

交通秩序の規範と日本人の法意識¹⁾について

A model and the Japanese law awareness of the traffic action*

堂柿栄輔**・築瀬範彦***

By Eisuke DOGAKI**・Norihiko YANASE***

1. 研究の動機と目的

我が国の交通秩序の規範は道路交通法にあるが、例えば速度制限²⁾や路上駐車規制³⁾では、違法行為は当たり前のように繰り返され、今日の経済社会活動と市民生活が成り立っている。交通規制の遵守が徹底できない理由が、交通管理者の業務多忙との指摘もあるが、もしこれが社会・市民総意の強い支持であればかなえられないことではない。

都市交通手段としての自動車の重要性は欧米と我が国で同様であり、従って道路交通秩序の維持も同様に望まれることであるが、法による規制の実効性は大きく異なると言われている¹⁾。これは、(イ)日本人にとって、法律の意味が欧米のそれとは異なるからではないか、(ロ)交通秩序の形成において、法とは別の規範が我が国にあるのではないかと、そう考えたことがこの研究の出発点である。この視点が適当か否かは以降検証することになるが、是非を断定することは難しく結論として曖昧な部分は残るであろう。

道路がより機能するために、道路管理者は横断構成や線形を工夫し、交通管理者は交通規制や信号機の管理を行うが、それらは交通主体の法意識を前提とする。本研究は我が国の交通管理上の問題を、欧米と比較した日本人の法意識について考察することを目的とした。半世紀前に制定された道路交通法の下で現状の交通秩序を維持するか、日本人の法意識を理解した上で交通規範を再構築するか、本研究は後者の視点で。

2. 研究の内容と既存研究のレビュー

(1) 研究の内容

*キーワード: 交通秩序、法、意識

**正員、博士(工学)、北海学園大学工学部社会環境工学科(〒064-0926 札幌市中央区南26条西11丁目、TEL:011-841-1161(内7733)、E-mail:dohgaki@cvl.hokkai-s-u.ac.jp)

***正員、博士(工)、足利工業大学工学部都市環境工学科(〒326-8558 栃木県足利市大前町268-1、TEL:0284-62-0605、E-mail:yanase.norihiko@v90.ashiteck.ac.jp)

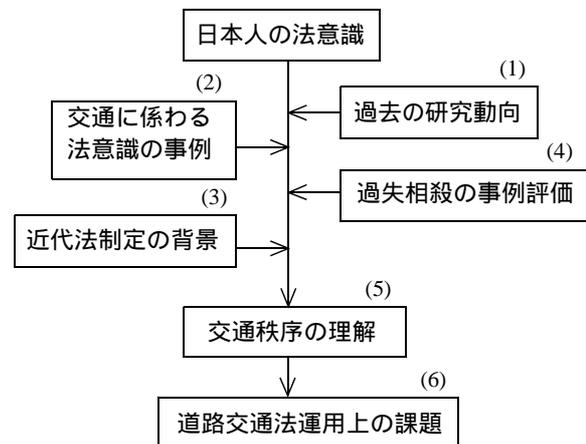


図-1 研究の内容

道路法の目的は道路の整備を図る⁴⁾ことであり、道路交通法の目的は交通の安全と円滑及び障害の防止を図る⁵⁾ことにある。ここで道路事業では、道路整備の必要性の根拠として道路の交通容量の確保が常に重視されるが、都市部ではむしろ街路機能の共存方法⁶⁾⁷⁾⁸⁾⁹⁾¹⁰⁾が問題となることが多い。幾つかの交通主体が、限られた交通空間の中で各々の機能を求める時、そこには共通のルールが必要であり、道路交通法がその規範となる。道路管理と交通管理に関し、法整備やそれに基づく事業技術、規制基準等は西欧に劣るものではないが、交通秩序に対する不信は大きい。例えば我が国では少ないロータリー交差点が、欧州では一般的である。これはロータリー交差点の走行ルールが交通主体に受け入れられ、従って交通容量と交通の安全が確保されているからであろう。

