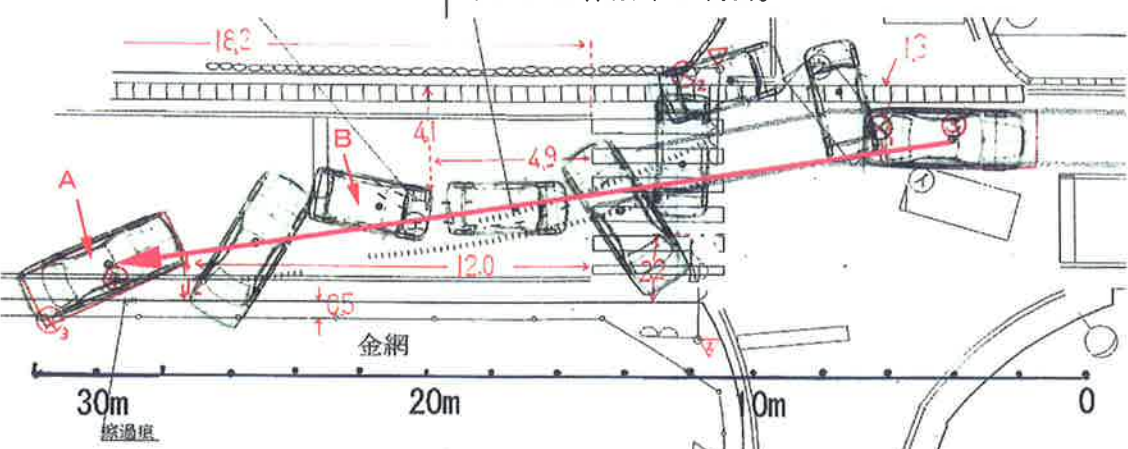
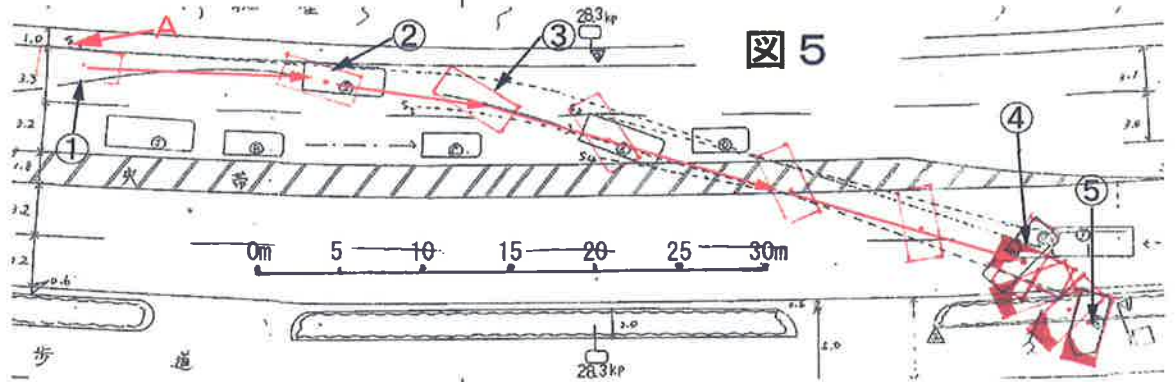
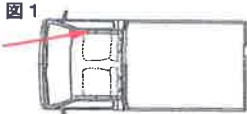
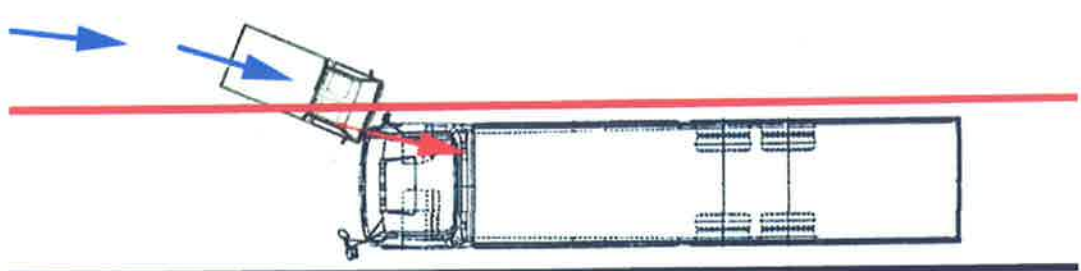
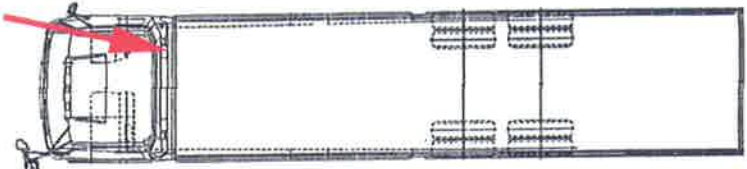


	事件名 並びに 概要	鑑 定 結 果
No, 1	自動車運転過失障害 発生から6ヶ月後に鑑定嘱託 左折の軽四輪貨物車が自転車 を巻き込み、小学生が重傷。 (当事のフィルムを基準に鑑定)	軽四貨物車の運転者(78歳)は、自車の左側面前部に自転車が急に飛び込んだ旨を主張。 【鑑定結果】 ①; 軽四輪貨物車と自転車は、同一方向に進行中 ②; 自転車は、右側に40度傾斜させて接触と判定 ③; この傾斜角では、自転車は停止中の事故
No, 2	道路交通法違反 中央線のない道路で、対向中の 路線バスと自転車とが接触事故 自転車の乗員は、1週間の入院 の後、長期の通院。 (当事のフィルムを基準に鑑定)	自転車の乗員は、バスが自分の方に寄ってきて接触した旨を主張。 【鑑定結果】 当事のフィルムにより、写真計測法を用いて事故の再現を行う。 ①; 画像解析により、自転車の右側ハンドルグリップ先端部がバス右側面の「どの位置に接触したか」が判明 ②; 写真計測法により、自転車が転倒しない状態で、その車体が右側に50度傾斜する必要と判明。 この状態は、自転車から降りた状態で、道路中央側へ大きく傾ける必要がある。 → 故意性を立証
No, 3	自動車運転過失致死 普通乗用車の運転者は、衝突して 気付いたとの説明であり、歩行者 の動向が不明のため、鑑定申請。	【鑑定結果】 着衣に印象の衝突痕並びに靴底に印象の擦過痕方向により、歩行者の真後ろ方向から衝突したことが判明。 すなわち、歩行者と普通乗用車は、同一方向に進行中、普通乗用車が歩行者に“追突”する状態と鑑定する。
No, 4	自動車運転過失傷害 直進の普通乗用車と対向右折の軽 四輪乗用車との衝突。 軽四輪は、頭部打撲で記憶喪失。 普通車は、時速50kmを主張。	【鑑定結果】 事故現場は、規制速度が50km/時。 運動量保存の法則による算定を実施。軽四輪車は時速18km、普通車は時速78km。普通車は28kmの速度超過。再度の取り調べの結果、認める。
