

＝交通事故を考える 予防・制裁・救済の視点から＝

3月11日の15時過ぎに、福井市内で交通事故にあいました。

1年ぶりに留学から戻った長女を、母方の実家に送る途中、いつも走る県道を30kmくらいで、ゆっくりと走っていた(子供が多い場所なので)ところ、農道に止まっていた軽自動車が急発進。自車の右後ろドアから後輪にかけて激突、水田に転落寸前、右前脱輪状態で何とか停車。加害者は、警察に連絡もせず、私が連絡をして事故処理・・

場所は加害者の自宅前、加害者の娘さんらしい2人の小学生も、事故現場に出てきました。それから、25日後、加害者側弁護士から、一方的に示談交渉を打ち切り、「提訴してくれ」との連絡がありました。

(コラム: <http://humancare-sys.jp/column/20130405236449>)

弁護士からの一方的な通知から間もなく1か月。現在、提訴の準備中ですが、初体験の交通事故と事後処理について、改めて考えることの多い期間でした。

<交通事故の推移と私の自動車歴～自分で守る自分の安全>

私が最初に車を保有したのは、1988年です。

自分で買ったのではなく、結婚をした際に、配偶者の実家からの「花嫁道具」として受け取ったものでした。当時、福井は冠婚葬祭が派手(名古屋以上に)であり、福井で結婚すると2~3台のトラック(1台はガラス張り)に、自動車が1台ついて来るという時代でした。娘が3人いると所帯が潰れると言われたものです。私も、その恩恵にあずかった(東京の家は小さいので道具の持参はお断りしました)のですが、今は、そうした風景もなくなり、質素なものになりました。

その後、外国赴任を機に、その車を手放し(姉に売却)、中国では前任者の車両を買受け、帰国後は、中国での経験(安全は金で買えるなら買うもの)を踏まえ、家族の安全等を考え、側面からの衝突に強いと言われたドイツ車の大衆車(VW)を購入しました。

それに10年以上乗って、退職を機に、同車種に買換えましたが、電気システムの不具合で左後ろドアが開かなくなり、配偶者が修理に行ったのですが、その時の対応が非常に悪かったことから、日本車に乗り換え、事故の日まで、特に、故障もなく無事に走っていました。

この間、自動車等(自動二輪を含む)の登録台数は、右図のように1988年の55百万台から2011年には79百万台を超えるまでになりました。この間、交通事故の件数は、登録台数に対し1%強でしたが、長男が生まれた2000年前後には1.5%近くに上がり、その後、低下を始め、今では1%を切っています。現在の交通事故の発生率は、自動車等100台あたり1台に満たない確率です。

この原因としては、自動車事故の刑事罰・行政罰の厳罰化という面が強調されますが、実際には、交通反則の取り締まり件数が激減していることに比例しているようです。私が免許をとったころは、年間14百万に近い件数でしたが、1999年に10百万件を切ってからは一度も10百万件を超えることなく、今でも減少傾向にあります。

