

令和 8 年 3 月 1 6 日 宣 告

令和 5 年(わ)第 1 2 4 7 号 過失運転致傷被告事件

主 文

被告人は無罪。

理 由

1 (1) 本件の公訴事実は、「被告人は、令和 4 年 9 月 1 0 日午後 6 時 2 8 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、京都市 a 区 b 町  
c 番地 d 先道路を南方から北方に向かい進行してきて、南方に向かい右に転回  
するに当たり、対向直進車両の有無及びその安全を確認して右に転回すべき自  
10 動車運転上の注意義務があるのにこれを怠り、対向直進車両の有無及びその安  
全を十分確認しないまま漫然時速約 1 0 キロメートルで右に転回した過失によ  
り、折から対向直進してきた A（当時 6 9 歳。以下「被害者」という。）運転の  
普通自動二輪車（以下「被害者バイク」という。）に気付かず、被害者バイク前  
部に被告人車両後部を衝突させて被害者を被害者バイクとともに路上に転倒さ  
15 せ、よって、被害者に対し、リハビリテーションを含む入院加療約 3 か月、そ  
の後のリハビリテーション及び骨内異物除去術等までに前記事故から約 1 年間  
を要する左膝蓋骨骨折等の傷害を、被告人車両同乗者 B（当時 3 歳）に対し、  
加療約 1 週間を要する頭部打撲挫創の傷害をそれぞれ負わせたものである。」と  
いうものである。

20 (2) e 通（以下「本件道路」という。）北行き車線を走行してきた被告人車両が、  
本件事故現場付近において、Uターンをして南行き車線に合流しようとし、本  
件道路南行き車線のうち第 3 車線（歩道側から順に第 1、第 2、第 3 車線とす  
る。）に進入して進行したところ、被害者バイクが被告人車両後部に衝突し、被  
害者バイクの運転手（被害者）及び被告人車両同乗者（被告人の子）がそれぞ  
25 れ公訴事実記載の傷害を負ったことは当事者間に争いがなく、関係証拠によっ  
ても認められる。

(3) これについて、弁護人は、被告人は、Ｕターンをして南行き車線に合流するため、中央分離帯が途切れたところで停止し、いわゆる多段階一時停止をし、左方（北方。以下、同じ。）を確認しながら第３車線に合流するために発進したが、その際に左方を確認した時には、第２車線上にはバイク２台が連なって走行してきていたが、第３車線上には車両がないことを確認して第３車線に進入したことからすれば、本件は、被害者が前方を注視しないまま、本件事故現場直前で第３車線に車線変更し、被告人車両に追突した事故であって、被告人には過失はないし、仮に被告人に被害者バイクの見落としがあったとしても、衝突を避けることができたにもかかわらず、何ら回避措置をとらなかった被害者に原因があり、前記見落としと衝突とは因果関係はなく、また、前記見落としは過失に当たらないなどとして被告人は無罪である旨主張する。

(4) これに対し、検察官は、被害者バイクは、f 交差点出口付近からずっと第３車線を走行して本件事故現場に至ったのであるから、被告人が安全を十分確認せずに、被害者バイクの進路上に直近で進出した過失があり、本件事故との間に因果関係も認められる旨主張する。

## 2 関係証拠によれば、以下の事実が認められる。

(1) 本件事故現場は、本件道路南行き片側３車線の道路で、最高速度が５０キロメートル毎時に制限されていた。なお、本件道路の上には第二京阪道路（高架）が通っている。本件事故現場手前約２３７メートルにはf 交差点が存在し、さらに同交差点手前約４４７メートルにはg 交差点が存在している。なお、f 交差点から本件事故現場までは片側３車線であり、本件事故現場のすぐ先からは右折専用車線が設けられている。なお、本件事故当時はすでに日が暮れて辺りは暗く、各車両ともヘッドライトを点灯していた。

(2) 被告人は、本件道路北行き車線を南から北に向けて進行し、本件事故現場付近の中央分離帯が途切れたところでＵターンして南行き車線に合流しようとした。

他方、被害者は、本件道路南行き車線を南下してきたが、f 交差点では信号に引っかかることなく進行し、本件事故現場に至った。なお、被害者バイクは時速約 60 キロメートルで走行していた。

3 本件においては、本件事故の状況を撮影した防犯カメラ映像（C 商会設置の南  
5 西向き防犯カメラ。甲 9）があるところ、この防犯カメラ映像から、以下の事実が認められる。

