

## 欧米の道路交通法にみる考え方

富永誠美\*

道路交通法だけではその国の交通社会の状態をみるわけにはいかない。しかし道路交通法そのものはその国の交通社会を反映していることは否めない。道路交通法が罰則のついた取締りを中心とするか、それとも自然発生的に市民の交通規範を定めようとするもので、法律の性格もかなり変わるのである。

主要各国の道路交通法を取り上げ、とくに英米における「優先の考え」をとらないという哲学的な思考をとりあげた。優先のルールを定めるか、ギブウェイ（道を譲る）かは交通に対する具体的な考えをうかがい知るものである。

つぎにわが国に参考となる交通対策を道路交通法の法文を中心として取上げた。交通規範に対する遵守の意識は法そのものと交通に対する態度の表れ、生活文化の反映にほかならない。

### Way of Thinkig Based on the Road Traffic Acts of Europe and the United States

Seimi TOMINAGA\*

It is impossible to fully understand the traffic conditions of a certain country simply by looking at the Road Traffic Act of that country. There is no denying, however, that such a Road Traffic Act reflects the social trends of that country with regard to traffic. There can be a substantial difference in the characteristics of the law depending on whether the Road Traffic Act should be enforced mainly for the purpose of traffic control by imposing penalties or whether traffic regulations for the public are to be established almost spontaneously.

In dealing with the Road Traffic Acts in some of the major countries of the world, particularly in the United Kingdom and the United States, a philosophical approach of not having “priority concept” was taken up. The basic thinking with regard to traffic can be found by checking which approach is taken, the establishment of regulations based on priority, or working out regulations that encourage the right of way.

What was taken up next was the means suitable for consideration in Japan of improving traffic, particularly in connection with the legal provisions of the Road Traffic Act. Being aware that one should abide by the traffic regulations is nothing else but abiding by the law itself, and is a reflection of public attitude toward traffic and of people’s daily lifestyles.

#### 1. はじめに

まず法律が如何に整備されていても、交通社会の実体は別である。法律が現実社会に適合する場合は

法律は生き、適合しない場合は法律は空廻りするものである。

次に法律は成文法を中心とする大陸法と慣習法が主体で判例の運用による英米法に大きく分けられる。戦前はわが国はフランスやドイツの大陸法を受け入れたが、戦後は英米法の考え方も入ってきている。道路交通法も上から与えられたものか、それとも社会規範としてのきまりかて対応も異なってくるもの

\* (株)日本交通科学協議会副会長（本学会顧問）  
Vice President, The Japanese Council of  
Traffic Science  
原稿受理 昭和63年10月4日

がある。とくに罰則をつけた取締りを中心とするのか、市民の交通ルールの規範を定めるものであるかということで法の性格も変わるのである。

さらにわが国の法律の多くは関係省庁において作成され国会に提出されている。多くの国は交通省や実質的な主官庁があるのに対し、わが国では交通官庁が多岐に分れている。国によっては登録や保険までを道路交通法に規定していて内容がかなり異なっている。

## 2. 主要国の道路交通法

西独は一般に、解釈に任せられるような項目まで、細かく法規化している。これに対しフランスは免許に関するものは法律によるが、比較的多くを大統領令に任している。例えば「道路交通法規の教育を組織し普及化を目的とする法令」は1957年ドゴール大統領が発布し、高等中学校以下の公私立学校では交通安全教育を義務化し、師範学校でも講習や実習を設けることとしている。

自由が拘束されるのを嫌うフランスが欧州で逸早くシートベルトの着用義務に踏み切っている。即ち1973年に郊外において、次いで75年に市内の夜間や高速道路、最後に78年市内全域に拡げるという三段階に分けての規制は、大統領令によれたからともいえる。

道路交通法を国別にみると、アメリカは連邦の統一車輦法典はあるが、各州が法律を制定する。

英国は慣習法がコモンローになる特殊の国である。ここで注目すべきは交通法典と呼ばれるハイウェイコードの存在である。1930年のロード・トラフィック・アクトに基づいてつくられ、現在7版を数えているが、1972年ロード・トラフィック・アクト第37条により、「ハイウェイコードそれ自体の違反は如何なる刑事訴訟の対象にもされない、つまり違反には直ちに罰金が科せられない」と冒頭に明らかにされていることである。ただハイウェイコードの不履行は疑問の場合民事又は刑事の責任の上で立証や否認の材料となることがうたわれている。責任が問われることになるが、罰金はそれぞれの基にある法律に基づいて科せられるわけである。

