

クルマ社会と人間

交通犯罪と刑事政策の視点から

樋口善郎

はじめに

人は、生活をよくするために、様々な道具や制度を生み出してきた。しかし、それらの道具や制度が、人がよく生きるのに役立つよりむしろ、弊害を引き起こしている場合が少なからずあるように思われる。人は、無謬ではない。便利なものは、高い能力をもつ以上、それらの使い方、運用の仕方を誤れば、同時に危険な凶器ともなりうる。小論では、そうした道具や制度の問題として、クルマ¹ないしクルマをめぐる制度を取り上げてみたい。

今日の我々の生活はクルマと切っても切れない関係にある。様々な恩恵を我々はクルマから受け取っているし、もしクルマがなければ、あるいは動かなければ、我々の社会は各所でただちに麻痺してしまうであろう。しかし、その功罪を眺めてみると、功におとらず罪の面も大きい。クルマのまきちらす騒音や振動、埃や排気ガス。我々のクルマ社会は、我々の健康（身体的のみならず精神的な健康を含めた意味での）を常に犠牲にした上に成り立っている。しかしなかでも特筆すべきは、クルマが引き起こす様々な「死」（「様々」というのは、自動車同士のみならず自動車と自動二輪、自転車、そして、歩行者まで含めているからである）である。クルマのもつ高い運動能力は、使い方を誤れば、その運転者に容易に死をもたらす。しかも、自らの死のみならず、他の命までもそれに巻き込んでしまうことが多い。クルマ社会は、同時に我々の生命を危険にさらした上で成り立っているのである。

ここで大きく主題にすべきだと思われるのは、クルマ社会において死が大半の場合「過失」によってもたらされるということである。もちろん自らの命をもてあそぶという例もないではない。しかしそれはごく少数であり、自らの運転のミス・過ちによって自らの死を招く場合が大半である。だが、そうした場合でも、その死はまだ、運転者自らに起因するものであり、自らが招いた不幸である。しかし、他人を巻き込んだ場合はどうか。従来の倫理や法の枠組みでは、人が意図的に人に危害を加える場合が主に主題にされてきた。その意志において我々は人を道徳的に責めたり法的に裁いたりしてきたのである。しかし、交通事故においては一般的に、運転者は相手を殺そうと思って事故を起こすのではなく、過失によって、つまりは意志なくして、相手に危害を加えたり死に至らしめたりしてしま

¹ 以下「クルマ」は主にガソリン自動車と自動二輪を指す。前者のみのこともあるが、特に断らなかった。

うのである。このような場合、その行為を責めたり裁いたりできるのだろうか。六十年代から日本社会の motorization 化が急速に進み、それに比例して交通事故も増え始め、それに伴う死傷者も増大しはじめた。つまりは、そうした過失による死が日常化しはじめたのである。小論の前半では、そうした交通事故とそれに対する刑罰の問題を取り上げてみようと思う。さらに、それを手掛かりにして、第三章以下では、哲学的な知見を借りながら、日本社会での、クルマをめぐる制度のいびつさを論じ、最後に、ささやかながら、その改良の方向を探ってみたい。

第一章 過失としての交通事故

交通事故は、道具と人との関わり方の中でも、最悪のかたちである。言うまでもなく、クルマという道具は人が便利さを求めて、自らつくり出してきたものである。にもかかわらず、その道具は、人自身を傷つけたり殺めたりしているのである²。たしかに人間は、人を殺める道具（刀剣、兵器の類）も、いろいろ開発してきた。しかし、クルマという道具は、人を殺めるためにつくり出されたものではない。しかも、この道具は、人を殺めるための道具以上に、日常的に人命を奪っている。その数はちょっとした戦争並みである（「交通戦争」とはもはや死語なのだろうか）。死者は毎年一万人前後を推移し、死傷者は、九十万人を数える³。新聞紙上に、交通事故の記事を見ない日はほとんどない。その日常性のゆえに私たちが、交通事故という出来事に麻痺し、その出来事の異常さを異常さとして感じなくなっているのも当然かもしれない。しかし、交通事故の当事者たち、あるいは、その家族からすれば、それは降って湧いたような不幸であろう。運転者は、自ら傷を負ったり、死んだりするかもしれない。あるいは、他人を死傷して、その罪の意識を一生背負い続けられないといけないかもしれない。また、事故に遭遇した方は、後遺症が残ったり、命を失ったりするのである。しかもその死は何の罪咎もない死なのである。

交通事故といえども、運転者は、人を傷つけようとか殺めようとか思って、事故を起こしているのではない。意図もなく、結果的に殺傷を引き起こしているのである。だから、これは過失の問題となる。日本の現行の刑法では「罪を犯す意思がない行為は、罰しない。」（刑法38条1項）という条項がある。本来、過失は、裁かれないものである。しかし、この条文には但し書きがある。「ただし、法律に特別の規定がある場合は、この限りではない」（同上）。つまり、過失は、例外的に、特別な場合だけ処罰されるのである。では、交通事故の場合はどうか。交通事故によって誰かを死傷したときは、多くの場合、「業務上過失致死傷罪」という罪状で裁かれる。この場合、交通事故は交通犯罪となる。それに対する刑罰は、刑法211条によれば、「業務上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、

² 意図とその実現とのずれの問題については、拙論『悲劇をめぐって——行為と判断力』（京都大学文学部哲学研究室紀要『Prospectus』No.2・1999年）を参照。

³ 交通事故の死傷者については、<http://www.npa.go.jp/toukei/koutuul/home.htm> を参照した。

五年以下の懲役若しくは禁錮又は五十万円以下の罰金に処する。重大な過失により人を死傷させた者も、同様とする」ということである。そうした刑罰が重いものでないことは、窃盗（「十年以下の懲役」刑法235条）や詐欺（「十年以下の懲役」刑法246条）のような場合と比べてみれば分かるだろう。ただし、交通事故の場合、他に運転免許停止などの行政罰、交通事故の被害者との金銭的な交渉を含む民事罰などもあるから、単純には比較できないが、交通事故に対する刑罰の軽さが他の場合と比べて際だつように見える。交通事故が、人の命と密接に関わっている点を考慮するとなおさらである。

では、過失は、犯罪や刑罰に対してどのような位置をもつのだろうか。そもそも過失は、犯罪理論上はさほど重要視されなかった。しかし、近年その事情は大きく変わってしまった。先述のように、クルマ社会化の進行に伴って交通事故が増え、それによる死傷者も多数出るようになった。刑法犯の認知件数（警察が把握した件数）のうち、交通業過、すなわち交通犯罪が25.2パーセント（1993年）を占めるに至っている⁴。ここに、どのようにして過失だと認定するか、という実務的レベルでの基準の問い直しが起こり、過失論の見直しが行われるようになってきた。

また過失論の見直しは、犯罪論の体系の変化にも起因する。過失論は、犯罪論の中にその位置を占めている。犯罪とは、ベーリング（1866-1932）以来その理論において「構成要件に該当する違法・有責な行為」と定義される。つまりは、犯罪の成立要件は、構成要件該当性と違法性と有責性の三つである。構成要件とは、刑法各則が規定する個々の犯罪類型のことであり、これに該当しないかぎり、いかなる行為も処罰されない（罪刑法定主義）。逆にいえば、構成要件に該当するということは、その行為が刑法の規定する違法な行為であるということである。しかし、構成要件には含まれない例外的事情も、その行為に伴っている場合があるかもしれない。そのような違法性阻却事由（正当防衛、緊急避難など）の検討が違法性の問題となる。違法性の判断は、このように、構成要件に該当する行為・結果について、その客観的姿を、違法であると評価しうるかということに向かうが、これに対し、最後の責任論は、違法な行為・結果を生み出した行為者の主観的能力・意志を、非難しうるかどうかという点に関わる。伝統的には、責任能力や、故意、錯誤、過失などの問題がこの責任論に属してきた。ところが、このような「違法は客観的に、責任は主観的に」というテーゼ自体が、最近の犯罪論の中では、見直しされている。主観的な違法要素や、責任に繋がる行為事情の客観性が論じられるようになり、先のテーゼは崩壊したのである。ここから、犯罪論において過失のもつ位置も変化することになった。

