



最近巷で話題になっているものに、「ドローン」があります。大阪市では全国に先駆けて規制をしました。

今年1月には米ホワイトハウスの敷地にドローンが墜落。また4月には首相官邸の屋上でドローンが発見される事件がありました。テロ活動に悪用できるだけでなく、墜落による人身事故、さらには盗撮等の危険性を予知できながら今まで野放し状態でしたので、「守ること」を考えるのはトップの責務であることを考えれば、大阪市の規制も当然かと僕は思います。

その大阪市では、5月17日に大阪都構想の賛否を問う住民投票が行われました。賛成、反対が拮抗した結果となりましたが、それはそれぞれにそれなりの「正義」があり、また課題があることの証明だったように思います。

解釈の数だけ真実があり、解釈の数だけ正義があります。「理不尽」とはその人の解釈にないことをいうのであって、全く別の人にとっては「正義」ということだってある・・・。実はそんなことを改めて思い知らされた裁判が、さる4月13日にありました。



それはいわゆる「もらい事故」に関し、もらった側の賠償責任を認めた福井地裁の判決です。見通しのよい片側1車線の直線道路。居眠り運転をしていたX車はセンターラインを越えて対向車線にはみ出し、直進してきたY車と正面衝突。この事故でX車側のドライバーが重傷を負い、その助手席で寝ていた男性（シートベルト未着用）が死亡、さらに事故を受けた側のY車のドライバーが重傷を負いました。そしてそのY車は、**社有車**でした。

事故で死亡した助手席の男性の遺族は、X車ドライバーに対して慰謝料などの賠償を求めるとともに、**Y車の所有会社に対して同様に賠償を求め**という2本立ての訴訟を福井地裁に起こしたのです。そして最終的に福井地裁は、遺族のX車ドライバーに対する請求を認め（約8000万円）、またY車ドライバーのX車ドライバーと遺族に対する請求を認める（約1400万円）一方で、なんと遺族の**Y車所有会社に対する請求を一部認める**（損害額の6割に当たる総額4899万円余り）**判決**を下しました。相手がセンターラインを越えてこちらに突っ込んできた「もらい事故」にも関わらず、遺族に対し損害賠償責任を負うという、「理不尽」とも思える判決が出たのです。ここでポイントとなるのは、「**自動車損害賠償保障法（自賠法）**」です。



交通事故の原因が誰にあったとしても、その事故によって負傷した者や死亡した者がいれば、これを「被害者」とし、遺族を含めて金銭的に救済しようというのが、自賠法の趣旨。つまり、**事故をもらった場合でも、このケースのように相手が亡くなれば相手が被害者で自分が加害者となり、自分に過失がなかったことを証明しない限り、賠償責任を負う**と解されます。

平たくいうと、**衝突前にY車ドライバーがセンターラインを越えた車両により早く気づき危険回避行動がとれたのではないか？それができなかったのは前方不注意があったのではないか？**そうでないのなら、**そうでないことを証明しなさい。でも立証できないのなら賠償しなさい**—裁判はそう要求してきたのです。

批判も多いこの判決ですが、忘れてならないのはこの事故で一つの尊い命が亡くなっていることです。**まずは事故を起こさない、さらに巻き込まれない**ことが大切であることに對し、誰も異論はないでしょう。特に社有車を運転する社員に対しては、「安全」に対する意識付けや日頃の危険予知等といった指導が重要になってきます。僕の関与先様でも、安全運転やエコドライブを数値化して指導に使用する機器を導入されるケースが増えていきます。安全運転の度合いを数値化することで客観性を持たせ、交通事故の予防という「安全」に対する意識、危機管理意識を高めるものです。興味のある方はご紹介しますのでお知らせ下さいね。

表紙の写真は近所の人工池に住むカルガモなのですが、最初7羽いた雛が気がつけば2羽になっていました。住宅地の池も決して安全ではないようで、親鳥は大変です。多くの方が池をのぞき込み、愛らしいカルガモ親子を応援してらっしゃいます。正義や理不尽は立場や解釈の違いで様々ですが、「安全」への願いは普遍的なものです。



「自動車損害賠償保障法（自賠法）」
第三条 自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる。
ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない。