

平成15年11月26日宣告
平成15年合(わ)第139号

被告人A 危険運転致死傷、道路交通法違反被告事件
被告人B 危険運転致死傷各被告事件

主文

被告人Aを懲役7年に、被告人Bを懲役6年に処する。

理由

(罪となるべき事実)

第1 被告人Aは、

1 平成14年5月29日午前4時6分ころ、普通乗用自動車を運転し、東京都千代田区a町b丁目c番地先道路を水道橋方面から皇居方面に向かい時速約80キロメートルで進行中、被告人B(当時51歳)運転の大型貨物自動車から自車後方から著しく接近して進行していたことに腹を立て、同車の通行を妨害する目的で、同所先の片側3車線道路の第2車両通行帯から、重大な交通の危険を生じさせる速度である前記速度で右転把して、自車右後方の第3車両通行帯を同方向に進行中の前記被告人B運転車両の直前に自車を進入させたことにより、自車右側後部に上記被告人B運転車両の左前部を衝突させて同車を対向車線に進出させ、折から対向して進行してきたC(当時37歳)運転の普通貨物自動車右前部に上記被告人運転車両右前部を衝突させ、さらに上記C運転車両を左前方に滑走させて同都同区d町e丁目f番地先路上に佇立していたD(当時60歳)に衝突させた上、上記C運転車両を横転させ、よって、上記Dに胸腔内臓器損傷の傷害を負わせ、同日午前5時30分ころ、同都同区f丁目g番地h所在の甲大学病院において、同人を上記傷害により死亡させたほか、前記被告人Bに全治まで約1年3か月間を要する右脛骨近位端粉碎脱臼骨折等の傷害を、上記Cに全治まで約2週間を要する頸椎捻挫等の傷害をそれぞれ負わせた

2 前記日時場所において、前記普通乗用自動車を運転中、前記のとおり、被告人B、C及びDにそれぞれ傷害を負わせる交通事故を起こしたのに、直ちに車両の運転を停止して同人を救護する等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

第2 被告人Bは、前記日時ころ、大型貨物自動車を運転し、前記a町b丁目c番地先道路を水道橋方面から皇居方面に向かい時速約87キロメートルで進行中、被告人A運転の普通乗用自動車から自車を追い抜き自車の前方を進行していたことに腹を立て、同車の通行を妨害する目的で、重大な交通の危険を生じさせる速度である上記速度で、同所先の片側3車線道路の自車左前方の第2車両通行帯から自車が進行する第3車両通行帯に進路変更しようとしている上記被告人A運転車両に自車を著しく接近させたことにより、上記被告人A運転車両右側後部に自車左前部を衝突させた上、自車を対向車線に進出させ、折から対向して進行してきた前記C運転の普通貨物自動車右前部に自車右前部を衝突させ、さらに上記C運転車両を左前方に滑走させて前記d町e丁目f番地先路上に佇立していた前記Dに衝突させた上、上記C運転車両を横転させ、よって、上記Dに前記傷害を負わせ、前記のとおり同人を死亡させたほか、上記Cに前記のとおり傷害を負わせたものである。

(事実認定の補足説明)

1 被告人Aの弁護人は、被告人Aが、その右側の第3車両通行帯を同じ方向に進行中の被告人B運転車両(以下「B車」という。)の通行を妨害する目的で、右転把して同車の直前に自車(以下「A車」という。)を進入させたとされる点について、そのような事実はなく、本件事故は被告人Bの高速による追い上げ行為が原因で発生したものであるから、被告人Aについては危険運転致死傷罪は成立しない旨主張する。そして、被告人Aも、捜査段階においては、B車の通行を妨害する目的で、右転把して同車の直前に自車を進入させたことを認めていたが、公判段階に至ってこれを否認し、「第2車両通行帯と第3車両通行帯を跨いで走行していたところ、B車に追突された。直前にハンドルを右に切ったことはない。」旨、弁護人の主張に沿う供述をしている。なお、被告人Bの弁護人は、本件公訴事実を認めた上で、本件事故の直接かつ主たる原因は、被告人Aが右転把してB車の直前にA車を進入させた点にある旨主張し、被告人Bもこれに沿う供述をしている。

