

柳原三佳の 新 一瞬の真実

高速道路に落下し
それを避けられず
「過失」なのか!?

FILE NO.040
中央自動車道落下物訴訟(続編)
取材・文 柳原三佳 <http://www.mika-y.com/>
イラスト 佳岡広澄

■やなぎはらみか
バイク雑誌の編集者を経てフリーに。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「自動車保険の落とし穴」「焼かれる前に語れ」。「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。

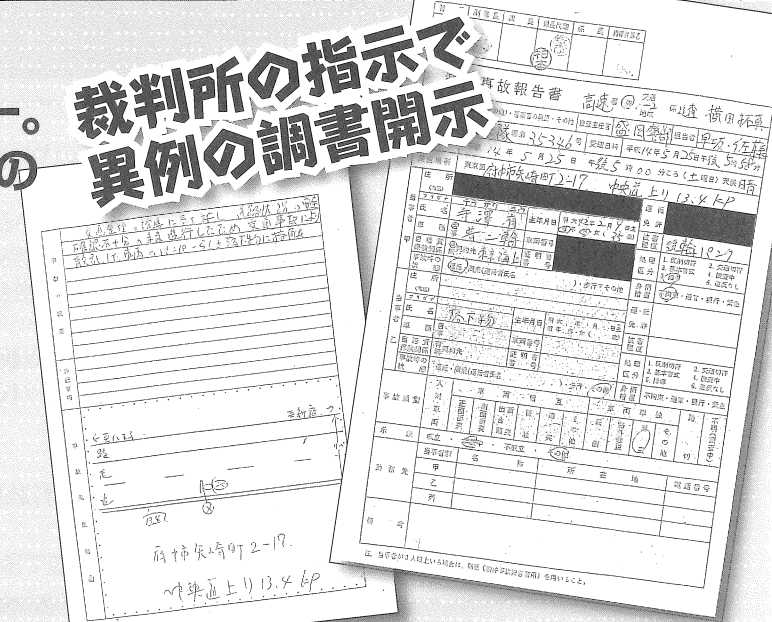
本人の知らない 「わき見運転」の 作成されていた

ていた事故車のバンパー。
衝突したのは、ライダーの

裁判所の指示で
異例の調書開示

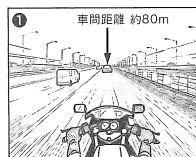
ところで 調書が ??

警察の不祥事問題等に果敢に挑む、ジャーナリストの寺澤有氏。高速道路をバイクで走行中、事故車のバンパー様のモノに乗り上げ、九死に一生を得た彼は、現在、中央自動車道を管理する「中日本高速道路株式会社」(旧日本道路公団)と、警察官を雇用する「東京都」、そして最初の事故を起こした「当事者(実質的には損保会社)」を相手に民事裁判を闘っている。事故から6年、提訴からすでに3年半、今は裁判の中でようやく開示された事故報告書のずさんな中身と、寺澤氏自らが法廷に立っておこなった証人尋問の様子をレポートする。

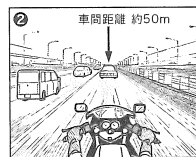


状況説明図

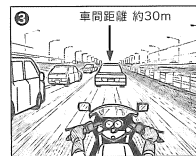
1、中央高速に合流
2002年5月25日(土曜日)、八王子インターから中央高速上り車線へ合流
・速度は100km/h前後で、周辺のクルマの車間距離も、また十分な状態



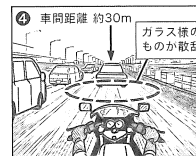
2、流れに変化がある(1)
合流後、数kmの走行
・土曜日の16時過ぎであり、レジャー帰りのクルマで、混雑しはじめる
・速度は80km/h前後となる



3、流れに変化がある(2)
車間距離が、約30mまで詰まる
・混雑の度合いは増すが、速度は80km/h前後のまま



4、道路上に異変
突然、車線上にガラス様のものが散乱
・反射的にアクセルを緩め、速度が若干落ちる(70~75km/h程度)



