

いわゆる「高知白バイ事件」における 目撃供述の信用性分析

Eyewitness Testimony in Case on Police Motorcycle Accident in KOCHI

陶 山 二 郎

要約

本稿では、いわゆる「高知白バイ事件」の目撃証言を検討した。本件は、スクールバスの運転手が駐車場から車道に侵入して中央分離帯の前から右折して反対車線に合流しようとしていた際に、右方から進行してきた白バイと衝突し、同白バイの隊員が死亡したという事件である。この事件では、過失を認める自白があるものの、その自白は真実ではないと争われ、現場のスリップ痕等の由来も争われている。他方、目撃証言については、対向車線を走っていた白バイの目撃証言と、その他の目撃証言が鋭く対立している。本稿では、この目撃証言に絞って、特に公判廷における対立する各目撃証言を検討することにより、本件における目撃証言の信用性評価の問題点を明らかにしようとしたものである。

< 目次 >

- 1 はじめに
- 2 事実認定における事故目撃供述の分析方法について
- 3 いわゆる「高知白バイ事件」における事故目撃供述の検討
- 4 事故目撃供述の信用性判断
- 5 おわりに

1 はじめに

いわゆる「高知白バイ事件」の再審請求が2014年12月16日に高知地裁によって退けられ¹、これに対して、請求人は同月19日に即時抗告を行ったことが報道された²。

この事件については、既に拙稿³で紹介したところであるが、事件の概要と経過を簡単に繰り返すこととしたい。

確定第一審は、検察官が起訴した公訴事実をそのまま罪となるべき事実として認定した。すなわち、請求人は、「平成18年3月3日午後2時34分ころ、業務として大型乗用自動車を運転し、……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

1 高知新聞 2014年12月17日朝刊社会面参照。

2 高知新聞 2014年12月20日朝刊社会面参照。

3 稲田朗子=陶山二郎「いわゆる『高知白バイ事件』の再審請求について」『高知論叢』第109号（高知大学経済学会、2014年10月）1～18頁所収。

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、漫然時速約5ないし10キロメートルで同道路に進出して進行した過失により、折から右方道路から進行してきたV(当時26歳)運転の自動二輪車に全く気づかず、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。』⁴

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、請求人は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請求人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2007年10月4日に一回のみ公判を開いただけで、同月30日に請求人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日に請求人は、証拠隠滅罪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、請求人への訴えは取り下げられた。同2008年8月20日、最高裁は決定で請求人の上告を棄却した。翌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。

請求人は同年10月23日に収監された。翌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、請求人は同年2009年3月2日に国家賠償訴訟を起こした。翌2010年2月23日に請求人は満期出所した。しかし、請求人の国家賠償の訴えは退けられ、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。

この再審請求においては、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、新たな裁判長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。

再審請求そのものに対しては、本稿の冒頭で紹介した通り、2014年12月16日に高知地裁がこれを退け、請求人が同月19日に即時抗告を行うに至っている。

請求人の再審請求に対して、高知地方裁判所は、①本件タイヤ痕及び本件擦過痕は、警察官が、事故現場でねつ造したか、そうでないとしても、現場写真のネガフィルムをねつ造したものであるとして、これを疑わせる事情を指摘する解析書等②衝突時の態様に関する解析書等③本件バスの乗客の供述④内容自体からして新規明白な証拠に当たらないことが明らかなものの四点に請求人の主張内容を整理して、それぞれを否定して再審請求を棄却している⁵。本棄却決定の本格的な検討は本稿の課題ではなく他日を期すこととしたいが、請求審が挙げている四点のうち、③バスの乗客の供述に対してはバスと白バイの「破損状況等の衝突状況を示す客観的証拠からの認定に反するとして排斥されたA及びB供述と同趣旨のものである」として排斥し、また、①本件タイヤ痕及び本件擦過痕については、請求人側提出によるテレビ放送局が放映

4 本事件の起訴状参照。

5 高知地決平成26年12月16日判例集未登載6頁以下。

した事故直後の事故現場映像の静止画像が裁判所の判断に大きく作用してこれを否定しているようであるが、請求審が整理している控訴審の判断からうかがわれる通り、「衝突現場付近の路上の状況、本件バス及び本件白バイの損傷状況、これに符号して十分に信用することができる目撃者であるCの供述等によれば、本件タイヤ痕は本件バスにより、本件擦過痕は本件白バイにより形成されたものである」とされているのであって、白バイ隊員Cの供述が強く作用しているといえる。

