

交通法学の立場から——安全と事故規制

山田卓生*

自動車事故は交通事故の95%近くを占め、その安全と事故防止が課題である。事故防止の規制については現実にあわないという批判がなされているが、規制の問題を考えると必ずしもミスマッチとはいえない。有効な事故規制のための課題として、ドライバー、車、道路の安全性に加え、民事責任の役割が注目される。既存車への規制の問題、危険犯への処罰の問題などをクリアして、事故原因の分析のうえに立った、より効果的な規制が必要とされる。

Road Traffic Legislation in Relation to Safety and Accident Prevention

Takao YAMADA*

With automobile accidents accounting for nearly ninety-five percent of all traffic accidents, road safety and the prevention of accidents is a pressing issue. Regulations to prevent accidents are often criticized as being unworkable, but when we consider the problems of regulations, this may not always be the case. In addition to the driver, the automobile and the safety of the road, civil liability is highlighted as an issue on the agenda for formulating effective accident prevention regulations. Once restrictions on existing cars and penalties for dangerous offenders have been dealt with, we need to formulate more effective regulations based on analyses of accident causes.

1. はじめに

交通をめぐる法を考えるにあたっては、種々の視点が可能である。交通というからには、陸上、海上、航空が考えられ、また目的からいえば、旅行(商用、レジャー)単なるドライブ、通勤、通学、物品運送などがある。

しかし、交通に関係する法のすべてを扱うわけにはいかないし、また扱う必要もない。したがって、ここでは陸上交通、とりわけ自動車交通に関するものに限っていききたい。陸上交通は、航空、海上交通

とも関係がある(たとえばカーフェリー、いわゆるモーダルシフト)が、ここでは事故と関連の深い自動車交通の問題を考えることにしたい。このことは(財)交通事故総合分析センターが毎年出版している『交通統計』が、実は自動車事故のみの統計であることからもうかがわれる。

さらに、交通事故という場合、航空機事故、船舶事故、列車事故^{*1}が考えられることはむしろ稀で、一般的にも交通事故といえば自動車事故^{*2}が考えられていることからわかる(本特集も、航空、船舶、列車のことを考えには入れていない)。

さらに自動車交通の法とはいっても、安全の問題を中心に考えていきたい。安全以外にも運送業、交通の確保、渋滞対策(円滑化)、性能向上、多様化といったことが問題になるが、いずれも多かれ少なか

* 日本大学法学部教授
Professor, College of Law,
Nihon University
原稿受理 1999年6月22日

Table 1 交通事故原因別死者数

	自動車	海難	鉄道	航空
1991年	11,105人	229人	451人	23人
1992	11,451	213	415	11
1993	10,942	204	415	5
1994	10,649	181	383	277
1995	10,679	196	337	9
1996	9,942	213	346	23
1997	9,640	170	336	28
1998	9,211	157	344	29

注) 海難には、行方不明も含む。

出典) 総務庁編「交通安全白書」による。

れ安全の問題と関連するので、安全あるいは事故防止を中心に考えていきたい。

ちなみに自動車交通と安全にしろることについては、次のような統計によっても是認されるであろう。

すなわち、あらゆる交通事故による死者を、航空機、列車、船舶(海難)、自動車に分けた場合はTable 1のとおりであり、鉄道、船舶、航空事故による死者は、自動車事故の数パーセントにすぎない。死者だけを比較するのは必ずしも妥当とはいえないが、死者数と傷害者数はほぼ比例していることからいえば、原因別比較としては許されるであろう。

以下では交通法という領域について考えたあと、法と現実のミスマッチ、事故防止策、規制をめぐる問題を考えていくことにしたい。

2. 交通法とは

交通法ということばが使われることがあるが、「交通法」という確立した法領域があるわけではない。交通法には主として事故防止のための各種の運行規制法(S.35の道路交通法が代表)が考えられることが多いが、それにとどまらず、交通事故の事後処理(刑事処罰、被害者補償)をめぐる法も重要な領域である。さらに自動車や道路の構造に関する規制法(S.36:車両制限令、S.45:道路構造令)も、安全と密接に結びついている。

