

主 文

被告人を懲役12年に処する。

訴訟費用は被告人の負担とする。

理 由

(罪となるべき事実)

被告人は、令和2年8月2日午前8時17分頃、普通乗用自動車を運転し、川崎市a区b地先県道高速湾岸線下りcキロポスト付近の最高速度が時速80キロメートルと指定されている片側3車線道路の第3車両通行帯を千葉県方面から幸浦方面に向かい進行し、自車を第2車両通行帯に進入させ、さらに第3車両通行帯に進入させようとした際、その進行を制御することが困難な速度である時速約200キロメートルないし約268キロメートルの高速度で自車を走行させたことにより、その走行を制御することができず、前記湾岸線下りdキロポスト先において、第2車両通行帯で自車前方を走行していたA(当時70歳)運転の普通乗用自動車右後部に自車を横滑りさせてその左前部を衝突させ、前記A運転車両を左前方に逸走させて道路左端に設置されたガードレールに衝突させるなどし、その衝撃により同車同乗者B(当時63歳)を車外に放出させて路上に転倒させ、よって、前記Aに胸部打撲傷に基づく胸腔内臓器損傷等の傷害を負わせ、即時同所において、同人を同傷害により死亡させるとともに、前記Bに全身打撲傷に基づく多臓器損傷等の傷害を負わせ、即時同所において、同人を同傷害により死亡させたものである。

(証拠の標目) (省略)

(争点に対する判断)

第1 当事者の主張

被告人が、判示日時・場所において、その運転する普通乗用自動車(以下「被告人車両」ともいう。)を第3車両通行帯から第2車両通行帯に進入させた後、同通行帯を走行していたA運転の普通乗用自動車(以下「被害者車両」という。)右後部に自車左前部を衝突させ、判示のとおり、A及び同人運転車両に同乗していたBを死亡させる事故(以下「本件事故」という。)を起こしたことは当事者

間に争いはなく、証拠上も優に認められる。

検察官は、本件事故について、主位的には制御困難高速度類型（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（以下単に「法」という。）2条2号）の危険運転致死罪が成立すると主張し、予備的には妨害類型（法2条4号）の危険運転致死罪あるいは過失運転致死罪（法5条）が成立すると主張する。

弁護人は、本件事故について、制御困難高速度類型及び妨害類型の危険運転致死罪は成立せず、過失運転致死罪が成立するにとどまると主張する。

第2 前提事実

- 1 本件事故現場は、最高速度が時速80キロメートルと規制された自動車専用道路（県道高速湾岸線）であり、その形状は、上下線が中央分離帯により区分された片側3車線の直線道路で、その幅員は、第1車両通行帯及び第3車両通行帯が3.6メートル、第2車両通行帯が3.5メートルであった。路面は平坦でアスファルト舗装されており、本件事故当日、路面は乾燥していた（以下、判示区間の道路を「本件道路」という。）。
- 2 被告人車両は、幅188センチメートル、長さ455センチメートルのポルシェ911GT2-RS（平成31年3月式）であり、最高時速340キロメートル等の性能を有する。
- 3 被告人は、本件事故当日、被告人車両の助手席に長男を乗せ、自宅近くの駐車場から出発して横浜方面に向かい、県道高速湾岸線に入った後、本件事故現場手前約6.35キロメートル地点を時速約181キロメートル、同約4.62キロメートル地点を時速約217キロメートル、同約1.7キロメートル地点を時速約240キロメートル、同約0.9キロメートル地点を時速約246キロメートルで走行し、同約504メートル地点において、第2車両通行帯を走行していたシトロエン（時速約87ないし88キロメートル）を、第3車両通行帯から時速約268.98キロメートルで追い抜いた。
- 4 被告人がシトロエンを追い抜いた当時、第2車両通行帯には、シトロエンの

前方に3台の自動車が、その前方にいすゞフォワードが、その前方に被害者車両（トヨタbB）が、ほぼ等間隔の車間距離で走行しており、第1車両通行帯にはタンクローリーが走行していた。

- 5 被告人は、いすゞフォワードが第2車両通行帯から第3車両通行帯へ車線変更してくるのを同車から約105メートルの地点で認識し、ハンドルを左に切って、自車を第3車両通行帯から第2車両通行帯に進入させ、第3車両通行帯に移動したいすゞフォワードを追い抜いたが、第2車両通行帯内で、自車の前方を時速約83キロメートルで走行していた被害者車両の右後部に自車左前部を衝突させた。

