

論 説

危険運転致死傷罪に関する一考察（1）

— 事実認定の問題を中心として —

陶 山 二 郎
稲 田 朗 子

- 一 はじめに
- 二 危険運転致死傷罪に関する下級審判例の概要(以上本号)
- 三 危険運転致死傷罪の各類型の事実認定(以下次号)
- 四 危険運転致死傷罪のその他の諸問題
- 五 おわりに

一 はじめに

2001年6月18日法務大臣は諮問第54号「自動車運転による死傷事故に対する罰則の整備に関する諮問」を行い、法制審議会刑事法(自動車運転による死傷事犯関係)部会の3回の会議の後、同年9月5日法制審議会会長は「自動車運転による死傷事故に対する罰則の整備に関する要綱(骨子)」を答申し、同年11月28日に第153回国会において危険運転致死傷罪の創設等を内容とする「刑法の一部を改正する法律」が成立し、法律第138号として同年12月5日公布され、同月25日から施行されている。これと前後して、道路交通法の改正が同年6月

¹ 危険運転致死傷罪創設の際の刑法及び交通関係法規等の改正に関する特集として散見されたものに、以下がある。特集「悪質交通犯罪と刑法改正」ジュリスト第1216号36頁以下。特集「交通関係法規改正後の現状と課題」法律のひろば第56巻7号4頁以下。

なお、刑法の一部改正の解説として、井上宏＝山田利行＝島戸純「刑法の一部を改正する法律の解説」法曹時報第54巻4号1043頁以下、山田利行「刑法の一部を改正する法律の概要」警察学論集第55巻3号114頁以下。

20日に公布され、翌2002年6月1日に施行されている¹。

これらの厳罰化の背景となったものが、東名高速道路飲酒追突事件に代表される、「悪質」とされる死傷事故であり、同事件の控訴審である東京高裁平成13年1月12日判決²が「立法的な手当て」にまで言及していたことは、つとに指摘されている通りである。

もっとも、他方で、交通事犯に関する誤判の存在を指摘する見解も従来から存在していた³。また、これと結びついて、略式手続におけるデュー・プロセス保障等の不十分さを指摘する見解も見られた⁴。

99年の周辺事態法制定以降、「立法ラッシュ」とでも表現すべき状況において、刑事立法についてもその例に漏れず、学説のなかにも刑法の謙抑主義に対する疑問までも唱えられる⁵。なか、「凶悪・重大犯罪に対処するための刑事法の整備について」法制審議会刑事法部会で検討が進められ、更なる重罰化が、被害者の真の救済に何をもたらすかということを科学的に検証することなく進行中である⁶。

このような状況において、危険運転致死傷罪の運用に関して危惧されるのは、厳罰化の要求に押されて、死傷の結果さえ発生すれば、正確な事実認定を軽視し、はじめに有罪ありきとの判決が生まれまいかという点であろう。

改正された刑法第208条の2は、第1項で「アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で四輪以上の自動車を走行させ、よって、人を負傷

² 東京高判平成13年1月12日判例時報1738号37頁以下。

³ 例えば、荒木伸怡『裁判——その機能的考察』（学陽書房、1988年）等参照。なお、著名な誤判事件として、遠藤事件を挙げることができよう。最（二）判平成元年4月21日判例時報1319号39頁以下。

⁴ 福島至『略式手続の研究』（成文堂、1992年）等参照。

⁵ 例えば、佐久間修『事例解説 現代社会と刑法』（啓正社、2000年）等参照。

⁶ そこでは、「市民」の「安全要求」に答える形で、諸立法が設けられていることが重要であろう。女性、家族に関わる福祉の領域において、「犯罪化」、「厳罰化」、「警察依存化」の傾向を検討した陶山二郎「家族・ジェンダーと憲法的刑事法」九大法学第86号（2003年）273頁以下参照。逆に刑罰が医療における患者の権利を妨げる方向で用いられようとした例を検討した稲田朗子「不退去罪の成立を否定した事例」高知論叢第75号（2002年）233頁以下。危険運転致死傷罪についてもこれらと根本において共通する問題があり、これを事実認定の面から検討しようとするのが本稿の背景にある問題意識である。

させた者は十年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は一年以上の有期懲役に処する。その進行を制御することが困難な高速度で、又はその進行を制御する技能を有しないで四輪以上の自動車を走行させ、よって人を死傷させた者も、同様とする。」と規定し、第2項で「人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、前項と同様とする。赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に見無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、同様とする。」と規定している。

同条1項前段がアルコール等影響類型、同項後段が高速度類型及び進行制御技能無類型、2項前段が妨害類型、同項後段が赤信号殊更無視類型を定めたものと理解されている。

本稿では、制定後間もない現時点において、公判判例集等に掲載されている本条関係の事案は必ずしも十分ではないものの、上記各類型に関する下級審の判断を分析することにより、危険運転致死傷罪の事実認定上の問題を検討することにより、本罪の刑法上の問題性を確認することとしたい⁷。

二 危険運転致死傷罪に関する下級審判例の概要

公判判例で散見しえた下級審判例は以下の通りである。

- ①宇都宮地裁真岡支判平成14年3月13日判例タイムズ1108号301頁以下
- ②津地判平成14年5月8日判例時報1790号159頁以下、判例タイムズ1109号270頁以下
- ③大阪地裁堺支判平成14年7月8日判例時報1790号159頁以下
- ④函館地判平成14年9月17日判例時報1818号176頁以下、判例タイムズ1108号297頁以下

⁷ なお、本稿については、共著者の陶山が研究者と実務家の有志による第7回九州事実認定研究会（04年6月13日）で報告した際に頂いた御意見、御批判をさらに検討した上で、あらためて共著者間で検討を加えたものである。勿論、文責は共著者にある。

- ⑤金沢地判平成14年9月25日判例タイムズ1123号283頁以下
- ⑥東京地裁八王子支判平成14年10月29日判例タイムズ1118号299頁以下
- ⑦東京地判平成14年11月20日判例タイムズ1119号272頁以下
- ⑧東京地判平成14年11月28日判例タイムズ1119号272頁以下
- ⑨大阪高判平成15年3月4日判例タイムズ1143号306頁以下
- ⑩神戸地裁姫路支判平成15年3月5日判例タイムズ1143号304頁以下(→⑫)
- ⑪大阪地判平成15年6月9日判例時報1829号159頁以下
- ⑫大阪高判平成15年8月21日判例タイムズ1143号300頁以下(→⑩)
- ⑬千葉地裁松戸支判平成15年10月6日判例時報1848号159頁以下
- ⑭津地判平成15年10月29日判例時報1848号159頁以下

これに加えて、最高裁 HP 上の「下級裁主要判決情報」⁸ 等で検索可能な下級審判例は、以下の通りである。

- 【1】東京地判平成14年3月28日
- 【2】福岡地判平成14年3月29日
- 【3】岡山地判平成14年5月16日
- 【4】さいたま地判平成14年6月18日
- 【5】横浜地判平成14年7月26日
- 【6】京都地判平成14年8月19日
- 【7】長野地裁松本支判平成14年9月17日
- 【8】新潟地判平成14年10月22日
- 【9】広島地判平成14年11月8日
- 【10】福島地判平成14年12月20日
- 【11】宮崎地判平成14年12月26日

