



対向車線のトラックと正面衝突した軽自動車  
(実況見分調書より)

## 事故発生

いつたい、どんな事故だったのか？なぜ、善意の通報者が、このような状況に追いやられているのか……。

平成20年9月25日午前4時過ぎ。この日、青果を扱う食品会社の社長を務める藤岡さんは、勤務先である横浜市中央卸市場本場を目指していつものよう

にマイカーで自宅を出発した。車の衝突音を聞いたのは、それからわずか5分後のこと。藤岡さんは、その日の朝の出来事を振り返る。

「私はこの十数年間、通勤のため、毎朝ほぼ同じ時間帯に国道1号線を走行していました。この日は、三ツ沢中町交差点が赤信号だったので、1本西側の道から国道1号線に左折。もちろん、一時停止をして、右側から車が近付いていないことを十分に確認した上で、曲りました。左折を終え、私の事が国道の第1車線を走り始めた直後でした、後ろから一台の車がものす

ごい速度で迫つてくるのに気づいたんです。『なんてスピードを出しているんだ！』と、強い恐怖を感じた私は、危険を感じてとっさに自分の車の速度上げようとしました。その後ろの車のライトが突如ルームミラーから消えたかと思うと右後方で雷が落ちたような凄まじい音が聞こえたのです。すぐに車を停め、音が聞こえた方向を確認したところ、対向車線の第1車線にいたトラックの右前方付近に、白い軽自動車がめり込んでいるではありませんか。すぐに駆け寄りましたが、とてもドライバーを救出できるような状態ではなく、私はすぐに110番に通報しました」

次のページの現場見取り図を見てほしい。藤岡さんによると、猛スピードで国道を走行してきた軽自動車は、そのままセンターラインを越え、ブレーキ

藤岡さんは、自身が「被告人になるまでの経緯について、語り始めた。

事故から2年8ヶ月無罪判決を勝ち取った男性が、事実を捻じ曲げる警察・検察に怒りの告発！

善意の「目撃通報者」が一転、

# 死亡事故の「被疑者」に！?

シリーズ・  
交通裁判

5月17日、横浜地裁で自動車運転過失致死罪に問われていた男性に、無罪判決が言い渡された。事故当日は通報目撃者として捜査に協力していた男性が、なぜ、半年後に被疑者扱いされ、起訴されたのか——。そこには、証拠を無視し、計算結果をも捏造する、にわかには信じがたい交通捜査の現実があった。

取材・文◎柳原三佳（ジャーナリスト）

「善意で事故を通報した私が、今や犯人扱いです。もし、無罪が勝ち取れないときは、どうかお力を貸しください……」そんな切実なメールが私のもとに届いたのは、今年3月のことだった。

差出人は、横浜市在住の藤岡輝好さん（49）。自動車運転過失致死罪の被告人として、事故発生から1年3ヶ月も経つ突然在宅起訴され、被告人として刑事裁判にかけられているという。

「善意の通報者」ということは、藤岡さんは事故の直接の当事者ではないということですか？」メールだけではその内容をつかみきれなかつた私は、早速電話で話を聞いてみた。

すると、藤岡さんは、はつきりとした口調でこう答えた。

「はい、非接触です。この事故は、センターラインをオーバーした軽自動車と対向トラックの

正面衝突でしたが、私の車はどうやらの車にも接触していないんです。もちろん事故を引き起こすよつな無謀な運転をした覚えもありません。警察から初めて呼び出しがあったのは、事故から4ヶ月後だったんですが、それからは本当に、信じられないことの連続でした……」

交通事故の場合、起訴率（略式も含む）は、全体の1割程度にすぎない。そのうち、公判請求、つまり正式に起訴されるケースはさらに1割を切つており、他の犯罪の起訴率と比べると、極めて低いのが現状だ。

私はこれまで数多くの交通事故を取り材してきたが、かなり悪質と思われるようなケースでも、罰金のみの略式処分で済ませられていることが少なくない。それだけに、この事故で藤岡さんが起訴した検察の判断が、にわかに信じられなかつた。



