

交通捜査の問題点と当事者の苦悩

交通事故鑑定人
ジャーナリスト
柳 駒 沢 幹 也
原 三 佳

細目次

- 一 交通事故による二次的、三次的被害の実態
- 二 死人に口なしを裏付けた「死亡無責率」の異常な高さ
- 三 無責の三条件は本当に立証されているのか
- 四 調査非公開が生み出すさんな交通捜査
- 五 一枚の写真が決め手となった逆転判決
- 六 事故鑑定に「人証」はいらない
- 七 痕跡が訴える事故の瞬間
- 八 真実究明のためにまず証拠保全

一 交通事故による二次的、三次的被害の実態

柳原三佳と申します。私は、フリーのジャーナリストとして、交通事故を主なテーマに取材を続けており、現在、『週刊朝日』（朝日新聞社）や『世界』（岩波書店）などの雑誌に記事を発表したり、単行本の執筆を行うといった活動をしております。

なぜ、交通事故の記事を書き始めたのか、ということをよく聞かれるのですが、私はオートバイが大好きで、自分自身も七五〇ccという大きなオートバイに乗って、学生時代からよくツーリングに出かけていました。ところがあるとき、とても親しい友人を二週間に二人連続して事故で亡くすという経験をしたのです。その出来事をきっかけに、交通事故というものが本当にごく身近で起こっていること、他人事ではないということを痛感しました。そして、交通事

故のご遺族などからお話を伺う機会が多くなり、いつしかそのような記事を書き始めるようになったのです。

死亡事故の記事を雑誌などで一回発表しますと、それを読んでもださった読者の方々から、「私のことも取材してほしい」「私もこんなに苦しい思いをしている」というような情報提供やお電話、お便りがたくさん届きました。それを一つひとつ聞いて記事を書き続けているうちに、本当にエンドレス状態で、あっという間に一〇年という月日がたっていました。

交通事故鑑定人の駒沢幹也先生と知り合ったのも、そうした取材の中ででした。

あるご遺族から、「今日は交通事故鑑定人の先生に来ていただくのでぜひ取材に来てくれないか」と言われまして、私は茨城県の死亡事故現場へ出かけたのです。

それは、バイクと乗用車の正面衝突で、バイクの青年が死亡するというものだったのですが、私が驚いたのは、バイクで亡くなった青年のご遺族が、自分の息子さんの乗っていたバイクと一緒に、スクラップに回された加害者の車まで買い取って、その二台の車をずっとガレージで保管しておられたことです。

その日は、弁護士立ち会いで、二台の事故車を突き合わせての鑑定が行われました。交通事故鑑定というものを、私はそのとき初めて見たのですが、駒沢先生は二台の車の傷を、本当にバズルを組み合わせるかのように、

「このバイクの傷は車のここに残っている」「車のボンネットに

残っているこのギザギザの傷は、被害者のジャンパーの傷だ」と

という具合に拾い出し、ご遺族の目の前で事故の模様を再現していかれるのです。私はそれを見たときに、交通事故というのは、まさに衝突という物理現象であること、そして、その瞬間は、事故車や衣類、ヘルメット、現場の路面の痕跡など、そういうものにすべて残っているのだということに気づかされたのです。

ところが現実には、ほとんどの事故が、当事者の供述に基づいた実況見分調書の数字に従って裁かれており、過失割合においても、いつの間にか「七対三」だとか「一〇〇対〇」という具合に決まっていってしまう。そして、被害者や遺族がたとえその結果に疑問を感じても、その時点では事故車も衣類も残っていませんし、おまけに調書も見られない。そういう中で、事故処理だけは進んでいってしまうのです。私は被害者やご遺族からお話を伺うたびに、このままでいいのかという疑問をずっと感じていました。

二台の事故車を突き合わせての鑑定作業に感銘を受けた私は、それをきっかけに数々の事件の取材をさせていただくようになりました。おそらく、私の話の後に駒沢先生の方から具体的に、事故車の傷の見どころ、またそういうものを全く見ないで事件を進めていくことがいかに危険かというようなお話が出るかと思いますが、今の日本にはこうして事故車を鑑定するという職業の方が少なく、また、こういう方と一緒に仕事をされている弁護士さんもまだまだ少ないため、被害者や遺族は真実を突き止めることができず、理不尽な過失認定を受け止めることもできず、非常に苦しんでおられます。

す。

私の元には、たくさんの方から、連日のようにメールや電話で自分の置かれている現状についての訴えが寄せられています。ちなみに、事故そのものを「一次被害」と言うならば、その後、損保会社だとか加害者との間に発生するトラブルは「二次被害」「三次被害」と言えるのではないのでしょうか。

私のところに寄せられる被害者の訴え「ベスト3」を挙げてみますと、まず一番は損保会社の示談の対応についてです。損保会社の対応がとても失礼で、それに傷ついている方が多いのですが、残念ながらそこには必ず弁護士の影があります。つまり、損保会社から、弁護士の作成した「通知書」というのが送られてくるのですが、そこには、第三者から見ても非常に理不尽なことが書かれているのです。

たとえば、青信号で直進して右折車に突然ぶつけれられて亡くなったような事故でも、青信号で直進していた被害者に五割の過失がありますよ、というようなことが書かれています。そういうものが被害者や遺族に届くわけですから、当然、加害者側の損保会社、そして損保会社の弁護士に対する不信感や怒りが募っているようです。

二番目は、事故の調書が公開されないということです。どうしてこんな過失割合を突きつけられるのだろうと疑問を感じたときに、被害者や遺族は、警察に「どんな事故だったんでしょうか？」というところで改めて聞きに行きます。ところが警察では、「刑事裁判が

終わるまでこういう調書はあなたたちには見せられないんだよ」と言って追い返されてしまう。

たしかに、刑事訴訟法で捜査記録は非公開だとされているのかもしれませんが、要するに被害者や遺族は、当事者でありながら、事故の状況を何も知ることができないのです。

そして三番目に多い訴えは、自分が依頼した弁護士への不信感です。警察に相談しても埒があかず、途方に暮れて弁護士に頼もうと思っても、一体誰に頼めばよいのかわからない。そこで、いろんな人に、どうしたらいいのかわ聞きながら、やっとの思いで相談に行く。その弁護士さんが交通事故に対して詳しく、また自分で車やオートバイを運転するような方であれば、話をよくわかってくださるのですが、中には交通事故や自動車保険に関する知識がまったくなく、依頼してから一年ぐらい音沙汰がないとか、また「事故車があるから先生、ぜひ見に来てください」と頼んでも、「いや、写真だけでいいですよ」と言われ、全く現場にも来ていただけないケースもあります。そして、時間だけがどんどん過ぎていくうちに、自分が依頼した弁護士さんに対して不信感が募っていくという現実が、実際にあるのです。

