

タイトル	交差点の通行に関する法規範と市民意識
著者	堂柿, 栄輔; DOGAKI, Eisuke
引用	北海学園大学工学部研究報告(47): 1-10
発行日	2020-01-31

交差点の通行に関する法規範と市民意識

堂 柿 栄 輔*

A LAW ABOUT THE TRAFFIC OF THE CROSSING AND CIVIC CONSCIOUSNESS

Eisuke DOGAKI*

要 旨

交通整理の行われていない交差点の通行方法は優先道路或いは一時停止標識の有無に関わらず、交差する双方に一定の注意義務が課され、事故時には双方に過失が求められる。しかし事故時の裁定では法に基づく過失割合に違和感を持つ当事者も多く、市民意識と法規範は必ずしも一致していない。本研究では交差点を通行する双方の注意義務に対する評価を、意識調査及び行動調査から示した。諸説はあるが法学では日本人の法意識が欧米のそれと異なることは一般に知られている。この理由は明治期の五大大典制定の背景にあり我が国固有の事情によるが、多くの日本人は日常、法規範と行為規範の違いを意識することは少ない。我が国では日常の生活や経済活動において法律の厳格な遵守は必ずしも前提とされず、むしろ運用が尊重される。司法は法を規範とするが市民の規範は常識である。これは本研究の仮説であるが、行為規範（常識）に基づく日常の行動に対し事故の責任は法により裁かれ、大きな違和感を感じることも少なくない。

Key words : citizen awareness, law, common sense

1. 研究の動機と内容

交通整理の行われていない交差点での事故の過失割合は、当事者の常識と法規範が異なる事例の一つである。法学においては日本人の法意識^{1),2),3),4)}と欧米のそれは異なることが知られており、諸説はあるがその理由も理解されている。しかし多くの市民にとってこのことは意識する機会のないことであり、法規範と異なる常識が共存することに違和感を感じることは少な

* 北海学園大学工学部社会環境工学科

* Department of Civil Environmental Engineering, Faculty of Engineering, Hokkai-Gakuen University

い。一方司法業務では法が規範であり、例えば事故時の当事者の責任割合の算定では法の解釈が優先する。

本研究では、(1) 交通整理の行われていない交差点での事故について過失割合の法根拠を示すこと、(2) 法で示される過失割合について意識調査から法規範と市民意識とのずれを示すこと、(3) 交差点の通行行動の観測調査から現在の法規範の実効性、を示した。我が国では例えば走行速度にしろ市街地での路上駐車にしろ法規範の実効性は高いとは言えないが、一方無秩序が拡大しているわけではない。これは市民の常識（市民規範）が共通のルールとして法規範を補完し機能していると考えることが出来る。

2. 研究の経緯と既存研究

本研究の内容は交差点の通行に関する法規範と市民意識・行動との関係を知ることにある。研究の意図は交差点での事故の発生や抑制であるが、事故や容量の研究ではない。原田、稲垣⁵⁾らによる研究は、一方に一時停止標識を有する生活道路交差点での安全確認行動を高齢者について調査、分析している。60歳以上100人を対象に日常の運転行動をドライブレコーダーと車内カメラから記録し、心理特性及び身体特性に関する10項目のデータを取得し安全確認行動との関係を分析している。非高齢、前期高齢および後期高齢の3つ年齢において、安全確認行動は、非高齢では危険運転評価等の心理特性との関連が高いこと、後期高齢では反応時間、視野・視力等の身体特性と強い相関が示された。

一方筆者らの研究は、1) 法規範に基づき示される事故時の過失割合に対する意識^{6),7),8)}、2) 法規範に対する日本人の法意識⁹⁾及び法施策と市民意識¹⁰⁾等、法（裁判）規範と意識との関係を対象としてきた。以降「3. 過失割合の法規範」に示すように、1) での事故時の過失割合の認定は、法規範と事故当事者の常識の違いが最も顕著に表れる例であり、法学では道路交通法に示される権利と義務の関係が説明されている。また2) では日本人の法意識の形成を明治期に大陸法（西洋法）が移入された経緯から説明している。法の移入についての法研究の成果^{11), 12), 13)}を引用し、律令制の時代から続く日本人の法意識と明治期に移入された大陸法の共存が、“「伝統的な社会秩序とは異質的な内容をもつ法律を、外国一特に、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”¹⁴⁾なる表現で示している。