事故車両の停止状況（実況見分調書より）

もかげずに、対向の第一車線までいっさくに走行。そして前から走ってきたトラックに衝突し、大破した。

軽自動車のドライバーは、病院に運ばれたが間もなく死亡。トラックの運転手は、幸い軽傷だつたといふ。

警察は、藤岡さんからの通報を受け、間もなく現場に到着。藤岡さんは、軽自動車が制限速

# 善意の「目撃通報者」が一転、死亡事故の「被疑者」に!?

それから約3週間後の2月24日に行われた現場検証で、藤岡さんは警察の意図する『事故のストーリー』を初めて認識したという。

「この日は、午後7時に現場へ呼ばれました。ちょうど小雪混じりの雨が降る、非常に寒い夜だったんですが、あれには本当に参りましたね。私は、指定された時間の10分前に現場へ到着していたのに、警察は約20分遅れ。待っている間に、身体は完全に冷え切ってしまいました。今思えば、それも警察の作戦か? と疑いたくなるほどです。警察官は皆雨具を着ていま

きの警察官の強引な態度には、本当に不信感を覚えました」

結局この日は、午後1時過ぎから3時間以上拘束され、社長

## 警察が描いた事故のストーリー

そのうち全身が雨で濡れ、身体が凍りつくようでした」

そして、藤岡さんは憤りを隠せない様子でこう続けた。

「警察官は、私が右側をしつかり確認せずに国道に出たため、軽自動車がそれを避けようとして対向車線に飛び出したと決めつけていました。つまり、私が国道に出る時の相手の位置が私の供述する位置よりもっと近かつたはずだというのです。でも、そんなことは絶対にありえないのです。私が『左折する』とき、軽自動車は少なくとも

という立場にある藤岡さんは、仕事にも支障をきたしはじめていた。

「はずです」と言うと、「そんなことあるか!」「思い出せ!」「お前が突然出たから事故が起こったんだ!」軽自動車は三ツ沢中町交差点よりも手前にいたんだ!」と、強い口調で凄まれ、ことごとく私の言い分を否定されたのです

雪混じりの冷たい雨の中、5人6人の警察官に囲まれ、2時間以上責められているうち、藤岡さんの心身の疲労はピークに達した。

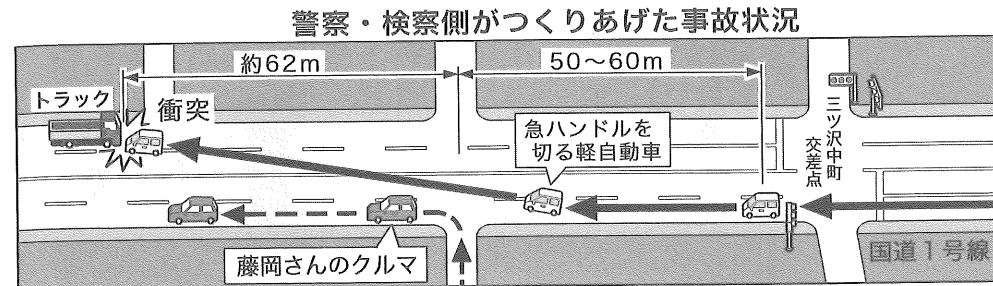
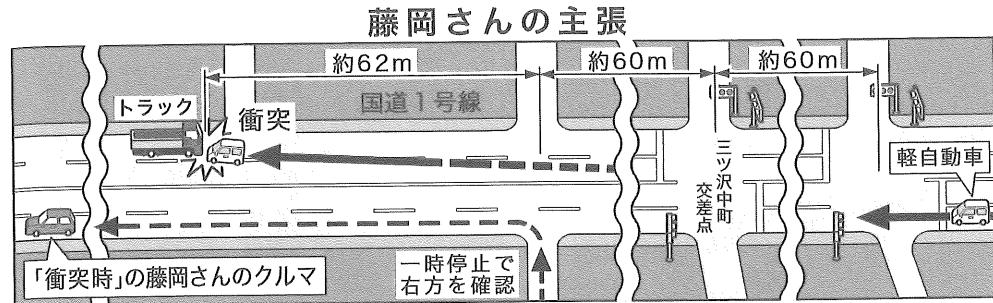
「雨の中、警察官が車を使って、何度も何度も場所の確認をしました。身体は冷え切り、本当に疲れ果ててしまい、しようがないので、最後には、警察官がこだとう場所を『ここでいいです』と認めてしまったんです。その瞬間、警察官たちは、『よっしゃー!』と満足そうな声を上げていました。今でも、あの鬼の首を取ったような声を忘れる

