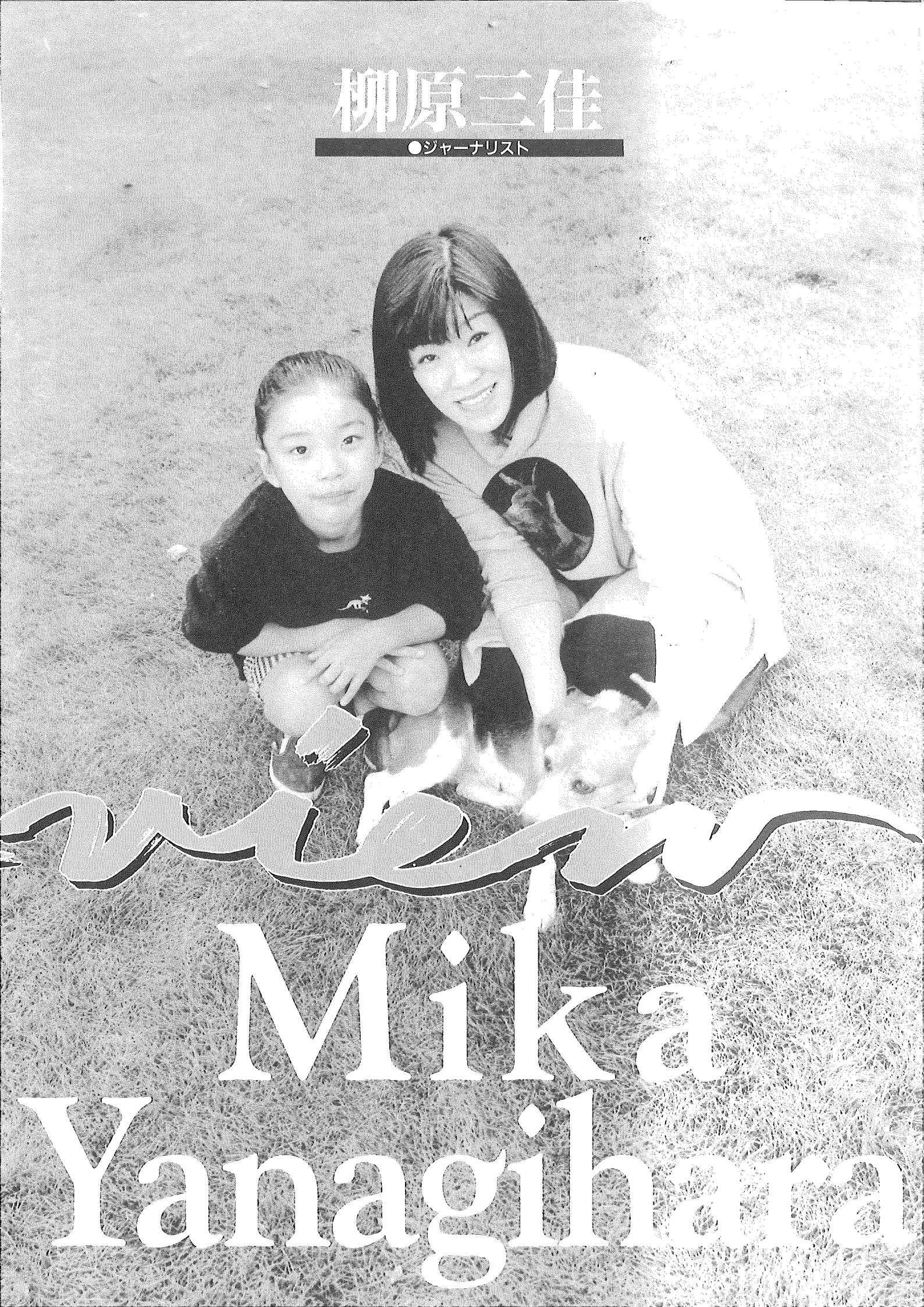
柳原三佳

●ジャーナリスト



Mika Yanagihara

大排気量マルチの図太い音を聞いただけでゾクゾクするんです

ジャーナリストの柳原三佳は、交通社会における事故や保険の問題点を鋭く突いた著書で話題の人物
元『レディスバイク』誌の編集部員であり ナナハンを操るライダーでもある彼女が 事故や保険、そして自身のバイクライフを語ってくれた

