



「危険運転」成否は

時速194キロ死亡事故の争点と一審の判断

争点	大分地裁判決(2024年11月28日)
進行を制御することが困難な高速度	制御困難な高速度に該当する 現場の道路にわだち割れがあったと推認でき、夜間で法定速度の3倍以上だった。ハンドルやブレーキ操作のわずかなミスで進路から逸脱し、事故を発生させる実質的危险性がある速度
通行妨害の目的	妨害目的は認められない 右折してきた被害車両の通行を積極的に妨げる動機がない。被告は、対向車線を右折する車が急ブレーキをかける可能性があると考えていたにとどまる
量刑	懲役8年とする 若年で反省しており、起訴から公判まで長引いて不安定な状態に置かれ続けたことなども考慮する(求刑懲役12年)

問う

時速194km交通死亡事故

2021年2月に大分市大在の一般道で発生した時速194キロ死亡事故で、危険運転致死罪に問われ、一審大分地裁の裁判員裁判で懲役8年(求刑懲役12年)を言い渡された被告の男(24)の控訴審が29日、福岡高裁で始まる。検察側と被告側の双方が控訴しており、一審に続いて危険運転罪の成否が争われる見通し。

控訴審、29日に初公判

「高速度」は妨害目的の運転に該当するかどうか。何よりオーバーなら成立するといった速度要件がないため、昨年11月28日の一審判決が根拠としたのは、検察側が示したプロレーサーの走行実験結果や視覚研究者の証言だった。

想定される主な争点は、危険運転罪の対象となる進行を制御することが困難な高速度に該当するかどうか。判決は検察側の主張に沿って、わだちのある現場の道路を猛スピードで通ると

「車の揺れは大きくなり、ハンドル操作の回数が多くなる。運転者の視野は狭くなる傾向がある」と言及した。弁護側は走行実験が事故から3年以上経過し路面が変化していた可能性があることや、車両も被告が乗っていた高性能の海外車と異なることなどを指摘。一審は「実験は事故当時の車の揺れや運転操作を具体的に推認し得るものではない」と述べたものの、一般論として高速度によって運転が不安定になる事実を認めた。

その上で「ひとたび操作ミスが起これば、瞬時に車線を逸脱し、立て直しが困難となる。被告が法定速度を守っていれば、事故を確実に回避できた」として、制御困難な高速度に当たると認定した。

一方で「妨害目的」については「右折する被害車両の通行を妨げる積極的な意図がない」と退けた。

検察側は控訴審で「妨害目的」があったことを訴え、量刑を見直すように主張する見込み。被告側は運転ミスを対象とした法定刑の軽い過失運転致死罪の適用を求めることみられる。

(羽山草平)

×
モ
事故は2021年2月9日午後11時過ぎ、大分市大在の一般道(法定速度60キロ)で発生した。当時19歳だった被告の男は、乗用車を時速194キロで走らせ、交差点を右折してきた乗用車に激突。運転していた同市坂ノ市南、会社員小柳憲さん(当時50)を出血性ショックで死させた。



〔問①〕 今回の時速194キロ死亡事故の控訴審（福岡高裁）での主な争点を2つ以上あげてください。

- （解答例）
- ・ 進行を制御することが困難な高速度に該当するか
 - ・ 妨害目的の運転に該当するか
 - ・ 量刑が妥当かどうか（一審大分地裁の懲役8年が妥当かどうか）

〔問②〕 記事では、検察側と被告側の双方は主にどのようなことを控訴審で訴えると書いていますか。

（解答例） 【検察側】 「妨害目的」があったことを訴え、量刑を見直すこと

【被告側】 運転ミスを対象とした法定刑の軽い過失運転致死罪の適用

〔問③〕 この記事の事例のほかに、「危険運転」による事故の被害は全国で多く発生しています。車社会で生きる皆さんも当事者になる可能性があります。記事を読んで感じたことや考えたことを書いてみましょう。

自由記述