具体的にどのような見直しがなされたのか、その概略を見てみることにしよう。

伝統的な過失論（以下「旧過失論」と略記）では、故意犯と過失犯の違いは、前者が犯罪事実を認識しているのに対し、後者の場合、犯罪事実を認識していなかったが、その予見可能性があったとする点にある。つまり、その精神的な懈怠、不注意な内面的態度によ

⁴ 木村光江『刑事法入門』（東京大学出版会・1995年）2-3頁を参照。

って予見しなければならぬ事態を予見していなかった、つまり「予見義務違反」としての注意義務違反という点で、その人は責められるのである。このように、結果の予見可能性という行為者の主観的事実に立脚して、その人の過失を認定しようという立場が旧過失論である。しかし、予見可能性という主観的な要素で過失犯であるかどうかを認定するには次のような困難が伴うであろう。例えば、クルマを運転していれば、そのことは直ちに、事故を起こすという予見可能性をつねにもっていなければならないことになり、事故を起こせば予見義務に違反したということで直ちに過失犯と認定されてしまう。しかし、よほど運転者が注意していても、歩行者が道に飛び出して、轢いてしまうこともあるかもしれない。そうしたことの予見可能性までも運転者はもたなければならなくなる。つまりは、予見可能性が広がり、過失の範囲も不用意に広げられてしまうことになりかねないのである。

新しい過失論（以下「新過失論」と略記）は、旧過失論の問題点を踏まえ、注意義務の中身を、予見義務という単なる内心における義務と捉えるのではなく、結果回避義務、すなわち予見される危険な結果発生を回避すべく何らかの措置をとるべきだとする義務と捉える。つまり、外的な客観的行為との関係の中で論じようとする。従って、新過失論は、過失を、「結果回避義務違反」、すなわち、結果回避のために必要な何らかの行為を行わなかったという点に認めようとするのである。では、それは、どのような意味をもつのだろうか。旧過失論とこの新過失論は、予見可能性という点に関しては共通している。異なるのは、外的な客観的行為という点においてである。新過失論の場合は、行為者が、必要とされる注意を守り、落ち度のない態度をもって振る舞ったのであれば、結果的に何が起こっても、それは適法とされるのである。これが新過失論の背景となっている「許された危険の法理」である。また、先に挙げた例の場合のように、歩行者が突然異常な行動に出て、轢いてしまった場合にも、歩行者の適切な行動を信頼するのが当然という場面においてなら、そのことの予見可能性があったとはしない。これが「信頼の原則」と呼ばれるものである。過失がこのように捉えられた場合、もし何らかの事故が起こっても、態度に落ち度がなければ、つまり、過失がなければ、違法ではないということになる。ここではもはや、過失は、責任の問題ではなく、違法性の問題となっている。つまり、犯罪論の中での位置が変化しているのである。このような新過失論は、先述のように、交通事故の増加によって生まれてきたものである。その理由は、実務的なレベルで、一定限度の刑事免責を確保する必要があったからだともいえるが、その根本には、クルマは私たちの生命をしばしば危険にさらすが、かといって社会的に有用なクルマの存在を否定することはできない、という現実があったからである。従って、新過失論での過失は、「許された危険を越えた行為、すなわち、その行為のもっている（社会的）有用性と衡量してもなお許されない程度に、法益侵害の高度の危険をもった行為⁵」というようにも説明されるのである。

今日では、新過失論が有力であるが、旧過失論も完全に取って代わられたわけではない。

⁵ 町野朔・中森喜彦編『刑法I 総論』（有斐閣・1995年）131頁。

両者の間には過失論争が生じ、新過失論の問題点があぶりだされたり、また危惧感説（具体的な予見可能性がなくても、漠然とした予感があれば、それを避けるべき義務があると考える考え方）のようなさらに新しい過失論も登場したりしてきている⁶。

これまで、過失が犯罪論の中で占める位置の変化を確認してきたが、そこには今日のクルマ社会に対する考え方が映し出されているように思われる。つまり、クルマは有用だから、少々の危険は看過し、その存在を是認しようという考え方である。言葉を換えれば、クルマが事故を起こしても、注意義務を守って、落ち度のない振る舞いをしていれば、それは便利なものだから、罪科ありとせず、刑罰も与えないという考え方である。これは、日本がクルマ社会化した今日、多くの人間がクルマの運転者として、いつ事故を起こす側に回るかもしれない以上、都合のよい考え方と言えるかもしれない。善良な市民すらも、不注意で事故を起こしたら、刑務所に送られることになるかもしれないから、それを回避することができるという意味においてである。しかし、それでもなお、沢山の交通業過の刑法犯が出ているのはなぜだろうか。それを考えるために、我々はここでもう一度刑罰の意味を考えてみる必要がある。

第二章 刑罰の意味と刑事政策

そもそも刑罰は、何のためにあるのだろうか。西洋近代の刑法論においては、大きく二つの考え方が対立していた。その根本にあるのは、人間観の違いである。概観してみたい。

古典的な刑法思想は、人間は自由意志をもった理性的存在だという考え方をとる。それを代表するのは、カント（1724-1804）、ヘーゲル（1770-1831）、A.フォイエルバッハ（1775-1833）である。カントの刑法思想は「応報刑論」である。カントは『人倫の形而上学』の中で、「裁判による刑罰は、犯罪者自身のためであれあるいは公的市民社会のためであれ、もっぱらある他人の善を促進するための手段として課せられるといったものでは決してありえず、常にただ彼が罪を犯したがゆえに彼に課せられるといったものでなくてはならない」と言う。またその刑罰を定める原理・規準になるのは、「もし汝が同一国民に属するある他人に対して理由のない害悪を加えるならば、それがどんなものであれ汝はそれを汝自身に対してなす」ということになる「同害報復の法理」だとする⁷。『法の哲学』のヘーゲルもカントのそうした思想を受け継いで、法＝権利＝正義（das Recht）の侵害としての「犯罪の行為は一つの否定的なものであり、したがって刑罰は否定の否定にほかならない⁸」と述べて、刑罰の意味を犯罪で侵害された法＝権利＝正義の回復に見ている。

⁶ 以上の過失論についての記述では、藤木英雄・板倉宏編『ジュリスト増刊・刑法の争点（新版）』（有斐閣・1987年）を主に参照した。

⁷ I.Kant, Werke in zehn Bänden. Hrsg. von W.Weischedel. Darmstadt 1983. Bd.7. S.453f. 邦訳は『世界の名著・32巻・カント』（中央公論社・1972年）473-474頁による。

⁸ G.W.F.Hegel, Werke in zwanzig Bänden. Hrsg. von E.Moldenhauer und K.M.Michel. Frankfurt a.M. 1970.