⁸ [http://courtdomino2.courts.go.jp/kshanrei.nsf/WebView/\\$SearchForm?SearchView](http://courtdomino2.courts.go.jp/kshanrei.nsf/WebView/$SearchForm?SearchView)

なお、【3】については、交通実務研究会編著『危険運転致死傷罪の捜査要領』（立花書房、2003年）25頁以下による。同書99頁以下には「危険運転致死傷罪適用事案一覧表」が掲載されている。

- 【12】山口地判平成15年1月22日
- 【13】札幌地判平成15年1月24日
- 【14】新潟地判平成15年1月31日
- 【15】神戸地裁姫路支判平成15年2月19日
- 【16】福井地判平成15年3月13日
- 【17】広島高判平成15年3月27日
- 【18】名古屋地判平成15年4月18日
- 【19】千葉地判平成15年5月13日
- 【20】長野地判平成15年6月18日
- 【21】横浜地裁横須賀支判平成15年7月8日
- 【22】那覇地判平成15年7月22日
- 【23】新潟地判平成15年9月9日
- 【24】さいたま地判平成15年10月31日
- 【25】東京地判平成15年11月26日
- 【26】水戸地判平成15年12月1日
- 【27】甲府地判平成15年12月4日
- 【28】札幌地判平成15年12月18日
- 【29】青森地裁弘前支判平成16年1月30日
- 【30】長野地判平成16年3月17日
- 【31】大阪地判平成16年3月30日
- 【32】さいたま地判平成16年4月9日
- 【33】宇都宮地判平成16年8月3日
- 【34】長野地裁上田支判平成16年8月6日

以下では先ず、事案の概要と事実認定上の争点に関する裁判所の判断を確認することとする。

①宇都宮地裁真岡支判平成14年3月13日判例タイムズ1108号301頁以下

運転開始前の約40分間に焼酎4杯(約2合)を飲酒した影響により前方注視および運転操作が困難な状態で普通貨物自動車を運転し、赤信号で停止

していた普通乗用自動車に追突して、同車の運転者に加療約3週間の傷害を負わせたという事案。

→アルコール影響類型

- ②津地判平成14年5月8日判例時報1790号159頁以下，判例タイムズ1109号270頁以下

赤信号を無視して時速70キロメートルを超える速度(指定速度40キロ)で交差点に侵入して衝突事故を起こし，1人を死亡させ2人に傷害を負わせたという事案。

→赤色信号殊更無視類型，犯罪事実については争いなし

- ③大阪地裁堺支判平成14年7月8日判例時報1790号159頁以下

赤信号を無視して時速約80キロメートルの速度(指定速度30キロメートル)で交差点に侵入して衝突事故を起こし，1人を死亡させたという事案。

→赤色信号殊更無視類型

「深夜の交通閑散時に敢行された犯行であり，赤信号無視により交差点内で衝突事故を起こす危険性として必ずしも高度のものが予測される状況にはなかった」(量刑事情)

- ④函館地判平成14年9月17日判例時報1818号176頁以下，判例タイムズ1108号297頁以下

最高速度を時速40キロメートルと指定されている左方に湾曲する道路を進行するに当たり，その進行を制御することが困難な時速100キロメートルを超える高速度で自車を走行させたことにより，自車を道路の湾曲に応じて進行させることができず，右斜め前方に暴走させ，道路右側の街路灯に激突させて自車の同乗者を車外へ放出させ，同人を死亡させたという事案。

→高速度類型

「危険運転致死罪は故意犯であるから，被告人に『進行を制御すること

が困難な高速度』であることの認識が必要であるが、その内容は、客観的に速度が速すぎるため道路の状況に応じて車両を進行させることが困難であると判断されるような高速度で走行していることの認識をもって足り、その速度が進行制御が困難な高速度と判断されることの認識までは要しないと解すべきである。」

「①被告人は、本件現場に至るまで、国道上を時速100キロメートルを超える速度で走行していることを認識しながら…進行させていたこと、②被告人は、過去に何度も本件カーブを通行した経験から、本件カーブが急であり、本件カーブを通過できる限界速度は時速80キロメートルぐらいであると思っていたことから、本件カーブを通過する際には適宜減速して通過するつもりであったこと、③ところが、被告人はスピードメーターなどに気を取られ、本件車両が本件カーブに近づいていたことを、その直前になって初めて気づきブレーキをかけたものの、間に合わずに本件事故に至ったことが認められる。してみると、…被告人が、本件当時、客観的に進行を制御することが困難と判断されるような高速度で、本件車両を走行させていたことを認識していたことは優に認められる。」

⑤金沢地判平成14年9月25日判例タイムズ1123号283頁以下

湾曲した下り坂の一般道において進行を制御することが困難な時速約150キロメートルの高速度で自動車を走行させたため、同車を暴走させて車道脇の樹木等に激突させ、助手席の同乗者を死亡させたという事案。

→高速度類型、犯行当時少年、執行猶予付

⑥東京地裁八王子支判平成14年10月29日判例タイムズ1118号299頁以下

飲酒酩酊して正常な運転が困難な状態で、普通貨物自動車を運転して時速約20キロメートルで走行中、前方で信号に従い停止中の普通自動二輪車に追突してその運転者(当時17歳)を負傷させたのに、運転を継続し、時速約80キロメートルに加速して走行中、左前方を同方向に進行中の原動機付自転車に気付かないまま、これに衝突させ、その運転者(当時19歳)を轢過

して重傷を負わせた末死亡させながら、更に逃走を続けたという事案。

→アルコール影響類型

⑦東京地判平成14年11月20日判例タイムズ1119号272頁以下

幹線道路上の交差点に、赤色信号を殊更に無視し、制限速度の二倍以上の時速約110キロメートルの高速度で普通乗用自動車を進ませ、自転車で横断中の被害者をはね飛ばして死亡させたという事案。

→赤色信号殊更無視類型

⑧東京地判平成14年11月28日判例タイムズ1119号272頁以下

トラック運転手の被告人が、多量の飲酒により泥酔していたにもかかわらず、あえて大型貨物自動車の運転を開始して、走行中仮眠状態に陥り、中央分離帯に設けられていた安全地帯内に同車を暴走させ、同所で信号待ちをしていた被害者2名を轢過して死亡させたという事案。

→アルコール影響類型

⑨大阪高判平成15年3月4日判例タイムズ1143号306頁以下

深夜の普通乗用自動車による酒気帯び運転と、その際、赤色信号を殊更に無視し、かつ、時速70ないし80キロメートルに加速して交差点に進入したため、折から左方道路から青色信号に従って同交差点に進入してきた自動二輪車に自車を衝突させ、よって同人に加療約8週間を要する傷害を負わせ、逃走したという事案。

→赤色信号殊更無視類型、危険運転致傷罪の法令適用について破棄自判

⑩神戸地裁姫路支判平成15年3月5日判例タイムズ1143号304頁以下(→判例⑫の原審)

家路を急ぐ余り、対面信号機の表示を意に介することなく交差点に進入し、時速約70キロメートルの速度で進入し、左方道路から進入してきた原動機付自転車に衝突させその運転者(20歳)を死亡させたという事案。

→赤色信号殊更無視類型

「被告人は、赤色信号を確認した上であえて交差点に進入した可能性が相当に強いというべきであるが、少なくとも、対面信号の信号表示がどうであれ、そのまま交差点を通過しようとの認識を有していたものと認めるのが相当である。」

