

[優秀賞]

実況見分調書と闘って獲得した無罪判決

小林和彰 長野県弁護士会・63期

はじめに

刑訴法321条3項が伝聞法則の例外として規定する「検証の結果を記載した書面」には、捜査機関が任意処分として行う検証の結果を記載したいわゆる実況見分調書も包含される。また、立会人の指示、説明を求めるのは、実況見分の一つの手段であるにすぎず、被疑者および被疑者以外の者を取調べ、その供述を求めるのは性質を異にし、立会人の指示、説明を実況見分調書に記載するのは実況見分の結果を記載するにほかならず、被疑者および被疑者以外の者の供述として録取するとは異なる。立会人の指示説明として被疑者または被疑者以外の供述を聴きこれを記載した実況見分調書には供述をした立会人の署名・押印を必要としない。

これらが最高裁判所の立場であり、実務でも通用している。つまり、実況見分調書における立会人の指示説明部分は、署名・押印を要しないため、立会人のチェックを経ないまま実況見分調書が作成されることになる。そのようなことはないと思いたい、捜査機関に都合のよいような実況見分調書が作成されることもありうるのではないだろうか。

今回の事件は、まさに、この実況見分調書と闘った事件であった。実況見分調書の信用性に疑問を投げかけ、実況見分調書の判断には細心の注意を

要すると訴え続けて、最後には、自動車運転過失致死罪について無罪判決を獲得することができた。

事件の概要

本件は、交通事故を起こしたが、救護・報告をしないまま現場から離れてしまった、いわゆる死亡轢き逃げ事件である。

事故現場となった道路は、片側2車線、ところどころに中央分離帯が設けられている道路で、道路に面してスーパーマーケット、ファミリーレストランなどの店舗が建ち並んでおり、地元では主要道路として利用されている。そのため、日中はとくに交通量が多い道路である。

事故が発生したのは、まだ道路脇に除雪された雪が残る2012(平成24)年2月6日のことであった。被告人(この段階では被疑者、被告人とはなっていないが、便宜上、以後一貫して「被告人」という)は、友人宅から自宅へ帰るために普段から使用していた自動車(以下、「本件車両」という)を走行させていた。時刻は午後10時を回り、雨も降っていたことから、見通しが悪い状況であった。

本件車両は、第2車線(中央分離帯寄りの車線)を走行していたところ、その前方に被害者が走行車線をふさぐように路上に横臥していた。被害者が路

上に横臥していた様子については、目撃者もおらず、詳細は不明である。この点、被告人は、被害者と衝突する直前に、路上に横臥している被害者の姿を一瞬見たが、そのときは、人体であると明確には認識できず、何かの物体を踏んだとしか認識できなかった。

被告人は、事故現場右手にあったスーパーマーケットを一瞥し、視線を前方に戻すと、本件車両の直前に被害者が俯せに寝そべっているのを発見した。被告人は、咄嗟の出来事に、ブレーキをかけることもできず、そのまま被害者を轢過した。被告人は、本件車両が傾き、物体を踏んだことを認識したが、あまりの突然のことで頭が真っ白になり、そのままブレーキを踏んで本件車両を停止させることができなかった。

被告人は、何が起こったのか、事故を起こしたとなると将来はどうなるのかと思い、あまりの恐怖に停止せずに事故現場から離れてしまった。

被告人は、いったんは自宅に戻ったが、事故直前に見た光景をよく思い出し、人を轢いていたら大変だと思い、母親とともに警察署に赴き、警察官に事情を説明した。その後、被告人は、自動車運転過失致死罪および道路交通法違反の容疑で緊急逮捕された。

20日間の勾留がなされ、その間、私は、検察官に対して自動車運転過失致死罪の成立には疑問を有していると意見を述べていたが、結局、自動車運転過失致死罪および道路交通法違反の罪で起訴された。

検察官請求証拠の検討

検察官が請求を予定する甲号証は、①緊急逮捕手続書、②死亡検案書、③事故現場の見通しや事故状況を示す実況見分調書、④本件車両の損傷状況を示す実況見分調書、⑤自動車検査証、⑥被害者の着衣の損傷状況を示す実況見分調書、⑦被害者を発見し、110番通報をした人物の警察官面前調書、⑧被告人の事故後の運転経路を示す実況見分調書、⑨被害者の妻の検察官面前調書の9点であった。

