

交通局執務資料
2019 年 3 月 14 日

部 内 用
(取扱注意)

ドライブレコーダー活用手引

近年における自動車製造技術の高度化、さらには道路環境の充実等が相まって、交通事故現場において自動車部品や路面痕跡等の証拠資料が遺留されにくくなっており、今後、ますます交通事故状況の立証や被疑者検挙の困難性が懸念されるところである。そこで、捜査の現場においては、既存の捜査手法にとらわれず、新たな捜査手法を構築するなど常に研究を重ねていく必要がある。

一方、ドライブレコーダーについては、運転者の安全運転意識の向上やヒヤリハット映像の交通安全教育への活用のほか、事故原因の究明等に効果があることから、主に事業用自動車を中心に普及していたが、2017年6月、東名高速道路において発生した危険運転致死傷事件にかかる報道（同年10月の被疑者逮捕報道）を契機に、その存在が広く知られるところとなり、一般用自動車にも急速に普及している状況にある。

警察庁では、ドライブレコーダーの映像記録について交通事故事件捜査においても有効に活用できることから、2008年12月にドライブレコーダーの活用手引を作成し、各都道府県警察に配付したところであるが、近年のドライブレコーダー普及状況や交通事故事件捜査における活用実態を踏まえて、この度、同手引を改訂することとした。

本手引は、第一線の交通捜査員がドライブレコーダーの映像記録を効果的に活用するために必要な知識や技法等を分かりやすく体系的に取りまとめている。

各都道府県警察が本手引を活用して、ドライブレコーダーの映像記録の迅速かつ積極的な収集と的確な証拠化を行い、適正かつ緻密な交通事故事件捜査をより一層推進することを期待する。

なお、本手引は、

警察庁指定広域技能指導官

警視庁 警 部

同 上 警部補

及び

警視庁交通部交通捜査課 画像解析研究員

の協力を得て、取りまとめたものであり、本紙面をお借りして深く感謝申し上げる次第である。

警察庁交通局交通指導課

目 次

1	ドライブレコーダーとは・・・・・・・・・・・・・・・・	1
(1)	ドライブレコーダーの概要・・・・・・・・	1
(2)	ドライブレコーダーの基本構造・・・・・・・・	1
(3)	ドライブレコーダーの基本性能・・・・・・・・	2
(4)	ドライブレコーダーの普及状況・・・・・・・・	3
2	期待される効果・・・・・・・・	3
(1)	一般的な活用・・・・・・・・	3
(2)	交通事故事件捜査への活用・・・・・・・・	4
3	基本的（必須）事項・・・・・・・・	5
(1)	データの早期入手・・・・・・・・	5
(2)	同一性の担保・・・・・・・・	5
(3)	逮捕時における証拠措置・・・・・・・・	6
(4)	立証に必要な情報等の入手・・・・・・・・	6
(5)	データの解析・・・・・・・・	6
(6)	捜査書類作成時における解析経過の明記・・・・・・・・	6
4	留意事項・・・・・・・・	6
(1)	データの上書き・・・・・・・・	6
(2)	データの改ざん・・・・・・・・	6
(3)	データの破損等・・・・・・・・	7
(4)	押収した記録媒体の複製等・・・・・・・・	7
(5)	時刻の補正・・・・・・・・	7
(6)	他の証拠資料との比較・・・・・・・・	8
(7)	速度の表示誤差・・・・・・・・	8
(8)	色調の変化・・・・・・・・	8
(9)	立証の補完・・・・・・・・	8
(10)	裏付け捜査・・・・・・・・	9
(11)	プライバシーへの配慮・・・・・・・・	9

5	速度算出要領・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	9
(1)	地物を利用した速度算出・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	9
(2)	映像記録車両を利用した速度算出・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	13
(3)	・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	16
6	裁判活用事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	17
(1)	いわゆる「あおり運転」等の悪質・危険な運転行為の立証に活用した事例・・	17
(2)	速度の特定に活用した事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	20
(3)	車両特徴の抽出に活用した事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	22
(4)	見通し状況の立証に活用した事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	23
(5)	車両の位置関係の特定に活用した事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	25
(6)	ドライブレコーダーの映像と現場痕跡を利用して速度を算出した事例・・	26
(7)	サンプル画像から相互距離を特定した事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	28
(8)	反省教訓事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	29

1 ドライブレコーダーとは

(1) ドライブレコーダーの概要

国内では、交通事故発生前後の車両前方映像や車両速度等を記録する映像記録型ドライブレコーダー（以下「ドライブレコーダー」という。）が2005年頃から市販され、主にタクシー等の事業用自動車への後付け搭載が行われていた。

近年では、運転者の安全運転意識の向上やヒヤリハット映像の交通安全教育への活用、事故原因の究明等にドライブレコーダーの有用性が認められ、大半のタクシーや路線バス等の事業用自動車に搭載されるようになったほか、2017年6月、東名高速道路において発生した危険運転致死傷事件にかかる報道（同年10月の被疑者逮捕報道）を契機に、一般用自動車にも急速に普及しつつあり、多種多様なモデルが市販されている。

(2) ドライブレコーダーの基本構造

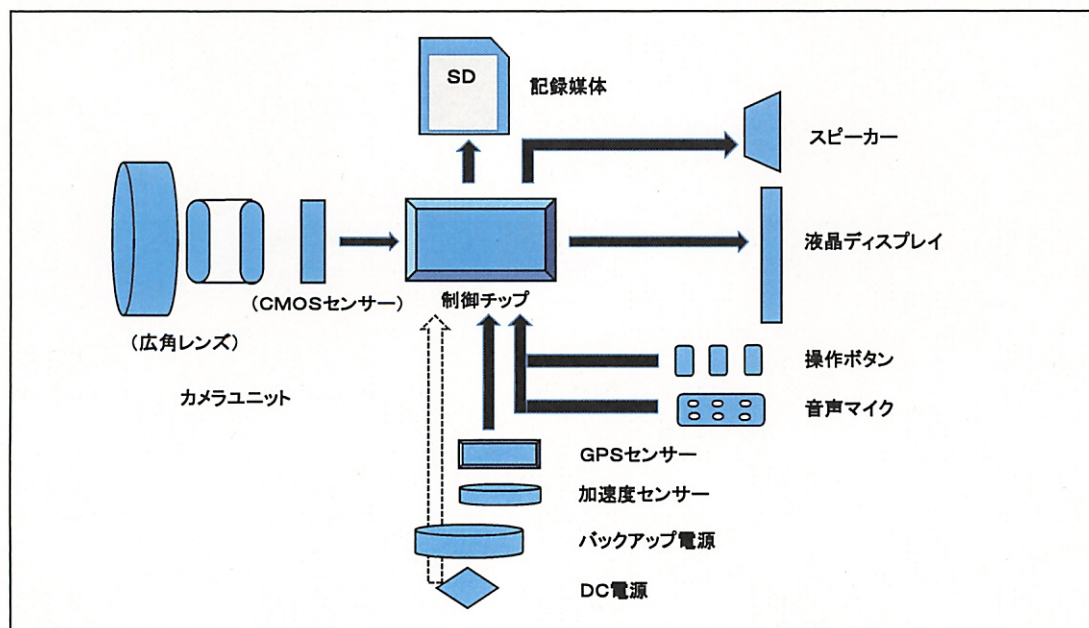
ドライブレコーダーは、車外や車内の映像を撮影するカメラユニット、音声マイク、振動を検知する加速度センサー、位置情報を測るGPSセンサー、記録媒体（SDカード等）に映像を記録する装置等で構成する。

録画機能については、メーカー、機種により異なるが、常時録画及びイベント録画※1の併用型が主流になっているほか、手動録画、駐車監視録画※2等が付加されたモデルもある。

※1 イベント録画とは、走行中の突発的な衝撃や急激な速度変化が加速度センサーによって検知された時に、前後一定時間の映像を記録する機能

※2 駐車監視録画とは、駐車中に衝撃や動体を検知すると自動で録画保存を開始する機能

【ドライブレコーダー本体の基本構造】



(3) ドライブレコーダーの基本性能

ドライブレコーダーの基本性能については、メーカー、機種により異なるが、以下に一例を記載する。

① 一般用自動車向けモデル

○ 記録されるデータ

車外の前後方や車内の映像・音声、GPS情報(時刻、速度、緯度、経度)、加速度情報(X Y Z 軸方向の加速度)等

○ 撮影機能

高画質化(約 100 万～400 万画素)、HDR(ハイダイナミック)技術※3を採用

※3 HDR技術とは、逆光や夜間走行時の街灯、トンネル出入口等の明暗差が激しい環境時に起きる「白とび」や「黒つぶれ」を抑え、明瞭な映像を記録する技術

○ 記録媒体

SDカードが主流(ただし、録画による書き換えを繰り返すため、定期的なフォーマットや交換が必要となる。)

○ 記録時間

約 2～4 時間の常時録画が可能(画質、フレームレート、記録媒体の容量等によって大差あり。)

○ データの読み出し方法

ドライブレコーダー機器本体又は専用PCアプリ(無料ダウンロードが大半)で可能

② 事業用自動車向けモデル(デジタルタコグラフ内蔵型)

○ 記録されるデータ

一般用自動車向けモデルとほぼ同等のデータに加えて、デジタルタコグラフデータ(速度、エンジン回転数、アクセル開度、シフトポジション等)が記録

○ 撮影機能

多方向カメラの増設機能や通信機能を採用

○ 記録媒体

一般用自動車向けモデルと同様にSDカードが主流

○ 記録時間

事業用自動車は長時間運行を伴うため、画質を抑えて長時間録画に対応(主流モデルで約 30 万画素、約 48 時間録画)

