

弁護士

## 森 美樹

法律家の立場から自動車交通社会の在るべき道を説く



撮影 齋藤さだむ ©

### 森 美樹(もり よしき)略歴

1931(昭和6)年4月10日、東京都台東区台東に生まれる  
1954(昭和29)年 東京大学法学部を卒業、東京大学法学部助手  
1956(昭和31)年 国立国会図書館主事  
1959年(昭和34)年 弁護士登録(東京弁護士会)  
2019(令和元)年 11月20日逝去(享年88歳)

### 団体略歴

1999(平成11)年～2013(平成25)年 自動車検査登録協会の登録情報協会・評議員  
1993(平成5)年～2001(平成13)年 日本自動車連盟(JAF)・理事  
2001(平成13)～2011(平成23)年 日本自動車連盟・常任理事

### 〈JAFのモータースポーツ委員会関係〉

1990(平成2)年～1993(平成5)年 モータースポーツ審査委員会委員長  
1993(平成5)年～1996(平成8)年 マニファクチャラーズ部会長

1993(平成5)年～1996(平成8)年 旧モータースポーツ評議会委員  
1997(平成9)年～2012(平成24)年 モータースポーツ委員選考会委員  
1982(昭和57)年～2015(平成27)年 新村出記念財団・理事

1988(昭和63)年～ 森田奨学育英会・監事  
社会福祉法人・健修会・理事2011(平成23)年まで  
日本臓器移植ネットワーク・監事2007(平成19)年まで

### 自動車交通・法律関連主要著書

『弁護士の門』(公論社)、『くるまと法律』(鉄道日本社)、『違反になる時ならぬ時』(日本経営出版会)、『自動車売買』(有斐閣)、『クルマ事典』(有斐閣)、『示談』(モーターマガジン社)、『CAR六法』(芸文社)、『新CAR六法』(芸文社)、『マイカー緊急示談術』(K・Kロングセラーズ)、『債権管理の実務』(日本自動車販売連合会)、『会社の自動車管理』(日本経営出版会、共著)『くるまじゃらんじゃらん』(鉄道日本社)など。

## 弁護活動と被害者救済

森美樹氏は1931年東京市下谷区二長谷町(旧住所名)に生まれる。14歳で終戦を迎え、その日を境に社会の価値観と大人や教師の言うことが180度変わるという現実を目の当たりにした。そうした原体験もあってか、都立両国高校を卒業後、東京大学法学部に入学して法律家を志した。同大助手、国立国会図書館主事を経て、1959年に28歳で弁護士登録。1961年、司法修習時代の同期で同じく弁護士の妻・有子氏と共同で森法律事務所を開設し弁護士活動を始めた。

弁護士として多様な事案を手掛ける中で、モータリゼーションの急拡大により増え続ける自動車事故、交通事故などの訴訟案件などに精力的に取り組んだ。またこうした案件に取り組む中で、交通事故の被害者が厳しい状況に置かれる実情を見て、それらの人々に手を差し伸べることができるよう、法律ベースに乗せて交通事故被害者救済のあり方について提言した。

被害者救済の視点から制定された自賠責(自動車損害賠償保障法)制度にも運輸省の「自賠責を考える会」の委員としてかかわった。自賠責保険の運用益(剰余金)が一般会計に活用されることが社会的な議論となったが、森美樹氏は運用益をユーザーのために使うことを主張したという。この自賠責の運用益の積立金の一部が交通事故防止・被害者救済に向けられているが、そうした事業の実施主体である自動車事故対策センター(現・独立行政法人自動車事故対策機構＝NASVA)の評議員としても、法律家としての見識と知見を活かし提言を行った。

さらに日本自動車連盟(JAF)や自動車検査登録協定会(自検協)の理事を務めた。JAFでは、当初、法律家としての知見を求められ、モータースポーツの競技者間やマニュファクチャラー間の争いに関して、仲裁、裁定を下すJAFモータースポーツ審査委員会委員長を務めた。後に、理事としてJAFが会員数が1千万人を超え、組織も年々大きくなる中で、その進むべき道について、常にその公益性について、経営側に具体的活動を求め、理事会において会員(一般の自動車ユーザー)目線の発言を続けた。またJAF職員、特にロードサービスなど危険も伴う業務に携わる第一線の職員を大切にすることなどを説いたという。運輸省(現国土交通省)の外郭団体として検査登録情報の提供などを代

行する自動車検査登録情報協力会では、民意を反映して業務を遂行することの重要性を説いた。

弁護士活動や公職のかたわら、1970年代にはラジオ番組の「ドライブ相談室」にも出演した。ジャーナリストで、女性ドライバーの会の会長の生内玲子氏と二人でクルマとドライブに関する視聴者からの相談に応える番組で、森美樹氏は法律相談を担当した。同様に自動車雑誌などで、車と交通にまつわる法律相談の連載を持ち、一般のドライバーからの質問に分かりやすく回答することで、安全運転の大切さと交通法規の周知に大きな役割を果たした。

