

物証から見える衝突形態(+追加資料)

Ver 2.0



目次

(1) 資料作成の目的	1.
(2) タイヤ片の照合	1.
資料 41・42・43・45	
(3) サイドマーカーホールへのタイヤ痕	2.
資料 46・47	
(4) 右フェンダーが物語る衝突形態	2.
資料 48	
(5) ガードレールへの接触は「左から右」が確認された	3.
資料 49	
(6) 物証が物語る衝突形態	3.
資料 50	
(7) 結論	4.
資料 現地調査の状況と成果	5.
資料 41「右前輪の抉れ痕とタイヤ片の照合」	7.
資料 42「トラック右前輪(内側)タイヤ片とその発生メカニズム」	8.
資料 43「補強パイプ(サイドビーム)の取付け状態」	9.
資料 44「タイヤを抉ったプレートと変形」	10.
資料 45「タイヤ片と車輻進入角」	11.
資料 46「右サイドマーカーの下(サイドメンバー)にタイヤ痕」	12.
資料 47「トラック直進ではタイヤの接触は不可能」	13.
資料 48「右フェンダーが物語る衝突順番」	14.
資料 49「ガードレールへの接触は「左から右」	15.
資料 50「物証が示す衝突形態」	16.

巻末に追加資料

レガシ後部のガードレールとの接触痕跡の詳細

物証から見える衝突形態

(1) 資料作成の目的

既に報告の「本件事故の物証について」及び「実況見分調書への意見」で扱った各物証について詳細な分析を行い、追加資料として提出する。

また、2006年8月10日に事故現場及び秩父市内に保管されていたトラックの再調査を行いその結果判明した内容を新たに加え、調査の結果から見える衝突形態について論証する。

本資料の他、原告による『「乙第12号証～18号証」への意見』及び盛武 賢 技術士による『「乙第13号証」「乙第16号証」への見解』を別に作成した。

(2) タイヤ片の照合

「資料41」

2006年8月10日のトラック再調査から、レガシ車体内から発見されたトラック右前輪のタイヤ片を直接照合し事故時にトラック右前輪で使用されていたタイヤのキズ(抉り痕)に「タイヤ片」が一致することが確認できた。

「資料42」

トラックの右前輪から「タイヤ片」を抉り出した「相手」はレガシ右フロントドア内に配置されている「補強パイプ」(サイドビーム)の取り付け金具であることは分かっている。

資料は「金具」と「タイヤ片」を重ねた画像で湾曲した金具面に完全に一致することが分かる

「資料43」

補強パイプ(サイドビーム)の取り付け位置を示している。フロントドアには上下二本が配置され、タイヤと接触したものは下に配置されたパイプであった。プレートはパイプとドアパネルを接着させる目的で取り付けられている。

「資料44」

この資料はプレートが何故、湾曲したかを説明している。最初は水平なプレートがタイヤと接触し、押し込まれ、プレートを押し開き、更に食い込んでいった様子が読み取れた。

「資料45」

この接触はどんな衝突形態で発生するのか。その発生メカニズムを説明している。

「乙13号証：「衝突形態(A)」(被告主張)」は「レガシが30°角でドリフトし、直進するトラックの斜めに衝突した」と言うものである。この衝突形態が「タイヤ片」を発生させるのか、について検証している。結論はNO

レガシが直進、トラックが右側面から突っ込む「乙13号証「衝突形態(B)」(原告主張)」の形態でない限り、プレート面がトラック前輪内側に接触し、タイヤを抉り出し「タイヤ片」を発生させないことが明確に分かった

(3) 右サイドマーカーホールへのタイヤ痕

「資料 46」

レガシィの右側面には多数のトラックによるタイヤ痕が確認できる。このタイヤ痕も衝突形態を明確に現している。

資料 46 では「右フェンダー」「右前ドア外パネル」に強く印象するタイヤ痕を分析している。特徴的には右フェンダーに埋め込まれた「サイドマーカー」(ウインカー)の脱落した痕跡と、脱落后に、更にその下(フェンダーの下部材:「サイドメンバー」)にサイドマーカーホールの形状の「タイヤ痕」が印象されていることだ。

この痕跡は「乙 13 号証:「衝突形態(A)」(被告主張)」すなわち、トラックのタイヤが直進している状態では接触することはあり得ないことが明確と言える。

「資料 47」

トラック右角は事故直後、前輪が大きく右に開いている。しかし、パンクしたタイヤをスペアと入れ替え、軸ズレしたサスペンションを基の戻すとトラックの右前部の破壊は意外に少ないことがわかる。

「乙 13 号証:「衝突形態(A)」(被告主張)」はこの状態(タイヤがキャビンの中に入った状態)で、レガシィが「30°角でドリフトし衝突した」となっている。しかし、この状態では同一縮尺の図面を使い作成した模型で「衝突」させると、レガシィも「右フェンダー」「右前ドア外パネル」にトラックのタイヤは接触しないことが明確になった。

またこの状態でトラックのタイヤがレガシィの接触する条件は「バンパー下の地面とのクリアランス」に入り込む以外に方法はない。この間隔はノーズダイブ(ブレーキを踏み込んだ際に車輪の前部が沈み込む現象)を想定し、約 600mm と考えられる。

この地上高はほぼレガシィのタイヤ径(630mm)に近く、これより高い位置にあるレガシィの右側面はトラックの右角の下に潜り込み、タイヤに接触することはあり得ない。

レガシィの右側面に多数付着する「タイヤ痕」はフロントピラーの地上高、約 1,000mm まで達している。この位置がトラックの下の潜り込むことはあり得ない。接触する唯一の可能性はトラックのタイヤがキャビンの外側の出た状態。すなわち、大きくタイヤを右に開いた状態の時だけである。

(4) 右フェンダーが物語る衝突形態

「資料 48」

「資料 48」では二次衝突について物証を基に解説する。「二次衝突」とはトラックに側面衝突された以降、右回転を強制され右先端部をトラックの右側面に衝突させる現象を言う。

先に見た「右フェンダー」「右ドアパネル」の強いタイヤ痕を先ず確認して頂きたい。この黒い痕跡が水平方向の削り取られた痕跡が確認できる。

黒い痕跡はトラック右前輪のタイヤ痕であり、白く水平に削り取った所は、トラックの右サイドガードへの接触により削り取られた。

すなわち右サイドガードの接触する時点は正規の位置の「右フェンダー」は取り付けられていたことになる。そのことは、更に「右フェンダー」の水平方向の丸い凹みが証明する。この凹

みはトラック右のサイドガードのパイプとの折衝で発生した。

更に「右フェンダー」の先端部には縦に巾約 10mm、長さ約 130mm の鋭角な凹みがある。この凹みは同様にトラック右サイドガードの四本あるパイプを接合している鉄板のサイズと一致する。トラック側はこの衝突によりサイドガードは押し込まれ、接合していた鉄板とレガシィ「右フェンダー」先端部との衝突で貼り合わせてあった二枚の鉄板が剥がれ、締結していたボルトが破損した。

このことから、最初の衝突で「右フェンダー」「右ドアパネル」にタイヤ痕を印象し、その次の段階でトラック右側面に衝突し、「右フェンダー」は僅かに車輻本体に繋がった状態で脱落した。この「二次衝突」はレガシィ右前部を押し潰し、タイヤ痕を印象させた。更にトラック右後輪ステアリングシャフトのユニバーサルジョイントを捩り、前輪は右に約 30° 開かせる結果となった。

(5) ガードレールへの接触は「左から右」が確認された

「資料 49」

レガシィの右後部は衝突後にガードレールに接触して潰れている。リアクォーターが凹み、トランクアンダーパネルも連続的な傷が確認される。トランクにも白い痕跡があり、リアバンパーが凹んでいる

トランクアンダーパネルにはほぼ水平方向の傷がある。傷を付けた向きは「左から右」であることは明確である。

レガシィが最終的に停止した地点のガードレールには「左から右」への縞状痕跡が確認できる。飯能署はレガシィがセンターラインを越え、トラックと衝突し「押し戻された」としている。この場合はガードレールへの接触は「右から左」の向きでなければならない。

しかし現実にはトラックがセンターラインをオーバーしレガシィの右側面に衝突した。その結果、右回転を強制されトラック右側面に二次衝突した。その後車輻は前方向に進行し最終的にガードレールに「左から右」の方向で接触し停止した。

今回確認されたレガシィ左後部トランクアンダーパネルの痕跡は、ガードレールへの衝突方向が「左から右」であることを証明した意味から極めて重要な物証となった。すなわち、飯能署の見解は間違っていたことを証明した。

(6) 物証が示す衝突形態

「資料 50」

これまでの流れをまとめると「資料 49」の衝突形態を描くことができる。最初にレガシィ右側面のトラックがタイヤを大きく右に開いた状態で衝突した。次にトラックはより深くレガシィの内部に食い込み、レガシィは右回転を強制され、次の段階では「タイヤとタイヤの衝突」が起こり、レガシィ右後輪は弾き飛ばされる。

次の段階が「二次衝突」である。

「乙 13 号証：「衝突形態 (A)」(被告主張)」についてこの挙動図が物証と整合する否かを検証する。

この条件は「トラックが直進状態・レガシィがドリフトし 30° 角でトラック右角に衝突」であ

る。この場合は工学鑑定の結果、「右回転はせず」その状態で「押し戻される」が、ここでは擬似的シミュレーションとして、「乙 13 号証：「衝突形態 (B)」(原告)主張」と同様の「二次衝突」が起こったものとする。

最初にトラックの右角がレガシィ右側面に深く入り込む。この場合は先に見た「右フェンダー」「右ドアパネル」にタイヤ痕を印象することはない。次に「右回転」を起こしたと仮定し、「タイヤとタイヤの衝突」の可否を検証する。

トラックの右角がレガシィに入り込む限界はルーフの潰れ線とトラックの右角(キャビン角)を接線とする円形の軌跡である。この軌跡に沿ってレガシィを右回転させると、トラック右前輪とレガシィの右後輪は接触しないことが判る。すなわち、この衝突形態では「タイヤとタイヤの衝突」は発生せず、レガシィの右後輪の脱落について合理的説明が不可能となる。

(7) 結論

「乙 13 号証：「衝突形態 (A)」(被告主張)」はあらゆる観点からも物証を無視しており成り立っていない。

被告の主張する衝突形態は物理的に「二次衝突」は起こらず、「二次衝突」を明確に根拠付ける物証の多くを否定することとなる。

被告は「二次衝突」を表面的には容認している。それは原告の提示した物証を認めざるを得ないため、この根拠としたアジャスター清水氏の報告も調査に立ち会った原告による説明で「納得」したに過ぎない。

「二次衝突」を容認すると、お得意の「PC - Crash」が正確な挙動図を描いてくれない。これは力学的に成り立っていないためなのだ。

「70km/h でドリフトし、50km/h で走行するトラックの衝突し、押し戻された」とする挙動図は「70km/h」からトラックとの衝突で「0km/h」、更に押し戻されトラックの速度の「50km/h」(レガシィは逆向き)になったことになるが、これはあり得ない。仮に発生したなら車輛は跡形もない程に破壊されたに違いない。レガシィの破損は極めて甚大だがこの破壊の比ではないことは想像に難くない。

