

今後の交通警察行政への期待

—改正道交法を中心として—

国際交通安全学会誌編集委員会*

改正道交法の実施に伴い、交通警察行政も変化するので、これを契機に編集委員会は当学会としての「改正道交法と交通警察行政に対する意見」表明を企画し、会員の全員および役員・顧問の有志に、次のような項目別のコメントを求めた。①これまでの行政処分と今後の強化について ②優良運転者への優遇措置について ③信号・標識のあり方 ④速度制限ほか交通規制の運用について ⑤自転車の交通方法 ⑥交通警察行政全般について ⑦その他

その結果、13名の会員、顧問よりコメントを得た。本稿は、編集委員3名から成る小委員会が、これらのコメントを整理、集約したものである。

What is Expected of Future Police Traffic Administration? IATSS Review Editorial Committee*

It is assumed that traffic administration by police will be changed with enforcement of a new road traffic law.

Therefore, we, IATSS Review Editorial Committee, have planned to publish our opinion on the new Road Traffic Law and futures police traffic administration, and asked some interested members, directors and counselors of IATSS to comment on the following items: (1) enforcement of administrative measures under new Road Traffic Law; (2) favorable treatment of excellent drivers; (3) what traffic signals and signs should be; (4) how the traffic regulations should be applied; (5) traffic method of bicyclers; (6) request and advice for police traffic administration; (7) others. Here are presented those comments which we have received from 13 members and counselors.

1. これまでの行政処分と今後の強化について

本題に関しては、全般的にあって「本当に悪質な違反運転者への罰則強化は、道路交通の安全と秩序を守るために、絶対必要である」との意見が大多数より示された。従って今回の道交法改正において、麻薬運転、共同危険行為、高速道路上運転者遵守事項違反等や自動車の使用者の違反行為下命に対して、新たに罰則が強化されるようになったことは、その意味で大いに評価できるとしている。

しかしながら、一般論として、罰則の強化が交通安全対策に常につながるという固定概念を持つことは極めて危険であり、罰則の強化後、その効果を丹念に追跡し、実際の効果を見とどけ、その上で必要に応じて、再改正に弾力的に取り組むことが必要であるとの意見もいくつか出された。

極めて少数ではあるが、法規違反に厳しい罰則を適用するよりも、事故を起こしたときに、種々の罰則を適用する方向に向うべきであるとの意見もみら

*原稿受理 昭和54年4月25日

れた。その論拠として、事故と法規違反が無関係な場合が多いとしている。

今回の改正に関しては、概して肯定的な意見が多かったが、それ以外の違反に対しての処分については、従来の方法について多くの批判的意見が寄せられた。これらの意見は大別して、違反の内容に関するものと、違反者の摘発方法、反則金や違反点数に関するものに分けられる。

違反の内容に関するものとしては、現状の違反を定めている水準の設定が適正でないことを、多くが指摘している。その一例として、それらの意見がすべて挙げているのは、速度違反である。現在は、いうならば国民総違反の状態であり、従って、摘発されても罪の意識をもたないような規制水準を適正なものとするのが、今後の大きな課題であると考えられている。

違反者の摘発方法に関しては、それが落とし穴的な方法になっていることが多く、これが結果的には、悪質な違反者を取締る効果よりも、勝手知らずの不運な違反者を、多数生み出す結果をもたらしたと

がしばしばあったとし、取締り方法を再検討し、悪質な違反者の排除にその主眼をおくべきであるとの意見が多く示された。

反則金や違反点数に関しては、個々の違反について、これらの重みそのものが車社会での行動規範と交通モラルを形成していく、という強い側面を有しているため、その重みをいかにつけていくかを今後とも十分に検討し、それを適正なものにすることが是非とも必要である、との意見が示された。また、点数制度は反則金以上に効果的に作用し、免許停止や取り消しは、違反に対して大きな抑止力があるとの説も示されている。

以上を通じて要約的に見ると、今回の改正における悪質違反者への罰則強化については、肯定的であるが、今後の処分強化は、規制の合理化や取締りの適正化を図ることを前提として、賛成しようとの意見が多数を占めている。(文責・中村英夫*)

2. 免許制度の手直し(優良運転者への優遇措置について)

