

台湾人の法行動と法意識 — 道路交通管理処罰条例を中心に —

佐野 誠

Legal Behavior and Legal Consciousness of Taiwanese People:
Focusing on the Road Traffic Management and Penalty Act

Makoto SANO

抄 録

本稿は、台湾の立法院で可決された道路交通管理処罰条例改正案を通して、現代台湾社会で起きている「何か」をのぞいてみる試みである。CNN Travelの「行人地獄」のショッキングな記事は、台湾社会を襲い、国際社会が台湾をどのように見ているのかを知り、多くの台湾人は驚嘆した。本改正では、そうした国際社会からの厳しい目を返す刀で切り返すように、横断歩道を渡る歩行者に道を譲らない一時不停止による料料の上限額を6000元に引き上げ、もしそれで相手を負傷させ、死亡させたりしたとき、さらなる高額な罰金刑を設けると同時に、免許停止処分や免許取り消し処分の文言が、改正法に新しく書き加えられた。

結局、本稿では、近代ヨーロッパ型国家の論理、すなわち、欧米の国民国家というのは、国民の合意によって形成された、という欧米の国家構造と比較して、台湾人自身がどのように台湾を作っていくのか、そこに課題が残っていることを指摘した。我々は、これからの台湾社会の行く末をどのような視点で、観察するべきか提示できた。

キーワード：立法院、道路交通、国民国家

はじめに

本稿は、2023（令和5）年4月14日に台湾の立法院で可決された道路交通管理処罰条例改正案を通して、現代台湾社会に何が起きているのかを検討するものである。

台湾をめぐる研究は対中国との視点から政治史、外交史の研究が多い。または柔らかいテーマとして台湾社会を紹介するものとしては旅行ガイドブックがあげられよう。

しかし、現代の台湾社会の中で内動している、ゆっくりとそして確実に展開している新しい社会への昇華に目を向けることはあまりないと言っていいだろう。本研究は、そうした台湾の社会に目を向けて、その変化が何をもたらしているのかに光を当てることで、現代の台湾社会に突き付けられている「何か」に着目したい。

I 現代台湾の道路交通事情

1 現代台湾の移動手段

テレビや旅行ガイドブック、その他日本のメディア媒体が台湾を写真で紹介するときに、頻繁に目にするのがスクーターの洪水の映像や写真である。これは台北市にある台北大橋の機慢車専用道を出口付近から映したものである。機慢車専用道とは、平たく言えば自動二輪、特に台湾ではスクーターだが、台北大橋から民権西路方面に向かうときに使われる道路である。台湾にもタクシーが走り、自家用車、いわゆるマイカーも走っており、便利な交通手段となっている。特に台北市では地下鉄網が発達し、市民の足として、生活上の移動には、それで事足りそうなものであるが、スクーターの多さには驚かされる。

日本でバイクと称する自動二輪に対して、スクー

ターという乗り物があり、後者をバイクとは呼ばないが、台湾ではスクーターをバイクと呼ぶ。つまり、それだけスクーターの数が圧倒的で、日本で言う自動二輪を見かけることはそう多くない。国の統計によると、「機動車両登記数」¹で、スクーターの車両登録数がわかる。総排気量が250cc以下は13,925,745台で、50cc以下は615,918台である。人口100人に対する自動二輪車の割合は98.8%である。

さきほど台湾で自動二輪といえば、バイクのことではなくて、スクーターのことであると書いたが、日本でスクーターといえば50cc、つまり原付が多いだろう。ところが、台湾の場合は、むしろ原付のスクーターは少なく、ほとんどが125ccのスクーターである。理由について調査研究したわけではないが、台湾では子どもや友人を乗せて移動することが多い、つまり二人乗り、時には三人乗りが基本なのである。台湾の法律では50ccは二人乗りができないため、どうしても125ccのほうが需要があるのだろう。また、本統計は、いわゆるバイク、そしてスクーターを含めた数字であり、かつ営業車、すなわち配達用のスクーターも含めた数値である。配達用のスクーターというのは、某ファーストフード店や某宅配ピザのお店で使われるような、スクーターのことを指している。さきほどの統計はこれらを含むものである。厳密に求めることはできないが、台湾生活での長い経験から言って、個人のスクーターの普及率は、98.8%に近いことは間違いないと言っていいだろう。仮に、少なくとも見積もって普及率は9割としよう。執筆時点での台湾の人口は2338万人²であるから、2104台のスクーターが走っているというわけである。当然、山が多い台湾では、平地が少なく人口密集度も高いため、お店の駐車場なるものは非常に狭い。路上にある駐輪区画に止めることにもなる。そこにはスクーターがすし詰めで駐輪してあり、そこに自分のスクーターを止めようとする、すでに止めているスクーターを少しずつ横に移動させていって、一台分のすき間を作るのである。そこに無理やりに押し込んで止めるものだから、サイドスタンドで止めることは暗黙の了解で禁止である。実際にやってみると分かるが、サイドスタンドでは

止めづらく、結局センタースタンドを使わないと往生する。

2 台湾の運転免許制度

台湾の中華民国交通部公路局の「考照相關規定」³を読むと、受験資格は満18歳からで、タクシー運転などのいわゆる日本で言うところの第二種免許は満20歳からと書かれている。また、2023年6月29日に改正され、翌30日に施行された現行の「道路交通安全規則」⁴の第3条によると、以下のように自動二輪車を区分している。

「道路交通安全規則」(抄)