このように、本事件においては、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性を担保させているといえようか⁶。

自白をスリップ痕などの客観的な証拠が支えているという構造ではあるが、バスが停止していたか否かについてはスクールバスの後方車及びスクールバスに乗車していた目撃証人A、Bの公判証言と対向車線を走行していた白バイ隊員の目撃証人Cの目撃証言が対立しており、裁判所の有罪判断は後者の証言を採用している。一見すると、スリップ痕と

いう客観的証拠もあることから、C証言を採用することはありえることかもしれない。

しかし、本件においては、自白、スリップ痕の由来両者について請求人は争っているのであるから、双方の目撃証言を慎重に検討する意義は大きいといえよう。目撃証言が対立し、被告人に不利益な客観的証拠を絶対視して被告人に不利益な供述を安易に退けることの問題性は、例えば足利事件など多くの冤罪事例に示されているところであろう⁷。本稿では、このような問題意識にたって、公判廷におけるA、B、Cらの証言の信用性について改めて若干の検討を行おうとするものである。

2 事実認定における事故目撃供述の分析方法について

供述証拠の信用性判断について、心理学の活用がいわれて久しい。村井敏邦教授によれば、法と心理学会設立に先立つて、被疑者・被告人あるいは目撃者の供述分析が研究対象とされていたという⁸が、法学と心理学の共同研究が裁判過程に関わる研究領域に限らず、刑事実体法の領域での成果もが展望されている⁹。

特に、供述心理に関しては従来の国内外の研究成果もあり、「とくに人的証拠に関する

6 拙稿・前掲注(3)14頁以下参照。

7 足利事件において、誤鑑定が明らかになる前に自白が「『偽である』と了解する可能性が充分にあった」と指摘する吉弘光男=梅崎進哉=宗岡嗣郎「事実認定とは何か——刑事訴訟法一条の法意との関連で——」『久留米大学法学』第71号(2014年)1～52頁所収39頁は、同38頁で裁判官が虚偽自白を見抜けなかった原因を「おそらく、DNA型鑑定的一致という鑑定結果が絶対視され、それが主任検事の『確信』になっていたからであろう」と分析している。今後の刑事裁判において、同じ過ちを繰り返さないよう教訓とすることができるかが重要であろう。

8 村井敏邦「刑事司法における心理学の活用可能性について」村井敏邦編『刑事司法と心理学——法と心理学の新たな地平線を求めて』(日本評論社、2005年)3～14頁所収6頁参照。

9 同10頁以下参照。

適正な証拠評価のために、もっと心理学を活用してよいのではないか¹⁰と主張され、心理鑑定の積極的な活用が提言されたりもしている¹¹。

ただし、供述心理についてのこれまでの研究成果は自白や犯人識別供述を中心とする目撃証言、被害者供述などが検討の中心¹²であって、本稿で扱うような過失の認定のための事故状況に関する供述の信用性分析については、他の供述の心理学分析と関連は大きいものの、いまなおその成果の蓄積が待たれている状況のように思われる。

もちろん、例えばそれらの成果として、法と心理学会・目撃ガイドライン作成委員会による目撃供述・識別手続に関するガイドラインなどは本稿の課題についても有益であることはいうまでもない。同ガイドラインによれば、全般に関わる基本姿勢として「目撃供述は、あくまで事実についての一つの仮説であることを忘れてはならない。そこには種々の誤謬の可能性がひそむ。その誤謬は、収集された目撃供述を証拠評価する段階で発生するだけでなく、何よりも収集段階で発生する。

したがって目撃者に対する捜査にたずさわる者は、仮説検証的な姿勢をとることを基本原則とすべき¹³との指摘や、供述分析の内容基準が示されている¹⁴。これらの研究の発展により、それが刑事証拠法に高められることが切望される。

