

【論 説】

イギリスの道路“ラウンドアバウト”と 権利意識

山 崎 弘 之

目 次

- I はじめに
- II ラウンドアバウト (roundabout)
- III ラウンドアバウトの意義
- IV give way (yield right of way) の法的意義
- V ラウンドアバウトの社会的意義
- VI 市民社会という意識

I はじめに

今からもう 10 年前の話である、1 年間在外研究員としてロンドン近郊のクロイドン (surrey 州) に住んでよく車の運転をした。その走行距離は約 2 万キロに及んだ。それだけにロンドン近郊の道路事情に詳しくなった。同時に、イギリスの交通法規が日本と違うことに興味を持ち始めた。その違いを調べるうちに、日本人とイギリス人との精神の相違が明らかになってきた。つまり個人主義や民主主義に関わることであることがだんだん分かってきたので、さらなる興味を覚えたものである。帰国後何度かイギリス帰国のおみやげでこの話をしてきたが、いまだに好評なのでこの際最新の情報をもとに纏めることとした。もちろん、これから国際免許を取ってイギリスもしくは欧米に出かけて、車の運転をする人には役立つことだろう。

エピソードを話せば切り無いがその幾つかを記そう。とにかく、グレイターロンドンの外れに住んでいたため、日常の買い物はほとんど大型スーパー(センズベリー、テスコ、当時はセーフウェイもあった)で自動車で行った。ガ

イギリスの道路“ラウンドアバウト”と権利意識（山崎）

ソリンもスーパーで入られるから。乗り回した車は 1100 cc のローバー・メトロ（4 段ギアのマニュアル車）の中古車で大変役に立った。購入時にイギリスの車検も挑戦してみた。車検は原則オプションで、気づかずにいれば自己責任となるから、自ら丁寧にチェックをした。ポンコツ車なので、ただちに点火プラグとタイミングベルトを交換してもらったことを記憶している。全くの個人主義と自己責任の世界にとまどったものである。ガソリンスタンドも、今でこそ日本もセルフサービスになっているが、自らの給油が普通であった。給油に慣れるまでに何度か（税が）高いガソリンをこぼしてしまった。

できる限り週末の土曜日と日曜日は車で遠出を試みた。場合によっては、グラスゴーやエジンバラまで一泊旅行に出かけた。なにせ M 道（MotorWay、日本の高速道路にあたる）が無料なので、日本人の私にとって気が楽であった。そして、サービスエリアでは必ず暑いほどの温水が出て、寒いイギリスでのこと大変歓迎された思いがしたものである。

さて、本論に入る。多くの日本人がイギリス（旧イギリス連邦の国）は日本と同じように左側通行だから、運転は右側通行の米国やヨーロッパの国々より難しくないと思うであろう。たしかに、ヨーロッパ大陸とは異なり左側通行は日本と同じ運転で容易さを感じた。しかしながら、イギリスの道路法規と道路はまた日本と異なったものである。慣れるまでに少々時間がかかった。その一つが交差点の殆どがラウンドアバウト¹⁾になっていることである。まったく日本にないもので日本人なら誰もが戸惑うであろう。また、自動車のハンドルについている方向指示器が逆であった。ハンドル（ステアリング）の軸を中心に、日本の場合右側に付いているの対して、イギリスでは左側に付いている。しばしばワイパーと間違っ て回してしまい、これもまた慣れるまでに時間がかかった。

ラウンドアバウトはどのような意識で造られたのだろうか。その疑問が解かれるのにしたが、イギリス人の法（権利）意識にまで辿り着くこととなった。つまり、彼らは権利意識がしっかりしていることにあらためて気づかさ

れたということである。筆者がこの中古車を買ひ、保険に入ったときの保険屋さんの言葉が今でも思い出される。もし、事故を起こしたときは決して自分の方から謝ってはいけません、と厳に忠告を受けた。それは相手に法外な権利を与えてしまう恐れがあるからである、と。イギリス人の権利意識はわれわれ日本人が想像する以上に強いことを忠告されたのである。とくに日本人はすぐに謝罪してしまい易いから気を付けなさい、と。もちろん、もういまでは日本でも言われていることであるが。

実は渡英する前のこと、ハイクを勉強するとどうしても法を勉強せざるを得なかった。ハイクの著作には『法と立法と自由』という法哲学の分野に属する本がある。そこから学んだことは、法とは暗黙知や黙約を含め慣習の賜である、ということであった。法は立法以前に存在する、という主張である。つまり、法は国会がつくる前から存在した、というのである。イギリスと言えば、慣習法（コモンロー、commonlaw）の国として有名だが、日本人が戸惑うことの一つに法には commonlaw と equity（衡平法、エクイティー）との二つの体系があったとなると、尚更分かり難くなる（今回はこれには触れない²⁾。イギリスには憲法がない。英語学者・渡部昇一氏はイギリスで constitution を「国体」と訳さねばならないのに社会学者は適訳をしばしば逸している、と述べていたことが思い出される。渡部氏は述べている。

「ある法律が公布されようとするとき、『それが英国の体質に合っているかどうか』と議論するのがイギリスの憲法(?)論議なのであって、書かれた憲法の第何条に違反するとかしないとかを論議するのではない。国の体質、つまり『国体』としてみんなに漠然と意識されているものによって、ある法律が constitutinal か否かを問うのである。constitutinal とは人間で言えば『体質的なもの』であり、法律について言えば『国体的なもの、国体に反しないもの』なのである³⁾。」

