

平成26年(う)第1049号

証人尋問調書

(この調書は、第3回公判調書と一体となるものである。) 裁判所書記官

氏名 馬場 広人

年齢 45歳

職業 地方公務員

住居 横浜市中区海岸通二丁目4番

尋問及び供述

別紙反訳書記載のとおり

以上

せん
宣

せい
誓

りょうしん したが しんじつ の
良心に従って真実を述べ、

なにごと かく
何事も隠さず、

いつわ の
偽りを述べないことを

ちか
誓います。

氏名 馬場 知人



検察官

証人は、現在、神奈川県警交通規制課課長補佐の職にありますか。

はい。

最初にまず、警察官としての経歴についてお尋ねします。警察官に任官したのは、何年のことでしたか。

平成2年です。

交通捜査、交通行政に従事していた期間は、どの程度ありますか。

交通捜査につきましては2年6か月、そのほかの交通行政につきましては13年9か月ですので、合わせまして16年3か月になります。

これから、本件違反場所である横浜市港北区新横浜1丁目19番地20付近道路及び付近一帯が、最高速度時速50キロメートルに制限されている理由についてお尋ねしていきます。警察庁発出の通達によれば、市街地の一般道路における基準速度は、4車線以上ある中央分離帯が設置されてる道路では、歩行者の交通量が多い場合には、時速50キロメートルを基準値とし、歩行者の交通量が少ない場合には、時速60キロメートルを基準値とするということになっていることに間違いありませんか。

はい、間違いありません。

通達、今日、証拠請求しておりますけども、具体的に何ページから何ページにその点を書いてあるかを、ちょっと指摘してください。お願いします。

弁護士

示すことについては、事前に裁判長の許可があるんでしょうか。

検察官

本日、証拠採用されました検7号証を証人に示したいと考えます。

裁判長

示す根拠を言ってくださいという趣旨だと思います。

検察官

示す根拠は、証人が証言している通達との同一性を明らかにするためです。

検第7号証を示す

この120ページから125ページまでになります。

特にこれを見なくても答えられますか。

そうですね、はい。

本件の速度違反があった場所が、時速50キロメートルの規制基準の要件を充足しているかどうかについて、まず、結論だけ簡単にお尋ねします。結論をまず言うと、どうなりますか。

交通規制基準を充足しております。

その理由を、これから尋ねていきます。まず、本件の違反場所が、4車線以上あり、中央分離帯が設置されていることは間違いありませんか。

はい、間違いありません。

次に、本件の違反場所が、市街地であるとの要件については、どういう根拠で満たされていると言えるんですか。

交通規制基準には、市街地としての基準は、人口集中地区とされておりますので、その人口集中地区につきましては、総務省が作成しております、平成22年国勢調査人口集中地区境界図、これにより確認いたしました。

検第8号証を示す

証人に、国勢調査人口集中地区境界図、検8号証を示して、同一性を確認したいと考えます。検8号証を見てください。これが、今、証人が言われた、人口集中地区境界図で間違いありませんか。

はい、間違いありません。

本件の違反場所は、この資料の中で言うと、どこに当たるんでしょうか。

この中のオレンジ色の附箋がついている付近になります。新横浜駅付近になります。

市街地区域の外にあるのか、中にあるのか、その点はどうなりますか。

中にあります。

次に、本件場所の歩行者交通量が多いという要件については、どういう理由で満たされていると言えるのでしょうか。

交通規制基準には、歩行者が多いという要件として、今回、市街地に当たりますので、その際の交通量は、12時間の歩行者交通量が701名以上というふうになっております。この歩行者につきましては、平成19年横浜市交通量調査報告書、これによって確認をいたしました。

検第9号証を示す

検9号証の交通量調査報告書を証人に示して、同一性をまず確認したいと思います。これをご覧になって、交通事故調査報告書と先ほど証言されたのは、これに間違いありませんか。

はい、間違いありません。

先ほど証人が証言の中で、12時間で701人の交通量がある点を根拠として挙げて、交通量の多いという要件を充足しているというふうに証言されたんですけども、今この資料を見ながら、どの点の数字を取り上げて、その歩行者の通行量が多いということを判断されたのか、その点を分かりやすく説明していただけますか。

この交通量調査報告書の中にございます、156ページとページが振ってあるんですけども、この「平成19年度歩行者・自転車交通量調査報告書」になります。この地点が、環状2号線ということで、新横浜駅入口交差点で調査が行われております。調査時間帯につきましても、朝の7時から午後7時まで12時間、計測されております。この資料を見ますと、真ん中の図と下の集計表なんですけれども、まず、末吉橋方面のア、イ間の歩行者交通量が1万6562人。次に、同じ