No, 5	自動車運転過失致死、道交法違反 ダンプが右折中に、歩行者を巻き 込んだ死亡事故。ダンプは、これ に気付かずに現場を離れる。	【鑑定結果】 ダンプが右折する際の車両挙動を計算解析し、速度とハンドルの操舵角との関係に関わる内輪差を算出し、巻き込み事実の解析を行った。
No, 6	道路交通法違反 普通乗用車が道路左のガードレールに衝突し、運転者が負傷。 2ヵ月の入院後、長期の通院。	【鑑定結果】 タイヤの破損状態並びにホイールの損傷形状から、タイヤの回転は正常な状態で、ガードレールに接触してハンドルを取られ、左前輪を歩道縁石に衝突。その際に左前輪がバースト。事故前は正常の鑑定結果を得る。

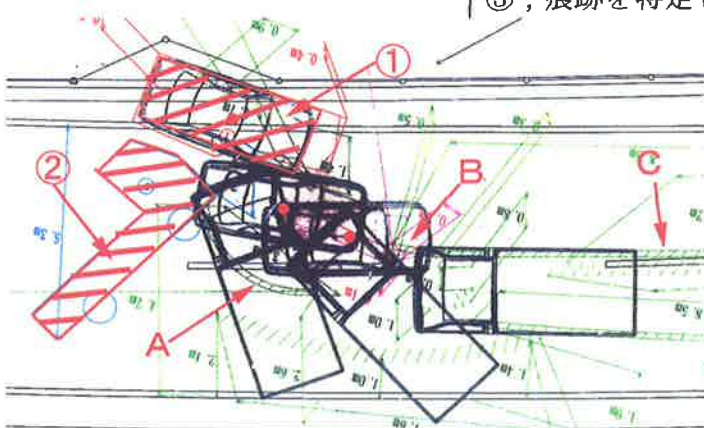
発生	事件名 並びに 概要	鑑 定 結 果
No, 7	自動車運転過失致死 中央線のない全幅員 6 m の道路で普通乗用車と軽四輪車が衝突し、軽四輪車の乗員が死亡。 普通乗用車の運転者は、50 km で走行中に道路左から軽四輪車が急に飛び出して衝突した旨を供述	【鑑定結果】 普通乗用車は下図の A に停車、軽四輪車は B に停車。 ①；普通乗用車と軽四輪車は、同一方向に進行中、普通乗用車が追い越しを掛けて衝突。 ②；衝突直前に軽四輪車は時速 8 km で右折開始。 ③；普通乗用車は時速 111 km で追い越し行為。急ブレーキをかけて、時速 90 km で衝突。 ④；軽四輪車の右後部ウインカの電氣的損傷から、ウインカは作動中と判明。 
No, 8	道路交通法違反 二人乗りの原付車が自損転倒し、1 名が意識不明の重傷、1 名が軽傷。軽傷者は、重傷者が運転と供述。本件は、発生から 8 ヶ月を経過した後に鑑定申請。	【鑑定結果】 2 名とも着衣が領置されており、紫外線照射検査によって痕跡を確認。原付車に指紋検出用の粉末を塗布して痕跡を検出。この両方からの痕跡に基づき、重傷者が後部席、軽傷者が前部席と判明。 すなわち、軽傷者が運転者であることを立証した。
No, 9	自動車運転過失致死傷 普通乗用車が第 1 通行帯から追い越しをかけ、第 2 通行帯の車両に衝突後、中央線を越えて、対向車と正面衝突。	【鑑定結果】 ①；非議車両は、時速 120 km で追い越しをかけ、途中で歩道縁石に接触して操舵性を失って横滑り状態となり、中央線を越えて、時速 84 km で正面衝突。対向のタクシーの回避能力は認められない。 

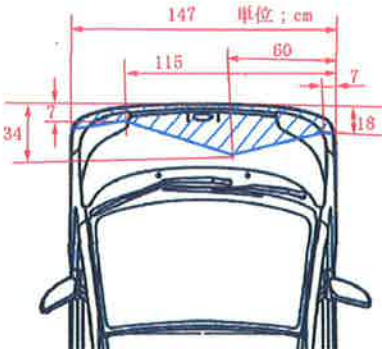
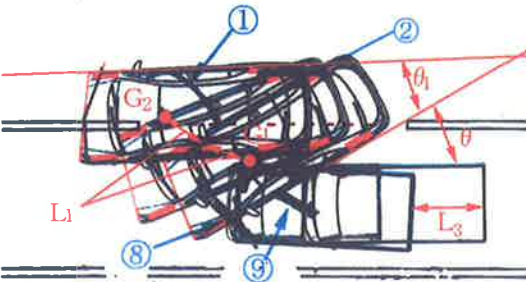
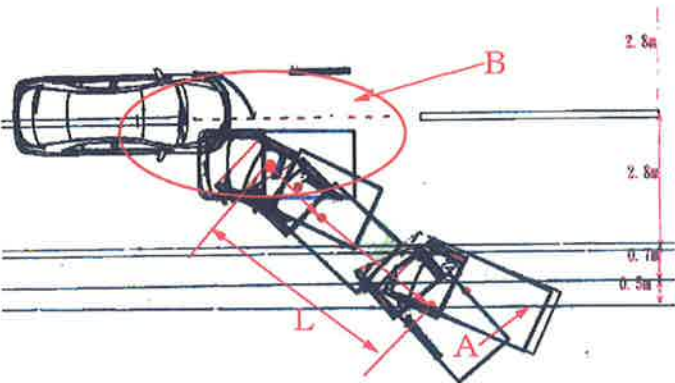
