

主 文

被告人を懲役20年に処する。

未決勾留日数中320日をもその刑に算入する。

訴訟費用は被告人の負担とする。

5

理 由

(罪となるべき事実)

被告人は、令和6年5月6日午後4時15分頃、中型特種自動車（冷蔵冷凍車）を
運転し、群馬県伊勢崎市（住所省略）先道路の第2車両通行帯を前橋市a町方面から
伊勢崎市b方面に向かい進行し、同所先の出口付近に中央分離帯（以下「本件中央分
10 離帯」という。）が設けられた信号機により交通整理の行われている交差点（以下「本
件交差点」という。）を直進するに当たり、運転開始前に飲んだ酒の影響により、前方
を注視してその道路状況に応じてハンドル・ブレーキ等を的確に操作することが困難
な状態で、時速約90kmの高速まで加速進行しつつ、本件交差点停止線手前約2
6.8mの地点でハンドルを右に切って自車を本件中央分離帯に向けたまま本件交差
15 点に進出させてそのまま進行させ、もってアルコールの影響により正常な運転が困難
な状態で自車を走行させたことにより、その頃、本件交差点出口付近道路において、
自車右前部を本件中央分離帯に衝突させて自車を制御不能の状態に陥らせ、本件中央
分離帯を乗り越えて自車を対向車線上に進出させ、折から対向の第2車両通行帯を対
向進行してきたA（当時26歳）運転の普通乗用自動車右前部に自車右前部を衝突さ
20 せ、さらに、対向の第1車両通行帯を対向進行してきたB（当時52歳）運転の普通
乗用自動車前部に自車左側面を衝突させ、よって、前記A、同人運転車両助手席後部
座席乗車中のC（当時2歳）及び同車両運転席後部座席乗車中のD（当時53歳）に
別表（省略）のとおり、各傷害を負わせ、各死亡させ、前記Bに加療約15日間を要
する頸肩腰部右手関節左膝挫傷の傷害を負わせた。

25

(事実認定の補足説明)

第1 争点等

被告人の運転する中型特種自動車（以下「被告人車両」という。）が、本件中央分離帯を乗り越えて、対向の第2車両通行帯を対向進行してきたA運転の普通乗用自動車及び対向の第1車両通行帯を対向進行してきたB運転の普通乗用自動車に衝突し、その結果3名を死亡させ、1名を負傷させた（以下、この交通事故のことを「本件事故」という。）ことは証拠上明らかであるところ、弁護人は、①そもそも、被告人は、本件事故当時、飲酒をしていなかったことから、アルコールを身体に保有する状態ではなく、②被告人は、本件事故当時、アルコールの影響により道路交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態にはなかったとして、被告人には過失運転致死傷罪が成立するにとどまる旨主張する。

しかしながら、当裁判所は、①被告人が、本件事故当時、飲酒をしたことによりアルコールを身体に保有する状態であったこと及び、②被告人が、本件事故当時、アルコールの影響により、道路交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態、すなわち、正常な運転が困難な状態であったことを認め、判示のとおり的事实を認定したので、以下、その理由を補足して説明する。

第2 前提事実等

関係証拠によれば、次の事実が認められる。

1 前提事実

(1) 被告人は、トラック運転手として約40年の経験を有しており、本件事故当時は、甲株式会社（以下「本件運送会社」という。）に勤務し、本件運送会社保有のトラックである被告人車両を運転して荷物を配送する仕事に従事していた。被告人は、本件事故の約3年前から、毎回同じ時間帯に、本件事故現場の国道を通過して埼玉県内の取引先を經由し、東京都内の取引先を回って本件運送会社に戻るという定まった配送ルートを通行していた。

(2) 被告人車両は、中型特種自動車（冷蔵冷凍車）であり、車両重量5810kg、車高3.3m、最大積載量5000kg、本件事故当時の荷物の積載重量は194kgであった。また、被告人車両には、限界速度を時速約90kmとするスピードリミ

