事 故 の 発 生 と 物 証

Ver 1.6

本資料は主要な物証を簡潔にまとめたものです。詳細情報は以下の資料が必要です。（ご連絡頂ければ資料提供は可能です。）

①「本件事故の物証について」（2005年12月）	資料　1～資料16
②「実況見分調書への意見」（2006年5月）	資料17～資料37
③「物証から見える衝突形態」（2006年10月）	資料41～資料50
④「物証から見える衝突形態（追加資料）」（2006年10月）	資料55・56
⑤「追加資料（資料57・資料58）」（2008年5月）	資料57・58
⑥「追加資料（2） 資料59～63」（2008年9月）	資料59～63
⑦「資料64：写真撮影報告書からガラス片」（2009年3月）	資料64
⑧「資料65：テールパイプと縁石の衝突」（2009年4月）	資料65
⑨「資料66：人体の損傷と衝突形態」（2009年4月）	資料66

※上記資料は裁判所（民事）に提出した甲号証（原告）の一部です。

2009年4月30日

真砂　佳典

y_masago@ya2.so-net.ne.jp

衝突形態を検証する　　検察庁は正しく判断したか？

事故直後の　　車（大型ダンプ）

異様に大きな荷台：法定積載量１０トンに対し２２トンの積載が可能

秩父日野自動車構内

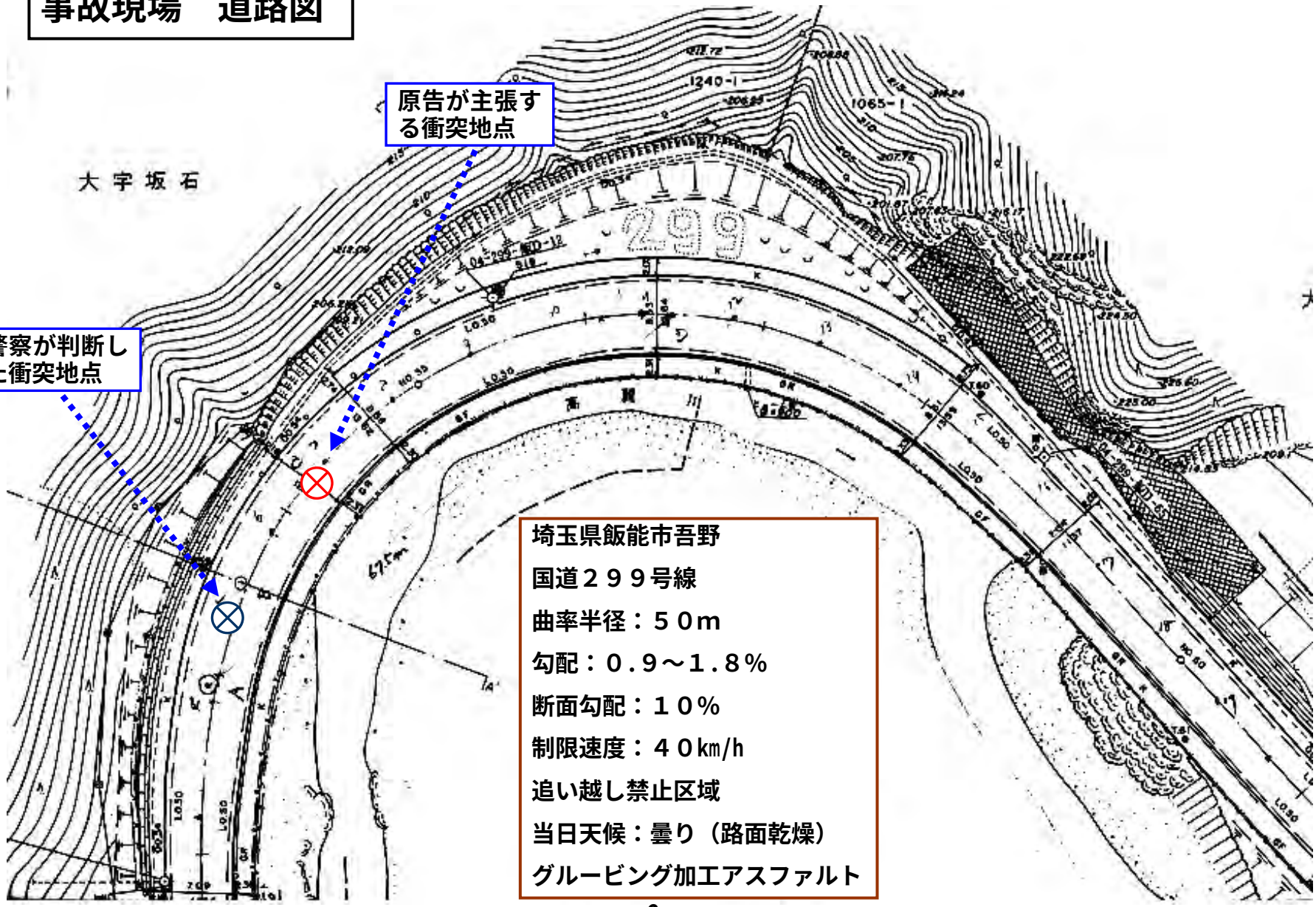
撮影：2004年10月12日

検察庁は告訴人の度重なる要請に対しても、物証の科学鑑定は行いませんでした。

そればかりか、依頼した鑑定人に対しても、告訴人が提出した資料は全て渡しませんでした。

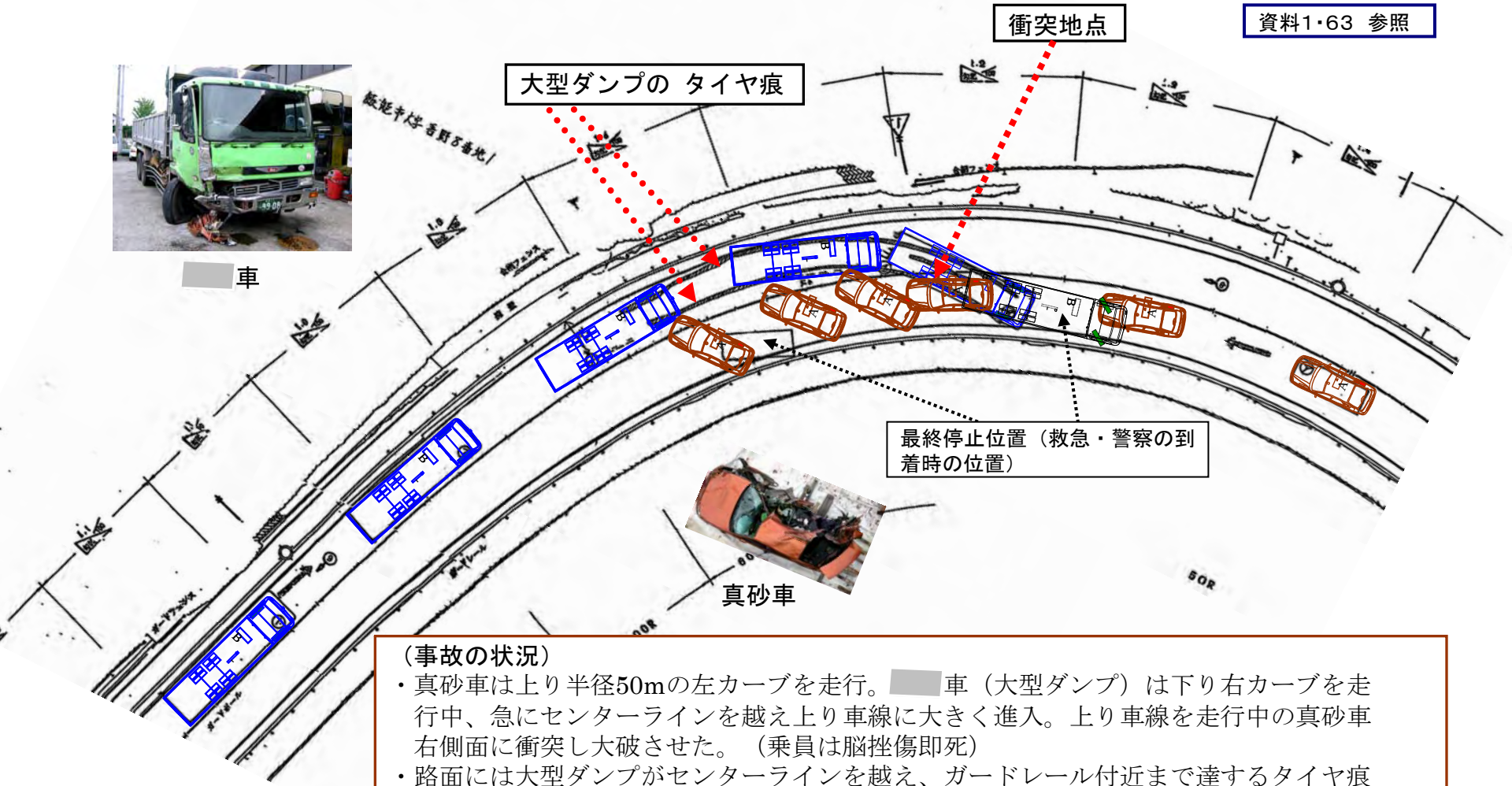
高所作業車から撮影した真砂車

事故現場　道路図


原告が主張する衝突地点
警察が判断した衝突地点
大宇坂石
299
1240-1
1065-1
埼玉県飯能市吾野
国道２９９号線
曲率半径：５０ｍ
勾配：０.９～１.８％
断面勾配：１０％
制限速度：４０km/h
追い越し禁止区域
当日天候：曇り（路面乾燥）
グルービング加工アスファルト