く環状2号線城の磯子方面のオ、カにつきましては、4226人。交差道路側の港北インター側のウ、エにつきましては、5525人。新横浜駅前ロータリー方向のキ、クにつきましては、2762人となっており、明らかに歩行者交通量が多いことが分かります。

今、数字を挙げて、いろいろと答えていただいたんですけども、先ほどこの調査報告書の調査対象となった地点の交差点、新横浜駅前の交差点と本件の違反場所とは、距離にして、どの程度、離れていますか。

約630メートルになります。

その調査報告書に記載のある新横浜駅前交差点と本件の違反場所とが、約630メートルくらい離れてる場所なのに、新横浜駅前交差点の歩行者通行量をもって、本件の違反場所の歩行者通行量が多いと、こういうふうに判断した理由というのは何になるのでしょうか。

まず、計測されてる地点が環状2号線ということで、同一路線であるということと、新横浜駅入口交差点から本件違反場所の道路の環境を見ましても、人家、商店街がある、こういった、あと交差道路が多い等、状況を見まして、交通環境に大きな変化がないということがございます。また、交通規制基準によりまして、規制速度を定める際には、交通流ですね、交通の流れを配慮する必要があります。したがって、頻繁な規制速度の変更というのは、交通流です、この交通の流れに変化を与えて、事故の危険性を誘発する、そういったおそれもございますので、規制速度を検討する際には、同一路線、環境を見まして、近接した場所の測定値を参考にすることはございます。

警察庁からの通達によると、速度規制の要件を充足する場合でも、基準速度を上方に補正するという事も定められています。間違いありませんか。

はい、間違いありません。

その補正要因として、先ほどの通達によると、安全性の確保、生活環境の保

全、道路構造、沿道状況、交通特性、こういう点が挙げられているんですが、本件の違反場所は、こうした補正要因との関係で基準速度を上方補正することは可能だったのかどうなのか、まず、結論はどうだったんでしょうか。

可能ではありません。

それでは、一つ一つの補正要因について、これからお尋ねしていきます。まず、安全性の確保の観点から、速度を上方補正することは可能だったんでしょうか。

環状2号線は、非常に交通事故の発生状況が多い状況にあります。また、死亡事故、重傷事故、こういった重大な事故の発生もしておりますので、上方補正することは可能ではございません。

今、交通事故の発生が多いということを証言されたんですけども、その根拠は、どのような証拠に基づくものなんでしょうか。

交通事故の発生件数につきましては、県警の交通総務課が作成しました横浜市環状2号交通事故発生状況、これによります。

検第11号証を示す

では、証人に、検11号証の横浜市横浜市道環状2号線交通事故発生状況の一覧表を示したいと考えます。これが、今、証人の証言された交通事故発生状況について、横浜市道環状2号線上の交通事故発生、死傷者が生じたものの件数を表にまとめた神奈川県警交通総務課作成の表ということで間違いありませんか。

はい、間違いありません。

この表なんですけども、これは本件違反場所の交通事故の件数ではなく、横浜市道環状2号線上の死傷者の出た交通事故の発生件数を集計しているものなんです。なぜこの横浜市道環状2号線上の交通事故の発生件数をもって、本件違反場所の交通事故の発生が。

裁判長

規制区域ってことですよ、要するに。ピンポイントとしたら、同じ場所っていうことですから、規制との関係では、規制区域内でのデータではなくて全体なのかという、そういう伺い方をしていただければと思うんです。

検察官

本件は横浜市道環状2号線上の死傷者の出た交通事故の件数をまとめたもので、本件の道路の規制区域以外のところも含まれていることになりますよね。

横浜市道環状2号線の港北管内ですので、今回の50キロの規制区域内ではあります。

50キロの規制区域内ではあるんですか。

はい。

裁判長

もう一度、見せて。これ、全部、管内ですか。

これは、そうですね。あ、すいません。50キロのところは、神奈川県の一部と港北と鶴見になります。

検察官

そうすると、規制区域外、50キロの規制区域外のところも含まれていますよね。この発生件数はですね。

そうですね、はい。

それで、先ほどの質問は、規制区域外の交通事故の発生件数ももろもろ含まれている横浜市道環状線の交通事故の発生件数をもって、本件の規制区域の交通事故の発生が多いと、こういうふうに判断した根拠というのは、どういうことになるんでしょうかという質問です。

この表を見ていただいたとおり、50キロの規制をしております港北署管内の交通事故の発生状況につきましては、他の地区と比較しても非常に多い状況になっておりまして。この港北警察署管内の環状2号線が、交通の安全が確保されてるとは言い難い状況にございます。

ほかには何か理由はありますか。

はい。やはり交通規制をするに当たりましては、先ほど交通流のお話もしましたんですけども、やはり交通の流れですね、道路交通法の目的であります交通の安全と円滑を図るために、頻繁な規制速度の変化は好ましくないことから、この路線としての交通事故の発生状況をデータとして使用しております。