- 六、機車：
- (一) 重型機車：
1. 普通重型機車：
 - (1) 汽缸總排氣量逾五十立方公分且在二百五十立方公分以下之二輪或三輪機車。
 - (2) 電動機車之馬達及控制器最大輸出馬力逾五馬力且在四十馬力 (HP) 以下之二輪或三輪機車。
 2. 大型重型機車：
 - (1) 汽缸總排氣量逾二百五十立方公分之二輪或三輪機車。
 - (2) 電動機車之馬達及控制器最大輸出馬力逾四十馬力 (HP) 之二輪或三輪機車。
- (二) 輕型機車：
1. 普通輕型機車：
 - (1) 汽缸總排氣量在五十立方公分以下之二輪或三輪機車。
 - (2) 電動機車之馬達及控制器最大輸出馬力在五馬力 (HP) 以下、一點三四馬力 (電動機功率一千瓦) 以上或最大輸出馬力小於一點三四馬力 (電動機功率小於一千瓦)、且最大行駛速率逾每小時四十五公里之二輪或三輪機車。
 2. 小型輕型機車：電動機車之馬達及控制器最大輸出馬力小於一點三四馬力 (電動機功率小於一千瓦)、且最大行駛速率在每小時四十五公里以下之二輪或三輪機車。
- (三) 前二目三輪機車以車輪為前一後二或前二後一對稱型式排列之機車為限。

これを読むと「重型機車」の「普通重型機車」の(1)に「エンジンの総排気量が50ccを超え、かつ250cc以下の自動二輪あるいは自動三輪車」と書いてあるので、台湾人が日常の足として使っている125ccのスクーターはこれに分類されるものであるとわかる。

この普通重型機車の運転免許を取得するには、学科試験と技能試験の2つに合格する必要がある。学科試験については、交通部公路局がインターネット

で練習問題を公開している⁵。しかも、学科試験は中国語のほか、英語、ベトナム語、日本語、インドネシア語、タイ語、カンボジア語（クメール語）、ミャンマー語の8種類用意されている。

「機車法規是非題－日本語 1120913」より

| 番号 | 解答 | タイトル |
|-----|----|---|
| 001 | ○ | 交通事故の最大の原因の一つはスピード違反である。 |
| 002 | × | 睡眠不足で、頭がぼんやりしているが気をつければ運転してもよい。 |
| 003 | × | 車両機能が分からないということと安全運転は関係がない |
| 004 | ○ | 道路交通規則を守れば、交通事故は減少する。 |
| 005 | ○ | できるだけ合理的で慎重な行為を採取することは交通事故の発生を防止する、防衛運転と呼ばれる。 |

これは一目見て、正誤問題であることが分かる。問題番号の隣りに「解答」とあるが、そのすぐ隣に問題文が書かれている。つまり、左から読んでいくと、まず答えを先に見て、そのあとで、問題文を読むことになるのである。これは台湾の問題集の特徴で、別に運転免許の学科試験の問題だけ、このような奇妙な配置になっているというわけではない。日本の問題集の場合、問題と正解は、離れたところに記載されているのが一般的であるが、台湾の場合、問題のすぐそばに書いてることが特徴である。

日本人の問題集の構成に慣れていると、奇妙な印象を持ってしまうのだが、これを台湾人に聞いたことがある。その台湾人曰く、まず、「解答」を隠すらしい。隠してしまえば見えないわけで、それで問題ないということだそう。ただ、隠す前に見えてしまうわけだから、特にこのような○か×で答えるような正誤問題で、第一問はどうしても見えてしまうし、答えも覚えてしまうのではないだろうか。

「機車法規選択題－日本語 1120913」より

| 番号 | 答え | タイトル |
|-----|----|--|
| 001 | 3 | 急いでいる時は、(1)速度違反で走行してもよい(2)交通規則を守らなくてもよい(3)交通規則を守って走行しなければならない。 |

| | | |
|-----|---|---|
| 002 | 1 | 防衛運転とは、(1)できるだけ合理的慎重な行為で交通事故の発生を予防する(2)優良運転技術(3)良好な生活習慣。 |
| 003 | 2 | 制動距離は走行速度が速いほど長くなるが、速度が倍になると、制動距離は(1)二倍(2)四倍(3)八倍になる。 |
| 004 | 2 | 走行速度が速いほど、運転手の見える範囲は、(1)変わらない(2)狭くなる(3)広くなる。 |
| 005 | 3 | 夜間運転はライトをつけるが、市内のような明るいところを運転するときは(1)サンダラスを掛ける(2)距離灯を照らす(3)前照灯を照らす。 |

次に見るのは3種類ある学科試験の二つ目の問題である。これは正しい解答を選択する選択問題である。

「機車情境題（新）－日文」より



これは絵を見て問いに答える問題である。すなわち、「情境題」は、日本でいうところの「イラスト問題」である。学科試験は、100点満点中85点で合格である。

では、次に技能試験についてみてみたい。中華民国交通部公路局では、「普通重型及輕型機車駕駛人路考評分標準與成績紀錄表」が公開されており、どのような試験で、どのようなことをしたら減点になるかが詳細に書かれている。

「普通重型及輕型機車駕駛人路考評分標準與成績紀錄表」

一、直線平衡駕駛（得複試1次）

平行に書かれた長さ15m、幅40cmの白線内をまっ

すぐに運転する。このときに、7秒以上かけなければならぬ。白線を踏んだり、足が着いたりしたら32点の減点になる。32点の減点というと、この時点ですでに70点を下回ってしまうので、技能試験自体終了となってしまふ。ただし、この平衡感覚試験に関しては、再チャンスの機会が一度与えられるので、一度失敗したからといって即時に試験が終了するわけではない。