1970年に日本交通法学会が設立された。この時期は、いわゆる(第一次)交通戦争といわれ、自動車事故による死傷者数がピークに達した時期(1970年:死者16,765人、厚生省統計21,535人)と符号する。学会の主要なメンバーは、交通事故に関する損害賠償法の研究者、賠償に関する保険法学者、保険実務家、交通違反者への処罰に関する刑事法学者、取締当局関係者である。

発足以来、約30年が経過したが、これまでに開催された交通法学会定期大会のシンポジウムのテーマを見ると、交通法の問題の移り変わりがわかる*³。

まず、1970年代は、交通問題をどのようにとらえるかであり、主として交通事故の抑止のためにいかなる方策が考えられるかが論じられた。

しかし第3回(1972年)以後は、交通事故損害賠償の問題に集中し、示談、保険約款、自賠責保険の問題が扱われている。

1976年には、空港、新幹線を含めた交通公害の問題が扱われ、翌年には交通事故への制裁が扱われている。

しかしその後は、再び交通事故の損害賠償の算定基準、賠償と生活保障、重複填補といった賠償に関連する問題がつづく。1979年に道路交通のあり方が、工学的、道路近辺住民との関係で扱われているが、その後は交通事故損害賠償の問題になり、逸失利益の算定、過失相殺、社会保障との関係、原因競合、医療費問題、車両損害と、賠償関連の各論的問題がつづく。

1988年にアルコールと事故との関係が扱われ、1991年に違法駐車問題が扱われた。

しかしそれ以外は、後遺障害、医学鑑定、外国人労働者の損害、損害額算定基準、裁判外紛争処理解決、自賠法40年、重症後遺障害者の救済など、自動車事故の賠償関連の問題になる。

1997年には、自動車事故と物的瑕疵との関係が扱われたが、1998年は保険の自由化問題がテーマとされた。

個別報告では船舶衝突をめぐる問題が2回、自転車の駐輪に関するものが見受けられる。

1990年、交通法学会は創立20周年を迎え、記念論文『世界の交通法』が刊行された²⁾。全体は、I

- * 1 陸上交通としては、鉄道の問題があるが、鉄道交通に関しては、安全に関しても建設に関しても特殊な問題があるので、ここでは省略することが許されるであろう。
- * 2 自動車という場合に、自動二輪車、原付自転車といったものをどのように扱うかが問題になる。道交法による規制のうえからは、特別扱いは必要がないかもしれないが、事故形態からいうと、種々検討すべき問題もある。二輪車は四輪車とはかなり異なった安全問題(ヘルメット着用、通行区分、同乗規制など)があるが、ここではやはり省略して、四輪車の問題に焦点をあてたい。
なお自転車事故が近時問題化している。自転車は従来はもっぱら被害者側であったが、性能向上とともに、主として歩行者に対する加害者として登場してきており、自動車のような強制保険がないために、被害者に対する補償について難しい問題が生じている。しかし自転車をめぐる問題も、ここでは省略する。自転車事故については、参考文献1)が詳細な分析を行っている。
- * 3 学会誌『交通法研究』の末尾に、大会記録が掲載されている。

道路交通法、Ⅱ 損害賠償法、Ⅲ 損害保険法に分けられている。道路交通法はアメリカ、イギリス、フランス、ドイツ、スイス、中国の道路交通法を紹介するものであるが、主要部分はやはり賠償と保険である。

このように、交通法学会とはいっても、内容的には交通事故の損害賠償をめぐる法が中心問題をなして、交通法全般にわたる問題はほとんど扱われていない。

なお、賠償に関する医学的問題に関しては、1982年に日本賠償医学会（1997年に日本賠償科学会と改称）が設立され、後遺障害の認定をはじめとする交通事故に関する医学的問題が、法学者、保険法者、法医学者、形成外科医などにより研究されている。

