



ロサンゼルス市内にあるUSCのMetropolitan Center (南カリフォルニア大学病院)の受付で、「VICTIM (訪問客)」と印刷されたオレンジ色のワッペンを手渡されるまでに、私たちは何回ガードマンのチェックを受けたことだろう。「何のためにここへ来たのか」などと繰り返して尋ねられ、ようやく通過することのできた入り口では、なんとX線による荷物検査まで行われた。

ジャーナリスト
柳原三佳
やなぎはらみか

ロサンゼルス市警
交通捜査密着リポート③
告発弾丸ポ
第5弾

(検視官)と呼ばれる専門の捜査官が駆けつけ、医学的見地から死因を徹底的に究明しているという。
私は、交通事故の取材をするなかで、初動捜査や証拠保全が不十分だったために加害者と被害者が取り違えられたり、後になって保険金が支払われ

なかったりしたケースに、数多く立ち会ってきた。それだけに、アメリカのこのシステムについて、ぜひ調べてみたいと思っていたのだ。
受付の案内に従って、迷路のような建物と奥へ奥へと進む。そこには、一般病棟とは異なるホルマリンのにおいが漂っていた。廊下の隅には大きな皿

のようなステンレスの台がいくつも置かれている。私はそのすぐ横を通りながら、一瞬「これは何だろう……」と思ったが、台の上に脂のようなものが付着しているのを見て、すぐにそれが死体を運ぶストレッチャーであることに気がついた。
突然、廊下に面したドアのひとつが開き、中から手術衣に身を包んだ医師があわただしく出てきた。そのとき、開け放たれたドアの向こうをなげなく覗いた私は、一瞬、体が棒のようになってしまった。そこにあったのは、解剖中の若い男性の遺体だった。

あまりの驚きにしばらくは声も出なかったが、頂点に達していた緊張は、間もなく解きほぐされた。仕事着のまま私たちの前に現れたトーマス野口氏は、白髪のとてもしゃべりかたが、七十一歳とは思えない少年のような目が印象的だったが、二十五歳で単身渡米し、法学界の第一人者としての地位を築くまでは、白人社会からの強烈なバッシングも何度か経験したという。
「だいぶ褒められ、またすぐたたかれました。でも私は、この仕事を使命と思ってやってきました……」
野口氏が、コロナの最高

死亡事故や重傷事故で被害者が供述できないとき、その事故はときとして「死人に口なし」的な処理をされてしまうことがある。アメリカ・ロサンゼルスではそうした事態を防ぎ、真実を明らかにするため、コロナ(検視官)と呼ばれるエキスパートが、警察官より先に現場を徹底的に検証している。交通事故におけるコロナの役割とはどのようなものなのか、元検視局長のトーマス野口氏に話を聞いた。

責任者である検視局長(Chief Medical Examiner-Coroner)に選出されたのは、一九六七年のことである。検視局長は死因がはっきりしない場合の調査会や検視裁判を開く権限を持っており、さらに警察官や高級官僚、政治家に対する逮捕権も持っているという。日本には同じポストがないので比較しづらいが、社会的影響力はかなり大きいようだ。



元検視局長

トーマス野口が語る
「検視官が来るまで現場にさわるな！」

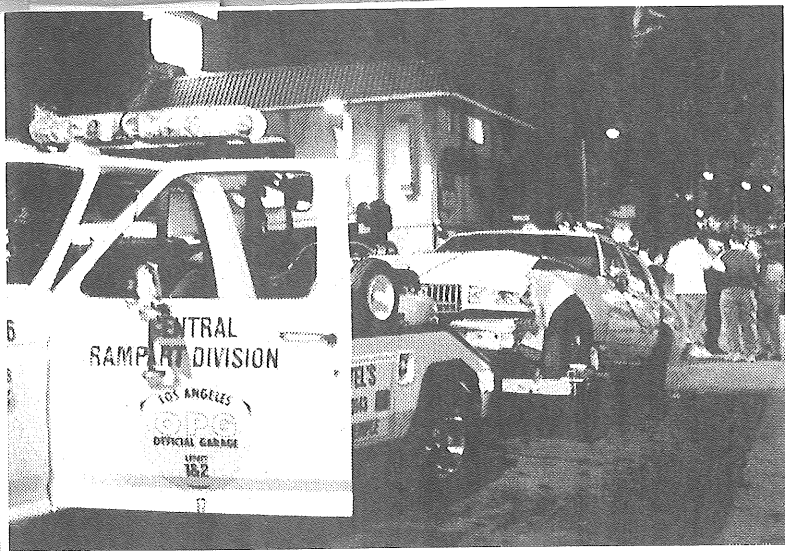
はありません。そういう人たちが、微妙なケースについても遺体を動かしてしまっているのが現状ではないかと思っています。