また、乙号証について、被告人は、逮捕当初から事故の発生自体は認めており、路上に横臥していた被害者を轢過した旨の自白調書などが提出された。

被害者が路上に横臥している様子については、被告人自身、事故直前に一瞬しか見ておらず、その瞬間において明確に認識はできなかったが、その光景が目には焼きついていたため、取調べ時には、被害者が手足をほとんど伸ばした状態で俯せに寝ていた様子を述べる事ができた。

検察官請求証拠を閲覧すると、ご遺体の写真や死体解剖に関する書証がなく、また、本件車両と被害者との接触を結びつける証拠(たとえば、本件車両のタイヤと被害者の身体や衣服に遺されたタイヤ痕が一致することを示す書証)がなかったことから、上記の証拠だけで本件車両と被害者との接触が認定できるのかとの疑問があった。さらに、被害者が路上に横臥するに至った経緯が上記の証拠からは不明であったことから、本件車両以外の車両が被害者と衝突した可能性も否定できないのではないかと考えたが、被告人自身も被害者との衝突を争っておらず、事故の存在およびそれと被害者死亡との因果関係の否定は困難であるとの判断から、検討の中心は、本件事故の状況下で回避が可能であったことを立証趣旨とする上記③の実況見分調書となった。

この実況見分調書のもとになった実況見分は、本件事故と同じ時間帯に実施され、被害者を発見した地点、脇見をした地点、衝突地点、衝突後にアクセルを踏んだ地点が確認され、その後、事故当時の本件車両の速度である時速約55キロメートルでの回避可能地点(被害者横臥地点から40メートルと仮定されていた)および被害者を発見可能な地点(衝突地点から見えるところまで後ろに下がり、67メートルと特定された)からの見通し状況の見分が行われた。

実況見分調書を見ると、各地点の特定の状況が記されたすべての箇所に、「説明を求めたところ、立会人はここと指示説明したため、地点を特定した」と記載され、あたかも、被告人が明確に「ここ」と指示説明したかのようであった。また、見通し状況の見分が記された箇所には、「ライトを上向きにしても、下向きにしても、人とわかると指示説明した」、「ここまでは人とわかると指示説明した」と記載され、あたかも、被告人がそのように具体的に説明したかのようであった。

しかし、実際はそうではなかった。

被告人は、捜査段階において実況見分調書を見

せてもらっておらず、起訴後に初めて見たとのことであったが、あまりにも実際にやりとりされた内容と食い違っていることに驚いていた。被告人によれば、自分から発言することは一切なく、各地点の特定においては、「走行していたからわからない」と答えていたが、捜査官から「だいたいのとこでいい、ここでいいな」と言われるままに特定された。また、見通し状況の見分においては、あらかじめ被害者役の捜査官が前方に横臥しているのがわかっている状態で、捜査官から「見えるな」と聞かれたため、「はい」としか答えなかった。とくに、発見可能地点の特定とその地点からの見通しに関しては、見分当日は晴れており、捜査官に対して、「このままだんどん後ろに下がっても見えますよね」と言ったが、捜査官が「じゃあこのへんの見えるところでもいいな」と言い、発見可能地点の特定と見通しの見分が勝手に行われたとのことであった。

この説明を聞いた私は、被告人が内容を確認しないことをいいことに、捜査機関の都合のよいように記載されたと感じ、激しい憤りを覚えた。このような実況見分調書が通用することは許されず、徹底的に弾劾しなければならぬと強く思った。

そこで、実況見分調書を具に検討し、①被告人は、被害者役捜査官について事前に説明を受けており、被告人が先入観をもって見分に臨んだこと、②車両の速度、降雨の有無など、事故時と見分時の状況が異なること、③事故当時は、高速度で走行しており、どこでどのようなことがあったかについては、ある程度幅があっというはずのところ、ピンポイントに地点が確定していることは疑問であること、④自動車運転過失致死罪における過失を問うためには、回避可能地点において、前方の物体が「人」と認識できることが前提になるはずであるが、見通し状況の見分においては、前方の物体が「人」であることが当然の前提に行われており、「人」なのか人以外の「物」なのか区別されていないことが疑問であることが弾劾の骨子となりうると考えた。

