

令和 7 年 1 1 月 1 3 日 宣告 裁判所書記官

令和 6 年（わ）第 9 2 号 過失運転致死、道路交通法違反被告事件

判 決

主 文

5 被告人を懲役 5 年 6 月に処する。

理 由

（罪となるべき事実）

被告人は、

第 1 令和 6 年 1 月 1 5 日午前 5 時 3 0 分頃、普通貨物自動車を運転し、  
10 静岡県沼津市 a 先道路を b 方面から c 方面に向かい進行するに当たり、  
同所は片側幅員約 2. 6 メートル、その左方には約 0. 9 メートルの有  
蓋側溝を含む路側帯が設置されている道路であり、当時、強い風が吹い  
ていた上、同車は、その荷台左パネルの施錠設備が壊れていたため同パ  
ネルと車体を繋ぐチェーンが取り付けられていたところ、被告人は、日  
15 頃からその固定を忘れることがあったのであるから、強風の影響等によ  
り走行中に同パネルが開放しないよう、運転開始前に同パネルのチェー  
ンが車体に確実に固定されていることを確認すべきはもとより、走行中  
も、左ドアミラー等により、同パネルが上方に開放していないかを確認  
し、かつ、前方左右を注視し、路側帯に存在する歩行者等の有無及びそ  
20 の安全を確認しつつ進行すべき自動車運転上の注意義務があるのにこ  
れを怠り、運転開始前に同パネルのチェーンが車体に確実に固定されて  
いることを確認せず、走行中も、左ドアミラー等により、同パネルが上  
方に開放していないかを確認することなく、かつ、前方左右を注視せ  
ず、路側帯に存在する歩行者等の有無及びその安全の確認不十分のまま、  
25 漫然時速約 4 6 ないし 5 7 キロメートルで進行した過失により、同パネ  
ルを路面から約 1 0 5 ないし 1 0 7 センチメートル上方、車体から約 5

3センチメートル左方に開放させた状態で走行し、折から左方路側帯で  
ごみネットを取り付ける作業をしていたA（当時33歳）の背部左側に  
前記開放状態の同パネルを衝突させて同人を自車左前方に跳ね飛ばし、  
折から同所において同人とともに同作業をしていたB（当時59歳）に  
5 衝突させて両名を路上に転倒させ、よって、前記Aに左第5ないし11  
肋骨骨折、右第9、10肋骨骨折及び外傷性血気胸等の傷害を負わせ、  
同日午前6時頃、同所において、同人を前記傷害により死亡させるとと  
もに、前記Bに頭部多発損傷による脳挫傷等の傷害を負わせ、同日午後  
7時24分頃、同県伊豆の国市d番地所在のC病院において、同人を前  
10 記傷害により死亡させた。

第2 前記日時及び場所において、前記車両を運転し、前記のとおり、A  
ほか1名に傷害を負わせる交通事故を起こし、もって自己の運転に起因  
して人に傷害を負わせたのに、直ちに車両等の運転を停止して、同人ら  
を救護する等必要な措置を講ぜず、かつ、事故発生の日時及び場所等法  
15 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。

（証拠の標目）

（省略）

（争点に対する判断）

## 1 争点

20 被告人が、判示第1のとおり普通貨物自動車（以下「本件車両」とい  
う。）を運転中に被害者兩名（以下、Aを「被害男性」、Bを「被害女性」  
という。）を死亡させる事故（以下「本件事故」という。）を起こしたこ  
と、その後、客観的事実として、被告人が救護上必要な措置をとらず、  
警察官への報告をせずに本件事故現場を立ち去ったことについては、当  
25 事者間に争いがなく、証拠上も容易に認められる。

被告人は、本件事故を発生させたことに気が付かなかった旨を供述し、

弁護人も、判示第2について、被告人には、人に死傷結果を生じさせたという認識がなかったため、不救護・不申告の故意があったとは認められない旨を主張するが、当裁判所は、以下のとおり、被告人は、自己の運転により人を死傷させたかもしれないと認識しており、不救護・不申告の故意が認められ、判示第2の罪が成立するものと判断した。

## 2 前提事実

関係各証拠によれば、次の各事実が認められる。

### (1) 本件車両の状況等

ア 被告人は、本件事故当時、魚の販売業を営んでおり、保冷库型の荷台が積載された本件車両を、沼津市 e 所在の自宅から同市 f 所在の D 魚市場（以下「魚市場」という。）まで、日常的に運転していた。