ッターが装着されていた。

(3) 本件事故現場の国道は、制限速度が法定速度である時速60kmとなっており、片側2車線の道路であって、対向車線との間に高さ約25cmの縁石で本件中央分離帯が設けられている。

5 2 被告人の運転開始前の状況等

(1) 被告人は、令和6年5月6日（以下、特に断らない限り、時刻は同日のそれである。）、本件運送会社に出勤するため自宅を出発した後、午後2時36分頃、前橋市c町のスーパーマーケット乙において、まぐろのたたき等の食料品を購入した。

10 (2) 被告人は、午後2時52分頃、本件運送会社において、呼気検査によるアルコールチェックを受けた。その検査では、被告人の呼気中からアルコールは検出されなかった。

(3) 被告人は、午後3時12分頃、被告人車両のエンジンを始動した後、午後3時47分頃までの間、本件運送会社敷地内の被告人車両付近で出発の準備を行った。被告人車両には運転席の状況を撮影するドライブレコーダーが設置されており、前記エンジン始動時点から録画が開始されていたところ、録画映像中に被告人が飲酒をして
15 いる様子は記録されていなかった。

(4) 被告人は、午後3時47分頃、いつものルートで荷物を配送するため、被告人車両を運転して本件運送会社を出発した。

3 被告人の運転状況について

20 被告人車両及びその周辺車両の各ドライブレコーダーの映像等によれば、本件事故に至るまでの被告人の運転状況について、次の事実が認められる（以下、県名はいずれも群馬県であるため省略する。）。)

(1) 午後3時47分頃～午後4時3分頃（前橋市d町付近～伊勢崎市e町付近）

この間、時折時速90km程度まで加速する場面が見られたものの、被告人は概ね
25 車線や信号表示に従い、前方車両との車間距離を保って進行していた。

(2) 午後4時3分頃（伊勢崎市e町f番地先道路）

午後4時2分59秒頃、被告人車両が第2車両通行帯を進行していたところ、第1車両通行帯を進行していた白色の軽四自動車が、被告人車両との車間距離が約24～27mある状況で右ウィンカーを数回点滅させた後、被告人車両との車間距離が約15～18mある状況で車線変更を開始した。その軽四自動車が車線変更を開始した時点で、被告人車両の前方を進行していた車両はブレーキランプを点灯させていた。午後4時3分3秒頃、被告人は、時速約70kmの速度から急ブレーキを掛け、その軽四自動車に約370cmの距離まで被告人車両を接近させた。その際、被告人車両において、急ブレーキを掛けた際に作動する警告音が鳴った。

(3) 午後4時13分頃～午後4時14分頃 (伊勢崎市g h番地先道路)

i信号交差点からj信号交差点(以下「本件事故前交差点」という。)までの区間において、黒色のワーゲンゴルフ(以下「ワーゲン」という。)が第2車両通行帯を進行していた被告人車両の前方に第1車両通行帯から割り込むように進入したのに対し、被告人は「ばっかやろう」と発言した。

ワーゲンは本件事故前交差点を黄色信号で通過進行したが、被告人車両は本件事故前交差点で赤色信号により停止した。被告人車両の停車中、進行方向左側の道路から、黒色のホンダフリード(以下「フリード」という。)が本件事故前交差点を左折し、被告人車両の前方道路を直進して進行していった。

(4) 午後4時15分15秒～午後4時15分43秒(本件事故前交差点付近～本件交差点付近)

被告人車両は、本件事故前交差点の対面信号機が赤色から青色に変化する約2秒前に発進し、第2車両通行帯を約28秒間で時速約90kmまで加速して進行した。本件交差点手前の右折車専用通行帯(以下「右折専用レーン」という。)には、フリードが右折のために徐行で進行していた。

(5) 午後4時15分43秒～午後4時15分48秒

ア 被告人は、時速約90kmの速度のまま、本件中央分離帯の手前約62.4mの地点で右にハンドルを切り、自車を右折専用レーンにはみ出させた後、同約52.

