交通秩序の規範と日本人の法意識
～大陸法の摂取とアメリカ法の継受～

堂柿栄輔[1]・梶田佳孝[2]・簗瀬範彦[3]

[1] 正員　北海学園大学教授　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）
E-mail：dohgaki@cvl.hokkai-s-u.ac.jp
[2] 正員　東海大学准教授　工学部土木工学科（〒 259-1292 神奈川県平塚市北金目 4-1-1 ）
E-mail：yokaji@tokai-u.jp
[3] 正会員　足利工業大学学教授　工学部創生工学科(〒 326-8558　足利市大前町 268-1)
E-mail　yanase.norihiko@v90.ashitec.ac.jp

本研究は，交通秩序に関する日本人の法意識についての試論である．法治国家を前提とすれば，交通管理の規範は道路交通法（以下法）と考えるのが自然であろう．しかし歩道での自転車走行や，路上駐車の違法行為等は約半世紀続いているにもかかわらず，この対策として法の厳格な執行が提案されること，行われることは稀である．一方，同じ自動車社会である欧米での交通規範は法律に則ることを前提としており，違法な交通行動は我が国よりはるかに厳格に処罰される．この違いはなぜか．本研究ではこれを我が国の伝統的社会秩序に移入された大陸法及びアメリカ法の影響によるものと考えた．法規範と市民規範の混在による交通秩序の混乱要因を理解することは，今後の交通秩序の再構築に有益な計画情報と考える．

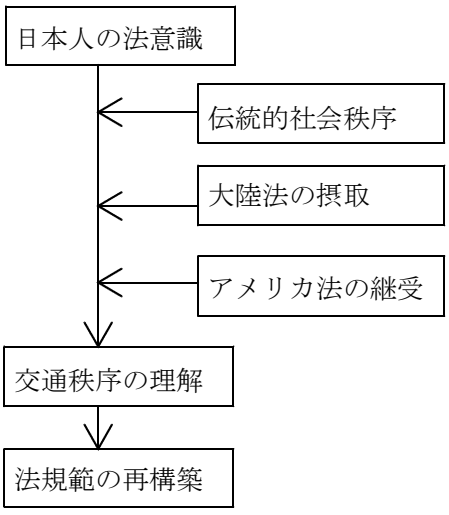
Key　Words : Order, consciousness for the law, model of the traffic

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，例えば速度制限や路上駐車規制では，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，道路交通の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，日本人にとっての法律の意味が欧米のそれとは異なるからではないか，さらに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はないか，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規範意識を前提とする．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にたつ．



図−1　研究の内容

図-1に研究の内容を示す. ここでは日本人の法意識の形成を, 伝統的社会秩序を支えてきた歴史的経緯と, 明治初期の大陸法の摂取及び戦後のアメリカ法の継受による影響と考えた. また近年問題となっている自転車の通行意識について, 意識調査結果からその行動意識を示した.

2. 法意識に関する既存研究

土木計画学の分野での法に関わる研究は, 交通管理の一部の分野に限られる. ここでは日本人の法意識をテーマとした法学研究, 法学の分野で交通に関わる研究を概観する.

(1)日本人の法意識に関する法学研究

参考文献 1), 2), 3)は研究論文ではないが, 本研究の動機に関わる学術書であり, 特に参考文献 1)は戦後の日本人の法意識に関する学術研究の原点ともなっているものである. 比較法学, 法社会学, 法制史の指針となる学術書として参考とした. 参考文献 4)～ 21)は日本人の法意識に関する法学研究である. 参考文献 10), 11)は古代以来の我が国の外国法の継受に関する論文であり, 古代中国法の影響, 近代の大陸(欧州)法の摂取及び第二次大戦後のアメリカ法の継受の経緯が示されている. また参考文献 12)は参考文献 1)の評価に関する研究であり, ここに書かれている内容及び著者の川島武宜の思想に対し, 比較法学及び法社会学の多くの研究論文の記述を紹介し評価している.