本研究の内容を図-1に示す。図中(1)は既存研究のレビューであり、主な論文集や雑誌等の研究調査である。(2)では、路上駐車問題を事例に、日本人の法意識を参考文献1)を引用し説明する。(3)では、今日の日本人の法意識を、明治期の近代法制定の時代背景から説明する。一方(4)では、想定した交通事故パターンについて、一般的な過失相殺¹¹⁾¹²⁾に対する評価を意識調査の結果より示した。過失相殺の認定基準¹³⁾¹⁴⁾は道路交通法を根拠に決められているが、市民意識とのずれがあることは知られている。(5)

はまとめであり、(6)では日本人の法意識を前提に交通秩序の形成に関する課題をまとめた。

(2)既存研究等のレビュー

参考文献1)~5), 11)~27)は関連する参考図書であり、道路交通法とその解説、交通事故の法律・解釈等に関するものである。交通と法に関し、本研究の前提となる基礎知見に関する文献である。また論説、報告、既存研究を6)~10), 28)~78)に示す。土木学会論文集、土木計画学研究論文集(以上土木学会)、日本都市計画学会論文集(日本都市計画学会)、国際交通安全学会誌(国際交通安全学会)、交通工学(交通工学研究会)、月刊交通(道路交通研究会)について過去20年程度のレビューを行った。内容は、交通事故や交通規制に関するものが多い。本研究はこれら特定のテーマを意図した研究ではないが、関連する研究として列記した。また法研究に関する全体を知ることも意図した。本研究の内容と直接関わるものは、後述する国際交通安全学会の特集であるが、これらには研究論文以外のものも多く含まれる。講演や論説等からも多くの示唆と知見を得た。

土木学会を中心とする学術研究では、本研究の問題意識である法や市民意識に関する研究はごく少ない。その一つに違法路上駐車行動の法律遵守意識に注目した研究がある⁷¹⁾。他この分野での多くの法律研究は、参考文献38)に示すような施設整備・事業に関することや、交通規制の内容が中心となるが、交通工学研究会ではこれらの特集を随時に行っている。特に同研究会では、交通事故対策について、道路交通法と道路法両者の立場で研究活動を行っていることが特徴である。交通事故対策は、二つの法律に共通する実務上の重要課題である。

国際交通安全学会では1999年9月(Vol25No.1)、「交通をめぐる法」なる特集の中で、参考文献53)~59)の報告及び解説が示された。特に参考文献53)は、本研究が直接参考とした論説であり、社会的ルールを規制力(サンクション)により、習慣、民習(folk ways)、マナー、習律(mores)、法に分類している。また我が国において、法が法として機能するために必要ないくつかの点を指摘している。その一つは法の修正及び新規作成についてであり、一つは規制緩和に関わる問題、もう一つは法が有効たり得るための法への参加のあり方である。参考文献54)では、日本交通法学会が設立された1970年以降の研究動向が、定期大会のシンポジウムのテーマを引用し説明されている。その内容は、1970年は交通事故抑止のための方策、1972年は示談、保険約款、自賠償保険等交通事故損害賠償の問題、1976年は交通公害と交通事故

の制裁について、1988年は飲酒と事故の関係、1991年は違法駐車問題である。時代により注目されるテーマはあるが、1992年以降及び全体をとおして交通法学の関心は、(イ)交通事故の損害賠償をめぐる法研究が中心であり、(ロ)交通法全般にわたる問題はほとんど扱われていない、ことが説明されている。

従って従来の研究動向は、工学の分野では交通事故対策での規制や事業に関すること、法学の分野では交通事故の賠償問題が実務上の興味を中心であったと思われる。

3.日本人の法意識について

(1)交通現象の法律に関する疑問の事例

例えば路上駐車規制では、道路交通法において停車と駐車の区別が定義されているが、我が国の多くの都市で違法駐車・停車は継続的に繰り返されている。現在の法律基準による厳格な取り締まりと、都市機能の維持が両立しないのであれば、10分ないし15分等の新たな基準値を設け取り締まりを行う方法も考えられるが、交通管理者や一般社会からそのような提案⁴¹⁾⁴⁵⁾⁷²⁾⁷³⁾はあまりない。またあったとしても多くの賛同を得ない。これはなぜなのか。角(取り締まり)を矯めて牛(都市機能)を殺すことが非常識であることの合意があるのか、停車時間5分は目標値であり厳格な基準値ではないことの合意があるのか、5分なる値を法に明記せず実行可能な値を都道府県公安委員会で施行規則として定めることは出来ないのか。

