

令和8年5月22日宣告 東京高等裁判所第3刑事部判決

令和5年(う)第1084号 業務上過失致死傷被告事件

## 主 文

本件各控訴をいずれも棄却する。

## 理 由

### 第1 事案の概要と控訴趣意

1 本件は、平成28年1月15日未明、長野県北佐久郡軽井沢町内の峠道（国道18号碓氷バイパス）の下り坂のカーブで、スキーツアーを運行中の大型バスが路外崖下に転落し、運転者のほか、乗客13名及び乗員1名が死亡し、乗客26名が負傷した事故について、同バスの運行会社の代表取締役である被告人A及び運行管理者兼安全統括管理者（以下「運行管理者等」ともいう。）である被告人Bが業務上過失致死傷罪で起訴され、原判決がいずれも有罪認定をして、被告人Aを禁錮3年、被告人Bを禁錮4年に処したという事案である。

### 2 原判決の認定事実の要旨と原審における争点

(1) 原判決が認定した罪となるべき事実の要旨は、次のとおりである。

被告人Aは、関東運輸局長の許可を受けて一般貸切旅客自動車運送事業等を営む株式会社Cの代表取締役として、同社の経営及び業務全般を統括管理するとともに、道路運送法等に基づき、同社における旅客輸送の安全を確保するなどの業務に従事し、被告人Bは、同社バス事業部本社営業所長として、被告人Aの下で、同社バス事業部の業務全般を統括するとともに、道路運送法等に基づき、運行管理者等として、同社において事業用自動車の運行の安全を確保するための事業の運営方針、その実施並びに安全管理体制及び運行管理等に関する業務を統括管理し、同社における事業用自動車の運行の安全確保に関する業務に従事していた。

そして、①被告人Bは、平成27年12月29日に同社が大型バスの運転

者として雇用したD 1について、大型バスの運転には高度の運転技量（車両の特性の理解及び操縦運転の技術）が必要であり、特に長野県北志賀方面への夜行日帰りのスキーツアーの場合は、運行区間にカーブが連続する急な下り勾配道路を含む峠道等の難所が存在し、冬季の夜間に長時間運転することになり、かつ、採用面接時には、D 1から、ここ約5年間は大型バスの運転に従事していないと聞き、大型バスの運転に慣れていないと認識していたことなどから、大型バスの運転技量が不十分なままD 1が運転すれば死傷事故を起こす可能性があることを予見でき、同人を大型バスによるスキーツアーの運行に従事させるに当たっては、適性診断結果等を基に客を乗せていない大型バスを実際に運転させて実技試験を行うなどして同人の大型バスの運転技量の程度を把握するとともに、必要に応じて運転訓練を実施するなどして大型バスの運転に必要な運転技量を習得させ、これが十分に備わっていることを確認してから客を乗せた大型バスの運行に従事させるとともに、実際にこれらを確認等しないまま大型バスの運行に従事させる場合には、その際の運転状況についても事後点呼その他の方法で情報収集して同人の運転技量を把握し、同人に大型バスの運転に必要な運転技量が十分に備わっていることを確認してから、その後の客を乗せた大型バスの運行に従事させ、もって死傷事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があるのに、これを怠り、D 1の運転技量を的確に把握せず、必要な運転訓練等も実施せず、かつ、同人が実際に大型バスの運行に従事した際の運転状況について事後点呼その他の方法で情報を十分に収集せず、同人に大型バスによる夜行日帰りのスキーツアーの運行に必要な運転技量が十分に備わっていることを確認しないまま、同人を平成28年1月14日夜間に東京都内を出発して北志賀方面に向かう大型バスによる夜行日帰りの本件スキーツアーの運転業務に従事させた。

また、②被告人Aは、前記D 1について、大型バスの運転には高度の運転

技量が必要であり、特に北志賀方面への夜行日帰りのスキーツアーの場合  
は、運行区間に前記のような難所が存在し、冬季の夜間に長時間運転するこ  
とになり、かつ、平成28年1月5日までは、被告人Bから、D1について  
直前の勤務先では大型バスを運転しておらず、慣れさせるためにベテラン  
5 運転者とペアを組ませて大型バスによるスキーツアーの運行に従事させてい  
る旨の報告を受け、D1に大型バスの運転経験が少ないと認識していたこと  
などから、大型バスの運転技量が不十分なままD1が運転すれば死傷事故を  
起こす可能性があることを予見でき、しかも、平成27年2月に実施された  
関東運輸局による一般監査の結果、被告人Bが運行管理者として運転者に対  
10 する指導監督や点呼等を適切に実施しておらず、同社においては法令に違背  
した運行管理が常態化していることを認識していたのであるから、D1を大  
型バスによるスキーツアーの運行に従事させるに当たっては、代表取締役と  
して、自ら又は運行管理者等である被告人Bを指導監督し、D1の大型バス  
の運転技量の程度を把握するとともに、必要に応じて運転訓練を実施するな  
15 どして大型バスの運転に必要な運転技量を習得させ、これが十分に備わっ  
ていることを確認してから客を乗せた大型バスの運行に従事させるとともに、  
実際にこれらを把握、確認しないまま大型バスの運行に従事させる場合に  
は、その際の運転状況について事後点呼その他の方法で情報収集してD1に  
大型バスの運転に必要な運転技量が十分に備わっていることを確認してか  
20 ら、その後の客を乗せた大型バスの運行に従事させ、もって死傷事故の発生  
を未然に防止すべき業務上の注意義務があるのに、これを怠り、D1の運転  
技量を的確に把握せず、必要な運転訓練等も実施せず、かつ、同人が実際に  
大型バスの運行に従事した際の運転状況について事後点呼その他の方法で情  
報を十分に収集せず、同人に大型バスによる夜行日帰りのスキーツアーの運  
25 行に必要な運転技量が十分に備わっていることを確認せず、さらに、被告人  
Bに対して、D1の運転技量を的確に把握して、大型バスによる夜行日帰り

のスキーツアーの運行に必要な運転技量が十分に備わっていることを確認するよう指導監督もせず、同人をして、前記のとおり、本件スキーツアーの運転業務に従事させた。

5 以上の各過失の競合により、D1が、平成28年1月15日午前1時52分頃、前記碓氷バイパスのカーブが連続する急な下り勾配道路において、大型バスの運転技量が不十分であることに起因して、ギア操作及びブレーキ操作等を的確に行うことができず、同バイパスの高崎起点44.65キロポスト（以下「kp」と表記する。）付近左カーブ（後述の第43号カーブ）において、本件バスを限界旋回速度を超えた時速約96kmまで加速させて制  
10 御不能の状態に陥らせ、同バスを同カーブ右側の路外崖下に転落させ、よって、乗客13名及び交替運転者D2を頸椎損傷等によりそれぞれ死亡させ、乗客26名に脳挫傷等の傷害をそれぞれ負わせた。

(2) 原審における争点は、①被告人両名が、D1に大型バスの運転に必要な運転技量が十分に備わっていることを確認してから本件スキーツアーの運  
15 行業務に従事させるべき注意義務があったのにこれに違反したかであり、関連して、(a)本件バスが第43号カーブに限界旋回速度を超えて進入することとなった原因がD1の大型バスの運転技量不足に基づくものかどうか、(b)前記(a)を前提として、本件事故に関する予見可能性の有無にも争いがあり、さら  
20 20に②①の注意義務違反が認められた場合、その注意義務違反と本件事故の発生に因果関係が認められるかであるとされ、原判決は、いずれも肯定して、前記罪となるべき事実を認定した。

### 3 控訴趣意

被告人Aの弁護士岩崎哲也の控訴趣意は、訴訟手続の法令違反、事実誤認、法令適用の誤り及び量刑不当の主張であり、被告人Bの弁護士入江源太  
25 の控訴趣意は、事実誤認及び法令適用の誤りの主張である。

第2 被告人Aに関する訴訟手続の法令違反の主張について（岩崎弁護士控

訴趣意書 7～19 頁、同控訴趣意補充書 62～63 頁)

1 被告人 B の検察官調書 4 通 (原審乙 37、39、41 及び 45) を採用した訴訟手続について

5 所論は、原裁判所は、被告人 B の検察官調書 4 通 (原審乙 37、39、41 及び 45。この項において、以下「B の本件各検察官調書」という。) について、いわゆる特信性が認められないにもかかわらず、刑訴法 321 条 1 項 2 号後段により、被告人 A の関係で採用し、本件の過失に関する事実認定の用に供しているから、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。

10 しかし、原審乙 37 号証の録取内容は、後出の E 1 の原審公判供述、他の従業員の供述 (原審甲 130、133) 及び従業員らの勤務表 (原審甲 335) 等と整合し、原審乙 39 号証の録取内容も、D 1 の履歴書の記載 (原審甲 55) や初回の運行後に被告人 B と後出の E 2 との間の通話の形跡が認められない通話履歴等の内容 (原審甲 336) と整合し、原審乙 41 号証及び  
15 同 45 号証の録取内容は、被告人 A の捜査段階の供述 (原審乙 52、54、67、75 等) と整合しており、いずれの録取内容もこのような他の証拠との整合によってその信用性が担保されているといえることができる。これに対し、B の本件各検察官調書と相反する内容の被告人 B の原審公判供述は、曖昧な内容で、先に挙げた他の関係証拠とも整合しない不自然なものといえるべきである。そうすると、被告人 B の捜査段階の供述は、原審公判時の供述に  
20 比して相対的に特に信用すべき状況 (特信性) があつたと推知させるというのが相当である。加えて、被告人 B の原審公判供述は、B の本件各検察官調書の作成状況とは異なり、既に業務上過失致死傷被告事件で起訴されて刑事責任を追及されることが確定し、その中でこれを否認する態度を明らかにした上で、被告人 A と併合審理される中で自己の被告人質問において供述する  
25 状況にあつた (しかも、その中で被害者参加人から、被告人 A が責任を押し

付けようとしているように聞こえるが、どう思うかなどと問われ、「社長が私に言ってくるのは当然だと思う。」などと明らかに被告人Aに忖度した供述をしている。) という外部的状況も指摘でき、これも前記推知を補強するものといえる。なお、原審乙37、39号証については、取調べの全過程が録音録画されているところ、その映像を見ても特信性に疑念を生じさせるような場面は見当たらない。したがって、特信性を認めてBの本件各検察官調書を採用した原裁判所の訴訟手続に刑訴法321条1項2号後段違反があるとはいえない。

これに対し、所論は、そもそもBの本件各検察官調書で引用された警察官調書は、被告人Bが原審公判で供述する警察官取調べの状況によれば、警察官が被告人Bの供述と違う調書を作り上げ、長時間・多数回の取調べを受け  
10 中で、署名しないと帰宅できないとおそれた被告人Bが署名押印を余儀なくされて作成されたものであると推認でき、被告人Bが前記各検察官調書において「警察官調書に記載されているのであれば正しい」旨検察官に迎合する供述をしたのも、このような警察官調書の作成過程の影響によるものであるなど  
15 と主張する。しかし、被告人Bの原審公判供述をみても、具体的にどのような事柄の取調べにおいて、所論がというような警察官調書の作成方法がされたかは判然としないし、原審乙37、39号証に係る録音録画の映像によれば、それぞれの取調べの場での被告人Bは、警察官調書の該当部分を音  
20 読の上内容を確認されると、異議を述べることなく、警察官調書に記載されているのであればその記載内容に誤りはない旨自認していることが認められるから、警察官調書に係る取調べの状況に関する被告人Bの原審公判供述は信用できず、所論は採用できない。その他所論が種々指摘する点を踏まえても、前記のとおり  
25 の他の関係証拠との整合性を踏まえたBの本件各検察官調書と原審公判供述の内容の相違、公判供述において被告人Bが置かれていた前記のとおり  
の状況（さらには明らかに被告人Aに忖度した前記供述状況）

等の事情に照らせば、特信性を認めるなどした原裁判所の訴訟手続に誤りがあるとはいえない。

2 証拠物として採用した議事録（原審甲347）による原判決の認定判断について

5 所論は、原判決（84頁）は、被告人Aの原審公判供述及びこれに沿った検察官調書（原審弁4～6）の信用性を判断するに当たり、これら検察官調書以外の被告人Aの捜査段階の供述調書は、道義的責任を感じていた被告人Aが警察官から自己の認識と異なる質問をされ、それを否定すると道義的責任を否定していることになると言わんばかりの追及をされ、刑事責任との区  
10 別を理解できないまま警察官に迎合したもので信用できない旨の主張を排斥する理由中で、捜査報告書（原審甲347）中の平成28年2月23日にCで開かれた会議の議事録には、「警察によるA及びBに対する刑事責任の追及見込について話題となり、社長であるAが負う可能性がある民事責任及び刑事責任についてフローチャートを用いて協議された旨の記載が存在する」  
15 ことを根拠に、「当時のAが置かれた状況等からして、記載内容の大筋をAも認識していたことは間違いない。そうすると、道義的責任を否定することになるとの理由で刑事責任を認めることになりかねない内容の供述調書に署名したというのは非常に不自然な話というべきである」ことを挙げている  
20 が、同捜査報告書は、検察官がこれを書証として請求したのに対して原審弁護人が不同意意見を述べた結果、証拠物として、同捜査報告書中の議事録の作成者の尋問を経ることなく採用されたものであって、にもかかわらず、原判決は同議事録を、そこに記載された内容の真実性、特に被告人Aが負う可能性がある民事責任及び刑事責任についてフローチャートを用いて協議されたという事実があったことを証明するための証拠として用いたものであり、  
25 刑訴法320条1項に違反する、というのである。

しかし、本件事故後の平成28年2月23日に、被告人Aのほか後出のE

3部長ほか2名の出席の下、C内で会議が行われ、E3部長が警察、弁護団の関係や刑事のことにに関して話題にしたこと、同議事録は情報共有のため作成されて被告人Aも受け取ったことは、被告人Aが原審公判で認めるところである。そして、同議事録の記載内容、特に「【社長】」の項目の下に「・  
5 起訴⇒裁判⇒判決⇒実刑⇒自己破産=倒産」、「・民事⇒被害者⇒会社を告訴⇒風評被害で売上down 返済できない⇒自己破産」などと記載されていることからすれば、その文面からして民事刑事の法的責任を整理する内容であることが容易に見て取れるのであって、そのような同議事録がC内で情報共有の目的で作成されてそれを被告人Aも受け取っているというにもかかわら  
10 ず、被告人Aが、その前後の取調べを通じて、道義的責任を否定することになるとの理由で刑事責任を認めることになりかねない内容の供述調書への署名を繰り返したというのは不自然といわざるを得ない。原判決の前記説示は、措辞の当否を措くとして、被告人Aが原審公判で認めた、同議事録の記載に沿う前記事実関係との対比に照らし、前記のような理由で供述調書への  
15 署名を繰り返したというのが不自然であるとの以上の検討と同趣旨にあるものと解され、前記議事録に記載された内容の真実性を前提としているとまではいえないから、刑訴法320条1項違反をいう所論は理由がない。

3 E4の検察官調書（原審甲331）を採用した訴訟手続について

所論は、原裁判所は、E4の検察官調書（原審甲331。この項において、以下「E4の本件検察官調書」という。）について、いわゆる特信性が  
20 認められないにもかかわらず、刑訴法321条1項2号後段により採用し、本件の過失に関する事実認定の用に供しているから、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、E4の本件検察官調書の採否に関連するE4の原審公判供述は、  
25 (a)同調書中の、「本件事故の当時、自分たちでアルコールチェックや車両点検をしていて、点呼を受けず、運行を開始しており、（同じ目的地へ向けて

本件バスと別のバスを運行していた)平成28年1月14日夜も、誰の点呼も受けておらず、運行管理補助者の点呼も受けていなかった」などといった供述部分に相反した、「被告人Aが1月14日の夜に車庫にいたかもしれない」というものであり、また、(b)同調書中の、「被告人BとD2がCの事務所でD1の大型バスの乗務について、ほかの運転者と組ませて、経験させて慣れさせれば、何とかなるだろうと話し合っていた」などといった供述部分に相反した、「どのような話をしていたのか覚えておらず、今となっては分からない」などというものである。(a)に関するE4の公判供述はそれ自体曖昧である上に、被告人Aの原審公判供述(被告人Aが運行管理補助者になってから業務時間外の夜間、早朝に車庫に出向いて点呼をしたことはなく、1月14日の夜も車庫へ行きはしたがD1に会えなかったとするもの)とも整合せず容易に信用することができない内容であるし、(b)に関するE4の公判供述に至っては更に曖昧で、実質的には内容のないものである。そうすると、E4の本件検察官調書中の供述は、その原審公判供述に比して相対的に特に信用すべき状況(特信性)でのものであると推知できる。加えて、本件当時には、Cの代表取締役である被告人Aも事業部本社営業所長かつ運行管理者等である被告人Bも、Cに勤務していたE4にとって上司であったものであり、また、E4はCを離職した原審公判の証人尋問の時点においても未だバス業界に身を置いていたのであるから、被告人両名に不利益になり得る事柄を供述することに心理的負担を負っていたと考えられ、このことも前記推知を補強するものといえるのであって、以上によれば、特信性を認めてE4の本件検察官調書を採用した原裁判所の訴訟手続に刑訴法321条1項2号後段違反があるとはいえない。

これに対し、所論は、①E4の証人尋問はビデオリンク方式で実施され、かつ、Cは原審公判における証言時には貸切バス業界から撤退していて被告人両名に対して心理的負担を感じる状況になく、もとより被告人両名がE4

に働きかけたこともない、②E 4は、令和2年1月10日付け検察官調書も作成されていて、同調書では事故から時間が経った今は覚えていませんと録取されていたにもかかわらず、それから2年以上経って作成されたE 4の本件検察官調書ではその内容を思い出して供述したという不自然な経過をたどっている、③E 4の本件検察官調書は、前記(b)に関し、「話していたような記憶もあります」との供述が録取される一方で、「話し合っていました」と断定調の供述も録取されるなど不自然な内容であると主張する。しかし、①（ビデオリンク方式・バス業界撤退）を踏まえても、E 4自身がバス業界に身を置いているという原審証言時の状況に照らせば、E 4が原審公判の証言時に心理的負担を負っていると考えられるとの前記判断は左右されないし、②（2年以上前の検察官調書）については、指摘に係る検察官調書は原審で取り調べられておらず疎明資料としても提出されていない上、仮にそのような検察官調書があるとしても、E 4の本件検察官調書の前記のとおりの内容との相違や、関係証拠との整合性の観点からすれば、E 4の本件検察官調書に特信性があると推知されるとの判断も左右されない。③（断定調等）については、E 4の本件検察官調書中の所論指摘の該当箇所の相違も、同調書中の供述を全体としてみれば、E 4において、記憶があるという内容を敷衍して説明したにすぎないと認められるから、実質的には相違とまではいえず、同調書中の供述の信用性に影響を及ぼすものとはいえない。所論はいずれも理由がない。

4 E 1の起訴前証人尋問調書の一部（原審甲350）及びE 1の検察官調書の一部（原審甲351）を採用した訴訟手続について

所論は、原裁判所は、原審甲350号証（E 1の起訴前証人尋問調書の一部）及び同351号証（E 1の検察官調書の一部）について、E 1の原審公判供述の信用性を回復するための証拠として刑訴法328条により採用したところ、同条により回復証拠として採用されるためには、いわゆる自己一致

の供述である必要があるにもかかわらず、前記各証拠はいずれも自己一致の供述ではないから、原裁判所が前記各証拠を採用した措置には、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がある、というのである。

そこで検討すると、原審記録によれば、E 1は、原審公判において、D 2  
5 から事前に、D 1が前にいた会社では中型バスしか乗ったことがないと聞いた旨、本件事故前にD 1と一緒にバスで苗場への往復運行をした際のD 1の  
技量について、往路の運転を任せてからわずかの間に脱輪を1回、シフトチェンジミス  
を2回したため、往路の早い段階から、D 1には運転させずに自分が運転をした旨  
10 つき、業界の仲間を裏切る形になるためかばおうとして、D 1のこのような  
具体的なミスを供述しなかったが、ここでは（原審公判時点では）もはやかば  
う人もいないので正直に述べることとした旨供述したところ、原審弁護人は、  
その後、刑訴法328条に基づき、E 1の平成30年7月28日付け検  
察官調書の一部（原審弁15）、起訴前の同年10月26日実施のE 1に対  
15 する同年11月7日付け証人尋問調書（原審甲69）の一部（原審弁1  
6）、E 1の同月6日付け検察官調書（原審甲64）の一部（原審弁17）  
を証拠調べ請求し、検察官から異議なしとの意見が述べられていずれも採用  
されたこと、他方、原審検察官は、原審弁16号証及び同17号証と同一証  
拠である原審甲69号証及び同64号証のうち、主に当該弁号証に含まれて  
20 いない記載部分について、刑訴法328条により、原審甲350号証（同6  
9号証の一部）及び同351号証（同64号証の一部）として、証拠調べ請  
求し、弁護人から異議ありとの意見が述べられたものの、いずれも採用され  
たことが認められる。

そして、原審甲350号証には、(a)E 1が、D 2から、D 1について、中  
25 型バスしか乗っていないと聞いていたとする供述部分及び(b)E 1が、捜査当  
初は、Cの従業員であったから、仲間や同業者を敵に回すことはできず、D

