は訴訟または調停に持込むほかはない。

調停は裁判所があっせん、仲介をして解決する方法である。裁判とはちがって手続きが簡単で、費用も安く、日数も少なくてすむのが特色であるが、その反面、当事者が主張をゆずらなければ調停不成立に終り解決できないという限界がある。

調停の申立は、原則として、相手方の住所、居所、営業所または事務所の所在地を管轄する簡易裁判所の民事調停部にすることになっている。

しかし、相手方と合意できめて、別の地方裁判所または簡易裁判所に申立ててもよい。

ただし、この場合申立書に相手方の同意書をつけなければならない。申立ては、最近最高裁判所の指示で、簡略化され、調停申立書を作って提出してもよいし、口頭で申し立ててもよい申立書は相談所にも備えてある。

なお、申立書には、なるべく診断書、警察署の交通事故証明書、戸籍とう本をつけるほか、事故のために要した費用の領収証など、損害賠償の証拠になる書類をつけた方がよい。

費用は、手数料と葉書切手代ぐらいで、賠償請求の金額が当初きめにくい場合には、一応三百円納めておけば後で金額がきまったとき差額を納めればよい。

調停が成立するまでの期間は、それぞれの場合によってちがうが、普通は二カ月前後といわれている。交通事故の事件については特別早くするようになっている。

◇訴訟

最後の解決法は訴訟である。

民事訴訟は時間と費用がかかるので敬遠されていたが、交通事故についての裁判は調停同様早く処理されるようになっている。

交通事故の損害賠償事件については、原告（訴え出る者）は、自分の住所、または被告の住所、あるいは事件発生地を管轄する裁判所のいずれにも出所できる。ただ、訴訟金額が十万円をこえない場合は簡易裁判所でよいが、それ以上は地方裁判所となっている。

交通事故による損害賠償の裁判は、裁判所が判決を下すのは全体の三分の一程度といわれ、あとは和解で片付けているということである。

そのほか、裁判費用がなくて出訴できない人のために、法律扶助制度があり、財団法人法律扶助協会（熊本の場合地方裁判所内弁護士会事務所にある）で、弁護士を紹介し、裁判費用の立替をしてくれることになっている。

交通事故相談所のあゆみ

□相談件数

毎月平均三百件以上の相談があり、専門の相談員三名が相談に応じている。このうち約二〇％が再相談に来ている。

□相談日

毎日午前九時から午後四時まで、但し、土曜日は正午まで。（日曜祭日を除く）

毎週水曜日は、総合相談日で弁護士会、自動車損害料率算定会熊本査定事務所、損害保険同業会も出席し、幅広い相談に応じている。

□相談のあらまし

相談者を被害者側加害者側別に分けてみると、被害者側七五％、加害者側二五％の比率になっており、また、男女別にみると男七九％、女二一％となっている。

そのうち、最も問題が大きい死亡事故についての相談が九件に一件の割合で高い率を示している。

また、地域別に相談者を分けてみると、熊本市内が四六％と最も多く、およそ半数をしめている。事故発生件数の多いこともあろうが、熊本市に相談所があるせいだと思われる。

そこで、県では、県下十二ヵ所の巡回相談を実施し二百五十件以上の相談に応じている。引続き、明年度も定期的に巡回相談を実施する予定である。

また、各市町村には、福祉行政の一環として、交通事故相談の窓口を開くよう指導し、現在三十市町村が相談を実施している。

相談を内容別にみると、自賠責保険についてが三一％、示談の仕方二四％、それに賠償金の問題についてが二二％、この三つが主なもので、そのほかに、示談がうまくいかず調停、訴訟へ持込むケースの指導が六％となっている。

□交通事故相談についての問題点

㈠ 相談者の多くが自賠責保険、いわゆる強制保険を知らないこと、特に被害者請求ができることを知らない人が多いので、この点のP・Rが必要と思われる。

㈡ ㈠のようなことにつけこむ悪質な示談屋に、不当に高額な手数料をとられているケースが多い。（先般、県内で大きな組織を持っている示談屋が県警察に摘発されたが、個人でやっている示談屋もあるようである。）

そこで示談屋の追放と保険請求手続の指導強化が必要である。県相談所では、四月から保険請求手続の代書を開始する予定である。

㈢ 自動車台数がふえるに従って自動車の追突による「むちうち症」が目立ってふえている。これに対して医療関係の整備拡充がのぞまれているわけだが、幸い、昭和四十三年度から熊本大学附属病院に脳神経外科が新設されることになり明るい見通しがついた。

㈣ 損害賠償金の額が強制保険の限度額をオーバーするケースが多くなっている現在、被害者の泣寝入となるケースも多く、また、加害者自身のためにも、任意保険（強制保険の上積み保険）の加入促進P・Rが必要となっている。