3 mの地点で左にハンドルを切り、右折中のフリードに向けるような声を発しながらフリードの存在する右方向に顔を向け、減速することなく進行した。

イ その約1秒後、右前輪及び右後輪が本件中央分離帯北西側端に衝突したことで被告人車両は制御不能となり、本件中央分離帯を乗り越え、対向車線上に被告人車両を逸走させ、本件事故が発生した。

4 被告人の病院への搬送状況及び採血検査の経緯等

(1) 午後4時38分頃、救急車が本件事故現場に到着し、午後4時58分頃、被告人を乗せた救急車が本件事故現場を出発し、午後5時46分頃、丙病院に到着した。

(2) 採血状況

被告人の搬送先である丙病院において、以下の経過で被告人の採血が実施された。

ア 午後6時20分頃、1回目の採血が行われ、丙病院での検査の結果、血液1dl当たり102mgのエタノールが検出された（以下、この採血による採取血液を「1回目血液」といい、2回目、3回目の各採取血液についても同様とする。）。

イ 午後7時37分頃、2回目の採血が行われ、丙病院での検査の結果、血液1dl当たり96mgのエタノールが検出された。

ウ 午後10時頃、3回目の採血が行われ、丙病院での検査の結果、血液1dl当たり27mgのエタノールが検出された。

5 血液鑑定の経過等

群馬県警察本部刑事部科学捜査研究所（以下「科捜研」という。）において、被告人の各血液中のエチルアルコール含有の有無及び含有量に関する鑑定が行われ、その結果は、次のとおりであった。

(1) 1回目血液の血清にエチルアルコールの含有が認められ、その含有量は全血換算すると血液1ml当たり0.909mgであった。

(2) 2回目血液の血清にエチルアルコールの含有が認められ、その含有量は全血換算すると血液1ml当たり0.809mgであった。

(3) 3回目血液にエチルアルコールの含有が認められ、その含有量は血液1ml当た

り0.24mgであった。

6 本件事故後の被告人車両内の状況

令和6年5月27日に行われた被告人車両内の捜索により、被告人車両の運転席後部の寝台スペースに置かれたビニール袋の中から、まぐろのたたきのラベル及び柏餅の空き容器とともに、ビニール袋に入った状態のアルコール度数20%、220mlの焼酎の空き容器1本とそれと同様の外観を有する空き容器1本が発見された。

第3 本件事故当時における被告人の飲酒の有無及びその程度について

1 飲酒の有無について

被告人が本件事故当日における本件運送会社への出勤時に行った呼気検査においては、呼気からアルコールが検出されることはなかったが、本件事故直後に被告人が搬送された先の病院で3回にわたり採血された血液を科捜研において各鑑定した結果、いずれの血液からも相当濃度のアルコールが検出されている。採血直後の病院での検査においても血液中から鑑定結果と同程度の濃度のアルコールが検出されていること、採血・血液搬送・科捜研での鑑定の各過程において、血液にアルコールを含む物質が混入したり、被告人の血液を他人の血液と取り違えたりするなどの鑑定結果に誤りが生じ得る事象が起こったことがうかがわれなことからすれば、本件事故後の被告人の血液に外部から被告人の身体に取り込まれたアルコールが含有されていたことは間違いのないことができ、本件事故から病院に搬送されるまでの間に被告人が飲酒をする余地がなかったことからすれば、本件事故当時、被告人が飲酒をしたことによりアルコールを身体に保有する状態であったことが明らかに認められる。

2 推定される本件事故当時の血中アルコール濃度について

アルコール医学や法医学等の専門家である丁大学大学院のE特任教授（以下「E教授」という。）は、2回目血液と3回目血液の血中アルコール濃度の各測定値を用いて推定される被告人の本件事故当時の血中アルコール濃度は、血液1ml当たり1.61～1.76mgであり、1回目血液の血中アルコール濃度の測定値は、2回目血液と3回目血液の各測定値に比して低く出ていること等から異常値であると証言した。一