本日、判決書で証拠請求した交通事故が2件ありますんで、そのことについて、少し確認をするんですけども、平成24年6月19日に、横浜市港北区鳥山町451番地先の交差点で、死者1名、負傷者2名の事故が起きていますが、この交差点は、本件の違反検挙があった場所から、どちらの方向にどれくらい離れた場所でしょうか。

磯子方面に約480メートル離れた地点になります。

その速度規制は何キロになるか、お分かりですか。

50キロになります。

もう一つ、交通事故を挙げますが、平成24年5月17日、横浜市港北区新横浜2丁目4番地17先の交差点で、負傷者2名の事故が起きていますが、この現場は、本件の違反が検挙された現場からは、どちらの方向にどれくらい離れた場所ですか。

これは、鶴見方面といたしますか、新横浜駅方面に約630メートルの地点になります。

そこでの速度規制は何キロか、お分かりになりますか。

はい、50キロです。

それでは観点を交えて、次に、生活環境の観点から基準速度を上方補正することは可能だったかどうか、その点についてお尋ねします。この点はどうか。

沿道に商店と、あとマンション等、人家が多い状況にありますので、

可能ではありません。

次に、道路構造の点について、この道路構造の点から基準速度を上方補正することは可能だったのでしょうか。

道路構造としましては、道路の勾配ですとか、カーブの曲線の状況、また、交差点の距離ですね、そういった道路構造を見るんですけども、この場所につきましては、例えば違反場所を通過して縦断勾配のある陸橋を越えて走行していくんですけども、陸橋を越えた先が新横浜駅交差点になるんですけども、ここで信号待ちしてる車に、やや、やはり縦断勾配があることから、やや見通しが悪いということで、追突事故が多く発生しております。またそのまま進行をしていきますと、カーブが連続したりしている状況がございます。

そういう点から、どう判断されたってことですか。

そういう点で、やはり同一路線として、交通規制を決めるに当たっては、同一路線の交通事故を調査の対象としております。

道路構造の点からも、基準速度の上方補正というのは適切でない、ということですか。

はい。

次に、沿道状況の観点から基準速度を上方補正することは可能だったのでしょうか。

やはり沿道には人家が多い、また、商店が多いということと、新横浜駅の近くということで、区画整理がなされておまして、幹線道路であります環状2号に接続する道路が非常に多くて、交差点が非常に多いと、交差点間隔が非常に狭いということがございます。

それで。

そのため、そういった条件から、速度上方補正することはできない状況です。

最後に、交通特性の観点から、基準速度を上方補正することは可能だったのでしょうか。

交通特性から見ますと、歩行者交通量が多いということですね。あと、沿道の状況、道路の構造、これから見まして、上方補正することは可能ではありません。ただ、実勢速度ですね、こういった速度が仮に高い状況があったとしても、それは補正要因の1つにすぎませんので、そのほか、総合的に判断しまして、交通事故の発生が多い状況ですとか、交差点間隔が短い、交差点に対する注意をしなければいけない部分が多いと。あと、道路の構造ですね。縦断勾配があるとかカーブがある、そういった状況から上方補正することはできない状況です。

弁護士

反対尋問のほうは、被告人本人からさせていただきます。

裁判長

先に裁判所のほうから、被告人がどういうふうに関心か、うまく質問できるかどうか分かりませんので、私のほうから先に質問します。そういう意味で、少し、被告人の側から見るとどうかということでお聞きしますけれども、それはそういうものだということでお答えいただければと思います。まず、先ほどの事故の関係ですが、港北区鳥山町ですか、この交差点というのは、本件の規制区管内に入るかどうかという点は、いかがですか。上末吉交差点から環七陸橋北側までが一括して指定されてるということになってますが、その範囲に入ってますか。

入っています、はい。

資料によりますと、この環状2号線のこの区間の規制は、決められたのが平成16年で、今日を基準にすると大体10年ぐらいは経ってしまってますが、その間に何か公安委員会で見直しを検討したとか、そういうことはございますか。

はい。前回、警察庁の通達ございまして、より合理的な交通規制の見直しということで、管内の速度規制を見直しを行ったんですけども、その際は、現行の速度のままという判断で、見直しは行われておりません。

現実に被告人が違反した場所あたりで、通常の車両の走行速度がどの程度になっているのかというのは、何かお聞きになってることはありませんか。

実際、警察署に速度を計っていただいたことはございます。その平均は、規制速度を超えていたかどうかというご記憶では、どちらになりますか。

そうですね。はっきりした数字は、ちょっと忘れてしまいましたが、50キロは超えておりました。

そうすると、平均して超えてるということになりますと、実際にはかなりの人が守っていないというような最高速度の規制をすることになるんですが、その点については、その規制のあり方として、どのようにお考えになってるんでしょうか。

やはり道路の交通の円滑のために交通規制を行ってるんですけども、実際この事故の話がございましたが、横断歩行者による事故ですね、去年の6月に、本件違反場所から約450メートル、新横浜駅方面にて、横断歩行者が、走行してきた乗用車と衝突した事故が発生しております。先ほど申し上げたとおり、補正要因を検討しまして、非常に事故が多い状況でございます。で、また、本件違反場所につきましても、要件と併せまして、交差点が非常に多い、歩行者交通量も多いと。実際に中央分離帯がありますけれども、先ほど申し上げたとおり、横断歩行者による事故も発生しております。横断歩行者の危険性、渡る可能性もゼロではないということから、こういった補正要因を見ましても、現在の50キロが適正であると考えております。

事故が多く起きてるということなのですが、実際の事故の原因については、何か分析されたことはあるんですか。

個別に事故の原因は見えてないんですけども。

それでは、検察官が証拠で請求した2件の判決の事件については、どういうことが原因になっていたのかというのはご存じですか。

はい。これは、事故の形態が交差点における出会い頭になりますので、どちらかが信号無視、安全不確認が原因になると思います。

そうすると、必ずしも速度違反がそれと関係しているということではないわけですよ。

その事故に関しては、そういうことも言えると思いますけども、当然、速度が高ければ高いほど、衝突時の衝撃が大きくなります。そういった事故が多い道路につきましては、やはり速度を下げ、事故の速度が高くなるにしたがって非常に重大な事故になるという危険性がございまして、事故が多いということをもって、やっぱり規制をかける必要はあると思います。

逆に、交通の円滑化という視点からすると、規制速度をかなり低めにして、それをみんなが遵守していたら、逆に、渋滞が発生してしまうと。そういう危険性もあるんじゃないんですか。

そうですね。円滑も当然加味して検討するんですけども、この地区に関しましては50キロという速度になりますので、円滑化を図る上でも問題のない速度と考えます。

このあたりは交通量が多いということで、例えば、本件もそうなのですが、立体交差にしたりとか、歩行者のほうを横断歩道橋を渡るようにしているとか、そういうところが結構ありますよね。

はい。

それは、むしろ、速度を出しても安全なように道路の構造を変えているとい

うわけではないんですか。

もちろんそれは、速度を上げる観点というか、交通事故の発生を防ぐという形で道路管理者が設置してるものになると思います。

交通の取締りのほうにも、証人は関係したことがあるわけですか。

現在は交通規制業務を担当しておりますので、取締りを行ったことがあるかという、そういったことですか。

取締りに関係する部署にいたことは。

ございます、はい。

速度違反の取締りってというのは、どういう場所でやるかというのは、何か基準があるんですか。

やはり交通事故の発生状況を見ます。あとは、もちろん取り締まる側も取り締まられる側も、やはり取締りをしたことによって事故が起きたり、そういうのがあってはなりませんので、やはり受傷事故防止に十分配慮して場所を選定する必要があると思います。

先ほど証人がおっしゃったように、上り坂のところというのは、頂点のところから先が見通しが悪いという意味では、危険な場所であると思うんですが、本件は上り坂に入るところで取締りをやってますね。

はい、そうです。はい。

普通の運転方法としては、上り坂に入る手前というのは、一番アクセルを踏む箇所ではありますよね。

・・・そうですね。

十分アクセルを踏んでから上っていきなさいというような運転方法を、普通、指導してるんじゃないかと思うんですが。

いや。ただ、本件とはちょっと関係なくなるんですけど、例えば、高速道路の渋滞の発生原因につきましても、上り坂ですね、下り坂から上ったところで渋滞が発生するっていう状況もございますので、必ず

しも坂道の手前で加速していく運転行動を皆さんがとってるかっていうことは言えないかとは思いますが。

坂道が続くと、だんだん速度が落ちてくるわけですね。

そうです、はい。

昔だと、急勾配だったら、途中でエンストしないためにも、最初きちんと踏んどきなさいよということになるんじゃないかと思うんですが。

坂道の手前で、そうですね、アクセル踏んでということは、すいません、ちょっと、そういった教育してることは、ちょっと承知しておりません。

被告人

まず、検3号証について質問します。

検察官

検3号証は、不同書証です。証拠になってません。

被告人

今の話の中で700人というのが、700人、701人、1時間当たりの歩行者量が701人を超えると人通りが多い、それ以下だったら少ないというお話があったと思うんですが、これは警察庁が決めたものですか。それとも、国土交通省が決めた指標でしょうか。

これは、警察庁の発出しております交通規制基準に書かれております。これは、1時間当たり、12時間当たり700人というのは、1時間当たり58人。12で割ると58人。これを60で割ると0.97人。つまり、1分間に1人の歩行者ということになるんですけども、私は、歩行者が多いという、もっと人が、わっといるようなイメージなんですけども、これはかなり少ないという印象なんですけども、この12時間当たり700人という指標、警察庁が定めた指標をもって、歩行者交通量が多いと言えるんでしょうか。

1分に1人が少ないっていうことは、すいません、ちょっとその辺がちょっと理解できないんですけれども。

700人を12で割ると58人です、1時間当たり。

はい。

58人を60で割ると、約1人ですよ。

はい。

つまり、1分間に1人の歩行者なんです。

はい。

これってというのは、僕の感覚では、非常に人通りが少ない量をイメージするんですけど、どう思われますか。

私見で構わないですか。いや、12時間の平均ですんで、通ってる時間もあれば、通ってない時間もあると思います。で、1分間に1人通行するってというのは、非常に、まあほかの道路と比べても、非常に多いんじゃないかとは思いますが。

次に、見直しを図ってるというお話があったんですけども、道路の見直しを図ってる、速度の規制の見直しを図ってる、これは、どんな方法で図られるんでしょうか。

やはり一番は、道路構造が変化したということですね。あとは、沿道の変化、そういった大きな変化があれば、当然、速度の見直しは行います。また、事故の発生状況も見まして、やはり事故の発生の多い場所ですね、これは速度は当然引き下げたほうがいいんじゃないかとか、そういった検討は当然行います。

取締りの行われた新横浜3丁目について質問します。新横浜3丁目、あれは新横浜1丁目、2丁目、3番目の街区、横浜線の反対側、つまり横浜線で区切られたところが3丁目となっております、人通りの流れは、その横浜線で大きく異なるんですけども、そのあたりはご存じでしょうか。

はい、そうですね。道路を通ったことはありますので、そういった構造は承知しております。

新横浜3丁目だけにラブホテルが10軒以上並んでることはご存じですか。

それは恐らく沿道直近にございませんので、それについてはちょっと承知しておりません。

新横浜は、新横浜の駅ができてから開発されたところなんですけども、まず、ラブホテル街として発達しました。

裁判長

だから、それは知らないという答えをしてるんで、そうなんだけどということで質問してもだめですので、質問の仕方を変えてください。

被告人

先ほどの証言の中で、同一路線、商店街があるというところがあったんですけども、商店街、新横浜3丁目はもともとラブホテル街で寸断をされておりますので、商店街は存在しないんですが、1丁目、2丁目にはございます。3丁目にはないんじゃないでしょうか。

商店街と住宅街ってことで、環状2号線、幹線道路に並んで人家が非常に接近して建ってる状況があります。あと、大型店舗ですね。あと、お店も非常に多い状況にあることは間違いないと思います。

先ほど、死亡事故が起きたという話をされていたんですけども、それは事故態様を詳しく覚えてますか。

いや、詳しくは分かりません。

その運転手は逮捕されなかったという事実はご存じですか。

すいません、ちょっとそこまでは承知しておりません。

その事故が起きたのは、本件取締りの後ということは覚えていらっしゃいますか。

裁判長

その事故っていうのは、どっちの事故のことを。

被告人

今、証言の中で言われた。

裁判長

2件。

被告人

2件じゃなくて、それ以外に、被告人の新聞記事として出されてるものですね。

検察官

それは証拠としては不同意になって、証拠になってませんから。

被告人

今の証言に対して。

検察官

今の証言で新聞記事の事故は触れておりませんから、主尋問の範囲外です。

被告人

新聞記事には触れてないんですけども、具体的に触れられましたよね。

事故の発生ですね、はい。

その態様をご存じかということで、知らないということですよ。

もちろんその新聞記事の範囲でしか分かりません、はい。

逮捕されなかったという事実もご存じない。

はい。

今の証言の中で、追突事故が多く発生してる、陸橋を上がって下りたところで追突事故が多く発生してるということなんですけども、私が調べた中では、5年間、1年に1件程度の事故しか発生してないんですけども、この区間においては。これで多く発生してると言えるんでしょうか。

いや、ちょっとどういうふうに調べられたか分からないんですけど

も、私が確認したところでは、多かった状況にあります。

今、追突事故が多く発生してると言われた根拠は何ですか。

それは、交通事故の発生状況につきましては、当然、交通警察官であれば、確認することはできます。

今の証言の中では、陸橋が新横浜の駅前の交差点に入るところで追突事故が多く発生してると証言されたんです。つまり、今回の取締りポイントにおいて、見通しが悪いから、カーブで上り坂から下り坂に上るところで見通しが悪くて、新横浜の駅前の交差点に滞ってる車に追突する事故が多く発生するという証言をされたんですけれども、その根拠は何ですか。