取材当日、千葉県・九十九里浜近くにある、彼女の自宅にうかがって、驚いた。いきなり目に飛び込んできたのは、雑然と置かれた廃バイクの山。そして、家の周りに配された、信号や遮断機、プレートなど数々の鉄道グッズ。さらに、なぜか古い時代の便器がいくつも並べられている。「鉄道とボロバイクは主人の趣味、私は便器だけですよ」と彼女は笑う。事故や保険を扱った著書が多いだけに、もっとカタい人かと思っていた。

部屋に通されると、さらに驚いた。外と同じく、変なコレクションがたくさんあるのは当然だが、客間には取材スタッフのための、昼食が用意されていたのだ。それも、栗おこわや松茸の土瓶蒸しなど、旬の味覚ばかり。さらには「少しなら、いいでしょ」と、〝越の寒梅〟を一献。インタビュー史上、こんな優雅な幕開けは初めてである。心尽くしの料理を頂いた後、取材は開始された。

事故ると〝どうせバイクが悪い〟と思う人がまだ大半なんです

——最近は、交通事故や保険に関するお仕事が多いようですが、何かきっかけがあったのですか？

「実は数年前に、2週間の間に2人の友達を、バイク事故でなくしたんです。ツーリングクラブの仲間だったんですが、1人はそのクラブで、みんなで大型二輪の練習をしよう、と待ち合わせている途中。そしてもう1人は、こともあろうにその人の追悼ツーリングの途中でした。私はその時『レディスバイク』誌の編集部員で〝バイクって楽しいよ〟っていう記事ばかりを書いていたんです。でも、バイクっていうのは人が死ぬこともあるんだ、というショックがすごく大きくて、しばらくは自分が乗るのも怖かったんです。そう思いながらも、ニューモデルやツーリングの記事を書く日々が続きました」

「でも、現実には楽しさと悲惨さというのは表裏一体というか、今まで元気にバイクを楽しんでいた人が、次の瞬間には命を失ったり、二度とバイクに乗れない身体になったりすることもあるわけです。バイクが好きな人間の中にも、明るい面ばかりでなく、こういう現実を書く人間が、ひとりくらいいてもいいんじゃないか、って思ったんですよ。メーカーからは嫌われるかも知れないけれど、伝え続けなきゃならないんじゃないか、ってね」

——実際、バイクを取り巻く問題点というのは、どんなところにあるのでしょうか？

「例えば事故の場合、車とバイクがぶつかったとすると、バイクのほうが転倒したりして損傷を受けることが、かなり高いわけですよね。救急車で病院に運ばれたり、最悪死んでしまったり。そうすると、事故直後に事情を説明できない、ということが多いんです。それでどうしても、相手の一方的な言い分で、事故が処理されていく、ということになる。それから、バイクに対する先入観、というのも問題です。バイクは暴走族だとか、飛ばしすぎ、無謀運転といった先入観が、警察をはじめ、周りの人たちにもあって、どうしても〝バイクが悪い〟と言われる事故が多いような気がしますね。でも実際乗っている身にしてみれば、危険を承知のぶん、自ら無謀な運転って、そうそうしないものでしょう。もちろん、中には

プロフィール●1963年生まれ、京都府出身。京都女子大学短期大学部を卒業後、コピーライター、バイク雑誌の編集者を経て、フリーのジャーナリストとなる。交通事故、保険などの硬派かつ難解なテーマを明快に解きほぐす説得力には定評がある。一般誌で連載した自賠責保険の告発ルポは大きな話題を呼んだ。現在も『週刊朝日』などで連載の他、TV出演や企画の仕事もこなす。著書に『痕跡は訴える～交通事故鑑定人の事件ファイル』『知らないとソンをする最新自動車保険活用ガイド』『事故る前に知っておく自賠責保険請求ガイド』（いずれも情報センター出版局）がある。