①大阪地判平成15年6月9日判例時報1829号159頁以下

被告人が、無免許でかつ酒気を帯びた状態で自動車を運転し、赤色信号を殊更無視して、時速70ないし80キロメートル(指定速度30キロ)で交差点に侵入したため、交差道路を走行中の自動車の側面に衝突し、同車の運転者の女性、その夫、その娘2名の計4名を死亡させるとともに、自車に同乗していた被告人の妻に傷害を負わせたという事案。

→赤色信号殊更無視類型

約3ないし4秒間クラクションを鳴らしながら交差点に侵入したことについて、同乗者の身体がクラクションに当たって鳴った可能性があるとする弁護人の主張に対して、「F子の身体が運転席の方にもたれかかってクラクションに当たるとのこと自体、姿勢として無理がある上、これによりクラクションが三秒ないし四秒鳴り続けるとは考え難く、」「同女の供述が変遷するのも不自然というほかない。」

②大阪高判平成15年8月21日判例タイムズ1143号300頁以下(→判例①の控訴審)

被告人は、赤色信号を殊更無視したことはないとして、被告人立会いによる3回の実況見分のうち、第2回見分結果こそが記憶どおりの内容を有するとの主張に対して、目撃者「(ア)…Bの2回にわたる見分結果が、追越しをかけてきた被告人車が右横に並んだのは停止線の139.1メートル又は212.8メートル手前の地点であり、…自車を停止させた地点も停止線の29.2メートル又は25.9メートル手前の地点であったとしていることと大きく矛盾すること、(イ)目撃者が対面信号が赤色であるのを見た際に被

告人車が走行していた地点に関し、Bの第1回見分結果が、…矛盾しないものの、その第2回見分結果が、それぞれの車両が停止線の161.8メートル手前及び137.5メートル手前の各地点にいたとしていることや、(目撃者)Aの見分結果…と大きく矛盾すること、…(ウ)第2回実況見分から第3回実況見分までの間に作成された被告人の警察官調書においては、その第2回見分結果について、『目撃者の証言と少し食い違っているようだが、正直なところはっきりと覚えていないので、後日、事故現場でくわしく申し上げる』旨が述べられているほか、そのかすかな記憶によれば、路面のしま模様の塗装が始まりかけているのを確認したのは追越しを完了した時点であったとした上、日頃の運転でも、交差点手前のしま模様の部分を通行したり、右折車線を進行して交差点を直進したりするような運転をした記憶はない旨が述べられていることに照らし、その信用性に多大な疑問が残る。これに対し、被告人の第3回見分結果は、bの第2回見分結果及びAの見分結果とほぼ合致している」として、判決は退けている。

⑬千葉地裁松戸支判平成15年10月6日判例時報1848号159頁以下

飲酒後にアルコールの影響により正常な運転が困難な状態にありながら普通乗用車を運転走行して帰宅する際、仮眠状態に陥り、歩行者5人に次々と自車を衝突させて死亡させたという事案。

→アルコール影響類型，懲役15年。

⑭津地判平成15年10月29日判例時報1848号159頁以下

赤色信号を殊更無視し、重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約70ないし80キロメートルの速度（指定速度50キロ）で自車を運転して交差点に侵入したため、左方道路から青信号に従って交差点に侵入してきた被害者運転の乗用車に自車を衝突させて死亡させた事案。

→赤色信号殊更無視類型，執行猶予付

【1】東京地判平成14年3月28日

アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で普通乗用自動車の運転を開始し、よって、その状態で同車を走行中に、自動車に乗って対向進行してきた男性や、前方で信号待ちのため停止していた2台のタクシーの各運転手にそれぞれ傷害を負わせたという事案。

→アルコール影響類型，執行猶予付

【2】福岡地判平成14年3月29日

被告人が飲酒して正常な運転手が困難な状態で普通乗用自動車を走行させた結果、信号停止中の車両に追突し、同車の運転手を加療約1週間を要する傷害を負わせた危険運転致傷と、その直後、安全確認をしないまま後退しようとして後続車に衝突し、同車の運転者と同乗者に各加療約9日間、11日間を要する傷害を負わせた業務上過失傷害の事案。

→アルコール影響類型，飲酒による過去の傷害等の執行猶予付前科あり

【3】岡山地判平成14年5月16日

未成年の被告人が泥酔状態で普通乗用自動車を時速約40キロメートルで走行させたことにより、折から対向進行してきた普通乗用車の前部に自車前部を衝突させ、よって加療約1か月間を要する傷害を負わせ、同人を救護する等必要な措置を講ぜず、かつ、直ちに最寄の警察署の警察官に報告しなかったという事案。

→アルコール影響類型，執行猶予付，保護観察，道交法違反の前歴二犯，道交法違反の故意の点で争ったが容れられず

【4】さいたま地判平成14年6月18日

多量の飲酒をし、アルコールの影響により正常な運転をすることが困難な状態に陥っていることを認識しながら、あえて会社の同僚らと居酒屋等で飲酒して、運転を継続するうちに仮睡状態に陥り、道路左側前方を歩行中の被害者3名に自車普通貨物自動車を衝突させて、2名を死亡させ、1名に加療

約2週間を要する傷害を負わせ、さらに被害者らを救護する等必要な措置を講ぜず、かつ、最寄の警察署の警察官に報告をしないで、その場から逃走した危険運転致死傷及び道交法違反の事案。

→アルコール影響類型、犯罪事実については争いなし

【5】横浜地判平成14年7月26日

アルコールの影響により正常な運転をすることが困難な状態で普通乗用自動車を走行させ、対向進行していた原動機付自転車と正面衝突し、運転していた被害者を死亡させた上、そのまま逃走（約7時間後出頭）したという危険運転致死及び道交法違反の事案。

→アルコール影響類型

【6】京都地判平成14年8月19日

普通乗用自動車を運転していた際、前方の赤信号を認めたにもかかわらず、殊更に無視して時速約60キロメートルで交差点に進入して被害者運転の原動機付自転車に衝突し、同人を死亡させ、その際における無免許運転（過去に取り消し処分）の事案。

→赤色信号殊更無視類型

【7】長野地裁松本支判平成14年9月17日

飲酒をし、アルコールの影響により正常な運転をすることが困難な状態に陥っていることを認識しながら、あえて運転を継続し、道路左側端を対面歩行していた被害者2名に自車を衝突させて跳ね飛ばし、1名を死亡させ、1名に全治約半年間を要する傷害を負わせ、逃走したという事案。

→アルコール影響類型

【8】新潟地判平成14年10月22日

少年である被告人が、友人の普通乗用自動車を運転し、急ハンドルを切つて曲がり、あるいは、交差点等で信号無視をして走行するなどの暴走行為を

繰り返し、本件犯行現場となった信号機で交通整理の行われている交差点の停止線の前約78.1メートルの地点で、同交差点の対面信号機が赤色灯火信号を表示していることを認めたにもかかわらず、殊更これを無視して同交差点を直進しようとして、指定速度時速40キロメートルであるところを約60キロメートルのまま交差点に進入し、折から同交差点の青色灯火信号の表示に従って歩いて横断中の被害者に同車を衝突させて死亡させ、逃走したという事案。
→赤色信号殊更無視類型，3年6月以上7年以下の不定期刑

