

判 決

主 文

被告人を懲役18年に処する。
未決勾留日数中220日をその刑に算入する。

理 由

(罪となるべき事実)

被告人は、

第1 公安委員会の運転免許を受けないで、平成15年9月20日午前3時30分ころ、栃木県真岡市ア丁目b番地c付近道路において、法定の除外事由がないのに、自動車登録ファイルに登録を受けておらず、かつ、自動車損害賠償責任保険又は自動車損害賠償責任共済の契約が締結されていない普通乗用自動車を運転して、運行の用に供した

第2 第1記載の日時ころ、第1記載の普通乗用自動車を運転し、第1記載場所先の信号機により交通整理の行われている交差点をア町方面からイ町方面に向かい直進するに当たり、同交差点の対面信号が赤色を表示しているのを同交差点入口の停止線手前約195.1メートルの地点で認め、直ちに制動措置を講ずれば同停止線の手前で停止することができたにもかかわらず、これを殊更に無視し、重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約135キロメートルで自車を運転し、同交差点内に進入したことにより、折から右方道路から青色信号に従い同交差点内に進入してきたA(当時22歳)運転に係る普通乗用自動車左側部に自車前部を衝突させ、A運転車両を逸走等させて同交差点南東角付近の路外に駐車中の車両に衝突させた上、自車を同交差点南東角付近に設置された電柱に衝突させ、よって、Aに緊張性血気胸、横隔膜裂傷等の傷害を負わせ、同日午前7時11分ころ、同県河内郡ウ町大字エd番地e所在の甲大学附属病院において、Aを前記傷害に基づく外傷性ショックにより死亡させるに至らしめるとともに、A運転車両の同乗者B(当時22歳)に外傷性クモ膜下出血の傷害を負わせ、同日午前5時10分ころ、同県下都賀郡オ町大字カf番地所在の乙医科大学病院において、Bを前記傷害により死亡させるに至らしめ、かつ、自車同乗者のC(当時18歳)に全治約3か月間を要する脳挫傷、頭蓋骨骨折等の傷害を、同じく自車同乗者のD(当時23歳)に全治約3か月間を要する左足関節内果骨折、右母指中足骨骨折等の傷害を、同じく自車同乗者のE(当時25歳)に加療約3か月間を要する右橈骨遠位端骨折の傷害を、同じく自車同乗者のF(当時30歳)に加療約3か月間を要する右鎖骨骨折等の傷害をそれぞれ負わせた

第3 第1記載の日時ころ、第2記載の交差点において、第1記載の普通乗用自動車を運転中、第2記載のとおり、Aらに各傷害を負わせる交通事故を起こしたのに、直ちにAらを救護する等の必要な措置を講ぜず、かつ、その事故発生の日時及び場所等法律の定める事項を直ちに最寄りの警察署の警察官に報告しなかった

ものである。

(争点に対する判断)

1 弁護人は、判示第2の死傷事故(以下「本件事故」ともいう。)について、罪状認否では公訴事実のとおり危険運転致死傷を認める意見を述べたが、最終弁論においては、被告人は、判示交差点(以下「本件交差点」という。)の停止線(以下「停止線」という。)の手前約400メートルの地点で、数十秒間一時停止し、対面信号が青色になると思って発進した以上、本件交差点の対面信号の赤色を意に介さなかったとか、殊更赤信号を無視したことにはならないから、業務上過失致死傷罪が成立するに過ぎない旨主張するに至っている。しかしながら、関係証拠を総合すれば、判示罪となるべき事実のとおり危険運転致死傷罪が成立すると認めることができるので、以下、補足的に説明することとする。

2 関係証拠によれば、① 被告人は、本件の直前までの段階においても、交差点を右左折するに当たり、一時停止の標識にも従わずに、タイヤを軋ませる速度で、判示普通乗用自動車(以下「自車」ともいう。)を進行するなどの乱暴な運転をしていたところ、飲酒して気持ちの高ぶりもあり、悪ふざけのため、対面信号が赤色から青色になかなか変わらないスリルを味わうとともに、判示同乗者に怖い思いを体験させようと考え、本件交差点の停止線の手前約433.7メートル手前の地点で、対面信号が赤色の時に急停止し、怪訝に思った同乗者から、停止した訳を問われたのに対しても、本件交差点に進入する直前では青色に変わるなどとの趣旨の返事をしていること、②