判例を重ねて規範を作り出している、という国家である。成文憲法をつくってしまえばそれに囚われるというものである。もちろんだからといって成文

イギリスの道路“ラウンドアバウト”と権利意識（山崎）
を嫌っているわけではない。契約はしっかりとつくる。

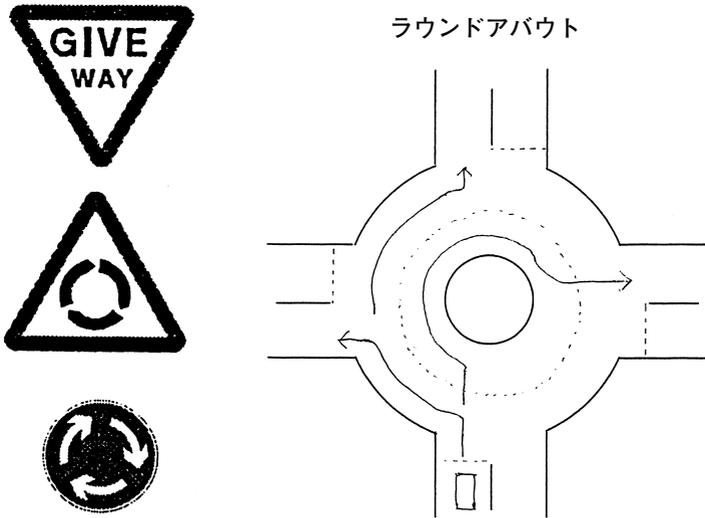
社会生活は成文として現れた法だけでは不可能であるということ。筆者も「日本事情」という留学生への授業で言ってきた。日本語を母国で学んである程度話せるからといって、即日本で生活できると考えては間違いである。その国その国見えない慣習が山ほどある、というもの。それに慣れない外国人・筆者もイギリスで多くの失敗をしてきた。法はイギリスの歴史のかつ社会的であるものの、しかし個人の権利意識から生まれたものである。法はまさにその時間と空間のなかですなわち諸個人間の緊張の中に醸成されてきたのである。

当時法社会学者・川島武宜の『日本人の法意識』を熟読していた。これはわれわれ日本人にとって法意識を芽生えさせるもので啓発書と言うよりも啓蒙書となった、と言えよう。これもまたハイエクの法概念とともにおおいに刺激を受ける著書の一つであった。その中の一節がイギリスの道路法規と照らし、考えるよい機会となったのである。つまり、イギリスで実際に車に乗り道路法規に出会い、あらためてわれわれ日本人に権利（法）の意識がまだまだ欠けていることに気づかされたのである。渡英してあらためてイギリスは個人が権利（そして法）の意識をもち、個人主義そして民主主義の発祥地であることを学ぶこととなったのである。イギリスの交通法規や交通標識からイギリスの権利（法）意識そして個人主義や民主主義の源泉を伺い知ることができた、というのが本稿の趣旨である。

Ⅱ ラウンドアバウト（roundabout）

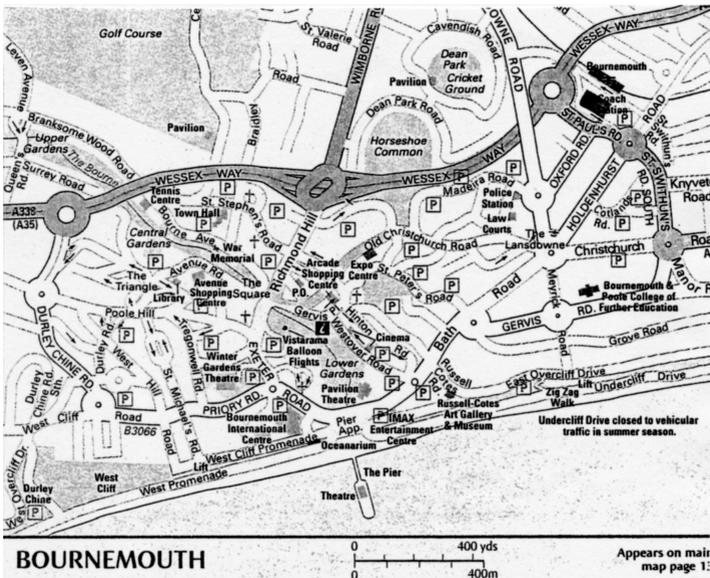
ラウンドアバウトとは道路の交差点に仕掛けられた自動車の交通整理の方法であり、いまでは旧イギリス連邦や欧米に普及している。特にイギリスで発達している。郊外に一步出れば、交差点という交差点全てこのラウンドアバウトである。信号がいらず、なおかつ安全である。交差点はある程度道路面積を必要とするものの、実に合理的なものである。図で示すことにしよう。

イギリスの道路“ラウンドアバウト”と権利意識（山崎）



ラウンドアバウト

上二つは、give wayとラウンドアバウトの標識ともに赤の三角枠に黒字の文字と絵文字。下はミニラウンドアバウトの標識、小さな交差点にある。青色に白地の絵文字。



Collins Road Atlas Superscale Britain 2004

イギリスの道路“ラウンドアバウト”と権利意識（山崎）

交差点は郊外に行けばすべてドーナツ状のラウンドアバウト，リングになっている（地図でも分かるように必ずしも丸い円とは限らないが）。中央には場合によっては芝生か，もしくは小さな交差点では円が道路の中央地面に描かれている。交差点の四叉路，五叉路すべてどの車もこのリングに入っ
て，次の行くべき道を放射状に選択する。イギリスの左側通行の場合は時計
回りで車は一方通行でリングを回ることになっている。自分の選択の道を選
したらまた何回でも回ればよい。したがって，既にリングに入っている車が
優先される。優先道路とはまさにこの一方通行のリング状の道路である。