イ 本件車両の保冷库型の荷台左側に取り付けられたパネル（跳ね上げ扉となっている。以下「本件跳ね上げ扉」という。）は、寸法が縦 96 センチメートル、横 152 センチメートル、厚さ 3.0 センチメートル、重量が 28.8 キログラムであり、上端に車体と固定するための丁番（幅約 8 センチメートルでねじ穴に 3 本のボルトで固定するもの。）4 個、中央下部に密閉用埋め込みハンドル等が設置され、表面の材質はアルミ板で中にベニヤ様の板が挟まれ、さらに前側下端部付近はアルミ板が樹脂様のもので覆われていた（甲 11、45、46）。本件跳ね上げ扉を閉じて車体に固定するための施錠設備は壊れており、その代わりとして、本件跳ね上げ扉と車体を繋ぐための鎖が取り付けられていた（甲 11）。本件事故以前、被告人は、その鎖を車体に繋げることを失念して本件車両を運転し（甲 17）、本件跳ね上げ扉が開放した状態で走行することが度々あり、周囲から開いたままになっていることを指摘されていた（甲 15、16）。また、被告人は、複数回にわたり、開放した状態の本件跳ね上げ扉を電柱等に衝突させて、修理に持

ち込むことがあった（甲１４、５２）。

ウ 被告人は、本件事故当日の早朝、本件車両のロービームを点灯させた上、本件車両を運転して魚市場へ向かった。その際、本件跳ね上げ扉の鎖は車体に繋がれておらず、午前５時２９分頃に本件車両が本  
5 件事故現場の約１．１キロメートル手前に至った地点では、本件跳ね上げ扉は上方に開放した状態となった（甲４１）。

## (2) 本件事故現場の状況等

本件事故現場は、アスファルト舗装のされた平坦な片側一車線の道路であり、東進車線（幅員約２．６メートル）の進路前方に向かって左側  
10 （北側）に路側帯（幅員約０．９メートル）が設けられている（甲１、２）。進路前方の見通しを遮るような障害物等はなく、夜間であっても、車両のロービームを点灯させた場合には、数十メートルにわたり進路前方を視認することができる（甲３２）。本件事故当時、本件事故現場付近の平均風速は毎秒４．１メートル・最大瞬間風速は７．７メートルであ  
15 った（甲６）。

## (3) 本件事故における衝突状況

本件事故直前、被害男性及び被害女性は、本件事故現場の路側帯上に設けられたごみ集積場所において、黄色の防鳥用ごみネットを取り付ける作業をしていた。

被告人は、前記(1)ウの本件事故現場の約１．１キロメートル手前を走行時には、本件跳ね上げ扉を約３７度、路面から約１０５ないし１０７センチメートル上方、車体から約５３センチメートル左方に開放させた状態であり（甲１８）、そのまま同様の開放状態で走行し、時速約４６ないし５７キロメートルで進行中、本件事故現場において、本件跳ね上げ  
20 扉の前側下端部を、被害男性の背部（高さ１０６センチメートルから１１３センチメートルの箇所）に衝突させた（甲２５、２６）。この衝突に

より、被害男性（体重約 80.6 キログラム。甲 57）は跳ね飛ばされて被害女性と衝突し、仰向けに倒れた被害女性に覆いかぶさる形で重なって倒れ、右第 9、10 肋骨骨折、左第 5 ないし 11 肋骨骨折及び外傷性血気胸等の傷害を負ってその場で死亡した（甲 21、22）。

5        本件事故後、本件跳ね上げ扉は前側下端部の角が内側に 10 センチメートル曲損したほか、上部 4 か所のうち前方 2 か所の丁番が車体から外れていた（甲 11、19、20、45、46）。

### 3 検討

#### (1) 被告人が、本件車両が何かに衝突したかもしれないと認識したか

10        ア まず、本件事故による衝撃は、重量が 28.8 キログラムあり、ベニヤ板がアルミ板及び樹脂様のもので二重に覆われた、3 センチメートルもの厚さのある本件跳ね上げ扉の角を内側に 10 センチメートル曲損させ、また、本件跳ね上げ扉を上端で固定していた丁番を 2 か所外れさせるほどのものである上、本件跳ね上げ扉と衝突して跳ね飛ば  
15        された被害男性が多数の肋骨骨折等の傷害を負いその場で死亡していることからしても、かなり強いものであったと認められる。