(1) 被告人は、本件事故現場付近で U ターンするために、中央分離帯が途切れた  
ところで停止し、少し前進しては停止することを数度繰り返した後、南行き第  
3 車線に合流するために、前記防犯カメラの表示時刻 18 時 28 分 53 秒頃（以  
10 下、単に、分と秒で表す。）に、ゆっくりと前方に進んだ後、同 55 秒頃に、ハ  
ンドルを右に切り、速度を上げて第 3 車線に進入したが、その直後の同 57 秒  
頃、被害者バイクが被告人車両後部に衝突した。

(2) 被害者バイクは、同 57 秒頃、被告人車両後部に衝突したが、その際、特段  
速度を落としたり、左右にハンドルを切ったりするなどの衝突回避措置をとっ  
15 た様子は認められない（なお、現場にはブレーキ痕等も見当たらない（甲 1））。

(3) 被害者バイクが被告人車両に衝突した約 2 秒後である同 59 秒頃、本件事故  
現場付近の第 2 車線上を自動二輪車（以下、これを「第 3 のバイク」という。）が  
通過し、その後ろを白色乗用車が通過した。そして、同 29 分 07 秒頃、D が  
20 運転する自動二輪車（以下「D バイク」という。）が本件事故現場付近に到着し  
た。

(4) 以上からすれば、被害者バイクと第 3 のバイクはそれほど離れずに走行して  
いたことが認められる一方で、D バイクは被害者バイクから相当後方を走行し  
ていたことが認められる。

4 (1) 被告人は、当公判廷において、「本件事故現場付近で U ターンするために、中  
25 央分離帯が途切れたところで、いわゆる多段階一時停止をして左方の安全を確  
認し、同 53 秒頃、第 3 車線に進入するためにゆっくりと発進しつつ左方を確

認したところ、第2車線上をかなり速度の速いバイクが2台連なって走行しており、その後ろを白色乗用車が走行していたが、第3車線上には車両はなかったことから、ハンドルを右に切り、速度を上げて第3車線に進入したが、突然後ろからガチャン、パリンという音がして何が起こったのかと思い、車を止めて後ろを見るとバイクが倒れているのが分かり、自分の車の状況などから、自分の車の後ろにバイクが突っ込んだと思った。」旨供述するところ（乙2、3も概ね同旨）、被告人が供述する被告人車両の動きは、前記の防犯カメラ映像と合致している。

(2) そして、前記のとおり、被告人は、いわゆる多段階一時停止をし、最終的に発進したときにも、最初は左方を確認しながらゆっくりと前進し、第3車線上には車両がないことを確認して第3車線に進入したと供述するところ、検察官が主張するとおり、被害者バイクがf交差点出口付近からずっと第3車線を走行していたとすれば、ヘッドライトを点灯し、それなりに接近してきていた（被害者バイクの速度が時速約60キロメートルと認められることからすれば、被告人車両が合流するために発進した同53秒の時点では、本件事故現場の約67メートル手前まで接近してきていたことになり、発進後ゆっくりと前進しながら左方を確認するうちにさらに接近し、被告人車両が第3車線に進入した同55秒頃には約33メートル手前まで接近していたことになる。）被害者バイクを被告人が見落としたということになる。

(3) たしかに、本件事故現場からf交差点方向を見ると、本件道路が若干左に湾曲しており、第3車線の遠くまで見通せないのではないかとと思われること、助手席側を通して左方を見ることからピラーが邪魔になったり、中央分離帯のフェンス等が邪魔になったりする可能性があること、そもそも夜間で見づらかったり、距離感や速度、位置関係を掴みづらかったりすること、また、進行してくる車両等のヘッドライトの灯りが目に入るなどして車両等を十分に認識できなかったり、バイクの場合、ヘッドライトの灯りが周囲の車両のヘッドライト

の灯りに紛れ易いことなどはあるものの、そこまで接近し、ヘッドライトも点灯していた被害者バイクを、多段階一時停止をするなど比較的慎重な運転をし、接近してくる車両等を確認しようとしていた被告人がこれを見落とすなどということがあるのか素朴な疑問があり、被告人が被害者バイクを見落としたなどと安易に認定することは躊躇されるし、そのように認定する確かな証拠も存在しない。

5 (4) 逆に、被告人が供述するとおり、第2車線上をバイク2台が連なって走行してきていたとすると、第3のバイクが先行し、被害者バイクがその後を追っていたとすれば、被害者バイクが第3のバイクを追い抜くために第3車線に車線  
10 変更することはあり得るのであって、防犯カメラ映像とも整合しているとみることもでき、そうだとすれば、被告人供述を直ちに排斥することは困難である。

