右側だけが衝突しており、本件分布図は車体の前面全体を固定壁に衝突させた実験の結果に基づき作成されたものであるから、被告人車両の損傷の測定結果を本件分布図に当てはめてその変形に要したエネルギー量を算出した上、被害者車両の変形に要したエネルギー量もそれと同じであると補正した上で被告人車両の衝突時の速度を計算すべきであるというものと解される。

ウ 前記のようなF鑑定とH供述の各信用性の判断に当たり、差戻し前控訴審は、Hのというような補正（以下「本件補正」という。）をすることの当否等の点、具体的には、① 被害者車両はその前部のうち一部しか被告人車両と衝突していないことを踏まえても、被害者車両の損傷の測定結果を本件分布図に当てはめて衝突時の両車両の速度を計算してよいか、② そのように計算してよいとしても、被害者車両の衝突箇所を踏まえて何らかの補正を要しないか、③ 両車両の重量が同程度であることを根拠に、被害者車両の変形に要したエネルギー量が被告人車両のそれと同程度であるとみなして計算することは合理的かといった点について、Fの見解が明らかにされていない旨指摘したところ、科学警察研究所交通科学部交通科学第三研究室長であるIは、当審において、これらの点に関し、次のような供述をした。

（ア）①の点

車両は、前面の一部に衝撃が加えられても、その衝撃を車両全体に伝達するように造られている〔荷重伝達経路〕ので、オフセット衝突の場合にも、前面全体に衝撃が加えられた場合と同じ車体吸収エネルギー分布図を用いて変形エネルギーを算出してよく、これは交通鑑定の一般的な手法である。実証的にも、車両同士をオフセット衝突させる実験がいくつか行われており、その中で、同分布図を用いて変形エネルギーを正しく計算できることが確認されている。なお、被害者車両は右側が斜めに大きく損傷しているが、損傷の向きが前方から後方であるため、前面の同分布図を用いるのが適切である。

（イ）②、③の点

Hは、本件補正が必要な理由を作用反作用の法則から説明しているが、同法則は力に対して示されているものであり、本件で問題となっているのは変形エネルギーであるから、この説明は力とエネルギーを混同している点で間違っている。また、Hは、被告人車両と被害者車両の重量が同程度であることを根拠に、両車両の変形エネルギーが同じになるから本件補正が必要であると説明しているが、被告人車両

は前部中央に当たる形で力を受けているのに対し、被害者車両は前部右側がぶつかっているため、両車両の壊れ方が異なっているように、重量が同程度であるからといって、変形エネルギーが同じになるとは限らないから、この説明も間違っている。結局、本件では、F鑑定のとおり、被害者車両の損傷の測定結果を本件分布図に当てはめて衝突時の両車両の速度を計算してよく、被害者車両の衝突箇所を踏まえた何らかの補正も要しない。

エ Iの交通事故鑑定に関する専門的知識に疑いはなく、その供述を採用し得ない合理的な事情は認められない。そして、Iの供述を踏まえると、Hがいう本件補正をすることに合理性があるとはいえず、他方、F鑑定は、本件事故の概要等（前記(1)）や本件事故直後の被告人車両の停止地点（同(2)）といった事実関係に照らし、不合理な点はなく、その信用性を疑うべき理由はないといえる。したがって、F鑑定によれば、被告人車両は、本件事故直前、どの地点、どのような挙動で横滑り状態になり、対向車線上に進出したかを正確に特定することはできないものの、少なくとも、本件左カーブで本件トラックとすれ違った後、横滑り状態で対向車線上に進出したこと、横滑り開始地点における速度は時速約60ないし70kmであったことが認められる。なお、被告人は、差戻し前第一審第4回公判において、「メーターは見ていないが、本件事故直前の被告人車両の速度は時速約四、五十kmじゃないかと思う。目的地に遅刻するかもしれないということが頭にあり、少し気持ちが焦っていたので、いつもの時速約40kmよりスピードが出ていた可能性はあるが、時速約六、七十kmを出していた可能性はない」旨供述したが、確たる根拠に基づくものではなく、前記認定は揺らがない。

