

交通秩序の規範と日本人の法意識

堂柿栄輔¹・築瀬範彦²

¹ 正会員 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、路上駐車等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¹⁾。この違いはなぜか。本研究ではこれを明治23年から31年までにつくられた五大法典の成立過程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。

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、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。この視点が適切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

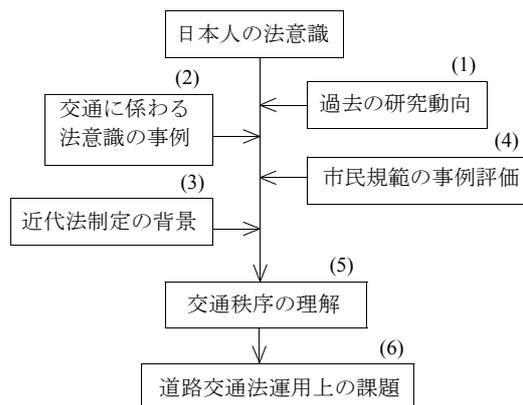


図-1 研究の内容

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

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。また(4)では、歩行者と自転車の通行意識を例に、意識調査から法規範と市民規範のずれを評価した。(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)～ 22)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 23)～ 72)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である。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にも意図した。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⁶⁵⁾がある。他この分野での多くの法律研究は、参考文献 33)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 48)～ 54)の報告及び解説が示された。特に参考文献 48)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 48)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こと、法社会学(法制史、比較法学)の観点での関心はもたれなかった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の中心であったと思われる。

3. 日本人の法意識について

(1)交通規制に関するいくつかの疑問

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²⁶⁾⁴⁰⁾⁶⁶⁾⁶⁷⁾は少ない。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、実行可能な規制基準を設定することは難しくはない。現在の厳格な規制基準を緩和し、都市機能を維持した上で実現可能な規制を行なうのである。しかし法律を努力目標と考えるなら、高い基準でも

問題はない。

(2)交通規制の理解

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(粹)に記す)により、そのことが実現しない理由を説明している。太文字は原文のルビ箇所である。長文の引用となるが、前後の関係もあり記す。

「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つ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なる。

法におけるこのような二元主義を、もつ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う、抵抗ののちに、断続的な形態をとつ

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。プレステイ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、その実施状況にはなほ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捕らえ、そのかわりそれ以外の時期に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。

(一) 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、規範を絶対と考える。
(二) 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。

(三) 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に相当する。

(四) 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、「例え都市機能の維持が困難となるとも、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。

(3)目標値としての法律基準

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、という考え方があり。「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」にしておく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ろう。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。

(4)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た人々は、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、最高度に発達した資本主義国家と異な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、そうしてそのかぎりでは、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。

以上の引用文献の主旨は、以下の内容になるう。

(一) 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ものであり、後進国日本の飾りのものであった。

(二) 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法律誕生の背景による。

わが国の法意識の背景を上記のように説明した時、説得力を持つ反面違和感もあろう。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皆に等しく要求される。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。

(5) 路上駐車規制における法運用

明治期の五大法典の制定以来、法規範と市民規範が共存する我が国の法社会では、路上駐車規制に関し次のような問題がある。

民間の駐車監視員(法第五十一条の八)による路上駐車管理は、法第五十一条による放置自動車を対象にしたものであり、本来の違法駐車(法第二条)全てを取り締まるものではない。その理由は、法による厳格な規制が都市機能を著しく低下させることを、交通管理者を含めた多くの関係主体が共に理解しているからであろう。そこで駐車時間の長さはさておき、放置自動車の規制を優先したのである。しかしこの様な法律の運用は、継続によりそれ自体が新たな規範となり、本来の法規範とは異なる交通秩序をつくることになる。言わば法規範と市民規範の共存である。この状態は法による交通管理の上で好ましいことではない。法規範と市民規範、法の運用の関係を図-2に示す。