二、斑馬紋行人穿越道線

歩行者の代わりに黄色い警告灯が点滅するので、そこで一時停止する。横断歩道での不停止や、歩行者を優先させない行為は、あるいは止まったとしても前輪が停止線を越えている場合は32点の減点とする。

三、交岔路口

赤信号を無視して走行する、または赤信号で停止したとしても、前輪が停止線を越えていれば32点減点とする。ちなみに、信号機が点灯していない場合は、左右の安全を確認してから進めばよい。

四、二段式轉彎

次のテストは、二段階左折である。台湾は進行方向が日本の交通ルールと逆なので、日本で言う二段階右折は、二段階左折となる。交差点をまっすぐ進み、スクーターを方向転換し「機車待轉區」という囲み線の中で、信号が青になるのを待たなければいけない。二段階左折をしなかったら減点32点、「機車待轉區」に減速して入らなかったり、ブレーキランプを点灯させなかったり、そもそも「機車待轉區」に止めなかったりすると16点の減点になる。ちなみに、スクーターを降りて方向転換するのも減点対象である。あくまで運転操作で方向を転換し「機車待轉區」にきちんと入り一時停止できなければいけない。

五、變換車道

車線変更についてのテストである。方向指示器を出していない場合は32点減点ほか、車線に沿って

進んでいない、あるいは車線変更前にサイドミラーで後方確認し、頭を左右に動かして、右と左の安全も確認したのちに、車線を変更しなければ、これも減点対象になる。

六、直角轉彎

これはいわゆるクランクを走るテストである。車輪が線を踏まない、途中で足を着かない、なお、片足ごとに減点されるので、両足を着けてしまうと二倍の減点32点になってしまう。

七、停車再開

一時停止線を超えないで、線の前で、かならず停車し、左右の確認を、頭を振って行ったのちに、方向指示器を出して発車する。特に、一時停止線を超えるだけで32点の減点になってしまう。

八、鐵路平交道

線路を渡る前に、停止線を超えない位置で、一度停車し、安全を確認する、また、線路上でエンジンが停止したり、停車したりした場合は、どれも32点の減点である。

九、全程道路行駛

全体を通して、規定のヘルメットを正しくかぶっているか、発車、車線変更時にサイドミラーで後方確認、左右の目視確認、試験途中でのエンジンストップや、足が着いてしまったり、事故、転倒、線を乗り越える、方向指示器を点灯させずに曲がる、時速15キロ以下に減速せずに線を渡る、右左折する、運転時に片足または両足を横にはみ出して、浮かせた状態で運転したり、空ぶかしをしたり、または試験項目を飛ばしたりすることも、どれも減点対象になる。

II 道路交通管理処罰条例の改正

1 ニュース記事の衝撃と法改正

アメリカのニュースチャンネルで、日本語のほか世界中でローカルのチャンネルを展開している世界的ニュースサイトCNNは2022(令和4)年12月6日、

CNN Internationalのチャイニーズデスク・プロデューサーを務めるWayne Changがある記事を掲載した。その記事のタイトルは「Taiwan's 'living hell' traffic is a tourism problem, say critics」⁶というたいへんショッキングなタイトルがつけられた本記事では、台湾政府は台湾入境制限と検査義務を撤廃し、ほとんどの外国人観光客が台湾を訪れることができるようになって約二か月が経ったとし、さらに台湾政府は観光客を増やすと宣言し、2025年までに1000万人の外国人観光客を誘致するそうだと書かれたあと、「しかし」と続き、次のように書いてあった。

But in order to lure and retain international tourists, critics say Taiwan must first improve its road safety – for drivers and pedestrians alike.

外国人観光客を誘致し、その数を維持するためには、台湾は先に、ドライバーと歩行者のために、交通の安全性を向上させなければならないというのだ。さらに、台湾はグルメしかり、自然の景観しかり、そしてホスピタリティでよく知られているかもしれないが、台湾の道路は危険だという悪名も高い、と辛らつに書く。そして、具体的にオーストラリア、カナダ、日本、アメリカを含む複数の国が台湾の道路事情を特別に強調しているという。

では具体的に、どのように説明されているかを、いくつかの国の政府機関のウェブサイトから確認してみたい。

【イギリス】⁷

Roads and vehicles are well-maintained, but scooters and motorcycles often weave in and out of traffic. Be alert when crossing roads as vehicles might not stop at pedestrian crossings.

【オーストラリア】⁸

Roads and vehicles are well-maintained but scooters and motorcycles often weave in and out of traffic, and vehicles might not stop at pedestrian crossings. Look before stepping onto the road.

【日本】⁹

台湾では日本に比べ、交通ルールやマナーが遵守されていない場面に遭遇することが多くあります。警察当局の統計（2020年）によると、年間の交通事故発生件数は36万2,393件となっております。台湾の人口は日本の人口の約5分の1であるにもかかわらず、2020年の交通事故発生件数は日本での発生件数（30万9,178件）を上回っており、交通事故に遭うリスクが日本より高いと言えることから、外出する際には十分な注意が必要です。《中略》過去に、深夜、台北市内の交差点において、日本人が交通事故に遭い、重傷を負う事案が発生していますが、上記日本人は青信号で横断歩道を渡っている際に事故に遭っています。《中略》台湾人のドライバーは、歩行者よりも車両を優先する傾向があり、日本と比較すると運転マナーが良くない。

【アメリカ】¹⁰

Although pedestrians have the right of way in marked crosswalks, drivers often do not yield; therefore, it is incumbent on pedestrians to check for traffic when at crosswalks.

