

道路交通法における交通規制と刑事規制の限界

長 井 圓

はじめに

- 一 法令主義から標示主義へ
- 二 交通規制による危険抑止
 - 1 交通規制と行為・環境
 - 2 交通規制と事故の抑止
 - 3 交通規制と抽象的危険
 - 4 標示による規制の限界
- 三 標示の規制に違反する罪
 - 1 交通規制の法的性質
 - 2 交通規制の適法要件
 - 3 規制の効力と裁判例
- 四 規制の無効と故意・過失
 - 1 規制の効力と責任
 - 2 規制の相対的無効
 - 3 規制の個別的無効

はじめに

道路交通法における交通規制は、信号機、道路標識または道路標示（以下では「標識等」という。）を設置して行うことを原則としている。そこで、標識等による交通規制が、その規制に違反する罪の成否に、どのように関係するか。

第一に、実体的デュープロセスまたは責任主義との関連において、交通規制の必要性・合理性が問題になる。すなわち、交通規制に違反する行為がこれに対する刑罰の重みに相当する危険性を備えているかどうかという問題である（後述本文二）。

第二に、標識等の要式や設置方法に瑕疵がある場合に、①その交通規制を無効とする法的処理（「無効法理」と）、②その（違反）行為者の過失を否認する法的処理（「無過失法理」と）のいずれによるべきかが問題になる（後述本文四）。

この二つの問題は、①その交通規制が交通関与者全体に及ぼすべき作用一般に重点を置くか、それとも、②個々の事件における行為者の具体的事情または罪責に重点を移すか、そのいずれかによって異なる帰結に至る。

比較的最近では、③に重点を移す学説が有力のように思われる。すなわち、第一の問題では、「危険を擬制する意味での抽象的危険犯」という観念を否定する見解⁽¹⁾、第二の問題では、「無過失法理」を重視する見解である⁽²⁾。しかし、第一の問題については、「危険擬制になるか否かは危険概念から一般的に決定されるのではなく、個々の犯罪と法定刑との均衡・法益の内容・規定の目的等を総合的に考慮して、その行為の違法性に相応する危険の質と程度ならびに危険の基準が画定されねばならない。」⁽³⁾と、私は考えてきた。また、第二の問題については、②の無過失法理が交通規

制を誤認・誤解する違反者の頻発を防止する機能に乏しいのに反して、①の無効法理は有効な交通規制への転換を公安委員会に促す機能に優れるから、可能な限り無効法理をとるべきである、と私は考えてきた。このように、④を重視する態度に出たのは、このような「大量」の交通違反行為に対して予定されている「手続」(交通反則手続・交通略式手続)の特殊性と問題性を考慮したこと由来する。ところが、無過失法理に重点を移すべきであるとする見解に新たに直面したのである。そこで、これを機会に、この問題を改めて検討してみたい。

思えば、磯野誠一先生は、現代の法律学を含む諸科学における専門的分化の弊害を「蜂の巣」に喩えられて、法学教育における「基礎演習」や学際領域における共同研究の推進の必要性を高く唱えておられた。本学に法学研究所が設立されて共同研究のプロジェクトが組成されたのも、その強い影響の賜の一つであった。この小論も、それに相応しいとはいえないが、その共同研究に端を発するものである。あえて、これを本号に加えて、先生の多大な功績を記念する一助となることを希うばかりである。

- (1) 内田文昭・刑法I(総論)(昭52)九八頁参照。なお、同九九頁〜一〇〇頁注(2)では、スピード違反罪(道交法一一八条一項二号)も、危険招来が処罰根拠であることに疑問はなく、違反をしても全く危険がないときは無罪とするべきであるとす。
- (2) 西原春夫「設置方法の不適切な道路標識と故意犯の成否」判例時報五五一号(昭44)一三三頁〜一三四頁、大沼邦弘「道路標識の設置方法が適切でないため適法かつ有効な右折進行禁止の規制がなされていないものとされた事例」警察研究四四卷一〇号(昭48)一一二頁〜一二二頁、三井誠「不適切な道路標識の設置方法」続刑法判例百選(昭46)二四一頁、同「道路標識の設置方法が適切でないためその標識による適法かつ有効な一方通行の規制がなされていないものとされた事例」警察研究四五卷三号(昭49)一二二頁〜一二三頁。
- (3) 長井圓「公共危険罪と公共危険の意義」内田文昭編著・刑法各論一〇〇講(昭59)一七〇頁。
- (4) 伊藤栄樹・小野慶二・莊子邦雄編・注釈特別刑法六卷交通法・通信法編一(昭57)一章道路交通法四条(長井圓)一六頁〜三〇頁。
- (5) 三井誠「道路標識による交通規制と刑事責任」団藤重光博士古稀祝賀論文集二卷(昭59)三五五頁以下。
- (6) 既に発表した共同研究の拙い成果については、長井圓「刑事過失論から見た「法工学」の提唱——自動車による左折・死角事故と業務上過失」

失致死傷罪の成否を巡って——」神奈川大学法学研究所研究年報二号（昭56）一〇二頁、同「刑事過失論からみた法工学の提唱——死角と結
果予見可能性との関係を中心に——」法社会学34号（昭57）一〇七頁参照。また、その後左折死角事故を取り扱った判例研究に、井上祐司
「左折大型貨物自動車の後続車両に対する注意業務」ジュリスト七六八号（昭57）一五五頁がある。なお、「法工学」の主導者の一人である
堀野定男助教は、道路交通の安全施設について、「道路標識は静的な特性ばかりでなく、動的特性において周到に計画され、設計・運用さ
れなければならぬ。この基本を誤ると、存在するだけで、本来の意図に反して交通行動に混乱を起すだけとなる。そして伝えたい内容が、
正しく、必要なタイミングに、理解しやすく伝えられる必要がある。不適当な情報は当然、不適当な行動を誘発することになるから、思いつ
きのにどんだん立てればよいというものではない。」（堀野「安全対策の問題点」野沢浩・小木和孝編著・自動車運転労働（昭55）四二六頁）
と指摘されていた。これに関しては、長井・神奈川大学法学研究所研究年報二号一三二頁〜一三四頁参照。

一 法令主義から標示主義へ

(1) 道路交通における交通規制には、道路交通の安全・円滑等を目的とする道路交通法（昭和三五年法律第一〇五号）
にもとづく交通規制のほかに、主に道路の管理・保全を目的とする道路法（昭和二七年法律第一八〇号）等にもとづく
交通規制がある。⁽⁸⁾そして、道路交通法の規制も、①法令の定め自体で一定の交通方法や行為などを禁止・制限・指定
するもの、②規制を行う個々の区域・区間・場所・信号機・道路標識・道路標示を設置・管理して、一定の規制内容を
標示して行うもの、③警察官等の現場における指示によるものに区別することができる。

ところで、道路交通法は、昭和四六年法律九八号による改正前までは、交通に関する規制について、いわゆる「法
令主義」を採用していたのである。すなわち、旧九条は次のように定めていた。「公安委員会は、道路における危険
を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要があると認めるときは、道路標識または道路標示……を設置する
ことができる」（一項）。「この法律の規定により公安委員会が行なう禁止、制限又は指定のうち政令で定めるものは、
政令で定めるところにより、道路標識等を設置して行なわなければならない」（二項）。したがって、交通規制は、原

則として規制要件を一般的・抽象的に規定し、例外として規定された規制を欠く場合または変更する場合にのみ公安委員会が具体的な規制を定めるが、その規制も「政令で定めるもの」についてのみ道路標識等を設置して行うことになっていたのである。

これに対して、昭和四六年に改正後の法四条一項は次のように定められた。「公安委員会は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者又は車両等の通行の禁止、その他の道路における交通の規制をすることができる。」こうして、交通整理・通行の禁止・制限等の交通規制は、道路交通法施行令に定める基本様式に従って、信号機（法二条一項一四号）・道路標識（同一五号）・道路標示（同一六号）を設置・管理して都道府県公安委員会がこれを行う原則になったのである。

この原則は「道路標識標示主義」と一般には呼ばれているが、以下では信号機による規制も含めて「標示主義」と呼ぶことにする。もっとも、実際には改正前も一定の場合を除いて、公安委員会の行う交通規制の全てが標識等で実施（運用）⁽⁹⁾されていた。すなわち、具体的な地点と日時を定めて行う規制内容を交通関与者の何人にもわかるようにする「標示主義」は、その技術的要請からして不可欠なものとして、従来から運用上認められていたのであって、ただ法四条で明示的に確認され推進されたのにすぎないといえよう。

(2) 法四条に定める都道府県公安委員会が設置・管理して行う標識等による交通規制の権限に関わる規定には、次のものがある。

㊦ 通行の禁止・制限（八条・九条）、㊧ 歩行者の横断方法（一二条・一三条）、㊨ 車両の通行区分（一七条一項・四項）六項）、㊩ 軽車両の路側帯通行（一七条の二）、㊪ 車両の通行帯（二〇条）、㊫ 路線バス等の優先通行帯（二〇条の二）、㊬ 車

両の軌道敷内通行（二二条二項三号）、㉔車両・路面電車・トロリーバスの最高速度（二三条）、㉕自動車の最低速度（二三条）、㉖車両の横断等禁止（二五条の二第二項）、㉗車両の進路変更禁止（二六条の二第三項）、㉘他の車両に追いつかれた車両の義務（二七条二項）、㉙車両の追越し禁止（三〇条）、㉚停車中の路面電車がある場合の車両の停止・徐行（三一条但書）、㉛車両等の踏切通過方法（三三条一項）、㉜車両の左折・右折方法（三四条一項・二項・四項）、㉝軽車両を除く車両の指定通行区分（三五条）、㉞車両等の優先道路（三六条二項・三項）、㉟車両等の歩行者等優先義務（三八条）、㊱車両等の徐行すべき場所（四二条）、㊲車両等の一時停止すべき場所（四三条）、㊳車両の駐停車禁止場所（四四条）、㊴車両の駐車禁止場所（四五条）、㊵車両の駐停車禁止特例（四六条）、㊶車両の路側帯駐停車方法（四七条三項）、㊷車両の駐停車方法指定（四八条）、㊸車両の駐車時間制限（四九条一項・三項）、㊹車両等の交差点等進入禁止（五〇条）、㊺自転車以外の軽車両を除く車両等の警音器使用指定（五四条一項）、㊻普通自転車の歩道通行特例（六三条の四）、㊼普通自転車の並進特例（六三条の五）、㊽自転車の横断方法（六三条の六）、㊾自転車の交差点通行方法（六三条の七）、㊿車両等の安全地帯側方通過方法（七一条三号）、㉀自動車の高速自動車国道における最低速度（七五条の四）、㉁緊急自動車を除く自動車の本線車道進入方法（七五条の六）、㉂自動車の故障等表示（七五条の一一第一項）、㉃信号機・道路標識等の無権限設置等禁止・排除命令等（七六条一項・二項、八一条一項一号）、㉄信号機等操作・移転・損壊の罪（八一五条⁽¹⁰⁾）。なお、㉅および㉆には罰則がない。

そして、これらの交通規制のために公安委員会が設置した施設の数は、昭和四二年と昭和五八年とを比較すると、信号機一〇・九倍、道路標識一四・八倍、横断歩道標示八・三倍、実線標示八・三倍、図示標示三一・八倍に達している⁽¹¹⁾のである。

第1表 交通規制実施状況

年度等 規制種別		昭和57年度末		年度等 規制種別		昭和57年度末	
		区間等	延長 (km)			区間等	延長 (km)
通行 禁止	歩行者用道路 上記以外の 道行止	52,539	11,657.2	徐行	2,682	—	
		53,923	27,369.0	駐停車禁止	3,166	2,849.3	
一方通行 指定方向外進行禁 止		77,657	18,942.6	駐車 禁止	区間	178,589	137,273.9
		113,649	—		区域	1,153	16,798.4
歩行者横断禁止		2,761	2,195.5	駐車方法の指定		2,278	—
中央線変移		6,778	684.9	駐車時 間の制 限	パーキン グ・メータ ー設置 その他	799	206.2
通行方向別通行区 分		15,387	—			410	70.3
路線バス等専用通 行帯		608	1,041.9	斜め横断可 立入禁止部分	564	—	
〃 優先通行帯		470	764.2	停止禁止部分	944	—	
車両通行区分指定		154	516.4	普通自転車歩道通 行可	2,535	—	
軌道敷内通行可		23	47.0	駐車可・停車可の 指定	27,480	32,741.4	
最高 速度	区間	151,811	181,647.4		2,328	418.2	
	区域	3,028	85,592.9	路側 帯	歩行者用 駐停車禁止 一般	2,676	753.5
車両横断禁止		270	320.9		13,251	4,329.0	
転回禁止		2,393	3,255.9		14,823	4,332.3	
追越しのための右 側部分はみ出し通 行禁止		30,226	66,989.3	一時停止	1,004,823	—	
追越し禁止		540	1,012.8	バス専用道路	186	121.4	
優先道路		54	8.2	自転車専用道路	94	173.1	
進路変更禁止		11,114	597.6	自転車専用通行帯	445	517.2	

- 注 1 警察庁資料による。
 2 自動車専用道路を除いた道路について、都道府県公安委員会が行った交通規制を計上した。
 3 通行禁止欄には踏切道の通行禁止は含まれていない。
 4 指定方向外進行禁止欄は、一方通行に関連するものを除き、指定方向外進行禁止の規制を行っているすべての流入路の数を計上した。

第2表 交通安全施設等整備状況の推移

(公安委員会分)

年	区分	信号機 (基)	道路標識 (本)	横断歩道 (本)	実線標示 (km)	図示標示 (箇)
昭和42年		10,067	620,363	77,643	8,190	91,703
45		19,517	1,240,754	128,125	11,426	155,176
46		23,290	1,598,687	134,176	13,704	237,401
47		29,396	2,028,635	194,536	16,090	375,121
48		38,244	2,730,934	233,011	24,014	601,106
49		46,824	3,496,141	280,350	30,865	874,179
50		55,630	4,252,504	335,123	38,695	1,090,882
51		63,846	4,905,005	342,842	47,021	1,272,576
52		71,728	5,578,795	379,604	55,170	1,391,491
53		79,359	6,209,556	420,889	66,354	1,653,995
54		87,081	6,832,213	463,984	76,254	1,955,107
55		94,056	7,259,265	512,432	84,411	2,250,131
56		101,100	7,913,656	573,539	93,578	2,550,415
57		106,083	8,937,178	616,487	99,583	2,726,428
58		110,045	9,202,698	646,019	104,961	2,919,168