3. 法と現実のミスマッチ

3-1 ミスマッチとは何か

以下では交通と法に関する問題、とくに法と現実のミスマッチについて、大局的に論じてみたい。前述のように、筆者の関係している交通法学会は、交通に関する法全般を扱っておらず、むしろ交通事故損害補償法に関する学会といってもよい状態なので、交通と法の問題の全般を見渡すことができるか否か、いささかおぼつかないが、すでに述べたように自動車の安全ないし事故防止について、法の果たすべき役割のようなものについてしばって考えていくことにしたい。主として法的規制のあり方、規制の効率性、規制と安全の関連などについて考えたい。

日本でも、1985年に平尾収先生が中心となって「交通法規と規制の効率性に関する研究」³⁾がなされた。系統的な研究というよりも、座談方式の自由な意見交換をまとめたものであるが、かなり本音が出た、また実情をふまえた研究で、10年以上たった今日においても参考になるところが多い。

この研究でも、規制の問題として論議されているのは、速度制限、駐車規制、信号規制、悪天候時の交通規制など、今日でも問題となっていることが論じられている。

法規制のミスマッチということとは、これまでにもたびたび批判されてきた。

たとえば、スピード制限に対して大部分の車が守らないような制限速度は、現実には合致しないというのは、どこでも、そしてしばしば聞かれる。また駐車禁止についても、駐車を認めてもとくに交通の妨害にならない道路についても禁止するのは、現実

に合わないというのによく聞かれる。

さらに、交通標識が多すぎて、本来の役割を果たしていないことが（いわゆる標識ジャングル）指摘されてきた。改善されてきてはいるものの、依然として走行中にはとうてい見られないほどの標識があるところもある。このほか、積雪地帯におけるチェーン規制も必ずしも実情にあっていないことが指摘されている。

このように交通法規は現実とミスマッチ状態にある。実情に合わないから守られていないという批判はこれまでにしばしばなされてきた。非現実的な法規制がなされているというのは、交通法規においては必ずといってよいほど、聞かれる批判である。

3-2 何故ミスマッチが生ずるか

法と現実のミスマッチ、あるいは現実とかけはなれているという法に対する批判は、ここで問題にしている交通に関する法に限らない。近時とりわけ問題になっているのは医療関係であり、臓器移植、生殖医療、遺伝子治療のように日進月歩の医療について、法が決定的におくれをとっている。

交通や医療に限らない。法と現実の乖離は、あらゆる分野、あらゆる時代に指摘されてきた。

こうしたミスマッチが生ずることの背景には、いくつかのファクターを指摘することができる。

第一は、法をつくるメカニズムの問題である。法の制定・改正は多少ともデモクラティックなコントロールのもとにあり、一定の手続きを経ないと、制定も改正もできない。このことは国会により制定・改正される法律（狭義）に限らず、法律に基づいて制定される政令や省令についても言える。

法律であれ、政省令であれ、これを遵守している者にとっては変更（改正）は多かれ少なかれ負担（費用）を伴うために抵抗がある。一種の既得利益といえるであろうが——それが権利性を有するか否かは別に——改正（新しい法規制を含む）には、合理的なものであっても抵抗が伴うのである。

第二は、法は万能ではないことである。つまり、法によればいかなる目的も達しうるものではないことである。交通取締りに明らかなように、法によるコントロールは技術的にもきわめて難しい。このことはとりわけスピード規制のように動くものの取締りについていえる。

このことはそもそも、どこをどのようにコントロールすると、どうなるかが必ずしも明確ではないことからくる。

事故発生のメカニズムは、あまりに多様であるために、どこをどうすればどのような結果が生まれるかは、予測の段階ではもちろん、検証の段階でも明らかとはいえない。

たとえば1992年以来、交通事故死者が減少傾向にあるが、多様な事故防止策の結果であって、この単独の原因を特定することは難しい。コントロールされた実験、調査もあるが、現実には事故はきわめて複合的な原因によって発生している。

より厳しいサンクション(制裁)を加えれば、法を守らせることができるという考え方もある。たしかに制裁を強化すれば、法の遵守を確保できるように考えられる。しかし制裁の強化は必ずしも所期の効果をもたらすわけではないことは、反則金の引き上げや新しい刑罰化の結果など、これまでの経験からもいえる。