アメリカ、オーストラリア、イギリスの情報によると、スクーターは歩行者が渡っているときも、おかまいなしに進んでくると書かれている。アメリカでは、横断歩道を渡るときに左右を確認するのは歩行者の「義務」であるとまで言っているのである。日本の場合はといえば、そこまで直接的な表現で注意を促してはいないが、具体的な統計の数値を出して、交通事故のリスクが高いことを警告しているし、「青信号で」横断歩道を渡っていたとしても、交通事故にあうこともあること、台湾人には、歩行者よりも、バイクや車のほうが優先なのだ、という意識があることを書いており、よく読めば、アメリカやオーストラリアに負けず劣らず、かなり道路事情が悪いことに注意喚起をしていることがわかる。

台湾の国家通信社である中央通訊社（CNA）の総合外電報道で12月6日、CNN Travelの先ほどの記事をすぐさま中国語で紹介した¹¹。CNN Travelの記

事中には、「台湾是行人地獄」という名前のFacebook についても触れられていたのであるが、この「行人地獄」という単語をめぐって台湾で大きな騒動に発展するのである。「行人地獄」というのは、「歩行者には地獄のようだ」という意味である。

2 法改正の審議過程と間隔問題

中央社 (CAN) の記事が出たあとの、ある日のシンポジウムで、交通部部長 (部は日本の「省」を、部長は日本の「大臣」に相当) 王国材は以下のように述べた。

王国材表示，交通部與地方會持續努力改善道路安全與行人空間，有關不禮讓行人部分，今年4月已提出修正「道路交通管理處罰條例」草案，對於車輛不禮讓行人會加重處罰，從目前新台幣3600元提高至6000元，下週立法院交通委員會就會審查。¹²

現行の道路交通管理処罰条例の第44条の規定では、一時停止して歩行者に道を譲らなかった場合の料金の最高額が3600台湾元であり、それを今回の改正で6000元にまで引き上げるといふ。しかも、すでに4月に道路交通管理処罰条例の改正案を提出したというのだ。そこで、「立法院議案關係文書 院総第756号 政府提案第17812号」を読むと、最初のページに「本案経提本 (111) 年2月24日本院第3791次会議決議：通過、函請立法院審議」¹³と書かれているので、2月24日に開催された第3791回行政院の会議で、この改正案が決議されたようだ。そして、立法院に送付されたとも書いてあるので、さきほどの王大臣の発言はこれを指していると思われる。

その後、立法院に送付された改正案は2023年3月4日、第10回第5会期第2次会议 (院会) で、「六十一、行政院函請審議「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。決定：交交通委員會審查。」¹⁴という結論となった。つまり、今後は立法院の交通委員会で審査することになった。ただ、送付前に、一度改正案が修正されている。どうやら4月28日の第3800回行政院の会議で、改正案の修正案が承認されたよ

うである¹⁵。もともと改正案は多くの個所が改正を求められており、本稿では逐条解説は紙数の関係上、省かざるを得ないが、最初のページの説明書きには、法改正の要点として2月版は16項目、4月版は26項目に増えている。ただ、当初の改正案 (2月24日) でも、次の修正案 (4月28日) でも、どちらにしても、前述の罰金6,000元に引き上げとする改正については、文言はそのままであった。ひょっとしたら王大臣の発言「今年の4月にすでに提出した」という発言はこの4月28日版を指しているのかもしれない。

さて、交通委員会へと議論が移った道路交通管理処罰条例改正案は、同年12月21日の「立法院第10回第6会期交通委員会第13回全体委員會議」で審議されることになった。まず驚くのは、本交通委員会では、行政院の改正案を含め、全部で70の道路交通管理処罰条例改正案が提出されてきたことである¹⁶。それぞれの修正草案は、かならずしもみな論点が同じというわけではないのであるが、いかに「行人地獄」の衝撃が大きかったかを物語っているのではないだろうか。そうでなければ、ここまでの膨大な数の改正案が提出されることはなかったはずだからである。例えば、次の委員たちの発言を見てほしい。

(邱臣遠委員) 最近美國CNN大幅報導臺灣交通猶如行人地獄，更是國際遊客的噩夢，凸顯政府長期不重視交通安全，讓臺灣的國際聲譽受到負面的影響。此外，美，英，澳，加，日等5國在他們的旅遊須知中提醒出國的民眾，臺灣的交通是大問題。如果政府再不痛定思痛，拿出魄力，改革交通，終將葬送臺灣國際觀光產業的發展。¹⁷

最近、アメリカのCNNは、台湾の交通は歩行者にとって地獄のようであり、外国人観光客にとっては悪夢でさえある、と大々的に報道し、台湾政府が長い間、交通安全を重視してこなかったことが浮き彫りになり、台湾の国際的評価に悪影響を及ぼしているとし、さらに続けて邱は、アメリカ、イギリス、オーストラリア、カナダ、日本の5カ国は、台湾の交通が、大きな問題であることを海外渡航者に注意

喚起しているのに、もしも、それでも台湾政府が、この苦い経験から学ばず、交通システムの改革に精力的でないのであれば、台湾の国際観光産業の発展もいずれ立ち行かなくなるだろう、と訴えた。

