

平成17年(う)第2735号

平成17年12月10日

東京高等裁判所第3刑事部 御中

弁 護 人 ■■■■■ ■■■■

控 訴 趣 意 書

被 告 人 野 村 一 也

被告人野村一也に対する業務上過失傷害控訴事件の控訴の趣意は下記のとおりである。

第1 本件における訴訟記録及び原裁判所において取り調べた証拠に現れている下記の各事実からすれば、原審判決は被告人の過失について事実を誤認しているのでその破棄を求める。

1 証人佐■■■が被告人車両を発見した状況

佐■■■が被告人車両に気づいたのは衝突直後であると原判決はいう。原判決は証人佐■■■は、同人の対面信号が信号が青になってから一瞬間をおいてそれから横断歩道を3～4歩歩いた段階で被告人車両が左斜め方向から進行してくることに気づいた、と判断している。原判決は、佐■■■証人の証言から、佐■■■が被告人車両に気づいたのは、被告人車両が衝突直後の状態に気づいたものであると判断し、これを基準にして事故状況を考察している。

被告人の記憶にある佐■■■の姿は被告人車両が制動しながら佐■■■の方向に進行しており、一瞬被告人は佐■■■にぶつかる、ものと観念したが、佐■■■の

直前で被告人車両が停止し、佐■■■■は被告人車両のほぼ前に被告人車両の方を向いて座り込んだ状態になっている姿であった。

2 佐■■■■の証言の不確かさについて

佐■■■■は、法廷において、検察官の質問に対して以下のように述べている。

(1) 佐■■■■は検察官の質問に対して以下のように答えている。

友人2名は自分の左側にいた(6頁)。顔を上げたらもう(被告人車両が)きていました。(被告人車両は)左斜めの方から向かってきました(7頁)。左回りに体を反転させ、被告人車両に背を向け、走って戻り、その後転倒した(8頁から9頁)。体を反転して両手をついてころび、最後は尻餅をついたようになって座り込んだ(10頁)。佐■■■■が尻餅をついたときに被告人車両は自分のすぐ右側に停車した。被告人車両は歩道に乗り上げた(12頁)。

以上の佐■■■■の状態は被告人車両が進行してくるのと逆の方向(佐■■■■の見た対面信号と逆の方向)を向いて座り込んだ状況であり、それ故に被告人車両が自分の右側にきたというのである。

(2) 裁判官の質問に対しては、佐■■■■は転んで膝をかかえて座り込んだ状態のときに友人は自分の左側にいた、と答える(19頁)。

(3) 弁護人の質問に対しては、膝をかかえて座り込んだのは車道に向いて座っており、左側に友人2名がいた、と答える(19頁から20頁)。

(4) 被告人の質問に対して、被告人車両は私の右側で止まった、と答える(20頁)。

佐■■■は、検察官の質問に対しては明らかに自分がみた対面信号に背を向けて座り込んだと証言し、裁判官や弁護士、被告人の質問に対しては対面信号に向かって座り込んだという証言をしており、佐■■■の証言は極めて矛盾している。佐■■■はどう事故を回避しようとしたのであろうか。

佐■■■が検察官に対して述べたように、被告人車両に背を向けて走り出したかのような証言は、自分に向かって走ってくる車両がある場合の人間の自然の回避行動に反している。しかも高齢の老人がこのような回避行動をとることは無理である。普通の人間であれば左右どちらかの横に逃げるのが普通である。わざわざ左に友人がいるのに左に反転して被告人車両に背を向けるという行動がとれるのであろうか。車両に背を向けて走るなど怖くてできないのが普通である。また背を向けて逃げて転んだ人間が座り込んだのが対面信号に向かって座り込んだ、というのも矛盾している。ここから分かるのは、佐■■■は被告人車両に気づいたのは自分に向かって走行してくる姿であり、驚いて後ずさりして、左右どちらかに反転しようとしたが、そのまま被告人車両を向いてその場で尻餅をついたのである。だから佐■■■は自分の対面信号に向かって座り込んだ姿勢になったのである。また、佐■■■は被告人車両が歩道に乗り上げたと繰り返し証言するが、被告人車両は横断歩道の手前で停止しており、歩道に乗り上げて停止したのではない。制動痕も被告人車両が④の位置付近で停車したことを示している。佐■■■は動転して自分の行動も被告人車両が停止した位置も正確に証言できていないのである。