図で「A 法律基準(法規範)」は法に示される停車の基準(法第二条)であり、その内容は非放置であること、かつ停車時間が5分を超えないことである。我が国の多くの都市の中心市街地は駐車禁止であるが、この条件を満たす路上駐車は駐停車禁止場所(法第四十四条)を除き容認され規制の対象とはならない。これに対し「B 現状の基準(市民規範)」は平均駐車時間が10分~15分程度⁶⁶⁾であり、さらに放置されているものも多いのが実態である。この様な現状の中で、平成18年度以降の駐

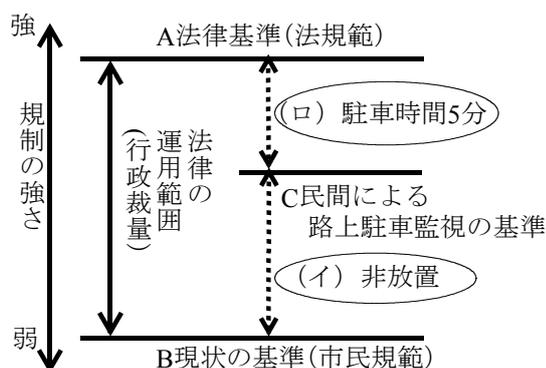


図-2 法の運用

車監視員制度は放置・非放置の確認((イ)非放置)は行うが、駐車時間の確認((ロ)駐車時間5分)は行わないことで始められた。つまり駐車時間については規制の対象としなかったのである。法規範が市民規範より厳しい基準であり、その実行が現実的でないとき、行政主体は運用でその調整を図ろうとする。これは交通警察の意志ではなく、我が国市民の総意と考えるのが自然であろう。しかし放置・非放置の確認と駐車時間がともに運用の範囲であったものが、これを期に放置行為の規制までレベルをあげたことは、市民規範と法規範の乖離が縮小されたこと意味する。交通秩序の向上は一步前進したといってよい。一方先にも記したように、この継続は駐車時間に関する法規範を事実上無視する新たな市民規範を根付かせることもなる。つまり市民規範での違法駐車概念はもっぱら放置行動が対象となるのである。

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よって運転すれば、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、信号機の表示するところによ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 六〇六、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-3を示し表-1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-3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-1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-4に示す。

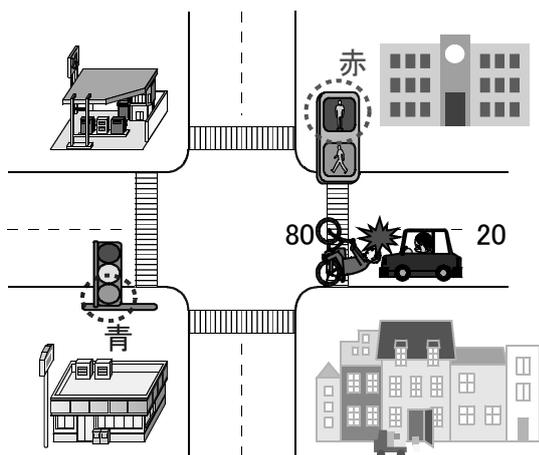


図-3 自転車事故の想定

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)	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()

