



「日本では交通事故の調査を当事者に見せないんですか?」  
「That's bad! (それはひどい) もし、アメリカの警察官がそんなことをしたら、全米じゅうの弁護士に訴えられて、首が回らなくなりますよ」

ロサンゼルス市警察(LAPD)交通課の巡査部長、F・ウォルタードさんは、信じられないといった表情で語り始めた。

「アメリカでは、警察官が仕事中に書いたものは、すべてパブリック・インフォメーション。一般市民のみなさんに見せるというのが大原則なんです」  
彼は、さらにそう付け加えた。

一九九八年十月、私はアメリカの交通事故捜査や情報開示の実態について取材するため、カリフォルニア州ロサンゼルス市を訪れていた。

交通事故の被害者や遺族は、事故の「真実」を知りたいと切望しながらも、加害者の刑事処分が決まるまで、実況見分調書などの調査を見ることはできない。日本ではなぜ交通事故の調査をもっと早く開示することができないのか。事故直後から調査を開示しているアメリカ・ロサンゼルスの交通捜査や情報開示の実態を取材した。

と快諾。私たちが現地に到着したときには、取材用のクルマとして、なんと「パトカー」まで用意してくれたのだ。

私たちが最初に訪れたのは、ダウンタウンのサウス地区にある警察署だった。このあたりは、ロサンゼルスの中でも特に治安の悪い地域らしく、車がその地域に近づいたとたん、

「ドアロックがかかっているか、確認してください」  
通訳兼コーディネーターとして同行取材してくれた田中卓氏が、私にそう警告した。ロックをしないままうかうかしていると、信号待ちなどで止まっているときにドアを開けられ、強盗にあうことがよくあるのだという。

田中氏は大学で推理論理学を専攻。現在、EPM Aと呼ばれる電子線マイクロアナライザー分析で、車などに付着した元素から交通事故を科学的に分析する手法を模索している研究者だ。

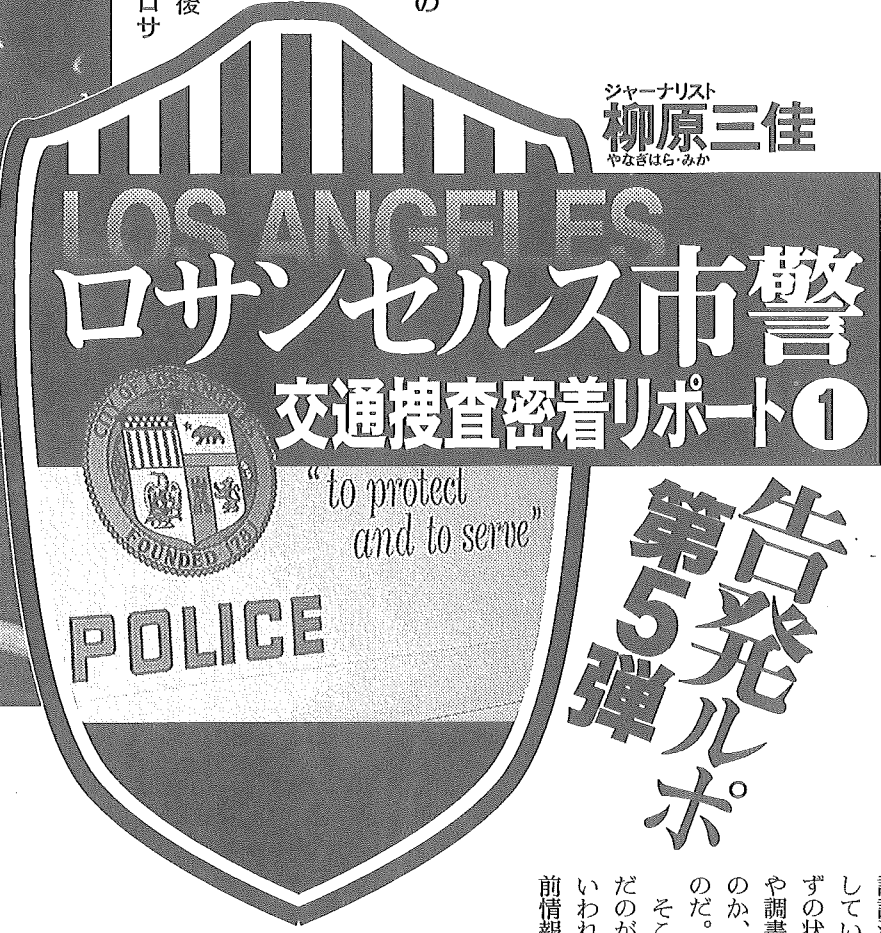
目的の警察署に到着すると、入り口の壁には、若い殉職警官の肖像写真が、ずらりと飾られていた。銃社会で仕事をするLAPDのポリスは、まさに命がけのようだ。ここは日本じやな