自由心証主義のもとでも、事実認定における証拠評価は論理則と経験則に従うものでなければならない。供述の心理学分析も経験則に含まれると考えられる¹⁵。本稿の課題からしても、複数供述が対立する中で、経験則に反しないかが基準となるといえる。ただし、冒頭言及した足利事件や東電OL殺人事件などの冤罪事件を教訓にしようとするのであれば、ここで重要なことは「経験則も、被告人の反論を保障するものとして構成されねばならない¹⁶」ということであろう¹⁷。

とすれば、本稿の課題がその判断に影響を与えている被告人に有利不利の双方の公判廷における目撃供述の信用性評価について、現状で可能な分析を行おうとするものである以

10 白取祐司「刑事司法における心理鑑定の可能性」白取祐司編著『刑事裁判における心理学・心理鑑定の可能性』（日本評論社、2013年）7～23頁所収7頁。

11 同22頁以下は、フランスの心理鑑定と日本の現状を対比させつつ、そのための具体的方策として、情状鑑定の委嘱を増やすことを提言している。

12 周知の通り、自白については浜田寿美男『自白の研究』（三一書房、1992年）が挙げられようし、目撃証言については渡部保夫監修／一瀬敬一郎＝巖島行雄＝仲真紀子＝浜田寿美男編著『目撃証言の研究——法と心理学の架け橋をもとめて』（北大路書房、2001年）、被害者供述などについてはU・ウンドイッチ編著／植村秀三訳『証言の心理』（東京大学出版会、1973年）などがある。

13 法と心理学会・目撃ガイドライン作成委員会編『目撃供述・識別手続に関するガイドライン』（現代人文社、2005年）21頁。

14 同255頁。

15 山本卓「経験則」熊谷弘＝浦辺衛＝佐々木史朗＝松尾弘也『証拠法体系Ⅰ証明』（日本評論社、1970年）235～249頁所収244頁以下は、経験則を確実度により「必然法則的経験則」「蓋然的経験則」「可能的経験則」に分類し、「社会心理学的法則のごときは、経験則と呼ばれていても、蓋然性または単なる可能性を備えるに過ぎないものもある」とするが、可能的経験則であってもこれから解放される訳ではなく、むしろ両立可能な複数の経験則間の選択の問題となるであろう。

上、差し当たって参照しうるのは、従前の誤判事例との比較であろう。そのように考えた場合、参照しうるのは過去の誤判研究と信用性評価に関する学界の研究成果であろうか。そのような成果をも参照しつつ、本事件の目撃証言の分析を試みることにしたい。

3 いわゆる「高知白バイ事件」における事故目撃供述の検討

(1) 対向白バイ隊員 C 供述の検討

C 供述について、原確定有罪判決は以下の通り判断して、その信用性を肯定する。C の「目測によれば被害者運転車両の速度は時速約 60 キロメートル程度であったとしているところ、弁護人は、同証人は被害者と同じ白バイ隊員であり、被害者に対する同情的な見地などから被告人に不利な供述をする可能性がある」と主張するが、同証人は、目撃状況について、お互いがそのまま進行すれば当たると思った、被害者運転車両もそのまままっすぐ進行していた、バスの運転手は白バイに気

づいていないものかと思った、最初にオートバイとバスをほぼ同時に見て衝突までは 3、4 秒程度だったなども供述しており、これらは、被害者にも事故回避の可能性があることを示すもので、ひいては被害者の過失を認定させるような被告人に有利な内容でもあり、さらに、同証人の証言に特段不自然な点はなく、むしろ、白バイ隊員としての訓練と経験に基づきそれなりに確度の高い目測をした結果を供述していると考えられるから、単に被害者と同じ白バイ隊員であるというだけで、その供述の信用性がないと断じることは相当ではない。¹⁶

被害車両の速度は請求人が事故を回避しえたか否かを判断する重要な事実であることは明らかであるが、それでは「白バイ隊員としての訓練と経験」とは如何なるものであろうか。第二回公判において実施された C の証人尋問では、まず、広い場所で白バイを一定の速度で走行させ、その速度を覚えておき、その後別の白バイを別の速度で走行させて、その誤差を自分の目で確認することによって、目測能力を養う訓練を年に 1、2 回程度