3. 過失割合の法規範

(1) 交通事故の責任

交通事故では、刑事責任、民事責任及び行政処分の3つの責任が問われるが、過失割合は民事上の責任として数値化される。社会の法秩序の維持を目的とする刑事責任や道路交通の安全確保を目的とし公安委員会が行う行政処分に対し、民事責任は損害賠償（民法第709条）に関するものであり被害者の被った損害を填補し金銭により原状回復を図ることを目的とする。ここで事故は被害者にも過失がある場合が多く、諸要素を考慮して加害者、被害者双方の過失割合を判断することになる。この時、損害の公平な負担の観点から、被害者の被った損害額から被害者の過失の程度を減額（過失相殺：民法第418条及び民法第722条2項）することとなる。過失割合は被害者、加害者双方の責任を法規範に基づき数値化したものであり直感的に分かりやすく、法規範と意識とのずれを把握する意識調査でもこれを用いた。

(2) 過失割合の事例

a) 過失割合の認定基準

交通事故の加害者、被害者の過失割合については既に多くの判例があり、参考文献^{15), 16)}にそれらが体系的に示されている。ここでは事故形態を、「歩行者と四輪車・単車との事故」、「歩行者と自転車の事故」、「四輪自動車同士の事故」、「単車と四輪車の事故」、「自転車と四輪車・単車との事故」、「高速道路上の事故」、「駐車場内の事故」等に分類し被害者、加害者双方の過失割合が示され、民事裁判や民間の保険業務での指針となっている。

ここで信号交差点での歩行者と自動車の事故を例に過失割合を表一1に示す。例えば歩行者側が赤信号、自動車側青信号の時（表最右列）、歩行者の過失は70、自動車の過失は30である。この時事故の場所が「住宅街・商店街」であり、歩行者が「集団横断」であれば、加算要素と減算要素を考慮し、各々-10が減

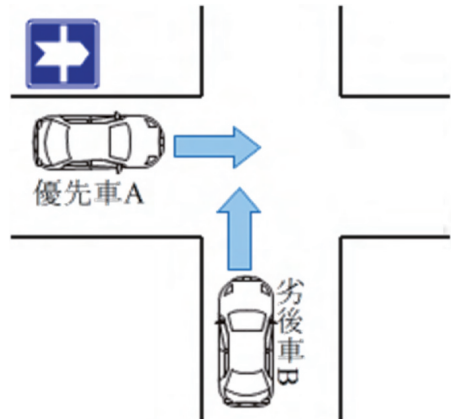
表一1 過失割合認定基準

基 本		車 赤			車 黄	車 青
		歩青0	歩黄10②	歩赤20③	歩赤50④	歩赤70⑤
加算要素	夜間	*	*	*	5	*
	幹線道路	*	*	5	5	*
	直前直後横断佇立・後退	*	*	5	5	*
減算要素	住宅・商店街	*	*	-10	-10	-10
	児童・老人	*	-5	-5	-10	-10
	幼児・法71Ⅱ該当者	*	-5	-10	-20	-20
	集団横断	*	-5	-5	-10	-10
	車の著しい過失	*	-5	-10	-10	-20
	車の重過失	*	-10	-20	-20	-30
	歩車道の区別なし	*	*	-5	-10	-10

算され歩行者の過失は50となる。「住宅街・商店街」であれば運転者は赤信号でも歩行者が横断することを予測しなければならないこと、また「集団横断」では容易に歩行者を発見できることが減算の理由である。

b) 交通整理が行われていない交差点の通行方法

交通整理が行われていない交差点図－1について、事故の過失割合を表－2に示す。過失割合は優先車Aは10、劣後車90である。優先道路を通行するAが10の過失を要求される根拠は道路交通法（以下法）第三十六条四項及び法第四十二条一項であり下記に示す。