1999年2月から施行されたニューヨーク市の条例のように、飲酒運転に対して有罪とされると車を没収するといった、いささか手荒な制裁も考えられなくはない。しかし問題は、そこまでしなければならないほど法規制が難しいということであり、こうした措置によってピタリと飲酒運転がなくなるわけではない。

第三に安全を優先するとといっても、そのための手法がフィージブルなものでなければならないことである。

たとえば事故の発生しやすい状況が、20歳以下のドライバーによる夜間のスピード違反を原因としていることがわかっているとしよう。そこで事故防止のために、20歳以下のドライバーは夜間運転してはならないという規制を設けることができるであろうか。たしかに20歳以下のドライバーの事故が多く、その多くは運転の未熟か、とりわけスピード違反によることは、統計上明らかである。しかしそれだからといって、20歳以下の運転の制限をすることは難しい。

また、交通事故の発生を昼夜別に分けた場合、ほぼ昼7対夜3の割合であるが、死亡事故の件数は、昼45対夜55の割合である(交通統計による)。つまり、死亡事故率は、1,000件あたり昼は7~8に対し、夜は21~29、つまりほぼ3~4倍になっている。常識的にもうなづける数字ではあるが、このことから夜間の運行を制限するべきであるということまではいけないう。

第四に、法の内容がすぐれており、法的規制の必

要性が高くても、必ずしも現実に有効に機能するわけではない。このことは、シートベルトの導入当初のことを想起すればわかる。20年前にはシートベルトの有効性は認められていたが、装備自体にも着用自体にも、大きな抵抗があった^{4,5)}。導入以来、定着するまでに20年近くの年月を要したのである。

法、とくに安全に関連する法が必ずしも迅速ではないことの実例としては、チャイルド・シートを着用義務についていえる。搭乗中の子どもについては、(大人用の)シートベルトでは有効な事故防止はできないことは、当初から知られていた。そして長い準備期間を経て、やっとチャイルド・シートの法制化が実現することになった^{6,7)}。

同じことは、走行中の運転者の携帯電話の使用についてもいえる。各種の携帯電話の普及はまことにめざましいが、そのほとんどは自動車内でも使用できる。携帯電話を運転中に使用することの危険性は、普及直後から指摘されてきた。そして運転中に電話を使用していて事故をおこしたとされる事例も増えてきた。当初は電話の使用そのものが少なく、したがって事故も少なかったが、電話の普及とともに事故数も増加し、規制の必要が唱えられるにいたった。

1999年3月に、使用禁止が盛りこまれた道交法で改正案が提出され、規制されることになった。禁止するなら当初からすべきであったとはいえるものの、やはり多く利用され、事故との因果関係が確認されて——その間に何人もの事故犠牲者が生まれて——はじめて、法制化されることになるのである。

もっとも、どのように規制するかには問題があり、ただちに運転中は禁止というわけにはいかない。また禁止するとして、違反に対する制裁をどうするかについて問題がある。

第五に、より厄介なのは、法の違反が一義的に判断できないことである。つまり、法律に違反しているか否か自体、誰の眼にも明らかな違反(駐車違反、一方通行路への進入など)は別として、安全運転義務(道交法70条)については、71条以下に運転者の遵守事項が定められていて、義務を守っているか否かは明確にわかるようにも思われるが、実際には明確でないことも少なくない。

現実にスピード違反は法違反ではあるが、摘発されない限り、法定速度を超えて走行することが、是認されているとはいえないまでも事実上黙認されているのである。

さらに問題を複雑にするのは、法の違反のすべて

が摘発され、違反に対する制裁が加えられるわけではないことである。スピード違反取締りに明らかなように、違反している車のすべてが摘発されるわけではない。このため、見つからなければ多少は違反してもよいと考えられたり、多少の違反なら大目に見てもらえるという意識を生むことになる。