結局、事故を起こした加害者に対しての怒りというのは、私のところにはあまり伝わってきません。ほとんどの場合、加害者は直接姿を見せないの、加害者がどんな人なのかもわからないまま、損保会社、警察、そして弁護士、また、検察官や裁判官にも怒りや苦情が噴出しているというのが現状です。

二 死人に口なしを裏付けた「死亡無責率」の異常な高さ

交通事故のご遺族から、私のところに寄せられる数々の事例を取材していると、はっきりした根拠もないのに、亡くなった人に大きな過失を押しつけられているケースが非常に多いことを痛感します。

これまでの取材で、一番ショックだったのは、飲酒、ひき逃げの事故で亡くなった被害者に対して、「被害者に一〇〇パーセントの過失がありますよ」と言われ、遺族には自賠責保険もまったく支払われなかったという事故でした。

この事故の記事は、『これでもいいのか自動車保険』（柳原三佳、朝日新聞社、平成一〇年）にも収録しておりますが、ワンボックスカーとスクーターが並走状態で走っていきまして、ワンボックスカーの車輪の下にスクーターの女性が巻き込まれて死亡するというものでした。ところが、このワンボックスカーは、事故の直後、被害者を救護することなく逃走し、約二週間後に逮捕されたのです。その後、加害者が事故の数時間前まで、かなりの量のお酒を飲んでいたことも明らかにあったのですが、後に加害者が、「自分は真つすぐ走っていただけで、被害者が勝手に倒れ込んだ」と証言し、後続のドライバーも曖昧な証言をしたために、損保会社と自算会（自動車保険料率算定会）は、加害者無責、つまり、被害者に一〇〇パーセントの過失がありと判断したわけです。

納得できなかったご遺族が、自算会に、「飲酒やひき逃げは過失ではないのですか？」と聞きましたら、信じられないことに、「飲酒やひき逃げは道路交通法違反だけれども過失ではない」という答えで却下されてしまったのです。

私は、飲酒、ひき逃げという悪質な死亡事故でありながら、加害者「無責」というこの事例を聞いたときに、これはおかしいのではないかと思います。自賠責保険というのは被害者救済のための保険なのだから、被害者のほうがかなり悪質なことをしていない限り、保険金は例外なく支払われるものだと思っていたからです。ところが、実際はそうではありませんでした。

そこで自算会に、「一年間に死亡事故で自賠責が全く支払われないという被害者は何人ぐらいいるのですか？」と質問しました。当初、自算会からは、「うちではそういうデータはとっておりません」という答えが返ってきたのですが、自算会というところは本来、自動車保険の料率を算出する機関なので、そういうデータがないわけではないと思いました。それで私は、「そんなはずはない」と言っている下があったところ、約二週間後にファックスで一枚のデータが送られてきました。それは、過去五年間の死亡無責件数と傷害の無責件数でした。

それをもとに私なりに計算してみたのが表1です。死亡事故で被害者に一〇〇パーセント過失ありと言われた死亡無責の件数を九一年から見ていきまると、八三五、八一〇、八二四、七六九、七四一と続きます。一方、傷害事故の無責件数は、六一三七、六九二六と

いう具合に六、〇〇〇件代が続いています。

この数字を見たとき、まず思ったのが、死亡無責の件数が予想以上に多いということでした。年間に交通事故で亡くなる方は約一万人と言われていて、これはあくまでも二十四時間以内の死者数で、厚生省の統計では一万四、〇〇〇人ぐらいに増えるのですが、それにしても自賠責の請求の対象となる事故の中で、この比率はかなり高いのではないかと思います。

ただ、そのときは、自賠責保険への請求件数はわからなかったのですが、その年の二四時間死者数で割って、無責率を出してみたところ、交通事故死者の約七・五パーセントが自賠責保険を全く受け取れていないことがわかりました。一方、負傷者のほうも警察庁の統計で計算してみたところ、無責率は約〇・七パーセント、つまり死亡事故で無責と言われる被害者と、負傷して無責と言われる比率は、なんと一〇倍も違うことがわかったのです。被害者が死んでしまった場合と、生きていて反論できる場合とで、こんなにも格差が生じているなど、あまりにもアンバランスです。まさに「死人に口なし」だと感じました。

そこで、これはどういうことなのでしょうということで、自算会にこれはおかしいということを訴えました。事故そのもののパターンは変わらないはずなのに、どうして被害者が死んでしまうと、こんなに無責の確率が高くなるのでしょうか。

私はその問題を追及し、その年（一九九七年）に『週刊朝日』（朝日新聞社、平成九年五月二日号〜六月六日号）で、「こんな自賠責保

表1 死亡事故で異常に高い無責率

	全国の交通事故		自賠責保険の請求受付件数	無責件数		無責率	
	死者数(A)	負傷者数(B)		死亡(C)	負傷(D)	死亡 $\frac{(C)}{(A)}$	死亡 $\frac{(D)}{(B)}$
1991年	11,105人	810,245人	1,075,411	835	6,137	7.5%	0.76%
92年	11,451人	844,003人	1,110,175	810	6,926	7.1%	0.82%
93年	10,942人	878,633人	1,132,781	824	6,952	7.5%	0.79%
94年	10,649人	881,723人	1,138,581	769	6,910	7.2%	0.78%
95年	10,679人	922,677人	1,156,902	741	6,660	6.9%	0.72%
96年	9,942人	942,203人	1,163,731	720	6,638	7.2%	0.7%
97年	9,640人	958,925人	1,193,023	373	5,686	3.9%	0.6%

(注) 1 交通事故の死者数、負傷者数は警察庁交通局監修「交通統計」による（年は暦年）。

2 自賠責保険の請求受付件数と無責件数は、自動車保険料率算定会の資料による（年は年度）。何年も前の事故が請求されて件数として上がってくるので、その年度に起きた事故だけではない。

3 無責率は、死亡事故と負傷事故との「加害者無責」の差を推計するため、本誌が独自に計算した。自賠責保険の請求受付件数では、死亡事故と負傷事故を分けていないので、計算の分母に「交通統計」を使った。