これまで検討してきた様に、今回の事故は原告の主張する衝突形態以外には説明が付かないのである。被告の主張は全て斥けられねばならない。

以上

2006年8月10日 現地調査の状況と成果



事故時の右前輪（現在 スペアタイヤと入れ替えてある）及びトラック破損状態を確認する高木弁護士と盛武鑑定人（機械部門・技術士）



スペアタイヤ（事故時には右前輪に装着）



タイヤ片がピッタリと合った「タイヤ片」を事故車両と直接照合したのは今回が初めて



破損状態を詳細に確認



左右サスペンションダンパーゴムとフレームの接触痕の比較を行った
画像左が「左サスペンション」、右が「左サスペンション」の痕跡である。「右」は赤さびが
でてかなり古い痕跡であることが分かる。
2005年1月の撮影時とほぼ同じ状態が確認できた。

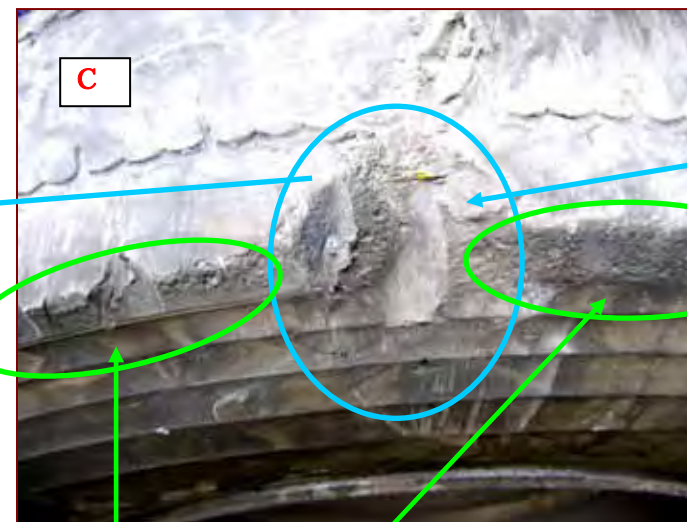
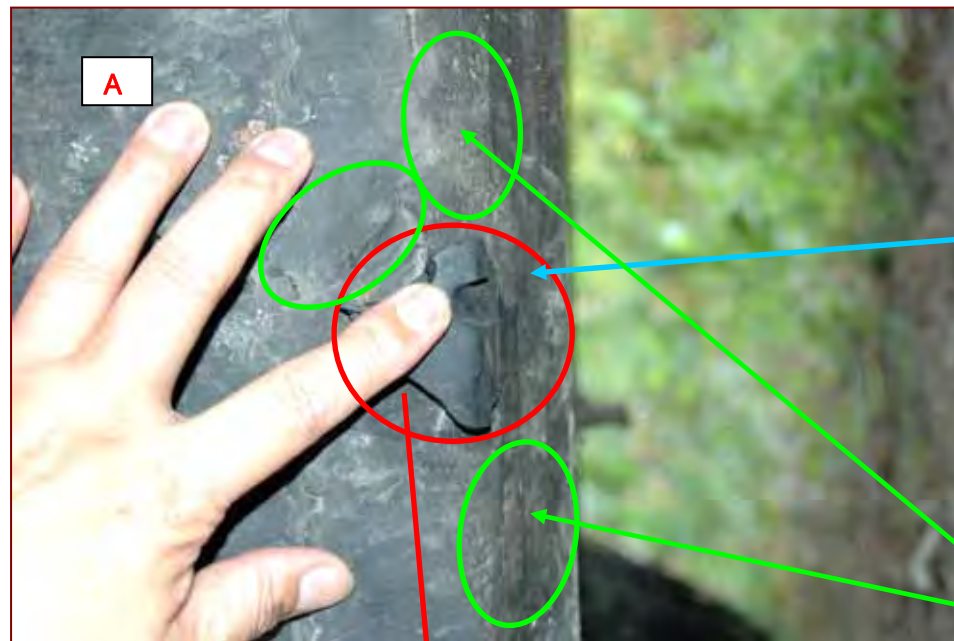
二次衝突（レガシィ右先頭部と
トラック右サイドガード・タイ
ヤとの衝突）を確認した。



事故現場を再調査
・道路の全体状況、衝突地点、駒井供述、北山
供述など実況見分調書との矛盾や各地点からの
見通し状況など確認ができた。

右前輪の抉れ痕とタイヤ片の照合

撮影：画像 A・B は 2006 年 8 月 10 日（大野原）

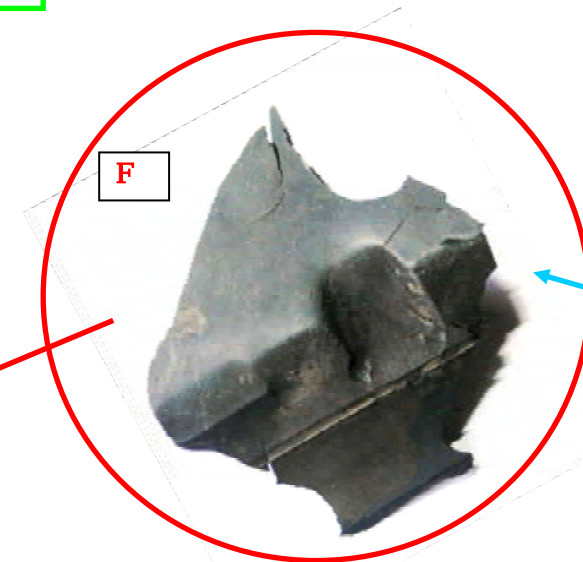


事故時の右前輪（内側）

タイヤ（内側）角は激しく削れている。レガシ右側面との接触によるものと推定できる。



タイヤ片とタイヤ抉り跡は完全に一致



レガシ内部から発見されたタイヤ片



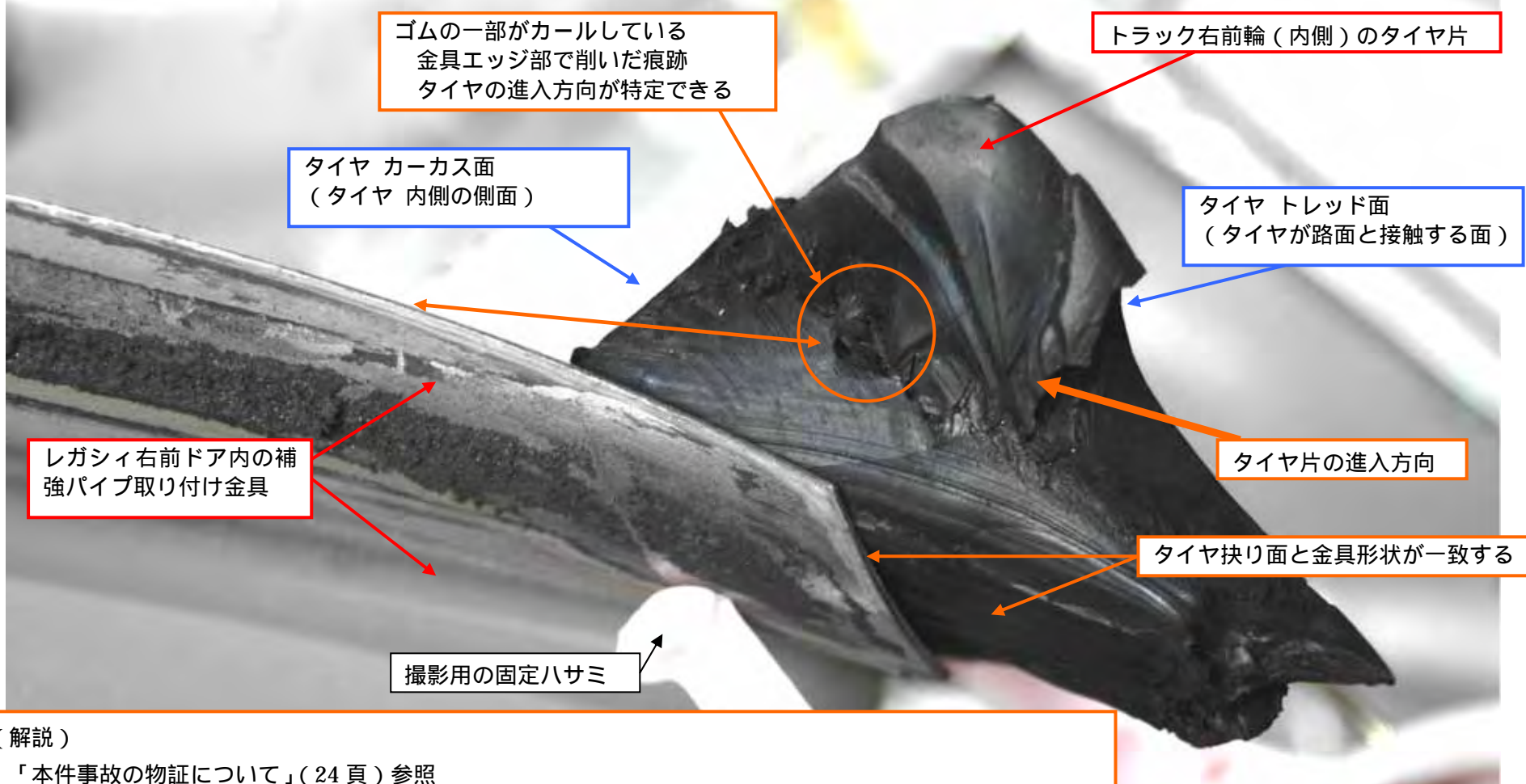
（説明）

画像 A・B は 2006 年 8 月 大野原（現在トラックが保管場所）で撮影した。（事故時の前輪右タイヤ）
画像 C・D・E は 2004 年 10 月 秩父日野自動車構内で撮影、画像 F は 2005 年 5 月 宇都宮で撮影
右前輪の「抉れ痕」とタイヤ片を直接事故車両と照合したのは今回が初めてだが、予想しておた通りの完全に一致した。

トラックが右前輪を大きく開いた状態でレガシと衝突したことを証明する重要な物証である。

資料 42

トラック右前輪（内側）タイヤ片とその発生メカニズム



ゴムの一部がカールしている
金具エッジ部で削いだ痕跡
タイヤの進入方向が特定できる

トラック右前輪（内側）のタイヤ片

タイヤ カーカス面
（タイヤ 内側の側面）

タイヤトレッド面
（タイヤが路面と接触する面）

レガシィ右前ドア内の補強パイプ取り付け金具

タイヤ片の進入方向

タイヤ挟り面と金具形状が一致する

撮影用の固定ハサミ

（解説）
「本件事故の物証について」（24頁）参照
トラック キャビン右角とレガシィ右側面が接触し、右ドアパネルを剥ぎ取る。次に右に開いたトラック右前輪がレガシィドアパネル下の補強パイプ金具と接触しその一部を挟り「タイヤ片」を作り出した。タイヤ片の一部にゴムがカールした部分があることからタイヤの進行方向が特定できる。すなわち画像の「右から左」に移動した。
これはトラック右前輪の内側リム側から外側トレッド面の方向にあたる。この角度での接触はトラック前輪が大きく右に開いた状態でない限り発生しない。そのため事故原因を特定する重要な証拠となる。
トラックは前輪を右に大きく開きレガシィと接触した。この衝突形態はトラック直進走行では有り得ない。