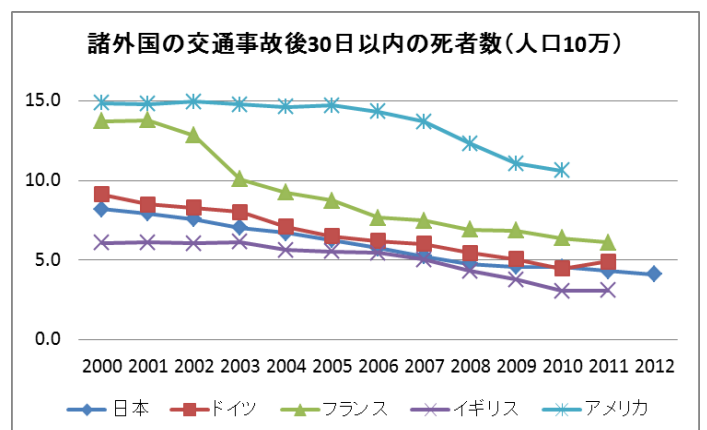
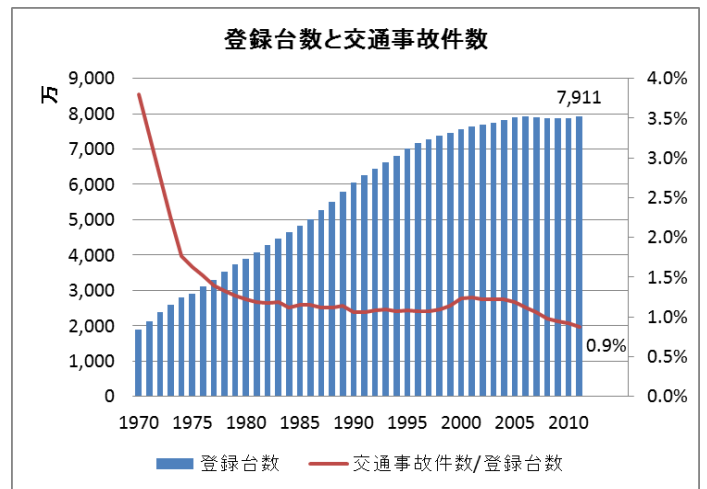
ある雑誌で見ましたが、2006年の、駐禁取り締まり民営化以降、警察の交通課が、速度超過や飲酒運転の取り締まりにより力を入れられるようになったのも、こうした背景にあるとのこと。

さて、この交通事故の発生率の低下を越えて、交通事故の死亡数は激減しています。

2000年頃は、年間1万人を超える死亡者数でしたが、2012年では約半数の5,217人(事故後30日以内の死亡)に低下しています。

この傾向は、右図のように、日本ばかりでなく先進各国でも生じています。ドイツでは日本と同じ時期に交通事故による死亡数の低下が始まり、フランスは2002年から、アメリカは2007年からと遅れ気味ですが減少傾向が始まりました。

これには、利用者のシートベルト使用率の向上、自動車の性能の向上といった自動車の安全性の向上の側面のほか、飲酒運転の減少、事故前の速度の低下(スピード違反の減少)といった運転の質の向上や、事故後の救急救命医療の質の向上などの要因が考えられます。



私自身も、免許取り立てのころは原動機付自転車で酒気帯び運転、最初に自動車を保有した頃には中央高速で47kmオーバーの速度違反で2回の免許停止の経験がありますが、その後、子供ができて歩き始める頃には、高速では100kmを超えて、それなりの速度は出しますが、子供がいそうなところでは、極力、速度を落として運転するようになりました。同乗者の安全を考えて、急発進、急ハンドルはもちろん、できるだけ同乗者が快適に乗れるように配慮してきました。実際に、2回の免許停止後は、外国に行く前には、高速での「走行車線違反(ずっと右車線を走る)」といった違反が2回ありましたが、子供が小学生になって帰国した後は、減点1相当の違反(一時停止違反～不十分)を2回しただけと、年齢とともに、安全に配慮するようになっていきます。

今回の事故も、できるだけ安全性の高い車に乗り、いつも子供の多い場所なので30kmくらいで減速して走っていたという、自らの予防行動で、車両価格(新車)の4割相当の修理費となるような大きな損害を車に受けても、軽傷で済んだと考えています。軽自動車に乗っていたら、もっと速度を出していたら、今頃は中途障害者だったかもしれません。