A運転車両の進行していた道路は、栃木県真岡市と同県キ町を結ぶ主要地方道真岡キ線の県道で、本件交差点付近は直近は別にして基本的に片側2車線となっている一方、被告人運転車両が進行していた道路は市道であり、本件交差点付近はやはり直近は別にして片側1車線となっていたところ、本件交差点は、被告人運転車両の進行方向からでは、左右に建物等があるため、見通しが悪く、交差道路の車両の有無等も入口付近に到達して初めて確認できる状況にあったこと、また、本件事故時の時間帯における被告人進行方向の対面信号は、交差点手前で車両が停止すると一定の時間経過後に信号が変わるいわゆる感知方式に切り替わっていたが、被告人は、それを知らず、もちろん、時間間隔等は分からなかったものの、一定時間経過後には赤色から青色に変わると思い込んでいたこと、③ こうして、被告人は、特段の根拠がある訳ではなく、自己に都合の良い単なる勘ないし希望的観測に過ぎなかったのに、間を置いて発進すれば、本件交差点に進入する時点では、対面信号が青色に変わると速断して、交差道路は夜中でも結構通行量があること(ちなみに、本件事故時の前後30分間の時間帯における軽車両及び歩行者を除く車両は、本件事故時から約1か月後では100台を超え、約半年後においても50台余との調査結果が得られている。)を知っており、対面信号が赤色のまま本件交差点に進入した場合、交差道路からの車両と衝突する人身事故になる可能性が高いことも分かっていたながら、対面信号が青色に変わらなかった場合の対応を考えることもなく、約10ないし15秒のいわゆる被告人なりの時間調整の後、アクセルを踏み込んで、自車を発進させて速度を上げ、本件交差点に向け進行していったこと、④ そして、被告人は、本件交差点の停止線から約195.1メートル手前まで進行した時点でさえも、依然として対面信号が赤色であり、制動措置を講じさえすれば、少なくとも、本件交差点の手前で停止することができる旨認識しておりながら、前記のとおり、そもそもが、スリルを味わい、同乗者に怖い思いをさせたいがため、高速度を出して本件交差点に進行していたことから、本件交差点進入時に対面信号が青色に変わって欲しいとは念じながら、制動措置はもとより、減速さえすることなく、対面信号を見ながら、ほぼ同じ速度で進行し続けたこと、途中、本件交差点の停止線の手前約157.9メートルの地点においては、同乗者が被告人に注意する意味の大声を上げた時も、更に進行した同停止線の手前約55.9メートルの地点でも、対面信号が赤色であったため、被告人は、早く青色に変わってくれと恐怖を感じたが、制動はおろか、減速もせず、同停止線の手前約21メートルに到達した地点では、交差道路からの車両との衝突を回避することを願ったものの、取るべき手立てはなく、そのまま本件交差点に突入し、交差する右方道路から青色信号に従い進行してきたA運転車両に衝突させて、判示の経緯により、Aらが死傷するに至ったこと、⑤ なお、被告人は、本件交差点の停止線の手前約195.1メートルに差し掛かった時点における自車の速度につき、時速100キロメートル以上と認識し、その後における進行に当たっても、特段減速したとはしておらず、他方、同乗者は、速度計で本件交差点の停止線手前約195.1メートルより進行した地点で、被告人運転車両が時速約135キロメートルに達していたことを現認しているところ、当時、雨上がりで路面が湿潤していたため、計算上導出される一般的な停止距離は、乾燥路面に比しより長くなり、実に約百数十メートルとなるが、同乗者が大声を上げた本件交差点の停止線の手前約159メートル直前に至るまでの間においても、制動措置を講ずることにより、同停止線で停止し得たことがそれぞれ認められる。