ンゼルスを訪れていた。数年にわたって交通事故の取材を続けるなかで、大勢の被害者や遺族から聞いたのは、「事故の真実が知りたい」という切実な訴えだった。本誌でも、「交通事故ホームズの事件簿」をはじめ、告発ルポシリーズ「こんな自

暗責保険ならいらない」「これいいのか自動車保険」「これいいのか交通行政」を連載し、理不尽な事故をたくさん取り上げてきたが、そのつど、「なぜ、交通事故の実況見分調書をもっと早く開示できないのか」という疑問に突き当たった。

実は、九八年九月、警察庁はこのような被害者や遺族の声を耳を傾け、「適正な交通事故事件捜査や被害者対策の推進」という通達を出している。その中には、「被害者に対する事故概要等の説明」という項目も含まれているのだが、残念ながら、捜査書類(実況見分調書など)の早期開示は、刑事訴訟法に触れるという理由で今も実現していない。このような、どっちつかずの状況のなか、外国の交通事故捜査や調査書類の取り扱いはどうなっているのか、ぜひ調べてみたいと思っていたのだ。

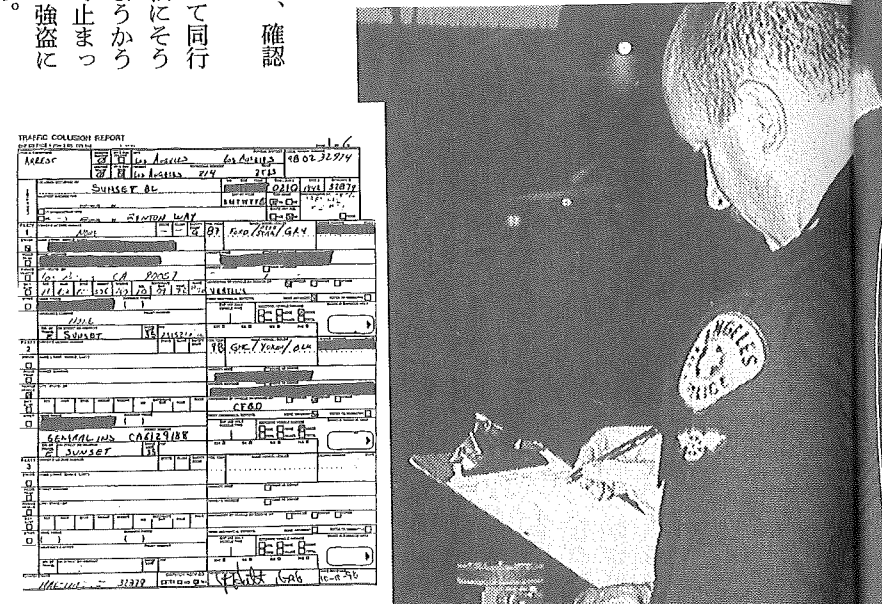
ジャーナリスト  
**柳原三佳**  
やなぎはら・みか



# ロサンゼルス市警察 交通捜査密着リポート①

告発ルポ  
第5弾

交通事故の現場で実況見分調書を作成する警察官。左は13ドルで公開している事故の調書



TRAFFIC COLLISION REPORT		1-6
REPORT MADE AT	4802 3297	
REPORT MADE BY	218	
DATE	02/28/99	
TIME	0210	
LOCATION	SUNSET BL	
TYPE OF COLLISION	REAR END	
VEHICLE 1	1997 Ford Taurus	
VEHICLE 2	1997 Ford Taurus	
DRIVER 1	John Doe	
DRIVER 2	Jane Smith	
WITNESSES	None	
INVESTIGATOR	John Doe	
OFFICER	John Doe	
REPORT MADE AT	4802 3297	
REPORT MADE BY	218	
DATE	02/28/99	
TIME	0210	
LOCATION	SUNSET BL	
TYPE OF COLLISION	REAR END	
VEHICLE 1	1997 Ford Taurus	
VEHICLE 2	1997 Ford Taurus	
DRIVER 1	John Doe	
DRIVER 2	Jane Smith	
WITNESSES	None	
INVESTIGATOR	John Doe	
OFFICER	John Doe	