大型ダンプ（　　車）は下り右カーブ／レガシィ（真砂車）は上り左カーブ

資料1･63　参照



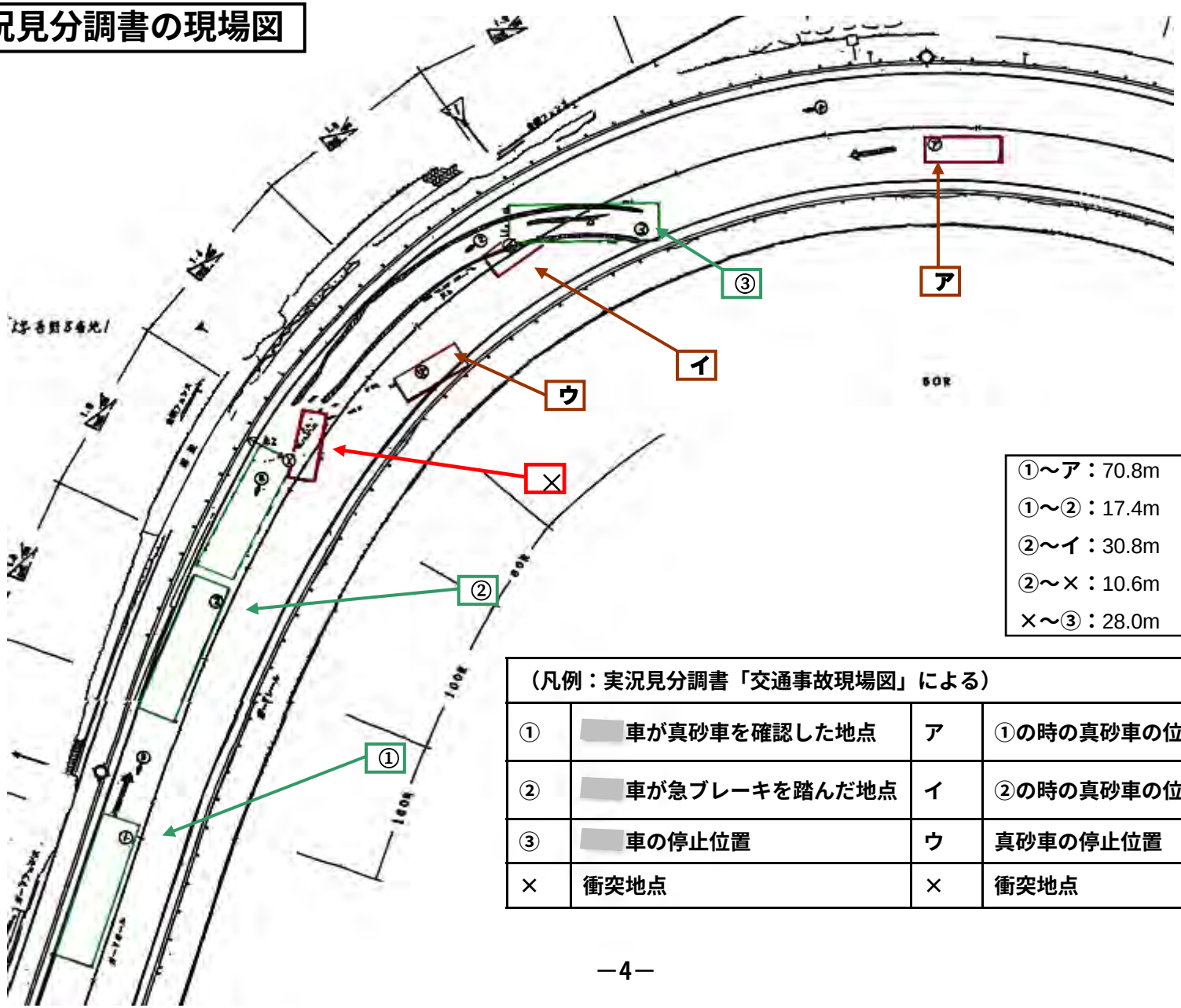
（事故の状況）

・真砂車は上り半径50mの左カーブを走行。　　車（大型ダンプ）は下り右カーブを走行中、急にセンターラインを越え上り車線に大きく進入。上り車線を走行中の真砂車右側面に衝突し大破させた。（乗員は脳挫傷即死）

・路面には大型ダンプがセンターラインを越え、ガードレール付近まで達するタイヤ痕が残った。

・大型ダンプは事故の直後（救急・警察が到着する前）に他の車両によって牽引、移動された。（実況見分調書の現場図と添付写真では8m食い違う）真砂車もその可能性が高い。

実況見分調書の現場図



①～ア：70.8m
①～②：17.4m
②～イ：30.8m
②～×：10.6m
×～③：28.0m

（凡例：実況見分調書「交通事故現場図」による）			
①	車が真砂車を確認した地点	ア	①の時の真砂車の位置
②	車が急ブレーキを踏んだ地点	イ	②の時の真砂車の位置
③	車の停止位置	ウ	真砂車の停止位置
×	衝突地点	×	衝突地点

実況見分調書と大きく食い違う[redacted]の報告書（自賠責）

[redacted]は「ブレーキの跡」（タイヤ痕）の後に衝突したと記載している。

飯能署の作成した実況見分調書とは大きく食い違っている。本人の勘違いとは思えない。[redacted]は明らかに違う状況を説明している。

実況見分調書では「センターラインを越えた」レガシィ（真砂車）を正面で見た事になっている。

しかし、この報告書では**「はみ出してくると判断し急ブレーキを踏んだ」**とある。

すなわち、急ブレーキを踏んだ時点ではレガシィはセンターラインを越えていないことになる。これも明らかな食い違いだ・・・・

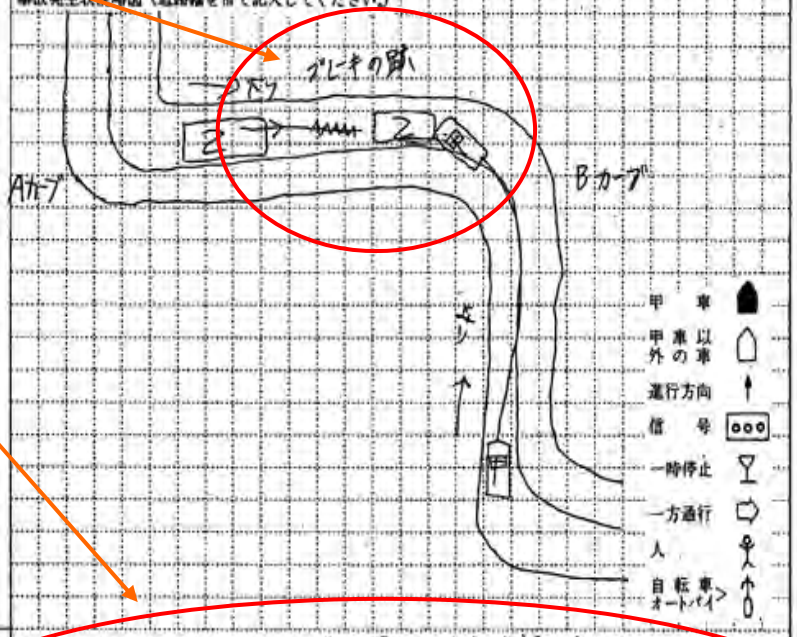
事故発生状況報告書

（注）① （　　）の事項は、おおよその数値を記載または該当するものを○印で囲んでください。
② 甲欄には、甲車の運転氏名を記入してください。
③ 乙欄には、自賠責保険請求書に記載の"負傷また死亡された方の氏名"を記入してください。

甲	氏名	真砂 晃	乙	氏名	[redacted] 道夫
相手	同乗（甲車、甲車以外の車）歩行、その他（　　）				
速度	甲車 80~90 km/h（制限速度 40 km/h）		甲車以外の車 45~50 km/h（制限速度 40 km/h）		
道路状況	見通し（良い・悪い）	道路幅	甲車側（　m）	甲車以外の車両（　m）	
信号または標識	信号（有・無）	一時停止標識（有・無）	その他標識（　　）		

事故発生状況を図示してください。

事故発生状況略図（道路幅をmで記入してください。）



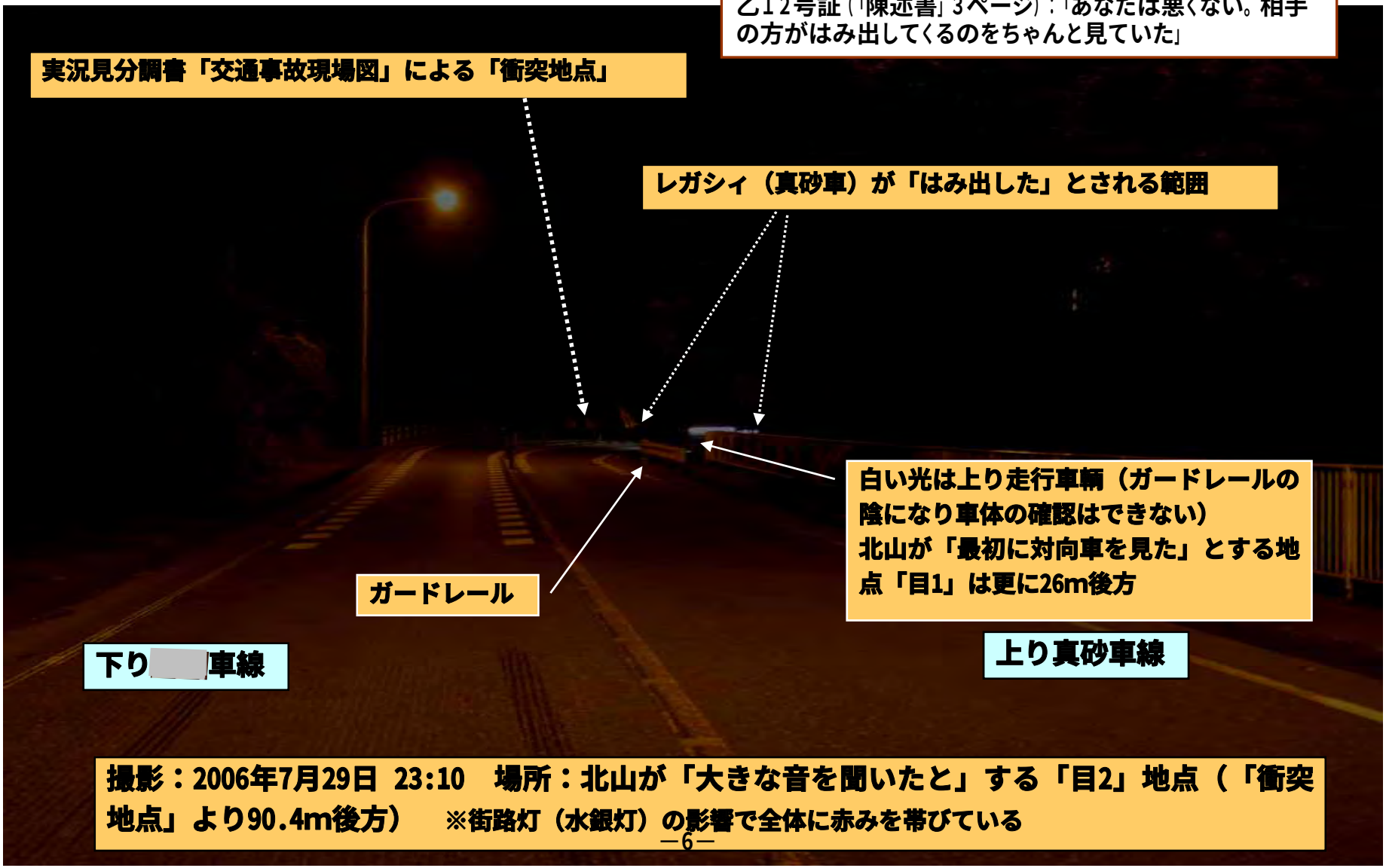
上記図の説明を書いてください。

乙がAカーブを曲がった時、Bカーブ先に甲のライトを確認したので
速度を落とし、甲車を確認したら スピードが出ていてカーブを曲がる
タイヤの音がすごかったため乙は甲が乙の車線にはみ出してくると判断し
急ブレーキを踏んだが甲が追突してきた。

