

平成30年1月24日宣告

平成29年(ワ)第251号 過失運転致死傷被告事件

主 文

被告人を禁錮4年に処する。

未決勾留日数中40日をもその刑に算入する。

理 由

(犯罪事実)

被告人は、平成29年8月25日午後4時50分頃、大型貨物自動車を運転し、徳島県鳴門市a町b神戸淡路鳴門自動車道下り78.6キロポスト付近道路を淡路島南インターチェンジ(北東)方面から鳴門北インターチェンジ(南西)方面に向かい時速約90キロメートルで進行中、眠気を覚え、前方注視が困難な状態に陥った。このような場合、自動車の運転手としては直ちに運転を中止すべき自動車運転上の注意義務があった。しかるに被告人は、その注意義務を怠り、直ちに運転を中止せず、漫然と前記の状態のまま運転を継続した過失により、同日午後4時59分頃、同市c町d四国横断自動車道下り300.3キロポスト付近道路に至って居眠り状態に陥り、その頃、同市e町f四国横断自動車道下り300.4キロポスト付近道路において、自車を左前方の路側帯へ逸走させ、折から同路側帯内で停止していた中型乗用自動車右後部に自車左前部を衝突させて前記中型乗用自動車を左前方に押し出すとともに自車を左前方に逸走させ、前記中型乗用自動車右側の道路上に佇立していたA(当時30歳)に自車前部を衝突させて同人を路上に転倒させた上、自車車底部に巻き込みれき過ずるとともに、前記中型乗用自動車左側面を道路左側ガードレールに衝突させた上、再び同車右側面を自車左側面に衝突させ、その衝撃により、前記中型乗用自動車を道路下の法面に転落・横転させ、よって、別紙被害者一覧表記載のとおり、同人及び同車に乗車していたB(当時15歳)にそれぞれ傷害を負わせ死亡させるとともに、同車に乗車していたCほか13名にそれぞれ傷害を負わせた。

(法令の適用)

罰 条 各被害者ごとにそれぞれ自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律5条本文

科刑上一罪の処理 刑法54条1項前段, 10条(1個の行為が16個の罪名に触れる場合であるが, 死亡した被害者2名に対する各過失運転致死罪の犯情の軽重を決することができないので, 1罪として過失運転致死罪の刑で処断)

刑種の選択 禁錮刑を選択

未決勾留日数の算入 刑法21条

訴訟費用の不負担 刑訴法181条1項ただし書

(量刑の理由)

本件は, 大型貨物自動車を運転していた被告人が, 高速道路で居眠り運転をした過失により, 路肩に停車していた中型乗用自動車(以下「被害車両」という。)及び車道上に出ていた同車運転手に自車を衝突させ, 同人及び同車の乗客1名を死亡させ, 他の乗客14名に傷害を負わせたという過失運転致死傷の事案である。

本件事故により2名の尊い命が失われ, 14名の乗客が負傷した結果はいうまでもなく重大である。被害者Aは妻と幼い息子を残し, 被害者Bは15歳という若さで, それぞれ突然その生命を失うに至ったのであって, 無念さは察するに余りある。最愛の家族を奪われた遺族らの処罰感情が峻烈なものも至極当然である。また, 多数の負傷者のうち1名は, 幸いにして現在は通学できるまでに回復したものの, 脳損傷等により一時期は生命も危ぶまれ, 他の1名も仙骨骨折等の重傷を負っている。

大型貨物自動車で高速道路を走行中, 強い眠気を感じたまま運転を継続し, 仮睡状態に陥って, 減速することなく同車を路肩に逸走させた運転の態様は著しく危険である。事故現場までに停車できる場所があり, 運行の遅れなどもなかったにもか

かわらず、上記の状態で運転を継続したことは強い非難に値する。これに対し弁護人は、被害者Aの停車中の措置や車道上での佇立が本件の結果に寄与したことなどを考慮すると、本件は執行猶予を相当とする事案である旨主張する。確かに、被害車両故障後の同人の措置には、高速道路事務所等に通報をしていないなど適切さを欠くところがあったものの、当時の現場の状況に照らすと、被告人がわずかでも前方に注意を払っていれば、路肩に停車した被害車両を発見し、衝突することなく車道を通過することは容易だったと認められる。前記のような被告人の運転態様自体が重大事故を発生させる危険を内包したもので、本件は、主にその危険性が顕在化して起きた事故というべきであるから、上記の点を被告人に特に有利な事情として考慮することはできない。被害者Aの車道上での佇立の点を考慮しても、被告人の刑事責任は重く、本件につき刑の執行を猶予するのが相当な事案とは到底認められない。なお、上記の佇立につき、乗客1名の供述によれば、運転席にいた被害者Aが、それまでと明らかに違うあわてた様子で飛び出すように車外に出て、その後本件事故が起きたというのである。衝突時の同人の位置も併せ考えると、上記の行動は、バックミラー等で被告人車両が衝突する危険を察知し、同車に合図等をするためであった可能性が相応に認められる。そのような理由だったとしても、この時点で車道に出たことは、被告人の量刑を判断する上では斟酌せざるを得ないものの、被害者Aが、大型貨物自動車が高速で近づいてくる極限状態の中、客観的に無謀だったとしても、運転手としての責務を果たそうとした蓋然性があることについては指摘しておかなければならない。

このほか、被告人に自動車運転過失傷害の罰金前科や複数の人身事故を伴う交通違反歴があること、その一方、被告人車両に付された対人賠償無制限の保険による相応の賠償が見込まれ、一部の被害者と被告人側との間で示談が成立していること、被告人が反省の態度を示していることなどを勘案して、主文のとおり量刑した。

(求刑 禁錮7年)

平成30年1月24日

徳島地方裁判所刑事部

裁判長裁判官

坂 本 好 司

裁判官

佐 藤 洋 介

裁判官

平 山 裕 也

別紙「被害者一覧表」は省略した。