上記は規制時間の設定についての疑問であるが、他にも規制の時間帯や場所の設定等について、従来から幾つかの提案はある。これらは現行基準の見直しであり、厳格な規制基準を緩和することで、都市機能を維持した上で実現可能な規制を行おうとするものである。しかし法律を努力目標と考えるなら、高い基準でも問題はなく、平成18年に施行された民間人による駐車監視員制度の運用では、この傾向も見られる。

(2)疑問に対する説明

参考文献1) pp.43~pp.48では上記の問に対し、以下のような記述(以下引用は教科書体で記す)により、そのことが実現しない理由を説明している。引用文章中アンダーラインは原文中にはない。また太文字は原文のルビ箇所である。長文の引用となるが、前後の関係もあり示す。

「法律」は、政治権力の強制を発動するための前提としての決定(法的決定、特に裁判)をするための基準(判断基準)であること、そうして法的決定(裁判)と法

的サンクション(強制執行や刑罰)という社会過程(法的過程)を通じて、社会生活へのはたらきかけ(或いは、制御)が行われること、が予定され要請されている。そうして、法律に対するこのような要請、或いは法律のこのような機能は、法律における言語的表明ないしその内容について観念されているとき、法律の「規範性」(或いは、「当為性」と呼ばれる。ヨーロッパやアメリカの思想の伝統においては、法律の規範性ないし当為性と、現実の社会生活とは常に対置され、法的過程はこの二つのもの - 当為と存在 - の緊張関係の中にあるものとして観念される。このような理想と現実との二元主義の考え方は、法にのみ特有なものではなく、ヨーロッパの宗教(神と人間との絶対分離、霊と肉との相克)や道徳(カントの道徳哲学はそのもっとも典型的な表現であろう)においても基調をなしており、法についての二元主義の考え方もこの思想的潮流の一つの側面でしかないように思われる。このような二元主義においては、当為と存在とは明確に分離対置され、規範の当為性は確定的なものとしてされる。

法におけるこのような二元主義を、もっとも印象的な形で表現するのが「たとえ世界が亡びるとも正義は行われるべきである」Fiat iustitia pereat mundus.という法的格言である。いやしくも法律が有効に存在すると認められるかぎり、人は法律をもって現実にはたらきかけなければならないのであり、そのあいだに妥協は許されない、というのが二元主義の基本原則である。

- - - 中略 - - - p44(禁酒法の例)

もちろん、西洋の諸社会においても、道徳や法が社会の現実の圧力に抗しきれず、これに対応して調整を行い妥協する、という現象は、実際には不可避である。それにもかかわらず、意識や、思想の上では、当為と存在との二元的対立が絶対視され、したがって現実への妥協ないし調整は、日本社会におけるように「なしくずし」ではなく、正当性の信念をつくりだすための種々の操作をともなって、抵抗ののちに、断続的な形態をとってあらわれるのを常としているように思われるのである。

しかし、日本には、このように現実と理想とを厳格に分離し対置させる二元主義の思想の伝統はない(或いは、きわめて弱い)ように思われる。神は人間から超越した存在ではなく、戦場にゆく兵士は、「(神となって)靖国神社で会おう」と誓いあうことになっていた。プレステージの高いものは死んで神になり、(東照宮・東郷神社)、また「生きた神様」は種々の形態でわが国に存在している。同様に、道徳や法の当為と、人間の精神や社会生活の現実とのあいだには、絶対的対立者のあいだの緊張関係はなく、本来的に両者の間の妥協が予定されている。したがって、現実への妥協は、「なしくずし」に、大した抵抗なしに行なわれる。そうして、そのような現実との