図－1 優先道路

・【法第三十六条四項】：車両等は、交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。

・【法第四十二条一項】：車両等は、道路標識等により徐行すべきことが指定されている道路の部分を通行する場合及び次に掲げるその他の場合においては、徐行しなければならない。

【一】：左右の見通しがきかない交差点に入ろうとし、又は交差点内で左右の見通しがきかない部分を通行しようとするとき（当該交差点において交通整理が行われている場合及び優先道路を通行している場合を除く）。

表－2 過失割合

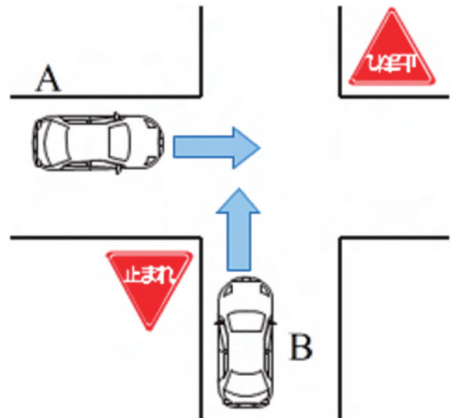
分類	優先A	劣後B
優先	10	90

優先道路を通行する車両は、見通しのきかない交差点であっても徐行の必要はない（法第四十二条一項）が、一方交差道路を通行する車両等に注意し、できる限り安全な速度と方法で進行する義務（法第三十六条四項）を有する。これは他方の一時停止標識等の有無に関わらずである。「できる限り安全な速度と方法で進行する」が「徐行の必要はない」とは如何なる運転行為なのか、一般には理解が難しいが、「徐行の必要はない」ことは、徐行してはならないことではない。従って「できる限り安全な速度と方法」で進行する時、必要であれば徐行することとなる。道路交通法は義務に関する記述が中心であり、「必要がない」の意味を限定して考えがちである。これらのことから過失割合の設定は、優先する側の権利ではなくゆずる側の義務の視点に立つと言える。なおこの10：90なる過失割合は多くの判例の結果である。

4. 過失割合に対する意識

(1) 意識調査の方法

意識調査では、一方に一時停止標識を有する図一2の交差点を想定した。この交差点での事故時の過失割合はA20, B80(表一3)である。意識調査は図一2の交差点の過失割合の評価として行った。設問原文を以下に示す。



図一2 一時停止

【以下意識調査の原文】

【設問1】Aの過失20, Bの過失80について

- ① まあまあ妥当
- ② 「止まれ」側の過失100, もう一方0
- ③ 「止まれ」側の過失60, もう一方40
- ④ 「止まれ」側の過失(), もう一方()

【設問2】回答の立場について

- ① Bの立場(運転者)
- ② Aの立場(運転者)
- ③ 両者の立場

表一3 過失割合

分類	優先A	劣後B
一時停止	20	80

設問2は設問1に続く設問である。設問1の回答の直後に、回答の立場①～③を選択してもらった。設問形式は自由回答付き多肢選択法、回答は調査の趣旨が伝わるよう集合調査法で行った。回答者は185人、男子大学生(2年生～3年生)が90%である。

(2) 集計結果

a) 過失割合の評価

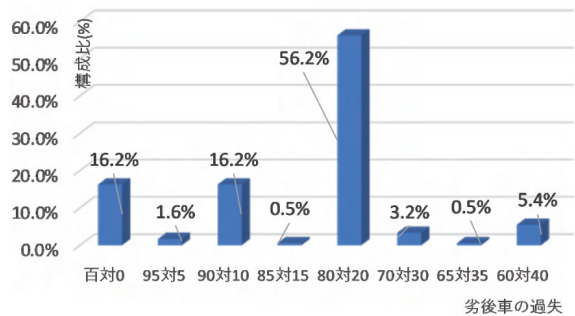
図一3に過失割合の集計結果を示す。横軸は一時停止義務を負う側の過失割合である。例えば「95対5」ではBの過失が95, Aの過失が5である。これより、