第3 本件事故時の被告人の運転状況等

当裁判所は、判示のとおり、被告人は、自車を第2車両通行帯に進入させた後、さらに第3車両通行帯に進入させようとした際、自車を横滑りさせて時速約200キロメートルで被害者車両に衝突させたと認定した。以下、その理由を補足して説明する。

1 本件事故時の被告人の運転状況について

- (1) まず、いすゞフォワードのドライブレコーダー映像及び同映像をもとに各車両の位置を特定した証人Cの証言等によれば、被告人車両は、同映像に現れてから被害者車両に衝突するまでに、進行方向右側（第3車両通行帯方向）に移動していることが明らかに認められる（なお、C証人により特定された被告人車両の位置（証言調書添付のパワーポイント19頁ないし24頁参照）を見ると、被告人車両は、同映像に現れた時点で第2車両通行帯のほぼ中央を走行しており、検察官が主張するように、被告人車両が第1車両通行帯を走行していたタンクローリーに接近したとは認められない。）。

そして、証人Dは、衝突地点手前に印象されているタイヤ痕ア（第2車両通行帯の進行方向左側寄りから右側寄りに向かう弧線状の印象）について、

被告人車両左側車輪により印象されたコーナリング痕（転動横滑り痕）であり、被告人車両が、速度に見合わない右旋回走行をしたことにより外側に横滑りして印象されたものである旨証言している。

D証人は、長年警察官として交通捜査等に従事しており、豊富な知識や経験を有していると認められ、判断の根拠とした資料に問題はなく、タイヤ痕がコーナリング痕であると判断した根拠も合理的であり、十分信用できる。

以上によれば、被告人は、第2車両通行帯進入後、自車を第3車両通行帯に向けて右旋回走行させた、すなわち右にハンドルを切ったが、速度に見合わない右旋回走行であったため、自車を横滑りさせて被害者車両に衝突させたものと認められ、そのハンドル操作に加え、被害者車両との衝突を回避するためには同車両といすゞフォワードとの間をぬって第3車両通行帯に移動するほかない状況であったことなどに照らすと、第3車両通行帯に進入させようとしたと合理的に推認できる。

- (2) これに対し、被告人は、第2車両通行帯に進入後、被害者車両との衝突を避けるためにブレーキを踏んだところ、後輪が右に滑った（車体が左を向いた）ので、逆ハンドルとして右にハンドルを切ったところ、今度は後輪が左に滑った（車体が右を向いた）ため、再度逆ハンドルとして左にハンドルを切ったが、そのまま被害者車両に衝突したのであり、自車を第3車両通行帯に進入させようとはしていない旨供述し、弁護人は、同供述は、本件事故後の被告人車両を撮影した写真に前輪が左向きの状態で写っていることから裏付けられていると主張する。

しかし、弁護人が指摘する写真は事故後の被告人車両の状態を示すものにすぎないし、被告人が逆ハンドルを切ったことを示すタイヤ痕も道路上に印象されていない。被告人車両が右方向を向いたのは、被告人が右にハンドルを切ったためであることは明らかであり、それは被害者車両との衝突を避け、

第3車両通行帯に進入するためであったとしか考えられず、被告人の供述によっても前記推認は妨げられない。

2 被告人車両の衝突時の速度について

C証人は、いすゞフォワードのドライブレコーダー映像を三次元点群データに落とし込むことで、二次元の映像による遠近の歪みの影響を排した上、いすゞフォワード前方に格子状のメッシュをかけて、各車両がその格子上のどの地点に位置していたか確認することにより、本件事故直前における各走行車両の位置を特定し、本件ドライブレコーダー映像の各フレームにおける被告人車両の位置から、その速度を算出し、衝突時の速度を時速約200キロメートルと算出しているところ、その内容は合理的であり、高い信用性が認められる。

一方、証人Eは、前記ドライブレコーダー映像自体から、各車両の位置を目視で特定し、衝突時の速度を時速約180キロメートルと算出しているが、二次元の映像による歪みの影響が残ったままの被告人車両の位置を基礎に速度を算出しており、C証言に比して信用できない。したがって、被告人車両の衝突直前の速度は、時速約200キロメートルであると認められる。