(4) 本件道路の路面の異常等の有無

前記実況見分調書（差戻し前甲10）や警察官が本件事故の約2時間30分後に撮影した本件左カーブ付近ないし本件事故現場付近を含む本件道路のステレオカメラ画像（捜査報告書（甲4））によれば、本件事故当時における本件左カーブ付近から本件事故現場付近にかけての路面は、湿潤状態にあったにとどまり、凍結や積雪

した状態にはなく、四輪の車両が滑走する原因となるほどのくぼみ、ひび割れや土砂、落ち葉等の堆積もなかったと認められ、現に、本件トラックの運転手も被告人も、そのようなものがあったという供述はしていない。

これに対し、弁護人は、前記捜査報告書について、捜査機関が事後的に画像を加工、挿入した可能性を払拭することができない旨主張するが、抽象的な可能性をいうものにすぎず、採用の限りでない。

(5) 被告人車両の異常等の有無

関係証拠によれば、被告人車両は、被告人が本件当日午後2時40分頃運転し始めてから本件左カーブに差し掛かるまでの間、異常なく進行していたものであり、本件事故前にされた車検や本件事故後にされた検証の結果等（差戻し前第一審甲26、28、34等）によれば、本件事故当時、性能が劣化したスタッドレスタイヤを装着していたことを除き、滑走の原因となるような異常や故障の存在をうかがわせる事情はなかったと認められる。

3 検討

以上によれば、被告人が、本件事故直前、被告人車両を運転し、時速約60ないし70kmで進行していた場所は、本件左カーブ、すなわち左方に湾曲した下り勾配の道路であり、当時路面が湿潤していた上、同車両に性能が劣化したスタッドレスタイヤを装着していたため滑走しやすい状況にあった（前記2(1)カの実事関係に照らすと、被告人自身その認識に欠けるところはなかったと推認できる。）ところ、同車両は、同カーブで本件トラックとすれ違った後、横滑り状態で対向車線上に進出し、同車線を進行してきた被害者車両に衝突したものと認められる。このような被告人車両の速度、本件道路・路面の状況、同車両に装着されていたタイヤの状況等に照らすと、被告人は、同車両を運転して本件左カーブ付近を進行する際、同車両が滑走するなどして対向車線上に進出した場合、同車線を進行してくる車両に被告人車両を衝突させるなどして、対向車両の運転手らを死傷させる事故を引き起こすおそれがあることを予見し得る状況にあったといえるが、道路交通法上、車両は、

道路の中央（道路標識等による中央線が設けられているときはその中央線の設けられた道路の部分）から左の部分を通行しなければならず、前記のような本件道路・路面の状況や被告人車両に装着されていたタイヤの状況等を前提にしても、適宜速度を調節し、ハンドル、ブレーキを的確に操作して進路を適正に保持して進行すれば、前記のような事故を回避することが可能であったと認められる。しかるに、被告人車両は、対向車線上に進出したところ、本件事故当時、本件道路の路面に同車両が滑走する原因となるほどの異常等はなく、同車両にも、タイヤの点を除き、滑走の原因となるような異常等がなかったことは、前記2(4)(5)のとおりであり、それ以外に被告人の責めに帰し得ない要因によって同車両が対向車線上に進出したことをうかがわせる具体的な事情も見当たらない。そうすると、被告人は、適宜速度を調節し、ハンドル、ブレーキを的確に操作して進路を適正に保持して進行すべき注意義務、すなわち進路保持義務を怠った過失により、被告人車両を対向車線上に進出させ、本件事故を引き起こして、被害者らを死傷させたものとされてやむを得ないというべきである。なお、F鑑定もいうとおり、本件の証拠上、被告人車両が、本件事故直前、どの地点、どのような挙動で横滑り状態になり、対向車線上に進出したかを正確に特定することはできないが、かかる事情は、前記の認定・判断を妨げるものではない。