そして、被告人供述のとおりだとすれば、被告人が、左方を確認しながらゆっくりと前進し、第2車線上をバイクが2台走行しているものの、第3車線上には車両がないことを確認して第3車線に合流しようとして視線を前方ないし右  
15 方に戻した後に、被害者バイクが第3のバイクを追い抜くために第3車線に車線変更して進行し、そのまま被告人車両に衝突したという疑いを払拭することはできない。

そして、被害者が第3車線に車線変更するために、右後方を確認したり、第3のバイクに注意を払うなどしたりして視線を前方から外した際（バックミラーなどで確認することも含む。）に、ちょうど被告人車両が第3車線に合流・進  
20 入し、被害者が視線を前方に戻した直後に被告人車両に衝突したとすれば、被害者バイクが特段速度を落とすこともなく、また、左右に回避しようとすることもなく被告人車両に衝突したことを合理的に説明することができるというべきである。

25 また、被害者バイクが第2車線を走行していたとすれば、交差点でもない、中央分離帯が途切れたところから第3車線に車両が進入してくるとは思ってい

なかったとしてもやむを得ないから、夜間であることもあって被害者が被告人車両の存在に気付かないまま、本件事故現場直前で第3車線に車線変更することがあり得ないとはいえない。

逆に、被害者バイクが本件事故現場に至るかなり前から第3車線を走行し、  
5 前方を注視していたとすれば、前記のとおり、多段階一時停止をし、接近してくる車両に自車の存在を知らせるべく徐々に前方に進みながら第3車線に進入した被告人車両に対し、被害者バイクが特段回避措置をとることなく衝突した原因を合理的に説明し難い。

5 (1) なお、被害者は、当公判廷において、「本件事故の衝撃で本件事故前後の記憶  
10 はないものの、普段は、g 交差点を過ぎたあたりから右側車線（第3車線のこと。以下、同じ。）を走行することが多い。」旨供述するが、被害者供述から、被害者バイクの走行状況・走行車線等を明らかにすることはできない。

(2) ところで、本件事故当時、自らも自動二輪車（Dバイク）に乗り、本件道路南行き車線を走行していたDは、当公判廷において、「h か i くらいから、ずっと被害者のバイクの後ろをついていく形であった。g 交差点で赤色信号で止まったので、車列の前方に出たが、近くに被害者バイクがいた。g 交差点の信号が青になり、被害者バイクが先に行った。g 交差点の先は路上駐車が多く、スクラップ屋もあり、異物等を踏んでも嫌なので、早めに右に寄って走行するようにしていた。自分は、f 交差点の出口付近の高速道路入口付近では右側車線を走行し、被害者のバイクがいつから右側車線にいたかははっきり覚えていないが、  
15 かなり前から右側車線を走る自分と同じ右側車線を走行していた。自分のバイクが右側車線を走行し、被害者のバイクが自分と同じ右側車線の前方を走っていたところ、右前方から被告人車両が出てきて、「危ない。」と思った。私が右側車線を走行し、被害者のバイクも右側車線を走行していた際に被告人車両が出てきたことは間違いない。事故の直前に被害者のバイクが車線変更をして右側車線にきたということはない。なお、自分自身の、g 交差点から事故現場まで  
20  
25

の速度は、50キロか60キロぐらいの辺りで、60ぐらい出ていたかもしれない。」旨供述している。

Dは、被告人及び被害者とはそれまで何らの面識もないことからすれば、あえて虚偽の供述をしているとは思われないし、事故そのもの、すなわち、第3車線を走行していた被害者バイクが、右側から出てきた被告人車両に衝突した、との供述自体の信用性に疑いはない。

しかしながら、Dの供述によれば、本件事故現場から700メートル近く離れたg交差点で被害者バイクと一緒に信号待ちをしていたが、信号が青になるとともに、被害者バイクはスタートダッシュをしてDバイクを置いて行っており、前記のとおり、Dバイクは、本件事故後10秒程度して本件事故現場に到着しているところ、Dは、時速50キロか60キロぐらいは出ていたと思う旨供述していることからすれば、事故に気付いて速度を落とすことがあったとしても、単純に計算しても、本件事故時には、被害者バイクから少なくとも100メートル程度は離れた位置を走行していたと考えられること、そもそも、そのように離れたところを走行し、夜間で自らの運転にも注意を払わなければならないDが、前方の被害者バイクの走行状況をわざわざ注意して見、それ正しく記憶しているとは考え難いし、夜間はテールランプの灯りなどで先行車の位置等を確認することになると思われるところ、先行車がバイクの場合、他の車両のテールランプの灯りなどに紛れてしまうことも考えられるし、そもそも、被害者バイクとの間に他の車両が入っていれば、被害者バイクの走行状況を確認しづらいこと（なお、本件事故は第3車線上で起こっており、被害者も第3車線上に転倒していたことからすれば、後続車は第3車線を避けて走行することになるから、本件事故現場に至るまでに第3車線上を他の車両が走行していたかどうかは明らかではない。）、また、Dは、被害者バイクの近くを走行していたと思われる第3のバイクの存在については何ら言及しておらず、被害者バイクと第3のバイクの区別がついていたのか疑問もあること、そもそも、バイ