(出典) 柳原三佳著『これでもいいのか自動車保険』をもとに作成。

「険ならいらない」というタイトルの告発ルポを連載しました。記事の中では、実際の死亡無責事案、重過失減額事案を数多く取り上げました。私としては、自賠責保険は要らないという意味ではなく、もっといい自賠責保険にするにはどうしたらよいのか、という提言をしたいと思ったのです。

その結果、九六年までは毎年八〇〇件台から七〇〇件台を推移していた死亡無責件数が、この記事が連載された九七年に、突然三七三件に半減したのです。今まで七〇〇人、八〇〇人の人が無責と言われてきたのに、この問題が明らかにすると、突然査定の基準が変わったかのように、半分に減ってしまったのです。運輸省もこの現象について、『週刊朝日』の問題提起が影響を与えたのではないかとコメントしていました。

もちろん、無責件数の半減は、被害者救済という観点から見れば非常に喜ばしいことなのですが、その前年までの無責という判断は、いったい何だったのでしょうか。

損保会社や自算会の方に話を伺うと、彼らは結局、警察の調査をベースに判断せざるを得ないということをおっしゃいます。ということは、やはり警察の調査というのは、片方が亡くなってしまっていると片方の言い分だけが通りますから、どうしても被害者に不利な、非常に一方的な調査が作成されているのではないかと、疑わざるを得ないのです。

この後、駒沢先生のお話を聞いていただくと、さらにおわかりになるとありますが、遺族の方々が自分で立証しようというときに、皆さん一生懸命痕跡から事故の原因を調査しようと努力しておられるのですが、この無責通知が遺族に届く段階では、損保会社も自算会も、また警察も、そういう痕跡を丹念に調査していないケースが大半なのです。本当にこのままでいいのかなと感じます。

この表は運輸省が出したデータ（省略）ですが、無責事故というのは、主に三つの原因に分けられます。中央線突破、信号交差点事故（信号無視）、それから追突、こういう悪質な行為を行って亡くなった被害者は、ほとんど無責になるわけです。ところが問題は、本当にその人が中央線を突破したのか、本当に信号無視をしたのか、本当に追突だったのか、その前段階の判断が、非常にグレーなことなのです。ですから、警察庁の統計では、中央線突破ですというふうな数字で上がってくるけれど、本当にそうだったのかというところを、この後の駒沢先生のお話で、今後みんな考えていかなくはないかと思っています。

四 調査非公開が生み出すさまざまな交通捜査

そもそも、警察の作成した実況見分調査にも問題が山積みです。たとえば、非常に大きな事故、重大事故でも写真がほとんど撮られていなかったり、現場の見取り図に大切な証拠物が書き込まれていなかったり、また逆に、本当にここまでわかるのかなというような

三 無責の三条件は本当に立証されているのか
では、無責とはどのように判断されるのでしょうか。

自賠法三条の但書には、無責の三条件が明記されています。「自己及び運転者が自動車の運行に關し注意を怠らなかつたこと」「被害者及び運転者以外の第三者に故意または過失があつたこと」「自動車に構造上の欠陥または機能の障害がなかつたこと」つまり、この三つの条件を加害者側が立証したときに初めて無責となるわけですが、私が取材をした限りでは、このような立証は行われていないようです。

たとえば、「お支払不能の通知書」。これは、交通事故で息子を亡くした遺族に、「あなたの息子さんは一〇〇パーセント悪いので自賠責は支払われませんよ」、つまり、加害者は無責であることを通知したのですが、それがB5サイズのこの紙切れ一枚だけなのです。しかも、説明はたった一〇〇文字程度の文面だけ。この用紙以外に無責の三条件を立証したような説明文書もありませんし、実際に立証したような形跡もないのです。

これについては、ぜひ法律家の方々に考えていただきたいし、問題提起していただきたいのですが、ほとんどの被害者に自賠責を払ってあげようよという趣旨で、自賠法はわざわざこんなに難しい立証を加害者側に課しているのではないかと思うのですが、現状を見ると、そういう主旨が全く無視されているような気がしてなりません。

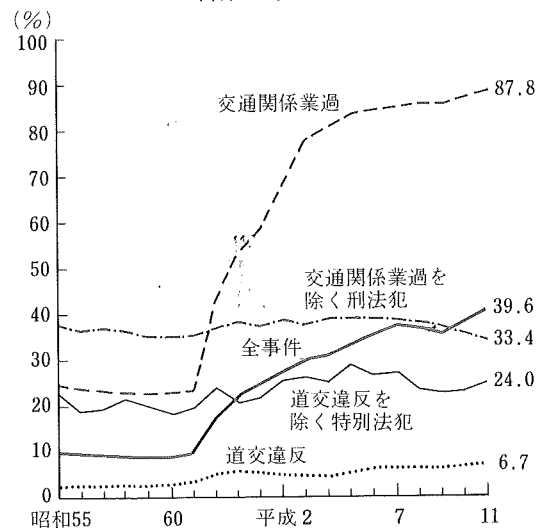
こと、たとえば私がこの地点にいるときに相手は何メートル先にいて、そのときに何キロの速度を出して、そしてそこから何メートルの地点でぶつかりましたということが、実にこまかく一〇センチ刻みで再現されているのです。

でも、ほんの一時、〇・一〇・二秒で起こる衝突事故を、そこまで厳密に文章で再現できるのでしょうか。このように不自然なくらいきつちりと再現されている実況見分調査もあれば、逆に、全く言ってもいないことが書かれて、そのまま仕上がっている調査、また、絶対必要な写真だとか図面だとか、証拠保全がなされないままにいつのまにか不起訴になっていた、そういう皆さんの捜査が本当に多いのです。

これについては、警察内部の方からいろいろお話を伺ったのですが、皆さんの処理の理由の一つに、交通事故の起訴率低下があるのではないかと言われています。

図1のグラフは起訴猶予率の推移ですが、これをご覧くださいますと、ほとんどの犯罪は起訴猶予率が横ばいなのに、交通関係の業過事件、これだけは一九八六年を境に、突然起訴率が減ってしまったのです。それまで起訴猶予率が二六パーセントぐらいで推移していたのに、今は八五パーセント起訴猶予ということ、交通事故で一生懸命警察官が捜査しても、どうせほとんど起訴されないのだからということで、非常に仕事の熱意が低下しているというのです。おそらく、こういったことも原因の一つではないかと思えます。

