

論 説

いわゆる「高知白バイ事件」の再審請求について

稲 田 朗 子
陶 山 二 郎

- I はじめに——本稿の課題
- II 事件の経過と概要
- III 確定有罪判決への疑問点
- IV 再審請求における諸問題
- V おわりに

I はじめに——本稿の課題

近時の刑事再審をめぐる動きについては、すでに幾つかの論評等もある¹が、いわゆる布川事件、足利事件、東電OL殺人事件など、著名再審事件の再審開始、再審無罪判決により、改めて誤判原因とともに、誤判救済のための課題の確認とその対策が迫られているといえようか²。2014年3月27日、静岡地方裁判

高知論叢 (社会科学) 第109号 2014年10月

¹ 例えば、特別企画「再審の新たな動き」『季刊刑事弁護』74号(現代人文社、2013年)85頁以下、特集「誤判・冤罪の最新事情を追う」『法学セミナー』669号(2010年9月)1頁以下等を参照。

² 近時では、冤罪原因究明のための第三者機関を国会に設置することを提言する、日弁連えん罪原因究明第三者機関WG編著/指宿信監修『えん罪原因を調査せよ』(勁草書房、2012年)や、アメリカ合衆国における「イノセント・プロジェクト」を紹介する、ジム・ドワイヤー=ピーター・ニューフェルド=バリー・シェック著/西村邦雄翻訳/指宿信監訳『無実を探せ! イノセンス・プロジェクト DNA鑑定で冤罪を晴らした人々』(現代人文社、2009年)、ブランドン・L・ギャレット著/笹倉香奈=豊崎七絵=本庄武=徳永光訳『冤罪を生む構造——アメリカ雪冤事件の実証研究』(日本評論社、2014年)などと共に、日本における「雪冤プロジェクト~冤罪を晴らす~」URL: <http://setuen-project.com/> (2014年9月1日検索)といった活動が注目されよう。

所は袴田事件の再審開始を決定した³。再審開始と同時に刑の執行を停止したことにより、逮捕後48年近くを経て、請求人はようやく自由の身となったものの、同月31日の検察官の即時抗告により、無罪判決までまだ長い時間を要することになる。

約半世紀もの間、冤罪で自由を奪われる苦しみは想像を絶するものがあるが、これらの事案は、故意犯の重大事案であり、社会的にも注目を集めている事案である。他方、昨今では、いわゆる「痴漢冤罪」のように、ひょっとすると自分も巻き込まれることがあるかもしれないと思わせうのような、ある意味で「身近な」冤罪事件も社会問題となっているといえよう。

このような、ある意味では「身近な」冤罪事件の例として、交通事犯の冤罪事件が挙げられよう。運転免許保有者数は、警察庁の統計によれば2012年には81,487,846人で、1967年と比較して3.29倍となり⁴、自動車保有車両数が2014年5月末時点で80,393,084台⁵となれば、「身近な」との表現も許されよう。

本稿では、このような「身近な」冤罪事件の例として、いわゆる「高知白バイ事件」を取り上げ、若干の検討を行うことにより、刑事再審の問題状況の一端を明らかにすると共に、今後の誤判救済のための課題の確認とその対策の一助となしうるための、前提作業としたい。

II 事件の経過と概要

本稿で検討するいわゆる「高知白バイ事件」は、業務上過失致死罪で禁錮1年4月の実刑を科された事案であり、事故の存在自体は紛れもない事実であるものの、事故の客観的態様については、当初の捜査段階から、被疑者の認識と検察・警察のストーリーに齟齬があったといえようか。事故そのものの存在が自明であったことが、逆にこのような齟齬を生む背景となったともいえよう。

³ 差し当たり、2014年3月28日付毎日新聞朝刊1面等を参照。

⁴ 警察庁交通局運転免許課「運転免許統計 平成24年版」(URL: https://www.npa.go.jp/toukei/menkyo/menkyo13/h24_mAin.pdf) (2014年9月1日検索)1頁。

⁵ 国土交通省自動車局自動車情報課「平成26年5月末の自動車保有車両数」(URL: <http://www.mlit.go.jp/common/000990608.pdf>) (2014年9月1日検索)。

つまり、事故の存在そのものは元被告人Xの認識と異なるところがないため、法的に過失があったか否かということ为基础付ける重要な事実について、Xにどれだけその重要性が理解されていたかは不明であると共に、捜査側もその点についてXの認識をきちんと確認することが不十分であったようにも思われるのである。

事件の現場は片側二車線の大きな道路で、被害車両の進行方向側である上り車線からは右に大きくカーブを始めている地点であり、この二車線にさらに右折レーンが設けられていたが、元被告人Xが運転する中学生たちを乗せたバスが、道路に面したレストランの駐車場を出て上り車線を越えて下り車線へ右折して入ろうとする機会に生じた事故であり、被害車両は高知県警の警察官Vの運転する白バイで、この白バイが、右折しようとしていたX車両に衝突したという事案である⁶。

争点は、Xが注意義務を尽くしたかということであるが、Xは自車が下り車線に入ろうとして停止していたところに猛スピードで走行してきた白バイが衝突したものと認識しており、検察側は、Xが右方への注意義務を怠って、事故を発生させたとの筋書きで捜査を進めたといえようか。