このほか、林俊憲委員は王国材大臣にCNNで台湾は交通地獄だと書かれたことを知っているかを聞いて、大臣は「瞭解（承知している）」と答えていることから、王大臣にとっても関心事であったのである。

（林俊憲委員）部長好。今天我們很多委員在關心臺灣的交通竟然爛到上了國際新聞CNN，CNN形容臺灣是交通地獄，這個新聞你知道嗎？

（主席）請交通部王部長說明。

（王國材部長）林委員好。瞭解。¹⁸

実際に王大臣は、今回の道路交通管理処罰条例改正の「四大核心」のうち、最初に「加重未停讓行人罰則（歩行者がいるのに一時停止しなかった場合の過料の引き上げ）」を発言している。

本次交通部報經行政院審議通過函轉立法院之處罰條例總共有31條，主要是針對速度管理，駕駛人管理，車輛管理三大重點，以及加重未停讓行人罰則，通盤檢討違規記點制度，提高無照駕駛罰則，加重危險駕駛罰則等四大核心來提出我們的修正案。¹⁹

林福山交通部路政司も、以下の通り、まず一時不停止の罰金額について説明している。このように今回の草案のもっとも中心となるのは、第44条の一時不停止による事故の科料上限を引き上げることについてであることがわかる。

在主要核心重點的部分，首先針對「提高未停讓行人罰則」說明，這次修正五個條文的規定，主要重點包括：第一個，擴大汽車駕駛人未停讓行人罰則的適用範圍，只要是依法行人可通行穿越的岔路口都予以納入。對於不依規定的罰鍰由

現行3,600元提高到6,000元。²⁰

交通委員会では、最終的に行政院が提出していた文言に落ち着いたようだが²¹、さらに、この第44条には、最後に文言が追加された。それは、これまでなかった規定に追加されたもので、もし不停止により事故を起こし、相手に傷害を負わせた、または死亡させた場合は7200元以上36,000元以下の罰金を科すもので、さらに運転免許は1年間停止され、相手が重傷を負った場合、または死亡させた場合には、運転免許は取り消される、というものである²²。これも一時不停止による事故を防止したいためだ。

その後、交通部で審議決定された改正案は4月14日、第10回第7会期第7次会議（院会）に戻され、改正案は正式に認められ、5月3日に改正道路交通管理処罰条例は公布された²³。6月30日から施行される。ただここで一つ問題が発生した。

改正道路交通管理処罰条例は、6月30日に施行される見通しで、交通部は以前、歩行者が横断歩道の端から1メートル以内の路側に立ち、道路を横断しようとしているとき、または横断歩道の線上にいるときには、「車両との距離に関係なく」、運転者は規則に従って停止し、歩行者に道を譲る必要があると指摘していた。この「車両との距離に関係なく」という点について警政署は6月21日、道路使用者には、その考え方は厳しすぎるのではないかという疑問を持つ者が少なくない、と施行に待ったをかけたのである。そこで同日の夜に、王国材交通相は、林右昌内政相と黃明昭警政署長と緊急会談したという。ここでは、厳格に法を執行した場合、多くの大道路の横断歩道はそれなりの長さがあるわけで、歩行者がいる対岸の道路の渋滞を招いてしまい、歩行者を保護する言いつつも、交通の流れへの影響は甚大だと王大臣は述べたのである。

而《道交條例》修法預計6月30日正式上路，交通部先前指出，若行人站在路邊且距斑馬線邊緣1公尺範圍內欲穿越馬路，或於行穿線上「不論距離車輛遠近」駕駛人就應依規定停讓。若未停讓，則汽車前懸（即車頭）或機車前輪再進入斑

馬線範圍內，就應舉發。而昨（21）日警政署也指出，修法上路後，只要斑馬線上有行人，「不論距離車」都要停讓，卻也讓不少用路人質疑開罰過於嚴格。對此昨晚交通部長王國材也與內政部長林右昌，警政署長黃明昭緊急聯繫，王國材表示，由於執法過於嚴格，許多大型路口斑馬線較長，若在同一側的遠端就停車孔造成交通壅塞，雖保護行人卻也影響車流量甚鉅，因此與警政署討論後確定「暫緩實施」。王國材也指出，後續會就另一個方案「行人已在近端駕駛須停讓」進行討論，朝「行人進入斑馬線近端3公尺」或「進入斑馬線中心線」就要停讓的方向更動。至於修法上路時程是否會跟著延後？王國材稱下週一（26日）討論新方案後再決定。²⁴

ただ、次に問題になるのは、ではどれくらいの距離なら止まらなければならないのか、という点である。つまり、歩行者との距離が十分確保できていれば止まらなくてよいわけであるのだから、当然、歩行者との距離が近ければ一時停止して、歩行者に道を譲る必要がある。では、それはどれくらいの距離を言うのだろうか。どうやら王交通相は横断歩道を渡っている歩行者との距離が「3m」あるいは「横断歩道の中央」を一つの目安としたいようであったが、結論は26日に持ち越しとなった。

但由於相關政策引發外界批評聲浪不斷，交通部長王國材說今天將與各單位就另一方案「行人已在近端駕駛須停讓」進行討論。交通部今天晚上證實，經過討論後決議，執法標準仍回歸現行車輛與行人間隔3公尺須停讓的標準。²⁵

この政策に対する批判が相次いだため、王交通相は、引き続き各部門と協議をし、26日夜、最終的に、3mの間隔が空いていれば停止することはないとし、現行規定に戻されたのである。もともとは横断歩道を渡ろうとする人がいるときは、すべての車両は一時停止し歩行者に道を譲らなければならないと話していたはずだが、結局は条例施行間際になって、従来の規定、すなわち「3m」を基準とすることにし