写真：増井貴光
PHOTOGRAHPED BY TAKA MASUI

文：野岸泰之
WRITTEN BY YASUYUKI NOGISHI

本当に無謀な人もいますけどね。〝どうしてバイクばかりが悪者にされるんだ、実態はもっと違うのでは〟って、ずっと思い続けてきました」

「ちょっと専門的なことを言うと、警察の実況検分調書っていうのは、あくまでも加害者の刑事罰を決めるためのもので、被害者の言い分なんか聞かなくて良いんです。例えば事故があったとして、加害者は業務上過失致死や致傷などで裁かれていくわけですが、その刑事記録というのは、被害者側は一切見られない。裁判がいつ行なわれるのかさえ、知らせてもらえないんですよ。全て加害者と検察の間で流れていくんです。で、加害者も当然人間ですから、事故の時80㎞／hで走っていたとしても、警察に聞かれたら、60㎞／hとか、自己防衛的なウソをつくわけですよ。それがそのまま調書として、ひとり歩きしていくんです。つい先日取材した例で言うと、バイクと2トン車の衝突事故で、バイクの人は1ヶ月間、意識不明だったんですよ。で、意識が戻って家族に事故の状況を聞いてみると、自分が走ったこともないような側道から出てきたことになってた、という。通勤途中だから、必ずメインの道路を走っているはずで、側道から飛び出すわけはないんですよ。絶対にそんなはずはない、と言っても、すでにその形で全てが処理されてしまって、あとは民事裁判で自分の過失がなかったことを訴えるしかないんです。一応、相手が不起訴になったり疑問があった場合は、検察審査会という申し立て機構に言う手もあるんですが、答えが出るまでに1年以上もかかるし、それで必ずしもひっくり返るとは限らないんです」

保険金を支払うことを〝損害率〟と呼ぶようでは
被害者のための保険ではあり得ないと思います
せめて〝救済率〟と呼んで欲しいですね

死人に口なし、は許せない
万一の時は証拠保全で自己防衛を

――では、そんな不利益を被らないために、僕らは日頃から何に気をつけなければいけないんでしょう？

「事故を起こさないように気をつけることは大切ですが、万が一起こしてしまったら、必ず証拠保全をしっかりしておくことですね。本人は無理でしょうから、家族とか友人が動くことになるでしょう。交通事故鑑定人の先生は〝事故というのは物理現象の結果だから、痕跡を見れば状況がわかる〟とおっしゃっています。だから、バイクをはじめとして、ヘルメットやブーツ、ジャケットから現場の痕跡まで、全てを保存しなさい、って。情報は多いほどいいんです。よく、辛いからといって捨てたり、焼いたりする家族も多いんですが、事故が解決するまでは、洗わずにそのまま保管しておくことですね。取材した中には、事故現場に埋めた革ツナギを裁判のために掘り出したり、相手の車をスクラップ工場から買い取って、保管していたご家族もいました。それくらいのことをしても、必ずしも裁判をひっくり返すことはできないのが現状なんです」

「写真も重要ですね。例えば現場のタイヤ痕なども、いろんな角度から何枚も撮っておく方がいいんです。警察の現場検証というのはかなりいい加減ですから、事故多発地帯などでは、以前の事故のタイヤ痕を勘違いして写真に撮る、なんてことも多いんですよ。それに、その写真自体、加害者の処分が決まるまでは見せてもらえませんから、自分たちで動くことが大切なんです」