○ データの読み出し方法

有料の専用解析ソフトが必要

(4) ドライブレコーダーの普及状況

① 一般用自動車

損害保険会社が実施した実態調査によると、一般用自動車に対するドライブレコーダーの普及率は、2013年の8.4%から2017年の15.3%へと微増(6.9ポイント増加)であったが、2017年6月、神奈川県内の東名高速道路において発生した危険運転致死傷事件に係る報道(同年10月の被疑者逮捕報道)を契機に、同年10月以降の出荷台数が急増※4していることから、更なる普及率の向上が見込まれる。

※4 電子情報技術産業協会によると、2017年7月から9月は約43万台であったが、同年10月から12月は約86万台と倍増し、2018年10月から12月は約94万台に増加

【損害保険会社における実態調査】

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年
普及率	8.4%	8.1%	10.6%	10.4%	15.3%

② 事業用自動車

国土交通省が実施した調査結果について、2008年と2015年における事業用自動車に対するドライブレコーダーの普及率を比較すると、一般貸切バスが5.0%から57.3%へ(52.3ポイント増加)、一般乗合バスが15.5%から85.5%へ(70.0ポイント増加)、タクシーが39.3%から72.5%へ(33.2ポイント増加)、トラックが8.5%から30.6%へ(22.1ポイント増加)それぞれ増加するなど、大幅に普及している状況が認められる。

【国土交通省調べ】

	一般貸切バス	一般乗合バス	タクシー	トラック
2008年普及率	5.0%	15.5%	39.3%	8.5%
2015年普及率	57.3%	85.5%	72.5%	30.6%

2 期待される効果

(1) 一般的な活用

① 安全運転意識の向上

ドライブレコーダーで撮影されている(見られている)という意識が運転者に働き、安全運転意識の向上が期待できる。

② 効果的な交通安全教育

交通事故やヒヤリハット事案の発生時における映像記録を活用して危険予測に関する教養を行うなど、効果的な交通安全教育を行うことができる。

③ 交通事故等発生時における速やかな事実認定等

交通事故等発生時における映像記録を活用することにより、速やかに事案概要の把握ができるほか、当事者間の主張に食い違いが生じた場合において、自己の主張の正当性を客観的に証明できるなど、自己防衛ができる。

④ いわゆる「あおり運転」対策

自己がいわゆる「あおり運転」行為を受けた際、届出時の利便性に加え、同映像記録が違反の認定に役立つ場合があるほか、自己の運転が同行為である旨の非難を受けた際の反証資料として役立つ場合もある。

また、ロードレイジ（怒りによる危険運転者）にドライブレコーダーの存在を認識させることで、いわゆる「あおり運転」行為や暴行、傷害等の悪質・危険な行為を踏みとどまらせるなど、抑止効果が期待できる。

⑤ 事業者における効果的な運行管理対策

ドライブレコーダーの映像記録とデジタルタコグラフのデータ記録を一元管理することによって、ドライバーの詳細な運転状況を正確に把握し、運行管理に反映させることができる。

⑥ 事業者における予防安全対策

車両との通信により収集された、急ブレーキ時のデータ記録を始めとする多くのデータ記録を分析・統計化することによって、危険が集中する時間帯や場所を把握し、現行と異なるルートの設定やスケジュールの変更を行うことにより、交通事故のリスクを回避するとともに、営業効率を向上させることが期待できる。

(2) 交通事故事件捜査への活用

① 発生日時及び場所の特定

標準時刻とドライブレコーダーの表示時刻を必要に応じて補正することにより、正確かつ詳細に発生日時を特定することができるほか、映像記録を確認することにより、発生場所を特定することができる。

② 車種の特定

ひき逃げ事件等において、映像記録に映り込む対象車両の特徴を複数抽出し、それぞれ特徴が一致する車両を絞り込むことにより、車種を特定することができる。

③ 適正かつ緻密な擬律判断

事案発生時の状況を映像記録により客観的に把握した上で、関係者の供述や現場の痕跡等と突き合わせることで、過失の有無や種別の判断、犯罪

事実の裏付けなどができる。

④ 信号現示の把握

交通事故現場における信号現示の映像記録は、事故原因に信号現示が影響する場合において大変重要であるが、同映像記録がない場合であっても、手前交差点における信号現示の映像記録が入手できれば、当該事故現場の信号現示を推定できる場合もある。

⑤ 有責性等の判断

関係者及び関係車両の位置関係、走行速度、道路環境から、予見可能性及び回避可能性の有無について検討することができるほか、過失のみならず故意性についても、車両の加減速の状況やハンドル操作の状況等から検討することができる。

⑥ 走行速度の特定

自車速度だけではなく、映り込んでいる車両等の速度を後述（速度算出要領）のとおり特定することができる。

⑦ 位置の特定

事故関与の有無（衝突の有無）が争点となる事案に対して、ポイントとなる映像のタイミングごとに車両等の位置関係を特定することによって、その有無を確認することができる。

⑧ 周辺車両の活用

周辺車両（タクシー、路線バス等）の映像記録から現場通過車両を特定することにより、当該車両のドライブレコーダーの映像記録を捜査資料として活用することができる。

3 基本的（必須）事項

(1) データの早期入手

ドライブレコーダーのデータを記録した記録媒体等については、

データの入手に当たっては、強制又は任意の手続により押収することとなるが、業務用のドライブレコーダーなどについては、データの抽出に専門性が必要な場合もあるため、本部交通鑑識担当者やメーカー担当者と連携して押収し、証拠化を図る必要がある。

(2) 同一性の担保

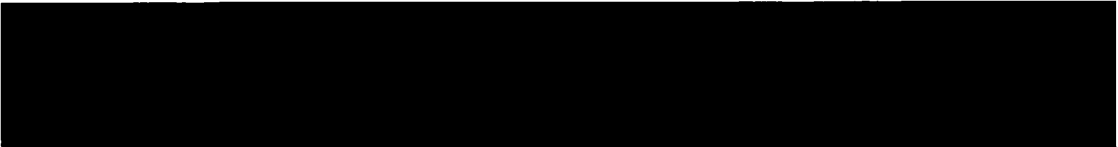
ドライブレコーダーのデータは、本体や記録媒体に記録されている場合のほか、自宅のパソコンや通信により事業所のパソコンに転送され保存されている

場合もある。本体や記録媒体以外からデータを押収する場合については、データの改ざんを念頭に置いた上で押収する必要がある。

(3) 逮捕時における証拠措置

逮捕現場における差押えでは、犯罪を構成する車両（車両、車検証、鍵）を差し押さえることができるが、ドライブレコーダーのデータはこれに該当しないため、任意提出又は令状による差押えにより証拠措置する必要がある。

(4) 立証に必要となる情報等の入手



(5) データの解析

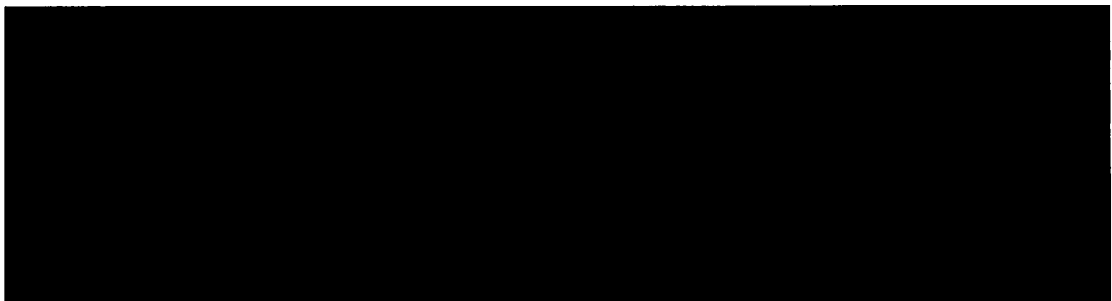
ドライブレコーダーのデータを解析するに当たり、専門性を必要とするものについては、必ず本部交通鑑識担当者又は科学捜査研究所担当者と協議の上、鑑定嘱託等を行い、データから判明する事項について最大限の有効活用に努める必要がある。

(6) 捜査書類作成時における解析経過の明記

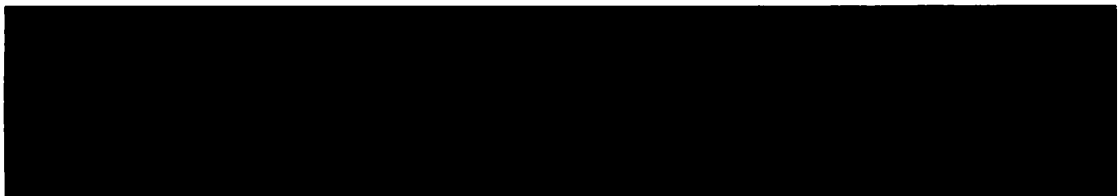
ドライブレコーダーのデータ解析にかかる捜査書類を作成する場合については、当該ドライブレコーダーの機器及び解析に使用した再生ソフト等を同捜査書類に記載して、その解析経過を明らかにしておく必要がある。