参考文献 16), 17), 18)は現代日本人の法意識の全体像に関する論文である. 参考文献 16)は 1971 年, 1976 年及び 2005 年の 3 時点における日本人の法意識の社会調査結果をまとめ評価している. 調査項目の一例を**表-1**に示す. 質問文と回答文の詳細は略した. 下記の質問は交通に関わる例であるが, 他に刑法, 民法, 商法行為等に関する 45 項目の質問と回答から, 法意識の変化をまとめている.

表-1 歩行者の赤信号遵守意識

解　答	1976	2005
渡る	16.6%	35.9%
待つ	57.8%	54.0%
状況による	24.8%	―
分からない	0.9%	10.1%

また参考文献 17)は法意識の構成要因として, 広義の法意識, Ⅰ法意識・法関心, Ⅱ法規範への態度, Ⅲ法制度への態度等を設定し, 各々を独立変数, 従属変数と考え日本人の法意識モデルを構築している.

(2)交通に関する法研究

参考文献 22)～ 32)は交通事故をテーマとした, 国際交通安全学会による交通と法に関する一連の研究である. 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 27)～ 32)の報告及び解説が示された. 特に参考文献 27)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 28)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, 自賠責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, 交通事故の損害賠償をめぐる法研究が中心である一方, 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。従って交通に関し, 法学の分野では交通事故の賠償問題が実務上の興味の中心となっている.

3. 現代日本人の法意識形成の背景

(1)伝統的社会規範に基づく秩序の継続

a)人類史における西欧法との比較

日本人と西欧人との法意識の違いを歴史に遡る時, 農耕民族型メンタリティと遊牧民型(狩猟採取型)メンタリティの違いと表現することがある. 両者の生活生産様式の違の何が今日における欧米人と日本人の法意識の差となったのか, 諸研究の中で明確な記述はないが, 例えて表現すれば, 個人を主体とする遊牧民型(狩猟採取型)では獲物に対する複数の人間の権利関係を明確にする法律が必要であったのに対し, 集団による農耕民族型では個人間の権利調整はあまり必要でなかったことが考えられる. この様な原始社会の生活の在りようが今日の社会の法意識を規定しているわけではないが, 時間の流れを連続的に遡ればその様な理解も無理ではない. これについて, 参考文献 2)では以下のように表現している.

「農耕民族型」は，各人の行動範囲が狭く，静穏な定住生活に恵まれる．その様な社会では，個人間の衝突が少なく規範を作る必要も少なく，強い規範意識は生まれない．また，よろずのものは（自然と対立して）「作る」ものではなく、「なる」ものであり、与えられるものである．自然のままに生活するかぎり社会生活はもともと平和なものだと考えるから，闘争は極力排斥される病理現象と考える．

「遊牧民族型」は，各人が独立独歩の気風と広範な活動範囲を持つ社会で育まれる．衝突は社会の生理現象であり，社会の平和は闘争を通じて実現されると考えられる．ただし，むやみに実力闘争すると社会は自滅するので，闘争がフェアに行われるためのルールが重視される．

b)伝統的社会秩序の背景

「農耕民族型」社会が続いた我が国では，人々の広範囲な異動（住居の）をほとんど経験していない．古代より政権の推移はあったが，主な変化は為政者の交替であった．政権の交代時や産業の発展・混乱期には，大宝律令（ 701 年）や武家諸法度（ 1615 年），班田収授法（ 692 年）や徳政令（ 1297 年）などの法律は定められたが，幕府には幕府の，藩には藩の決まりがあり，村には村の町には町の決まりがあった．天皇・公家，武士，百姓，町人の身分は入れ替わりがあるわけではなく，各々の階層の中で行儀作法は受け継がれたはずである．また商人，職人等の職域にもそれぞれ守らなければならない決まり（掟）はあり，全体の和を乱せば仕事を続けることが出来ない．成文化された法によらずとも日本人は「村八分」を特に恐れ，それは現代でも続いている．