参考までに沿革的に英国の交通法規の主なもの挙げてみる。

1835年 ハイウェイ・アクト制定。左側通行が要求された。交通妨害は犯罪となる。

1847年 タウンズ・ポリス・クローシズ・アクトで車は左側通行右側追越となる。

1861年 パーソン・アクト。無謀操縦、故意の怠慢による傷害は犯罪。

同年 ロコモティブ・アクト。町中5マイル、田舎は10マイルの速度制限。

1865年 ロコモティブ・アクト。交通事故の死亡者が出て町中2マイル、田舎4マイルにさらに制限さる。

有名な赤旗条例が制定さる。3人が操縦し、うち1人は車の前方60ヤードを昼間は赤旗、夜間はランプをもって歩かなければならない。

1869年 ロコモティブ・アクト廃止。

赤旗条例は廃止となり、14マイルに速度制限引き上げ。11月14日市民は歓喜してロンドンブライトン間で車の行進をし、以後今日までクラシックカーによる年中行事が続いている。

1925年 クリミナル・ジャスティス・アクト。酩酊運転は犯罪。

同年 パブリック・ヘルス・アクト。生命や身体に対する危険な運転は犯罪となり逮捕される。

1928年 王立交通委員会が設定さる。

車が増産され、交通混雑があらわれる。

1930年 ロード・トラフィック・アクトを王立交通委員会が制定。義務保険を定め速度制限の撤廃（ただしバスは30マイル）をした重要な法律である。この法律に基づきハイウェイコードが誕生。

ロコモティブアクト、モーターカーアクトは廃止。

1934年 ロード・トラフィック・アクトは大きく交通安全を規定(車が240万台になり交通事故激増)、運転免許試験が設けられる（それまではBSM-ブリティッシュスクールオブモータリング-の発行の証明書が通じた）。ベリシャ、ピーコン（横断歩道を示す黄色い灯）連担区域では30マイルに速度制限。

1953年 スクール・クロッシング・アクトが白色の服をきた“Hollipop”なる人をうみ出し、車に対する停止の権限が付与さる。

1960年 ロード・トラフィック・アクトが交通法規を統合。

1962年 ロード・トラフィック・アクトは主として交通安全を推進する。例えばアルコール影響下の運転が犯罪の再決定と血液、尿の化学検査の証拠採用、罰則の強化。

### 3. 英米における道路交通の考え方

#### —優先のルールをとらない—

道路交通のルールでもっとも著しい違いは、英米（アングロサクソン系）は道路上においては優先車（者）はないという考え方をとっていることである。

（スウェーデンも国家交通庁が発行している交通安全資料の冒頭にそのことを強調している）。欧州大陸の諸国には優先道路を指定しており、優先道路を示すダイヤモンドの標識が立てられている。英国や米国は優先道路の指定の方式をとらず、英はギブウェイ（Give way）米はイールド（yield）の「道を譲れ」とある。この地点では一時停止しただけでは足りない。走行してくる車に道を譲らなければならない。グレーター・ロンドン・カウンシルの幹部の人は次のように語った。英国のとっている伝統的な考え方は優先のルールをとらないということである。優先のルールをつくることは容易であるが、直ちにそれが事故防止につながるとは考えられない。この考えを推し進めれば「歩行者優先」の考えにも疑問が生ずる。「たとえ歩行者といえども優先者ではあり得ない」と。わが国では交通弱者保護の見地から歩行者優先が唱えられ、佐藤首相も内閣組閣のはじめの抱負で、「歩行者優先の思想を政治にも取り入れたい」と述べている。英国では歩行者にギブウェイしなければならないとされており、実際に人や自転車がいたらよく車は止まっている。ただ狭い道路の行き違いでどちらにプライオリティーがあるかを示す標識はある。