別紙交通事故証明書に補足して、上記のとおり報告いたします。

不可解な『目撃者（　　）』には「はみ出してくるところ」は見えない

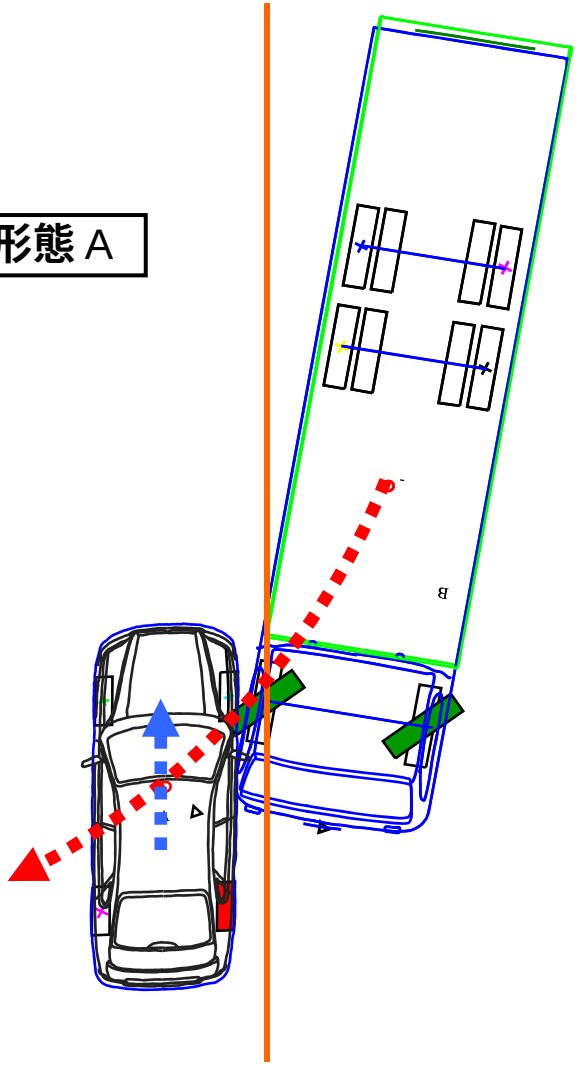
乙１２号証（「陳述書」３ページ）：「あなたは悪くない。相手の方がはみ出してくるのをちゃんと見ていた」



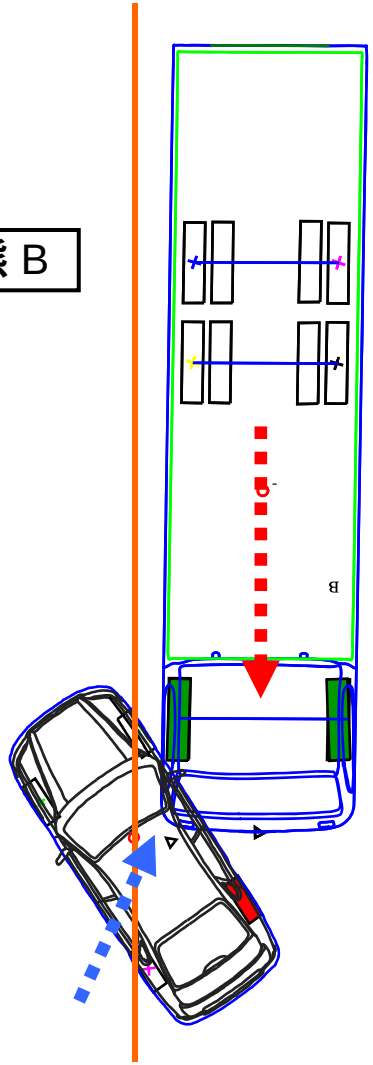
撮影：2006年7月29日 23:10　場所：北山が「大きな音を聞いたと」する「目2」地点（「衝突地点」より90.4m後方）　※街路灯（水銀灯）の影響で全体に赤みを帯びている