- 注 1 警察庁資料による。
 2 各年3月末現在の数である。
 3 道路標識については、昭和57年度から(枚)とした。

第3表 交通安全施設等整備状況の推移

(道路管理者分)

年	区分	歩道 (km)	自転車道 (km)	横断歩道橋 (箇所)	地横断歩道 (箇所)	道路照明 (基)	道路標識 (本)
昭和42年		5,590	—	737	101	190,150	—
45		21,794	—	5,104	335	387,000	415,300
46		24,996	1,197	5,787	477	433,968	445,014
47		28,656	3,297	6,629	619	484,000	540,000
48		35,362	4,967	7,374	816	581,909	691,412
49		39,008	7,609	7,621	950	707,458	778,272
50		41,738	10,558	7,913	1,161	833,287	851,100
51		42,900	14,800	8,328	1,226	873,245	912,937
52		46,753	17,385	8,483	1,273	931,281	968,904
53		49,660	19,730	8,605	1,385	994,061	1,034,798
54		50,494	26,121	8,732	1,461	1,069,069	1,109,968
55		55,822	29,612	9,147	1,587	1,137,910	1,183,634
56		60,871	31,824	9,287	1,692	1,248,168	1,248,836
57		64,922	35,794	9,329	1,822	1,305,779	1,304,050
58		68,125	39,115	9,741	2,028	1,359,140	1,336,853

- 注 1 建設省資料による。
 2 高速自動車国道、有料道路及び道路法以外の道路は対象外である。
 3 各年3月末現在の数である。
 4 歩道及び自転車道は、延べ延長である。
 5 自転車道には、自転車歩行者道を含む。

- (7) 道路法四五条一項は、道路管理者が道路の構造保全または交通の安全・円滑のために必要な場所に「道路標識」または「区画線」(道交法二条二項参照)を設けなければならないと定める。道路の破損・欠壊・工事の場合(道路法四六条一項・二項)、危険物積載車両の場合(同条三項)、車両の幅・重量・高さ・長さおよび最小回転半径が安全な限度を超える場合(同四七条・四七条の三)には、政令または道路管理者が設置する道路標識(同四八条)にもとづいて通行を禁止・制限することができる。また、道路管理者は自動車専用道路・自転車専用道路等について道路標識を設けて通行の禁止・制限等を行うことができる(同四八条の五・四八条の六・四八条の九・四八条の一〇)。さらに、道路運送法(昭和二十六年法律一八三号)六八条五項は、自動車道事業者は政令で定める道路標識を設置しなければならない、と規定している。
- (8) 道路交通法と道路法における道路標識等の設置権限の区分については、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(昭和三十五年総理府・建設省令三号)四条に定めがある。道路法により道路管理者が設置するものは、案内標識・警戒標識・同令四条一項三号に定める規制標識および同令四条二項に掲げるもの以外の道路標識である。道路交通法により公安委員会が設置するものは、同令四条二項に定める規制標識・指示標識および同令四条一項に掲げるもの以外の道路標識である。なお、道路法四五条一項により設置された「区画線」は、同令七条で定めるところにより、道路交通法の適用については「道路標示」であることとみなされる(道交法二条二項)。すなわち、「車道中央線」・「車道外側線」を表示する区画線は、各々「中央線」・「路側帯」を表示する道路標示であるとみなされることになる。
- (9) 根本久「都道府県公安委員会の指定に関する問題(条例を含む)」判例タイムズ二八四号(昭四八)五六頁、長山頼興「道路交通法の「過失犯」処罰規定の問題点」警察学論集二六卷一一号(昭四八)八七頁参照。
- (10) 総理府編・昭和五九年版交通安全白書(昭五九)一一二頁・一一二頁第五表参照。
- (11) 総理府編・昭和五九年版交通安全白書三八頁第十九表・三九頁第二十表参照。

二 交通規制による危険抑止

1 交通規制と行為・環境

(1) 交通の安全と円滑は、交通関与者の行為と交通環境との相関性の下で達成される。そこで、交通関与者の危険な行為または円滑な通行を阻害する行為があっても事故の発生を未然に防止し障害のない交通を確保することができ、交通環境を整備することが理想であることはいうまでもない。⁽¹²⁾ 技術革新に伴って安全な車両と道路施設を完備して、交通の相互干渉と競合を完全に回避することが可能であれば、その理想も実現できるのである。

しかし、不完全な道路施設の下で、交通手段である車両が高速走行性をもつ「走る凶器・棺桶」であって、車両対車両および車両対歩行者との交通の相互干渉が物理的に回避不可能な現状では、交通の危険を防止する人間の行動が常に要求されることになる。⁽¹³⁾ 交通法規は、交通関与者の行為を外部から規制するソフトな環境因子であると同時に、その交通規制によって交通の相互干渉を減少させて交通秩序という環境を自ら形成するものである。⁽¹⁴⁾ こうして、交通規制には、交通の安全と円滑を図るための合理的な社会統制手段であることが要求されることになる。⁽¹⁵⁾

(2) 標識等は、個々の道路環境に応じた適切な交通情報を交通関与者に伝達することを目的とする。それが不適切な情報であれば、交通規制の目的は達成されない。

例えば、その区間につき指定された最高速度の規制の存在が運転者に知らされても、それ以上の速度での走行が安全な道路であれば、運転者は、たとえその行為が形式的には犯罪になることを熟知していたとしても、危険感もないため高速度の効用と快適さのゆえに違反を常に行うことになる。⁽¹⁶⁾ そこでは、速度の自乗に比例して運動エネルギーが増大するため、車両の制動が困難になり、これに応じて自己および他人の生命・身体に対する危険も増大するという一般的な理も、行為者が衝突を回避できる具体的状況（あるいはそう信じている情況）では、行為者の内面的な行為抑止力と必ずしも結合しないのである。逆に、速度規制がなくとも高速走行が具体的に危険な道路環境の下では、それに対応して自己の運転能力に適した安全運転を自主的に人々が行うことになる。⁽¹⁷⁾ そして、そのような合理的な行動をとらない逸脱者⁽¹⁸⁾であれば、いずれにせよ交通規制を無視するのであるから、結局は何らの規制を行わないに等しく、自ら招いた危険の結果について罪責を負わせるしかないのである。

もし、このような考え方を前提にするならば、業務上過失致死傷罪等による最小限の法規制のみで充分であることになり、むしろ過剰な交通規制こそが自ら違反（犯罪）を創出しているともいえるのである。そこでは、他人の死傷

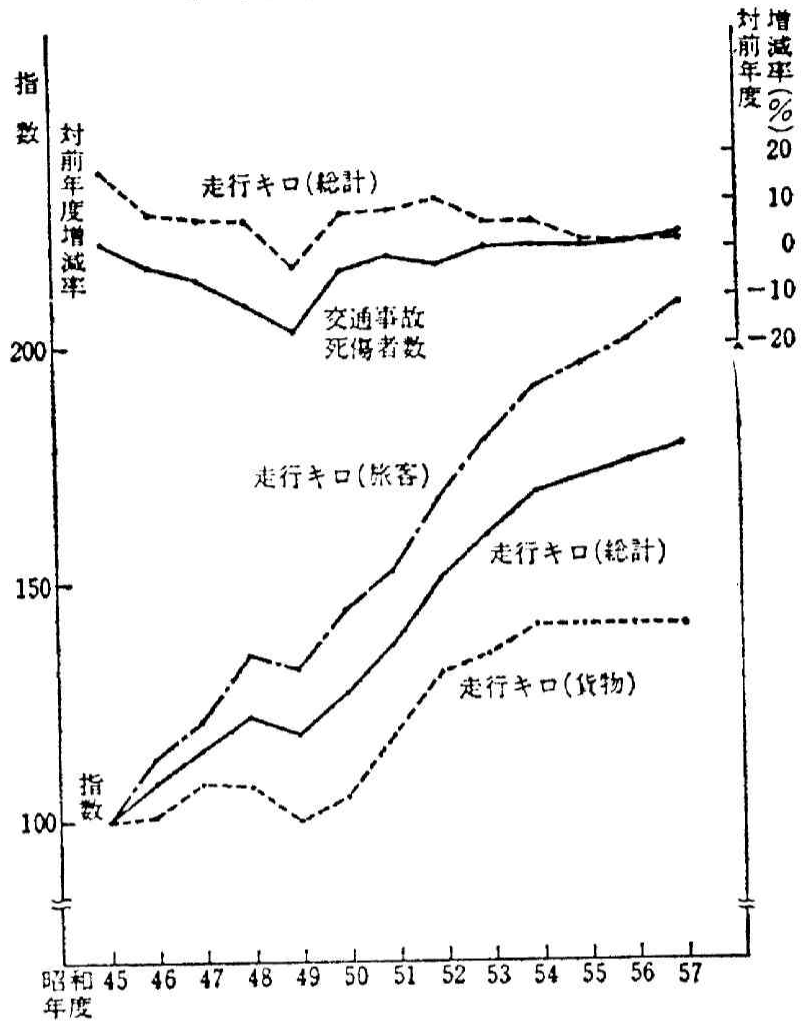
を招く具体的危険性のある行為のみに対する交通規制が合理的根拠をもつものとして許容されることになる。このような理念にもとづく交通規制は、合理的な一般市民を対象として予定する刑法に調和し、これに吸収させることができる。したがって、そのような道路交通法の規制は、刑法の単なる形式上の特別法でしなくなるのである。

(3) 刑法と交通法における規制対象の限界は明確ではない。我国の刑法は、陸路の損壊・壅塞による往来妨害(一二四条一項)を別にすると、鉄道・水路の交通機関に対する妨害・危険行為(一二四条、一二九条)を禁止するだけで、それ以外の交通危険行為の規制については交通法等の特別刑法に委ねている。道路交通に関していえば、道路・道路施設の損壊・妨害、自動車の転覆・破壊、乗客等の殺傷および飲酒過労運転等の交通危険犯は、道路法・高速自動車国道法・道路運送法および道路交通法等で規制されている。⁽¹⁹⁾これに対して、西ドイツ刑法は、これらの交通危険犯を、生命・身体・重要な財産に対する具体的危険行為に重点を置きながらも、一括して規制する方策を示している。⁽²⁰⁾ともあれ、このような交通危険犯を刑法と特別刑法とのいずれの実体法で規制するかは、必ずしも重要ではない。むしろ重要なのは、第一に、このような危険犯に至らない行為にも交通規制をして、その違反を処罰することが許されるか、第二に、その違反を処罰する手続的保障が充分かどうかである。道路交通法に違反する罪には、交通反則手続や略式手続しか通常予定されていないため、危険擬制があってもこれを争う手続的保障に乏しいからである。

2 交通規制と事故の抑止

(1) 標識等が道路交通における具体的危険状況を交通情報として伝達するならば、交通関与者はその規制を遵守する必要に迫られる。この意味でも、交通規制は交通危険を回避するために必要なものであることが要求される。それにして、その「必要性の基準」をどこに求めるべきかという問題がある。それは、ただ単に保護法益との関係で抽

第1図 自動車走行キロの推移



注 1 運輸省資料による。
 2 交通事故死傷者数は、警察庁資料による。
 (昭和59年版 交通安全白書第4図による。)

が貫通して分断しているため、排気ガス・騒音振動等による公害・環境破壊の問題もそれだけ深刻である。

このようにして、交通規制は、他人の生命・身体に対する直接的な危害の防止のみではなく、交通環境という総合的な角度からの合理的「基準」を設定する必要がある⁽²⁾。しかし、何よりも「交通戦争」と呼ばれる交通事故の増大現象に対処するために、交通規制が積極的な役割を果すべきことは、およそ否定できないのである。

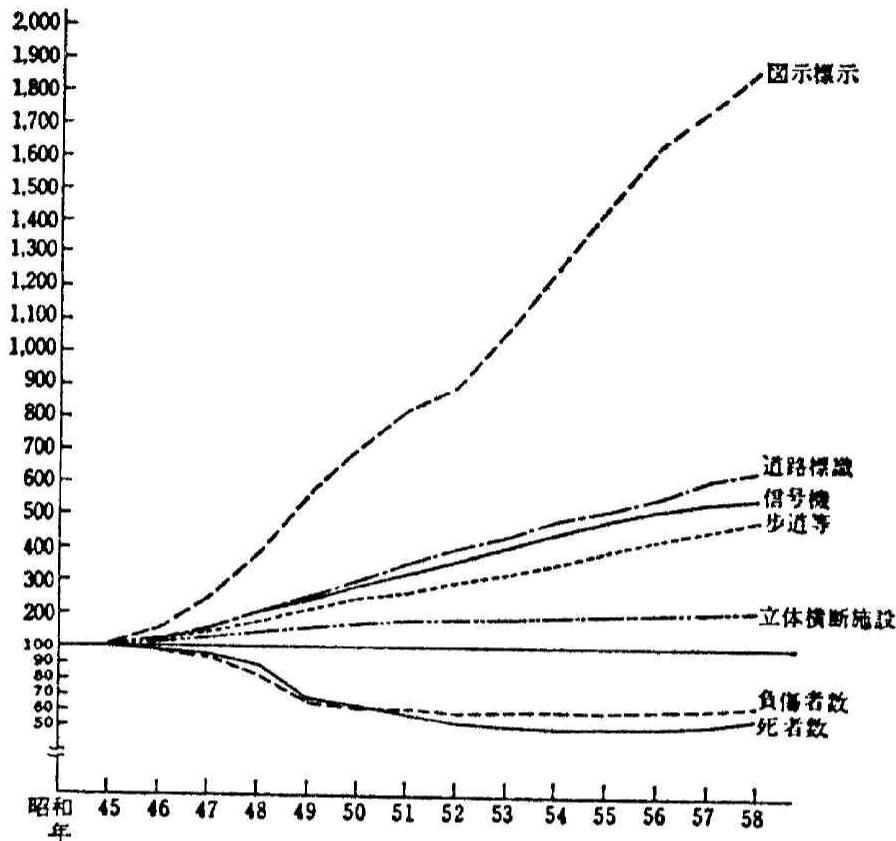
(2) 不慮の事故による死亡原因中に占める自動車事故の割合は、昭和二五年以来増加傾向を示し、昭和三一年以後