とした車の自動車保険会社も、「寺澤氏に40%の過失がある」として、バイクの修理代などは一部しか支払えないという態度を示してきたのだ。寺澤氏は憤る。「今回の事故は、どう考えても不可抗力。しかも、一歩間違えれば、死んでいたかもしれません。警察や損保の対応に頭にきた私は、しかたなく今回の裁判を起すことを決意したわけです。しかし、被る側をもう簡単に寺澤氏の主張を認めようとはしなかった。裁判における東京都の主張を一部抜粋してみると……」

《本件事故は、原告(寺澤氏)が原告車のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び原告車等の状況に応じた速度と方法で運転していれば避けることができたとはいえないものであって、原告の過失によつて発生したものであることから、原告の上記主張は、主張自体失当である。》
ようするに、落下物を避けなかった寺澤氏が悪い、という筋書きだ。

本誌06年11月号ですすでにレポートしたが、私もこのあまりにひどい東京都側の主張に怒りを感じ、バイク乗りの一人として次のような内容の意見書を作成した(これはすでに裁判所には提出済み)。
「……一輪車を運転する者の常識からすれば、寺澤さんはむしろ、とつさの状況下で最善を尽くしているといえます。突然目の前に現れた障害物を避けるため、急ハンドルやパニックブレーキをかけていけば、たとえ落下物との衝突を避けられたとしても、転倒や追突、後続車による轢過など、さらなる重大事故を誘発した可能性があるのです。被告は、一輪車が高速道路においてこうした障害物を「避けること」によつて生じるであろうリスクを、どのようか。もし、寺澤さんがこの状況下で落下物を避けられなかったことを「過失」と断じるのであれば、実際に走行実験などをして「避けられる」ことを立証すべきです。それをせずにこの主張を続けることは、高速道路を走行する一輪車に危険な行為を強要し、最悪の場合「死を選択せよ」と言っているようなものではないでしょうか……」

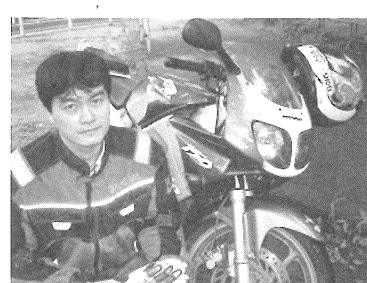
10月6日、東京地裁八王子支部で、以前本誌でもレポートした「寺澤有氏の落下物訴訟」を傍聴してきた。なんと、寺澤氏自身が法廷の真ん中に立ち、証言台に立った警察官や道路公団の職員に、「ズバズバと質問を浴びせかけていく……」。

これまで数多くの裁判を傍聴してきた私だが、今回のように代理人をつけず原告自らが証人尋問するシーンを見るのは、初めてだった。こうしたスタイルの裁判を「本人訴訟」というのだが、一般の傍聴者が何も知らずに聞いていたら、おそらく誰も寺澤氏が弁護士でないことには気づかないだろう。この裁判で寺澤氏が当初請求していたのは、自身のバイクの修理代やレッカー代、休業損害など約30万円の損害だった。しかし、現在は約120万円。というのも、落下物の主である事故車のドライバーが、「裁判に出るくらいなら30万円は自分が支払う」と言い出したため、真相究明と責任追及に支障が出るおそれがあると考えた寺澤氏は、慰謝料の額を10万円から100万円に引き上げざるを得なかったのだ。

いずれにせよ、この程度の請求金額では弁護士に依頼しても赤字になることは目に見えているため、寺澤氏はあえて本人訴訟という方法を選んだのだという。

「もちろん本人訴訟といえども、裁判にかかる時間やお金を考えれば、こんな少額の請求をしたって何の得にもなりません。でも被告らに反省を促し、再発を防止するには、これしかないと思っただけです(寺澤氏)」。事故の概要については、裁判所に証拠として提出された左の図を見てほしい。