住居，身分がほぼ固定され，集団・組織の中で一つの仕事を生涯続けることが普通であった日本社会では，そもそも西欧の様な個人間の紛争を解決する法律は必要としなかった．多くの日本人は 10 歳を超えると仕事につき，家では家長の躾により，職務では親方や番頭さんに行儀作法が厳しく躾けられたことを考えると，日本は法律が必要のない社会構造を有していたといえよう．法治国家が優れた社会であることは西洋社会の常識であるが，法律がなければ秩序が保てない社会が優れた社会なのか，漠然とした疑問は残る．もちろん河川の上・下流での水争や隣村との紛争には裁きの基準は必要であり，古代から日本が法を全く必要としなかったわけではないが，少なくとも個人間の紛争処理のための詳細な法体系は，我が国では必要とされなかったのではないか．

(2)近代法制定の背景

a)大陸法の摂取

我が国では明治 23 年～ 31 年の間に，刑法，民法，商法，民事訴訟法，刑事訴訟法なる五つの法典が作られた．計 3,138 条からなる五大法典である．わずか十年足らずの間にこの事業を成し遂げた法律家たちを，現代の法律家は賞賛している．しかしこの五大法典の編纂事業は，これらの法律により国民生活を規制してゆくことを目的としたものではなたっか．その理由を参考文献 1)ではこう述べている．

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。

日本の裁判権の自主性を回復するためには，日本の裁判制度および裁判の基準となる法律を，列強の承認するようなものにすることが要求されたのであり，フランスおよびドイツの法典を時には忠実な翻訳によって短期間に作り上げたことは周知に事実である．当時，江藤新平は箕作麟祥に，「誤訳をもまた妨げず，ただ速訳せよ」と翻訳作業を督励した．結果として，参考文献 1)より，

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．

と評されることになる．西欧での法が個人を守る正義，権利として確立したのに対し，我が国のそれが，くらし，生活実態とかけ離れたものとなったのはこの様な経緯による．

b)アメリカ法の継受

明治期の大陸法の摂取は「日本の飾り」であり，その意味では我が国の国民生活に直接影響を与えるものではなかった．一方戦後のアメリカ法の大量継受は我が国の生活・産業に大きな影響を与え，戦前戦中の日本の階級社会を根本的に変革してきた．戦後の法改革の出発点は日本国憲法であり，政治制度についてはイギリスの不文憲法を，基本的人権とこれを保証する司法制度についてはアメリカ合衆国憲法をモデルとしたと言われている．経済法，労働法多くの法の継受に加え，私法の分野では，「家」制度の廃止や両性の平等等，従来からの伝統的社会秩序は大きく変わってゆくことになる．**図-2**に近代以降の「伝統的社会秩序」と「法規範」，「市民規範」の変化の関わりを示す．「市民規範」はここでの造語であるが，市民各人が対象に有する規範と考

える. 参考文献 17)ではこれを「社会規範」と表現しているが, ここではより「個」の意志を連想させる「市民」なる言葉を用いた. 後の事例研究でも示すように, 市民規範には大きなバラツキがあり, 法規範のように手本を示すものではない.