方で、E教授は、1回目血液、2回目血液及び3回目血液の各測定値を用いて推定される被告人の本件事故当時の血中アルコール濃度についても計算したところ、上記値より10%程度低い値となる旨証言する。2回目血液及び3回目血液の各測定値を採用したE教授の説明に不合理な点は見当たらない一方で、1回目血液の測定値が低く
5 出た要因を特定しきれていないことからすると、本件事故当時の血中アルコール濃度として前者の推定値であったと断定することはできず、1回目血液の測定値も考慮に入れて推定した後者の推定値を採用するのが相当である。

そうすると、本件事故当時の被告人の血中アルコール濃度は、少なくとも血液1ml当たり1.4mgであったと認められる。

10 3 被告人の飲酒量について

本件事故後の被告人車両内からは、本件事故当日に購入した食料品のラベルのごみとともに、ビニール袋に入った状態のアルコール度数20%、220mlの焼酎の空き容器1本とそれと同様の外観を有する空き容器1本が発見されている（前記第2の
15 6）。仕事で運転するトラックの車内に焼酎のラベルが付いたままの空き容器を持ち込む合理的な理由は考え難く、当該焼酎を飲んだ後に其他のごみと一緒にまとめて置いておいたと考えるのが最も自然であり、被告人が本件事故前に上記焼酎2本を飲
んだとすれば、前記血中アルコール濃度の推定値と矛盾しないアルコール量になることも考慮すれば、被告人は、本件事故前に上記焼酎2本を飲んだものと認められる。

そして、午後2時52分頃に被告人が行った呼気検査でアルコールが検出されてお
20 らず、被告人車両のエンジンを始動したために午後3時12分頃から録画が開始された被告人車両運転席の状況を撮影したドライブレコーダー映像には、被告人の飲酒している様子が記録されていなかったことからすると、被告人は、呼気検査後エンジン始動前である午後2時52分頃から午後3時12分頃までの間に、アルコール度数2
25 0%、220mlの焼酎2本を飲み、本件事故当時、少なくとも血液1ml当たり1.4mgのアルコールを身体に保有する状態で被告人車両を運転していたことが認められる。

4 弁護人は、本件運送会社出勤時の呼気検査後に被告人車両の点検作業等を行っていた被告人には、運転開始前に飲酒をする機会はなかった旨主張する。しかしながら、本件事故当日、本件運送会社には数名程度の職員しかおらず、本件運送会社の敷地内にはトラックの物陰等の防犯カメラの死角となる場所があったとうかがわれることに加え、被告人は、本件事故以前から、アルコール度数12%、200mlの焼酎1本を10秒程度で飲み終えていたことからすれば、被告人が呼気検査後エンジン始動前に焼酎2本を飲む機会は十分にあったと認められる。弁護人の上記主張は採用できない。

その他の弁護人が指摘する諸事情は、被告人の血中からアルコールが検出されたことに基づく前記認定を左右するものではなく、この認定に反する被告人の公判供述は信用できない。

第4 被告人が、本件事故当時、アルコールの影響により道路交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態であったか否かについて

1 飲酒の人体への影響等について

E教授の証言によると、アルコールは脳の前頭葉の機能を抑制する作用を有しており、血液1ml当たり1.0mgを超える濃度のアルコールを身体に保有する状態になると、注意、認知、判断、操作、意思決定等を司る前頭葉の機能が強く抑制・障害され、運転に必須の能力である距離や速度の把握、状況判断、ハンドル・ブレーキ操作等の基本的な能力が障害されるほか、周囲の情報に対する分割注意能力が低下し、マルチプルタスクの同時遂行が困難になるほか、異常運転が繰り返し見られるようになることが認められる。また、E教授の証言によれば、常習的に多量の飲酒を行う習慣を有する者（以下「常習多量飲酒者」という。）においては、アルコール耐性が形成されることで、飲酒をした状態であっても、ルーティーンの経路を通常に走行している限りは、習慣化された行動であるため、目に見えるような運動機能障害は出にくい、イレギュラーな状況に遭遇すると正常な判断・対処は困難になることが認められる。