例として交差点の同時進入の場合の規定を比べてみることにする。西独は道交法第13条「優先順位」とあって、「交差点および合流点においては右方から来る者に優先順位がある」。スイス連邦道交法第36条「優先」とあって、「交差点では右側から来る車輛に優先権がある」。仏道交法典第25条では「2つの運転者が異なる道路から交差点に入ろうとするときは、左方から来る運転者は、他の運転者を優先されなければならない」。このように明らかに優先順位を示したり、優先させなければならないとあるのに対し、英国のハイウェイコードは全く規定されていない。その中間にあるのが米の統一車輛法典、第4節「通

行権」第11～40条6で「2つの車輛が殆んど同時に異なる公道から1つの交差点に入った場合は、左方の車輛の運転者は、右方の車輛に通行権を与えなければならない」。解釈としてこれは右の方の車が優先権を与えられたものでないとされている。わが国はかつては「左車優先」という見出しがあったが、改正されて道交法第36条の見出しは「交差点における他の車輛との関係等」と変り、「左方から進行してくる車輛等の進行妨害をしてならない」と、中間のアメリカに近い。

### 4. 各国の珍しい法規

われわれにとって珍しい、参考となる法規やルールを挙げてみる。

#### (1) 速度

速度の基本としてコントロールを強調している。

仏道交法典第2節「速度」、第10条「運転者は、常にその速度を制御していなければならない、また車輛を慎重に運転しなければならない。運転者は、交通の困難又は予知することができる障害物の状況に応じ、速度を調節しなければならない、また次の場合には速度を減じなければならない。(1)人家密集地域を通過するとき、屈曲点、勾配の急な下り坂……以下省略」。

西独道交法第9条「運転速度」「車輛の操縦者は自分がいかなるときでもその交通上の責任を履行し、必要あるときは運転速度を制御しなければならない」。

スイス道交法第32条「速度」「速度は常に状況、就中車および積荷の特性ならびに道路条件、交通条件および視界条件に順応しなければならない。…略」。

最高速度の設定で面白いのは、西独第9条施行規則で、「一定の道路について一般的な速度の限界が必要と思われるときは、概ね自動車運転者の80パーセントが自発的に道路標識又は取締り警察官がいなくてもこえないような運転速度をもって通常適当な最高制限とみなすことができる」という最高速度設定の目安を規定している。

#### (2) 車線（キープレーン）

わが国ではまだ車線遵守（キープレーン）が確立されているとはいえない。欧米では交差点近くでの車線変更は厳しく取締まる。法規的にはスイスの第44条「一つの方向へ数車線が引かれている道路では、運転者はその行為によって他の道路利用者に危険を生じないときにしか、ある車線から他の車線へ移行

することはできない。

### (3)三車線道路での大型車

わが国では高速道路ばかりでなく、一般道路の片側三車線でしばしば大型車が追越車線のもっとも右寄りの車線を走行しているのが目につく。英米や西独その他の国ではこういうことはみられない。

英国のハイウェイコード159条では、「7.5トン以上のトラック、トレーラー又は20メートル以上の長さのバスは特別の事情がない限り、三車線又はそれ以上の車線では右の方の車線を走行してはならない」とある。実際にもトラック類は三車線のもっとも右側の車線は走っていない。また市内道路でもバスなど大型車は行儀よく道路の左側を走行している。

アメリカでは例えばカリフォルニア州では、ベヒクル・コード・セクション22406で商業車はキープライト（右側通行）となっているが、四車線又はそれ以上の車線の道路では中央線に近い左寄りの二車線は走れなくなっている。実際にもフリーウェイで三車線の場合はもっとも左の一車線、四車線では左の二車線はトラックは走っていない。

### (4)駐車

わが国の「自動車の保管場所の確保等に関する法律」（通称車庫法）は世界で唯一独特の法律である。英国などでは住宅前の道路を区割して料金を払えば駐車が許されている。

フランスでは、年間の全部又は一部について交互片側駐車指定が行われている。例えば奇数月、偶数月で片側の駐車を認めている。かつては各月の1日から15日までの上半月は街路に接している建築物の番号が奇数の側、16日から末日までの下半月は番号が偶数側の駐車が認められていた（第37-1条）。わが国でもかつて東京の田園調布地域では隔月交替の駐車規則が行われていたことがある。