よって、本件事故について、被告人に進路保持義務違反の過失があったと認めた。

第2 その他の弁護人の主張に対する判断（当審の訴訟手続について）

1 期日間整理手続終了後の訴因変更

(1) 弁護人は、検察官が差戻し前第一審における期日間整理手続終了後当審においてした訴因の変更請求と予備的訴因の追加請求は違法であり、これらを許可した当審の判断は憲法31条に違反する旨主張するので、検討する。

(2) 本件の審理経過等は、次のとおりである。

ア 本件公訴事実（変更前の訴因に基づくもの）中、注意義務の内容と注意義務違反（過失）の態様に関する記載は、被告人が、被告人車両の速度を適宜調節し、

ハンドル、ブレーキを的確に操作して進路を適正に保持して進行すべき自動車運転上の注意義務を怠り、適宜速度を調節せず、漫然時速約60ないし70kmで進行し、左方湾曲道路を走行中にブレーキを踏むなどしてブレーキを的確に操作しなかったというものである。

イ 平成31年3月22日の差戻し前第一審第1回公判期日において、被告人は、本件公訴事実を間違っている、事故が起きたことは間違いないが、事故の原因は分からない旨陳述し、弁護人は、認否を留保し、差戻し前第一審は、弁護人の請求により、同日、本件を期日間整理手続に付した。

ウ 検察官は、同年4月3日付け証明予定事実記載書において、被告人車両が対向車線に進出した原因は、性能が劣化したスタッドレスタイヤを装着した状態で、湿潤状態の左カーブ（7%の下り勾配）を時速約60ないし70kmで進行中に制動措置を講じたことで、同タイヤに、遠心力による横方向の負荷に加えて、制動による縦方向の負荷がかかったことにより、スリップを起こしたものと認められる旨、同車両には、同タイヤの劣化を除き、本件事故の原因となり得る不具合や故障は存在しなかった旨主張した。他方、弁護人は、令和元年11月8日付け予定主張記載書面において、事故現場直前のカーブから事故現場にかけて時速40ないし50km程度で進行していた被告人には結果予見可能性がなく、被告人に過失はない、被告人は本件事故当時適切に速度を調節し、ハンドル、ブレーキを的確に操作していた旨、本件事故が発生した原因は不明であるが、被告人車両の故障等と路面の経年劣化が本件事故発生の因果に影響を与えた可能性を排除できない旨主張した。

エ 差戻し前第一審は、平成31年4月26日から令和2年1月10日までの間、10回にわたる期日間整理手続を実施した結果、争点の整理の結果を要旨次のとおり確認し、公判審理について、第2回公判期日に書証の取調べ等を、第3回公判期日に検察官請求証人3名の取調べを、第4回公判期日に検察官請求証人2名の取調べと被告人質問を、第5回公判期日に検察官請求証人であるFと弁護人請求証人であるHの取調べを、第6回公判期日に弁護人請求証人1名の取調べ等を、第7回公

判期日に論告・弁論等をそれぞれ行う予定とした上、期日間整理手続を終結した。

(ア) 本件の主な争点は、左方に湾曲した下り勾配の道路を走行していた被告人車両が、対向車線上に進出し、被害者車両と衝突したことについて、被告人に過失があるか否かである。

(イ) 検察官は、主に、被告人車両のタイヤが経年劣化し、降雨のため道路が湿潤しており、同車両の速度が時速約60ないし70kmであった状況下で被告人が制動措置を講じた場合、タイヤがスリップを起こすことがあり得ること、それ以外に同車両が対向車線上に進出する原因となり得る不具合や故障が存在しなかったことから、被告人が、適宜速度を調整せず、ブレーキを的確に操作しなかった過失により、同車両を対向車線上に進出させた旨主張する。他方、弁護人は、検察官の主張するスリップの前提状況（タイヤの劣化、道路の湿潤、被告人車両の速度）を争うとともに、かかる状況からタイヤがスリップを起こすことがあり得るとの評価を争い、被告人車両の故障や路面の経年劣化が原因となり、同車両が対向車線上に進出した可能性がある旨主張する。