(3)自転車の通行意識

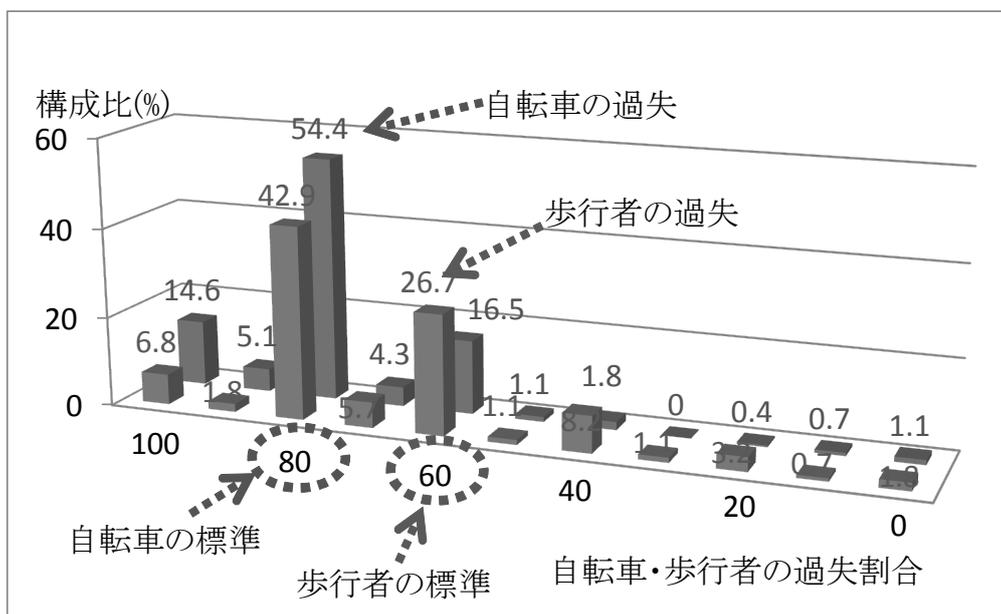


図-4 自転車の通行に関する意識

(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

図-4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い。従って日常の事故の危険は相当程度あることになる。

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ろう³²⁾。繰り返しになるが、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。

5. まとめと課題

この研究は試論であるが、法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。

(一) 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。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。また運用能力が高く評価されることは我が国の法意識の特徴である。

(二) 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、そのため我が国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、思想的地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。

(三) 過失相殺の事例評価

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。

(四) 今後の課題

法律が規範となり得ていないわが国での交通秩序の形成方法が課題である。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ではなからうか。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)民法第418条(過失相殺).

7)民法第722条(損害賠償の方法及び過失相殺).

8)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).

9)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.

10)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.

11)法務総合研究所:道路交通法(研修資料),1963.

12)廣川楡吉:交通規制(交通工学26),技術書院,昭和41(1966)年3月.

13)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.

14)浅野信二郎:道路交通法とその運用(交通工学シリーズ30),技術書院,昭和47(1972)年.

15)日本交通法学会:現行法制と交通事故の抑止力(交通法研究第2号),有斐閣,1972.6.

16)日本交通法学会:過失相殺・損害賠償と社会保障(交通法研究第12号),有斐閣,昭和59(1984)年5月.

17)平野龍一,佐々木史朗,藤永幸治:註釈特別刑法交通編(1)第二版,青林書院,1992.6.

18)平野龍一,佐々木史朗,藤永幸治:註釈特別刑法交通編(2),青林書院,1992.6.

19)村上尚史:刑事裁判実務体系4-i 道路交通(1),青林書院,1993.9.

20)村上尚史:刑事裁判実務体系4-ii 道路交通(2),青林書院,1993.9.

21)交通法令研究会:道路交通法実務50のポイント,真正書籍,平成9年(1997).

22)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.

23)島田尚武:警察の行う交通安全施設の整備,交通工学Vol.22No.2, pp.3～pp.8,交通工学研究会,1987.3.

24)竹岡勝美:交通警察と道路管理者,交通工学Vol.22No.5, pp.3～pp.8,交通工学研究会,1987.11.

25)村西正実,増田博行:道路標識等解説1.道路標識の体系,交通工学Vol.22No.6, pp.71～pp.78,交通工学研究会,1987.11.