● 　車（大型ダンプ）がセンターラインを越えたか　→　「衝突形態A」
● 真砂車が「ドリフト」し、センターラインを越えたか　→　「衝突形態B」

衝突形態 A

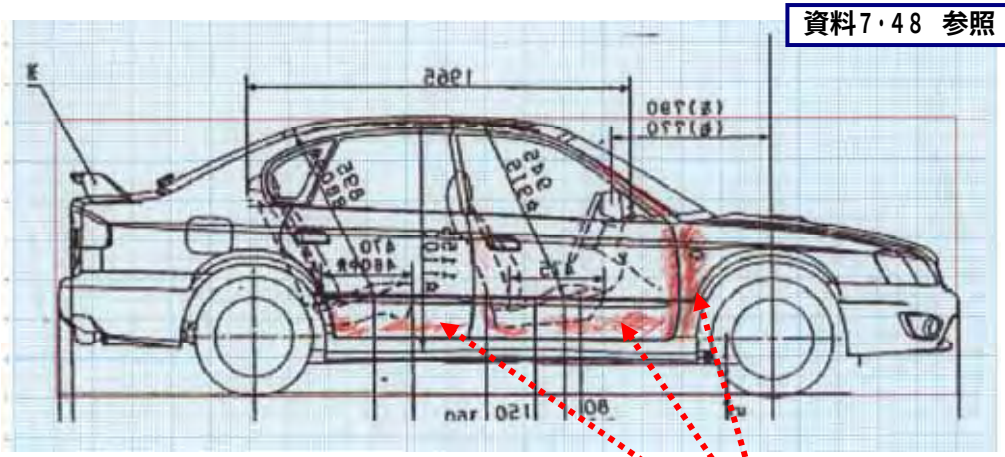


衝突形態 B



物証１－１　レガシィの右側面にはトラックタイヤの黒い痕跡が・・・

資料7･48　参照



資料32　参照

タイヤの角が激しく削れている

タイヤが接触した痕跡

[redacted]車 右前輪タイヤ内側に衝突した痕跡

直進していた[redacted]車に対し、真砂車が衝突した場合、タイヤの内側に衝突しますか？

しかも、内側から外に向かってタイヤは激しく削れている

物証１－２　レガシィ右側面のタイヤ痕跡・衝突形態Ｂでは付かない

資料47　参照

衝突形態Ｂ　では[redacted]車の右前輪は赤い部分（レガシィ右側面のタイヤ痕跡）には接触できない

事故直後の状態

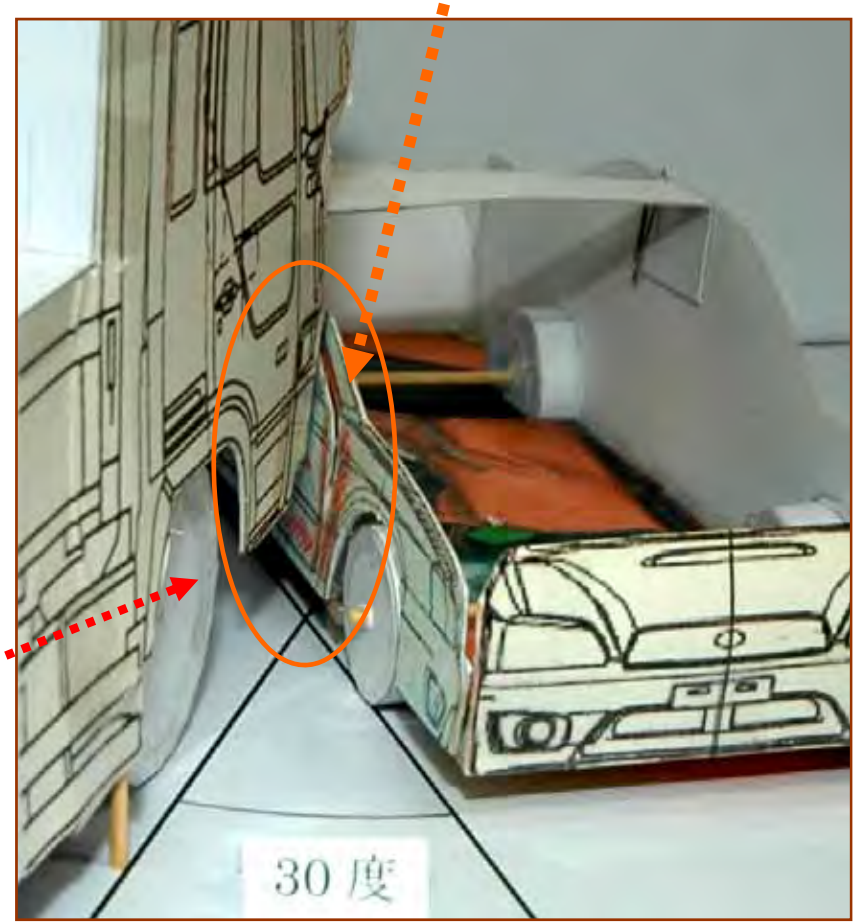
撮影：2004年10月12日

前輪はスペアータイヤと交換され、バンパーは外された

（直進走行の状態）

撮影：2005年3月21日

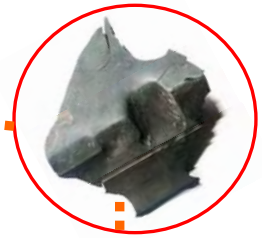
秩父日野自動車構内



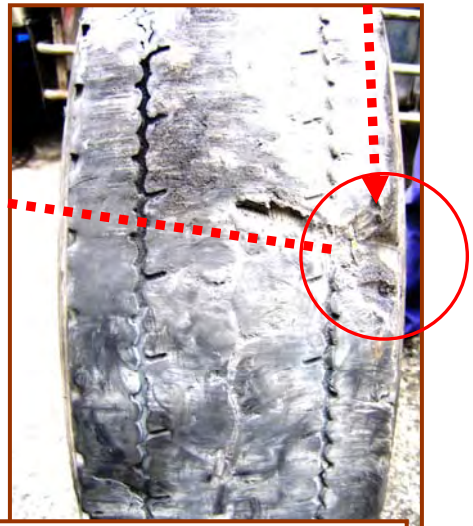
物証２－１　トラックのタイヤ破片（レガシィ右前ドア付近で発見）

資料8･41　参照

タイヤ片は抉れたタイヤの跡にピッタリ一致した



事故時の右前輪はスペアータイヤと交換された

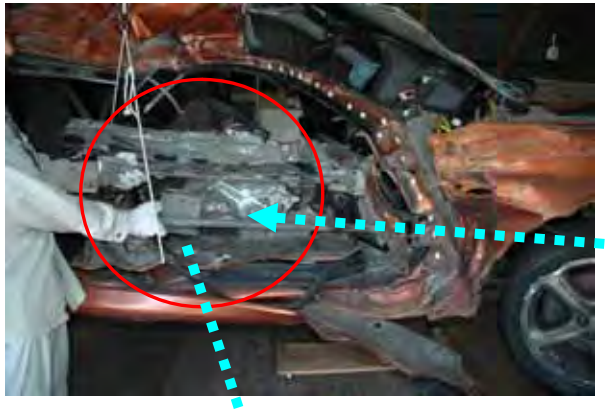


山がないタイヤ　整備状態は劣悪

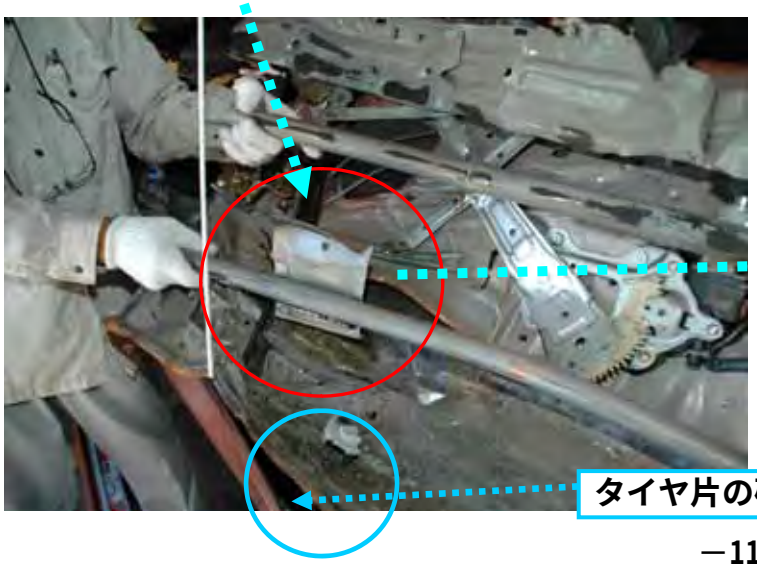
物証２－２　トラック右前輪の「タイヤ片」が発生した理由　①

資料42･43　参照

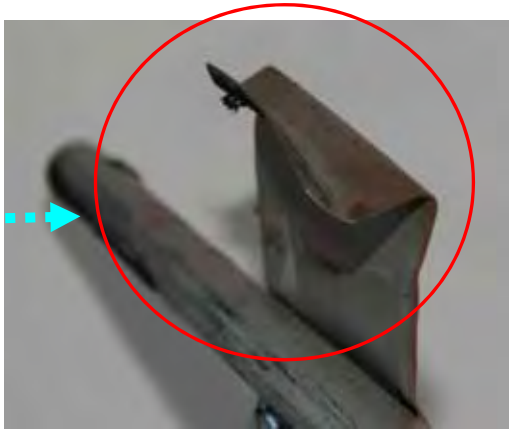
右ドア内　サイドビーム取り付けプレートの湾曲



サイドビーム



タイヤ片の確認

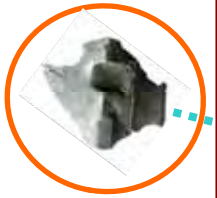


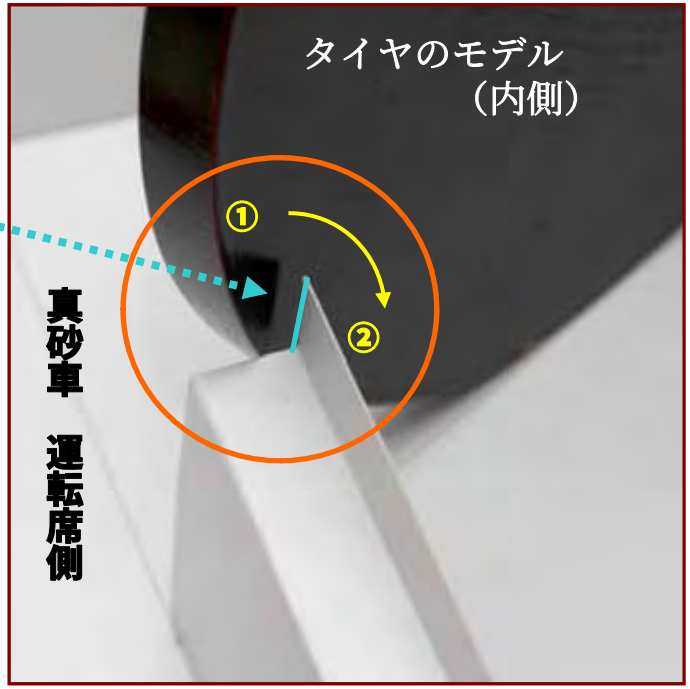
物証２－３　トラック右前輪の「タイヤ片」 発生した理由 ②

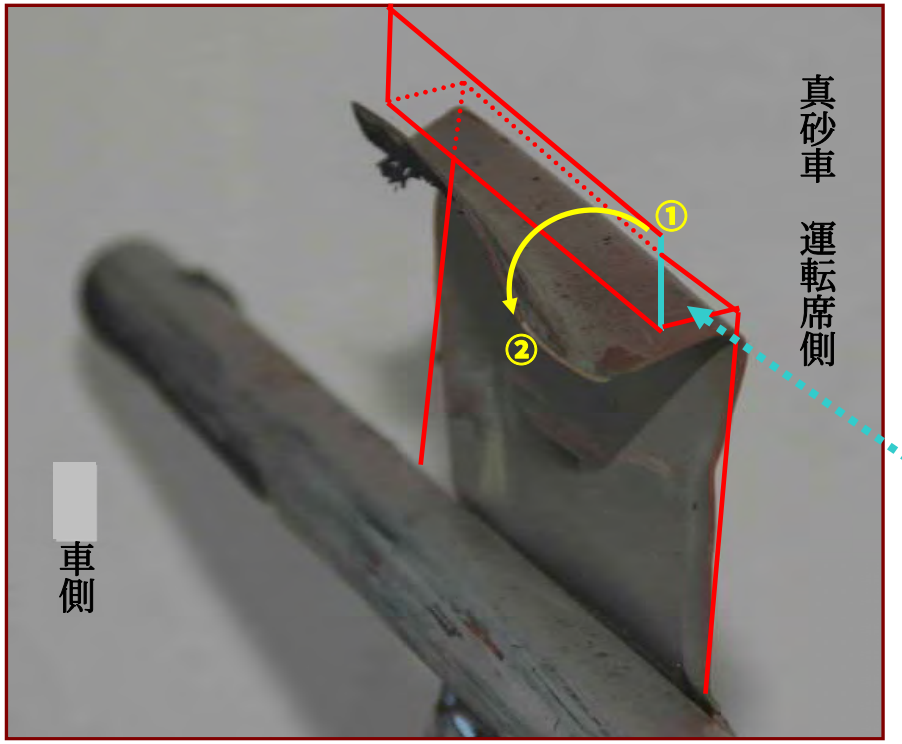
資料44･45 参照

