

主 文
原判決を破棄する。
被告人は無罪。

理 由

本件控訴の趣意は、弁護人堀内茂夫提出の控訴趣意書（但し、控訴趣意第一は除く）記載のとおりであるので、これを引用するが、その骨子は、原判決は、被告人が自車を原判示ドライビング前の広場から国道を甲府方面に右折しようとして、国道手前で一時停止し、左右の交通状況を見た後、発進しようとした地点を、道路端より外側一・四メートル下つた地点であるとして、「その位置からは道路端に点在する電柱等によつて視界を遣られ必ずしも見とおしが良好とはいえない状況にあつた」との認定を前提とし、「右方から、約六〇メートル前方の普通乗用車を先頭に、後続する数台の車両のライトを認めた」折、「当時夜間であつた」ことも手伝い、「先頭車両との距離や、後続車両の動きを適確に把握することは困難であるから、」「先頭車両及びこれに後続する一団の車両を通過させ、進路の安全を確認してから発進すべき業務上の注意義務がある」のに、この注意義務を尽くさず、被告人がその運転車両を発進させたことを、本件過失の内容とし、被告人を有罪としているが、（一）原判決には、被告人車が国道手前で一時停止し、発進しようとした地点を、道路端より外側一・四メートル下つた地点であつて、必ずしも右方の見とおしの良好といえない地点であると認定している点に、事実誤認があり、また、（二）原判決には、右方六〇メートルに進行車両があるとき、片側幅員四・四メートルの道路を横切り、進行車両の対向車線に入り右折すべく該道路外側から時速約一五キロメートルで発進しても、該道路の制限時速が六〇キロメートルであるときには、進行車両に衝突の危険はないのに、衝突の危険があるから、進行車両を通過させてから発進すべき注意義務があるとしている点に、法令解釈の誤り乃至事実誤認がある。更に、（三）原判決には、右方から進行してきた先頭車両の後続車両が、反対車線に進路をかせ進行するかもしれないことにつき、被告人に予見すべき注意義務がある旨判示している点に、法令解釈の誤り乃至事実誤認がある、というものである。

先ず右（一）の所論に鑑み、原審記録および原審取り調べの証拠を検討してみると、（イ）本件衝突地点付近の国道は、平坦な直線の舗装道路で、その舗装面上の両側に側路帯部分があり、全幅員が八・八メートルであること、（ロ）昭和四六年十一月一日付司法警察員作成の実況見分調書添付の交通事故現場図その一は、ステレオカメラの立体写真を図化機を用い、縮尺二〇〇分の一の現場図に図化した正確なもので、道路のセンターライン両側にある太い線が車道外側線、外側線の両側にある細線が道端であり、右現場図より計測すると、センターライン北側の道路部分は四・六メートル、南側部分は四・二メートルであり、被告人が実況見分時に、一時停車した被告人車の運転座席位置として指示した「１」地点は、同図により計測すると、センターラインから北方五・八メートルの地点にあり、道路北側部分の幅員四・六メートルを減ずると、「１」地点は、道端から北方一・二メートルの地点であると認められること、（ハ）原判決は、右現場図から計測して、「１」地点をセンターライン北方五・八メートルの地点と認めながら、道路北側部分の幅員を四・四メートルと誤測したため、「１」地点を、道端から一・四メートル外側と推定していること、（ニ）原審検証現場において、右実況見分調書の作成者である司法警察員Ａは、実況見分時に被告人の指示した一時停車位置として①地点を指示しているが、該検証調書添付の検証見取図には、「１」地点が、道端からどの位下つた地点であるかを計測した記載がないこと、（ホ）右検証調書添付の検証見取図には縮尺二〇〇分の一の記載があるので、道端を示す線から「１」の中心までの間隔を右見取図により計測し、これを二〇〇倍してみると、二・六メートルとなり、前記実況見分調書添付の現場図の「１」地点より一・四メートルもドライビング寄りの地点として、右検証見取図の「１」の記載がなされたことになること、（ヘ）右Ａは、原審検証時である昭和四七年十一月七日に、昭和四六年十一月一日の実況見分時の記憶にもとづき、実況見分時に被告人が指示した「１」地点として「１」地点を指示したものであるが、Ａが原審検証時に指示した①地点から、右方道路方向の見透し状況を撮影したものである原審検証調書添付の写真第七号、第八号（原審記録九八丁、九九丁）と、同人が昭和四六年十二月一六日、被告人車の出発進行したと思われる地点より右方道路の見とおし状況を撮影したものである交通事故写真撮影報告書添付の写真（原審記録七三丁）とを対比すれば、その見とおし状況は明らかに異なることが認められ、Ａにおいて、実況見分時に被告人の指示した