図の下から進んできた自動車が日本で言う右折をする場合，リングに入る
ところで速度を落とし，既にリング状の一方通行に入っている車があるか無
いかを確認する。無ければ，必ずしも停止する必要はない。そのリング，ラ
ウンドアバウトに入る前には stop ではなく give way（米国では yield right of
way に相当する）という道路標識がある。後に述べるように，この give way
や yield right of way という道路標識の意義がこの小論の焦点となる。リング
に入ったならば，通常の交差点，四叉路の選択道路は三つであり，その中の
一つを選択する。左折ならば，直ちに左折の指示を出しその道路に入る，直
進の場合（2番目の道路）も左折の指示を出しその道路に入る，日本で言う
右折の場合は三番目の道路を選択し，やはり左折の指示を出し進まざるをえ
ない。リング状の道路が一車線の場合はどの道路を選択しようが方向指示は
常に左である。リングの中が二車線の道路の場合，まず右折の指示を出し早
めに内側の斜線に入り，選択する道路で左折の指示を出さねばならない。し
かし，結局外側の車線に出て道路を選択せざるを得ず，左への指示は遅かれ
早かれ出すことになる。

既述のように，イギリスの方向指示器（ウインカー）が日本の右側にある
のに対してイギリスでは左側にある，付け具合の違いが疑問となる。調べて
分かったことは，イギリスを除き欧州は車は右側通行であり，運転席（ハン
ドル）は左側である。当時大半の車がマニュアル車であったから右手でギア
を操作しなければならず，方向指示器はハンドル（ステアリング）の左側

に付けておいて操作する方が安全である。したがって、ISO（International Organization for Standardization, 国際標準化機構）は方向指示器を左側に付けたのである⁴⁾。イギリスはISOの決定に従い、運転席が右側になっても方向指示器は左側におかれたままであった。イギリス人はこれに大変な不満を持っていた。なぜなら、左手はギアと方向指示器の両方をしばしば同時に操作しなければならないからである。当時マニュアルが主流のイギリスでは不満に思うことは当然であった。欧州ほとんどの右側通行の国家、多勢に無勢の多数決で押し切られた。いわば、左側通行のイギリスがぼつりと孤立した結果である。これが真相であろう。

しかし、これからは筆者の推測であるが、イギリスで方向指示器が左側に付いていて合理的な面もないではないのである。既述のように、ラウンドアバウトの道路の交差点では必ず左折であり、さらにリングに入ってもさらに左折である。なぜなら選択する道路はすべて左折で左回しに下げになるからである。信号がない限り、右回しに上げることはほとんどない。ロンドンのような都会の道路には信号がある。ラウンドアバウトと併用して交通が整理されている。しかし、一步郊外の道路に出ればまず信号はない、すべてラウンドアバウトである。方向指示器は左回しに下げることが圧倒的である。だから、方向指示器はハンドルの左側に付けてもよい、と。イギリスの官憲は多数決で欧州諸国に負けたが、許される許容で受け止めたのではないか。

Ⅲ ラウンドアバウトの意義

イギリスの道路は実に合理的である。交差点はこのラウンドアバウトになっていて信号がないから、必ずしも一時停止をすることなく進める。もちろんラウンドアバウトに入る時は、くれぐれもリングに既に入っている右から来る車に注意しなければならない。つまりラウンドアバウトのリングにいる車が絶対に優先で、その車の邪魔をしてはならない。日本のように、優先は優先道路で（大きい道路を）示すのではなく、優先される車や人が通る道

イギリスの道路“ラウンドアバウト”と権利意識（山崎）

路が優先道路である。横断歩道も全てではないが、白黒のポールに黄色のランプが付いてぴかぴかいつも光っているところがある。そのポールの立つ横断歩道では、車は絶対に歩行者を優先させねばならない（このポールの立つ横断歩道に人を大事にするイギリス精神を垣間見たのである）。優先（priority）は優先道路ではなく、優先する車と人にある。これが重要な意味をもってくる。

また、交差点という交差点、ラウンドアバウトであるから信号はない。それだけに長所は明らかである。①税金に委ねる信号の電気代も②個人のガソリン代も節約できるから③省エネ効果が絶大である。④地球温暖化の元凶、二酸化炭素も削減できる。さらに、⑤運転者の交差点通過にかかる時間も節約される。そして最大のメリットは⑥交差点で事故が防げる、と言うことである。

特にこの事故については述べておこう。日本の場合、事故の大半が交差点で起こっている。それは信号があっても青なら当然のこと黄色信号で渡ってしまおうと無理をして事故を起こしてしまう。信号があるから、交差点でも速度を落とさない。つまり、信号があると、信号があるから止まらねばならないというよりも、交差点を速やかに通ってしまおう、とする意識が働く。事故は確かに交通違反で起こるのであるが、信号があるから事故が起こるとも言いたくもなる。筆者は約2万キロ英国の道路を走ったが、交差点・ラウンドアバウトで事故を起こしたのを一度たりとも見たことがない。それは車が交差点に差しかかると、ラウンドアバウトのために誰もが徐行するからである。英国の交差点は速度を落とさないことは通過できないのである。その良い習慣がイギリス人にはついている。日本のような信号による交通整理は実に不合理であることは明らかである。まさに日本はラウンドアバウトの利点を知らないでいることになる。そのうちラウンドアバウトの無い唯一の国になってしまうのではないだろうか。

もちろん、ラウンドアバウトに短所が無いわけではない。リング状のリングに広い場所がとられることであり、小さな交差点ではラウンドアバウトが

できない。それにもかかわらず、イギリスでは小さな小さなラウンドアバウトがいくつも存在している。しかし、それもそもそも交通量が少ないから可能なのである。何度か何ごとも経験と決めて混むことを覚悟して、ロンドン・セントラル（LSE・大学）に車で乗り入れたが、途中の信号のないラウンドアバウトに車が入ったままで滞り閉口した。混雑したときのラウンドアバウトは信号を併用しなければならないことが分かった。日本のように、人口密度の高い国でラウンドアバウトは確かに無理という判断がなされるかもしれない。しかしそのときは信号を併用すればよい。