2 本件事故当時の被告人の状態について

(1) 被告人は、前記認定のとおり、相当量の飲酒をし、本件事故当時、少なくとも血液1ml当たり1.4mgという、前記1の値を大きく上回る高濃度のアルコールを身体に保有する状態であったことからすると、アルコールの影響により、車の運転に重要な分割注意能力や判断能力を司る前頭葉の機能が強く抑制・障害された状態であったものと認められる。

(2) その上で、本件事故時の運転状況（前記第2の3(5)ア）について見ると、被告人は、約3年間も仕事で走りなれた道路であることもあって、本件中央分離帯の存在を十分に認識していながら、限界速度である時速約90kmまで被告人車両を加速させ、本件中央分離帯まで3秒未満で到達するような状況下で全く減速せずに本件中央分離帯のある右側にハンドルを切るといふ、被告人車両を本件中央分離帯に衝突させかねない危険な行為に自ら出ているのであり、被告人車両の速度感や本件中央分離帯との距離感に大きな狂いが生じていたと認められる。被告人は、その後左にハンドルを切って本件中央分離帯との衝突を避けるための一応の動作をとっているところ、被告人車両は、普通乗用自動車と異なり重心が高くハンドルの遊びも大きいため、より慎重な操作が求められるにもかかわらず、実際に被告人車両は走行車線に戻り切れずにその右前輪及び右後輪が本件中央分離帯に衝突しているのであるから、そのハンドル操作が不十分であったことは明らかであり、被告人が左にハンドルを切っただけで本件中央分離帯に衝突することはないと思っていた旨述べていることからすると、被告人において、周囲から得られる情報から状況を判断して対処する能力が大きく低下していたと認められる。被告人は、フリードをワーゲンと誤認したことを前提とする供述をしているところ、本件中央分離帯との衝突の直前に至っても全く減速しないまま、満足げともとれる声を発しながら目前に迫る本件中央分離帯の方向ではなくフリードが存在する右方に視線を向けているのであって、ワーゲンに対する怒りにより目の前のフリードをワーゲンと誤認して威嚇しようとしたものと認められる。これらの一連の行動からすれば、被告人は、怒りの対象であるワーゲンに意識が固着したこともあって、本件中央分離帯への衝突という自らの生命に迫る危険への認識すら欠落し

た状態であったと認められる。

そもそも、ワーゲンとフリードを誤認した点も、両車は色が同系色であるほかは車高や形状も異なっている上、被告人が本件事故前交差点において信号待ちをしていた約1分間、ワーゲンは本件事故前交差点を通過して走り去っていて、被告人が本件事故前交差点を発進後30秒程度で追い付けるような位置にいることは通常考えられないのであって、被告人の認知、判断能力が大きく低下していたことを強く疑わせる事情である。

(3) また、本件事故前の運転状況を見ても、車線変更してきた軽四自動車に対して、急ブレーキを掛けなくても十分に対処できるほどの距離的余裕があったにもかかわらず、急ブレーキを掛けて約370cmの距離まで接近する事態になったこと（前記第2の3(2)）からは、被告人の注意能力や反応速度が低下していた状態が継続していたことが見て取れるし、本件事故前交差点を赤色信号であったにもかかわらず見切り発進して時速約90kmまで急加速したこと（前記第2の3(4)）についても、被告人の自制心が低下し、速度感にも狂いが生じた状態が継続していたことを強く裏付けるものといえる。

(4) このように、被告人は、本件事故前の約12分間という短い間に、異常な運転を繰り返しており、本件事故時には、時速約90kmの速度を出して3秒未満のうちに本件中央分離帯に到達するような状況でも、全く減速しようとしないうちに本件中央分離帯側に右ハンドルを切る行為に出たばかりか、その後は前方の本件中央分離帯に最も意識を向けるはずであるのに、威嚇対象である右方に存在する車両の方に視線を向けるという、自らの生命への危機意識すら欠落したともいえるべき常軌を逸した行動に出ているのであって、このような常軌を逸した行動に出た要因について、アルコールの影響があったとしなければ説明が極めて困難である。そして、これら被告人の一連の運転行為等に、前記のとおりの高濃度のアルコール保有状況も併せ考慮すれば、被告人は、本件事故当時、アルコールの影響により、注意能力や判断能力が著しく鈍麻しており、道路状況を認知し、自己がとるべき行動を判断して運転操作を実行する