てしまったのであった。

III 台湾人の法行動と法意識

1 交通ルールにたいする法意識の違い

後藤武秀は、自身の台湾生活で味わった交通事情の経験について次のように述べている。

雑踏と喧騒の街とも言える台北の暮しにかなり慣れてはいるはずの筆者の目から見ても、いったいここには道路交通法があるのだろうかと疑いたくなるほどである。《中略》黄信号で停車すれば後ろから追突されるし、教習通りの車間距離をとっていればどんどん割り込まれてかえって危険なことは、この地で実際に運転すればよくわかる。²⁶

この感想にはまったく同感である。スクーターを例にとると、台湾社会では自転車替わりであり、自分の足代わりであるせいか、「車両」という感覚に疎いように感じる。つまり、歩行者にぶつかれば、歩行者側に大けがを負わせてしまうという意味の一つの危険なものを運転しているという自覚が薄いようである。また、スクーター同士が軽く接触するのは日常茶飯事であるため、コッソと当たったとしても、すみませんと謝るか、もしくは何も言わないでも特にトラブルにはならないし、ましてや警察沙汰になることもない。これが日本であつたらたいへんである。たとえ軽くコッソと当たったとしても、接触事故であることには変わらないからだ。自動車についても同様で、車間距離というものは意識されていない。それは高速道路に至っても同じであり、車間距離は日本人が想像する以上に狭く、また速度もかなり出して走る。車線変更の場合でも、原則として、入れてもらえることはない。交差点で信号待ちをしているとき、赤信号から青信号になった瞬間に後ろの車からクラクションを鳴らされたことも一度や二度ではない。要するに発進するのが遅いというのだ。そうした信号に対する定義の違い、認識の違いもあるせいで驚かされるのは信号無視の多さである。日本と台湾では進行方向が逆なので、たとえば、

十字路口で、日本の場合で言うところの左折は、台湾では右折になる。この右折のとき、仮に前が赤信号だったとしても右折してしまうのである。これはスクーターに顕著にみられ、特徴的なのは反対方向から車なり、スクーターなりが来るかもしれないという「確認」をしないで右折する点である。つまり、自分の進行方向しか見ていないのである。左右を確認するとか、一時停止するとか、そうした習慣がないのである。

では、そうしたことができない性分なのかということとまったくそうではない。事実、パトカーがいたり、警察のスクーター（日本で言う白バイ）がいたりする場合は、きちんと法律順守に努めるのである。要するに、台湾人の運転というものは、意識的に信号を無視したり、意識的に危険走行をしたりしているのである。

ところが今回、CNN Travelの記事から、「行人地獄」と形容され、諸外国でも台湾の交通事情がひどく書かれていることを台湾人は知った。もちろん、本稿で明らかにしたように、決してCNNの記事がきっかけで道路交通管理処罰条例が改正されたわけではないが、CNNのセンセーショナルな記事は、台湾人の多くの心にぐざりと来たことだろう。

2 これからの台湾を見る視点として

後藤武秀は、日本の結婚は個人間の合意で婚姻するものなのに、結婚式場では〇〇家・△△家披露宴などと掲示されていることを例として、法と法的事実は異なっていることから、「われわれの法的事実を作り上げているものは何か、換言すれば、われわれの法行動を駆りたてているものは何か、が問われなければならない」と指摘する²⁷。

台湾の交通事故に着目して考察すると後藤は、日本の場合は任意保険に加入している者がほとんどであること、就業補償といった保険制度も適用されることから、「法を守っている歩行者は損害のかなりの部分を他者の負担により補償される仕組みになっている」一方、台湾では任意保険の加入も少なく、健康保険制度も歴史が浅いため他者による十分な補償も不可能であるから「歩行者は常に自己の責任に

おいて身体の安全を確保しなければならず、そうであってみれば、信号の色の違いは自己の安全に益するかどうかの判断の参考材料でしかないのである」という²⁸。これを後藤は「自己責任と危険負担」²⁹と呼ぶ。

近代の欧米社会では国家は国民の合意によって形成されたものであり、明治維新で欧米の法論理のもとに近代日本を作ってきた日本社会では、国家の意思に従うことは自己の意思の実現でもあるわけであるからして、「法」という自分の意思で、その形成規範を放棄することは主権者としての地位を放棄することと同義になる。後藤は、これに対して、台湾は歴史的な「支配」の経緯から、台湾人の大部分は「自らが国家意思の形成に参画しているという意識は希薄である」と指摘する³⁰。中国による台湾併呑の危険性と常に隣り合わせの生活を強いられている台湾人にとって、「国家の安定性と信頼に基づいて自己の安全を図り、自己の意思を実現していくというヨーロッパ近代国家型の論理は、絵に画いた餅のようなものでしかない」³¹のだ。

道路交通管理処罰条例の改正に戻して考察するなら、欧米や日本社会の理解を得るにはちょうどよい進展であったと言えるし、国民の生命と財産を守るという観点からいっても、歩行者保護の強化は得策と言わざるを得ない。ところが、改正法の施行が差し迫った6月21日、突如警政署が注文を付けてきた。歩行者と車両の間隔の問題である。交通部は当初、いかなる距離でも一時停止すべきであるという論調であったのに対して、結局26日、現行法の3mを基準とすることに変更された。変更というよりも、ルールが元に戻ったと言っていいだろう。しかも、この相談は、王国材交通相・林右昌内政相・黄明昭警政署長の3名で決められたようなものであり、3mの理由は交通渋滞を防ぎたいからであった。つまり、歩行者保護と交通渋滞を天秤にかけたとき、台湾政府は交通渋滞を避ける道を採用したのである。歩行者の安全は、交通渋滞よりも軽い話であるとされたようなものだ。

