

ジャーナリストやなぎはらみか
柳原三佳

新 交通事故 ホームズの 事件簿 2

短期連載

深夜の国道でトラック同士が衝突、双方の運転手が死亡した。現場には大破したトラックとそのタイヤ痕が残され、警察は、その痕跡から一方のトラックがセンターラインをオーバーしたと判断した。が、交通事故鑑定人、駒沢幹也氏(モト)の鑑定結果はまったく逆だった。鑑定人同士が対決した八年にも及ぶ裁判の結果は――。

その事故が東北地方の国道で起こったのは、一九八七年春の午後十一時ごろであった。現場は片側二車線のゆるいカーブ。そのカーブの外側を来た十トトラックと、対向車線を来た四トトラックとが、刺し違えるような形で衝突した後、それぞれがガードレールに斜めに突っ込んで停止した。

まったくの正面衝突ではなかったが、ちょうど運転席同士がぶつかる形になったため、十ト車の運転手(当時四十二歳)は即死、四ト車の運転手(当時二十一歳)も、横転したトラックの運転席に閉じ込められたまま死亡した。二人はともに運送会社の社員で、この日も積み荷を満載してそれぞれの目的地に向かう途中だった。

警察は現場検証の結果、事故の原因を「四ト車のセンターラインオーバー」と判断した。四ト車の運転手が居眠りか、わき見運転をしてセンターラインを越え、元の車線に戻ろうとしたときに前から来た十ト車と衝突した、

と発表したのである。警察の事故現場見取り図(151頁の図1参照)に添えられた実況見分調書には、「(センターラインを越えた)被疑車両(四ト車)の後輪と思われるダブルのタイヤ痕」が、はっきりと書き込まれていた。

このため、十ト車の運転手の遺族は、四ト車の運転手が勤務していたM運輸を相手に損害賠償を請求する訴訟を起こしたのだ。

一方、訴えられたM運輸は事故直後から警察の発表に疑問をもっていたため、弁護士を通して交通事故鑑定人の駒沢幹也氏に事故の精密な鑑定を依頼した。

駒沢氏の鑑定結果は、警察の判断とはまったく逆の、「十ト車のセンターラインオーバーが事故の原因」というものだった。これが八年も続く裁判の始まりだった。

事故現場はゆるやかなカーブを描いている。確かに警察が考えたように、その弧の内側を走ってきた四ト車が、カーブの途中で外側にふくらんで対向車線に出て事故を引き起こした、と考えるほうが自然である。

「そうなんだ。スピードの出しすぎとか、居眠りとか、そんなもってもらし

8年目の大岡裁きの陰に 一枚の写真?



横転した4トトラック。運転手は死亡した。当初はセンターラインを越え、100%過失があると見られていたが……

るはずの四ト車が対向車線に飛び出した痕跡が見当たらなかった。

警察の作った実見分調書は、彼らの先入観に都合のいいものを集めただけのように、事故直後に撮影された現場の写真と照合していくと、奇妙なことがたくさん出てきた。タイヤ痕のまさえもあやふやだった。

そこで私なりにそれを突き詰めていくと、この事故の衝突地点は四ト車の走行車線上、つまり、四ト車の運転手は加害者ではなく被害者だった、ということが浮かび上がってきたんだ

駒沢氏が作製した「衝突経過図」(151頁の図2参照)は、警察が作製したものと根本的に異なるものとなった。駒沢氏はこの図の中で、二台のトラックの動きを、タイヤ痕などを分析しながらきっちり追跡している。それらを総合すると、事故はこうして起こったと推定された。

「なんらかの理由でセンターラインを大きくオーバーした十ト車は、すぐにハンドルを左に切って自分の車線に戻ろうとしたが、その後半で大きく右に尻を振り、対向して来た四ト車の進路をふさいだ。四ト車はこれに衝突してガードレールのほうへ押されながら横転した。

横転する瞬間の四ト車の右後輪のタイヤ痕は、警察の撮った写真や現場見

取り図を見ると、四ト車の走行車線にはつきり残っていた。もちろん十ト車の尻振りを裏づけるタイヤ痕もね。

また、四ト車の前部バンパーには十ト車の右後輪のタイヤ痕がしるざれていた。このスキの穂のような縞目は、サイクロイド曲線といって、回転する円形のもの物体をこすったときにできる法則的な痕跡なんだ。