ことはできませんね。ただ、正直言ってこのときも、まさか自分がこんな事故で罪に問われるはずはないと思っていたので、ここは警察の言い分に折れておいたほうが楽だという気になつたのです

この日、藤岡さんが家に帰つたのは、午後9時20分ごろ。寒さの中、2時間以上も外に立ちっぱなしだったためか、翌日は熱を出してしまったという。

それから2週間後、藤岡さんは再び警察署に呼ばれ、調書を取られることになった。

「このとき、警察官から初めて『自動車運転過失致死被疑事件』という言葉を聞かされ、自分がその事件の被疑者になつていることを知りました。警察は私が



## 警察による強引な誘導尋問

事故の翌日以降も、藤岡さんは毎朝午前4時過ぎには自宅を出て、マイカーで卸売市場へと通勤していた。

そして、いつものように新しい年が明け、事故の記憶もほとんど消えかけていた1月16日、その電話は突然入った。

「神奈川警察署の警察官からでした。『昨年9月25日の事故の件で聞きたいことがありますので、警察に来るよう』という内容でした。私は、今頃何だろう? と思いながら、1週間後の1月23日、警察署に出向いたのです。そこからの経緯は、P.126の『藤岡さんが被疑者になった経過』の表を見てほしい。

この日、藤岡さんは、「事故

の状況は、事故当日に話した通りです」と、至極当然の回答をしたにもかわらず、担当警察官は執拗に何かを認めさせようと、彼を2時間も拘束した。

さらに2週間後の2月5日には、事故現場に連れて行かれ、複数の警官が藤岡さんを囲んで質問攻めにしたという。

「私が『細かいことは覚えていません』と言つと『思い出せ!』とか『覚えてるだろ!』と激しい口調で責めてくるんです。よほど『半年前のことを、鮮明に織細に覚えている人間なんているわけないだろ!』と言つてやりたかった。でも、逆に少しでも覚えていることを口にする頭から否定され……。あのと

を聞いたことなどを話し、そのまま勤務先へと向かった。

善意の「目撃通報者」が一転、  
死亡事故の「被疑者」に!?

き言つただろ!」「そんなこと  
ない!」「実況見分のときに認  
めたじやないか。うそをついた  
のか?」と反発され、結局、不  
本意な供述調書が仕上がりして  
まつたのです

このとき作成された供述調書には、こう記されていた。

自動車)の動きに注視しないで、距離があるから先に左折できると思い左折したところ、相手の人に驚愕させ対向車線に飛び出させ、対向直進してきたトラックと衝突させる事故を起こしましたが、結果として重大事故になってしまったことの重大性に驚いています。相手の軽乗用車を運転していたSさんに運転操作に影響を与えたのは、事故当時私は考えられないと思います)

つまり、調書の上では、完全に自分の過失を認めたことになる。

また、その少し前に、藤岡さ

人の過失を詳細に証言する日撃者（日氏）が突然登場するなど、不思議なことも起っていた。

警察や検察の強引な取り調べで、やつてもいない罪を認めただという話を聞きますが、今回の件で、そうなってしまつ極限

の心理状態が、よくわかりました。私たちが納める税金の一部が、このような警察官たちに支給されるとと思うと、国家に対し不信心を抱かずにはいられません。取り調べの可視化は絶対に必要です。警察官や検察官とのやりとりを録音、録画し、彼らの行いをすべて公開すべきだと強く感じました」

藤間さんは、ため息をつきながらそう語った。

## に来た免停処分

訴も決まっていない。にもかかわらず……である。  
「これには本当に驚きました。  
すぐに公安委員会に連絡をし、

# 一度は「自爆事

卷之三

あの日の副検事とのやり取りは、録音しておきべきだったと、今は、悔やんでいます」

結局、藤岡さんの主張はまたしても無視され、身に覚えのない「公訴事実」が書かれた起訴状が作られてしまつたのである。

## ■裁判官、科搜研の「ずさん鑑定」を糾弾

ここから先は、P.126の『無罪確定までの主な経過』を見てほしい。

結論から先に言つと、藤岡さんは今年5月17日、1年3ヶ月の裁判の末に無罪を勝ち取つた。が、そこに至るまでの経緯をつぶさに検証していくと、刑事裁判中に、2回もの現場検証が行われてていることがわかる。これは歎かれて異例なことだと言ふ。黄兵也方裁判所第5刑事部の人（吉川泰輔氏）の意見の大きな違いが浮上していた。