これに対しては、いかなる違反も厳密に取り締まるか、大部分の車が守りうるようなものに改めるべきかの二つの道がある。しかし、スピード違反のすべてをもらさず取り締まることは不可能といえてよい。

また、スピードについては、大部分の車が守るようなスピードに改めることは、不可能ではないし、実際の走行状況に合わせた改定をすることもある。しかし、高速道路で、大部分の車が時速120kmで走行しているから、制限速度を時速120kmにするということは、できないであろう。

4. 事故防止策——どこを押さえるか

自動車交通の法的規制の目的は、何よりも安全の確保ないしは事故防止である。交通安全というのはやさしいが、前述のようにどこをどのように押さえるべきかについては、一義的ではなく、多様な規制が必要とされる。

主要なものとして、①ドライバーの安全性、②自動車の安全性、③道路の安全性の三つがあげられる。

ドライバーの安全性は、車を動かす者に対する安全教育（免許、運行方法）である。自動車の安全性は、文字どおり運行中に故障をおこしたりしない安全な車の設計に関する問題である。道路の安全性は、自動車が安全に運行できるような欠陥のない道路をいう。

4-1 ドライバーに対するコントロール

まず、運転免許制度であり、運行に必要とされる運動技術と走行のルールの習得を、実地に訓練し、試験（実技、法規）に合格した者にのみ、ハンドルを握る資格を与える制度である。

ただ、免許を持っている者は、事故をおこさないというわけではない。免許を取得した者であっても、事故をおこしたり、事故をおこしやすい者、事故をおこす可能性のある者は、運行できなくすることが必要とされる。

事故、とくに重大な事故をおこした者には、行政処分として、免許取消（道交法 103条以下）免許停止という制度があり、これはさらなる事故の防止に

役立っている。

事故をおこしたことのある者が再度事故をおこす可能性が高いことは、これまでの研究でもたびたび指摘されている。

このほか、タクシー運転手のように、日常的に人を運ぶことを仕事としている者には、適性検査制度がある。実態としては、この検査により、ハンドルが握れなくなる者はいないという運用のようではあるが、それでも予防的役割は果たしているといえよう。

さらに免許を持たない者に運行を禁止しても、無免許者による運転がなくなるわけではない。数は少ないが、無免許運転は行われており、当然のことながら大きな事故に結びつくことが多い。無免許運転については、免許取消、停止といった処置をとりえないため、処罰、賠償といった制裁を加えて、再発防止をするほかない。

4-2 安全な車

車の安全性に関しては、車の構造をめぐり長い歴史がある。かつては車の故障による事故は、相当な数を占めていた。1960年代のアメリカでは、いわゆる欠陥車による事故が目ざされ、安全キャンペーンが展開され、「安全は最後」⁸⁾とか「どんなスピードでも危険」⁹⁾といった本が出版され車の安全性が高められることになった。

車の安全性の向上により、故障による事故数（割合）は激減している。たとえば毎年一万件の死亡事故のうち、整備不良車両運転によるのは4～6件（1992～1996、警察白書による）にすぎない。しかし依然として、故障、整備不良を原因とする事故が発生している。たとえば事故車が事故車であることを隠して、中古車として売買され、欠陥が原因で事故がおきるといったこともある。さらに不法改造車による事故も発生している。

これらは安全基準や車検制度ではカバーできない問題であり、対策は困難である。

4-3 安全な道路

事故防止のためには安全な道路が前提となる。かつては未舗装道路とかガードレールがない道路もめずらしくなかったため、事故が発生することも少なくなかった。しかし道路の整備が進み、またガードレール設置、信号システム、走行車線の分化などが進んで、ハード、ソフト面とともに安全性は高まったといえる。しかし、信号設置場所や安全施設の不備などを原因とする事故も生じており、改善の余地