図1 起訴猶予率の推移
(昭和55年～平成11年)



(注) 検察統計年報による。

また、人身事故が年間八五万件、物損事故は三〇〇万件発生しているそうですが、その中で仕事をしている交通警察官は、全国に七、〇〇〇人ぐらい。非常に数が少なく激務で、大変なのです。ね。そういう中で、交通事故の捜査というものがずさんにならないという事情もあるのではないかと思います。

私は昨年、一昨年と、アメリカのロサンゼルス市警察、ドイツのフランクフルト警察、ハンブルグ警察取材し、先日『世界』（岩波

またドイツでは、警察官がこれは難しい事故だと思うと、検事局を通して民間の駒沢先生のような交通事故鑑定人を現場に呼ぶことができるのです。フランクフルト警察で、死亡事故の実況見分調書を見せていただいたのですが、その中に、交通事故の鑑定書というものが一緒にファイルされていました。興味深かったのは、その鑑定費用を加害者側の自動車保険から支払うということです。ひき逃げなどで犯人が見つからなかった場合は、警察が鑑定費用を払うそうですが、とにかく、日本のように刑事事件の枠にこだわらず、民事の方とうまくリンクしているなというのを感じました。

現在、日本でも、交通事故に限っては警察の調書を直後から開示していこうではないかという方向での意識が高まっているようですけれども、まだまだ実現には至っていません。

五 一枚の写真が決め手となった逆転判決

最後に、駒沢先生の事故の具体的な説明に入る前に、先日、東京で象徴的な事件がありましたのでご紹介したいと思います。

これは東京足立区で起こった事件で、四トン車とオートバイの衝突事故でした。バイクとトラックが衝突して、バイクの若者は脳挫傷、右腕麻痺、足も開放性骨折で重傷を負い、約一か月間ぐらいい意識不明だったのです。ところが目を覚ましてみたら、自分が全く走ったこともないような細い路地から急に飛び出して車にぶつかったというような認定をされていたという事件なのです。

書店、平成一二年七月号)に「交通事故捜査をどう変えるべきか——アメリカとドイツとの比較から」と題した記事を発表したのですが、とにかく捜査段階から情報開示のシステムまで、日本とはずいぶん違っているのに驚きました。

日本の場合、刑事裁判が終わるまでは基本的に警察調書を見ることはできませんし、不起訴になったらほとんど公開されません。刑事裁判が終わった後は、一五〇円の閲覧料を払えば一応見る事ができるそうですが、たとえその段階で見たとしても、結局すべて終わっていて何もできないわけです。つまり、日本の場合は基本的には調書が非公開、つまりほとんどの調書は日の目を浴びることがありませんから、警察官だって少しくらい事実ではないことを書いていても、それが発覚することはほとんどないので、そのまますましてしまふこともあるのではないのでしょうか。

アメリカの場合は、事故直後から一三ドルで被害者、加害者、保険会社、弁護士すべてに調書をオープンにしています。そして、事故直後からすべての書類をコピーして渡してくれるのです。

ドイツの場合は、弁護士を通せば調書の原本を手に入れることができます。ドイツの警察官に日本のシステムを話すと、「刑事裁判が終わってから調書を見せてどうするんですか? 刑事裁判の前から見せるのに興味があるのではないですか?」と驚いていましたし、アメリカでも、「日本は調書を見せないのですか、そんなことをしたら自分たちは全米じゅうの弁護士に訴えられて首が回らなくなる!」と、ものすごく驚いていました。

警察の調べによると、バイクは路地から飛び出し、右折しようと思っ止まっていたトラックに右側から猛スピードで突っ込んできた、要するに加害者がそう言っていたのです。ところが被害者が目を覚ましてみたら、「いや、自分はこんな道を走ったことがない、自分は花畑街道というところを、真っすぐ走っていたんだ」と、一生懸命主張したのですが、全く取り合ってもらえませんでした。被害者はこの事故で重傷を負って右腕が麻痺してしまっ、全く動けなくなり、仕事も失いました。そんな状況の中で、自賠責保険すら、重過失減額で大幅にカットされてしまったのです。

そこで、被害者の方が何とか真実を認めてもらいたいということで、弁護士さんに頼んで民事裁判を起こすのですが、一審判決は、「被害者の言い分には信憑性がない」ということであっさり敗訴してしまっったのです。

控訴はしたものの、もうあとがないというときに、彼は駒沢先生のところに相談に行きました。事故車は両方とも廃棄処分されていて、警察の実況見分調書には写真が一枚も添付されていませんでした。でも、偶然家族が、加害者の車の写真を一枚と、バイクの写真を数枚撮っていたのです。その写真を駒沢先生のところを持って行きました。駒沢先生はそれらの写真を一目ごらんになって、

「ああ、これは後藤(被害者)さん、あんた直進しているよ、つまり脇道から飛び出したのではなくて、あんたは真っすぐ走っていたね、そこへ右折のトラックにぶつけられている事故だよ」と、おっしゃいました。

駒沢先生に伺います。この事故では、どこをごらんになってそのように判断されたのですか。

駒沢 トラックの方の傷に、非常に特徴があるので。警察が見る目がなかったのでしょうか、それとも意識してつぶしたのでしょうか。トラックの傷には、車でぶつかった部分と人の体がぶつかった部分と、はっきり傷が分かれているのです。

図(省略)を見ていただきますと、バイクの人が相手のトラックの前面に張りつくように、たたきつけられるようなぶつかり方をします。それからバイクと車両とはお互いに違った角度に進みながらこする。したがって当たり方に特徴が出てくるのです。この場合には、バイクがこういうぶつかり方をしますから、バイクのハンドルが右へバナーッと持ってこられるのです。それで、ガソリンタンクのところにカバーがしてあります、きれいに。あそこへハンドルがボンとぶつかった穴があいている。へこみができているのです。そういうことを見ますと衝突角度というのがはっきりするのです。衝突角度がはっきりすれば、もとの進路方向は当然決まります。そういうことで答えを出したわけです。

柳原 偶然にも被害者の家族が、加害者のトラックの前面の写真を一枚だけポラロイドで撮っていたんですね。そこにその痕跡がはっきり残っていたということ、それから今おっしゃったように、バイクのハンドルの先がタンクにめり込んで穴があいたような跡も写真に残っていましたので、それをもとに、これははっきりしているよということで大鼓判を押していただいたわけなのです。