ですから、交通事故の発生状況が多いと私が今申し上げたとおり、そのちよつとなぜ1件とおっしゃってるのか分かんない。その根拠も、私、分からないんですけど。

1件と言いましたか。

裁判長

いや、あなたが言ったということなんで。

被告人

さっきの死亡事故の話とは別ですよ。さっきの死亡事故とは別で、今の証言の中で別途、当該取締り区間の陸橋付近で、新横浜1丁目の交差点に向かって陸橋を渡る車が、信号で滞ってる車に対して追突事故が多く発生している。だから、規制は適切だとおっしゃったんですけども、その追突事故が多く発生しているという根拠は何ですか。

ですから、それは当然、警察官ですから、交通事故の分析を確認することもあります。また、管轄である港北警察署の交通課長に、どういった事故が多いか、当然確認しております。

データとして確認されていますか。

正確な数は測っておりませんが、システムで多いうことは確

認しております。また、警察署、現場の警察署の交通課長に、そういった事故が多たってことも確認しております。

今、あなたがおっしゃった区間で多いかどうかは確認するには、私が出した特定区間の発生件数のほうが、広い区間で合計した事故発生件数のデータよりもより正確なものだと思いますけど、どう思いますか。

検察官

異議がございます。証人は、あなたの言ってるデータを見ているわけじゃありませんから。

被告人

では、申し上げます。この岸根の交差点から次の交差点の新横浜まで、その間、距離は約1キロ。その間、交差点はありません。横断歩道もありません。で、私は、交差点を含まないこの区間に対比限定して、事故発生件数を県警に照会して、それを今回証拠として出しました。不採用となりました。このデータのほうが、広い区間で事故の発生件数を、鶴見区も港北区全体も全部足したものの発生件数よりも、この区間が安全かどうかをより適切に示す証拠だと思いますけども、どのようにお考えです。

まず冒頭の部分で、交差点がないっていうことは、ちょっと理解できないんですけども。

信号がありません。

信号がないっていうことですね。交差点は多数ございます。

交差点はございません。岸根の交差点から・・・。

裁判長

あなたの言ってる交差点の概念と、道路交通法上の交差点というのは、また別なので、立体でも何でも道路が交差してれば交差点という趣旨で言ってるわけですね。

はい、そうです。車道が交差してれば、交差点になります。

被告人

今の証言の中で、カーブがあるから事故が多いというくだりがあったんですけども、本件取締り区間には、カーブがありますか。

いや、カーブが多いから事故が多いんじゃないくて、道路構造としてカーブが多いっていうお話をしております。また、取締り場所ですけども、たしか岸根交差点から走行していきますと、緩やかな右カーブになってると思います。緩やかな右カーブになってたと思いますね。右か左か、岸根から。陸橋に向けて真っすぐな直線じゃなかったと思いますけども。

ものすごく緩やかな道だと思います。

はい。

交通システムの担当、システムのほうのことは、あまりご承知じゃないということですか。

はい。

環状2号線において、新しい道路の形状変更は行われていないんですけども、ということは、さっきの証言に照らすと、ここでは見直しは一度も行われてないという理解でよろしいですか。

いや、見直しは、恒常的に行っております。ただ、この先、ちょっと改良の計画があるかどうかは、ちょっと承知していませんけども、見直しは恒常的に行っております。

今、道路の形状変更もしくは事故の発生状況によって見直しを行うというような話をされてたんですけども、それは、何かこういう事故が何件起きたら見直しをするという決まりがあるんでしょうか。

いや、それは、ケース・バイ・ケースになりますので、こういう事故が起きたからあげろっていう決まりはございません。

直近の交通規制基準の改正で、85パーセントを勘案して、上限10キ

口の範囲で見直すことという、今も口頭で言われてたんですけれども、この85パーセントイルによる見直しを、神奈川県警は今まで行いましたか。

ええ、当然行っております。

それは、どのような方法を行いましたか。

速度の算定基準ということですか。どのような・・・。

どのようにして85パーセントイル速度を測定したかという質問です。

もちろんそれは速度測定器で計る以外ないと思うんですけども。

それは、何件ぐらいの台数を計るんでしょうか。

それは、85パーセントイルで計算式で出せばいいので、何件というのは決まってないと思います。当然、多ければ多いほど、分母が多ければ、より細かい数字にはなるんでしょうけども、何件計りなさいって、そういった決まりは特になんかありません。

実績で聞いているんですけども、これまで行った85パーセントイル速度の測定については、どれぐらいの時間を測定されましたか。

それにつきましては、各警察署で対応して、ケース・バイ・ケースでするので、ちょっと一概には申し上げられないと思うんですけど。

それについては、警察署任せにするもんじゃなくて、交通規制課でレギュレーションを決めるべきだと思うんですけども。

いや、当然レギュレーションは決まった中で、交通規制課に限られた交通規制課員が、全ての道路で自分たちで測定するわけいきませんから、それは、交通本部として警察署に速度の測定を指示するのは当然だと思います。