オ 同月16日の差戻し前第一審第2回公判期日から同年5月14日の同第7回公判期日までの間に、本件事故現場の実況見分を行った警察官やF、Hの各証人尋問を含む証拠調べ等が行われて、結審し、判決宣告期日が同年6月26日に指定された。

カ 差戻し前第一審は、同月10日、検察官及び弁護人との打合せを行い、検察官に対し、被告人車両の速度が本件公訴事実記載の程度であったことにつき立証が尽くされているかには疑問があり、同速度を下回るものであった場合に被告人に過失があるとの主張立証を行う予定があるか否かを確認したい旨述べた。

キ 差戻し前第一審は、検察官の請求により、同月22日、判決宣告期日を取り消し、同月29日、弁論を再開した。

ク 検察官は、同年7月10日と同年8月3日、本件事故の5日後である平成28年3月14日警察官と土木事務所職員らが本件事故現場付近の道路の状況を確認

した結果等を立証趣旨とする捜査関係事項照会回答書等の書証及び被告人車両の速度や本件事故の原因に関する4名の証人尋問を請求するとともに、令和2年7月16日、予備的訴因（被告人が、「前方左右を注視し、ハンドル・ブレーキを的確に操作して進路を適正に保持しながら進行すべき自動車運転上の注意義務があるのにこれを怠り、前方左右を注視せず、ハンドル・ブレーキを的確に操作することなく進路を適正に保持しないまま漫然時速約40ないし50kmで進行した過失により、自車を対向車線上に進出させ（た）」とするもの）の追加請求をした。弁護人は、これらの証拠調べ請求に対し、同年9月14日付け意見書において、証人につき異議があり、書証につき不同意との意見を述べ、予備的訴因の追加請求に対し、同月30日付け意見書において、異議がある旨の意見を述べた。

ケ 差戻し前第一審は、同年10月26日の第9回公判期日において、予備的訴因の追加請求を不許可とするとともに、検察官の証拠調べ請求を全て却下し、同年11月26日の第10回公判期日において、論告・弁論等の手続を行い、改めて結審した。なお、検察官は、論告において、被告人車両の速度が時速約40ないし50kmと認定できるとどまる場合、訴因変更を経なくとも、予備的訴因に係る過失が認められる旨主張した。

コ 差戻し前第一審は、令和3年1月25日の第11回公判期日において、要旨次のとおり説示して判決を宣告した。

（ア）被告人車両に故障や異常はなく、同車両が滑走して被害者車両と衝突したと認められるものの、被告人車両が滑走し始めたと思われる地点の痕跡確認等がされていないため、同地点付近の路面の異常等の有無については不明であり、路面の異常等が同車両の滑走の原因となった可能性を排除することはできないから、同車両に故障や異常がなかったことのみでは、被告人が速度を調節せず、ブレーキを的確に操作しなかったことにより同車両が滑走したと認めるに足りない。

（イ）被告人車両の速度について、被害者車両との衝突時における被告人車両の速度が時速53kmであるとするF鑑定はその信用性に疑問がある一方、被害者車両

の損傷が被告人車両のそれと同程度であると仮定して計算すべきであるとのH供述は合理性があり、これによれば、衝突時の同車両の速度は時速約40kmとなり、滑走前の同車両の速度は時速約40ないし50kmを超えるものであったとは認められない。このように、被告人車両が検察官の主張する速度である時速約60ないし70kmで走行していたとは認められないため、同車両の速度等からは被告人のブレーキ操作等により滑走が起きたと推認することはできない。

(ウ) したがって、被告人に過失があったとは認められない。

(エ) なお、検察官が請求した予備的訴因を認定することの可否について検討すると、本件公訴事実記載の訴因と予備的請求訴因とは同一の過失態様であるとはいえず、また、本件では、検察官が被告人車両の速度を時速60ないし70kmと主張していることを前提に、同車両が滑走したことに過失があるか否かが争われているのであるから、これを下回る速度を前提にして被告人の過失を認定することは被告人の防御権を害することとなるため、訴因変更等の手続を経ることなく予備的請求訴因に係る過失を認定することはできない。