象的かつ論理的に決定されるべきではなく、交通の現状に対応したものでなければならぬ。

道路交通取締法が全面改正され、昭和三五年に成立した道路交通法の目的には、「交通の安全」に「交通の円滑」が加えられ、さらに昭和四五年の一部改正により「道路の交通に起因する障害の防止」が加えられた(一条・四条)。国土が狭く人口密度が高く、都市計画も不十分なままに急激な自動車交通の増大を迎えた我国では、人々の生活圏を幹線道路

第2図 交通安全施設の整備状況と交通事故の推移

(昭和45年=100)



- 注 1 警察庁及び建設省の資料による。
 2 交通安全施設は、各年3月末現在の数である。
 3 歩道等とは、歩道及び自転車道（自転車歩行者道を含む。）をいう。
 4 立体横断施設とは、横断歩道橋及び地下横断歩道をいう。
 (昭和59年版 交通安全白書第2図による。)

には第一位に達し、昭和四五年には人口一〇万人当り二〇・九人の最高値を示した後は減少傾向を示していたが、近年再び増加傾向を示している。また、昭和四五年に死傷者数一〇〇万人に近い史上最悪の数値が記録された後には、道路交通事故件数も八年連続して減少してきたが、昭和五三年以後には増加傾向を示し、昭和五八年には対前年比

四・八%（二四、一〇一件）の増加となっている。他方では、昭和五八年の自動車保有台数は、約四、四六〇万台となり、昭和四五年に比べると二・四倍の増加率を示し、対前年比四・三%（約一八三万台）増加している。また、昭和五八年の運転免許保有者数は、約四、八一万人となり、一六歳以上の運転免許適齢人口中の過半数を超え、男性では約一・三人に一人、女性では約二・九人に一人の割合になり、昭和四五年に比べると約一・九倍に達している。さらに、自動車走行キロ数において、昭和五七

年度は昭和四五年度の約一・八倍の伸びを示している。⁽²²⁾そして、第1図によると、走行キロ数と交通事故死傷者数との年度増減率に一定の対応関係が認められるが、第2図によると、近年では交通安全施設数の増加と交通事故死傷者の減少とに対応関係が認められ難くなっていることに気づく。しかし、道路一〇〇キロ当りの信号機・大型固定式標識・横断歩道の設置数について見ると、整備水準の低い県では交通事故死傷率が高いという分析も示されている。⁽²³⁾いずれにしても、このような概括的な統計値から、交通事故と交通規制との有意な関係を具体的に把握するのは困難であり、一定の結論を導くのは早計に過ぎよう。しかし、交通規制のあるべき「基準」について、次のようなくつかの視点を提示することは許されると思われるのである。

3 交通規制と抽象的危険

(1) 交通関与者は自らの判断にもとづいて合理的な行動をとることになるから、規制をしなくとも交通の安全と円滑が自律的に達成される。このような「合理的な行為者モデル」を基準とする「自由放任主義的な市民法理念」は、⁽²⁴⁾現実の交通事故等の状況に直面して、修正を余儀なくされる。

交通事故の加害者も被害者も、良識ある交通関与者モデルからの逸脱者であるとして、これを異端視することが許されない程の歴大な数に増大して一般化するに至っているからである。交通関与者は、主観的には、安全の許容範囲内にあると信じる「自己の交通規範」にもとづいて行動する。しかし、交通事故数の増大は、客観的には、そのような行為者の内面的交通規範が交通安全にとって合理的でなかったことを証明するものである。地方にまで拡散している交通渋滞の現象も、行為者の行動が交通の円滑にとって合理的ではなかったことを示すものである。⁽²⁵⁾こうして、行為者の自律にのみ委ねるのではなく、少なくとも他律的な交通規制が必要になるのである。

(2) では、他律的規範として、具体的な交通危険の情報伝達する「最小限度の交通規制」という「伝統的な刑法理念」の実現のみで充分であろうか。これも疑問なのであり、むしろ「大量交通」という事態が「後見的で画一的な交通規制」を必要最小限度の刑事規制として許容することになるのである。

具体的危険にもとづく最小限度の規制モデルは、国家刑罰権の濫用防止を刑事規制の最高理念とするもので、⁽²⁶⁾ 自体は正当なものとして承認しなければならない。しかし、その必要最小限度の刑罰権行使が必然的に生命・身体等に対する具体的危険の存在を要件とするものではない。そして、交通犯罪のような大量犯罪 (Massendelikt) においても「危険擬制」にもとづく処罰は許されない。⁽²⁷⁾

危険擬制になるか否かは、ただ単に一定の保護法益を前提として、危険の本質をめぐる一定の危険概念に依拠して、演繹的に画定するだけでは不充分である。むしろ、個々の犯罪規定の目的・保護法益・行為の規定内容・規定方法の補充性・予定される刑事手続およびその実効性等とその法定刑との均衡を総合的に考量して、その行為の不法性に相応する危険の質と量ならびに危険判断の基準が画定されるべきである。⁽²⁸⁾ すなわち、法文上個々の事案について裁判所の危険認定を必要とする形式上の具体的危険犯であれ、そうではない実質上の具体的危険犯または抽象的危険犯もしくは形式犯であれ、その犯罪の処罰根拠となっている不法に相応しい「危険の内容と程度」が充足されているか否かが重要なのである。

この意味での危険擬制のおそれがある場合には、それを争うことができる手続的保障が必要になる。しかし、このような手続的保障が不十分な交通反則手続や交通略式手続しか通常予定されていない交通規制に違反する罪においては、これに対する反則金や刑罰に相応しい類型的危険が行為に常に内在していることが必要になる。⁽²⁹⁾ したがって、個々の行為自体の不法性よりも、その違反行為の前提となる交通規制の適法性を厳格に判断する必要がある、その限り

ではいわゆる抽象的危険行為でも足りるのである。

(3) 具体的危険の有無は、行為時に現存した多様な諸事情（結果の諸条件）を総合して初めて判断可能になる。したがって、その判断は、事後的な裁判時においても、決して容易ではない。その判断の困難さは、危険性の基準・構造等に関する理論的な問題や対立のみに尽きるものではない。たとえ、具体的危険性が教義上は質的に限界づけることができるとしても、それを個々の事案に適用して行う危険判断には大きな偏差が残らざるをえないのである。⁽³⁰⁾この限りで、仮りに具体的危険の存在を要求しても、充分には処罰の合理的限定をもたらすことにはならない。⁽³¹⁾

裁判規範における事後的な危険認定においてすら相当の偏差があるとすれば、行為規範における事前的な危険判断は一層困難であろう。高速度交通手段において瞬時のうちに具体的状況に即した危険回避のための確な判断を交通関与者に要求することは、行為者に不可能を強いるに近いのである。ここでも、歴大な数の交通事故の発生は、行為者の危険判断が結果的には誤っていたことを示している。それにしても、その危険行為から惹起された結果が予見回避不可能な場合を除いて、過失犯の罪責を認めるのは行為者に可能なより注意深い行為を要求するためにやむをえないのである。しかし、同じ基準を交通規制にも要求することは、同じ数の過失による交通事故の発生を許容することになる。

このような事故の発生を未然に防止するためには、行為者の危険判断と結果防止措置の過誤⁽³²⁾を回避することができ、内容を示す交通規制であることが要請される。⁽³³⁾すなわち、具体的状況に対する危険判断を行為者に委ねる交通規制ではなく、逆に交通規制が具体的状況における危険を行為者に教示し、しかも具体的危険状況に陥ることを防止する内容の規制であることが要求される。そして、このような「条件反射的な動機づけ」のための交通規制は、その標識等の表示が様式的に類型化され、空間的・時間的に固定化されるという技術的制約からして、必然的に具体的な交通

状況に対応しない抽象的危険に依拠することを避けられなくなるのである。

(4) 我国における運転免許保有者数と自動車の走行累積キロ数の増大も、抽象的危険の交通規制の拡大につながる。自動車運転は人の生命・身体・自由・財産を侵害する危険を内在しているが、⁽³⁴⁾その抽象的危険ゆえに運転行為を一律に禁止することは、その効用を無視するもので許されない。そこで、この抽象的危険を防止できる最低限度の運転能力を有する者にのみ、運転資格が与えられる。すなわち、免許の申請・試験を経て、自動車等の運転に必要な適性・技能・知識（これには交通法規に関するものも含まれる。）があると認められる者には、免許証の交付によって運転資格が与えられるのである（道交法八八条一〇七条の一〇）。この運転免許は、交通法規の違反者に対する免許の取消・停止等の行政処分を通じて、交通安全のために運転者を教育・管理する制度でもある。そこで、自動車および原動機付自転車の運転には、公安委員会の運転免許が必要になるのである（道交法六四条・八四条一項⁽³⁵⁾）。しかし、運転免許保有者数の増大に伴い、形式（法令）上は免許に必要な最低限度の能力があることになるが、事実上は運転の習慣を欠くために運転技能等の未熟な運転者や運転技能等が相対的に低い層に属する運転者の数も増大することになる。⁽³⁶⁾そうすると、このような適性・技能・知識に乏しい運転者の交通関与を予定した基準で交通規制が定められることになる。そればかりか、そもそも老人や子供を含む歩行者や自転車等のいわゆる交通弱者の関与を前提として、交通規制は定められる必要がある。こうして、交通法が社会法化すると、安全基準は高く設定され、交通強者にとっては具体的危険がない場合でも、抽象的危険にもとづく交通規制が実施されることになる。

走行キロ数の増大は、一方では交通過密化により走行速度が低下して、事故による死傷者数の低下をもたらす。他方では交通関与者の相互干渉・交錯の機会が増大するために発生する事故数は増大するので、交通規制が形成する交通秩序によって交通の干渉・競合を減少させる必要も高まる。また、道路網の整備・拡大の結果として交通の活動領

域も拡散するため、その地域の交通環境について知識の乏しい運転者でも安全に行動することができるような規制を行う必要が生じた。このようにして、標識等による後見的な交通規制を行う需要が社会的に高まったのである。

(5) 危険回避能力の低い人々を基準として、いかなる交通関与者にも「わかりやすい」交通規制が必要になる。⁽³⁷⁾それは、行為者に規定の記憶と解釈とを要求する法令自体による一般的規制では充分でない。了解の困難な規制は、行為者にとっては無に等しいからである。しかし、「わかりやすい」規制は、単純で典型的な内容であろうとして、複雑な具体的事情を捨象した抽象的危険に依拠する傾向を示すことになる。そこで、危険擬制を最小限にとどめるためにも、具体的な地域の交通事情に即して設置される標識等にもとづく交通規制であることが望まれる。

それにしても、前述したような技術的制約からして、具体的危険を欠く規制になることを避けられないため、その規制は行為者にとって規範としての内面的抑止力の乏しいものになる。それにもかかわらず、大量交通の現状を前提とすれば、交通規制によって形成される交通秩序が交通の不要な干渉・交錯を減少させ、交通の安全と円滑および環境保全をもたらすのであれば、その規範が外在的抑止力となる警察の交通取締により確証されることもやむをえないのである。⁽³⁸⁾この必要悪は、例外なく規範を遵守するという条件反射的な行為の動機づけまたは学習理論によって交通関与者を教化することで、マクロ的に考察すれば具体的危険が発生した際の結果回避にも資することになる。⁽³⁹⁾こうして、交通規制の技術的な有用性と実効性が一般に理解されるようになると、抽象的危険にもとづく交通規制に違反する罪は単なる法定犯から自然犯へと転化して、行為者の内面的抑止力と結びつくことにもなる。

(6) 広範な交通規制は、大量の交通違反を生む。その違反の約八割は、簡易迅速な手続的処理と即罰的な効果を与えるために昭和四三年から施行された「交通反則通告制度」(道交法一二五条〜二三〇条の二)にもとづいて処理されている。この通告の内容に争いがある場合にも、通告に対する不服申立制度または司法的救済制度は設けられておらず、

通告を受けた者は反則金不納付によって刑事手続で違反の成否を争うことが予定されている。そして、反則金不納付の場合でも、行為者が同意する限り、公判手続を欠く交通略式手続で処理されることになる。⁽⁴⁰⁾ いずれにしても、軽微な交通違反である場合には、通告に不服があっても反則金を納付してしまいか、略式手続に同意してしまふことも多いのではないかと推測されるのである。したがって、この手続の実体的な適正さは、違反行為を現認して交通切符を作成する警察官等の処分の適正さに基本的には依拠することになる。その処分の適正さを担保するには、その違反行為がこれを認知する警察官等にとっても一義的に明白であることを必要とする。⁽⁴¹⁾ そのためには、その違反の前提となる交通規制の明確性も標識等の「わかりやすさ」によって担保されるのである。

ここでも、交通規制とその違反の成否が具体的な行為状況にもとづく危険性に依拠することになれば、警察官等の認知と処分とが誤りで公正さを失うおそれが高くなり、しかもそれが是正されずに終る可能性が高いのである。このような弊害は、反則金納付や交通略式手続への同意がその者の処分権にもとづく一種の私和であるとか、納付金が交通安全施設の整備拡充にも利用される（道交法附則一六条）とかの理由では、充分に正当化されるものではない。ともあれ、この手続上の問題点は、標識等による交通規制の適法性・有効性を厳格に解すべき要請と結びつくことになる。なぜならば、通常の刑事裁判で交通規制の効力が争われた事案は、標識等の不備のために交通違反者として処理された多くの事件の氷山の一角でしかないからである。

なお、軽微な道路交通法違反が抽象的危険犯であるとしても、これに行政罰ではなく罰金（刑罰）を科すこと、および、反則金不納付者への刑事手続に対しては、根本的な疑問が提示されているが、さらに検討を重ねたい。⁽⁴²⁾