特に、通常の交通事故と若干異なる本件の特殊性は、被害車両が警察車両だったことであり、検察側証人の目撃者がVと同僚の警察官Aであることなどのほか、確定有罪判決では本件の衝突の際のものとされたXの車両のスリップ痕であり、再審請求人X側からは、当初からこのスリップ痕等に捏造等の疑義がもたれることとなった。

上記の事件発生は、2006年3月3日であるが、それ以降の経過を確認しておきたい⁷。事故発生によりXは現行犯逮捕され、一旦土佐署で取り調べられた後、

⁶ 2013年12月27日の高知大学・茨城大学刑法合同ゼミで現場を確認した。なお、本事件については、2010年度以降、高知大学刑法ゼミにおける事件研究の課題としてきた。また、2010年及び2013年に実施した高知大学・茨城大学刑法合同ゼミにおいて、検討の素材とした。本稿で使用した資料等については、本件再審請求人である片岡晴彦氏及び高知大学刑法ゼミ2012年卒業生である綱島健二氏から多くを提供して頂いた。厚く御礼申し上げます。

⁷ 以下の叙述については、再審請求書別紙1「原判決の不備・不当性・異常性 真実究明義務を放棄した裁判官による誤判の本件刑事裁判」2頁以下のほか、前掲注(6)で述

再度現場に戻って実況見分に警察車両内で「立会」うことになったが、既に事故車両はなく、結局被告人X立会のもとでのスリップ痕の確認はなされていない。翌々日の3月5日に員面調書がとられた上で釈放されている。同年6月22日に書類送検され、翌月28日に一年間の免許取消の行政処分が科された。同年11月6日に高知地検で検察の筋書き通りのXの自白調書が作成され、原確定有罪判決の証拠とされることとなった。

翌月の2006年12月6日、元被告人Xは業務上過失致死罪に問われ、在宅で起訴された。公訴事実として、起訴状には以下の通り記載されている。

「……交通整理の行われていない変形四差路交差点西方に面した路外施設駐車場から、同交差点内車道と自歩道の境界付近で一時停止した後、同車道に進出し、土佐市方面に向かい右折進行するに当たり、右方道路から進行してくる車両等の有無及びその安全を確認して同道路に進出すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠り、右方道路を一瞥したのみで、右方道路から進行してくる車両等はないものと轻信し、左方道路に注意を奪われ、右方道路から進行してくる車両の有無及びその安全確認不十分のまま発進し、漫然時速5ないし10キロメートルで同道路に進出した過失により、折から右方道路から進行してきたV運転の自動二輪車に全く気付かず、同車前部に自車右側前部を衝突させて同人を約3.6メートル前方に跳ね飛ばして転倒させ、よって、同人に胸部大動脈損傷の傷害を負わせ、同日午後3時40分ころ、……病院において、同人を前記傷害により死亡するに至らせたものである。」⁸

翌年2007年1月18日高知地方裁判所で初公判が開かれ、計6回の公判を経た後、同年6月7日に禁錮1年4月の実刑判決が言い渡され、Xが高松高等裁判所に即日控訴した。並行して、遺族側から仁淀川町とXに対して民事訴訟が提起され、その第一回口頭弁論が同年6月6日に開かれた。

高松高等裁判所は同年10月4日に一回のみ公判を開いただけで、同月30日にXの控訴を判決で棄却したため、Xは即日、最高裁判所へ上告した。翌年2008年1月6日に上告趣意書を提出すると共に、同年3月4日にXは、証拠隠滅罪

べた合同ゼミの際に片岡氏から配布された年表「事件の経過」等を参照した。

⁸ 本事件の起訴状参照。

で刑事告訴を行っている。同年6月20日には、前述した遺族の民事訴訟につき、遺族と仁淀川町の和解が成立し、Xへの訴えは取り下げられた。同年8月20日、最高裁は決定でXの上告を棄却した。翌月9月12日には、高知地方検察庁が証拠隠滅について不起訴処分とした。

Xは同年10月23日に収監されたが、翌年2009年1月28日に証拠隠滅について高知検察審査会が不起訴不当を議決したものの、翌月2月23日に高知地方検察庁は再度不起訴処分とした。

これに対して、Xは同年3月2日に国家賠償訴訟を起こした。翌年2010年2月23日にXは満期出所した。しかし、その後、Xの国賠の訴えは裁判所に退けられ、その際の誤判については再審との判決理由を受け、2010年10月18日に高知地方裁判所に再審を請求した。

再審請求は係属中であるが、当初の裁判長が異動で交代になった後の2013年9月12日に裁判官の忌避を申し立てたが同月20日に却下され、その後、高松高裁への即時抗告を経て、同年10月21日に最高裁で特別抗告が棄却された。

以上の通り、紆余曲折を経て現在の再審請求審に至っているが、特に控訴審判決宣告前日の2007年10月3日にKSB瀬戸内海放送で本件が取り上げられ⁹てから、次第に事件に対する認知が広がっているといえようか。