## 交通評論家集団の結成

森美樹氏は昭和40年代の前半、前述の生内玲子氏、三本和彦氏らと交通評論家集団を結成した。当時、事故、渋滞、公害など自動車交通問題が深刻になっていた。そうした問題に立ち向かおうというのが設立趣旨で、会員には自動車評論家、同ジャーナリストら錚錚たる人々が集い、30年余りにわたり、活発な活動をつづけた。その主導的役割を最後まで森美樹氏は担った。設立の趣旨について、次のようにつづっている。

「わが国の自動車交通は、モータリゼーションの爆発的な普及にともなって、わずか10年あまりでめざましい発展をとげ、日本経済と国民生活の向上に大きく貢献してきましたが、反面交通秩序は混乱し、交通戦争と呼ばれる悲惨な事態を招来しました。自動車事故による死傷者は年間100万人におよぶというわが国の現状はまさしく戦争状態と呼ぶにふさわしいといわねばなりません。

交通公害も見逃すことのできない重要課題です。排気ガスによる大気汚染は、環境公害の雄といわれ、文明の利器は転じて凶器であるばかりか、健康を蝕む有毒ガスの発生源としても糾弾をうけています。

こうした異常事態の半永久的な持続はモータリゼーションの文明に対する積極的な役割を減殺して余りあるもので、もはやわが国のみならず、世界人類の恥であるといわなければならないでしょう。

交通問題は、政治、経済、法律、科学技術、社会道徳、その他人間生活のあらゆる分野に関係する巨大な課題であります。そうした課題へのアプローチは、これまでともすればばらばらでありがちで分析や批判だけでは十分な解明と展望を得ることができません。

この集団は、交通秩序の正常化を心から願ひ、会員相互の緊密な活動のもとに、交通問題全般について有機的な研究ならびに執筆活動を行ない、その成果をさまざまな形で世に問うことにより、微力ながらも新しい交通文化の確立に寄与しようとするものであります」

こうした森美樹氏の想いのもとに交通評論家集団は、勉強会、見学会などを精力的に開き、モータリゼーションの急激な台頭による負の側面について、見識を深めていくが、その成果の集大成と言えるものが昭和50年に刊行された『過剰モータリゼーションを考える クルマ社会の反省』で、モータリゼーションが当時抱えていた様々な問題に多角的に焦点を当て、その解決策と提言を出している。

### 刊行『過剰モータリゼーションを考える』

この巻頭言(はしがき)で森美樹氏は、同書の目的を以下のように述べている(要旨)。

「自動車という素晴らしい商品は、平均的なサラリーマンのボーナスで賄えるほどまでに普及した。しかし事故、大気汚染、騒音、渋滞など、もろもろの毒素を含んでいることを覚悟の上でのみ下さなければならぬ。(略)本書は、モータリゼーションの現状をもろもろの断面でとらえ、その断層にさまざまな方向から照明をあててみた」

同書の内容を章立てと執筆者で見ると次のようである(肩書は当時のもの)。

第1章 モータリゼーションと都市デモクラシー(内田満＝早稲田大学教授)、第2章 屈折点にさしかかった自動車産業と日本経済の方向(近藤完一＝交通評論家)、第3章 モータリゼーション時代の私権制限の保護とその抑制(篠塚昭次＝早稲田大学教授)、第4章 交通規制にみる制御の理論と実際(岡本博之＝警察庁交通調査官)、第5章 過剰違反がもたらした交通反則金は何にをもたらしたか(森美樹＝弁護士)、第6章 過剰モータリゼーションのおとし穴(宇留野藤雄＝日本大学教授)、第7章 現代人の不安とモータリゼーション(大原健士郎＝慈恵会医科大学講師)、第8章 新しい交通システムは都市の過密救済のキメ手となるか(岡並木＝朝日新聞社編集委員)、第9章 モータリゼーション規制の現状 交通規制(富永誠美＝交通評論家)／売買規制(棚橋鎌次＝交通評論家)／生産規制(三本和彦＝写真家)／税制規制(広瀬恵之佑＝自動車評論家)／

精神規制(五十嵐平達＝自動車評論家)

上記のとおり、同書はモータリゼーションの普及途上の当時の負の側面の数々を網羅しており、その指摘と提言により、今日では著しく改善したもの、現代にも課題を引きずったままのものもあるが、当時のこうした体系的な問題提起は画期的で、その後のモータリゼーションの健全な発展に向けての軌道修正や新たな取り組みに資すること大であったと言える。

### 多様な分野のグループづくり

森美樹氏は前述の交通評論家集団だけでなく、現代問題研究会、船の会、東大七B会、仏教美術の会、腎臓移植普及会、日本魅力学会、昭和史探求の会、三木読書会、甲南ぶらりの会といった多種多様なグループを仲間とともに作り、その主導的役割を演じている。

