



近畿交通共済協同組合

『交通死』を考える

当組合では今年度も、各地域で事業主・事故防止セミナーを開催してあります。去る7月1日、ホテルアウィーナ大阪にて大阪中部の組合員を対象に開催されたセミナーでは、講師に弁護士坂和彦氏をお迎えして「保険の役割——『交通死』を考える」をテーマにお話を伺いました。

坂和氏は、昨年出版され大きな反響を呼んだ『交通死』（次ページで紹介）をとりあげ、交通事故損害賠償実務に携わる弁護士としての立場からの批判を激発されるとともに、法律的なものの考え方や保険の役割

について、そして運送業者の社会的責任にいたるまで縦横に語られました。今回は、保険の役割と運送業者の社会的責任に関する部分を抜粋・要約して紹介します。（小見出しは編集部）



—保険が何故生まれるのか

保険の役割について、具体的にお話をします。まず、保険が何故生まれるのかということですが。

保険というのは、危険を分散していく作業があります。分散するということは、逆に自分が当事者からだんだんはなれていく、“あなただけ”になる危険を常に本質的にはらんでいます。保険にさえ入っておけば自分は事故の当事者から逃られる、という発想がどこかあるわけです。

そうかといって、事故を起こした時に「私は知らない、勝手にやっつけてくれ」という態度が許されるものではありません。保険制度によって、事故を起こしても一家難破しなければならないというような事態を防ぐという効用がありますが、その保険の効用と、被害者におわりに行くという人間の気持ちをどこかで分ける必要があります。同時に、人間の気持ちを忘れてはならない。両者を車の両輪としていく必要があると思います。

—被害者・加害者の代替性

自動車保険は、総ドライバー時代の中で、だれもが被害者にも加害者にもなるという状況で機能しています。だから、キーワードは「被害者・加害者の代替性」つまり、だれでも代わりうるということです。

『交通死』の著者は、刑事事件の刑罰が軽すぎると主張しますが、たしかに厳罰に処せるとすれば、それが威嚇効果となり、車の運転も事故も当然少なくなるでしょう。しかし、みんなが加害者にも被害者にもなりうるという状況で、処分はどの程度が妥当なのか、という調和点、国民の合意をいっつも探しているというのが現状だと思えます。

—保険制度の理解が交渉のスタート台

自動車保険というものは、システムの根本は簡単ですが、多種多様な商品があってなかなかわかりづらいわけです。たとえば死亡の慰謝料をとってみると、自賠責保険と任意保険、また裁判所の査定基準が全然ちがうわけです。

保険にはいろいろな種類があり、それぞれ目的がある。それをまず理解するとする

『交通死』（二木雄策著 岩波新書）

本書は、19才の娘を交通事故で失った著者（神戸大学経営学部教授）が、自ら裁判や損害賠償交渉の体験を通して「娘の人間としての死」を取り戻すための闘いを綴ったものである。

事故は平成5年1月、青信号で横断歩道を渡るうしていた女子大生が、信号無視の普通貨物自動車にはねられ死亡したものの。

著者はまず、本件刑事裁判がスピーディーに処理され「懲役2年、執行猶予3年」の判決が出されたが、被害者側として強く希望した証人尋問も実現されず、被害者が起訴から裁判までほとんど関与できないシステムに疑問を示す。交通犯罪の量刑についても、他の罪に比べて執行猶予の比率が高いことなど統計を駆使して、寛宥すぎるのではないかと主張する。

次に、保険会社と弁護士と損害賠償交渉が行われ、自ら民事訴訟を行う中で、

人命は金銭で評価できるものではないが「それ以外に方法がないから」金銭で賠償をやっているわけだが、それがまるでビジネスのように処理されること、示される賠償金の算定基準も定型・定額化しており、女性の遺失利益が男性に比べて低すぎるなどなどの問題点が列挙される。

こうした交通犯罪に対する寛大さや機械的・事務的な大量処理によって、交通事故を日常の中に埋没させてしまい、いつの間にか毎年1万人もの生命が失われるという異常な現実を当たり前に感じている我々の社会のあり方そのものの異常さに本書は警鐘を打ち鳴らしている。



ことが示談交渉のスタートになります。そうでないと議論がガミあわなくなります。

—「保険自由化」の光と影

保険の自由化ということで、新聞には「保険料を払いすぎではありませんか。ウチに入ると〇%安くなります」という手の広告が多くなっています。しかし、「保険料が安くなる」わけではありません。一方で安くしている分、他方では高くなっている、どこかで帳尻を合わせているわけです。保険の自由化とは、国民の一方にとってハッピーなことは、一方の人にとってアンハッピーなことには当然なるわけです。これが自由競争の理屈です。

—事故を起こした時の人間としての対応

私も本書の著者が主張する「保険会社まかせ」というのはおかしいのではないかと、ということについては当然同調する部分があります。みなさん方もトラック運送業務に従事して、常に危険をはらんで営業しているわけですから、保険に入るのは当たり前ですが、保険に入っていれば事故を起こしても保険会社にまかせておけば自分は関係

ないんだ、ということはおかしいわけです。事故を起こした時には、加害者として、雇用している事業者として、自分は人間としてどう対処すべきか、という問題意識をもたなければならないということを肝に銘じてもらいたいと思います。

—若い人の保険はなれを防ごう

こうした意味で、いま特に問題だと思うのは、若い人たちのことです。最近の少年事件を見ていると、いまの若い人たちは自分の世界しか見えない。他者（相手方）の気持ちを思いやったり、理解するということがなかなかできないのではないかと。そういう教育や日常生活の中で育ってきているわけです。相手が「痛い」ということが自分の気持ちに伝わらないというケースが多いように見えます。

車の運転でも同じですね。車を運転することしか見えない、もし事故が起きた場合にはこういう大変なことになるところまで考えないことが多いわけです。そういう点で、保険自由化により若い人の保険はなれがすすむのではないかと心配しています。最低限保険に入るということを、今の若い人たちに教えなければ大変なことになるといえます。

—交通事故は人間一人ひとりの内面の問題

この本の著者が一番言いたかったことは、



1月9日関西テレビ「メディアプロ」(交通死—被害者は2度殺される—)に出演の成和先生

「くま社会の非人間性」ということですが。この本では、「現に存在するほど多くの車が本当に必要なとは思われないが、我々が車なしには成立しないような社会に生きていることは確かである。しかし、だからといって交通事故に寛容であってよい、ということにはならない」と述べています。車を動かすということが、大きな社会的責任をともなう、それを自覚するべきだと思います。これは、車を運転する人だけの話ではなくて、直接事故の処理にあたる警察や検察庁、保険会社の人々、そして弁護士や裁判官もまた交通事故に対して厳格でなければならない、とも言っています。私もそう思います。

この本は、交通戦争を終わらせるのは、この社会に住む我々一人ひとりが異常さを認識するという問題に帰着することになり、「交通事故というのは、車と車との問題でないことはもちろん、人と車との問題でもない。それは人間と人間との問題であり、人間一人ひとりの内面の問題である。」と締めくくっています。

だから、みなさん方も常に認識してもらいたいと思います。運送業というのは危険な業務に従事している、ドライバーを危険にさらしているということを意識しなければならぬだろうと思います。世の中にどう役立っているか、どういう風に収益を得ているか、ということは当然日本が資本主義社会であってビジネスをやっている以上当たり前のことですが、車を動かすことについての社会的責任——これに企業としての責任もプラスされると思います。そしてそれ以前に人間としての車に対する責任を十分意識してもらいたい。みなさん方は運送業に携わっている立場から、常に車と命、車と人間ということを考える必要があると思います。