

紹介



ウキリアム・エノー氏の講演

はしがき

警視廳保安部交通課長 藤岡長敏

最近エノー氏から私のところに來た手紙の中に、同氏が本年八月十九日 Connecticut 州 Norwalk の Kiwanis Club に於て試みた講演の原稿が、同封せられて居りました。讀んでみると参考になるべき點が尠くないと感じられましたので、茲に翻譯してその全文を掲げること致します。

一九二三年のことであつたと記憶致しますが、私は諸君 受けたことがあります。當時私は Detroit 市の 警務長の團體の前に於て交通問題に關する講演をする様に依頼を (Police Commissioner) であつた Inghes 博士の處に滞在し

て居りました。博士は一般警察事務に關して多大の功績があつたのみならず、交通整理に關しても非常な成功を収めました爲に、犯罪は著しくその數を減じ交通事故も亦約半減するに至りました。又と得難い機會でありましたから、私はお許しを得て Inghas 博士の紹介をするを止め、私の講演を後日に譲つたのであります。

交通問題はその重要な點に於て、他の國家的重大問題に比して決して遜色がないのであります。交通事故の爲生命を墜す者は今日では合衆國全體を通じて毎日百名を下りませぬ。即ち之を一箇年に致しますと三萬六千五百名の多數を算へるのであります。又傷害を受ける者は百十萬名に及び、經濟的に被る損失は九億七千萬弗に達するのであります。一人の生命を一萬弗と評價し、傷害を五百萬弗と評價致しますれば、生命を失ふことに依る損失が三十六億五千萬弗、傷害を被ることに依る損失が五億五千萬弗となります。之に經濟的の損失九億七千萬弗を合せますと五十一億七千萬弗となるのであります。此の莫大な數はアメリ

カに於ける一箇年間の交通事故に依る損失であるのでありまして、之を米國政府の一九二三年度の豫算總額三十五億三千二百二十六萬九千二百六十六弗・三二に比して、著しくその數の多いのに驚くの外はないのであります。

斯くの如く數字を羅列致しました主たる目的は、損失の額を計算する爲ではなく、一向低減しやうと企てられてゐない損失が、それ程莫大なものであると云ふことを示す爲であります。

短時間の講演に於きまして、交通整理問題の全般を盡すことは到底不可能でありますから、交通整理上必要缺くべからざるものであると信じる事項に關して、其の極く大體を申し述べることに致しませう。先づ第一に擧げなければならぬことは、場所が異なる毎に混亂に陥ると云ふ様なことを無くする爲、一般的交通取締規則を統一しなければならぬと云ふことであります。しかもその規則をして眞に効果を發揮せしめる爲には、規定を簡單にせねばなりません、そうぢやないと一般に讀まれませぬ。明瞭に規定して置か

ねばなりません。そうぢやないと理解せられませぬ。又合理的でなければなりません。そうぢやないと遵守せられませぬ。規則を簡單明瞭且つ合理的にすることを過つた爲、殆んど無効に終らせてしまつた事例は非常に多いのでありますから、此の際規則の改廢に關しては無經驗な役人又は委員の手が及ばない様にして置くべきであります。全國を通じて統一的に施行せらるべき一般規則は、一九〇三年十月三十日 New York 市に於て採用せられた國防評議會 (Council of National Defense) の一般交通取締規則 (General Highway Traffic Regulations) であります。此の規則はその後同會の交通委員 (Highways Transport Committee) に依つて數次の改正が企てられましたが、國防評議會が解散せられましたとき、此の規則に關する事務は農林省 (Department of Agriculture) の手に移り、道路局 (Bureau of Public Road) の所管に移されました。その後道路局長が會長を兼ねてゐる半官半民の道路教育協會 (Highways Education Board) に移管せられたのであります。一九二二

年道路教育協會が Washington 全國道路工學及び道路交通の教育に關する大會 (National Conference on Education for Highway Engineering and Highway Transport) を開催致しましたとき、道路交通の基礎教育に關する特別委員會は左の宣言を決議し、大會の承認を得ました。