4 留意事項

(1) データの上書き



(2) データの改ざん



なお、改ざんが疑われるデータを取り扱った際は、そのままの状態、本部交通鑑識担当者又は科学捜査研究所担当者と協議の上で措置を取る必要があ

る。

(3) データの破損等

S Dカード等の記録媒体のデータ破損等を防止するため、以下の事項に留意する必要がある。

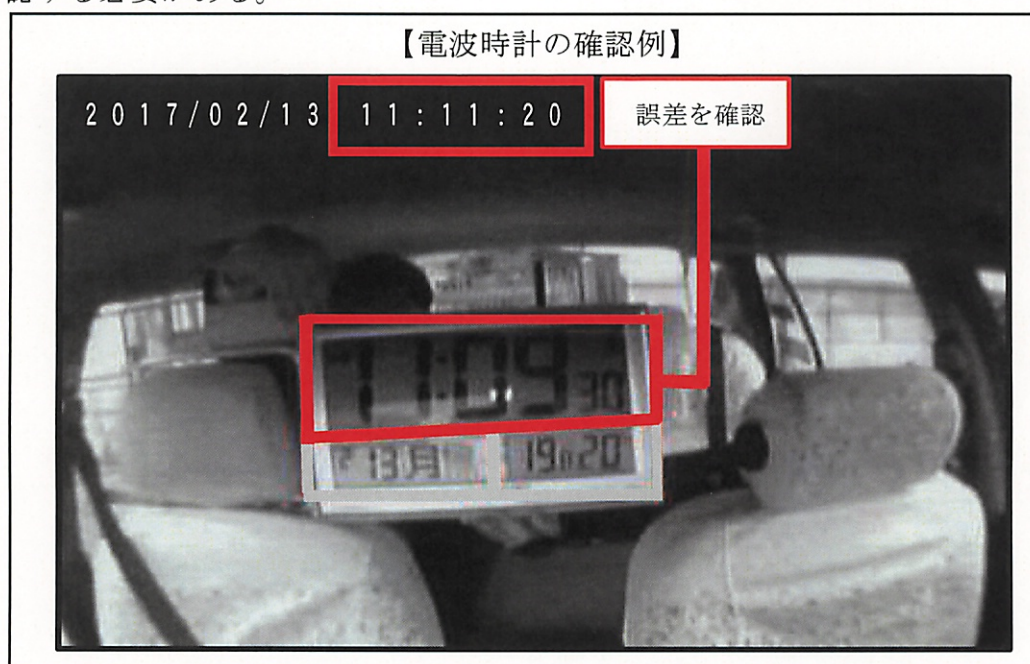


(4) 押収した記録媒体の複製等

記録媒体を押収した際は、解析時における記録媒体の破損やデータの誤消去、紛失等に備えて、速やかにS DカードやU S B等の記録媒体にデータを複製するなどの措置を講じる必要がある。

(5) 時刻の補正

G P Sと連動した時刻補正機能付のドライブレコーダー以外のものについては、ドライブレコーダーの表示時刻と標準時刻に誤差が生じているケースが多く見受けられる。モニター付のドライブレコーダーの場合は、表示時刻と標準時刻の誤差を確認することが可能であるが、それができない場合は、ドライブレコーダーに電波時計を映して（又は時報を録音して）、再生画面上で誤差を確認する必要がある。



(6) 他の証拠資料との比較

ドライブレコーダーは客観証拠として活用されているが、その証明力を過信することなく、初動捜査の段階から公判を見据えて、現場痕跡等の客観証拠の収集にも努め、他の証拠資料と比較して矛盾がないか慎重に検討する必要がある。

(7) 速度の表示誤差

速度の表示は、車速センサーの数値を表示するドライブレコーダーの場合は、誤差はほとんどないが、

また、位置情報から速度を表示している場合は、速度が遅れて表示される傾向にあるほか、位置情報の精度が低いときは、再生ソフトで補正しながら速度を表示している場合があるので、表示誤差について注意する必要がある。

(8) 色調の変化

夜間のドライブレコーダー映像においては、

必要に応じて、再現実験により、実際の車体色等を確認する必要がある。

【現場の光源や環境による色調変化の例

】



(9) 立証の補完

防犯カメラ等の映像を活用し、車両が通過する順番や間隔、挙動など、ドライブレコーダーの映像記録の周囲の状況を補完し、流れの中で全体を把握する

ことによって、客観的な証拠を組み立てる必要がある。

(10) 裏付け捜査

(11) プライバシーへの配慮

タクシー、バス等の乗客や周囲の通行人にかかる個人識別が可能な映像記録を教養資料として活用する場合は、映像を編集するなど、プライバシーに配慮する必要がある。

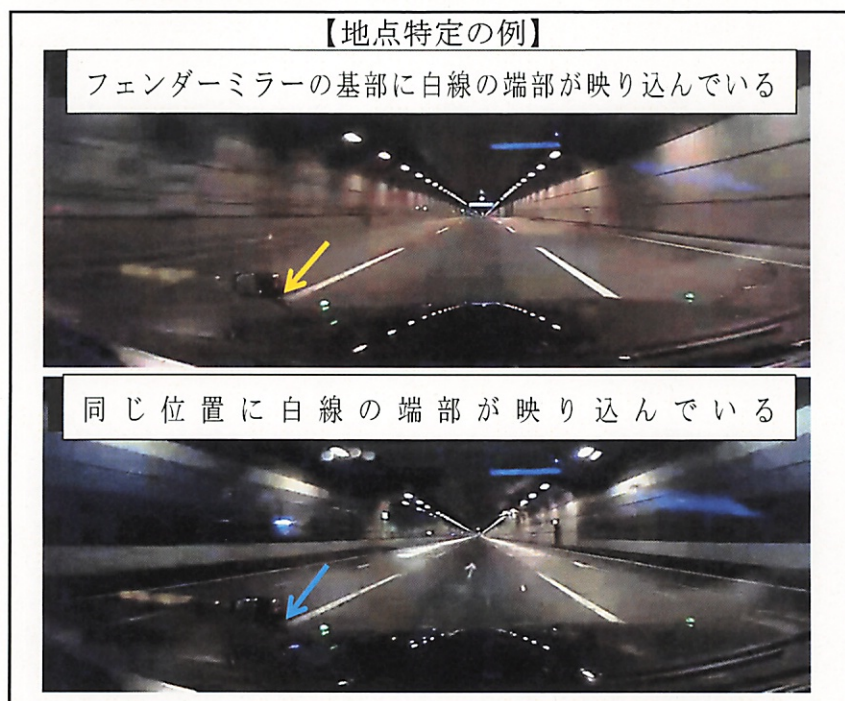
※ 防犯カメラとプライバシー権との関係については、名古屋高裁平成 17 年 3 月 30 日判決を参照

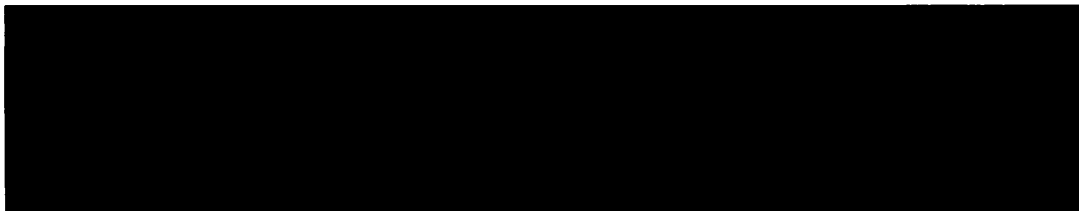
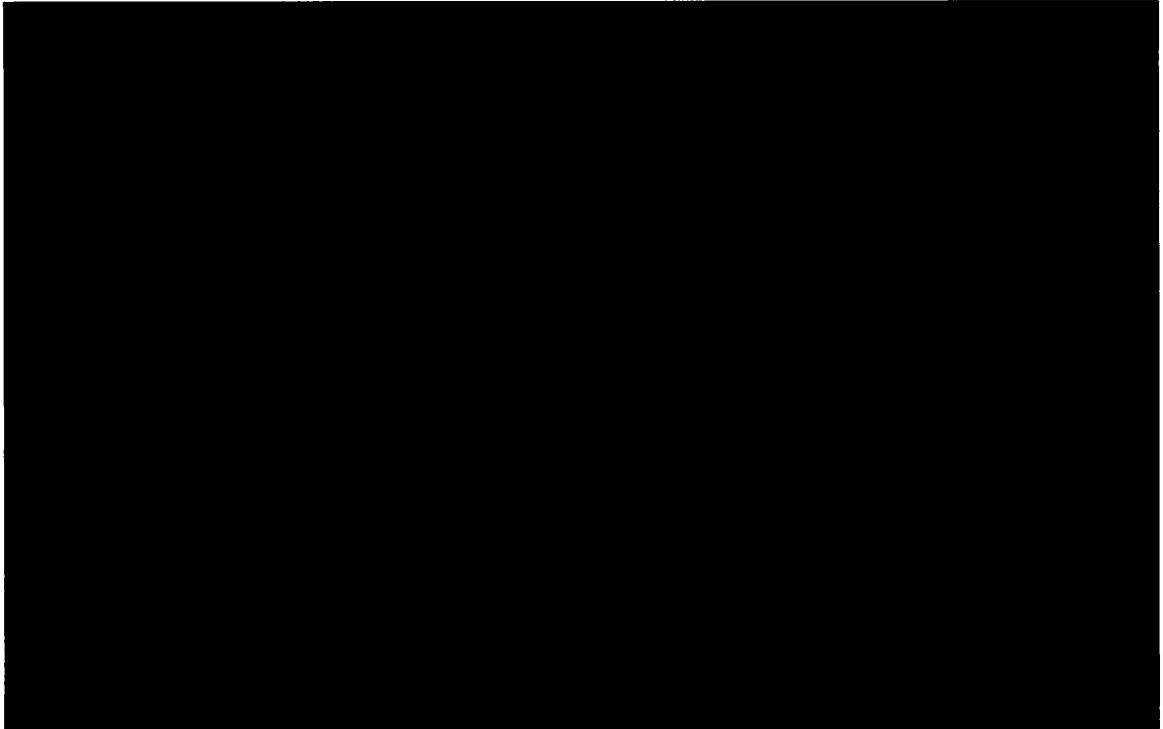
5 速度算出要領