改正前には、違反行為をした場合、運転免許の行政処分の基準となる累積点数は、その違反行為のあった日を起算日とする、過去3年以内における違反行為の点数の合計であった。しかし、累積点数を計算する場合において、1年以上の無違反の期間がある場合は、その期間の前にした違反行為は含まれなかった。

今回の改正で、2年以上無違反で経過した者が軽い違反行為をした場合、その後違反行為をしなくて3ヵ月を経過したときは、その軽い違反行為を、累積点数の計算対象となる違反行為に含まないことにした。いわゆる「優良運転者に対する特別優遇」である。

このような「優良運転者への優遇措置」に対しては、学会員の意見は、「非常に望ましい」「大変結構な処置」「悪いとは思わない」「よい手直しである」「趣旨に賛成」「一応の評価」「今回の処置はひとつの入口として結構なアイデア」などと賛成意見が多く、一応の評価をしている。

しかし反面、無条件に賛成の評価をしているのではなく「優良運転者の評価」に対して、いくつかの疑問と提案がなされている。スピード制限区域において、常にその区域を通過するドライバーがほとん

ど違反をしている区域がある。そのような箇所ですピード取締りを行なう場合が多く、その最たるものはねずみ捕りであろう。そこでは取締りのしやすさのみが強調されていて、「安全なスピードの適正な評価がなされていないのは問題である」「駐車違反など、居住区の人々に対しては非常に厳格であり、商店街、店舗のある幹線道路の駐車違反には、まことにゆるやかである」「交通事故において被害者側の過失責任を明確にすべきである。被害者に過失責任があるにもかかわらず、ほとんどの場合、事故の責任が運転者に課せられるのは問題である」など、違反取締りの適正さと公平さを期待する意見が多かった。

仮運転免許の有効期間の延長、国際免許証での運転の制限など、いわゆる「うっかり失効」に対する便宜や故意・不良運転者に対する取締り強化など、運転者、特に善意の者に対する優遇措置の強化は、今度の改正において、好ましいものであったとの評価を与えてよいであろう。しかし、優良か不良かを決定するとき、単に違反後の措置をとるだけでなく、違反前に免許取得者が運転者として適正であるかどうかの問題である。ある学会員は、「技能試験を廃止して机上試験を重視せよ」「試験員と指導員の質の強化を図るため、養成、訓練、監督の強化」を訴えている。他の会員は、運転者の安全運転に対する認識と誇りを高めるため、免許証になんらかの無事故証明を行なうべきだと主張しているものもあった。

要するに、優良運転者に対する優遇措置については、回答学会員のすべてが一応の好感を持って迎えていたが、交通取締りの公正と適正さ、および被害者の過失責任の明確化、運転免許を与えるプロセスに疑問を提起していた点には、注目する必要がある。

今度の道路法改正において、いわゆる「過積問題」が社会的に問題となっている。物流研究者として、この問題に対し私見を述べておきたい。建設省、運輸省、警察庁は、この規制強化は、従来の法則を完全に実施させるために行なったもので、法施行の実行、または再確認にすぎず、当然であるとの立場を取っている。しかし、トラック業界は、軽油取引税のアップ、ILO規約を承認せざるを得ない状況の中で、運転時間の短縮は必至であり、燃料費、人件費の値上げ傾向からみて、その経営内容は近年、悪化してきている。さらに、高速道路料金の値上げなどを加味すると、将来は楽観が許されない。このようなコスト・アップをトラック業者は荷主に転嫁できない環境にあり、消費者に直接付加してくる危険性

* 東京大学教授(土木工学)
Professor, University of Tokyo

さえはらんでいる。私は「過積」に対する規制強化については基本的に賛成であるが、最大重量20トンが適正であるかどうかについては、国民経済的要素も加味し、再検討する必要があると考えている。

(文責・中西 睦*)

3. 信号・標識について

信号・標識とも主要道においては、整備水準が高いことが指摘された。少なくとも、その数は十分、あるいは十分すぎるといえる。しかし、その質的な側面については多くの不満がみられた。

まず、IATSSの研究プロジェクト108でも観察されたように、現状の信号・標識システムは、とくに案内標識は、次々と目に入る情報の内容に、システムとしての一貫性がないことが目立つ。自分で車を運転して走ったことのない人が設置したのではないかと思われるような、不可解な標識が多い。具体的には次のような問題点が指摘された。