台湾の言語や文化を眺めていると、どうしても中国との近接感が強い。中国との文化的な違いがあい

まいなのだ。言語に関して言えば、台湾の中国語は、最近では華語と呼ぶが、北京語とは相当違う発音ではあるし、単語も違っていたりするのであるが、それでも台湾人と中国人間では双方が使う中国語でコミュニケーションがとれてしまうため、やはり言語についても親近性が高いと言えよう。

台湾では最近、そのため、自身のオリジナリティを出そうという試みとして、台湾製（メイド・イン・台湾 通称MIT）であることを推しているが、まだまだ国際的な認知度は低いだろう。ただ、いずれにしても、中国が非常に力をつけてきている昨今、台湾とは何か、台湾はどうあるべきか、という視点は遅かれ早かれ台湾人に突き付けられる課題であろう。そこで主権者たる台湾人が自身の意思によって、オリジナリティをもった「台湾」という国を形成していけるかどうかにかかっているのではないだろうか。つまり、台湾人による自己参加の度合いをこれからどのように高めていけるのか、そうした国造りの枠組みをどのように作っていけるか、それを動機づける法意識や法行動をどのように涵養していくかが、一つの焦点になってくると思われる。改正道路交通管理処罰条例の公布のあと、「間隔」の議論において、台湾国民がどれほどの国家意思への参画を体験したのだろうか疑問である。近代ヨーロッパ型国家の論理で国家形成するにせよ、現在のやり方、すなわち台湾流で進むにせよ、台湾人自身が「何によって」その自身の法行動を駆りたてていくのが問題となるのである。今後の台湾の行方は、台湾人の法意識・法行動、すなわち法的事実を作り上げている「何か」に着目することが、台湾社会認識の一つの大きな注目点になることは間違いない。

おわりに

本稿は、台湾の立法院で可決された道路交通管理処罰条例改正案を通して、現代台湾社会で起きている「何か」をのぞいてみる試みであった。CNN Travelの「行人地獄」のショッキングな記事は、台湾社会を襲い、国際社会が台湾をどのように見ているのかを知り、多くの台湾人は驚嘆した。本改正では、そうした国際社会からの厳しい目を返す刀で切

り返すように、横断歩道を渡る歩行者に道を譲らない一時不停止による科料の上限額を6000元に引き上げ、もしそれで相手を負傷させ、死亡させたりしたとき、さらなる高額な罰金刑を設けると同時に、免許停止処分や免許取り消し処分の文言が、改正法に新しく書き加えられた。ただ、残念ながら、横断歩道を渡る歩行者と車両の間隔について、もともと交通部は、いかなる距離でも車両は歩行者に道を譲らなければならないと息巻いていたものの、結局、それは実現しなかった。

結局、本稿では、近代ヨーロッパ型国家の論理、すなわち、欧米の国民国家というのは、国民の合意によって形成された、という欧米の国家構造と比較して、台湾人自身がどのように台湾を作っていくのか、そこに課題が残っていることを指摘した。我々は、これからの台湾社会の行く末をどのような視点で、観察すべきか提示できたのではないだろうか。

謝辞

この研究は、令和5年度四国大学学際融合研究所の助成金の支援により、研究を遂行することができました。この場をかりて御礼申し上げます。

注

- 1 「交通部統計查詢網」－「監理」－「車輛登記數」より検索できる
<https://stat.motc.gov.tw/mocdb/stmain.jsp?sys=100>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 2 「中華民國 内政部戶政司 全球資訊網」－「人口統計資料」－「人口統計圖」
<https://www.ris.gov.tw/app/portal/346>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 3 「中華民國交通部公路局」－「考照相關規定」
<https://www.thb.gov.tw/cp.aspx?n=325>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 4 「道路交通安全規則」－「全國法規資料庫」
<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=K0040013>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 5 「中華民國交通部公路局」－「機車題庫／