ラウンドアバウトの意義はこの時間や経済的コストの問題だけではない。社会学的かつ法的に見て意義がある。アングロサクソン系、英米法の意識を垣間見ることができる⁵⁾。つまり、諸個人は自らの権利を自ら調整し、そこに規範としての法を生み出してきた。その精神がラウンドアバウトにあらわれている。個人主義の社会でなければ、ラウンドアバウトを考案しえなかったということは確かであろう。個人主義の下、権利が互譲の関係で解決されるということができよう。これにはイギリス人のエートス(ethos)を感じた。

ラウンドアバウトの交通整理と信号による交通整理との違いを考えてみる。後者は信号という機械によって、まさに機械的に、時間によって権利が二分され交通整理が行われている。それに対して、前者はリング道路を設定して優先道路としている。機械に頼らずあくまでも個人が権利意識をもち、個人間で解決を図っている。権利調整が個人に委ねられている。権利関係に官憲が入らない。否個人に強い権利意識があったからこそラウンドアバウトが考案された、と言うことであろう。つまり、日本のように官憲が道路の大きさ（しばしば大きい道路が優先道路）によって優先道路を決定するのではない。交差点、ラウンドアバウトに先に入った車（運転者）に権利を与え、それが優先道路である。当該の権利があくまでも人間にある。すなわち道路の大きさに権利が左右されることなく、つまり官憲に権利を委ねることなく、権利はあくまでも当該個人に委ねられている。

日本とイギリスの優先道路の定義を比較してみよう。日本の道路交通法の

イギリスの道路“ラウンドアバウト”と権利意識（山崎）

36条（交差点における他の車両等との関係等）の3項に次のように書かれている。

「3 車両等（優先道路を通行している車両等を除く。）は、交通整理の行なわれていない交差点に入ろうとする場合において、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、徐行しなければならない。」（傍点筆者）⁶⁾

これから明らかなことは大きい道路に優先権を与えている。すなわち、大きい道路は原則優先道路だと言う。

これに対して、イギリスの交通法規、Hightway Code・185 “Roundabouts”を見ると次のように書かれている。

「ラウンドアバウトに来たとき、

○右側から近づく自動車に優先を与えなければならない…。

○道路が“道を譲りなさい（give way）”の標識無しでラウンドアバウトに入れる地面標識があるかどうかをチェックしなければならない…。

○既にラウンドアバウトに入っている全ての他の道路通行者に気を付けなければならない…⁷⁾。」

イギリスの優先道路は先に入っている車もしくはその他の車両等、人に優先権を与えて優先としている。権利の主体が生きている。相違は明らかである。

日本の場合は交差点に信号が取り付けられると、小さい道路よりも大きい道路つまり優先道路に入るには当然時間がかかる。当たりまえと言えば、当たりまえである。一見誰もが納得する。なぜなら大きい道路は交通量が多いからである、と。しかし、人間の権利関係が生きているようで生きていない。時として、つまり時間帯によって小さい道路に交通量が多い場合は不合理をきたすことになる。広さが同じで一方にのみ交通が集中しても、対等の時間で交通が制限されることにもなる。結果的に交通の少ない道路においてなおさら不合理が生じてくる。しばしば車の通らない道路を目の前にして赤信号で時間待ちをせざるを得ないからである。官憲が機械的に個人の権利に介入

しているからである。このことに官憲もわれわれ一般市民も気づかずにいる。誰もがイライラして赤信号を待つだけである。つまり、信号はまさに運転する人の権利とは関係なく機械的であり、人間の権利が無視されている。筆者にしてみれば、日本人の権利意識の希薄さをさらに助長しているように見えるのであるが、如何か。

信号機を考案した人はこれで立派に交通整理ができたと考えているが、これは人間の権利意識を萎えさせていることに気づかないであろう。社会学的に見て、日本の信号機システムは権利（自然権すなわち個人の自由、平等、所有の権利）という「法以前につくりだしていた社会的人間関係」⁸⁾を無視していることになるのであるが、大方の日本人は気づかない。欧米人はこの権利を空気のようにもっていて当然としているが、日本人は権利意識が希薄であるから官憲の言うとおりにしている。

もちろん、日本人（そして官憲）は反論するであろう。ラウンドアバウトにするにはそれなりの面積を必要とする、と。さらには、既述のように本当に交通量が多い道路にはラウンドアバウトは不向きである。そうでなければ交通量が多くなってくるとさばききれないから、と。現にイギリスにおいてもロンドンのセントラルに入れば、交差点にはラウンドアバウトに信号を併設した形を採っているではないか。確かにそうである。しかし、ラウンドアバウトの有効性は明らかである。交通量が少なければ有効である。ラウンドアバウトを実施しようと思えば、長期計画をもって実施できないことはない。そして見通しのよい地方では可能である。以上のような実施に当たったの難しさだけの議論に終わっていないだろうか。それよりもまず日本でラウンドアバウトを議論したことがあるのだろうか。何事も新しいことに抵抗だけで終わりたくはないのであるが。

また、次のような反論に会う。日本にだって個人主義は生きている。企業が開発した“Kaizen（改善）”やQCサークルに個人主義が見られるではないか、と。確かに今となっては、“Kaizen”はtsunami（津波）と同様に国際語になっている。それほどまでに、“Kaizen”は企業の製造法（生産管理論）

イギリスの道路“ラウンドアバウト”と権利意識（山崎）

としては世界的な市民権を得ている。最近では企業だけではなく病院や事務組織にも取り入れられている。日本が世界に誇れる作業者のボトムアップ活動の人的組織、生産システムである。現場の人々が自らの改善提案によってより合理的な生産システムを獲得する。“Kaizen”は個人主義の一つではないか、と。日本にも個人に根ざした民主主義の片鱗があるではないか、と。