（画像 撮影角度の説明）
・実際には不可能だがトラック右前輪の中からの視線で撮影している。プレートの湾曲とタイヤ片の曲線がよく重なる。
・画像はプレートが食い込みまさにタイヤを挟り始める状態

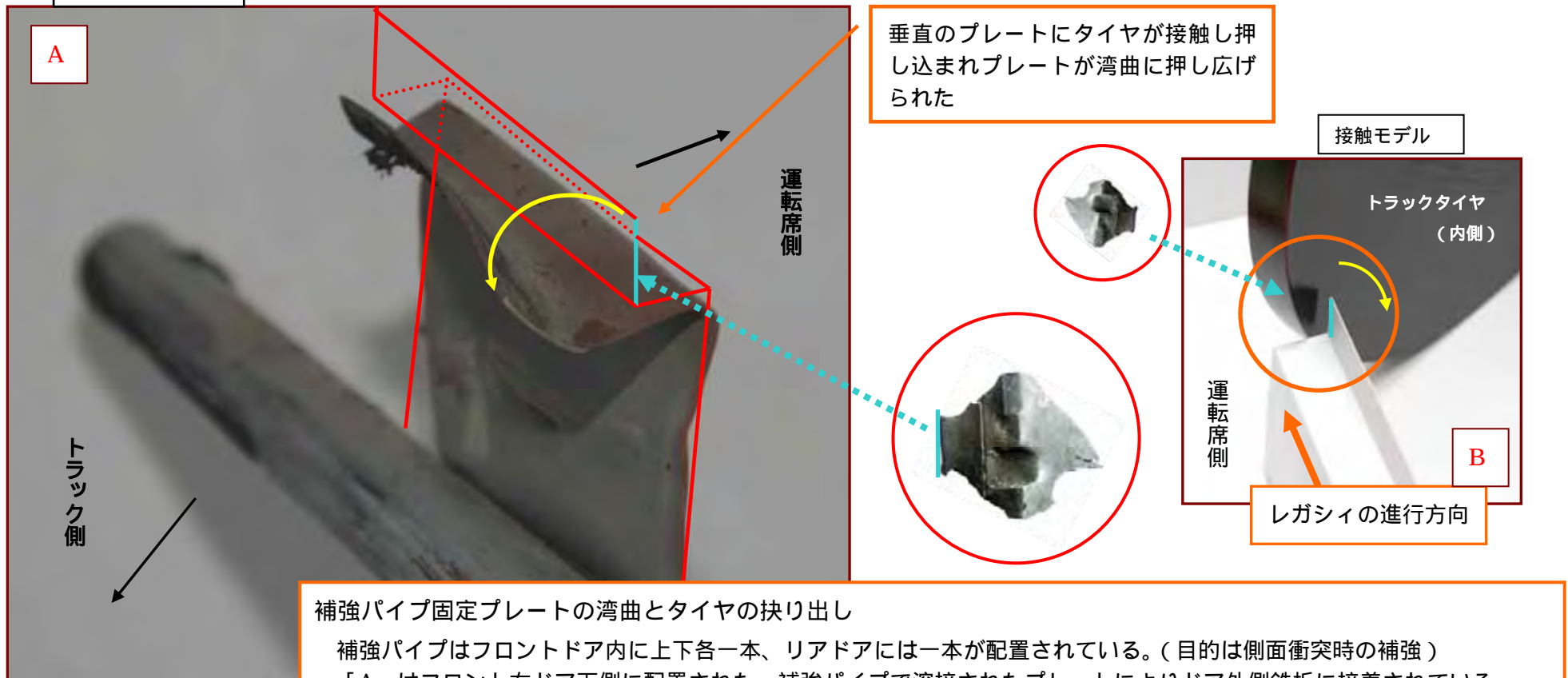
資料 43

補強パイプ（サイドビーム）の取り付け状態



資料 44

タイヤを挟ったプレートと変形



垂直のプレートにタイヤが接触し押し込まれプレートが湾曲に押し広げられた

接触モデル

トラックタイヤ (内側)

運転席側

レガシィの進行方向

補強パイプ固定プレートの湾曲とタイヤの挟り出し

補強パイプはフロントドア内に上下各一本、リアドアには一本が配置されている。(目的は側面衝突時の補強)

「A」はフロント右ドア下側に配置された、補強パイプで溶接されたプレートによりドア外側鉄板に接着されている。

「B」はタイヤとプレートの接触モデル

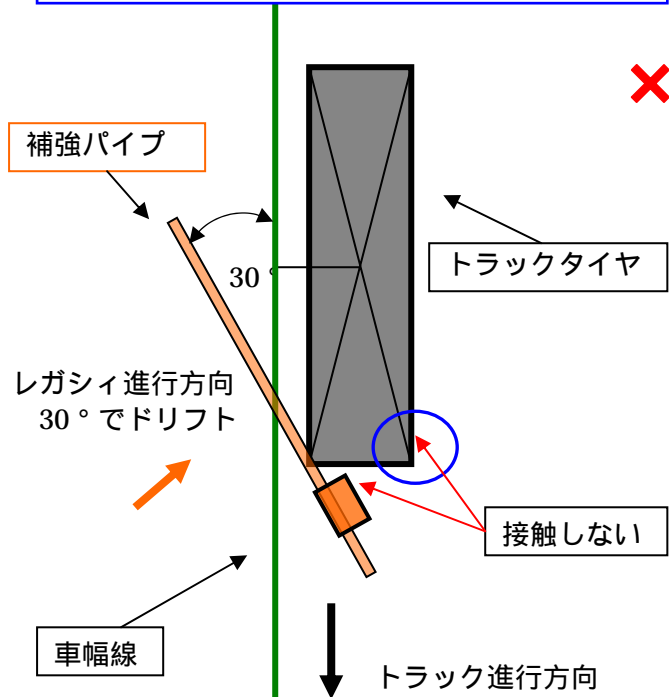
作図(赤線)が正規の構造であるが事故車両は写真のように湾曲している。これはトラック右前輪がレガシィ右側面を通過する際に、垂直端(青の線)に当たり、その後タイヤが食い込みプレートを湾曲させに達する。タイヤの進行方向に従い、変形しながらタイヤを挟り、「タイヤ片」が作られたと推定する。

実際にはタイヤはプレートへの接触前にパイプを押し込み、曲げ変形が起こったため、プレートとタイヤの相対角度は更に強かったと思われる。

挟りを発生させたタイヤの切り角は約45°、トラックとレガシィの接触時角度を15°と推定し、補強パイプとの相対角度は60°となる。(この件は別項で説明する)

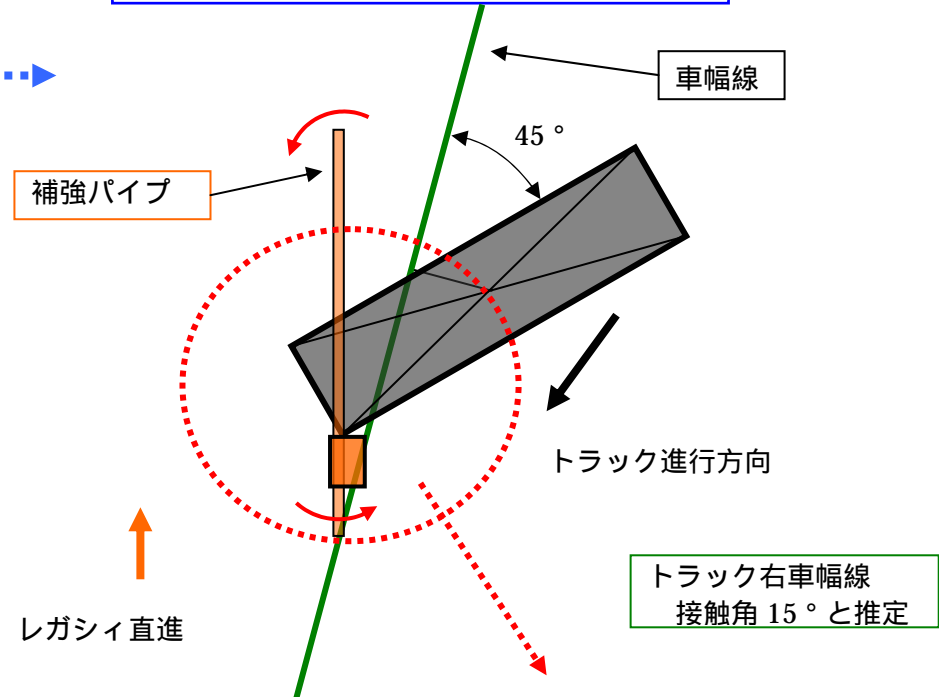
資料 45

トラック直進・レガシィ 30° 進入 (被告主張)



タイヤ片の発生と車輛進入角
「トラック直進・レガシィ 30° 進入」では発生しない

レガシィ直進・トラック 15° 接触



でタイヤ外側に押し込まれるため、パイプは湾曲する。その結果、取り付けプレートは図のより更にタイヤ内側に押し込まれる結果、タイヤを「内から外へ」の方向に挟り出す。

(トラック諸元：単位 mm)

- ・車幅：2,490
- ・軸離：2,050
- ・オーバーハング：1,410
- ・タイヤ：1,050 × 270
- ・タイヤ切り角：内 53° ・外 41°

(解説)

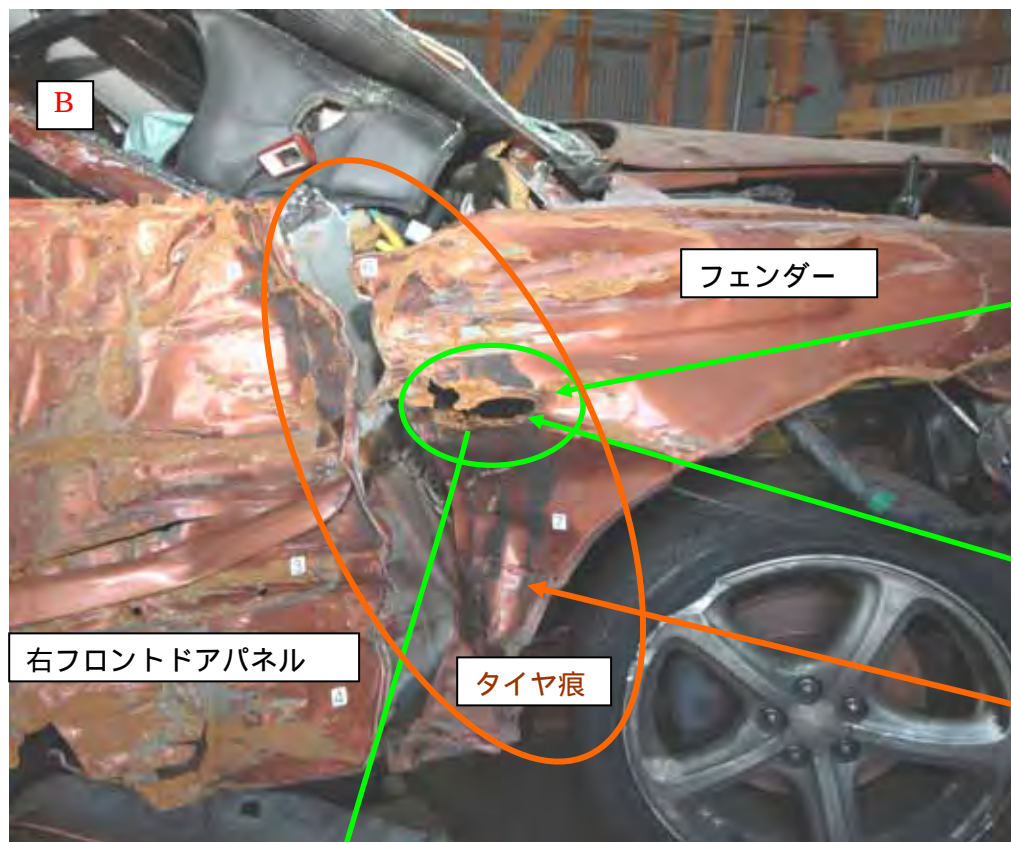
黒枠はトラック右前輪・緑の線はキャビン右端を表す。タイヤに接触しているパーツはレガシィのフロント右ドア内の補強パイプ (サイドビーム) と取り付け金具を表す模式図