（交通安全対策室）

交通事故 むかし・いま

ことしは明治百年。いま、わたくしたちが一番関心の大きい交通事故も明治から百年目を迎えたわけであるが、そこで、現代に比べてユーモラス？ともいえる明治時代の交通事故からこんにちの交通戦争の時代までをたどってみることにしよう。

◆落馬が〝交通事故〟の時代

明治の政府になってからの交通の制限は明治二年十一月大政官布告にでている庶民の乗馬禁止の達であった。明治四年になってこの禁止が解かれ、平民の乗馬が許されたので喜んだのは市民たち。紅白粉の娘までが島田髷に馬乗袴といういでたちで借馬に跨がって市中をかけ回り、市民の大かっさいを受けたそうだが、この時代では馬に跳られるか、落馬などしたのが、交通事故だったといえよう。

◆「気をつけて挽かねば いけねえよ」

明治三年に和泉要助という明治の発明家？が、二輪車に木製の屋形を取り付けた人力車を作って江戸市中を走り出した。この安くて早くて便利な乗りものは人気上昇、次第に江戸中の人気をサライ、全国にも普及し日本の交通のトップを占めたようである。

この人力車の時代に交通事故などなかったかというとイヤイヤあった、明治三十八年の東京警視庁の統計にでている交通事故は千八百八十九件、死者二十人負傷者千四百五十二人という数字がそれを示している。

人力車の交通事故としては明治十年十月二十六日付け当時の「熊本新聞」に「一昨二十四日午前十時頃浄覚寺町で七、八才位の小児が、人力車にすり倒されて左の手をケガした。人力車挽（ひ）きは少し気をつけて挽（ひ）かねばいけねえよ」とある。当時はこんな事故でも大変な交通事故として新聞面を賑わしたのだろう。

◆自動車事故の第一号！

日本人で一番最初に自動車を買った人は大倉喜八郎で、明治三十二年パリーの博覧会でみた自動車を買って帰った。当時は外国人でも乗用する人は少なかったらしい。この自動車はダチオンという八馬力一気筒のきわめて不完全なもので故障ばかりしていたらしい。それで日本自動車会社の車庫に預けていたが、ある夜そこの職工四名が持ち出しのり回しているうち東海道の平塚辺で電柱に衝突、四人とも即死したと伝えられている。これが日本の記録に残るもっとも古い自動車による死亡事故となっている。これは明治四十年、自動車が東京市に十六台あった時の話。

◆お濠の中へ ザブーン

事故の話しがもうひとつ残っている。当時の皇太子（大正天皇）の御成婚式に在米邦人が相談して自動車を一台献上してきた、宮内省ではさっそく試運転のため三宅坂を下りかけたとき、一人の老婆が馬のいない馬車が通ると感心して道のまん中に立ったまま動かない。あわてた運転手は急ブレーキをかけたつもりが、馳れていないので停らない、ますますあわててハンドルを左に切ったのでお濠の中へザブーン。こんな危険なものは御召料にはならないと倉庫にオクラ。在米邦人のせっかくの気持もこれでオジャンとなったという。

◆赤バイで取締りにのり出す

大正時代に入ると自動車が次第に増加してきたため、大正六年には東京市の交通事故による死者五十一人、負傷者三千六百四十七人を教えた。これはイカンと警視庁は同七年正月赤バイという交通取締専用のおまわりさんをくり出した。この赤バイ、昭和十一年に現在のように白に塗りかえられた。

その頃の熊本の交通事故については残念ながら資料がないのでわからないが、熊本も自動車の増加とともに事故もそれに比例して多くなっていったことは間違いない。

◆交通戦争へ突入？

いよいよ現代。現代の交通事故はみなさんご承知のとおりの交通戦争時代を迎えている。特にわが熊本では酒飲み運転による死亡事故が多い。

「オラは死んじまったダー」生きて歌っているうちは楽しいが、本当に死んじまっては歌どころではない。

「妻子が路頭に迷ったダー」になりかねない。

ある事故を例にとろう。A君は日頃あまり酒は飲まないのだが、その日はどうした事か屋台も数軒回った。ホロ酔いで軽四輪のハンドルを握ったのだが、車の振動と室内の温度でスッカリ酔が回ってしまった。夜の国道を時速八十キロでつっぱしっているうちドカーン。あわてて車を停め、降りてみると、自転車がペシャンコになっている。被害者をそのあたり捜がすがどこにもみあたらない。ああ自転車だけでよかったと、運転席にペタンと座わったところ、車の屋根から老人の顔がダラリと下がり、血がウインドガラスをはうように流れてきた。被害者は反動で車の屋根の上にふっ飛ばされていたのだった。

現代の交通事故はあまりにも悲惨でマンガにもならない。

（県警察本部提供文とマンガはまつながきよはる）