

平成24年(う)第1991号 窃盗, 建造物侵入, 危険運転致死, 道路交通法違反被告事件

平成25年2月22日 東京高等裁判所第8刑事部判決

主 文

本件控訴を棄却する。

当審における未決勾留日数中120日を原判決の刑に算入する。

理 由

本件控訴の趣意は、弁護士山本達雄作成の控訴趣意書に記載されたとおりであるから、これを引用する。

第1 理由のくいちがいの主張について

論旨は、要するに、原判決には、原判示第5の危険運転致死に関して、「罪となるべき事実」の項における判示と「争点に対する判断」の項における説示とで、①被告人車両の走行態様、②被害者車両が急制動の措置をとった原因、③被害者及び被害者車両が衝突した車両について、くいちがいがある、というのである。

そこで記録を調査して検討すると、原審で取り調べた証拠に照らして原判決を精査しても、前記①ないし③について、原判決には理由のくいちがいは認められない。

所論は、原判決は、①被告人車両の走行態様について、「罪となるべき事実」の項で、「時速約50ないし約90kmで反対車線を走行し」と判示しながら、「争点に対する判断」の項の2(1)ウでは、「中央線から車体の半分ほどが右側車線に出た状態で、時速約50ないし約70kmで走行を続けた」と説示し、②被害者運転の普通自動二輪車が急制動の措置をとった原因について、「罪となるべき事実」の項で、被告人は被害者車両に先行する2台の車両及び被害者車両に「順次著しく接近し、よって、同人らに、衝突を避け

るため急制動の措置をとらせ」と判示しながら、「争点に対する判断」の項の2(1)オでは、被害者は先行の「A車両が急に減速したため、これとの衝突を避けようとして、急ブレーキを掛けた」と説示し、③被害者及び被害者車両が衝突した車両について、「罪となるべき事実」の項で、被害者を「路上に転倒させ、その頭部及び左腕部を被告人運転車両に衝突させ」と判示しながら、「争点に対する判断」の項の2(1)オでは、被害者車両の「車体は、右側を下にして転倒して滑走し、A車両に衝突した」と説示しているから、それらの点でくいちがいがある、という。

しかし、まず①についてみると、被告人は、窃盗を行った後、トヨタRAV4を運転して、パトカーに追跡されながら、片側1車線の道路を逃走し、先行するBが運転するトヨタエスティマ及びその前のCが運転するボルボ940ワゴンを追い抜くため、反対車線に出たところ、後部座席に乗車していたDから、反対車線を対向して走行してくる車両がある旨注意を喚起され、いったんB車両とC車両の間に入った。その後、被告人は、B車両とC車両の間で、中央線を跨いで車体の半分くらいが反対車線に出るようにして、C車両を抜く機会をうかがいながら走行していたところ、C車両が、減速して左に寄り、被告人車両に道を譲ってきたので、そのまま走行して、対向するEが運転するニッサンマーチとすれ違いざまに、C車両を抜き去り、その直後に本件事故が起きている。

このような事実関係の下で、原判決は、「罪となるべき事実」の項では、被告人車両がB車両及びC車両を追い抜いた一連の走行態様について概括的な判示をしているのに対して、「争点に対する判断」の項の2(1)ウでは、B車両を追い抜いた後、B車両とC車両の間で走行していた際の態様に特化した説示をしていると理解できるから、理由にくいちがいがあるとはいえない。

次に②についてみると、被害者は死亡しているので、被害者が急制動の措

置をとった原因を直接示す証拠はないが、被害者は、普通自動二輪車のヤマハジェスティを運転し、転倒して滑走しながら、まずE車両に追従していたAが運転するマツダファミリアに追突しているから、直接的には、先行するA車両が急制動の措置をとったため、それに応じて急制動の措置をとったということが出来る。しかし、A車両が急制動の措置をとったのは、被告人車両が中央線を跨いだ状態で向かってきたので危険を感じ、先行するE車両に続いて、衝突を避けようとしたためであったから、結局、被害者車両が急制動の措置をとった本来の原因は、被告人車両が接近してきたためということが出来る。原判決は、被害者車両が急制動の措置をとったことについて、直接的な原因とそれから遡った本来の原因をそれぞれ示しているにすぎないから、理由にくいちがいがあるとはいえない。