――この辺りが、被害者の名誉だけでなく、補償の問題にも密接に関わってくるんですね。

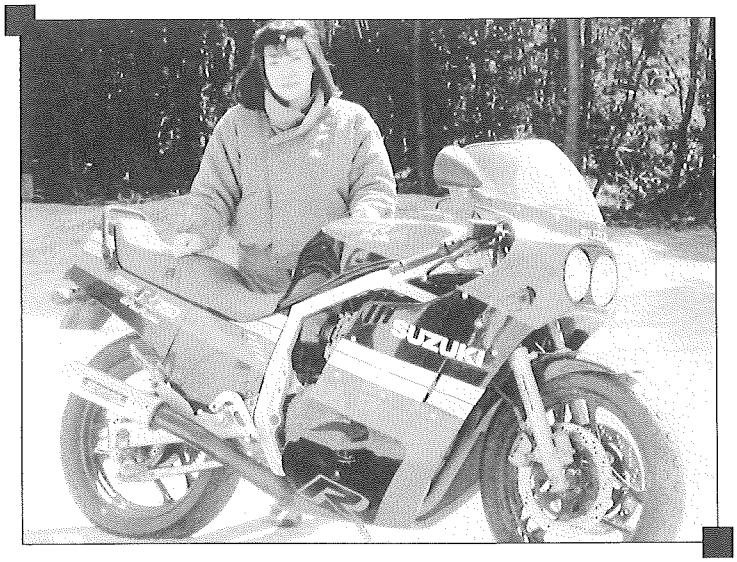
「そうなんです。週刊朝日でずいぶん書いたんですが、本来被害者の救済を目的として国が運営しているのが、自賠責保険ですよね。ところが被害者に保険金が全くおりない例が、被害者が負傷した場合より、死んでしまった時のほうが10倍もあるんです。つまり、死んでしまうと保険金がもらえない確率が、飛躍的に高まる、ということです。被害者に100％の過失がある、と認められると、保険金が出ないわけですが、死んでしまった場合、まさに〝死人に口なし〟で、加害者に都合がいいように処理されているのでは、と疑われても仕方のないような数字でしょう。自賠責が被害者に100％の過失あり、と認めれば、当然任意保険も支払われませんから、被害者側にとっては、愛するものの命を奪われたうえ、補償も受けられないという、本当に悲惨な状況になるわけです。今の制度のままだと、被害者側が主張をするチャン

スすらない、ということなんです」

「この自賠責保険で事故の調査をしているのが、自動車保険料率算定会。ここと営利企業である損保会社の間に、お金や人のつながりがあったりするように、自賠責、保険会社、警察など、それぞれが深い問題を抱えているのが現状なんです。私たちは、保険に入っているから安心、などと思っていてはいけないんですよ。もちろん、保険によって多くの人が救われている、というのも事実です。でも、いざというとき、自分で動けるように、最低限の知識だけは身に付けておく必要があると思います」

――何だかのんきに構えてられませんね。

「そうですね。でも、取材を通して私が一番おかしいな、と思ったのは〝被害者に保険金を支払うことを、国も保険業界も〝損害率〟と呼んでること。もちろん企業にしてみれば、支払いは押さえるべき損害なんでしょう。でも、被害者はそれで救われるわけですよ。せめて支払い率とか、救済率、お役立ち率、くらいに呼べないもんなんでしょうか。そうすれば、保険会社の人も〝被害者を助けてるんだ、救済率をもっと高めないと〟と考えてくれるかも知れないし。損害率を押さえよう、とする意識の陰で、どれだけ弱い立場の被害者が泣いているか。被害者のための保険である、という意識を、もっと持ってもらうためにもね」