この事故の場合は、運転席同士がぶつかった瞬間からこの部分の衝突にいたるまでのごく短い時間のうちに、四ト車が横転していたことを示している。そしてそのことは、二台の車の衝突の地点が十ト車の車線ではなく、四ト車の走行車線上だったことを物語っているんだ

裁判所は駒沢鑑定の提出を受け、これを再検証するために、大学教授でもある専門家に事故の鑑定を再依頼した。ところが教授の鑑定結果は、

「事故の責任は一〇〇%四ト車の側にある」

という警察の判断を支持するものだった。警察の現場見取り図で四ト車のセンターラインオーバーの証拠のように描かれていた二本のタイヤ痕については、

「一本は十ト車のもの、もう一本は関係のない車のもの」

い理由がうまくあてはまるのは、やはりカーブの内側を走っているほうの車なんだ。おまけにそれが、魚市場へと急ぐ冷凍車で、運転手も若いとなれば無理もない。ところがね……」

そう言いながら、駒沢氏は証拠写真集や鑑定書類の束をどざりと机に置いて説明を始めた。その書類の量は、駒沢氏が扱ってきた数々の事件のなかでも一、二を争う厚さになった。

「双方の事故車のつづれ具合や現場の状況を一つひとつ検証してみると、どうもおかしいんだ。まず、加害者であ

としたが、別のタイヤ痕を拾い上げて、

「衝突地点は十ト車の走行車線であり、四ト車は衝突後しばらく走って自分の車線に戻ってから横転した」とする内容は変わらなかった（左の図3参照）。

その後、教授と駒沢氏が順々に証言台に立ち、「反論書」「意見書」のやりとりが何度も繰り返された。駒沢氏は事故の現場の痕跡をさらに詳しく分析して自説を主張し、相手側の説明を

求めた。裁判の過程では原告側が、「四ト車が対向車線にはみだすところを見た」と語る証人を立てたこともあったが、証言には信頼性がないとして、証拠採用はされなかった。

裁判は延々と八年も続いたが、九六

年一月、裁判所の強い勧告を受けて和解することになった。和解の条件は「相互に相手の損害を賠償し合う」というものだった。

四ト車の無実を訴え続けてきた佐々木健次弁護士は語る。「今回は、警察、裁判所が選んだ鑑定人、そして十ト車の後ろを走っていた

という目撃者を相手にしての、三重苦ともいえる裁判でしたが、一〇〇％過失を問われていた四ト車の遺族にも賠償金が全額支払われることになりました。もちろん、はっきりした形で判決を出してほしいという思いはありましたが、長年闘ってきた成果は十分にあったと思います」

また、駒沢氏も複雑な表情でこの事件を振り返った。

「今回の和解については、技術屋として率直な気持ちを言えば、けしからんと思っている。裁判所にしても警察にしてもわれわれにしても、真実をはっきりさせるのが仕事なわけだから。しかしね、もしこちらの主張がそのまま通って判決となれば、逆に十ト車の運転手の遺族の救済はまったく行われなかったはずだ。

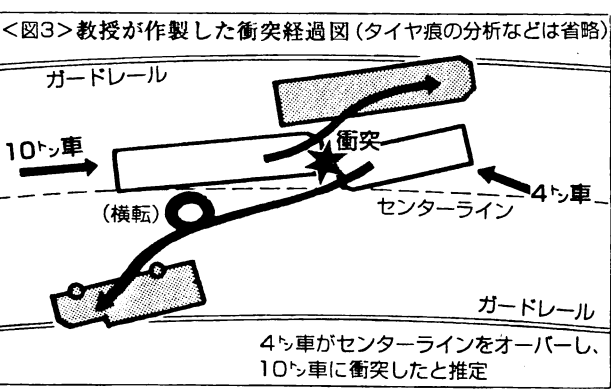
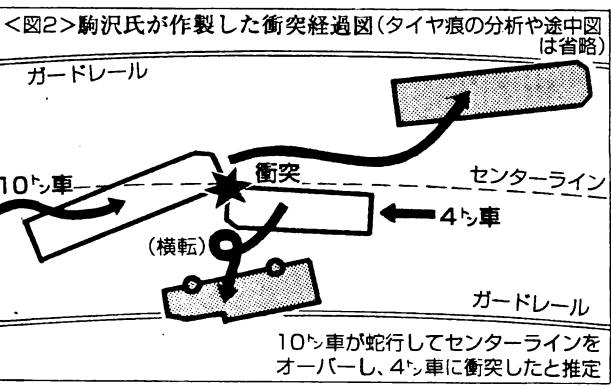
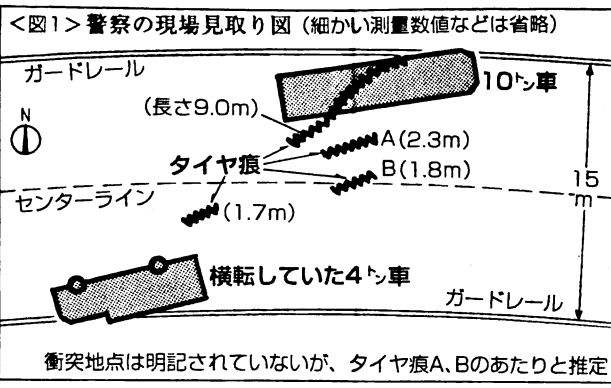
もし十ト車の運転手に一〇〇％の責任があったのなら、それは致し方ないことだが、プロの運転手がどうしてあんな運転をしたのか、私なりに考えさせられることがあったんだ」

