

「私は止まっていた。 急ブレーキ

■やなぎはらみか
バイク雑誌の編集記者を経てフリーに。交通事故を主なテーマに執筆する他、TV出演、講演活動も行う。本誌や『週刊朝日』に連載した交通事故の告発ルポは、自賠責制度の大改正につながり話題を呼んだ。また検視や司法解剖に関する取材も精力的に行い、日本の死因究明のひずみを鋭く指摘している。最新刊「焼かれる前に語れ」（共著）、「交通事故被害者は二度泣かされる。」など著書多数。自らも限定解除のナナハンライダーである。

実刑判決を受けた被告が訴える 高知県警・調書捏造疑惑

1991年にスタートした本連載も、早いもので18年目に突入！単純計算すると、これまでに約200件の事故や事件を扱ってきたことになる。しかし、残念ながら交通事故の二次被害に苦しむ人々からの情報提供や相談は後を絶たないのが現状だ。今月取り上げるのは、高知県で発生したスクールバスと白バイの衝突事故。警察は身内の死亡事故をどう処理したのか？ 実刑判決を受けながらも、ひたすら「無罪」を訴え続ける、スクールバス運転手の思いを取り上げる。

などかけていない！！



警察官が捏造した疑いは全くない。被告が右方の確認を十分にしていれば、衝突を容易に避けることができた」と明記しているが、片岡氏は今も、

「私は決して、急ブレーキをかけるような運転はしていません。右折しようとして停止していたところ、突然白バイに衝突されたのです。ブレーキ痕などつくはずはないのですが……」

高知県のAさんから私の元にメールが入ったのは、2007年3月上旬のことだった。本誌連載でも何度か取り上げている「山本事件」（愛媛県警の白バイと16歳少年の運転するバイクとの衝突事故）と同じような「冤罪事件」が、高知県でも発生しているというのだ。

「高知でも愛媛と全く同じような白バイ事故が起こっています。事故から8カ月後、一枚の写真に黒々と写っているスリップ痕を示されたとき、私の友人であるバスの運転手は頭の中が白くなって、その後の記憶は無くなったと言っているくらいです。そもそも、20人以上を乗せている総重量10トンの大型バスが、「一旦停止後6、5m進行して急ブレーキをかけ、1.1mのスリップ痕をつけた」なんてことがありうるのでしょうか。しかも、バスにはABSが装備されています。現に、事故の3時間後くらいに現場に駆けつけた私は、そのようなスリップ痕を見ており

ません。他の知人も同様です。また、白バイが衝突した位置も実際とはまるで違うのです。これは明らかな捏造です。許されることではありません」

Aさんからのメールには、実際見分調書を謄写した写真が多数添付されていた。バスは動いていたのか、それとも止まっていたのか……？

本当に止まっていたのなら、ブレーキ痕はつかないはずでは？

地元の支援者たちは今、バスの運転手を理不尽な「冤罪」から救うため、ネットなどを通じて懸命の呼びかけを続けている。

なぜ無視される？ 目撃証言の数々

事故は、2006年3月3日午後2時34分、高知県吾川郡春野町の国道で発生した。詳しくは現場の見取り図（66ページ）を見てほしい。国道沿いにあるレストランの駐車場から土佐市方面へ右折しようとしたスクールバスの右前角に、

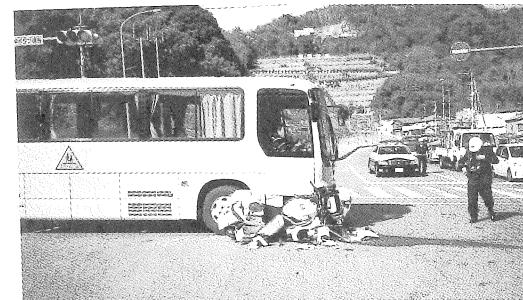
右方向から直進してきた高知県警交通機動隊の白バイが衝突。運転していた隊員（当時26）はその衝撃で道路に投げ出され、まもなく死亡した。バスには片岡晴彦運転手のほか、卒業遠足に出かけていた中学3年生22名と引率の教師が乗っていたが、けが人はなかった。

片岡運転手は業務上過失致傷の疑いで即逮捕され、そのまま3日間拘留。2006年6月には免許取り消しの行政処分を受け、11月には業務上過失致死罪で正式起訴。2007年10月30日、禁錮1年4カ月の実刑判決を言い渡されている。

交通事故の起訴率は、全事故の10%にも満たない。ましてや、実刑判決は0.1%。そんな中、過去に事故歴のない片岡被告に執行猶予なしの禁固刑が下されるといふのは、異例の重罰だといえるだろう。