【9】広島地判平成14年11月8日

過去に運転免許の取消処分を受け、再取得が十分可能であったにもかかわらず、日ごろから無免許で自動車を運転していた被告人が、警察官の交通取り締りを受けた際、無免許運転の発覚を免れようと考え、実兄になりすまして交通切符等に署名した事案2件、及び飲酒の上、友人らを同乗させて無免許で自動車を運転中、交差点の赤信号を三つ連続で無視し、更にその次の交差点にも赤信号を無視して加速しながら進入し、交差道路から交差点に進入してきたトラックと衝突し、同乗者3名のうち1名を死亡させ、2名に各加療約2か月間、2年4か月及び後遺症を伴う傷害をそれぞれ負わせたという事案。

→赤色信号殊更無視類型

【10】福島地判平成14年12月20日

少年である被告人が、左右に湾曲する道路を自車の進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させて走行の自由を失い、自車を道路左側の電柱に激突させ、同乗者4名全員を死亡するに至らしめたという事案。

→高速度類型，四年以上七年以下の不定期刑

【11】宮崎地判平成14年12月26日

夜間、普通乗用自動車を運転して、指定最高速度50キロメートル毎時の幹線道路を時速約60キロメートルの速度で走行中、信号機により交通整理の行

われている交差点を通過するに当たり、脇見をしていたため、同交差点に設置された車両用対面信号が既に赤色に変わっているのを停止線の手前約36.8メートルの地点で初めて気付き、その際、直ちに制動措置を講じれば停止線付近で停止することが可能であり、かつ被告人もその旨認識していたにもかかわらず、先を急ぐあまり、更に時速約65ないし70キロメートルに加速しながら、赤色信号を殊更に無視して交差点に進入したことにより、折から交差点出口の横断歩道上を青色信号に従って歩行中の被害者に自車前部を衝突させて跳ね飛ばし、死亡させたという事案。

→赤色信号殊更無視類型

被告人は、赤色信号を認めたのは同交差点入口の停止線の手前約15メートルの地点であり、また、その後、同交差点に進入する際加速した事実はないと弁解し、弁護人も同旨の主張をして、本件停止線の前で停止することは不可能として争ったが、裁判所は被告人の公判供述の信用性を否定し、被告人の捜査段階の供述を採用した。その理由を以下の通り判示している。

「信用性の認められるCの検察官調書によれば、被告人が、本件信号機の信号が黄色から赤色に変わった直後、本件停止線の手前約31.1メートルの地点で加速した事実が認められるところ、被告人の捜査官に対する供述はこれに概ね符合する一方、被告人の公判供述はその事実と明らかに矛盾している」

赤色信号を認めた地点に関して、本件事故直後の実況見分時に、より交差点に近いところである旨2回くらい指摘したものの、見分官のBから、本件信号機に目線が行かないと言われ、聞き入れてもらえなかったとの弁解について、しかし、Bは、言ったことはないと供述しているところ、「Bを補助していたG 巡査部長もこれを裏付ける証言をしていること、本件停止線手前約36.8メートルより交差点寄りの地点では本件信号機に目線が行かないという客観的状况にないことは、上記G 巡査部長が実施した、助手席に同乗していたE 立会の実況見分において、Eが赤色信号を認めた地点として本件停止線手前約6.7メートルの地点を指示説明していることや、被告人は、本件信号機のうち、交差点出口に設置されている信号機を見た旨供述してい

るところ、…交差点寄りの地点でも同信号機が目線に入ることを自認していることなどからも明らかであって、このような客観的状況と符合しない事実関係を、事故直後に実施された実況見分において、当該事故の詳細を知らない実況見分担当警察官から押しつけられたとは到底考え難い。】

前記の弁解は、「その後…いずれにおいてもなされた形跡はなく、被告人自身、公判に至って初めてしたものであることを認めている。この点について、被告人は、自己の認識と異なる事実関係について責任を問われようとしていることを意識してはいたが、いったん供述した内容を変えてはいけなかったと思つたと弁解するが、異なった立場の者から、その都度、被疑事実や非行事実、更には公訴事実として告知を受け、弁解を述べる機会を与えられ、しかも、自己の刑事責任の存否に関わる重要な事柄について自己の認識と反していることを意識しつつ、なおそのような供述を続けるということは、被告人が当時未成年であり、かつ公訴提起まで弁護人、付添人が付いていなかったことを考慮しても不自然であると言うほかない。のみならず、被告人は、被害者を発見した地点…については、捜査段階においてその供述を変えていることに鑑みても、その弁解を容易に採用できない。なお、供述内容を変更した点について、弁護人は、被告人が取調官からの指摘に合わせる形で訂正したものである旨主張するが、被告人としては、少なくとも、これを契機に実況見分時の指示説明について訂正ができないものではないことを認識できたはずであるから、上記結論を左右するものではない。」

弁護人が、前記のとおり、被害者を発見した地点について、捜査段階でその供述を変えていることなどを根拠に、被告人が事故直後のパニック状態で実況見分が行われた旨主張した点については、「Bの公判供述や同乗していたC、E、Dの各公判供述からは、正確な指示説明が不可能ないし著しく困難であるほどのパニック状態であったことを窺わせる事情は見当たらず、被告人自身、事故直後に110番通報するなどの合理的な行動に出ていることに照らせば、被告人が平静さを失った面があったからといって、この点のみを取り上げて実況見分時の指示説明やそれに基づく捜査段階の供述における信用性を失わせるものと評価することはできない。」

【12】山口地判平成15年1月22日

被告人が、酒気帯びの状態で普通乗用自動車を運転した事案、及びその運転中、警察の追尾を振り切るため、高速で自車を運転した結果、屈折した道路を曲がりきれず、石垣に自車を衝突させ、同乗者のうち1名を死亡させるとともに、他の同乗者2名に各加療2か月間を要する傷害を負わせたという事案。

→高速度類型、アルコール影響類型、事実については争いなし

【13】札幌地判平成15年1月24日

ダンプカーの運転手をしていた被告人が、深夜、飲酒をした上で自動車を運転して人身事故を起こしながら、現場から逃走し、その逃走中に赤信号を無視して交差点内に進入したため、交差道路を進行してきたタクシーと衝突し、タクシーの乗客1名を死亡させた上、タクシーの運転手ら2名に各加療六か月間、約134日間を要する傷害をそれぞれ負わせたという事案。

→赤色信号殊更無視類型、アルコール影響類型、救護義務違反、報告義務違反については無罪主張するも容れられず

【14】新潟地判平成15年1月31日

前日午後10時から事件当日午後2時前ころまでに飲んだ700ミリリットル入りのウイスキーの9割程度の影響により、前方注視及び運転操作が困難な状態で、午前8時35分ころ、普通乗用自動車を時速30キロメートルで走行させ、折から信号待ちのため停止していた被害者運転の普通貨物自動車後部に自車前部を追突させ、よって同人に加療約2週間を要する傷害を負わせたという事案。

→アルコール影響類型、危険運転の故意について争い、執行猶予付

「本件では、被告人が、犯行前日から当日にかけての深夜に飲んだウイスキーによるアルコールの影響により、本件犯行当日、正常な運転が困難な客観的な状態にあったことが認められるが、被告人は、B方で起床した後、家事等はほぼ遺漏なくこなしてはいるものの、前記信用性の高い被告人の捜