は依然として存在している。

以上の三つの他にも、事故防止策は種々ある。とくに事故に対する責任（賠償、保険）体制も、事故防止に大きな役割を果たしうることが近時強調されている。

4-4 トロント大学の研究

自動車交通の安全の確保に関する注目すべき研究として、カナダ・トロント大学の法学者により、1990年『交通事故の規制』と題する書物が刊行されている¹⁰⁾。これは自動車交通の安全を確保するための法的規制——ドライバー、車、ハイウェイ——を検討し、これに加えて民事責任のもつ抑止機能、無過失損害賠償保険の活用により、より効率的に（金をかけずに）事故防止ができるのではないかと結論している。

自動車の利用と事故の発生状況について、数字的にニューヨーク州とオンタリオ州とを比較して考察する。すなわち車の台数が1920年には100人あたり7.7台（N. Y. = 6.5台）であったのが、1985年には60.4台（N. Y. = 50.2台）に増加し、運行距離は1931年に56億kmであったのが、1987年には715億kmに増加し、これに伴い事故も増加し、1986年には187,286件が報告され、オンタリオ州ドライバーの6%がまきこまれ、10万人の傷害者と110人の死者が出ている。1930年には死者は517人であったが、1973年に1,959人の死者でピークに達し、1987年には1,229人に下がった。

事故に対する刑事犯の数は、1987年オンタリオ州のハイウェイ交通法の下で120万人が有罪とされ、大部分はスピード違反であった。またカナダでは128,055人が飲酒運転で訴追されたが、これは刑法犯の5人に1人の割合であった。

こうした状況をふまえて、この研究は法制度における制裁と報償の研究の一環として、交通事故をコントロールする諸技術を研究するものである。そして交通事故の頻度と程度を減少させるために使われるコントロールの諸技術を概観し、これまでいかに少ししか知られてこなかったかの説明を試み、いかなるアプローチがもっとも生産的であるのかを考えたようにするものである。

とりわけ、これまでの事故コントロールの努力において、警察による監視と訴追がコントロール戦術の中心をなしてきたことを指摘し、資源利用からいえば、あまりにドライバーの行動を変えることに集中しすぎてきたとし、取締りと起訴に向けられたり

ソースズを、車と道路デザインの改善に向け、危険度の高いドライバーの行動を制限すれば、路上の安全は高まるとする。さらに交通安全の規制には、民事責任も役割を果たしているとする。19世紀においては、法的な損害賠償への保険契約は、公序に反して無効であるとする考え方がとられていたが、20世紀に入るとともに、包括的な自動車保険が手に入るようになった。

1927年にアメリカのマサチューセッツ州で、1930年にイギリスにおいて、第三当事者保険が強制され、それが各国各州に広がったが、その効果はあくまで推測の域を出ていない。さらに強制保険は抑止的効力よりもますます被害者補償の役割を果たすようになった。

このように、民事責任、保険法はドライバーの行動にかなり重要な影響を与えているとする。

5. 規制をめぐる問題

安全のためには規制が必要とされる。規制緩和がさげばれる時代に、規制の必要性を論ずるのはいささか時代に逆行するものともいえるが、後にふれるように、安全のためには、とりわけ自動車交通に関しては規制は不可欠であり、自己責任にまかせるわけにはいかない。

以下では規制に伴ういくつかの法的問題を考えておくことにしたい。

5-1 事故原因の探究

安全対策を考えるためには、事故原因の正確な分析が必要である。事故がおきると警察による実況検分がなされ、検分調書が作成され、それが警察白書の事故原因として統計的に処理されている。これはたしかに膨大な数（1日数千件）の事故原因の概略を把握するには役に立つ。しかしながら現場において限られた時間でなされざるを得ない実況検分では、事故発生のメカニズムは正確には分析できない。

すべての事故については無理であろうが、重大事故については詳細な分析がなされるべきであろう。

この点で参考になるのはドイツの交通事故の原因分析の体制である¹¹⁾。

5-2 事故原因と防止策——複合原因事故

交通事故防止のための規制にあたって、事故原因との関係が問題になる。事故防止のためには事故原因を分析し、対策をたてていくことが必要とされる。しかし、事故原因は、もともと何が原因かがわかるとしても、きわめて複合的で、対策についても一義

