

# 人と車と 交通環境としての道路 経験法学の視点から

宮原守男 Morio MIYAHARA



弁護士  
教文館代表取締役会長

私は弁護士となって60年になる。弁護士60年の実務経験から、経験法学(リアリズム法学)を学ぶ。経験法学とは、従来の概念法学(法解釈学)が法律の解釈によって、裁判官が判決をする判断は、法律(Rule)を大前提、事実(Fact)を小前提とする三段論法に従い、法律(R)を事実(F)に適用してなされると考えられてきた。しかし裁判の判断過程(Judicial decision-making process)は、概念法学がというような単純なものではない。むしろ、裁判官のパーソナリティー(Personality)に、法律と事実とその事件の筋との諸要素の刺戟(Stimuli)を受けて判決(D)がなされる。その場合の裁判官の判断枠組(Frame of reference)は裁判官の職業上の経験による勘(hunch)という多次元の思考である。しかし勘だけで判決をしてもその判決が正当であるかどうかという保証はない。その判決が正当であるというための理由付け(rationalization)をいわゆる三段論法-事実に法律を適用する-一次元的思考でプレゼンテーション(presentation)することを裁判官に義務付けているのが訴訟法である。経験法学とは、いわゆる裁判判断過程の経験科学的分析の学問である。心理学、統計学、論理学、医学、倫理学等との学際的研究を目的とする法律学ということができよう。

ゲートのファウストに次のような言葉がある。「原因を見つけ出すより、解決策を見つけ出すほうが大変だ。でも人は、楽をしたがる。だから問題が起こると、責任者の追及ばかりに躍起になる」

この言葉は、現行の法律-道路交通法、刑法にもあてはまる。自動車の交通事故が起こると、その原因を見つけ出して、将来再び事故が起きないように予防策を考えるのではなく、運転者

の過失責任を問うことに躍起になる。

「人は過ちを犯すものである」-人が過ちを犯すとまず刑事責任を問うことになる。その責任を問う法的根拠が道路交通法であり、刑法である。タクシーの運転手は、赤信号無視で道路を横断しようとした歩行者を轢過しても、道路交通法70条の「車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転をしなければならない」が、その責任を問う法的根拠とされる。その上、民法の不法行為上の損害賠償責任のほか、行政処分も免れない。

fail-safeという概念がある。この言葉は電子工学上の概念で、早期警報システムや原子炉などでシステムが故障を起こした場合の安全を保障する装置をいう。経験法学の視点から、人と車と交通環境(道路)のそれぞれにfail-safeの装置があって理想的な交通社会がデザインされることになろう。そうだとすれば、車と道路とにfail-safeの装置が必要となる。10年後に達成されるかどうか分からないので、私はその夢を述べよう。

第一が車で、ASIMO (Advanced Step in Innovative Mobility) のような人などの障害物を自律的に感知して危険回避の制御の装備をすることである。第二に道路で、自転車事故を防止するために適切な自転車専用道路を整備することである。それが私の夢である。

1952年東京大学法学部卒、54年弁護士。67年警察大学校特別捜査幹部研修所講師。後に、警察大学校本科講師を兼ね関東管区警察学校講師。74年最高裁判法研修所刑事弁護教官。  
(顧問/1979年会員就任)