しかし、同害報復のような犯罪と刑罰の実質的同等性は、理論的にも実践的にも不可能だとし、その代わりに「価値的な同一性」にその原理を認めようとしている。他方、フョイエルバッハは、同じ人間観を前提しながら、刑罰の意味を別のところに見ている。彼は、人間は合理的存在だから、犯罪を犯すことによって得られる快楽よりも、大きい不快が刑罰として科せられることが予め提示されていれば、犯罪を犯すことを選ばないとする「心理強制説」を採り、刑罰はその威嚇力によって犯罪を防止することに目的があると見なす⁹。このように、刑罰が犯罪防止の目的のために科されるという考え方を、先の「応報刑論」に対して「目的刑論」という。犯罪が起こったから刑罰が科されるのではなく、犯罪が起こらないように刑を科すのである。刑罰は犯罪防止の道具となっている。

このような古典的な刑法思想に対して、十九世紀後半から、社会構造の変化に伴う犯罪の質の変貌、実証科学の発達によって、新しい刑法理論、近代派刑法理論が登場した。この中には、やはりいくつかの流れがあるが、共通してみられるのは、決定論的な人間観である。その流れには、犯罪の原因は犯罪者自身の生物学的な原因にあるとする考え方や、犯罪者をとりまく社会構造の中にその原因を求めようとする考え方などが見られるが、いずれも、人間の自由意志に対して懐疑的である。この近代派刑法理論を精緻なものにしたのが、リスト（1851-1919）であるが、彼は、「社会政策は最良の刑事政策である」と述べ、犯罪の社会的原因には、刑罰で対処するよりも、社会政策によってそれに取り組むことを重視した。また、個人に原因がある場合には、その個人の犯罪原因を改善する目的で教育するという「教育刑論」を主張した。このリストの考え方は、フョイエルバッハと同じく「目的刑論」ではあるが、リストが犯罪者個人を再犯から遠ざけるという目的において考えた「特殊予防論」であるのに対し、フョイエルバッハの場合は、不特定多数の人間を犯罪から遠ざけるという意味で「一般予防論」である。

以上簡単ではあるが、刑罰にどのような意味づけが与えられてきたかを見てみたが、先に我々が扱ってきた交通犯罪に対する刑罰は果たしてどのような考え方のもとにあるのだろうか。刑法学全体において「現在では、犯罪防止目的を全く考慮しない絶対的応報刑論はみられず、応報刑論を基調としつつも、予防効果（特に一般予防効果）も重複する相対的応報刑論が有力である¹⁰」のだとすれば、交通犯罪に対する刑罰もそうした意味づけが与えられているということになる。しかし、日本の現行の刑法はそうした機能を果たしているのだろうか。通常の殺人罪であれば、「人を殺した者は、死刑又は無期若しくは三年以上の懲役に処する」（刑法199条）とあり、犯罪に対して同等の刑罰が与えられるが、

Bd.7. S.186. 邦訳は『世界の名著・35巻・ヘーゲル』（中央公論社・1967年）298頁による。

⁹ このような彼の見解に対して、ヘーゲルは、「こういう仕方での刑罰の根拠づけは、大にむかって杖をふりあげるようなものであって、人間はその名誉と自由にしたがって取り扱われるのではなく、犬みたいに扱われる」と批判している。しかし、フョイエルバッハの場合も、選択意志という意味での自由意志が認められていることには変わりがない。ちなみに哲学者 L.フョイエルバッハ（1804-72）は、この刑法学者フョイエルバッハの四男である。

¹⁰ 木村光江『刑事法入門』85頁。以上の刑法理論の学説史の叙述でも、同書79頁以下を参考にした。

もし交通事故によって人を轢いてしまい、その人を死にたらしめた場合の業務上過失致死罪に対する刑罰は、その過失性のゆえに、「五年以下の懲役若しくは禁錮又は五十万円以下の罰金」に留まる。交通事故に殺人罪を適応した例は、皆無と言えるぐらい少ない¹¹。当然、被害者の家族からは、刑罰が軽いのではないかという声があがっている。とりわけ、飲酒のような悪質な運転によって家族が死亡した事故の場合はそうである。また、この刑罰が予防効果を発揮しているかといえ、これも、交通犯罪が減る様子もなく、あまり効果的ではないように思われる。それに加えて、法曹界全体で、交通犯罪に対して寛刑化の傾向にあるという指摘もなされている¹²。だとすれば、なおのこと予防効果は減少していくように思われる。

このような状況のもと、警察庁は、飲酒や無免許などの悪質・危険な運転や違法駐車をはじめとする交通違反の罰則を厳しくする道路交通法改正の試案を纏め、その中では、人を死傷させた場合に重罰を科す「危険運転致死傷罪」の創設を検討している（「朝日」2000/12/28）。それによれば、危険な運転のうち、飲酒や麻薬使用、過労が原因で相手を死亡させた場合、懲役7年を超える重い罰則もありうるとしている。他方法務省も、飲酒や薬物使用など危険な運転で人を死亡させた場合の罰則を「一年以上の有期懲役（最長で懲役15年）」に引き上げる要綱案を打ち出している（「朝日」2001/6/19）。悪質な運転に対するこのような刑事政策上の動きは当然のものと思われる。悪質な運転は、ほとんど故意にも等しいものであり、それによる死傷が起こった場合は、それ相応の厳罰が科されるべきであろう。しかしながら、それを除いた交通犯罪の場合はどうか。善良な市民が、ちょっとした不注意から交通事故を起こしてしまう。あるいは、歩行者の側の不注意から事故が起きてしまう。このような交通事故の場合は、刑罰はほとんど予防効果を発揮できないし、運転者に、被害者側の心の痛みが癒されるような刑罰が科されることもないであろう（正義の回復のためには、それで十分であるとしても）。新過失論に立てば、無罪となってしまうかもしれない。では、このような過失としての交通事故という現実にとどのような刑事政策的な対応の採り方があるのだろうか¹³。

最初にも述べたように、人は無謬ではない。容易に過失を犯す生き物である。歩行者が躓いて、車道の方に転倒する可能性はないとは言えない。年少者や老人の場合であれば、なおさらである。とりわけ、幼児に、大人のような状況判断力を期待することは無理である¹⁴。また運転者の方も、運転に慣れてきて、運転が惰性化してしまうのが人の常である。

¹¹ 二木雄策『交通死』（岩波書店・1997年）47頁を参照。

¹² 二木雄策『交通死』41頁以下を参照。また朝日新聞朝刊2000/12/26（京都版）を参照。以下本文中の同新聞参照箇所は、括弧内の、「朝日」という略号と日付で示す。

¹³ 刑事政策という言葉は、フォイエルバッハに由来するとははっきりと決められないが、彼の時代に使われ始めたらしい（森下忠『刑事政策入門』（成文堂・1987年））。ここでは、犯罪防止のために有効な政策という広い意味で使うものとする。

¹⁴ 杉田聡『クルマを捨てて歩く！』（講談社・2001年）139頁以下を参照。また杉田聡・今井博之『クルマ社会と子供たち』（岩波書店・1998年）49頁以下により詳しい記述がある。

人はさほど注意深くない存在、あるいは注意深くありつづけることのできない存在である。もちろん、歩行者も運転者も「歩行者は適切な行為をすべきであり、運転者は注意すべきである」というように、見も知らぬお互いがお互いを信頼した上で、今の路上の一応の安全は成り立っている¹⁵。しかし、そういう信頼がありながらも、それとは別個のところから過失はいつも突然、予想外の仕方でやってくる。あまりにも我々人間の能力に過重の信頼を寄せすぎるのは禁物である。さらに言えば、交通事故においては、その一回の過失が致命的なものになる。人は、過ちを犯しても、それを学習して、のちの人生に生かしていくことができるのであるが、交通事故の場合、やり直しがきかない。特に人命が奪われた場合はそうである。クルマの運転者の方は車体によってある程度ガードされているが、歩行者は生身の人間である。ぶつかればひとたまりもない。これらの点を考えてみると、クルマという道具を使いこなすのに、人間という生き物の身体・能力はあまりにも貧弱であり、この道具は人間にはふさわしくないのではないかとも思われる。とはいえ、一旦クルマの便利さを味わってしまった以上、人はその味を占めて、後戻りはできない。では、どのようにすれば過失は、なくせるとはいえないまでも、減らせるのだろうか。それを考えるため、次章以下では、人間とクルマとの関わり合いを検討し、そこから、ささやかながら、その刑事政策的対応を探っていきたい。