26)時崎賢二:道路標識等解説2.道路標識等の歴史,交通工学Vol.23No.1, pp.45～pp.52,交通工学研究会,

- 1988.1.
- 27)増田博行:道路標識等解説 4.規制,指示標識設置の考え方,交通工学 Vol23No.3, pp.61 ~ pp.70, 交通工学研究会, 1988.5.
- 28)秋山尚夫:道路標識等解説 7.路面標示設置の考え方,交通工学 Vol23No.6, pp.49 ~ pp.57, 交通工学研究会, 1988.12.
- 29)越正毅, 犬丸令門, 賀来敏, 塙善多, 藤川寛之:急増する交通事故と交通安全対策,交通工学 Vol25No.1, pp.9 ~ pp.24, 交通工学研究会, 1990.1.
- 30)堀金忠:くらしを支える人と車のための道路 7.交通規制と生活道路,交通工学 Vol29No.4, pp.45 ~ pp.51, 交通工学研究会, 1994.7.
- 31)小菅孝嗣:駐車政策の今後の展望 3.違法駐車の状態と警察の駐車対策,交通工学 Vol30No.2, pp.33 ~ pp.38, 交通工学研究会, 1995.1.
- 32)久本禮一:交通行政における反省と悔恨,交通工学 Vol30.No.6, pp.7 ~ pp.8, 1995.11.
- 33)交通工学編集委員会講座 WG:”都市交通施策にかかる法制度”1.各種法制度の体系とその変遷,交通工学 Vol34No.3, pp.51 ~ pp.57, 交通工学研究会, 1999.7.
- 34)村田隆裕:自立的な交通秩序の形成のために,交通工学 Vol36No.6, pp.3 ~ pp.4, 交通工学研究会, 2001.11.
- 35)鈴木美緒:自転車レーンか,ただの線か—ドイツとフランスの自転車走行空間からわかること—,交通工学 Vol43No.2, pp.43 ~ pp.48, 交通工学研究会, 2008.3.
- 36)桑原雅夫:路上駐車管理—どこにバランスを求めるとか,交通工学 Vol41No.6, pp.1 ~ pp.2, 交通工学研究会, 2006.11.
- 37)辻村明, 佐藤俊夫, 森美樹:交通道徳とは何か(1), 国際交通安全学会誌 Vol4, No.1, pp.39 ~ pp.48, 昭和53(1978)年 3月
- 38)辻村明, 木村尚三郎, 後藤和彦:交通道徳とは何か(2), 国際交通安全学会誌 Vol4, No.3, pp.21 ~ pp.27, 昭和53(1978)年 7月
- 39)交通道徳とは何か(3), 国際交通安全学会誌 Vol4, No.4, pp.21 ~ pp.29, 昭和 53(1978)年 12月
- 40)路上駐車政策に関する提言委員会(越正毅, 赤羽弘和, 犬丸令門, 生内玲子, 岡並木, 岡野行秀, 栗山定幸, 黒川洸, 高羽禎雄, 新谷洋二, 森地茂, 山川仁):新しい路上駐車 of 秩序を求めて, 国際交通安全学会誌 Vol12, No.4, pp.51 ~ pp.65, 昭和 61(1986)年 12月
- 41)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
- 42)富永誠美: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
- 43)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
- 44)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
- 45)小林實:黎明期にみる交通安全の研究, 国際交通安全学会誌 Vol20, No.1, pp.35 ~ pp.44, 平成 6(1994)年 3月
- 46)栗山定幸:マスコミから見た交通安全史, 国際交通安全学会誌 Vol20, No.1, pp.4 ~ pp.15, 平成 6(1994)年 3月
- 47)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
- 48)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
- 49)山田卓生:交通法学の立場から—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
- 50)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
- 51)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
- 52)松村良之:自転車交通をめぐる法律問題, 国際交通安全学会誌 Vol25, No.1, pp.46 ~ pp.53, 平成 11(1999)年 9月
- 53)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
- 54)リチャード・E・オルソップ:イギリスにおける交通安全戦略と目標, 国際交通安全学会誌 Vol25, 1月, pp.74 ~ pp.82, 平成 11(1999)年 9月
- 55)高田邦道, 南部繁樹:市レベルにおける事故減少への取り組み方, 国際交通安全学会誌 Vol25, No.2, pp.67 ~ pp.76, 平成 12(2000)年 1月
- 56)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
- 57)今井猛佳:交通事犯とその刑事法的規制—近似の状況を踏まえて, 国際交通安全学会誌 Vol30, No.4, pp.93 ~ pp.97, Dec., 2005. 11.
- 58)岡田 清:交通法規制の変遷, 国際交通安全学会誌 Vol30, special number, pp.59, Sep., 2005. 11.