Ⅲ 確定有罪判決への疑問点

前章では、確定有罪判決の事実認定について確認した。本章では、再審請求の検討の前提作業として、まず、この事実認定自体について、若干の批判的検討を行い、確定判決に対する筆者の疑問点を示しておくこととしたい。

本事件の第一審である高知地判平成19年6月27日判例集未掲載¹⁰は、まず、

⁹ なお、本件取材したKSB瀬戸内海放送記者の手によるルポルタージュとして、山下洋平『あの時、バスは止まっていた 高知「白バイ衝突死」の闇』（ソフトバンク・クリエティブ、2009年）を参照。

¹⁰ 高知地判平成19年6月27日判例集未掲載。判決文の全文を、「片岡晴彦さんを支援する会」のホームページで読むことができる。URL: <http://haruhikosien.com/tisaihannketu.pdf> (2014年9月1日検索)を参照。なお、控訴審の控訴棄却判決、最高裁の上告棄却決定についても、同様に閲覧可能である。

起訴状で記載された公訴事実をそのまま認定して、罪となるべき事実を掲げたのち、証拠の標目として、下記を挙げている。すなわち、「被告人の当公判廷における供述」「証人A、同B、同Cの当公判廷における供述」「被告人の検察官調書」「校長、Dの警察官調書」「捜査報告書」「実況見分調書(不同意部分を除く)」「写真撮影報告書」「算定嘱託書謄本、算定書」である。なお、Aは事故現場の先の対向車線から事故を目撃したとする白バイ隊員、Bは本件事故の実況見分官、Cは衝突時の双方の車両の速度を算定した科学捜査研究所の警察官、「校長」は緊急時対応のためにバスの直後につけていた車に乗車していた中学校長、Dは本件バスに装着されているABSの低速時の作動状況等に関して聴取された整備担当のフロント係である。

証拠の標目の項では、括弧書きで以下のように判示して、検面調書の任意性を肯定している。

「……被告人は、検察庁の呼出しを受け、実況見分調書のような図面を見せられ、これは事故とは全然違うなどと言ったが、押し問答となり、スリップ痕の写真を見せられ、証拠がねつ造されていると感じ、以前に知っていたE弁護士(当審弁護士)に早く相談したいと考え、事実関係を認める調書の作成に応じたなどと供述する。しかし、被告人は、本件事故直後に逮捕されたものの、勾留されずに釈放され、乙4号証(検面調書のこと……引用者注)の作成はその約8か月後に在宅の被告人に対してなされており、身柄拘束を受けた影響は遮断されている上、被告人は、特定の弁護士を具体的に念頭に置いてその助力を受けねばならないと感じていながら、ねつ造された証拠に基づくという調書をわざわざ待って署名押印したことになるが、そのような不合理な行動をした理由は分からないなどと述べているのであって、取調べ状況に関する被告人の供述の信用性は相当に低く、被告人の検察官調書(乙4号証)の任意性に欠けるところは無いとするのが相当である。」

確かに判決が言うように、身柄拘束の影響が遮断されているとはいえようか。しかし、本件のように「押し問答になった」ような場合にまで、単純に任意性を認めてよいものであろうか。判決も認定している通り、「特定の弁護士を具体的に念頭に置いてその助力を受けねばならないと感じてい」る状況で、被疑

者が決して自分の弁明を聞き容れてもらえなければ、取りあえずその場から離脱するために捜査官に迎合するのは、正に密室での自白強要と同じ構図ではなからうか。仮に、実態がそのようなものであったとすれば、身柄拘束下での自白強要と異なる点は任意取調という形式だけということになる。そもそも、Xの最初の否認の弁解をそのまま書面にすることが稀だとさえ思われる現状の調書の取り方こそが問題なのではなからうか。

しかも、この検面調書を見ると、「警察で指示説明したあとよく考えてみると、白バイと衝突したときに私は停止していたと考えるようになっていたのです。……しかし、今現場での衝突時の写真や図面を見せてもらったところ、私のバスの前輪のスリップ痕が、右が1.0メートル、左が1.2メートル路面についていることが分かりました。……そのことからすると、私は急ブレーキを踏んで停止したことが分かり、衝突したときには私のバスは動いていたことが分かったのです。……それを見て私は、白バイが衝突したときの私のバスの位置は④であり、急ブレーキをかけて停止したのが⑤の地点であることがはっきりしたのです」¹¹とあり、調書の「作文性」の点はさて置くとしても、Xの当初からの認識は、衝突時にバスは停止していたというものであったことが明らかであろう。また、写真等を見たからという理由は、本件のような事案の場合、供述の信用性の根拠としての、供述の変遷に合理的な理由が存するかとの基準に関してこれを肯定する材料とすることは、かなり問題であるようにも思われるのである¹²。

この自白調書を見る限り、スリップ痕に自白を無理に一致させているようにも見えなくないであろうか。実況見分でXに直接スリップ痕を確認させることなく、それと合致するように自白をとるのは、「実況見分が重要なのは、加害責任を問う入り口になるから」であり、「実況見分官の見分結果は、事情聴取でつくられる供述調書の内容と一致します。一致させられてしまうと行ったほ