歩道上の駐車の許可については、西独第16条駐車法の2項で、「許容総量2,500kg以下の車輛は歩道の特に掲示した区間に駐車できる。この掲示は場所的な関係になり、車道上の通行の妨害をさけるために必要であり、歩道が損傷をうけず、また歩行者のために充分の余地があるときに限り許される」。このほか多くの都市において道路事情の違いもあるが、道路の中央の駐車を認めているところもある。

### (5)広告規制

英国は全土にわたって野立看板は禁止されている。スイスは第6条「広告」で「信号、標識と混乱を生ずるおそれのある、もしくは他の方法、たとえば、

道路利用者の注意をそらすことによって交通の安全をおびやかす可能性のある広告は自動車もしくは自転車にあてられている道路ならびにその沿道では禁ずる」とある。

オーストラリアのビクトリア州では交差点付近のネオンは禁止または規制されている。

わが国でも宮崎県では沿道修景の県条例により道路沿いの広告を規制している。

### (6)交通の視察、検査の任務の規定

西独の道路交通令第3条「道路標識と交通整備、施行規則」で、「交通円滑化を図るための前提、とりわけ道路標識、道路標示を交通設備が好都合に正しく設けられること、並びにその状態をいかなる機会にも再検討することは道路交通主官庁の主要任務の一つである。少なくとも2年毎に当官庁は警察と道路建設官庁の立会の下にあらゆる交通標識を計画的に調べなくてはならない。……」

交通視察（検査）には次の観点が基準となる。

- ・不可欠な道路標識と交通設備の設置
- ・無用な道路標識と交通設備の除去
- ・広告禁止の遵守（道路標識及び交通設備と混同される原因となり又はその効果を害するようなものを公の道路に設けてはならない。道路標識と結合した経済広告は許さない）

これはいかにも西独らしく、道路交通官庁の任務を細かく規定しているのが注目される。

### (7)自転車

スイスでは自転車は道路使用料を年一回払うことになっており、これによって自動的に保険に加入され、反射性のタグ（標識）が交付される。第18条「自転車」によれば「自転車は規定に合致したものであり、公認の区別の標識をつけなければならない。本標識は予め規定されている民事責任保険に加入したとき交付される」。このためスイスでは泥除よりもより強くタグが反射している。

### (8)スクールバスの追越

アメリカはスクールバスは規格が定められているが、統一法典第11-707条によりスクールバスが児童を乗下車させるためフラッシュが点灯しているときは、中央分離帯がない道路では追いつくことは出来ず、その上対向車も停車しなければならない。やや過保護の感があるが厳しく取締られる。

### (9)わが国だけにみられる特異なルール

わが国の交通方法のルールで特異なのは、踏切では必ず一時停止を必要としていること。交差点にお

いても自転車の右折及び指定されたところでは原動機付き自転車の右折は二段階右折としていることである。多くの国では踏切では踏切の遮断器が下りていたり、警報器が鳴っている以外は一時停止を必ずしも必要としない。また右折（右側通行では左折）では交差点中心の内回り又は外回りとなっている。

わが国の「自転車の保管場所の確保等に関する法律」は他の国にはない。これは昭和37年の交通関係閣僚懇談会で定められたが、どの省も法案を提出しようとはせず、結局、法制局自らが法案をつくったというわが国法制史百年にもない珍しい法律である。

#### (1) 救急及び救急医療体制

わが国は交通事故の予防についてはかなり推進されてきたが、事故後(post-crash)の対策となると予防ほどには進んでいない。とくに救急体制にその感が深い。

西独では1969年8月1日より道路交通法第2条と道路交通許可規則第8条aにより、第一種免許(50cc以上の動力車輻)、第3種(第1、2、4、5種に属しないもの、普通免許に相当する)、第4種(50cc以下の動力車輻、病人用車椅子と時速20キロ以下の動力車輻)、第5種(補助エンジン付自転車時速40キロ以下の小型動力車)の免許申請の際には「事故現場での応急手当」の講習修了証明書を必要とする。第2種免許(最大重量7.5トン以上の動力車輻及び牽引車輻)の申請の際には「救急法」の履修の証明書を添付しなければならない。「事故現場での応急措置」は6時間(3回×2時間、実際は2×45分を3回)、救急法は16時間を内部通達で要するとされている。