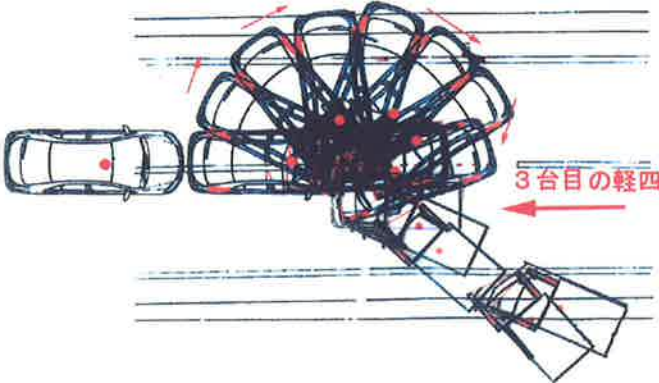
	事件名 並びに 概要	鑑 定 結 果
No, 10	道路交通法違反 大型貨物車と軽四輪車とが正面衝突し、軽四輪車の運転者が死亡。 どちらが中央線を越えたかを鑑定 図1  図5 	【鑑定結果】 ①；軽四輪車の変形状態から、同車両に作用した衝突力は、図1の矢印方向 ②；大型貨物車に作用した衝突力の方向は、変形状態から、図2の矢印方向 ③；両方の車両の衝突力により、図5の衝突状態と鑑定する。すなわち、軽四輪車が中央線を越えた。 図2 
No, 11	自動車運転過失致死 午後10時頃、片側1車線の道路で、同一方向に進行中の原付車と小型トラックとの交通事故で、原付車の運転者が死亡。	【鑑定結果】 ①；路面痕跡を基準に鑑定。 ②；事故直前では、原付がわずかに前方を走行。 ③；原付のステップが道路縁石に接触し、転倒。 ④；原付車の転倒速度は、時速39kmと算定。 ⑤；トラックの速度は、時速40～45kmと算定。 ⑥；転倒した原付車の運転者は、路面に完全に着地する直前にトラックの左前角に衝突。→トラックは、近接状態に追い上げ、安全な間隔を保っていない。
No, 12	自動車運転過失致死 中央線のない住宅地の道路で、軽四輪乗用車が歩行者に衝突した死亡事故。 発生から7ヶ月後、検察庁から、衝突状態と速度の鑑定嘱託。	【鑑定結果】 ①；車両が処分されていたため、フィルムとレントゲン及び被害者の着衣と靴から鑑定実施。 ②；被害者の下肢部の骨折状態から、衝突力の作用方向を判定。靴底の擦過方向を判定。 その結果、歩行者は、軽四輪乗用車の左側(助手席側)から右側へ方向に進行していた。 ③；衝突速度は、時速46～48kmと算定。

	事件名 並びに 概要	鑑 定 結 果
No, 13	道路交通法、車両火災 高速道路で、大型貨物車が大型貨物車に追突。前方の大型貨物車が炎上。 火災原因について、鑑定嘱託。	【鑑定結果】 ①；炎上した前車のエンジン右側面に亀裂があり、そのエンジン後部のエキゾーストにオイルの飛散痕。 また、オイル飛沫形状は、高速運転での飛散と判定。 ②；エンジン側面の亀裂痕から、エンジン内部からの衝撃力が左様と判定。→ロッドの“足出し”現象。 ③；エンジンオイルの発火点は250～350℃ 高速運転時のエキゾーストの焼け温度は500℃以上であり、オイルが付着して燃焼と判定。 ④；エンジン側面の亀裂は、欠陥ではなく、オイルが不足状態で高速走行したため。