¹¹ 2006年11月6日付Xの検察官に対する供述調書3丁以下。なお、④は実況見分調書での衝突地点とされた自歩道から約6.5メートルの地点であり、⑤は同様にバスの停止位置とされた④から2.9メートル中央分離帯寄りの地点である。

¹² 自白の任意性と信用性に関する判例の判断枠組みを検討するものとして、内田博文『自白調書の信用性』(法律文化社、2014年)43頁以下、及び64頁以下を参照。

うが正確」¹³とも考えられるのであり、このような交通事故捜査の現状に鑑みれば、むしろ検察官の強い誘導があったと見ることも可能のように思われる。そうすると、本件が「捜査段階から当事者の納得を得て手続を進めていくことがいかに重要かを示唆している」¹⁴と指摘されるのは当然であるが、付け加えて強調するならば、当事者の納得を得ずに進めた手続の不利益を安易に被告人に転嫁することは、手続の適正性、引いては事実認定そのものの正確性に大きな疑義を生じさせようということであろう。

このように筆者は疑義を感じる自白ではあるが、検面調書の「私は、③から④へ進行する間、高知市方面へ向かう車が通る車線を横断していく状態でしたので、もう一度右方の安全確認をしていれば白バイが見えたと思いますので、私の右方の安全確認不十分が事故の原因です」¹⁵との内容からも、証拠構造として、これが過失犯たる本件の犯罪事実を証明する柱となっているといえよう。この自白を一見強力に支えているのが、特にスリップ痕を中心とする他の間接証拠である。

次に、事実認定について判決は、まず、証拠上容易に認定できる事実として、被害車両の白バイが緊急走行はしていなかったこと、Xの現場の見通しが中央分離帯側で約98.6メートル、自歩道側で168メートルであったこと、左前輪約1.2メートル、右前輪1.0メートルのスリップ痕の存在、X車両最終停止位置右前輪右側あたりに削ったような複数の路面擦過痕の存在、X車両の損傷状態、被害車両の損傷状態、現場での液体漏れやX車両前方の細かな破片等の散乱、学生教員、野次馬や報道関係者と思しき者らの現場での存在、事故後21分後の午後2時55分から5時17分まで実況見分が行われ、Xは同日午後3時4分に逮捕されて警察署に引致され、同日午後4時15分から4時48分まで現場に戻り実況見分に立ち会った際には、既にX車両等は現場から撤去されていたことを挙げ

¹³ 高山俊吉『道交法の謎 7500万ドライバーの心得帳』（講談社+α新書、2004年）108頁。なお、同書111頁以下では、弁護士の同著者が加害車両を見た位置について、同著者の証言をなかなか聞き容れてくれない様子が叙述されているが、このような交通事故捜査の難しさに対する考慮が確定有罪判決にはなお求められていたようにも思われる。

¹⁴ 京明「『高知白バイ衝突死事件』が提起する問題点」『法学セミナー』655号（2009年7月）5頁。

¹⁵ 前掲注（11）4丁。

ている。

さて、X側はスリップ痕について、その由来を強く争っていたが、裁判所は以下のように判断して、それがX車両によるものと認定している。

まず、判決は「スリップ痕とともに被告人が被告人運転車両運転席に乗車している様子などが撮影されている写真がある」¹⁶というが、被告人Xが乗車している状態を撮影したものとスリップ痕がそれと分かるように撮影した写真を一枚の写真として撮影することが可能か疑問であるし、撮影時が「逮捕される前であることが明らか」¹⁷とするのみで、必ずしも正確な撮影時間が確定判決において特定されている訳ではない。また、ABS作動によりスリップ痕はつかないのではという疑問についても、低速で作動しないことがありうるという可能性論にとどまっている¹⁸。また、衆人環視だったことを理由に「ねつ造する可能性はほとんどなかった」とするが、現場で事故車両の撤去作業等とスリップ痕の作為との違いを見分けうる人間は少ないといえなくもない。さらにスリップ痕を撮影した写真のうち、スリップ痕の先頭部分が濃くなっているとの点についても、現場に流出した液体によるものとしてねつ造を否定する¹⁹が、先頭部分が濃くなった経過を明らかにできないことが、それにもかかわらず本当に本件事故によるスリップということに何ら影響しないのかも、気になるところである。

さらに、路面擦過痕についても、その写真に関するスリップ痕と同様の判示のほか、その写真からアスファルト表面の粒子が削られている状況が認められると判断しているが、単に写真を見て削られているように見えるだけではないことのさらなる根拠を求めたいところでもあろう。その他、実況見分の実施方法について、一旦逮捕により現場から引き離し、あるいは警察車両からXに指示説明させた点などの弁護人からの批判についても、実況見分時の事情等を理由に退けている²⁰。