4 標示による規制の限界

(1) 交通規制における「法令主義」と「標示主義」とには、どのような差異があるのでしょうか。標示等による交通規制は、一定の地点を限定した規制であるため、これに馴染まない規制があり、標示等の設置・管理の技術的制約から生じる問題にも直面する。道路交通法の若干の規定を例にとって検討したい。

道路交通法二二条一項は、車両の最高速度について、次のように定める。「車両は、道路標示等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を」(標示による規制)、「その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない」(法令による規制)。

この「政令で定める最高速度」については、道路交通法施行令二二条(高速自動車国道の本線車道以外の道路通行における最高速度)・一二条(他の車両を牽引する場合等の特例)・二七条の二(高速自動車国道の本線車道通行における最高速度)、道路交通法施行規則五条の三(自動二輪車の最高速度を区分する原動機の大きさ)に定めがある。このように、法令による規制は、個々の道路および一定の場所・区間・区域に即応する個別的な禁止・制限をすることができないという短所の反面として、一般的な道路・車両・状況等の区分と差異に対応する包括的な禁止・制限をすることができるという長所をもつ。特に地点を限定する禁止・制限に馴染まない場合として、①無灯火・乗車積載制限違反・整備装置不良の車両運転等(道交法五二条・五五条・五七条・六二条・六三条の二)の「車両の属性」、②無免許・酒気帯び・過労運転等(同六四条・六六条)の「運転者の属性」、③共同危険行為・無謀運転・免許証不携帯等(同六八条・七〇条・九五条)の「運転態様」、④交通事故の措置(同七二条・七三条)のような「特定状況に応じた行為」等に関する禁止・制限については、標示による規制が技術的に困難であるため、法令による規制が必要になる。このような法令の内容は、運転免許保有者には熟知されていることが前提となっている。しかし、それを忘れてたり知らない者も現実には多

く、これらの者には規制が遵守される可能性は乏しいのである。また、法令の規制を具体的事実にあてはめることが行為者には必ずしも容易ではないこともある。

(2) 道路交通法三〇条は、車両による追越しを禁止する場所を、次のように定めている。「道路標識等により追越しが禁止されている道路の部分」(標示による規制)および「道路のまがりかど附近、上り坂の頂上附近又は勾配の急な下り坂」(法令による規制)。

この法令で規定した追越し禁止地点では、厳密にどこまでが「附近」なのか「勾配の急な」下り坂なのかは、具体的な道路の形状との関係で、行為者が判断に迷うことも多いであろう。この場合に標示による規制と定められていないのは、厩大な数の標識等を設置する必要性に迫られるのを避けるためであろうか。いずれにしても、その地点の規制を明確に認識させる必要があるとすれば、速度規制の場合と同じく、標示による規制が望ましいといえる。

道路交通法二五条の二は、車両の横断等の禁止を、二項では「道路標識等」により、そして一項では次のように定めている。「歩行者又は他の車両等の正常な交通を妨害するおそれがあるとき」(法令による規制)。

この「正常な交通を妨害するおそれ」という具体的状況における危険判断は、行為時には運転者に委ねられることになる。瞬時的に確な判断が要求されるため、その判断を誤ることも少なくあるまい。しかし、前述した追越し禁止場所の場合と異なり、状況に応じた禁止であるため、この規制を標識等で示すことは困難であるし、仮に標示化しても規制の実効性が高まることもないのである。

このように、標示による交通規制は、個々の地点に適応する禁止・制限ができるといっても、多くの制約をもつ。その規制内容は、交通関与者に瞬時の容易な認識・判断ができるように典型的に単純化され、しかも特定地点に一度固定化されると、具体的な交通状況の推移・変化に対応できず、合理性を失うこともある。そして、複雑な事態に対

応できるように多数の標示を組み合わせたりますと、規制内容の瞬時の認識容易性が失われることにもなる。⁽⁴³⁾ こうして、法令による規制と標示による規制の長短は逆の関係に立つのであるから、相互に短所を補完して合理的な交通規制を行うことが要請されることになる。しかし、感応式信号機・可変式標識のように、標示による規制の短所を補完する新たな技術の開拓と導入が望まれるのである。⁽⁴⁴⁾ そして、コストの問題さえ解決できれば、交通規制のために新たな情報伝達技術を駆使することが可能な時代を迎えようとしている。しかし、それは、決して交通取締の担保自体を目的とするものであってはならないのである。⁽⁴⁵⁾

- (12) 保良光彦「日本の道路環境特性」警察学論集三五巻二号(昭57) 一頁以下は、交通秩序の形成を自然環境・物理的的人工環境・文化環境と切り離した閉鎖系の中で考えるべきではなく(三頁)、事故多発の原因が道路整備のおくれにあるとの考えは今では誤っているとし(五頁)、道路整備の進んだ西ドイツでの人口当りの交通事故死亡者数が世界トップであり(六頁)、道路の舗装化が高速通行による事故の増大をもたらすことなど(七頁)を指摘している。ただし、本文にいう「道路環境の整備」とは単なる「道路整備」を意味するものではない。
- (13) 交通安全の環境の総合的整備のための立法に「交通安全対策基本法」(昭和四五年法律一一〇号)がある。同法については、長井・前掲注(6)神大法研年報二号一一八頁参照。同法にもとづく道路交通の安全に関する施策については、昭和五九年版交通安全白書一一〇頁以下、三二五頁以下参照。
- (14) 久本禮一・岡並木「これからの交通行政」警察学論集三五巻六号(昭57) 二一頁は、「規制とは、今までの交通の流れを何らかの形に変えるため、既存の交通方法に変更を加えて好ましいものを作り出そうとすることと動く」としている。
- (15) 「合理的な交通規制の推進」については、昭和五九年版交通安全白書一二〇頁以下、三三二頁以下参照。
- (16) 保良・前掲注(12)八頁は、交通事故死傷者数の発生率の高いのは、幅員が広く見通しも良く設計速度を高くした道路、郊外・地方の道路、交通量の少なくなる時間帯・路線であって、「交通関係者の道路環境の認知に、どこか問題がある」とする。
- (17) このような考えは一面の真理でしかないが、逆の一面の真理を強調する見解もある。八島幸彦「速度と交通事故」警察学論集三六巻七号(昭58) 二九頁は、統計を分析して、死傷事故の「最多発速度帯は、超過速度が一〇キロ未満のところになっていて、このことは規制速度を超えると、とたんに事故発生の可能性が高くなる」。そこで、「規制速度さえ守っていれば、死亡事故に至ることは少ない」(三〇頁)と結論づけている。

(18) 運転者の一般的な心理について、田崎幸男「交通モラルについての考察」警察学論集三四卷一〇号(昭56)七四頁以下は、ハンドルを握ると人が変る原因として、車の密閉性・鉄のカプセルの保護から攻撃エゴイズムと過剰な優越感のとりことなること、心理的不快・不安から前方視界妨害排除のための追越しになること、アルコールの作用に類似してハンドルを握ると地金がでること、急ぐことが日本人の特性であることなどについて論じている。

(19) ①道路法は道路の損壊・交通危険化(九九条、三年以下の懲役・五万円以下の罰金)を、②高速自動車国道法は、国道の損壊・交通危険化(二六条一項、五年以下の懲役・五万円以下の罰金)、同未遂(同条二項)、国道損壊等による自動車の転覆・破壊(二七条一項、一〇年以下の懲役)、同転覆等による殺傷(同条二項、無期・三年以上の懲役、一年以上の有期懲役)、過失国道損壊等(二八条、二万円以下の罰金、一年以下の禁錮・二万円以下の罰金)を、③道路運送法は、自動車道等の損壊・往来危険化(二三三条一項、五年以下の懲役)、同未遂(同条三項)、同転覆等による殺傷(同条二項、無期・三年以上の懲役、一年以上の有期懲役)、現人バスの転覆・破壊(二三四条一項、一〇年以下の懲役)、同未遂(同条三項)、同転覆等による殺傷(同条二項、無期・三年以上の懲役、一年以上の有期懲役)、自動車道損壊等による自動車の転覆・破壊(二三五条、刑は二三四条の例による)、過失による自動車損壊等・現人バス転覆等(二三六条、二万円以下の罰金、一年以下の禁錮・三万円以下の罰金)、バスへの石類投擲(二三七条二項、三万円以下の罰金)を、④道路交通法は、酒酔い・酒気帯び運転(六五条一項・一一七条の二第一号、二年以下の懲役・五万円以下の罰金、一一九条一項七号の二、三月以下の懲役・三万円以下の罰金)、過労・薬物運転等(六六条・一一七条の二第二号の二、二年以下の懲役・五万円以下の罰金、一一八条一項三号、六月以下の懲役・五万円以下の罰金)、信号機・道路標識等妨害物設置等(七六条一項・二項、一一八条二号四号、六月以下の懲役・五万円以下の罰金)、信号機・道路標識等移転・損壊による交通危険化(一一五条、五年以下の懲役・一〇万円以下の罰金)を、各々犯罪として規定している。

(20) 道路交通に関しては、三一五条bが工作物・車両等の損壊・除去による生命・身体・重要な財物の危険化・同未遂・同過失を、三一五条cが酒酔い・無謀運転による生命・身体・重要な財物の危険化・同未遂・同過失を、三一六条aが自動車運転者等への強盜的行為を犯罪として規定している。Vgl. Schönke-Schröder-Cramer, StGB. 21. Aufl (1982), §§ 315~318, S. 1756ff. なお、クラマーは、これらの犯罪が特定の人の生命・身体・財物に向けて行われる場合にも成立することから、これらの犯罪は公共危険犯ではなく、としてくる(a. a. o., S. 1783)。

(21) 中村修「交通管理と交通管制センター」警察学論集三六卷一號(昭58)一頁以下参照。

(22) 昭和五九年版交通安全白書一頁〜三三頁参照。なお、この五年間に全死者数は八・四%増加した。自転車乗車中の者と歩行者では減少しているが、二輪車と自動車に乗車中の者が各々五〇・三%、七・六%増加している。死亡事故の統計分析については、八島幸彦「交通事故の統計分析による一考察」警察学論集三五卷一〇号(昭57)一頁、同「死亡事故の実像」同誌三六卷五号(昭58)二三頁、同「若者の交通事故」同誌三七卷八号(昭59)一頁、同「負傷事故と死亡事故の比較」同誌三七卷一號(昭59)一頁参照。また、二輪車の事故については、長

井・前掲注(13)一三七頁参照。

(23) 土肥鶴信「交通の安全・円滑と交通安全システムの現状」警察学論集三七卷一〇号(昭59)四〇頁。

(24) 社会における自動車交通の「マイナス面総量」を考慮して、「自動車交通利用のあり方は本来的に自由であるべきだとの考え方」を総括的に批判するものに、保良光彦「交通秩序への社会的要請——自動車交通システムに求められるもの——」警察学論集三〇卷二号(昭52)七一頁、特に八三頁、八九頁がある。岩崎和彦「交通規制の現状と今後の方向(下)」警察学論集三七卷九号(昭59)一〇〇頁も「放任から積極的管理へ」と論じる。

(25) 保良・前掲注(24)七五頁は、「自動車利用者にとって、もっとも自己抑制力が弱く、逆に欲求力の強いのが、スピードである」し、「自動車利用者は、鉄のカプセルで包まれたプライバシーゾーンを自動車の中に持つことにより、外部とのコミュニケーションをシャ断され、裸のエゴを出しやす環境下におかれる。」と指摘している。なお、前注(18)参照。

(26) 岡本勝「抽象的危険犯」の問題性」法学三八卷二号(昭49)一頁、特に六五頁以下(二章一節警察犯と危険犯(ビンディングをめぐって)参照。なお、K. Binding, Die Normen und ihre Übertretung Bd. 1, 4 Aufl. (1922), S. 397 ff. が警察犯の処罰根拠を「純粹不服従」に求めたことについて、岡本助教教授は、これを批判しつつも、「ただ、ビンディングが、あくまで刑事犯と警察不法を峻別したことは、われわれの目をひく。」と評価している。これに対して、山口厚・危険犯の研究(昭57)一九四頁は、「一定の行為が、刑罰法規によって禁止・処罰の対象とされているのは、そのような行為を防止する必要があるからであり」として、抽象的危険犯を承認する立場から、「ビンディングは、危険の概念を限定的に解したために、右のような見解を主張するに至ったのである」としている。

(27) 平野龍一・刑法総論I(昭47)一一八頁、内田文昭・刑法I(総論)(昭52)九八頁、一〇〇頁注(2)。なお、山口助教教授は、「抽象的危険と具体的危険との差は、危険判断に際して許される「抽象化」の程度の差にある」(山口・前掲注(26)(二二五頁)との基本的立場から、「法文上規定された行為が行なわれたときには発生すると認められる程度の法益侵害の可能性を、具体的場合において認めることができないとすれば、抽象的危険の発生は否定されるべきことになる。」とし、その場合を立法当時の予想を超える「例外的な特段の事情」の存在に求める(同二三三頁)。しかし、そうであるとすれば、危険擬制の有無を確認する基準が不明確なばかりか、原則的に立法者による危険擬制を承認する方向に至りはしないであろうか。

(28) 長井・前掲注(3)一七〇頁参照。

(29) 既述、C. C. Stübel, Ueber gefährliche Handlungen, als für sich bestehende Verbrechen, zur Berichtigung der Lehre von verschuldeten Verbrechen, nebst Vorschlägen zur gesetzlichen Bestimmung über die Bestrafung der ersten, Neues Archiv des Criminalrechts Bd. 8 (1825), S. 272 ff. §. 28. は「危険行為の可罰性が法規で汲み尽くされておらず具体的事情に大きく依存する犯罪では、警察やその手続がその多様な事情を認定して処罰するのに適していないから、その判断はこれに委ねるべきではなく、裁

判所の裁量に委ねるべきであるが、危険行為の可罰性が通常大きく異なることがない犯罪では、警察法規による処罰が許される、としていた。これについては、岡本・前掲注(26)六六頁参照。