第三章 エラスムスと制度の問題

日本のクルマ社会の姿は、ちょっとした戦争である。車道は、銃弾の飛び交う戦場の如く、ちょっとした足を踏み込めば、直ちに自らの死を招くような危険地帯であり、車道と壁の狭い歩道がかろうじて安全地帯として確保されている。しかし、そこもまったく安全であるとは言えない。運転を誤ったクルマが突っ込んでくる可能性は否定できないからだ。また車線もないような狭い道路ではその安全地帯ですらも確保されず、人はヒヤヒヤ、オドオドしながら歩かなくてはならない。それに加えて、もし事故が起こっても、過失ということで、加害者には厳罰は課されず、被害者の死はお金で償われる。このような現状でありながら、平和を訴える声はなぜか細い。我々は路上にクルマが溢れかえっている様子を毎日のように目にし、あまりにも日常的に事故が起こるために、それに慣れ、麻痺してしまっているのだろうか。それだけではないであろう。自動車をもたらす功の面が大きいために、我々はそれを直視しないで、いわば見て見ぬふりをしている。いや、見ぬふりをしているというよりは、見えなくなっているのだろうか。だが、これは正常な姿と言えるだろうか。

ここで、エラスムス（1469-1536）が、十六世紀初頭の、戦争に明け暮れるヨーロッパ諸国の君主を相手に、平和を訴えたことを思い起こしてみたい。彼はその書『平和の訴え』

¹⁵ 宮台真司『まぼろしの郊外——成熟社会を生きる若者たちの行方』（朝日新聞社・2000年）170頁以下を参照。

の中でこう書いている。「人間の生命には、本来堪えることのできないほどのかすかすの不幸が生まれ落ちた時からそろっているというのに、その上人間自身の狂おしさや愚かしさがさらに多くの不幸を自ら招いているのです。この痴愚のために、人間の心の目はすっかり眩んでしまって、一寸先の不幸も見通すことができず、狂った向こう見ずの行動によって、一切の自然の絆とキリストの絆を裁ち切り、協定という協定をみな破っています。彼らはこれといった態度も限界もなしに騒乱を起こし、ひっきりなしに、どこでもかしこでも戦争をしています¹⁶」。エラスムスはこの書の中で、「平和の神」の口を借り、ヨーロッパ諸侯を相手に、彼らが「狂乱の神¹⁷」に憑かれていると主張し、それから目を覚まそうと訴え、平和へ向かう道筋を論じている。そういう人間の痴愚狂気というテーマをエラスムスが全面的に展開したのが同じ彼の『痴愚神礼讃』である。この書は、「平和の神」の悲憤慨嘆とは異なり、「痴愚女神」の自画自讃からなっている。つまり、痴愚の女神は、人間たちの振る舞いがいかに痴愚や狂気にとりつかれているかを語り、それが自分の手柄であることを自慢するのである。痴愚女神の威力は、幼年期から老年まで人の一生涯をおおい、恋愛、結婚、家庭、友情のような人間関係から法、裁判、議会、宗教のような国家的な領域にまで及ぶ。就中、戦争は、『平和の訴え』同様、痴愚女神の本領とされる¹⁸。このような書物の意図がどこにあるのかについては、解釈が分かれるところであるが¹⁹、エラスムス自身、トマス・モアに捧げる献辞の中で、「特に誰といふ名を挙げて特定の人間を攻撃はせずに、人間といふものの習俗を批判するのは、ほんたうに噛みつくことになるのでせうか？これは、むしろ、教え諭し忠言を与えることではないでせうか？」²⁰と問いかけているように、人間の生活・習俗がいかに広く痴愚狂気にとりつかれているかを描き、その実、人間に自らの痴愚狂気を自覚させ、そこから少しでも抜け出させようとしている、というのがその意図であると考えられる²¹。それは、『平和の訴え』の場合も同様である。

¹⁶ Erasmus von Rotterdam, *Ausgewählte Schriften*. Hrsg von W. Welzig, Darmstadt 1975, 5 bd, S.398. 邦訳は、エラスムス（箕輪三郎訳）『平和の訴え』（岩波書店・1961年）による。

¹⁷ Erasmus, 5 bd, S.360.

¹⁸ Vgl. Erasmus, 2 bd, S.50.

¹⁹ ホイジンガの理解は異なる。「この作品には全体を通じて、二つの主題が縋い合わされている。健康な痴愚すなわち真の智慧の主題とうぬぼれた智慧すなわち純粋な痴愚のそれである」（J.ホイジンガ〔宮崎信彦訳〕『エラスムス——宗教改革の時代』〔筑摩書房・2001年〕126頁）。つまり、すべての痴愚が斥けるものであるわけではなく、真の智慧と結びついた痴愚があり、それが人間の幸福に役立っているというのである。「真に賢い人はすべての人と交わって、その痴愚を軽く見過ごし、自分も彼らと同じように気軽に間違いをすることだ」（同書 119-120頁）。

²⁰ Erasmus, 2 bd, S.6. 邦訳は、エラスムス（渡辺一夫訳）『痴愚神礼讃』（岩波書店・1954年）による。

²¹ この献辞の中でエラスムスは、この痴愚女神（moria）というアイディアをモア（ラテン名 morus）の名前をきっかけにして思いついたと述べている。『痴愚神礼讃』は、モアが最も恐怖し唾棄した「痴愚神」を礼讃するという皮肉な構造を持ち、そして、モアに捧げられているのである。・・・おそらく、見たところは、痴愚神を礼讃するかのごとく思われるが、結論としてわれわれに伝えられるものは、痴愚神の敵ともいえる聡明冷静なモアのあるいはその精神の礼讃になっているのである」（『世界の名著・22巻・エラスムス トマス・モア』〔中央公論社・1980年〕収録の解説、渡辺一夫）

そこでは次のように語っている。「これほどまで狂乱の神にとりつかれてしまった者に対しては、不憫と思うほかに、どんな手の施しようがあるのでしょうか？・・・健康回復への第一歩は病状の重さをはっきり知ることなのです²²」と。このエラスミスムに我々は何を学びうるだろうか²³。

路上に氾濫するクルマの光景を当たり前と見てしまうのも、交通事故を日常茶飯事と見なしてしまうのも、これは、人間が痴愚女神にとり憑かれた結果ではないだろうか。クルマ社会の中の人間全般がこの女神に憑依されているために、運転者も歩行者も、クルマ社会の現状を当然のもののように受け取っているのであろう。では、そこから抜け出すにはどうすればよいのだろうか。エラスムスに倣って、痴愚女神に再びお出ましを願い、その自慢話を聴けばいいのだろうか。平和の神にお出ましねがって、その悲憤慷慨を聴けばいいのだろうか。しかし、クルマの毒が我々の中に浸透しすぎて、そういう自慢や悲嘆には耳を貸さないかもしれない。とにかく、エラスムスの言うように、健康回復のまず第一歩は、クルマ社会の中の人間がいかに痴愚にとり憑かれているか、病状がいかに重いかを知ることであろう。再び『平和の訴え』から引こう。「この〔引用者：戦争に反対するという〕目的のために各人はそのすべてを持ち寄っていただきたい。自然が、それにもましてキリストが、あれほど多くの絆で結びつけた人間たちを、恒久的な和合が一体としてくれますように。そして、すべての人びとが、すべての者の幸福に等しく関係する事からの実現のために、共通の熱意をもって努力してくださるよう！すべてがこの目的に向かうよう促しているのですよ。まず第一に自然の感性と、いわば人間性（*humanitas*）そのものが挙げられますし、さらに続いて、あらゆる人間の幸福の導き手であり創始者であるキリスト。これに加えて、平和のもたらすあの数えきれないほどの利益と戦争のもたらす莫大な災禍とがそうですね²⁴」。ここで「人間性」と言われているものの内実は、次の文章から分かる。「お互いに親切の手をさしのべることを、一般に人間的と呼んでいることは申し上げるまでもありません。ですから、人間性という言葉は、けっして外的なわれわれの現状のことではなく、自然にふさわしい人間の態度ふるまいのことを意味しているのです²⁵」。エラスムスは、人間に親切と和合を知る自然本来の力を認め、それがヨーロッパ諸国の君主制やキリスト教会という制度のもとで歪められざるをえない現状を見て取り、それに筆の力をもって立ち向かったのである²⁶。

「ルネサンスの二つの巨星」29頁）。

²² Erasmus, 5 bd, S.360.