双方が作成した鑑定書はいずれも不同意にされたが、それぞれの鑑定人は証言台上に呼ばれ、詳細な証人尋問も行われていたのだ。

えるだろう。

佐脇有紀裁判官は、結果的に藤岡さん側が依頼した吉川鑑定人

## 裁判官、科搜研のすさん鑑定を糾弾

（）から先は、P.126の『無罪確定までの主な経過』を見てほしい。

上田市「つづき」（吉川、藤岡）

察側が依頼した県警科学捜査研究所の技術職員（国分喜晴氏）と、藤岡さん側が依頼した鑑定人（吉川辰輔氏）の意見つてま

（吉川泰輔氏）の意見の大き  
な食い違いが浮上していた。  
双方が作成した鑑定書は、いづれも不同意にされたが、それぞれの鑑定人は証言台に呼ばれ、詳細な証人尋問も行われていたのだ。

横浜地方裁判所第5刑事部の  
これは極めて異例なことだと言  
が行われてていることがわかる。  
をつぶさに検証していくと、刑  
た。が、そこに至るまでの経緯  
の裁判の末に無罪を勝ち取っ  
んは今年5月17日、1年3ヶ月

えるだろう。

佐脇有紀裁判官は、結果的に藤岡さん側が依頼した吉川鑑定人

善意の「目撃通報者」が一転、  
死亡事故の「被疑者」に!?

立会人はトランクのドライバーで、藤岡さんは単なる目撃者でした。また、実況見分調書添付の現場見取図をみると、衝突地点は○の印で認定されているものの、本件正面衝突によって最も重要な両車の衝突姿勢や、最終停止地点すら記載されていませんでした。結局、都合4回の実況見分が行われましたが、そ

避けようとしたとしても、現場付近の路面には、一切のタイヤ痕は確認されていないので、どの地点でハンドルを右に転把したかについては、自動車工学的に解析することは出来ません。

非科学的な科捜研の鑑定書

一方、吉川氏は科搜研の計算書の問題点を逐一指摘・説明し、平成22年7月1日、53ページに及ぶ鑑定書を完成させて提

出。その中には、軽自動車がガラックに正面衝突したときの衝突速度は、時速86・1～87・4kmであると明記されていた。

ういう流れも少なからず影響を与えていたかもしれません。もちろん、私はこの国の全ての実況見分に問題があるなどと云つもりはなく、むしろ、現場の交通警察官は、365日、昼夜を問わず最大限の努力と研究をしていることを熟知しているつもりです。それだけに、大きなショックを受けたのです。まず、事故当日に行われた実況見分調書(検甲6号証)を見ると、立会人はトラックのドライバーで、藤岡さんは単なる目撃者でした。また、実況見分調書添付

きりしないままになってしまつていたのです。事故当日の初動捜査と証拠保全は、事故の真相を明らかにするために何より重要です。ここで大きな躊躇(ちゆうと)を起してしまつと、眞実を明らかにすることは不可能なのです」

しかし、警察はそぐしたゞぐんな実況観察調書と科捜研の計算書、そして突然現れたという目撃者(日氏)の証言をもとに、最終的に藤岡さんを被疑者として送検。検察側もそれを支持するかたちで起訴に踏み切つた。

吉川氏は語る。

車の損傷状態(潰れ量)から  
『速度変化』(＝有効衝突速度)を  
求め、正面衝突したときの両  
車の衝突速度しか解析できない  
ということになるのです(これ  
によって軽自動車がトラックに  
衝突したときの衝突速度が解析  
できる)。ところが、科捜研の  
計算書には、自動車事故工学  
的に多數の矛盾が認められまし  
た。特に、計算書の作者らは第  
2回実況見分時に立ち会って、