高松高裁の柴田秀樹裁判官は、判決文の中に、

「現場にはバス前輪のスリップ痕（長さ1〜1.2m）があり、



事故直後の現場。バスを運転していた片岡氏は「右折待ちで停止中に衝突された」と無罪を主張したが、実刑判決を受け、最高裁に上告中だ。

と、主張し、無罪判決を求めて最高裁に上告しているのだ。私は早速高知へ出向き、取材を開始した。

まず、事故時にこのバスに乗車していた生徒（現在高校2年生）に直接話を聞いてみたところ、

「バスは間違いなく止まっていた。急ブレーキのショックなどまったくなく、衝突の衝撃もそれほど大きなものではなかった。私たちはしばらく何が起こったのかわかりませんでした。運転手さんを有罪

で、梶原守光弁護士はスリップ痕捏造疑惑について、厳しい口調でこう言った。

「警察こそ、痕跡を偽造しようと思えば簡単にできるプロです。水と刷毛を使えば、20秒もあれば簡単に同じような痕跡が描けます。とにかく、このスリップ痕を片岡さんに指し示させることなく捜査を終わることなどありえない。本来はそれを写真に撮っておくのが鉄則でしょう」

死亡した白バイ隊員の遺族は、スクールバスを所有している仁淀川町と片岡運転手を相手取って、民事訴訟を提起。現在も警察の捜査結果を信じて闘いを続けている。残された妻と幼い二人の子供には、何の罪もない。それだけに、片岡氏は心を痛めているという。

「私は決して、亡くなった警察官に責任転嫁をするためにこのような主張をしているのではありません。でも、司法には、事実を正直に判断してもらいたい。ただそれだけです」

今回の事故は、一方の当事者



高松高裁での「実刑判決」を受け、記者会見で悔しさを訴える片岡被告。地元では「ハルさん」と親しまれ、バスに乗っていた生徒たちは、無罪を求める署名活動を行っている。

が警察(白バイ)で、実況見分をしたのはその白バイの同僚という特殊なケースだ。本来なら、誤解を受けないよう、捜査はつとめて公平に行われなければならないはずだが、その内容は、信じられないほど二方向的で偏ったものだった。

こうした捜査の中で、「冤罪」が作られていくとしたら、それほど恐ろしいことはない。

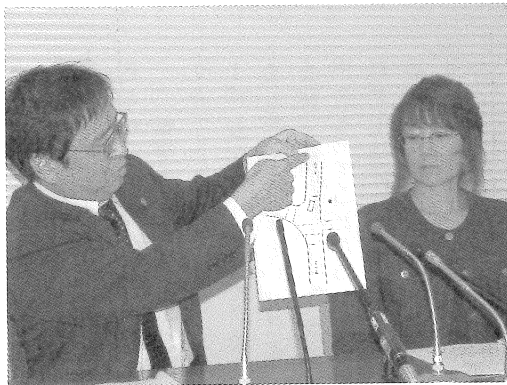
片岡さんは支援者に支えられながら、引き続き最高裁で無罪を主張していくつもりだという。

もうひとつの白バイ事件(愛媛)

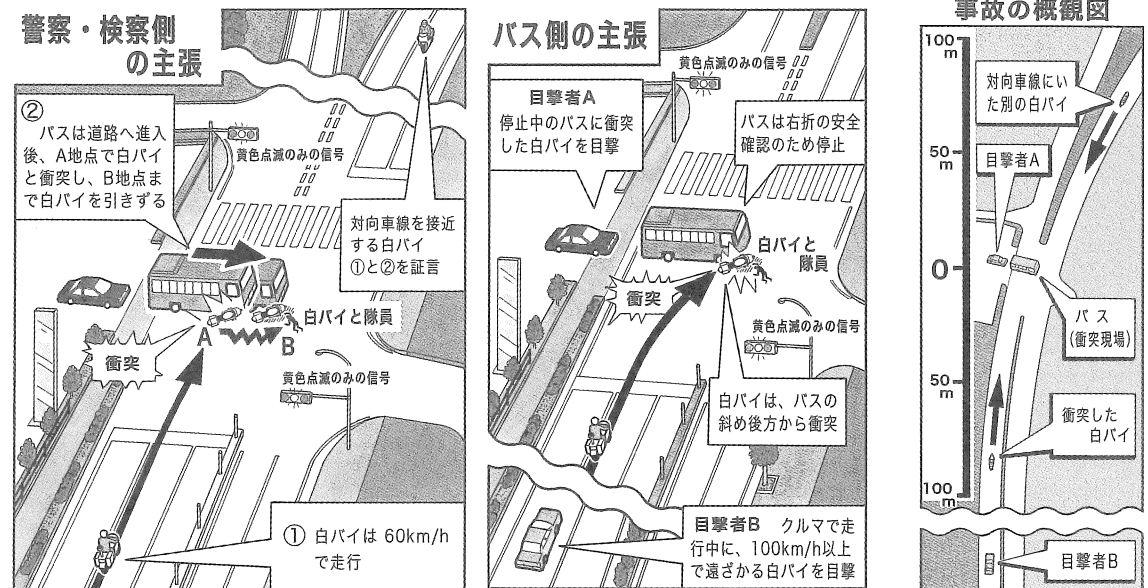
冤罪を着せられそうになった被害者が警察を提訴!