サイドビーム（取り付けプレート）により、タイヤを内側から外に向かい抉り出した。

（衝突形態Ｂではあり得ない現象）

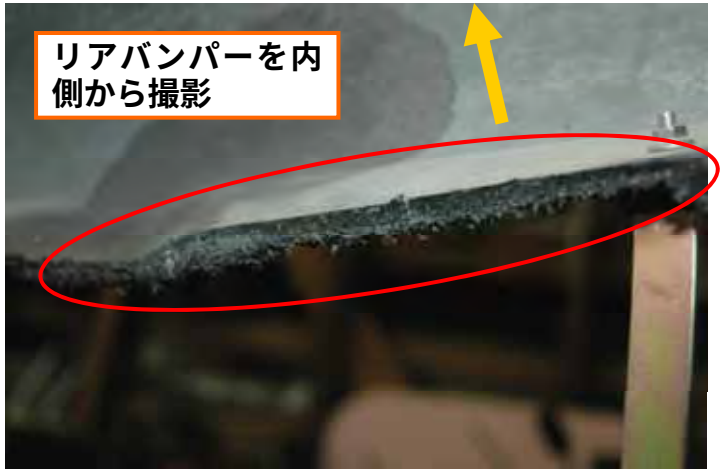






物証３　路面との接触痕跡 ＝ 全て「衝突形態Ａ」の方向

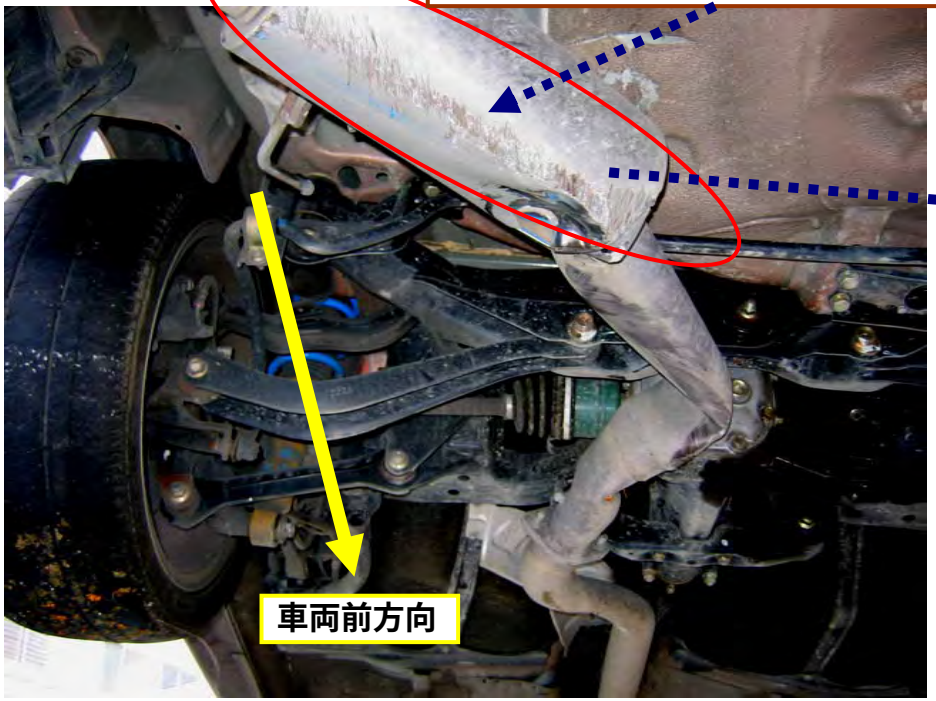
資料13･14　参照



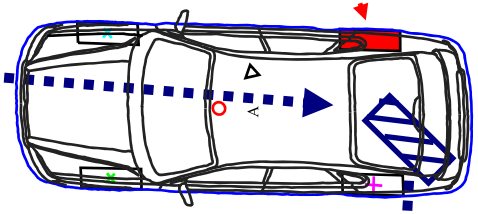
物証４　マフラーのキズから分かる衝突後の進行方向

資料13･14･60･65 参照

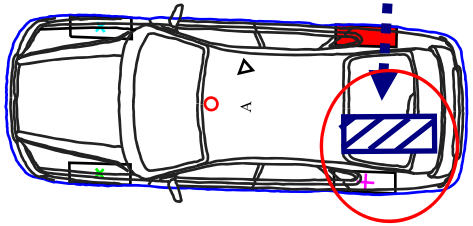
縁石と衝突し折れ曲がったマフラー（路面と接触したキズが見える）



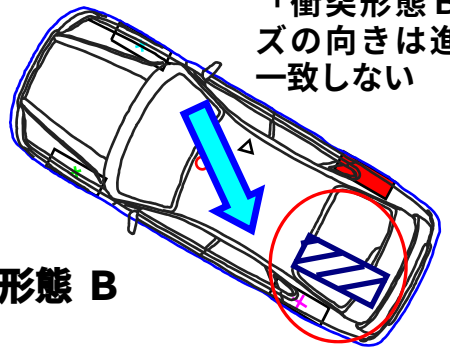
車との衝突でホイールが脱落



キズの向きをそのままに、折れ曲がったマフラーを元に戻すと

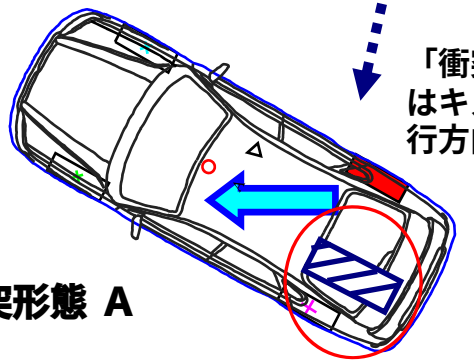


「衝突形態Ｂ」ではキズの向きは進行方向と一致しない



衝突形態 B

「衝突形態Ａ」ではキズの向きは進行方向と一致する

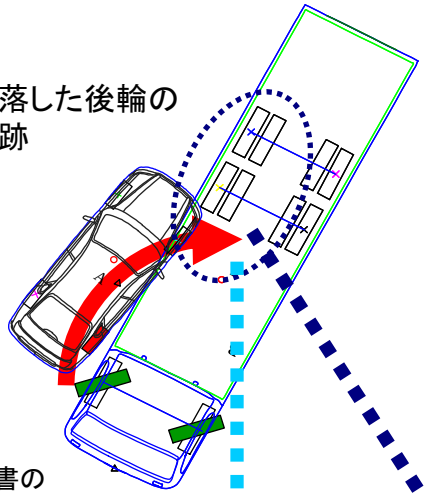


衝突形態 A

物証５　脱落したレガシィ右後輪は　　車に押し潰された

資料9　参照

その路面痕跡（擦過痕③：ガウジ痕）は、実況見分調書「衝突地点」から日高方向約15m地点に



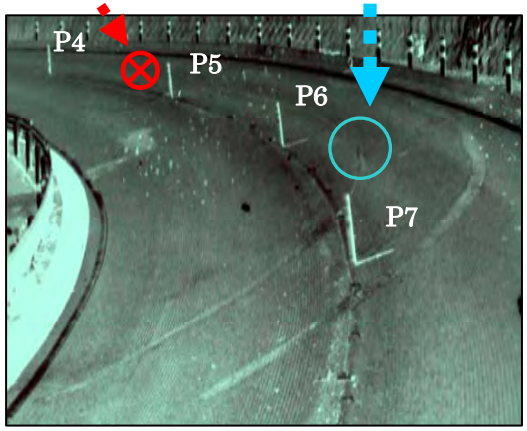
飯能署はこの路面痕跡（「擦過痕③」＝ガウジ痕）が発生した根拠が理解できなかった。

トラックの赤い塗料が付着

アスファルトに押し付けられた面

実況見分調書の
「衝突地点」

ガウジ痕の位置

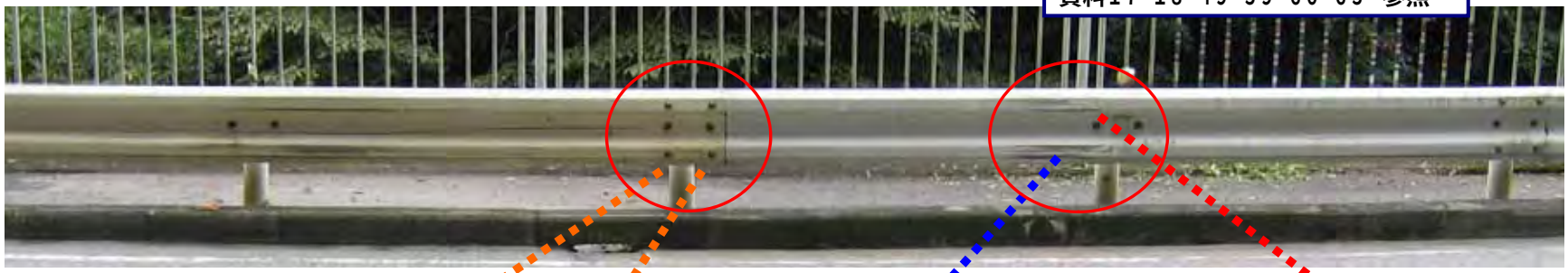


トラックの下まわりにはレガシィ後輪との衝突痕跡が多数

物証６－１　ガードレールの取り外し作業（道路管理事務所の許可を得て購入）

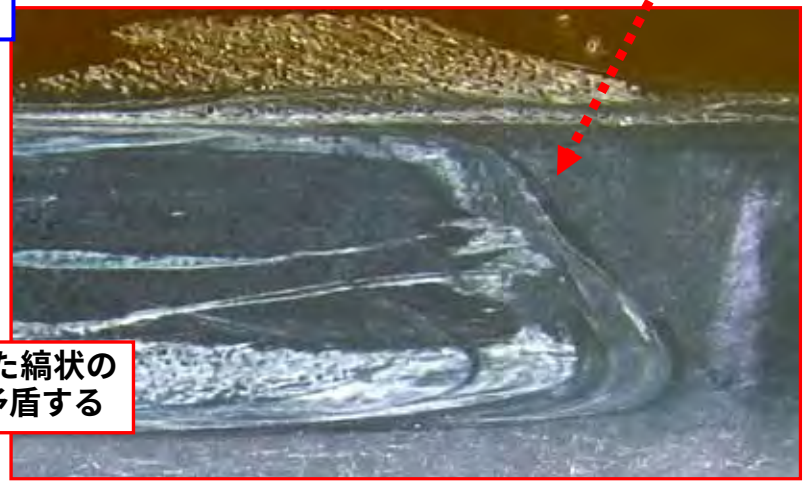
物証６－２　ガードレールへのレガシィ（真砂車）の接触

資料17･18･49･59･60･65　参照



ワインレッド・メタリック塗装（レガシィ）の光沢色

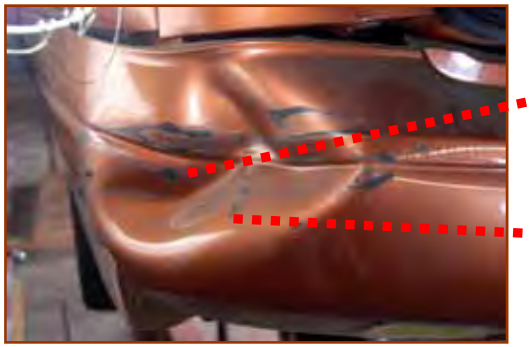
半円球形状ボルトの頭（左側）にも赤い塗料が・・　衝突形態Ｂでは半円球の左側には接触できない