これらによれば、被告人は、本件交差点の停止線の手前約433.7メートルの地点で一時停止し、既に対面信号の赤色を認識しながら、スリルを味わうためや同乗者に怖い思いをさせたいとの意図や交差点進入時までには青色に変わるとの思い込みもあり、まもなく、自車を急発進させ、重大な交通の危険を生じさせる速度であることの明らかな時速約135キロメートルにまで速度を上げ、約195.1メートルの地点に至っても、対面信号が依然として赤色を示していることを確定的に認めて、制動措置を講じさえすれば、少なくとも、本件交差点の手前で停止できるのを分かりながら、前同様、スリルを味わうためや同乗者に怖い思いをさせたいとの意図や対面信号が青色に変わって欲しいとの自己に都合の良い安易な考えの下、未明ながら、県道の幹線道路である交差道路の交通量が結構存し、左右の見通しも悪いのに、制動措置はもちろん、減速をすることもないまま、路面が湿潤していたことも加わって、一般的な停止距離は実に約百数十メートルを要すると見込まれる常識を外れた高速度で、敢えて引き続き進行し続け、同停止距離の限界地点付近はもとより、左右の見通しが悪い本件交差点に進入するまで、これを維持したものにほかならず、たとえ、対面信号が青色に変わるとか変わって欲しいと思っていたにせよ、所詮はまさに一か八かの類の根拠がないに等しい希望的観測に基づく期待あるいは願望に過ぎず、しかも、制動

措置を講ずれば本件交差点の停止線手前で停止可能な位置から、その停止線手前に到達するのも僅か約5秒というごく短時間であることにもかんがみれば、被告人には、本件交差点の対面信号の赤色に従う意思はなく、殊更赤信号を無視したと認めべきは当然であって、弁護人が縷々主張する点を検討しても、この判断を左右しない。

3 以上の次第であるから、弁護人の主張は理由がない。

(量刑の理由)

本件は、無免許で、抹消登録済みのいわゆる無保険車両を運転した(判示第1)上、対面信号の赤色を殊更無視して、高速度で交差点に進入し、交差道路から青色信号に従い進行してきた車両に衝突させるなどし、同車両の運転女性及び同乗女性の計2名に傷害を負わせて死亡させるとともに、自車同乗者4名に傷害を負わせ(判示第2)ながら、同負傷者を救護等しなかった(判示第3)という道路交通法違反・道路運送車両法違反・自動車損害賠償保障法違反・危険運転致死傷の事案である。