加えて、本件事故後に実施した走行実験（本件事故現場において本件車両を時速約 46 キロメートルで走行させて重力加速度を計測したもの。甲 58）と衝突実験（本件車両に本件跳ね上げ扉を開き幅 53  
20        センチメートルに取り付けた上、同速度で走行させダミー人形に衝突させて重力加速度を計測したもの。以下「本件衝突実験」という。甲 61、62）の結果をみると、本件衝突実験において本件跳ね上げ扉がダミー人形の背部に衝突して回転したときの重力加速度は約 1 G であり、これは、本件事故現場の通常の走行時の重力加速度の 3 倍ない  
25        し 10 倍であった。また、一般道路の傾斜のある凹凸（荒れた路面、舗装の不連続部など）を走行した場合の重力加速度は約 0.4 G であ

るところ（甲 60）、その約 2.5 倍の重力加速度に相当した。これらの実験結果からも、本件事故時に相当の衝撃があったことが裏付けられる。

これに対して、弁護人は、本件事故時に、本件跳ね上げ扉の上部の丁番が変形・破損することによって、被害男性との衝突による衝撃が吸収された可能性がある一方、本件衝突実験は、本件跳ね上げ扉を逆さに設置して棒状の金具等で一定の角度に固定した上で実施されており、衝撃が逃げる余地が全くないから、実験結果を踏まえても、被告人が本件事故時に衝撃を覚知できなかった可能性があると主張する。しかし、本件跳ね上げ扉の取り付け方法を除けば本件衝突実験の前提条件は本件事故時の状況とほぼ異ならず、取り付け方法についても、実験後丁番に緩みが認められた（甲 67）ことからすると衝撃が逃げる余地の全くないものとはいえないから、本件衝突実験の結果から認められる衝撃の程度が、本件事故のそれを大きく上回っていることはないと考えられる。本件衝突実験に関する弁護人の主張は、採用できない。

イ そして、被告人は、魚の販売業を営みながら、日常的に自動車を運転しており、認知、判断及び運動能力等は相応に保たれていたといえることに加え、本件事故以前、本件車両を運転して本件事故現場付近を日常的に走行していたことも考慮すれば、本件事故時には通常走行時とはかなり異なる大きな衝撃を覚知し、本件車両が何かに衝突したかもしれないと認識したものと認められる。

**(2) 被告人が自己の運転により人を死傷させたかもしれないと認識したか**

被告人は、本件事故現場付近において、ごみを捨てている人が 2 人いて、その横を通り過ぎた旨述べているところ、かかる供述は、ごみ集積場所の当番であった被害男性及び被害女性の上記作業状況と整合してい

る上、この点に関しては捜査段階から一貫していることや、本件事故現場付近の視認状況に特段問題は見られないこと等も踏まえれば、信用性が認められる。そうすると、被告人は、本件事故現場付近において、ごみを捨てている人が2人いると認識していた中で、同人らの傍を通過したときに、前記(1)のと通りの通常走行時とはかなり異なる大きな衝撃を  
5 覚知したことが認められるから、被告人が、その衝撃を覚知した時点で、人と衝突したかもしれないと認識したことが強く推認される。

また、自動車を車線に沿って走行させた場合には、通常、路側帯にいる人と衝突することはないが、被告人は、周囲からの指摘にもかかわらず、複数回にわたり、開放した状態の本件跳ね上げ扉を電柱等に衝突させることがあったのだから、本件事故当時も、開放した状態にある本件跳ね上げ扉が路側帯にいる人に衝突したかもしれないということにも思い至ったといえる。  
10

そうだとすると、被告人は、前記衝撃を覚知した時点で、自己の運転により人に死傷結果を生じさせたかもしれないことを認識したものと認められる。  
15

#### 4 弁護人の主張

これに対して、弁護人は、①被告人が、本件事故以前に本件跳ね上げ扉を電柱に衝突させていたこと等から、本件車両と衝突したのは電柱であると軽信した可能性がある」と主張するが、被告人は、本件事故当時、  
20 本件事故現場付近に人がいることを認識し、同所を通過した際に前記衝撃を覚知したと認められる以上、本件車両の衝突対象が人である可能性を排斥できるような事情はない。

そのほか、弁護人は、②被告人が本件事故後、本件車両を停止させたり減速させたりすることなく走行し続けていたこと、③被告人が魚市場  
25 に到着した後、市場関係者から本件跳ね上げ扉の損傷を指摘された際に、

「どこかでぶつけたのかな、電柱かな。」と答えていること（甲 3 3）からすると、被告人は人と衝突した可能性を認識していなかったと主張する。しかし、②人に衝突したかもしれないと認識した者が必ず車両を停止させるとは限らず、不安等の気持ちからそのまま立ち去ることもあり得ることであるし、③被告人による本件事故直後の発言は、人を死傷させた可能性があるという事実から目を背けたり、ごまかしたりしようとしていた態度の表れであるとしても不合理ではないから、弁護人の主張する事情は、上記認定に合理的な疑いを生じさせるものではない。