(30) 例えば、野村稔・未遂犯の研究(昭59)三四六頁以下で引用・検討されている諸事例と諸見解について参照のこと。

(31) なお、荒木伸怡「スピード違反の取締りについての覚書(中)」警察研究五〇巻一〇号(昭54)六〇頁は、「抽象的危険犯においても、ある程度の危険性は存在しなければならぬ」ないから、訴追側は「スピード違反の行なわれた時間帯や、幹線道路か生活道路か、道路幅・ガードレールの有無等道路の一般的情况をも立証すべきであろう。」とする。しかし、そのような「道路の一般的情况」が危険にとって意味があり、処罰の合理的な限定といえるかは、なお検討を要するであろう。

(32) 愛知県警による五五八人の死傷事故の内在的原因の調査によると、危険の認識があった後に判断の遅れたものが三五・二%、判断の誤りが六四・八%であったと、滝沢武源「交通犯罪概論」警察学論集二九巻九号(昭51)六五頁は報告している。

(33) 八島・警察学論集三六巻五号三一頁は、事故の統計分析を通じて、死亡事故と負傷事故とに類型的な差異が大きいことから、「交通事故対策は、本来、人身事故対策と死亡事故対策に分けて考えるべきことなのである」と提言している(前注(22)参照)。もっとも、交通量の少ない夜間の非市街地の見通しが良く幅員の広い単路での事故となると、結果的な死傷の相違というよりも、速度違反・酒酔い・過労・追越しなどの故意の無謀で危険な運転に起因するのではあるまいか。いずれにせよ、このような交通規範の積極的な無視までも考慮した交通規制が必要であるか。それはなお検討を要するであろう。

(34) なお、保良・前掲注(24)七七頁は、自動車走行の有害性として、事故の発生に加えて、歩行者・沿道居住者に与える脅威・圧迫感・騒音・振動、地域社会の分断および公共空間の占有等を掲げている。

(35) 長井・前掲注(4)二七四頁参照。

(36) 運転者数の増大した現在では、運転者の自律的作用で交通事故を減少させるために運転者の資質を高めるための教育を充実させることの必要性について論じるものに、池田克彦「運転者行政の新たな展開」警察学論集三六巻一号(昭58)三二頁、同「運転免許行政の現状と課題」警察研究五四巻一二号(昭58)一七頁がある。

(37) 交通規範が遵守されるためには、交通法規と常識との一致・解釈の容易性・瞬間的判断の容易性・標識標示主義の徹底・行動決定の容易性が必要であるとするものに、山本卓「道路交通法の将来と課題」判例タイムズ二八四号(昭48)八頁〜一〇頁がある。

(38) 交通違反検挙数と交通事故発生件数との総量的な逆相関については、竹村照雄「交通事故防止と道路交通法の役割——交通戦争における司法の役割に関連して——」判例タイムズ二八四号(昭48)一六頁〜二二頁、滝沢・前掲注(32)五六頁参照。これに対して、山本卓「専門家の職分」判例タイムズ二九〇号(昭48)二頁は、刑事裁判のあり方を変動して、国民の交通マナーを指導し、交通の円滑を図ろうという傾向は本末顛倒であり、法が国民によって支えられるのではなく、法が国民を先導するという専制的事態に陥るとしている。これについては、前注

(25) およびその本文参照。また、合理的で妥当な取締りが、全部を取締ると何もしないのとの中間にあることについては、久本・岡・前掲注(14)三二頁参照。

(39) B. Schünemann, *Moderne Tendenzen in der Dogmatik der Fahrlässigkeits- und Gefährdungsdelikte*, JA 1975, S. 798 以下。抽象的危険犯を三つの範疇に分類し、その一つである「(特に道路交通における)大量行為」では、「学習理論」的根拠からして当該規定を厳密に遵守することが堅持される、としている。この見解については、Schönke-Schröder-Cramer, a. a. O., S. 1733, §§ 360ff, Vorbem. Rdnr. 4 および山口・前掲注(26)二四一頁注(115)参照。また、久本・岡・前掲注(14)二八頁は、ルールを学ぶチャンスというのは警察官による交通指導である、としている。

(40) 交通切符による交通反則手続と交通略式手続の問題については、荒木伸怡「スピード違反の取締りに関する覚え書(上)・(中)・(下)」警察研究五〇巻(昭54)九号五八頁・一〇号四八頁・一一号三四頁、同「露店商の取締りと交通切符(一)・(二)」同誌五二巻(昭56)一〇号一八頁・一一号一五頁、同「略式手続」現代刑罰法大系6(昭57)三〇三頁、服部朗(・荒木伸怡)「刑事手続の特別抑止効果に関する実証的研究——交通略式手続を一例に」警察研究五四巻一号(昭58)三七頁、立教大学交通法研究会「交通取締・交通切符手続の研究(一)〜(四)完」法律時報五五巻(昭58)六号七七頁・七号七四頁・八号六四頁・九号九六頁、同「交通取締・交通切符手続の研究(五)〜(九)」警察研究五四巻(昭58)一一号三七頁・一二号四四頁・五五巻(昭59)一号二九頁・二号三一頁・三号五三頁、福島至「裁判を受ける権利と略式手続」東北法学八号(昭59)三七頁、長井圓「無免許運転(非反則行為)について運転免許者(反則者)と誤認した交通反則通告に反則金納付がある場合の効力公訴提起の適法性」警察研究五五巻一号(昭59)五五頁参照。

(41) なお、吉岡一男「犯罪現象と刑事法」現代法哲学3実定法の基礎理論(昭58)一八一頁は、「道交法の交通反則通告制度も、大量検挙(処罰)を可能にするものといえる」としている。

(42) 立教大学交通法研究会(荒木伸怡・横山史)「交通切符手続対象者の特性——交通取締・交通切符手続の研究(五)」警察研究五四巻一一号五一頁。なお前注(40)参照。

(43) 久本・岡・前掲注(14)三〇頁参照。

(44) 小山田潔「道路標識・標示の設置管理をめぐる諸問題」警察学論集三二巻一二号(昭54)四二頁、岩崎・前掲注(24)一一〇頁、土肥・前掲注(23)五二頁〜五三頁参照。

(45) 前注(37)参照。

三 標示の規制に違反する罪

1 交通規制の法的性質

(1) 道路交通法四条は、一定の交通規制の権限が都道府県公安委員会にあること、および原則としてその交通規制が一定の要式の信号機・道路標識・道路標示を設置・管理して行われるべきことを定める。すなわち、道路交通法の各規定における「標識等による交通規制に違反する罪」では、それに共通する構成要件要素である「信号機」・「道路標識」・「道路標示」の効力は本条の定めるところによることになる。したがって、本条の定め違反する不適法な交通規制、つまり公安委員会の権限にもとづかない交通規制および適式の標識等を設置してない交通規制は、その効力を生じない⁽⁴⁶⁾。その場合には、その交通規制に違反する罪が成立する前提が失われる。

そこで、標識等の交通規制に違反する罪では、まず標識の設置・管理という公安委員会の行政行為の有効性が判断され、これが肯定された場合にのみ、行為者の刑事責任の有無が検討されるとする見解⁽⁴⁷⁾が有力である。もっとも、適法・有効な標識の存在は構成要件要素であって、これに該当する事実としての標識の存在は行為者の刑事責任（罪責）の成否の問題として判断される⁽⁴⁸⁾のであるまいか。そうであれば、その判断構造は、「職務行為の適法性」が構成要件要素であると解されている公務執行妨害罪（刑法九五条以下）のような場合と、基本的には変わらないといえよう。ただ、二段階構造を強調するとすれば、標識等の適法な設置という行政行為の「有効な存在」によって初めて、この犯罪の「構成要件」（規範）の空白な部分が補充される点に、その特色が求められる⁽⁴⁹⁾のであるまいか。

これは、標識等による規制の存在と有効性が、交通規制に違反する罪との関係で、どのような法的性質をもつか、

という問題に結びつく。標識等の交通規制違反の犯罪規定においては、「標識等」という構成要件の具体的内容を公安委員会の行政行為（標識等の設置・管理）に委ねているから、犯罪構成要件の一部につき法律以外の下位規範の具体的な定め委ねる「白地（空白）刑罰法規」の一種であると解されている。⁽⁴⁹⁾しかし、「白地刑罰法規」という概念の意義自体も必ずしも明白ではない。第一に、罪刑法定主義における「法律主義」との関係では、地域の実情に即した合理的規制の必要からして、その細則的規制の判断を公安委員会に委ねるのは、合憲であると解される。⁽⁵⁰⁾それにしても、第二に、その交通規制が「構成要件（規範）」なのか、それとも「構成要件該当事実」なのか。その規制の錯誤は「法律の錯誤」か「事実の錯誤」か。そして、その規制が存在または無効な場合、「構成要件（罰則の一部）」を欠いて公訴棄却（刑訴法三三九条一項二号）になるか、それとも「構成要件該当事実（の一部）」を欠いて無罪（刑訴法三三六条）なのか。第三に、その規制（標識等）が行為後に廃止されると、「刑の廃止」による免訴（刑訴法三三七条二号）になるか。こうした問題に発展することになるのである。

(2) 標識等による交通規制は、その地点に標識等が設置されたという「事実」によって初めて、その事実がその地点に対する交通規制の「規範」内容を提立・表示する。このように、交通規制を示す標識等の存在は、規制（規範）と標示（事実）とが一体不可分の関係に立ち、「二面的な性質」をもつ。⁽⁵¹⁾そのいずれを重視するかで、異なる帰結に至る。問題は理論的に錯綜するため、実用的な解決が必要であろう。

第一に、私設の標識等や公安委員会の委任にもとづかず警察署長が設置した標識等（道交法五条参照）の場合には、その設置・管理権限を有する公安委員会の意思決定による「交通規制」自体の存在が欠けるから、犯罪構成要件規定の一部が既に欠ける。このような構成要件（罰則の一部）の空白が起訴状の記載自体から明白であれば、無罪判決ではなく、それ以前に公訴棄却決定が行われるべきであろう。

第二に、公安委員会の意思決定または告示は存在するが、標識等が存在しないとか、存在する標識等の様式・設置方法が不適法かつ無効とかの場合には、交通規制（規範）自体ではなく標識等（構成要件該当「事実」）が欠けるものとして、無罪判決が行われることになろう。この場合にも、規範自体が欠けると見て形式裁判を下すことも考えられるが、第一の場合でも罰条の空白が明白でない場合には、実体審理が必要になる以上は、無罪判決でもやむをえないからである。また、存在する標識等に対する行為者の不知・誤認は、法律の不知・錯誤（刑法三八条三項）ではなく、事実の過失・錯誤になるが、規制が無効であれば既に構成要件に該当しない。⁽⁵¹⁾

第三に、行為後の標識等による規制の撤廃が刑の廃止にあたるかという問題について、その標識等による規制が「規範」か「事実」かという形式的区別は不可能に近いであろう。その免訴の實質的根拠が行為時法主義の例外としての裁判時の温情主義に求められるとすれば、⁽⁵³⁾温情に値する程に事後的な可罰評価の喪失が明確な場合にのみ刑の廃止にあたる、と解してよいのではあるまいか。すなわち、規制の撤廃・変更が、単なる交通事情の好転ではなく、その規制自体が本来不合理で過剰なものであったという可罰的評価の変更が⁽⁵⁴⁾「明白」である場合には、これを「刑の廃止」と考えるのである。⁽⁵⁵⁾

これに対して、「交通が今日ほど激しくなかつた時代には交通の規制は警察官の具体的な指示によっていたし、この指示そのものは全く事実処分で規範とはいわないから、交通が激しくなつたためこれに代えて一般的・抽象的な標識を用いることになつた現在ではその標識の設置は事実処分と解すべきものであろう。」とする見解⁽⁵⁶⁾によると、標識等による規制の撤廃はおよそ刑の廃止にあたらないことになる。しかし、法令・標識等・警察官の指示のいずれの交通規制も、その表示形態こそ異なれ、規制すなわち規範の性質をもつものではあるまいか。⁽⁵⁷⁾事実処分と規範とを相反のものとして対置することに疑問があるように思われる。事後的な悪法の廃止も悪しき処分⁽⁵⁸⁾の廃止も、同じように行為

者に免許の恩典を認める理由となる、と考えるのである。

2 交通規制の適法要件

(1) 標識等による交通規制は、公安委員会の意思決定にもとづく場合にのみ有効になる。⁽⁵⁸⁾ だが、公安委員会による規制の内部的意思決定または「告示」があっても、その標識等が存在しない場合には、規制の効力は生じない。⁽⁵⁹⁾ その標識等を設置した事実を告示することは、規制内容を国民に周知させる一手段として行われるにすぎないから、交通規制の有効要件ではない。⁽⁶⁰⁾ 公安委員会の意思決定にもとづいて標識等が設置される限り、告示と同様な効果も達成されるからである。

(2) 標識等による交通規制は、道路交通法一条で定める目的の実現のために必要なものでなければならない。そこで、法四条一項前段には、「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、政令で定めるところにより」、「道路における交通の規制をすることができ。」と定められている。すなわち、その交通規制が、そのような目的実現にとって合理的根拠をもつ必要最小限度のものであることが要求される。⁽⁶¹⁾ したがって、「形式」的には適法であっても、交通の安全・円滑等よりも危険・障害をもたらす「内容」の交通規制は、無効になる（施行令一条の二第五項参照）。

(3) 標識等による交通規制は、その内容・対象・範囲（区域、道路の区間・場所、日時）を「明示」し（法四条二項）、一定の「要式」に従ったものでなければならない（法四条四項・五項）。すなわち、「歩行者、車両または路面電車の前方から見やすいように、かつ、道路または交通の状況に応じて必要と認める数のものを設定し、および管理しなければならぬ」（施行令一条の二第一項）。また、道路標識等の種類・様式・設置場所などの「要式」については、「道

路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(昭和三五年総理府・建設省令三号)、「道路標識等の設置基準および管理に関する基準」(昭和四七年交通局長通達)に具体的な定めがある。

なお、道路標識等には、「路側帯」(法二条一項三号の四)・「車両通行帯」(同七号)のように「道路標示」で、「横断歩道」(同四号)・「自転車横断帯」(同四号の二)のように「道路標識又は道路標示」で、さらに「安全地帯」(同六号)のように「道路標識及び道路標示」で表示される必要があるものもある。そして、信号機についても、設置場所、信号の種類・意味・順序・灯火の配列、信号機の構造・性能・設置方法について要式の定めがある(法四条三項、施行令二条・三条、施行規則三条・三条の二・四条)。