-
- 16 吉弘光男「自由心証主義の再構成」九大法学第 59 号（1990 年 3 月）1～58 頁所収 52 頁。同所では、以下のようにいう。「刑事手続の目的は、……被告人の反論を通した訴追者の主張の吟味（存在事実と対応しているか否か）にあった。経験則も、被告人の反論を保障するものとして構成されなければならない。経験則の確定こそが、訴訟関係人（とりわけ被告人）が攻撃防禦をつくすための前提とされねばならないのである。……被告人の反論としては、量的意味での証明力の減殺といわば質的な証拠の意味づけの変更が必要である。後者の主張は、まさに証拠から事実を推論する射程の問題、つまり経験則の問題にほかならない。被告人が十分な反論をなし、証拠の意味づけを変えたとしても、その後裁判官が別の経験則を持ち出し、有罪認定をしたのでは、被告人の防禦権は保障されえない。証拠の意味づけが争われているときは、まさに経験則が争われているのであり、このような場合経験則は裁判官の自由心証の対象とはなりえない。この場合にもやはり、『疑わしきは被告人の利益に』原則が機能するのである。
- 17 状況証拠による事実認定についても、注意が必要である。渡部保夫『無罪の発見——証拠の分析と判断基準——』（勁草書房、1992 年）209 頁は、状況証拠の推理の継目は多数であることから、「これを有罪方向に用いるには十分に慎重な態度が必要であること、しかし、無罪方向に用いるにはある程度の緩やかさが認められるべきこと、この点をしっかり区別すべき」と指摘する。
- 18 高知地判平成 19 年 6 月 27 日判例集未掲載。「HP 公開用地裁判決文」[片岡晴彦さんを支援する会] (URL: <http://haruhikosien.com/tisaihannketu.pdf>) 15～16 頁参照。

行うほか、日頃の取締り活動の中で訓練していくという¹⁹。

また、C証人によれば、法定速度の60キロくらいまでであればおおむね間違いなく、それ以上だと10キロぐらいの誤差はあると思うと供述している²⁰。

年に1、2回の訓練を行うほか、日頃の取締り活動の中で訓練を重ねるとするのはCの体験を述べているのであり、時速60キロくらいまではおおむね間違いなく、それ以上の高速では10キロ程度の誤差というもの、本人の体験と体験に基づく意見を述べているのであって、そのこと自体に問題はなからう。

しかし、スリップ痕等の由来が争われている痕跡に基づく時速の算定に対して、この証言が被害車両の速度認定に与えるべき証拠価値を安易に高く見積もることはできないであろう。一見すると両者あいまって、時速60キロと認定することは自然なようにも思われるのであるが、スリップ痕等の由来が争われているのであるから、有罪方向での事実認定における証拠評価としては、C証言の供述自体の証拠価値を慎重に評価すべきものであろう。この慎重な評価とは、現確定判決も行っている通り、他の証言との比較によるべきものであることは当然であるが、C証言と時速の算定を安易に結びつけて評価することはできないのではなからうか。

C証言は、確かに現に速度取締活動に従事している「専門家」としての警察官の供述であるので、これに一定の証拠価値があることは一般論としては正しいであろう。しかし、個々で争われている事実は、正に被害車両の速度そのものであるのだから、C証言の信用度を科学的に検証することが試みられるべき

であろう。すなわち、60キロまでの「おおむね間違いなく」やそれ以上の高速の「10キロぐらいの誤差」というのは、具体的な統計データとして証明されてこそ意味があるので、そうでなければC証言の速度に関する速度は、「そうでないこともあるのでは？」という疑問に対して、それを打ち消すほどの証明力は持っていないように思われるのである。

次に、原確定判決が、C証言について「単に被害者と同じ白バイ隊員であるというだけで、その供述の信用性がないと断じることは相当ではない」としている点についても検討しておきたい。確かに供述の全体から見て、証人が請求人を何が何でも有罪にしようとして供述しているようにはおおよそかわれないとはいえようか²¹。最初にオートバイとバスをほぼ同時に見て衝突までは3、4秒程度だったなども供述しており、これらは、被害者にも事故回避の可能性があったことを示すもので、ひいては被害者の過失を認定させるような被告人に有利な内容」との先に引用した判示もそのこと自体は首肯できよう。しかし、そのことから、被害車両と加害車両を同時に見てから衝突までが実際に3、4秒であったとか、被害車両、加害車両、Cの位置等が直ちに証明されるわけではないことは、言うまでもないし、加害車両が衝突時に時速10キロで動いていたという証言が正しいということにはならないのではなからうか。