妥協の形態こそが、「融通性のある」態度として高く評価されるのである。法律について、いくつかの例をあげよう。

道路交通法による自動車運転の規制は、人の生命と財産に対する危険の防止というきわめて重要な内容をもつものであるが、その実施状況にははなはだ興味深いものがある。西洋諸国で自動車を運転した経験のある者は誰でも、それらの国々ではスピード違反・駐車違反等に対して取締官憲は取締規則を機械のごとく容赦なしに適用して処罰する、ということを知っている。しかし、わが国ではそうではない。西洋諸国におけるような取締のしかたは、未だ聞いたことがないし、取締り官憲の方も処罰を厳格にしないで「手心」を加えている。すなわち、誰もが知っているとおり、わが国における道路交通法の実施はきわめてユニークなしかたで行われる。すなわち「交通安全週間」とか、「公開取締」とかが取締当局によって宣言され、**その期間中は**、厳格な見張りをおこない、違反を見逃さず処罰する。そのかわりに、このような宣言がない時には、見張りも少なく、違反が例外なしに、処罰されるということではなく、交通危険週間になる。少し極端な言い方ではあるが、これは、あたかも、「どろぼう予防週間」を宣言してその週間中はどろぼうを必ずしも捕らえない、処罰しない、というのとかわりはない。これは道路交通法の規範性が取締当局によって確定的なものとして意識されていないこと、そしてその背後には一般民衆のあいだにおいても、道路交通法は必ずしも守らなくてよいものだ(「一回ぐらい違反してもいいじゃないか」という意識があること、に対立しているのであろう、と推測される。

上記から、法律の二元主義で説明される西欧と日本の法律のとらえ方の違いは以下のとおりである。

(イ) 西欧では、あるべきこと(規範・当為)と実態(存在)とは明確に区別され、規範は絶対である。

(ロ) 西欧でも法と現実の調整が必要なことはある。しかしこの時も、あるべきことと現実の対立は絶対的であり、我が国のように「なしくずし」に行われることはない。また「なしくずし」であることが融通性のあることとして評価されることはない。

(ハ) 法と交通に関し、「交通安全週間」を例に我が国の法律の規範性を示している。なお「交通安全週間」は、「全国交通安全運動の推進に関する基本方針について(平成12年12月26日中央交通安全対策会議決定)」に基づき、推進期間が明記されている。同会議会長及び構成員は内閣総理大臣及び大臣であり、従って同会議決定は政令である。

(ニ) わが国では交通の規範性は、交通管理者と市

民双方において、確定的なものとして意識されていない。「たとえ世界が亡びるとも正義は行われるべきである」Fiat iustitia pereat mundus.という法的格言”を違法路上駐車対策に適用すると、「例え都市機能が失われようと、道路交通法は厳格に実行されるべきである」となる。上記の説明から、違法駐車が黙認される我が国の現状は理解できる。

一方、道路交通法が公布された昭和35年当時は、自動車の数が少なかったとはいえ、全国一律に5分なる停車時間が法律で明記されることには抵抗があったと思われる。ここで敢えてこの数字が法律に明記された経緯は二つ考えられる。一つは法ではなく規則で示す場合、都道府県の公安委員会が決めることになるがこれが難しかったことである。もう一つは、この数値は目標であり、厳格な運用を行わないことが交通管理者とドライバー双方に了解されていたと考えることである。これについて参考文献1)pp.47～pp.48で、「伝家の宝刀」なる言葉で次のように説明をしている。

わが国には、法律は「伝家の宝刀」だ、という考え方がある。「伝家の宝刀」というのは、家代々に伝わる宝物としての刀であって、人を切るためのものではなく、「家」のかざり或いはプレステージ・シンボルにすぎないもの、を意味している。法律を「伝家の宝刀」と考えるということは、法律を、社会生活をコントロールするために政治権力を発動するための手段とするのではなく、ただのかざりものとしておく、という考えを意味する。政府は国民の反対ないし批判に抗してある法律を制定しようとする場合は、しばしば、その法律は「伝家の宝刀」にすぎないのだ、という説明で説得しようと試みる。その場合に、はたして政府が本気でその法律を「伝家の宝刀」にしておつもりであるかどうかは、それぞれの法律によって差異がある。だが、ここでの問題にとって重要なことは、政府がその何れのつもりであったかということではなくて、そのような説明が必ずしも法律というものの性質上ばかげたものとして受けとられないで、何らかの説得力をもっている、ということである。

(3)近代法制定の背景

ここで、わが国の法意識の形成過程が問題となるが、その経緯を参考文献1) pp.1～pp.6では次のように記述している。

明治政府は、主としてドイツとフランスの法典を模倣して、六つの基礎的法典を作った。すなわち、まず明治二二年に明治憲法が公布され、ついでそれにもとづいて明治二三年から三一年までの時期に次々に法典ができた。憲法とその他の五大法典 - 民法・商法・刑法・民事訴訟法・刑事訴訟法 - のうち、憲法と刑法を除いた