実況見分調書との闘い

第1回公判期日において、結果予見可能性がないこと、結果回避可能性がないことにより自動車運転

過失致死罪は認められないと認否をし、検察官請求証拠に対する意見では、上記の問題の実況見分調書を不同意とした。

そのため、第2回公判期日で、実況見分調書を作成した捜査官の証人尋問が行われた。

私からの反対尋問は、上記の4つの骨子に従い、クローズド・クエスチョンを用いて、被告人が記憶している実際の実況見分の状況を同意させるような質問を投げかけた。反対尋問事項を予想し、相当な準備をしてくるため、なかなかこちらの意図した回答が出ないであろうと考えていたが、予想に反して、こちらの意図していた回答がどンドン出てきた。とりわけ、「人」か「物」かという点に関して、見分当時は「人」と「物」を明確に区別していなかったことや「見えるだろ」「はい」というやりとりが実際にあり、被告人から明確な回答がなかったことを引き出すことができ、反対尋問は成功とあってよかった。

結果的には、作成の真正が認められ、証拠採用はされてしまったが、信用性に疑義があると裁判官に対して印象づけられたとの自信はあった。

第3回期日に行われた被告人質問において、実況見分の際の状況を詳細に語ってもらい、これで実況見分調書に対する弾劾は十分であろうと、弁論要旨を起案しようとした矢先に裁判所から三者で打合せをしたいと呼出しがあった。裁判所に行くこと、なんと、検察官から再捜査の希望があるとのことであった。具体的には、降雨状況下でもう一度実況見分を行いたいとのことであった。私の意見で実施が左右されることはなかったであろうが、捜査段階で収集された証拠で有罪が確実と判断して起訴している以上、起訴後の再捜査は許されるはずがないと断固反対し、さらに、被告人を立ち合わせることは同意できないと強く主張した。

結局、予定されていた期日が取り消され、次回期日は捜査の進行を待って追って指定とされたことから、事実上、再捜査が容認され、再度の実況見分が行われることを待つことになった。

私は、あらかじめ、検察官に対して、捜査には協力しないから、被告人には一切連絡しないようにとの書面を送っていたため、再度の実況見分の日程についての情報がどこからも入らず、いつ行われるのかがまったくわからない状況であった。被告人を立ち会わ

せない以上、どのような実況見分が行われるのかについては、自分の目で確かめる以外に方法はなかった。そのため、実況見分の様子を窺おうと、夜間に雨が降るたびに事故現場へ行き、実況見分が行われているか確認をした。何回か、空振りに終わり、事故現場を走行してみる走行実験だけを行って帰宅することが続いたが、ある雨の夜に事故現場へ行くと、突如警察による交通整理が行われ、事故現場を封鎖している場面に出くわした。これははいよいよ実施されるなと思いき、隣のスーパーマーケットの駐車場で待機をし、実況見分の様子を窺うことにした。

立会人となった方と捜査官とのやりとりまでは聞くことができなかったが、実況見分の様子は十分確認することができた。

2 回目の実況見分調書との闘い

事故現場における2回目の実況見分が終わってしばらくすると、実況見分調書が開示された。内容を確認すると、回避可能地点からの見通し状況の見分は1回目と同じであったが、発見可能地点の確認では、「進路前方に『人』として確認できる地点の確認」および「進路前方において『物体』として確認できる地点の確認」と明確に区別された項目が設けられ、それぞれの地点が特定され、見分がなされており、明らかに私の反対尋問を受けて内容を改善したことがうかがわれた。そのほかにも私の反対尋問を受けて内容が改善された箇所が散見された。

内容面においても、被害者横臥地点から進路前方に「人」として確認できる地点までの距離が41.2メートル、被害者横臥地点から進路前方に「物体」として確認できる地点までの距離が53.6メートルとされており、回避可能地点(被害者横臥地点から40メートル)以前において「物体」としてはもちろん、「人」としても被害者を認識できるという内容であり、有罪立証の証拠となりうるものであった。

公判が進行しているのに、後出しじゃんけんのような一方に有利な証拠が新たに作出され、それが公判で採用されてしまうのであれば、捜査と公判を分離した刑事訴訟手続の根本原則に反するのではないかと、疑問を感じずにはいられなかった。なんとしても弾劾しなければならなかった。

ただ、立会人が指示説明したとされる箇所は、1回目の被告人の場合とは異なり、明確に指示説明したことが推測され、指示説明内容が信用できないという反論は難しいように思われた。

そこで、不同意意見を述べた後の証人尋問の際は、先入観がなかったかという点や事故時の状況とは異なる点(上記骨子の①②)を中心に反対尋問を行うこととなった。反対尋問では実況見分調書どおりの回答しか出なかったが、見分時の自動車の速度が歩く速度と同じ時速約5キロメートルであったことが明らかとなり、のちの高裁判決で重視されるポイントを裁判官に示すことができた。