西独ではすべての車が道交法許可規則第35条の改正で1969年8月1日からすべての車が救急箱を備えなければならないようになった。現在救急箱携帯が義務化されているのは東ドイツ、スイス、オーストリア、ベルギー、ソ連、チェコスロバキア、ユーゴスラビアなど8ヶ国である。

救急医療体制では、西独では各州に救護業務に関する法律をつくり(例えばバイエルン州は1974年)、救護業務の任務、救護業務の責任と範囲などを定め、注目すべきは医師は事故後12分を目処として現場到達を旨としている。救急専用のヘリコプターを病院に待機させ、医師及び医療従事者が2分以内に飛びたち、事故現場に到着する航空救急業務も規定している。

フランスはSAMU(Service d'Aide Médicale

Urgente)という医師による救急組織が全国に組織されている。緊急通報用電話が認められ、独自のドクターズカーも持って、医師が現場に出動している。

アメリカも救急医療サービスシステム法(Emergency Medical Services System法)が1973年に成立している。関係長官に各州や地方政府に救急医療サービス(EMS)を行う上での総合広域計画、改良、拡張を行うに当り助成と権限を付与するものである。EMSの体制組織は運転者や医師会、アカデミーオブサイエンスなどにも確立されており、医師ではない看護夫、救急隊員などに医療教育を施し、パラメジックの資格を受けて器管内挿管や除細動(心臓の細動が主じた時電気ショックを加える)などの医療行為を事故現場で行っている。

#### 5. 交通事故の処理

各国において交通事故が如何に扱われるかを知るのは難しい。

わが国は刑法の業務過失が適用され、道路交通法違反があれば併合罪となる。ところが刑法は明治末期に制定されており、自動車出現以前といってもよい。たしかに運転者が数少ない時はいわゆる職業運転者かお抱え運転者であれば業務上といえるが、モータリゼーション発達の今日、業務といえるであろうか。とくに注目すべきは、交通事故の増加のため昭和43年に罰則が強化され、3年以下の禁錮刑であったのが、5年以下の懲役刑が加えられたことである。

アメリカは軽い交通事故はNegligenceとして犯罪の対象にせず、当事者間や保険に任せている。重大な交通事故をRecklessnessとし故意犯に近い過失犯としている。

西独も刑法第222条「過失により死に致した者は懲役に処する」刑法第230条「過失により人を傷害したる者は3年以下の懲役又は罰金に処する」が適用され、道路交通法第49条の禁錮又は罰金に加えられるが、実際はAクラス死亡事故や重大事故は正式捜査記録に、Bクラス500マルク以上の物損事故は簡易手続の送致、Cクラス軽傷又は500マルク以下の物損事故は簡易な記録をつくるが不送致とし、交通違反と同じく警告手数料にしている。

運転免許の取消又は停止いわゆる行政処分は主要官庁による行政処分のほか司法手続により裁判所も行っている国が多い。とくにアメリカは司法手続を経る方針をとり裁判所が行っている。

## 6. 規範遵守の意識

いかに法規が整備されているかにも見えても、実際の交通社会の状態や交通規範に対する遵守意識とは別の問題である。

フランスの交通安全協会会長は「どうもラテン系の人種は北欧に比べて安全に対する感覚が低い」と述べている。血の気が多いためか追越されると男の恥とばかり追越さなければすまないといったようなことを言っているのであろう。

総じて英国やスウェーデンなどが、人口、車の保有者数や走行キロなどに比べ交通事故が少ないようである。

その中でも一般にドイツ人はルールには忠実であるが、自分に権利があるとすると、その先で交通事故が起っても、なおかつ自分は正しかったと権利を主張して止まない漫画模様のことが書かれている。ルールには忠実であっても安全には必ずしも忠実でないとと言われるのである。