<交通事故の態様～私は1%未満の確率を引き当てた>

交通事故の9割が自動車(自動2輪等を除く)によるものです。

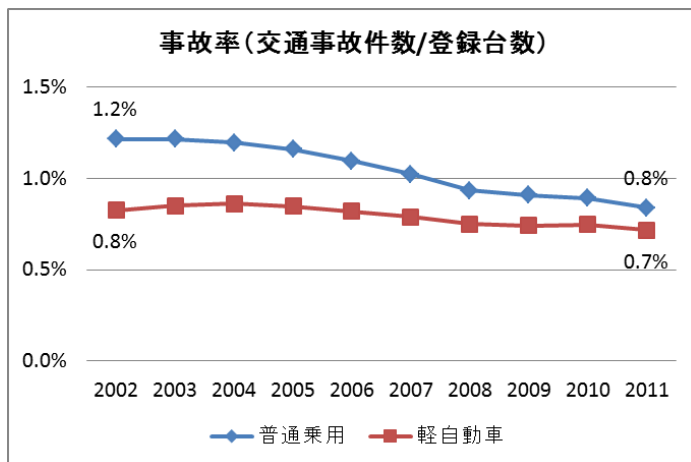
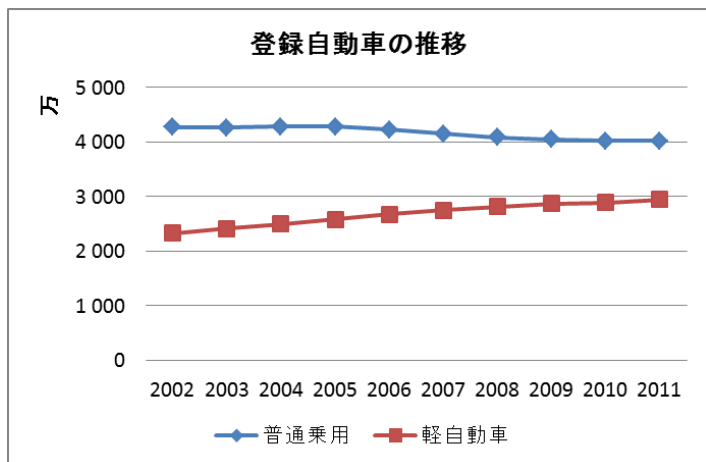
自動車は、この10年間、登録台数は、ほぼ横ばいですが、その中で、軽自動車だけが増加しています。概ねこの10年で26%増加し、2012年では30百万台を超えたものと考えられます(統計のある2011年で29.4百万台)。この急増は、値段が安いこと、保有手続きが簡単なこと、街中の利用であれば支障ないこと等によるものでしょう。

さて、普通乗用車と軽自動車の事故率(交通事故件数/登録台数)の推移を示したものが右下図です。

軽自動車は、普通乗用と違って、事業用の利用がほとんどありませんし、走行距離も比較的短いので、もともと事故率が低くなることから、10年前は、普通乗用で1.2%、軽自動車で0.8%と1.5倍の差がありました。しかし、その後10年を経過し、普通乗用が大きく事故率を下げた一方で、増加する普通乗用車の事故率は、ほとんど変わらない結果、ほぼ同じような事故率になりました。

この理由は、必ずしも明確ではありませんが、軽自動車の走行距離等から考えると、普通乗用より、軽自動車の事故のリスクは比較的高くなっているものと考えられます。個人的にも、高速道や一般道を走っていても、たまに、驚くような速度で斜走等をする軽自動車に出合います。昔よりは排気量も増え、エンジン性能も上がっている結果とは思いますが、あれで事故にならないのが不思議です。

今回、私に、停止中からぶつかってきた軽自動車の急発進(相手は、それを認めていませんが)も、こうした性能向上を背景にしているものと考えています。性能向上に応じた、運転技術・運転モラルがあるか・・・という問題でしょうが。



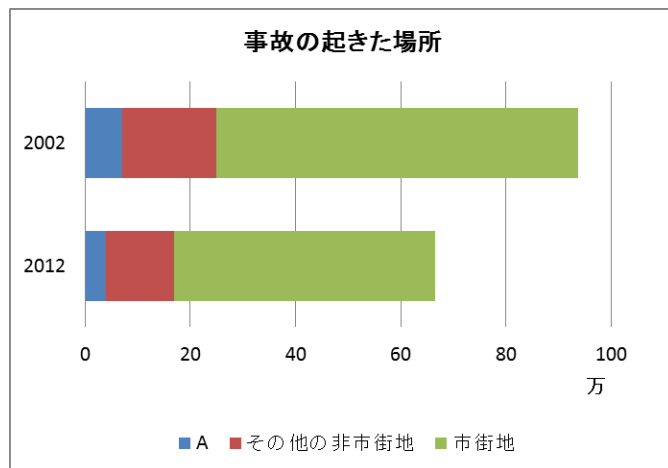
事故の起きる場所は、その3/4が市街地です。

大きな事故は、田舎を走る高速道が目立ちますが、実際には、ほとんどが市街地で起きています。

私の事故は、市の中心部から自動車です十分かかる市街化調整区域(農業振興地域)の一角ですので、事故100件のうち25件の場合に該当します。

さらに、市街地以外の中でも、信号のない交差点での事故(右図A)に該当しますが、その比率はわずか全体の6%です。さらに実際の事故現場は、見通しのよい交差点ですから、100件のうち1件もない事例と思います。