¹⁶ 前掲注(10)6頁。

¹⁷ 同前。

¹⁸ 同前参照。

¹⁹ 同前7頁参照。

²⁰ 同前9頁参照。

さて、第一審判決は、事実認定上の大きな争点として、衝突地点及び衝突態様、衝突直前のX車両の運動状態、衝突直前の被害者運転車両の運動状態の三点について判示している。衝突地点及び衝突態様での争点は、バスが止まっているところに白バイが衝突したか、あるいは動いているバスに衝突後に、バスが停止したかであるが、判決はほぼ直角に向きを転じる路面擦過痕やX運転車両の前方に衝突による破片が散乱していることを根拠として、進行中のバスに白バイが衝突したと認定している²¹。しかし、バスが停止しているところに衝突した白バイが何ら回避行動をとらなかったのか疑問であり、そのような検討はなされていないうえに、X車両の後方につけていた校長及びバスに乗車していた教員のバスは停止していたとの証言については、これらの路面擦過痕と反するというだけで証明力が乏しいと判断²²しており、むしろ「客観的証拠」をさらに慎重に検討すべきであったのではないかとも思われる。一見、客観的に見える証拠だからこそ、逆に危険なこともあるであろう。

衝突直前のX運転車両の運動状態については、単純にスリップ痕を前提にして、時速約10キロメートルであったと認定²³している。

衝突直前の被害者運転車両の運動状態については、X車両のスリップ痕を参考に衝突直後における両者の運動合成量を算出し、これを乗員を含む被害者運転車両の質量で除算して被害者運転車両の速度を概算(30ないし60キロメートル)し、また対向車線を走行中だった白バイ隊員(証人A)の目測(60キロメートル程度)から、「時速約60キロメートルあるいはこれを若干上回る程度」²⁴と認定しているが、ここでもX側証人として、白バイの後方を走っていた証人Eの目測で時速100キロメートルとの証言については、白バイが前方10メートル前に合流してきたので軽くブレーキを踏んだとの供述部分を捉えて不自然と評価し、白バイの速度に関する時速約100キロメートルとの目測をも否定するのである²⁵が、合流の際の白バイの速度如何によれば、「軽くブレーキを踏む」

²¹ 同前11頁参照。

²² 同前13頁参照。

²³ 同前。

²⁴ 同前16頁。

²⁵ 同前17頁参照。

という感覚もあながち不自然ではないようにも思われる。

結局、本件の事実認定については、X側に有利な証言があるにも関わらず、これらがことごとく、「客観的」証拠たるブレーキ痕、路面擦過痕に加えて、警察官証言によって退けられているといえようか²⁶。

そして、Xの過失について、「右から左に向かう車線を塞ぐように路上に進出するのであるから、その際には左方からの交通はもちろんのこと、右方からの交通の安全確認にも十分な注意を払うべきであり、かつ被告人運転車両の見通し状況及び双方の速度からすれば、路上への進出を開始し中央線に向けて進行する間に、接近してくる被害者運転車両を発見し、自車を制動することは十分に可能であったと認められる」²⁷と結論付けているのであるが、これまで確認してきた事実の疑問点によっては、むしろ回避可能性が無かった、あるいは注意義務違反はなかったとの帰結も成り立つこととなる。

最後に、量刑の理由について、確定判決は一方で「本事故現場は中央分離帯の樹木によって見通し距離が制限されていたという双方に不運な事情があったこと」といった事由を認めつつも、他方で「単なる記憶違いや思い違いとは言い難い独自の弁解に固執し、これに沿わない証拠はねつ造されたものであるなどと主張して、本件における自らの責任を否定しているのであって、過失によるものとはいえ、自己の行為によって人を死に至らしめたことに対する真摯な反省の情を示すところがない」として実刑を言い渡している。この点も、交通事犯の事実認定の困難さ、特に加害者とされるものの認識や事実と異なるこ

²⁶ 宗岡嗣郎「餅を描く判事——遠藤国賠事件に即して——」『久留米大学法学』42号99頁は被告人が運転していたトラックによる轢過として業務上過失致死に問われた、いわゆる遠藤事件の有罪を認定した第一審及び控訴審判決について、「刑事一・二審判決が『みている』のは、事件『全体』を構成する『部分』であり、事件の現実から『取りだされた』もの『加工された』ものとして、文字どおりの『検体』でしかない。検体は鑑定の対象であって審判の対象ではない。審判の対象は事件の『現実』である。そして、裁判官は、この『部分』と事件『全体』の事実関係とのかかわりにおいてのみ事件の現実を解釈することができる。解釈者は、事件全体とのかかわりで部分的事実をみつめ、部分的事実の解明をつみあげて事件全体をみつめるのである。刑事一・二審判決の事実認定には、この解釈構造、つまり事件全体と部分的事実の間を循環し相互にフィードバックする『視線の往復』が欠落していたのである」として「視線の往復」を強調するが、この理は本件の証拠関係においても重要と思われる。

²⁷ 前掲注(10)17頁以下。

とが大いにありうる点に鑑みれば、このような量刑判断は被告人が自己の認識と異なることを自認しなければ不利益に扱われることを避けられず、多くの刑事裁判例でも類似の状況が見られるものの、過失犯における注意義務の具体的内容のほかにも、黙秘権や適正手続との関係で検討の余地があるように思われる。