最後に③についてみると、被害者は、被害者車両と共に転倒し滑走しながら、被害者車両がA車両に追突した後、その反動で投げ出されて被告人車両と衝突しているのであり、A車両は、被害者車両とは衝突しているが、被害者の身体には衝突していない。そうすると、原判決が、被害者車両はA車両に衝突したこと、被害者の身体は被告人車両に衝突したことをそれぞれ示しているのは、証拠に基づいた正確な認定であり、理由にくいちがいはない。

論旨は理由がない。

第2 事実誤認の主張について

論旨は、要するに、原判決には、原判示第5の危険運転致死に関して、①反対車線を走行してきて急制動の措置をとった車両、②被害者の運転態様について、判決に影響を及ぼすことが明らかな事実誤認がある、というのである。

そこで記録を調査して検討すると、原審で取り調べた証拠によれば、前記①及び②について、原判決が認定、説示するとおりの事実が認められるから、原判決には判決に影響を及ぼすことが明らかな事実誤認はない。

所論は、原判決は、①「罪となるべき事実」の項で、被告人が、反対車線に進出して、対向走行してくるE、A及び被害者に「衝突を避けるため急制動の措置」をとらせたと認定しているが、急制動の措置をとったのは被害者だけであり、E及びAは急制動の措置をとっていない、②「争点に対する判断」の項の6(3)で、「車間距離について、被害者の運転に過失があったとはいえない」と説示しているが、被害者がA車両に追突した原因は、車間距離の不保持、A車両の動静に対する安全確認の不全、ブレーキ操作の誤り、あるいはこれらの競合であり、被害者は停止した前車に追突し反対車線に飛び出したのであるから、運転上の過失があったことは間違いない、という。

しかし、まず①についてみると、Eは、原審で証人として、被告人車両が向かってきて、接触する危険を感じたため、音がしたり、路面に痕跡が残ったりするほどの強さではなかったが、強くブレーキを踏んだ旨供述している。Aも、原審で証人として、被告人車両が中央線を跨いで近づいてきたので、危ないと思って、通常よりは強めにブレーキを踏んだ旨供述している。この点について、原判決は、「罪となるべき事実」の項で、E、A及び被害者に被告人車両との「衝突を避けるため急制動等の措置をとらせ」と認定した上、「争点に対する判断」の項の2エで、E及びAがそれぞれ「強くブレーキを掛けた」と認められる旨説示している。このように、原判決は、E及びAが原審で供述する事実を的確に表現しているのであり、その認定に誤認があるなどとはいえない。

次に②についてみると、原判決が「争点に対する判断」の項の6(3)で説示するように、Aは、原審で証人として、後方から追従してきた被害者車両は、一定の間隔を保って走行しており、接近してきたとか、煽ってきた、ということはない旨供述しており、A車両が急制動の措置をとったのに応じて、同じく急制動の措置をとった被害者車両が、A車両に追突したのは、急制動の措置をとったタイミングにずれがあった可能性があるほか、制動の

かかり方から、乗用車よりも二輪車の方が停止するまでの距離が長くなる上、転倒し滑走した場合には、さらに停止距離が長くなるためであったといえることができる。そうすると、原判決が、被害者の運転に過失があったとはいえないと説示したことに、不適切なところはない。

論旨は理由がない。

第3 法令適用の誤りの主張について

論旨は、要するに、被告人には、被害者ら対向車両の通行を妨害する目的はなかったのに、その目的があったとして、原判示第5の危険運転致死罪の成立を認めた原判決は、刑法208条の2第2項前段の解釈適用を誤っており、判決に影響を及ぼすことが明らかな法令適用の誤りがある、というのである。