第4 制御困難高速度の該当性

1 意義

法2条2号にいう「その進行を制御することが困難な高速度」とは、速度が速すぎるため、道路の状況に応じて進行させることが困難な速度をいい(以下、この要件該当性を「進行制御困難性」ともいう。)、具体的には、そのような速度での走行を続ければ、道路の形状、路面の状況などの道路の状況、車両の構造・性能等の客観的事実に照らし、あるいは、ハンドルやブレーキの操作のわずかなミスによって、自車を進路から逸脱させて事故を発生させることとなるような速度をいうと解され、その判断に当たっては、前記の客観的事実のみを考慮すべきであり、他の走行車両や歩行者の存在を考慮に入れるべきではない。以上の解釈について両当事者に争いはない。

2 被告人の運転行為の評価

- (1) 前記認定のとおり、被告人は、自車を運転して、最高速度が時速80キロメートルと規制された片側3車線の直線道路の第3車両通行帯を時速約268キロメートルで走行していたところ、いすゞフォワードが第3車両通行帯に車線変更してきたのを同車から約105メートルの地点で認識し、第2車両通行帯に被告人車両を進入させ、さらに前方を走行していた被害者車両との衝突を避けるために第3車両通行帯に被告人車両を進入させようと右にハンドルを切ったが、同車を横滑りさせ、時速約200キロメートルで被害者車両に衝突させたものである。

一般に、自動車の速度が速くなればなるほど、わずかにハンドルを動かすだけでもその方向に車体は大きく移動するし、ブレーキをかけた際に車体がスピンする可能性が生じるなど、ハンドル・ブレーキ操作の困難性が高まることは明らかであるところ、本件の時速約200キロメートルないし約268キロメートルという速度は、本件道路の最高速度を時速約120キロメートルないし約188キロメートル上回る超高速度であり、常識的にみて、ハンドルやブレーキの操作のわずかなミスによって、自車を進路から逸脱させる危険性を有する速度であるといえる（危険運転致死傷罪の創設時にも、立法担当者は、「進行を制御することが困難な高速度かどうか、これはもちろん、絶対的に、例えば二百五十キロ、三百キロというような速度で走っていれば、それはそれとして考えられるわけですが、それ以外の場合では、基本的にはやはり道路の状況との関係が一番大きな判断要素になろうかと思えます。」と述べている（第153回国会衆議院法務委員会第9号平成13年11月7日のF政府参考人（法務省刑事局長）の答弁参照）。）。この点、専門家であるD証人は、時速約200キロメートルで旋回しようとしてハンドルを切れば、スピンしたり、横転したりする可能性がある非常に危険な状態に陥るという趣旨の証言をしており、前記のハンドル・ブレーキ操作の困難性が裏付けられており、

公道上でもサーキットでも相当回数、被告人車両のようなスポーツカーを運転した経験を有し、車両の性能に関する知識も豊富であると認められる被告人が、高速度で走行中はスリップしたりスピンしたりする可能性があるのに、フルブレーキはかけないし、ハンドルの切り方は手を添える程度であるという供述をしていることは、前記の困難性を被告人も明確に認識していることを示している。

また、本件道路は、片側3車線の自動車専用道路であるから、走行車両が適宜車線変更することは当然に予定されているのであり、こうした客観的事実は、進行制御困難性の判断の基礎となる「道路の状況」に含まれるものと解される。すなわち、本件道路のようないわゆる高速道路は、いわゆる一般道路に比べ、合流や分岐等も多い道路であり、そのような道路において、進行を制御することが可能であるというためには、単に1本の車両通行帯を直進できていけば良いわけではなく、他の車両通行帯に車線変更して変更後の車線を進行する場合も含めて進路を適切に保持できる速度で進行することが求められており、これを言い換えれば、およそ安全な車線変更等を行うことが困難なほどの高速度で自動車を走行させることは、もはや道路の状況に応じた走行とはいえず、「そ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る行為」に該当するものというべきである。

なお、本罪は、他の走行車両や歩行者に対する危険を回避するための対処が困難になるような高速度による危険性（以下では「対処困難性」ともいう。）を考慮して処罰する規定ではない。ここでは、他の車両等との関係で安全に車線変更等を行うことが困難になるような高速度かどうか（対処困難性）ではなく、およそ安全に車線変更等を行うことが困難なほどの高速度かどうか（進行制御困難性）が問題とされていることを付言しておく。