佐■■■は、対面信号が青になってからすぐに横断歩道を渡り始め、その直後に被告人車両が左斜めの方向から進んでくるのがみえ、とっさに事故を回避しようとしたが、高齢のため俊敏な行動ができず、そのまま尻餅をついてしまったのである。

それは佐■■■の原審における証言調書7頁に「顔を上げたらもうきていました」、「左の方から向かってきました」などという証言からも明らかである。

また、目撃証人である保■は弁10号証（検甲13号証の保■の員面調書）で「衝突してすぐに、原付は人と一緒にその場で倒れ、乗用車はキーとタイヤの擦れるような音をさせながら、私の目の前を右にカーブして横断歩道の方へ行き、60過ぎのおじいさんとぶつかりそうになり、おじいさんは尻餅をついていました」と供述しているが、目撃証人は佐■がその場で尻餅をついた状況を述べているのである。この点は公判廷における証言でも変わらない。保■は「歩道にいるおじいさんが尻餅をついているところを見た」と述べる。おじいさんは背を向けて走ったりはしていない。

原判決が、佐■は被告人とも被害者とも利害関係がないことから佐■の証言は信用できるものとしてほぼ全面的にこれに依拠して被告人の行動を推測しているが、佐■の証言は極めて曖昧なものであり、これに依拠することは危険なのである。原判決はその点で誤りをおかしている。

3 原判決の誤り

原判決は、佐■供述（証人佐■が歩道から三、四歩進んだ地点で被告人車両の危険を感じており、時間感覚のみでは不正確さを免れないことに比して、位置及び行動による記憶として信用性は高い）に基づき・・・被告人の過失を認定している。すなわち原判決は、8頁から9頁で「佐■が被告人車両を認めたのは、佐■の対面信号が青色となって二、三秒後と推定され、同信号機が青色となるのは被告人対面信号が④赤色・左折可矢印になって3秒後であるから、本件事故は、被告人対面信号が④赤色・左折可矢印に変わってから約五、六秒後に生じたと推定される。・・・本件事故の約五、六秒前、すなわち、被告人の対面信号機が④赤色・左折可矢印に変わった時点では、衝突地点から約69メートルないし82.8メートル元町方面方向の位置、停止線の手前約35.8メートルないし49.6メートルの位置に被告人車両が位置していたと考えられる。・・・そうすれば、制動措置を講じれば停止線手前において停止できる距離において被告人車両が走行していた時点で、すでに被告人対面

信号は④赤色・左折可矢印となっていたと認められるから・・・」と認定したのである。原判決の最大の問題点は佐■■■■が対面信号が青に変わってから歩き出して五、六秒後に本件事故が発生したと推測した点である。

しかし、原判決が前提とした佐■■■■証人の証言は依拠できない不確かな証言なのである。佐■■■■は自己の対面信号が青になったとたんに横断歩道を渡ろうとしたが、自分に向かって走ってくる被告人車両に気づいて回避行動をとろうとしたが、結局ほぼその場に立ちすくんで尻餅をついたのである。それが各証言に一番矛盾なく整合する状態であり、被告人のみた状態にも合致するのである。

以上により、原判決が佐■■■■の対面信号が青になって五、六秒後に本件事故が発生したと判断したのは誤りである。

4 被告人車両は対面信号が黄色の表示の段階で本件交差点に進入したものである。

(1) 被告人車両は対面信号が黄色表示をしている段階で本件交差点に進入した。被告人が黄色信号で本件交差点に進入するについては問題はない。ただその黄色信号はおそらく被告人車両が本件交差点に進入した段階で赤表示に変わったものと思われるのである。この場合、被告人車両は黄色表示で進入したがそのまま本件交差点を通過してかまわないはずである。被害者山■■■側の信号は被告人対面信号が黄色の場合は当然赤を表示しており被告人が交差点に進入するのは問題がないし、またその被告人対面信号が交差点に進入してから黄色から赤に変わったとしてもそのまま本件交差点を通過してかまわないはずである。

このように被告人車両の対面信号は被告人車両が本件交差点に進入した段階で黄色から赤に変わったが、被害者山■■■の対面信号は赤表示であり、それは3秒続く。すなわち、被告人車両の対面信号も赤、被害者山■■■の対面信号も赤の状態が3秒続くのである。その後で被害者山■■■の対面信号も佐■■■■証人の対面信号も同時に青に変わるのである。