1のC入社後3回目の乗務に関して、往路でのD1の運転ミス等については  
供述せず、往路は全て自分が運転したなどと述べたものの、その後、バス業  
界から離れようという気持ちになり、往路でのD1の運転ミス等について、  
真実を言うようになったなどと説明する供述部分があるのであるから、(a)  
5 (b)のいずれについても、E1の原審公判供述と照らし合わせれば、原審甲3  
50号証は同公判供述と基本的に一致していると認める判断をした原裁判所  
の判断を不合理とはいえない。また、原審甲351号証については、D1の  
C入社後3回目の乗務に関し、往路で、D1が運転ミスを犯したとする点  
で、E1の原審公判供述と趣旨が基本的に一致していると認められる。した  
10 がって、いずれについても採用した原裁判所の措置に所論の違法は認められ  
ない。

所論は、①原審甲350号証の(a)の部分は、D1には前に大型バスの運転  
経験があると聞いていたが、最近では中型バスを専門に運転していることも  
聞いていたという趣旨と解釈されるべきであり、原審公判供述と一致してい  
15 るものとはいえないと主張するが、その内容を見ても、所論のように解する  
ことはできない。所論は、②同号証の(b)の部分について、E1の原審公判供  
述のうち、同人の検察官調書(原審弁15)と矛盾する部分として指摘した  
供述部分とは趣旨が一致しないとも主張するが、E1の原審公判供述のう  
ち、往路でのD1の脱輪等の運転ミスについて供述する部分と、その点につ  
20 き前記検察官調書と異なる供述を原審公判でするに至った理由について供述  
する部分とを一体のものを見た上で、(b)の部分とE1の原審公判供述の趣  
旨が一致していると判断したと解される原裁判所の判断を左右するものとは  
いえない。その余の所論も些末な相違の指摘にすぎず、原裁判所の判断を左  
右するものとはいえない。

## 25 5 小括

訴訟手続の法令違反の論旨は理由がない。

第3 被告人兩名に関する事実誤認及び法令適用の誤りの主張について（岩崎弁護士控訴趣意書19～109頁、同控訴趣意補充書6～62頁、同Ⅱ及び同Ⅲ並びに入江弁護士控訴趣意書及び同控訴趣意補充書）

### 1 論旨

5 論旨は、被告人兩名には、本件事故に対する予見可能性がなく、結果回避義務も生じず、結果回避義務違反が認められたとしても本件事故の発生との因果関係がないから、被告人兩名の予見可能性を認めて結果回避義務違反があるとし、本件事故の発生との因果関係も認めて、前記罪となるべき事実を認定して業務上過失致死傷罪の成立を認めた原判決には、判決に影響を及ぼすことが明らかな事実の誤認及び法令適用の誤りがあるというのである。

2 原判決が認定した事実関係の要旨（論旨の検討の前提となる事実について）

論旨を踏まえ、これを検討する前提として、まず、原判決が認定した本件に関する事実関係の要旨を示すこととする。もとより、原判決のこの事実認定に誤りはない。

#### (1) Cの管理体制等に関する事実関係

##### ア 被告人兩名の経歴等

被告人Aは、Cの設立時から代表取締役を務め、バス事業を行うに当たり、平成26年2月、バス事業者の法令試験に合格し、同事業の業務運営を被告人Bに任せる一方で、売上や出入金の管理を行い、契約関係や金銭の支出等を伴う事項は被告人Bの進言により最終的な決定をし、新たに運転者を雇用する際も被告人Bから報告を受けており、実質的に運行管理担当役員の役割も担っていた。被告人Aは平成27年8月に運行管理者試験を受験したが不合格となり、その後、運行管理補助者を務め何度か点呼業務を担当した。また、自らも大型二種免許を有し、葬儀場への送迎等に従事するなどしていたが、平成27年2月と3月には、E4やD2とペアを組み、大型バス

による（北志賀方面への）夜行日帰りのスキーツアーの運行業務にも従事したことがあり、運行区間に峠道等があり、高度な運転技量が必要であることを認識していた。

被告人Bは、平成元年に株式会社F 1に就職してバス業務に従事し始め、平成10年6月に運行管理者資格を取得して同社の運行管理者に選任されたが、平成15年1月、同社で多数の負傷者を出す事故を起こしたことから運行管理者の資格を失い、平成16年に株式会社F 2（以下「F 2」という。）の代表取締役役に就任し、平成17年に前記資格を再取得した。被告人Bは、平成25年6月頃から別の観光バス会社で勤務していた中で、Cのバス事業の立上げに関わり、平成26年4月、Cのバス事業の開始に当たり入社し、バス事業の経験や知識が豊富であったことから運行管理者等として選任され、バス事業部本社営業所長として営業活動も行いながら、同事業部の運営業務において中心的な役割を担い、大型バス等の運転者もしていた。

#### イ Cの組織体制等

Cは、平成20年に設立されて警備業を営んでいたところ、平成26年4月、一般貸切旅客自動車運送事業の許可を受け、同年10月末に大型バスを1台稼働させ、以後増車して、本件事故時には、大型バス7台を稼働させ、バス事業部に運転者を被告人兩名を含めて18名在籍させていた。その組織体制は、代表取締役である被告人Aが、バス事業部では、被告人Bを運行管理者等として選任し、輸送の安全の確保に向けた運行管理業務を任せる一方で、その意見を尊重しつつ、被告人Bを指導監督して、兩名が一体となってCにおける輸送の安全を確保する責任を負うというものであり、被告人Bの下には特に序列はなかった（バス事業部と別にCが設立時から営んでいた警備事業については、被告人Aの下で、執行役員営業部長E 3が専ら任されていた。）。Cでは、安全管理規程及び運行管理規程を置き、安全統括管理者の役割・責務、運行管理者の社内における立場、権限及び業務が定められて

いた。

ウ 被告人兩名が受講した運行管理者に関する講習の内容

道路運送法、旅客自動車運送事業運輸規則（以下「運輸規則」という。）及び運輸規則に基づき事業者が運転者に対して行うべき一般的な指導監督の内容を記載した「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」（以下「指導監督指針」という。）（以下これらを併せて「道路運送法等の関係法令」という。）の内容、取り分け、運行管理業務の目的や内容等については、国土交通省所管の独立行政法人自動車事故対策機構（通称NASVA。以下「ナスバ」という。）による基礎講習等の講習が実施されているところ（講習の実施主体につき、原審甲109）、被告人Aは、平成27年7月に基礎講習を受講しており、被告人Bは、平成10年に基礎講習を受講後、13年連続で一般講習を受講し、本件事故前は平成26年11月に一般講習を受講していたものであり、その内容は、要旨、次のとおりであった。

（ア） 一般講習は、既に運行管理者として選任されている者が2年に一度受けなければならない講習であり、自動車運送事業や道路交通に関する法令の講習、運行管理業務における必要事項や事故防止対策等について説明がされており、運行管理者は輸送の安全の要として、交通事故を防止する使命と責任が課せられていることを自覚させるための講義がされていた。平成26年に被告人Bが受講した一般講習においては、ナスバから委託を受けた講師（関東運輸局群馬運輸支局首席陸運技術専門官。原審甲109）から、平成24年4月の関越自動車道における事故や平成26年3月の北陸自動車道における事故等の事例を紹介するなどした上で、事故防止策として、確実な点呼の実施、適切な運行計画と運行指示が重要であり、日頃から乗務員に対して安全運転等に関する指導監督を行い、運行経路の事前把握や、速度を出しやすくだり坂における減速方法等の運転技術の指導等を徹底することなど

が説明された。また、適性診断結果を活用した助言指導についても講習があり、講師からは、適性診断の趣旨について、運転者の特性や癖を客観的に表して運転者に自覚してもらい、事業者も運転者の運転特性等を把握し、事故につながるような運転特性等があれば指導し、事故を未然に防止することがその目的であると説明されていた。

(イ) 基礎講習は、運行管理を行うために必要な法令の内容及び運行管理業務等に関する必要な基礎知識の習得を目的とする者を対象とする講習であり、自動車運送事業及び道路交通に関する法令、最新の情報に基づく運行管理業務の在り方、事故防止に向けた労務管理や運転者の指導監督等、事業者や運行管理者の義務について、具体的に説明されていた。平成27年に被告人Aが受講した基礎講習においては、国土交通省の認定講習機関所属の講師（所属関係につき、原審甲106、108）から、旅客自動車運送事業で最も重要なことは旅客の輸送の安全の確保であり、その安全運行ができるのが運行管理者であって、運行管理者には旅客自動車運送事業の安全の確保に関する業務を行う権限が与えられるとともに、その業務を誠実にを行う義務があること、運輸規則48条各号に規定されている運行管理者が行うべき義務の内容等が説明されていた。中でも特に点呼については十分な時間を割いて説明がされ、運行管理者は早朝や深夜でも必ず運転者と顔を合わせて点呼を行う必要があり、絶対に点呼を疎かにしないよう繰り返し説明されていた。

また、運行指示についても時間を割いて講義され、特に大切なのは輸送の経路であり、経路が安全かどうか運行管理者が見極めること、杜撰な運行指示書を出していると運転者が勝手にルートを変更したりすることなどが説明された。さらに、運転者の指導監督についても、与えられた運行業務に対処できるだけの運転技術や法令に関する事項について運転者を適切に指導監督することが重要であることに加え、運転者の技量や性格を見極めた上で運行業務に就かせるかどうかを判断すべきこと、外見からは判断できない癖や性格

を洗い出してくれる適性診断を受診させることが必要であること、技術の進歩によりバスも各種の自動化が進むなどしているため、運行管理者がそれらを勉強した上で、運転者を指導し操作方法や特性を理解させること、予算に余裕がなくてもできる限り運転訓練等を実施し、運転技量を見極めてから乗務させることが大切であることなどが説明された。

エ Cにおける運行管理の実態等

(ア) 事業開始から平成27年2月の一般監査前までの状況

Cでは、バス事業を開始した当初、バスの運転業務は、被告人Bのほか、同被告人が以前の職場の同僚に声掛けをして雇用した者によって担われていたところ、事業規模を拡大して大型バスを導入し、平成26年12月頃には、スキーツアーの仕事も請け負うようになったが、平成27年3月までのスキーズンにおいては、在籍する運転者だけではなく、アルバイトや臨時で運転者を雇用するなどしていた。

Cは、運転者の運転技量を把握するための採用前の実技試験を行わず、採用後にも、客を乗せた運行に就かせる前の運転訓練や教育等をほとんど行わず、採用直後から客を乗せた運転業務に従事させていた。また、新たに雇用した運転者に対して運輸規則で定められた初任運転者教育を行っておらず、運転者一般に対しても、会社として組織的に適性診断や健康診断を受診させず、指導監督指針に基づく指導監督も全く行っていなかった。また、バス事業の開始当初は、被告人Bが配車計画を立てていたが、平成26年10月頃からは、主にD2が配車計画を立てて手書きの配車表を作成し、被告人Bがその配車表を見て乗務の重複等がないかを確認し、必要に応じてD2と配車について話し合ったりする程度になった。さらに、運転者に対する点呼についてもほとんど行っておらず、特に、早朝や夜間に出発あるいは到着する運転者については、運転者が無人の事務所に行き、自分で飲酒検知を行い、運行管理者である被告人Bの点呼を全く受けずに乗務に就き、あるいは乗務を

終えるような状況を常態化させていたが、被告人Bは、あたかも点呼を実施したかのように装うため、あらかじめ運行管理者の印鑑を押印した点呼簿を作成するなどしていた。加えて、Cにおいては運行指示もほとんどされておらず、目的地の地図が添付されただけの運行指示書が作成されることはあつたが、実際にどのようなルートで運行するかは運転者の自由裁量に委ねられ、特に北志賀方面へのスキーツアーでは関越自動車道を降りた後のルートに関し、碓氷バイパスを通らないルートが示されていたにもかかわらず、碓氷バイパスを通るルートが運転者の判断により多用されていたところ、運行管理者である被告人Bがこれを黙認するなど、運行経路等について運転者に具体的な指示がされることはなかった。

(イ) Cが受けた一般監査について

Cは、平成27年2月、関東運輸局東京運輸支局から、旅客自動車運輸事業に関する本件一般監査を受け、同監査により、運行管理について、①運転者の健康状態の把握が不適切であったこと、②点呼の実施及び実施結果の記録が不適切であったこと、③運転者に対する指導監督指針が定める特別な指導（初任）が不適切であったこと、④運転者に対し、指導監督指針が定める適性診断（初任）を受けさせていなかったことの4点の法令違反を指摘された。被告人兩名は、同監査に立ち会い、監査官から前記各法令違反の指摘を受けるとともに、指導監督指針に関する資料を示されるなどしながら、運転者に対して行うべき指導監督や教育内容等について、具体的に改善指導等を受け、「輸送の安全確保と事故防止」と題する国土交通省作成の書類を示され、事業者が運転者に対して行うべき指導監督内容について指導された。

(ウ) 本件一般監査後の状況等

本件一般監査以降も、Cでは、新たな仕事を受注するなど事業を拡大し、大型バスを増車するなどする一方、運転者にアルコールチェッカーを常時携行させ、バス事業に関する書類作成システムを導入して運行指示書を作成し

やすくするなどの簡易な改善を図ったほかには、運行管理体制の改善はされなかった。また、被告人Aは、本件一般監査後、自らが運行管理者資格を取得する必要があると考え、平成27年7月の基礎講習を受講し、運行管理者試験を受験したが不合格であった。

5 そうした中、被告人Bは、本件一般監査の結果による処分の軽減を図るため、監査で指摘された事項に関し、平成27年10月、関東運輸局長宛に、  
①運転者の健康状態の把握が不適切であったことについては、事務所内に健康診断受診報告書があるにもかかわらず、管理の不手際で所在確認ができず  
10 提出できなかった、②点呼の実施等が不適切であったことについて、点呼システムを新しくし、点呼管理業務の充実を図り完全な点呼を実施している、  
③特別な指導（初任）が不適切であったことについては、初任者研修を行ったが教育記録簿の記載を徹底しておらず、再度初任者に対する特別な指導を行った、④適性診断（初任）が不適切であったことについては、従前の勤務  
15 会社で適性診断を受診していたが受診票がなかったため、その後取り寄せたなどと、いずれも虚偽の内容を記載した弁明書を作成し、被告人Aが押印して提出した。点呼については、同年12月中下旬頃、車庫にプレハブが設置され、点呼場をCの本社営業所から同プレハブに移動させ、運転者は、本社営業所に立ち寄らず、直接車庫に出勤し、同プレハブにおいて飲酒検知等を行  
20 い同所で運行指示書を自ら取って乗務に就くことになり、早朝や夜間のみならず、昼間の運行であっても、点呼が一切行われなくなった。被告人Aは、被告人Bに対し、点呼係として、運行管理者資格を有する者を前記プレハブに常時配置するよう提案したが、被告人Bは、それではバス乗務の仕事が回らず、点呼係を設ける余裕はないとして実現しなかった。その後、Cは、平成28年1月13日、本件一般監査における指摘事項のうち、3つの  
25 違反事実を認定され、事業用自動車1台を20日車運行停止にする行政処分を受け、なお、特別な指導（初任）が不適切であったとの指摘については、

前記弁明書の申立てが採用され、違反事項から除外された。

(エ) 小括

5 以上のとおり、Cにおいては、輸送の安全の確保に向けて道路運送法等の  
関係法令で定められた運行管理業務は、ほとんど行われておらず、安全管理  
体制も全く構築されていなかった。そして、被告人Bは、このようなCの状  
況を当然認識しており、また、代表取締役である被告人Aも、本件一般監査  
以降は、自社の状況を具体的に認識したと認められるが、改善は全くと言っ  
てよいほど見られず、むしろ点呼については、一層杜撰な状況になってい  
た。

10 オ 他社における運行管理等

Cの同業他社の運行管理等の状況は、要旨、次のとおりであった。

F 3においては、運転者を採用する際、採用前の実技試験は実施する場合  
としない場合があったが、採用後は、運転経験にかかわらず、健康診断を受  
診させ、実地試験を行って技術の確認をした後、11日間の日程で学科研修  
15 や技能研修等を行い、その間にナスバの適性診断を受診させ、配属先におい  
ても、2週間から1か月程度の訓練期間があり、回送バスによる運行試験を  
行い、営業所長や統括運行管理者が全ての項目をクリアしたと認めないと客  
を乗せた業務には就かせず、業務に就いて以降も、必ず乗務前後の対面点呼  
を実施し、運転者の運転技量や健康状態等を把握していた。株式会社F 4で  
20 は、大型バスを運転するに当たり、入社当初の者に対しては、回送の大型バ  
スを使った運転訓練を指導員を付けて1週間程度行うほか、運転者一般に対  
しては、出勤時に必ず運行管理者から点呼を受け、出発前に運行指示書に記  
載された具体的な指示を受けて勤務に当たり、ルート変更があれば逐一運行  
管理者に報告を行うものとされていた。F 5では、入社当初の者について  
25 は、研修期間が設けられ、運行管理者や指導運転者が同乗した運転訓練があ  
るほか、運転者一般に対しては点呼は欠かさず、行きも帰りも対面で実施さ

れ、早朝や深夜、忙しい運行開始時間帯でも、これを端折ることはなく、F  
6でも、採用に際し実技試験による運転技量の見極めがされていた。F7で  
は、運転者は、入社後3か月間、見習いとして指導員による研修を受け、運  
転者一般に対する点呼の際は運行管理者が道路状況等について注意事項を伝  
5 えるなどしていた。

被告人Bが社長兼運行管理者を務めていた当時の前記F2では、運転者を  
採用する場合、面接に加え、回送バスを運転させて運転技量を見極め、被告  
人Bが最終的な採否を判断し、採用後も、法令で定められた時間以上の座学  
による運転者教養を実施し、回送バスを運転させ、被告人Bらが運転技能を  
10 確認して合格の判断が出なければ客を乗せた運転業務に就かせず、法令で適  
性診断が必要となる運転者には、必ずナスバの適性診断を受診させ、実際の  
運転業務に就かせる前にその内容を確認し、診断結果を踏まえた助言をした  
り、診断結果が悪い運転者に改めて回送バスを運転させて運転技量を見極め  
るなどしていた。また、夜間や早朝にバスが出庫する場合も、必ず点呼を行  
15 うために事務所に人がいるように徹底し、対面点呼を疎かにすることはな  
く、当日の運行経路や道路状況等を踏まえた運行指示を行うなどしていた。

カ Cにおける大型バスによる夜行日帰りのスキーツアー運行業務の特性  
等

Cにおける大型バスによる夜行日帰りのスキーツアーの経路には、道路の  
20 幅員が広く走行車線が複数ある高速道路や平坦な幹線道路もある一方で、道  
路の幅員が狭く、カーブも多い勾配差の激しい上り坂や下り坂が続く峠道も  
存在し、峠道を大型バスで運行する場合、特に下り勾配でカーブが連続する  
区間においては、対向車の存在に注意しつつ、車体の大きさやオーバーハン  
グ部分（車軸から車両先端・後端までの距離）の長さも踏まえたハンドル操  
25 作を行う必要があり、また、乗客も多く車重が重いためブレーキ操作にも注  
意が必要であり、勾配に合わせてギアチェンジを行う頻度も増えるなど、運

転操作自体が多くなり、集中力を維持しながら慎重に運転する必要があった。さらに、冬季の長野県の峠道等は、気象条件の変化、標高の高低、残雪や日照の有無によって路面条件も刻々と変化することから、大型バスの運転に当たっては、事前に情報収集し、場所に応じて変化を認知し、危険を予測して、危険回避の判断と運転操作をする必要があるところ、夜間は昼間に比べて視認性が悪くなり、道路状況の変化を認識するのが遅れたり、速度感覚の麻痺により速度超過を起こしやすくなることに注意する必要があった。

#### キ D1に関わる事項

##### (ア) D1の経歴等

D1は、平成12年から約10年間、大型バス等の運転に従事し、平成23年6月から平成27年12月までの間は有限会社F8で勤務し、同月29日、後記E2の紹介でCに入社したところ、F8では、大型バスの運転に従事せず、フィンガーコントロールトランスミッション（FC TM）と呼ばれる電子制御式の6速マニュアル変速ギアではなく、ロッド式のギアの小型バス（乗車定員26名）とマイクロバス（同29名）を運転していたものであり、C入社前の約5年間、FC TMのバスを運転したことはなかった。

##### (イ) D1の適性診断

D1は、F8で平成23年6月、ナスバが実施する適性診断（初任診断）を受け、①危険感受性に欠ける場合があるとして、「交通状況をよく見ようとする積極的な姿勢が不十分で、先を急ぐ傾向がかなり強く、状況判断も甘く、運転に慎重さが足りない点が見受けられる」、②注意の配分に欠ける場合があるとして、「注意が一点に集中しがちで、状況変化を素早く正しくとらえられないことがある、注意が右に偏る癖があり、左側への注意が不足することが考えられる」、③判断・動作のタイミングが早いとして、「自分では確認したつもりでも、実際にはよく確かめずに、反射的に手足が先に動いてしまう、動作が先で確認が後回しになりがちである、動作に入る前に一呼

吸間を置くようにしてください」との指摘がされた。

また、D1は、平成27年12月、F9が実施する適性診断を任意に受けたところ、複雑な交通情報や多くの刺激・変化に対して常に正しく素早い処置ができるかを判断する重複作業反応検査について、「誤りの反応が多くあ  
5 った。突発的な出来事に対する処置を間違いやすい傾向がある。反応が遅れがちである。」との指摘がされ、総合判断でも5段階評価の最下位で全体数の下位3%に位置する「特に注意」と評価された。