また、年齢別の交通事故の負傷者の数は、20歳台では毎年100人に1人以上いますが、50歳台になると、その約半数になります。同乗していた長女は22歳、私は50歳ですので、この意味でも、私は、1%にも満たない確率を引き当てた=当てられたことになります。



<交通事故後の損害賠償>

交通事故後の損害賠償は、通常、相互の加入する保険会社が行います。

私の場合には、自分に過失がないと主張しましたので、最初の数日は、私と加害者側の保険会社との話となりました。

さて、皆さんは、右図のようなものを見たことがあるでしょうか？ 私も義兄（弁護士）から示されて、初めて、この存在を知りました。

これは、東京地裁民事交通訴訟研究会が編集した「民事交通訴訟における過失相殺率の認定基準」という書籍の一部に記載されているものです。

交通事故は、訴訟事件としては極めて件数が多いため、事故類型別に基本となる過失割合を一冊の本としているものですが、車が動いている場合の過失割合はゼロにならないと一般的に言われているのは、こうした書籍等の原則論によるものです。

今回の事故を機械的にあてはめると、9:1 の責任割合になり、加害者側弁護士が主張してきた過失割合と同じです。この比率について、よく読むと、「具体的事故の場面では、優先道路通行者にも前方不注視や若干の速度違反等の何らかの過失が認められる場合が多いことから、このような過失を前提に基本割合を設定している。」としており、今回の事例であれば、当方に法令に基づく過失があるか、先方に著しい過失があるかにより結果が変わることになります。

事故後、1か月弱、加害者側の保険会社、弁護士と直接、メール等でやりとりをしましたが、彼らは、この原則論にのみ著しく拘泥していました。コラムに書いた、当方の速度は、原則論に係る当方の若干の過失の有無にかかわることであり、加害者の速度や左方確認等は、著しい過失の有無にかかわることです。今から考えれば、これらの問題について、事実関係を明らかにする努力をしないで、示談を打ち切った理由がよくわかります。その事実を認めれば、事実上、当方の過失はゼロになるしかないからです。

また、義兄から、「ホームページのコラム読ませていただきました。弁護士として反省させられる点が多々ありました。…この本は、「東京地裁」という名称での編集ですので、裁判所や弁護士は、過失割合を考える場合に、まずこの本を見て考える傾向があります。これに引きずられる余り、現場の状況などをほとんど無視して、この基準を絶対視してしまう傾向があるのかもしれない。」とのコメントも、もらいましたが、今回の件は、もっと悪質なのではないかと…現段階では「邪推」しています。

裁判所での争いになれば、示談交渉のときのような厳しい事実追及はなく、加害者側が今回採用した機械的な対応が、裁判所でもなされるはずと、加害者側が考えているのではないかと…ということです。

あるブログで、交通事故訴訟が10年で5割増えたという記事を見ました。その理由は、「金額で妥協できても、過失割合で妥協できない当事者はとても多い。」との由。当然だと、思います。理由のない責任に基づき、金は払えないという意見は、私も長女も同じです。

こうした被害者側の気持ちを逆なでするような、「民事交通訴訟における過失相殺率の認定基準」の保険会社、弁護士による「機械的な運用」がなくならない限り、こうした傾向は止まらないでしょう。ブログでは、保険で弁護士費用が払われることや弁護士の増加も、訴訟の増加を助長していると言っていました。ピントがズれていると思います。

① 優先車
② 劣後車

【58】

基 本		① 10 : ② 90 ②
修正要素③	②の明らかな先入	+ 10
	①大型車	*
	①の著しい過失	+ 15
	①の重過失	+ 25
	②大型車	- 5
	②の著しい過失	- 10
	②の重過失	- 15