しかし、“Kaizen”は企業で発案されたものであり、経済効果が背景にある。そうであるが故に、改善の提案をした人には何らかの手当が支払われる。つまり、Kaizenは経済価値で支えられている。したがって、“Kaizen”と個人主義や民主主義とは基本的に異なる。個人主義や民主主義はあくまでもプラトニックな価値観、権利意識で支えられているからである。

IV give way (yield right of way) の法的意義

既述のように、欧米人にとってこのような権利意識は空気のようにあたりまえなのである。しかし、われわれ日本人にはあらためてその意識の淵源を見つめることとしなければならない。

イギリスの道路標識は日本と異なる、と述べたがその一つに「give way（米国は yield right of way）」がある。交差点には stop ではなくこの give way が必ず見られる。対照的に日本では信号のない交差点でどちらかの道に赤の三角形「止まれ」の標識が付いている。つまり、優先道路があらかじめ決められていて、その道路に入るには一旦必ず「止まれ」である。

しかし、この「止まれ」にイギリス人なら違和感と不都合を感じるであろう。先ほど述べたように、権利を重んじるイギリス人にとって優先であるかどうかは道路の形状や交通量の多少によるのではない。あくまでも、原則その交差点に先に入ったかどうかである。したがって、give way はまず既に交差点に入っている車を優先せよ、である。これから入ろうとする道路が大きい道路なら交通量も多く、優先を得た車があるから、自動的に一旦停止して（もちろん、イギリスの道路には give way であって「stop」はほとんど無いが）

見渡すことになる。右折、左折向かう道路に車が無いならば止まらずに優先道路に入ることもできる。止まる止まらないは運転者自らが課すること、つまり自己責任の中にある。もちろん、イギリスの交差点は左右見渡せるほどに民家がないことが日本と異なるが。

日本の感覚とだいぶ異なる。日本はいたるところに赤色の「止まれ」の標識が存在し、優先道路の前で必ず止まらねばならない。しかし、その「止まれ」の標識のところにはまず見通しがきかないことが多い。「止まれ」の標識よりも先のところで止まらないと見通せないのである。「止まれ」は現実まことに不具合である。ときおり、その交差点に警察官が隠れていて止まらなかった車を違反者として摘発している。しかし、これは考えれば考えるほど不都合なことである。規則のために規則が働いているとしか理解できない。日本の警察はその不具合を利用していると思いたくもなる。そして、意味のない機械的な取り締まりとしか映らない。これから入る優先道路に車が走っていないでも交差点では必ず止まらねばならないからである。権利意識の強いイギリス人ならおおいに抗議するところであろう。

この give way の語源を遡ってみよう。ラウンドアバウトに入る寸前の標識がこの give way（既述のように米国は yield right of way）である。ラウンドアバウトはそもそもアメリカ人が考案してイギリスに逆輸入されたと言われている。そのために yield right of way の意義を考えてみよう。

yield の意味を調べると①産出する、②明け渡す、③（当然のこととしてもしくは要求に応じて）譲る、与える、である。イールドは経済でおなじみの単語でマクロ経済学の産出額や金融におけるイールド（配当率）カーブである。これらはともに“産み出す”である。なぜ「産出する」の字義が「明け渡す」や「譲る」と一緒になったのであろうか。

米国の yield right of way は give way よりも法（権利）が醸成される社会過程をより表している。米国が先鞭を付けて用いた yield を見てみよう。既述のように、yield は①と②や③などの意味を含む。①と②や③との間に意味の開きを感じるが、語源辞典を見ると、yield は古英語（Old English, 8～

イギリスの道路“ラウンドアバウト”と権利意識（山崎）

11世紀) geldan (与える, 払う) が元になっている, とある⁹⁾。また, この単語はドイツ語に及んで, gelten (通用する, 価値がある) が生まれた, とある¹⁰⁾。つまり, yield は義務を果たすことであり, 人々が自らの尽力によって何かをつくり出すことを意味している。その尽力は「社会的かつ精神的に編み出す」が語源になっている。社会的かつ精神的に編み出すことから②「明け渡す」や③「譲る」に転じた, とされる。yield は人々が自らの義務を通して, 通用する秩序や調和をつくり出す, と聞こえてくる。つまり, yield は諸個人に社会的な構築を促す動詞である。もとよりその構築に互譲の精神が働いている。法的な権利関係が経済の産出に及んでいる。いわば, 経済的産出は法的関係を含意した交換関係に及んでいると見ることができよう。法と経済は密接に結びついていると言えよう。ハイエクが市場をカタラクシー (catallaxy, 「コミュニティに入ること」とか「敵から味方になる」の意味) と言い換えたことが思い出される¹¹⁾。

既述のように, 法は慣習法であるから, あくまでも社会関係によって構築されてきた。つまり, 法は諸個人によって編み出されたものである。ハイエクがいみじくも述べたように, 法は慣習が先鞭を付け立法する以前に存在した。そのエートスを yield に感じ取ることができる。yield は諸個人が互いに right of way をつくり出すことである。yield という動詞から個人主義, 民主主義の発露を感じ取ることができよう。

川島武宜は述べている。

「ヨーロッパの用語の伝統では、『法』と『権利』とは同一のことは…で表現されてきた。すなわち『法』と『権利』とは, 同一の社会現象をそれぞれ別の側面から観念したものにすぎない。『法』は…判断規準, 或いはそれによって判断・決定 (特に裁判) をして政治権力のサンクションを発動する社会過程, を意味するのが普通であり, これに反して『権利』はこのような判断規準或いは社会過程によって保障されて一種の安定を得ている A の利益, 或いは A の利益がそのように保障されている状態を, 意味するのが普通である¹²⁾。」