もちろん、日本とアメリカでは法律が違いますし、コロナの持つ法的な権力は日本の監察医とは全く異なるものですから、直接比較はできませんが、コロナのオフィスをあえて日本の東京都にたとえると、東大の法医学

トーマス・T・野口 (本名・野口恒富) 1927年、福岡県生まれ。医学博士。日本医科大学で医学を、中央大学で法学を学ぶ。62年に渡米。61年、ロサンゼルス検視局に招聘され、67年から82年までロサンゼルス検視局長を務める。マリリン・モンロー、ロバート・ケネディ、ナタリー・ウッドなど数々の著名人の検視捜査を行う。現在、南カリフォルニア大学法病理学教授。著書に『死者たちのメッセージ』『検死捜査』(共著)などがある。

教室と警視庁の捜査一課、監察医、そして、区役所の遺族係をひとつにしたようなものといえるでしょう。アメリカの警察はコロナのことを、『死体を扱う特別警察』と心得ています。コロナという言葉は、日本ではあまり耳慣れないが、この制度はもともと、イギリスからアメリカに伝わったものである。野口氏の共著『検死捜査』によると、世界の検視制度は大きく二つに分けられるという。ひとつは、死因に殺人などの疑いがある場合、警察の依頼のもとに検視する司法解剖で、日本の検視制度がこれにあたる。そしてもうひとつは、英国法をもとにしたコロナ制度である。氏は、著書の中で次のように記している。

「十二世紀はじめ、イギリスを占領していたノルマン人は、イギリス人に対して、不動産から家畜、家財に至るまで税をかけた。そして、自殺者を出した家や事故を起こした家は、全財産を没収されるという厳しきだった。たと



えは、ノルマン人がイギリス人を殺しても一切おとがめなしだったが、イギリス人がノルマン人を殺した場合は、『マードラム』という重い殺人税が課せられた。英語の『殺人』(murder)の語源である。こうなると死因が大きな問題となる。そこで、死因を調査する専門の役職が生まれた。一九四四年に法制化された『コロナー』である。つまり、コロナーのルーツは八百年前にさかのぼるわけだが、その使命も

時代にに応じて変化してきたといえる。「たとえ、交通事故の場合は刑事的な問題だけでなく、民事的な、つまり保険の問題もからんできます。これは日本でも同じだと思いますが、事故死なら保険金が百万円下りるが、病死なら五十万円しか下りないということがよくあります。また、保険金詐欺も隠れているのです。だからこちらでは、事故であってもコロナーが死因を詳しく調べます。そして、亡くなってしまったのだから遺族にはこう話しておこう、というのではなく、真実ははっきり話します。それがコロナーの使命なのです」

現在、検視局本部には、常に約百人のコロナーが待機しているという。サンタモニカ、ロングビーチ、ボモナ……関東平野に匹敵するほど広大なロサンゼルスでは、車だけでなくヘリコプターも現場急行のための足となる。「それでも、ラッシュ時に事故があったら大変です。遺体が車の中ではなく外に投げ出されている場合でも、警察官はコロナーの許可がなければ遺体を動かさないため、周囲の人が野次馬的になってしまふ。そのために渋滞だけでなく、第二の事故が起こることもあ

るのです。ですから、殺人の疑いがない自動車事故の場合は、パブリックセーフティーの意味で、できるだけ早い「夜間に事故があった場合は、睡眠不足か、居眠り運転か、といったことがよく問題になります。大型トラックの運転手などは、時間勝負で利益を上げることもあるので、最低限、覚醒剤を使っていたかどうかは調べます。また、眠気を催す抗ヒスタミン系の薬についても調べないといけません。事故のとき、ドライバーが何を考え、何をしていたかを知ることが科学的に浮かび上がることが重要なのです」

「もちろん、デリケートなものですから、すべてが自殺とはいえませんが、そういう可能性もいろいろ考えて捜査しなければならぬわけです」

また、事故が原因で死亡したのか、病気による発作で事故を起こしたのかが問題になることもよくある。これも難しい問題ではあるが、事故のパターンのじっくり検証すれば、解明できるケースが多いという。

「常識的に考えれば、たとえ運転中に心臓発作を起こしても、心臓が突然パタッと止まるわけじゃないんです。気が悪くなると、ある地点からゴロゴロゴロゴロとスピードが落ちて、それと同時にだんだんうつぶせになってぶつかります。そういう場合は、傷が非常に軽いですし、全くないこともあります。ですから特に年をとった人に対しては、簡単に事故と決めつけず、病歴などを調べたりして、それを加味しながら鑑定していく必要がありますね。そして、発作の場合は『自動車の動きがおかしかった』とか『うつぶせになってくることがあるので、聞き込みも早くやらなければいけません』