写真(右)は、2007年11月1日、白バイ隊員と愛媛県、国を相手取り、損害賠償請求訴訟を提起し、弁護士と共に記者会見に臨んだ被害者の母・山本純子さん。

山本さんの長男・昌樹さん(当時16)は、'04年11月、白バイとの衝突事故で重傷を負った。事故直後から「僕は右折しようとして前車の後ろについて止まっていただけ。前車が右折をした直後、白い物体(白バイ)がぶつかってきた」そう主張していたが、自身の主張がまったく受け入れられないまま、業務上過失傷害保護事件の「被疑者」として書類送検され、'05年6月、松山家庭裁判所で「交通短期保護観察」という処分を受けた(成人の刑事裁判でいう「有罪」)。しかし、この結果にどうしても納得できなかった昌樹さんと家族は、自ら現場検証や目撃者の聞き込みなどを繰り返し、高松高裁に抗告申し立てを行った。それを受けた高裁は、証拠を精査した上で、「原決定には重大な事実の誤認や処分の著しい



不当がある」と厳しく指摘。再び松山家裁に事件を差し戻し、再審理を促した。その結果、松山家裁は、1回目の決定を取り消し、'06年3月、不処分(無罪)決定を下した。つまり、「有罪」から一転、異例の「無罪」を勝ち取ったのだ。しかし、いまだに警察は再捜査を行おうとはしないという。1回目の裁判は、12月19日に松山地裁で開かれる。



警察・検察側は「バスが右側の確認を怠り、時速約10キロで国道を横切ろうとした際、右側から直進してきた白バイに気づかず衝突。その後急ブレーキをかけて停止したとしている。白バイの速度については、国道を対向していた同僚の白バイ隊員の証言を全面的に採用した。一方、バス側は、「右側の安全を十分に確認した上でゆっくりと交差点中央まで進行し、右折するため通過車両が途切れるのを待ちながら停止しているときに、突然白バイに衝突された」と供述。両者の主張は真つ向か対立している。

にした警察や検察、裁判官はおかしいと思います」

はつきりとした口調でこう答えた。

また、乗用車を運転し、バスのすぐ後ろについてレストランの駐車場から出ようとしていた仁淀中学の品原校長も、真剣な表情でこう語った。

「私は法廷でも証言したのですが、スクールバスは間違いなく止まっていた。そこへ、なにかがもの凄いスピードで、右カーブをきりながらバスの右前につぶかったんです。それが白バイだったということは後でわかりました。あの状況でどうやったらバスのブレーキ痕が1メートルもつくというのでしょうか。これは、私の目の前で起きたことです。私は自分を信じます」

しかし裁判官は、こうした複数の具体的な証言を全て「信用できない」と排除。調書の写真に写るブレーキ痕(写真右下)から、「バスは約10キロで進行中に衝突した」と認定したのだ。

が、ここで重大な問題が浮

上してきた。片岡氏は、実況見分時に現場で自分がつけたとされるブレーキ痕を一度も確認しておらず、検察庁で写真を見て、初めてその存在を知ったというのだ。事実、調書の中には通常あるはずの「立会人による指示説明」の写真がない。ちなみに、警察官向けのマニュアル「交通事故事件捜査」には、こう記されている。

「事実認定に必要な地点の特定は、通常、被疑者を立ち会わせ、その指示説明と客観的な現場の状況とをにらみ合わせておくものであり、できる限り被疑者以外の者も立ち会わせることにも配慮する」

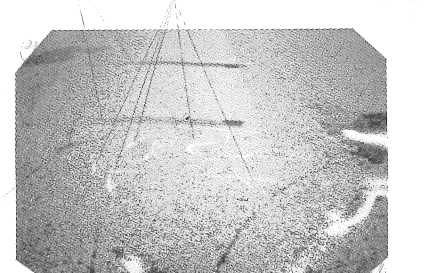
この事件の場合、有罪(しかも実刑)になるような重大事件にもかかわらず、「動いていたか、止まっていたか」という事実認定の根幹となる証拠の

写真を示さずに調書を仕上げた警察の捜査には大きな問題があるだろう。また、こうした皆さんの調書を素通りさせた検察官や裁判官は、被告人とされた人の切実な訴えに、いったいどう答えるのだろうか。

一番で実刑判決を受けた片岡氏は、バスの制動実験結果などの新証拠を高松高裁に提出したが、裁判官はそれを検証することなく全て却下。なんと、1回目の法廷で即日結審し、わずか1カ月足らずで今回の実刑判決となったのだ。

高裁判決後、記者会見の席

写真番号 133



警察が実況見分時に撮影していた「バスのスリップ痕」。片岡さんの支援者らが修理済みのバス(実車=ABS装備)を使って制動実験をおこなったところ、10キロの速度で急ブレーキをかけてもブレーキ痕はほとんど残らなかった。片岡さんは「私は止まっていたのだからブレーキ痕がつくはずはない。捜査機関による捏造だ」と主張しているのだが...