サ 検察官は、同年2月8日、差戻し前第一審の判決に対して控訴を申し立て、同年5月25日、衝突地点240m手前から衝突地点に至るまでの路面に異常等がなかったことを立証趣旨とする捜査報告書(甲4と同じ)や被告人車両の衝突速度が時速約50kmとなることを立証趣旨とする大分県警察本部刑事部科学捜査研究所技術職員作成の回答書(甲10と同じ)等の書証13点の事実の取調べを請求し、同年8月5日、同捜査報告書(甲4と同じ)を作成した警察官とIの証人尋問を請求した。弁護人は、これらの請求に対し、同年7月7日付け及び同年8月6日付け各証拠意見書において、刑事訴訟法316条の32第1項の「やむを得ない事由」がなく、取調べに異議があるなどの意見を述べた。

シ 差戻し前控訴審は、同年8月6日の第1回公判期日において、検察官の請求を全て却下するなどした上、同年10月13日の第2回公判期日において、差戻し前第一審の訴訟手続には、被告人の過失の有無の判断の前提事項である路面の異常

等の有無や滑走前の被告人車両の速度について、その立証に関する釈明義務違反(審理不尽)の違法があり、これが判決に影響を及ぼすことが明らかであるとして、差戻し前第一審の判決を破棄し、本件を大分地方裁判所に差し戻す旨の判決を宣告した。

弁護人は、同月19日、差戻し前控訴審の判決に対して上告を申し立てたが、最高裁判所は、令和4年4月4日、上告を棄却する決定をした。

ス 検察官は、同年9月12日の当審第1回公判期日において、差戻し前控訴審で事実の取調べを請求した書証13点を請求し、同年10月21日、本件公訴事実に関する訴因の変更(「左方湾曲道路を走行中にブレーキを踏むなどしてブレーキを的確に操作しなかった過失により」とあるのを「左方湾曲道路を走行中にハンドル、ブレーキを的確に操作しなかった過失により」に改めるもの)を請求するとともに、差戻し前第一審で行ったものと同一内容の予備的訴因の追加請求をした。弁護人は、この証拠調べ請求に対し、令和5年3月17日付け意見書等において、刑事訴訟法316条の32第1項の「やむを得ない事由」がなく、取調べに異議があるなどの意見を述べ、訴因の変更請求と予備的訴因の追加請求に対し、同日付け意見書において、異議がある旨の意見を述べた。

また、検察官は、同年11月29日、事故当日の本件事務現場付近の降水量を立証趣旨とする捜査関係事項照会回答書(甲15)ほか1点の書証及び差戻し前控訴審で証人尋問の請求をした警察官とIのほか、前記回答書(甲10)の作成者ら合計4名の証人尋問を請求した。弁護人は、これらの請求に対し、同年12月18日付け証拠意見書等において、刑事訴訟法316条の32第1項の「やむを得ない事由」がなく、取調べに異議があるなどの意見を述べた。

セ 当審は、同月19日の第2回公判期日において、訴因の変更請求と予備的訴因の追加請求を許可した。被告人と弁護人は、変更後の訴因と予備的訴因に対し、いずれの事実についても間違っている、事故が起きたことは間違いないが、事故の原因は分からない旨陳述した。また、当審は、第2回公判期日において、検察官が

請求した4名の証人を採用し、令和6年1月23日の第3回公判期日以降順次取り調べつつ、書証については、第3回公判期日において前記捜査関係事項照会回答書（甲15）を、同年3月15日の第4回公判期日において前記捜査報告書（甲4）を、令和7年6月26日の第8回公判期日において前記回答書（甲10）をそれぞれ刑事訴訟法の伝聞例外規定に基づき採用して取り調べた。なお、検察官は、第8回公判期日において、残りの請求書証12点を全て撤回した。