本委員會ハ交通整理及交通安全ニ關スル最善ナル慣習ノ基礎ヲ爲ス原理ヲ研究スルコトヲ以テ最モ必要ナル事項ナリト信ス。依テ道路教育協會ハ國防評議會ノ交通問題ニ關スル研究、立法、出版及統一ノ事務ヲエノ一財團ニ委託シ以テ之等重要問題ニ關スル研究ノ持續性並永久性ヲ確保セムコトヲ進言ス。

右決議ス

此の一般的取締規則は現在に於ては『警察規則トシテ統一ノ目的ヲ以テ一九一九年五月八日國防評議會ニ於テ採用セラレ一九二六年一月一日改正セラレタル歩行者ノ安全規範ヲモ併セ規定セル車馬ノ一般交通取締規則 (General

此の一般的取締規則は現在に於ては『警察規則トシテ統一ノ目的ヲ以テ一九一九年五月八日國防評議會ニ於テ採用セラレ一九二六年一月一日改正セラレタル歩行者ノ安全規範ヲモ併セ規定セル車馬ノ一般交通取締規則 (General

Highway Traffic Regulations for Vehicles with Safety Rules for Pedestrians, adopted for Standardisation as a Police Code by the Council of National Defense, May 8, 1919 Revised to January, 1926.』と稱せられて居ります。

此の規則を採用しやうとすれば、何等かの法的根拠を必要と致します。或る都市に於ては既に條例又は規則中に正條を設け、市長若は警察の首腦者に交通整理を爲すに十分な権限を與へて居ります New York に於きましても既に一九〇三年からそうして居ります。その規定は十分な効力のあるものでなければなりません。しかし細目を網羅する必要がないのみならず、既存の規則を廢止する必要もありません。唯規則統一の基礎となり將來の取締規則に對する骨子を爲せば好いのであります。此處に提議致します規定は、此の席で讀み上げるには長すぎますから之を省略致しますが、此の規定及び此の一般的取締規則は共に私の最近著『交通整理の原理』(The Fundamentals of Highway Traffic Regulation)〔註一〕中に記載してありますから、参考

せむじ一部差し上げて置きます。

一般的取締規則は交通整理に關する眞の基礎でありまして、丁度木造建築に於ける礎石と同様であります。之を採用することを、交通整理に於ける第一階梯と呼びます。

第二の階梯は運轉手の試験に就いて良い方法を工夫することであります。運轉手の試験に依つて生理的及び心理的考查、一般交通取締規則に通曉してゐることの認定並に安全に運轉し得る技能及び性格を具備してゐることの確認を行はねばなりません。現に米國が蒙つてゐる戦争よりも怖るべき傷害を減少しやうと思へば嚴重な運轉手の試験に依つて、その原因の幾分かを徐去しなければ、ならぬと考へます。

警察官の必要缺くべからざる職務の一つである交通整理に關して警察官自身を訓練すると云ふことは、あまり強く主張するわけには参りませぬ。特に手信號を以て交通整理を行はしめられてゐる者に對しては猶更であります。此點に關する詳細なことも差し上げて置きます私の著書に書い

てあります。

標識 (Sign)、燈火 (Light)、標識臺 (Standard)、交通整理柱 (Dummy Cop)、緩衝器 (Bumper)、信號機 (Semaphore)、信號塔 (Gownest)、鋪装上の線 (Line of on the pavement) 等車馬並に歩行者の整理上助となるべき施設即所謂『交通指道指』(Traffic Guides) は、至極重要なものであります。しかしその使用法を誤ると却つて非常な害を爲すことがあります。例へば可成多くの都市に於て行はれて居ります斯の斷續式整理法を一齊に行ふ爲に燈火信號の如きは、正にその好適例であらうと信じます。此の燈火信號は先見の明のない市當局が、多量に作つた製作者に賣り附けられたのであります。一齊的燈火信號は交通の圓滑を害するのみならず、危険を醸成するものであります。その他、多くの缺點があるのであります。私は之を著書中に指適して置きました。