2002年5月25日の夕方、愛車のNSR150SP(タイホンダ製)で中央自動車道を走行していた寺澤有氏の目の前に、突然車のバンパー様の大きな物体が出現した。寺澤氏はとっさに避けることができず、一瞬のうちにその巨大な落下物に乗り上げたが、バランスを大きく崩しながらも転倒はせず、無事に着地。まさに九死に一生を得た。ところが、首都高速の霞ヶ関トンネル内でバイクは走行不能に。実は、バイクは落下物のバンパーに乗り上げたときに大きな衝撃を受け、前後輪ともパンク



原告としてこの裁判を一人で闘っている寺澤氏。バイクは落下物に乗り上げたNSR

していたのだ。後でわかったことだが、寺澤氏が乗り上げたバンパー様の物体は現場付近で追突事故を起こした車のものでも回収されることなく、そのまま現場に放置されていたのだ。警察には事故当日に第一報を入れ、約1週間後、寺澤氏は警視庁高速隊八王子分駐所へ直接出向いた。ところが、このとき対応にあたった警官の対応は最悪だった。なんと、被害者である寺澤氏に対して、「あんたが勝手に落下物に衝突したんだから、あんたが悪い。そういう書類もできている。大体交通事故はたくさん発生しているから、すぐに現場へは行かない」と言い切ったというのだ。それだけではない、バンパーを落

「あんたが悪い……」
その根拠は、「物損事故報告書」に隠されていた

「あんたが勝手に落下物に衝突したんだから、あんたが悪い。そういう書類もできている」

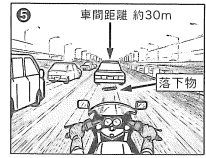
警視庁高速隊八王子分駐所の警官がこの一方的な言葉を寺澤氏に投げつけたことはすでに書いたとおりだが、この裁判の中では、その「書類」なるものが、事故から約4年半経つてようやく正体を現した。

「物損事故報告書」(P.62)が、それだ。本誌連載でもたびたび問題

5、落下物の出現

ガラス様の散乱物をやり過ごしている、前方のクルマの下から落下物が出現

- 落下物はバンパー状のもので、車線に対して、ほぼ直角にあった
- 同時に、回避する時間の余裕がないと判断し、前輪の荷重を減らすために、アクセルを少し開ける(※)
- 速度はおよそ80km/h

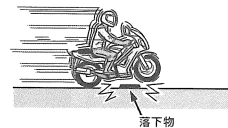
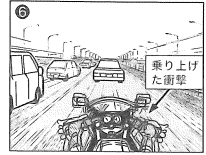


※ 障害物を乗り越えるときの基本操作の一つ。バイクは後輪で駆動しているため、若干でも加速した直後は、前輪の荷重が減少し(浮き上がるような状態)、乗り越えるときの衝撃が緩和され、転倒を免れる確率が増す

6、落下物に乗り上げる

乗り上げた瞬間、前輪が浮き上がる

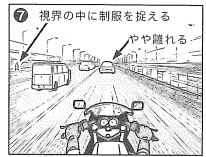
- 「カシャン!」という大きな音とともに衝撃を感じ、前輪が浮き上がり、車体が揺られる。衝撃を置かず、後輪も落下物に乗り上げる



7、落下物を通過

前輪、後輪が着地し、転倒を免れる。その後、視界の中に、路肩にいる制服の人物が入る

- 落下物を通過して安心した直後、路肩にいる制服の人物が、こちらを向いたことに気づく



寺澤氏の「陳述書」に記載されたそのときの状況は以下のとおり。「……直後、ガラスが路面に散乱しているのが目に入り、「おわ!!」と驚いてみると、直前の走行車の下からバンパー状のものが現れました。私は急ハンドルを切ったり、急ブレーキをかけたりする時間的な余裕もなく、そもそも、これらの操作は危険ですから、「とにかく、目はつぶらず、ハンドルはしっかり握っておこう」と自分に言い聞かせました。」