他はすべて、その基本的な姿においては今日までも続いているのであって、従来の伝統から全く断絶した内容のものを外国 - 主としてフランスとドイツ - から学んであれほど精密に周到に起草して人々は、今日のわれわれの目から見て誠に優秀な頭脳と知識とをそなえた偉大な法律家であった、と言ってよい。

- - - 中略 - - - pp.2(五大法典の内容)

このような大法典の壮大な体系が僅かに10年足らずの間にできたということは、まことに特筆すべき歴史的出来事であった。そうして、まさにそのような事実が、これから私がとり上げようとする問題と深い関係をもっているのである。

言うまでもなく、明治憲法下の法典編纂事業は、まず第一次には、安政の開国条約において日本が列強に対して承認した屈辱的な治外法権の制度を撤廃することを、列強に承認させるための政治上の手段であった。

- - - 中略 - - - pp.2(安政条約と治外法権)

このような歴史的背景の中で作られた諸法典の圧倒的な大部分は、その基本的な用語・概念・論理・思想において、はななだ西洋的であった(もちろん、民法の「家族制度」の規定のように、西ヨーロッパの近代諸法典にない封建的家族の制度を定めたものもあったのだが)。このことをもう少し具体的に言うと、こうである。すなわち、これらの法典が西洋的なものとなったのは、当時の日本の国民生活の大部分において、法律を西洋的なものにするような現実的な或いは思想的な地盤が普遍的にあったからではなくて、不平等条約を撤廃するという政治的な目的のために、これらの法典を日本の飾りにするという一面があったことは否定できない。当時の日本の生活には、非常に遅れた、およそ「近代的」要素とは縁遠いものが、広範に残っていたにもかかわらず、それらの法典を読むと、あたかも当時の日本は、最高度に発達した新主義国家と異するところがなかったような観を呈する。この意味において、そうしてそのかざりで、私は明治期の壮大な法典の体系は鹿鳴館と同じく、「文明開化」の日本の飾り、後進国日本の飾りであった、と言ってよいと思う。もちろん、法典起草者は、将来の見とおしとしては、日本の生活が変わっていったこれらの法典が実情にあうものになるだろう、という考えをもっていた。しかし、農村・山村・漁村に旧来の生活様式を広範にのこしていた - また、これをのこすような政策を政府として採らざるを得なかった - 当時の実情のもとにおいて、これらの法典が、最初から実際に国民生活を規制していくことを、どの程度に考慮して作られたものであったか、大いに疑問の余地があると言わなければならないのである。

この内容は、以下のようにまとめることが出来よう。(イ)明治中期に作られた五大法典は、不平等条約の撤廃なる政治的目的のために作られたのもであり、

後進国日本の飾りものであった。

(口) 従って、これらの法典が西洋的なものとなったのは、必ずしも当時のわが国がそれを必要としたからではない。またその土壌(地盤)もなかった。もちろん将来の見通しとして、生活様式が変わりこれらの法典が実情に合うものになることは期待したが、最初から国民生活を規制してゆくことは考えていなかった。今日、わが国で法が西欧流の規範となっていないのはこの様な背景による。

わが国の法意識の背景を上記のように説明した時、少しの説得力を持つ反面、違和感もある。それは現代わが国の社会生活の秩序が、法とそれ以外の両方の要因が混在した状態だからであり、またそれが明確に意識されていないことも大きな問題である。例えば「マナー違反」なる言葉が使われることがある。マナーは行儀作法のことであり、旧来の日本の社会秩序である。丁稚の小僧さん、番頭さん、若旦那、ご隠居それぞれあるべき作法は異なる。一方違反は西欧の法規範であり、一律に要求する。この言葉は本来相容れない。参考文献1)pp.6ではこれを以下のように表現している。

「伝統的な社会秩序とは異質的な内容をもつ法律を、外国 - 特に、先進資本主義社会 - から継受した場合に、それらの法律が果たす社会統制の機能は何か。それらの法律と当該の社会との間にどのような相互作用が成立し、それらの法律と当該の社会との間にどのような相互調整の過程が進行するか」を追求することは、明治維新後100年を経過しようとする今日の時点において、興味ある問題たるを失わない、と私は考えるのである。

