

## 審査申立書

岩国検察審査会 御 中

申立年月日 2010年10月29日

申立人 (資格) 遺族

(住居) [REDACTED]

(電話) [REDACTED]

(職業) [REDACTED]

(氏名) [REDACTED]

(生年月日) [REDACTED]

その他の申立人は別紙のとおり

申立代理人 (資格) 委任

(住居) 〒730-0005

広島県広島市中区西白島町18-4城北ビル2階

足立修一法律事務所

(電話) 082-211-3331

(氏名) 弁護士 足立修一

その他の申立代理人は別紙代理人目録のとおり

罪名 自動車運転過失致死

不起訴処分年月日 2010年10月7日

不起訴処分をした検察官 山口地方検察庁岩国支部

検察官 吉武齊彦

被疑者 (住居) 〒741-0066

山口県岩国市錦見5丁目8番7-101号

(職業) 米軍属

(氏名) ジェイミー・M・ウォーレス

(生年月日) 1978年5月13日

## 被疑事実の要旨

被疑者は、米海兵隊岩国基地所属軍属であるが、2010年9月7日午前7時11分ころ、普通乗用自動車を運転中、岩国市牛野谷町三丁目[REDACTED]の  
門前川沿いの市道において、被害者[REDACTED]（以下、被害者という）が市道を横断しているところ、自動車運転者として前方注視し、かつ、進行方向前方の状況にしたがって適切に制動を行うべき義務があるところ、これらの義務に違反し、被害者に追突してはね飛ばし、被害者に外傷性出血性ショック、外傷性クモ膜下出血、頭蓋骨骨折等の傷害を負わせ、もって、同日午前9時35分ころ死に至らしめられたものである。

## 不起訴を不当とする理由

### 第1 不起訴処分の理由

被疑者は同日午前7時35分現場において現行犯逮捕され、取調べの結果、送検されたが、2010年10月7日に不起訴処分とされた事件。本件事件について、山口地方検察庁岩国支部検察官吉武齊彦（以下、検察官と略す）は、米軍が本件被疑者について、事故発生後、通勤途中であることを理由に公務中であると発表したことに伴い、日米地位協定第17条5項（c）に基づき、第1次裁判権がアメリカ側にあるとして、本件事故の発生原因や被疑者の過失の有無を十分に捜査することなく、不起訴処分とした。

しかし、この理由による不起訴処分は不当である。以下で詳述する。

### 第2 第1次裁判権が存在しないとする不起訴処分の誤り

#### 1 米軍当局の被疑者に対する裁判権は存在しないことを看過している

米軍当局の刑事裁判権については、日米地位協定17条1項において、17条の規定に従うことを条件として、米国の軍当局は、米国の「軍法に服するすべての者」に対して、米国の法令により与えられたすべての刑事及び懲戒の裁判権を我が国において行使する権利を有すると規定する（1項（a））。米軍法に服する者の範囲について

は、米政府が日米合同委員会を通じて日本政府に通知することになっており（17条1項(a)及び2項(a)に関する合意会議録）、これによれば、米国統一軍法第2条及び第3条に掲げられるすべての者が含まれることになっている（日米合同委員会「刑事裁判管轄権に関する事項」）ので、文言上は、陸海空軍人、招集を受けた者、士官候補生、一定の予備役軍人等のほか、米国外に駐とんする米軍隊に勤務し、これに雇用され、又はこれに随伴する者等がすべて含まれることになっている。この規定等からすると、被疑者のように岩国基地内のMCCSに勤務する軍属にも、米国の「軍法に服するすべての者」に含まれるように見える。

しかし、米国連邦最高裁の判決により文民（civilian）に対する平時における米軍法会議の管轄権が否定されるに至った。軍属を平時に軍法会議に付することが違憲であるとの判決は、1960年のGuagliardo caseにおいて示された。

以上の米国連邦最高裁判決からすると、被疑者については、「軍法に服するすべての者」に含まれないのであり、これを「軍法に服するすべての者」に含まれ「軍法に服するすべての者」に含まれるという解釈を前提とする判断は誤っている。

2 米軍当局が裁判権を有すると解釈しても、なお、米軍当局が第1次裁判権を有しない

(1) 日米地位協定17条3項では、「裁判権を行使する権利が競合する場合には、次の規定が適用される。」とし、同(a)では、「合衆国の軍当局は、次の罪については、合衆国軍隊の構成員又は軍属に対して裁判権を行使する第一次の権利を有する。」とし、(ii)で「公務執行中の作為又は不作為から生ずる罪」を挙げている。