ことが困難な状態であったと認められる。

以上より、被告人は、本件事故当時、アルコールの影響により、道路交通の状況等に
10 応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態、すなわち、正常な運転が困難な状
態であったと認められる。

5 3 弁護人の主張について

(1) 弁護人は、被告人が車線変更してきた軽四自動車に対して急ブレーキを掛けた
こと（前記第2の3(2)）に関し、軽四自動車の車線変更のタイミングとその更に前方
を進行していた車両がブレーキを掛けたタイミングが重なったことにより車間距離
が一気に詰まったからであって、アルコールの影響によるものではない旨主張する。

10 しかしながら、被告人としては、軽四自動車の車線変更又は前方車両のブレーキラン
プ点灯のいずれか一方に気付けば、通常のブレーキを掛けて減速していたはずである
のに、約4秒間減速することなく、積荷を載せたトラックドライバーとして避けるべ
き急ブレーキを掛ける事態となっている。このような状況からすれば、そのような事
態に陥った要因について、車間距離が縮まるタイミングが重なったということだけで
15 は説明がつかず、アルコールの影響により被告人の前方に対する注意能力や反応速度
が低下していたことにあったとみるのが相当であるし、当該運転操作に加え、この後
短時間のうちに見切り発進等の異常運転を繰り返していることにアルコールの影響
が認められることは前述のとおりである。弁護人の上記主張は採用できない。

(2) 弁護人は、被告人は、本件運送会社を出発後、約16分間にわたり、車線や信
20 号表示に従っていたり、前方車両との車間距離を保って進行していたり、本件事故前
交差点で赤色信号に従って停止したりするなど、周囲の交通状況に合わせた運転がで
きているから、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態であったとはいえな
い旨主張する。しかしながら、E教授は、被告人が焼酎をいわゆる一気飲みしていた
状況や、平均より高いアルコール分解速度が算出されていることから、被告人には常
25 習多量飲酒者に見られるアルコール耐性が形成されていた可能性を指摘した上で、そ
のために、飲酒をした状態でも、ルーティーンの経路を通常走行している限りでは目

に見えるような運動機能障害は出なかったが、軽四自動車の車線変更等といったイレギュラーな事態に遭遇すると、正常な判断・対処が困難になっていたと考えられる旨述べており、その見解には合理性が認められる。そうすると、被告人が本件事故以前に弁護人の指摘する範囲で正常に見える運転ができていたことは、被告人が、本件事故当時、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態であったことに、直ちに合理的な疑いを生じさせるような事情とはいえない。弁護人の上記主張は採用できない。

4 故意について

前記認定のとおり、被告人が運転開始直前にアルコール度数20%、220mlの焼酎を2本飲んでから本件事故までは1時間余りしか経過しておらず、本件事故当時被告人が身体に保有していたアルコール濃度は少なくとも血液1ml当たり1.4mgという高濃度であったこと及び、そのような状態で被告人が前記第2の3(2)及び(4)のとおり危険な運転を繰り返していた状況からすれば、本件事故当時、被告人にアルコールの影響により正常な運転が困難な状態であることの認識があったことが認められる。

第5 結論

以上の検討によれば、被告人は、本件事故当時、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態であったものと認められ、被告人に危険運転致死傷罪の故意があったことも認められるため、被告人が判示のとおり罪を犯したことは明らかである。

(法令の適用)

1 構成要件及び法定刑を示す規定

被告人の判示所為のうち、各危険運転致死の点は、死亡した被害者ごとにいずれも令和4年法律第68号(以下「整理法」という。)441条1項により整理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2条1号(人を死亡させた場合)に、危険運転致傷の点は、同法2条1号(人を負傷させた場合)にそれぞれ該当する。