方、検察側は、「いや違う、バイクは正面から直進してきた、そこをトラックが急に右折をしたものだからぶつかってしまったんだ」と反論。バイクの進行方向はどっちかということをめぐる、争われていきました。

そして、第四回目の公判のときでした。何か前の方で、加害者の弁護士と裁判官、検察官がざわざわとしていました。その日は警視庁の鑑定人が、法廷で証言をする日だったのですが、その直前に加害者側の弁護士が突然、「今までの被告人の言い分はすべて撤回させていただきます」と言い出したのです。そして、加害者本人が傍聴席の方に回れ右をして、被害者の後藤さんに対して、「後藤さん、申しわけありませんでした」と謝ったのです。つまりその時点で、被害者のオートバイは直進していたのだということを、加害者本人が認めたのです。

結局、執行猶予付きでしたけれども、加害者の罰は、禁錮八か月の有罪判決ということで決まりました。被害者の走行ルートに関しては、刑事裁判の中で加害者本人が認めたわけですから、結果的に民事裁判も被害者が高裁で逆転勝訴しました。

判決が下された後でも、損保会社はこう言ってきたそうです。

「自賠責の時効中断の手続きができていなかったから払えない可能性がある」と。またそこに一悶着あったのですが、最終的には裁判所からの命令で、残りの自賠責、減額された分などもすべて被害者には支払われました。

結局、事故から六年半以上たって、ようやく「自分はこんな道

ところが一審の裁判の中では、そういう立証活動は全く行われませんでしたから、被害者はあっさり負けてしまいました。それで被害者は、弁護士さんではなくて自分で駒沢先生を探し、そして自分で鑑定意見書を書いていただき、自分で一生懸命立証活動を行われたのです。私もオートバイに乗りますから、警察や損保会社の下した判断が全くあり得ない事故状況ということは、現場に行けば一目瞭然とわかりました。細い細い下町の路地、その路地というのが全長二〇メートルぐらいしかないのですが、調査によると、そのたった二〇メートルの区間でバイクが四〇キロまで加速しているということになっているのです。よほどの走り方をしないと、そんなことはできません。

私も、これはおかしいと直観的に思いましたから、すぐに取材して記事に書きました。もちろん、まだ不透明な段階でしたが、ちょっと処理がおかしいのではないかとということ。そうしたら、急に警視庁の綾瀬警察署が再捜査を始めました。そして検察庁が動きだしまして、何と、交通事故の時効は五年ですけれども、時効まであと二日という日に加害者が起訴されたのです。

その時点で、まだ民事裁判は高裁で争われていましたが、加害者が途中で起訴されたということを聞いて、民事裁判は刑事裁判の結果待ちになりました。

私も刑事裁判は、第一回目から傍聴をしました。当初、加害者は、「自分は右折しようと思って止まっていたところ、右側の路地からバイクが突っ込んできた」という主張をし続けていました。一

走ってない」という主張が聞き入れられたのです。そこに至るまでは、被害者がいくら自分の言葉で、自分はこんな道走ったことはい、自分はいとも通動でこの道を走っているんだ、と言い続けても、全くだも聞いてくれなくて、最終的には自分で撮っていた写真と鑑定の専門家の判断などで、一つの事件がひっくり返ったのです。

こういうケースが他にもたくさんありまして、ほとんどのケースが一審で負けたとか、そういうところまで行って、それで駒沢先生のところに相談に来られるというケースが多いわけなのです。私は、そういう事件をたくさん取材させていただく中で、本当にこのままではいけないというのを痛感しています。

六 事故鑑定に「人証」はいらない

駒沢 今、柳原さんからいろいろお話がありましたけれども、そういう事件の解決に比較的重要な意味を持っている、いわゆる事故の工学鑑定というのがございます。工学鑑定というものは、まだはっきり学説化しておりませんが、個人差が非常にあるのですが、その中で私が、これが鑑定だというふうに考えている方法、これをひとつ皆さんにお話したいと思っています。

交通事故を構成している要素、これはご承知のようにまず「人」があります。これは車の運転者として関与する場合、歩行者として関与する場合、それから運転者の場合には、こちら側の車の運転

786

追っていった、時間を後戻りしていった、そうすると、この人は衝
突直前にブレーキを踏んだとか、この人は何もしなかったなど
か、それを探し出すことができる。これが事故の鑑定なのです。決
して物理の理論や偉そうな講釈を書いて、計算の公式を並べて、数
字を並べて、そんなことで事故の解析はできるわけではない。それ
は手段の中の一つ、一番最後です。読み切ったものを数字に置きか
える作業ではないのです。本当の鑑定というのは、それ以前に置
きかえるべき数字あるいは理論、その根拠を探すことなのです。

皆さんの中に、もうすでに交通事故を扱ったことがある、誰かの
鑑定書を読んだことがあるという方がおられたら、その鑑定書の
身を今ちょっと思い出してみてください。ここにある傷はどうい
うときにできた傷で、ここにある傷は相手のどういふところどうい

図 4



図 6

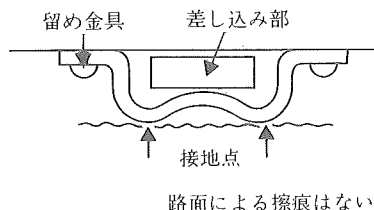


図 3

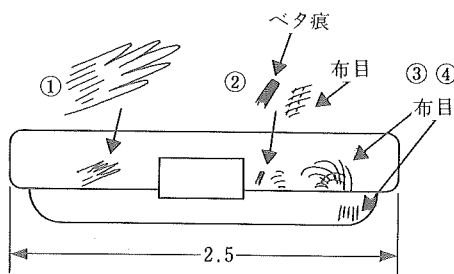
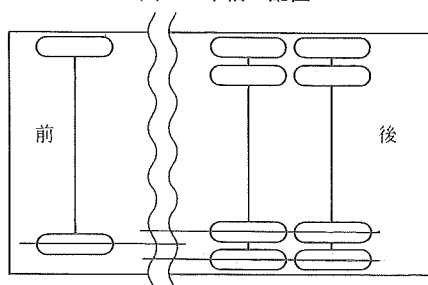


図 5 車輪の配置



うぶつかり方でできた傷なのだとすることを、きちんと説明してある鑑定書を今までごらんになっていきますか。それがなければ鑑定書とはいえません。ご利用になる場合には、その辺のところに注意して、この鑑定人は信頼できるのかできないのか、そのぐらいの見方はしてください。