査段階の供述によれば、被告人は、前記のとおり多量のウイスキーを飲んで就寝し、起床して約2時間後に車でB方を出発する際には、そのウイスキーが身体に残存しており、そのために身体が疲れていてだるいと感じ、自分の気持ちをしっかりしないと事故を起こすかもしれないなどと思っていたこと、それにもかかわらず、特に躊躇することなく車の運転を開始したこと、第1の接触事故を起こした際には、自車のどこかが擦るか、ぶつかるような衝撃を感じたものの、ぶつかった対象やぶつかった箇所等について判然としない状態で走行し続けていること、本件事故を惹起した際には、前方に赤信号が見えてブレーキをかけた直後に何かに衝突したとの記憶があり、その後、目の前の車両がなかったことからさらに発進して運転し続けたことなどが認められ、これらの諸事実によれば、被告人は、犯行前日から当日にかけての深夜にウイスキーを飲んでアルコールを摂取し、それがなお自己の身体に残存していることをも認識し、かつ、自己が正常な運転することが困難であることを基礎づける事実を認識していたと認められるから、被告人には、アルコールが自己の身体に作用したために正常な運転が困難になった状態に陥ったことの認識があったと認めるのが相当である。」

【15】神戸地裁姫路支判平成15年2月19日

被告人は、自らAに公道における自動車レースを持ち掛け、普通乗用自動車を運転し、帰宅するまでの道中をA運転の普通乗用自動車と並走しながら、第2車線をスピードを競って走行中、第3車線を先行して走行中のAを驚かせるため同人運転車両の直前に自車を割り込ませようと企て、A運転車両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時速約80キロメートルを超える速度で自車を運転し、A運転車両の左前方約4.3メートルの地点でハンドルを右に急転把して同車の直前に進入しようとした際、自車右後部をA運転車両の左前部に衝突させたことにより、同車を右前方に疾走させて道路右側歩道上に設置された信号柱に衝突させ、よって、同人に加療約10日間を要する傷害を負わせたほか、同人運転車両の同乗者Bに傷害を負わせ、同傷害に基づく大量出血により死亡させたという事

案。

→妨害類型、妨害目的について争い

被告人は、公判廷で「自車とA運転車両との間隔を確認して、相当な余裕を持って車線を変更させた」旨供述し、自車をA運転車両の前に急に切り込ませたことを否定したが、裁判所は以下の通り認定して、妨害目的を肯定した。

「しかしながら、Aは、…被告人運転車両の自車線への進入方法がAにおいて安全なハンドルないしブレーキ操作ができないほどに急激であった旨を供述しており、この点は、両車両の損傷状況等からしても、被告人運転車両の右側面の後部角付近にA運転車両の左側面前部角付近がぶつかったものと認められ、被告人運転車両がA運転車両の前方に切り込む途中での衝突であった様子が窺われることから裏付けられている。…被告人自身も、捜査段階においてはA運転車両の直前に割り込んだことを認めていて、実況見分の際にも（被告人は公判廷でもほぼ記憶どおりであることを認めている。）、被告人運転車両運転席と右後方のA運転車両運転席との距離がわずか約4.3メートルの地点でハンドルを右に切ったなどと、決して余裕などない急激な車線変更であった様子を指示説明していたのである…。これらに反する被告人の前記公判供述は信用することができない。」

「衝突時の被告人運転車両の走行速度については、A運転車両の走行速度が時速約80キロメートルであったこと及び両車両の損傷状況等に照らすと、時速約80キロメートルを超える速度であったことを認めることができる」

「このような客観的事実に加え、車線変更させた理由に関する被告人の捜査段階の供述をも併せ検討すると、被告人は、当初は、これまでのレースと同様に、A運転車両の走行車線上に自車を進行させることなく、互いの車線を走行していたが、その後、急にA運転車両の前に割り込めば、同人が驚き、よりレースが面白くなるなどと悪ふざけを思いつき、あえて必要のない車線変更をしたものと認めるのが相当である。被告人のこのような意図は、即ち、Aに対し自由かつ安全な通行が妨げられることを認識させ、危険を感じさせることにほかならず、被告人にはA運転車両の進行を妨害する目的

があったというほかない（この点、被告人は、当公判廷においては、Aを驚かせるつもりも、その進路を妨害するつもりもなかった旨供述するが、自転車を急激にA運転車両の直前に割り込ませたことを否定する供述を前提としているばかりでなく、そもそも他方で自転車を車線変更させた理由を合理的に説明できていないのであるから、この供述は信用できない。）。」

【16】福井地判平成15年3月13日

午後9時前頃に自宅で500ミリリットル入りの缶ビールを1本飲んだのち外出し、午後9時頃から午後11時頃までの間、自宅近くの飲食店で500ミリリットル入りの瓶ビールを10本近く飲み、相当酔って帰宅したにもかかわらず、知人方に赴く目的で本件自動車を運転し、高速道路上を高速度で走行中、酒の酔いのため前方注視すら困難な状態に陥り、午後11時52分頃、前方を走行していた被害者運転の自動二輪車に追突し、被害者を跳ね飛ばして死亡させたという事案。

→アルコール影響類型

【17】広島高判平成15年3月27日（→判例【9】の控訴審）

→赤色信号殊更無視類型、量刑不当を理由とする控訴が棄却

【18】名古屋地判平成15年4月18日

被告人は、詐欺罪による保護観察付きの執行猶予中に、別件の酒気帯び運転及び覚せい剤の自己使用のほか、赤色信号を殊更に無視し、酒気を帯びて普通乗用自動車を時速約100キロメートルの速度で運転し、交差点に進入したことにより、被害者運転の普通乗用自動車に衝突させ、被害者を死亡させたという事案。

→赤色信号殊更無視類型

【19】千葉地判平成15年5月13日

アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で普通乗用自動車を走行

させ、自車を信号待ちのため停止していた先行普通乗用自動車2台に玉突き衝突させ、各車両の運転者2名に各全治約3週間、約2週間を要する傷害を負わせたという事案。

→アルコール影響類型

【20】長野地判平成15年6月18日

被告人が、酒気を帯びて普通自動車を運転し、前方の十字路の対面信号機が赤色信号を示していたのに殊更にこれを無視し、制限速度50キロメートル毎時を大幅に超過した約80キロメートルで運転したことによって、青色信号に従った被害者運転車両に自車を激突させて、被害者を死亡させたという事案。

→赤色信号殊更無視類型

【21】横浜地裁横須賀支判平成15年7月8日

被告人は、無免許で普通乗用自動車を運転し、自車前方を先行するB運転の大型自動二輪車に追従して進行中、同車を停止させるため同車の進行を妨害しようと企て、時速約70キロメートルの速度で自車を運転して前記自動二輪車に著しく接近したことにより、驚いた同人をして運転操作を誤らせ、同車を道路左端の縁石に接触させて、その反動により同車を右前方に暴走させ、同車を自車左側面に衝突させて、同人を同車とともに路上に転倒させ、よって同人に後遺症を伴い、加療約3か月以上を要し全治不詳の傷害を負わせ、逃走したという事案。

→妨害類型、妨害及び著しい接近について争い

「(1)「通行を妨害する目的」とは、相手方の自由かつ安全な通行を妨げることを積極的に意図することと解されるところ、…被告人はBの大型自動二輪を停止させる目的で、同車を追い越し、その前に出ようとしたというのであるから、被告人がBに対し、その通行を妨害する目的を有していたことは明らかである。