No, 14	車両火災 走行中に、小型貨物車の運転席前部から煙を発して炎上。 火災原因について、鑑定嘱託。	【鑑定結果】 ①；カーナビが“後付け”されており、その配線の一部に電氣的熔融痕並びに物理的圧縮力の作用痕を発見 ②；配線をたどると、バッテリーに直結状態。 ③；直結する場合は、配線の途中にヒューズの設置が必要であるが、そのヒューズが存在しない。 ④；配線不備による火災と判定。
No, 15	自動車運転過失致死 右折の軽四輪乗用車と直進の大型二輪車との衝突。二輪車の運転者が死亡。 軽四輪乗用車の運転者は、二輪車が猛スピードで衝突したと主張。	【鑑定結果】 ①；二輪車は、衝突前に5.7 mのスリップ痕と0.5 mの転倒擦過痕を印象。――算定条件① ②；軽四輪乗用車の重心の移動角をθ――算定条件② ③；算定条件の①と②を基準に算定。 二輪車は時速47 kmで走行中に急制動し、時速33 kmで衝突。軽四輪車は、時速18 kmで衝突。 ④；軽四輪車の前方不注視が原因と鑑定。

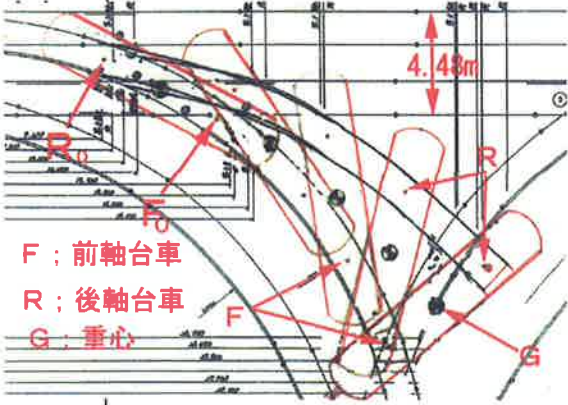
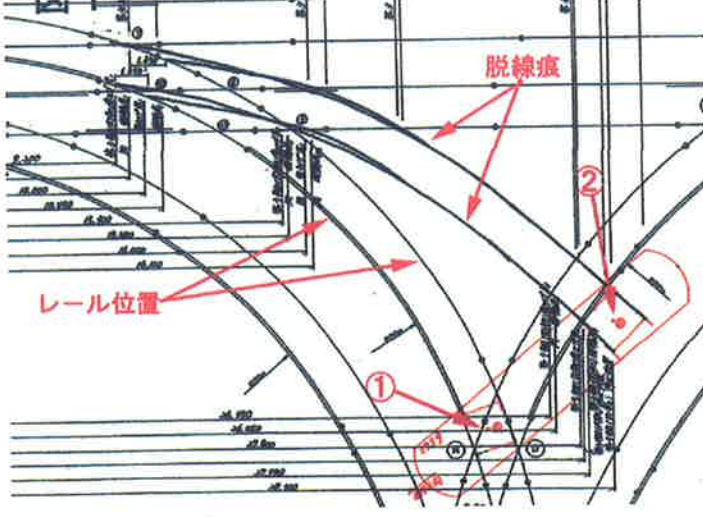
図 2

	事件名 並びに 概要	鑑 定 結 果
No, 16	自動車運転過失致死 下り勾配5度の左カーブとなった片側1車線の道路で、軽四輪貨物車がカーブを曲がり切れずに道路右側へ飛び出して歩行者に衝突し、歩行者が死亡した。運転者がブレーキの故障を申立てて鑑定。	【鑑定結果】 ①；右前輪内側のブレーキキャリパとブレーキホースとの接合部から、ブレーキオイルの漏れを認める。 しかし、右前輪が衝突変形し、フロントアクスルの後退に伴ってブレーキホースが最大に引き延ばされ、そのためにブレーキキャリパとホースとの接続部分に変形し、オイル漏れが発生したと判明。 ②；衝突変形に伴ったブレーキオイルの漏れが判明 ③；ブレーキペタルの裏側に付着物→味噌と判明 ④；下り坂を走行する際、運転席横に置いていた味噌の袋(1kg入り)が床に落ち、これがブレーキペタルのアームと床に挟まって、ペタルの作動が不良となり、事故に至ったと鑑定。
No, 17	自動車運転過失傷害 信号停車中の普通乗用車に軽四輪乗用車が追突。 普通乗用車の運転者及び助手席乗員の2名は、長期入院。	【鑑定結果】 ①；普通乗用車及び軽四輪乗用車の変形状態を計測。 ②；軽四輪乗用車の衝突速度が時速15～17kmと算定。 ③；この衝突速度により、傷害を与えるだけの衝撃力を否定。
No, 18	道路交通法違反 道路左側のガードレールとの衝突 運転者及び助手席乗員の2名とも頸部損傷で入院。 ブレーキの異常を申し立て。	【鑑定結果】 ①；リザーバタンクとブレーキホースとの接合部からオイル漏れ。 ②；この漏れは、衝突変形によって生じた漏れ。 事故前は正常と判定。
