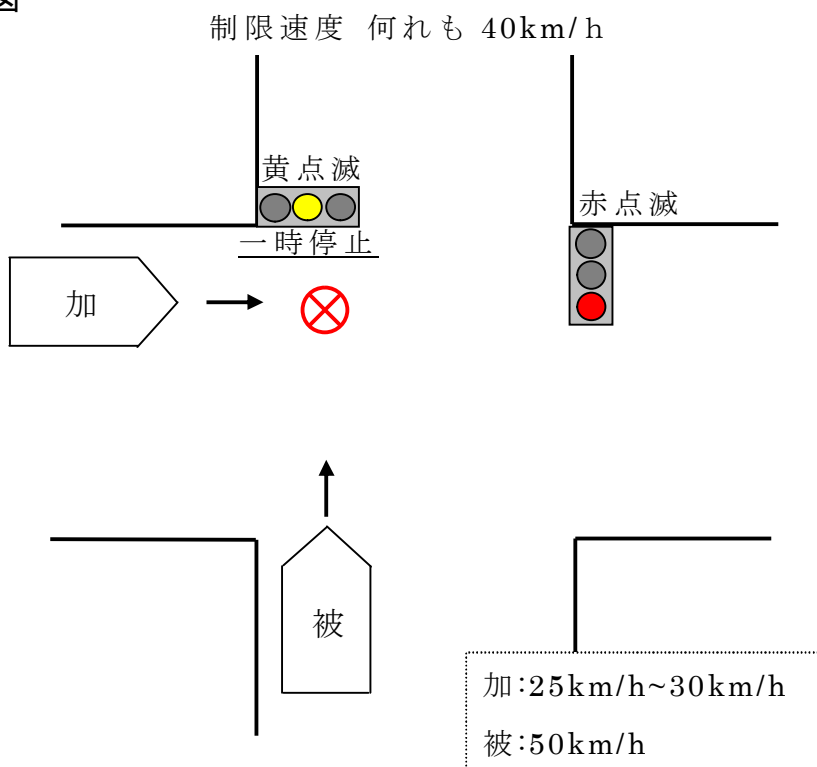


事例 1

科学捜査研究所の工学鑑定では加害車両の時速 25 キロ～30 キロとの鑑定が出されたが、裁判所でそれ以上の速度と判断された事例

事故状況図



事故状況の説明

加害車両の対面信号は「赤点滅」、被害車両の対面信号は「黄点滅」。

加害車両は普通乗用車、被害車両は大型貨物車。

刑事記録は加害車両が交差点手前で一時停止し、25km/h～30km/h で交差点に進入した。被害車両の速度は約 50km/h と科学捜査研究所が鑑定をしている。

ただし、被害車両は横転した後、滑走、回転をしている。被害者側は加害車両が一時停止をしたか、科捜研が鑑定したような低速で交差点に進入したか強い疑問を持っていた。

経過

被害者死亡の案件である。

1 審はある弁護士が担当、判決となった。

判決の過失割合は被害者 30%、加害者 70%。加害車両の时速は刑事記録中に綴られていた科捜研の鑑定どおり 25 キロから 30 キロと認定した。

被害者遺族は加害車両の速度に納得できず控訴した。遺族は当職に依頼、控訴 1 審の弁護士と共同受任となった。高等裁判所では被害者の過失相殺が 15%として和解が成立した。高裁裁判官は被害車両の时速を明言しなかったが、かなりの速度であったと心証を抱き、原審判決の過失割合を変えた。

ポイント

本件は以下の通り 4 つの工学鑑定書が裁判所に提出された案件である。

鑑定書 A→科学捜査研究所の鑑定書(刑事記録中に存在)

加害車両の速度は时速 25 キロ～30 キロとしている

鑑定書 B→被害者遺族が私的に鑑定を依頼したもの

加害車両の速度は时速 70 キロとしている

なお、B 鑑定は鑑定内容がでたらめである

鑑定書 C→損保が私的に鑑定を依頼したもの

加害車両の速度は时速 20 キロとしている

C 鑑定は A 鑑定を若干修正したもの

鑑定書 D→控訴審のために当職が私的に依頼したもの

加害車両の速度は时速 80 キロとしている

当職が A 鑑定で無視されている点を考慮した鑑定を依頼したものである。A 鑑定の修正版であるが、結論が大きく違った

裁判所が最も信頼をするのは科学捜査研究所の鑑定である。利害関係がなく、公平が保たれていると裁判所が考えるからである。だが、それが正しいとは限らない。

工学鑑定で誤りの生ずる一つは大きさのある自動車を重心に全質量が集まった、いわゆる「質点」として考えることから生ずる。

「質点」は物理学的なモデルであり、大きさが無いから、回転運動は無視される。つまり、自動車を「質点」と考えるかぎり、物理学的な視野に入るのは直進運動だけということになる。

実際には車両は衝突により転倒し、本件事故のような場合、被害車両は左方からの力を受けるので回転をする。自動車が転倒し、回転すると車体と道路の摩擦により運動エネルギーが失われる。

だが、自動車を「質点」と考え、直進運動しか物理学的考察の対象としないならば、回転により失われた運動エネルギーは無視される。

その結果、加害車両から被害車両に与えられた運動エネルギーは実際よりもかなり小さくなり、加害車両の速度も低く計算されるのである。

被害者遺族は1審が認定した加害車両の速度に納得できず控訴し、控訴審を戦ってくれる「交通事故専門弁護士」を訪ね歩いたという事案であった。