2 そこで検討するに、関係各証拠によれば、本件事故の状況等について、次の事実が認められる。

(1) A車とB車が衝突する直前までの各車両の走行状況は次のとおりである。

被告人Aは、白山通りを皇居方面に向かって進行し、水道橋交差点を通過して、JR水道橋駅付近のガードをくぐった先の交差点で信号待ちのため片側3車線道路の第2車両通行帯で停止していたが、信号が青色に変わって発進した後、B車が右後方から第3車両通行帯を進行してきて、A車を追い抜いた。

被告人Aは、タンクローリーであるB車に追い抜かれたことが面白くなかったことから、B車を抜き返そうと考え、加速して同車を左側から追い抜いた上、第3車両通行帯に進路変更して同車の前に出た。

他方、被告人Bは、A車が前に出たことから、邪魔だと感じ、同車の前に出ようと考えた。そこで、被告人Bは、第2車両通行帯に進路変更しようとしたが、被告人AもB車が後方から追い上げてくるのに気付く、第2車両通行帯に進路変更した。被告人Bは、被告人Aが自分を挑発して進路妨害をしているのではないかと感じて腹を立て、時速約85ないし90キロメートルでA車の7、8メートル後方にぴったりと付いており立てた上、第3車両通行帯に進路変更してA車を追い抜こうとした。ところが、被告人Aも、B車が後方からあおってくることに立腹し、B車よりも前を走行して邪魔をしようと考え、再度第3車両通行帯に進路変更した。本件現場の手前の交差点に差しかかる付近では車線がやや右斜め方向に流れていたため、第3車両通行帯を直進していたA車は、第2車両通行帯と第3車両通行帯を跨いで走行する状態となり、次いで、上記交差点を通過した時点では、A車は第2車両通行帯を走行した。

以上のとおり、A車とB車は、衝突する直前まで、お互い高速度で競り合い、カーチェイスまがいの危険な走行を継続して、相手車の走行を妨害しようとしていた。

(2) 本件によって生じたと思われるA車及びB車についての損傷・痕跡の状況は次のとおりである。

A車は、車体の長さが482センチメートル、幅が177センチメートル、高さが147センチメートルの紺色に塗装された4ドアステーションワゴンタイプの乗用車であるところ、本件事故によるものと思われる損傷・痕跡は、右リアバンパ及びリアフェンダに擦過が生じ、右リアターンシグナルランプ及びストップテールランプレンズが破損している等、右後側面に集中している。このうち、右リアフェンダについてみると、中央部、車両前端から後方へ390センチメートル、地上高80センチメートルのところを中心とした前後長さ90センチメートル、最広部の上下幅35センチメートルの右リアドア後端を含む範囲には、鶯色塗膜様のものの付着を伴う後方から前方へ走る擦過が生じ、同擦過部内のリアフェンダ前端部には、30センチメートル×30センチメートルの範囲に、前述と同様の方向性を示す、後方は浅く前方に深い凹損が生じている。

他方、B車は、車体の長さが1109センチメートル、幅が249センチメートル、高さが341センチメートルの鶯色に塗装された最大積載量14000キログラムのタンクローリー車であるところ、本件事故によるものと思われる損傷・痕跡は、キャビン部分が後方に押しつぶされるように破損して原形をとどめていないほか、フロントパネルは脱落し、右前輪がバーストしているなど、車両前部を中心に生じている。このうち、フロントバンパについてみると、左側面、車両前端から後方へ15センチメートル、地上高70センチメートルのところを中心として上下23センチメートル、前後幅12センチメートルの範囲には、前方から後方へ走る青色塗膜様のものが擦過付着するなどしている。また、左ステップについてみると、ステップ左側面、車両前端から後方へ60センチメートル、地上高52センチメートルのところを中心として前後10センチメートル、上下幅2センチメートルの範囲には素材の削れを伴う擦過が生じ、同擦過の中心部には、前後長さ6センチメートル、最広部の上下幅0.4センチメートルの範囲に、青色塗膜様のものが前方から後方に向かって擦過状に付着するなどしている。