駒沢氏は書類の束の中から、事故直後に警察が撮った一枚の現場写真を取り出した。闇の中、パトカーをはさんで、右手前に横転した四ト車が、左後方に十ト車が写っている（写真）。

駒沢氏は、横転した四ト車の進行方向、つまり衝突地点の手前の路面に逆

ガードレールに激突した十ト車。運転手は即死した（写真上）
駒沢氏はこの写真に着目した。左後方に十ト車、中央にパトカー、その右に横転した四ト車があり、その手前の路面に逆S字形に蛇行した黒い液体痕が見える（写真下）





S字形で大きく蛇行しながら黒々と残されている条痕を指さした。
「この痕跡をよく観察すると、やや粘度のある液体で、冷却水ではない。たぶんオイルの類だということがわかる。」
また、太さがほぼ一定で断続点もないことは、この液体が比較的低い位置から安定した流出量で、連続して漏れていたことを物語っている。
私は、これは事故を起こした十ト車のパワーステアリングのオイルではないかと推測しているのだが、もしそうだったら、それに続く事故との関係は

きわめて重大なものになる。パワーステアリングが機能を停止すれば、運転手は一瞬、ハンドルが動かなくなったと思うくらい、ハンドルが極端に重くなる。その結果が蛇行、そしてセンターラインのオーバーだったんじゃないかと私は考えているんだよ」
問題の液体痕は、駒沢氏が主張する十ト車の尻振りの進路とびたりと符合し、駒沢氏の想定する衝突地点へと導くものだった。
「実はこの十トトラックは、事故が起こった日の八日前に車検を終えたばかりで、事故の日が整備後の初仕事だっ

なんだ。いまとなつては調べようもないのだが、私は十ト車に整備上のミスがあったのではないかと疑っているんだよ」
しかし、この液体痕にはまったく気づいていなかった警察と教授は、駒沢氏から指摘を受けた後も、
「事故とは無関係だ」という主張を続けていた。
この裁判が終わりに近づいたころ、駒沢氏はM運輸側の佐々木弁護士にあてて次のような手紙を送っていた。
「この種の事件の解決に当たっては、

一方の当事者を悪者に仕立てあげてしまえば話は簡単です。しかし私の考えでは、この事故の直接の当事者には、『悪者』はおりません。
十ト車の運転手は、自分の車線を逸脱した後、自分の車の異状に気づき、その後は自分の顔を打ち砕かれるまで、車の姿勢を立て直し、自分の車線に戻ろうと死力を尽くしていたはずで、その様子は手に取るように事故の経過のなかに表れています。
もしできるならば、佐々木先生のお力で、四ト車の運転手はもちろんです、十ト車の運転手についても、『彼ができるだけのことをしたが、及ばなかったのだ』という、名誉回復についてのご配慮をたまりなく、こうしてお願い申し上げます」
駒沢氏の仮説がどこまで「一〇〇%の真実」に迫るものなのか、それは死んだ二人の運転手を除けば、神のみが知る世界に属してしまつた。
「しかし、働き盛りの肉親を失い、悲嘆にくれる双方の遺族に賠償金が全額支払われるという今回の裁判官の判断は、ある意味で最良の解決策だったのではないだろうか。私はそのように解釈したいんだがね」
駒沢氏はそう語つた。
(つづく)