車両の車体の潰れ量を実測した  
ように言つのですが、調書に添  
付された約130枚の写真を精  
査しても、実測している写真は精  
1枚もありません。また、トラッ  
クと乗用車の車体構造は全く異  
なるので、トラックの損傷を特  
定するに当たっては、トラック  
ディーラーの技術者等を立会へ  
にすることが多いのですが、こ  
うした配慮も全くなされていま  
せんでした。科搜研の計算書は  
速度を時速約55～60 km、衝突速  
度は時速約45～50 kmと結論付  
けていたのです」

以下　判決文を抜粋する。  
〔被告人が左折進行したことにより、S（＊死亡した運転者）に右急転把の措置を講じるのを余儀なくさせたというのには、合理的な疑いがある。検察官は、S運転車両は優先道路を進行していたのであるから、S運転車両に速度超過や多少の前方注視違反があつても、被告人はこれを認識予見して回避すべきであつた旨主張するが、自動車運転者は、自分が法定に従い、かつ運転者としての注意義務を尽くすのはもちろん、他の運転者も自己と同様に法定に従い、運転者としての注意義務を尽くすものと信ずるのは当然である。（中略）左折開始時の被告人とS運転車両の

は十分に可能である。このよ  
な場合に、左折車の側で、制限  
時速を35ないし40 kmも超過して  
第1両車通行帯を行って来る  
車両や左折を開始した後に同車  
両が同速度のまま、漫然と進行  
を続け、急転把の措置を講ずる  
事態のあることまで予見して、  
これを避けるために左折を差し  
控えるべきとまでは言えない)  
また、科搜研(国分氏)の鑑  
定は、S車の衝突速度を時速約  
35~40 km、タイヤ痕印象開始時  
の速度を時速50~60 kmと計算し  
ていたが、裁判官は、  
(証人国分は、横滑りがどこか  
ら始まつたか、その曲線がどの  
くらい緩やかな曲線かといふこ  
とはタイヤ痕も痕跡も何もない  
ので条件を決めるることは難しい  
などと証言しており、前提とし

**弁護側鑑定**

動は、今も鮮明に記憶している。吉川氏は、初めてこの事件の調書を見たときの驚きを振り返りながら、問題点を指摘した。「私は30年以上、交通事故の鑑定をおこなつてきましたが、本件の検査にはこれまでに感じしたことのない強い違和感を覚えました。藤岡事件の悲劇は、まず、所轄の警察署において目を疑うような不思議な物件事故でも実況見分が行われてしまつたことに端を発したとしか言いようがありません。バブル経済のころまでは物件事故でも実況見分が行われていましたが、平成4年になつて『現場見分省略制度』が推進

## 弁護側鑑定人の徹底反論

の主張に沿つた事実認定を行  
い、判決文の中で検察官の主張  
を鋭く否定していた。

距離を約7m程度とした場合でも、同程度の車間距離があればこれらの適切な措置を取ることは一分で可能である。このよう

た数値や距離が相当なものともいえず、仮定的条件をあてはめた理論上の数字以上の意味を持た得ない。よつて、日暮翠翁正

三言等によつても、軽自動車が時速約90km程度の速度を出していた可能性は否定されない。

善意の「目撃通報者」が一転、  
死亡事故の「被疑者」に!?

それでも、なぜ、検察はここまでして藤岡氏を有罪に持ち込もうとしたのか——、それはいまだにわからない。しかし、「科搜研」の鑑定が、ときどいて冤罪を生む道具として使われていることを、私たちはしつか

行政処分取り消しを求めての問い合わせ

脇裁判官は、たいした人物です。藤岡さんの眞面調書と検面調書の食い違いをしつかりと指摘した上で、検察官の主張には

り認識する必要があるだろう。  
藤岡さんは語る。

【吉川氏】「失敗したかったら」と半ば諷刺的で、それでも「してくれたのですから。ただ、刑事事件では、これほど理不尽な仕打ちを受けた藤岡さんに対する謝罪として、経済的な損失も、時間的な損失も一切保証してくれませ  
ん。もちろん、検察も警察も謝罪しません。民事事件であれば少なぐとも、訴訟費用は敗訴した方が負担しなければならないのに、國家権力というものは計り知れない強い力を持っていることを痛感しますね」（吉川氏）