第一審有罪判決に対するXの控訴について、高松高判平成19年10月30日判例集未掲載²⁸は、原判決を追認するだけで、一回の口頭弁論を開くのみで控訴を退けた。

基本的に第一審と異なるところはないが、若干第一審より踏み込んでいる点があるので、本件の事実認定の検討のために、以下、簡単にそれらの点に言及するにとどめたい。

まず、注目されるのは、過失の注意義務の点であり、控訴審判決は、「北行き車線に進入してから横断を終えるまで、北行き車線を進行する車両の有無及びその安全確認を十分にしなければならぬことは当然であり、北行き車線右方向の見通しもそれなりに良好であって、被告人は、上記安全確認を十分にしていれば、V車に容易に気付いて衝突を回避し得たものである。それにもかかわらず、被告人は、衝突するまでV車に全く気付かなかったのであるから、被告人には上記安全確認を十分にしなかった過失がある」と判示²⁹している。しかし、これでは、右方を進行する車両を常時注意しなければならぬうえに、車両の進行に気づいて静止しても衝突した以上は責任を問われることにならないかとの疑問もあるのではなからうか。

スリップ痕の色が濃い部分についても、「その発生機序は正確には不明」³⁰としつつも、「スリップ痕様のものの由来の認定に影響を及ぼすものではない」³¹とするだけである。

²⁸ 高松高判平成19年10月30日判例集未掲載。URL: <http://haruhikosien.com/2sinhanketu.pdf> (2014年9月1日検索) 参照。

²⁹ 同前6頁。なお、同20頁でも、「安全義務を課せられていたのは、北行き車線に進入してから同車線の横断を終えるまでの間であって、③地点に限られない」と判示する。なお、③は国道直前のX車が国道侵入前に一旦停車した位置である。

³⁰ 同前9頁。

³¹ 同前。

路面擦過痕についても、「⑤地点で衝突した自動二輪車が、急旋回しただけで直角に曲がった上記のような擦過痕を形成させるとは物理学的に考えられない」³²とするだけで、実はその根拠は判決文からは窺うことができない。

A証人の速度に関する目測の正確性については、「年に一、二回は進行中の車両の速度を目測する訓練をしている上に、日ごろの取締中にも目測能力を養う努力をしている」とするが、訓練の成果の検討はなされていない。白バイの後方を走行していたE証言についても、白バイが「時速約60キロメートルで進行中の軽四貨物自動車の10メートル足らず前に発進直後に左折して進入したばかりか、直ぐに第二車線に進路を変更したことになり、いかにも危険で不合理な運転態度である」³³とし否定しているが、最初から白バイの無瑕疵性を前提としているとしかいえないのではなかろうか。

さらに、V隊員の過失についても、「V隊員に過失があったか否かは、被告人に過失があったか否かと直接関係がない」³⁴とするが、これでは交通事犯は結果責任と同義になってしまうのではなかろうか。期待可能性の議論の嚆矢がドイツの暴れ馬事件であったことを想起しても、控訴審判決は、結論先にありきとの疑念を拭えないのである。

なお、Xは控訴審判決に対して最高裁に上告したが、最(二)決平成20年8月20日判例集未掲載³⁵は、特に審理に入ることなく、形式的に上告を退けている。

IV 再審請求における諸問題

筆者の確定判決に対する若干の疑問点を前章では示したが、今回の請求がなされた再審の訴えにおいては、スリップ痕の解析書と衝突時のバスの乗客の新証言を新証拠として、再審請求がなされている³⁶。本章では、まず、再審請求

³² 同前11頁以下。

³³ 同前16頁以下。

³⁴ 同前20頁。

³⁵ 最(二)決平成20年8月20日判例集未掲載。URL: <http://1st.geocities.jp/zassousien/saikousaihanketu.pdf> (2014年9月1日検索) 参照。

³⁶ 平成22年10月18日「再審請求書」15頁以下。

審における請求人側の主張を、弁護人の再審請求書を基に確認しておきたい。

まず、再審請求書では、「原判決の証拠構造」との題目で、原確定判決を整理して確認しているが、これによると、弁護側も原確定判決の証拠構造は、検察官に対する自白を柱として、この自白を、スリップ痕を中心とした事故現場に残された他の証拠で支えていると分析しているように思われる。

すなわち、自白を直接証拠とし、それを支える間接事実として、現場の見通し状況、スリップ痕、路面擦過痕、請求人車両の損傷状態、被害者車両の損傷状態、破片の散乱状況、事故当時における請求人以外の者の存在、といった間接事実・間接証拠があり、自白については任意性を認め、事故後の実況見分等の捜査の状況という事実によって、それら間接証拠の採取手続の適正性を担保させているという構造である³⁷。

ただし、再審請求書では、原確定判決の事実認定について、請求人車両が路上に進出しようとする際の白バイの位置を認定していないこと³⁸、路面擦過痕が「削ったような」ものであるとの認定は「判決の想像」であること³⁹、スリップ痕の由来について、そもそも裁判官の認定は写真によるものであること⁴⁰、スリップ痕先頭が濃くなっているのは現場に流出した液体によるとの判断は証拠のない推測であること⁴¹、スリップ痕が前輪のみなのは車の前後の軸重の差、ブレーキバランスによれば不自然でないとの判断も裁判官の推測に過ぎないこと⁴²、白バイがブレーキを掛けていない理由についての認定を欠いていること⁴³等を批判し、特に請求人車両が路上進出時に注意義務が課されることになる被害車両の位置についての認定を欠くことは、過失の有無を決定づける重要な点であることを指摘している⁴⁴。