的にきめられるわけではない。

たとえばスピード違反による事故が多いから、違反取締りをするには必要であり、取締りといえば、スピード取締りを連想するくらいであるが、スピード以外の原因——たとえば脇見運転、徐行義務違反、一時停止違反——によるものについては有効ではない。

つまり事故原因ごとに防止対策をたてることが必要である。その際、ある防止対策が他の対策と矛盾することも起こりうる。そのため、相互に関連した総合的な施策が必要とされる。

5-3 規制のコスト

規制とコストの関係を考える必要がある。規制は、右折禁止、一方通行のように標識をつくるだけでできるものもあるが、シートベルト、エアバッグ、チャイルド・シートのようなものになると、車への装備そのものに費用がかかり、誰が費用を負担するかが問題になる。

安全にどのようなコストをかけるかは、純技術的な問題のように考えられるが、現実には経済的、政治的な問題がからむ。

このことは、シートベルトの採用、エアバッグの採用、そしてチャイルド・シートの強制にあたって問題になってきた。

シートベルトに次いでエアバッグが導入され、アメリカで、次いで日本でも徐々に普及しているが、エアバッグがシートベルトに代替できる機能を備えているか否かは、明確とはいえない。少なくともエアバッグの装備は、法律上、いまだ義務づけられていない。

しかもこの決定の結果は、自動車関連業界に、大きな影響をもたらす。

5-4 既存不適格の問題

——既存の車への規制ができるか

厄介なのは、こうした安全装置については既存の車への強制が難しいことである。つまり、これから売り出される車には安全装置をつけなさいとはいえるものの、既に供用中の車にも装備を要求することはできないことである。よほど決定的に安全と結びつくものであれば別であるが、一般に既存の不適格なものに法の遵守は強制できないとされていることが有効な規制にあたっての隘路になっている。

5-5 規制と制裁——危険犯と被害

制裁に関しては、現実には被害を生ぜしめた場合の制裁についての強化は考えられるが、交通事犯は一

般に危険犯であり、現実には被害を生ぜしめるわけではない。つまり、スピード違反であれ、通行区分違反であれ、さらには右折禁止違反であれ、一般には事故の可能性を生ぜしめ、あるいは高めてはいるものの、現実の被害（損害）を生ぜしめているわけではない。そうした現実の被害を伴わない違反に重い刑罰を加えることは、刑罰のバランスのうえからも難しい。

法的規制、とりわけ強制を伴うものについては、やはり強制を正当化するだけの根拠が必要とされる。

このように考えてくれば、法と現実とのミスマッチを単純に批判することはできない。どんな領域の法にも多少とも見られるミスマッチのなかでは、交通法はむしろ、現実にはマッチするよう法律改正がよく行われている領域であるともいえる。

しかしミスマッチがあつてよいというわけではない。やはり交通の安全、事故防止のために、有効な手法を活用していくことは重要である。

6. むすび

安全は、交通法において最も重要な理念であるが、必ずしも絶対の要請ではない。たとえば速度違反による事故が多いというのであれば、制限速度の遵守を求めるのではなく、自動車そのものを高速運転ができないような構造のものにすべきであるともいえる。時速180km、200kmの速度で走行できるクルマを与えておいて、最高速度は100kmですよというのは、無理な話だともいえる。

しかし技術の向上により、200km近い速度でも安全に走行できる車が製造できるのに、100km以上で走行できるクルマをつくってはいけないというのも、無理な注文である。高速で走行できないようにクルマの最高走行可能速度を下げる（gear down）べきだという提案は、これまでにもたびたび安全論者から提案されたが*4、ほとんど一致して（universally）拒否されている¹⁰⁾。

また、たとえば19歳以下および75歳以上の運転者の事故割合がとびぬけて多いのであれば、運転免許を与える年齢を改定することも考えられる。しかし、確率的にはいくら事故率が高くても、確率だけによって年齢をもとにした制限を行うことは難しい。とりわけ、これまで認められていた者に運転を認めないことの困難さは、一部で議論されている高齢ドライバーへの制限論にも明らかである。