(1) 地物を利用した速度算出

① 自車の場合

走行中の映像で、特徴のある地物が画像内の基準（座標）となる位置に映り込んだところから、再度同位置に別の特徴のある地物が映り込む画像を特定し、同地物 2 点間の距離を現場で実測する。





特定した「移動した距離」(m)と「移動に要した時間」(秒)の関係から平均走行速度を算出する。

算出に用いる式は、

$$\text{移動した距離(m)} \div \text{移動に要した時間(秒)} = \text{速度(秒速)}$$

$$\text{速度(秒速)} \times 3.6 \text{ (時速変換の定数)} = \text{速度(時速)}$$

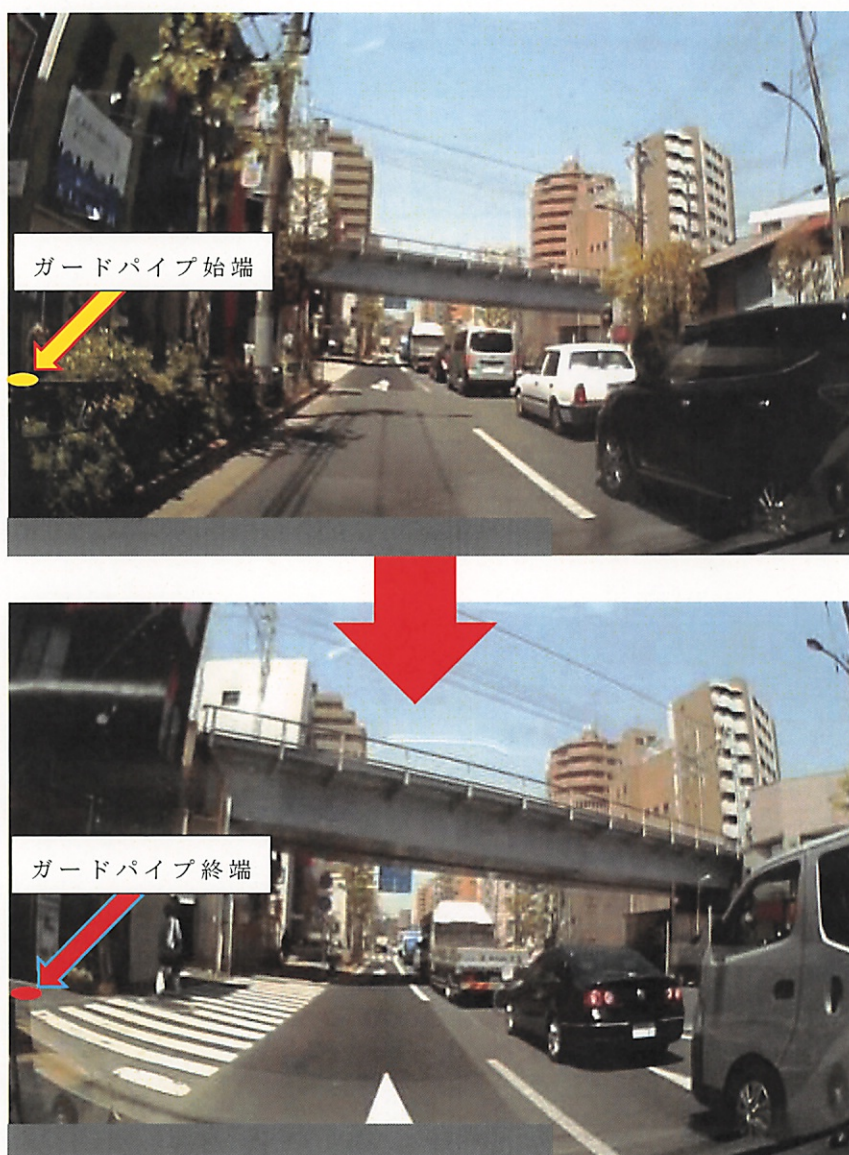
により求める。

例えば、ドライブレコーダーに自車のボンネットやミラーが映り込んでい

る場合、その位置は通常走行中において画像内で不動であることから、ボンネットの角やミラーの一部を基準として使用する。

同基準に画像中で重なる白色区分線の始端や終端、ガードパイプ、電柱等の位置を利用して実際の距離を現場で測定する（誤差に留意し、2点間の高さが同一である必要がある。）。

【ガードパイプを利用した地点特定例】



※ 目標となる地物が特定できない場合は、13 ページから 15 ページに記載した「5(2) 映像記録車両を利用した速度算出」の要領により、速度を算出する。

② 映り込んでいる車両等の場合

映り込んでいる車両等のタイヤ接地部と路面標示との位置関係で目標となる地点を2点以上特定し、実際に現場において同地点間の距離を実測し、前記式にて平均走行速度を算出する。目標となる地点が特定できない場合は、13 ページから 15 ページに記載した「5(2) 映像記録車両を利用した速度算出」の要領により、速度を算出する。