七 痕跡が訴える事故の瞬間

柳原 まさに駒沢先生のおっしゃることは、私も取材の中で実感していますけれども、先ほどの「私はこんな道は走っていない」という事件では、最終的に加害者が被害者の主張を認めたのですが、実はこの裁判の中でも、加害者側から鑑定書が出てきました。その鑑定書では、被害者は脇道から飛び出したことになっており、中味はやはり計算式がほとんどでした。多くの鑑定書を見ると、計算式中心のものが余りにも多いような気がしますね。事故車が残っているのに、事故車を全く見ないで鑑定をされている。鑑定というのはそもそも何なのか、疑問を感じます。

具体的に幾つかテキストの中で触れられているのですが、たとえば最近問題になりました世田谷の「隼君事件」。ダンプに小学生がひかれた事件で、駒沢先生は検察庁の方に呼ばれて事件について説明をされたということもありました。駒沢先生はトラックの前面にどのような痕跡を見つけたのでしょうか。

駒沢 世田谷の「隼君事件」の内容を申し上げますと、一〇トント

ラックが、前がつかえていたものだから八割方横断歩道をふさいだ形で止まっていた。それで、止まっている間に横を通る横断歩道の歩行者信号が青になったものだから、歩行者がその前を通ったのです。青の信号の終わる直前にその前を横断しかかったのが、隼君という七歳の子供でした。背丈は一メートル五センチぐらい。ところがトラックが横断歩道をふさいでいて、一メートルか五〇センチぐらいしか横断歩道が残っていなかった。

とまっているトラックの直前を隼君が歩いて渡ろうとしたわけです。それで、渡る直前に、トラックの前にとまっていた車が動き出したのです。それまで渋滞でひっかかってとまっていたのですが、それが突然動き出した。信号はあくまで横断歩道の方が青です。ちょうどそのときに、そのトラックの前にいた車がスッと動き始めたものだから、それに続いてトラックは走り出したわけです。前の車の動きだけに気をとられていたということと、自分の会社から無線連絡が入ったので、無線連絡をやりながら、そういう状態で出発したわけです。

この事件のトラックにはクロームメッキのピカピカのきれいなバンパーがついていました。一〇トン車のバンパーというのは、バンパーの幅の上が地上高にして大体九〇センチ、下が七五センチから七〇センチぐらい、大体二〇センチぐらいの幅のバンパーがついているのです。そのバンパーに、痕跡が残っていたのですが、この痕跡も遺族には公開されておりません。実は私、内緒で検察庁へ呼ばれたのです。検察庁に呼ばれて、おまえの意見を聞かせてくれと言

われて。そのときに検察庁で見せられた写真に、図3にかいてあるようなバンパーのきれいな写真があったのです。

その写真によりますと、四か所ほど擦過の跡がありました。

①の痕跡は、ちょうど子どもの手の大きさと、壁の方へ向かって手をついて、手をつくとも五本の筋がつかますね。そのようなつき方をしているのです。②は、三センチぐらいの幅のこすりです。ご承知のように、つるつるのバンパーでも走っていると薄いほこりが一面に、しかも濃さが一様にそろってつきますね。あのほこりが三センチぐらいの幅できれいにスーッとふいたようにとれている。すぐその隣には、きれいでこすったようないわゆる布目、つまり微少に小さな筋の集まり、こういう跡がありました。

これは何かと言いますと、①の痕跡は、隼君が動き出したトラックに手をついた、トラックが動いてくるから、隼君が押されて、ふわっと動いたときに手がつると滑ったわけです。その滑りがここに出ているんですよ。それから②の痕跡、これは隼君がそのときに背負っていたランドセルの一部と肩の一部とが同時に接触した。これが②の痕跡です。それから③の痕跡のときは、もう隼君が正常な姿勢が保ちきれなくなって倒れていく状態で入りかけたときですから、こういう不規則な波形の痕跡になっている。それで④のところではもう既に縦に真つすぐの接触痕になっている、布目の。ということは、隼君が転ぶまでに車に四回接触しているということですね。

その間に、たとえば隼君が、事故の直前にトラックの五〇センチ

前を通行したとしましょう。トラックに押された隼君は逃げようとする。そうすると隼君は道路を横断する方向へだけ逃げたのではトラックにつぶされますから、車の進行方向へも向かなければいけない、逃げなければいけない。そうすると、平均値をとって、仮に四五度の方向へ逃げたとします。一番最初に手を押されたときに、仮に五〇センチ押された。トラックの方はだんだん加速してきます。ランドセルと肩と一緒に押されたときは、仮に一メートルぐらいトラックに押されたとなると、もちろんその間に隼君は斜めに一生懸命駆け出している。

それから③のときは、もう逃げきれなくなっていよいよ倒れる状態です。一メートル五〇センチぐらい押されたとしましょう。そうしますと、隼君が斜めに駆け出す、一〇トントラックの幅は二メートル五〇センチあるのです。四五度で二メートル五〇センチの幅を斜めに突っ切ると三メートル半。それを二メートル五〇センチ行くのだから、縦方向へも二メートル五〇センチ逃げる、それからトラックに押された量、それを全部足したのが、ちょうど図(省略)の真ん中辺の横にいてあります。〇・五十〇・五十一・五三・五。要するに相手に影響される量というのが三・五メートルぐらいあるのです。その間に隼君自身が、横に行つたのでは逃げきれないし、縦に行つたのでは逃げだしたって逃げきれない。四五度に駆けだす。そうすると、四五度を縦にはかると二メートル五〇センチですから、それを足して、しかも最後に押されて倒れるまでの距離を仮に八〇センチ見込むと、六・八メートルあります。

さっているのを先生もごらんになったそうです。こういう状況になる直前に、逃げようとする必死の努力があったということがわかったわけですが、今までも、今までも、おそらく子どもの飛び出しだとか、横断歩道と違うところを歩いていたのだとか、その一言で片づけられている同様の事故がたくさんあるのではないかと想像できるのではないのでしょうか。

結局、小さな痕跡からここまでことがわかるにもかかわらず、警察も損保会社もこんなところまで全く調査してない。そんな状況で、交通事故鑑定というものの奥深さとか必要性というのは、駒沢先生のお話を聞くたびに感じるんですけれども……。