歩行者交通量は700人、これは12時間で計ってるというのは、時間帯によって多い少ないを平準化するためだと思うんですけども、85パーセントイル速度を計るのであれば、当然それ相応の長い時間にわたって拾わなければ、妥当な数字は出てこないと思うんですが。

もちろんそうですね。時間的なものもあります。あと、場所的なものもあります。赤信号の交差点の手前でやっても極端に低くなりますので、その場所の選定は、当然そういった交差点を避けるですとか、極端に渋滞している時間を避ける、ごく平均的な一般的な流れのあるときに計りなさいと、これは当然のことだと思います。

質問は、時間に対してなんですけども、測定時間については、特段取決めはないということによろしいですか。

ありません。はい、ありません。

今回、神奈川県警で実験された実測のデータが出てるんですけども、この存在はご存じでしょうか。

はい。

これは、何時間測定されましたか。

その時間については、何時間測定したかっていうのは、ちょっと記憶しておりませんが、たしか本件違反の時間に合わせて測定したものであります。それは覚えております。

それをもって85パーセンタイルと見なしたということでしょうか。

見なしたというか、当然、計って85パーセンタイルの速度は当然出ると思います。

85パーセンタイルですか。

ええ。

8時間の測定をもって、この区間の85パーセンタイル速度は、この実験結果のとおりだという見なし方をされてるという理解でよろしいでしょうか。

当然、測定したんですから、そういった結果になると思いますけども。

弁護士

検第9号証を示す

証人の供述を明確にするために、再度、検察官の9号証を示したいんですけ

ど、よろしいでしょうか。先ほど、お話ししていただいた、新横浜駅前の歩行者・自転車交通量なんですけれども、調査をした年月日というのは、いつになりますでしょうか。

これは、平成19年11月21日ですね。こちら書かれてるとおりです。

それ以降、もっと本件の違反に近い時期での交通量、歩行者の客観的な数値というのは承知してないのでしょうか。

はい。交通規制基準には、直近の道路交通センサスの結果を見なさいってことなんですけども、ちょっと横浜市のほうで交通量調査を行っているんですけども、歩行者の調査結果が入っておりませんでしたので、直近で交通量調査が行われている資料につきましては、これがございましたので、この交通量を使用したという、そういう状況です。

検察官

先ほどの被告人からの質問で、85パーセントイルの速度ということが出てきましたよね。

はい。

85パーセントイルの速度と、実際の規制速度との差が出てる場合、こういう場合に補正するかどうか、規制することを補正をするかどうかについては、警察庁の通達上はどのような通達が出されているのでしょうか。

警察庁の通達には、85パーセントイルと速度、要するに実勢速度の乖離が20キロ以上ある場所に関しまして、見直しの検討をなさいていうふうにされております。で、今回につきましては、20キロほどの乖離はないということなんですけれども、ただ、今回の件に照らして言えば、仮に高い状況にあっても、沿道の状況、あと交通事故の発生状況、こういった状況から見まして、あと歩行者が多い状況ですね、これから見まして、規制速度を上方に補正することは適正でない

と考えております。

ちょっと確認するんですけど、今回は20キロの乖離がなかったというのは、その今回というのは、先ほど質問の出た……。

そうです、質問の出たです、はい。

実測のことを言っとるわけですね。

はい、そうですね。はい。

被告人

限定されない道路、指定速度が設定されない道路の制限速度は、時速何キロメートルになりますか。

法定速度ってことでよろしいですか。

それでいいです。

道路は何キロ、で、車両は何ですか。いろいろ……。

乗用車です。普通乗用車。

普通乗用車は60キロですね。

それが法定速度というものですか。

制限定められた速度ですね。

道路交通法施行令で具体的に定められてる速度ということですね。

はい。

指定がなければ、法定速度が60キロとされているということと理解しました。で、新しい速度ができて、それを時速60キロに指定したいときには、公安委員会の意思決定はとりますか。

60キロの指定ですか。

60キロに指定したいと思った場合。

それは道路の形態によりますんで一概には言えませんけれども、基本的には指定しません。指定をする必要がある状況があれば、指定します。

今、現存する60キロ規制の道路は、公安委員会の意思決定がされてないという理解でいいんですか。

いや、具体的にどこのことをおっしゃって……。

裁判長

その前提として、例えば、50キロ規制だったところを60キロにするんだったら、その50キロ規制はもう変えますよと、廃止するという意思決定はいるわけでしょう、当然。そうすれば、何もなくなれば60になるわけだから。