#### (ウ) D1の採用経緯等

被告人Bは、平成27年12月下旬、D2又はE2から、E2の知り合い  
10 であるD1がCで働きたいとの希望を有していること、当時D1が勤務していたF8では大型バスを運転していなかったことを聞いた上で、同月29日、D1の採用面接を実施した。その際、被告人Bは、履歴書を確認し、F8に在籍していた期間が約5年間と記載され、D1からも「大型バスの運転に従事していなかったブランクの期間がある」旨を聞き、D1に対し、「慣  
15 れてもらわなきゃね。」などと発言するなどして、D1が大型バスの運転に慣れていないことを認識した。その上で、D1の大型バスの運転技量に関する実技試験を行わず、D1に適性診断を受診させたり、F8在籍時にD1が受診した適性診断結果を取り寄せず、直ちにD1を運転者として採用し、また、D1に大型バスの運転に慣れてもらう必要があると考え、翌30日にE  
20 2の乗務で同社車庫から北志賀方面へのスキーツアーの片迎え運行が予定されていたことから、E2とペアを組ませてD1をこの乗務に従事させることとし（以下「1回目の乗務」という。）、E2にD1の面倒を見るよう依頼した。

#### (エ) 入社後の3回の乗務について

12月30日、D1は、E2とペアを組んで1回目の乗務に従事したところ、この際、被告人Bが運行管理者として、乗務前後の対面点呼を全く行わ  
25

ず、運行指示書に基づく運行指示も行わなかったにもかかわらず、点呼簿には点呼がされた旨の虚偽の記載がされた。D 1 は、1 回目の乗務の際、客を乗せていない回送の往路のみならず、客を乗せていた復路の乗務にも従事したが、その後、被告人Bは、E 2 から直接にあるいはE 2 から報告を受けた  
5 D 2 を通じて、D 1 の1 回目の乗務について、「特に問題はなかった。」という程度のことを聞いただけで、D 1 の運転状況や運転技量に関する具体的な内容についての報告は受けなかった。

また、被告人Bは、D 1 について、平成2 8年1月3日から同月4日にかけて、E 2 とペアを組ませて北志賀までのスキーツアーの往復の乗務に従事  
10 させ（以下「2 回目の乗務」という。）、同月8日から同月10日にかけて、同僚のE 1 とペアを組ませて、前記車庫から新潟県苗場までのスキーツアーの往復の乗務に従事させた（以下「3 回目の乗務」という。）。そして、被告人Bが、2 回目及び3 回目の乗務の際、運行管理者として、乗務前後の対面点呼を全く行わず、運行指示書に基づく運行指示も実施しなかつた  
15 にもかかわらず、点呼簿には点呼がされた旨の虚偽の記載がされていた。その後、被告人Bは、D 1 がどの区間の運行に従事したのか報告を受けておらず、さらに、D 1 の運転状況や運転技量に関する具体的な内容等についても報告を受けておらず、また、報告を求めることもしなかった。

これらの3 回の乗務で使用されたバスは本件バスと同様の大型バスでギア  
20 がF C T Mのものであったが、D 1 は1 回目の乗務及び2 回目の乗務のいずれにおいても、碓氷バイパスを含む区間の運転を担当しておらず、かつ、C では、D 1 に対し、前記3 回の乗務に就かせたほかに何らの研修や運転訓練を実施していなかった。

#### （オ） 被告人Aに対するD 1 の採用報告

被告人Bは、D 1 の採用後、遅くとも平成2 8年1月5日までの間に、被  
25 告人Aに対し、D 1 を運転者として採用したことを報告し、前の勤務先のF

8では大型バスの運転に従事していなかったが、慣れさせれば大丈夫と考えており、慣れさせるためにE2とペアを組ませてスキーツアーの仕事に行ってもらっていることを伝えるなどした。被告人Aは、D1が前の勤務先で大型バスの運転に従事しておらず、大型バスの運転経験が少ないと理解し、一抹の不安を感じたが、「まあ、大丈夫なんだろう」と考え、「ああ、そうなんだ。」などと返事して、被告人Bの話を下承した。

(カ) 本件スキーツアーへのD1の乗務について

被告人Bは、D1について、1月14日、D2とペアを組ませて、本件スキーツアーの運転業務に従事させ、D2がD1とペアで乗務してD1の運転を見ることとなった。被告人Bは、本件スキーツアーの乗務に関し、運行管理者として、乗務前の点呼を行わなかったにもかかわらず、点呼簿には乗務前の点呼を行った旨の虚偽の記載がされた。

また、被告人Bは、本件スキーツアーに関し、D1及びD2に対し、具体的な運行指示は全く行わなかった。また、運行管理補助者であった被告人Aも、大型バスの運転経験が少ないと聞いていたD1に直接会うため、同日、点呼も兼ねて車庫に出向いたが、既にD1が出発していたため会うことはできなかった。

本件スキーツアーの運行経路は、運行指示書において、関越自動車道を東松山インターチェンジで降りて国道18号を走行し、松井田妙義インターチェンジで上信越自動車道に乗るとされ、碓氷バイパスを通らないこととされていたが、本件バスは、このルートと異なり、関越自動車道を藤岡インターチェンジで降りて、国道18号を走行し、碓氷バイパスを走行するルートを取って、本件事故現場に至った。

(2) 本件事故に関する事実関係

ア 本件バスの構造上の特性及び走行性能に関わる不具合の有無等

(ア) 本件バスは、乗車定員54名の大型バスであり、オーバーハング

部分が長く、また、エアサスペンションを採用しており、そうではない中型・小型バスに比べて、旋回時の車体の旋回方向とは逆の傾き（ロール）が大きくなる上、従来の大型バスより乗客座席が高い位置に設置されて重心位置が高いため、急ハンドルを切ると転倒の危険性が大きくなり、急ブレーキをかけると車両前方が大きく沈み込むような動きをして乗客に不快な思いをさせたりけがを負わせたりする危険もあった。

（イ） また、大型バスには主ブレーキであるフットブレーキのほか、補助ブレーキとして排気ブレーキ等があるが、補助ブレーキはギアがニュートラルの状態では作動しないものであった。加えて、本件バスのギアはF C T Mであるところ、従来のロッド式のギアシステムと異なり、作動機構上の理由からギアチェンジの操作を開始してから実際にギアが入るまでにタイムラグがあるため、シフトレバーをチェンジ先のギアに入れて1、2秒ほど押し込み続ける必要があり、実際にギアが入る前にこの押し込みをやめると実際にはギアが入らず、かつ、シフトレバーがばねの力でニュートラルの位置に戻り、実際のギアもニュートラル状態になるという特性、さらにF C T Mのオーバーラン防止機能により、走行速度が各ギアの設定速度を超えている場合は、コンピュータ制御により入れようとしているギアにシフトダウンできず、ニュートラル状態のままとなるという特性があった。

（ウ） 他方、本件バスのタイヤはパンクもなく空気圧は正常範囲内であり、操舵装置の動作に異常は認められず、懸架（緩衝）装置の機能に問題はなく、制動装置も、ブレーキペダルは正常に作動し、主ブレーキ及び駐車ブレーキの作動状況にも問題はなく、エアコンプレッサーの故障及びエア漏れ、凝水の凍結によるブレーキ故障の可能性はなく、前後輪ともにブレーキ回路の故障はなく、制動力が低下する要因もなかった。また、エレクトロニック・コントロール・ユニット（E C U）に記録されたエラーコードのうち、後述のF C T MのE C Uのエラーコードを除いて、不具合を示す異常は

なく、事故につながるような本件バスの走行性能の不具合は認められなかった。

イ 入山峠から事故現場までの約1.1kmの道路（以下「事故直前区間」という。）の状況及びこの間の本件バスの速度の変化

5 事故直前区間の道路状況は原判決別紙3（原審甲2添付見取図第3図）のとおり、平均6.4%の下り勾配（なお、入山峠頂上付近から事故現場までの間では、8%台の勾配が複数区域で測定されており、また、同頂上付近と  
44.0kp過ぎの2か所には「下り勾配8%」の警戒標識が設置されている。）で、5つの連続するカーブが存在し（以下、これらのカーブを順次  
10 「第39号カーブ」～「第43号カーブ」と表記する。）、事故当時、路面が乾燥状態で著しい凹凸や段差はなかったところ、本件バスは、同区間を走行した約1分間に、入山峠頂上付近（43.5kp）を時速約51km、左  
曲がりの第39号カーブの途中（43.7kp）を時速約59km、右曲がりの第40号カーブ直前（44.0kp）を時速約72km、同カーブ途中  
15 （44.1kp）を時速約77km、左曲がりの第41号カーブの途中（44.3kp）を時速約86km、軽井沢橋上（44.4kp）を時速約90  
km、右曲がりの第42号カーブ入口付近（44.5kp）を時速約94km、左曲がりの第43号カーブ入口付近（44.6kp）を限界旋回速度である時速約91.6kmを上回る時速約95km、事故現場（44.65k  
20 p）を時速約96kmで走行した。

なお、事故直前区間における本件バスの加速度は、43.8kpから4  
3.9kpの間（①区間）及び43.9kpから44.0kpの間（②区  
間）ではいずれも0.22であったところ、44.0kpから44.1kp  
の間（③区間）では、当初0.22であったが、44.03kpを境に0.  
25 30に変化していた（以下「問題の変化点」という。）。

ウ 事故直前区間における本件バスのタイヤ痕等

本件バスは、第40号カーブの途中の44.01k pと44.05k p付近で2回制動灯を点灯させたもののその付近の路面にタイヤ痕は印象させておらず、第41号カーブの途中(44.3k p)と軽井沢橋上(44.4k p)の路面の対向車線にやはみ出した位置に、本件バスの右側タイヤのもの  
5 と見られる制動力がかかっていない横滑り痕を印象させ(軽井沢橋通過時の制動灯は不点灯。)、第42号カーブを通過する際に制動灯を点灯させ、アンチロックブレーキシステム(ABS)による強い制動力が働いたタイヤ痕を印象させるとともに車体左後方を道路左側のガードレールに接触させ、  
第43号カーブ入口付近(44.6k p)で反対車線に進出し、ハンドルを  
10 左に360度切った転動横滑り痕を印象させ、そのままガードレールを突き破って崖下に転落した。

#### エ 事故直前の本件バスのギア位置

転落後の本件バスのシフトレバーの位置、トランスミッション内部の状態、ギアシフトユニット内部のシフトロッドについての傷の位置及びその破損  
15 状況などを併せれば、事故直前の本件バスのギア位置は、ニュートラルの状態であったと認められる。そして、本件バスのFCTMのECUには、本件事故発生時刻と一致する1月15日午前1時52分に「36-C0」というエラーコード(以下「問題のエラーコード」という。)が発生した記録があり、これによりニュートラルの状態で行進中にシフトレバーがN3からN4  
20 へ移動したことが認められる。

#### 3 本件事故の原因等及びこれとD1の運転技量との関係について

前記2記載の本件に関する事実関係を踏まえつつ、前記第3の1記載の論旨に係る各弁護人の主張のうち、本件事故の原因等と、これに密接に関連するD1の運転技量との関係について検討する。

##### 25 (1) 原判決の判断の要旨

原判決が、本件事故の原因等及びこれとD1の運転技量との関係について

示した判断内容は、次のように整理できる。

ア 原審E 5証言及び同E 6証言の信用性について

(ア) 原審E 5証人の証言概要は、本件バスは、入山峠頂上付近で4速か5速にギアを上げているところ、本件事故に関する捜査で実施された走行  
5 実験（原審E 5証人が運転し、本件バスとほぼ同型のバスを、ギアや補助ブレーキによる走行条件を変えて走行させて速度変化を見たもの）の結果から見て、事故直前区間の内、第39号カーブを5速のまま補助ブレーキを使いながら降りたと考えられる、第40号カーブの手前である43.9 k pから  
10 44.0 k pの間で時速70 k mを超えていたため、4速にシフトダウンしようとしたと考えられるが、44.0 k pから44.1 k pの間で44.03 k pを境に「問題の変化点」が生じていることからすると、そこでニュートラルの状態になったと考えられる、そこから第41号カーブまでの100～150 m程の直線がブレーキをかける最後のチャンスだったが、実際にはかけていない、第41号カーブはブレーキをかけずに何とか抜け、第42号  
15 カーブも大したカーブではないため抜けられたが、第43号カーブは曲がり切れなかった、第39号及び第40号カーブはかなり急勾配の下り坂であり、6速にギアをシフトチェンジすることはドライバー心理としてあり得ないと思う、というものである。

また、原審E 6証人の証言概要は、本件バスは入山峠頂上付近で4速から  
20 5速に変速し、第39号カーブを下り始めた、43.8 k pから43.9 k pの区間における本件バスの加速度は0.22であり、これに近い前記走行実験における走行条件は5速・排気ブレーキの加速度0.25であることから、この区間は5速・排気ブレーキで走行したものと判断した、43.9 k pから44.0 k pの区間は、目前に第40号カーブが迫り、時速も約72  
25 k mまで加速していた状況からして、ギアチェンジを試み、クラッチを踏んで補助ブレーキの作動条件が解除されたと考えられ、この区間の走行実験結

果等は、実際の本件バスの加速度の値（0.22）に近いのは5速・排気ブレーキの加速度の値（0.19）よりも6速・排気ブレーキの値（0.20）の方であるが、事故時に発生したと考えられる「問題のエラーコード」がN3からN4へのシフトレバーの移動を示しているところ、6速からニュートラルになるとN4にシフトレバーが止まるので、この区間は5速であったと判断する、44.0k pから44.1k pの間の区間の44.03k pにおける「問題の変化点」以後の本件バスの実際の加速度の値（0.30）については、実験車両で近いものが6速・エンジnbrakeの加速度の値（0.24）、ニュートラルの加速度の値（0.35）であるが、目前の第40号カーブに進入することを考えると（5速から6速に）シフトアップする必要はないことからして、44.0k p付近で5速からシフトダウンしようとしてニュートラルに陥ったと考えられる、その後に第41号カーブに差し掛かるが、この間の路面に対向車線にはみ出すタイヤ痕があるので、既にハンドル操作が遅れていたと考えられる、その後の軽井沢橋通過時も、対向車線へのはみ出しがタイヤ痕によって確認され、映像からも本件バスが大きく傾いていたことが認められ、ここでもハンドル操作の遅れがあった、第42号カーブ進入時には、制動灯の点灯やタイヤ痕からブレーキ制動があったと認められるが、ハンドル操作の遅れと速度が増していたことで、車体が大きく傾いてガードレールに車両左後方部を接触させ、第43号カーブで限界旋回速度を超えて崖下に転落した、というものである。

（イ） E5は、本件バスの製造会社において、長年にわたり、大型バス等の開発業務やテスト走行等に従事してきたエンジニアで、本件バスと同じバスの開発にも携わり、豊富な専門的知識や運転経験等に基づき、事故後の本件バスの調査や走行実験結果等の客観的事実を分析した結果を述べる証言内容は説得力に富み、特段、不合理な点も見当たらないこと、また、E6は、交通事故捜査に約25年間関わり多数の交通事故分析等を行ってきた警

察官で、本件事故捜査においては、交通鑑識官として現場に臨場しており、豊富な知識や経験等に基づき、捜査によって得られた客観的事実を分析し説明する証言内容は、説得力に富み、特段不合理な点も見当たらないこと、両証言は、「問題の変化点」で本件バスのギアがニュートラルに入ったと推測される点や、事故直前区間で6速にギアチェンジしたとは考え難い点といった核心部分について一致し、相互に信用性を補強し合うことから、いずれの証言も基本的に信用できる。

#### イ 本件事故が起きた要因等

原審E5証言及び同E6証言等からすると、事故直前区間における本件バスの挙動とD1の運転状況については、㊲本件バスが、入山峠頂上付近から第40号カーブ手前の44.0kph付近までの間はギアを5速に入れて走行していたところ、D1は、第40号カーブに備えてギアチェンジして減速するため、2回ブレーキを軽く踏んだが、44.03kph付近で、5速から4速へのギアチェンジを試みて失敗してギアがニュートラルになり、かなり急な下り勾配の途中で補助ブレーキが効かなくなって、加速度が0.22から0.30に変化する「問題の変化点」を生じ、本件バスが加速し続けるものであったこと、㊱「問題の変化点」が生じた後、第41号カーブに入る前には100m以上の直線が続いていたところ、D1は、前記直線において減速に必要な程度のフットブレーキをかけず、また、第41号カーブに時速80kmを超える速度で進入した際も、ブレーキをかけるなどして本件バスの減速を図らず、車体を自車線内に維持したまま同カーブを曲がり切ろうとしたもののハンドル操作が遅れて対向車線にはみ出させ、強い遠心力により車体を大きく傾かせてしまうというものであったこと（なお、このようにブレーキをかけなかった理由は、急ブレーキをかけることで、深夜で就寝していた可能性が高い乗客にけがをさせ、場合によっては本件バスを横転させることをおそれて強いブレーキをかけずに第41号カーブを曲がり切ろうと判断し

たためと考えるのが合理的である。) 、㊸本件バスが時速90km超で第4  
2号カーブに差し掛かったところ、D1は、減速するためにABSが作動す  
るほどの強さでブレーキをかけたものの、これによっても本件バスが減速せ  
ず、ハンドル操作も遅れ、遠心力により本件バスの車体が大きく左に傾き、  
5 ガードレールに車体が接触するというものであったこと、㊹さらに、D1  
が、第43号カーブに進入する際、減速のため強いブレーキをかけ、同カー  
ブを曲がり切ろうとしてハンドルを大きく切ったものの、いずれも遅きに失  
したため、本件バスが右斜め前方に横滑りして対向車線に進出し、急ハンド  
ルを切っても制御不能のまま、道路右側のガードレールを突き破って崖下に  
10 転落するというものであったことが認められる。このような本件バスの挙動  
とD1の運転状況に加えて、本件バスの走行機能には本件事故につながるよ  
うな不具合がなかったことを併せ考えると、本件事故が起きた要因は、①D  
1が、減速のためのギアチェンジに失敗してニュートラルになって補助ブレ  
ーキが効かない状態となった上、その後、ギアをニュートラルにしたまま走  
15 行しようとしたか、あるいは、ギアを入れ直そうとしたもののギアを入れる  
ことができず、その後、崖下に転落するまでの間、次々と続くカーブを曲が  
るためのハンドル及びブレーキ操作に手一杯でギアを入れ直すことができな  
かったこと（ギア操作のミス）、②D1が、第40号カーブと第41号カー  
ブの間の直線区間で、本件バスが時速80kmを超えた際、第41号カーブ  
20 手前では急ブレーキをかけることにより深夜で就寝していた可能性の高い乗  
客にけがをさせることをおそれ、同カーブ上では本件バスを横転させること  
をおそれて、フットブレーキを強くかけなかった上、前記①のとおり補助ブ  
レーキを効かせることもできずにバスを加速させたこと（ブレーキ操作のミ  
ス）、というD1の一連の運転状況にあったと認められる。

25 ウ 本件事故の原因等とD1の運転技量との関係

(ア) D1の運転技量に関する証言等

(a) D1の運転技量に関し、原審E1証人の証言概要は、E2からD1に色々と教えるよう頼まれ、D2からは以前の勤務先で中型バスしか乗っていなかったと聞いていた、平成28年1月8日から10日、D1と一緒に苗場までの夜行1泊のスキーツアーの運行に乗務したところ、往路の早い段階から、交差道路を左折する際、対向車に気を取られてハンドル操作を誤り、内輪差を無視してハンドルを切りすぎたため、左の後輪を縁石に擦ったという1回目のミス、同じく対向車に気を取られてシフトダウンに失敗しニュートラルになったという2回目のミス、上り坂でエンジンの回転数が下がったためシフトダウンしようとしてクラッチを踏んだが、慌てたためニュートラルになったという3回目のミスがあったので、運転技量がないと判断して途中で運転を交替した、復路は、関越自動車道の赤城サービスエリアから運転させたところ、車線変更がぎこちなく、一般道に降りた後、左側から車線変更してきたトラックに気を取られ、右側車線を走行していた自動車と接触しそうになり、左折時に前方の右折車に気を取られて歩行者を巻き込みそうになるなど、大型バスを運転するには未熟であると思ったというものである。

他方、この点に関する原審E2証人の証言概要は、D1から「5年ほど大型バスに乗っておらず慣れていない」と聞いていた、12月29日、Bから翌30日の北志賀へのスキーツアーの片迎え運行でD1の面倒を見るよう頼まれたところ、D1の運転は、ブレーキが早すぎる癖があり、滑らかさに欠ける部分があったが、脱輪や信号の見落としはなく、スピードを出す方でもなかったため、客を乗せて運転することが問題となるレベルではなかった、FCTMには慣れておらず、ギアが滑らかに入らずに「ギャ」というような音をさせたことが3回ほどあったので、ニュートラルで一呼吸置くよう指示し、その他、ブレーキのタイミング、アクセルの踏み方、ミラーを使って内輪差を意識せずに曲がる方法等について助言した、復路は往路より運転が安