＜制裁と救済 ～ 誰が過失の有無を証明する責任を持つのか＞

さて、人身事故で被害者が死亡したような場合には、通常、危険運転致死傷罪や自動車運転過失致死傷罪等の対象となります。これらの規定は、交通事故被害者家族の厳罰化の運動により制定・改正されたものです。

しかし、今回のような事例では、書類送検はされても、不起訴処分・起訴猶予、または、軽い罰金程度の処分が終わると考えるのが通常です。私たち被害者が、蒙った身体的な被害が小さいからです。加害者の行った行為の危険性は、処罰の対象とは通常考えられないでしょう。

仮に、激突したのが、私の車ではなく、子どもだったら・・それも自分の子供だったら、どうなるでしょうか。当初 10～15kmの速度としていた加害者車両の速度も、当方の車体の損傷(写真)から最後には「加速状態」と認めたのですから、子供は大けが、横に深い用水路もあるので、場合によっては死亡したことも考えられます。

また、私の車が、横からの衝突に弱い軽自動車であれば、衝撃を吸収する構造でない車だったどうなっていたでしょうか～きっと重傷を負っていたに違いありません。私の車がもう少し速度を出していたら、運転席横に激突したか、水田に転落したかして、もっと大きな損害となっていたでしょう。

いずれも「タラれば」ですので、結論はわかりませんが、少なくとも、そうした極めて危険な行為であったことは、加害者に認めてもらい、可能であれば、未来にわたり自動車運転をあきらめてもらうか、自動停止装置を持った車に変えてもらわないと、同じことが繰り返されることは確実です。なぜなら、自分の家の前で、自分の子供がいてもおかしくない場所で、前を見ないで走り出す(見ていたら衝突の前にブレーキを踏み加速状態ではぶつからないはず)という運転をする人なのですから・・単なる不注意とは言えないはずです。

また、被害者側から見れば、死んだか軽いけがで済んだかは、あまり違いがありません。こうした危険な行為を、被害者側に向けられたにも関わらず、示談や裁判で、自ら過失がなかったことを示し、かつ相手の著しい過失を証明する責任を負うのは、たまりません。

今回の示談交渉でも明らかのように、事故の現場は正確に再現できませんし、都合の悪いことは、「私は、〇〇と記憶している。」と、客観的な証明をせずとも主張すれば、被害者と意見が違うので裁判で決めるとなります。そうして、裁判で、自らの過失のなさ、加害者の著しい過失等を客観的に説明できる事例は、実際にはゼロに近いでしょう。

その現場に防犯カメラがあり現場の映像が保管され、双方の車にタコメーターなどがついていて速度が後で確認できるといった特殊な事例以外には(今回は、それなりに合理的説明が可能なので、個人的には楽観視しています)。

こうしたことから、私の周りにいる事故の経験者は、交通事故の事後処理に嫌な記憶を持っている人ばかりです。そのほとんどは被害者側です。それは、上述のような、本来、制裁を受けるべき者が説明責任を果たさず、かえって、被害者が、過失がなかったこと等の説明を強いられたからでしょう。

結果的には被害が小さな事故であっても、死亡者が出るような事故の刑事罰と同じく、被害者側の感情を慰藉する、少なくとも害さないような仕組みが、民事裁判にも必要と考えます。一種の加害者側への制裁であり、被害者の精神的な救済でもあります。しかし、民事なので、厳罰化というわけにも行きません。

例えば、「民事交通訴訟における過失相殺率の認定基準」で被害者側の基本割合が 2 割以下となっているもの(加害者側の過失があっても軽微)については、被害者に過失があること、加害者に著しい過失がないことの 2 点は、少なくとも加害者側が、客観的に根拠・合理的な仮説に基づき実証等をする責務を負うことが良いと考えます。少なくとも、今の「認定基準」の運用実態が、被害者、加害者の手を離れて、保険金支払いを減らしたい(一部の)保険会社のためにあるような状況の改善は必須でしょう。

なお、「認定基準」自体が、交通事故が多く処理に手間取っていた時代の蓄積によるものですが、説明責任を強く求められ、被害者・家族への慰藉が重視され、また、交通事故も減少している今の時代には、そもそも、基準自体の大幅な見直しが必要と感じるのは、私だけでしょうか。司法試験合格者も増えたのですから、質的改善もできるはずですが。