さて、再審請求で事実誤認として指摘されているのは、原確定判決の「被害

³⁷ 同前 2 頁以下参照。

³⁸ 同前 2 頁。

³⁹ 同前。

⁴⁰ 同前4頁。

⁴¹ 同前。

⁴² 同前。

⁴³ 同前 5 頁。

⁴⁴ 同前 5 頁以下参照。

者運転車両が、被告人運転車両の前面を横切ろうとする直前において、被告人運転車両の前面右側が被害者運転車両前部左側と衝突し、被害者運転車両は右に転倒してそのまま被告人運転車両との衝突により言わばかみ合った状態となり、被告人運転車両の進行方向とほぼ平行に移動したものと認められる」との認定に対してであり、そうであれば、「バスの右側面に擦過痕や二次衝突の痕跡が印象されていなければならない……しかし、上記印象は一切ない」と批判⁴⁵する。その上で、原確定判決について以下の諸点を批判する⁴⁶。すなわち、①検面調書に証拠能力がないこと②実況見分調書は不当であること③証拠写真は変造されていること④スリップ痕⑤M算定書の信憑性⑥I証言の信憑性である。

本件において特徴的なのは、ハイテク技術を駆使して証拠関係を偽造したとX側から主張されている点であり、当事者の一方からその主張がなされた場合には、裁判所はその検証等をすべき「特別の配慮義務」が課されているのに、その義務を実行していないと主張している⁴⁷。

具体的な偽装行為として指摘されているのは、ブレーキ痕の偽造であり(i)「現場警察官は、実況見分後、ネガフィルムを現像し撮影した画像を印画紙に焼き付けた後、それらの写真を、画像スキャナー等を用いてコンピューターに取り込み、写真加工ソフトを用いてブレーキ痕を書き加えるなどのデジタル加工を行った」(ii)「バスの車体下に、揮発性のある液体を用いてバスの前輪があった付近の路面に、バスの前輪ブレーキ痕と錯覚させるために、刷毛あるいはスポンジ等の吸水性のある道具を用いて痕跡を描き、それをバスのブレーキ痕であるとして撮影」のどちらかの方法で証拠として提出したとし、あるいは仮にそうではないとしても、現場にたまたま存在したスリップ痕様のキズの「誤用」によるものと批判する⁴⁸。

以上の主張について、今回の再審請求において新たに提出された証拠は、石

⁴⁵ 同前7頁以下。

⁴⁶ 同前8頁以下参照。

⁴⁷ 同前11頁以下参照。

⁴⁸ 同前13頁以下参照。

川和夫作成のスリップ痕等の解析書⁴⁹やバス乗客の新証言などである⁵⁰。

本事件の再審請求における特徴は、客観的に存在する重要な証拠であるスリップ痕が、上述したように一応仮定的ではあれ、かなり強い主張として、警察によるねつ造された証拠とされていることである。ただし、周知の通り、刑事訴訟法第435条1号の証拠物が偽造されたものであることによる再審や、7号の司法警察職員の職務犯罪を理由とする再審は、偽造や職務犯罪の事実が確定判決により証明されたことが要求されるのであり、本件のような被害者が警察官の事案という「事実上の特性」とでもいうべき事情を除いても、困難なことに変わりはない。虚偽証拠を理由とするこれらのいわゆる「ファルサ再審」は、「実際に認められる例はまれである」⁵¹。また、同法437条の確定判決に代わる証明も、「対象者の死亡、時効の完成、起訴猶予処分などの理由によって、当該事実は証明可能であるのに確定有罪判決が得られない場合が想定」されていると解されており、仮に証拠の優越で足りると解した⁵²としても、偽造を証明する証拠の発見には一層の困難が予想される。

しかしながら、この偽造等の「疑い」は、435条6号の新証拠による再審請求における旧証拠の再評価において加味されなければならないのではないか。なぜなら、過失犯の成否が問題となっている本件においては、確定判決において請求人車両のスリップ痕とされたものの由来に疑いがある——バスが止まっていたとの校長と生徒の一致する証言は重いといわざるをえない——ということは、他の新証拠との総合評価において証拠構造が動揺することも考えるか

⁴⁹ 山下・前掲注(9)58頁以下には、このX側の依頼による交通事故鑑定人の石川和夫氏によるバス実験の様子等が叙述されている。

⁵⁰ 前掲注(36)15頁以下。

⁵¹ 後藤昭=白取祐司『新・コンメンタル刑事訴訟法〔第2版〕』（日本評論社、2013年）1073頁（水谷規男執筆部分）。

⁵² 同前1081頁の吉田岩窟王事件の最初の開始決定たる名古屋高決昭和36年4月11日判例時報259号4頁以下を援用しての指摘。同決定12頁以下では、この確定判決に代わる証明について、新旧両証拠の総合評価によることを判示するもので、名古屋高決昭和37年1月30日判例時報286号5頁以下で一旦取り消されたものの、最大決昭和37年10月30日刑集16巻11号1467頁以下で、手続の準拠法は旧法によることから異議の申し立てはできないとして、名古屋高裁の開始決定が「復活」したものである。