(2)「人又は車に著しく接近し」とは、上記(1)の目的で、自車を相手方

の直近に移動させることと解されるところ、進路前方を走行している車両を後方からあおる行為もこれに当たり、また、「著しく接近した」か否かについては、運転車両の速度や接近形態に照らし、通常相手方に回避の措置をとらせることを余儀なくさせるものといえるかどうかによって決められるべきである。…被告人は「Bの大型自動二輪を追い越し、その前に出ようとして、時速約70キロメートルの速度で大型自動二輪の後方に接近した。」というのであるから、上記のあおる行為ということができ、また、その速度（…道路の状況等から見て、時速70キロメートルという速度は自車が相手方と衝突すれば大きな事故を生じさせると一般的に考えられる速度といえる。）や上記の接近形態からみて、被告人車両の大型自動二輪に対する上記あおり行為は、Bに回避の措置をとらせることを余儀なくさせるものと一般的にいえるものであるから、被告人車両は大型自動二輪に「著しく接近した」と優に認められる。

（3）「重大な交通の危険を生じさせる速度」とは、妨害目的で特定の相手方に著しく接近した場合に、自車が相手方と衝突すれば大きな事故を生じさせると一般的に認められる速度と解されるところ、…道路の湾曲状況、幅員、追い越し禁止区域であること、四輪対自動二輪、両者の位置関係からすると、被告人車両の時速70キロメートルという速度は、自車が相手方と衝突すれば大きな事故を生じさせると一般的に認められる速度と言って妨げなく、被告人の公判供述からしても、被告人はその認識を有していたものと認められる。

（4）被告人の上記危険運転と本件事故との因果関係については、Bは本件交通事故については何も覚えていない旨供述しているが、…道路状況、事故発生状況等から見て、Bの大型自動二輪が道路縁石に接触した原因は、被告人の上記あおり行為により、Bがそのハンドル操作を誤ったことによると推認するのが相当であり、被告人の危険運転と本件事故との間に因果関係を優に認めることができる。」

【22】那覇地判平成15年7月22日

運転免許証を失効させているのに普通乗用自動車運転し、運転開始前に

多量に飲酒した上、前記車両を時速約85キロメートルで走行させ、対面信号が赤信号であるにもかかわらず交差点に進入し、交差する道路から進入してきた被害者運転の普通貨物自動車（軽四）に自車を衝突させ、被害者を死亡させたという事案。

→アルコール影響類型、統合失調症による幻聴及び信号機の表示が青色であったと主張

信号表示の点につき、事故現場で事故を目撃した証人Bは、「当公判廷において、事故直前に見た被害者の進行方向…の信号は青色であり、被告人が運転する自動車が交差点内に入ったときの対面信号にあたる友愛公園横に設置された信号の表示は赤色であった旨明確に供述している。これは被告人車の同乗者である証人Cの事故時の信号表示に関する公判供述とも一致している上、関係証拠によれば、Bの視認状況は良好であって信号表示を見間違える可能性は特に認められないこと、また、Bは本件につき何ら利害関係を有しない第三者であり、あえて被告人に不利益な虚偽供述をする事情も認められないことを考慮すれば、結局、同人の供述の信用性につき疑いをはさむ余地はない。他方、本件事故の約1時間後に採取した被告人の血液からは、1ミリリットル中2.74ミリグラムという高濃度のアルコールが検出されており、…信号表示についても正確な認識が可能であったかは極めて疑わしいものである。この点、被告人は、捜査段階において、…対面信号機が青だったのを見たがそれはどの信号だったのか分からない旨述べ、その後公判廷で、当初は、自己の対面信号は青色であったと述べたものの、後には見間違えているかもしれないなどと述べるなど、被告人の供述自体も曖昧であって、到底信用することができないというべきである。」

幻聴については、「被告人は統合失調症に罹患しており、平成14年11月29日まで通院治療を受けていた事実が認められる。しかしながら、病状は軽快状態にあったというのであり、同乗者であるCや、Eの供述によっても特に被告人に病状の影響を窺わせるような行動はなかったことが認められる。また、幻聴の点について、被告人は、第4回公判において、本件事故当時、幻聴に支配されて事故を起こしてしまった旨供述していたものの、第6回公判

において、それは虚偽であると供述し、最終的には本件事故当時幻聴があったのかなかったのか分からないなどと述べるに至っているのであって、幻聴に関する被告人の供述は、それ自体疑わしいものである。…本件事故当時、被告人は心神喪失及び心神耗弱の状態にはなかったことが明らかである」

【23】新潟地判平成15年9月9日

被告人が運転開始前に多量に飲酒し、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で普通乗用自動車を時速約50から60キロメートルで走行させた上、仮眠状態に陥り、折から進路前方で赤色灯火信号に従い停止中の被害者運転の普通貨物自動車の後部に自車前部を衝突させ、よって同人を死亡させたという事案。

→アルコール影響類型、事実について争いなし

【24】さいたま地判平成15年10月31日

被告人が、大量の飲酒をし、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で普通乗用自動車を走行させ、信号機により交通整理の行われている交差点の手前で、左方道路から交差点に向かって進行して来る被害者運転車両を認めるとともに、対面信号機が赤色の灯火信号を表示しているのによりやく気が付き、急制動の措置を講じたが間に合わず、自車前部を被害者運転車両の右側面部に衝突させ、相手方車両の運転者を死亡させるとともに、同車の同乗者に全治不明の傷害を負わせ、逃走したという事案。

→アルコール影響類型、救護を要するとの認識なかったとして救護義務違反について争う

「関係証拠により認められる本件事故の状況、すなわち、被告人運転車両と被害者運転車両の衝突の態様…等に徴すると、衝突の際には相当の衝撃があったことが明らかであるところ、被告人も、捜査段階において、…少なくとも骨折くらいのはがはしただろうと直感的に考えたと供述し、公判廷においても、…被害者らに相応の傷害を負わせたことは分かった旨事故の認識を認める旨の供述をしている…被告人は、本件事故後、直ちに、衝突によりほ

とんど走行できない状態の車両を運転して現場を離れ、少なくとも500メートル近く走行した事実が認められるから、その後、事故現場に引き返そうとしたという事情があったとしても、これが救護義務違反罪の成立を左右するとはいえない。」

【25】東京地判平成15年11月26日

被告人A、B両名は、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、タンクローリー車であるB車の通行を妨害する目的で、自車普通乗用自動車を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ほか、被告人Aが事故現場から逃走したという事案。

→妨害類型、Aは公判段階で妨害の事実を否認

「A車は、…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、…後方は浅く前方に深い凹損が生じている。…B車は、…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。」「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、被告人兩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、…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。」「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れば、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。」「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」

【26】水戸地判平成15年12月1日

走行開始前に多量に飲酒し、そのアルコールの影響により正常な運転操作が困難な状態となったにもかかわらず大型貨物自動車を走行させ、その結果、

故障車のレッカー作業のために停止していたセルフローダー車及びその故障車に順次自車を衝突させ、故障車付近に佇立していた3名に同車を衝突させるなどして、2名を即死させ1名に後遺症を残す入院加療約4か月間を要する見込みの傷害を負わせたという事案。