被告主張の「トラック直進・レガシィ 30° 進入」ではトラックタイヤ (内側) には接触しない。仮に接触してもタイヤを挟り出す向きにはならない。(この衝突形態では発生しない)

「レガシィ直進・トラック 15° 接触」ではトラックタイヤの切り角 45° 程度でタイヤ内側に接触し、挟り出すことが可能となる。またレガシィの進行方向もタイヤを挟り出す向きにあり合致する。

資料 46

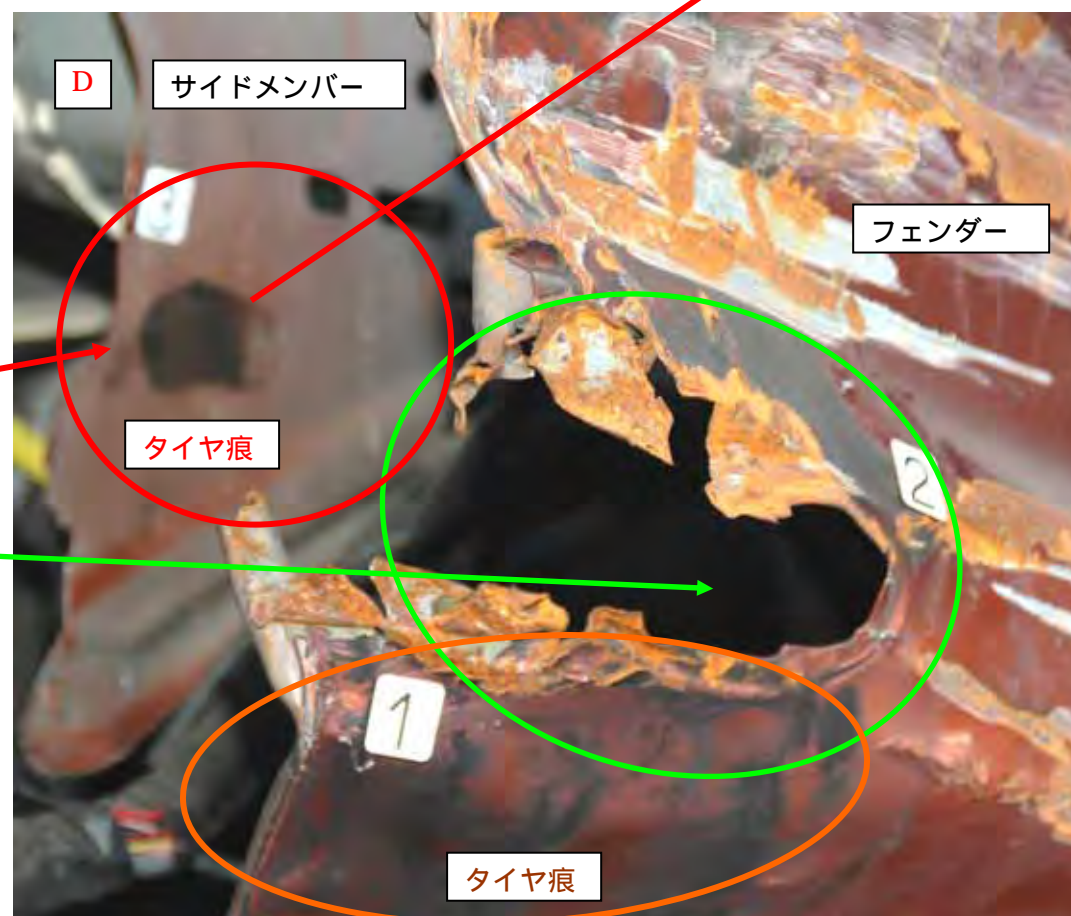
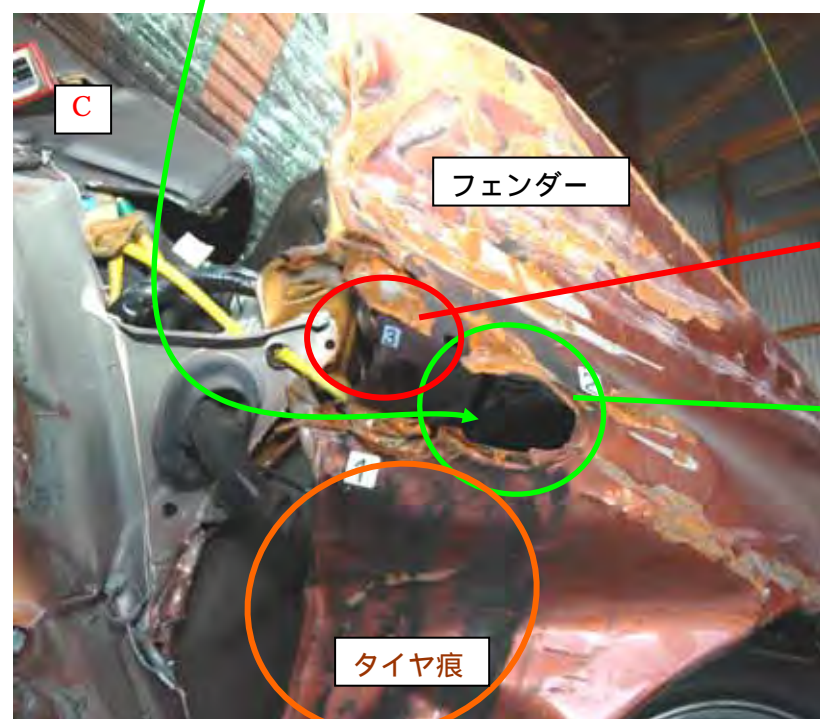
右サイドマーカーの下(サイドメンバー)にタイヤ痕



左フロントのサイドマーカー(ウインカー)フェンダーに埋め込まれている。

右サイドマーカーの取り付けホールトラック右前輪との接触でレンズが破損

フロントピラー位置の前後にタイヤ痕
右フロントフェンダーと右フロントドア取り付け部に黒いタイヤ痕が確認できる。

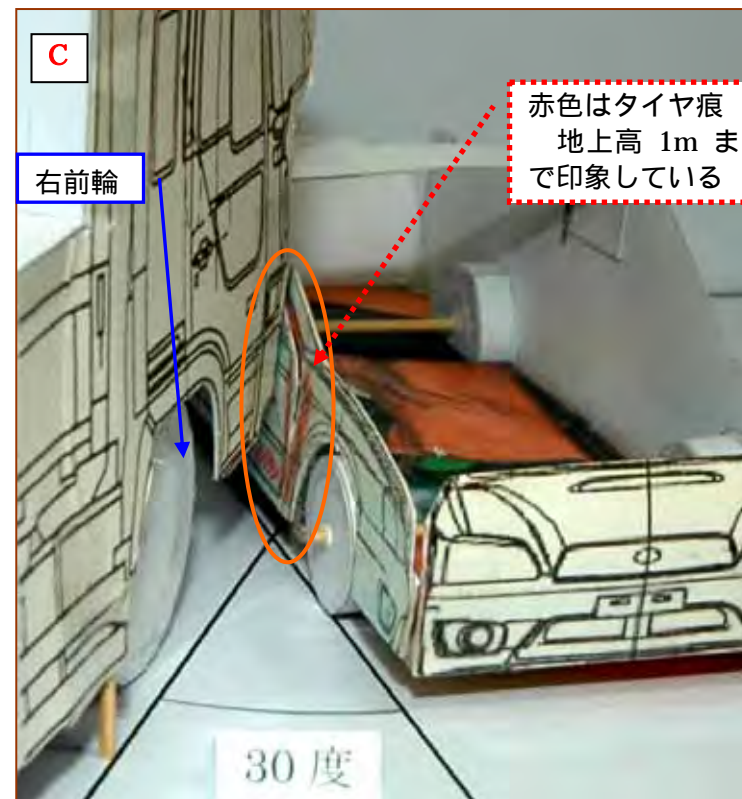


(説明)
 左右のサイドマーカー(ウインカー)はフェンダーに埋め込まれている。
 フェンダーは下の部材(サイドメンバー)に取り付けられている。
 トラックとの最初の接触はトラック右前輪とレガシィ右フロントピラー付近で、その痕跡が画像B・C・Dのタイヤ痕である。
 サイドビームはフェンダーに覆われているのでタイヤ痕は付かない。
 しかしタイヤとの接触した時点でサイドマーカーが破損し、フェンダーを強く押し付けたことからサイドビームにサイドマーカー取り付けホールの形でタイヤ痕が印象された。
 この現象は最初の衝突時にトラックのタイヤがキャビンの外に開いた状態であったことを証明する重要な物証である。

撮影日: 2006年9月30日
 撮影場所: 宇都宮 撮影者: 真砂 佳典
 撮影の方法: 画像B・C・Dは事故後の脱落したフェンダー及びドアパネルを所定位置に合わせ事故時点を再現した。

資料 47

トラック直進ではタイヤの接触は不可能



画像 A

撮影：2004年10月12日 / 場所：秩父日野自動車
 事故直後の状態
 バンパーが右ステップまで折れ曲がっている

画像 B

撮影：2005年3月12日撮影 / 場所：秩父日野自動車
 バンパーが外され、タイヤが入れ替えてある
 キャビン、ステップ部は事故直後の状態を維持している。タイヤを入れ替えるとトラック右角の破損は以外に少ない事が分かる。
 右前輪の前方にはキャビン・バンパー・ステップの構造物がある。その下に入り込み、タイヤと接触可能な範囲は限られる。