No, 19	自動車運転過失致死 片側1車線の道路で、普通乗用車と2トンダンプが正面衝突し、乗用車の運転者が死亡。	【鑑定結果】 ①；中央線を越えた車両の特定と速度算定の鑑定 ②；現場には地点①に乗用車が停止し、地点②にダンプが横転。地点A, B, Cに痕跡が印象。 ③；痕跡を特定し、それぞれの停止地点との関連により、両方の車両挙動を決定。 ④；車両挙動に基づき、横転現象を併合して算定。 ⑤；事故前に、乗用車が中央線を大きく越えており、急制動したダンプが衝突直前にバランスを崩して僅かに中央線を越える。 ⑥；ダンプは、時速70～75kmで走行。時速25kmで衝突。



	事件名 並びに 概要	鑑 定 結 果
No, 20	自動車運転過失致死 下り勾配3度の中央線のない道路で、軽四輪乗用車が道路右側の電柱に衝突し、左後部席に乗車中の男性老人が死亡。 	【鑑定結果】 ①；運転者の供述『左後部席の乗員は痴呆症であり、通院途中の事故であって、大声を出したため後ろを振り返ったところ、電柱に衝突した』 ②；当該軽四輪車の凹損状態を下図に示すが、この変形量を基準に算定すると、道路勾配を考慮し、電柱に衝突した速度は時速32km。 ③；左後部席乗員は、シートベルト着用の痕跡がある。 ④；時速30km程度で電柱に衝突した場合、後部席乗員がシートベルトを着用した状態では、死亡に至る衝撃力が発生するとは認め難い。 ⑤；車両のブレーキ装置とハンドルの操舵性能は正常 ⑥；衝突による死亡ではなく、病死と判断。
No, 21	自動車運転過失致死傷 3台の車両が関わる交通事故。 1回目衝突 普通乗用車と軽四輪貨物車の正面衝突 軽四輪貨物車の運転者が死亡 普通乗用車は、軽四輪貨物車が中央線を越えて衝突と供述 2回目衝突 普通乗用車の側面と3台目の軽四輪貨物車の正面部分との衝突 普通乗用車と軽四輪貨物車の両方が負傷 2回目衝突の車両挙動の解析 	【鑑定結果】 ①；1回目衝突の状態は、路上痕跡から下図のとおり普通乗用車が中央線を越えたと判定  ②；1回目衝突による車両挙動の解析結果  ③；1回目衝突の鑑定結果 普通乗用車は70cm中央線を越えて、時速76～80kmで衝突 軽四輪貨物車は中央線を越えることなく、時速40kmで衝突。 ④；2回目衝突では、普通乗用車は停止状態、軽四輪貨物車は時速31kmで衝突。

	事件名 並びに 概要	鑑 定 結 果