左から右に向かって押し込まれた縞状の痕跡・・ここでも衝突形態Ｂは矛盾する

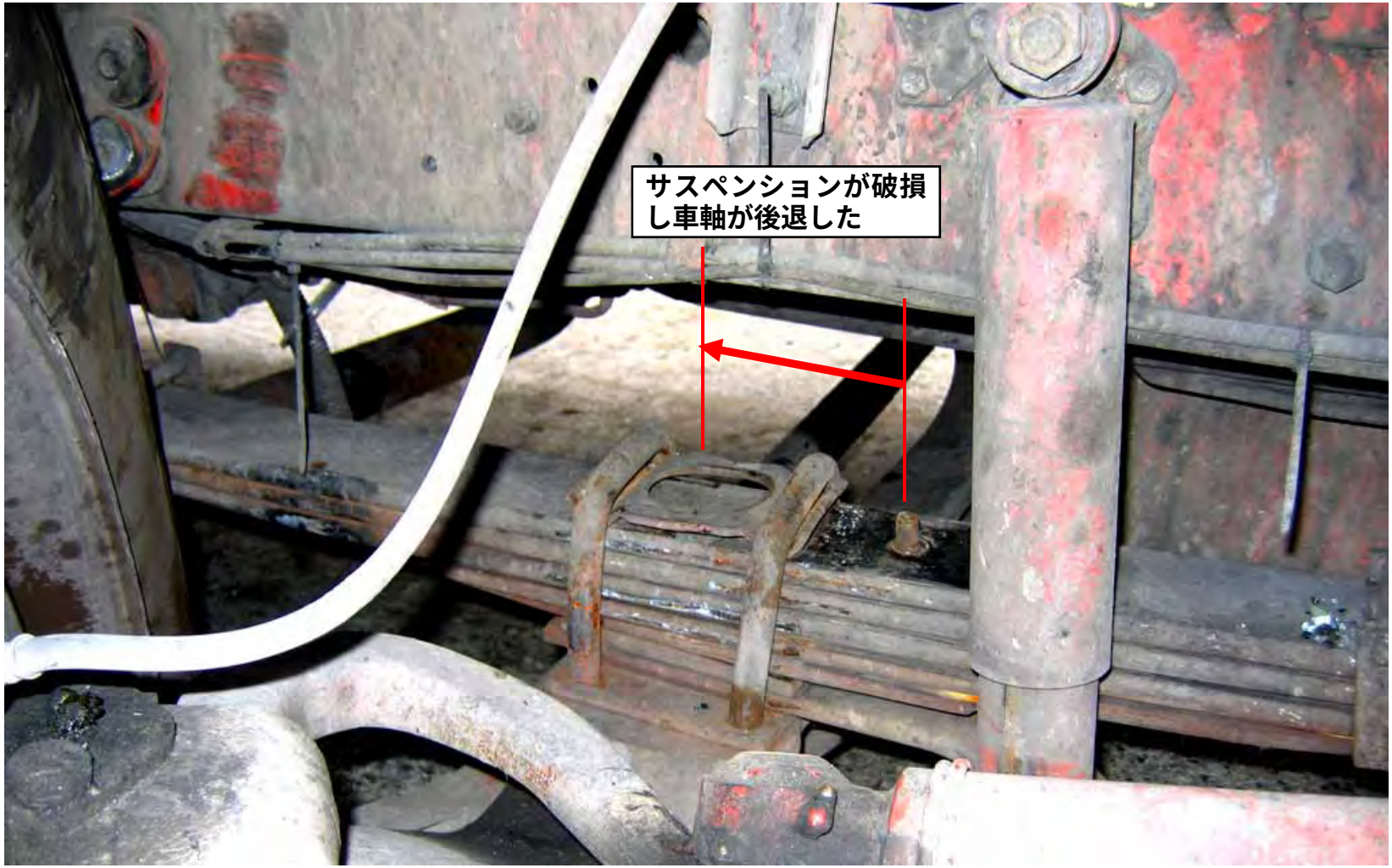
物証６－３　レガシィ（真砂車）後部にも縞状の接触した痕跡が

資料49･56　参照



物証７－１　右前アクスル（車軸）が後退した

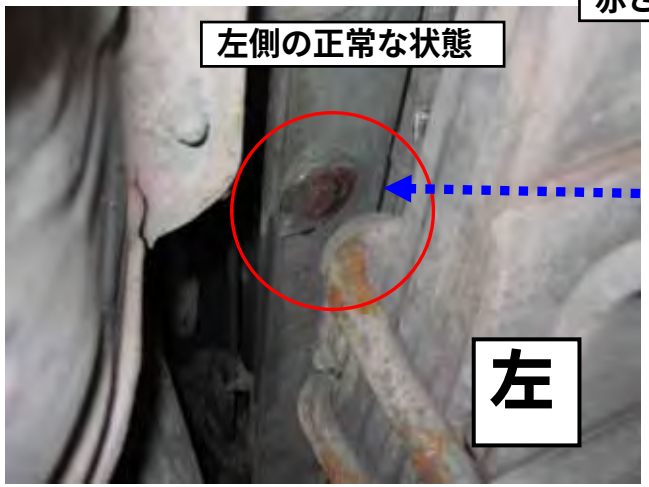
資料２０　参照



物証７－４　サスペンションの異常・リムの変形・Sボルト破断面に赤さび

赤さびたダンパーゴムの跡（事故以前から障害を抱えていた）

資料6　参照

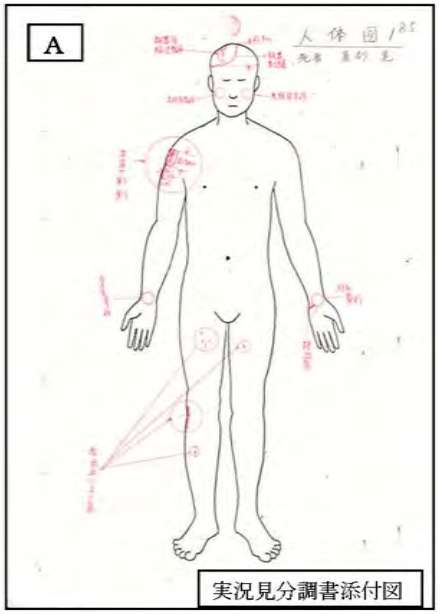


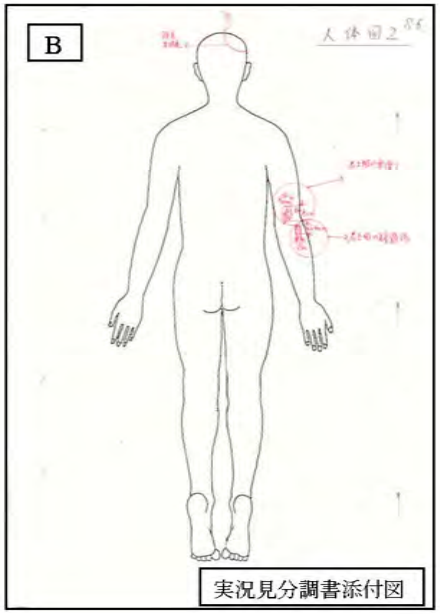
変形したリム（エア漏れの危険）

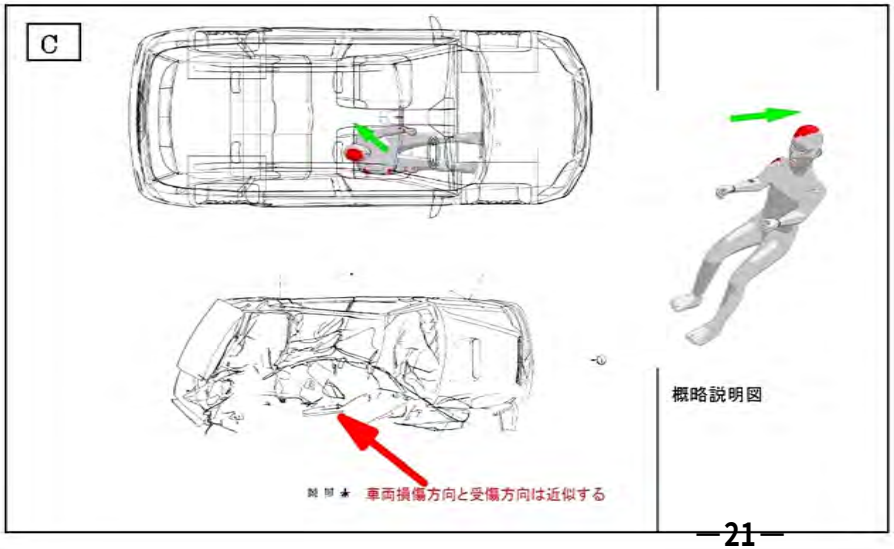
※リムの変形は当該事故とは無関係

物証8－1　　晃（被害者）は通常の走行姿勢のまま受傷した

資料66　参照







① 運転席に正常に着座し、

② ハンドルを保持した状態で、

③ 受傷方向と衝突位置が一致する

・頭皮の剥離

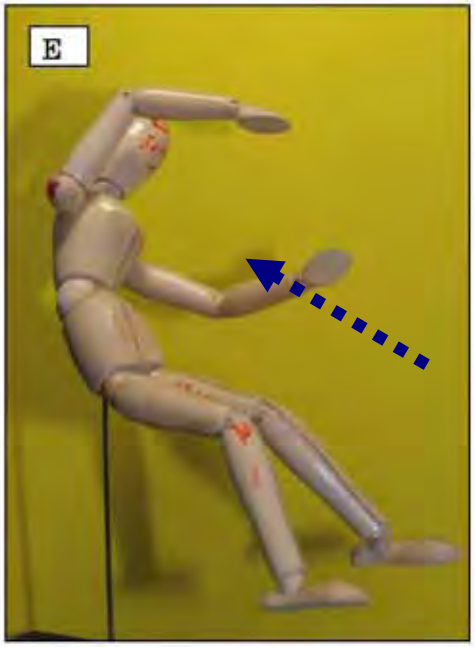
・両手首の骨折

・その他の挫想

物証８－２　　晃（被害者）に回避行動を取った形跡がない

資料６６　参照

通常の走行姿勢
受傷位置と一致する



危険を感じ回避行動を取る
受傷位置と一致しない

「衝突形態A」と「衝突形態B」の違いは何か

飯能署・検察庁が認定した衝突形態（B）では、ドリフトした車両の乗員は衝突を事前に予測できる。

衝突の瞬間には身を守ろうと、体を捩り、顔を腕で覆うような行動（「回避行動」）を取るはずだ。

「受傷位置が通常走行時の姿勢と一致する」とは

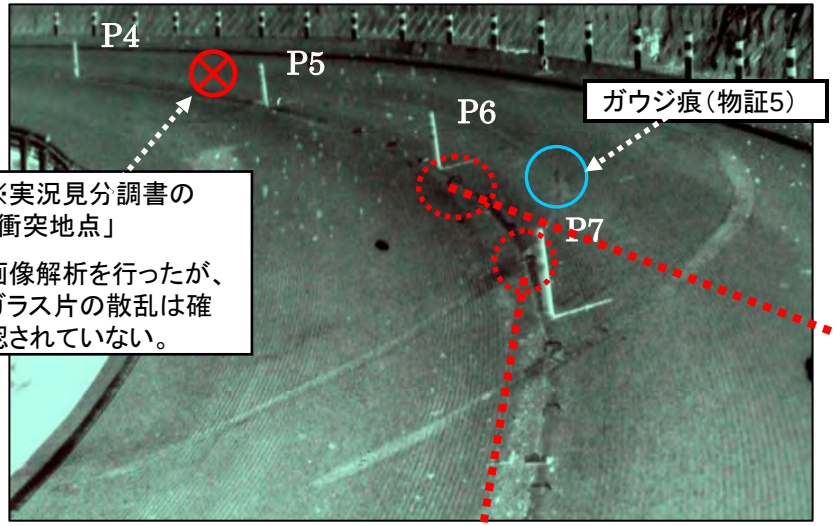
回避行動を取る間もない突発的事態に遭遇したことを物語る。

その衝突とは「衝突形態A」・・・[redacted]