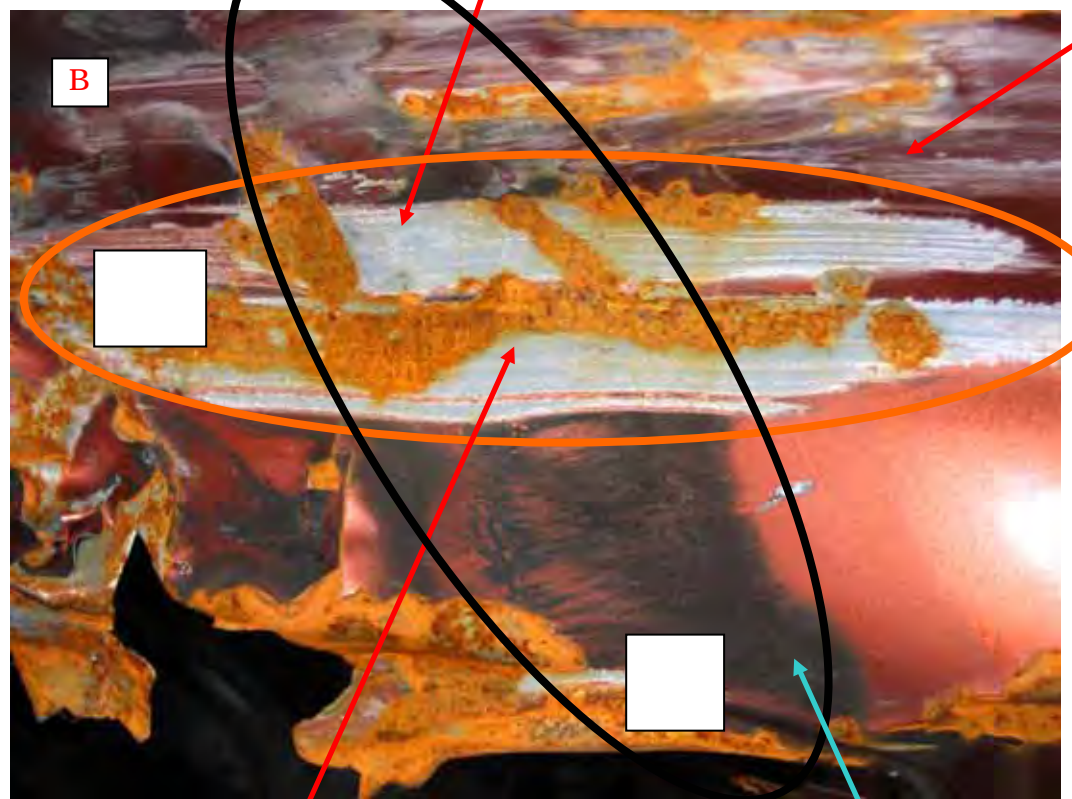
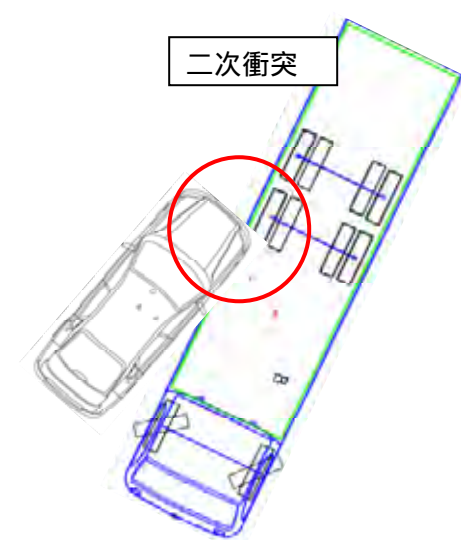
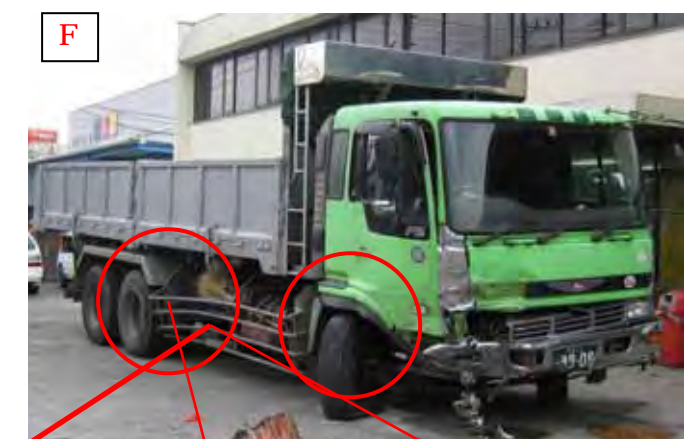
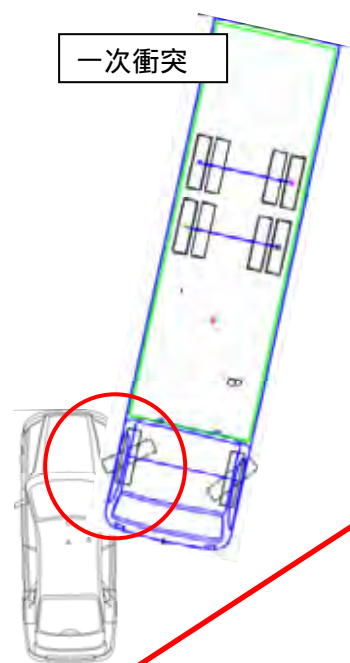
画像 C

模型：トラック・レガシィの1/20 図面を基に作成
 被告主張の「30度角でレガシィがトラックと接触」を模型上で再現した。
 赤い円内はトラックのタイヤ痕である。
 キャビン・バンパー・ステップの構造物に阻まれ、赤色のタイヤ痕の位置には右前輪は接触できない。
 トラックが直進状態では物理的にタイヤとの接触は不可能でタイヤ痕の説明はできない
 よってこの衝突形態は矛盾する

右フェンダーが物語る衝突の順番
被告主張の衝突形態では説明できない



トラックの右に開いたタイヤに接触しタイヤ痕が発生した。(トラック直進ではあり得ない)



タイヤ痕を水平方向に剥ぎ取っている
タイヤ痕が付き、次にその痕跡を二次衝突で剥ぎ取った。この順番は明確

タイヤ痕



サイドメンバー（フェンダー下の部材）への丸いタイヤ痕「資料46参照」



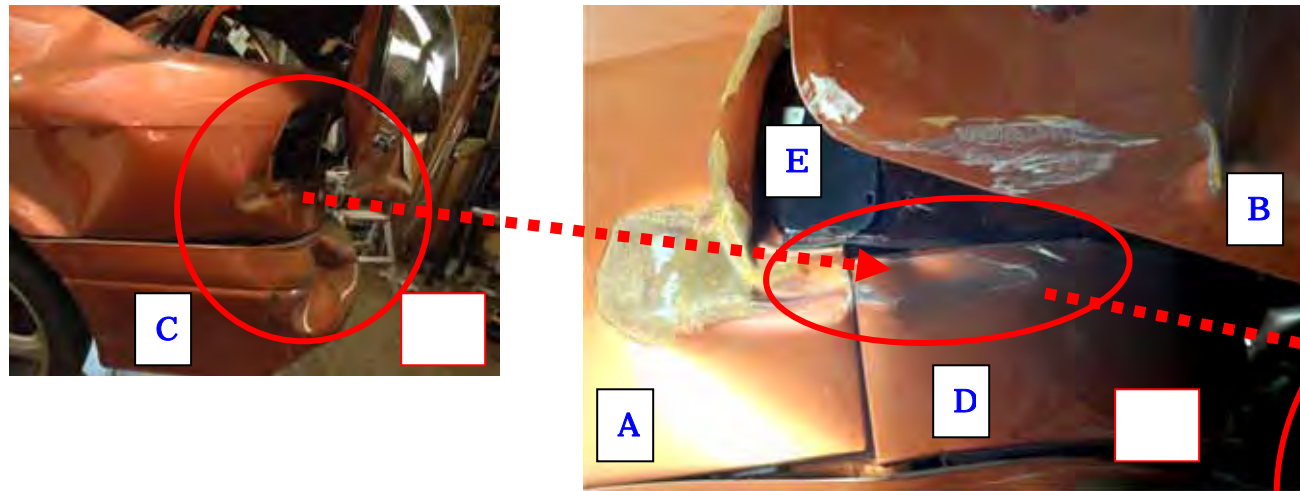
(一次衝突)
 画像「A」は右フェンダーと右ドアパネル 黒い痕跡はタイヤによる接触痕
 画像「B」は「A」の拡大 黒いタイヤ痕を水平方向に削り取っている。(黄色に目立部分は錆)
 画像「C」はサイドメンバーへのタイヤ痕(資料46参照)

(二次衝突)
 画像 F は事故直後のトラック 「G」はサイドガードの連結プレート「H」はサイドガードのパイプである。「G」・「H」とも衝突により変形している。
 画像 D・E は右フェンダー先端部 先端が「G」に衝突し縦に凹んでいる。また「H」との接触で円形の凹みがある

(解説)
 一次衝突から二次衝突までの間、フェンダーは正規の位置にあった。その後トラックサイドガードに接触し、「B」の痕跡を残し、そして「D」「E」の画像に見られるフェンダーの変形を伴い、脱落した。
 この一連の衝突により発生した痕跡 「A」タイヤ痕 「B」(タイヤ痕の剥ぎ取り) 「D」「E」の変形 は被告主張の「レガシィがドリフトし30度角で直進するトラックと衝突」この衝突形態では説明ができない。

資料 49

ガードレールへの接触は「左から右」



(説明)