このため、被疑者が公務執行中と解釈されれば、米軍当局が第1次裁判権を有することとなる。

そこで、第1次裁判権についての解釈に関し、公務中の解釈が問題となる。

この点、外務省の解釈によると、「公務執行中とは、単に勤務時間中という意味ではなく、公務執行の過程においてという意味である」と解されている。また、1953年10月作成の日米合同委員会の「刑事裁判管轄権に関する事項」の「第6 公務の

定義等に関する事項」(1)によれば、「行政協定第17条第3項(a)(ii)及び同項に関する公式議事録にいう「公務」とは、法令、規則、上官の命令又は軍慣習によって、要求され又は権限ず(マ)けられるすべての任務若しくは役務を指す。」とされている。

この規定からすると、通常通勤が「法令、規則、上官の命令又は軍慣習によって、要求され又は権限ず(マ)けられる」「任務若しくは役務」とはみなされないと見られる。

また、前記文書の同項(2)によれば、「同(17)条第3項(a)(ii)に関する公式議事録に掲げる証明書は、要請に基づき又は自発的に当該被害者が所属する部隊の指揮官から、犯罪が発生した地の検事正に対し提出される。この証明書は、反証のない限り、公務中に属するものであるという事実の十分な証拠資料となる。反対の証拠は、すべて日米合同委員会における考慮のために提出される。検事正は、右の反対の証拠があると思料するときは、直ちに証明書を発行した指揮官に対しその旨通知する。しかる後、当該事件の終局的処理を不当に遅延せしめないため、10日以内に問題が日米合同委員会に提案されるか否かについての通知が指揮官に対してなされる。かかる事項の日米合同委員会への提案はいかなる場合においても急速に行なう。」とされている。

この規定は、公務中であることを示す証明書は、当該被害者が所属する部隊の指揮官が発行することになっている。これは、公務中に起こった事件とは、通常、被害者が米軍の所属する者であることを想定しているものと見られる。

したがって、本件では、当該被害者は米軍に所属する者ではないから、公務中であることを示す証明書は問題にならないと言える。

また、仮に、「当該被害者」とあるのが、「当該加害者」の誤記であるとしても、この証明書が仮に提出されていたとしても、「検事正は、右の反対の証拠があると思料するときは、直ちに証明書を発行した指揮官に対しその旨通知する。しかる後、当該事件の終局的処理を不当に遅延せしめないため、10日以内に問題が日米合同委員会に提案されるか否かについての通知が指揮官に対してなされる。かかる事項の日米合同

委員会への提案はいかなる場合においても急速に行なう。」とされているので、米軍の指揮官が発行した証明書については、反証が許されるものであるから、この点を厳密に検証すべきであり、この点の検証が十分なされたとは言い難いと思われる。

本件は、通勤途中であるが、通勤中は、勤務時間中ではなく、しかも、公務を遂行しているわけではないから、公務執行中であるとは到底評価できない。

よって、通勤途中を公務であるとするのは、不当である。

(2) この点、米軍当局は、日本政府との間で、通勤途中を公務中とする合意（日米合同委員会合意があるとするようである。この合意は、2008年6月に日本の国際問題研究者の新原昭治氏が米国立公文書館で入手した米政府解禁文書などによれば、「日米地位協定・刑事裁判権」と題する在日米大使館の秘密電報（1970年2月28日）があり、これには、日米間で1955年、帰宅途中などに発生した4件の交通事故（あわせて日本人4人が死傷）にかかわり「公務中」の範囲が議論になった。その結果、「公務」とは、宿舎または住居と勤務場所との往復行為ばかりでなく、その際に、出席を要求された「公の催事」で飲酒をした場合も含めることが、1956年3月28日の日米合同委員会で合意されたという。これを受けて法務省刑事局長が同年4月11日に検事総長などに出した通達は、今後、合意通りに事故を処理するよう指示している。日米合同委員会の下に設置されている刑事裁判権分科委員会が1955年11月21日に開いた会議の公式議事録によると、①「公の催事」以外で飲酒し、帰宅途中に交通事故を起こした場合でも、飲酒が事故の原因でなければ公務の性格は失わない▽社交上の飲酒でも将校らが出席していれば「公の催事」と認める。②宿舎・住居と勤務場所との間での「寄り道」を公務に含めるかどうかは個々のケースごとに判断する一などの趣旨で日米が合意したことなども明らかになっている。

しかし、この合意は、公務ということの意義に照らし、明らかにその概念を逸脱するものといわざるを得ないものである。また、そもそも、文民についての米国連邦最高裁判例を前提とすると、被疑者が軍法会議において刑事裁判権を行使されないということになると、何らの刑事処分がなされない可能性も否定し得ない。