ソ 同年9月22日の当審第9回公判期日において、論告・弁論等が行われ、弁護人は、変更後の訴因、予備的訴因のいずれについても過失の証明がない旨を具体的に主張した。

(3) 以上の審理経過等を踏まえ、当審における訴因の変更請求と予備的訴因の追加請求が許されるかどうかを検討する。

刑事訴訟法が規定する公判前整理手続、期日間整理手続といった争点及び証拠の整理手続（以下、単に「整理手続」という。）は、受訴裁判所主宰の下、当事者双方が、公判においてする予定の主張を明らかにし、その証明に用いる証拠の取調べを請求することなどを通じ、事件の争点を明らかにし、公判で取り調べるべき証拠を決定した上、その取調べの順序・方法を定め、公判期日を指定するなどして明確な審理計画を策定することによって、充実した公判の審理を継続的、計画的かつ迅速に行うことができるようにするための制度である。このような整理手続の制度趣旨に照らすと、同手続を経た後の公判においては、充実した争点整理や審理計画の策定がされた趣旨を没却するような訴因変更請求は許されないものと解するのが相当である。

これを本件についてみると、まず、訴因の変更請求の内容は、被告人が「左方湾曲道路を走行中にブレーキを踏むなどしてブレーキを的確に操作しなかった」という検察官の当初の訴因における過失の態様を補充訂正したにとどまるものであって、本来、これを認定するためには、必ずしも訴因変更の手続を経ることを要するものではないというべきである上、同請求は、追加的な証拠調べ請求を伴わないも

のであり、これを許可したとしても、その判断のための証拠関係は、もっぱら既にされた差戻し前第一審の証拠調べの結果に基づくものであったといえる。次に、予備的訴因の追加請求は、差戻し前第一審が、当初の結審後判決宣告期日前の打合せにおいて、検察官に対し、被告人車両の速度が本件公訴事実記載の程度であったことにつき立証が尽くされているかには疑問があり、同速度を下回るものであった場合に被告人に過失があるとの主張立証を行う予定があるか否かを確認したい旨述べたことを端緒としているところ、弁護人は、期日間整理手続において、事故現場直前のカーブから事故現場にかけて時速40ないし50km程度で進行していた被告人には結果予見可能性がなく、被告人に過失はない旨主張し、この主張に関する証拠としてH作成の意見書（弁13、16）を請求していたものであるが、同人の証人尋問終了後に取り調べられた同意見書には本件補正（前記第1の2(3)イ、ウ）をすべきである旨の記載がなく、同人が証人尋問において初めてその旨の供述をし、その後のFの証人尋問において本件補正をすることの当否等に焦点を当てた尋問がなされず、その点についての同人の見解が明らかにされなかったという経過をたどっている。一般論として、被告人側から具体的な予定主張が明らかにされていた場合には、検察官において訴因変更請求を検討する契機があったと評価できる余地が大きくなっていくといえるが、他方、公判における立証の成否は整理手続の段階では未知数な部分があることからすると、検察官が、その立証に失敗したあらゆる場合に備えて、同手続において予め訴因変更請求をしなければならないというのでは、同手続の不必要な長期化を招きかねないし、現実的でもないと思われるところ、前記のような経過に照らすと、本件は、被告人側からの反証の予定から検察官の立証の失敗の蓋然性が高いことが明らかであるにもかかわらず、検察官が当初の訴因に固執したという場合ではなかったと認められるから、検察官が期日間整理手続終了後差戻し前第一審の求釈明を契機に同第一審と当審において予備的訴因の追加請求をするに至ったことについては、やむを得ない事情があったといえる。また、予備的訴因の追加請求の内容のうち、被告人車両の速度の点については、差戻