名称：以下の名称を使用する

「A」リアクォーター 「B」トランク 「C」リアバンパー 「D」トランクアンダーパネル
「E」リアレンズ

画像 はレガシの右後部である。衝突後にガードレールに接触して潰れている。

画像 は の拡大写真。リアクォーターが凹み、トランクアンダーパネルへの連続した傷が確認される。トランクにも白い痕跡がある。画像 ではリアバンパーが凹んでいる。

破損の状態は全体的には他との損傷との比較からは軽微で、被告が主張のような強烈な衝撃の痕跡は確認できない。

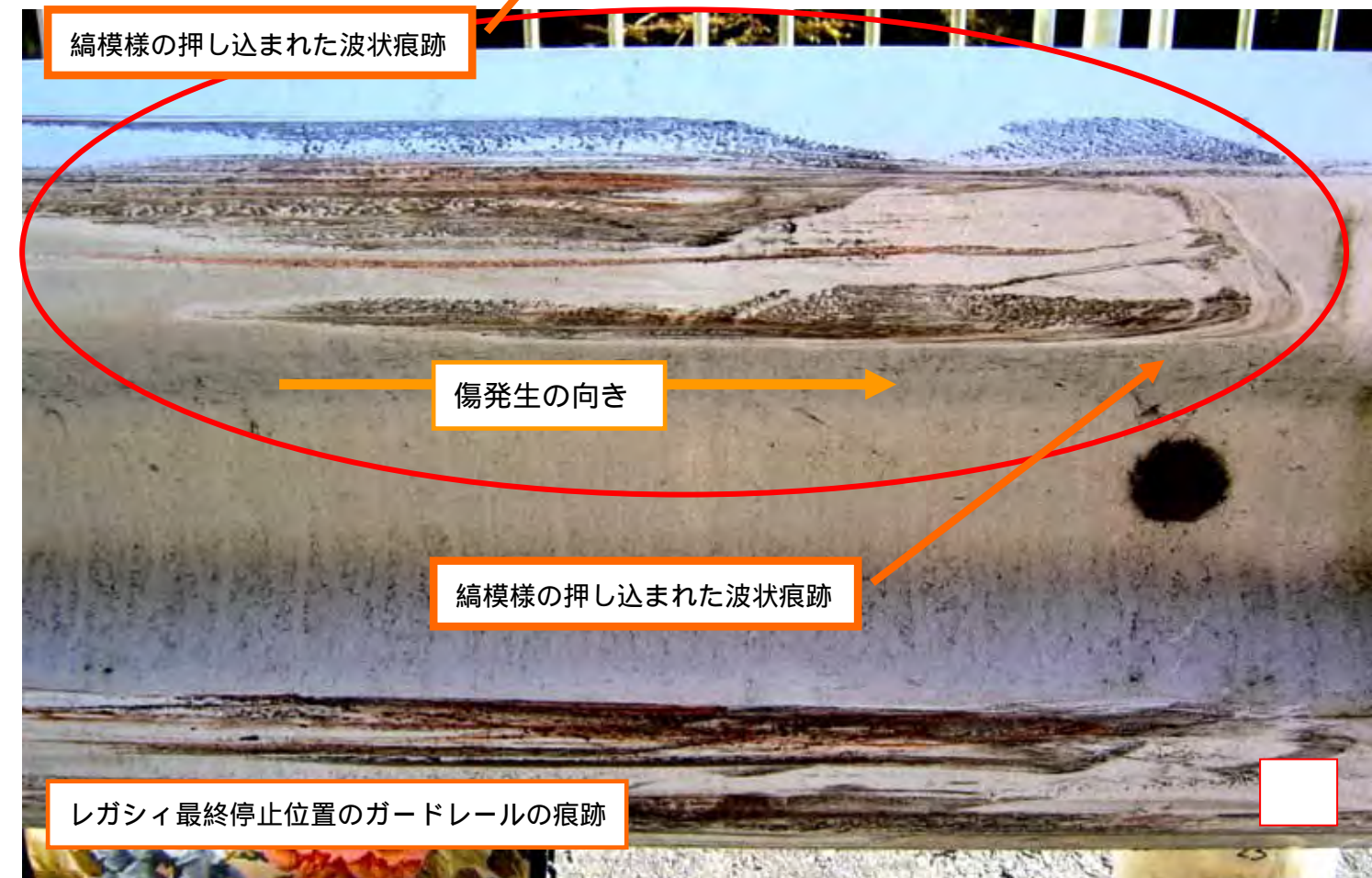
画像 のトランクアンダーパネルにほぼ水平方向の傷がある。拡大すると画像 となる。

画像 の傷は「左から右」に押し込まれた痕跡である。

画像 はレガシが最終的に停止した地点のガードレールである。ガードレールにも「左から右」への縞状痕跡が確認できる。

被告はレガシがセンターラインを越え、トラックと衝突し「押し戻された」と飯能署の見解を繰り返している。この場合は画像 への接触は「右から左」の向きでなければならない。しかし現実にはトラックがセンターラインをオーバーしレガシ右側面に衝突した。その結果レガシは右回転を強制されトラック右側面に二次衝突することとなり、車輛はそのまま斜め前の方向に進行し最終的にこのガードレールに「左から右」の方向で接触させ、押し込み反発し停止した。

今回確認されたレガシ左後部トランクアンダーパネルの痕跡は、ガードレールへの衝突方向が「左から右」であったことを証明した意味で極めて重要な物証となった。すなわち飯能署の見解が間違いであることを証明した。



資料 50

物証が示す衝突形態
「衝突形態(B)」(被告主張)は誤り

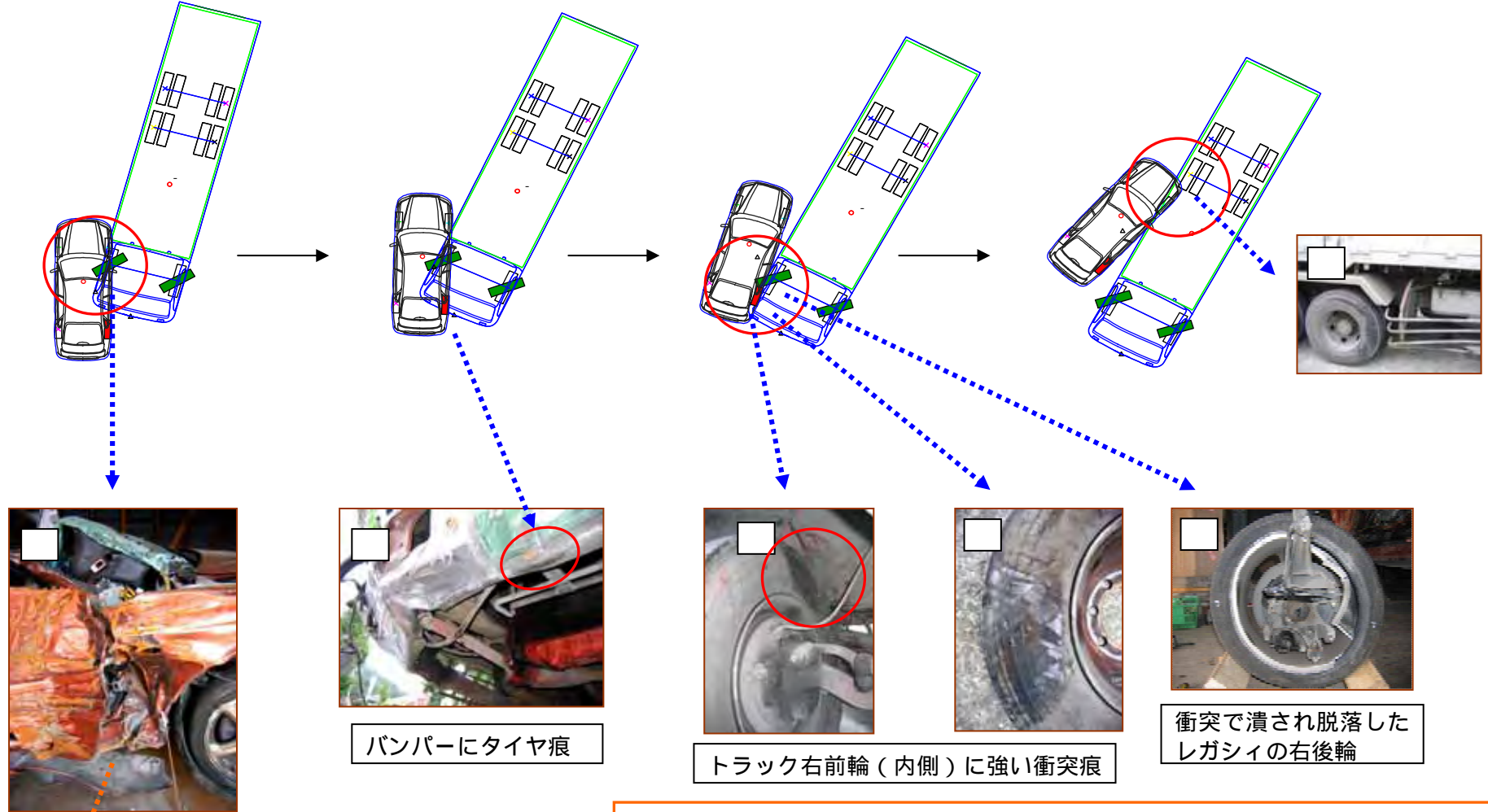
衝突形態(A): 原告主張

タイヤがフェンダーに接触

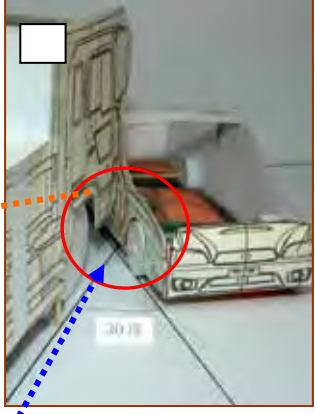
トラック右旋回し食い込む

レガシィ右旋回 タイヤの衝突

二次衝突

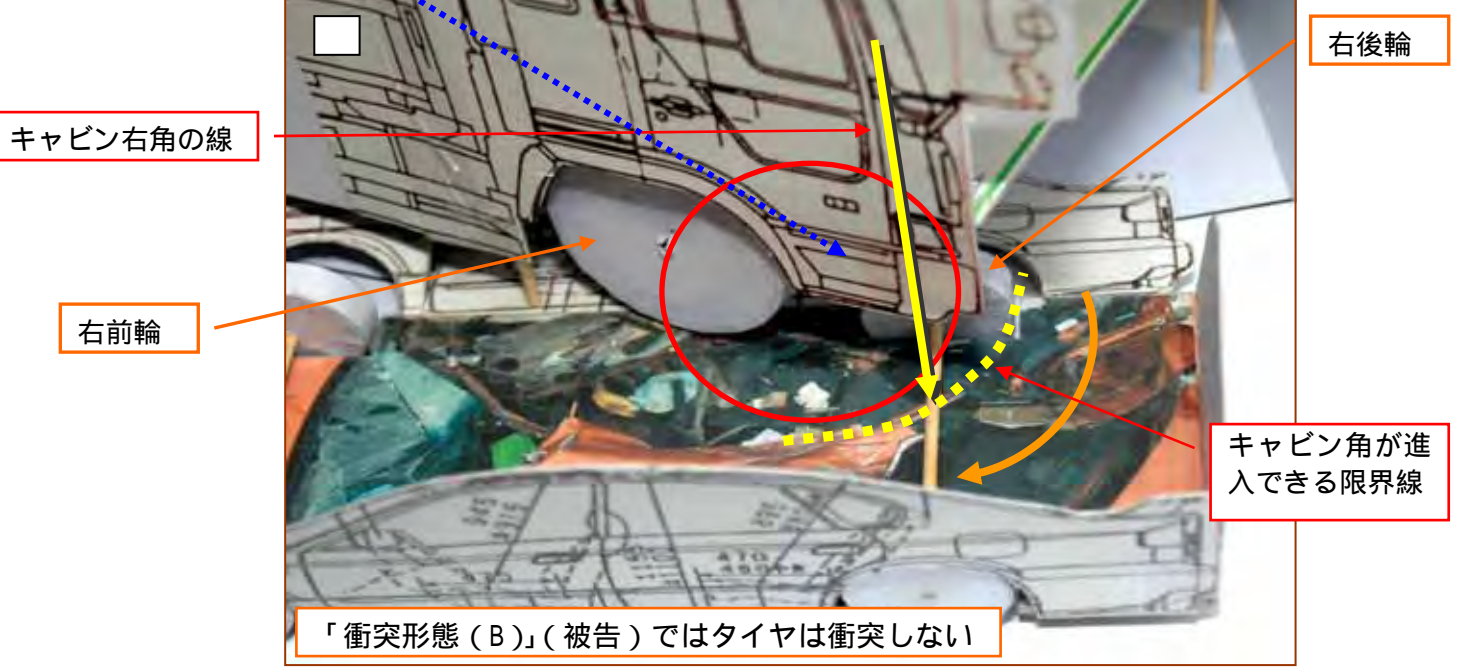
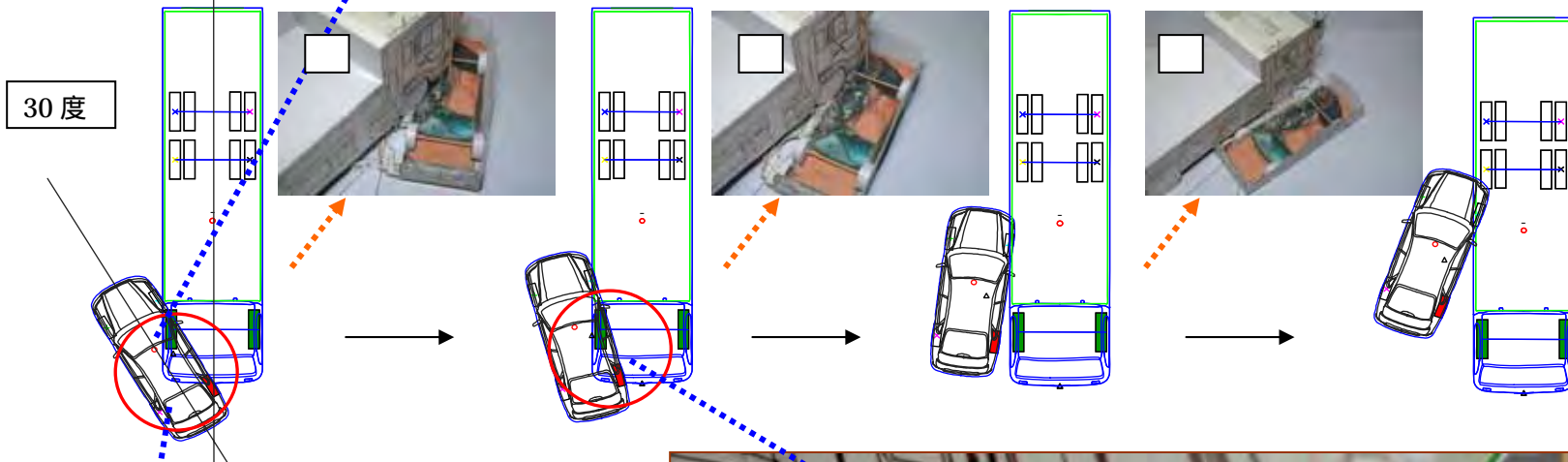