C証言では、バスが道路を横断しているわけであるから先に白バイを早く見つけてくれないかと感じたであるとか、バスの運転手が早く見つけてくれないかと思ったということで、被害白バイ隊員の方から考えなかったと

19 平成19年2月22日高知地方裁判所第2回公判証人尋問調書別紙速記録を参照した。

20 同前。

21 ただし、法廷におけるCの供述の様子について、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イティブ、2009年）30頁参照。

ということである²²が、運転技術が卓越した白バイの方の回避行動は期待せずに、もっぱら加害者の回避行動しか期待しなかったとの証言は、意図的ではないにしても、あるいは意図的ではないとすればそうであるからこそ、不自然に加害者の責任が前提とされているようにも読めないではない。

(2) 事故直前に被害白バイを目撃した会社員 D 供述の検討

事故直前に側道から自車前に白バイが合流して加速し、その速度が時速約 100 キロメートル程度との会社員 D の目撃証言について、原確定判決は下記のように判断して、その証言を退けている。すなわち、「確かに、D が本件に利害関係を有しているとは認められないが、他方で D の供述内容は、本件現場付近道路を時速約 50 ないし 55 キロメートルで走行中、脇道から当該白バイが自車の前方約 10 メートルの間で合流してきたので、軽くブレーキを踏むと、当該白バイは、いったんは乗員が座り直すような仕草をし、その後加速しながら走り去り、その速度は時速約 100 キロメートル程度に思われたというものであるところ、自車がそのような速度で走行中に脇道から前方約 10 メートルに進入する車両があったのに軽くブレーキを踏んだにとどまるというのは通常の運転態様としてはいささか不自然であり、目測による車間距離の測定又は減速の度合いの表現が必ずしも正確ではないと思われ、また、当該白バイを見て自車が減速する反面で当該白バイは脇道から幹線道路に合流して最終的には加速をする状態が相乗する場面であり、時速約 100 キロメートルという認識も目測による感覚的なものであることを考慮すれば、D から見た当該白バイの相対速度が相応のものに感じられる

状況であったとは考えられるが、当該白バイが時速約 100 キロメートルという表現どおりの速度を出していたとみるのは相当ではなく、かかる証言は、被害者運転車両の速度についての前記認定に対する合理的な疑いを抱かせるものではない²³。

D 証言によると、D が白バイに気づいたのは事故現場から若干距離が離れた手前にある点滅信号の手前で、この点滅信号から白バイが出てきたというのであるが、白バイはその付近で待機していたような状況で、自車速度は 50 キロから 55 キロ、少しブレーキを踏み白バイの後ろについたという。第一審判決が問題視した、前方約 10 メートルの間で合流してきたのに、軽くブレーキを踏んだだけという点については、十分安全な間隔があったという D 供述に対して、弁護士から距離を尋ねられて 10 メートルくらいはあったのではないかと答えている。これに対して検察官は、白バイの速度と共に繰り返し反対尋問を行い、合流前に 60 キロ位で軽くブレーキを踏んで 50 から 55 キロ、10 メートルというのは D の感覚的なものと D は証言している。さらに加速した白バイの速度が 100 キロというのも、D の感覚的なものと証言している。原確定判決は、10 メートルというのが感覚的なもので通常その距離でブレーキを軽く踏みというのは不自然であるから、白バイの走行時速 100 キロというのも感覚的なものであって信用できないと判断しているようにもうかがわれるのである。しかし、D は、最初から十分安全な間隔があったと答えているのであり、弁護士に具体的に距離を問われて 10 メートルと答えているのであって、自車と白バイの距離が近接していたが安全であったことからとっさに 10 メートルと答えているに過ぎない。あくまで感覚だと答え