4. 過失相殺に対する意識

(1) 法における権利と義務について

交通事故の責任は、刑事責任、民事責任、行政処分から問われることになるが、民事裁判では当事者間の過失相殺が争点となる。過失相殺は、「債務の不履行に関して債権者に過失があったときは、裁判所はこれを考慮して、損害賠償の責任及びその額を定める。」(民法第418条)と説明される。例えば歩行者と自動車の交通事故では、債権者である歩行者の過失により、自動車の債務の量が算定されることになるが、この算定ではしばしば互いの注意義務が問題となる。この根拠は道路交通法に示されるが、義務と権利について、参考文献1)pp.32~pp.33では次の指摘がある。

「権利」についての日本人の法意識の欠如を象徴する身近な例をあげておこう。アメリカの道路では、しばしば

Yield Right of Way"とか"Yield"と書いた道路標識に出会う。これは、「通行優先権を有する車には道をゆずれ」という意味である。たとえば、狭い道から広い道に出るところでは、広い道をとめる車は狭い道から出てくる車に対し優先権を有する。この優先権がright of wayである。すなわち、ここでも、車相互の間に「権利」の関係が成立する、という構想(法律家のいわゆる法的構成)があるのである。ところが、同じことが、我が国では「権利」として概念されていない。道路交通法は、車相互の間の優先順位を規定しているが、その条文の言葉は、「……当該車両等の進行を妨げてはならない」(三六条三項)と言うのであって、それを支配する概念は、優先する車の「権利」ではなくて、優先される車のほうの「義務」である。すなわち、いわゆる「権利本位」ではなくて「義務本位」の考え方が、ここから見られるのである。もちろん、この条文にもとづいて優先通行権を概念し、また権利として法的構成することができるが、事実においては、我が国ではこれを「権利」として構成する習慣もなく、またそのような用語もない。

(2) 過失相殺の評価による義務と権利の意識

事故の過失割合の算定では、当事者の権利(通行権)と注意義務が互いに主張され、しばしば調整が必要になる。この過失相殺に対する主張は、互いの法意識が顕著に表われた結果と考えることが出来る。これについて以下の調査を行った。

意識調査は、図 - 2 を示し、表 - 1 の回答を得ることにより行った。図 - 2 は、一方に一時停止標識がある無信号交差点であるが、この条件下での事故の過失割合はA、B各々80、20である。この値は参考文献13)及び14)から引用した。実際の事故では、この割合は道路条件や各々の走行速度等により修正されるが、ここでは同じ条件と考える。一方に一時停止標識があるにもかかわらずBに科せられる20の過失は、法第36条第4号を根拠とする。調査対象者は大学生111人、高校生18人、社会人9人の計138人であり、面接調査とした。

単純集計結果を図 - 3 に示す。図中縦軸は回答割合であり、横軸は自由意見の結果も含めた過失割合である。これから以下のことが分かる。

(イ) 標準的過失を可とする割合は55%と最も大きいですが、全体の6割に満たない。

(ロ) 当事者Aの過失割合は、60~100とばらついていて、最低値は表 - 1 の(c)の値であるが、過失割合のパラッキの範囲が大きいことは事故発生の可能をよく表している。

(ハ) 一時停止標識を有するAの過失を、標準的過失割合より大とする割合は34.8%であり、3人に1人は標

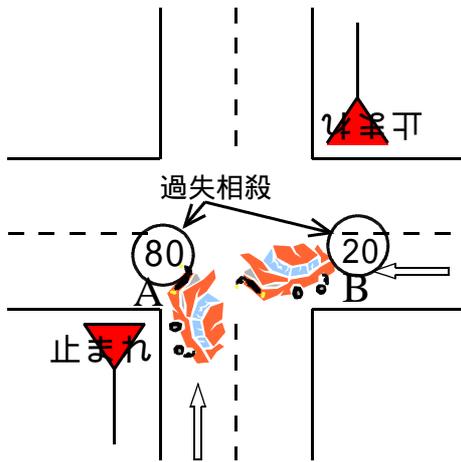


図 - 2 自動車対自動車の事故

表 - 1 設問と選択肢

設問)この割合が妥当と思いますか。
(a) まあまあ妥当
(b) 「止まれ」無視の過失100:もう一方0
(c) 「止まれ」無視の過失60:もう一方40
(d) 自由意見 (): ()