では のタイヤ痕は付かない(タイヤと接触しない)



(説明)
フェンダー・ドアパネルへのタイヤ痕
「衝突形態(A)」では のフェンダー・ドアパネルにタイヤ痕を印象するが「衝突形態(B)」の ではキャビンに阻まれ接触できない。(タイヤ痕は付かない)
トラックバンパー地上高は約 600mm (ノーズダイブを勘案)
・600mmより高い位置にトラックのタイヤ痕は付かない(潜り込めない)
・レガシィフロントピラーに付いたタイヤ痕は地上高 約 1,000mm
タイヤの衝突と脱落
「衝突形態(A)」の はトラックタイヤ内側とレガシィ右後輪の衝突が明確だが、「衝突形態(B)」では トラックの食い込み限界でもタイヤ同士の衝突は起きない。(レガシィのタイヤ脱落は説明できない)
「トラック直進・レガシィ 30 度角」の「衝突形態(B)」は車輻に残る痕跡をことごとく無視している。この形態では力学的に二次衝突は起きない。下図は擬似的に挙動図を作成し検証した。

衝突形態(B): 被告主張
二次衝突を擬似的に作成



「衝突形態(B)」(被告)ではタイヤは衝突しない

「物証から見える衝突形態」追加資料

資料 55・資料 56

作成：2006年10月25日

真砂 佳典（被害者 晃 の父）

物証から見える衝突形態（追加資料）

「物証から見える衝突形態」にその後確認された物証を追加する

「資料 55」

レガシィは右側面への衝突（一次衝突）により右回転する。その後トラックの右サイドガード及び右後輪に衝突（二次衝突）し横滑りを起こし、ガードレールに左後部を接触し停止する。

この物証の裏付けは「本件事故の物証について」34 頁 及び 38 頁～42 頁でレガシィの後部とガードレール、またレガシィの下回りの痕跡から既に説明を行った。

更に「実況見分調書への意見」8 頁～9 頁ではガードレールとの接触によるレガシィの塗料痕から接触方向が実況見分調書の指摘とは全く反対向きであることも既に説明した。

資料 55 では一次衝突・二次衝突を概念図で示し、これまでに説明してきた物証との関連を整理している。

「資料 56」

今回追加した物証は資料 56 のレガシィ左後部のガードレールとの接触痕跡である。

画像 D は「物証から見える衝突形態」で説明を行ったが、画像 C・E 及び F・G・H は今回、新たに確認された物証である。

二次衝突後に横滑りしガードレールに接触、停止したことは既に述べたが、リアバンパーの痕跡に進入方向が確認された。

画像 F がリアバンパー左の角だが、幾つかの痕跡に同様の傾向が確認できる。画像 G・H にその特徴を示している。画像 D と同様に左から進入を開始し、右に抜けた形態が明確である。

実況見分調書ではレガシィはトラックとの衝突で「押し戻され」ガードレールに向かって、右から左方向に接触したことになる。

しかし、既に報告した「本件事故の物証について」及び「実況見分調書への意見」の多くの物証は衝突後のガードレールへの接触方向が逆であることを示してしる。そして今回確認されたバンパー左角のキズ（ガードレールとの接触痕）は、「押し戻された」とする衝突後の挙動は誤りであることを明確に示している。

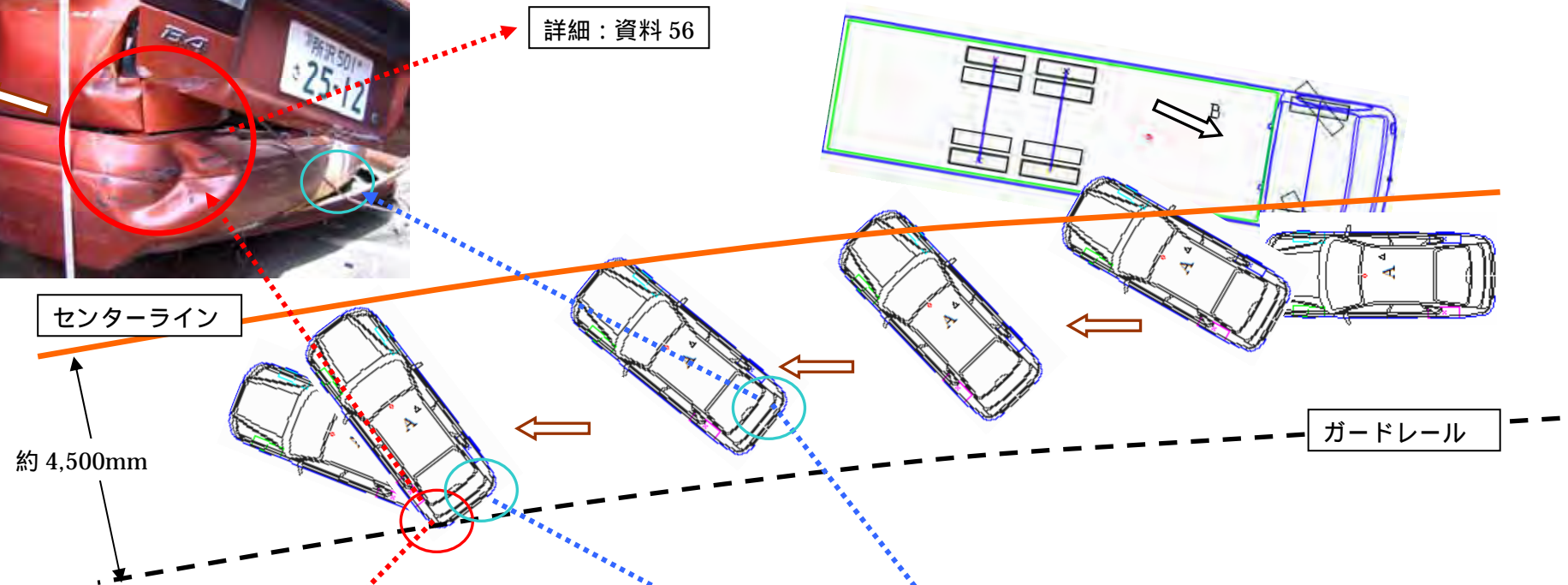
被告は実況見分調書を拠り所にした衝突形態を描き、衝突後のレガシィの挙動を「押し戻しによりガードレールに接触した」と主張するが、全く根拠がないことは今回確認された物証からも明らかである。

