

# 被告の危険性認識焦点

## 法定60キロ↓146キロで走行

### 津5人死傷事故 12日高裁判決

津市の国道で2018年12月、乗用車を運転中にタクシーと衝突して5人を死傷させたとして自動車運転処罰法違反（危険運転致死傷）の罪に問われ、1審で同法違反の過失運転致死傷罪が適用されて懲役7年（求刑・懲役15年）の判決を受けた元会社社長、末広雅洋被告（58）の控訴審判決が12日、名古屋高裁で言い渡される。時速146キロで車を走らせていた被告の危険性の認識について高裁の判断が注目される。



裁判員裁判による1審・津地裁判決によると、末広被告は18年12月20日夜、津市の国道23号で、法定速度（60キロ）を超える時速146キロで走行し、道路を横断

していたタクシーに衝突。タクシーの運転手と乗客3人を死亡させ、別の乗客1人に重傷を負わせた。1審判決は、末広被告の運転を「制御困難な高速度

#### 危険運転致死傷罪

悪質運転の厳罰化を目的に2001年の刑法改正で新設された。致死罪の最高刑は懲役20年。14年の自動車運転処罰法の施行に合わせ、刑法から移された。過失致死傷罪（最高刑は懲役7年）は過失責任を問うのに対し、飲酒や薬物の影響で正常な運転が困難な状態や進行を制御するのが困難な高速度で故意に人を死傷させた場合に適用される。

で自動車を走行させる危険な行為」と認定する一方、「ハンドルやブレーキ操作のわずかなミスで危険が生じる状況を、具体的な可能性として頭に思い描いていたとは言えない」として、危険運転致死傷罪の成立に必要な「故意」の立証が不十分だと判断し、同罪の適用を退けた。

検察側は名古屋高裁の審理で「事故の具体的な可能性を現実に思い浮かべ

ていたことまで要求しており、故意の成立範囲を極端に限定している」と事実誤認を主張。「末広被告は意図的に146キロの高速度で走行し、他の車が進路に進入し、衝突する可能性を強く認識していた」として危険運転致死傷罪成立を

訴えた。弁護側は「末広被告は片側3車線の一番右側を走行しており、優先通行権があった」と主張。「十分な安全確認をせずに道路に進入してきたタクシーの責任も大きい」と量刑不当を訴えている。【朝比奈由佳】

### 識者「法律に曖昧な点」

危険運転致死傷罪の適用には加害者側の「正常な運転に支障が生じる恐れへの認識」の証明が必要で、立証には高いハードルが課せられる。警察庁によると、2018年に自動車運転処罰法違反で検挙された4万3969人のうち危険運転致死傷罪が適用された人は575人と0.1%にとどまる。

全国被害者支援ネットワーク監事の川本哲郎・元同志社大教授（刑事法）は、今回のケースについて「道路の状況に応じて、車の進行を制御することが困難な高速度で走行していること」の認識があれば、末広被告に危険運転致死傷罪は成立する」と指摘。その上で「危険運転致死傷罪は対象範囲が広がりすぎないように要

件に制限をかけたため、適用が難しい。法律自体に問題があると言わざるを得ず、悪質で危険な運転行為を適正に処罰できるように法改正も考えるべきだ」と訴える。交通問題に詳しい高山俊吉弁護士は、時速146キロで走行して人の生命・身体に危険を生じさせる状況が起こっても構わないとする末広被告の意図がないと危険運転致死傷罪は成立しないとし「人の心の内を客観的な事実から判断するのは非常に難しい」と指摘。同罪の創設が交通事故遺族の厳罰化を求める署名活動がきっかけだった点に触れ「法成立を急いだため曖昧なところがあり、議論が起こりやすい法律になっている」と話す。【朝比奈由佳】