第一審判決は有罪

弁論要旨は、実況見分調書に対する弾劾の主張が中心となった。1回目の実況見分調書は杜撰であることは明らかであるとしても、2回目の実況見分調書はなんとしてでも的確に弾劾しなければならないと力が入った。

弁護側の主張は、事故当時時速約55キロメートルで走行していた本件車両から見た景色と見分当時時速5キロメートルで走行していた本件車両から見た景色とではまったく異なるという、当たり前感覚に尽きるものであった。これは私自身が普段の生活の中で感じていることであつたし、また、実際に現場を何度も走行したときも常に感じていたことであつた。実況見分調書上では回避可能地点の数メートル手前で「人」と認識できたとなっているが、実際の状況とは違う点を慎重に判断してくださいと強く訴えた。

ところが、裁判所は、本件車両の速度を時速55キロメートルと認定した上で、法定速度の時速50キロメートルで走行していれば、適切に停止できたとし、速度超過および前方不注視による過失を認定し、有罪とした。なお、この判決直前に、前方不注視のみが過失とされていた従前の訴因から速度超過が追加された訴因へと追加的に変更されたことがあり、この訴因変更についても物申したいところであるが、紙面の制約上、割愛する。

控訴審判決は無罪

第一審判決では自動車運転過失致死罪が認定されたが、執行猶予付きの判決であったため、控訴をして再度無罪を主張することに意味があるのかは非常に悩んだ。しかし、被告人も私もあきらめきれず、控訴期限ぎりぎりに控訴することにした。

控訴趣意書は、基本的には、第一審での主張を踏襲した。加えて、判決直前に訴因変更された速度超過の点について何か反論ができないかと調べていたところ、自動車に設置されている速度メーターには誤差が許容されていることを示す「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」なるものがあると同期の弁護士から聞いたため、新たに証拠提出をした。

控訴審は第1回公判で結審となり、いよいよ判決の日を迎えた。

逆転で無罪となることなど滅多にないのだから、おそらく控訴棄却となるのだろうと半ばあきらめもあったが、読み上げられた判決は、「原判決を破棄する。自動車運転過失致死罪は無罪」というものであった。あまりの驚きに手が震えてメモがとれなかった。

判決の理由は、事故時と実況見分時とは前提条件が異なるから、実況見分の被害者発見可能地点を本件事故当時のそれと認定してよいかは疑問が生じ、また、本件車両の走行速度についても、原判決認定の速度を停止距離算出の資料とする際にはある程度幅のあるものとせざるをえないことなどからすると自動車運転過失致死罪についての過失を認定するには合理的な疑いが残る、というもので、私の主張が容れられたものであった。

判決後、被告人やその家族と喜びを分かち合ったのはいうまでもない。ただし、本件が一人一人が死亡し、しかも轢き逃げという許されない行為のあった重大事件であることは、被告人自身も十分に認識していることについては、被告人の名誉の為に念のため付言する。

補足——被害者参加について

本件は、当然であるが、被害者遺族の感情が極めて強い事件であった。

被告人は、起訴後すぐに保釈されていたため、被害者遺族と会い、私も同席して直接謝罪をしていたが、公判が始まってからも被害者遺族の処罰感情は依然として強いものであった。

そのため、本件では、被害者参加制度を利用した意見陳述が実施された。意見陳述は、被害者の長女と長男が行い、長女については検察官が意見を代読し、長男は本人が法廷で意見を述べた。述べられた意見は、父親を突然失った悲しみや報告・救護をしなかった被告人を非難する内容が中心であった。

これらの意見はもつともであり、被告人も私も、ただただ意見を聞くことしかできなかったが、せめて本件を真剣に考え、誠実に対応していることを裁判官にわかってもらえるよう、被告人には、意見陳述中、起立をして意見を聞いてもらうことにした。

おわりに

本件では、上記のとおり、公判への被害者参加があつて、被害者遺族の感情が極めて強く、被害者遺族に対する謝罪に苦勞したこともあった。また、事故当時、専門学校生であった被告人は、本件が原因で退学となっていたが、なんとか復学(再入学)できるようにと、事故状況や公判手続の説明のために学校を何度も訪問したこともあった。本件は、実況見分調書との闘い以外にもさまざまなことが経験できた事件であった。

本件は、私の努力によって無罪となったのではなく、本来そうなるべき事件であったと思っている。しかし、事件を詳細に検討し、無罪を導く視点を裁判所に適切に示すことができた結果、無罪を獲得できた経験は、これからも刑事弁護を行う私にとって大きな財産となった。

(こばやし・かずあき)