→アルコール影響類型、事実について争いなし

【27】甲府地判平成15年12月4日

酒気帯び運転で執行猶予中の被告人が、普通乗用車を運転し、時速約60キロメートルで直進するにあたり、対面信号機が赤色の灯火信号を表示しているのを同交差点の手前約129.3メートルの地点で認めたにもかかわらず、帰宅を急ぐあまり、これを殊更に見視し、前記の速度で同交差点に進入したことにより、折から右方道路から青色信号にしたがって同交差点に進入してきた被害者運転の原動機付自転車に自車の右側部を衝突させて転倒させて死亡させ、そのまま一旦は逃走したという事案。

→赤色信号殊更無視類型、事実について争いなし

【28】札幌地判平成15年12月18日

被告人が、無免許で酒気帯びの状態普通乗用自動車を運転し、交差点の停止線の手前約170メートルの地点で対面信号機が黄色を表示しているのを認め、間もなく同信号機が赤色を表示することを認識しながら、赤色信号を殊更に見視して、時速約70キロメートルの速度で交差点に進入したため、青色信号に従って進行してきた被害者運転の自動二輪車に自車を衝突させて被害者を死亡させた上、その場から逃走したという事案。

→赤色信号殊更無視類型、赤色表示を確定的に認識せず殊更に見視したものでないと主張

第2回公判における弁護人による被告人質問の際に、黄色信号を確認したのは同交差点の停止線前80メートルの地点であったとの弁解について、「当時の被告人車両の速度や本件交差点の信号現示状況などに照らせば、被告人車両が本件交差点の1つ手前の交差点付近や本件交差点の停止線の手前約80

メートル付近を走行していた際には、本件交差点の対面信号機はすでに赤色を表示していたと認められるのであって、これらの地点で対面信号機が黄色を表示しているのを確認したとの被告人の弁解は、関係証拠との整合性を欠いているといわなければならない。また、被告人は、本件交差点の停止線の手前約170メートルの地点で対面信号機が黄色を表示していたのを確認したことについては、…捜査段階から第2回公判期日における検察官による被告人質問まで一貫して供述していたのにもかかわらず、第2回公判期日における弁護人による被告人質問の際、突如として供述を変遷させたものであって、供述の根幹部分を合理的理由なく変遷させている上、供述内容も、本件交差点の相当手前で対面信号機が黄色を表示しているのを確認していたにもかかわらず、黄色信号の間に通過できると考えたとか、もし対面信号機が赤色に変わったら交差点の手前で停止するつもりだったと供述していながら、黄色信号を確認した後は一切信号表示を確認していないと供述するなど、不自然、不合理である。したがって、被告人の公判供述は到底信用できない。」

【29】青森地裁弘前支判平成16年1月30日

被告人は、職場に遅刻することを恐れ、先を急ぐあまり、対面信号機が赤色の表示になっており、既に交差点手前で信号待ちをしている自動車が存在していたにもかかわらず、右折車線に進路を変更し、信号を殊更は無視して、時速約30ないし33キロメートルの速度で交差点に侵入したことにより、折から、左方道路から青色信号に従って、同交差点内に進入してきた被害者A運転の軽四輪乗用自動車右側面分に普通乗用自動車の自転車前部を衝突させた上、A運転車両を信号機用鉄柱に衝突させ、よってA運転車両に同乗していたB及びAを死亡させたという事案。

→赤色信号殊更無視類型、事実について争いなし

【30】長野地判平成16年3月17日

被告人は普通乗用自動車を運転し、中学時代の同級生らとのドライブの帰路に、降雨のために湿潤した左方に湾曲するトンネル内道路を、時速約90な

いし100キロメートルの走行させたことにより、自転車を道路の湾曲に応じて進行させることができず、左転把した際に自転車前輪を滑走させて自転車を対向車線に進出させ、折から対向進入してきたC運転の普通貨物自動車（軽四輪）前部に自転車左側部を衝突させ、よって同人を死亡させ、自転車同乗者Dに後遺症を伴う全治約2か月を要する傷害を、同Eに全治約326日間を要する傷害を、同Fに加療約6週間を要する傷害を、同Gに加療約2週間を要する傷害をそれぞれ負わせたという事案。

→高速度類型、危険運転の故意等について争い

走行速度は時速約85キロメートルであるとの被告人の公判廷供述について、「被告人の自認するところでは、被告人車両の走行速度が時速85キロメートル前後であることを確認してから約275メートルの間、アクセルを踏み続けており『…アクセルを踏み続けているので、時速100キロメートルくらいは出ていたのではないかと思います。…』との検察官に対する供述は、その供述をした当時の被告人の速度感覚を述べたものとして十分に信用できるのであって、被告人自身の運転中の認識は、時速100キロメートル程度であったものと認められる。…被告人は、ハンドルを少し左に切りながら本件トンネル内を進行している途中で、カーブの角度がそれまでよりもきつくなるように感じて、ハンドルをさらに左に切り足し、そのときにスリップし始めたというのであるから、被告人車両の走行速度が限界旋回速度として計算された時速約102キロメートルに満たなくても、車輪がスリップすることもあり得るというべきである。…そうすると、本件事故当時、被告人車両の走行速度が限界旋回速度に近い時速100キロメートルに確実に達していたかについては、なお合理的な疑いを入れる余地があるとしても、被告人が速度計を確認した際の時速約85キロメートルよりも加速した速度であると考えられるから、少なくとも時速90ないし100キロメートルの高速度で走行させたことは優に認められるというべきである。」

危険運転の故意の存否について、「本件における危険運転致死傷罪の故意が認められるには、四輪以上の自動車を走行させる者が、『進行を制御することが困難な高速度』で自動車を走行させることを認識することを要するが、

主観的にその速度が進行制御困難な高速度であると判断することを要するものではなく、速度が速過ぎるため、客観的には道路状況に応じて自動車の進行を制御することが困難な高速度で走行させた場合には、その道路状況とその高速度についての認識があれば足りるというべきである。」

「被告人は、左方にカーブした本件トンネル内の湿潤した道路において、最高速度の時速60キロメートルをはるかに超える時速90ないし100キロメートルの高速度で被告人車両を走行させた上、…前記のように戦慄すべき本件事故を惹起させたものであり、その進行を制御することが不能となった理由が高速度走行にあると認められるから、被告人に『進行を制御することが困難な高速度』で被告人車両を走行させたことについて故意があることが推認されるところである。」

「被告人は、捜査段階において、本件道路は、『…センターラインを越えて対向車線に入れば、曲がりきれると思いました。』旨述べているところ、これは、被告人車両の助手席にいたGが、被告人がスピードを上げてから道路の中央寄りを走っていき、本件トンネル内の左カーブをセンターラインをオーバーするようにふくらんで走っていた旨供述しているところと一致し、十分信用できるというべきである。」

「弁護人は、…被告人が当初から意図的にセンターラインを越えようとして走行させた旨述べたものであるとの理解を前提に不自然な供述である旨主張するが、…そのままの走行速度で走行させれば、遠心力により車体がセンターラインを越えてしまうこともありうると予想していたが、対向車両がないと考えていたため危険とは思わなかったというものと理解すべきであって、特に不自然な点は見受けられない。」

「このように、被告人は、被告人車両の走行速度が、最高速度をはるかに超える速度であって、左方にカーブし、路面が湿潤した本件トンネルを自車線内をはみ出すことなく走行させることが困難な速度、すなわち、道路状況に応じて自動車の「進行を制御することが困難な高速度」であるとの認識を有していたことが認められるから、被告人にその故意があることが優に認められるところである。」