22 前掲注 (19)。

23 前掲注 (18) 17 頁。

ているのである。そうすると、白バイの加速後の走行速度について、これも感覚的に100キロと答えている²⁴のであり、かなりの高速度であるとの趣旨であることは明らかであって、この供述から直ちに時速100キロ程度と推測することはできないものの、かなりの高速度だったと判断することは可能であって、感覚的だから誤りで、前節で検討したA証言を採用して60キロと判断できるかは、検討の余地がなかろうか。そもそも、感覚と試みてみても、速度の感覚と距離の感覚は異なるものであり、争点は白バイの時速、しかもそれは加害者が注意義務を尽くしても回避できない高速度であったか否かということである。10メートルに拘泥してはいないであろうか。

(3) 加害車両後方にいた校長 A 供述の検討

加害車両後方にいた後続車の校長 A による、衝突時に加害車両は右折のために停止していたとの供述について、原確定判決は下記の通り認定している。すなわち、Aは、「被告人運転車両が進路をちょっと右に振っていたなどと供述し、右折態勢に入っていたのかとの弁護人の間にこれを肯定する証言をしている。しかし、被告人運転車両の最終停止位置、スリップ痕、路面擦過痕、被告人運転車両が路上に進出した位置などに照らせば、右折態勢に入っていた旨の供述の信用性については限定的に解するのが相当であり、前記の算定の前提たる衝突状況の認定に消長を来たすとはいえない²⁵と。また、Aの証言には、「被害者運転車両は時速約50ないし60キロメートル程度であったとするような、後記の認定に沿う部分もあるが、被告人運転車両が

停止中に衝突が生じたという趣旨の両名の証言は、これまで検討してきた路面擦過痕や双方の車両の損壊状況といった衝突状況を示す客観的証拠からの認定に反するものであり、衝突態様についての証明力は乏しいと言わねばならない²⁶とも指摘している。

Aの証言によれば、加害車両は自歩道の前と車道へ出る前の2回、一旦停止し、その後10キロぐらいの速度で進行し、中央分離帯の前で再度停止したというものである。A証言では被害車両が右にカーブを切りながらぶつかったもので、ぶつかった速度は5、60キロはあったと証言しており、原確定判決は被害車両の速度についてはその認定に沿う部分もあるとしつつ、証明力を否定している。しかし、これでは、裁判所の認定に沿う部分だけを摘み食いしただけで、そもそも合理的疑いが生じないかを複数の証言を分析することにより確認するという作業にはなっていないようにも思わなくもない。そもそもAは、確かに5、60キロはあったと証言してはいるものの、その証言は、かなりのスピードだったとの証言に続けて、だから5、60キロはあったと証言しているのである。検察官の反対尋問に対しても、バスは止まりましたと繰り返している。さらに、衝突時のバスの態様についても、検察官から実況見分の図面と異なるとの質問に対してバスは反対車線に侵入するよう右へ振っていたと断言している。検察官がスリップ痕の写真を示してバスが急ブレーキを踏んだのではと迫るのに対しても、スリップ痕がつくような状態では常識的に考えてありえないと答えている²⁷のである。Aの実感では、急ブレーキを踏むという実感は「絶対なかった」とまで供述しているのでは

24 平成19年3月6日高知地方裁判所第3回公判証人尋問調書別紙速記録を参照した。

25 前掲注(18)15頁参照。

26 同13頁。

27 平成19年3月29日高知地方裁判所第4回公判証人尋問調書別紙速記録を参照した。

る。供述の信用性を判断するために客観的証拠との不一致を検討することは信用性判断の方法の一つではあるが、それは合理的疑いの析出過程を分析するためのものであって、有罪方向の物証に沿う供述を摘み食いしてその有罪認定を補強することには慎重であるべきであろう。

(4) 加害車両に乗車していた教員B供述の検討

バスが止まっていたとの証言は、校長だけでなく加害車両に乗車していた教員Bも一致して証言するところである。しかし、原確定判決は、AB両者の証言について、先述した通り「衝突態様についての証明力は乏しい」と判断しているのである。

B証言²⁸もA証言と同様にバスが止まっていたと感じているとの内容であり、ブレーキ痕の写真を示しての検察官の反対尋問に対しても、急ブレーキを踏んだような感じはなかったと証言している。また、加害車両が中央分離帯前で停止していた時間についても、これくらい止まる時間があるというくらいの時間であったという。