らである⁵³。

結局、私見では、故意による捏造の証明には格別の困難が予想される再審の現状では、本件でも旧証拠の再評価が重要であり、その際に確定判決が前提とするパスが動いていたとの間接事実をスリップ痕がどこまで証明しているかとの判断を、再審請求受訴裁判所がどの位真摯に検討するかに再審請求の成否はかかっており、その判断には、スリップ痕の由来に対する請求人側の疑義にどう応えるかという課題への取り組みは避けられないように思われる⁵⁴。

V おわりに

本稿では、「身近な」冤罪事件の例として、いわゆる「高知白バイ事件」を取り上げ、現在再審請求中の事件の事実認定に関する若干の疑問点を検討してきた。本来論ずべき点は多岐にわたるものの、紙幅の制約等もあり、紹介やコメントにとどめた点も少なくない。個々の論点の本格的な検討は、他日を期すこととしたい。

とはいえ、本件の事故そのものが特別複雑なものである訳ではない。自歩道

⁵³ 同前1081頁は、証言の虚偽等を理由とする2号再審についてはあるが、そのような場合に「刑訴435条2号の再審事由と刑訴435条6号の再審事由が併せて主張される場合があり得る。この場合6号について新旧証拠の総合評価によって判断すべきであるとする判例の枠組みに従えば、偽証であることの疑いが旧証拠を再評価する場面で生じることがあり得る。請求人側が刑訴435条2号の証明に用いようとする資料と旧証拠を併せ判断したときに、偽証であることが証拠の優越の限度で証明されたと考える場合には、本条によって再審を認めるべきであろう」と指摘しており、この理は他号のファルサ再審にも妥当しよう。ただ、ファルサ再審の困難性に鑑みれば、旧証拠の再評価という作業の理解如何によっては、むしろ437条による再審の道以外に、435条6号そのものを理由とする再審と考える必要もあるのではなからうか。もちろん、この点に関して重要なことは、一定の新証拠があり、かつ偽証についても証拠が優越する程度には証明されているにもかかわらず、再審による救済が拒否されてよいのかということであろう。

⁵⁴ 本件を袴田事件と単純に比較することはできないものの、豊崎七絵「最近の再審開始決定における証拠の明白性判断の論理について」『季刊刑事弁護』74号（現代人文社、2013年）91頁以下における袴田事件に関連しての推認力の強い間接事実に関する以下の指摘は、本件のスリップ痕についても重要であろう。「第一に、推認力が『強い』ようにみえても、間接事実である以上、その推認力には必ず限界がある。……第二に、その間接事実自体が、どのような過程で収集・保管された、いかなる証拠に基づいて、どこまで証明されたのかということが、実際はより重要である。」

から反対車線に右折のため進入しようとした車両が右方車両と衝突する、ないし衝突しそうになるという経験は、ドライバーだけでなく、自動車に乗車した者であれば、経験したことがないという人の方が、むしろ稀なのではないか。この事件の特異な点は、被害車両が白バイだった、あるいは被害者が警察であったことであり、それが色々な面で、この事件を複雑にしているということは否定できない。被害者と捜査機関が同じということの持つ問題性は大きい。Xの証拠ねつ造の主張も、この点に由来するところが大きいのではなからうか。

また、本件を複雑なものにしている背景として、交通事犯ということもあるように思われる。誰もが日常の生活で経験しうる、ないしは経験しかけたことのある交通事故については、一方で昨今のいわゆる「悪質」「重大」交通事犯に対する厳罰化の主張や立法があり、他方で交通事犯の捜査の問題点も指摘されているところである。緩い手続で重い刑罰を科すという傾向がないか、注意しておくべきことであろう。

上記のような特徴的な背景を有する本件の検討は、現在の冤罪についての問題状況をより多角的に検討する意味でも重要であるし、裁判員制度導入後の一連の「改革」の帰結が目される刑事裁判全般についても、重要な課題であると思われる⁵⁵。本稿では、冤罪とその救済という問題についても、特に再審請求の前提となる確定有罪判決の事実認定とその証拠構造を確認しつつ、再審請求審における問題も含め、これに対する疑問点の幾つかを簡単に検討したに過ぎない。

さらに本事件との関係で理論的に検討すべき課題は、例えば冤罪が主張されている場合の施設内処遇の在り方など、本稿で扱った以外にも数多く存在しよう。それらの課題についても、今後の我々筆者らによる本格的検討の前提作業として、本稿を検討の出発点としたい。

(2014年9月5日脱稿)

⁵⁵ 一例を挙げれば、例えば、本件のような一見任意性のある自白の信用性が争われることに鑑みて、逆に身柄拘束下の取調べにおいて、取調べ過程の録画が全面的であれば足りるのか、さらに弁護人立会いが必要ではないか、などの論点が考えられる。