(4) 運転者・歩行者などの交通関与者は、存在する標識等の「表示」を認識の根拠として、その交通規制の内容を知ることができてこそ、初めて規制に従って行動することもできるのである。したがって、ただ形式的に要式が充足されることよりも、実質的に「前方から見やすい」ことが保障される必要がある。

「見やすい」とは、「ただ見えさえすればよい」というものではなく、歩行者・車両等の運転者が、いかなる通行を規制するのか容易に判別できる方法(後掲⑨最判昭和四一・四・一五)をいう。すなわち、「定型的で簡潔・明確な形態と位置」に「一見して容易に判別できる正常な状態」で標識等が存在しなければならぬ⁽⁶²⁾。特に、車両等の運転者に対する規制は、交通状況に即した通常⁽⁶³⁾の速度で進行中、事故を防止するのに必要な注意を他に払っても、なお即時に規制に従う時間的余裕があるように、「事前」に判別することができる必要がある(後掲⑨最決昭和四八・二・一一参照)。

もつとも、交差点のように多数の標識等を競合して設置する必要がある地点では、規制内容の「情報」が複雑かつ過剰になって運転者に認識・判別が困難になることが多いが、このような設置を回避することは技術的にも困難であ

ることが多い。それにしても、このような技術的困難を理由にして不適切な標示規制を適法としたらうえ、行為者の責任を否定するという妥解策には疑問がある。⁽⁶³⁾ なぜならば、それは「行為者の罪責の否定という個別的解決」としては妥当であるとしても、交通規制の適正化による「交通の安全・円滑等の達成という一般的解決」にはならない。また、個別的解決によると、その行為者以外の交通関与者が遵守不可能な規制違反ゆえに交通反則手続や略式手続等で誤った法的制裁を受けることを、防止することができないからである。標示方法の改善と技術的困難の克服を促すためにも、不適切な標示規制を可能な限り無効にする方向が望ましいと思われる。

3 規制の効力と裁判例

(1) 交通規制を無効とした裁判例は、次のような事案についてである。⁽⁶⁴⁾

(イ) 必要な標識等が存在しない場合

a 標識等の種別の誤り 「一方通行」——①適式な標識が規制の入口地点には設置されていたが、出口地点には「屈折方向」(二方向)を示す標識しか設置されていないため、そこから運転者が進入した事案につき、その方向からの車両との関係では規制を無効としたもの(最判昭和三七・四・二〇刑集一六卷四号二七頁)。⁽⁶⁵⁾

「警笛区間」——②規制場所に「警笛鳴らせ」の標識が設置されていた事案(御坊簡判昭和三八・五・六下刑集五卷五・六号五四〇頁)。

b 規制標識の不存在

「一方通行」

——③規制の出口地点に設置した標識が行為時には撤去されていた事案

(墨田簡判昭和三四・六・二下刑集一卷六号一四二九頁)、④規制の中間交差点に規制標識が設置されていない事案(大津簡判昭和三九・一二・一四下刑集六卷一一・一二号一三八五頁)、⑤同様の事案につき、本件道路の出口から入口方向の規

制は有効としたもの（東京高判昭和四〇・七・二三高刑集一八卷五号五五四頁）⁽⁶⁶⁾

「追越禁止」——⑥佐賀県道路交通取締法細則五条により追越禁止が指定された橋上の道路であったが、規制を示す標識は設置されていない事案（吉井簡判昭和三四・八・六下刑集一卷八号一七六八頁）。

「駐車禁止」——⑦規制標識が台風のため倒れて行為時には存在していない事案（下関簡判昭和三七・九・二下刑集四卷九・一〇号九二〇頁）。

「車両通行区分」——⑧区分を指定する道路標識は設置されていたが、指定された「車両通行帯」であることを示す道路標示を欠く事案（大津簡判昭和三九・七・二三下刑集六卷七・八号八六二頁）。

(ロ) 標識等は存在するが、規制内容が認識困難または他の規制と誤認される場合

a 標識等の設置方法の不適切（規制のとりちがえのおそれ）

「一方通行」——⑨交差点角から約四・七米南に入った場所に設置された標識の「矢印」が、規制方向である西を示しておらず、約四〇度も西南方を示しており、別に指定されていた北から南への一方通行を示しているとも見える事案（最判昭和四一・四・一五刑集二〇卷四号二二九頁）⁽⁶⁷⁾、
⑩右から左への「一方通行」規制の道路に斜めに進入するT字型交差点の入口に、左方向を指す「矢印」ではなく「直進および左方向」を指す矢印を示す標識が設置されていた事案（福岡簡判昭和四一・三・一四下刑集八卷三号四六九頁）。

「信号機」

——⑪南北と東方にT字型の交差点において、対面する信号が青を示し、東方に右折して交差点に進入後に対面する信号が赤を示してもこれに従う義務がないとされた事案（名古屋高判昭和三八・一二・二三高刑集一六卷九号八三二頁）、⑫⑪の原審（愛知中村簡判昭和三八・七・一〇下刑集五卷七・八号七〇〇頁）。

b 標識の表示「内容」の複雑・多義性

「指定方向外進行禁止」——⑬「右折禁止」の規制標識に「貨物（貨客兼用を除く）」14——22・二輪（一二五cc以下）

9 — 22の左折を除く」(その本来の規制内容は、指定された車両の指定時間の左折進行を禁止するものである。)という法令上附置の許されない補助標識に類似する外観の表示が附置されている事案(最判昭和四三・一二・一七刑集二二卷一三号一五〇八頁⁽⁶⁸⁾)。

「一時停車 但し学童の登下校時に限る」——⑭その標識の規制内容が、現実に学童が横断する時点か、それとも一定しない登下校時を示すものか漠然不明確であるから、一時停車義務がないとされた事案(玉野簡判昭和三八・二・七下刑集五卷一・二号六二頁)。

「進入禁止」——⑮「進入禁止」の規制標識、その時間を示す補助標識、「駐車禁止」等の規制標識、「二輪の自動車・原付自転車を除く」の補助標識が各々上から順に一本の柱に設置されているため、進入禁止が原付自転車には解除されているようにも誤解される場合に、「過失なし」と判示したもの(鹿児島簡判昭和三九・一〇・一二下刑集六卷九・一〇号一〇二九頁)。

「通行禁止」——⑯規制標識に「通り抜けは出来ません」との標示板が併置されていた事案に、両規制の表示が二律背反であり、規制除外の車両に対する標識も欠くことを理由とするもの(玉名簡判昭和四五・六・六刑月二卷六号六六一頁)。

(ハ) 標識等の「表示」が事前に容易には判読不能な場合

a 気象条件の考慮

「一方通行」・「車両進入禁止」——⑰標識に反射材料が用いられていないので冬期の日没後の降雪中などの具体的状況下での通行者には容易に表示が認識できないので有効でなかったともいえると判示したが、直接には過失(標識の確認運転の義務)を否定したもの(能代簡判昭和四〇・一〇・七下刑集七卷一〇号一八七三頁)。

b 標示の損壊（通行方法の考慮）

「最高速度指定」——⑱標識が左右に屈曲して方向が変更され、行為時には前方から見やすいように設置されていなかった事案（高知簡判昭和四一・七・八下刑集八卷七号一〇〇八頁）、⑲標示板の左半分が後方にわん曲して東方に向けて交差点直前に設置されていたため、一定の地点を通行するとき以外には同交差点に北方から進入して右折西行する車両には標識の表示する数字が見えない事案につき、右車両との関係では「通常の運転をする者が容易にその内容を識別できる適法有効なもの」とはいえないとしたもの（最決昭和四八・二・一二刑集二七卷一号八頁⁶⁹）、⑳指定標識が交差点のすみ切り端から約四米の位置に設置されているため、予め同標識の方を注視すればこれを見ることができ、左折体勢に入りながら右後方を進行する車両に注視するときは容易に認識できないとして、左折車両に対する効力を否定したもの（大阪高判昭和五〇・五・三〇刑月七卷五号二四頁）。

「車両通行禁止」——㉑標識が当該道路入口の右側に設置され、それ自体は必ずしも見えにくいものではないが、車両の運転者が一般に道路左側の標識に注意するという習慣性を考慮した標識標示令の規定に違反し、かつ、本件道路の手前にある左方道路から進入する車両に運転者は注意しなければならぬので、同標識は見やすいものとはいえないとしたもの（大津簡判昭和五〇・六・一七刑月七卷六号六八四頁）。

「左折禁止」——㉒交差点手前の第一標識は欠壊しており、交差点上の第二標識も前方の車両に遮断されて認識しえなかった事案について、速度のある自動車の運転者が「左折の合図を出す前の段階で、その交差点が左折禁止であることを知らしめなければならない。」として第二標識も無効としたもの（神奈川簡判昭和五六・三・三二判時一〇〇五号一八三頁）。

これらの場合には、⑲の事案が別の理由で有罪とされたのを除いて、いずれも無罪とされている。そして、標識等

がただ要式に合致しないだけの場合を除けば、標識の物理的欠如もそれ以外の不適切な標示の場合も、結局その対象となる行為者にとって規制を容易に認識できないために無効になる点では同一なのである。ただ、無効とする原因に、行為時の具体的事情をどの程度含めるかが、過失との限界で重要になる。

(2) 交通規制を有効とした裁判例は、次のような事案についてである。いずれも、標識等の設置方法に瑕疵・不適切があっても、標示を容易に認識可能であることを理由としている。

(イ) 標識等の表示が障害物で一定方向からまたは一時的に遮断された場合

「駐車禁止」——²³「駐車禁止」の標識が、自動車の運転席からは他の標識の蔭にかくれて、その存在さえも認識しがたい状況にあった事案につき、進行する車両を前提とする一方通行や速度制限のための標識とは趣を異にし、一定の区域に車両を止めて駐車することを禁止するものであるから、車両が前方から見やすいように設置されていなくとも、下車・歩行する場合には右標識を認識できるとするもの（大阪高判昭和四四・一一・二三刑月一卷三号一一三二頁）、²⁴標識が「生い茂る草木に遮られて見通しが悪い状態にあった」事案（東京高判昭和五二・一〇・二七東京刑時二八卷一〇号一一三三頁）。

「一時停止」——²⁵標識について、その手前にたまたま他の車両が介入する場合以外には充分に認知できるとしたもの（大阪高判昭和四一・一〇・三二下刑集八卷一〇号二二三八頁）

「指定方向外進行禁止」（左折のみ可）——²⁶標識が、約七度の下り勾配の坂道では通常の運転方法である徐行運転を前提とする限り、その手前一三・四〜一八・四メートルの地点で視認可能の状態になる事案（東京高判昭和五三・八・三〇研修三六八号一一七頁）。

(ロ) 標識等の設置場所が正規でない場合

「一時停止」——②⑦標識が、車両を一時停止させる交差点の手前ではなく、その北へ九メートル入った地点の左端の路端に設置されていた事案（大阪高判昭和四四・五・一四刑月一卷五号四五七頁）、②⑧「停止線」の道路標示が「一時停止」の道路標識から約四〇メートルも先の交差点に入ったところに表示されている事案について、その標識から見ることができる範囲内にありさえすれば、同標示は有効であるとしたもの（名古屋高判昭和五〇・一二・一〇刑月七卷一・一二号九四一頁）、②⑨「一時停止」の標識がその規制のある交差点入口左端の手前六・二メートルの地点にある電柱に設置されていた事案につき、標識標示令二条別表第一に規定する交差点入口手前の「直近の必要な地点」に該当するから有効であるとするもの（東京高判昭和五四・六・二六刑月一一卷六号五三三頁）。

「指定方向外進行禁止」——③⑩「右折禁止」の標識が標識標示令二条別表第一の設置場所欄に定める交差点手前の左側路端にでなく、当該交差点出口の左隅にある信号機に併列して路面から約五メートルの高さに設置されていた事案について、同令二条別表備考二に定める「設置場所欄に定める位置に設置することができない場合」にあたり、本件交差点における四囲の状況に徴すると有効であるとしたもの（東京高判昭和五五・三・二七高刑集三三卷一号一九頁）、③⑪「左折禁止」の標識が、その第一のものは標識標示令に規定する「例示」の様式には含まれない矢印の曲線を示しているが現場の形状に合致するから適式であり、その第二のものは同令に規定する様式で矢印の直線を示し、現場の形状には一致しないが、同現場はおおむね直進する形状で他に紛らわしい道路がないとして、共に有効としたもの（東京高判昭和五五・五・二六刑月二卷四・五号三八二頁）がある。

(ハ) 標識等に軽微な要式違反がある場合

「優先道路」——③⑫優先道路を示す「中央線」の道路標示が、道路工事により破線の一部が消失して他の五メートルの破線と異なり三・五五メートルの長さしかない事案について、右道路と交差する道路の停止線上に一時停止した

車両から右破線の存在を明確かつ容易に視認することができるので、無効とする程の瑕疵ではないとしたもの（東京高判昭和五六・二・九判月二三卷一・二七〇頁）がある。

「信号機の燈火」——③③「黄色に変わる前に減光する青色燈火」信号の法的効力には疑問があるが、「黄色及び赤色の各灯火の信号の効力までは否定されない」としたもの（東京高判昭和四二・一・三二高刑集二〇卷一五三頁）。

(イ)の「駐車禁止」、(イ)・(ロ)の交差点前の「一時停止」そして(イ)の下り坂の下の標識（判例②⑥）のように、車両の進行速度の低下する状況を前提とする規制では、「前方から見やすい」という要件も類型的事情に応じて緩和される⁽⁷⁰⁾。しかし、判例②③のように、下車・歩行時における標識の認識可能性からしてその有効性を肯定するのは、「駐車後」における規制の認識可能性を問題にする点、しかも駐車できる場所の事前の発見という運転者の利便も「交通の安全と円滑」に結びつく点を見無視する点でも、疑問がある。また、判例②③が、その区間における交通の一般的状況を考慮せずに、一時停止の標識と停止線との関係を論じていたのであれば、それは規制の一般的認識可能性を「机上の空論」で擬制することになろう。規制の有効性の判断対象には、過失認定と異なり現存した一時的で特殊な具体事情を含める必要はないが、現存しなくとも一般的にありうる事情は基礎にする必要があると思われる。