し前控訴審の判決で付言されているとおり、差戻し前第一審の審理経過に鑑みると、本件公訴事実記載の速度を下回るものであったとしつつ、訴因変更手続を経ることなく、被告人の過失を認定することが許されないとはいえないと考えられる。すなわち、本件公訴事実における過失の態様は、被告人が被告人車両の速度を適宜調節し、ハンドル・ブレーキを的確に操作して進路を適正に保持しなかった過失であり、公訴事実「漫然時速約60ないし70kmで進行し」との記載もあるが、これは、注意義務の発生根拠となる具体的状況の一つであって、罪となるべき事実の特定に不可欠な要素としての過失の態様に含まれるものではないと考えられるから、同車両の速度が時速60kmを下回るものであったと認定することは、過失の態様に変動をもたらすものではなく、審判対象の画定という見地から訴因変更を要するものとはいえない。もとより、その速度は、被告人の防御にとって重要な事項であるから、検察官が訴因において明示している以上、実質的にそれと異なる認定をするには原則として訴因変更が必要であるが、審理経過等を踏まえた例外が認められないわけではないところ、本件では、期日間整理手続中に、検察官は、被告人に過失があったことの根拠事実として、被告人車両の速度のほか、同車両のタイヤの経年劣化、道路の湿潤、同車両に対向車線に進出する原因となり得る不具合や故障が存在しなかったことを指摘しており、他方、弁護人は、同車両の速度が時速60kmを下回るものであり、そのことを前提にすると被告人に過失はないこと、同車両の故障や路面の経年劣化が原因となって同車両が対向車線に進出した可能性があることを主張していたし、公判審理においても、検察官は、論告において、同車両の速度が時速40ないし50kmと認定できるとどまる場合にも被告人の過失が認められる旨を明示的に主張していたことに鑑みると、同車両の速度が時速60kmを下回るものであったとしつつ被告人の過失を認定することは、必ずしも被告人に不意打ちを与えるものではなく、訴因に比べて被告人にとってより不利益なものともいえないため、訴因変更手続を経ることなく被告人の過失を認定することが許されないとはいえないと考えられる。予備的訴因の追加請求の内容のうち、被告

人車両の速度の点は、以上のような性質のものであって、同請求が、訴因の変更請求と同様、追加的な証拠調べ請求を伴わないものであることも併せ考慮すると、予備的訴因の追加請求を許可したとしても、過失の態様として進路保持義務違反に前方左右注視義務違反が付加された点を含め、その判断のための証拠関係は、ほぼ既にされた差戻し前第一審の証拠調べの結果に基づくものであったといえる。なお、予備的請求訴因は、日時、場所、注意義務の内容、過失の態様、被害者らの氏名・年齢・死傷結果等が明記されており、審判対象の画定機能を果たすのに必要・十分な程度の具体的記載であることが明らかである。

以上によれば、黙秘権の行使機会の喪失等弁護人が主張する訴因変更に伴う被告人側の防御の負担を踏まえても、本件の訴因の変更請求と予備的訴因の追加請求は、整理手続における充実した争点整理や審理計画の策定がされた趣旨を没却するようなものとはいえないし、検察官の訴追権限濫用にも当たらないというべきであり、これらを許可した当審の判断に法令違反はない。

2 期日間整理手続終了後の証拠調べ請求

(1) 弁護人は、検察官が差戻し前第一審における期日間整理手続終了後当審においてした証拠調べ請求は違法であり、これを採用した当審の判断は憲法31条に違反するため、その採用に係る証拠の排除を求める旨主張するので、前記1(2)の本件の審理経過等を踏まえ、当審における検察官の証拠調べ請求が刑事訴訟法316条の32第1項の「やむを得ない事由」によって期日間整理手続において請求することができなかったものに該当するかどうかを検討する。

(2) 検察官が当審において取調べ請求し、撤回しなかった証拠は、弁護人との双方申請の証人（差戻し前甲10の立会人）を除くと、本件道路の路面の異常等の有無に関するもの（書証2点（甲4、15）、証人2名（警察官））と被告人車両の速度に関するもの（書証1点（甲10）、証人2名（I、甲10の作成者））に大別される（以下、これらの書証3点と証人4名を「本件新証拠」という。）。本件新証拠が請求されるに至った経緯をみると、検察官は、差戻し前第一審における期日間整