定していた、平成28年1月3日から4日の北志賀へのスキーツアーの往復の乗務の時には、12月の乗務と比べてD1の運転の滑らかさが向上していた、というものである。

(b) E2及びE1は、いずれも長年にわたって観光バスの運転業務に従事した経験豊富なドライバーである。また、両名は、D1がここ5年間ほどは大型バスの運転経験がないという認識に基づき、スキーツアーでD1とペアを組んでその運転技術を確認しようとしていたのであって、内容的に特段不自然な部分は見当たらず、「D1がFC TMのギア操作に慣れていなかった」という点については、実際にD1がギアチェンジに失敗したかどうかには差はあるものの、両名の証言が一致しており、前記のD1の運転経験とも整合していて信用性が補強されている。また、E1証言のうち、D1がミスをしたため運転を交替したという点については、E2が、原審公判で、当日D1から電話で、E1との乗務の際に、理由は分からないが往路の途中で運転を交替させられたとの話を聞いたと供述している点に裏付けられている。その上で、E1は、D1が運転ミスをした地点、運転ミスの態様及びその原因等を具体的に供述しており、その供述内容は、D1と運転を交替し、以後往路では運転させなかった際の心境も含めた迫真性を持っている。

ところで、E1は、捜査機関に対して、当初、「往路は全て自分が運転した」旨述べ、D1の運転ミスについて供述せず、D1の運転ぶりからすれば碓氷バイパスの下り線程度であれば、問題なく大型バスを運転できると思ったなどと、前記公判供述とは相反する供述をしているが（原審弁15、22）、E1は、当初Cの仲間を庇う気持ちや業界を敵に回したくなかったとの心境等から往路でのD1の運転ミスについて話さなかったが、その後、E2の紹介で入社した会社で散々な目に遭って同人を庇う気持ちがなくなり、バス業界に見切りをつけて足を洗おうと考えたため、本当のことを話した旨述べ、供述内容を変更した理由につき当時の心境をありのままに話

し、納得できる内容と認められる。しかも、既にみたとおり、往路でD 1が  
運転を交替させられたことについては裏付けがあり、このことからすれば、  
運転を交替しなければならないほどの運転ミスがあったからこそ、E 1がD  
1と運転を交替したと考えるのが、物事の流れとして自然というべきであ  
り、往路は全てE 1が運転したという捜査段階の前記供述は信用できない。  
そして、D 1の運転技量の評価については、E 1において、大型バスを運転  
するには未熟であると思った旨供述し、E 2において、D 1の「慣れていな  
い」という発言を乗客のクレームをおそれたものと理解していたし、客を乗  
せて運転することに問題はなく、F C T Mのギア操作も指導により改善した  
旨供述するなど、E 1とE 2で相違があるものの、それぞれが確認した運転  
技量の評価を率直に述べたにすぎないと見られ、特にD 1の前記発言につい  
てはE 2が理解した趣旨でされたものかは定かでなく、運転技量に関するE  
2の評価はあくまで2度の乗務で見た範囲にとどまるという限度で理解すべ  
きものであるから、D 1の運転技量の両名の評価の相違は、そのこと自体が  
E 1供述の信用性を下げる関係にあるとは認められず、その他原審弁護人の  
指摘を考慮しても、E 1の原審公判供述は信用することができる。

(イ) D 1の運転技量等及びこれと本件事故の原因等との関係

以上のE 1供述等を踏まえて検討すると、D 1は、㊦C入社前の約5年  
間、F C T Mのものを含めて大型バスの運転に従事してなかった上、入社  
後、本件事故までの間にF C T Mの大型バスに3回乗務したにとどまり、し  
かもその結果、E 2とE 1というベテラン運転者から一致して、F C T Mの  
ギア操作に慣れていないと評価されて、取り分け、本件事故の約1週間前に  
E 1と乗務した際には、ハンドル操作を誤ったり、F C T Mのギアチェンジ  
に失敗してニュートラルになったりするなどしたため、E 1に運転を交替さ  
せられたことがあったこと、㊧適性診断の結果を見ると、危険感受性に欠  
け、注意が一点に集中しがちで状況変化を素早く捉えられず、よく確かめず

に反射的に手足が先に動いてしまい、また、突発的な出来事に対する処置を間違いやすい傾向があるなどといった運転特性等が指摘され、総合判断で

「特に注意」と評価されていたこと、さらに、㊦本件事故の実際の場面においても、前記のギア操作のミスやブレーキ操作のミスをしており、その間、  
5 ブレーキやハンドル操作に手一杯でギア操作にまで手が回らなかったことを指摘でき、これらの事情に照らすと、D 1 は、F C T M の大型バスの操縦運転の技術及び車両特性等の理解が不十分であり、大型バスを運転して夜行日帰りのスキーツアーの運行に従事するに際し、夜間、暗さから視野が狭まる中で、下り急勾配とカーブが連続する峠道等の区間を多数の客を乗せた大型  
10 バスで走行し、道路状況を的確に捉えて、大型バスの特性等を踏まえた適切なハンドル操作、ブレーキ操作及びギア操作を行って、死傷事故を起こさず乗客を安全に輸送するために必要な運転技量を備えていなかったといえ、加えて、危険感受性の乏しさと突発的な出来事への対処が遅れがちで間違いやすく、注意が 1 点に集中すると状況変化を捉えられないという運転傾向・運  
15 転特性と相俟って、こうした D 1 の大型バスの運転技量の不十分さ等が本件事故の原因と直結したものと認められる。

## (2) 当裁判所の判断

ア 原判決は、㊦D 1 が、F C T M の大型バスで夜行スキーツアーの運行に従事した経験が極めて乏しく、F C T M の大型バスの車両特性等の理解が  
20 不十分であり、夜間の暗さ等から道路状況の把握も不十分となる中、道路状況を的確に捉えて、大型バスの特性等を踏まえた適切なハンドル操作、ブレーキ操作及びギア操作を行うために必要な運転技量が備えられていなかったと認めた。その上で、原判決は、このような D 1 の運転技量の不備が、危険感受性の乏しさなどの D 1 の運転傾向・運転特性と相俟って、㊧D 1 の運転  
25 状況、すなわち、1 k m 余りの距離しかなくその間にカーブが連続し、かつ、8 % 台の下り急勾配が複数の区域で見られるという事故直前区間で、本

件バスが時速70kmを超えた際、5速から4速へのギアチェンジに失敗してギアがニュートラルになり補助ブレーキが効かない状態となって、本件バスを加速させ続けるなどし、本件バスを崖下に転落させるまでの間、ハンドル及びブレーキ操作に手一杯でギアを入れ直すことができなかつたこと（ギア操作のミス）と、この間、乗客のけがやバスの横転をおそれてフットブレーキを強くかけず、また、前記のとおり補助ブレーキを効かせることもできず（ブレーキ操作のミス）、ハンドルの操作も不十分であったこととが関連し合い、かつ、それがわずか1分前後の間の出来事であるという運転状況（以下「本件運転状況」ともいう。）に直結し、本件事故が起きた原因となつたと判断したと解される。

そして、D1の運転技量等（㉞）については、D1が本件事故の前にベテラン運転者とともに3回の乗務に就いた際、1、2回目の乗務に同乗したE2及び3回目の乗務に同乗したE1の両名からFCTMの大型バスに慣れていなかった旨指摘されており、取り分け3回目の乗務の際には、運転開始からほどなく、ハンドル操作を誤って縁石にタイヤを擦ったり、本件事故時のギア操作のミスと類似の、FCTMのギアチェンジに失敗してニュートラルになつたりするなどの運転ミスをしたため、高速道路に乗る前の一般道路走行中の段階でE1に運転を交替させられたこと、本件バスの開発者E5及び交通鑑識官E6という専門性のある両証人もD1の運転技量の不備を指摘していること、前記㉞のようなD1のブレーキ・ギア操作の理由として、原審全証拠を見てもD1の運転技量の不備以外には見いだせず、その理由となり得る合理的な事情も想定することができないことからすれば、D1の運転技量の不備等に関する原判決の前記認定判断が、論理則、経験則等に照らして不合理なものとはいえない。また、D1の本件運転状況（㉟）についても、事故直前区間における、本件バスの速度の記録、道路上のタイヤ痕等、道路脇に設置されたカメラ映像、ガードレールの擦過痕等を踏まえた上で、転落

後の本件バスのシフトレバーの位置及びトランスミッション内部の状態のいずれもがニュートラルであったこと、ギアシフトユニット内部のシフトロッドに付いた傷の位置及び破損状況等からも事故直前のギアの位置がニュートラルであったと示唆されること、FCTMのECUに記録された「問題のエラーコード」により走行中にニュートラルの状態ですフトレバーがN3からN4へ移動したと認められること、本件バスの加速度が変化した44.03k p付近における「問題の変化点」に関し、前記E5及びE6の走行実験の結果を踏まえて相互に整合する原審公判供述の内容にも沿っていること等から、D1が5速から4速へシフトダウンしようとしてシフト操作を誤りニュートラルに陥ったこと及びその後本件バスが崖下へ転落するまでの間のハンドル及びブレーキの不十分な操作状況やギアを入れ直せなかったことが認定できる。そうすると、前記のようなD1の運転技量の不備がその運転傾向・特性と相俟って、D1の本件運転状況に直結し、本件事故が起きた原因となったとした原判決の認定判断もまた、論理則、経験則等に照らして不合理なものとはいえない。

イ 以下、所論に即して更に補足して説明する。

(ア) 本件バスの特性の認定に関する所論について

所論は、①原判決の本件バスの特性の認定は比較対象を明らかにしない客観性を欠いた指摘であり、また、いずれの特性についても大型二種免許の取得により習得するような制度となっていたから、D1は同免許取得の際に前記特性を理解した上で運転することを習得できていたと見るべきものであると主張する。

しかし、原判決がその説示において依拠するE5の供述（原審甲49、E5の原審公判供述12頁以下）はもとより、原判決が証拠の標目に挙げている大型二種免許に係る自動車教習所の教官等の警察官調書における供述（原審甲50～52）に照らしても、本件バスの特性は中型バスないしマイクロ

バスとの比較において指摘できる事柄であることが明らかであり、原判決もその趣旨で本件バスの構造上の特性やギアチェンジ等に関する特性等を認定している（前記第3の2(2)ア（ア）、（イ））と解されるから、原判決の本件バスの特性の認定が比較対象を明らかにしていないなどの指摘は当たらない。また、その余の所論を踏まえても、大型二種免許の取得の際に前記特性を習得するようにされていても、免許取得者が実際に前記特性を理解した上でそれに意を配った運転が必ずできるとは限らず、かつ、このことは、少なくとも免許取得者であれば通常想起できることであるから、所論は原判決の認定を左右するものとはいえない。

（イ） D1の本件運転状況の認定に関する所論について

所論は、②44.03kp付近で本件バスが加速した理由が、D1のFC TMのギア操作の誤りであるとの原判決の認定を論難し、（a）その時の加速度に関し、タコグラフチャート上の微細な変化点が存在するに至った原因は、道路勾配の増加や風の影響、一時的にフットブレーキから足が離れた影響、D1の膀胱内に多量の尿が残っていたことから強烈な尿意のため先を急いでアクセルを踏んだ影響が考えられ、かつ、転落後にシフトレバーがニュートラルであったのはその後の走行中又は転落途中に体が振られるなどして手足等が触れた可能性が考えられ、また、ギアがニュートラルになった時点の証拠も、D1がFC TMのギア操作に未熟であったという証拠もない、

（b）そもそもD1は、1回目の乗務から3回目の乗務までの間はもとより、本件当時も本件事故が起こる前までは上り道を含めてFC TMのギア操作を行っていたのであるから、D1がFC TMのギア操作を誤ったとはいえないなどと主張する。

しかし、44.03kp付近の「問題の変化点」は、加速度が0.22から0.30へ変化した点であり、その変化の程度を微細などとは到底いえない。その上で、原判決は、転落後の本件バスのシフトレバーの位置及びトラ

5                   ンスミッション内部の状態のほか、ギアシフトユニット内部のシフトロッド  
に付いた傷の位置及びその破損状況等から、事故直前の本件バスのギアの位  
置がニュートラルであったと認定し、さらに、「問題のエラーコード」によ  
りニュートラルの状態で行進中にシフトレバーがN3からN4へ移動したこ  
10                   とを認めた上で、これらの事実関係に、加速度が変化した44.03k p付  
近における「問題の変化点」に関するE5及びE6の相互に符合する供述を  
併せ考慮して、D1が5速から4速へシフトダウンしようとしてシフト操作  
を誤りニュートラルに陥った旨認定したものであり、道路勾配等の影響、一  
時的にフットブレーキから足が離れた影響、D1の尿意等所論が指摘する  
15                   種々の可能性は、原判決のこの認定過程を揺るがすには足りないし、また、  
その余の所論の指摘する1回目から3回目の乗務や本件事故前の上り道の乗  
務の状況を踏まえても、原判決の認定判断は不合理とはいえない。したがっ  
て、所論②(a)のように原判決の認定に証拠がないとはいえないし、所論②  
(b)は原判決の認定を左右する主張ではない。

15                   また、所論は、③第41号カーブへの進入前の100m以上の直線部分で  
も転落直前の第42号カーブ進入時までの間も、D1が減速しようとする行  
動を採らなかった、すなわち全くブレーキを踏まなかったと認定すべきであ  
る上、(a)E5及びE6の各証言は、事故を予期した場合に通常の運転者は  
ブレーキを踏み死の危険を回避しようとするはずであるにもかかわらずその  
20                   点を指摘せず、「深夜で就寝していた可能性が高い乗客にけがをさせる」と  
いう比較的軽微なリスクをおそれた、あるいは、前記直線部分が100m以  
上もあったのに横転をおそれたからブレーキを踏まなかったという、内容自  
体が不合理な推測をしたものである、(b)E5は勤務先である本件バスの製造  
会社のため捜査機関に迎合する可能性があり、E5が推測の根拠とするドラ  
イバー心理という概念は曖昧であり、そもそも走行実験が本件事故現場で行  
25                   われていないことやそのメタデータを保存せず復元も図らないことからして

も、その証言は迎合したものというべきであるし、また、E 5は乗客を乗せて大型バスを運転したことの無い者であり、第40号カーブを通過した後の直線部分ではD 1がフットブレーキを踏まなかった具体的な理由は分からない旨の供述もしているのであって、E 5供述の信用性・証明力には限界がある、(c) E 6は、長野県警で働いており捜査機関に迎合する可能性があり、E 6証言を前提としても1回しかギアシフトをミスしていないD 1について、F C T Mの熟練度が未熟とする部分も、経験に基づく内容ではなく、走行記録のチャート紙にシフトミスの痕跡が読み取れないことにも沿わず、前記のとおり走行実験にメタデータを保存していないなどの不備があることからしても、その証言は迎合したものというべきである、(d) E 5及びE 6の供述が一致しているのは本件バスを横転させることをおそれて強いブレーキを踏まなかったという点だけであり、深夜に就寝していた可能性が高い客にけがをさせることをおそれたという点について一致した供述があるわけではないなどと主張する。さらに、所論は、④第41号カーブ手前の直線部分でフット  
15 ブレーキをかけなかったことにとどまらず、ギアチェンジのミス及びハンドル操作の遅れまで本件事故の原因に含めるのは、過失行為の外縁を不当に拡大するもので責任主義に悖る上、(a) 本件事故の要因は、前記100m以上の直線部分、第41号カーブから第42号カーブまでの約60mの直線部分及び第42号カーブから第43号カーブに至る約80mの直線部分において、直線部分であるがゆえに横転の危険や乗客のけがの可能性が稀有であって運転に特段の配慮をする必要性がなく、しかも十分な時間的余裕もあった中で、これに即応できる技量と判断力がD 1になかったという証拠もなく、  
20 外部的な障壁も一切なかったにもかかわらず、D 1が、フットブレーキを踏むという、反射的・本能的にされる基本的・初歩的かつ単純で技術的にも何の困難もない操作を全くしなかったことに尽きるというべきである、(b) ギアの入れ直しもできなかったとはいえず、仮にギア操作を誤ったのだとして

もブレーキを踏めば減速・停止できるからこれが事故の要因とはなり得ない、(c) 第41号カーブ進入以降のハンドル操作の遅れ等は、D1が前記直線部分等でフットブレーキを踏んで減速・停止しなかった結果、ハンドル操作を緊急状態で行わなければならなくなったという必然的な因果の流れにすぎないから事故の要因とはいえない、以上のことから、カーブが連続する下り坂でフットブレーキを踏まなかったD1の運転は、ブレーキを踏まない理由につきはっきり分からない旨をいうE5の原審公判供述や他の事故例と比べて異常で想定外なことで、そのような運転をした理由はもとよりD1の運転技量と本件事故との関係も解明されていないとも主張する。

しかし、本件事故の原因は、1km余りの距離しかなくその間の道路状況もカーブが連続する下り勾配という事故直前区間における、わずか1分前後のD1の本件運転状況について、そのような短い距離・時間の中におけるギア操作の誤りとブレーキ操作の誤り（さらには不十分なハンドル操作）が関連し合ったものと見るべきことは、前記アのとおりであり、このような時間的・距離的に限定された局面における事象を基にした見方に責任主義に反するところはない。所論は、それにもかかわらず、これらの各操作の誤りを相互に関連し合うものとして捉えず、ギア操作の誤りの場面（さらにはハンドルの誤りの場面）から切り離れた特定の場面のブレーキ操作ばかりを取り上げて種々主張するものであって、原判決の判断を左右するものとはいえない。そして、事故直前区間において、本件バスは、第40号カーブ直前

(44.0kp)以降、44.01kpで制動灯を点灯させ、加速度の「問題の変化点」が生じた44.03kpを過ぎた後の44.05kpでも制動灯を点灯させていた上、前記直線部分を過ぎた後の、第42号カーブを通過する際にも制動灯を点灯させてABSの強い制動力が働いたタイヤ痕を道路に印象させていたものであるから、後述するブレーキの強さの点を措くとしても、転落直前まで全くブレーキを踏まなかったなどとはおよそいえない。

そうすると、D 1 が事故を現に予期しながら、事故を回避するためのブレーキを踏む措置を講じなかったとはいえないから、所論③(a)は原判決が依拠したE 5 及びE 6 の原審公判供述の合理性を左右するものとはいえない。

また、本件バスが第40号カーブと第41号カーブの間の約100mの直線区間で制動措置を講じていないという点についても、D 1 には危険感受性の乏しさや突発的な出来事への対処を間違えやすいという運転傾向等があることからすれば、第41号カーブの先に更にどの程度カーブが続くか正しく予測しないまま、ギアチェンジの失敗という突発的な出来事に直面して対処を誤ったということが考えられ、さらに、いずれの直線部分においても本件バスは既に時速約80km以上の速度で走行しており各直線部分を通り過ぎるのに長くても数秒しかなかったのであって、十分な時間的余裕があったという前提にも無理があるから、そのような短時間の局面におけるD 1 の判断について、E 5 及びE 6 の原審公判供述に依拠して、直線部分では急ブレーキをかけることにより深夜で就寝していた可能性の高い乗客にけがをさせることをおそれ、カーブに入った後では横転をおそれて、強いブレーキをかけずにハンドル操作でカーブを曲がり切ろうという誤った判断をしたものと推測した原判決の判断は不合理とはいえない。したがって、事故の要因はひとえに直線部分等でブレーキを踏む操作を全くしなかったことに尽きるなどという所論④は前提を欠いており、D 1 がブレーキを踏まなかった理由が解明されていないともいえない（本件事故とD 1 の運転技量との関係に関する所論については後述する。）。

さらに、所論③においてE 5 及びE 6 の原審公判供述の信用性等を種々論難する点について見ると、まず、E 5 は、D 1 がブレーキをためらった理由について、乗客にGがかかるということに加えて、ハンドルを切っている最中でブレーキをかけるのは危険だと思ったのかもしれないとし、しかも一般的にも転回中は急ブレーキをかけられないなどと供述しており、また、E 6

は、横転の危険を懸念して強いブレーキを踏めなくなる可能性を供述している。そして、E 6 が供述するとおり、深夜にバスが横転事故を起こすとすれば乗客が死亡ないしけがをするかもしれないことは当然に想起できることも踏まえると、D 1 が所論の指摘する直線部分で強くブレーキを踏んだ形跡がない理由についてE 5 及びE 6 が推測する内容は、基本的に符合しているといえ、原判決の説示もこれと同趣旨と解することができ、また、迎合の可能性をいう点も合理的根拠を欠く抽象的な論難にすぎない。E 5 がいうドライバー心理についても、E 5 は、自ら参加した走行実験で、10回近く試走車のドライバーを務め、事故直前区間には8%以上の急な勾配になる場所があることを指摘しつつ、5速から6速へシフトアップして加速することは現実的ではなくドライバー心理としてあり得ないと思う旨述べているのであって、その内容は、自己の経験に根差したものであるにとどまらず、8%以上の勾配の警戒標識が設置されて複数区域で8%台の勾配が見られる事故直前区間の客観的な状況に照らしても合理的といえるものであって、大型バスの製造会社におけるE 5 の経歴・経験・立場にも鑑み、所論③(b)のうち乗客を乗せて走行した経験がないという指摘を踏まえても、その述べるところにはやはり高い信用性がある。さらに、E 6 はF C T Mのギア操作にはクラッチを踏む時間やシフトレバーを押さえつける時間といったコツを要するものであることを適切に指摘した上で、D 1 が本件バスのF C T Mにおいてシフトチェンジのミスをしていることを指摘して、D 1 のF C T Mのギアシフトに関する熟練度を未熟と評価しているのであり、ミスの回数が1回であるとかチャート紙にミスの痕跡が読み取れないとの所論③(c)の指摘を踏まえても、その評価に不合理なところがあるとはいえない。走行実験のデータの保存等に関する事情がE 5 供述及びE 6 供述の信用性を左右する関係にあるともいえないことを併せ考えると、所論③(b)(c)(d)の指摘はいずれも当を得たものではない。