(46) 後掲①最判昭和三七・四・二〇参照。

(47) 西原春夫「道路標識による規制の効果と刑事責任」法律時報三九卷五号（昭42）八〇頁〜八二頁（同・刑事法研究二卷（昭42）一一〇頁〜一一二頁）は、道路交通法上の規制は行政行為であるから、形式的にはまず行政法的な有効・無効が論じられ、それが有効であるとされた場合に、つぎに刑法上の責任が論じられ、規制違反の故による刑事責任の有無を論ずるにあたっては、このような「二元的考察」を忘れてはならないとする。ほほ同旨・三井・統刑法百選（昭46）二四一頁、同・前掲注（5）三七〇頁（もつとも、「二元的考察」をいうのか、単なる「二段階構造」をいうのか、必ずしも明らかではない）、大沼・前掲注（2）一一二頁、竹内正「道路標識設置の瑕疵と過失犯」刑法判例百選Ⅰ総論（昭53）一四九頁など。

(48) 後掲⑦・⑩の下級審判例および大阪高判昭和四三・一・三〇下刑集一〇卷一五〇頁は、道路標識が存在した事実を構成要件事実であると

している。そうすると、道路標識の存在は構成要件要素であることになる。なお、これらの裁判例を、三井・前掲注(5)三七〇頁は「二段階構造」を表現したものと解している。

- (49) 青柳文雄「道路標識の設置方法が適切でないためその標識による適法かつ有効な一方通行の規制がなされていないものとされた事例」上智法学論集一〇巻三号(昭42)一〇六頁、川端博「区域を定めて行なう速度規制の効力と過失による指定速度違反」警察研究四七巻一〇号(昭51)五七頁。なお、木村榮作「一方通行の道路における規制標識の設置方法と規制の効力」刑法判例研究Ⅱ(昭43)三五〇頁(Ⅱ研修二一七号五五頁以下)は、「準空白刑法」であるとす。

- (50) 道路交通取締法(昭二二年法律一三〇号)二三条一項、同施行令四一条、新潟県道路交通取締法施行令四一条について、最大判昭和三七・四・四刑集一六巻四号三四五頁は、「道路交通事情の実体に照らし、これがため必要な道路交通の規制の具体的内容をすべて法律または政令に規定することは適当でなく、その基本的な事項はこれを法律および政令において定めたが、実施上の細則的な具体的内容は、これを地方の実情に即応して定めることが妥当であるとの見地から、地方の実情に通ずる公安委員会の判断に委ねることとしたものに他ならない。」と判示していた。同じ趣旨から、東京高判昭和五三・四・一七高刑集三一巻五号九頁は、道路交通法二二条一項が同法四条にもとづいて最高速度の指定権限を公安委員会に委任していることが憲法三一条に違反するものでないと判示している。

- (51) たとえば、前田宏「新「道路交通法」における過失犯について」警察研究三一巻一一号(昭35)二六頁は、「設置された道路標識等と当該場所そのものがいわば一体となることよって、その場所が追越禁止場所たる性質を帯びることになる」としている。また、根本・前掲注(9)五七頁は、標識等の設置は、単に法令の公布の意味しかないとは解すべきではなく、同時に規制場所としての性質を帯びさせる作用があるから、標識等の不認識即当該規制場所の不認識であるとする。同旨・佐野昭一「道交法における故意と過失の区別」判例タイムズ二八四号(昭48)九四頁、高城龍夫「道路標識・標示の設置」同誌一五〇頁、長山・前掲注(9)八九頁。また、青柳・前掲注(49)一〇八頁は、「標識の設置がどのように規範ではなく事実処分であると解すれば、それが不完全であれば処罰すべき構成要件事実を欠くことになり、「事実の欠如ともいふべき不能犯の一種であり、幻覚犯ではないと解される。」とする。これらの見解は、「二面的性質」の事実たる側面を重視するものである。
- (52) 東京地判昭和四五・四・三判例時報六〇一七三頁(民事事件)、大阪高判昭和四五・九・一七高刑集二三巻四号六〇六頁参照。
- (53) 内田・前掲注(1)六七頁参照。
- (54) 平野・前掲注(27)七五頁参照。
- (55) なお、前注(50)最大判昭和三七・四・四は、行為後の政令で自動二輪車への他人乗車が適法化された事例について、限時法の理論を用いて免訴ではなく有罪としている。
- (56) 青柳・前掲注(49)一〇八頁。
- (57) なお、根本・前掲注(9)五四頁〜五五頁は、警察下命を直接法令によるものと具体的な行政処分によるもの、後者を特定人に対する処分と

不特定多数人に対する処分とに分類している。すなわち、それらは規範の形態と具体化の程度に差異があるにすぎないように思われる。さらに、田中二郎・行政法総論(昭32)二六五頁・三二〇頁参照。

(58) なお、警察署長等への交通規制の委任につき道路交通法五条、警察官等による交通規制につき同法六条、さらに道路管理者・自動車道事業者による道路標識の設置につき前注(7)参照。

(59) 後掲①⑧判例参照。

(60) 久保哲男・新版実務道路交通法(昭47)四三頁、木宮高彦・岩井重一・詳解道路交通法(改訂版・昭55)二四頁、夏目文雄「道路標識の設置方法」交通事故判例百選(第二版・昭50)二五一頁、古賀光彦「道路標識による交通規制の効力についての若干の考察」判例をふりかえって——警察学論集三二巻七号(昭54)二〇頁〜二二頁。なお、告示における指定場所欄の記載と摘要欄の記載とに食違があるため、一時停止場所を指定する有効な告示を欠くことを理由に、一時停止義務違反罪の成立を否定したものに、東京高判昭和四七・一・二〇刑月四巻一頁一頁がある。ただし、公安委員会の意思決定した規制場所自体が不明な場合についての判示である。

(61) 公安委員会のした駐車禁止規制を適法な裁量の範囲内にあるとした判例として、札幌高判昭和五九・四・一〇判例時報一一二五号一七六頁がある。その評釈として、河上和雄・判例時報一一四五号(判例評論三二五号)(昭60)一二三頁参照。

(62) 西原春夫「設置方法の適切でない道路標識と過失犯の成否」判例時報四五〇号(判例評論九三号)(昭41)一五九頁、三井・前掲注(2)一六頁以下(判例評釈集二八巻(昭54)四四頁)等参照。

(63) 三井・前掲注(5)三五五頁以下、特に三七二頁。

(64) 標識等による交通規制の効力に関する裁判例については、西原春夫「道路標識による規制の効果と刑事責任(一)・(二)」法律時報三九巻(昭42)四号三〇頁・六号七六頁、高城・前掲注(51)一五〇頁、古賀・前掲注(60)一九頁、長井・前掲注(4)二七頁、三井・前掲注(5)三五五頁参照。

(65) 堀江一夫・最高裁判所判例解説刑事篇昭和三七年度(昭46)九六頁参照。

(66) 木村・前掲注(49)三四四頁参照。

(67) 石田穰「一方通行の道路標識をめぐる——昭和四一年四月一五日最高裁判決——」判例タイムズ一九二号(昭41)一一四頁、同・最高裁判所判例解説刑事篇昭和四一年度(昭45)三八頁、西原・前掲注(62)一五七頁、青柳・前掲注(49)一〇五頁、木村・前掲注(49)三四四頁、三井・前掲注(47)二四〇頁、同・前掲注(62)一一六頁、竹内・前掲注(47)一四八頁参照。

(68) 綿引紳郎「道路標識の設置方法が適切でないため適法かつ有効な右折進行禁止の規制がなされていないものとされた事例」ジュリスト四一九号(昭44)七七頁、同・最高裁判所判例解説刑事篇昭和四三年度(昭45)四一九頁、西原・前掲注(2)一三三頁、大沼・前掲注(2)一一五頁、夏目・前掲注(60)二五〇頁参照。

(69) 田尾勇・最高裁判所判例解説刑事篇昭和四八年度(昭50)一一頁、川端・前掲注(49)五一頁参照。
 (70) 三井・前掲注(5)三六五頁参照。

四 規制の無効と故意・過失

1 規制の効力と責任

標識等による交通規制が無効な場合、行為者の責任(故意・過失の有無)を問わず、交通規制に違反する罪は成立しない。この標示主義からの帰結には争いが無い。その場合に、その地点に公安委員会の交通規制が行なわれていることを知りながら故意に行為者が違反しても、必然的に同じ結論に至るであろうか。

およそ交通規制の内容を示す標識等が設置されていなかった場合には、たとえ告示からその規制の存在を知っていた行為者であっても、これを処罰できないとするのが標示主義からの帰結なのである。⁽⁷¹⁾これと異なり、一度適法に設置された標識等が後の行為時には欠損していたとか、一定の規制を示す複数の標識等の一部だけが欠損していたとかの場合に、その規制を知りつつ行為者が違反したとすればどうであろうか。ここでは、「事前に存在した標識」または「別の標識」にもとづく有効な規制に違反したという理由で犯罪の成立を認める理論構成も、標識等を規制(規範)の単なる告知手段にすぎないとする前提に立つならば、充分に可能であろう。⁽⁷²⁾

しかし、屈折方向(一方向)の矢印を示す「指導標識」が設置された出口地点から、一方通行の規制を知りつつ行為者が進入した場合にも、前掲①最高裁判決は同標識による規制を無効であるとしたばかりか被告人を無罪としたのである。現に、右判例の原判決を支持する池田裁判官の反対意見にも示されたように、同規制を有効としたらえ被告人を有罪とする余地があったのに、あえてこれを最高裁は排除したのである。それは、違反者を処罰することよりも、

交通規制を適正化することを重視したことになるのである。

2 規制の相対的無効

(1) 責任ある行為者の処罰と不適切な交通規制の是正のいずれを重視すべきであろうか。前者を重視すれば、不適切な標識等でも可能な限り有効とすることになる。後者を重視すれば、これを無効として標識等の瑕疵の補正を公安委員会に促すことになる。この有効と無効の範囲・対象をめぐって問題になるのが、いわゆる「相対的無効」である。

前掲①最高裁判決と同様に、一方通行規制のある道路と知っている行為者が、規制標識の設置されていない道路分岐点から一方通行に逆行した事案について、前掲⑤高裁判決は、「本件道路の出口から入口方向に向って車両が進行することは有効に禁止されてはいたけれども、本件分岐点には公安委員会による有効な通行の禁止・制限の処分はなされていなかったことになるから、本件分岐点から本件道路に進入する車両に対しては、入口方向に至る通行を禁止する効力は生じていなかったものと解するのが相当である」と判示したのである。

また、一方通行規制を示す標識の表示が被告人の進行方向からは不明確である場合に、規制された道路の途中にある交差点からその規制を知らずに行為者が左折進行した事案について、最高裁判例⑨は、被告人が辿った経路から進入する「車両等の運転者に対し、適法かつ有効な一方通行の規制がなされているものとはいえない」と判示した。もともと、この判例は、高裁判例⑤とは異なり、別の経路からの進入についての一方通行規制が有効であるか否かに関する点では、直接判示していないことに注意すべきである。⁽⁷³⁾この点では、最高裁判例①も、「かかる道路標識を設置しても、本件道路の一方通行出口から入口方向に至る通行を禁止する効力を生ずるものではない」と判示しているだけで、最高裁判例⑨と同じく、他の方向・経路からの通行規制が有効か否かについては判示していない。

ともあれ、⑤と⑨の判例に対しては、次のような批判が加えられている。

(イ)「一方通行の両端からの通行規制といっても、その実体は出口方向からの進入禁止であり、たとえ出口からの進入を禁止しても、途中の分岐点から進入する車両は自由に逆行することができるとすれば、およそ一方通行の規制として意味があるかどうか疑わしいことになり、一方通行の規制全体の効力にも影響してくる。」⁽⁷⁴⁾「一方通行の規制として意味をなさないような場合は、やはり規制全体が無効であると解するほかはない。」⁽⁷⁴⁾

(ロ)「一方通行のように相当広範囲の区間にわたる規制の場合は、認識のある者が規制標識の設置されている箇所から進入すれば、当然故意犯が成立するが、同じ者が規制標識の設置されていない箇所から進入すれば、何らの犯罪にもならないという奇妙な結論になってしまう。」⁽⁷⁴⁾「一方通行の規制は、これらの局部的規制の総和ではない」⁽⁷⁴⁾から、「規制の効力の相対的無効といった考え方をとることはできず、やはり規制全体の効力を問題にするほかないと考える。たとえば、一方通行の入口標識だけで他に何らの標識も設置されていない場合は、いまだ有効な規制はなされていないと解される。」⁽⁷⁴⁾

(2) いわゆる「相対的無効」論に対して、この批判は大きな影響力を与えたものと推測されるのである。しかし、この批判は、的を射ていないと思われる。なるほど、一定の区間・区域を規制するには複数の標識等の設置が必要になり、特に一方通行のような場合には、各地点の標識のすべてが適法かつ有効でないと意味のある統一的な規制ができないばかりか、一方通行を逆行する車両を許容すると衝突事故のおそれすら生じることになる。しかし、このような交通規制の統一的な適正化の必要とその規制を組成する各部分の個別的な無効判断の是非とは、次元を異にする問題なのである。仮りに当該規制標識だけではなく規制全体が無効になると解したところで、当該規制標識の欠損自体が補正されない限りは、統一的な規制の適正化が達成されないのである。むしろ、その達成を図るためには、その統

一的な規制の全体を無効とする必要はなく、ただその規制の統一性を害する原因となっている地点の規制のみを無効であると判断して、その是正を促すことで足りる。したがって、最高裁判例①・⑨が、問題となっている部分の規制（標識）のみを無効と判断したことは正当であったと思われる。すなわち、当該事件において審判対象となっている被告人の行為の罪責との関係で、一定の規制を示すべき標識等の存否の効力が争われているのであるから、その点についてのみ裁判所は判断すればよいのである。