車がいきなり真砂車の右側面に突っ込んだ・・

物証９　「衝突地点」※から14m～22m日高よりの地点に ガラス片 が散乱

資料57・64　参照

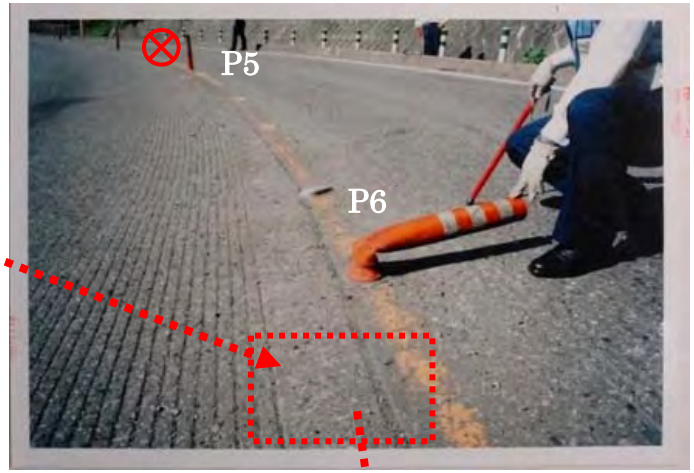
その場所は「衝突形態A」での一次衝突と二次衝突が 発生した地点

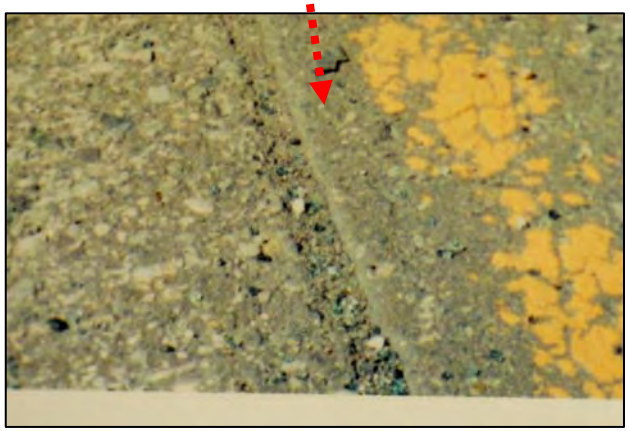


※実況見分調書の「衝突地点」

画像解析を行ったが、ガラス片の散乱は確認されていない。

飯能署は「真砂さんの言う所には、路面の痕跡も散乱物の何もなかった」と説明　（2005年6月飯能署にて）

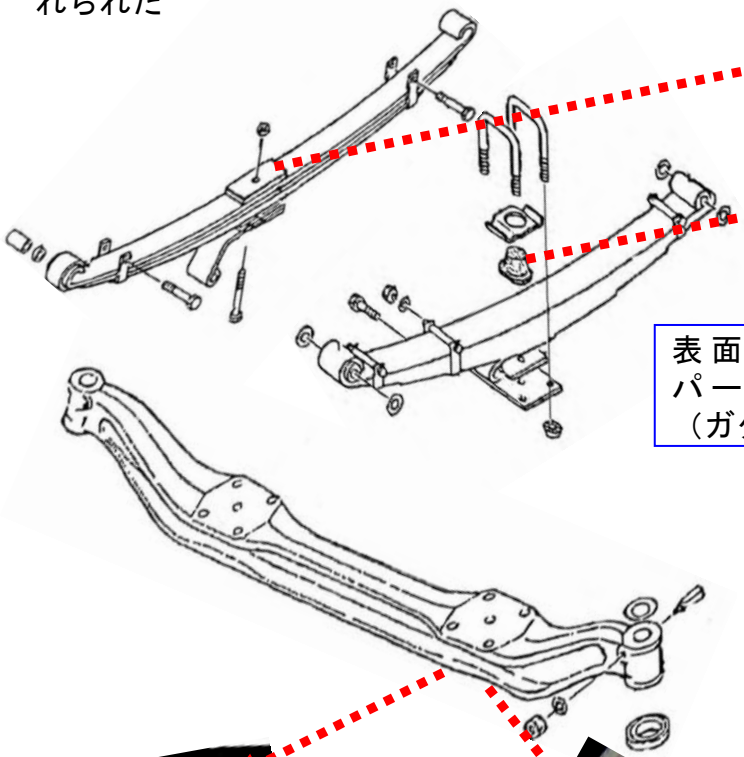


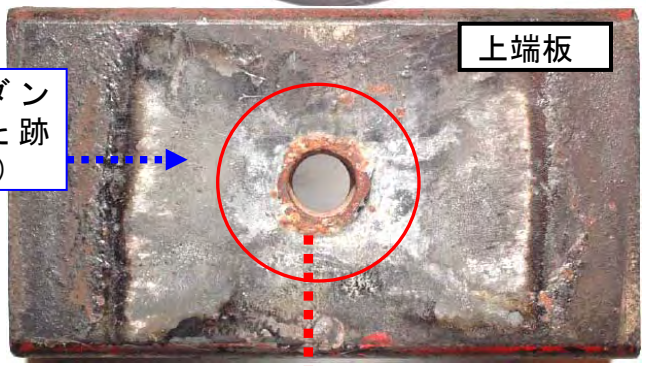


物証７－３　パーツ類の異常・酷い赤さび（　　車は障害を抱えていた）

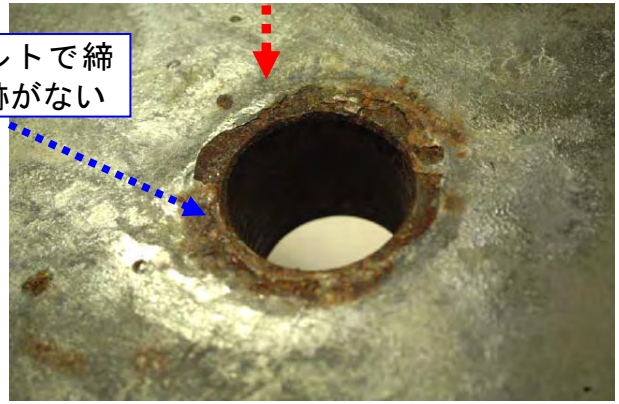
資料6･24　参照

脱落した　　車のダンパーゴム・上端板は
他の散乱物と一緒に真砂車の車内に中に入
れられた



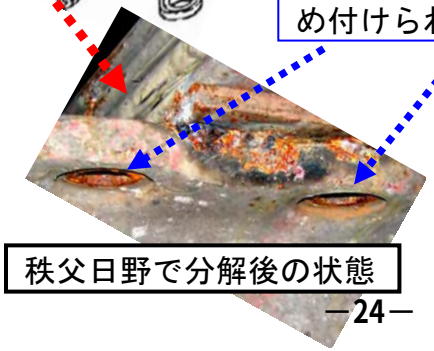


表面のテカリはダンパーゴムで擦った跡
（ガタがあった証拠）



酷い赤さび　ボルトで締め付けられた形跡がない

事故後の状態

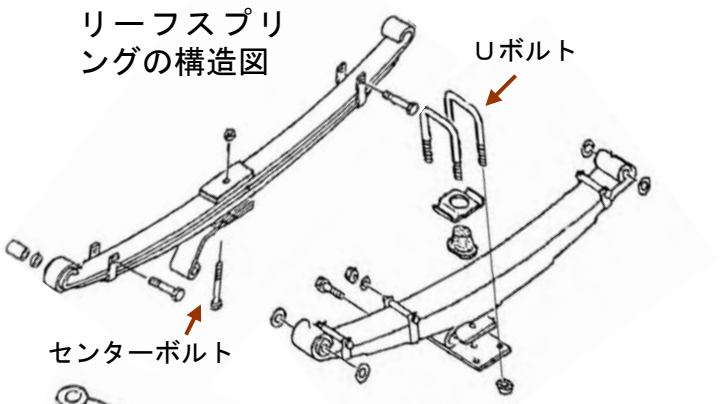


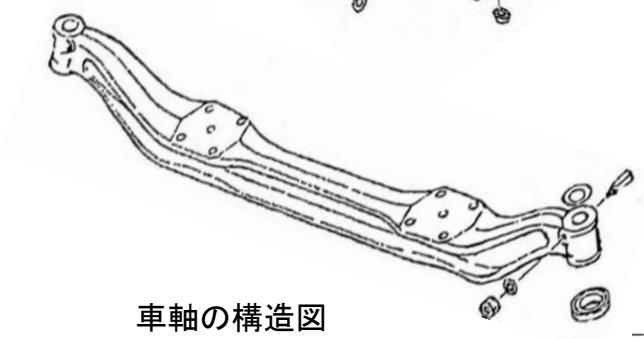
秩父日野で分解後の状態

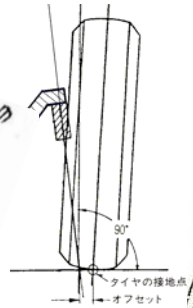
物証７－２　右前アクスル（車軸）が後退すると何が起きる？

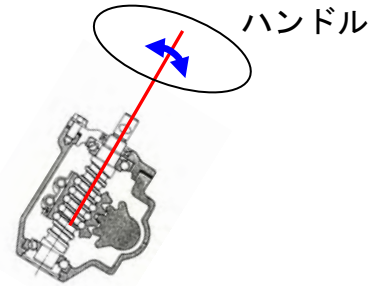
資料19　参照

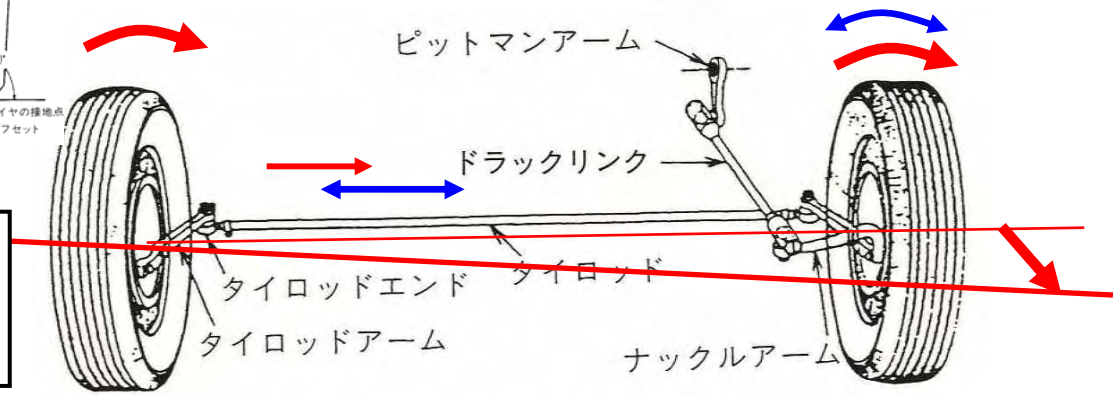
右側車軸が後退するとホイール（車輪）は、ハンドルの角度とは無関係に右に開く。左ホイールも連動して開く