量刑判断の中心となる危険運転致死傷事案はそれ自体重大犯罪であるところ、次のとおりの本件事案の内容はもちろんのこと、無免許等運転及びいわゆるひき逃げを伴っている点においても、まずもって、希有といえる悪質かつ重大事案であることが指摘されなければならない。すなわち、危険運転致死傷事案の内容をみると、被告人は、深夜、知人と遊興するため、直前に飲酒しておりながら、自己の普通乗用自動車を運転して出掛けて諸処を回り、コンビニで購入したビールを運転中も飲んだり、立ち寄った喫茶店の駐車場でワインを飲んだりするなどした後、知人等である同乗者4名を乗車させ、更なる飲酒をも念頭に置きつつ、ドライブがてら、自車を運転進行しているうち、本件交差点に差し掛かり、相当手前で対面信号の赤色を認めながら、スリルを味わうためや同乗者に怖い思いをさせたいとの許し難い悪ふざけ目当てに、殊更赤信号を無視する挙に出て、一般道路においては通常想定し難い時速約135キロメートルもの高速度で、未明ながら相応の交通量が見込まれる幹線道路と交わる左右の見通しの悪い本件交差点に突入し、右方の交差道路から青色信号に従い進行してきたA運転車両に衝突させ、同車両を逸走等させて路外に駐車中の車両に衝突させるなどし、A及び同乗者であるBの計2名を数時間後には死亡させるとともに、自車の同乗者4名全員に重い部類に属する傷害を負わせるという大事故を惹起したものであり、被告人運転車両及びA運転車両とも大破し、とりわけ、A運転車両は殆ど原型をとどめていないことから、本件事故の衝撃の激烈さを物語っている。このように、他人の生命や身体に対する配慮を蔑ろにした不埒千万な動機に酌量の余地は皆無であり、態様も無謀かつ危険極まりないというしかなく、もとより、A及びBには何らの落ち度も存せず、その2名いずれもが死亡するとの悲惨な事態を招くとともに、負傷者も4名にのぼっているとの結果が誠に重大であることは多言を要しないところである。落命したA及びBは、高校の同窓として久しぶりに楽しい一時を過ごしての帰途、本件事故に遭遇したものであって、それぞれ、会社員や大学生として希望に満ちた生活を送り、多くの可能性を秘めた22歳という若さで、尊い生命を永遠に奪われたものにほかならず、両名の無念さは、察するに余りあり、到底言葉では言い尽くせない。A及びBの両親においても、Aは待ちに待って恵まれた2人姉弟中の長女、Bは高齢出産で授かった一粒種であって、それぞれ、大切に慈しみ育て上げ、生き甲斐として将来を楽しみにしていたというのに、悪夢ともいうべき酷すぎる現実と直面するを余儀なくされており、叶わぬこととはいえ、我が娘を生きて返して欲しいとの心からの慟哭は強く胸に迫るものがあって、当然のことながら、その悲憤及び処罰感情は峻烈を極めていいる。なお、被告人運転車両の同乗負傷者の内の2名も、被告人を許すことができないとか、重い処罰をされても仕方がないとの意思を表している。ところが、被告人は、A及びBの各遺族にはもとより、各負傷者に対しても、見るべき慰謝等の措置を講じておらず、運転車両も無保険車であり、自らの手によっては、A及びBの遺族に対する十全の金銭的賠償は期待し難い。また、被告人は、事故の衝撃等から、衝突させたA運転車両の乗員が負傷しているであろうことは認識した筈であるのみならず、自車同乗者の一部が負傷し、他の者も大破した自車に取り残されているのを目にしながら、長期間の服役との重罰を免れたい自己保身のため、同乗者の1人に口止め工作をして、救護等の措置を講ずることなく、逃走しており、気が動転した面が絶無ではなかったにせよ、卑劣かつ無責任この上ない。そもそも、被告人は、運転免許を全く取得したことがなかったにもかかわらず、知人に車両の調達を依頼して、抹消登録済みの無保険車両を譲り受け、運転を繰り返すなかで本件に至っており、前記のと通りの運転の経緯や動機に斟酌の余地は全くないばかりか、無免許運転は常習性が認められ、親族等を含め、交通事故を惹起した場合の確実な引き当て資産も有しないのに、無保険等車両を運転していることからして、身勝手に無責任な態度の一端を垣間見ることができる。以上に加え、

被告人は、少年時代、それ自体は非行には問われなかったものの、車両を運転して警察車両等に当て逃げしたとの事後の逃走経緯を有する窃盗非行によって、中等少年院における矯正教育を受けたことがあることをも総合勘案すれば、最大級の非難を免れず、刑事責任は非常に重大といわなければならない。

そうすると、本件の各人身損害に関しては、もとより、被告人自身による損害賠償とは同視できず、一定の限度も存するにせよ、請求次第で政府による自動車損害賠償保障事業によるてん補が見込まれ、Bの遺族については、A運転車両に付保された保険による支払の余地も窺われること、Bの遺族に対しては、被告人の送った謝罪の手紙が届いているほか、A及びBの各遺族方に、本件事故から数か月後とはいえ、父親らが、花と果物を持参し、謝罪に訪れていること、被告人運転車両の同乗者の内の最も重い傷害を負った1人が被告人を宥恕する証言をし、別の同乗負傷者の1人が被告人に治療費を請求しない意思を明らかにしていること、被告人は、逃走後、父親等から忠告され、かなりの躊躇を経て、警察署に出頭する途中、本件事故から約9時間後には、手配に基づき所在捜査中の警察官から職務質問を受け、ひき逃げ人身事故を惹起したことを認めて、緊急逮捕されるに至り、身柄拘束中の捜査公判を通じ、深い反省の態度を示していること、また、被告人は、未だ20代前半と年若く、前科は有せず、父親も情状証人として出廷していることなどの酌むべき一切の事情を十分考慮しても、被告人の刑事責任は余りにも重大であって、主文の刑をもって臨むのが相当である。

(求刑 懲役20年)

平成16年8月3日

宇都宮地方裁判所刑事部

裁判長裁判官 飯 渕 進

裁判官 岩 渕 正 樹

裁判官 渡 辺 一 昭