被告人車両の速度は50キロで本件交差点に進入したことは争いが無い。時速50キロ（秒速13.8メートル）の制動距離は23.1メートルである。またその時間は2.57秒である。これについては、通常人の反応時間0.75秒であり、これから空走距離は10.425メートルになり、これに計算式にしたがって制動距離を計算すると、12.675メートルになり、両方の合計は23.1メートルになる。ただ、この制動距離、それにかかる時間はほぼまっすぐに進行してブレーキをかけた場合の想定であり、本件のように右にハンドルを切って斜めに進行した場合は距離もそうだが停止するまでは通常よりは多少時間がかかるものである。

(2) 検甲第1号証（実況見分調書）添付の現場見取図でいうと、①から②までは11.9メートル、②から③までは41メートル、①から停止線までは19.7メートルとされているから②から停止線までは7.8メートル、停止線から衝突地点の×地点までは33.2メートルになる。

また、被告人車両が停止した④の位置までは×地点から斜めに18メートル程度はある。被告人車両は時速は50キロ（秒速13.8メートル）で本件交差点に進入し、被害者山■を発見して急制動をかけたのである。制動距離は23.1メートルである。

そうすると、被告人車両の停止位置④から23.1メートル手前で被告人は急制動をかけたことになる。その位置は×地点からどの程度離れているか。④から×地点が斜めに18メートル程度とすれば、被告人が急制動をかけた位置は23.1メートル－18メートル＝5.1メートル。×地点から5.1メートル離れている位置である。そこは停止線からは33.2メートル－5.1メートル＝28.1メートル進んだ位置である。停止線から28.1メートルの距離を走行するのに、被告人は50キロの速度で2.03秒かかる。

被告人の対面信号が黄色から赤に変わった段階で被告人車両はすでに本件交

差点に進入しており、停止線から28.1メートル進んだ辺りで急制動をかけた。結局、被告人は停止線から2.03秒後にブレーキをかけ、ブレーキをかけてから2.57秒後に停止する。被告人の対面信号が黄色から赤になってから4.6秒後に停止することになる。前述したように、通常よりも制動に時間がかかることからすれば、停止するまでは5秒程度とみるべきかもしれない。一応4.6秒で以下に議論を進める。

- (3) 被告人の対面信号が黄色から赤に変わって4.6秒後は佐■■■証人はどういう行動をしていたであろうか。佐■■■証人の対面信号は被告人車両が黄色表示の最後の段階で本件交差点に進入してから3秒経過した後は青に変わる。すなわち佐■■■証人は自己の対面信号が青になってから1.6秒後は何をしていたのであろうか。

佐■■■証人の証言によれば、佐■■■は対面信号が青になって1秒後程度に横断歩道に歩みだした。歩みだしたとたんに被告人車両に気づいた、という。

佐■■■は自己の対面信号が青になって1秒経過後は横断歩道を歩き始めていたのである。前述したように佐■■■はその段階で被告人車両に気づいて驚きあわてふためいてその場で被告人車両を向いて尻餅をついたのである。

したがって佐■■■は、自己の対面信号が青になって1.6秒後（あるいは2秒後）には渡りかけた横断歩道上で回避行動をとっていたか尻餅をついていたのである。

- (4) 一方、被害者山■■■は、自己の対面信号が赤であるにもかかわらず見切り発車したものと思われる。被害者山■■■が立会人で作成された検甲第2号証の「実況見分調書」添付の現場見取図から判断すると、被害者山■■■の停止していた位置アから衝突地点のウ（以下衝突地点を×地点ともいう）までの距離は18.2メートルである（原判決10頁）。被害者山■■■が対面信号が青になってからス

スタートしたとすると、仮にいきなり時速20キロ（秒速5.6メートル）になったとしても×地点まで3.25秒かかることになる。スタートしていきなり時速20キロにあがることはしないから実際は4秒以上はかかっている計算になる。そうすると、被害者山■は対面信号が青になって1.6秒後はまだ×地点にはとうてい到達しておらず事故は発生しないことになる。この結論はおかしいから結局被害者山■は対面信号が赤の状態で見切り発車したと考えるのが自然である。

被害者山■、証人佐■の対面信号は同時に青になる。そうすると、被害者山■の対面信号が青になってから4秒以上経過して本件事故が発生したことになるがこれはあり得ない。そのことは原判決も10頁で指摘しており、被害者山■は対面信号が赤の状態が発進したと考えると事故状況に合わないと言っている。被告人も同様の考えであり、被害者山■は対面信号が赤の状態で見切り発車したのが事実である。この点は本件事故の発生に大きな影響を与えている事実である。