これに対して、高裁判例⑤のように、被告人の進行経路ではない車両の進行に対する規制の効力を判断することは、被告人の行為の罪責の前提とはならない標識の規制効力についてまで判断を示したことになる。そのように一方通行規制を有効であるとするならば、その規制を認識してこれに違反した被告人の行為も犯罪となる⁽⁷⁵⁾とする余地すら生じる。そうすると、瑕疵ある規制を是正すべき必要性も弱まってくるのではあるまいか。だからこそ、その規制の是正に必要な限りでの無効判断で必要かつ充分なのである。

交通規制は、それによって交通の安全と円滑等の達成を目的とするもので、その違反者の処罰も規制を遵守させるための手段たる必要悪でしかない。処罰よりも規制の是正が優先し、かつ効果的と思われるのである。

3 規制の個別的無効

(1) 標識等による交通規制の効力について、最高裁（判例①・⑨・⑬・⑱）は、公訴事実（訴因）となっている被告人の具体的な違反行為の前提として不可欠な交通規制を表示する標識等だけを無効と判断している。ただし、被告人の具体的行為（進行経路）それ自体ではなく、これと同一の規制の対象となるべき行為者の行為（進行経路）一般との関係で、その規制を無効としている。このような一般化は、当該規制を被告人との関係で对人的無効とはせず、当

該規制を一般的対象者との関係で無効とするもので、行為者の罪責自体よりも対象者一般との関係で規制の適正化をめざすものとして評価することができる。その判断は、特定の行為態様（行為者の進行方向・経過）との関係で規制の効力を論じているため、特定の人や行為態様に応じて異なる効力を認める「相対的無効」論であるかに見える。しかし、標識等の規制は、その地点の道路における通常の経路からの「一定の進行」を対象・前提にして行われる。したがって、そのような「一定の進行経路」との関係で規制の効力を判断することは、規制の一般的な認識容易性が要求されることからしても、当然なのである。すなわち、このような判断は、「相対的無効」と區別して、「個別的無効」とでも呼ぶのがその内容に合うように思われる。

判例⑬が、本件標識によっては、「T通りを南進して本件交差点を右折進行しようとする車両等の運転者に対し、右折進行を禁止、制限する旨の通行規制が、適法かつ有効になされているものということはできない」と判示し、また判例⑭が、「本件道路標識は、本件交差点に北方から進入して右折西行する車両との関係では、通常の運転をする者が容易にその内容を識別できる適法有効なものといえ（ない）」と判示したのも、これまでの判例と同一線（個別的無効論）上にある。すなわち、判例⑬は、被告人が貨客兼用車を運転していたのにかかわらず、本件規制の内容を誤認するおそれの高い車両（貨客兼用車・特定時間外の貨物自動車・二輪車）の運転者のみに対する「相対的無効」を認めるものではなく、「当該進行方法をとる車両等の運転者」一般に対して無効としているのである。また、判例⑭は、右折時の速度規制標識の効力が争われたため、通常の運転をする者」という基準を新たに加えて判断しているが、交通状況に即した安全な運転方法を基準として規制内容の容易な識別可能性を判断する必要があるという、当然の前提が明示されたのにすぎない。そして、この「通常の運転」では、被告人が現実にとった運転方法に限らず、規制の対象となる行為者が通常とすることがあるものを含むことになる（判例⑰、⑱参照）。

(2) このような個別的無効論に反対する学説も有力である。例えば、判例⑬がその規制を全面無効であるとしたと理解する西原春夫博士は、この規制内容を誤認しうるのは一定車両のみであるにすぎず、その規制内容を知って大型貨物自動車わざと右折した場合に通行制限違反罪を成立する余地を認める結論を導く必要があるが、相対的無効は行政法上の効力をあまりに個別化してしまふ点に問題があり⁽⁷⁸⁾、そこでその規制を全面的有効としたうえ、これを誤認した運転者には故意も過失も認めないのが妥当であるとする。また、三井誠教授は、判例⑨の程度の相対化はやむをえないかもしれないが、「規制の効力を誤認するおそれのある車種についてのみ否定したと解せる」判例⑬のような「行き過ぎた規制効力の個別化は避けるべき」であるとする⁽⁷⁹⁾。それにしても、交通規制の効力を個別化または相対化することが妥当でないとする理由は必ずしも明確ではなかった。この点について新たに、三井教授は次のような論拠を示している⁽⁸⁰⁾。

(1) 行政上の効力に比重が置かれることから、ややもすれば有効と認定されたときには、あっさり刑事責任を肯定する傾向がみられる。これは個別的事情も含める厳格な効力の認定方法の必然の帰結ではあるが、具体的事情の勘案にも限界があるし、効力の有無が決め手であるという解決方法がひとり歩きすると被告人に酷な帰結を導きかねない。

(2) 個別的事情も含めて標識の効力が決められるとすれば、行政上の効力について個別化・相対化の現象が避けられない。個別化は本来過失論のレベルの問題であって、行政上の効力の有無があまりに相対化・細分化することは疑問視されよう。事案に固有の個別事情はできるだけ過失の有無を論じる際に考慮するのが妥当であろう。また過失を否定することによつても行政に対する責任追及は十分に可能である。さらには、事案によつては、一般的に行政上の効力の有無を多様な角度から検討するよりも、当該具体的事件の解決が容易になることもある。

(3) 交通規制の有効・無効による解決から過失の有無による解決に比重を移すべきであるとして提示された二つの論拠のいずれにも、基本的な疑問があるように思われる。

(イ)の論拠は、実質論であって、行政行為の効力の有無に比重を移すと、有効の場合には同時に過失も肯定される傾向があるから、被告人に不利であるとするものである。理論的には有効即過失ではありえないのであるから、このような傾向が是正されるべきことは勿論である。しかし、だからこそ、交通規制の効力を厳格に判断することは、刑事責任の安易な認定とは直結しないのである。また、過失の要素である行為の個別的事情を含めて規制の効力を考慮する立場からすれば、規制の有効は過失の存在に必然的に接近するのであるから、その限りでは実質的に過失を擬制することにもならず、被告人にとって不利ともいえないのである。

(ロ)の論拠は、形式論であって、個別化は過失論の問題であるから事案に固有な個別的事情は過失の判断で考慮すべきであるというに留まる。なぜ行政行為の効力の相対化・細分化が疑問なのかという実質的根拠は示されていない。そればかりか、そのような相対化・個別化を全面的には否定しないのであれば、その肯定される限界を示す必要があらうが、それは明示されていないように思われる。むしろ、過失論に比重を移すことは、個別的または相対的に無効とされる規制が有効とされる結果、ラフな過失認定の傾向を前提とする限り、被告人にとって不利なのである。また、規制が一度有効とされると、被告人が無過失であるとは認められ難くなるのではないだろうか。

4 規制無効と無過失との限界

(1) 過失重視論は、交通規制の個別的・相対的無効を制限して、その有効となる範囲を拡大することになる。それによって達成されるのは、故意・過失ある違反者の確実な処分・処罰でしかない。その結果、交通規制違反の抑止力

が高まることになる反面、無効とはされなかった瑕疵ある規制を法的に許容することになり、公安委員会による合理的な交通規制とその違反者への反則通告・行政処分を放置することになる。

なるほど規制を無効としなくとも無過失による無罪判決が続出すれば、その標識等を是正する必要に迫られようが、そのような効果は無効判断より弱いのである。その是正が実現される間に、交通反則手続や略式手続により規制の効力と過失の有無を争う実質的な機会を十分に手続的に保障されないまま、瑕疵ある標識等の交通規制に違反したとして処分・処罰される人々の数はどれ程多いことであろうか。この点が争われた裁判例は、まさに氷山の一角でしかないであろう。このような手続は大量の事件を迅速に処理するために正当化され運用されているが、違反を争う手続的保障として決して充分ではない。それにもかかわらず、無効論から過失論に重点を移すことは、一層このような人々を切り捨てることになるのではあるまいか。

したがって、問題が当該事件における被告人の罪責それ自体にのみにあるのであれば過失論に重点を移すのもよいであろうが、およそ一般的に瑕疵ある標識等で不当に処分・処罰することを防止することおよび適正な標識等で安全・円滑な交通を促進することこそが重要であるとすれば、厳格な無効論に重点を置く必要があるといえよう。すなわち、標識等の瑕疵を是正する必要がある限り、その範囲で交通規制を無効にするという個別的無効論である。

(2) 交通規制の有効性を判断するにあたり、行為者の位置・天候・時間・道路・交通などの具体的事情をどの程度に考慮すべきであろうか。この問題は、交通規制の無効と行為者の過失との区別に関わる。そして、交通規制の効力を、当該具体的な行為との関係でのみ妥当させるか、規制の対象となりうる一般的行為との関係でも妥当させるかに関わる。すなわち、規制による特別予防と一般予防のいずれを重視するかである。

不適切な規制までも有効であるとすれば、その標識等による将来的かつ合理的な規制効果は弱まる。規制内容を通

行者が認識するのに不利な具体的事情を判断対象から除外し、有利な具体的事情を判断対象に付加すれば、⁽⁸²⁾ 交通規制の有効となる範囲は拡大し、当該行為者の罪責を問うことは可能になる。その反面として、その標識等を認識しがたい具体的事情下にあった他の通行者に対する規制作用は期待できない。すなわち、規制の有効を拡張すれば、その規制作用は行為者の認識（故意・過失）に依存するため、不注意な者の規制違反は減少しない。規制の有効性を厳格に解することが、見やすい標識等による規制作用の増大と過失による規制違反の減少をもたらす。⁽⁸³⁾ これと同時に、見やすい標識等でも故意・過失で違反する者には処分・刑罰による規制作用の増大が必要になる。この二つの規制作用の調和点が個別的無効とされる領域になる。

(3) 標識等による交通規制は、区域・道路の区間・場所を定め、対象を限定し、適用される日時を限定して行なわれる（道交法四条二項）。したがって、当該標識等が規制しようとする空間・時間・対象者を基準として、一般的に通常当然に予測可能な個々の事情が具体的に発生したならば、その事実を基礎にして「前方から見やすい」標識等であるかどうか判断されねばならない。

すなわち、行為時に存在した個別的・一時的事情といえども、同一の事情が一般的に頻発する場合には、その事実も規制の効力を判断する基礎に置かれることになる。例えば、その標識の表示が夜間にはおよそ識別不可能に近くなるといような事情がそれである。この限りで、一般的には規制の無効と対象者の無過失とは接近し、規制が有効であるとされる場合には、特別の事情がない限り行為者の過失が事実上推認されることになる。すなわち、行為者が無過失となるのは、異常な具体的事情のため行為時にだけ標識等の規制内容が認識不能であるとか、行為者の認識能力が一般人より著しく低いとかの場合に限られるのである。

もっとも、一般的に予測不可能である異常な具体的事情の限界は、必ずしも明確ではないのである。ただし、設置

された標識等の外的状況が一過性である場合、たとえば異常気象等は、そのような事情にあたる。しかし、規制内容が通常人に認識不可能な場合にも、その標識等の欠陥を是正することが現状では不可能に近い場合には、その規制を有効であるとするこゝもやむをえない。例えば、冬期には積雪下に標識等が埋ずもれてしまう地方の場合⁽⁸⁴⁾とか、数少ない二階建バスの運行時に限り一時的にその蔭に標識等が隠れてしまうような場合がそうである。このようにして、標識等の瑕疵の補正可能性も規制の有効・無効を画する要素とならう。

(71) なお、木村・前掲注(49)三五二頁は、「公安委員会の事実上行なっている公示であれ、他の箇所に設置された標識であれ、あるいは、他の者からの伝聞であれ、一方通行の規制がなされていることについての認識のある者には、常にその規制に違反しないことを期待することができ、また、そのような認識のなかった者については、責任の問題として配慮すべきである」としている。

(72) 木村・前掲注(49)三五〇頁、三五二頁参照。併せて、前注(71)参照。

(73) この点について、石田・前掲注(67)判例解説四二頁は、「本判決は、本件道路標識によっては、……一方通行が適法かつ有効になされていない、といっているだけであるから、そのことからただちに、U通りの一方通行の処分全体が効力を生じていないというわけではない」とするが、三井・前掲注(62)一二三頁は、「本件についても、判示から直ちにU通りの一方通行の規制全体が違法かつ無効となるのではなく、本件のような進路に対してのみ無効であることになる(いわゆる相対的無効である。前掲東京高判昭和四〇年七月二三日参照)」としている。

(74) 木村・前掲注(49)三四九頁〜三五〇頁。

(75) 前掲判例⑥における検察官の控訴趣意は、まさにそのような考えであった。

(76) 田尾・前掲注(69)一八頁〜一九頁参照。

(77) 川端・前掲注(49)五五頁参照。

(78) 西原・前掲注(2)一三三頁〜一三四頁。同旨・大沼・前掲注(2)一二二頁。すなわち、本件標識は、「見やすい」ように設置され、その内容も著しく「わかりにくい」とまではいえないので適法・有効であるが、被告人には規制内容を誤解するにつき注意義務違反もなかったようであるから過失も否定される、としている。しかし、規制内容が著しく「わかりにくい」ものではなかったという前提に立つならば、規制内容を誤解した行為者には、特別な事情がない限り、過失があったとされるのではあるまいか。

(79) 三井・前掲注(62)一二三頁。

(80) 三井・前掲注(5)三七二頁〜三七三頁。

- (81) 前注(40)参照。
- (82) 前掲判例⑤および⑦参照。
- (83) 長井・前掲注(4)二九頁〜三〇頁。
- (84) 前掲判例⑩および土肥・前掲注(23)五三頁参照。

むすび

本稿は、道路交通法における交通規制に違反する罪について、それに対する「交通切符による手続」の問題性をい
わば伏線としつつ、「交通規制と刑事規制の限界」に関して「交通事故の抑止と抽象的危険との関係」・「標識等によ
る交通規制の効力と行為者の過失との関係」を中心に検討を試みたものである。

この交通犯罪は、我国における大量交通から構造的に発生する大量現象であって、社会的にも刑法犯以上の被害を
交通事故として招いている重大な領域である。それだけに、この行政規制と刑事規制とが交錯する領域を「大量行
為」という特質を基点として把える必要があると考えた。しかし、本稿はその「水面」に触れたのみに留り、いずれ
の点についても不十分な考察に終った。さらに、検討を重ねたいと思う。