駒沢 この事件は、ご承知のように一番最初は不起訴にしましたね。ところが世論が大分うるさくなってきた。マスコミが取り上げた。おかしいではないかという話にもなった。取り上げざるを得なくなつた。それで私、検察庁へ呼ばれたわけですが、そのときに、今皆さんに申し上げた説明をしました。もちろんこれはちゃんとグラフを書いて、計算公式も書いて持っていった見せました。ところが、検察庁へ行ったときに、隼君が背負っていたランドセルがありますかとたずねたら、いやそれはまだ警察にあってこつちへは来ないよと、こういうわけです。それなら、せめて検察庁にランドセルの写真ぐらいありますかねと言いますと、写真もないよと、こういうわけです。要するに警察では立件に当たって、検察庁へ送る書類の中にランドセルは全く使っていなかったのです。

ところが、ランドセルに実は大変な情報が隠されていたのです。

実はこの六・八メートルというのは、一番最初に検察庁がこのトラックを不起訴にしたときに、横断歩道より六・八メートル離れたところを横断しようとした、だから運転手には注意義務はないという理由にされた数字が六・八メートルなのです。それで私が計算してみたところ、隼君がもし逃げきろうとすると、ちょうど秒速にして約五メートルの速さで駆けださないといけない。秒速で五メートルといってもピンとこないでしょうが、大体どのぐらいの速さかわかりますか。オリンピックの世界記録が一〇〇メートル一〇秒で走るのだから、秒速一〇メートル。七歳の子どもにちょうど半分、秒速五メートルで走れといったら限度いっぱいでしょう。隼君は全力で駆けだしたのです。それでも逃げきれなかったわけです。しかもその間、六・八メートル逃げています。これが隼君事件の実態です。

ところが、警察は隼君が六・八メートル先を横断しようとしたのだという。そのばかさというのがわかりますか。

柳原 こういったことは、報道にもあらわれなかった部分だと思ふのですけれども、警察もあの事件は一生懸命捜査したと。一番問題になったのは、二週間で不起訴にされたということで、検事の問題もかなりクローズアップされました。

それにしても、トラックの前面、バンパーの写真からこれだけのことがわかるのだということ、そして、隼君が亡くなる直前に横断歩道を歩いていて、後ろから迫り来る大きなものから必死で逃げようとしていた。図4にもありますが、ランドセルに隼君の骨が刺

図4をごらんいただきますと、ランドセルの背の中の方、後ろの側ですよ。ランドセルがちょうどこの絵にいたようなこんなかっこうにつぶれていたのです。タイヤでひかれたのですから、こういうへこみ方するのは仕方がない。ちょうど倒れたときにランドセルが上へきて、隼君の頭がランドセルの上に乗ったのですね。だから頭の骨が突き刺さった。それで脳漿が一面に付着している。そういう状態です。だから、タイヤに踏まれたのだからへこんで当たり前だと、いやへこんでいるからタイヤにひかれたのだと、こういう結びつけ方、その程度の見方しか警察はしていないのです。

ところが一つ、もう一步踏み込んで考えてみますと、一〇トントラックのタイヤの配分というのは、図5のようになっているのです。ちょうど前輪の中心に中心線を引いて、それを真っ直ぐ後ろへ延長しますと、後ろの車輪の外側、後ろの車輪は二重になっているでしょう、ダブルになっています。外側のタイヤの内側とほぼ一致するのです。前輪が。そうしたら、ランドセルを前輪でひいてこういう格好のへこみをつくって、さらにそのままトラックが直進したとすれば、後輪がランドセルのどこかほかのもう一部を、一番最初のところから外れた位置を必ず踏まなければならぬ。ところがこれは踏んでないのです。形は全然崩れてない。警察はそのランドセルの写真も撮ってないのです。

要するに、前輪でひかれたならば、後輪でランドセルのどこかが必ずもう一か所踏まれて形が崩れてしまう。その崩れがないということは、前輪でひかれっぱなしだということをあらわしているのだ

す。前輪でひかれて、しかもランドセルがひかれたあとで地面の上をずれていない。地面をずれていないということを立証するため、ランドセルの表側を私は見ました。ずれていれば、地面でこすりができます。そのこすりのあるなしを調べたのです。それが一番はつきりわかるのは、金属でできたメッキのところ、図6を見てください。これはランドセルのカバーをとめる留め金です。あの留め金が差し込みの厚みとちょうど同じになるまでつぶれているのです。つぶれているから、両側へ山ができるでしょう。この山が、動けば当然地面でこすれます、痕跡が残ります。ところがここに擦痕が全くないのです。

要約しますと、前輪で隼君をひいてから、この運転手はハンドル操作をしているのです。ハンドル操作をしていなければ、ランドセルにこういう形の痕跡はできないのです。必ず形が崩れてしまう。そういう大事な証拠がここに残っているのです。

ところが、本人はひいたことに気がつかなかったと供述し、業務上過失致死傷は不起訴になっています。結局、あれだけ世論で騒がれた事件でも、このレベルしか調査できていないのです。恐らくこの事件はこれから民事で争うことになるでしょう。

柳原 この事故の場合、運転手はひいたことに全く気づかなかったというふうに供述をして、気づかないのだからひき逃げの部分も全く罪を問われなかった。全く気づかなかったと言ったのです。小学生の子どもの体をひいたのに。でも、ランドセルの一点を見ても、前輪でひいた直後にアッと違ってハンドル操作をしたからこそ、後

ながら横すべりをする。こういう痕跡のことを「転がり痕」と言うのです。タイヤ痕の中には、もう一つ大きな痕跡があるんですが、衝突をしたときに、車がグイッと曲げられます。そうするとブレーキを踏んで、キューッと滑ってきたものがぶつかったときにキューッと曲がります。このキューッと曲がった痕跡のことを「衝突痕」と言います。

それぞれの痕跡を見ますと、車が真つすぐ滑ったのか、横滑りをしたが斜めに滑ったのか、車輪が回っている状態でそうだったのか、ブレーキを踏んだためにそうだったのか、一目でわかります。もちろん前輪と後輪の区別も簡単にできます。前輪は、皆さんご承知のとおりブレーキを踏むと頭が下がります。頭が下がるということは、車体の重心が前へずっとずれていく、だから前が重くなる、こういうことなのです。それで前輪は両端が濃く、真ん中が薄くなって、しかも全体として濃い痕跡ができるのです。タイヤはご承知のように空気で膨らんでいるのですから、風船玉を手で押せばへこむけれども、手を戻すと丸く膨らみます、あれと同じことなのです。地面を押さえている加重が軽くなるものだから、真ん中が膨らむ。それで両端がぼけて真ん中だけ濃く痕跡がつくわけです。それで、後輪は前輪に比べて半分ぐらいの濃さしかできない。これが前後輪の差です。