A供述との関係からは、むしろバスは停止していたと推測させる供述であり、しかも、スリップ痕の写真を提示しての反対尋問に対しても実体験とは異なるというのであるから、安易に客観的証拠との不一致を理由に排斥することには慎重であるべきであろう。ただし、止まっていたと感じたことについて他の2名の引率教員に連絡して確認したという供述をしており、他の2名も急ブレーキの衝撃は感じなかったということではあるが、この点は記憶の変容に影響していないかは、懸

念されるところでもあろうか。しかし、あくまで記録からうかがわれるに過ぎないところではあるものの、事故直後の捜査においてはバスに乗車していた生徒から3名を選んで警察署で供述を取っているようであり、教員からの聴取は一切に行われなかったとのことである。そもそもの供述証拠の集め方として、大いに疑問といわざるをえないように思われるのである。

4 事故目撃供述の信用性判断

前章で各目撃証言を確認してきたが、それではこれらの証言のいずれが正しいのであろうか。目撃証言の信用性評価についての分析として、証拠法や誤判の研究結果を参照しつつ検討してみることとしたい。

ハウツは、「目撃証人の説明がかなり正確なこともある。しかしそうでない場合が多々あるのである」²⁹と指摘する。ハウツによれば、「自動車事故事件では、目撃したという場所からはとてもできそうもないような観察を報告する証人がでてくることがあるが、これは異常でもなんでもない。高所、湾曲部、標識そして障害物のために、描写された観察が妨げられているかもしれない」³⁰という。本件では、Cの証言は正に湾曲部でしかも中央分離帯に植え込みがある場所でライトの点いた白バイであることをその隙間から分かったというのであるが、その最初の日撃位置や時速の測定などは正確なものであろうか。直接事故を目撃していない場合に「証人が事故発生の様子を描写する場合、証人は補充している、つまり発生したと考えていることを再

28 同前。

29 マーシャル・ハウツ／吉田敏雄訳「証拠と証明——主として犯罪の証明(2)」北海学園大学法学研究第18巻2号(1982年11月)325～346頁所収326頁

30 同328頁。

構成しているのであって、一目撃したことを再構成しているのではない³⁰という。視覚の障害物という点では、むしろC証言が一番困難が多いようにも思われるのである。

また、ハウツによれば「距離、大きさの推定は矛盾し、信用できないのが普通である」³¹、「経過時間の推定も役に立たないのが普通である」³²、「速度の推定は前記の事例と較べてもはるかに信頼できない」³³という。この点は、すべての証人に共通して当てはまることになる。それでは、訓練を経ている警察官であれば、信用できるであろうか。ハウツによれば、「警察官の目撃報告は他のどんな型の人物の目撃報告よりも勝れているとも劣っているとも考えるべきではない。……制服を得ることによって、警察官の知覚力が自動的に増大するものではない。多くの事件を解決することによって、称賛と昇進を得る必要があるために、国の側に都合な事実しか知覚できず、逆に被告人に有利な事実は受けつけない結果となることがある。地位をかちえた警察官は訴追過程全体に対してたえず身構えざるをえない」³⁴という。確かに、本件における証人Cは制服だけでなく訓練もしている。しかし、その訓練の効果が例えば統計として示されている訳

ではない。被害者は同僚の警察官である。ハウツのいう「身構えざるをえない」程度は、市民が被害者の場合に較べて格段に高いと考える余地は十分にあるのではなからうか。警察官の証言にも誤りはありうるのである³⁵。

もっとも、ハウツによれば、「ほとんどの人はグループの是認を得たいので、ほとんどの事故の場合に、自分は責任がないのだと知覚することになる」³⁶という。また、「証人が自分の記憶を新たにするために事件現場に戻る場合には、暗示と充填の要素がきわめて増大している。……個人の意見はその所属しているグループの大多数の抱いている意見に一致する傾向のあることを証明するかなり多くの臨床実験がある」³⁷と指摘している。その意味ではA、B証言にも暗示の可能性自体はあるといわざるを得ない。ただし、A証言の正に目の前の加害車両の静動状態や、加害車両の急ブレーキに対してどれほどの暗示の効果があるのかは不明であろう。ハウツは「証人が自分の報告の正確性を主張するとき、その証人が独断的で、確信しているほど、過誤の蓋然性はいっそう大きくなる」³⁸という。その意味では請求人に利益なA、B、D証人らは誠実³⁹であるといえようか。