- (2) 以上を踏まえて本件を検討すると、被告人は、自車を運転して、本件道路の第3車両通行帯を、時速約268キロメートルという超高速度で走行して

いるが、路面が平坦でアスファルト舗装され、かつ乾燥していたという本件道路の状況や被告人車両の性能を踏まえても、安全な車線変更等を行うことがおよそ困難な高速度で走行していたと認められる。そして、被告人は、いすゞフォワードが第3車両通行帯に車線変更してきたことを契機に、自車を第2車両通行帯に進入させ、さらに被害者車両との衝突を避けるべく、第3車両通行帯に進入させようとしたが、速度に見合わない右旋回走行をしたことにより自車を外側に横滑りさせ、被害者車両に衝突させている。衝突時の速度は時速約200キロメートルであり、当初の速度から大きく減速していないのは、超高速度で走行中であったために被告人がフルブレーキをかけなかった（かけられなかった）ためであり、ハンドル操作も困難を極めたことがうかがわれる。こうした本件事故に至る機序は、被告人車両の走行速度が、衝突に至るまで、およそ安全な車線変更等を行うことが困難な高速度で走行し続けていたことを如実に示しており、同車両は、最終的に右旋回走行したことで横滑りするに至った時点で、走行を制御することができなくなったものと認められる。

よって、被告人車両が本件道路を走行した速度は、進行を制御することが困難な高速度に該当する。

3 弁護人の主張について

弁護人は、被告人は、第3車両通行帯を直進することしか考えておらず、実際に被告人車両は高速度ではあったが第3車両通行帯を安定して直進走行できていたため、進行制御困難な高速度に当たらないと主張する。しかし、本件道路は片側3車線の自動車専用道路なのであるから、どれだけ高速度であっても1本の車両通行帯を直進できれば良いというものではなく、安全に車線変更等ができる速度で走行しなければならないのは既に述べたとおりである。

また、弁護人は、度外視すべき他の走行車両（いすゞフォワード）の存在を考慮して判断するのは、進行制御困難性における「道路の状況」の解釈として誤

っているとも主張する。しかし、進行制御困難性を肯定した当裁判所の判断は、いすゞフォワードを含む他の車両の存在を道路の状況として考慮するものではない。いすゞフォワードが車線変更をしたことは、被告人車両の進路変更の契機となっはいるが、いすゞフォワードの車線変更の方法が格別異常であるとはいえないことなども踏まえると、本件事故は、被告人車両が進行制御困難な高速度で走行したことの危険が現実化したものと認められるのであり、批判は当たらない。

第5 結論

以上の次第で、被告人には、主位的訴因である制御困難高速度類型の危険運転致死罪が成立する。

(法令の適用) 省略

(量刑の理由)

被告人は、最高速度が時速80キロメートルと規制され、被害者車両をはじめ他の車両が複数台走行していた本件道路を、時速約200キロメートルないし約268キロメートルという、ひとたび事故が起きれば人を死亡させる危険性が非常に高い常軌を逸した超高速度で走行し、本件事故を起こしたものであり、悪質極まりない犯行である。被害者兩名は、通常で本件道路を走行していたところ、突然被告人車両に後ろから激しく衝突され、事故の衝撃により、あるいは車外に投げ出されてその場で絶命したものであり、全く落ち度のない被害者兩名が受けた肉体的苦痛や無念さは計り知れず、遺族らが受けた精神的苦痛も大きい。被害結果は極めて重大である。被告人は、本件事故以前から、時速200キロメートルを超える速度で被告人車両を複数回走行させており、本件事故時も、何ら高速度で走行する必要性がないのに、コロナ禍により本件道路の走行車両が少なかったため結果的に速度が上がってしまったなどと述べていることからすると、高速度での運転経験を重ねる中で、自己の運転技術を過信し、高速度運転の危険性に対する意識が低下していたものと認められ、その自己中心的な運転態度は厳しい非難を免れない。

以上のとおり、本件の犯情は非常に重く、制御困難高速度類型の量刑傾向に照らしても、特にその速度は類を見ない高速度であって、相当重い部類に位置付けられる。被告人が十分に反省しているとは評価できないものの、被害者や遺族に対し謝罪の言葉を述べ、二度と運転しないと約束していること、任意保険により損害が賠償済みであること、被告人に速度にまつわる交通前科前歴がないことも併せ考慮した結果、被告人を主文の刑に処するのが相当であると判断した。

(求刑 危険運転致死罪につき懲役15年、過失運転致死罪につき懲役7年)

令和8年1月30日

横浜地方裁判所第6刑事部

裁判長裁判官 足 立 勉

裁判官 白 石 篤 史

裁判官 安 原 駿