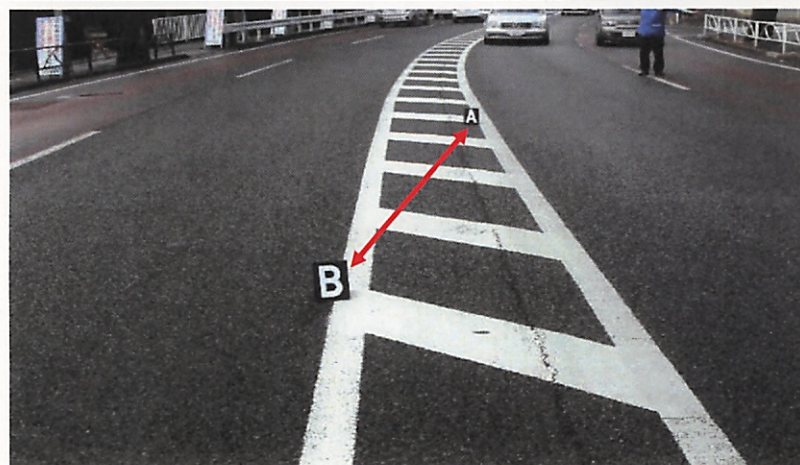
【タイヤ接地部の特定例】



バイク前輪接地部



バイク前輪接地部



現場で計測

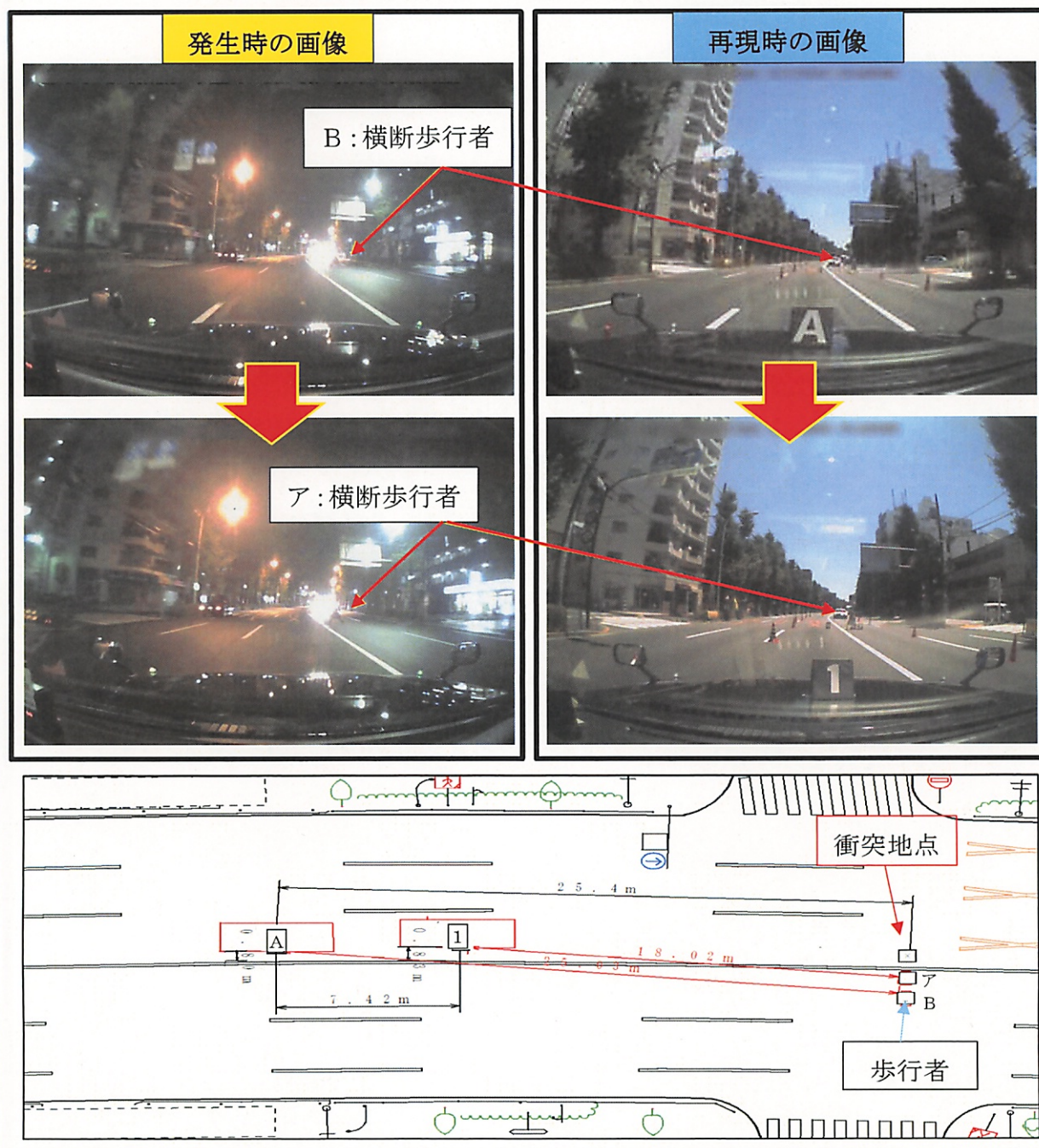
(2) 映像記録車両を利用した速度算出

① 自車の場合

発生時の映像から、速度算出が必要な区間について、2か所の画像を抽出する。映像記録車両を現場に配置し、ドライブレコーダーが記録する映像を確認しながら、抽出した画像と同じ状況を映し出す位置を特定する。

2か所の画像で特定した車両の移動距離を実測し、前記要領で移動に要した時間を特定し、前記式にて平均走行速度を算出する。

【自転車位置特定による移動距離計測例】



② 映り込んでいる車両等の場合

映り込んでいる車両等の速度算出が必要な区間について、2か所の画像を抽出する。

映像記録車両を現場に配置し、ドライブレコーダーが記録する映像を確認しながら、抽出した画像と同じ状況を映し出す位置を特定する。

その上で、同画像内に映り込んでいる車両の位置を発生時の画像と比較し、同位置に映り込む車両の位置を特定する。

特定した2地点の距離を実測し、前記要領で移動に要した時間を特定し、前記式にて平均走行速度を算出する。

【映り込み車両の位置特定例】

第1地点 発生時の画像



第1地点 再現時の画像

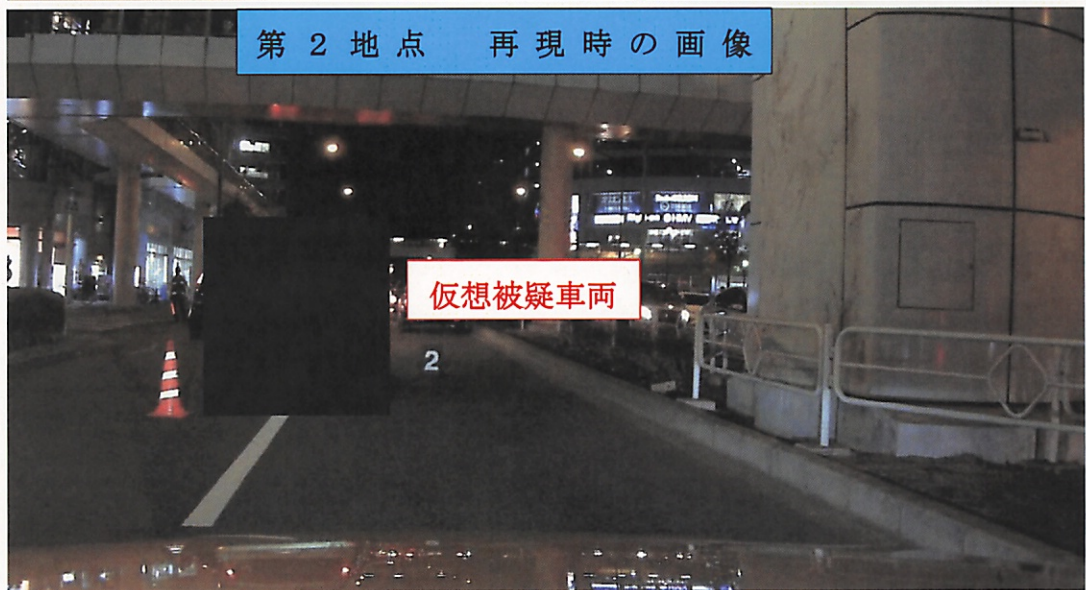


第 2 地 点 発 生 時 の 画 像



被疑車両

第 2 地 点 再 現 時 の 画 像



仮想被疑車両



第 2 地 点

約 6 0 m

第 1 地 点

(3)

[REDACTED]

[REDACTED]



よって、この間に移動した距離が 10 メートルであることから、

$$\text{移動した距離(m)} \div \text{移動に要した時間(秒)} = \text{速度(秒速)}$$

$$\text{速度(秒速)} \times 3.6 (\text{時速変換の定数}) = \text{速度(時速)}$$

の計算式にこれを当てはめると、

$$10(\text{メートル}) \div 0.34(\text{秒}) = 29.4(\text{秒速})$$

$$29.4(\text{秒速}) \times 3.6(\text{時速変換の定数}) = 105.8(\text{時速})$$

と求めることができるので、本例における平均走行速度については

$$105.8\text{km/h}$$

と算出することができる。

6 裁判活用事例

(1) いわゆる「あおり運転」等の悪質・危険な運転行為の立証に活用した事例

① 車両の位置関係等を特定し、危険運転致傷罪の立証に活用した事例

被疑車両(タクシー)が同方向を進行中の自転車の通行を妨害する目的で、あおり行為をした後、自車を自転車に衝突させて転倒させ、乗員に重傷を負わせる事件が発生した。被疑者は、取調べにおいて、自転車の存在及び衝突の事実を否認したことから、被疑車両の運転席からの見通し状況及び衝突の事実を位置再現から疎明した。

被疑者は、危険運転致傷罪(妨害目的) [REDACTED] の判決を言い渡された。

【あおり行為時の状況】

発生時



発生時のドライブレコーダー画像

再現状況



再現時のドライブレコーダー画像



再現時の運転席からの見通しを撮影



再現状況の全景を撮影

【衝突時の状況】

発生時



発生時のドライブレコーダー画像

再現状況



再現時のドライブレコーダー画像



再現時の運転席からの見通しを撮影



衝突状況を左後方から撮影

② 車両の位置関係等を特定し、暴行罪の立証に活用した事例

被疑車両（普通乗用車）が自車前方の脇道から流入してきた普通乗用車に憤慨し、同車に対して、あおり行為や追越し時の幅寄せ、追越し後の急制動など、妨害運転を行う事件が発生した。被害車両のドライブレコーダー映像から車両相互の位置関係、被疑車両の挙動や走行速度等を特定した。