サスペンションの構造

・フレームとリーフスプリングが固定される

・リーフスプリングはセンターボルトで固定され、車軸とリーフスプリングはUボルトで固定される

「衝突形態A」では 物証と全て一致する

資料9･50 参照

ガードレールの方向へ（物証６）

タイヤが接触

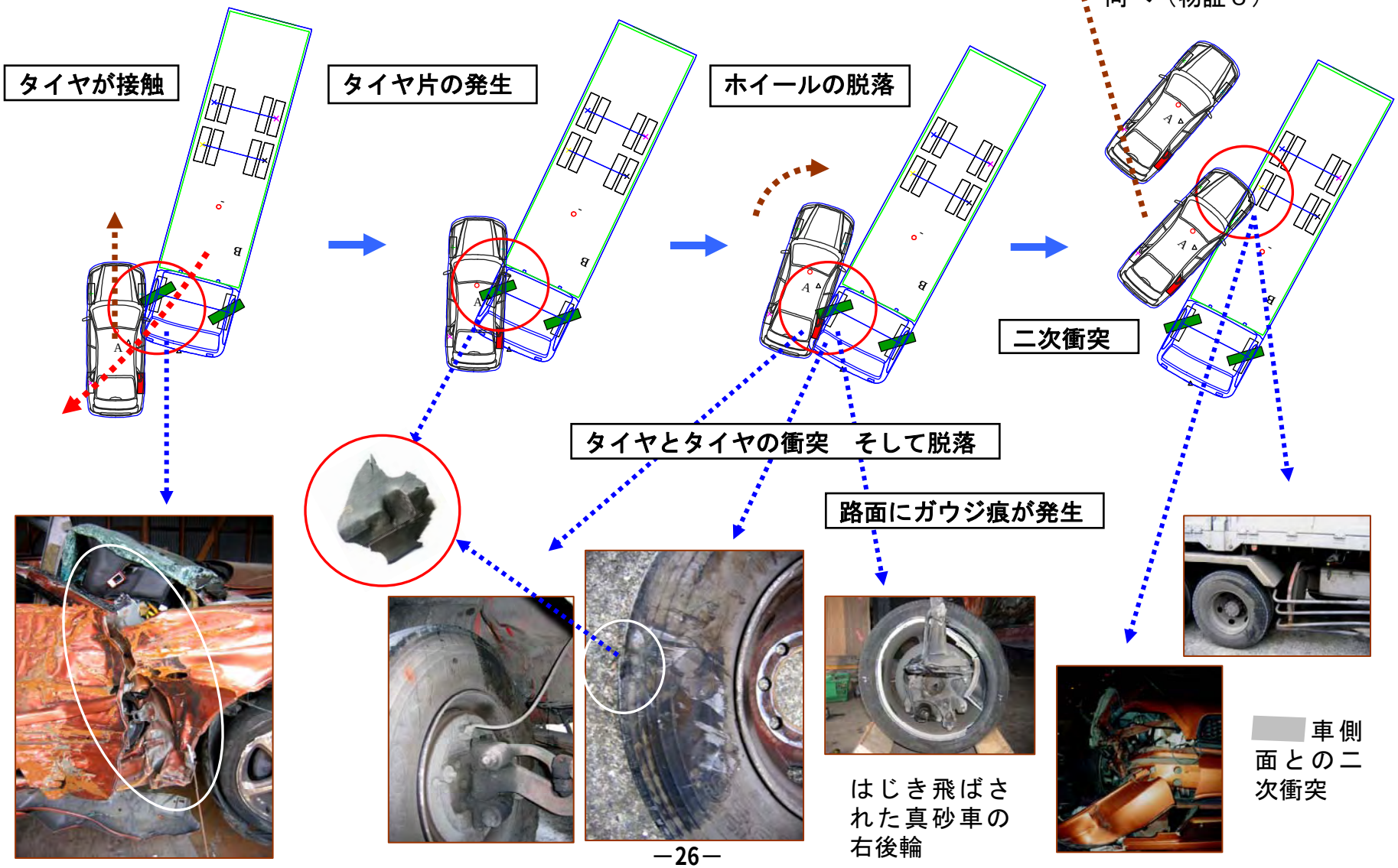
タイヤ片の発生

ホイールの脱落

二次衝突

タイヤとタイヤの衝突　そして脱落

路面にガウジ痕が発生



はじき飛ばされた真砂車の右後輪

車側面との二次衝突

「衝突形態B」（実況見分調書） では物証と一致しない

資料50　参照

右側面にタイヤは接触しない

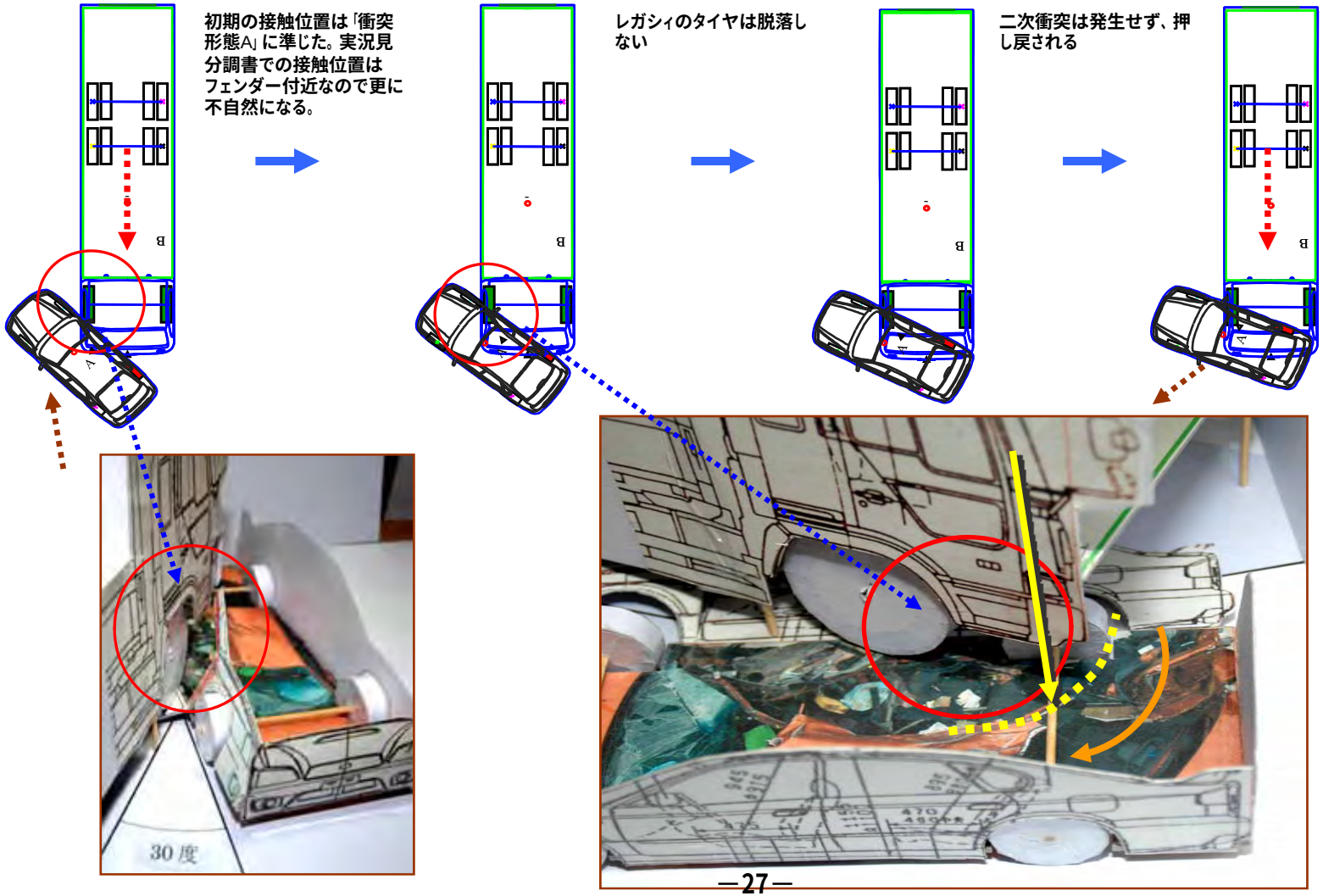
初期の接触位置は「衝突形態A」に準じた。実況見分調書での接触位置はフェンダー付近なので更に不自然になる。

タイヤとタイヤは接触しない

レガシィのタイヤは脱落しない

二次衝突は発生しない

二次衝突は発生せず、押し戻される



『（有）■栄運輸 』事故の当月末（2004年10月30日）に「廃業」？　目的は？

① 加害運送会社「（有）■栄運輸」は事故の当月末（2004年10月30日）に「廃業」（覚書に記載）

② 同一事務所、同一社員、同一車両の「新会社」「（有）■栄総業」に違法な「名義貸し」で事業を継続

※「（有）■栄総業」社長は前「（有）■栄運輸」の社員

③ （有）■栄運輸は債権（車両の損害を被害者に請求）を「新会社」（有）■栄総業に譲渡（2005年3月）

※ 「損害賠償請求通知書」（2005年2月17日 被害者遺族に郵送）
※ 「債権譲渡通知書」（2005年3月31日 被害者遺族に郵送）
※ さいたま地裁に2004年11月15日付け の「覚 書」（名義貸し）を提出
債権譲渡に関する原告（告訴人）の質問に応え提出された　（「名義貸し」は違法 ）

④ （有）■栄運輸 解散（2005年3月）　／　（有）■栄総業 営業認可（2005年3月）

⑤ （有）■栄運輸　国交省に提出義務のある「自動車事故報告書」未提出（2007年2月確認）

※「自動車事故報告書」の行政文章開示請求に対し、関東運輸局「行政文章不開示決定通知書」を発行
（理由：提出された事実がなく不存在）