- 59)越 正毅:事故死者半減のために, 国際交通安全学会誌 Vol30, special number, pp.59, Sep., 2005. 11.
- 60)矢代隆義, 横山雅之, 廣田耕一, 栗島明康, 太田誠, 佐々木真郎:特集交通警察の回顧と展望, 月刊交通第 38 巻第 1 号通巻 456 号 pp.6 ~ pp.51, 道路交通研究会, 東京法令出版, 2007 年 1 月.
- 61)末井誠史, 倉田潤, 橋本晃, 多胡令, 太田誠, 広畑義久:特集交通警察の回顧と展望, 月刊交通第 39 巻第 1 号通巻 470 号 pp.6 ~ pp.53, 道路交通研究会, 東京法令出版, 2008 年 1 月.
- 62)東川一, 倉田潤, 橋本晃, 石田高久, 牛島正人, 広畑義久:特集交通警察の回顧と展望, 月刊交通第 40 巻第 1 号通巻 483 号 pp.6 ~ pp.51, 道路交通研究会, 東京法令出版, 2009 年 1 月.
- 63)東川一, 室城信之, 加藤晃久, 和田昭夫, 石田高久, 首藤祐司:特集交通警察の回顧と展望, 月刊交通第 41 巻第 1 号通巻 496 号 pp.6 ~ pp.52, 道路交通研究会, 東京法令出版, 2010 年 1 月.
- 64)森地茂, 浜岡秀勝:交通事故の危険意識に関する考察, 土木計画学研究・論文集 12, pp.713 ~ pp.718, 土木学会, 1995.8
- 65)室町泰徳, 竹内大一郎, 原田昇, 太田勝敏:法規遵守態度に着目した違法路上駐車行動に関する分析, 土木学会論文集 No.737/IV-60, pp.39 ~ pp.46, 土木学会, 2003.7
- 66)堂柿栄輔, 井上信昭:都心部街路の路上駐車に関する法的施策と市民意識について, 土木計画学研究 Vol23.No1, pp.609 ~ pp.616, 土木学会, 2006.9
- 67)堂柿栄輔:道路交通法における停車容認時間に関する一考察, 第 61 回年次学術講演会講演概要集 CD-ROM, 土木学会, 2006.9.
- 68)堂柿栄輔, 井上信昭:地方都市都心商業地域での停車時間の設定に関する調査研究, 土木計画学研究・講演集 Vol32CD-ROM, 土木学会, 2006.11.
- 69)丑越勝也, 森本章倫, 古池弘隆:ドライバーの交通取締りへの関心と危険意識に関する研究, 土木計画学研究 Vol24.No1, pp.819 ~ pp.824, 土木学会, 2007.9
- 70)三谷哲雄, 日野泰雄, 横井耕二, 吉田長裕:生活道路交差点における交通安全対策整備と交通事故発生状況, 土木計画学研究 Vol25.No4, pp.823 ~ pp.828, 土木学会, 2008.9
- 71)船本悟史, 森本章倫:交通取締りが狭域的な交通事故減少に及ぼす影響に関する研究, 土木計画学研究 Vol25.No4, pp.889 ~ pp.896, 土木学会, 2008.9
- 72)堂柿栄輔, 井上信昭:駐車監視員制度の創設による路上駐停車行動の変化に関する調査研究, 土木学会論文集 D, Vol.65No.3, 373-385, 2009.9.

(2015. 4. 6 受付)