アルコールや麻薬についての検査も重要な項目のひとつだ。

柳原三佳さんの告発ルポをまとめた「これでいいのか自動車保険」朝日新聞社刊 定価・本体三〇〇円が好評発売中です

に捜査するように考えています」

では、交通事故の捜査を行う場合、コロナーはどのようなことに着目するのだろうか。野口氏は、自動車事故の場合、三つの重要な要素があるという。

「これは飛行機の事故でも同じですが、『ヒューマンファクター』(人的要因)、『メカニカル』(自動車の機械的なもの)、もうひとつは『エンバイロメント』(気象条件、環境などの総合的状況)。これらは必ず調べなくてはなりません。人的なものを調べていくときは、現場の写真や報告書をもとに遺体を解剖しています。解剖した後、傷口などからどうも解せないことがある場合は、もう一度、現場の状況を見ます。もちろんガレージに入っている事故車も。こうして三つを合わせていくと、ああなるほど、と合点することがたくさん出てくるのです」

事故か病気かも解明 コロナーの初動捜査

実際、コロナーが初動捜査にかかわることによって、さまざまな真実が明らかになる。たとえば、いま私が取材中の事故の中に、衝突の衝撃で車外に搭乗者が放り出され、運転者が入れ替わったまま処理されてしまったケース

ないでしょうか。しかし、第三者が見られないような法律はダメです。そのしきたりを少しずつ変えていかなければいけないでしょう。ちなみにアメリカでは、コロナーが作ったリポートは公的なもので、隠すことはできません。例えば、今でもマリリン・モンローの解剖所見は、オフィスに行けば手に入ります。また、私など現場へ行くときは、主任捜査員と報道関係者を必ず一緒に連れていきます。必要なときには、正しいことがスムーズに報道されるよう、わかりやすい言葉で、いっせいに記者会見をします。そうすることによって一般の人たちの安心感も保てると思うんです。アメリカの人たちには知る権利がありますからね」

では、将来的に日本でコロナーのような制度は導入されるのだろうか。また、情報開示は実現するのだろうか。もし実現すれば、「死に口なし」的な事故処理が減り、科学的な事故原因の解明によって事故防止の研究ももっと進むような気がするのだが……。

「実際に、日本の動きを見たり聞いたりしていますと、少しずつアメリカのコロナー制度というものを研究しているようです。でも、こんな制度があるから日本でもやったらいいというふうには簡単にはいかないでしょうね。急に変えられないと思います。こういった

がある。事故直後に身体の損傷や事故車の検証などがほとんど行われていなかったことが原因だが、アメリカでは、コロナーが被害者の身体と事故車を検証するので、取り違えることはほとんどないという。

「たとえドライバーやパッセンジャーが車外に放出されても、どちらが運転していたかは双方の傷を調べれば、はっきりわかります。アメリカの自動車ですと、運転席が左にあるために、ドライバーの傷口は身体の左側にあることがほとんどです。反対に、パッセンジャーの身体には、右側のほうにガラス片による傷口があります。ぶつかる瞬間に急に体の位置を変えるわけにはいかないからです。また、運転している人は事故が起こる寸前を知っているので身構えることができますけれど、横に乗っている人は気がつかないために、大きなケガをすることが多いのです。だからこのような事故では、迷宮入りにならないように、コロナーは早く鑑定しなくてはならないのです」

さらに、現場の痕跡は、意外な真実を語りかけてくるという。たとえば、車で自殺するとき、大部分の人は一人でハンドルを握っている。そして、普通の事故なら、ぶつかる直前にできるだけそれを避けるような行動をとるものだが、自殺の場合は回避動作やブレ

たことは官庁同士のいろんなバランス、予算の関係もありますからね。また、人だけじゃなくて、制度や法律の違いもある。日本はドイツ法ですが、アメリカでは英国法です。今の日本にある法律をすぐに変えることはできませんし、また変える必要はないと思います。

ただ、日本の方々はこれから、役所になんとかしてくれと言うのではなくて、自分たちで啓蒙していかなくてはならないと思います。そして、今後はこういうふうになんかさんが調べていしつ日本の官庁の考え方を調べていかなければならないでしょう。とにかく、自動車事故の捜査は航空機事故と同じく、ワンエージェンシー(一つの官庁)だけでできるものではありません。いろいろな機関が協力して、それぞれのデータをつき合わせてやっていかなければいけないと思います」

銃による殺人も自殺も、航空機事故も交通事故も、人の「死」の重みはすべて同じ……。どんな事件でも解剖の前には必ず手を合わせ、死者に敬意を表すというトーマス野口氏は、祖国である日本の問題点を指摘してくれた。次回は、日本よりはるかに厳しい、ロス市警の飲酒運転の取り締まり現場に密着する。(つづく)

取材協力・田中卓