りをして、いる人が大勢いるので  
しょうね。いずれにせよ、私の  
場合は、最後に裁判官が真つ当  
な判断を下してくれたことだけ  
が、救いでした」

がので、絶対に無罪になると自信を持つていま  
したが、後から刑事裁判の有罪率が99%と聞い  
てぞっとしました。もし、被告人にされた人が、  
お年寄りや社会的弱者だつたら、どうなつてしま  
うのでしょうか。

の言葉で反論しても無視されてしまうとなれば、意識不明や死亡の場合はどうなるのか、考えただけでぞっとする。



無罪を勝ち取った藤岡輝好さん。  
行政処分の取り消しを求めて闘いは続く

の鑑定書を見たが相手側は、既に提出されていた科搜研の計算書を慌てて取り下げる、「新たに鑑定書を提出するので、吉川鑑定書の中から計算書の問題点を削除し、簡単な意見書にして提出するよう」と主張。さらに、「訴因の変更までおこなってきたのだった。

は怒りを覚えたという。

鑑定書は、この一点で全て破綻しているといつても過言ではないでしよう。私は、検察側が強い意志を持って、藤岡さんを有罪に持ち込もうとしていることを知り、恐怖を感じました」

**b.** このときのトラックの衝突速度は35～40km/h  
**c.** 軽自動車の走行速度は49～  
58km/h

藤岡さんが被疑者になった経過	
平成20年 9月25日	神奈川県内 国道1号線にて、トラックと軽自動車が正面衝突 現場近くにいた藤岡さんは110番通報
	約4ヶ月後
平成21年 1月16日	神奈川県警から、藤岡さんに「言官司に来るよう」にと造詣
23日	「事故の状況は通報時に話した」と説明するが、2時間の拘束
2月5日	事故現場へ連れて行かれ、複数の言官司に囲まれて「想い出せ」「事故だから覚えてる番だ」と質問され、3時間以上の拘束
24日	小雪混じりの雨天、夜7時から10人以上の警官と現場検証。 5~6人の言官司に囲まれ、2時間以上の質問攻め 藤岡さんは軽自動車を確認した距離(図参照)は、複数の言官司から何度も否定され、精神的に追いつめられ、警官の促す距離を認めてしまう
3月9日	「自動車運転過失致死致死未遂事件」の被告となり調査作成。 24日に認めたことの原因は拒絶され、2時間以上の拘束
26日	調査にサインをさせられる。2時間の拘束
5月24日	県警の科捜研、国分氏が、地檢に事故の計算結果を提出
7月17日	神奈川県公安委員会から「優先直道路通行車妨害等 死亡事故違反点数15点(免許停止1年)で、出頭命令の通知。
8月11日	横浜地檢、横井副検事から出頭命令
19日	弁護士2名と、運送免許センターを訪問。処分取り消しを求めるところ、理由の説明もなく、免停期間が1年から半年に縮短
21日	横浜地檢に出席。横井副検事は「これは自燃事故。2度と検察に来る必要はない」と説明
10月15日	科捜研、国分氏が、地檢に事故の計算書を提出
27日	横浜地檢から「11月4日に出頭せよ」の連絡
11月4日	地檢に出席し、横井副検事に「自分に過失のない事故」と主張
12月28日	横井副検事の署名で起訴状が届く。この時点で「自動車運転過失致死罪」の被告人となる

### 無罪確定までの主な経過

平成22年 2月25日	第1回公判
7月1日	弁護側の鑑定人・吉川氏が鑑定書を提出するが、検察側は不同意
8月9日	警察・検察・弁護人の立ち会いで現場検証
20日	第2回公判
9月8日	警察・検察・弁護人の立ち会いで、2度目の現場検証
21日	目撃者・H氏の証人尋問
10月1日	検察が科搜研に、速度鑑定などを依頼
29日	科搜研・国分氏が鑑定書を提出するが、弁護人は不同意
12月2日	科搜研・国分氏の証人尋問
平成23年 1月21日	検察が訴因変更
25日	被告人・藤岡さんの証人尋問
2月25日	吉川鑑定人が、補充鑑定書を提出
3月10日	弁護側から、吉川鑑定人の証人尋問
24日	検察側から、吉川鑑定人の証人尋問
5月17日	無罪判決
5月31日	無罪確定（検察側が控訴せず）