被告人

新しくできた場合に。

裁判長

新しく道路ができた場合ということですか。

被告人

そうです。新しく道路ができた場合に、その道路を60キロに規制したい場合、神奈川県警が。そのとき、公安委員会の意思決定をとってるかどうか。

必要ないですね。

そうすると、今、現存する60キロ規制の道路もとられてないという理解でよろしい。

ですんで、それは、今、申し上げたようにケース・バイ・ケースです。

道路の形態によって……。

いや、最初から60キロで規制されてる場合に、変わってないはずですから、当然変える申請をする必要ないわけですよ。50から60に変更する場合は、意思決定が必要になると。ただ、当初から60キロ、それがずっと60キロのままで今までに至ってる場合においては、その60キロの道路は公安委員会の意思決定はされていないと、そういう理解でよろしいですね。

60キロと指定されてるところってことですか。

いや、現実60キロ規制の看板が出てる道路。

看板……。

60キロ、指定されなければ、60キロになるわけですね。

いや、いや、60キロとして指定することもあると思うんですけど。それをお尋ねしてるんです。普通に考えれば、法定速度が適用されて60キロになるものを、あえて公安委員会の指定を受けてるものなのか、そうじゃないのか。

だから、指定を受ける場所もございまして、道路の形態によって。それ

は交通規制基準に定められております。どういった場合に……。

警察庁の取決めじゃなくて、神奈川県の実務の話聞いてるんですけども。

それは一緒ですね。

だから、どっちでもいいですわけですよ。指定とってもとらなくても、いいわけですよ。それを当初から60キロということ継続してるわけなんです。じゃ、これはいいです。では、今、神奈川県内で時速60キロを超える速度に規制された道路がありますか。

いや、もちろんあると思いますけど、はい。

ご存じないですか。

裁判長

一般道路でという趣旨ですか。

被告人

いや、一般道路を問わず、60キロを超えた速度で規制されている道路区間、もしくは道路名、誰でも横浜新道、第三京浜、16号バイパス、横浜横須賀道路あたりが出てくるだろうと思うんですけど、その規制速度は概ねご存じですか。

いや、もちろんそういった主だったところは知ってますけども、あえて調べたことはないですけども、当然、通行してれば分かると思いま

すけども、はい。

横浜新道，それから16号バイパス，ちょっと横浜新道にしましょう。これ，70キロ規制なんですね。時速70キロ規制。で，横浜新道の道路交通法施行令上の規制，区分は何になるかご存じでしょうか。

いや，ちょっと承知しません。区分ですか。

区分です。区分です。

裁判長

自動車専用道路とかそういう，高速自動車道とか，そういう区分ということですか。

被告人

はい，そうです。ちょっと4つあるんで。道路交通法施行令では，高速自動車・・・。

裁判長

ただ，そこまで広げて聞く必要がなぜあるのかっていうのを，本件との関連性の関係でお尋ねしたいんですけど。

被告人

法定速度は，事実上，全ての神奈川県内の道路において，重要な指標となっている事実を証するため。法定速度の神奈川県内における影響力を証明するためです。

裁判長

原則として60キロ制限が神奈川県内では基準になってるとおっしゃりたいんですか。何かそういう根拠があってお聞きになるんならいいけれども，少なくとも，そうじゃない道路のほうがずっと多いだろうというのは常識で分かってる話ですのでね。

被告人

ちょっと高速道路，車両規制のある道路はさておき，お金を払わない規制の

ない一般道路は、60キロが上限とされているということですよね。されると思うんですけども。

裁判長

上限の話ですか。

被告人

上限の話です。その60キロという数値は法定速度に依存しているという事実を立証するためです。

裁判長

だけど、それ以外の道路について聞いても、しょうがないんじゃないですか、そうであれば。

被告人

いや。結局、横浜新道も、横浜横須賀道路も、16号バイパスも、第三京浜も、法定速度の影響を受けています。であれば、ということです。

裁判長

そういうことであれば、あなたの主張として、何か書面に書いてください。

被告人

それは書いて出してます。首都高横羽線は、時速何キロですか。制限速度は。

ちょっと承知しておりません。

じゃ、さっき、自動車専用道路や一般有料道路以外で時速60キロを超えたことがなし得ると、プラスマイナス10キロの範囲でできるということをおっしゃってたんですけども、具体的に、じゃその10キロを超えた速度に変更した道路はありますか。上下10%の変動を許すと警察庁が速度規制基準の改定で、85パーセントイル速度を勘案してプラスマイナス10キロの規制を見直さなさいという通達が来て、実際に神奈川県警でその10%をプラスにした道路がありますか。

そうしますと、過去これまでずっとということですか。

いや、それは規制基準の改正以降ですから、何年も経ってないです。

ただ、私が着任しましてからはございません。

ちょっとついでに申し上げますと、警察庁に確認しましたが、神奈川県にありません。全国で9道路だけです。

以上