さらに、夜間とか降雪時の事故が多いからといっ

て、夜間の運転禁止や悪天候時の運行禁止はとりえない。夜間、悪天候時にこそ自動車利用のメリットがあるとすれば、この点でも統計による確率的な根拠のみによる規制は是認できないであろう。

結局、安全は、政策的、妥協的なものとならざるを得ない。また事故防止といっても、事故を根絶するというのではなく、事故が不可避免的に発生することは認めつつも、いかにして事故の発生を減少させるかという視点でなされるべきものである。

政策的というの、安全のためにとるべき手段に選択の余地があることを意味する*5。たとえばシートベルトの普及後、エアバッグが開発された場合、エアバッグを導入するか否かはきわめて裁量の余地のある問題である。また導入するとしても、シートベルトとの関係をどのように考えるのか——代替か、併存か——が問題になる。

交通事故をいかに減らすかに関しては、これまでにヴァラエティーに富んだ実に多くの提言がなされてきた。提言が実行されて顕著な効果をあげたものもあるが、提言どおりにはいかなかったものもある。

本学会の「第6次交通安全施設等整備事業五箇年計画への提言」（平成7年）は次のように述べている。

「法と規制は一般市民の良識、慣習、直感にできるだけ合致したものとすべきである。道路交通は一般市民の日常生活の一部であり、良識、慣習、直感に従って行動すれば、安全かつ合法的であるようになっていることが望ましい」^{13,14)}

こうした提言はたしかにうなづけるものをもってはいるが、事故が一瞬の判断のもとに発生するものであることを考えると、規制を緩和し良識や慣習で代替することはできないであろう。

規制に関しては自己責任によるべきで、規制はなるべくすべきではないという、いわゆる規制緩和の動きがあることはこれまでもふれてきた。

たしかに自己責任というのは原則とはいえるであろうが、自動車事故が瞬時の判断の誤りにより発生することが多いことを考えれば、他の静的な規制（たとえば許認可制）と違って、必要性は高く、かつ自己責任に任せるのに自ずと限度があるというべきであろう。

道路や自動車が安全なものになったとしても、自動車は人が動かすものである限り、動かす者(driver)に頼らざるを得ず、したがってhuman error（人間として誤ることがある）を免れることはできない。

しかし、human errorを最小限にする方向性への探究は怠ってはならない。

参考文献

- 1) 曾田英夫「自転車事故に関する一考察」『損保研究』60巻4号、1999年2月
- 2) 日本交通法学会編『世界の交通法』西神田編集室、1992年
- 3) 平尾収監修『交通法規と規制の効率性に関する研究』第1集(1985)、第2集(1986)、交通研究会、開発社
- 4) 山田卓生「ヘルメットとシートベルト」『法学セミナー』1979年7～8月
- 5) 山田卓生「自己を守る義務—シートベルトと事故防止」『人と車』1980年8月
- 6) 国際交通安全学会「チャイルドシートの着用実態に関する調査研究」1998年10月
- 7) 生内玲子「チャイルドシートが必需品」『人と車』1999年4月
- 8) J. O'Connell & A. Meyers: Safety Last, 1966
- 9) R. Nader: Unsafe at Any Speed, 1965
- 10) Martin Friedland, M. Trebilcock & K. Roach: Regulating Traffic Safety, 1990
- 11) 小野古志郎「ドイツにおける交通事故調査体制について」『交通法研究』26号、1998年
- 12) J. Claybrook & The Staff of Public Citizen: Retreat from Safety: Reagan's Attack on America's Health, Pantheon, 1984
- 13) IATSS『交通安全施設等整備事業五箇年計画への提言』第1次(1970, 1975, 1980) 第4次(1985) 第5次(1990) 第6次(1995)
- 14) IATSS『地方自治体に向けた「交通事故を中期的に半減するための提言」』1998年

*4 リミターというかたちで速度制限が考えられている。

*5 1980年代、レーガン政権下では安全性がしばしば犠牲にされたことを指摘するものとして、参考文献12) 参照。