資料 55



詳細：資料 56

ガードレールへの接触図
最終停止位置のガードレール及びレガシィ左後部



センターライン

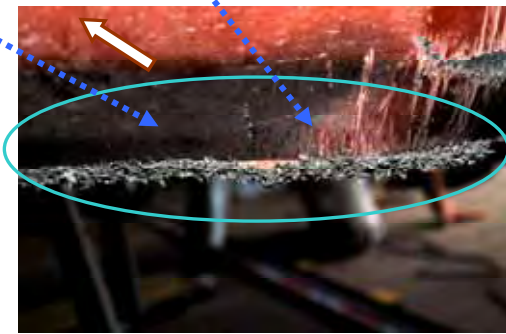
約 4,500mm

ガードレール



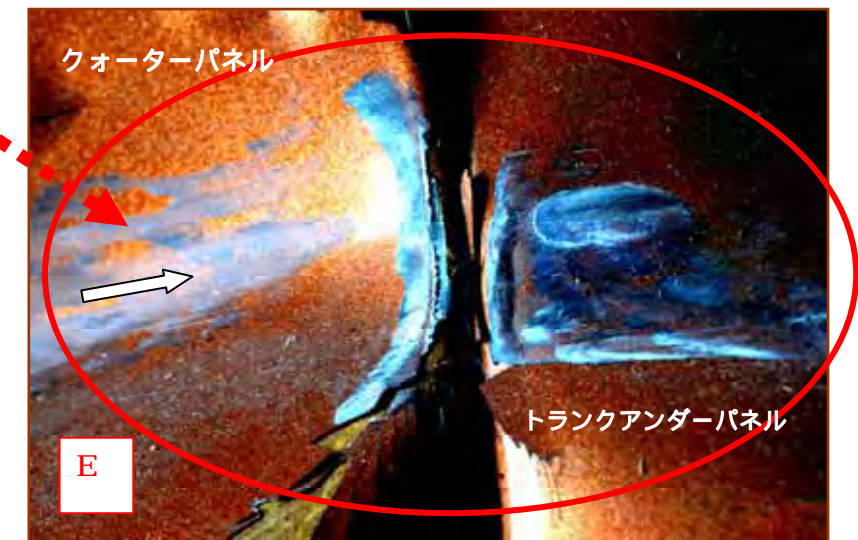
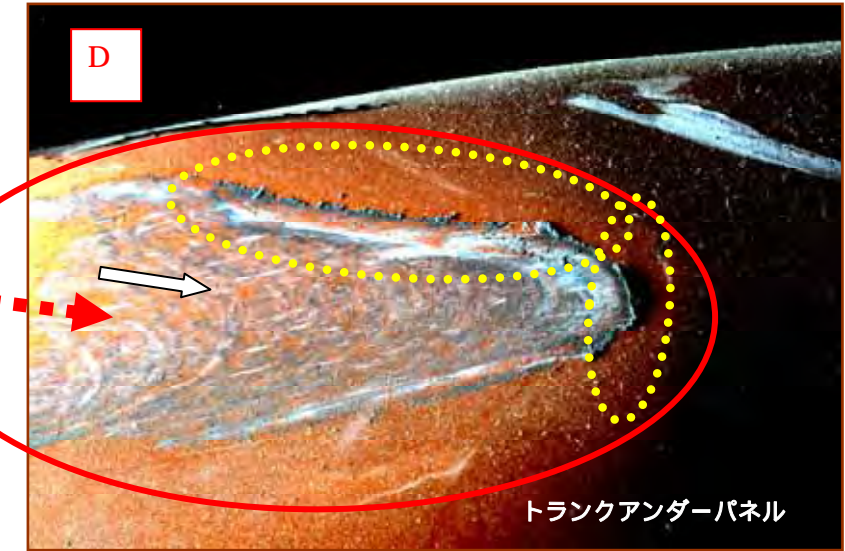
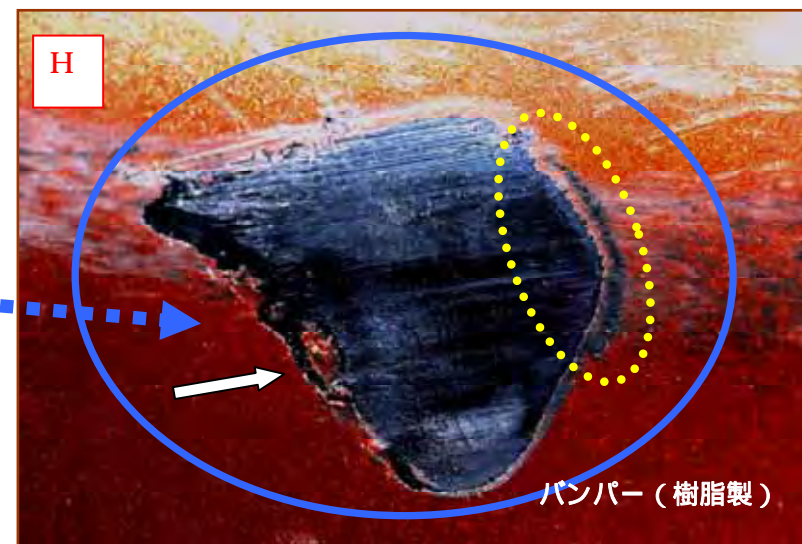
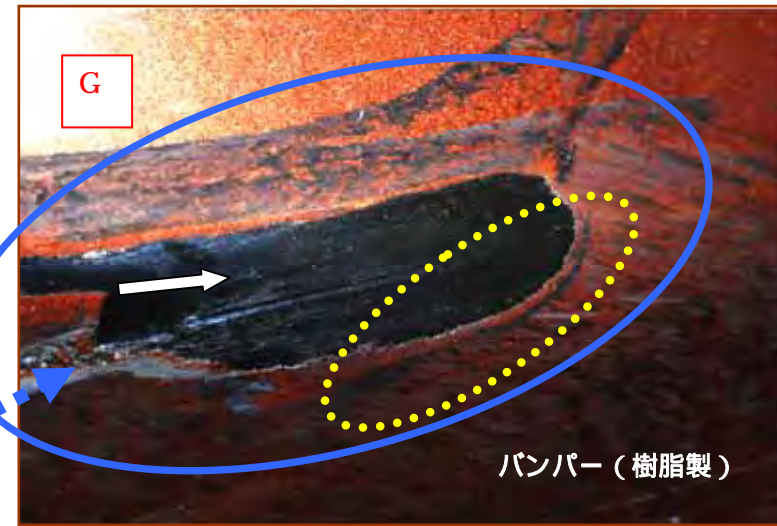
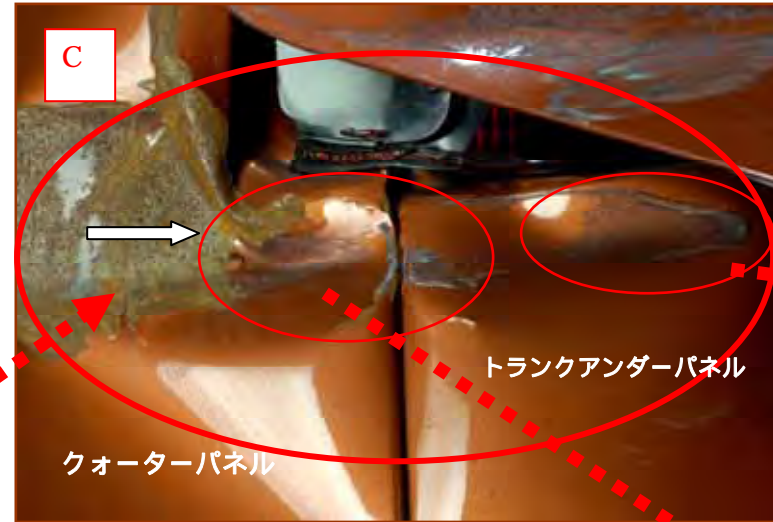
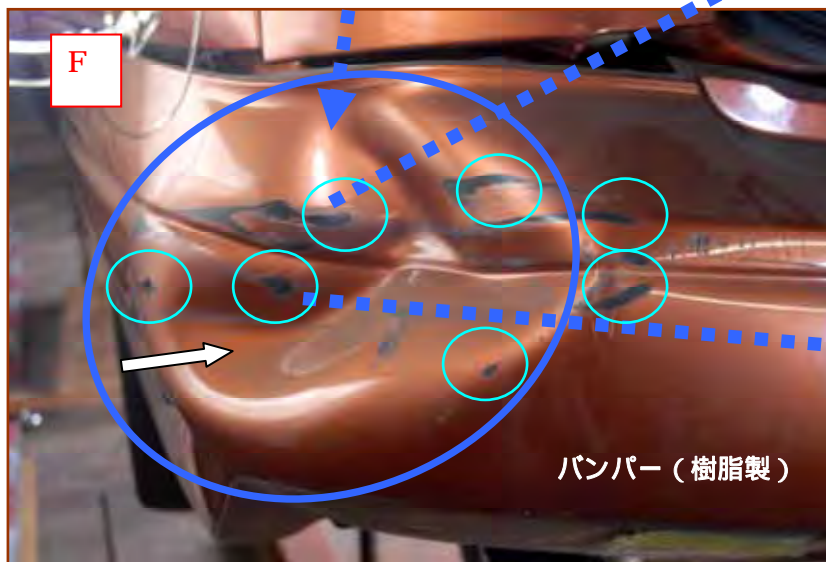
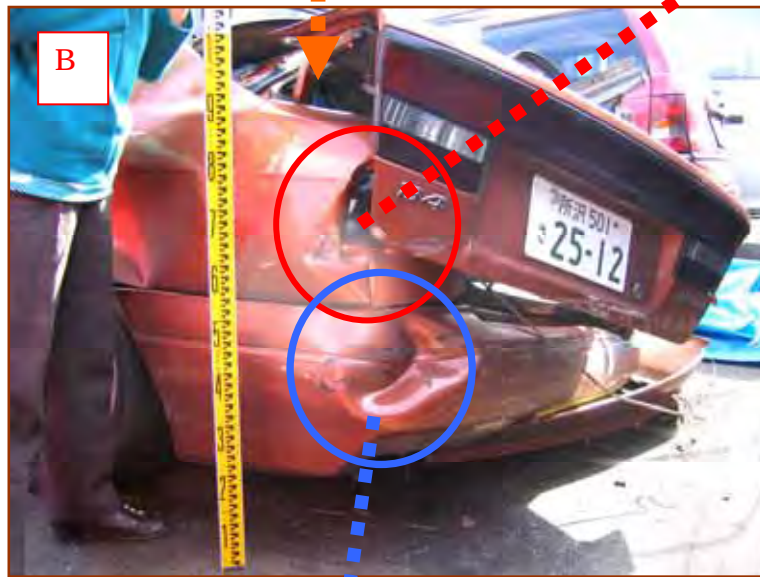
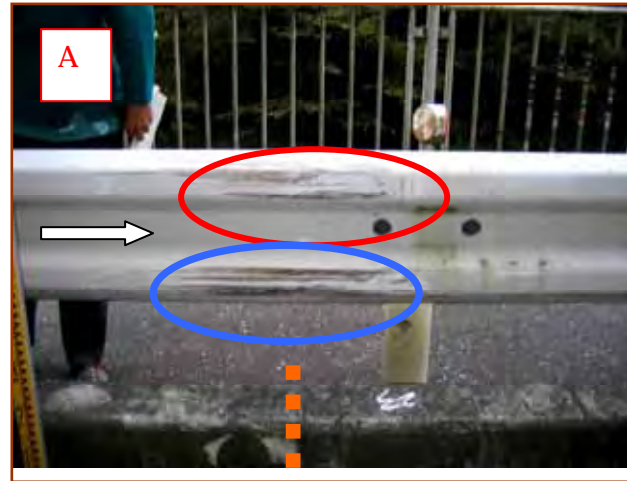
車道側から撮影

「実況見分調への意見」8頁・9頁参照



「本件事故の物証について」39頁参照

注) 本作図は概念図であり
衝突角度などを正確に表した
ものではない。
← は車輛進行方向を
示す



(説明) 「A」～「H」は各画像を示す
 「A」のガードレールに「B」のレガシィ左後部が接触し痕跡を残す
 ⇨ は痕跡を発生させた接触方向を示す。(車輛進行方向の逆)
 「B」の赤丸(クォーターパネルとトランクアンダーパネル)は「D」及び「E」に進入方向が特定できる痕跡を残す。
 「F」はバンパーの左角、「G」及び「H」に進入方向が特定する痕跡残す
 「D」「G」「H」の黄色で囲った部分は共通の形状を示す。左方向から接触を開始し、右に抜けた痕跡である。ガードレールと接触し離れる際に樹脂、あるいはガードレールの汚れを輪郭状の痕跡として残した。この痕跡は「F」画像青丸は同じ傾向の痕跡が確認できる。
 「E」はクォーターパネルとトランクアンダーパネルの接合部。ガードレールの角がクォーターパネルを押し込み凹ませ左から右に通過している。凹まされたクォーターパネルの「谷」にガードレールの白い塗料の痕跡が確認できる。接合部は凹まされたクォーターパネルの角、左手方向に接触痕が確認できる。この痕跡も右手方向からは「陰」となることから「右から左」への方向はあり得ない。
 何れの痕跡もレガシィ左後部はガードレールに向かい、「左から右」の方向で接触したことが明確である。すなわち被告の主張する「押し戻し」(右から左方向での接触)はあり得ない。