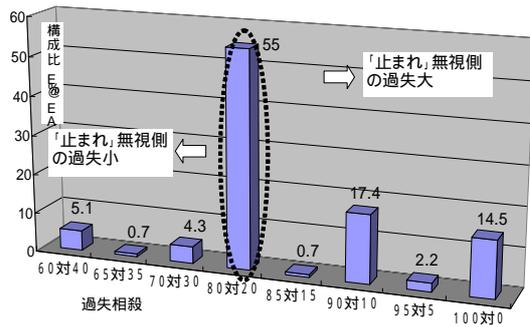


図 - 3 自動車対自動車の過失相殺

準的過失割合より大の過失をAに要求している。また標準的過失割合を可としなかった人のうち、約8割はAにより大きな過失を求めている。

一方に一時停止標識があるにもかかわらず、双方に過失を問う道路交通法は、「喧嘩両成敗」¹⁾的思考であり、旧来のわが国の生活秩序を表している。しかしAの過失を100%とする14.5%の割合は、Bの通行権をより意識した西欧の考え方であろう。過失相殺に関するこの様なとらえ方のばらつきは、法律と社会の相互調整の過程^{前述)}とみることが出来るが、このことは同時にわが国の交通事故対策をより難しくしている。

5. まとめと課題

この研究は試論であるが、法学と交通工学からみた日本人の法意識について、幾つかの点が指摘でき

よう。

(イ) 法律の規範性について

あるべきこと(規範)と実態(存在)が明確に分離されないわが国では、法律の規範性が交通管理者と市民双方で明確に意識されないことが多い。従って、目標或いは「伝家の宝刀」としての法律は、しばしばなくずし的にその規範性が現実と妥協する。わが国では「運用」なる言葉がしばしば使われるが、これは規範と現実の妥協をよく表している。またこの運用能力が高く評価されることも多い。

(ロ) 近代法の制定の背景

この様なわが国の法秩序の形成は、明治期の五大法典を必要とした国家的背景によるものである。これらの法律は、治外法権制度の撤廃のために作られたのであり、そのため日本の裁判制度や裁判の基準となる法律を西欧が認めるものとしなければならなかった。従って五大法典が西洋的なものとなったのは、当時の日本にそれを必要とした現実的、思想的盤があったからではなく、また最初から国民生活を法律で規制していくこと意図したわけでもなかった。

(ハ) 過失相殺の評価

交通事故の過失相殺評価では、旧来社会秩序と西欧的法意識の混在がみられる。これは、わが国の伝統的社会秩序が西欧的法意識に移行する調整過程とみることができる。しかし異なる価値規範が混在するこの状態は、わが国の交通事故対策や交通秩序の形成を難しいものとしている。

(ニ) 今後の課題

法律が規範となり得ていない下でのわが国での交通秩序の形成方法が課題の一つである。交通秩序の形成は、道路容量の確保や交通安全のむしろ上位に位置する計画課題と考える。また西欧社会で、法律が二元主義で捉えられるに至った経緯も興味深い。

参考文献

- 1)川島武宜:「日本人の法意識」,岩波書店,2009.
- 2)道路交通法第22条(最高速度).
- 3)道路交通法第45条(駐車を禁止する場所)~法第49条(時間制限駐車区間).
- 4)道路法第1条(この法律の目的)
- 5)道路交通法第1条(目的)
- 6)高橋勝美,原田昇,太田勝敏:路上空間の有効利用のための路上駐車政策に関する考察-海外と我が国の比較を通して-,1992年学術研究論文集,pp.409~pp.414,都市計画学会,1992.10.
- 7)飯田克宏,塚口博司,香川裕一:都心部における街路のあり方と街路空間再配分に関する研究,土木計画学研究・論文集14,pp.713~pp.720,土木学会,1997.9.
- 8)鈴木孝治,西村昂,日野泰雄,村上睦夫:建物用途別駐車需要から見た路上駐車施設設置効果に関するモデル分析,土木計画学研究・論文集14,pp.721~pp.726,土木学会,1997.9.