「1」地点と全く異なる地点を、被告人が実況見分時に指示した「1」地点として原審検証時に指示したと認められること、(ト)原審検証調書添付の見取図には「b」の電柱が道路端に接し立てられているが、前記実況見分調書添付の現場図により計測すると、「b」の電柱は、道路端から一メートル北方にあり、このことは、前示の各写真(原審記録七三丁、九八丁、九九丁)によつても裏付けられること、(チ)前記実況見分調書添付の現場図の「1」の表示の中心と、同図に基点と記載されている電柱(原審検証調書の「b」にあたるもの)を結ぶ線を延長してみると、本件道路北側端を表わす線と交差しないから、同図の「1」点からは、右方道路の直線部分を見とおすことが可能であり、その見とおし状況は、A撮影の前示の写真(原審記録七三丁)とほぼ一致するものと推認されること、(リ)前出の交通事故写真撮影報告書添付の写真(原審記録七三丁)によれば、原判決のいう「1」点からの右方道路の見とおしは良好であり、原判決のように「道路端に点在する電柱等によつて視界を遮られ、必ずしも見とおしが良好とはいえない状況であつた」とは、到底認められないこと、の各事実を認めることができ、被告人車が一時停止し、国道に進入するため発進しようとした地点およびその地点からの右方道路の見とおし状況についての原判決の認定は、原審検証時Aが、実況見分時に被告人の指示した「1」点より一・四メートルも北方の地点を誤つて「1」点として指示したことに原審が気付かず、Aの指示した「1」点を基礎として、右方道路の見とおし状況を検証したために、事実を誤認したものと認めるの外なく、この誤つた認定事実を前提として、被告人の注意義務を構成し、その注意義務違反を過失の内容として、被告人を有罪とした原判決には、判決に影響を及ぼすことの明らかな事実誤認があり、(一)の論旨は理由がある。

次に(二)、(三)の所論に鑑み、原判決を精読してみると、原判決は、「第二無罪の主張について」の項中に、「被告人としては、…そのまま発進するときは先頭車両と接触するおそれがあるような状況であつたのに、」「停止地点から発進し、右折進行を開始したため、先頭車両がそのまま進行するときは接触の危険があるもので若干減速したところ、その後方を進行していた被害車両が、…前車を追越しにかかつたため本件の事故となつたものと認められ、」「被告人としては、自ら事故を誘発するようなる行動に出たため本件事故となつたものと認められる、」と判示しており、「罪となるべき事実」の判示と、これを併せて読むと、原判決は、「右方から約六〇メートル前方の普通乗用車を先頭に、後続する数台の車両のライトを認め」ながら、これら一団の車両の通過をまたず、発進したことをもつて、被告人の過失の一内容としているものと解せられる。そして原判決は、被告人車が、発進した後甲府方向に向う車線に右折をし、東京方向に向う車線の進行車両の進行を妨げなくなる迄の走行距離を一三メートル前後とし、その間を平均時速一五キロメートル(秒速約四・一メートル)で走行したとし、被告人車の発進時に右方六〇メートル前方を走行していた先頭車両は、該国道の制限時速六〇キロメートルで走行すれば、被告人車が東京方向に向う車線を横断し、甲府方向に向う車線に右折して、東京方向の進行車両を妨げなくなる迄に、五二メートル進行するとの計算をし、この計算どおりとすれば、先頭車両と被告人車両とは衝突寸前の状況になることを理由として、先頭車両は衝突の危険のない程度に減速進行したと認め、先頭車両が若干減速したことが、被害車両が追越しにかかつた縁由であるとの前提に立ち、被告人が先頭車両を約六〇メートル前方に認めながら発進したことが、本件事故を誘発する行動であつた、と説示しているもののようである。

さて実況見分調書には、本件事故地点付近の国道は、「主要幹線道路(国道B号線)であるため昼夜をわかつた交通量は多い」との記載が、また原審検証調書には、「終日駐車禁止の交通規制がされていて、交通量は上下線とも相当多く、午后四時の時点で一分間に上下線合計二五台の通行があつた、」との記載があり、同所付近の国道上下線の交通量は、本件発生日時頃も多かつたものと推認される。従つて被告人車は、東京方向に向う車線を横切り、甲府方向に向う車線に右折進行しようとしたものであるから、甲府方向に向う車線を左方から進行してくる車が一時とだえ、かつ東京方向に向う車線を右方から進行してくる車も一時とだえた状況とならない限り、安全に被告人車は発進しえない状況にあつたものであつて、一時停車して二、三分交通のとだえるのをまつて発進したが、その間東京方向の車が五、六〇台、甲府方向の車が四、五〇台通過した旨の被告人の原審公判廷供述は、もつともなものとして、措信しうるものである。