5 なお、関連して所論は、本件バスのタコグラフチャート紙の解析結果によると、入山峠頂上手前の43.3k p付近から本件事故現場までの間、減速の記録そのものが認められないのであって、この間にD1がブレーキ操作をして本件バスを減速させようとしていたなどとは認定できず、D1はブレーキを全く踏まなかったと認定すべきであるとも主張する。しかし、前記のとおり、本件バスは、入山峠頂上付近を過ぎた後も、制動灯を点灯させたり、強い制動力が働いたタイヤ痕を道路に印象したりしたことが原審証拠によつて明らかに認められるのであるから、所論を踏まえても、D1がブレーキを全く踏まなかったとも、ブレーキ操作により減速させようとはしていなかったともいえない。

(ウ) D1の運転技量及びこれと事故原因との関係の認定に関する所論について

所論は、⑤(a) D1が事故前にシフト操作ミスをしていたことなどをいうE1の原審公判供述は、捜査段階の取調べにおける供述ないし起訴前証人尋問における供述でうそをついていたことを認めるなど供述の変遷（自己矛盾供述）が根幹にあり、記憶喚起や言い間違えでは変遷を合理化することもできないこと、原審検察官はD1の運転技量が未熟であるとうかがわせる客観証拠を提出していないことなどからすれば信用性がないと主張し、また、(b) 仮にE1の供述のとおり、3回目の乗務中のD1にシフト操作ミスがあったとしても、その後の運転は問題なくされており、さらには本件バスに同乗していたD2も、本件事故前の上り勾配の多数回ギアチェンジが必要な場所を含めて本件事故現場までの間、D1と運転交替をしておらず、D2自身もD1の運転に問題を感じていなかったと考えられることから、E1の原審公判供述はD1の運転技量の不十分さを裏付けるものではないと主張し、さら

25 に、(c) 運転技量の評価は誰がどのような基準で行うのかが明らかでなく、E1にD1の運転技量の良しあしを述べさせてこれを認定することは無謀で

あるとも主張する。さらに関連して、⑥適性診断は、正確性・安定性に限界があり、その結果が必ずしも事故につながったり事故惹起を予見させるものではなく、また、運転技術自体を保証する性質のものでもなく、その結果は運転技術の良しあしとは別に常に変動するものであるから、これにより運転  
5 技量を論じる意味はないとも主張する。

しかし、D 1 が5年間ほど大型バスの運転経験がないという認識に基づき D 1 とペアを組んで運転技術を確認し、D 1 がF C T Mのギア操作に慣れていなかった旨をいうE 1 の原審公判供述の内容は、その限りではE 2 の原審公判供述とも整合していて不自然な部分も見当たらないものであること、  
10 3回目の乗務の往路でD 1 がミスをしたため運転を交替したという点は、E 2 が当日D 1 からE 1 との乗務の際に往路の途中で運転を交替させられた旨聞いたと供述していることによって裏付けられていること、その上で、E 1 は、D 1 の運転ミスがあった地点、ミスの態様及び原因等を具体的かつ迫真的に供述していること、また、E 1 が、捜査段階でD 1 の運転ミスに触れ  
15 ず、問題なく大型バスを運転できると思った旨供述していた点については、先に指摘した運転の交替に関するE 2 供述に沿わない上、E 1 は原審公判で、この捜査段階の供述を覆したのは、当初の供述は会社仲間や業界を敵に回したくなかったとの心境等からしたものであったが、もはや業界に見切りをつけるなどしたため本当のことを話したなどと、供述変遷の理由に関して  
20 相応に自然な説明をしていることからすれば、これとおおむね同旨の指摘の下にE 1 の原審公判供述は信用できるとした原判決の判断は、E 1 の供述の変遷を指摘する所論⑤(a)を踏まえても不合理とはいえない。そして、E 1 の原審公判供述によって認定できるD 1 の3回目の乗務における3回にわたるミスの後は、ほどなくしてE 1 の指示でD 1 はE 1 と運転を交替しており、  
25 前記ミスの後のD 1 の運転に問題がなかったとはいえないこと、D 2 が本件事故現場の前の上り勾配を走行した後にD 1 と運転を交替しなかったからと

5 5 10 15 20 25

いって、その理由は交替するに適切な場所が見当たらなかったことなど様々なものが想定でき、これがD 1の運転技量に問題がなかったことをうかがわせるともいえないことからすれば、D 1の運転技量を判断するに際し、前記ミスはその考慮要素の一つとすることが不合理とはいえない。さらには、他に原判決がD 1の運転技量が不十分と判断した根拠として挙げている、C入社前の約5年間大型バスの運転に従事していないブランクがあること、適性診断の結果のほか、本件事故直前の実際の運転場面においても、ギアやブレーキの操作ミスをしたり、ブレーキやハンドルの操作に手一杯でギア操作に手が回らずにいたという、如何にも未熟さが露呈された状況にあったこと（なお、所論は、直線部分ではハンドル操作といっても直進状態に保持しているだけであり、ブレーキ操作は2つのカーブで行った以外にはしていないとして、D 1がこれらの操作に手一杯であったとする原判決を論難するが、先に述べたとおり、本件事故の原因は短時間における複数の操作の誤りが関連し合ったものであり、原判決はまさにその局面を指摘したものと解され、前記論難は理由がない。）も併せ考慮し、加えて、E 5供述（原審甲49）及び大型二種免許の自動車教習所教官等の供述（原審甲50）によれば、一般論としても、大型自動車は普通乗用自動車のように常に運転するわけではなく、運転期間のブランクが生じれば運転技術が落ちると認められることをも踏まえれば、D 1がF C T Mの大型バス等の運行に際し、死傷事故を起こさず乗客を安全に輸送するために必要な運転技量を備えていなかったとした原判決の判断は、不合理とはいえず、D 2が運転交替をしなかったことを踏まえたE 1の公判供述の信用性に関する所論⑤(b)の指摘及び運転技量の評価の在り方に関する同(c)の指摘がこれを左右するものともいえない。また、原判決は、適性診断で危険感受性の欠如や突発的な出来事への処置を間違いやすい傾向等の運転特性等が指摘されて、総合判断で5段階評価の最下位である「特に注意」と評価されていたことも、D 1の運転技量を検討する際の背

景事情として考慮の対象としたものと解され、そのこと自体も不合理ではないから、適性診断の限界について指摘する所論⑥にも賛同できない。

所論は、⑦(a) E 2 の原審公判供述中の、D 1 の「5年間大型バスに乗っておらず慣れていない」という発言の趣旨を、乗客のクレームをおそれているということであると判断したとする供述や、D 1 に運転技量があったとする供述については、その供述の証明力を限定的に認めるべきではなく、文字どおりに理解すべきであり、加えて、(b) E 2 は原審公判で、被告人Bに運転技量は大丈夫だと報告した旨も供述しており、これが被告人Bの原審公判供述と一致しているにもかかわらず、該当する時期にE 2 と被告人Bとの間の通話履歴が見当たらないことから、E 2 の前記供述部分の信用性を否定した原判決（86～88頁）の判断は、E 2 の原審公判供述の基本的な信用性を認めるとしながら（原判決40頁）、E 2 が供述する被告人Bに対する報告について理由もないのに信用できないとする不合理かつ不自然で理由齟齬をきたすものであり、携帯電話の通話履歴が見当たらないとしても、固定電話を使った可能性が考えられるから、E 2 の原審公判供述どおりに認定すべきであると主張する。

しかし、先に指摘した約5年間のブランクのほか、入社後の乗務におけるE 2 及びE 1 の双方からの評価、E 2 との乗務の際には大きなミスがなかったものの、E 1 との乗務の際には複数のハンドル・シフト操作のミスを起こしたこと、適性診断の結果及び本件事故直前にも操作ミス等をしていた状況を併せ考慮し、大型自動車の運転期間のブランクが生じれば運転技術が落ちるとの一般論も踏まえれば、E 2 の原審公判供述を文字どおり理解すべきとする所論⑦(a)の指摘を検討しても、D 1 は大型バス等の運行に際し、死傷事故を起こさず乗客を安全に輸送するために必要な運転技量を十分に備えていなかったといえ、そうすると、D 1 の前記発言が乗客のクレームをおそれる趣旨かどうかは定かではないとし、また、D 1 の運転技量に関するE 2 の評

価が2度の乗務を見た範囲にとどまるという限度で理解すべきであるとした  
原判決の判断を不合理とはいえない。また、被告人BへのD1の運転技量の  
報告の有無については、E2は、被告人Bへの報告はしなかった旨を捜査段  
階で供述し（原審甲345、346）、自己のブログでもD1の技量をD2  
5 に報告したとだけ投稿していたにもかかわらず、それから1年以上経過した  
原審公判供述のタイミングに間近な時期になって、前記ブログで突然被告人  
Bに報告した旨の投稿をし（原審甲337）、その後の原審公判で同様の供  
述をするようになったこと、供述内容をこのように変遷させている理由につ  
いて合理的な説明をしていないことからすれば、E2の原審公判供述のうち  
10 前記報告に関する部分を安易に信用することは困難である。また、前記報告  
の方法については、E2及び被告人Bのいずれも電話によった旨を明確に供  
述しており、直接対面で前記報告が行われたことはないと認められるとこ  
ろ、原審証拠によれば、E2及び被告人Bの携帯電話同士の通話履歴はもと  
より、E2が携帯電話でCの事務所の固定電話にかけた履歴も同固定電話か  
15 らE2の携帯電話にかけた履歴も、1回目の乗務と2回目の乗務との間には  
ないことが認められる。以上の事情を総合考慮した趣旨と解される原判決  
は、E2の原審公判供述につき基本的な信用性は認めると説示する一方で、  
前記報告をしたとの供述部分については信用できないと判断した具体的な理  
由を示しているといえ、このような原判決の認定判断が不合理ともいえない  
20 し、原判決の説示に所論⑦(b)にいう理由齟齬があるとも認められない。

さらに、所論は、⑧(a)D1は大型バス・トラックいずれも10年以上の乗  
務経験のあるベテラン運転者であり、碓氷バイパスの大型バスの運転経験も  
最低10回はあり道路状況を的確に把握していなかったとはいえない上、ブ  
ランクがあっても一度習得した運転技量をたやすく忘れるはずもなく、仮に  
25 運転感覚に違和感が生じたとしても少しの時間運転すれば感覚を取り戻せる  
はずである、(b)本件事故現場付近の道路状況の困難さは、直進が多く道路幅

の広い主要幹線道路と比較するより、過去にD 1が運転していた桧枝岐のような誰が見ても明らかに運転が困難な道路状況と比較するべきであり、碓氷峠より難度の高い桧枝岐の峠道を事故等を起こさず問題なく運転していたD 1の運転技術がないということはできないなどと主張する。しかし、所論⑤  
5 に対する検討で見た、原判決がD 1の運転技量が不十分と判断した根拠として挙げるブランクの期間が約5年間あることや大型自動車については運転期間のブランクが生じれば運転技術が落ちることなどの諸事情に照らせば、運転技量をたやすく忘れるはずがないとか道路状況を把握していなかったとはいえないとの主張には賛同できず、所論⑧(a)のその余の指摘を踏まえても、  
10 D 1の運転技量に関する原判決の判断は左右されない。また、原判決(49頁)が説示するとおり、D 1が桧枝岐の峠道等で運転していた車両はロッド式のギアの大型バスであるところ、本件事故との関係で着目すべき点は、D 1が取り分けF C T Mの大型バスの運転経験に乏しかったという点であることからすれば、所論⑧(b)の主張も原判決の判断を左右するものとはいえない。  
15 い。

加えて、所論は、⑨原判決が、大型バスの特性をD 1の運転技量や本件運転状況に無理に関連付けるため過大に捉えているとして、(a) F C T Mの操作ミスは、改めてシフトレバーを操作するかフットブレーキを踏めば、それ自体で直ちに制御不能な高速度になる類いのミスではなく、死傷事故につながる危険性があるとは言い難く、さらにはF C T Mのオーバーラン防止機能について、4速の上限速度は時速95kmであったから、本件バスの転落直前まで4速にギアを入れ直すことは可能であることなどを考えると、F C T Mの操作ミスと、本件バスの走行状態ないしD 1の運転状況との関連性は希薄というべきである、(b) F C T Mは操縦の簡易化のために導入され、本件事  
20 故時において33年が経過したポピュラーな装置であって、そもそもロッド式と比較するとF C T Mのギアチェンジの方が操作方法が簡単であり、一定

のコツが必要だとしても、教習所で特別に教えられることなく習得でき、

1、2時間も運転すれば慣れる程度のものであるところ、D1がFCTMに慣れていないという客観的な証拠はない、(c)D1の「しばらく観光バスに乗っていないから不安である」との発言があったとしても、その趣旨は乗客のクレームへの不安かもしれないなどと主張する。

しかし、FCTMの操作ミスとD1の運転状況との関連性に関する所論⑨(a)については、既に所論③④につき検討したとおり、短い距離・時間の中におけるギア操作の誤りとブレーキ操作の誤り（さらには不十分なハンドル操作）が関連し合っ

て本件事故が生じたと見るのが自然であるから、D1の本件運転状況のうちギア操作のみを取り出して本件バスの走行状態との関連性が希薄であるという所論は、原判決の判断を左右する指摘とはいえない。不安であるとのD1の前記発言に関する所論⑨(c)について、その発言を所論のような趣旨とは解せないことは、所論⑦(a)につき検討したとおりである。そして、D1は、C入社前の約5年間大型バスの運転に従事していなかった

上、本件事故前に3回しかFCTMの大型バスを運転していなかったこと、運転技量を見極めようと同乗したベテラン運転者であるE2からもE1からもそろって、FCTMのギア操作に慣れていなかったと判断されたこと、うち1回のE1が同乗した運転では実際にギアチェンジのミスをしたこと、本件事故直前にも操作ミス等をしてきたことなどからすれば、原判決の次のような判断、すなわち、FCTMのギア操作は難しいものではないといっても慣れるまでに要する時間は人それぞれであることを前提として、D1がFCTMのギア操作に慣れていなかったと認め、下り急勾配とカーブが連続する峠道等の区間を多数の客を乗せて、道路状況を的確に捉えて、大型バスの特性等を踏まえた適切なハンドル操作、ブレーキ操作及びギア操作を行って安全に輸送するために必要な運転技量を備えていなかったと認めた判断は、所論⑨(b)のFCTMをめぐる種々の指摘を踏まえても、不合理とはいえない。

ウ その他所論が種々主張する点を検討しても、本件事故の原因等及びこれとD1の運転技量との関係に関する原判決の認定判断に、論理則、経験則等に照らして不合理というべきものは認められない。

#### 4 被告人兩名の刑法上の注意義務違反について

5 以上の検討を踏まえつつ、被告人兩名の刑法上の注意義務違反の有無について、以下検討する。

##### (1) 原判決の判断の要旨

原判決が、被告人兩名の予見可能性、刑法上の注意義務の内容及びその違反の有無について示した判断内容は、次のように整理できる。

##### 10 ア 道路運送法等の関係法令により事業者及び運行管理者等が負うべき義務について

道路運送法等の関係法令は、条理上、事業主が事業活動に伴い生じる死傷等の結果を防止すべき一般的な注意義務（安全業務遂行義務）を負うことを前提に、事業者に対し、輸送の安全を確保するために、運行路線等の状態及びこれに対処することができる運転技術等について運転者を適切に指導監督し、事業用自動車の運行及び旅客の安全を確保するために必要な技能や知識を習得させなければならないと規定したものであり、これらの指導監督を適切に行うためには、運転者ごとに異なるそれぞれの運転経験、運転特性、車両特性に関する理解や運転技術の程度等を把握することが必要不可欠となることから、事業者に対し、運転者を雇い入れる際に一定の運転経験を有する者を除き原則として適性診断の受診を義務付け、同人の運転特性を把握させ、雇い入れ後には、乗務終了後の事後点呼により、運転者から運行状況等を報告させることなどを義務付け、実際の乗務車両や運行路線の状況を踏まえた運転者の車両特性の理解や運転技術の程度を把握させようとしたものであり、その上で、事業者は、常に運転者の習得の程度を把握しながら継続的かつ計画的に指導監督を実施し、乗務させようとしている運行経路を道路状

況や車両特性等も踏まえて事業用自動車を安全に運転するために必要な運転  
技量を運転者に習得させる義務を負い、運転者にそのような運転技量が備わ  
っていない場合や事故につながる運転特性等がある場合には、運転訓練等に  
より必要な技能や知識を習得させ、これが十分に備わっていることを確認し  
5 てから、当該乗務に従事させなければならないと義務付けられたものと解さ  
れ、さらには、乗務前の対面点呼において運転者の体調等を確認し、的確な  
運行指示を行った上で、最終的に運転者を出発させるかどうかの判断を行  
い、運転者が当該運行から帰着した際も、対面点呼を行い、運転者から実際  
の運行状況等を聴取して把握し、その後の運行に運転者をどのように従事さ  
10 せていくかを適切に判断しなければならないとし、万が一にも多数の乗客ら  
の死傷を生じるような事故が引き起こされないよう多角的かつ重層的に具体  
的な義務を負わせているといえる。

そして、道路運送法等の関係法令は、運行管理の有効かつ確実な履行を期  
すため、事業者に対し、法定の資格を有する運行管理者を選任して、業務遂  
15 行に必要な権限を与えて適切に運行管理業務を行わせ、事業者も運行管理者  
の業務上の助言を尊重しなければならないとする一方で、運行管理者に同業  
務を任せきりにすることなく、運行管理業務の的確な実行と運行管理規程の  
遵守について運行管理者を適切に指導監督することを義務付け、また、運行  
管理者に対しては、事業用自動車の運行の安全の確保に関する運輸規則 4 8  
20 条各号に定められた業務を誠実に行う義務を負わせ、運行管理者の業務とし  
て行う指導に運転者やその他の従業員が従わなければならないとして、事業  
者及び運行管理者に、輸送の安全を確保するための運行管理業務を一体とな  
って的確に遂行する義務を負わせたものであり、さらに、このような的確な  
運行管理を組織全体として実行するための安全管理体制を構築するために、  
25 事業者に対し、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、か  
つ、一定の実務経験を有する者を安全統括管理者として選任し、これと一体

となって、安全管理体制を構築させる義務を負わせたものと解される。

イ 被告人Bの刑法上の注意義務違反について

(ア) 注意義務違反の根拠となる事実関係の要点は、次のとおりである。

5 (a) 被告人Bは、Cの代表取締役であった被告人Aから、前記運行管理者等  
等に選任され、被告人Aの指揮監督の下、バス事業部における実質的な業務  
運営責任者として、業務全般にわたりその事務を掌理し、同社における事  
業用自動車の輸送の安全を確保するための業務を行うべき権限と職責を有し  
ており、道路運送法等の関係法令により、運転者に対する、(i)運行路線の状  
10 態並びにこれに対処し事業用自動車の運行及び旅客の安全を確保するために  
必要な運転に関する技能及び知識の習得を目的とした継続的かつ計画的な指  
導監督の実施、(ii)その前提として適性診断結果や実技試験等に基づく運転  
者の運転特性や運転技量等の把握、(iii)乗務前後の対面点呼の実施、(iv)乗  
務前の点呼における運行の安全を確保するための必要な運行指示等を行う義  
15 務を果たすべき立場にあった。

(b) 被告人Bは、平成10年に運行管理者資格を取得し、F1やF2に  
おいて長らく運行管理者を務める中で、F1時代に、同社の新人運転者が坂  
道でブレーキの使い過ぎで多数の負傷者を出す横転事故を起こしたため、運  
行管理者資格を失うことがあり、また、本件事故前の平成26年11月に受  
20 けた一般講習においては、実際の事故の事例を紹介され、事故防止策とし  
て、確実な点呼の実施、適切な運行計画・運行指示、過労運転の防止が重要  
であり、そのために日頃から運転者に対して安全運転等に関する指導監督を  
行い、運行経路の事前把握、速度の出やすい下り坂における減速方法等の運  
転技術に対する指導等を徹底することなどの講義を受けていて、さらに、C  
25 は、平成27年2月には、関東運輸局東京運輸支局による本件一般監査を受  
け、点呼の実施、運転者に対する指導及び適性診断の実施等が不適切である

といった法令違反を指摘され、具体的に改善指導を受けていた。これらの事情に照らして、被告人Bは、運行管理者として果たすべき道路運送法等の関係法令で規定された義務が、事業用自動車の輸送の安全の確保のために課された義務であることに加え、安全統括管理者としても、組織内に安全管理体制を構築すべき義務を負っており、これらの義務を適切に果たさなければ、輸送の安全を確保することができず、自社のバス等が事故を起こし、多数の乗客を死傷させる結果を生じるおそれがあることを、知識としても経験としても、十分に理解していたといえる。

(c) 本件事故前のCの運行管理状況等は、運転者を雇う際に、実技試験等の実施や適性診断の受診等によってその運転技術を確認することをせず、雇い入れ後も、乗務前後の対面点呼を行わず、乗務前の運行指示も実施せず、運転者が目的地までの運行ルートを自分で自由に決められる状態にあった。そして、本件一般監査の後も、Cでは運行管理業務や安全管理体制の不備が改められなかったばかりか、監督官庁から提出を求められた弁明書には、被告人Bにおいて運行管理業務等を整えたとする虚偽の記載をし、被告人Aにおいてこれに押印して提出するような状況であった。一方で、バス事業の拡大等により被告人両名ともに運転に携わる状況となるなどして対面点呼がますます疎かになって、大型バスのベテラン運転者らに、他の運転者の運転技量の把握を含めて運行管理が事実上委ねられていた。

