

94. 時速 194 キロ

自動車の免許を取得して半世紀以上経過する。駐車違反や右折禁止等で反則切符を切られたことは数回あるが、事故を起こしたことや貰ったことは幸い皆無。若い頃から安全運転として心掛けているのはスピードの抑制と車間距離の確保だ。歳をとってからはこの傾向はさらに顕著になり、割り込まれることも多いが気にしないことにしている。少し後続車に迷惑かも知れないが。

車の運転で一般道を常軌を逸した時速 194 ^{km/h} でばく進し、死亡事故を起こした男（事故時 19 歳、現在 23 歳）に大分地裁は自動車運転処罰法（正式名は「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」）の危険運転致死罪を適用し、懲役 8 年（求刑 12 年）を言い渡した。危険運転致死罪の適用は当然だが、量刑には疑問を感じる。

この事故、当初県警は危険運転致死容疑で書類送検したが地検は同法の過失致死罪で起訴。遺族が過失ではなく、より刑の重い危険運転罪適用を求める署名を提出した後、訴因を危険運転に変更した経緯がある。

同法の危険運転致死罪は第 2 条の「制御困難な高速度」「飲酒の影響で正常運転が困難な状況」「赤信号を殊更に無視」など 8 つの行為が死傷事故の原因になった場合、過失ではなく「故意犯」が適用される。最高は懲役 20 年で、同じ死傷事故に適用される過失致死罪の最高 7 年より重い。今までは「制御困難な高速度」の基準が曖昧で、危険運転の適用に難点があったとされる。

今回は直線道路だったので、弁護側は道路に沿って直進できていたと主張しているが、判決は実際に進路の逸脱がなくても道路状況によってわずかな運転ミスで逸脱し、事故が発生する危険のある速度と判断したという。

基準の曖昧さなどは法改正の議論もあるというが、一般常識に合致したものが要だ。

この事故は 21 年 2 月に大分で発生。右折中の車が対向から直進してきた乗用車に衝突され、右折車の方が死亡した。異常を検知する車載機器のデータから、車体が衝撃を受けた時の速度を 194.1 ^{km/h} と解析したという。衝突された車のシートベルトは引きちぎれるほどのダメージを受けた。右折車から見れば、194 ^{km/h} の猛スピードで迫ってくる対向車を想定することは不可能だと思う。何故これ程の速度を出すのか、何故こんなに速度がでる車が存在するのか。

免許を取得すると被告は就職祝金で中古のスポーツカーを購入し、一般道で 170 ^{km/h} 前後の速度を出すという違反行為を繰り返している。教習所で習った筈の順法精神は初めからなかった。その後事故を起こしたドイツ製の中古 BMW に買換。被告は法廷で、「何キロ出るか試したかった」と言い、高速道路では時速 200 ^{km/h} 超の速度を出したという。アクセルを踏み込んでいったときエンジンやマフラーから音が出て加速する感覚を楽しんだというのだ。浮薄な常習犯だ。これだけの危険運転を行っていた行為を周りの大人達は気が付かなかったのだろうか。そして免許取得から 1 年弱で無謀な行動で痛ましい事故を起こし、人を死なせ、被告の身になった。

ところで、日本の一般道の最高速度は 60 km/h、高速道路で 100 km/h（一部で 120 km/h）だが、国産車のスピードリミッター（速度抑制装置）は、大型トラックは 90 km/h で義務だが、普通自動車は 180 km/h、軽自動車は 140 km/h、輸入車は 210 または 250 km/h で共に自主規制だ。つまり、一般道の場合で言えばスピードリミッターを付けていても普通自動車は 180 km/h まで、輸入車なら 200 km/h 以上出せる。スピードリミッターは何の役にも立たない。義務化も含めて法定速度に近づけるスピードリミッターの見直しが必要ではないか。（2024 年 12 月 7 日）