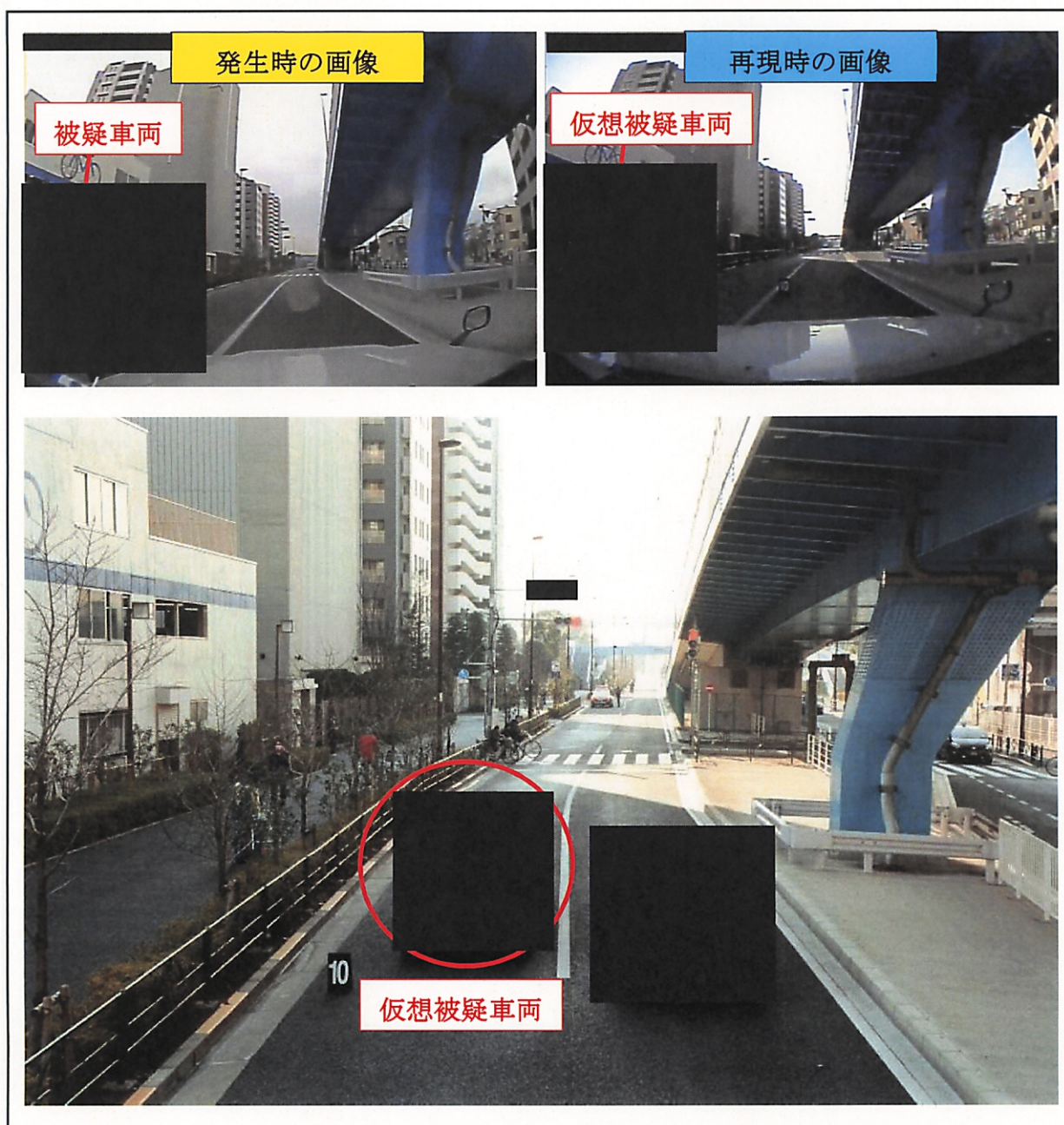
被疑者は、暴行罪で [REDACTED] を受けた。

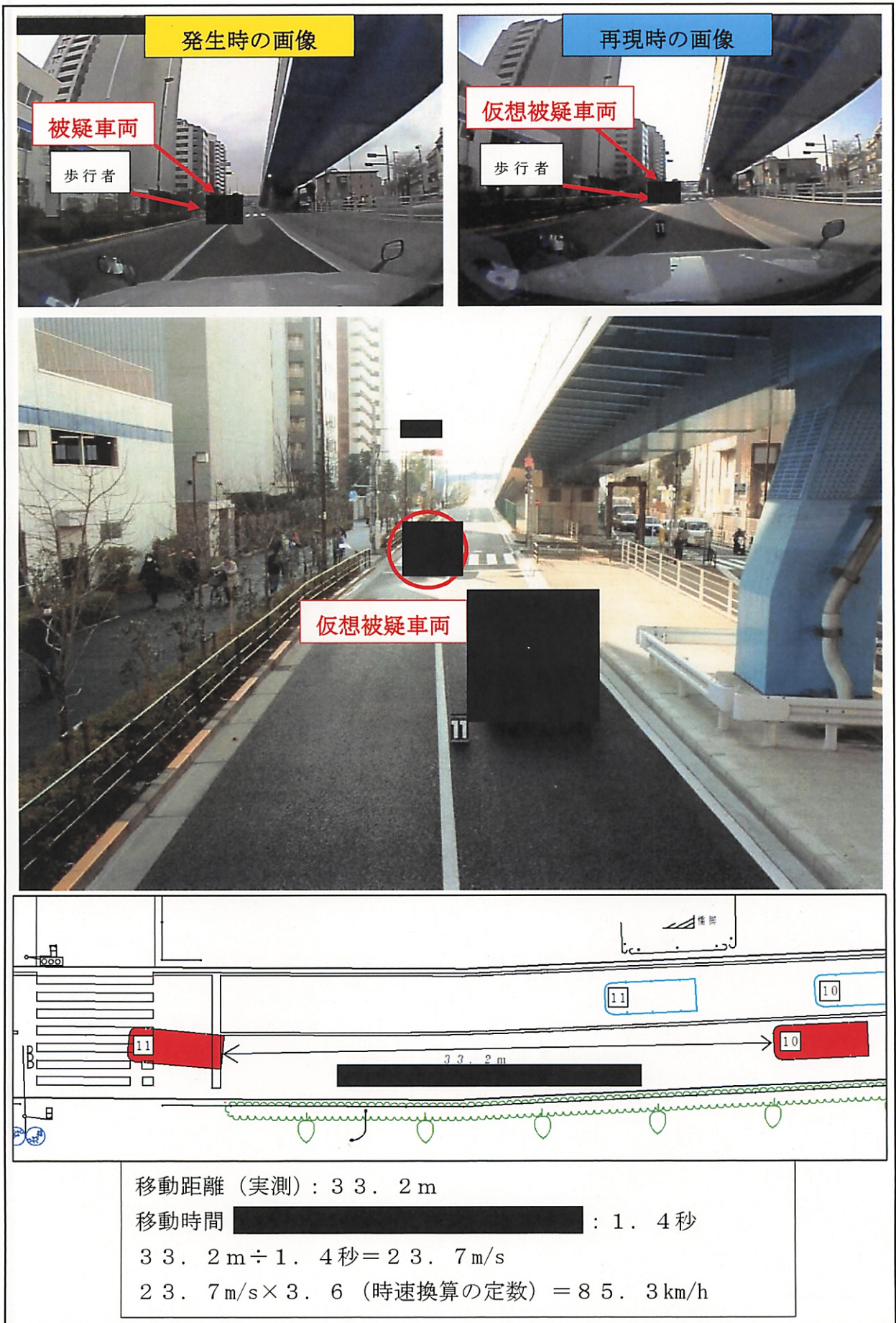


(2) 速度の特定に活用した事例

被疑車両（普通乗用車）がパトカーの追跡を受けて逃走中、信号機の設置された横断歩道を赤信号無視して直進する際、横断歩道上を左方から右方へ横断中の歩行者に衝突し、死亡させた事件が発生した。被疑者が信号現示を意に介することなく進行した状況を立証するため、被疑車両の右方を走行していたタクシーのドライブレコーダー映像から被疑車両の走行速度を特定した。

被疑者は、危険運転致死罪（殊更信号無視）で[REDACTED]の判決を言い渡された。

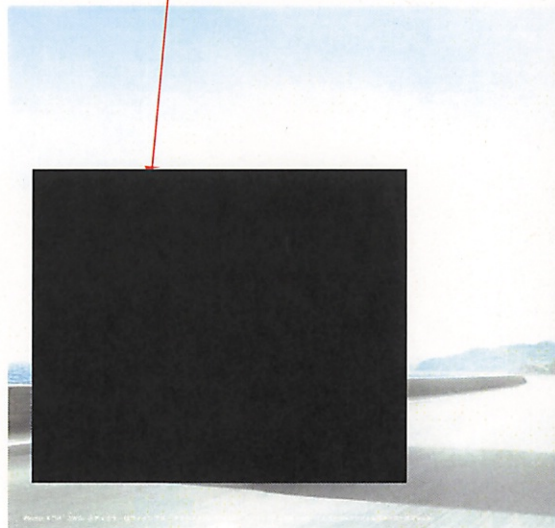
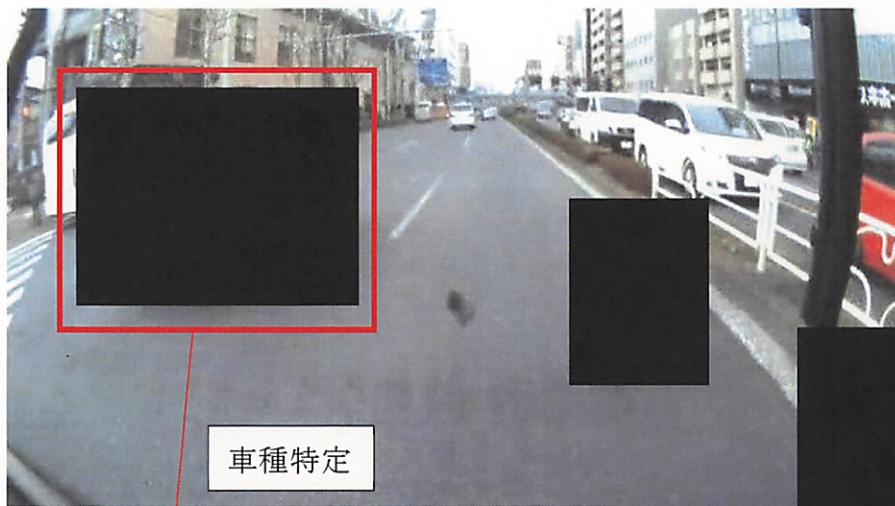




(3) 車両特徴の抽出に活用した事例

被疑車両（軽乗用車）が信号機の設置された交差点において、赤信号無視で横断歩道を走行してきた自転車に自車を衝突させて転倒させ、乗員に重傷を負わせたが、救護せずにその場から逃走したひき逃げ事件が発生した。被疑車両の後続バスのドライブレコーダーから被疑車両の車種特定及びナンバーの一部を判読、更に被疑車両固有の特徴を抽出し、被疑者を検挙した。

被疑者は、過失運転致傷罪及び道路交通法違反（救護義務等）で [REDACTED] の判決を言い渡された。



(4) 見通し状況の立証に活用した事例

被疑車両（普通乗用車）が幹線道路上で横臥中の被害者を轢過した死亡ひき逃げ事件が発生した。被疑車両の前方を走行していたタクシーの前方カメラ及び車室内カメラを利用して、同タクシー等の挙動、被害者の横臥位置、被疑車両の走行速度について解析し、被疑車両の有責性(回避可能性あり)を立証した。