(3) このような損傷・痕跡の状況に加えて、鑑定結果によれば、B車の左ステップから採取した青色様塗膜片(擦過物)とA車の右リアフェンダから採取された青色様塗膜片(塗装上塗り)とは、同種類の塗膜であると認められることにも照らすと、A車の右側後部とB車の左前部が衝突したものであり、かつ、A車が右に進路変更した際に右後方から走行してきたB車と衝突したものと推認される。もっとも、B車が、A車との衝突直前に、速度を時速約69キロメートルから時速約87キロメートルにまで上げていることからすれば、A車とB車との衝突については、A車が右に進路変更したことのほかに、B車が、速度を上げてA車に著しく接近したことも原因となっているというべきである。

3 本件事故の関係者の供述状況についてみると、被告人Bのほか、被害者C、被告人両名の後方をタクシーを運転して走行中に本件事故を目撃したE、さらには、A車の助手席に同乗していたFの合計3名が、一致して、本件事故の直前に、A車が、右にハンドルを切って、B車の直前に割り込むような形で進路変更した旨供述している。これらの供述は、相互に補強し合うとともに、前記2で認定したA車及びB車の各損傷・痕跡の状況にも裏付けられており、その信用性は高いというべきである。

4 加えて、被告人Aは、捜査段階においては、「タンクローリーを前に行かせたくないという気持ちから、右に進路を変えてB車の直前に出て前を走ってやろうと思った。ブレーキを踏んでストップランプを付けば、タンクローリーの運転手がびっくりしてブレーキをかけて速度を落とし、以後は私の車をあおるようなことはしないのではないかと思った。そこで、タンクローリーの邪魔をするように、ウィンカーは出さず、直前でブレーキを踏んで右に進路を変えた。その時、私の車の右側後部にタンクローリーが衝突したのが分かった。」旨の、前記第三者の目撃供述と符合する供述をし、犯行を認めていたのである。

5 以上によれば、A車とB車との衝突については、B車が、速度を上げてA車に著しく接近したことが影響していることは確かであるが、被告人Aが、B車の通行を妨害する目的で、右転把して同車の直前に自車を進入させたことが衝突の直接かつ主たる原因であると認められるのであって、そうすると、被告人Aについて危険運転致死傷罪が成立するというべきである。

よって、被告人Aの弁護人の主張は採用できない。

(法令の適用)

◇被告人A関係

・罰条

判示第1の1

危険運転致死の点

刑法208条の2第2項前段、1項前段(人を死亡させた場合)

危険運転致傷の点

被害者(負傷者)ごとにいずれも刑法208条の2第2項前段、1項前段(人を

負傷させた場合)

判示第1の2

救護義務違反の点

平成13年法律第51号附則9条により同法による改正前の道路交通法117

条、72条1項前段

報告義務違反の点

道路交通法119条1項10号、平成13年法律第51号附則9条により同法に

よる改正前の道路交通法72条1項後段

・科刑上一罪の処理

判示第1の1

刑法54条1項前段、10条により一罪として最も重い危険運転致死罪の刑で処

断

判示第1の2

刑法54条1項前段、10条により一罪として重い救護義務違反の罪の刑で処断

・刑種の選択

判示第1の2

懲役刑を選択

・併合罪加重

刑法45条前段、47条本文、10条により重い判示第1の1の罪の刑に同法47

条ただし書の制限内で法定の加重

◇被告人B関係

・罰条

判示第2の所為のうち

危険運転致死の点

刑法208条の2第2項前段、1項前段(人を死亡させた場合)

危険運転致傷の点

刑法208条の2第2項前段、1項前段(人を負傷させた場合)

・科刑上一罪の処理

刑法54条1項前段、10条により一罪として重い危険運転致死罪の刑で処

断

・訴訟費用

刑事訴訟法181条1項ただし書

(量刑の理由)