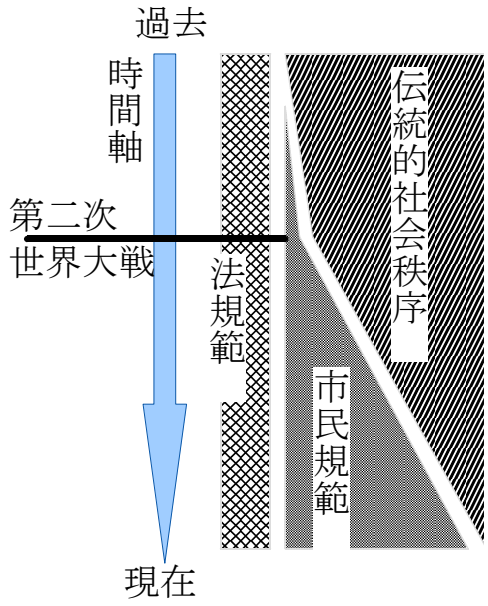


図-2 明治以降の社会規範の変化

図の上端は明治維新, 下端は現在である. 五大法典は明治初期に作られたが, それらは直接国民の生活に働きかけるものではなく, 従って第二次世界大戦まで, 「伝統的社会秩序」, 「法規範」, 「市民規範」の関係は大きく変わってはいない. しかし, 戦後のアメリカ法の大量継受は, 「伝統的社会秩序」を急速に消滅させる一方, 「市民規範」を拡大させていった. 本来消滅しつつある「伝統的社会秩序」は, 「法規範」にとって変わられるべきであったが, 「法規範」の定着が希薄であった我が国では一般市民の感覚が「市民規範」となって定着してゆくことになる.

筆者が続けてきた路上駐車の調査研究では, その対策が模索される中で地元商工会や報道機関から「マナー違反」なる行動が指摘された. マナーとは行儀作法のことであり, 万人に共通するものではない. それをあたかも万人に共通する行動として皆に期待する. また「迷惑駐車」なる言葉も象徴的であった. 違法行為を迷惑と表現し自粛を求める, また違法ではない行為を迷惑と表現し自粛を促すことはこれらの関係をよく表している. 極めて日本的な言葉である.

「伝統的社会秩序」が「法規範」に受け継がれず, とらえどころの無い「市民規範」となりつつあるたことは, 法では解決しにくい問題を生み出している. 所謂「隣人裁判」はこの一つである.

(3)法の規範性

西欧での法的過程は, 「当為と存在」の緊張関係の中にあるものとされる. これは理想と現実との二元主義の考え方である. 「たとえ世界が亡びるとも正義は行われるべきである」なる法的格言は, これを最も印象的に表現したものであり, 禁酒法の戦いはその例としてよく挙げられる. これを路上駐車対策に例えるなら次の様になる.

【二元主義の下での路上駐車対策】

道路交通法では駐車の定義は厳密である. 従って駐車禁止規制の下では, それは厳格に実行されるべきである. いやしくも法律が有効に存在すると認められる限り, 人は法律を以て現実に働きかけなければならないのであり, その間に妥協は許されない. (参考文献1)

【我が国の路上駐車対策】

道路交通法に示される駐車の定義は厳密であるが, だからといってそれを厳格に実行するのは如何なものか. そもそも路上駐車規制は都心部の機能を維持するためのものであり, 厳格な規制の実行が都心機能を低下させるなら角を矯めて牛を殺すことになる.

従って我が国では法の運用は当然のこととされ, 行政の裁量権が大きくなる. これについて参考文献 3)に以下の記述がある.

> 法律が定める制度は、内容が社会の実情に適合し、個人や企業の側に法律を遵守する意識が定着していれば、その機能が十分に発揮されます。この場合、法律違反行為に対して、その程度と悪質性に応じた制裁を科すことが違反行為を抑制し制度を健全に維持する上で大きな役割を果たします。
>
> しかし、従来の我が国のように、法律に基づかない行政指導によって個人や企業の活動がコントロールされ、非公式な話し合いによる解決が常態化している場合には、法律で定める制度は、しばしば社会の実態と乖離し、違法行為が常態化することになります。そこでは、法律に基づく制裁を科すことで法律遵守を確保するという手法は用いられず、法律が定めた罰則が実際に適用されることもほとんどありません。ところが、たまたま内部告発などで違法行為が表面化すると、行為者や企業に対して厳しい社会的非難が浴びせられ、ここぞとばかりに刑事罰などの制裁が科せられることになります。
>
> しかし、それだけでは本当の問題の解決にはなりません。それ以上に重要なことは、法が十分に機能していないという現実とその背景となっている構造的要因をどのように是正するかです。