²³ エラスミスムという言葉については、大江健三郎・清水徹編『渡辺一夫評論選 狂気について』（岩波書店・1993年）収録の「エラスミスムについて」を参照。「エラスミスムという語は、ルネサンス期のユマニストとして、ユマニストの王者だとかヨーロッパの良心だとか呼ばれたデシデリウス・エラスムスの精神的態度一般をさすために、しばしば用いられる」（同書96頁）。

²⁴ Erasmus, 5 bd, S.446.

²⁵ Erasmus, 5 bd, S.366.

²⁶ 渡辺一夫『フランス・ルネサンスの人々』（岩波書店・1992年）326頁以下を参照。

人間はしばしば、自ら生み出した道具や制度のもとでその歯車となり、いびつな仕方では生きられなくなる²⁷。クルマ社会もその典型ではないだろうか。我々もエラスムスに倣い、そうした道具や制度を均しく享受しようという意味でクルマ社会を「もっと人間らしく (humanior)」する方向を探っていきたい。次章では、特に日本の都市空間に照準を絞りながら、クルマと人間との関わり方をとりあげてみよう。これによって病状を知り、痴愚の病から抜けだし、その制度を改善していく着手点を探ることができるからである。もちろん人間の行動は、道具や制度に完全に決定されるわけではないから、交通事故がその改善によって全くなくなることは期待できない。しかし、人間の行動は多分にそれらに左右される。その意味でクルマをめぐる制度の改善という社会政策にこそ、交通犯罪の減少につながる最良の刑事政策があると思われる。

第四章 クルマと人間

実用に耐えうるガソリン自動車の登場は、1885年頃のことである。ドイツにおいてベンツやダイムラーらによってそれは発明された。その後、法的規制の緩やかなフランスで技術開発が進められ、後には西ヨーロッパ諸国、アメリカ合衆国や日本において、それぞれ独自のクルマが生み出された。自動車の歴史はたかだか百年余りである。もちろん、それ以外にもクルマがないわけではない。古くは馬車、牛車、人力車、産業革命において蒸気機関の登場以降は、蒸気自動車、そして電気自動車も開発された。しかし、技術的問題もあって、他のクルマは淘汰される結果になった²⁸。このガソリン自動車の地上に於ける拡散と共に、クルマをめぐる様々な制度も形成されてくる。ハード面から言えば、クルマそれ自体、メーカー、販売店、ガソリンスタンド、道路、信号、標識、高速道路、駐車場など。ソフト面から言えば、クルマのための法体系、警察、車検、自動車保険など。こうした制度は、もちろんクルマの運転者のためのものであり、彼らを対象にしたものであるが、彼らの振る舞いを陰に陽に規定・規制してもいる。もしこのような制度が非運転者に対して抑圧的に働くとすれば、それは、その制度が「人間的」でないということになる。そこで、小論では、クルマと人との関わりを、とりわけ運転者と非運転者（あるいは住民・歩行者）との差異という視点から見ていき、クルマをとりまく制度の問題点を探っていきたい。

(1) 人間にとって自動車のもつ意義は、その自動車のもつ機能の点から取り出すこと

²⁷ 人間が、自らのつくり出した機械や思想、制度の歯車・奴隷に陥りやすいという指摘は、渡辺一夫の著作の中に繰り返しなされている。たとえば、『人間模索』（講談社・1976年）14頁、37頁。『狂気について』157頁。『フランス・ルネサンスの人々』7頁以下。『ヒューマニズム考』（講談社・1973年）33頁以下。

²⁸ 折口透『自動車の世紀』（岩波書店・1997年）4頁を参照。蒸気機関は、効率をよくするためには、大型化する必要があった。また、ガソリン・エンジンの優位は、初期の自動車レースで示された（同書17頁以下）。

ができるだろう。自動車は、人間の移動力を爆発的な仕方で増した。しかも、自分の欲する時間に自分の欲する地点にまで人間を運んでくれる。つまり、自動車は、人間を「時間と距離の制約から解放²⁹⁾」したのである。同時にまた、その輸送力にも目を向けるべきであろう。もちろん大型の自動車であるにせよ、列車、船舶、航空機などのその他の交通機関に劣る点も多いが、自動車は、人間や物品を思い通りの場所に運ぶことができるという意味で、他の交通機関に優っている。

しかし、このようなクルマのもつ利便性が、非運転者から「足」を奪い、また生活の基盤すらも、危機に晒している。その非運転者の「足」とは、公共交通機関である。かつて日本の主要な都市（最大六十七都市）には、路面電車が走っていた。ところが、六十年代にクルマが道路を占有し始めるにつれて、路面電車は邪魔者となり、今日では残るのはわずか十九都市である³⁰⁾。この路面電車に代わって公共交通機関の主役となったのが、バスであるが、これも、時間通りにはこない、混雑する、など不人気である。こうなると、公共交通機関を利用するよりも、マイカーを利用した方がいいとだれもが考える。利用客は減り、クルマの洪水はさらに増し、バスは時間にさらに遅れ、ますます利用客は減るという悪循環に陥る。バスに代えて、地下鉄を建設するということも可能であろうが、これには莫大な建設費がかかるし、このクルマ社会に建設費に見合うほどの利用客が見込めるか分からない。かくして公共交通機関は衰退の道をたどるしかなく、非運転者から「足」を奪ってしまう結果になる³¹⁾。また、誰しものがクルマを所有するようになると、それまで近所の商店街で買い物をしていたのが、駐車が困難であるために、一週間分の食料を郊外的大型店で一度にどっと買い、クルマで運搬するというライフスタイルをとるようになる。そうすると、都市空間に根付いていた商店街の活気は沈滞していかざるをえない。これは否応ない帰結である（「朝日」2000/6/11）。これはクルマの運転者にとってはまったく意に介することのない事態であるが、非運転者にとっては深刻な事態である。特に高齢者にとっては、毎日の生活の基盤を直撃する危機であるとも言えよう。それに加えて、商店街が「シャッター通り」と化してしまうと、街自体の活気も失われていく。通りを歩く者はなくなり、「ゴーストタウン」化してしまう。

また、クルマは、その利便性に隠れて見えなくなっているが、実は、非常に効率の悪い乗り物である。お金（購入費、維持費、車検、税金、駐車場代、ガソリン代など）はかかり、燃料も費やし（燃費）、多くの場合、たった一人の人間を運んでいる。しかも、走らせていないともとがとれないから、それでも走らせることになる。

(2) 今度は実質的な機能とは別のところで見てみる。人間は、クルマの運転自体を楽しむ。クルマ自体のもつスピード感、躍動感、疾走感、流れていく風景などが人を惹きつ

²⁹⁾ 折口透『自動車の世紀』25頁。

³⁰⁾ 今尾恵介『路面電車——未来型都市交通への提言』（筑摩書房・2001年）24頁以下を参照。

³¹⁾ この点は、多くの論者が指摘している。例えば、Taylor, C., The Ethics of Authenticity. Harvard UP 1991, p.9.