——見やすい信号・標識という視覚生理、知覚心理学の基本問題

文字の大きさ、形、色、明るさ、背景などの基礎研究の成果が十分取り入れられていない。また、たとえ読めても、その情報の意味があいまい、多義的である。

——「標識ジャングル」多すぎる、無駄な標示、不適切な配置

これは形式主義、技術の紋切型適用によるものと思われるが、さきに指摘した意味の一貫性を踏まえて、標示の最適地点を吟味すべきである。

——景観の配慮がないこと

「標識ジャングル」とともに、道路の美観や見通しを妨害する、警察のキャンペーン・スローガンを表示する立看板や垂れ幕等は自己規制すべきである。これらの表示は、ドライバーに期待されるような効果をもたらさず、むしろ視覚的・情緒的ストレスを与えることになる場合が多い。

さらに、信号・標識について次のような具体的な提案がなされた。

1) 広域制御の信号システムの導入

交通の流れをなめらかにすることを考えることは一般的であるが、流れのみを考えて制御するのでは

なく、特定交差点では停止させることを考えるべきであろう。適当な時間間隔での停止は覚醒水準を高めることから、安全意識の保持に結びつくと考えられる。

2) 車線に応じた信号の制御

例えば、右折信号の提示時間を、そのときどきの交通量に感応させる工夫が必要である。

3) 補助信号の設置

交差点のスケール、形状によっては、ドライバーの目線に相当する位置に補助信号を設置することにより、信号未確認、無視を誘発することを防ぐ。

4) 夜間の信号機の制御の再検討

以前から、夜間の信号機については、点滅にすべきかどうか議論があったが、交通量・幅員の広さ、時間などの要因を考慮に入れて、点滅を導入すべきかどうか組織的に検討すべきである。

5) 色盲者のための信号

盲人に対する信号の音響化（まだ問題は残っているが）は、すでに多くの交差点（歩行者用）に導入されているが、色盲者（色弱者）に対する工夫はなにもなされていないことは行政の怠慢であろう。例えば、黄色は3角形などにするという、形によるコード化は有効であろう（スイスなどではすでに実施されている）。

6) 案内標識と規制標識との組み合わせ

案内標識と規制標識は、独立に標示されているのが現状であるが（管轄官庁のちがいがあって）、これはドライバーにとって非常に不便である。案内標識の中に、例えば、この道路は一方通行で進入できないことを、図案で示すことが必要であろう。

7) 規制標識の補助板の改良

規制標識の補助板は、ドライバーにとって重要な情報を含んでいるにもかかわらず、文字が小さく読めないか、読めても内容が複雑で、「すでにおそし」ということになる。標示デザインの改良とともに、規制自体の単純化が検討されなければならない。

8) 「推奨速度」の導入

カーブの前の地点に「推奨速度」の標識を標示することは、初心者のみならず、未知の土地を移動するドライバーには便利である。

この他にも、都市通過交通のための案内標識の不足、踏切手前の距離表示の予告標識の必要性、遮断機つき踏切での「一時停止」が果たして必要か、などの意見があったが、信号・標識体系の全体的な検討が必要であり、そのためには、専門家の意見を聞

*早稲田大学教授(交通経済学)
Professor, Waseda University

くだけではなく、一般ドライバーの意見を聴取できる窓口を設けることが強調された。(文責・野口 薫*)

4. 交通規制の運用について

ここで示された意見は速度規制、駐車等その他の規制および信号機の問題の三つに大別できるが、速度規制、とくにその不合理さに対する意見が圧倒的多数を占めた。

まず、速度規制の不合理さを指摘した意見の代表的な二、三の例を示してみよう。

「速度制限こそは、交通の実情を無視した規制の代表的なものであった。もっとキメの細かい、実状に合うものに改正されることを切望する」

「90%以上の人が悪人であるというはずはないのであって、これは規制の方が間違っていると考えるべきである。守られる合理的な規制を作る努力が必要であり、その場合、合理性は遵守率でもって判定されるべきである」

「道路の状況等からみて、最も適切な制限速度を決定する基準を研究して決めるべきであって、主観的、恣意的に決めるべきではない。現在の多くの制限速度は、それを正常な運転者が守ることが不可能なものであり、これをそのまま放置することは、違法精神を損う以外の何物でもない」