No, 22	道路交通法違反 J R 大村線での踏切事故 踏切内で、軽四輪乗用車と旅客車との衝突事故 軽四輪の運転者は、踏切の遮断機が下りていなかったと申し出。	【鑑定結果】 ①；軽四輪乗用車のボンネット部分及びルーフ部分に黄色と黒色塗料の付着あり。 ②；黄色塗料の付着部分では、濃淡の文様が見られ、黄色物は粒々状の模様を有すると判定。 ③；当該遮断機は折損。その折損部の黄色部分には粒状模様があり、粒間隔を突き合わせ、符合。 ④；遮断機が下りた状態に気付かず、踏切に侵入し、衝突に至ると判定。踏切での一時停止無視が原因。
No, 23	道路交通法違反 島原鉄道の踏切(神代町?)で、軽四輪乗用車が踏切に入り込み、下りの旅客車と衝突。運転者が死亡。	【鑑定結果】 ①；遮断機が下りた状態で、軽四輪車は、踏切の手前道路右側から斜め横断状態で踏切に入り込み衝突。 ②；旅客車の速度は時速70～75km。 軽四輪乗用車は、時速10～15km。
No, 24	特急「かもめ」の脱線転覆事故 平成19, 20年頃、J R 長崎本線の高来町付近で「白いカモメ」が脱線して転覆。	【鑑定結果】 ①；事故原因の鑑定 ②；進行方向右側の土手から直径50～60cmの岩が落石し、右側線路に至る。 ③；気付かずに列車が衝突し、脱線転覆に至る。 ④；落石に至る機序の解明を鑑定。 ⑤；夜間走行での視認性について鑑定。 ⑥；事故会費制についての鑑定。
No, 25	旅客車同士の正面衝突(島原鉄道) 20数年前、当時国見警察所管内で旅客車道氏が正面衝突し、乗客が負傷。	【鑑定結果】 ①；列車時刻が遅れ、下り列車の信号見落とし ②；発生時刻帯に上り列車を吾妻駅から出発させ、その前照灯に対する視認性の鑑定。 ③；下り列車は駅構内で待機の必要。信号機の確認に関わる鑑定。
No, 26	危険往来 J R 佐世保線の踏切でトレーラが旅客車と衝突。旅客車の乗員複数人が負傷。	【鑑定結果】 ①；道路形状として、踏切部分が凸状であったため、トレーラの荷台部分の車底部が踏切に接触し、立ち往生状態となり、衝突に至る。 ②；列車に対する視認性並びに事故回避性を鑑定。

	事件名 並びに 概要	鑑 定 結 果
No, 27	路面電車の脱線事故 電車の運転士の説明は、「カーブの手前で規制に従い、一時停止した。その後、通常の発進を行ったが、脱線に至った」とのことであり、その事実鑑定を受理した。  F ; 前軸台車 R ; 後軸台車 G ; 重心 【脱線メカニズム】 ⑥ ; カーブを走行する電車は、前軸輪と後軸輪に負荷する曲線抵抗力が異なるため、前軸輪と後軸輪との間に“圧縮力”が発生する。この圧縮力を解除する目的で、主幹制御器によって電圧の「増減」を繰り返す。 ところが力走状態を継続すると、速度が高い後軸輪には、前軸輪からの抵抗が作用する。