## 5 結論

以上によれば、被告人には、本件事故による衝撃を覚知した時点で、自己の運転により人に死傷結果を生じさせたかもしれないとの未必的認識があったものと認められ、不救護・不申告の故意が認められる。よって、判示第 2 のとおり認定した。

### （法令の適用）

#### 15 罰 条

判示第 1 の行為 被害者ごとに、令和 4 年法律第 6 8 号（以下「整理法」という）4 4 1 条 1 項により同法による改正前の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

#### 20 判示第 2 の行為

救護義務違反の点 整理法 4 4 1 条 1 項により同法による改正前の道路交通法 1 1 7 条 2 項（1 項）、道路交通法 7 2 条 1 項前段

報告義務違反の点 整理法 4 4 1 条 1 項により同法による改正前の道路交通法 1 1 9 条 1 項 1 7 号、道路交通法 7 2 条 1 項後段



科刑上一罪の処理

いずれも刑法 54 条 1 項前段、10 条（ただし、同条 1 項は整理法 44 条 1 項により令和 4 年法律第 67 号 2 条による改正前の刑法（以下「旧刑法」という））（判示第 1 の罪については、犯情の重い A に対する過失運転致死の罪の刑で、判示第 2 の罪については、重い救護義務違反の罪の刑で処断）

5

刑種の選択

いずれも懲役刑を選択

併合罪加重

旧刑法 45 条前段、47 条本文、刑法 10 条（ただし、同条 1 項は旧刑法）（重い判示第 2 の罪の刑に法定の加重）

10

訴訟費用

刑事訴訟法 181 条 1 項ただし書（不負担）

### （量刑の理由）

本件は、被告人が、運転開始前に車両の荷台側面の跳ね上げ扉の鎖が車体に固定されているかを確認せず、走行中も同扉が開放していないか確認することなく、安全確認不十分のまま走行した過失により、開放した状態の同扉を路側帯にいた被害男性に衝突させて被害者ら 2 名を死亡させる事故を起こし（判示第 1）、そのような事故を起こしたにもかかわらず、被害者らを救護するなどの必要な措置を講ずることなく事故申告もしなかった（判示第 2）という過失運転致死、道路交通法違反（不救護・不申告）の事案である。

15

20

被告人は、車両の荷台側面の跳ね上げ扉が閉じた状態で車体に固定されていることを確認して運転するという、自動車運転手が当然に遵守すべき注意義務に違反したものである。しかも、被告人は、本件事故以前から、同扉を開放した状態で車両を走行することを繰り返し、周囲からもそのことを指摘されたり、開放した同扉を電柱等に衝突させて故障させたりする

25

ことがあったのだから、同扉の施錠設備の修理や閉め忘れを未然に防ぐための措置を講じていなかった以上、同扉の固定に対する確認を怠れば、人身事故等の大きな事故になりうることは容易に想像がつく状況にあった。本件事故は、そのような状況で起きたのであり、過失は非常に重大である。

5    しかも、被告人は救護・申告義務を果たさずに現場から立ち去った。

本件事故により2名の尊い命が奪われたのであり、結果はいうまでもなく重大である。被害者らは、たまたまその日が当番であったため路側帯で  
ごみネットを取り付ける作業をしていただけであり、開放した荷台の扉が  
接近してくるとは思いもよらなかったと考えられ、身を守る術のないまま  
10    突然命を絶たれた被害者らの無念さは言葉に尽くしがたいものがあり、遺  
族が喪失感に苦しみ、被告人に対して強い処罰感情を有していることも十  
分理解できる。

こうした犯情からすれば、救護義務違反の故意が未必の故意にとどまる  
ことを考慮しても、本件は、同種事案の中でも、重い部類に属する事案で  
15    あるといえ、相当期間の実刑は免れない。

その上で一般情状を検討すると、被告人は同種罰金前科を有し、また、  
被告人の公判廷での態度は、年齢からくる心身の状況等を勘案しても、自  
己の責任への自覚に乏しいものであった。そのほか、対人賠償無制限の任  
意保険により一定の賠償がなされる見込みであること、被告人が自動車運  
20    転免許を返納し、本件車両も廃車したこと等の事情も考慮し、主文の刑が  
相当であると判断した。

（求刑、懲役7年）

令和7年11月13日

静岡地方裁判所沼津支部刑事部

裁判官 明日利佳

5

裁判官 加藤明日美