1 本件は、被告人両名が、早朝、都心の幹線道路において、時速約80キロメートル以上の危険な速度で競り合ってそれぞれの自動車を運転していたところ、被告人Aが、被告人Bからあおられたことに立腹して、B車の通行を妨害する目的で、自車をB車の直前に割り込ませ、他方、被告人Bも、被告人Aに進路を塞がれたことに立腹して、A車の通行を妨害する目的で、自車をA車に著しく接近させたことにより、両車両が衝突し、その衝撃により対向車線に進出したB車が、折から対向して進行してきた普通貨物自動車に衝突し、同車を左前方に滑走させ、路上に佇立していたタクシー運転手に衝突させた上、上記貨物自動車を横転させ、よって、上記タクシー運転手を死亡させたほか、上記貨物自動車の運転手に全治約2週間を要する傷害を負わせ、被告人B自身も全治約1年3か月を要する傷害を負ったという危険運転致死傷の事案(判示第1の1、第2)と、被告人Aが救護義務・報告義務に違反して事故現場から逃走したという道路交通法違反の事案(判示第1の2)である。

2 被告人両名の運転は、早朝で車両の通行量が少ない時間帯であるとはいえ、カーチェイスまがいの危険極まりないものであって、犯行態様は非常に悪質である。本件により、1名が死亡し、2名が負傷しており、結果は重大である。被害者のうち、死亡したタクシー運転手は、客待ちのため道路端にタクシーを止めて路上に佇立していたのであり、負傷した貨物自動車の運転手も、現場付近道路を対向進行してきたにすぎないのであって、いずれについても全く落ち度はない。死亡した被害者は、生前個人タクシーの運転手としてまじめに稼働し、健康で、家族とともに充実した日々を送っていたものであるところ、理不尽にも本件犯行によって突然命を絶たれたのであり、その無念さ、悔しさは察するに余りあるものがある。そして、遺族の心痛にも計り知れないものがあり、次女が、証人として出廷し、被告人両名に対する嚴重処罰を求めている。

3 被告人ごとにみるに、まず、被告人Aについては、時速約80キロメートルで、自分が運転していた普通乗用自動車よりはるかに大型であるタンクローリーを挑発するという無謀な走行をした上、自車をいきなりB車両の前に割り込ませたという本件事故発生の直接の原因を作出したにも関わらず、本件事故後現場から逃走しており、しかも、運転開始前に飲酒していたというのであるから、厳しい非難を免れず、その程度も、被告人Bに比して重いというべきである。また、被告人Aは、捜査段階においては事実を認めていたものの、当公判廷においては、否認に転じて不合理な弁解に終始し、被告人Bに責任を転嫁しようとしており、真摯な反省の態度をうかがうことはできない。

次に、被告人Bについては、タンクローリーという大型車で、A車をあおりながら、時速約87キロメートルで走行するという極めて危険な運転をした結果、被告人Aの行為と相まって本件事故を惹起したものであって、強い非難を免れない。加えて、被告人Bは、交通前科として道路交通法違反(酒気帯び運転)による罰金前科2犯があるほか、本件犯行時は薬物事犯の懲役刑の執行猶予期間中であったことにも照らすと、規範意識の鈍麻は顕著である。

4 そうすると、死亡した被害者の遺族との間及び負傷した貨物自動車の運転手との間で示談が成立していること、被告人Aについては、前科前歴がないこと、妻と幼い3人の子がいることなどの、また、被告人Bについては、本件公訴事実を認め、反省の態度を示していること、死亡した被害者の遺族に謝罪していること、被告人B自身、本件犯行の結果として、全治約1年3か月間を要する重傷を負ったことなど、各被告人のために有利にしんしゃくすべき事情を考慮しても、主文の刑は免れないと判断した。

(求刑 被告人Aにつき懲役7年、被告人Bにつき懲役6年)

平成15年11月26日

東京地方裁判所刑事第16部

裁判長裁判官	川	口	政	明
裁判官	早	川	幸	男
裁判官	内	田		曉