ける。それに加え、若者たちは、クルマのもつ攻撃性、危険性を愛好する。また人は、クルマ自体の乗り心地を楽しむ。クルマは乗る者にとって快適な空間である。彼らは、自動車の車内の装備や居心地のよさにお金をかけ、自分が安心できる小宇宙をそこに作り出そうとしている。これらの意味においてクルマの内部空間は、乗る者たちにとっては居心地がよく、楽しませてくれる場所である。それから、クルマには、外部空間と接触せず、「ドアからドアへ」移動できるという大きな特色がある。すなわち、乗る人たちは、自分らの家のドアを出ると、クルマという私的空間の中に直ちに乗り込み、目的地のドアに到達するまで、その私的空間の内部で時を過ごすことができる。彼らは、道路という公的空間の上を走っているにもかかわらず、居心地のいい、そして自らの好きにできる私的空間を満喫できるのである。

しかし、道路に面している住宅地にとっては、クルマのスピード、騒音、振動、巻き上げる埃、排気ガスは、どれ一つとってみても、好ましいものではない。しかも、日本社会の夜型化が進んで、クルマにさらされる時間は、長くなっている。そしてもちろん、暴走族によるクルマの走行になると、もっとたちが悪い。さらにまた、駐車場が住宅に隣接している場合、アイドリングは、大きな弊害を引き起こしている。アイドリングをするのにも理由があるのだろう。しかし、住民にとっては耐え難い。クルマのエンジンの重低音が耳鳴りのように聞こえ、家の中には長時間、排気ガスや熱気や埃が入り込む。しかし、運転者にとっては、車外で起こる出来事は、すべて他人事になってしまう。内部空間のうちにあって、自らの出す騒音、排気ガス、熱気などからは遮断され、外部空間から隔てられているからである。そうした好き放題にできる私的空間は、駐車場においてばかりでなく、路上にも拡大する。車内のゴミ（タバコや空き缶など）を路上に捨てたり、大音量で音楽を垂れ流したり、携帯電話で話しながら運転したりする。アレント（1906-1975）によれば、「私的（private）」という言葉は、「欠如している」という観念を含むとされる。「完全に私的な生活を送るということは、なによりもまず、真に人間的な生活に不可欠な物が〈奪われている deprived〉ということを意味する。すなわち、他人によって見られ聞かれることから生じるリアリティを奪われていること・・・を意味する³²」。そこから、一種道徳的なアノミーが生じてきているのである。例えば、携帯電話で話しながら走行することは、道路交通法第71条（1999年）で禁止されたにもかかわらず、改まっている様子もない。私的空間である以上、彼らの道徳的・倫理的意識に訴えることは困難である。

（3）次に、クルマのもつ大きさに着目してみる。そこには「空間占拠」の問題がある。クルマが自家用車である場合、家において（たとえば、車庫や月極駐車場などで）一定の空間を占める必要がある。職場にクルマで出かけると、そこでも、クルマのための一定の空間が必要になる。さらに、仕事先にもクルマで回るとすると、回る先々でクルマの駐車スペースが必要になる。これらの空間はある程度使い回しが効くであろうが、しかしながら、日本の現在の都市空間の中には、ゆとりがなく、このような使い回しもしにくい。必

³² ハンナ・アレント（志水速雄訳）『人間の条件』（筑摩書房・1994年）87頁。

然的に路上に駐車することになる³³。道路にはみ出すと他のクルマの邪魔になるから、歩道にクルマを乗り上げるような形で駐車することが日常茶飯事になってしまう。しかし、歩道に駐車するということは、とりもなおさず、歩行者の進行の妨害になる。たしかに普通の歩行者であれば、避けて通ることぐらいさして困難ではない。しかし、何らかの理由で車椅子を使用する人たち、小さい子どもを乗せたベビーカーを押す人たち、それから、いま日本に増えつつある高齢者、そういう人たち（「交通弱者」）にとっては、これは障害となりうる。もちろん歩道が広ければ問題はない。しかし、日本の多くの歩道は狭い。その場合歩行者は危険地帯である車道を通らざるをえなくなってしまう。

(4) さらに、クルマの外観、つまり、どんな車種のクルマに乗っているか、ということを取り上げてみよう。ヴェブレン（1857-1929）の分析にも示されているように³⁴、豊かな階級は、自分のもつ力を誇示し、他人に妬みをよびおこさせるようなかたちでなされる「顕示的消費」を行う。このことは、今日の日本社会を構成する豊かな階層³⁵においても成り立つものと思われる。彼らの蕩尽は、自己を顕示し、他人との差異を示そうという意義をもっている。クルマの場合でいえば、自分の収入に見合う以上のお金を自動車の購入に費やすのである。これに対しては、その所有者がどのような車種のクルマに乗ろうが、それは趣味の問題だ、と片づけられてしまうかもしれない。たしかに、スポーティタイプのもに乗ろうが、セダンに乗ろうが、ワゴンに乗ろうが、それは個人の自由である。しかし、すでに見てきたように、クルマが人間と抜き差しならぬ関係に置かれている以上、単純に個人の問題、趣味の問題として切り捨てることはできないのではないだろうか。たとえば、いま人気がある RV (recreational vehicle) は、車高の高い分、普通の車よりも、無防備な歩行者にとって威圧感が大きい。また、最近激しい議論が交わされている環境問題との関わりでも、車種の問題は重要であるだろう。

(5) 最後に、クルマが走る舞台、すなわち道路の現状をとりあげてみよう。

まず一般的なことを言えば、日本の道路の多くは、六十年代から motorization 化が急速に進んだために、従来人々が往来していた道をそのまま舗装したものである。そのため、生活道路がそのまま自動車道路になったものが多い。しかし、そもそも生活道路であるから、十分な広さがなく、また人とクルマの往来が混在した形になってしまっている。クルマの量が急激に増えるにつれて、そうした道はクルマで溢れかえり、必然的に事故は多発

³³ 三本和彦『クルマから見る日本社会』（岩波書店・1997年）67-68頁を参照。

³⁴ ソースティン・ヴェブレン（高哲男訳）『有閑階級の理論——制度の進化に関する経済学的研究』（筑摩書房・1998年）。

³⁵ 最近の社会学の知見によれば、日本の総中流神話は崩壊しつつある。一つには、就職しながらも、独立しないで親元で寄生しながら暮らす、いわゆる「パラサイトシングル」という豊かな階層が登場した（山田昌弘『パラサイト・シングルの時代』筑摩書房・1999年）。また、親と子の地位の継承性が強まり、「実績主義」の空洞化が進み、「努力してもしかたがない」社会が形作られ、日本の階級社会化が進行しつつあるという研究もある（佐藤俊樹『不平等社会日本——さよなら総中流』中央公論社・2000年）。

する。それを何とか緩和するために、バイパスが設けられ始めた。しかし、バイパスを作っても、またそれがクルマで溢れかえることになり、さらにそのバイパスの建設が、というように道路行政は、後手後手に回ることになる（「バイパスの虫食い開発 bypass sprawl」現象）。これが都市近郊の住宅地の環境をも破壊していくことになる。

次に、道路の広さに応じてその現状をみると、まず広い道路においては、何車線も車道が取られているのと同じく、歩道も比較的広々と取られている。しかし、車量が極端に多く道路では、横断歩道がなく、歩道橋が設置してある。だが、「交通弱者」はどのようにしてその道を横断すればいいのだろうか。車椅子を使用する人たちは渡れず、ベビーカーを押す人は、それを抱え、高齢者は息を切らしながらそこを渡るのだろうか。次に、狭い道路でも、車道よりも高い歩道付きの道路の場合である。それは、一步踏み外せば、車道に落ちてしまうような細い道である場合が多い。しかも細い道であるにも関わらず、その中央に立ちふさがるように電信柱や道路標識が屹立していることがある。また先述のように、クルマが歩道に乗り上げて駐車しているのもしばしばである。また、横断歩道を渡るときは、その高い歩道から車道へ降りるために、傾斜がある。しかし、この傾斜がとても急である場合がある。細い歩道に上がるため、この急な傾きはやむをえざることとはいえ、これでは何のためにあるのか分からない。普通の歩行者には不要であるが、「交通弱者」にとって、この傾斜は急すぎてあまり役に立たないからである。最後に、白線でかろうじて車道から歩道が隔てられた狭い道、あるいは、歩道と車道の区別がない狭い道の場合はどうだろうか。これについては、道路交通法第十条①を見てみたい。「歩行者は、歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯と車道の区別のない道路においては、道路の右側端に寄って通行しなければならない。ただし、道路の右側端を通行することが危険であるときその他やむを得ないときは、道路の左側端に寄って通行することができる」。「路側帯」とは、白線で区切られた道路の一部分のことで、それは75センチ以上を原則とするが、道路が狭い場合には、最大50センチまで狭くすることができる。「歩道」と「路側帯」とが「歩道等」と総称されるが、この50センチすらもとるだけの余裕もない狭い道路が、「歩道等と車道の区別のない道路」ということになる。逆にいえば、この法律では、50センチをとる余裕すらもない狭い道をクルマが通ることが想定されており、人はそういう場合脇に寄って通行しなさいと命じているのである。実際どうしてこんな細い道にいうところまでクルマは入ってくる。非運転者は道路という舞台の上では、脇役なのである。