クの場合、前方の車両等を追い抜いたりするために車線変更を繰り返したり、夜間であたりが暗い場合には、安全のためにテールランプが点灯している先行車に追従して走行しようとして車線変更をしたりすることもあること、そうすると、仮に、被害者バイクがどこかで第3車線を走行することがあったとしても、そのままずっと第3車線を走行していたとは限らないことなどからすれば、D供述の全てを直ちに信用することはできず、D供述をもって被告人供述の信用性を弾劾するには至らない。

(3) なお、本件事故直後の被害者の言動について、Dは、「被害者は、急に出てこられたら止まれへん、と何回も言っていた。」と供述し、これに対し、被告人は、「被害者は、前を見てなかったんやというようなことを言っていた。」と供述するが、被害者が第3車線に車線変更するために、右後方を確認したり、第3のバイクの走行位置等を確認したりするために、視線を前方から外し、その後、視線を前方に戻した際に被告人車両を発見するも、特段の対応をする暇もなく衝突したとすれば、いずれの発言もその状況を表しているとみることができるから、本件事故直後の被害者の発言如何によって被告人供述の信用性が左右されるものでもない。

6(1) ところで、検察官は、被告人は、捜査段階において、被害者らのバイクはf交差点の信号で停止しており、信号が青になって第2車線を進行してきた旨供述しているが(乙2、3)、実際には、被害者バイクはf交差点では信号に引っかかっていないし、被害者バイクは、同交差点を超えた地点では、第3車線を走行していたことからすれば、被告人は客観的事実と齟齬する供述をしており、被告人供述は信用できないなどと主張するが、前記防犯カメラ映像と整合しているとみることができる被告人供述の核心部分の信用性を左右するようなものではない。

(2) また、検察官及び弁護人とも、f交差点出口付近における被害者バイクの走行車線を問題としているが、f交差点北詰は、本件事故現場から230メートル

ル以上も離れており、前述のとおり、バイクの場合、前方の車両等を追い抜いたりするために車線変更を繰り返すこともあり得ることからすれば、f 交差点出口付近における被害者バイクの走行車線によってその後の走行車線が特定できるものでもない。

5 (3) なお、本件においては、本件事故前の被害者バイクの走行車線等が問題となっているところ、前記C商会には南西向きの防犯カメラ（甲9にかかるもの）のすぐ側に、本件事故前の被害者バイクの走行状況等が撮影されていると思われる北西向きの防犯カメラも設置されていたところ、捜査機関において、この防犯カメラの映像を保全していないなど捜査に問題があったといわざるを得ない。

10

7 以上のとおり、被告人供述を排斥することができないとすれば、被告人が左方を確認しながらゆっくりと前進し、第2車線上をバイクが2台走行しているものの、第3車線上には車両がないことを確認して第3車線に合流しようとして視線を前方ないし右方に戻し、ハンドルを右に切って進行しようとした後に、被害者バイクが第3のバイクを追い抜くために第3車線に車線変更して進行し、そのまま被告人車両に衝突したという疑いを払拭することはできない。

15

そうだとすれば、被告人は、第3車線上に接近している車両がないことを確認するなど十分な注意を払って第3車線に進入したものであるといえる。そして、その際には、自らの車両の存在を接近してくる車両にも分かるように多段階一時停止し、徐々に前方に進むなどしていることなどからすれば、それにもかかわらず、第2車線を走行していたバイクが直前で第3車線に車線変更してくることまでを予見することを求めることは被告人にとって酷であるといわざるを得ない。

20

そうすると、そのほか検察官が主張する諸点を併せ考慮しても、被告人について、公訴事実記載の過失があったとするには、合理的疑いが残るといわざるを得ない。

25

8 したがって、被告人に対する本件公訴事実についてはその証明が不十分であつて、犯罪の証明がないことに帰するから、刑事訴訟法 336 条により無罪の言渡しをする。

よって、主文のとおり判決する。

5 (求刑・禁錮 10 月)

令和 8 年 3 月 16 日

京都地方裁判所第 2 刑事部

裁 判 官            川            上            宏