① 支持される過失割合

標準値であるA20, B80に対する支持は56.2%であるが6割に満たない。劣後車Bの過失を標準値より大きく考える割合は34.5%, より小さく考える割合は9.1%であり、一時停止標識の側により大きな過失を認める傾向がある。

②過失割合の多様性

意識調査で示した選択肢は3とおりであるが、自由回答が5とおりあった。劣後車Bに100の過失を求める割合が16.2%である一方、60とする割合が5.4%ある。過失割合の選択肢の増加は、双方の注意義務の多様性つまり互いの常識が異なることを意味しており、事故誘発の可能性がより大きいことを示唆する。



図－3 過失割合の評価

ｂ) 回答の立場による比較

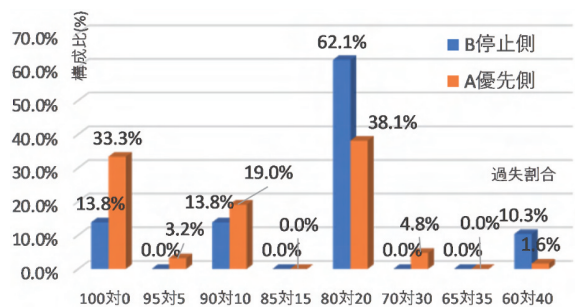
図－4 は回答の立場による過失割合の集計結果である。横軸分類は劣後車の過失割合であり、例えば「100対0」の33.3%なる値は、「A優先側」の立場で回答した割合、13.8%は「B停止側」の立場での回答結果である。【設問1】では、回答者はA、B何れかの立場で判断したと思われるが、【設問2】ではその立場を「A優先側」、「B劣後側」または「両者」の何れかで選択してもらった。

① 標準値80対20の評価

回答の立場に関わらず、80対20の過失割合の指示が大きい。しかし「B停止側」の立場では62.1%であるのに対し、「A優先側」の立場では38.1%である。「B停止側」に85以上の過失を求める割合は、「B停止側」の立場では27.6%、「A優先側」の立場では55.5%となった。一般に社会規範に関する意識調査では自身の責任を小とする傾向がある。

② 100対0について

この過失割合は、一時停止側に100%の責任を問うものであり、法規範（第三十六条四項）と行為規範（市民意識）のずれが顕著な例である。一時停止標識の有無に関わらず両者に交差点通行の注意義務を促す法規範は33.3%の人にとって理解が難しいことになる。交差点の通行に関し我が国の法には優先権（権利）の



図－4 立場別過失割合評価

意識が低く、安全の確保は「互いに注意する」ことを前提とする。一時停止の義務が他方の優先的な通行権を意味しないことは、一時停止後の事故の過失割合が40対60であることから分かる。従って我が国では「Yield」や「GIVE WAY」の規制はなじみにくいことになる。

5. 交差点の通過行動

(1) 交差点の行動調査

調査は観測調査であり、観測項目を表-4に示す。対象交差点を写真-1及び図-5に示す。調査は平成30年9月～10月、8:00～10:00の時間帯で4日間、計4.5時間行った。交通量は平均

表-4 観測項目

【属性】					
運転者性別	男性／女性				
目的	業務	配達	私用	通勤	通学
自動車分類	乗用車	商用車	貨物車	軽自動車	赤帽
【通過行動】					
確認	両側	左側	右側	なし	
速度変化	停止	最徐行	徐行	僅か	なし
停止位置	遵守	通過	手前	なし	

31.3台／h（141台／4.5時間）である。運転者及び自動車の属性は、性別、目的、自動車分類である。また通過行動の記録では安全の確認形態（法第三十六条四項）、速度変化（法第三十六条四項）、停止位置（法第四十三条）の分類カテゴリーを一つ記録した。観測者による記録である。道路定規は一時停止側が中央線を有する片側1車線（3.0m／車線）、歩道幅は2.4mである。他方は中央線を有しない車道幅5.0m、歩道幅は1.5mである。当地域は第1種低層住居専用地域が広域に設定され、幹線道路沿いは近隣商業地域が設定されている。