旅先の居酒屋で土地の人と話し地酒を飲むのが最高ですね

――さて、バイクについての楽しい話も聞かせて下さいよ。まずはきっかけから。

「もともと女友達がパッソルというスクーターを持ってて、それに乗せてもらったのが最初ですね。16歳だったかな。で、父親に言ったら、買ってくれたんですよ。それからあちこち乗り回して。で、ある時信号待ちをしていたら、横にカワサキのKZ1300が停まったんです。もう、あの6気筒の図太い音を聞いて〝絶対いつかは、こんなバイクに乗りたい〟って思ったんです。父は中型には絶対反対でしたが、高3で車の免許を取るときに、母の助けで中型を取っちゃいました。それから1年ほどは自分のバイクもなく、大学のクラブでツーリングする、っていう時になると、家からメットやブーツを大きな紙袋に入れて運び出す、という隠れライダーの時代がありました。結局父親にばれて、謹慎期間を経て初めて買ったバイクがホンダのCB250RSZ-Rって、ボルドールカラーのやつ。実は後にこのバイクが路上で突然止まってしまい、近くのバイク屋さんに電話して引き取りに来てもらったんですが、その時来たのがうちの主人なんですよ（笑）」

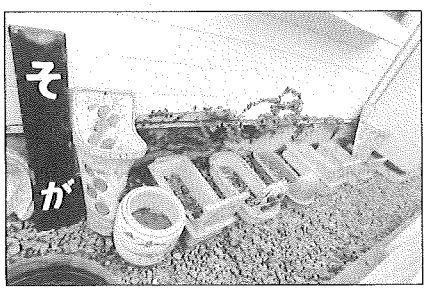
「その後結婚して横浜に住み『レディスバイク』の編集部で働くようになったんですが、1年くらいで最初にお話した友達の事故があったので、それからは一歩引いた関係というか、ただ楽しいだけという時代は終わってしまったような気がしますね。でも、編集部員時代に頑張って限定解除をして、一番軽いナナハンは、ってことで、GSX-Rを買って乗り回してましたけど」

――例え一歩引いていても、もちろんバイクって楽しい部分もありますよね？

「ええ。私の場合は、見栄ですね（笑）。これを言うと絶対反発する人も多いと思うんですけど、楽しいんですよ。何がって、髪の毛を伸ばして、メットの後ろにも名前なんか書いて、いかにも女、って感じで乗ってるでしょ。で、停止線に並ぶ。横に、2スト250ccのお兄ちゃんとかが並ぶと、ちらちら意識して見てるのがわかるんですよ。でも、澄ましてる。で、信号が青になって、わざとお兄ちゃん達を先に行かしてから、ブゥアーっとぶち抜く、っていう、あの快感は最高でしたよ（笑）。自分の集合管の音に酔いしれて、2速に入れるまでにカタがつく、それが楽しかったですね」

――性格悪いなぁ（笑）。

「変だ、とか自己満足、と言われてもしょうがないですね。でも、ナナハンだけは絶対無理だと思っていたのに、自分が今それに乗っている、という喜び。チャレンジすれば、夢がかなうんだ、というのを実感していたんだと思いますね。もうじき主人が、合法的にナナハンのボディに1100のエンジンを積んでやる、って言ってるんです。だんだんKZ1300の夢に近づいてるので、今から楽しみなんですよ。でも、ツーリング先のヘアピンカーブで、曲がりきれずに切り返しをして笑われてたりもするんです。体格的には250がお似合いだ、っていうのは充分わかっているんですけど、大排気量マルチの図太い音を聞いていると、ゾクゾクしてくるたちなんです」



▲磁器でできた明治～大正期の便器を集めるのも趣味だとか

「ツーリングに出たら、地酒と名物料理のチェックは欠かせません。夜、地元の人が来るような居酒屋に入って、土地の人と話をする。そうすると、普通の観光では絶対にわからない、その街の姿を見ることができたりしますよね。あと、個人的に古いものとかひなびた場所が好きなので、最近では廃鉱山巡りなんか、楽しんでます。夕張とか釜石、足尾みたいな、すごく繁栄してたのに、ある日突然人がいなくなった、みたいな所に、すごくインパクトを受けるんです」

便器のコレクションでわかる通り、かなりマニアックな人でした。でも、弱い立場の人を守ろうとする仕事の姿勢は真剣そのもの。僕らも事故や保険について、勉強を怠らないようにしたいものです。