- Motorcycles」
https://www.thb.gov.tw/News_Download.aspx?n=82&sms=12823
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 6 「Taiwan's 'living hell' traffic is a tourism problem, say critics」
(『CNN Travel』2022年12月6日付記事)
<https://edition.cnn.com/travel/article/taiwan-traffic-war-tourism-intl-hnk/index.html>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 7 「Safety and security - Taiwan travel advice - GOV.UK」
<https://www.gov.uk/foreign-travel-advice/taiwan/safety-and-security>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 8 「Taiwan Travel Advice & Safety | Smartraveller」
<https://www.smartraveller.gov.au/destinations/asia/taiwan>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 9 「海外安全ホームページ:安全対策基礎データ」
https://www.anzen.mofa.go.jp/info/pcsafetymeasure_008.html
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 10 「Taiwan Country Security Report」
<https://www.osac.gov/Content/Report/a226918f-511c-4549-971b-1ccf3f047af2>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 11 「CNN:台湾道路交通險象環生令人卻步 不利國際觀光」(『中央社 CNA』2022年12月7日付記事)
<https://www.cna.com.tw/news/ahel/202212070095.aspx>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 12 「王國材:車不禮讓行人修法最重可罰6000元 下週立法院審查」
(『中央社 CNA』2022年12月13日付記事)
<https://www.cna.com.tw/news/ahel/202212130353.aspx>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 13 「立法院第10屆第5會期第11次會議議案關係文書 立法院議案關係文書 中華民國111年3月4日印發 院總第756號 政府提案第17812號 案由:行政院函請審議『道路交通管理處罰條例部分條文修正草案』案。」(2022年3月4日), p.1。「立法院議事暨公報資訊網」からアクセスすることで閲覧できる。
<https://ppg.ly.gov.tw/ppg/bills/1110225070100100/details>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 14 「立法院公報 第111卷 第35期 院會紀錄 院會紀錄 立法院第10屆第5會期第2次會議議事録」(2022年3月4日), p.10。
https://ppg.ly.gov.tw/ppg/PublicationOfficialGazettes/download/communique1/final/pdf/111/66/LCIDC01_1116601_00001.pdf
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 15 立法院第10屆第5會期第11次會議議案關係文書 立法院議案關係文書 中華民國111年5月4日印發 院總第756號 政府提案第17872號 案由:行政院函請審議「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。」(2022年4月28日)「立法院議事暨公報資訊網」
<https://ppg.ly.gov.tw/ppg/bills/1110502070100400/details>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 16 「審查行政院函請審議『道路交通管理處罰條例部分條文修正草案』等70案。(詳見議事日程)(以上70案合併詢答)(12月19日、21日及22日三天一次會) 立法院第10屆第6會期交通委員會第13次全體委員會議」(2022年12月21日)「立法院議事暨公報資訊網」
<https://ppg.ly.gov.tw/ppg/sittings/meetingLink/?id=2022121616;111/12/21>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 17 「第10屆第6會期 主辦單位:交通委員會」の「發言紀錄」より
<https://ivod.ly.gov.tw/Demand/Speech/142985>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 18 「第10屆第6會期 主辦單位:交通委員會」の「發言紀錄」より
<https://ivod.ly.gov.tw/Demand/Speech/143017>
(最終アクセス2024年1月6日)。

- 19 註17参照。
- 20 註17参照。
- 21 「審査會通過條文」
https://ppg.ly.gov.tw/ppg/RootPath/download/Dpaper/1112402909/1112402909_0_0.pdf
(最終アクセス2024年1月6日)
または、「審査報告 發文附件」[立法院議事暨公報資訊網]
<https://ppg.ly.gov.tw/ppg/bills/1110225070100100/details>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 22 「審査會通過條文」
https://ppg.ly.gov.tw/ppg/RootPath/download/Dpaper/1112402909/1112402909_0_0.pdf
(最終アクセス2024年1月6日)
または、「審査報告 發文附件」[立法院議事暨公報資訊網]
<https://ppg.ly.gov.tw/ppg/bills/1110225070100100/details>
(最終アクセス2024年1月6日),
および「道交條例修正案三讀 汽機車不禮讓行人最高罰6000元」(中央社 CNA)
<https://www.cna.com.tw/news/ahel/202304145006.aspx>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 23 「立法院議事暨公報資訊網」
<https://ppg.ly.gov.tw/ppg/bills/1111227070300100/details#section-3>
(最終アクセス2024年1月6日),
および「總統府公報 第7661號」(中華民國112年5月3日公報)「查詢」
<https://www.president.gov.tw/Page/129>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 24 「『不論距離』斑馬線有人就要停太嚴格！王國材證實暫緩實施 替代方案曝光」(『鏡週刊 Mirror Media』2023年6月22日付記事)
<https://www.mirrormedia.mg/story/20230622edi001>
(最終アクセス2024年1月6日)。
または、こちらも参照してほしい。「斑馬線有人皆須停讓暫緩實施 王國材：太嚴苛26日討論新方案」(『中央社 CNA』2023年6月22日付記事)
<https://www.cna.com.tw/news/ahel/202306220019.aspx>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 25 「斑馬線有人皆須停讓喊卡 交通部：回歸間隔3公尺」(『中央社 CNA』2023年6月26日付記事)
<https://www.cna.com.tw/news/ahel/202306260286.aspx>
(最終アクセス2024年1月6日)。
- 26 後藤武秀『台湾法の歴史と思想』(法律文化社, 2009年), p.157~158。
- 27 同上, p.153。
- 28 同上, p.159~160。
- 29 同上, p.161。
- 30 同上, p.161。
- 31 同上, p.162。

ABSTRACT

This article was an attempt to take a look at "something" happening in contemporary Taiwanese society through the proposed amendment to the Road Traffic Management and Penalty Act passed by Taiwan's Legislative Yuan. The shocking article "Taiwan's 'living hell' traffic" in CNN Travel hit Taiwanese society, and many Taiwanese were astonished to learn how the international community views Taiwan. In order to counteract the harshness of the international community, the amendment raises the maximum fine for failing to yield the right of way to a pedestrian crossing the street to NT\$6,000 and imposes an even higher fine if the driver injures or kills the pedestrian. At the same time, it also introduces a new provision for license suspension and license revocation. The revised law also includes new language for suspension and revocation of licenses.

This paper shows that there remains the issue of how Taiwanese people themselves will make Taiwan, compared to the logic of a modern European-type state, i.e., the Western state structure in which a nation-state was formed by the consensus of its people. We hope that we have been able to present the viewpoints from which we should observe the future of Taiwanese society.

KEYWORDS: Taiwan's Legislative Yuan, Road traffic, Nation-state