4. 自転車の通行に関する市民規範

(1)道路交通法上の信号機の意味と通行方法

道路交通法第七条(信号機の信号等従う義務)では，歩行者や車両が信号機に従う義務として，以下のように表現されている．

> 法第七条第一項
> 道路を通行する歩行者又は車両等は，信号機の標示する信号又は警察官等の手信号等に従わなければならない．

さらに同条では，信号交差点での通行方法について，交通主体の注意義務の内容が判例として記されている．

> 判例　青信号に従い交差点に進入する自動車運転者は，特別の事情のないかぎり，赤信号を無視して突入してくる車両のあることまで予想して運転すべき業務上の注意義務を負うものではない．(最昭四三，一二，二四)〔判時　五四四，八九〕
> ※　いやしくも信号機の表示するところに従って運転すれば，他の道路から進入する車両と衝突するようなことはないはずであるから，自動車運転者としては，信号機の表するところに従って自動車を運転すれば足り，いちいち徐行して左右道路の車両との安全を確認すべき注意義務はないものと解するのが相当である．(最　昭四五，九，二九)〔判時　六０六，九四〕

これらの判例はいわゆる「信頼の原則」といわれ，被害者が交通ルールを無視したことによって交通事故が発生した場合，加害者はその責任の全部又は一部を免れることができるとする考え方である．民事裁判では両者の責任の度合いが過失相殺として考慮される．

(2)意識調査の方法

自転車の通行に関する意識(市民規範)を，意識調査から示す．一般に法やルール・マナー等の社会規範に関する意識調査では，回答が倫理的・価値的な望ましさについての概念(「社会的望ましさ」)に影響されタテマエ偏ること知られている．そこで，ここでは自転車の通行意識を交通事故発生時の過失相殺を問う形で行った．被験者の属性は，高校生 58 人，大学生 221 人，他 2 人計 281 人であり，男性が 93%である．回答は，**図-2**を示し**表-2**設問に答える形式で得た．設問の形式は多肢選択法(一部自由回答)であり集合調査法で行った．図示はしないが，自転車を歩行者に置き換えた事故も想定し，歩行者の過失に関する回答も得ており，自転車の通行意識との比較を行った．

図-2は想定した自転車と自動車の事故の様子である．青信号で交差点を通過する自動車と，赤信号(信号無視)で通行する自転車(または歩行者)事故を想定し，**表-2**に示す(a)～(d)の選択肢を被験者が選択する．参考文献 8)及び 9)では交通事故の過失割合が類型化されており，選択肢(過失割合)はこれを参考とした．双方に特に大きな違法行為がなければ，この事故での自転車の過失割合は 80，自動車のそれは 20 である．回答の集計結果を**図-3**に示す．

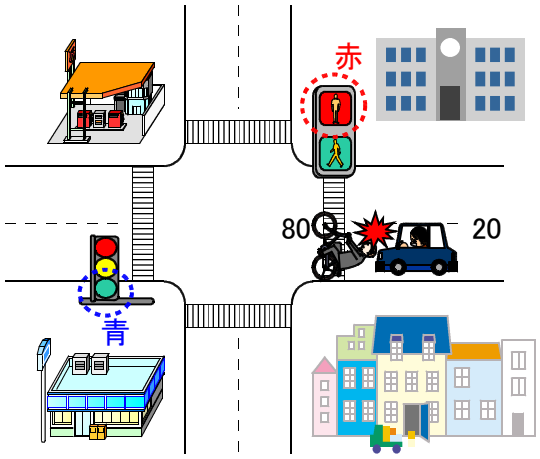


図-2　想定する事故形態

表-2　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)自転車の過失100:自動車の過失0
(c)自転車の過失60:自動車の40
(d)自転車の過失(　):自動車の過失(　)