一方交通路 (One-Way Traffic Street) は、之を採用すべき道路の選定が良ければ頗る効果のあるものであります。此

の制度を採用致しましたのは、近代に於きましては、New York が最も早く一九〇七年でありました。その後一九〇八年には Boston、一九〇九年には Paris、一九一〇年には Buenos Aires に於て採用せられ、現在では殆ど世界各国に於て行はれて居ります。しかしその選擇を誤れば却つて有害でありますから、十分注意を拂ふ必要があります。

如何なる場所と雖も循環交通 (Rotary Traffic) を行ふことが出来れば、他の諸方法より満足すべき効果を擧げることが出来るのであります。之を最初に試みしたのは一九〇五年のことでありまして、所は New York の Columbus Circle でありました。その方法は單に廣場の中央に位置する地帯を車馬が一方方向に環ると云ふだけであります。一九〇七年には Paris Arc de Triomphe 於ても此の方法が行はれる様になりました。世界各国に廣まつたのであります。

私は最近英國の交通大臣 (Minister of Transport Sir Henry Maybury) 卿から手紙を受取りましたが、郷は最初の此の方法を採用するに就いて、多少危惧の念を抱いて居りまし

たに拘らず、Pleasantly Circus に於て實施してみて非常に成績が好く、交通の滯滞を著しく、緩和したと書いてあります。

警察當局の自慢にしてゐる一つの方法は左折の廢棄であります、しかし此の方法は概して利害相償はないものでありと思ひますから、十分考察をした後でなければ採用すべきではありません。

私は速度と不注意なる運轉との關係を少し述べて見たいと思ひます。眞に望ましい事は速度を高めると云ふことではなく、一定の距離を行くに要する所要時間を減ずると云ふことであります。此の問題は非常に複雑であります。

茲で申し上げる時間がありませぬから、單に私の著書から引用して交通事故の原因が速度のみに存すると云ふことはその一部に過ぎないが、交通事故が発生したときは必ず不適當な速度の車馬が介在してゐると云ふても敢て誇張ではないと云ふことだけを述べて置き度いと考へます。速度を如何にすべきかと云ふ問題に關しては、私の著書を讀んで

頂き度いのであります。

吾々は現在交通上至難な問題に逢著して居ります。之れは何であるかと申しますに、車馬上に於ける死車 (Dead Vehicle) (註に) の管理及び格納問題であります。道路と云ふものは元來乗客又は貨物を運搬輸送する爲に設けられてゐるのであると云ふことは、申すまでもないことであります。故に此の目的の爲に使用せられてゐる車馬は一般交通取締規則の許す限り、いくら長く路上に在つても差向へはないのであります。しかし各自が各その利便の爲に撞之をやりますと、他のものに非常な迷惑をかけることになります。

既に一言して置きました通り交通整理は警察の手で行ふべきであります。前述の一般規則は何處に於ても之を施行すべきであります。特別な地方的取締規則の制定、交通指道標の設置及び循環式整理法其の他の方法を採用することは、交通整理に經驗のある技術者に依つて行はるべきであります。現在では斯の如き技能のある技術者が多少出

て参りました。私の知つてゐる範圍に於ては既に六つの大學に於て交通整理學の講座を設けて居ります。そして相當多數の人物を養成いたして居ります。

Notwalk の市に於ては斯る技術者を常設して置く必要がありません。働きのある人物でありますれば必要な特別規則を制定し、交通整理の助となるべき方策を定め之を實行するのに、二箇月もあれば十分であると思はれます。その後は、時々その人に改良を施して貰へば好いのであります。

交通整理に經費をかけることは、最も有利な投資であります。何故かと申しますに、交通整理に依つて得られる市民の便利、及び救済し得られる生命と時間との價値は、之に要する費用の何倍であるか、わからない位であるからであります。

【註一】 The Fundamentals of Highway Traffic

Regulation はエノー氏の第四番目の著書であつ

て本年の三月三日に公にせられたものである譯

者は著者より本書の寄贈を受け翻譯の承諾を得てゐるから近く出版する心組である。

【註二】 Dead Vehicle は之を死車と直譯して置いたが、運轉手が現在せず又は運轉不能の車輛を意味するのである。