落下物に接触」とあ
たかも寺澤氏に一
方的な過失があつ
たかのように記さ
れていたからだ。
寺澤氏はあきれ
たように語る。
「いったいどこか
こんな話が出て
きたんでしょう?
これじゃあ、私
が完全に脇見運転
をしたことになつ
てしまいます。おま
けに「処理区分」
は「指導」? と

ときどきその「前提を忘れてしまふのか、ある場面では事故時の状況を鮮やかに再現して話すので、聞いているこちらには混乱してしまうほどだった。「とにかく、警察はウソが多くて困りました。報告書には自分でバンパーらしき落下物の絵まで書いておきながら、尋問ではバンパーは落ちていなかった……、といったことを平気で言うのですから。他にも問題点はいろいろありますが、そこまでして自分たちの非を認めず、ライダーの過失を強調したいんですよ。今後のためにも、裁判の方には頑張つて闘つていきたいと思えます」

裁判所は、果たしてどのような判決を下すのか……。引き続き、「寺澤有氏の落下物訴訟」を注目していきたい。

にしているように、日本の場合、交通事故の調書類は非公開が原則。当然、この書類も同じで、警察サイドからの反発もあり、結果的に開示されるには裁判官からの指示が必要だった。つまり、「こうして民事裁判を起さなければ、当事者といえども見ることができなかつたのだ。しかし、実際にこの事故報告書を確認した寺澤氏は驚いた。なんと、「事故の概要」の欄に、「交通整理の誘導に気を許し、道路状況の安全確認不十分のまま進行したため交通事故により散乱した車両のバンパーらしき落

まで。まあ、こんな報告書を勝手に書かれていたら、あんたが悪い」って言われても仕方がありませんね。それにしても、「(当事者乙)が『落下物』というのには笑えましたが……」まさに、「見せない」が前提だと、どんなことも勝手に書かれてしまふ、ということになりかねない。

実は、この報告書を作成した警察官は、証人として10月6日の法廷に立ったのだが、彼は基本的に、「この事故のことはまったく記憶にない」という前提で尋問に答えていた。ところが、

〈柳原三佳・11月講演会のお知らせ〉

①「交通死ゼロへの提言」
世界道路交通犠牲者の日・札幌フォーラム
日時:11月16日(日) 13:15~16:
会場:かて62・7 1030研修室 札幌市中央区北2西7(入場無料)

国連(WHO)は11月の第3日曜日を「世界道路交通犠牲者の日」と定めました。「札幌フォーラム」では、交通事故捜査や損害賠償問題に長年取り組んでいるジャーナリスト、柳原三佳氏を講師として迎え、安全問題、交通教育にとりむ道内の研究実践者からの報告、さらに専門の弁護士と交えたパネル討論によって、交通死傷被害ゼロの社会へ向けて提言をします。是非ご参加下さい。

- プログラム
- 訴え:「娘は悪くない。捜査と裁判に公正を求めて」 白倉博幸・裕美子(遺族 南幌町)
 - 提言:「いのちの教育としての交通教育を」 池田考司(江別高校教諭)
 - 提言:「交通運輸業界における規制緩和と安全問題」 川村雅則(北海道大学准教授)
 - 講演:「公正捜査のために、今こそ交通事故調書の早期開示を」 柳原三佳 ジャーナリスト
 - パネル討論:「公正な捜査と裁判のために~交通事故調書開示への課題~」 柳原三佳、青野渉(弁護士)、内藤裕次(弁護士)、白倉博幸・裕美子
- 主催:交通事故調書の開示を求める会 <http://www.chousho-kaiji.com/>

②生命のメッセージ展In京都産業大学
トークイベント「死因不明大因ニッポン~息子の死の真実が知りたい!」
ノンフィクション作家・柳原三佳氏×丸谷光生、るみ氏(遺族)
日時:11月18日(火)13:15~14:15
会場:京都産業大学京都市北区上賀茂本山 入場無料
●問い合わせ 京都産業大学人権センター ☎075-705-1428