被疑者は、過失運転致死罪及び道路交通法違反(救護義務等)で

の判決を言い渡された。

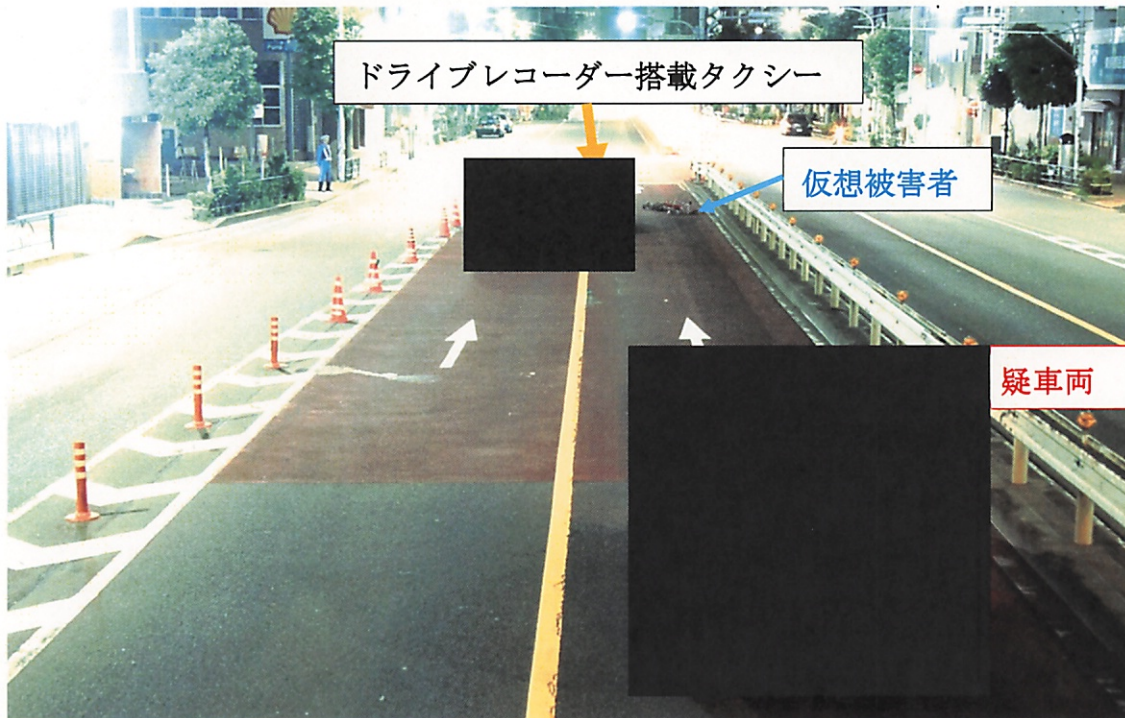
発生時の画像



再現時の画像



走行状況を再現



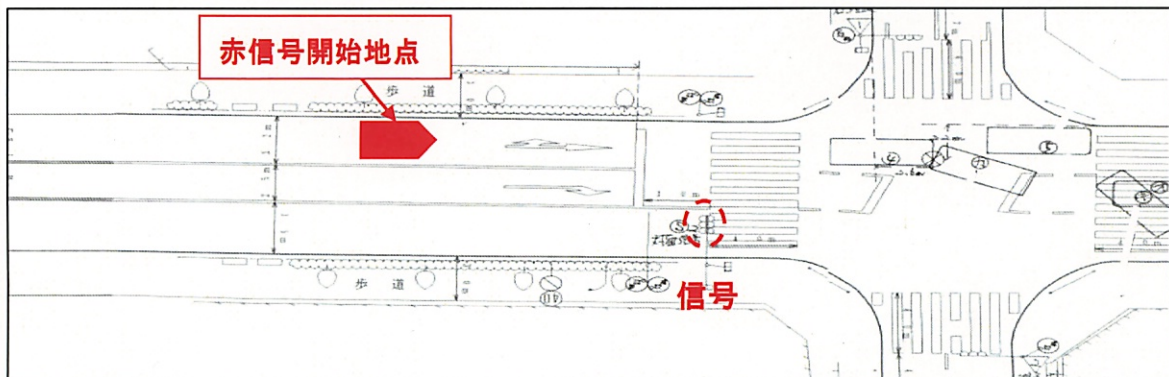
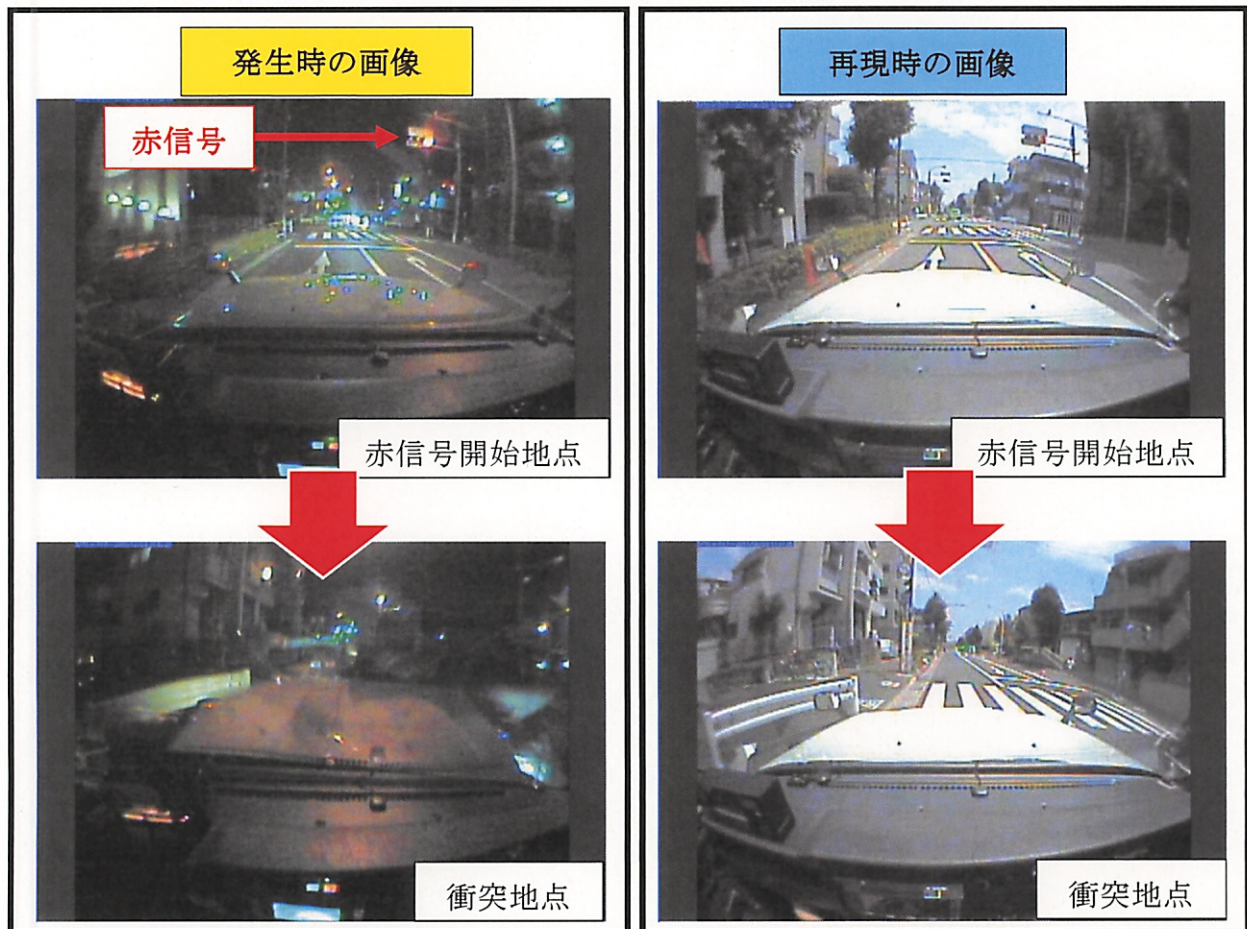
被疑車両運転席からの見通し再現結果



(5) 車両の位置関係の特定に活用した事例

被疑車両（タクシー）が信号機の設置された交差点を赤信号無視して直進した際、対向から右折進行してきた乗用車と衝突し、タクシーの乗客 1 名が死亡する事故が発生した。被疑車両のドライブレコーダーから、赤信号開始時の被疑車両の位置及び走行速度について解析し、被疑者の赤信号無視を特定した。