サンクション (sanction) を辞書で引くと、「裁可もしくは慣習による承認」とある。その意味を踏まえて、法は社会的にあるいは国家的に裁可を得た通念を含意する¹³⁾。それに対して、権利はまったく個人の利益やその状態、具体的な意味を指している。つまり、社会は権利を要求するエートスの渦の中にある。少なくとも西ヨーロッパはその空気の中にある。その権利を如何にして法として成立させるか。それは社会過程、慣習によるとしたのである。つまり、社会過程、慣習が結論したものが法であり、権利には制限がかけられ、法となる。そこで法と権利は緊張を常に伴って、同一となる。イェーリングが『権利のための闘争』を書いたのも、正確に言えば法のための闘争である。つまり「法と権利の同一性を強調することが、まさに、この本のねらいであった¹⁴⁾。」ということになる。

換言すれば、ラウンドアバウトをつくり出したということは、この社会過程を官憲が後援していることを意味している。交差点に入る互いの車は権利をもっている。その権利を正当に公平に法として調整し合わねばならない。しかし、それに官憲が采配をふるうのではない（対照的に、日本では権利意識が希薄なため警察が法権力をもち指揮しているように見える）。車は自らラウンドアバウトに入って権利と権利の衝突を上手に避けねばならない。つまり、諸個人は主体的かつ社会的人間であるから、自らが権利を調整しなければならない。いわば、ラウンドアバウトは官憲が後援した、ハイエクの自生的秩序の場に見える。

V ラウンドアバウトの社会的意義

既述のように、英米でラウンドアバウトがつくり出されたと言うことは、彼らにまず法（権利）意識が存在し、その下で交差点がラウンドアバウトを誕生させたということができる。

では、英米の法つまり権利の意識はどのようなものであろうか。そして法と権利がどのように理解されたのであろうか。すなわち法と権利が裏腹の関

イギリスの道路“ラウンドアバウト”と権利意識（山崎）

係にあり同一性になることの理由を考えてみよう。換言すれば、それは法の成り立ちを見ることになる。

それには全く対極にある、権利（法）の意識の欠けた日本を考えてみるとよい。川島によれば、企業（雇用者）と労働者（被雇用者）との関係に現れている、と言う。丁稚奉公で象徴されるように、雇用者は被雇用者を使ってやる、被雇用者は雇っていただくという関係であって雇用者と被雇用者とは従属と被従属の関係にある。雇用に契約などというものは存在しなかった。被雇用者が奉公人と呼ばれるところにも、雇う者と雇われる関係、朝廷（雇い主）と従者という関係があり、決して対等の関係はみじんもない。また給与の表現にも表れている。俸給や賃金の一部が賞与という言葉で渡されている。賞与は雇用者が被雇用者に与える、思し召しや恵みの感覚を含意しているのである。日本における給与は雇い主が労働者に与えるものであり、労働者が雇い主に請求するものではなかった、と¹⁵⁾。日本の賃金は典型的な家内奉公人、家内労働者であった。日本人にはそもそも権利という意識が無かった証拠である。

では、われわれ人間が権利として意識するということはどのようなことかと言うことになると、なかなか難しいこととなる。それはすこぶる社会的構築の産物であるからである。ハイエクに言わせれば、経済（貨幣や市場）、言語と同様に法もまた自生的秩序であり、それには慣習が関わり社会的な立場で構築されてきたところによるからである¹⁶⁾。しかし、そのような意識の無い日本ではなおさらのこと、法を捉えることがさらに難しくなることを感じるのは筆者だけではないはずである。

まず、法という言葉 law の意義を見よう。これも辞書を丁寧に見ると出てくる。law は法、道徳的な行動であると同時に自然界の法則であり、さらに天啓や啓示を意味している。つまり法は（神からもたらされる）天啓や啓示でありながら、道徳を通して個人と法とは結ばれている。したがって、法は個人から見て「意図せざる結果」という越えがたい壁があることも事実であるが、しかし個人に依らねばならない。そしてそこへ至る道は必ず備えられ

ている。それは道徳である。したがって、個人は此岸を重ねて彼岸に進む道を必然的に背負っている。有限な個人は自覚すれば当然のこと、諸個人として立たねばならない意識の中に自然な要請として道徳を経験してきた。これがイギリスの経験主義と言うこともできよう。

ハイエクに言わせれば、この法意識は既にアリストテレスに見られていた、と。それと全く同様な立場にあったのがイギリスのコモンローであるという¹⁷⁾。ハイエクはこの諸個人の法意識を立法主義との関係において対極においてきた。学ばねばならない法は自らが構築せねばならない法である。この精神は設計に基づく全体論的な立法から全く独立したところから始まっている。既述のように、川島も述べている、法は「裁判＝以前のなし法＝以前のな社会生活での意識¹⁸⁾」にある。

既述のように、ラウンドアバウトは法になぞらえる、と述べてきたことが理解されよう。つまり、ラウンドアバウトは諸個人が秩序をつくりだすべく、yieldつまり①「産出する」②「明け渡す」③「譲る」べく、諸個人は慣習を積み重ねて法をつくるという、当為へ進む諸個人の精神を見ることができると同時に法において個人の権利は担保される。もちろん、法は固定されたりはしない、したがって権利も法と共に動態の中にある。

重要なことは、米国やイギリスが道路標識 yield right of way や give way そしてラウンドアバウトは法の環境をつくりだしているということである。そこに権利は定まるのである。道路標識 yield right of way (give way) やラウンドアバウトの秩序と日本のような道路標識「止まれ」や信号による秩序とはまさに対極にあるように思える。前者が個人を重んじその環境をつくりだしているのに対して、後者（日本）は明らかに官憲が市民社会に介入している。これは個人の主体性を壊していないだろうか。法（権利）の意識は芽生えるべくもなく萎えたままである。少なくとも、そのような環境を日本に感じるの筆者だけではないはずである。アダム・スミスが述べたように、国家がなすべきことは最低限のこと①国防②治安（司法）③公共財（道路等）に限られるとしたことが思い出される。