英国はよく「悪法も法なり」として運用によって法の不備や不完を補うとされるという。法が書いていないのは慣習で埋めていく考え方がある。しかし成分法を中心とする多くの国において、法で定めていないところはフリーであり、また逆に法で認められたもの以外は禁止ともなる。これをつきすすめれば法の盲点を探り、如何に免れようかとする傾向が出て、法はますます細くなるということになりかねない。事実英国では実際遠くから自転車 came たりするとドライバーはじっと我慢して車を停めて待っている場面によく会う。

## 7. 交通社会における子供

交通社会における子供については、わが国と欧米諸国と、法規は大同小異であっても考え方や扱い方はずいぶん異なるようである。即ちわが国は道路交通法第14条の3で「児童若しくは幼児を保護する責任のある者は交通ひんぱんな道路又は踏切若しくはその附近の道路において児童若しくは幼児に遊戯させ又は自ら若しくはこれに代る監督者が付き添わないで幼児を歩行させてはならない」とあり、英国のハイウェイコード3条も「子供は5才になるまで一道路上で独りにしてはならない…」とある。

ロンドンでは子供は午後10時以後は独りで家に残すことは許されておらず、また子供が独りで歩き飛出した場合は警官は先ず子供の両親の方を調べると

いう。これに対しわが国では子供に刑事責任の能力がないからか、あるいは交通弱者といわれる子供の保護のためか、運転者側の方が前方不注意として過失が大きく問われがちである。子供が飛び出した場合、西独では母親が自分の教育やしつけが悪かったと子供の尻を叩く風景が見られるのに対し、わが国の母親はきつい目をしてドライバーをにらんでいる。「道交法第14条の3があるからドライバーはこれを根拠として主張するので、この条文を削除すべし」と国会に出た参考人で強く主張した人がいた記憶がある。

次に道路交通法以前の問題として、西欧では子供が電車などの乗物に乗った場合、周囲の人は首がしゃかりしない赤ん坊の場合を除き、子供に席を譲ろうとしないし、子供も席に坐ろうとせず、親も子供の席をほしがろうとしない。弱い人間をつくっては将来社会人として役立たないというのであろうか、それとも身体障害者や老人に譲るべきものという自己を犠牲にする社会奉仕や社会行動の責任を子供にもとってもらおうというのか、そのような姿勢がうかがえる。

況んや学生や生徒は何れの国においても学割の特権があり、乗客が立っている時は坐ろうとしない。わが国でもかつて慶應義塾大学の小泉信三元塾長、天野禎祐元独協学園学長などはそのことを強調されており、また数は少ないが地方の高校では実践しているところがある。西独では通学の定期的裏面に混雑の時は座席に坐る権利はないと書かれているところもあるという。西独から来日する婦人はわが国のこのような風景が異様に映るらしい。要は子供の自立や独立の目ざす行き方と親と子が一体のスキンシップで行こうとする行き方の違いというべきものであろうか。何れにせよ子供に対する過保護とさえ思える甘えの風土社会の現れが見える。

## 8. むすび

道路交通法にはさらに免許やアルコールと運転などについて、各国の対応は相当差異がある。免許については、発給機関、免許試験の方法、免許の更新、教習所などに違いがある。最近目立つものとして、Probation license (本来の意味での仮免許)の制度をとる国がふえてきている。オーストラリアから始まり、ノルウェーの2段階教習、西独の初心者の期限つき免許、フランスの年齢引き下げによる暫定免許(但し実験中)のほかニュージーランド、フィ

ンランド、北アイルランド、ソ連などがある。

アルコールと運転の対応も各国はかなり分かれている。酒気帯び運転の基準も、血液中のアルコール濃度0.05% の日本やスウェーデン、多くは0.08%であり、アメリカは0.1%である。これだけで論文ができるほどなので今回は省略する。

EC諸国は1992年に統一を旨としているので、免許や法規などがどうなるかは注目されるところであ

るが、各国のそれぞれの事情があるのでどれほど歩み寄りが見られるであろうか。

以上で本稿を終るが、本当のところ海外のこととなるとなかなか事情が分らず、ことに生活や文化の背景となるとまさに暗中模索の感じがしてならなかった。むしろ各位からご指摘をいただければ幸いである。