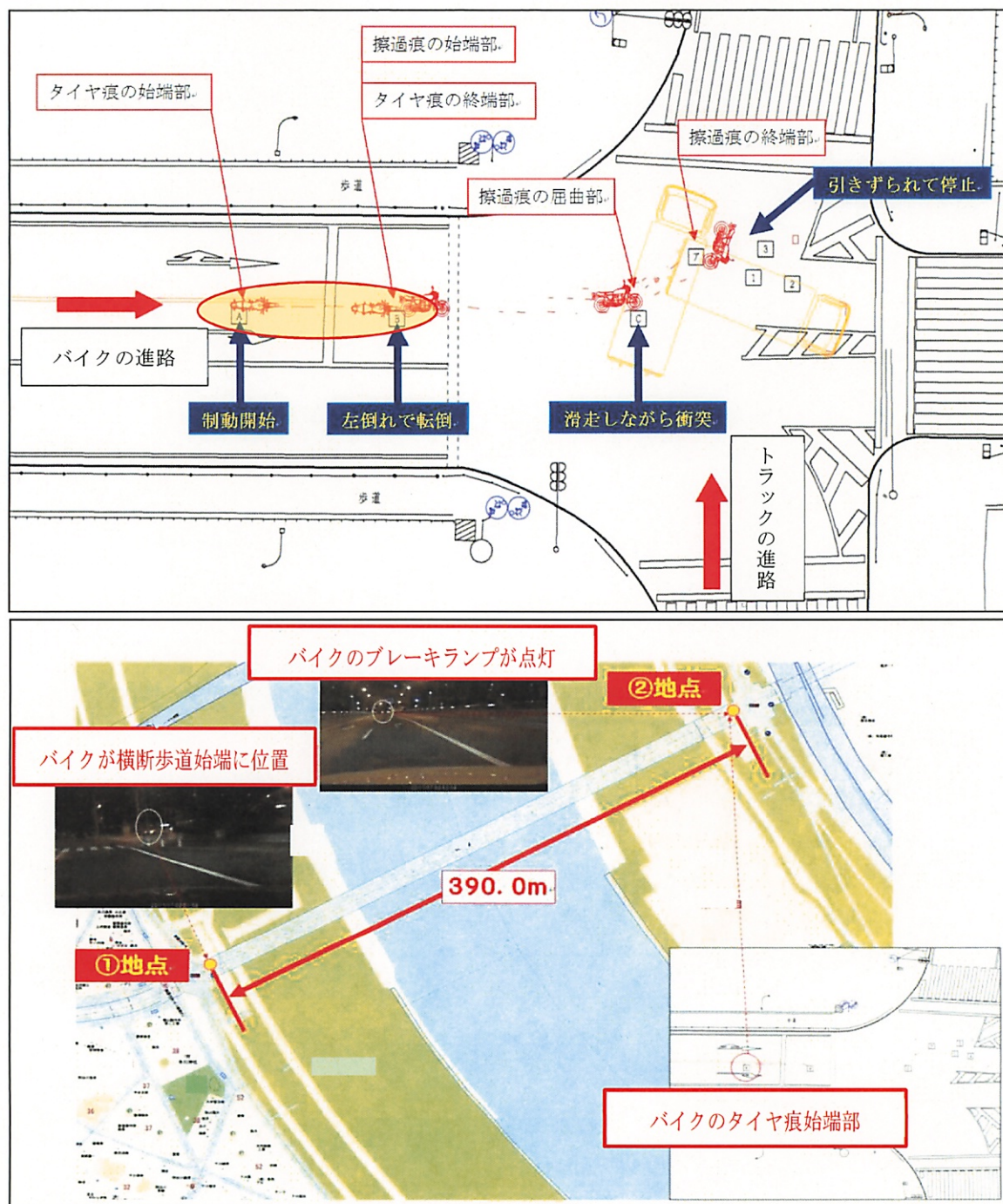
被疑者は、過失運転致死罪で [] の判決を言い渡された。



(6) ドライブレコーダーの映像と現場痕跡を利用して速度を算出した事例

被疑車両（2人乗りバイク）がパトカーの追跡を受けて逃走中、交差点を赤信号無視して直進する際、同交差点内で転回中のトラックと衝突し、バイクの乗員2名が重傷を負った事故が発生した。追跡中のパトカーのドライブレコーダー映像に映り込むバイクの位置を現場痕跡から特定し、速度を算出した。

被疑者は、危険運転致傷罪（殊更信号無視）で[]の判決を言い渡された。



本件パトカーのドライブレコーダー映像は、[REDACTED]を記録していたことから、移動に要した時間は、

$$[REDACTED] = 20.2 \text{ 秒}$$

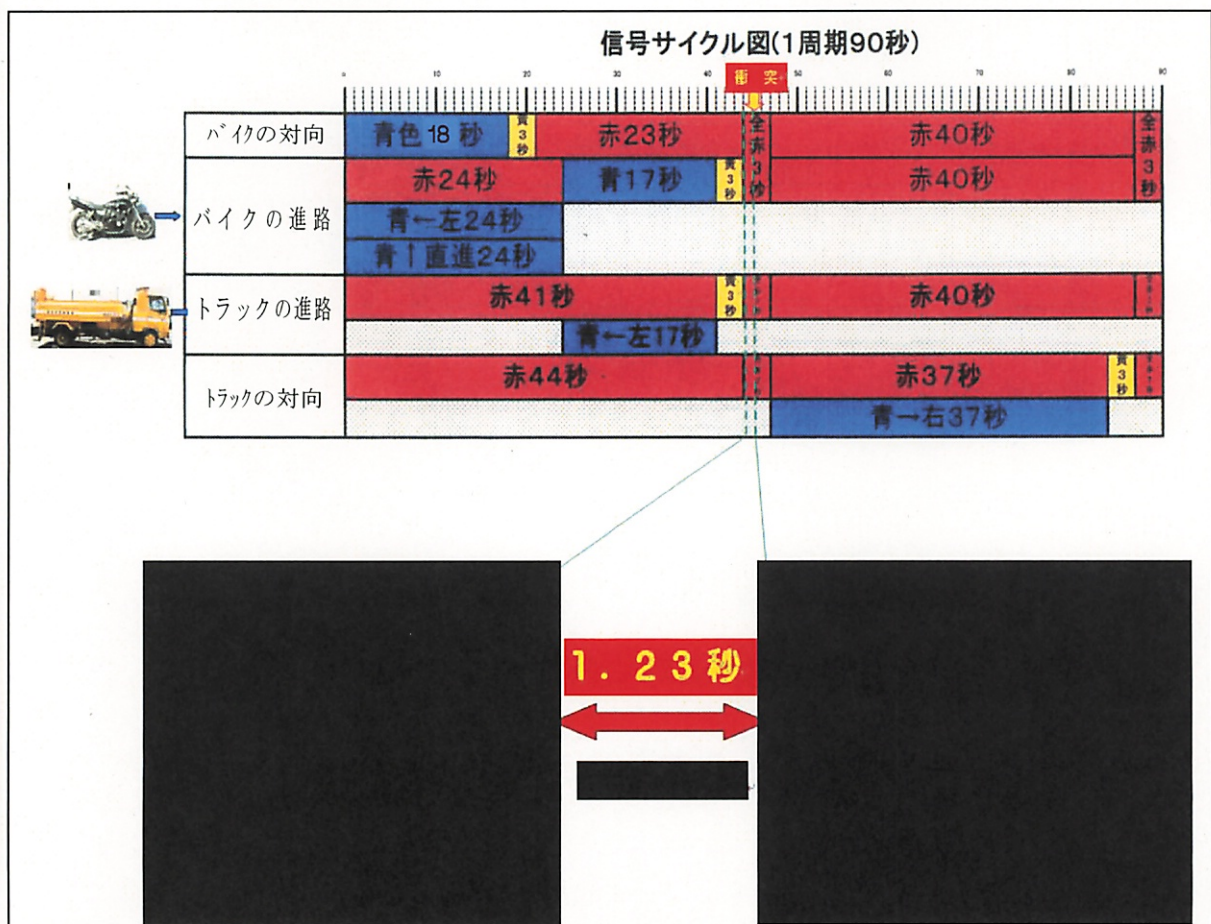
となり、平均走行速度は、

$$390.0 \text{ m} \div 20.2 \text{ 秒} = 19.3 \text{ m/s}$$

$$19.3 \text{ m/s} \times 3.6 \text{ (時速換算の定数)} = 69.5 \text{ km/h}$$

と算出される。

さらに、本件においては、バイクの映り込み状況から、[REDACTED] バイクの赤信号現示についても特定している。



(7) サンプル画像から相互距離を特定した事例

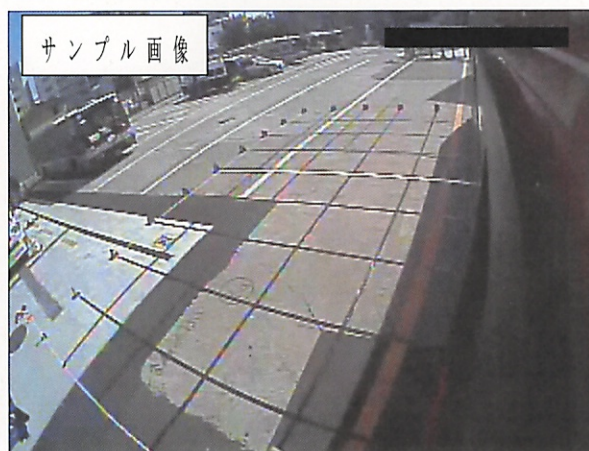
被疑車両（路線バス）が交差点を右折する際、出口横断歩道を右方から左方へ横断中の歩行者と衝突し、歩行者が重傷を負った事故が発生した。被疑車両のドライブレコーダー映像から同車両右折時における相互の位置関係を特定した。

被疑者は、過失運転致傷罪で [REDACTED] の判決を言い渡された。

横断直前の歩行者の位置を特定



車両右前端を基準に1mごとのメッシュラインを設置して撮影



画像を重ねて歩行者位置を特定し、画像計測で距離を特定



※ 画像計測については、本部交通鑑識担当者や科学捜査研究所担当者と協議の上、実施する必要がある。

(8) 反省教訓事例

- ① 通過車両のドライブレコーダーに映り込んだ、被疑車両のすれ違い時の走行速度を算出する際、車両の特定が不十分であったことから、後日、被疑車両と異なった車両の速度を算出していたことが発覚し、改めて速度算出作業を実施することになった。
- ② 複数のドライブレコーダーの映像を使用して速度を算出した際、全てのドライブレコーダーの映像を突き合わせて車両位置を検証しなかったため、ドライブレコーダーごとに車両位置が異なり、速度の誤差が大きい資料となった。