「速度制限の設定基準に関する基本的な調査や実験が、まず必要である。単なる経験の蓄積や直観ではなく、信頼のおけるデータに基づいて決めるべきものである」

「規制は極めて技術的、専門的なものであるにもかかわらず、警察のこれまでの決め方は、ともすれば担当者の恣意によっていたように思われる。今後の規制を適正なものにするには、警察の技術力の拡充から始めることが不可欠である」

「速度制限は歩道の有無、つまり、子供の飛び出し事故の防止を強く考慮しなくてはならない。そのために、広く歩車道が分離され、しかも、その他の設計が事故防止効果を高めている場合は高速度でよく、一方、いくら広くしても両側が高い塀で連なっているような道路は、厳しく規制する必要がある」

また、取締り方法についてもいくつかの意見が示された。

「速度規制は、現在、最も多くの問題を残しているように思われる。とくに適切と思えない場所での

“ねずみ捕り”は車社会の精神的な豊かさをばはむ、元兇的な存在ではなからうか。違反の取締りは真正面から行なうべきで、その上での厳しい処分なら納得がいく。“運が悪かった”と思わせがちな暗いイメージは、法に対する考え方をむしばむものであり、適正な運用を希望する」

「交通取締りは是正すると発表があったのにもかかわらず、ねずみとり(レーダー)は減るどころか逆に増えている。発表と同時にやり方を統一して変えることが、愛される警察になる一つの途である」

「現場での運用は特に大切であり、運用が悪ければすべて悪法になる」

以上にみられるように、現行の速度規制については、大多数の良識的な運転者が守りうる合理的な基準の下で、これを守らせる努力をなすべきである、との多数の意見が寄せられた。そのほか速度規制に関しては、これを一律に決めるのではなく、時間帯や混雑度、あるいは気象状態に応じて変えるような方法も提案された。

その他の規制に関しても、いくつかの提言が示された。

長い区間にわたる追越禁止や地域全体での全面駐車禁止等は、現実性を欠くものであり、それらの規制のもつ効果を事故対策上および道路の効率利用上の見地から、再検討を加えるべきであるとの意見や、高速道路上での自動2輪の2人乗禁止は何故必要なのかという疑問も出された。これらの規制全般にわたって、交通規制は市民全体に対して大きな影響をもつものであるから、これの運用に当たっては、一方的に決めて標識の設置や布告で告知するのではなく、広く意見をとり入れて検討した後、適用すべきであるとの考えも示された。

信号機の問題に関しては、信号機の設置とその制御につき二、三、意見が出された。すなわち、信号機の設置台数はすでに適正な台数を越えており、地区においては、この数が余りにも過大となりすぎている点が指摘された。信号機設置が交通事故減少にもたらす効果はすでに飽和状態に達しており、これがその制御方式の不適切さと相まって、道路交通の効率を著しく損っていることがまみうけられるとしている。すべての交差点に信号機を設けるのではなく、道路網での右・左折禁止や一方通行を適切にとり入れて、幹線路の信号交差点の数を減らすべきであるとの考えも出された。

信号制御については、中央コントロールの有効性

* 千葉大学助教授(心理学)
Associate Professor, Chiba University

を高く評価する意見がみられる一方、各個または区間ごとでの信号制御の不適切さが、道路容量を必要以上に減じていることも指摘された。

信号機制御に関連しても、警察の技術的能力の拡大が今後非常に必要とされ、この面での技術的訓練の必要性も強く指摘された。(文責・中村英夫)

5. 自転車の横断歩道帯設置などについて

近年、徒歩生活圏における歩行の代替手段、レクリエーションおよび道路混雑の悪化に伴う短距離圏における自動車の代替交通手段として、自転車の増加は著しく、現在約4800万台といわれている。

それに伴って、自転車運転者の交通事故が増加し、自転車の通行方法も、かなり無秩序になってきているところから、今回の改正において、総合的な自転車対策の一環として、道路交通における自転車の位置を明らかにし、自転車の通行の安全を確保し、また、自転車の通行を正しく行なわせるため、自転車横断帯の新設、横断帯における横断方法、信号、自転車横断帯における自転車の保護、普通自転車の歩道通行に関する規定の整備、自転車の制動装置等に関する規定の整備など一連の規制を導入した。