この時、前軸輪と後軸輪との間に“圧縮力”が発生するが、この力は後軸輪に対して「横力」として作用するため、後軸輪の脱線危険性が発生する。	【鑑定結果】 ① ; 現場図を示すが、後軸代車が大きく外側に膨らんで脱線している。  ② ; 脱線する際の挙動解析を行った結果、右図に示す状態となる。 ③ ; 電車が一時停車した後に曲線走行する際、曲線抵抗力 R_c と出発抵抗力 R_d 及び走行抵抗力 R_a が作用するが、これらの抵抗力について、次の式が成立。 $R_c = (800/R) \cdot M \cdot G \quad R_d = 3M \cdot G$ $R_a = (1.32 + 0.0164V + 0.28V^2/M) \cdot M \cdot G$ ④ ; 電車が進行する引張力を F、牽引力を T とすると $F = T - (R_c + R_d + R_a)$ ⑤ ; 本件現場で脱線する条件で速度を算定の結果、脱線時点での前軸輪の速度は、時速 14 km
No, 28	裁判所からの鑑定嘱託 (地裁佐世保) 他県において、物資運搬車が交通事故を起こし、一時停止の事実確認及び速度解析について鑑定嘱託が成された。	【鑑定結果】 ① ; 当該車両に搭載されたタコグラフ記録を基準に鑑定を行う。 ② ; チャート紙(記録紙)とタコグラフ記録計との適合性について鑑定 ③ ; 1秒毎との記録解析

	事件名 並びに 概要	鑑 定 結 果
No, 29	裁判所からの鑑定嘱託 (長崎地裁民事部) 他県において、中央分離帯の切れ 間から進行する普通乗用車と直進 の二輪車との衝突事故。二輪車の 運転者が死亡。 発生から 4 年 1 月を経過して鑑定 を受理。	【鑑定結果】 ①；乗用車の運転者は「二輪車が猛スピードで走行」と主張。 ②；保存中の二輪車自体を鑑定。乗用車は、事故当時の写真を解析し、写真計測。 ③；双方の損傷状態及び衝突後の移動状態から、二輪車の衝突速度を時速 32～35 km と鑑定。 ④；乗用車の後方に停車中の運転者が「乗用車は完全停車状態」と目撃供述。 ⑤；衝突時点の乗用車は、低速ながら前進中と鑑定。 →後方の運転者は、当該乗用車の運転者と友人関係
No, 30	裁判所からの鑑定嘱託 (長崎地裁民事部) 写真に撮影された乗用車の損傷部 分についての写真解析の鑑定嘱託	【鑑定結果】 ①；写真 17 枚のうち、3 枚のみが解析可能。 ②；乗用車の運転者は、「フェンダの損傷はブロック塀との接触」との主張であったが、これを否定。 当該交通事故に起因する損傷であることを立証。