図-3の縦軸は選択された自転車及び歩行者の過失割合の構成比(%)である．手前側は歩行者の過失に関する回答，奥側は自転車のそれである．

(一)自転車の標準的過失割合(法規範)は 80 であるが，この割合を是としたものが 54.4 %である．従って市民規範の約半数は法規範を是としないことになる．また自転車の過失を標準値 80 より大とする割合は 19.7%(=14.6+5.1)，これより小とする割合は 25.9%(=4.3+16.5+1.1+1.8+0+0.4+0.7+1.1)であり，自転車の過失を標準値より小とする割合が多い．

(二)選択肢で示した 3 つのケース以外に自由回答は 8 ケースある．これは自転車の通行意識が個人によりばら

ついていることを示す．自転車に 100 の過失を求める割合が 14.6%である一方，その過失を 0 とする割合も 1.1%ある．1.1%なる値は統計値としては小であるが，我が国で繰り返される全交差点交通を母数とすれば小さな数でなはい．従って日常の事故の危険は相当程度あることになる．

(三)歩行者の過失については標準値 60 を是とする割合は 26.7%であり，4 人中 3 人はこれを指示しない．市民規範では過失割合 80 が最も妥当とされ，この値は自転車のそれと同じである．市民規範での歩行者過失は法規範より大とする傾向がある．

(四) 自転車の過失を 60 とする割合 16.5%は 2 番目に大きい．これは歩行者の法規範過失 60 と同じである．一方，最も是とされた歩行者の過失は 80 であり，これは自転車の法規範と同じである．このことは歩行者と自転車の通行意識がかなり近いものであることを示す．昭和 30 年代より，自転車は歩道上の通行を黙認されてきたが，これは結果として軽車両である自転車の交通遵守意識を著しく低下させることとなった．従来から歩道上での自転車の通行対策が強く求められてるが，約半世紀にわたる自転車の歩道通行の黙認にこそ相当の責任がある．これは交通警察だけの責任ではない．日本人の法意識に裏付けられたものである．

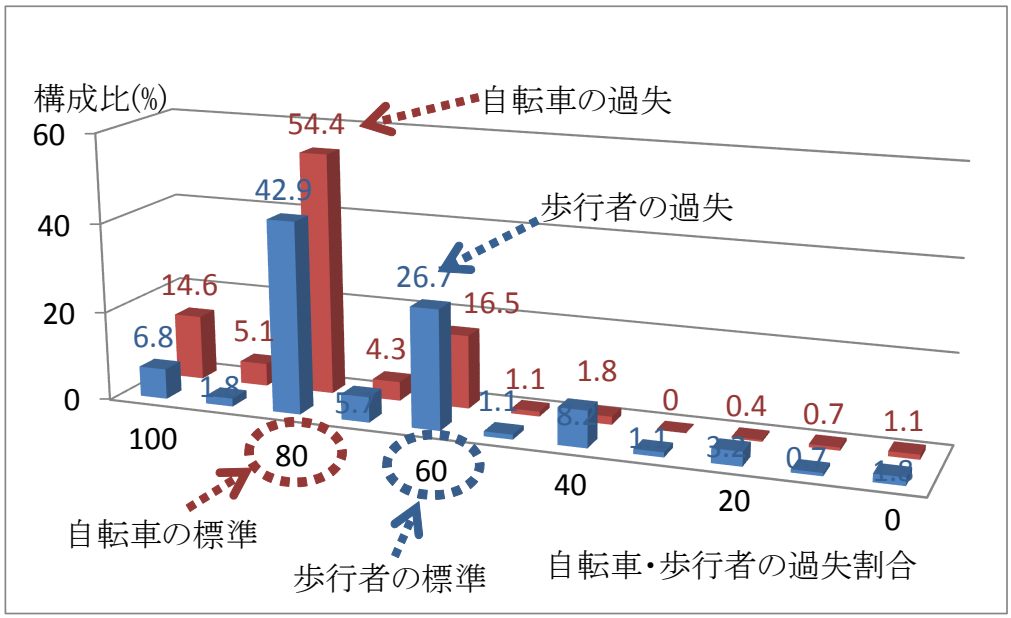


図-3　歩行者と自転車の過失評価

5. まとめと課題

本研究は日本人の法意識に関する試論であり，データ等の論証により現象を明らかにしたわけではないが，法学研究のおおよその定説から，近代以降の外国法の継受の過程を示す．