# 13ドルで調書を開示する「ロス市警哲学」

そこで、まず調査の対象として選んだのが、アメリカでも屈指の車社会といわれているロサンゼルスである。事前情報によると、ここでは事故直後から当事者と保険会社、弁護士などに調査を開示しているという。いったいどのような調査を、どのようなシステムで開示しているのだろうか……

さっそく私は、LAPDにおいて取材依頼書をファクスで送った。いま思えば、あれも知りたい、これも知りたい、こんなものも見せてほしいと、かなりあつかましい内容だったが、LAPDの本部は、「できる限りの協力をしましょう

通部)の担当者がまいります。それから、交通事故の通報が入ったら、パトカーと一緒に現場へお連れすることになります。せっかくだから、実況見分の様子も取材しておいたほうがいいでしょう。また、飲酒ドライバーの取り締まり現場や留置場にもご案内します。アメリカは飲酒運転の罰則がとても厳しいんですよ」

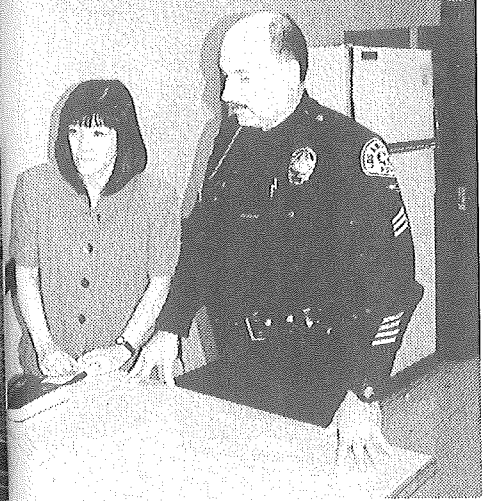
まもなく、交通課の巡査部長、F・ウォルタードさんがやってきた。アメリカでは実況見分調書がどのように開示されているのか、私たちはまず、その話から聞くことになった。ウォルタードさんは、日本の実況見分調書などにあたる、「Combined Traffic And Collision Arrest Report」と題された実際の警察調査を見せながら、説明してくれた。

郵送でも入手できる交通事故のリポート

—日本では、たとえ事故の当事者であっても、刑事裁判が終わるまで捜査書類を見ることはできません。また、被疑者が不起訴になったり、略式起訴された場合、ほとんどの書類は開示されないまま終わってしまいます。でも、被疑者の一方的な供述による調書は、時として「死人に口なし」的な

最初に應對してくれたのは、ロス市警本部の当直司令官、ディルジュ・シンさんだ。実は今日、本部の通信指令室でボヤ騒ぎがあったため、急遽、取材をこの建物で行うことになったのだという。

「のちほど、CENTRAL TRAFFIC DIVISION(中央交



ロサンゼルスは全米屈指の車社会といわれる



結果を生んでしまい、日本ではいま、それが問題になっています。カリフォルニア州では、交通事故の実況見分調書を事故直後から当事者に見せていると聞いたのですが、具体的にはどのような開示しているのですか。

「まず、一枚目は現場で当事者に渡しています。これは、事故に関する基本的な情報、例えば、だれとだれが事故にかかったか、事故はどこでいつ起こったか、といった内容が書かれているものです。そもそも、私たちは事故現場で、調書を見る場合はどこでいくら払って入手することができるか、というのを当事者に必ず説明しなければいけないことになっているのです。その後、DMV(Department of Motor Vehicles)日本の陸運局、公安委員会にあたる車両管理局)に事故の報

告をします。さらに調べが終わったあとで、三分の調書ができあがります。これは保険会社に提出して、保険の請求手続きをとるためのものです。保険会社への連絡は、五、十日以内にやらなければなりません」

「四枚目以降は、どのような流れで作成されていくのですか。」「レポートの全文ができあがるには、事故が起こってから最低でも七日はかかりますね。それは、現場での取り調べだけでなく、当事者に事情を聴いたり、物証の検証などもありますし、中途半端な状態で出してしまうと、『警察がウソをついている』とか、いろんな疑いをかけられたり、被害者なのに加害者扱いされたりすることもあからずです。もちろん、事故が複雑になればなるほど、捜査にかかる日数は延びてしまいます。」

レポートを最終的に仕上げた段階で、私たちはその書類を、同じ警察内部にある、レポートを調査する部署に回します。その部署には、上がってきたレポートを見て、これは間違っていないか、このへんがおかしいんじゃないか、などとチェックする人たちがいるわけです。そこで最終的に、このレポートはオフィシャルです、大丈夫ですよと認められて初めて、事故の関係者のところに、レポートができあがっ