Ⅵ 市民社会という意識

日本は生産技術を世界のトップレベルまで究めてきた経済大国である。いま中国がそして新興諸国が日本に追いつけ追い越せ躍起になっている。日本は追われる国家であり、先端技術で死守に努めている。しかし、経済という世界は自らの技術を自らのものとして維持できる状態にはない。外国為替相場という中和剤が容赦なく技術の国際化を進める。

これまでの日本を見る限り確かに官民一体となった戦略が功を奏して技術立国日本をつくりだしてきた。しかしながら、その行政国家を認めるとしても、行政国家であったから技術が発展したと言うことで言い尽くすことはできない。やはり、日本がもつ独特のエートスが技術立国をつくりだしてきたのである。だとすれば、これは市民社会に通じるものがあると考えて自然であろう。もとより、イギリスの市民社会とは異なる。その相違を今こそ考えねばなるまい。日本人は①高等教育を重んじる。②美的センスの持ち主である。③秩序を重んじて団結力がある。④競争に耐えて努力を惜しまない、ということで世界的に評価されてきた。そしてこれらを以て日本人を世界に貫くことで誇示できた。既述のように“Kaizen”はまさにこれらの要素を凝縮したものである。“Kaizen”は経営学の一頁を飾れるだけでなく、それをもって世界をリードしてきた。社会科学の中で誇れるものであることは間違いのない。

それにもかかわらず、他方に日本はなぜもう一つの社会科学の分野、政治学や法学で扱われる権利や法の意識が希薄であったのであろうか、との疑問が浮かび上がる。諸個人が結ばれる鞆帯に日本ならではの特徴を感じざるを得ない。結論を先取りすれば、それは日本人の特徴として人と人とが対峙する関係、緊張が希薄であったからではなからうか。

日本が誇る世界的哲学者・和辻哲郎が『風土』で述べたように、モンスーンに住む民族は対象（自然の木々や作物）が豊穡でその自然に溶け込むこと

が容易であった。自然は常に味方に見てきた。自然は獲得の対象であった¹⁹⁾。それは夙に物の世界，経済という世界であった。言葉を換えれば，自然は対象化が可能であり自然を採り入れてきた。これに対して，欧米の国民は砂漠的気候もしくはツンドラに近い寒冷地の自然の世界に生きていた。彼らの気候は自然を獲得できる対象と見るには厳しい環境であった。

カントは哲学を常に未完成でありつつも，その未完成な世界に完全なる世界をこだまさせていた。その完全なる世界を「物自体 (Ding an sich)」とした。この表現はわれわれモンスーンに住む人間には決して出てこない感覚であろう。「物自体」は「人間の意志の自由」，「魂の不死」，「神の現存在」であり，われわれ人間が決して対象化できない世界である。しかしながら，同時に「物自体」の世界を思惟している生き物がいる。それは人間である。「物自体」を見ることはできないが，思惟しないではいられないという矛盾の構図である。デカルトがいみじくも述べた「吾思うが故に吾あり。」として，疑うことができない自己を見た。換言すれば，人間の存在こそ確固たるもの，との信念である。西洋哲学はこの矛盾の克服に邁進してきた。ここに西洋が抱えてきた存在論，認識論そして道徳がある。確かなものは対象ではなく人である，という観念である。対象としての物が残るのではなく，ただ人が残る。その意味で，経験論もその対極にある合理論も人あつての見解である。それは人の科学，人のための科学，精神の科学，哲学である。ヨーロッパには常に人が前面に現れる風土にある。この感覚は日本人にはそしてアジアには生まれなかった，と言って過言ではない。

換言すれば，西欧は人と人とが常に対峙しかつそのために精神的な融合を模索してきた。そこに個人主義，民主主義が発生した。諸個人の対峙に克服する精神的陶冶に向かわざるを得なかった。それが西欧の学問の世界である。だからこそ，人と人との融合を目指す精神的な靱帯が問われてきたのである。その靱帯はヒュームが述べたように，黙約から始まって，契約，法，正義であった。社会科学が法から始まった理由がよく理解される。それはすべてプラトニックな価値観であった。これはモンスーンの経済的価値観とは全く異

イギリスの道路“ラウンドアバウト”と権利意識（山崎）
なるものである。

したがって、一朝一夕に日本に市民社会を醸成させることはできない。しかし、いまや世界は好むと好まざるとに拘わらず、グローバル化して進まねばならない時にきている。日本人は脱亜論が叫ばれて久しい²⁰⁾。しかし、その日本人が根本的にその欧米の思想を採れ入れるのかと思えばそうではない。そのようにしても所詮無理である。日本人には独自の文化が深く底流となっていて流れている。それなりに長所もそしてもちろん短所も持っている。その意味で欧米が培ってきたところの、ここで言えば法と権利の意識を移入しようとしてもそう簡単ではない。多くの緊張を伴う。そして、学問は理解から始まるから、時間はかかる。しかし、それでも時間をかけて進むことが大切であろう。時間をかけ安易なイギリスかぶれを防ぐことにしよう。

たかがラウンドアバウトでこれほど深い議論の材料になるのか、といぶかる向きもある。されどラウンドアバウトである。イギリス人のエートスは市民の目線に降りてきた時に見えるものを見ようとする意識である。それが市民社会である。その一つの例がラウンドアバウトであった。