2 科刑上の一罪の処理

1 個の行為が 4 個の罪名に触れる場合であるから、刑法 5 4 条 1 項前段、1 0 条（ただし、同条 1 項は整理法 4 4 1 条 1 項により令和 4 年法律第 6 7 号 2 条による改正前の刑法。なお、重い危険運転致死罪について、犯情が被害者ごとに異なるのでその一つを選ぶことをしない。）により 1 罪として重い危険運転致死罪の刑で処断する。

3 宣告刑の決定

5 所定刑期の範囲内で被告人を懲役 2 0 年に処する。

4 未決勾留日数の算入

刑法 2 1 条を適用して未決勾留日数中 3 2 0 日をその刑に算入する。

5 訴訟費用の負担

10 訴訟費用は、刑訴法 1 8 1 条 1 項本文により被告人に負担させる。

（量刑の理由）

被告人は、高濃度のアルコールを身体に保有する状態で運転を開始し、自車の速度や周囲の道路状況に応じた運転操作を行うことが困難な状態で車両重量 5 8 1 0 k g のトラックを走行させ、時速約 9 0 k m から減速することなく本件交差点進入時に
15 本件中央分離帯側に急ハンドルを切るという危険な運転操作を行って本件事故を引き起こしているのであって、非常に危険性の高い悪質な運転態様であったというほかない。突如対向車線から本件中央分離帯を超えて高速度で迫ってくるトラックとの衝突を避けることは不可能であって、被害者らに落ち度は全くない。

被害結果は、当時 2 歳の幼児を含む三世代の尊い生命を失わせ、1 人を負傷させた
20 ものであり、極めて甚大である。家族を残し突然未来を奪われて死亡した被害者らの無念の気持ち、被害者遺族らの悲嘆の心情は察するに余りある。被害者及び被害者遺族らが被告人に対する厳しい処罰を求めるのも当然である。

被告人は日常的にトラックを運転する職業運転手として、その運転に高い注意力が求められていたにもかかわらず、飲酒をしたいという身勝手な欲望のままに、本件以
25 前にも飲酒運転を繰り返す中で、本件当日もアルコールに関する呼気検査後に多量の飲酒をして運転を開始した経緯は悪質極まりなく、被告人の飲酒運転に対する規範意

識は著しく鈍麻していたのであり、本件事故は、被告人が常習的に飲酒運転を繰り返す中で起こるべくして起きた事故といわざるを得ない。

本件事故は、被告人が割込み車両に怒りを募らせたことが直接の契機となって起きているところ、このような事情が危険な運転行為を正当化する理由になり得ないのは
5 もちろん、運転上全く必要のないあおり行為・威嚇行為をしたことで本件事故を起こした経緯にはより一層の非難が向けられるべきである。

以上の犯情からすれば、被告人の刑事責任は重大であり、基本的に危険運転致死罪の法定刑の上限に妥当する重さであるといわなければならない。

その他の一般情状についても検討すると、被告人は、被害者遺族らに一応の謝罪の
10 弁を述べているものの、高濃度のアルコールが血中から検出されているながら本件事故当日に飲酒をした記憶はない旨虚偽の供述をするなど不合理的な弁解に終始しており、自らの犯した罪に真摯に向き合って反省しているとはいえない。本件運送会社の加入する自動車保険等によって被害者及び被害者遺族らに今後一定の賠償がなされることが見込まれること、被告人の前科が古い罰金刑のそれにとどまることなど、被告人
15 のために有利に酌む余地のある一般情状を検討しても、法定刑の上限から刑期を減じる程の事情があるとは評価できず、被告人に対しては、その犯した罪の重さに見合う法定刑の上限である懲役20年の刑を科すのが相当である。

(検察官の求刑—主位的訴因につき懲役20年、予備的訴因につき懲役10年)

令和8年2月13日

20 前橋地方裁判所刑事第1部

裁判長裁判官 高 橋 正 幸

25 裁判官 柴 田 裕 美

裁判官 南 里 紗 子