(d) そうした状況の中、被告人Bは、Cでスキーツアーの運転者としてD1を雇う際、採用面接等によって、D1が、以前に大型バスの運転に従事していたことはあるものの、直近の勤務先では約5年間大型バスの乗務をしていなかったことを把握し、大型バスの運転に慣れていないことを認識したが、その一方で、大型バスの運転経験・運転技量がどの程度あるのか、夜行日帰りのスキーツアーバスに乗務した経験があり、その運行に必要な運転技量を有しているのか、健康上の問題はないのかといった点については、全く

把握していなかった。その上、E 2 に対し、D 1 の面倒を見るように依頼し、ペアを組ませて採用翌日の片迎え運行にD 1 を従事させたものの、その後、その際のD 1 の運転について、E 2 から「特に問題はなかった」と聞いた程度で、具体的な内容の報告を受けず、このようにD 1 の大型バスの運転状況や運転技量を把握しないまま、客を乗せた大型バスの運行に初めて乗務させ、その後の2回目及び3回目の乗務についてE 2 やE 1 らから何の報告も受けなかった。このような経過をたどった後、D 1 が本件スキーツアーの運行に従事したが、この際も、被告人BはD 1 が大型バスによる夜行日帰りのスキーツアーの運行に必要な運転技量を十分に備えているのかを確認しないままであった。

(イ) 以上の事実関係を踏まえ、被告人Bの予見可能性、刑法上の注意義務の内容及びその違反の有無について検討する。

(a) 運行管理者である被告人Bの予見の対象は、内容の特定しない一般的・抽象的な危惧感ないし不安感を抱く程度では足りないが、直接行為者であるD 1 の大型バスの運転技量を信頼することができず、運転技量不足に基づく過失行為により死傷事故の結果を発生させる危険のある状況を認識していたといえれば、D 1 が発生させるかもしれない結果についても予見でき、当然これを予防するための措置をとることができるのであるから、予見可能性があったと評価できるというべきであり、D 1 が犯す具体的な過失行為や発生させる具体的な事故内容等現実の結果発生に至る因果の経過を逐一具体的に予見することまでは必要ないと解される。

そして、被告人Bは、Cにおける運行管理者等として、輸送の安全確保の責任と権限を有しており、道路運送法等の関係法令が多数の死傷者を生じるような事故を防止するために事業者及び運行管理者に多角的かつ重層的な義務を負わせた趣旨を十分に理解していた。一方、大型バスによる夜行日帰りのスキーツアーについては、運行区間に下り勾配で道幅の狭いカーブが連続

する峠道等があり、運転者が、ハンドル操作、ブレーキ操作及びギア操作において、刻々と変化する道路状況に大型バスの特性等を踏まえて的確に対応し慎重に運転する運転技量が必要となること、Cにおいては、形ばかりの運行指示書が作成されるだけで、乗務前の点呼やその際の運行指示もされておらず、運行経路の選択は、事実上、運転者に任されている状況であったこと、北志賀方面へのスキーツアーでは前記のような峠道等がある碓氷バイパスを運行するルートを選択することが多かったことを認識していた。そして、被告人Bは、D1が直近の勤務先では約5年間大型バスの運転に従事しておらず、大型バスの運転に慣れていないと認識していた上、他の運転者とは異なりD1については、E2に対し、面倒を見るよう依頼し、採用翌日の片迎え運行にD1に従事させ、D1の大型バスの運転技量をE2に確認させようとしたと認められる。以上のことからすれば、運行管理者として道路運送法等の関係法令で規定された義務を果たさず、D1に大型バスによる夜行日帰りのスキーツアーの運行に必要な運転技量が十分に備わっているか確認しないまま同スキーツアーの運行業務に従事させた場合、D1が事故を起こすことなく適切な運転を行えると信頼できる状況はなく、前記峠道等を運行する際、運転技量の不足から運転ミスを犯して重大な事故を引き起こすおそれがあり、ひいては乗客等の生命や身体に危険を及ぼす可能性があることは、被告人Bが運行管理者として道路運送法等の関係法令を遵守しようとしていれば十分に予見でき、被告人Bには予見可能性があったと認められる。

(b) そうすると、被告人Bが、運行管理者としてD1を大型バスによる夜行日帰りのスキーツアーの運行に従事させるに当たり、D1が運転技量の不足から前記峠道等で運転ミスを犯し、重大な事故を引き起こして乗客等が死傷することを回避するため、道路運送法等の関係法令に従い、適性診断の結果等からD1の運転特性等を把握するとともに、乗務する大型バスの特性

や運行区間の道路状況等について同人に理解させ、大型バスの運転に関する実技試験等を行うなどして同人の大型バスの運転技量の程度を把握し、その結果に応じて必要な運転訓練を行うなどの指導教育を行って大型バスの運転に必要な運転技量を習得させ、併せてD 1 を大型バスの運行に従事させた後は、その際の運転状況について事後点呼その他の方法で情報を収集してD 1 の運転技量を把握して、D 1 に大型バスによる夜行日帰りスキーツアーの運行に必要な運転技量が十分に備わっていることを確認するという各種措置を講じていれば、D 1 を本件スキーツアーに乗務させず、本件事故を防ぐことができたといえる。他方で、同業他社は、それぞれの実情等に応じて具体的方策に違いはあるものの、運転者の運転技量や健康状態等を把握していたというのであり、被告人Bが、Cにおいて前記各種措置を講じることが困難であった事情はなかったといえる。したがって、被告人Bは、D 1 について、前記各種措置を講じてから本件スキーツアーの運行に従事させるべき刑法上の注意義務を負っていたものであり、それにもかかわらずこれを怠ったものというべきであるから、被告人Bには、原判決認定の罪となるべき事実（前記第1の2（1））記載のとおり刑法上の注意義務違反があったと認められる。

#### ウ 被告人Aの注意義務違反について

（ア） 注意義務違反の根拠となる事実関係の要点は、次のとおりである。

（a） 被告人Aは、Cの代表取締役として同社の業務執行権限を有していたところ、被告人Bを運行管理者等として選任し、自身の指揮監督の下、被告人Bにバス事業部における実質的な業務運営責任者として業務全般の事務を掌理させ、同社における事業用自動車の輸送の安全を確保するための業務を行うべき権限と職責を与えていた一方で、自らは事業者として輸送の安全を確保するための種々の義務を一次的に負い、社内に安全管理体制を構築

し、輸送の安全を確保するための運行管理業務を遂行する義務を負っており、運行管理者等として被告人Bが適切に業務を行うよう指導監督すべき立場にあって、被告人Bが運行管理者等として適切に業務を行わない場合には、一次的な義務主体である事業者として、輸送の安全を確保する最終的な責任を負っていた。

(b) 平成27年2月に、Cが本件一般監査を受け、点呼の実施、運転者に対する指導及び適性診断の実施等が不適切であるといった法令違反を指摘されたところ、被告人Aは、被告人Bとともに具体的に改善指導等を受け、加えて、同年7月に運行管理者資格試験を受験するため基礎講習を受講し、同講習において、(i)旅客自動車運送事業で最も重要なことは旅客輸送の安全の確保であり、その安全運行ができるのが運行管理者であること、(ii)運行管理者は、特に運転者を観ることが大切で、点呼は対面で相手の反応を見ながら行うのが原則であり、早朝や深夜でも必ず運転者と顔を合わせて点呼し、絶対に点呼を疎かにしないこと、(iii)運転者の指導監督について、運転者が与えられた運行業務に対処できるだけの運転技術、法令に関する事項について適切な指導監督をすることの重要性や適性診断を受診させることの必要性、具体的な指導訓練の方法として、運転訓練を決して怠らず、バスも各箇所の自動化が進んでおり、運行管理者が運転者に指導して操作方法や特性を理解させ、運転訓練等を実施して運転技量を見極めてから乗務させることが大切であること、(iv)運転者の健康状態の把握に努めない運行管理者は、その時点で不適者であることなどの説明を受けていた。これらのことからすると、被告人Aは、道路運送法等の関係法令により、事業者として一次的に輸送の安全を確保するための運行管理業務を行い、組織内に安全管理体制を構築する義務を負っており、これらの義務を適切に果たさなければ、輸送の安全を確保できず、自社のバス等が事故を起こし、多数の乗客に死傷の結果を発生させるおそれがあることを、十分に理解していたといえる。

(c) 本件事故前のCのバス事業部の運行管理状況等を見ると、雇入れの際の運転者の運転技量の確認や、雇入れ後の乗務前後の対面点呼、乗務前の運行指示等の輸送の安全の確保に向けた運行管理業務はほとんど実施されておらず、社内の安全管理体制も全く構築されていない状況にあり、本件  
5 一般監査の後も、被告人Bが運行管理業務等の不備を一向に改めず、一方  
で、バス事業の拡大等により被告人兩名ともに運転に携わる状況となるなど  
して対面点呼がますます疎かになって、大型バスのベテラン運転者らに、他の  
運転者の運転技量の把握を含めて運行管理が事実上委ねられていた。そして、  
被告人Aは、被告人Bが運行管理者等として課された義務をほとんど果  
10 たさず、大型バスのベテラン運転者らに頼り切っていた状況を容易に把握可  
能であったものであり、遅くとも本件一般監査で改善指導等を受けた時点では、  
そのような自社の運行管理業務等の状況が、道路運送法等の関係法令に  
違反していることを認識したといえる。その後、被告人Bが、不備を全く改  
めず、平成27年10月には、運行管理業務等を整えたとする内容虚偽の弁  
15 明書を作成し、被告人Aに押印を求めてきて、被告人Aはこれに応じたもの  
であり、この時点で、被告人Aは、被告人Bが運行管理者等としての役割を  
全く果たそうとしておらずおよそ不適格であり、自社の運転者らに運転技量  
不足、過労や体調不良等の問題があった場合、いつ死傷の結果を伴うバス事  
20 故が起きてもおかしくない状況であって、被告人Aが事業者である代表取締役  
として、自ら又は運行管理者等である被告人Bを指導監督するなどして、  
輸送の安全を確保するための運行管理業務と安全管理体制の構築を実現しな  
ければならない必要性を認識したものと考えられる。しかし、被告人Aが、  
同年11月に被告人Bに対して運転者全員の健康診断受診を指示したが、誰  
も受診せず、同年12月下旬頃までに点呼場が本社から車庫に移転した際に  
25 は点呼係の常駐を提案したが、被告人Bが繁忙を理由に提案を実現せず、結  
局、Cにおける運行管理業務と安全管理体制が杜撰な状況は改められなかつ

たのであって、被告人Aは、バス事業の拡大により自らも運転者業務に従事しなければならぬ状況の中で、前記のような問題意識を持ちつつも、目先の仕事をこなして利益を確保することを優先し、ベテラン運転者らの運転経験等に寄りかかった被告人Bの杜撰な運行管理や社内の安全意識の欠如を黙  
5 認していたと認められる。

(d) そうした状況の中、Cでは、スキーツアーバスの運転者としてD1を雇い、被告人Aは、遅くとも平成28年1月5日までの間に、被告人BからD1を運転者として採用したことの報告を受け、その際、D1について、以前は大型バスの運転に従事していたが、前の勤務先では大型バスの運転に  
10 従事していなかったこと、慣れさせれば大丈夫と考えており、E2とペアを組ませてスキーツアーバスの仕事に行ってもらっていることなどを聞き、D1の大型バスの運転経験が少なく慣れさせる必要があると認識した。そして、被告人Aは、Cの前記状況を認識し、被告人Bが運行管理者等として義務を履行していると信頼すべき基盤は失われていたというべきであるから、  
15 D1をスキーツアーバスの運転者として稼働させるに当たっては、被告人Aが、一次的義務者である事業者として、自ら又は運行管理者等である被告人Bを指導監督して、輸送の安全を確保した上でD1を運行に従事させる責任を負う状況にあったと認められる。

加えて、被告人Aは、自らスキーツアーの運転に従事した経験があり、大型バスによる夜行日帰りのスキーツアーについては、運行区間に下り勾配で  
20 道幅の狭いカーブが連続する峠道等があり、運転者が、ハンドル操作、ブレーキ操作及びギア操作において、刻々と変化する道路状況に大型バスの特性等も踏まえて的確に対応し慎重に運転する運転技量が必要となることを理解していたと認められる。それにもかかわらず、被告人Aは、D1について、  
25 被告人Bから前記程度の情報しか聞いておらず、大型バスの運転経験・運転技量がどの程度あるのかなどといった点については、全く把握できておら

ず、被告人Bから、D1をE2とペアを組ませて客を乗せたスキーツアーの運行に従事させた際の運転状況や運転技量に関する具体的な内容について報告も受けておらず、D1が大型バスによる夜行日帰りのスキーツアーの運行に必要な運転技量を十分に備えているのか確認しないまま、さらには被告人  
5 Bに対して、それらの把握、確認をするよう指導監督もせずに、D1を本件スキーツアーの運転業務に従事させた。

(イ) 以上の事実関係を踏まえ、被告人Aの予見可能性、刑法上の注意義務の内容及びその違反の有無について検討する。

(a) 事業者である被告人Aの予見の対象に関しては、被告人Bと同様、  
10 直接行為者であるD1の大型バスの運転技量を信頼することができず、運転技量不足に基づく過失行為により死傷事故の結果を発生させる危険のある状況を認識していたといえれば、D1が発生させるかもしれない結果についても予見でき、当然これを予防するための措置をとることができるのであるから、予見可能性があったと評価できるというべきである。

そして、被告人Aは、Cの代表取締役として輸送の安全確保に関し最終的な責任を負っており、道路運送法等の関係法令が多数の死傷者を生じるような事故を防止するために事業者及び運行管理者に多角的かつ重層的な義務を負わせたことを十分に理解していた。一方、大型バスによる夜行日帰りのスキーツアーについては、運行区間に下り勾配で道路の狭いカーブが連続する  
20 峠道等があり、運転者が、ハンドル操作、ブレーキ操作及びギア操作において、刻々と変化する道路状況に大型バスの特性等を踏まえて的確に対応し慎重に運転する運転技量が必要となること、被告人Bが運転者に対する指導監督や点呼等を適切に実施しておらず、その運行管理業務が杜撰であり、監督官庁に対する虚偽の弁明書を作成するなど、運行管理者等として適切に注意  
25 義務を履行していると信頼できる状況におよそないことを認識しており、被告人Bから報告を受けたD1のE2との乗務についても、輸送の安全確保の

ための的確な運行指示を行っているのか全く把握していなかった。さらに、被告人Aは、新しく運転者として雇ったD1が直近の勤務先では大型バスを運転しておらず、大型バスの運転経験が少なく慣れさせる必要があると認識していたことなどからすれば、道路運送法等の関係法令で規定された義務を  
5 果たさず、事業者として自ら又は運行管理者等である被告人Bを指導監督するなどして、D1に大型バスによる夜行日帰りのスキーツアーの運行に必要な運転技量が十分に備わっているか確認することのないまま同スキーツアーの運行業務に従事させた場合、D1が事故を起こすことなく適切な運転を行えると信頼できる状況になく、前記峠道等を運行する際、運転技量の不足から  
10 運転ミスをして重大な事故を引き起こすおそれがあり、ひいては乗客等の生命や身体に重大な危険を及ぼす可能性があることは十分に予見でき、被告人Aには予見可能性があったと認められる。

(b) そうすると、被告人Aが、事業者として自ら又は運行管理者等である被告人Bを指導監督して、D1を大型バスによる夜行日帰りのスキーツアーの運行に従事させるに当たり、D1が運転技量の不足から前記峠道等で  
15 運転ミスをして重大な事故を引き起こして乗客等が死傷することを回避するため、道路運送法等の関係法令に従い、適性診断の結果等からD1の運転特性等を把握するとともに、乗務する大型バスの特性や運行区間の道路状況等について同人に理解させ、大型バスの運転に関する実技試験等を行うなどして  
20 同人の大型バスの運転技量の程度を把握し、その結果に応じて必要な運転訓練を行うなどの指導教育を行って大型バスの運転に必要な運転技量を習得させ、併せて、運転技量を把握、確認しないまま大型バスの運行に従事させた場合には、その際の運転状況等について事後点呼その他の方法で情報を収集してD1の運転技量を把握し、D1に大型バスによる夜行日帰りスキーツ  
25 アーの運行に必要な運転技量が十分に備わっていることを確認するという各種措置を講じていれば、D1を本件スキーツアーに乗務させず、本件事故を

防ぐことができたといえる。他方で、同業他社は、それぞれの実情等に応じて具体的方策に違いはあるものの、運転者の運転技量や健康状態等を把握していたというのであり、被告人Aが、Cにおいて前記各種措置を講じることが困難であった事情はなかったといえる。したがって、被告人Aは、D1について、前記各種措置を講じてから本件スキーツアーの運行に従事させるべき刑法上の注意義務を負っていたものであり、それにもかかわらずこれを怠ったものというべきであるから、被告人Aには、原判決認定の罪となるべき事実（前記第1の2（1））記載のとおり刑法上の注意義務違反があったと認められる。

#### エ 被告人兩名の注意義務違反と本件事故との因果関係

前記のとおり、被告人兩名は、D1について、前記各種措置を講じてから本件スキーツアーの運行に従事させるべき刑法上の注意義務を怠ったといえるところ、既に検討したとおり、D1の運転技量の不備がその運転傾向・特性と相俟って、D1の本件運転状況に直結し、本件事故が起きた原因となったのであるから、まさに被告人兩名の注意義務違反による過失が競合し、それらの過失の危険性が本件事故の発生に結び付いたと評価でき、本件においては因果関係が明らかに認められる。

#### (2) 当裁判所の判断

原判決の前記判断はおおむね相当であり、全体としてみれば、論理則、経験則等に照らして不合理なところはない。以下、敷衍する。

ア 予見可能性について検討するに、①（ア）本件事故時の本件バスの運行については、（a）その経路には、道路の幅員が狭く、カーブが多く勾配差もある上り坂や下り坂が続く峠道があり、特に本件の入山峠から事故現場までの道路である事故直前区間では、同頂上付近と44.0kp過ぎの2か所に「下り勾配8%」の警戒標識も設置され、同区間の約1.1kmの間に8%台の勾配が複数区域で見られる上、5つのカーブが断続的に存在してい

ること、(b) 本件バスは、中小型バスと比べて、車体が大きく（全長約11.99m）、オーバーハング部分が長く、また、本件バスは乗車定員が54名ある上、車両重量だけで約1万3230kgあり、さらには、大型バスの中でも、ハイデッカーと呼ばれる従来のもよりも乗客座席が高い位置に  
5 あって、重心が高く車体が不安定なタイプであること、(c) 本件事故時は夜間であつ冬季の走行であつたところ、一般に、夜間は昼間に比べて視認性が悪くなり、道路状況の変化を認識するのが遅れたり、速度感覚の麻痺により速度超過を引き起こしやすくなることにも注意する必要があるほか、冬季は気象条件、標高等により路面条件が変化するため、事前に情報収集し、危険  
10 を予測して、危機回避の判断と運転操作をしなければならないことが認められる。前記3(2)アの説示に加え、前記(a)ないし(c)の事実関係等からすると、本件事故時の本件バスの運行に際しては、必要な情報収集、危険予測をした上で、視認性が悪い中、前記のような勾配や断続的なカーブに合わせて、対向車に注意しつつ、車体の大きさやオーバーハング部分の長さを踏ま  
15 えたハンドル操作を行い、車重の重さや車体の不安定さを踏まえた適切なブレーキ操作を行い、頻度の多いギアチェンジを行う必要もあつて、道路の幅員が広く走行車線が複数ある平坦な高速道路ないし幹線道路に比べて、運転操作上の注意すべき点が多岐にわたるといことができる。(イ) また、一般に、旅客自動車運送事業においては、一度運転者が出発すると、目的地ま  
20 での乗客等の輸送の安全の確保は当該運転者に委ねられるため、運転者の運転上の過失行為によって、多数の死傷結果を伴う事故を発生させる危険が存在し、その危険が顕在化するか否かが専ら当該運転者の運転にかかるといわざるを得ない。以上(ア)、(イ)の事実関係等を踏まえると、本件現場付近を経路とする本件バスの運行業務に、運転経験・運転技量が乏しく運転傾向・特性等に問題のある者を従事させることの危険性が高いことは明らかで  
25 ある。

しかも、②そもそも、運転免許さえ有していれば、様々な年代の、運転経験、運転技量、運転傾向・特性等の多様な者が自動車を運転することも排除されておらず、このことは大型二種運転免許についても例外ではない。そうすると、バスの運行事業者としては、バスの運転者が大型二種運転免許を有しているからといって、運転者の運転経験、車両特性の理解等を含む運転技量の程度、及び運転傾向・特性等を把握することを怠ったまま、当該運転者を大型バスの運行業務に就かせることは、運転経験が乏しく、車両特性の理解や運転技量が不十分であり、運転傾向・特性等に問題がある者をそれと知って放置することに等しいものといえ、これは運転者の過失行為に基づく死傷事故の生じる危険性が高い所為というべきである。加えて、③道路運送法等は、旅客自動車運送事業者に対し、輸送の安全を確保するための運行管理業務等として、特に運転技術等について運転者を適切に指導監督すべきことを明確に規定しており（道路運送法27条3項、運輸規則38条1項）、このような規定内容に照らせば、道路運送法等は、その指導監督を適切に行うため、事業者に対し、運転者の、運転経験、車両特性の理解等を含む運転技量の程度、及び運転傾向・特性等を把握することまで求めているものと解されるから、事業者及び運行管理者等において、運転者のこれら運転技量等の把握を怠ったまま前記大型バスの運行業務に就かせることが、運転者の過失行為に基づく死傷事故の生じる危険性が高い行為であることは、類型的に明らかといえる。