たという知らせがいくのです。」「できあがったという知らせを受けた人は、どうすればよいのですか。」「レポートを入手したい場合は、十三ドル支払えば、すべてを見ることができます。直接警察署に来て、自分が当事者、関係者であることを証明するものがあれば、レポートのコピーを出します。また、直接来られない場合は、小切手、現金を送ってもらえれば、郵送でも受け付けます」

### 目撃者の証言調書も開示する奉仕の精神

「事故の内容によっては、レポートの枚数にもかなりばらつきがあると思うのですが。」「そうですね。物損事故の場合などは基本的に二、三しかありませんが、物損でも、バスの事故で証人が三十人も乗っているような場合は、それだけレポートも厚くなります。もちろん人身事故、特に死亡事故などは、ページ数が多くなりますね。でも、レポートの長さやページ数にかかわらず、開示に必要なお金は、一律十三ドルです」

「捜査が長引くと、新しいレポートが次々と追加されることもあると思いますが、その場合は?」「もちろん、事件ナンバーを言えば、レポートは完結するまでもらい続けることができます。これは最初の十三ドルに含まれています。ただ、実際のところ、最終的なものはまとまったかたちでないと出してもらえません。慌てて出すと、誤認があったりする場合もありますし、今日はこれだと思っただものが、その次の日にはかの鑑識の結果が返ってきてびっくり返ることもある。中途半端なことではできないからです。レポートを公開すれば当然、われわれの捜査結果について、研究者からこれは違うというお叱りを受けることもあります。だから、いい加減にはできないのです」

るフィロソフィー(仕事に関する哲学)は、他の国々のそれとはかなり違うかもしれません。たとえば、他の国では、警察が国家権力の象徴であったりしますが、ロス市警はそうではありません。カリフォルニア、特にロス市警は、ここ十五年くらい前から、警察と市民との関係が変わってきました。雇い主と雇われ人ではないですが、警察は市民の安全を守るために、市民によって雇われている人たちである、つまり、警察官は奉仕をすることが仕事だ」と

### 情報開示することとはアメリカ中の大原則

この背景には、ロス市警初の黒人警部で、のちにロサンゼルス市長となったトム・ブラッドリー氏の影響があるらしい。――調書の開示だけでなく、事故当事者からの直接の問い合わせにも応じているのですか。

「正直言って以前は、こういうデータがあつて、僕が知っているのはここまだからこれでおしまい、はいさようなら、ということをやっていたんです。が、やはり十五年前くらいからやり方を変えたんです。例えば、自分の説明で不十分な場合は、説明できる人を連

れてくる。被害者でも加害者でも、警察とかかわった人が『わかった、もうこれでいいよ』と言うまで、提供できるすべてのものを提供し、手伝わなければならない。それが警察官の仕事であり義務なんです。だから今は、相談に来た人をたらい回しにすることなどできません。きっちり対応していかないと信用を得られないし、自分たちの存在意義がないということに気がついたからです。もちろん、ピストルを貸してくれ、なんていうのは別ですが……」

### （笑い）

――日本では被疑者の刑事処分が決まるまで、交通事故の調書が開示されないのですが、そのことについてはどう思われますか。

「開示しないというのには、国ごとにいろいろ理由があるのでしょうか、私たちが見れば、非常に悪いことだと思えます。なぜなら、警察というのは、公共のサービスと情報を提供するところであつて、プライベートではありません。事故にかかわっている人に情報を伝えることは当たり前だと思えます。例えば、私が一日こういうことをしました、という報告もパブリック・インフォメーションです。自分が何時何分にタイムカードを押し、何時何分、

トイレに行った、そしてクルマでパトロールに行ったのは何時何分……。これらもすべて市民のみなさんにお見せするというのが大原則。これはロサンゼルスだけではなく、全米がそうなっています」

### たしかに、最近日本でも犯罪被害者を救済する動きがかなり高まってきてはいるが、その情報が刑事事件の捜査関係書類である以上、警察内部の改革だけではどうにも前へ進まないのかもしれない。

話を聞きながらそんなことを考えていたとき、突然、「事故発生」の知らせが飛び込んできた。時間はすでに夜の八時を回っている。」「とりあえず、一緒に出勤しましょう。駐車場はこちらです」

ウエストさんが迎えに来てくれた。そして私たちは、LAPDのパトカーに乗り込み、事故現場目指して夜のダウンタウンへ走りだしたのである。(つづく)