そういうものを見ていきますと、車の動きやいろんな状態が、結構正確に読めるのです。また、急ハンドルを切ったときに、ブレーキは踏んでいないから車輪は転がっているのだけれど、おしりを横

輪で二度びきせずにそのまま逃げ去っているわけです。とっさにハンドル操作をしたということは、気づいたからこそハンドル操作をしたのではないかと、それは非常に大きな証拠だと思っています。

私も、この事件で運転手が全く気づかなかったと言っているのを聞いて、いや本当にそうかな、でも一〇トントラックの場合は大きいですが、子どもをひいても全くわからないのかと思って、自分の乗用車で空のペットボトルをひいてみたのです。そうしたら、それでも随分感じました。だから、人の身体をひいて気づかないのかと不思議に思っていたのです。

八 真実究明のためにはまず証拠保全

ところで、よく道路にタイヤ痕というのが残っています。あの黒い筋は、タイヤの痕跡だということは誰でもわかるのですが、そのタイヤ痕の模様で車の動きがわかるということをご存じでしょうか。駒沢先生、タイヤ痕の引きずり痕、転がり痕の話を少ししていただけますか。これはたくさんの方に役立つと思うので。

駒沢 実は、タイヤ痕には非常に重要な意味があります。ブレーキを踏んだときにキューッとタイヤを引きずります。あの痕跡のことを、私どもは一般に「引きずり痕」と言っております。それから同じ引きずるのでも、急にハンドルを切りますと車がおしりを振ります、そのとき横滑りするでしょう。あれはブレーキを踏んでいるわけではなく、タイヤは回っているわけです。ただしタイヤは回転し

へ振っていく場合があります。そうするとタイヤ痕は、全体の流れの中に斜めの縞目ができるのです。この斜めの縞目、もしそういう事件がありましたら、必ず真上からその縞目の方向を写真に撮っておいてください。斜めの縞目というのは、車輪の向いている方向と直角、言いかえれば車輪の軸、芯棒の方向と同じ方向をあらわしているのです。ということは、もしそれが後輪であれば、後輪は車体に固定していますから、車体の姿勢がわかります。後輪と前輪の、斜めの縞目の方向がわずかでもずれていれば、ハンドル操作をしながら横滑りをしているということがわかります。タイヤ痕の中には、そういう細かい情報が入っているのです。

柳原 実際に、タイヤ痕に残された微妙なメッセージから、様々な事件が解決されています。茨城県取手市の石浜事件も、まさにタイヤ痕からいろいろなことがわかったケースの一つなのですが、この事故は、当初の新聞報道や警察の発表では、バイクがセンターラインをオーバーして対向してきた乗用車とぶつかって亡くなったというものでした。損保会社はご遺族に「これは恐らく一〇〇対〇の事故なので、自賠責も出ませんよ」という話をしたそうです。

この事件がまさに、冒頭に話しましたケースです。ご遺族が自分の息子さんのバイクと加害者の車まで買い取って、おかしいということと調べられた事件だったのです。結局この事件も、ご遺族が駒沢先生に依頼をされて、タイヤの痕跡から真実の究明につながっていききました。

最初は引きずり痕、途中から転がり痕に変わっているそうです

が、こういうことはなかなか素人が見てもわからないものですが、専門家が見れば、バイクの動きがすべて再現できるわけです。そういうものを全部突きつけた結果、この事件も結局加害者本人が、自分が実は飲酒をしていたということ、それから自分がセンターラインをオーバーしていたということを、はっきりと民事裁判の法廷で認めたということです。これは和解で解決しましたけれども、結果的に被害者の過失は一割程度ということで解決されました。でもおそらくこの事故も、ご遺族が疑問を感じて事故車を保管したり、またこういう鑑定のために依頼しなければ、恐らくそのまま一〇〇対〇で終わっていたケースではないかなと思います。

駒沢 自転車と自動車、あるいはバイクと自動車というような事故では、弱者である方の自転車やバイクのほうが、記憶喪失になるとか、少なくとも事件の状態は話すことができないとか、場合によっては運悪く亡くなってしまうようなことがあります。そのような場合に、弱者にかわってものを言ってくれるのは「物」しかないのですから、それをできるだけ材料を大事にするように、皆さんの方からそういうアドバイスをしてください。証拠材料が何もなくなってしまうのは、私どもどうしようもないのです。

必要な証拠材料は事故車だけではなく、現場写真は何枚も撮っておくことはもちろん、たとえば被害者が着ていた衣服なども、破れたり血だらけになったりして、警察から還付されると、見るのも辛いからというので処分してしまう人が多いと思うのですが、もし皆さんがご相談をお受けになった段階で間に合えば、衣類

でも持ち物一つでもいいから、その現場にあったものを保存してください。もし早い時期に当事者からご相談を受けたならば、いたずらにうろたえたり嘆き悲しんだりしているだけでは絶対に事件は前へ進みません。泣くのは明日からにしない、今日は我慢して現場へ行つて写真を撮ってきなさいと、ちょっと厳しく残酷なようですが、けれども、とにかく証拠保全に全力を傾けていただきたいと思えます。

サービス・インフォメーション

通話無料

- 商品内容に関するご照会(出版企画局) :TEL 0120(203)694
FAX 0120(202)972
- 住所変更・支払いに関するご照会 :TEL 0120(203)695
(最寄りの支社) FAX 0120(202)973
- 商品申込み・追録差替え・落丁・ :TEL 0120(203)696
乱丁に関するご照会 (最寄りの支社) FAX 0120(202)974

●お電話の受付時間は、土・日・祝日を除く
9:00~17:30です。

●24時間受付のFAXをご利用下さい。

日弁連研修叢書 現代法律実務の諸問題〈平成12年版〉

発 行 平成13年7月31日・初版発行

編 集 日本弁護士連合会 ©

発行者 田 中 英 雄

発行所 第一法規出版株式会社
〒107-8560 東京都港区南青山 2-11-17
TEL 03 (3404) 2251 (大代表)
ホームページ <http://www.daiichihoki.co.jp/>

現法実務(12) ISBN4-474-01640-8 C2032 (2)