写真-1 調査交差点

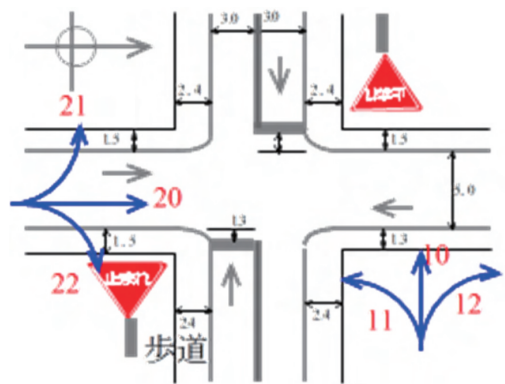


図-5 交差点見取り図

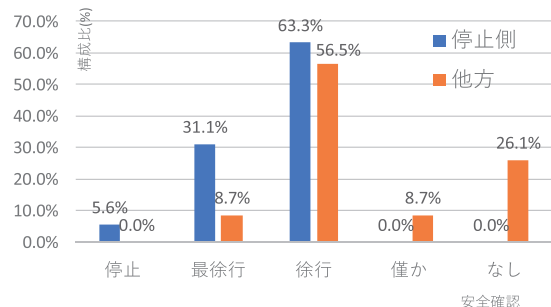
(2) 集計結果

a) 一時停止の実効性

観測での停止及び徐行は法第二条十九項、二十項の定義に従った。一時停止に関する記述を以下に示す。

【法第四十三条】：車両等は、交通整理が行われていない交差点又はその手前の直近において、道路標識等により一時停止すべきことが指定されているときは、道路標識等により停止線の直前（道路標識等による停止線が設けられていない場合にあつては、交差点の直前）で一時停止しなければならない。この場合において、当該車両等は、第三十六条二項の規定に該当する場合のほか、交差道路を通行する車両等の進行妨害をしてはならない。

図一 6 に法第四十三条に関する一時停止の実効性を示す。「停止側」と「他方」の両方を示した。速度変化の観測は5分類であるが、「最徐行」はほぼ停止状態ではあるが車輪の回転は僅かに続いていたものとした。「停止側」の通行は、停止、最徐行及び徐行のいずれかであり、速度変化が僅かなものや減速しないものはなかった。しかし

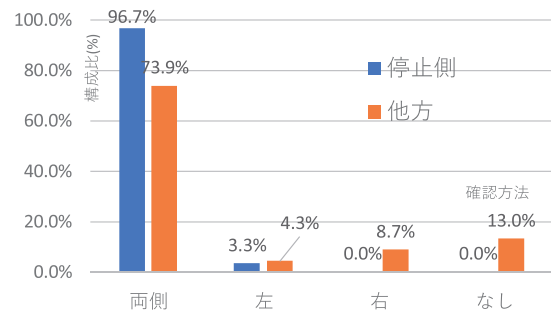


図一 6 安全確認の程度

法規範に示される停止行動は5.6%であり63.3%は徐行である。交差点進入時の視野にもよるが、多くは徐行により安全が確認されている。この行動は通常は問題とならないが、事故時には停止側により強い過失が問われる。一方「他方」では速度変化の全くないものが26.1%、徐行は56.5%、最徐行が8.7%である。ほぼ停止に近い安全確認から速度変化の全くない通行まで、安全確認行動には相当の差がある。速度変化のない26.1%の運転者は優先権に近い意識であることが想定される。

b) 通行の安全確認行動

法第三十六条四項（先述）に関する安全確認である。図一 7 に「停止側」と「他方」の安全確認行動を示す。「停止側」では96.7%が左右の安全確認を行っている。一方「他方」側でも73.9%は両側の確認を行っているが、13.0%は確認を行わない。