- (5) 証人保■は、弁10号証では検甲第3号証の現場見取図にいう信号Aが青になるのを見た、その信号が青になった後で被害者山■が発進したと証言するが、公判廷においては、自分が確認したのは信号Bであり、それが青になってから被害者山■が発進したと証言する。しかし、検甲第3号証の現場見取図、添付写真2からも明らかなように、保■の停車した位置からは信号Bを確認するのは、よほどこの信号を確認しようとして注視しなければ見えにくい。

前述したように、被害者山■は信号Bが赤の状態が発進したものであり、保■は信号Bをみていた可能性はない。保■の証言は信用できない。

5 結論

被告人車両は事故の対面信号が黄色表示であったので急ぎ本件交差点を通過

しようとして、むしろ加速して進行した。ところが交差点に進入してすぐに信号が赤に変わったが、この場合被告人のとるべき方法は急制動をかけるのではなく、急いで本件交差点を通過してしまうことである。被告人側の対面信号が赤になっても被害者山■側の対面信号は赤を表示していることは被告人は通勤経路として毎日のようにここを通過しているのであるから知っていた。通常の運転者としても信号表示が黄色で交差点に進入したが、途中で黄色が赤になった場合はそのまま走行を継続するはずである。

ところが、被害者山■が自己の対面信号が赤であるにもかかわらず、無謀にも本件交差点に進入してきてしまった。このため被告人は被害者に気づいて急制動をかけ、ようやく停止できた。そのために山■は転倒し、佐■も転倒してそれぞれ怪我をしたのである。被告人が自己の対面信号が黄色表示である場合、交差点にそのまま進入したのは被告人の過失ではない。したがって、被告人が自己の対面信号が赤であるにもかかわらず、進入したと判断した原判決は事実の誤認がある。

被告人が対面信号が黄色表示の段階で本件交差点に進入したが、被害者山■も自己の対面信号が赤であるにもかかわらず本件交差点に進入したために本件交通事故が発生したのである。しかし、被告人は注意義務を果たしており、被害者山■、証人佐■の怪我は被告人の注意義務違反を原因として発生したものではない。

第2 本件における訴訟記録及び原裁判所において取り調べた証拠に現れている下記の各事実からすれば、原審判決の下した被告人に対する量刑は不当であるから、その破棄を求める。

1 はじめに

被告人は、第1において、被告人の対面信号が黄色表示の段階で本件交差点

に進入したものである、として主張を展開したが、被告人車両の対面信号が黄色から赤に変わった直後に被告人車両が本件交差点に進入した可能性も否定できない。事故は数秒の瞬間的な時間に発生しているからである。この場合、被告人が対面信号が赤に変わったのに進入したことは被告人の過失ではあるが、時速50キロで本件交差点に向かっていて被告人車両は、対面信号が黄色信号から赤に変わった瞬間に本件交差点直前にいた場合、そこで急制動をかけるよりはそのまま進行して本件交差点を通過してしまった方が安全である。ことに被害者側の対面信号が赤のままであるから通常は被害者側の方向からの進入車両があることはない。両方の信号を赤の状態に3秒継続させるのは、この被告人車両のように赤になった瞬間に停止できずに交差点を通過しようとする場合もあることを想定しているのである。

ところが、被害者山■は自己の対面信号が赤であるのに本件交差点に進入してきた。そのために本件の事故が発生したのである。

- 2 被害者山■が赤で見切り発車してこなければ、本件の事故はおきなかったともいえる。被告人の過失も否定できないが、被害者山■の過失も同等に大きいものがある。捜査段階でこのような状況が明らかになっていれば、被告人は起訴されなかったと思われる。被害者山■が自己の対面信号が赤であるのに発進する場合は、すでに交差点に進入している被告人方向からの車両の存在も予見しなければならぬからその注意義務は被告人と同等程度に高いものがある。

被告人が赤で本件交差点に進入した場合であっても、制動距離の関係で本件交差点の手前で停止せずにそのまま走行を継続して通過してしまうのも選択肢としては存在する。交差する道路の信号も赤であるから被告人がそのままつきろうと考えたとしてもあながち被告人を責めるわけにはゆかない。そういう状況で本件事故が発生したものであれば、被告人の過失は比較的小さいものと言わなければならない。そうだとすれば、原判決の「禁固1年、3年間の執行

猶予」の量刑は重きに過ぎるものと言わなければならない。

原判決は、被告人の過失のみを重要視したきらいがある。被害者山■の重大な過失を勘案すれば、被告人に対する量刑は重きに失する。