以上、人間とクルマとの関わりをいくつかの視点から見てきた。それらの点に関するかぎり、クルマをとりまく制度は、運転者、非運転者に均しく享受されるものとはなっていない。そのことが、ひいては、交通犯罪の多発に繋がっていると思われる。では、どのようにしてそれを改善していけばいいのだろうか。次章では、そのいくつかの対応策を提示してみたい。

第五章 制度への対応

交通犯罪は、その多くが過失であり、厳罰によって報いられるものでも厳罰によって減らせるものではない。過失は人間に否応なく伴うものだからだ。人間の行動は多分に制度によって左右される。従って、採るべき刑事政策的対応は、先述のように、運転者を陰に陽に規定・規制する制度の改善という社会政策にこそあると考える。しかし、現実味の乏しい対応を打ち出しても、あまり意味がないであろう。いま見てきた現状を踏まえながら、ささやかながら、いくつかの対応策を提示してみたい。

(1) まず、クルマ自体のあり方を考えてみよう。現在のような性能をもったクルマの誕生には、それなりの理由があるのだが、これまでとは違う発想でクルマの設計を考えられないものだろうか。「ツボグルマ」という新しいタイプのクルマの形を提唱している人もいる³⁶。クルマをサイズの小さいものにすれば、駐車場の問題も緩和される。歩行者に対する威圧感も減る。若干は渋滞の緩和にも貢献するであろう³⁷。実際、街に行くクルマの多くは、乗員一人なのである。そのたった一人を運ぶのに、燃料を多く費やす大型のクルマを動かすのは愚かしい。また、クルマに能力的な限界をもたせ、住民や歩行者に対する攻撃性を減らすことも考えるべきだろう。そもそもなぜあれだけの高速と爆音が必要なのだろうか。一部の人間はそういうものを愛好して止まないのだろうが、住民・歩行者にとっては迷惑なだけである。最後に、環境への負担の少ないクルマという点も重要である。一部の自治体では積極的に電気自動車を導入したりしているようであるが（「朝日」2001/5/25）、電気自動車はバッテリーの点で決定的な困難を抱えている。現在主流の鉛電池は、長持ちせず、電池自体の寿命も短く、高価であり、またリサイクルの点で大きな問題をはらんでいる。これに代えて、最近ハイブリッド車や燃料電池の車が脚光をあびている³⁸。他にもディーゼル車の問題があるが、クルマと環境との関わりはこれ自体大問題なので、ここでは触れるだけにしておく。

しかし、クルマ自体の改良は、道路周辺の環境改善にはつながるにしても、交通犯罪の減少には直接はつながらないであろう。交通事故を減らすには、よほどクルマのスピードを制限しなければならないからである。そうすると、実質クルマという道具自体が意味を失ってしまう（自転車程度のスピードで走るクルマを想像してみればいいであろう）。

(2) では、どうすればいいだろうか。都市空間への車両の流入を減少させるというのが一つの方法である。都市の中のクルマの絶対量が減れば、交通事故の数も減り、また、歩道がクルマの臨時駐車場になっているという現状も改善されるであろう。その減少のさ

³⁶ 上田篤『くるまは弱者のもの——ツボグルマの提唱』（中央公論社・1979年）124頁以下を参照。

³⁷ 以前から「コムーター」と呼ばれる二人乗りの小型車が現に存在している。また、岡崎宏司『自動車の危機—クルマは生き残れるか』（筑摩書房・1994年）150-151頁ではマイクロカーのコンセプトが語られている。

³⁸ 赤池学・金谷年展『メルセデスベンツに乗るということ』（日本経済新聞社・2000年）198頁以下。館内端『ガソリン車が消える日』（宝島社・2000年）167頁以下。朝日新聞朝刊1999/11/9。

せ方であるが、それにはいくつかの方法が考えられている。

一つは、自動車道路のあり方を「串刺し型」から「クラスター型」へ転換するというものである³⁹。串ざし型が、市街地のクルマの量を緩和するためにバイパスを増やしていき、郊外の集落を次から次に道路で串ざしにしていくのに対し、クラスター型は、自動車専用の道路を作り、そこから街に延びるツリー状の道路を作るとするものである。こうなると、その街に用のあるクルマしか入ってこなくなり、街へのクルマの流入は抑えられるというのだ。一見すると魅力的な提案のようにみえるが、しかし、現在の道路のあり方を根本から変える必要があるし、高速道路をどこに建設するのかという問題もある。街に作らないのであるなら、やはり人の手のいまだ触れていない自然を犠牲にして作るということになり、自然環境の破壊という問題に直結する。平野が少なく、狭い平野の、そこここに集落が発達しているという日本の地理的条件では、「クラスター型」の道路のあり方は難しいのかもしれない。

もう一つ別のやり方は、規制によって交通の流入するというものである。どのようにして規制するかといえば、大都市の都心部を通過する際に通行料を徴収するという「通行賦課金制度」や特定のナンバーの車両しか入れない「ナンバー制」、複数の人間が同乗していないと乗り入れできない「複数同乗制」などのアイディアが出されている。

(3) しかし、都市の内部でのクルマの通行が規制されるということは、市民の足が失われるということに繋がる。人間が文句を言わず歩く距離は、400メートルという指摘がある⁴⁰。条件（商店街であることや天候など）次第で、この距離は伸び縮みするが、歩くことを中心にすえて都市空間における人の移動を構想するならば、そうした距離を補完するなんらかの市民の足が必要になってくる。それは、いうまでもなく、公共交通機関の果たす役割である。現在のようなクルマ社会においては、公共交通機関は衰退の一途をたどりつつあるが、制度的に補強することによって人間の気持ちがクルマからそこへ向くよう誘導することができるであろう。

現在ある主な選択肢は、バスと地下鉄であるが、地下鉄を充実させるには、膨大な建設費がかかるし、上り下りの手間もその魅力を削いでいる。従って、バスに頼った形での充実にならざるをえない。都市の交通量が減少するとともに、専用のバスレーンを作ることによって、時間通りのバスの運行を確保することができるだろう。それによって混雑やガラガラというようなムラもなくすることができる。吊革にしがみついてバスにゆられていくという危険な状況も減るだろう。しかし、都市の交通量の減少は、かつてその増加で追い出された公共交通機関の復活を可能にすると思われる。それは、路面電車である。日本では、先述のように、現在かろうじて十九都市においてクルマ社会を生き抜いた形になっているが、欧米では、クルマ社会を克服するために、新型車両の路面電車（Stadtbahn, LRT）

³⁹ 上田篤『くるまは弱者のもの』56頁以下を参照。

⁴⁰ 斎間亨『新交通システムをつくる』（筑摩書房・1994年）18頁以下を参照。

が未来型都市交通の主役として活躍している⁴¹。しかも、人間がクルマから路面電車の利用へと向かうようにさまざまな工夫が凝らされている。他の機関の列車との相互乗り入れができたり、駅に駐車場を設け、クルマから路面電車への乗り換えをしやすい「Park and Ride (Parken und Umsteigen) 制」を充実させたり、低床の列車を何両も連結し、大量輸送を可能にしたりしている（かつてのチンチン電車のイメージは全くない）。また、ゾーン運賃制を採って、駅には改札がないため、乗り換えが円滑であり、環境チケットなどで、自動車利用客を公共交通に引き込む工夫がなされている。日本でも最近では、広島や熊本で低床の新型車両を採り入れたり、国内で最初に路面電車を走らせた京都でも市民団体が路面電車を復活させようと声をあげたりしている（「朝日」1997/10/12、2000/4/11、10/28、2001/5/21）。国も市民が歩ける街づくりを応援するということである（「朝日」1999/11/7、11/11）。だとすれば、そうした動きを加速させていくことが肝要である。市民が街を歩くようになれば、沈滞している商店街にも活気がもどってくる（「朝日」1999/12/6）。