注

- 1) 英国日本婦人会編『ロンドン暮らしのハンドブック』第4改訂版、2009年、73-74頁
- 2) エクィティーはコモンローの欠点を公正と正義で補う法のこと。
- 3) 渡部昇一『ことば・文化・教育—アングロ・サクソン文明の周辺—』1982年、大修館、115-117頁
- 4) ISO 4040 *Road vehicles Location of hand controls, indicators and tell-tales in motor vehicles.*
- 5) ラウンドアバウトが誰によってどのような経緯で考案されたかはよく分からない。言えることは、人と人が権利関係で社会の中で生きているということで、それを自ら調整する仕掛けがラウンドアバウトである。権利の調整は緊張、すなわちリング状の道の中で車同士の接触に注意を払う必要がある。
- 6) 「道路交通法の第三十六条車両等は、交通整理の行なわれていない交差点においては、次項の規定が適用される場合を除き、次の各号に掲げる区分に従い、当該各号に掲げる車両等の進行妨害をしてはならない。

イギリスの道路“ラウンドアバウト”と権利意識（山崎）

一 車両である場合その通行している道路と交差する道路（以下「交差道路」という。）を左方から進行してくる車両及び交差道路を通行する路面電車

二 路面電車である場合交差道路を左方から進行してくる路面電車

2 車両等は、交通整理の行なわれていない交差点においては、その通行している道路が優先道路（道路標識等により優先道路として指定されているもの及び当該交差点において当該道路における車両の通行を規制する道路標識等による中央線又は車両通行帯が設けられている道路をいう。以下同じ。）である場合を除き、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、当該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。

3 車両等（優先道路を通行している車両等を除く。）は、交通整理の行なわれていない交差点に入ろうとする場合において、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、徐行しなければならない。」

- 7) Highway Code 185 “Roundabouts” When reaching the roundabout you should
- give priority to traffic approaching from your right, unless directed otherwise by signs, road markings or traffic lights
 - check whether road markings allow you to enter the roundabout without giving way. If so, proceed, but still look to the right before joining
 - watch out for all other road users already on the roundabout; be aware they may not be signalling correctly or at all
 - look forward before moving off to make sure traffic in front has moved off
- 8) 川島武宜『日本人の法意識』岩波新書、1967年、19-20頁、この意識はハイエクが法を論じるときに立法以前に培った法として論じている。*Law, Legislation and Liberty, Vol. 1: Rules and Order*. pp. 72-74. (矢島鈞次/水吉俊彦訳『法と立法と自由 I』春秋社、1987年、95-97頁)を見よ。またイエーリングも述べている、「権利＝法は、不断の行動である。国家権力の行動であるにとどまらず国民全体の行動である。権利＝法の営みを概観すれば、経済的・精神的生産の分野における国民全体の活動が見せるのと同様の、絶え間ない闘争と行動の光景が見られる。自己の権利を貫かねばならない立場に置かれた個人は誰でも、この全国民的行動に加わり、権利＝法の理念を地上に実現するために、それぞれの寄与をなすのである。」Jhering, R., *Recht und Sittte (Der Kampf ums Recht)*, A. Langen, 1903 (Bucher der Bildung: Bd. 9.) S. 7f. (村上淳一訳『権利のための闘争』岩波文庫、1982年、30頁)を見よ。
- 9) 『スタンダード英語語源辞典』大修館、1989年、607頁
- 10) この *gelten* がドイツ語の貨幣、*Geld*（通用するもの）になった。

イギリスの道路“ラウンドアバウト”と権利意識（山崎）

- 11) Hayek, F.A., *Law, Legislation and Liberty*², pp. 108–109. (ハイエク全集9 篠塚慎吾訳『法と立法と自由Ⅱ社会的正義の幻想』春秋社, 2008年, 151頁) ハイエクは述べている。「経済という言葉の曖昧性によって生み出されてきた混乱は非常に深刻であるから、われわれの当面の目的からすれば、…市場秩序を構成する無数の相互に関係した諸経済を叙述するためには別な用語を採用する必要があると思う。『catallastics』という名詞が、市場秩序を扱う科学のために提案されたことが相当昔にあったし、catallastics という用語は、『交換する』だけでなく『コミュニティに入ること』とか『敵から味方になること』をも意味したギリシャ語の動詞 *katallattein* か(または *katallassein*) らきている。」
- 12) 川島, 同書, 30頁
- 13) もちろん、裁判所が裁可を下すにしても、その精神は諸個人の精神によることは言うまでもない。それがコモンローの世界である。
- 14) 川島, 同書, 30–31頁, また注の7) のイエーリングの文章を参照せよ。
- 15) 川島, 同書, 18頁
- 16) Hayek, F.A., *Individualism and Economic Order*, pp. 23–24. (嘉治元郎・嘉治佐代訳『個人主義と経済秩序』, 27–29頁)
- 17) Hayek, F.A., *Law, Legislation and Liberty*¹, pp. 82–83. (ハイエク全集8 矢島鈞次／水吉俊彦訳『法と立法と自由Ⅰ第一部ルールと秩序』春秋社, 1987年, 109頁)
- 18) 川島, 同書, 20頁
- 19) 日本は自然災害が過酷な国である。自然は敵ではないかとの意見もあろう。しかし、自然災害は却って日本人を団結させ、さらに技術を磨かせたように見える。自然災害はつねに忘れた頃やってきて、われわれを喚起させたように思われる。
- 20) 『福沢諭吉著作集第8巻』慶應義塾出版会, 2003年に所収, 「脱亜論」(262頁)を参照。また丸山眞男著, 松沢弘陽編『福沢諭吉の哲学—他六篇—』岩波書店, 2001年, 281–288頁を参照。注意しなければならないことは、福沢は脱亜論を唱えたが, 「脱亜入欧」とは言っていない。