1)明治初期の大陸法の摂取では，明治憲法を始めとし刑法，民法，商法，刑事訴訟法及び民事訴訟法が公布された．この法律の目的は不平等条約の改正のためのものであり，これらをもって国民生活を律する意図はなかった．しかし，以後今日に渡る五大法典の骨格は示されたことになる．

2)戦後のアメリカ法の継受は戦前，戦中の，日本の階級社会を根本的に変革した．これらは政治制度や司法制度をはじめ，私法においても家長制度の廃止や男女平等，「個人」の権利意識が明確となった．一方このアメリカ法の継受は法律とは異なる価値規範を作っていくことになる．

参考文献

1)川島武宜:「日本人の法意識」，岩波書店，1967.5

2)青木人志:「「大岡裁き」の法意識～西洋人と日本人～」，光文社新書，2005.4

3)郷原信郎:「「法令遵守」が日本を滅ぼす」，新潮新書、2007.1

4)長井長信:違法性の意識に関する一考察－その認識内容を中心として－，北大法学論集 36(3)133-235 ，1985.10

5)長谷川晃:法的正当性の構成と客観性について(Ⅰ)(1)-from a generic point of view-，北大法学論集 35(6)161-271 ，1985.3

6)伊藤大,蓮池穣:自治体職員の裁量行動と裁量意識(1)-北海道職員の意識調査結果とその分析-，北大法学論集 25(4)202-169 ，1975.3

7)シャイバー・ハリー・N，尾崎一郎(訳):法規範・技術・規制-漁業法を例に-, 北大法学論集,53(3)111-129 ， 2002.9
8)今井弘道:法文化の共生と東アジア法哲学の課題, 北大法学論集 49(3)226-235 ， 1998.9
9)今井弘道:現代日本における政治意識・法意識をめぐる一考察, 北大法学論集 46(1)211-226 ， 1995.6
10)木下毅:日本法と外国法法継受論(2), 北大法学論集 46(1)394-360 ， 1995.11
11)木下毅:日本法と外国法法継受論(1), 北大法学論集 46(2)204-104 ， 1995.9
12)藪重夫:「日本人の法意識」論再考, 北大法学論集 38(5-6 上)263-277 ， 1988.7
13)長井長信:西ドイツにおける違法性の意識の限界論, 北大法学論集 36(5-6)71-129 ， 1986.3
14)曾澤恒:〈法のクレオール〉と主体的法形成の研究へのアプローチ(2)憲法裁判におけるトランスナショナルなソースの参照をめぐって, 現代アメリカ思考法の開放性と閉鎖性, 北大法学論集 58(4)490［ 2118 ］-453［2081 ］, 2007-11
15)今井弘道:〈法のクレオール〉と主体的法形成の研究へのアプローチ(2)司法を通しての法形成と法文化の地平の融合・覚書, 北大法学論集 58(4)335［ 1963 ］-357［1985 ］, 2007-11
16)松村良之, 木下麻奈子, 藤本亮, 山田裕子, 藤田政博, 小林知博:「日本人の法意識」はどのように変わったか 1971 年, 1976 年, 2005 年調査の比較, 北大法学論集 57(4)474［ 1 ］-435［ 40 ］, 2006.11
17)松村良之, 木下麻奈子, 藤本亮, 山田裕子, 藤田政博, 小林知博:現代日本人の法意識研究の理論モデルとリサーチデザイン, 北大法学論集 57(3)536［ 1 ］-481［56 ］, 2006.9
18)松村良之, 藤本亮, 木下麻奈子, 山田裕子, 藤田政博, 小林知博:現代日本人の法意識の全体像 2005 年調査結果の概要, 北大法学論集 57(3)480［ 57 ］-405［132 ］, 2006.9