図一 7 通行の安全確認

「他方」側での安全確認のバラツキは市民意識の差であり、事故時の過失割合認定で

はしばしば対立がおきることになる。確認行動を全く行わない13.0%の運転者には法第三十六条四項は理解されていないことになる。

6. まとめと課題

意識調査及び行動観測から得られた知見を以下に示す。

- 1) 事故の過失割合の評価では、標準値であるA20, B80に対する指示は56.2%であり 6割に満たない。劣後車Bの過失を標準値より大きく考える割合は34.5%, より小さく考える割合は9.1%であり、一時停止標識を有する側により大きな過失を認める傾向がある。
- 2) 回答の立場を考慮した「停止側」の過失は、「B停止側」の立場では62.1%であるのに対し、「A優先側」の立場では38.1%となった。一般に社会規範に関する意識調査では自身の責任を小とする傾向があり、「B停止側」に85以上の過失を求める割合は、「B停止側」の立場では27.6%, 「A優先側」では55.5%となった。
- 3) 「一時停止」側では法規範を実行する割合は5.6%であり大きいとは言えない。一方通行の安全確認では「他方」側でも73.9%は両側の安全確認を行っており、比較的守られる法規範と守られない規範があることが分かった。

道路交通法の施行から59年が経過するが、法の実効性はより強化されているわけではない。法を目標値と考え、実態との差は運用で対応することも一方法である。一方、実行可能な法基準の再設定により法規範に準じた交通秩序を構築することも検討の余地はあろう。

参考文献

- 1) 長井長信：違法性の意識に関する一考察－その認識内容を中心として－，北大法学論集36（3）133－235，1985.10
- 2) 16) 松村良之，木下麻奈子，藤本亮，山田裕子，藤田政博，小林知博：「日本人の法意識」はどのように変わったか1971年，1976年，2005年調査の比較，北大法学論集57（4）474 [1]－435 [40]，2006.11
- 3) 17) 松村良之，木下麻奈子，藤本亮，山田裕子，藤田政博，小林知博：現代日本人の法意識研究の理論モデルとリサーチデザイン，北大法学論集57（3）536 [1]－481 [56]，2006. 9
- 4) 18) 松村良之，藤本亮，木下麻奈子，山田裕子，藤田政博，小林知博：現代日本人の法意識の全体像2005年調査結果の概要，北大法学論集57（3）480 [57]－405 [132]，2006. 9
- 5) 原田憲武，稲垣具志，柏祐樹，竹平誠治，小早川悟：個人特性に着目した無信号生活道路交差点における高齢ドライバーの安全確認行動に関する基礎的考察，第45回土木学会関東支部技術研究発表会講演概要集，土木学会関東支部，2018. 3
- 6) 堂柿栄輔：違法駐車及び交通事故の過失相殺についての市民意識，交通科学研究資料第47集pp. 98～pp 101，日本交通科学学会，2006. 5
- 7) 堂柿栄輔：区画道路交差点での交通事故の過失相殺に対する市民意識，第62回年次学術講演会講演概要集CD-ROM，土木学会，2007. 9
- 8) 堂柿栄輔，築瀬範彦：市街地交差点での交通事故の過失相殺評価について，土木計画学研究・講演集35CD-ROM，土木学会2011.11
- 9) 堂柿栄輔，築瀬範彦：交通秩序の規範と日本人の法意識，土木計画学研究・講演集Vol34CD-ROM，土木学会，2010.11

- 10) 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，土木計画学研究・論文集No23 no 3，pp609～616，土木学会，2006. 9
- 11) 10) 木下毅：日本法と外国法継受論（2），北大法学論集46（1）394－360，1995. 11
- 12) 11) 木下毅：日本法と外国法継受論（1），北大法学論集46（2）204－104，1995. 9
- 13) 12) 藪重夫：「日本人の法意識」論再考，北大法学論集38（5－6上）263－277，1988. 7
- 14) 川島武宜：日本人の法意識，岩波新書，1967
- 15) 浦野哲哉編集・発行：別冊判例タイムス第38号，(株)判例タイムス社，平成26年7月．
- 16) 倉田卓次，宮原守男：交通事故損害賠償必携（資料編），新日本法規出版(株)，平成30年11月．