31 同 333 頁

32 同 334 頁

33 同前。

34 同 332 頁

35 K・ペータース／能勢弘之＝吉田敏雄編訳『誤判の研究——西ドイツ再審事例の分析——』（北海道大学図書刊行会、1981年）151頁は、「公務員や官庁による情報、供述には多大の信頼が置かれている。その理由は、裁判所がそれらの協力を頼りにしているばかりでなく、公務の執行方法が一般的に知られていること、その信用性が一般的に認められること、および公務員の職務忠実宣誓義務が存在することに求められる。それにもかかわらず、公務員、とりわけ警察官による意識的虚偽供述……、思い違いによる情報提供もありうる」と指摘する。同書では、タイヤ痕の図面に不備のあることが判明した再審事例が挙げられている。

36 ハウツ・前掲注（29）332頁

37 同 336頁。

38 同 337頁。

本事件において、少なくともCは被害者の同僚であり、A、Bは請求人にバスの運転に従事してもらっていたという関係では、証言の人的関係では「敵対関係」であったといわざるを得ない。事案はことなるものの、ペータースの指摘には家族関係が絡んだ事件についてではあるが、(親戚を含む)家族間で証人間に敵対関係がある場合に「局外者の証人に価値が置かれるべきであった」⁴⁰と分析している。もちろん、安易にDの証言を信用すべきとはいえないが、証人の第三者性についても、もう少し重く見るべきではなかろうか。

さて、ハウツは、目撃証言について、「目撃証人の全員から事情を聴き、物的証拠との関連で吟味されなければならない」⁴¹とする。その点で、DはまだしもA、Bについて供述をとらなかつた警察の捜査は大いに疑問である。さらにハウツは、「ともかくも、物証から出発しなければならない」⁴²としつつ、「物的証拠は関連のあるものでなければならない」⁴³といい、ブレーキ痕等に基づく算定による事故の概要と証言を対比しようとする事自体はあながち理解できないことではない。ただし、「物的証拠は本物かどうかの調査が必要である」⁴⁴。従って、それが意味を持つのは、ブレーキ痕等の由来を検査が合理的疑いを容れない程度に証明できた場合のみであろう。現状は、拳証責任が実質的に転換されてしまっていないであろうか。今後の

再審請求の可否を判断する再審請求審裁判所に「無罪を発見するという意欲的な態度がどうしても必要」⁴⁵なことはいうまでなかろう。

5 おわりに

以上、いわゆる「高知白バイ事件」の目撃証言を検討してきた。「1 はじめに」においては、事件の経過と本事件における目撃証言の位置づけを確認した。「2 事実認定における事故目撃供述の分析方法について」においては、本事件の目撃証言を分析するための方法を供述分析のあり方として現在研究が盛んな心理学分析の議論をもわずかながら視野に入れつつ、方法として誤判研究等の知見を活かすとの方向性を確認した。「3 いわゆる「高知白バイ事件」における事故目撃供述の検討」においては、対向白バイ隊員C、事故前の白バイを目撃した会社員D、加害車両後続車の校長A、加害車両に乗車していた教員Bの順に、その公判供述を確認して信用性を検討した。最後に「4 事故目撃供述の信用性判断」において、主にハウツの証拠法研究に即して、本事件の目撃証言の分析を行った。明快な結論には至っていないものの、原確定判決の目撃証言の評価をそのまま受け入れることの問題性は示せたのではなかろうか。

(すやま・じろう 本学部准教授)

39 ペータース・前掲注(35)138頁は、「誠実性とは、真実を述べる性向・用意が人格的特徴となっている生活態度のことである」とする。

40 同129頁。

41 マーシャル・ハウツ／吉田敏雄訳「証拠と証明——主として犯罪の証明(6)」北海学園大学法学研究第20巻2号(1984年11月)299～318頁所収312頁。

42 同312頁。

43 同313頁。

44 ペータース・前掲注(35)139頁。

45 渡部・前掲注(17)344頁。