よって、検察官が、法務省刑事局長が1956年4月11日に検事総長などに出した通達などにしたがって、被疑者について、第1次裁判権が米軍当局にあるとして、不起訴処分とした判断は誤っており、速やかに被疑者を起訴すべきである。

### 第3 本件事件についての捜査の問題点について

検察官は、2010年10月12日、被害者遺族と足立代理人からの不起訴処分についての問い合わせに対し、不起訴理由が、第1次裁判権が存在しないことを理由とするものであることを明らかにした。その上で、検察官は、本件事故の原因が、被疑者がクラクションを鳴らしたにもかかわらず、被害者が横断したため轢かれたものであると説明した。これは、被害者遺族からすると、あたかも被害者に落ち度があるかのような事実認定となっていると認識される。しかし、申立人である被害者遺族や事故直後に現場に駆けつけた目撃者らの証言から、本件事故当時の加害車両の停止位置及び加害車両のフロントガラスなどの損傷状況、特に、被害者の頭部が激突したと思われる加害車両のフロントガラスの損傷状況から推定される衝突の際の衝撃の程度、フロントガラスが頭部の激突により損傷した痕跡の両端に残された被害者の手の跡と思われる痕跡から検証すると、上記のような事実認定には誤りがあると言わざるを得ない。もし、現在、検察官が事実認定をしているように被害者がクラクションに気付いて小走りで走り出したのであるならば、被害者の左側が事故車両と接触したと考えられるが、被害者の遺体の左側には衝突した痕跡などが残っていない。検察官のような事実認定であれば、被害者は右側を下に横向きに倒れているものと考えられるが、被害者は事故発生後路上に仰向けに倒れており、加害車両に正面から衝突したものと考えられる。つまり、被害者は本件事故当時、検察官が認定しているように、本件現場の市道の河川側の白線辺りの位置におり、そこでクラクションを聞いて、小走りで走り出したところ、加害車両にはねられたのではなく、道路のほぼ中央線に近い辺りまで歩行していたところを、被疑者運転の加害車両が制限速度を超過するかなりのスピードで走行してきて、クラクションを鳴らしたため、驚いて事故車両の方を振り向

いたところ、衝突したものと考えられることから検察官の認定事実には疑問がある。

しかも、被疑者は、警察での取調べにおいて、本件事故当時、被害者の存在を目視で確認しておきながら、25メートルあまり手前からクラクションは鳴らしたが、ブレーキによる制動をすることなく、被害者に向けて走行し続け、被害者をはね飛ばし、死亡させたと供述している。その供述が事実であるならば、被疑者は、被害者の存在を意識しながら、自己の行為により、本件死亡事故の危険を回避する努力をなんら行わず、あたかも「的当て」のように被害者を死亡させたものと思われる。

本件事故現場は見通しの良い市道であり、少なくとも、被害者が市道を横断しようとした地点から被害者の右側の道路は45メートルくらい手前からは直線道路となっている。上記のとおり、被害者がすでに道路のほぼ中心線まで横断している時点でも、被疑者が事故当時ブレーキを踏んでいないことは後続車両運転手が加害車両のブレーキランプが点灯しなかったとの供述からも明らかとなっている。そのため、被疑者が被害者に衝突した時点でもかなりのスピードを出していたことは明らかである。

以上のような、被害者遺族が、警察官や検察官から説明を受けた事実を総合すると、本件事故現場は見通しのよい市道であり、被害者がすでに道路のほぼ中心線まで横断しているところ、被疑者が法定速度を超えるかなりのスピードで接近してきて、突然クラクションを鳴らされたため、被害者が驚いて振り向き、一瞬立ち止まったところを被疑者運転の加害車両に衝突され、はね飛ばされたと見られる。それは、被疑者が、実際に本件現場の制限速度時速40キロメートルを遵守して、前方を注視しながら走行していれば、遅くとも25メートル手前で被害者の存在を認識したとしても、十分に加害車両を停止させることができた。

<http://www.asahi-net.or.jp/~Zi3H-KWRZ/carstop.html>によると、

## 車の停止/制動距離計算機

弁護士ホーム > 弁護士用計算機集 >

速度に応じた、車の停止距離(空走距離 + 制動距離)を計算します。

各種路面についての、タイヤの摩擦係数	
路面 / タイヤ	摩擦係数
乾いたアスファルト/乾いたコンクリート かつ、タイヤは良好	0.8
乾いたアスファルト/乾いたコンクリート かつ、タイヤは普通	0.7
乾いたアスファルト/乾いたコンクリート かつ、タイヤは磨耗	0.6
濡れたコンクリート	0.5
濡れたアスファルト	0.45~0.6
砂利道路	0.55
乾いた非舗装道路	0.65
濡れた非舗装道路	0.4~0.5
固くなった雪	0.15
水	0.07