その上で、④被告人Bについては、大型二種免許を有しており、Cの運転者も兼務していたほか、本件バス又はこれと同種のバスを運転して本件と同じスキーツアーの運行にも従事したことがあり、運行区間に下り急勾配で道幅の狭いカーブが連続する峠道等があることなどを具体的に認識していたものであり、また、事業者から選任された運行管理者等として、大型バスの運行という事業活動に伴い生じる死傷等の結果を防止することが条理上当然求

められる立場にあることを背景に、道路運送法等により輸送の安全確保の責任と権限を有し、しかも運行管理者の基礎講習や一般講習の受講により運転者の技量等を見極めて運行業務に就かせるかどうか判断すべき立場にあることなどを教わっていたが、他方で、Cでは、形ばかりの運行指示書が作成されるだけで、乗務前の点呼やその際の運行指示もされておらず、運行経路の選択は、事実上、運転者に任されている状況であったと認識していただ

5 なく、D1の雇入れ時、D1が直近の勤務先では約5年間大型バスの運転に従事しておらず、大型バスの運転に慣れていないと認識していたにもかかわらず、D1に対し、大型バスの運転経験がどの程度あるのか、特に大型バスで夜行日帰りスキーツアーの運行に従事した経験があるのか具体的に確認し

10 なかった上、雇入れ後も、実技試験等を行うなどして運転技量の程度を把握することをしないのみならず、D1に適性診断を受診させず前職における同診断結果の取り寄せもしないで、その運転特性等の把握をせず、さらには、大型バスの運転に必要な運転技量を習得させるための運転訓練等も実施せ

15 ず、D1の大型バスの運転技量をE2に確認させようとしながら「特に問題はなかった」と聞いた程度で具体的な報告を受けないままにしていたことが認められる。また、⑤被告人Aについては、大型二種免許を有していた上、Cの他の運転者ととともに、大型バスによる夜行日帰りのスキーツアーの運行業務に従事したことがあり、運行区間の前記道路状況を認識していたもので

20 あり、また、事業者として、事業活動に伴い生じる死傷等の結果を防止することが条理上当然求められる立場であることを背景に、道路運送法等により輸送の安全確保の責任と権限を有し、しかも前同様の基礎講習の受講により運転者の技量等を見極めて運行業務に就かせるかどうか判断すべき立場にあることや点呼等の重要性等を教わっていたが、他方で、本件一般監査により

25 被告人Bが運転者に対する指導監督や点呼等を適切に実施していないことが指摘されて明らかとなり、その上、前記指摘に対して監督官庁に宛てた虚偽

の弁明書を作成して被告人Aの押印を求めてくる（この際、被告人Aが当該弁明書に虚偽記載があると認識していたと認められることは、後記イ（ア）所論⑤に対する説示のとおり）など、その運行管理業務が杜撰で運行管理者等として適切に注意義務を履行していると信頼できる状況にないことを認識  
5 していたこと、運転者として雇ったD1が直近の勤務先では大型バスを運転しておらず、大型バスの運転経験が少なく慣れさせる必要があると認識していたにもかかわらず、被告人A自ら又は被告人Bを指導監督して、実技試験等を行うなどしてD1の大型バスの運転技量の程度を把握しないのみならず、D1に適性診断を受診させず前職における同診断結果の取り寄せもしない  
10 いでその運転特性等の把握をせず、大型バスの運転に必要な運転技量を習得させるための運転訓練等も実施せず、しかも、被告人Bから報告を受けたD1のE2との乗務についても、輸送の安全確保のための的確な運行指示を行っているのか把握していなかったことが認められる。

以上の①ないし③の検討によれば、本件事故時の本件バスの運行業務に就  
15 かせることの危険性が高いことが明らかといえることに加え、被告人Bにつき④で検討したこと、被告人Aにつき⑤で検討したことを、それぞれ併せ考慮すれば、被告人両名は、D1を本件事故時の本件バスの運行業務に従事させるに際し、運転者には道路状況に応じ大型バスの特性等を踏まえて各種の運転を適切に行う運転技量が必要とされることを認識し得たといえる一方、  
20 D1の運転技量等を把握せず、前記スキーツアーの運行業務に必要な運転技量等をD1が備えているか確認しないまま、D1を前記運行業務に従事させることが、D1の過失行為に基づく死傷事故を生じる危険性の高い行為であることの認識もあったというべきであって、被告人両名ともに、D1を運転に従事させた場合の死傷事故の結果の具体的予見可能性があったと認定でき  
25 る。

そして、前記3(2)アのとおりD1には客観的、具体的な運転技量の不備が

あったことも併せ考えれば、被告人兩名ともに、原判決が指摘する刑法上の注意義務（結果回避義務）を負っており、かつこれらを怠った注意義務違反があり、さらには、本件事故との因果関係も認められる。そうすると、これと同旨の原判決の認定に論理則、経験則等に照らして不合理なところがある  
5 とは認められず、業務上過失致死傷罪の成立を肯定した原判決の判断には、事実誤認も法令適用の誤りも認められない。

イ 以下、所論に即して更に補足して説明する。

(ア) 予見可能性に関する所論について

所論は、①責任主義の下では、死傷事故という結果に至る因果経過を構成  
10 するプロセス・原因等に対する具体的な事実の認識可能性が必要であり、この因果経過が過度に抽象化されるべきではなく、これを本件に即して、ホテル火災やJ R福知山線脱線事故に係る最高裁判例のほか川下り旅客船転覆事故に係る高裁判決と対比して見れば、本件では「D 1が、長年にわたる大型二輪免許保持者でかつ大型バスの運転経験が少なからずあるプロの運転者で  
15 あるにもかかわらず、フットブレーキを踏むべき時に踏んで減速又は停止するという基本的・初歩的かつ単純な運転操作を、それを忌避すべき事情がないのにしないといった異常な運転をする運転者であること」の現実的な予見が必要であり、原判決のように「D 1の大型バスの運転技量を信頼できず、運転技量不足に基づく過失行為により死傷事故の結果を発生させる危険のある状況」を予見したということからD 1を本件バスの運転業務に従事させた  
20 ことを過失行為と捉えるのは責任主義に悖ると主張する。その上で、(a) D 1の運転経歴・運転技量は運転を禁じなければならないほど不足したのではなく、仮に不足があるとしてもF C T Mのギア操作の不慣れだけであり、それに基づくギアチェンジのミス自体により本件バスが危険な状況に陥るもの  
25 ではないから、ギアチェンジにより本件バスが危険な状況に陥って死傷事故の危険が生じることはせいぜい危惧感にとどまり、それを越えた予見がで

きるものではない、(b) 事故直前区間中の直線部分においては、急ブレーキ  
といってもタイヤがロックしない程度であれば、乗客の体が浮き上がる感じ  
がすることもなく、乗客がけがまでする事態にはならないのであって、そう  
した事態が発生するのは相当極端で稀有であるから、死亡はもとより傷害結  
5 果についても、その予見可能性は抽象的なものにすぎず、むしろ単なる危惧  
感にとどまる、(c) 本件現場では、フットブレーキを踏むべき時に踏まな  
かったために路外逸脱して死傷事故が発生した事例も、ギアチェンジミスによ  
り路外逸脱の危険を感じるほどに速度超過となった事例も過去に見当たらな  
いことに加え、フットブレーキを踏んで減速・停止する操作は、自動車運転  
10 者にとって極めて基本的・初歩的かつ単純なものであり、取り分け前方に何  
らかの危険が迫っている際には反射的・本能的にさえ行われ、事故直前区間  
の前記各直線部分においては、横転に配慮する状況になく、しかも、第40  
号カーブ出口では本件バスが時速80kmを超えようかという高速度に達  
し、前方にカーブが連続する下り坂があり、路外逸脱等によりD1自身を含  
15 む乗員乗客に重大な危険が迫るおそれのある状況であったから、このような  
状況において、大型二種免許を取得して久しく大型バスの運転経験も相当に  
あるD1に対しては、大型バスの運転経歴にブランクがありFC TMに不慣  
れであったとしても、フットブレーキを踏んで減速・停止し危険を避けよう  
とすることが期待できたのであって、そのような操作をせず、自車が加速す  
20 るに任せ、ハンドル操作だけで乗り切ろうとするなどという運転は極めて異  
常なものであり、被告人両名にとって予見不可能というべきであるなどと主  
張する。また、所論は、②原判決は、「運転者の運転技量等の様々な原因に  
基づく運転ミスによって、多数の乗客の死傷を伴う自動車事故を発生させる  
危険が常に存在」と判示するところ、これは自動車を運転する限り何ら  
25 かの運転ミスによって態様・対象者等が不特定の死傷事故を発生させる危険  
があるという統計的・経験的意味の予見であって、むしろ危惧感にすぎず、

それを超えてD 1がフットブレーキを踏んで減速又は停止しないでカーブに進入するという異常な行動を取ることの予見可能性を基礎付けるものではないとも主張する。

しかし、所論①については、所論が引用する最高裁判例ないし高裁判例は本  
5 件と事案を異にするから適切な引用とはいえない（所論に鑑み付言すると、  
当該高裁判例は、川下り旅客船転覆事故に関して、「やや極端な例えにはな  
るが、自動車の運転に例えていえば、道路前方がカーブしているにもかかわらず、運転者が運転中にハンドルやブレーキなどから手足を離し、走行する  
ままにしておくという事態をも予見しておく義務があるというに等しいとい  
10 えなくもない」と指摘するものに過ぎない上、本件におけるD 1の運転状況  
がこの指摘にある例と同種、同等のものとも到底いえず、結局同判例は事案  
を異にすることに帰着するというほかない。）上、予見可能性があったと認  
められるための予見の対象としての因果経過については、ある程度具体的な  
ものである必要があるとはいえ、現実の結果発生に至る因果の経過を逐一具  
15 体的に予見することが必要であるとはいえないのであるから、死傷事故とい  
う結果に至る因果経過を構成するプロセス・原因等に対する具体的な事実の  
認識可能性を必要とするかのような所論（①の冒頭部分）には賛同できず、  
それを前提として責任主義に悖るなどとする主張も採用の限りではない。ま  
た、先に検討したとおり、D 1は、下り急勾配でカーブが連続する峠道の区  
20 間を多数の客を乗せた大型バスで、道路状況を的確に捉えて、大型バスの特  
性等を踏まえた適切なハンドル操作、ブレーキ操作及びギア操作を行うため  
に必要な運転技量を備えていなかったとし、その運転技量の不備がD 1の運  
転傾向・運転特性と相俟って本件事故の原因と直結したという原判決の判断  
は不合理とはいえないから、D 1の運転技量に不足等がない旨をいう所論①

(a) は前提を欠いたものというべきである。その上、先に検討したとおり、事故原因については、事故直前区間の短い距離・時間の中でギア操作の誤りとブレーキ操作の誤り、さらには不十分なハンドル操作が関連し合っ

て本件事故が生じたと見るのが自然であり、ギア操作の誤り等を切り離し、かつ、

5 特定の場面のブレーキ操作のみを取り上げて種々主張する所論① (c) の論じ方自体が不合理であって、賛同できない。さらに、これもまた先に検討したとおり、Cにおける夜行日帰りのスキーツアーの運行業務に運転技量等に問題のある者を従事させることの危険性に加えて、運転免許だけでは運転技量等の問題のある者が排除されないことからすれば、運転技量等の把握を怠っ

10 たまま運転者を同運行業務に従事させることは、それと知って放置することに等しいもので、これが運転者の運転技量等の乏しさによる過失行為に基づく死傷事故の生じる危険性が高い所為であることは明らかであるし、加えて、事業者が、運転者に対する指導監督を適切に行うため、運転者の運転技量等の把握をすることは、道路運送法等の規定という通用性のある形で求め

15 られていると解され、これすなわち前記危険性の高さが典型的に明らかであることの表れなのであって、被告人兩名も当然にそのことを認識できていたというべきであること、さらに、被告人兩名は、事故直前区間の道路状況を認識していた以上、D1を前記スキーツアーの運行業務に従事させるに際し、運転者に道路状況に応じ大型バスの特性等を踏まえて各種の運転を適切

20 に行う運転技量等が必要とされると認識し得たのであって、そのような中で、D1が大型バスの運転に慣れていない状況等を認識しつつ、前記スキーツアーの運行業務に必要な運転技量等をD1が備えているか確認しないまま、D1を本件事故時の本件バスの運行業務に従事させたこと、以上の諸点からすれば、事故直前区間の各直線部分では急ブレーキをかけても死傷結果

が生じる可能性は稀有であるなどという所論① (b) や、ブレーキを踏んで減速・停止する操作の容易さを種々主張する所論① (c) を踏まえても、被告人兩名ともに、D 1 を運転に従事させた場合の死傷事故の具体的な予見可能性があったと認定した原判決の判断を不合理ということはできず、原判決が説  
5 示する「運転ミスによって多数の乗客の死傷を伴う自動車事故を発生させる危険」について危惧感にすぎないとの所論 (②) の批判も当たらない。

さらに、所論は、③被告人Aは死傷事故発生の予見可能性がなかったとして、(a) 被告人Bが運行管理者の資格を持ち長年バス事業に携わってきたことなどから、被告人Bに対し、売上より安全を重視するよう言い聞かせつ  
10 つ、Cバス事業部における運行・安全管理、運転者の採用・指導監督等を完全に任せ、被告人Bが安全面を重視しつつ運行管理等を実施しているものと信頼していたこと、(b) いわゆる「ツーマン運行」の場合、運転者2名のうち経験豊富な方が指導・教育・各種判断等を主導的に行うという業界の慣行  
15 があり、D 2はこれを引き受けたのであるから、D 2としては、D 1の運転状況を間近に見て、仮に乗客にも自らにも危険が及ぶおそれのある運転技量しかなければ、適宜運転を交替するなどの措置をとるといふ、慣行上ないし事実上の職責を、運行管理者等の個別指示がなくても負っていたものであり、被告人Aとしては、D 2が前記職責を果たすことを期待することができたことをその理由に挙げて主張する。

20 しかし、被告人Aが被告人BをCのバス事業開始の当初は信頼していたとしても、先に検討したとおり、運転者の指導監督、適性診断、点呼等を適切に実施していない旨の本件一般監査の指摘を受けたこと、被告人Aが受講した講習においてもこうした指導監督等の重要性が強調されており、前記指摘に係る問題の大きさを被告人Aが理解していないはずがないこと、しかも、被

告人Bが押印を求めてきた、前記指摘に対する弁明書に虚偽記載があると認識していたこと（この旨認定できることは、後記所論⑤に対する説示のとおり）などを併せ考慮すれば、被告人Bに前記問題を改善する意思がないことは明らかであり、本件時まで被告人Aがこれを認識したことは優に認められるから、被告人Aには被告人Bが運行管理者等として適切に運行管理を行っている

5 信頼できる基盤が失われていた旨指摘して、所論③（a）と同旨の原審弁護人の主張は到底採用できないとした原判決の判断は不合理ではない。

また、運転者が夜間の運転に従事する場合の交替をするための運転者の配置

10 については、法令上、「疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておかなければならない。」と規定されている一方（運輸規則21条6項）、その他の法令あるいは指導監督指針等においては、所論③（b）がいう職責を交替運転者に負わせていることをうかがわせるような記載が一切ないことに照らせば、

15 交替運転者の配置は、運転者の疲労等により安全な運転に支障を来すことを回避する目的にあるものと解される。そうすると、所論③（b）の見解自体に賛同できず、D2が本件バスに同乗していたからといって、被告人Aにおいて、D2が適宜運転を交替するなどの措置をとることを信頼できたなどとも、この点が被告人Aの予見可能性を否定する理由になるとも到底いえない。

20

所論は、④被告人Aの原審公判供述及び一部の検察官調書（原審弁4～6）によれば、被告人Aが、被告人BからD1の採用報告を受けた際、D1について、「最近は就いていないが、以前はE2と組んで大型バスのスキー乗務に就いており、CでもE2と一緒に乗らせている。前の会社に監査が入

って仕事ができなくなり、最近は中型に乗っている」との趣旨の説明をされたこと、実際にも、D 1は最近の2、3か月の間は前の勤務先の都合で中型バスの運転をしていたが、それ以前には大型バスによるスキーツアーの経験があるプロの運転者であったものであること、被告人BやE 2らも、その運  
5 転技量に特段の問題はないと認識し、漠然とした不安を超えて事故を起こす不安があるなどとは思わなかったことが認められ、被告人Aもその旨認識していたというべきであるから、原判決の、被告人Aが、被告人Bから、以前は大型バスの運転に従事しており、直前の勤務先では大型バスの運転に従事していなかったが、慣れさせれば大丈夫と考えていること、慣れさせるため  
10 にE 2とペアを組ませてスキーツアーの仕事に行かせていることを説明され、D 1の大型バスの運転経験が少なく、大型バスの運転に慣れさせる必要があると認識するなどした旨の認定は誤りであると主張する。そして、これに関連して、(a) 原判決の認定根拠となった被告人Aの別の検察官調書（原審乙5 2、5 4、6 7、7 5）は、被告人Aが本件事故を起こした会社の社長として事故直後から道義的責任を感じ、捜査官に逆らうとこれを否定する  
15 ことになることを捜査官に突かれてそう思い込み、捜査官に迎合して作られたものであるから、信用性がない、(b) D 1と同乗したE 2もD 1の運転技量に問題があるとは考えておらず、本件事故時に同乗していたD 2もD 1と運転の途中交替をしておらずその運転技量に問題があるなどと認識していな  
20 かったはずであるから、監督者である被告人AにおいてD 1の運転技量に問題があるなどと認識できるはずがない旨をも主張する。

しかし、被告人Aの検察官調書（原審乙5 2）は、本件事故直後というべき平成28年1月25日に作成されたものであり、その余の検察官調書3通（原審乙5 4、6 7、7 5）は同年4月、9月及び12月にそれぞれ作成さ  
25 れたものであるところ、これらの内容は一貫し、供述内容自体にも不自然さはないこと、被告人Bの捜査段階の供述とも符合することからすれば、前記

検察官調書（原審乙52、54、67、75）中の供述はまずもって信用することができる。また、本件事故の約1か月半後にC社内で行われた会議でE3が警察、弁護、刑事関係の話題を出していたことや、同会議の議事録が情報共有のため作成され被告人Aも受け取っていたことは、被告人Aも自認  
5 するところ、民事刑事の法的責任を整理する記載を含む同議事録の内容を、被告人Aが会社代表者という立場から見たという以上、道義的責任は意識しても法的責任については意識しないなどということは考えられないから、前記検察官調書の作成状況に関する道義的責任と刑事責任を混同して捜査官に迎合したという被告人Aの弁解自体不自然であって信用できず、同弁解は前  
10 記検察官調書の信用性に疑念をもたらすものとはいえない。以上の諸点を総合すれば、前記検察官調書の信用性を認めた原判決の判断を不合理とはいえない。そうすると、所論④（b）の指摘を踏まえても、被告人Aが、被告人Bから、D1は直前の勤務先では大型バスの運転に従事していないなど説明され、大型バスの運転経験が少なく、大型バスの運転に慣れさせる必要がある  
15 と認識したなどと認められる旨原判決が判断するに当たり、前記検察官調書にも依拠したことに不合理な点はない。

所論は、⑤被告人Aの原審公判供述によれば、被告人Aは、運転者の採用、運転技量の確認・教育につき被告人Bに任せていて、これが適切にされていないとは思っていなかったものであるとして、（a）被告人Bが本件一般  
20 監査に対する虚偽の弁明書を提出するに際しては、その期限直前のしかも他の業務中に、被告人Bから同弁明書への即時の押印を求められ、内容を確認できなかったから、同弁明書に虚偽が含まれていることを認識できなかったものであり、虚偽の弁明書が提出されたことをもって被告人Aの被告人Bに対する信頼が失われたとするのは誤っている、（b）被告人Aは、被告人Bに  
25 対し、売上より安全を重視するように言い、本件一般監査後も直せるところから直してほしいと言っており、バス事業の拡大を提案された際も、増車を

先行させるのではなく人員が揃ってからにすべきである旨の釘を刺してお  
り、また、運転者教育の提案をし、初任運転者教育の記録簿をパソコンで作  
成できるようにしたりバス事故に関する資料を手渡したり、点呼係の常駐を  
提案し、点呼も被告人Aの目の届くところでは行われていたため実施されて  
5 いないとは思わず、過労運転防止のため運転者に所定の休みを取得するよう  
念押しし、運転者の健康診断の実施も提案するなど、特に一般監査後には被  
告人A自らができることを現に行いつつも、運行管理について被告人Bを信  
頼して一任していた、と主張する。