この問題についてコメントした学会員は、これら自転車の横断歩道帯設置などについて、「結構な改正である」と評価している。しかし、いくつかの問題点の指摘があった。

「走りやすく、他の交通手段、歩行者から自転車を意識させる点でよいと思う。あとは各地でのレイアウト(デザイン)の工夫が必要だと思う。ただし、自転車の走行方法について規制が複雑になってきたが、庶民に近いもの(道具、場所)はできるだけやさしく利用でき、遵守できるように簡単に規定して、その他の者に対して規則をより強化して保護すべきである」と述べ、規制の単純化を求めている。

また、自転車の歩道通行についていくつかの疑問の指摘があった。

今度の改正で、①自転車が歩道(自転車および歩行者専用)を通行する場合、その歩道の中央から車道寄りの部分を除行しなければならない。②自転車の進行が歩行者の通行を妨げそうになるときは、一時停止しなければならないと規定された。この規制は歩行者保護に対するものとして評価できる。しかし、都市の現実をみると、この二つの歩行者保護の規定で歩行者は守られるのであろうか。最近、駅の近くや商店街で、歩道の中央から車道よりが、違法

駐車の自転車で占拠されるケースが増加してきている。歩行者がいちばん不安で、不愉快なのはこういうところである。なぜなら、自転車は放置自転車ではせめられた残りの歩道を、わがもの顔に走っているのが現実である。このような走り方が今度の改正で違法であるかどうかははっきりしない。

次の疑問は、歩行者の妨げとなるようなときの対応として、なぜ一時停止のみを入れたのか、降りて歩行することも、なぜ義務づけなかったかという点である。人ごみのなかで、自転車にまたいだまま一時停止をするだけでは、ハンドルに衣服をひっかけたり、スタンドに足をぶっつけたりすることがありうるし、これは現実には起こっていることである。横断歩道で降りることを決めているのなら、歩道の状態に応じてこの考え方を、なぜ生かすことができなかったのか。また、歩道以外の狭い道でも、歩行者の多いところでは、歩行者は歩道と同じような不安を自転車に対して毎日実感している。

以上のような点を考慮し、自転車駐車場の設置ならびに違法駐車に対する取締りの強化、歩行者に対する、いまま少しの配慮を要望する声が大きかった。

(文責・中西 睦)

6. 交通警察全般について

まず、道路交通法を歴史的に眺めてみると、時代の進展につれて生じる新しいテーマを比較的柔軟に取り入れてきたといえる。すなわち、問題解決への対策の柱を時代の変化に対応させて立ててきた。この点はそれなりに評価されるだろう。具体的には、「安全」から「交通渋滞」対策へ、さらに「公害」対策へと視野を広げてきた。もっとも、これらの対策によって問題が解決されたわけではない(対策そのものの限界)が、次の柱は、「公共交通を利用しやすくする」対策がとられるべきであるという強い主張がみられた。これらは問題のすりかえとしてとられるべきではなく、従来の柱を強固にする——安全・渋滞・公害問題の解決へ直接、間接につながるものであることを認識すべきである。

当然のことではあるが、警察は道交法を守らせることには熱心であったが、取締りの内容を詳細に吟味してみると、一般ドライバーの交通行動には厳しく、運送業者およびその管理下にあるプロ・ドライバーには甘いのではないかという疑問がある。例えば、スピード違反(最高速度違反)による行政処分の実態を、全国的規模で調査をしてみたらどうであ

ろう。行政処分者の数と内容を明確にし、その理論的意味および社会的意味をはっきりさせることは、今後の交通警察のあり方に示唆を与えるであろう。

これに関連して、警察は他の省庁の法律、例えば、「道路運送車両法」や「道路法」を守らせることには不熱心であるという意見は傾聴すべきである。さしあたり、道路管理者などとの連繫を密に保って、両者の考え方、対策を調整することが望まれる。

交通問題は、単に行政の問題ではなく、科学技術、

時代精神、社会的背景などを総合して考え、アプローチする問題であることを認識しなければならない。この認識に立つと、交通警察は近い将来どうしても、工学・社会科学・人間科学それぞれの専門官、学際領域をこなすことのできる専門官を養成することが必要になる。なぜなら、交通安全、交通環境の整備（景観を含めて）、子ども・老人・障害者交通を含めた、全体の構造（都市政策を含む）へのシステム・アプローチが重要になってくるからである。

(文責・野口 薫)