理手続において、本件事故現場付近の路面の状況に関する証拠として本件事故当日に行われたものに係る実況見分調書(差戻し前甲10)等を請求していたのに対し、弁護人は、同手続中、路面の経年劣化が本件事故発生の原因に影響を与えた可能性を排除できない旨主張していたが、本件事故現場付近の路面にそれ自体が滑走の原因となる異常等が存在した可能性を具体的に主張してはいなかったし、差戻し前第一審における証拠調べの結果をみても、当該異常等が存在した具体的な可能性を示すものはなかった。また、被告人車両の速度に関しては、前記1(3)のとおり、弁護人は、差戻し前第一審の期日間整理手続において、事故現場直前のカーブから事故現場にかけて時速40ないし50km程度で進行していた被告人には結果予見可能性がなく、被告人に過失はない旨主張し、この主張に関する証拠としてH作成の意見書を請求していたが、同人の証人尋問終了後に取り調べられた同意見書には本件補正をすべきである旨の記載がなく、同人が証人尋問において初めてその旨の供述をし、その後のFの証人尋問において本件補正をすることの当否等に焦点を当てた尋問がなされず、その点についての同人の見解が明らかにされなかった。しかるに、差戻し前第一審の判決は、被告人車両が滑走し始めたと思われる地点付近の路面の異常等の有無については不明であり、路面の異常等が同車両の滑走の原因となった可能性を排除することはできないことを主要な論拠の一つとするとともに、Hがいう本件補正をすることに合理性があると認めた上、同人が供述するとおりに衝突時の被告人車両の速度が時速約40kmであると認定するなどして、被告人に過失が認められないとの判断を示した。これに対し、差戻し前控訴審は、前記のような審理経過等を踏まえ、差戻し前第一審の訴訟手続には、被告人の過失の有無の判断の前提事項である路面の異常等の有無や滑走前の被告人車両の速度について、その立証に関する釈明義務違反(審理不尽)の違法があり、これが判決に影響を及ぼすことが明らかであるとして、前記の各点につき更に審理を尽くさせるため、差戻し前第一審の判決を破棄し、本件を大分地方裁判所に差し戻す旨の判決を宣告したものである。以上のような経緯に照らせば、検察官が当審において本件新証拠を請求す

るに至ったのは、差戻し前第一審の期日間整理手続における検察官の見通しの甘さや拙劣な訴訟追行等に起因するとはいえないし、差戻し前控訴審の判決内容を踏まえると、同証拠を請求することには十分な関連性・必要性があり、これが被告人側にとって不意打ちになるものでもない。

以上によれば、本件新証拠の取調べを認めることは黙秘権を中心とする被告人の防御権を回復不可能な形で侵害するものである旨の弁護人の主張を踏まえても、同証拠の請求は、刑事訴訟法316条の32第1項の「やむを得ない事由」によって期日間整理手続において請求することができなかつたものに該当するから、これらを採用した当審の判断に法令違反はない。

(量刑の理由)

進路保持義務という自動車運転者としての基本的な注意義務を怠った過失の程度、落ち度のない被害者らのうち1名を死亡させ、2名に重傷を負わせた結果は、いずれも大きい。

こうした事情に照らすと、被告人の刑事責任を軽くみることはできず、もとより禁錮刑の選択は免れないが、被害者側との間で示談が成立していること、被告人には犯罪歴がなく、被害者らに対する謝罪の言葉を述べていることのほか、被告人の責めに帰し得ない事情のため公判審理の期間が非常に長引き、被告人として不安定な状態に置かれ続けたことも考慮し、刑の執行を猶予するのが相当であると判断した。

(求刑—禁錮2年)

令和8年1月28日

大分地方裁判所刑事部

裁判長裁判官 辛 島 靖 崇

裁判官 北 島 聖 也

裁判官 小 野 あ ゆ み