しかし、弁明書が虚偽と認識しないまま押印したとの所論⑤ (a) の点につ  
10 いては、本件一般監査の際、監査官から、法令違反の指摘を受けただけでは  
なく、指導監督指針に関する資料や国土交通省作成の書類を示されるなどし  
ながら、運転者に対して行うべき指導監督等について具体的に改善指導等  
を受けていたという被告人A自身の置かれていた具体的状況、一般監査後に運  
行管理者試験を受験するなど自らも運行管理者の資格を得ようとしていたこ  
15 となどからうかがわれる、被告人Aのバス運行業務に対する管理意識の程  
度、本件一般監査を受けて監督官庁に提出する書面であるという弁明書の性  
質、Cの代表者たる被告人A自身の名義で作成され、そこに被告人Aの押印  
がされていたことを併せ考慮すれば、被告人Aが弁明書の内容をおよそ確認  
せず提出を了解するなどとは考えられないから、その内容を了解して虚偽  
20 と認識しつつ提出を承知したと推認できるのであって、その内容を確認せず  
に押印したという被告人Aの供述は前記諸点に照らすと不合理であり信用で  
きない。また、被告人Aができる範囲で行っていたことがあるという所論⑤  
(b) の点についても、まず点呼していると思っていたという点は、点呼の不  
実施を本件一般監査で指摘されてその後の実施を確実に把握することを余儀  
なくされる状況にあった一方で、被告人Aにおいて点呼係の常駐を提案して  
25 も採用されず、むしろ実際には点呼場所が事業所から別の場所に変更され、

被告人Aの目が届かなくなったという経緯にあったことを踏まえると、目の届く範囲で行われている様子から実施されるようになったと考えたという被告人Aの原審公判供述が内容自体不合理であり信用できないし、所論⑤ (b)が指摘するその余の被告人Aの行動は、仮にそのような行動を取っていたとしても、それらだけでは運転者の運転技量等の把握に不十分であることは明らかであるから、所論はいずれも原判決の判断を左右するものとはいえない。

さらに、所論は、⑥原判決は、道路運送法等及び条理、運行管理者講習、Cの安全管理規程ないし運行管理規程、他社の運行管理等の状況、さらには運行指示書の不備を挙げて、安全業務遂行義務及び情報収集義務を被告人兩名に負わせているとした上で、(a) 原判決が挙げる道路運送法等はいずれも道路運送法等上の法的効果を生じさせるものにすぎず、抽象的な規定か努力義務を規定するもので裁判規範にならない規定であるから、Cにおける道路運送法等の関係法令への不適合状態だけでは、危惧感を超えて、D1において乗客に死傷の結果を生じさせる重大な交通事故を起こす具体的な予見可能性まで基礎付けられるものではなく、また、「条理」という説示については内容が全く不明であり、その他の講習等の原判決が挙げる点はいずれも刑法上の業務上過失致死傷罪における注意義務としてこれらの義務を負わせる根拠にはならないのであって、原判決のような解釈は、罪刑法定主義及び明確性の原則に違反する、また、原判決の解釈は、本件事故を受けて国土交通省で設置した軽井沢バス事故検討委員会等でされた事後的な議論や対策を、本件事故前の被告人兩名に求めるに等しく、事後処罰を容認するものといわざるを得ない、(b) 被告人兩名は、不作為の形で業務上過失致死傷罪の行為に及んだとされて不真正不作為犯として構成されているところ、構成要件論の解釈の問題として作為犯と同視できる事情が必要であるにもかかわらず、その検討もされておらず、総じて解釈手法を間違えたものである、(c) 特に情

報収集義務を負わせる点は、フットブレーキを踏まないという基本的なことができないとは予見できないことを無視して、結果回避を講じることができるから予見可能であると評価するという逆転した論理構成をとっている点で誤っているし、被告人両名が全てのチェックをしなければならないという、  
5 多数の運転者を擁する企業に分業を許さない非常識で不当極まりない帰結となる考え方であるなどと主張する。その上で、⑦運転免許を取得した運転者は運転を許可されるほどの技量を備えているはずであり、状況に応じた適宜の危険回避措置行為を取るのは当然のことであるから、運転免許を取得した運転者に運転行為をさせたことをもってこれを危険と見ることはできない  
10 し、また、D 1 は運転免許を持っているだけではなく、大型観光バスを運転した経験を有し、本件事故現場より難所を走行したこともある上、ブランクがあるといっても、被告人両名としては、ベテラン運転者とともに運転するよう指示して慣れを取り戻すためのOJTを行わせるものと承知ないしは指示していたこと、E 1 からD 1 の運転を禁じるべきという進言が被告人両名  
15 にされておらず、逆にE 2 からはD 1 の運転に問題がなかった旨が伝えられていたこと、運転傾向を計るための手段の一つにすぎない適性診断の結果を過大視するのは明らかに不相当であることからすれば、被告人両名において、D 1 の運転を禁止する動機が存在し得ず、死傷事故の予見可能性がない旨も主張する。

20 しかし、繰り返しをいとわず述べると、まずもって、Cにおける夜行日帰りのスキーツアーの運行業務に運転技量等の把握を怠ったまま運転者を従事させることが、運転者の運転技量等の乏しさによる過失行為に基づく死傷事故の生じる危険性が高い所為であり、この危険性の高さは、道路運送法等の規定内容に照らして、事業者が、運転者に対する指導監督を適切に行うた  
25 め、運転者の運転技量等の把握を求められていると解されることからしても一層明らかであるから、被告人両名も当然にそのことを認識できていたとい

うべきであること、さらに、被告人兩名は、事故直前区間の道路状況を認識し、D1を前記スキーツアーの運行業務に従事させるに際し、運転者に道路状況に応じ大型バスの特性等を踏まえて各種の運転を適切に行う運転技量等が必要とされることを認識し得た中で、D1が大型バスの運転に慣れていない状況等を認識する一方で、前記スキーツアーの運行業務に必要な運転技量等をD1が備えているか確認しなかったこと、以上の諸点からすれば、所論⑥が種々論難する原判決の道路運送法等の関係法令に関する個々の説示の当否を論ずるまでもなく、運転免許を取得した運転者に運転させたことをもってこれを危険と見るべきでないとの所論⑦の主張には到底賛同できないし、所論⑦のその余の点、すなわち、D1の経験、OJTの判断、E1やE2からの伝達状況等に関する主張を踏まえても、被告人兩名ともに、D1を運転に従事させた場合の死傷事故の具体的な予見可能性があったと認定した原判決の判断を不合理とはいえない。

(イ) 結果回避可能性に関する所論について

所論は、本件の原因は、D1が、フットブレーキにより減速又は停止すべき直線区間でフットブレーキを踏まなかったことにより、制御不能の高速度となって第43号カーブに差し掛かり、路外逸脱して転落したところであるところ、道路運送法等の関係法令に定められた措置等を被告人兩名が実施していたとしても、D1がフットブレーキを踏むべき時に踏まないという異常な運転をする運転者であって、スキーツアーバスへの乗務を禁じるほど運転技量に問題がある者であると認識し得ず、したがって、本件スキーツアーの乗務から外すことはできなかったのであるから、本件の結果回避可能性があったとはいえないと主張する。

しかし、既に検討したとおり、本件事故の原因を所論のようにはいえないから、所論は前提を欠いており採用できない。

(ウ) 因果関係に関する所論について

所論は、前記直線区間でフットブレーキを踏まなかった理由はなお不明と  
いうべきであり、本件事故における転落直前のハンドル操作が緊急事態にお  
ける緊急避難的操作であり、車体が傾いたのもそうした緊急避難的操作の結  
果であってD 1の運転技量と関わないものであり、ブレーキ操作について  
5 も急ブレーキを踏みがちということ以上にブレーキ操作の技量が不十分とい  
う証拠はなく、F C T Mのギア操作に不慣れであったとしてもその操作自体  
が事故に直結するものではなく、運転適性検査の結果は信頼性・正確性に限  
界があり、本件事故に直結しないから、本件事故の原因はD 1がフットブレ  
ーキを踏むべき時に踏んで減速又は停止しなかったことであって、その理由  
10 は不明であるから、D 1の運転技量や運転特性が事故に直結したとはいえな  
いなどとして、因果関係を否定する主張をする。

しかし、既に検討したとおり、直線部分では急ブレーキをかけることによ  
り深夜で就寝していた可能性の高い乗客にけがをさせることをおそれ、カー  
ブに入った後では横転をおそれて、強いブレーキをかけずにハンドル操作だ  
15 けでカーブを曲がり切ろうという誤った判断をしたと推測したと解される原  
判決の判断は不合理とはいえないのであって、事故の要因は直線部分でブレ  
ーキを踏む操作をしなかったことに尽きるのに、ブレーキを踏まなかった理  
由が解明されておらず不明であるという所論は、その前提自体が採用できな  
いから失当である。

20 ウ その他所論が種々主張する点を検討しても、被告人両名の予見可能性  
を認めて注意義務違反を認定し、本件事故との因果関係を認めて業務上過失  
致死傷罪の成立を肯定した原判決の認定判断に、論理則、経験則等に照らし  
て不合理というべきものは認められない。

## 5 小括

25 事実誤認及び法令適用の誤りの論旨は、いずれも理由がない。

第4 被告人Aにかかる量刑不当の主張について（岩崎弁護士控訴趣意書1

10～113頁及び同控訴趣意補充書63～68頁)

1 論旨は、被告人Aを禁錮3年の実刑に処した原判決の量刑は重すぎて不当であり、執行猶予を付すべきであるというのである。

2 被告人Aに関する原判決の量刑判断の要旨は、次のとおり整理できる。  
5

(1) 原判決は、本件事故により14名という多数の命が奪われ、26名が重軽傷を負うという非常に重大で悲惨な結果が生じているところ、死亡した乗客13名はいずれも若年の大学生であり予想だにしない大事故により未来を閉ざされた無念さは察するに余りあり、また、本件バスの交替運転手も命を落としている上、一命をとりとめた被害者の多くも、重傷を負い長期治療を余儀なくされ、後遺症が残る者もいるなど、多大な肉体的・精神的苦痛等を受けているのであって、捜査段階で、亡くなった乗客の遺族やけがを負った被害者の多くが、厳重な処罰を望み、また、子を失った現実を受け入れられず処罰感情など考えられないと述べる者がおり、被害者参加した遺族らが喪失感の中で苦しみ続けている心情を吐露し、原審公判を経て更に峻烈な処罰感情を抱いたのも当然の心境として理解できるものであること（結果の重大性）、被告人両名は、多数の乗客の命を預かる大型バス事業に従事し、業務上、道路運送法等の関係法令を遵守し、死傷事故を起こすことのないよう、輸送の安全の確保という最も重要で基本的な義務を誠実に果たすべき責任ある立場にあったにもかかわらず、法令を遵守して同義務を果たさず、監督官庁による法令違反の指摘を受けてもなお虚偽の弁明書を提出するなどして杜撰な運行管理業務等を改めず、利益の確保を優先して輸送の安全の確保を軽視し続けていたこと（本件事故前の事情）、本件事故によって観光バス業界に対する社会的信頼は大きく揺らぎ社会に与えた衝撃や不安も大きかったこと（社会的影響）を指摘して、被告人両名の刑事責任は各々の立場や役割に応じて重い旨を説示した。  
10  
15  
20  
25

(2) そして、被告人Aについて、一般貸切旅客自動車運送事業を営むCの代表取締役として、被告人Bと一体となって、輸送の安全を確保する義務を負い、その最終的な責任を負う立場にあったが、事業開始当初から、バス事業の経験が豊富な被告人Bに同事業を任せきりであり、監督官庁の一般監査  
5 により運行管理業務における複数の法令違反を指摘され、監督官から直接指導を受けても、被告人Bに対し輸送の安全を確保するための確な運行管理業務を行うよう十分な指導監督を尽くすことなく、それどころか被告人Bが作成してきた前記弁明書にそのまま押印して提出するなど、安全を軽視するCの組織体質を抜本的に改善しようとしなかったこと、被告人Bが運行管理者  
10 等としての役割を果たしていないことを認識しながら、輸送の安全を確保するための措置が全く講じられていないその杜撰な運行管理業務を漫然と放置し続け、その帰結として、被告人Bが運転技量の不十分なD1を大型バスのスキーツアーの運転者として雇用し、同人の大型バスの運転経験が少ないと認識していたのに、その運転技量を自ら確認し又は被告人Bに確認させない  
15 まま本件スキーツアーの運転に従事させ、本件事故を発生させたものであり、被告人Aが、自ら又は被告人Bを指導監督し、D1に必要な運転技量を習得させるなどしてから本件スキーツアーバスの乗務に就かせることは、Cを含むグループ企業を束ねていた被告人Aの強力な立場や、正規の運転者が20名弱という中小規模のバス事業部を被告人Bと一体で統括管理する組織  
20 体制からして、十分に可能であり、本件事故を未然に防止できたといえ、被告人Bを直接指導、監督する唯一の責任者でありCのバス運行における輸送の安全確保の最終的責任を負う者として、厳しく非難されるべきであること  
(被告人Aの過失の態様)を指摘し、以上からすると、被告人Aの過失は、相当に重く、D1と直接の関わりはなかったものの、結果に対する寄与度も  
25 大きかったというべきであり、本件における過失及び被害結果の重大さに鑑みてその刑事責任は重いとした。その上で、CがD1を含む亡くなった15

名全員を含めて36名の被害者に対し総額22億円以上の損害賠償を行い、残る5名についても示談等を進めていること、被告人兩名に本件当時前科がなかったことなどは、考慮すべき事情といえとしながらも、被告人Aが、亡くなった乗客の氏名を芳名帳に書いて祈り、会社として定期的に献花及び黙とうを行うなど本件事故を風化させないようにし、原審公判で、遺族や傷害を負った被害者らに対する謝罪の言葉を述べる点については、バス事業は被告人Bに任せていたと強調するなど、自らが輸送の安全を確保すべき最終的な責任を負う立場にあったことへの認識が未だ不足していて、刑事責任に十分向き合っているとは言い難いと指摘しつつ、本件が実刑に処すべき事案であると述べ、刑期については、被告人Aの立場等から導かれる過失の重さ、内容及び非難の程度に加え、これまでに監督過失による刑事責任が問われた事案の量刑等も考慮して、禁錮3年に処するのが相当であると判断した（求刑・禁錮5年）。

3 原判決の量刑判断は相当であり、執行猶予を付さなかった点を含め、裁判例等との均衡に関する所論を検討しても、その量刑が重すぎて不当であるとはいえない。

(1) 所論は、①(a)被告人Aは、安全より利益の確保を優先する行動を取っておらず、むしろ社長としてできる行動を取っていたし、また、本件の運行管理責任を直接的に負っていたのは被告人Bであるところ、被告人Bは、被告人Aの方針とは明らかに異なる営業の拡大・安定を重視する考えの下で被告人Aの方針を無視していた、(b)虚偽の弁明書を監督官庁に提出したのは、被告人Bが被告人Aに内容を告げることなく行ったことであり、被告人Aはこれが虚偽とは知らなかったとした上で、(c)被告人Aの量刑は、以上のように被告人Bの責任が重大であることを踏まえてされるべきであると主張する。

しかし、既に検討したとおり、被告人Aが弁明書の内容を虚偽と承知の上

で提出を了解して押印したと認められるから、所論①（b）は前提を欠く。

また、原判決は、所論と同趣旨の原審弁護人の主張に対し、運行管理者等  
に対する指導監督を行って輸送の安全を確保することが代表取締役である被  
告人Aの義務であった上、遅くとも本件一般監査後には被告人Bが運行管理  
者等としての職責を適切に果たしていないことが明らかであったにもかかわ  
5 らず、散発的な指示をするだけで、現に運行管理業務が一向に改善されな  
かったものであり、被告人Aの被告人Bに対する指導等は不十分であって事業  
者としての義務を果たしたとは到底評価できないし、さらに被告人Aの輸送  
の安全の確保の本来的責任者であるという自覚の欠如が、安全軽視の組織体  
10 質を助長したものと見え、強い非難に値することは疑いない旨説示し、この  
ような被告人Bに対する指導等の不十分さを捉えて輸送の安全より利益を優  
先していたと評価しているものと解されるどころ、所論①（a）を踏まえて  
もこのような原判決の説示・評価は不合理ではない。また、以上のほか、そ  
もそも原判決は、刑期は、被告人両名の立場等から導かれる過失の重さ、内  
15 容及び非難の程度等を考慮するとも述べた上で、被告人両名に量刑上の差異  
を設けていることも併せ考えると、被告人Bの責任の重大性も十分踏まえて  
被告人Aの量刑判断をしたものといえるから、所論①（c）は当を得たもの  
ではない。

（2） 所論は、②（a）本件の直接かつ最大の原因は、D1が、フットブレ  
20 ーキにより減速又は停止すべき時にこれを踏まず、高速度のまま、連続する  
下り坂のカーブに進入するという異常な運転をしたことにあり、D1の責任  
が最も重いというべきであるし、（b）さらにはD2がD1を事実上指導監  
督する立場で本件バスに乗務していたのに敢えてD1の運転を継続させてい  
た点にも相当の責任があるというべきであって、監督者である被告人Aの責  
25 任にはおのずから限界があると主張する。

そこで検討すると、原判決は、本件事故の直接的な原因がD1の運転ミス

にあるなどとしてD 1の責任があることを認めつつ、D 1の運転技量不足だけでは本件事故は発生せず、D 1を大型バスの運転者として本件スキーツアーに従事させたことが本件事故発生の起点となっており、出発後、ペアを組んだD 2の指導下にあったとみられるD 1に、自ら運転を中止したり、ルート変更を申し出たりすることを期待するのは甚だ困難であるなどとして、被告人Aの責任が、D 1の責任によって大きく減じられるものとはいえない旨判断している。D 2の指導下にあつてD 1に運転中止等を期待するのは甚だ困難などとする原判決の説示の当否はさておくとして、前記第3の4(2)アで検討したとおり、被告人Aに、D 1を運転に従事させた場合の死傷事故の結果の具体的予見可能性があつたと認定できる以上、被告人Aにおいて、自ら又は運行管理者等である被告人Bを指導監督して、D 1の大型バスの運転技量の程度を把握し、必要な運転技量を習得させ、これが十分に備わっていることを確認するなどしないまま、本件スキーツアーの大型バスの運転業務に従事させたことが、まさしく本件事故発生の起点になるというほかなく、このような被告人Aについて、その刑事責任が、本件事故の直接的な原因がD 1にあるからといって大きく減じられないことは当然というべきである。結論としてはこれと同趣旨をいうものと解される原判決の前記判断は不合理とはいえないのであつて、所論②(a)は採用の限りではない。また、そもそもD 2が本件バスに同乗していたからといって被告人Aの予見可能性を否定する理由になるとは到底いえないことは、既に検討したとおりであつて、そのような観点を踏まえると、所論②(b)もまた被告人Aの責任を軽減する理由にはならないというべきである。

所論は、③被告人Aは、亡くなった全員を含む被害者に対し総額22億円以上の損害賠償を行うなどしており、適切かつ十分な賠償の実現に向けて努力する意思もあること、④被告人Aに前科はないことなども主張するが、いずれも原判決の説示に照らし、適切に考慮済みといえる。

(3) なお、当審における事実取調べの結果によれば、原判決後、本件事故によりけがをした被害者のうち慰謝の措置が未了であった者の一部について、Cが加入している任意保険による追加の支払が行われるなどしたことも認められるが、前記のとおり残る被害者についての示談等の手続が進められていたことは原判決も指摘し、それらが成立することも見越して量刑判断をしていると解される。亡くなった被害者の芳名帳への記載や献花、黙祷を続けていることなどの、当審における事実取調べの結果によって認められるその他事情も、原判決の量刑を左右するものとはいえない。

(4) 被告人Aの量刑不当の論旨は理由がない。

10 なお、入江弁護人の控訴趣意書には、論旨として量刑不当の主張はないものの、「被告人Bは、Cに請われて、運行供用者の仕事をいわば名義貸しの形でしていたのであって、被告人Bの刑事責任が被告人Aのそれよりも重いということは釣り合いが取れない。」との記載があること（同趣意書49頁）から、被告人Bの量刑について念のため触れておく。Cのバス事業部における被告人Bの役職・立場を前提にした上で、バス事業開始当初から本件事故までの間の被告人Bの運行管理業務の杜撰な実態とそれを許容する組織15 体質が被告人Bを中心に形成されていること（被告人Bの運行供用者の肩書が名義貸しの形であったとの前記指摘は、これまで説示してきた被告人BのCでの立場に照らし、およそ採用の限りではない。）、被告人Bが自ら面接20 して採用したD1に必要な運転技量を習得させるなどしてから乗務させることは容易であったこと等から、被告人Bの過失が悪質かつ重大であり、結果に対する寄与度が相当大きく、厳しく非難されるべきであることを量刑判断の中核として捉え、前記損害賠償や示談等の手続の継続状況、前科がないことなども考慮の上で、被告人Bを禁錮4年とした原判決の量刑判断は、被告人Aの刑事責任との均衡を改めて検討しても不合理とまではいえず、かつ、25 原判決後に前記被害者側への追加の支払がされたことが原判決の量刑を左右

する事情とはいえないことは、被告人Aについて説示したところと同様である。

## 第5 結論

よって、刑訴法396条により本件各控訴をいずれも棄却する。

5 令和8年5月22日

東京高等裁判所第3刑事部

10 裁判長裁判官 吉 崎 佳 弥

裁判官 石 田 寿 一

15 裁判官 結 城 真 一 郎