そこで記録を調査して検討すると、原審で取り調べた証拠から認定できる事実関係に照らすと、被告人には被害者ら対向車両の通行を妨害する目的があったものといえることができ、これにつき原判決が「争点に対する判断」の項の4において説示するところも概ね正当として是認できるから、原判決には判決に影響を及ぼすことが明らかな法令適用の誤りはない。その理由は、以下のとおりである。

1 まず、関係証拠によれば、次のように認めることができる。

(1) 本件事故の現場の道路は、片側1車線で、中央線の表示によって、追い越しのため右側部分にはみ出して通行することが禁止されているところ、被告人は、このような道路において、B車両とC車両の間で、中央線を跨いで車体の半分くらいが反対車線に出るようにして走行し、C車両が、減速して左に寄り、被告人車両に道を譲ってきたので、C車両を抜き去っている。そのときの状況について、反対車線を走行してきたE及びAは、原審でそれぞれ証人として、一致して、被告人車両と衝突し接触する危険を感じて、自車を減速させて道路左に寄せた旨供述しており、そのことは、路側帯

も含めた車線の幅員が約3.8メートルであり、E車両、A車両及び被告人車両の車幅がいずれも約1.7メートルであることから首肯することができる。

(2) 被告人は、原審において、一方では、C車両が減速してきたときには、C車両に注意を払っており、前方右側の反対車線には注意を払っていなかった旨供述している。しかし、他方では、被告人は、中央線を跨ぐように走行していたところ、C車両が左に寄ってきたので、C車両と反対車線のE車両の間を抜けられると判断した旨、さらには、E車両とすれ違った後、C車両を追い抜かした旨を供述している。そうすると、被告人は、C車両を追い抜く際には、E車両等の反対車線の車両が接近していることを十分認識していたといえることができる。

(3) しかも、被告人は、先行するB車両及びその前のC車両を追い抜こうとして、反対車線に出たが、Dが反対車線の車両が接近していると注意を促してきたため、それに応じて、危険を察知して、前方のC車両を追い抜くことを躊躇し、いったんB車両とC車両の間に入っているから、C車両を追い抜くときには、Dから注意を促された反対車線の車両が間近に接近していることを認識していなかったはずはない。

2 これらの事実を照らすと、被告人が、車体の半分を反対車線に進出させた状態で走行し、C車両を追い抜こうとしたのは、パトカーの追跡をかわすことが主たる目的であったが、その際、被告人は、反対車線を走行してきている車両が間近に接近していることを認識していたのであるから、上記の状態を走行を続ければ、対向車両に自車との衝突を避けるため急な回避措置を取らせることになり、対向車両の通行を妨害するのが確実であることを認識していたものと認めることができる。

ところで、刑法208条の2第2項前段にいう「人又は車の通行を妨害する目的」とは、人や車に衝突等を避けるため急な回避措置をとらせるなど、

人や車の自由かつ安全な通行の妨害を積極的に意図することをいうものと解される。しかし、運転の主たる目的が上記のような通行の妨害になくとも、本件のように、自分の運転行為によって上記のような通行の妨害を来すのが確実であることを認識して、当該運転行為に及んだ場合には、自己の運転行為の危険性に関する認識は、上記のような通行の妨害を主たる目的にした場合と異なるところがない。そうすると、自分の運転行為によって上記のような通行の妨害を来すのが確実であることを認識していた場合も、同条項にいう「人又は車の通行を妨害する目的」が肯定されるものと解するのが相当である。

3 以上からすると、被告人には、対向車両の通行を妨害する目的があったということが出来るから、その目的を肯定して、被告人に刑法208条の2第2項前段の危険運転致死罪の成立を認めた原判決には、判決に影響を及ぼすことが明らかな法令適用の誤りはない。

論旨は理由がない。

よって、刑訴法396条により本件控訴を棄却し、当審における未決勾留日数の算入について刑法21条を、当審における訴訟費用を被告人に負担させないことについて刑訴法181条1項ただし書をそれぞれ適用し、主文のとおり判決する。

(裁判長裁判官 飯田喜信 裁判官 山口雅高 裁判官 安藤祥一郎)