さて、もう一つ市民の足を補完する方策がある。それは、自転車による交通を強化していくことである。それは、たとえばオランダにおいて積極的に行われている。自転車専用道路を造ることはもちろん、そこに防風壁を作ったり、駐輪場を増やしたり、バスや鉄道との接続が便利になるようにしたりしている。また駐車料を値上げし、自転車通勤には税の控除があったりとソフト面からの支援もある（「朝日」2000/4/22）。このような自転車を、日本でも評価の動きがある（2001/4/12）。この方策は、上に述べた公共交通機関の充実と両立しうるものである。この二つを併せることによって、都市空間は、ずっと移動しやすいものとなると思われる。

(4) たしかに(2)で都市空間内でのクルマを規制し、(3)でそれを補完するという両方向からのアプローチによって都市空間の中でのクルマの有用性はずっと低下すると思われるが、それでも、クルマを乗り続ける人々がいることはまず間違いないであろう。そうした人たちが、いままでよりも車両の数が減った都市の中を我が物顔に走るとすれば、これはまたこれで問題である。それにまた、都市において必要とされる物資の補給も、クルマの力にたよらざるをえない。これにどのように対処するか。

一つのやり方は、人間の生活空間と車道とを分けるという zoning の方法である⁴²。これは、日本では一部には「歩行者天国」のような形で実現されているが、商業地域にかぎらず、市民の生活空間の中で実現されるべきである。これによって、車線もないような狭い道路にクルマが入ってくるのをかなりの程度シャットアウトできる。これは一見すると、人間とクルマとの関わりが深くなっている今日、不可能な提案のように見えるかもしれない。しかし、果たしてそうだろうか。たとえば、オランダやデンマークでの「ボンエルフ」という政策である。ある地域がボンエルフに指定されると、その中では一般道路とはまっ

⁴¹ 今尾恵介『路面電車』123頁以下を参照。

⁴² レスター・R・ブラウン編著（加藤三郎監訳）『地球白書1992-93』（ダイヤモンド社・1992年）226頁以下を参照。

たく異なる歩行者優先の法律が運用される⁴³。そこでは、クルマが人に道をあけてほしければ、クラクションを鳴らすのではなく、窓を開けて歩行者に声をかける。子供は道で遊んでよい。道路上には、樹木や花壇やベンチなどの障害物があり、これらの障害物を避けながらクルマは蛇行しながらゆっくり走らなければならない。また道路上にもりあがり（「ハンプ」）があり、クルマがスピードを出すと、クルマの天井に頭をぶつけることになる。道には杭があり、いきどまりになっていることがある。これらの不便さのために、通りすがりのクルマはそこには入ってこれなくなるのである。非常に有効な政策であると思われる。これによって、現在クルマの独占地帯である路上に人が集うようになるであろう。子供の遊び場も増え、家に閉じこもりがちな高齢者も、路上に出てくるのではないだろうか。たしかに、遊び場としては公園があると主張する人もいるかもしれないが、現在の状況では、公園に行くまでが危険である。

しかし、このような方法にも負の部分がある。それは、このような政策が主に、所得の高い高級住宅地に優先的に向けられて、工業地帯に隣接した、低所得者の多い地域が後回しにされて、貧富の差が地域によって歴然としてしまうということである⁴⁴。行政の細かい配慮の必要な領域の問題である。

（5）さて、最後に再び刑罰を問題にしてみよう。小論では、人間には過失がつきものだから、制度の上で過失が起こりにくい都市空間を作ろうと主張してきた。しかし交通犯罪防止の最後の砦はやはり、運転者の意識である。例えば、すでに問題にしたが、携帯電話で話しながら走行することは法律の上で禁止されながらも野放し状態になっている。このような危険な運転を法律がなんら規制できないという事態をどのように見るべきなのだろうか。法律がありながらも、それが策法であって、なんら人々の生き方を規制できないとすれば、法律を軽く見る風潮が形成されてくるであろう。つまりは、法律が規範意識の形成に何ら役立っていないのである。歩行者も運転者もお互いがお互いを信頼した上で、今の路上の一応の安全は成り立っている、と先に書いたが（第二章参照）、そうした信頼も規範意識あつてのものである。走行中の運転者は携帯電話を使うべきでないという規範意識が運転者たちに欠如しているとすれば、信頼は消え去ってしまうし、路上は寄る辺なき空間、とりわけ歩行者にとっては戦々恐々の世界と化してしまう。では、規範意識を形成するにはどうすればいいか。それは、法律が実際に有効性をもち、それから逸脱すれば処罰されるという意識を運転者に植え付けることによってである。これは、行政、とりわけ、警察の領域の問題である。法律が「証人となる者のいる」ときだけ守られるものであり⁴⁵、単なる建前だけのお約束事だという意識が広まるとすれば、この社会は建前だけの嘘社会であると考えられるようになる。国によって定められた法律が、例えば、「走行中

⁴³ 杉田聡『クルマを捨てて歩く！』28頁を参照。また杉田聡・今井博之『クルマ社会と子供たち』にも同じ紹介がある。

⁴⁴ 宇沢弘文『自動車の社会的費用』（岩波書店・1974年）10-12頁に指摘されているように、所得水準の高い人ほど、主観的に環境破壊によって発生する被害が大きいためである。

⁴⁵ アンティポンの言葉。田中美知太郎『ソフィスト』（講談社・1976年）184頁を参照。

は携帯電話の使用を禁止する」という法律が真であることを示すためには、それが実効性をもつことを刑罰を通して明らかにする必要があるのではないだろうか。

結び

小論は、クルマ社会の問題を、とりわけ交通犯罪と、それを減少させるための刑事政策の視点から論じてきた。クルマと人間との関わりの問題については、交通犯罪に絞ってみても、まだまだ残された問題は多い。ここでは、都市空間に限って論じてきたが、都市内部の渋滞で不満を溜めた運転者が郊外でクルマを飛ばし、そこにおいて交通事故が多発しているという問題がある。交通事故の現場検証の問題や、交通事故の被害者に対する民事上の賠償の問題もある⁴⁶。交通犯罪以外のところでは、環境問題という大問題も控えている。従って、ここで取り組んだ論点ならびにそれへの対応策は、クルマ社会の問題領域全体から見ればほんのささやかなものにすぎない。しかし、小論の出発点はあくまでも、家の外に一步踏み出すと、危険と隣り合わせという異常な現況を何とか変えていく必要がある、という思いである。そこから、安心して歩ける都市空間を形成するための制度を発案してみた。小論は、もしかすると、「ドアからドアへ」のクルマの便利さを捨てて、不便さを甘受しなければならない、と主張しているかのようにも聞こえるかもしれない。しかし、事態は逆説的のようにも思われる。実は我々はむしろ、クルマの導入によって、それまで便利で安全だった空間（そこら中に遊び場があり、町内で生活用品が一通り揃う空間）を捨てて、危険なのはもちろん、クルマなしには不便だと感じるような空間、ちょっとした距離すらも歩くのが億劫になるような空間に身を置いてしまったのではないだろうか⁴⁷。

クルマは近代的な、あまりにも近代的な乗り物である。人間の欲望を解放し、私的空間を拡大させる。欲望は一旦は満たされても、また次のものを渴望する。私的空間は、そうした欲望する赤裸々な人間の姿を他人の目から覆い隠し、その覆いの下で人はアノミーに陥っていく。しかし、そうした近代も行き詰まりを見せている今日、公共交通機関や生活道路という公的な場で他者の視線のもとに市民意識を鍛え直す時期にきているのではないだろうか。

（京都工芸繊維大学・大阪学院大学非常勤講師）

⁴⁶ これらについては、二木雄策『交通死』や『ザ・交通事故』（宝島社・1999年）を参照。

⁴⁷ ここでは論じることができなかったが、クルマの影響は、我々人間の時間感覚にも及んでいるのかもしれない。杉田聡『クルマを捨てて歩く！』41頁以下を参照。