1978(昭和53)年から20年間にわたって続いた現代問題研究会ではエネルギー、国防、原子力、アメリカ大統領選挙、教育問題、財政再建と行政改革といった多様なテーマで専門家を講師に招き、例会を開催。自動車問題も何回かテーマとなった。日本車の米国輸出が問題となり始めた1983年には「日本車はアメリカで生き残れるか」(森潔＝本田技研工業技師長)、PL法(製造物責任法)が制定された1994年には「PL法と自動車産業の対応」(香川勉＝日本自動車工業会常任理事)、また韓国の自動車産業の台頭が著しい中で鄭敏明・三星自動車専務取締役が招かれ、講演した。

### 洒脱にして深遠の人柄

森美樹氏は、文字通り『洒脱』そのものの生き方の人であり、その活動は奥深いものに満ちていた。自身の選書シリーズをメメント選書と名付けたことから、その生き方が窺われる。この自費出版の選書シリーズ、雑誌等で連載したものをまとめて本にしたものが多いが、自身の半生を書いたものも含まれ、死が隣り合わせだった戦中の少年時代、作文が得意だったこと、父親の死、背負わなければならなかった家への責任、森氏にとって、人生そのものが、メメント・モリであったのではないかと。ただ、それを悲壮感で語るのではなく、知と機知でさりりとメメント・モリと言っている。あたりに、洒脱そのものの人生の対処法を教えらる。

『わが少年挽歌』にメメント選書の名づけの理由が書かれている。

「メメント選書は手づくりの本シリーズです。後期高



森法律事務所のパートナーでもあった妻の森有子氏と

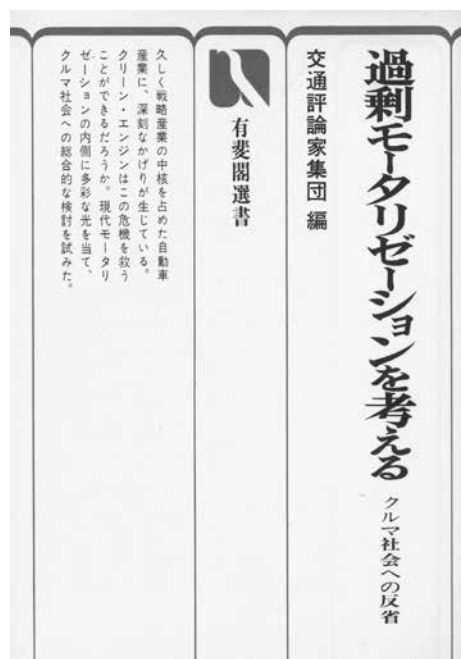
撮影 齋藤さだむ ©



自動車関係の雑誌に連載を持ち、単行本にまとめた



たくさんのエッセイや随筆などがメメント選書にまとめられた



画期的な分析・提言書となった『過剰モータリゼーションを考える』

齢者の手づくりにふさわしく、ラテン語のメメント・モリ(死を思え)から名づけました。さして遠くない死を思いつつ生の痕跡を刻もうというのです」さらに「(前略)モリは私の姓である森と同音である。ややこじつけめいているが、森を思え……森の記憶とでも思ってもらえないだろうか」とある。つまりは生きた証としての数々の本を残した。

文学はもちろん、音楽、絵画と芸術への造詣も深く、三木(さんもく)読書会で、その時々テーマとして語りあう文学者や作家に関しては、評論を語ることが多かった。特に森鷗外は医者として文学者として、歴史の高い評価はどうだったかといったことの議論を深め、その実像に迫ることが多く、理想主義を標榜した鷗外に対して、どちらかといえば、写実主義的な坪内逍遙側の意見だった。昭和の知の巨人丸山眞男に関する議論も多く、「民主化でしか過ぎない日本の民主主義」という言葉に、痛く共感を示され、たびたび、このテーマが話題となった。

東大7B会をはじめ、いろいろな分野の人を集めて、議論をし、文章として残すことが幾つになっても、成長の糧となると考え、次々に新しいグループを企画し、人集めをした。いつも主宰ではあるが、その中心の論客とはならず、仲間の言葉に耳を傾け、おもむろに、

自身の考えなり、主張なりを、語った。全てのグループが実現したわけではないが、胃がんを患ってからは再びメメント・モリ感が強く、2013年の「メメント・エッセイ・クラブ」への誘いには次のような文を寄せている。

「生老病死という言葉がありますが、老年期を生きる私たちにとって病と死は避けることのできない現実です。たとえ病を克服してもやがては死に至るのが人間の宿命です。

死までをどう生きるかは人生最後最大の課題です。私たちは誰もが明るく仲よく生きたいと望んでいます。そのためにさまざまな方法がありますが、エッセイという形で人生を問い直すのも有益な方法のひとつではないでしょうか。(後略)」

そして、家族にもいわず、生前から「お別れの言葉」を用意して、自身のファイルに隠し、あちらから、こちらを、茶目っ気たっぷりに楽しげに眺めておられるような人柄であった。

湯の舟に八十三のオフィーリア

寂しさはただ一本のいちょうの黄

森 未羊

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)

執筆協力：岩越和紀