  

停止距離計算機	
40 km/h	0.7 乾いたアスファルト/タイヤ普通
[0.7 乾いたアスファルト/タイヤ普通]	
空走距離は 8.33 m	計算
制動距離は 9.0 m	リセット
停止距離は 17.33 m	(C) H.Kawarazaki

時速40キロメートルを遵守していれば、発見した時点で制動すれば、17.3メートルで停止できるのであり、本件死亡事件が発生することはなかった。また、仮に、加害車両が接触したとしても、被害者は軽傷で済んだはずである。にもかかわらず、被害者がはね飛ばされた市道の路面に1ヶ月半以上を経過してもなお本件事故現場に当時の出血の痕跡が残っているほどの出血を伴い、救急車で岩国医療センターに運ばれたが意識が戻ることなく、外傷性出血性ショック、外傷性クモ膜下出血、頭蓋骨骨折など死に至ったほどの重傷を負っていた。このことから考えると、加害車両は、停止することが困難なほどの制限速度をかなり超えるスピードを出していたか、前方不注意であったか、もしくは、横断中の被害者を確認していながら、停止する意思も危険を回避する意思も有していなかったことを意味しており、本件死亡事件の悪質性を物語っている。

にもかかわらず、検察官は、被害者が土手を上がった路側線（白線）のところに立っていて、クラクションを鳴らしたら小走りで走り出したため本件事故にあったと事実上認定していると見られる。しかし、このような事実認定の誤りを看過することはできない。それは、被疑者の供述のように、約25メートル手前で道路を横断しようとしている被害者を発見して、クラクションを鳴らしたところ、被害者が小走りで道路に走り出てきたので衝突した事故という旨の供述は以下のとおりの矛盾がある。



仮に、被疑者の運転速度が、40～50キロメートル、とすると40キロメートルで、秒速11,111メートル、50キロメートルで、秒速13,889メートルであり25メートル走行して衝突するまで、約2秒かかる。それに対し、被害者が小走りの状態は時速約10キロメートル程度と思われる。散歩で時速約4～5キロメートルと考えると、10キロメートルで秒速2,778メートルと考えられる。つまり、約2秒間小走りすれば約5メートルを走ることになり現場道路の車道は計測したところ、幅員約5.63メートルで、被害者からみて手前の1車線部分が2.63メートルあるので、被害者は横断し終わってしまい、事故車両とは衝突しないはずである。

そこには、最初に述べたとおり、どうせアメリカ側が第1次的裁判権を有し、日本側で裁判を行うことはないという前提で、十分な捜査がなされていなかったことを意味している。

今回、被害者遺族が検察審査会に不起訴処分が不当であるとして、申立てを行う意思を固めたのは、被疑者が本件現場で被害者に追突しないような危険回避措置を取った形跡がみられないこと、本件事故について、警察官、検察官に対し、被疑者が自分の非を認めず、被害者が不利になるように事実をねじ曲げて虚偽の供述を行っていると思われる。自己の行為を正当化し続けている上に、被害者遺族に対し、被疑者が謝罪の言葉を述べようとせず、反省の色が見られないような態度を繰り返している事実がある。

それによって、被害者遺族は、被疑者を日本の法律で裁かなければ、被疑者が今回自ら犯したことと向き合うことができず、同じような事件を繰り返すことを危惧している。被疑者は米軍属であるが日本に居住し、日本で運転を行っている。そうであるならば、日本の交通法規に従って運転を行うべきであり、そのことを義務づける必要がある。しかし、被疑者は自らの正当性を主張し続け、本来であれば、本件死亡事故の発生の危険を回避することができ、被害者を死亡させるような状況ではなかったにもかかわらず、日米地位協定17条を根拠として、被疑者が重大な過失に起因して、

本件死亡事件を引き起こしたことについて、適正な刑事責任をなんら負うことなく、不問に付されることは極めて不当であると言わざるを得ない。それは日米地位協定の差別性を問うことなく、かつ、適正な捜査をすることなしに、不起訴処分とした検察の責任は大きいと言わざるを得ない。

しかも、日米地位協定17条を根拠に適正な捜査が行われたいまま、本件事件が米軍の手に委ねられることによって、被害者遺族は、なぜ被害者が亡くならなければならなかったのかという事実について、十分に解明がなされたとは言い難い状況にある。

本件死亡事件の真実を明らかにするためにも、本件事件に対する検察官の捜査は十分なものとは言えず、このことを前提とした検察官の不起訴処分は不当であることから、捜査のやり直しと日本の裁判所での公正な判断がなされることを求めるため、今回検察審査会に申立てるものである。

以上