19))米田雅宏:脱警察化と行政機関に対する警察の役割(1)「隙間なき危険防御」の法的位置づけ, 北大法学論集=The Hokkaido Law Review65(5)181-237 ， 2015．1
20)レンギーア,ルドルフ, 瀧本京太朗(訳):行動での違法な自動車レースと致死結果, 北大法学論集=The Hokkaido Law Review65(4)216［117 ］203［130 ］, 2014．11
21)林田清明:法・社会規範とその遵守に関する〈法と文学〉による考察夏目漱石『門』と「理性と正義」の劇場, 北大法学論集 The Hokkaido Law Review63(4)332［1 ］296［37 ］, 2012．11
22)長山泰久:交通法規および運転者教育に見る国際比較, 国際交通安全学会誌 Vol14 ， No.4 ， pp.6 ～ pp.12 , 昭和 63(1988)年 12 月
23)冨永誠美:欧米の道路交通法にみる考え方, 国際交通安全学会誌 Vol14 ， No.4 ， pp.13 ～ pp.19 , 昭和 63(1988)年 12 月
24)山田卓生:法における安全の考え方, 国際交通安全学会誌 Vol19 ， No.4 ， pp.40 ～ pp.46 , 平成 5(1993)年 12 月
25)越智俊典:交通管理の変遷, 国際交通安全学会誌 Vol20 ， No.1 ， pp.4 ～ pp.15 , 平成 6(1994)年 3 月
26)滝田一成:規制の実効性, 国際交通安全学会誌 Vol20 ， No.4 ， pp.38 , 平成 6(1994)年 12 月
27)尾形隆彰:「交通をめぐる法」特集に当たって, 国際交通安全学会誌 Vol25 ， No.1 ， pp.4 ～ pp.5 , 平成 11(1999)年 9 月
28)山田卓生:交通法学の立場からー安全と事故規制, 国際交通安全学会誌 Vol25 ， No.1 ， pp.6 ～ pp.13 , 平成 11(1999)年 9 月
29)阿久津正好:平成 11 年道路交通法改正について, 国際交通安全学会誌 Vol25 ， No.1 ， pp.14 ～ pp.21 , 平成 11(1999)年 9 月
30)林陽一:交通過失における過失構造論と危険概念, 国際交通安全学会誌 Vol25 ， No.1 ， pp.40 ～ pp.45 , 平成 11(1999)年 9 月
31)桜田一之:交通安全対策による社会的損失の抑制効果に関する研究, 国際交通安全学会誌 Vol25 ， No.1 ， pp.69 ～ pp.73 , 平成 11(1999)年 9 月
32)桐生正幸:歩行者とドライバーの交差(衝突), 国際交通安全学会誌 Vol30 ， No.2 ， pp.30 ～ pp.37 , 平成 17(2005)年 8 月
33)民法第 418 条(過失相殺).
342)民法第 722 条(損害賠償の方法及び過失相殺).
35)倉田卓次, 宮原守男: 2007 交通事故損害賠償必携(資料編), 新日本法規出版, 平成 18 年(2006).
36)東京地裁民事交通訴訟研究会編:民事交通訴訟における過失相殺率の認定基準(別冊判例タイムス 16 全訂四版), 判例タイムス社, 2004 .
37)国家地方警察本部警邏交通課監修:註釈つき道路交通取締法令集, ナツメ社, 昭和 29(1954)年 4 月.
38)法務総合研究所:道路交通法(研修資料), 1963 .
37)廣川楡吉:交通規制(交通工学 26), 技術書院, 昭和 41 (1966)年 3 月.
39)日本交通法学会:交通事故と示談(交通法研究第 3 号), 有斐閣, 昭和 48(1973)年 10 月.
40)宮原守男, 森島昭夫, 野村好弘:交通事故判例百選[第四版](別冊ジュリスト 152 号), 有斐閣, 1999 年 9 月.