

IV-235

我が国での道路交通管理に関する新たな視点について

北海学園大学 正員 堂柿榮輔

1. 新たな交通ルールの必要性

本研究は、主にドライバーからみた新たな交通ルールの必要性について、欧米でのいくつかの交通管理施策を例に考察する。交通事故対策や交通秩序の低下に対し、ドライバーのマナーが問題視されることが多い。しかしマナーを国民性と理解する前に、道路管理や交通管理の方法、さらには交通訴訟での過失相殺率の認定基準を再評価することにより、積極的にドライバーの意識を変えていくことも必要であろう。

道路交通での交通管理の主要目的は、より円滑な交通状態を確保することであるが、同時に各交通主体に公平な施策がなされなければならない。この時、公平な施策の実施には、それぞれの交通主体の自己責任即ちルールの順守が前提となる。日本では、例えば"歩行者をいたわる"という言い方をする。また"お年寄りが交通事故の犠牲になった"とも言われる。しかしこの表現、考え方には疑問を感じる。その理由は、ドライバーと歩行者は義務を果たした上で対等であり、事故が起こった時には、ルールを守らなかった交通主体が、応分の代償を求められるべきと考えからである。これは歩行者であれトラックであれ同じである。

2. 我が国の交通安全対策への疑問

交通事故対策として、ドライバーにより大きな責任を課すことには以下のような弊害がある。一つは、より多くの注意義務をドライバーに課すことにより、優良ドライバーのルール順守意識を削ぐことである。如何なる場合も安全運転義務違反を課せられてはたまらない。この結果ドライバーと歩行者、またはドライバー同士に敵対意識が生まれる。また法律が、通常の社会生活で実行不可能な基準値を設定し、かつ違法行為が常に黙認されている状態では、法律そのものの順守意識が薄れる。この時法律上の基準値は心情的な目標値となる。

他の一つは事故対策の視点がぼけることである。例えばそれはマナー、モラルの低さに対する指摘である。しかし、本来マナーやモラルは道徳に関することであ

り、この問題が解決されればそもそも法律が必要ない。幼児教育からの長期的対策としては理解できるが、短期的な事故対策にはなり得ないのではないか。また我が国の交通事故防止の視点は、常に国民の交通安全意識の高揚を第一とする。しかしそもそも交通事故が極めて希に起きる現象であることを考えると、全体的な意識の高揚、すなわち全体的な平均値の向上に多大の労力と費用をかけることは効率的ではないのではないか。

3. 我が国の道路交通管理の新たな視点

(1) モラルやマナーへの過度な期待の是正

本来モラル・マナーは道徳・倫理や行儀・作法の意味であり、行政主体が事故対策としてこれらに期待し過ぎてはならない。事故の発生は必然であり、事故後の被害者、加害者の補償等経済的な問題を含めた対策が必要である。また責任ある立場の人々や報道機関のアナウンサーまでが、在職中自動車の運転を控えるような行動は、日本独特のものである。事故は必ず発生するものであり、当事者は決して犯罪者ではない。一方犯罪的行為に対してはその代償を求めればよい。

(2) 公平な交通ルールの確立

ルールは当事者同士が守るべき行動であり、守らなければ代償を払うことになる。例えば路上駐車に対する批判は、代償を払わずに路側を占有し恩恵を受け、かつそれが黙認されていることにある。違法行為が恩恵のみを受け代償を払う必要がなければ、ルールを守る必要はない。もちろん現在の停車容認基準値5分そのものに問題があり、厳格な実施が困難であれば、基準値そのものを変えればよい。法定速度についても同じである。

(3) 工学と法律の乖離

基本交通容量は2200(pcu/h/車線)である。しかし100km/hで走る車群が、求められる112mの車間距離をとって走行するとき、交通量は892(台/時間)となる。こらが交通管理の立場での基本交通容量であろう。一方2200(pcu/h/車線)の交通量となるためには、車

キーワード：道路，交通管理，欧米事例

064-0926 札幌市中央区南26条西11丁目 TEL 011-841-1161 FAX 011-551-2951

間距離は 45 m である。この値は、空走距離を 0 m とした上で、制動距離 84 m の約半分である。全くつじつまが合わない。如何なる場合でも車間距離確保の義務は、昭和 43 年最高裁判決で法的にも確認されている。従って道路管理者が用いる交通容量そのものに問題があることになる。