原判決は、前示引用したように、先頭車が時速六〇キロメートルで進行すれば、被告人車が東京方向に向う車線を横切り終るまでに五二メートル進行するとの計算

をしているが、この計算の示すように、被告人車が発進した折、先頭車が右方六〇メートルの地点にあつたとの原認定を前提とする限り、被告人車と先頭車が衝突することはないのであり、また、現に衝突していないのであるから、原審認定の事実関係（ただし、被告人車が一時停止した「1」点からの見とおしが良好でない旨の認定事実を除く。）のもとでは、被告人車が右折進行する甲府方向への車線に、対向車が追越しのため入り、被告人車と正面衝突するに至ることを予見しうる特段の状況の存在しない限り、右方から進行してきた一団の車両を通過させることなく、右折のため発進した被告人の所為を、道路の安全を確認してから発進しなかつたものと目することはできない。

原判決は、被告人車の発進に気付き、先頭車両が減速措置をとつたため、後続車である被害車両が追越しにかかつて対向車線を走行し、右折した被告人車と衝突したものであるから、被告人は、本件事故を誘発したものといひ、また、原判決は、「甲府方面から本件事件現場附近を通過して東京方面に向う場合、…C橋を通過して直線部分にさしかかるや否や、対向車線上に車がないときは追越をかける車両が多く、本件の場合には東京方面から進行する車がなく、数台の車が甲府方向から連続進行中であつたのであるから、追越車両のないことを信賴すべきではなく、むしろ追越車両があることを予想しなければならない場合なのである、」と付言している。

〈要旨〉ところで、本件事故現場付近の国道は平坦な直線道路であり、甲府方面から東京方向に向う車両が、対向車<要旨>線に入つて、先行車を追越すことが屢々あることは、原審証人Dの供述により認められるが、道路交通法二八条三項は、「追越しをしようとする車両は、反対の方向からの交通及び前車の前方の交通にも十分注意し、かつ、…道路の状況に応じて、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。」と定め、追越しをしようとする車両は、前車の前方の交通に十分注意することを義務づけているから、被告人としては、右方から進行してくる一団の車両の進路を横切り、右折するため発進するにあつては、既に追越しにかかつてた車両の存在を認めた場合は格別、そうでない限り、右の一団の車両の先頭車を追越しにかかる後続車が先頭車両の前方の交通にも十分注意したうえで、追越しにかかることを信賴すればたり、先行車の前方の交通に十分注意することなく無謀な追越しをする車のあることまで予想しなければならないものではない。そして原審記録および原審取り調べの証拠を精査しても、被告人が発進した時点において、被害車両が既に追越しにかかつていた証拠はなく、また、被告人において、被害車両が追越しを敢行することを予見しえた証拠はない。従つて、如上と異なる見地に立ち、被告人に追越し車の存在を予見すべき注意義務があるとした原判決は、法令の解釈を誤つた結果事実を誤認したもので、右の法令解釈の誤りの結果なされた事実誤認は、判決に影響を及ぼすこと明らかであるから、（二）、（三）の論旨も理由がある。

よつて、刑訴法三九七条、三八二条、三八〇条により原判決を破棄し、同法四〇〇条但書によつて、被告事件について、更に判決することにする。

原審において訴因変更がなされた後の公訴事實は、
「被告人は自動車運転の業務に従事するものであるが、昭和四十六年十一月十八日午後七時ごろ、普通貨物自動車を運転し、国道B号線沿いにある大月市a町bcのd番地所在Eドライブインより前の国道に出て甲府市方面へ右折しようとしたのであるから、かかる場合自動車運転者は左右道路の安全を確認したのち右折進行すべき業務上の注意義務があるのに、これを怠り、右方道路の安全を確認しないで漫然時速約一五キロメートルで進行し右折しようとした過失により、センターライン付近まで進行した際右斜前方約二〇メートルの地点にF（当時一八年）運転の普通貨物自動車を認め、急遽急停止の措置をとつたが及ばず同車の前部に自車の右前部を衝突させ、その衝撃により同人に腹腔内臓破裂等の傷害を争わせ、右傷害により同年一二月六日午前十一時二〇分、大月市e町fg番地G病院において死亡させ、尚同車助手席に乗つていたH（当一二年）に対し、加療約一〇日間を要する前頭部打撲等の傷害を負わせたものである。」

というものであるが、原審記録および原審取り調べの証拠に、当審取り調べの結果を加味しても、到底、右公訴事實の根幹をなす被告人の注意義務違反の事実を認めることはできず、被告事件につき犯罪の証明がないから、刑訴法三三六条により無罪の言渡しをすることとし、主文のとおり判決する。

（裁判長判事 荒川正三郎 判事 谷口正孝 判事 時国康夫）