弁護人による、被告人が本件トンネルの直前に走行させたJトンネルを走行する車両が一般的に高速であり、Jトンネル出口付近においては、時速90キロメートル程度で走行することは常態化していると見ることができ、この箇所においてこの程度の速度では制御困難な高速度ではないとの認識を一般ドライバーが共有しているとの主張については、「本件トンネルを進行する一般車両運転者は、Jトンネルとは全く異なって法定速度内で走行させていることが明らかであって、運転免許を取得した者の通常の認識力からすれば、本件トンネルを時速90ないし100キロメートルで走行させることが、極めて危険な走行であることは容易に認識し得るものといえるところ、被告人は、本件トンネルを事故の以前に、B市方面からA村方面に向かって運転し、そのトンネルの状態を十分認識した後、再度、本件トンネルを逆方向から走行させたものであることが認められるのであり、本件トンネル内の道路状況を誤認したものとは言えないから、被告人が、道路状況に応じて自動車の『進行を制御することが困難な高速度』であるとの認識を有していたとの認定に合理的な疑いをいれる余地はない。」

【31】大阪地判平成16年3月30日

被告人は、免許の効力停止中に、一般道を時速約100キロメートルもの高速度で普通用自動車を行走させたため、カーブを曲がりきれずに自車を滑走させ、歩道上を自転車で通行していた被害者に衝突し、被害者を自転車もろとも高架下へ転落させて即死させ、側壁に衝突するなどして停止した自転車から降りた際に高架下側道に被害者が倒れているのを発見しながら、その場から逃走したという事案。

→高速度類型、事実については争いなし

【32】さいたま地判平成16年4月9日

3件の無免許運転と、連続的に敢行した、物損事故についての報告義務違反、無免許・酒気帯び運転危険運転致死傷とその際の救護・報告義務違反の事案であり、危険運転致死傷の事実は以下のようなものである。被告人は、

パトロール・カーの追跡から逃走を続け、普通乗用自動車を時速約70ないし80キロメートルで走行し、対面信号機が赤色を表示しているのを同交差点の停止線の手前約88.8メートルの地点で認めたにもかかわらず、上記速度のまま同交差点に進入したことにより、折から左方道路から青色信号に従って同交差点内に進入してきたA運転の普通乗用自動車右側後部に自車前部を衝突させ、その衝撃によりA運転車両を時計回りに回転させ、同車右後部座席に座っていたBを車外に放出・転倒させて同人を死亡させ、同車を運転していたAに加療約2か月間を要する傷害を、同車に同乗していたCに加療約3週間を要する傷害を、同Dに加療約6週間を要する傷害を、同Dに加療約2週間を要する傷害を、それぞれ負わせたという事案。

→赤色信号殊更無視類型、事実について争いなし

【33】宇都宮地判平成16年8月3日

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上、対面信号の赤色を殊更無視して、時速約135キロメートルで交差点に進入し、交差道路から青色信号に従い進行してきた普通乗用自動車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名を死亡させるとともに、自車同乗者4名に各全治約3か月間、全治約3か月間、加療約3か月間、加療約3か月間を要する傷害をそれぞれ負わせながら、逃走したという事案。

→赤色信号殊更無視類型、弁護人は赤信号を殊更無視したことにならないと主張

被告人は交差点の停止線の手前約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、殊更赤信号を無視したことにならないとの弁護人の最終弁論での主張について、「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る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。」

【34】長野地裁上田支判平成16年8月6日

山間部を通る交通量の少ない、上り坂や下り坂のある幅員の広くない道路において、被告人がカーブを攻めてやると考え、本件カーブに最高速度60キロメートルを超える時速約80キロメートルで進入し、通過可能な速度まで減速するという進行制御をすることができなくなった結果、本件車両を暴走させて、強行遠足に参加中の高校生の被害者らに衝突させ、Bを死亡させ、Aに加療約2週間の傷害を負わせたという事案。

→高速度類型、速度と故意について争い

被告人が、捜査段階での時速約80キロメートルとの供述を変更し、公判段階で時速60キロメートルくらいだったと供述する点について、「本件車両の助手席に同乗していたFは、本件事故直前の本件車両の速度につき、『速度計

は見えていないが、…時速6、70キロメートルから時速80キロメートルの間だったと思う。』と供述していること、ダンプカーを運転して本件車両とすれ違ったHは、『すれ違った際、自分の感覚では本件車両は時速80ないし90キロメートルの速度は出ていたと思う。本件車両は、…もの凄い音を立てていた。』と供述していること、Aと一緒に歩いていたGは、『…キキーというものすごい音や、自分が最初に本件車両を見た次の瞬間にはもう目の前にいてぶつかる寸前だったこと、本件車両と自分がいた場所との距離を考えると、ものすごい速さであったことは間違いない。』と供述していること、これら、本件車両の同乗者及び目撃者兩名の供述内容は、いずれも本件車両が本件事故時、その道路状況等に照らしても、尋常でない高速度を出していたことについて、走行音、走行状況等について相当印象的かつ具体的に供述しており、これらの者が被告人にことさら不利な供述をする理由がないこと等からしても、信用性が高いこと、本件車両の本件事故時における制動開始前の速度について鑑定を行ったIは、制動する前の本件車両の走行速度は、低めにみて時速76.7キロメートル、高めにみて時速79.5キロメートルと推定されると鑑定していること、…被告人の本件事故当時の本件車両の速度についての捜査段階における供述は、上記鑑定結果や本件事故の客観的な状況、本件車両の同乗者及び目撃者等の供述に基本的に合致し、ことさら不自然なところもないことからすれば、その内容は信用できると解するのが相当である。』

カーブを攻めるつもりで時速約80キロメートルで進行したという捜査段階における供述を、草むらが視界を遮っていたため緩いカーブだと思い、E橋を渡ってから49メートルと56.8メートルの地点の間で、初めて曲がり具合が思ったよりもきつことが分かりパニックになった直後急ブレーキをかけたと被告人が供述し、弁護人が故意がないと主張する点について、裁判所は同乗者に高速で注意されたことや鑑定書、目撃証言、事故の客観的態様を理由に捜査段階の供述を採用した上で、「仮に、E橋を渡りきったあたりで本件カーブの存在についての認識が生じ、草むらが視界を遮らなくなった、E橋を渡ってから約49メートルの地点と約56.8メートルの地点の間で初めてカーブの曲がり具合についての認識が生じたとしても、被告人は、E橋を渡りきつ

たあたりで本件カーブの存在についての認識が生じたにもかかわらず、カーブを攻めてやると考え、その後上り坂で自然に減速したもののアクセルを踏み、本件カーブの限界旋回速度をはるかに超過する時速約80キロメートルという速度で本件カーブを走行したものである、そうすると、被告人にカーブの曲がり具合についての認識がなかったとしても、およそ本件カーブを通過可能な速度まで減速するという進行制御をすることができないほどの高速度で、本件カーブに進入、走行し、その結果本件車両をA、Bに衝突させ死傷させたことに変わりはない。したがって、この場合であっても、被告人が、本件当時、客観的に進行を制御することが困難と判断されるような高速度で本件車両を走行させていたことを認識していたと認められ、被告人の危険運転致死傷の故意に欠けるところはなく、弁護人の上記主張は、採用することができない。」

(以下、次号)