4. 欧米での特徴的な交通管理施策

(1) フランスの 3 車線道路

これは以前、中央車線が往復共通の追い越し車線となっていた道路であるが、現在では約 1 km 間隔で、交互に往路側と復路側の車線となり、その変更はゼブラゾーンで行っている。つまり空間的な中央線変移システムである。フランスの郊外地域はゆるやかな起伏のある見通しの良い地形であり、物理的にもこの様な施策が容易である。しかし同時に対向車との事故が起きたとき、各々の責任が明確でないとこのシステムは機能しない。フランスでの交通事故の過失割合は 100:0 を基本とする。つまり過失責任の曖昧さをできるだけ排除している。これに対し我が国のそれは、例えば 80:20 とか、60:40 を基本とする。住宅地内の見通しの悪い交差点での自己責任割合がこの典型的な例である。双方に注意義務があることは、即ち双方に注意義務がないことでもある。これでは事故の抑止効果は薄れる。

この様な状況を積極的に変えるために、例えば見通しの悪い交差点での見通し確保のため、水平方向の建築斜線制限の設定を交通管理者が提案しても良いのではないか。交通事故対策が国家的施策の一つであるなら、この様な提案は是非必要である。

(2) 欧州のロータリー交差点

ロータリー交差点は欧州では、ごく普通に見られ、郊外ではむしろ信号交差点よりも多いくらいである。これは交通量の少ない交差点ではよく機能しており、北海道でも除雪の技術的課題が解決すれば導入の効果は大きいと思われる。北海道でこの交差点が最も機能するのは、いわゆる十勝型事故への対応であろう。これは交通量の少ない見通しの良い交差点で、ほとんど減速せずに出会い頭に衝突する事故で、高速度での衝突のために死亡事故の発生率が高いことが特徴である。またこの事故は、信号機や一時停止標識が設置されているにも関わらず発生する。この様な事故に対して、交差点のロータリー化によるハンドルとブレーキの必然的な操作は、少なくとも死亡事故を減少させる効果

はある。しかしここで大事なことは、ロータリー交差点走行のルールを決めておくこと、同時に事故が起こった場合の基本的な過失割合を示しておくことである。マナーに期待してはこの交差点は機能しない。フランスでは常に右側の自動車が優先する。我が国でのロータリー交差点の評価は、この視点が欠けている。

(3) Resident Parking Only

パリやロンドンでは狭い裏通りでも、路側駐車で埋め尽くされてる。しかしこの様子が日本と異なるのは、それらがほとんど全て合法的な駐車による点である。路側駐車が走行機能を妨げる点は、日本も欧米でも同じである。しかし異なる点は、日本のそれが代償を払わない違法行為であるのに対し、欧米ではパーキングメーター等により料金として代償を払っている点である。路側駐車をマナーやモラル、つまり精神論で規制しようとする日本に対し、それを積極的に街路の機能として認め、受けた恩恵の代償として料金を支払うシステムは、法律をルールとする合理的な考え方である。

一方都心部でのパーキングメーターの設置に対し、郊外では "Resident Parking Only" の制度がある。これは郊外の住宅地で、敷地内に駐車スペースが無いために、地先の路上を車庫代わりとして使用する制度である。これを希望する人は住所や本人を確認できる書類を管理者に提出し、年に 2~3 万円程度のお金を払い、証明書もらった上で路上を車庫代わりとする制度である。日本のように玄関先の路上で車庫代わり駐車を続けながら、罰則を受けない国とは法律の理解が異なる。

5. まとめと課題

我が国の交通問題の改善策を考えるとき、欧米の事例が紹介されることは多い。しかしその導入にあたっては、地形や道路条件等の物理的な違いはもちろん、法律やそれを支える社会意識や合意形成の背景までを含めた検討が必要である。ここでは我が国と異なる交通の運用例のいくつかを示したが、他の例を含めさらに事例研究を重ねていきたい。

参考文献

- (1) Lawrence Berman, *Traffic Regulation*; NYC Parking Division, 1994
- (2) Robert A. Weant, Herbert S. Levinson, *Parking*; Eno Foundation, 1990
- (3) New York Metropolitan Transportation Council, *Regional Transportation Studies*, 1990