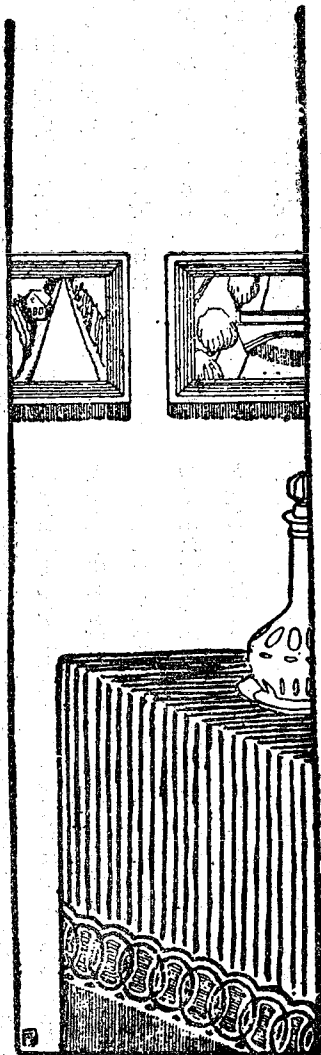


# 講演

## 交通事故と其の防止

警視廳交通課長 藤岡長敏



私が近頃読みました書物の中に、アメリカ合衆國に於ける交通事故のことを論じた、一節がございました、それに依りますと、「一九二五年一箇年間に、合衆國に於ては交通事故の爲、約三萬六千五百人の死者と、約百十萬人の負傷

者を出してゐる。人間一人の生命を一萬弗と評價し、負傷を一十弗と評價すれば、交通事故の爲死傷者を出したことに依る損失が、十四億六千五百萬弗となる。之に單純な物件破損に依る經濟的損失九億七千萬弗を加へると、二十四

億三千五百萬弗と云ふ巨額に達するのであるが、此の莫大な額は、實にアメリカ合衆國の人々が、一箇年間に於ける交通事故の爲、直接被つた損害の總額である」と、書いてあります。

此の交通事故に依る損失の總額は、合衆國政府の一年間に於ける豫算總額に、略匹敵するのみならず、斯くの如き多數の死傷者は、此の國が彼の世界大戰に参加したことに依つて拂つた犠牲よりも、遙に多いと云ふことであります。それ故アメリカ合衆國に於きましては、この戦争よりも怖るべき平時に於ける國內の被害を防止し、以て將來の國難に處する爲、國防協會 (National Defense Association) と云ふものが、組織せられたと云ふことであります。

敢て遠くアメリカの例を借りなくとも、現に東京に於きまして、日々夥しい交通事故が発生致して居るのであります。事新しく私から申し上げるまでもなく、皆様が既に御承知のことであらうと存じます。しかもその正確な數字になりますと、或は御想像以上ではなからうかと存じま

して、昨年の統計表を刷物として、お手もとに差し上げて置きました。

之に依りますと、警視廳管下の方に於きましても交通事故の爲、毎日凡そ三十人の負傷者と、三日に二人の割合で死人を出してゐる勘定になります。若し殺人鬼が現はれて、白書しかも大道の真中で、之程の慘劇を演じたに致しますれば如何でせう。このうちには満四歳以上十五歳未滿の者、即ち幼稚園から小學校を卒へるまで位の年齢の者で、その犠牲となつて可憐な生命を絶たれた者が二十八名、傷つき或は生れもつかぬ不具者となつてしまつた者が、一千九百七十九名の多きに達してゐるのであります。

今假に交通事故に依る損害を、アメリカ流に金錢に見積つて見ませう。やはり一人の生命を一萬圓、負傷を一千圓と致しますれば、昨年一箇年間に於ける交通事故の爲、死傷者を出したことに依つて東京府民の被つた損失は、一千二百十二萬一千圓となります。之に自轉車が傷んだとか、自動車が壞れたとか云ふ所謂物件破損に依る經濟的損害、



交通事故ニ依ル「歩行者」ノ死傷年令別統計表

自大正十五年一月  
至昭和元年十二月 保安部交通課

年令及男女別	車別		計
	自動車	電車	
四歳未滿	女 1 男 2	女 1 男 2	1
四歳以上	女 5 男 6	女 5 男 6	11
七歳以上	女 7 男 2	女 7 男 2	9
十五歳以上	女 5 男 4	女 5 男 4	9
二十歳以上	女 3 男 5	女 3 男 5	8
三十歳以上	女 7 男 3	女 7 男 3	10
四十歳以上	女 6 男 1	女 6 男 1	7
五十歳以上	女 2 男 6	女 2 男 6	8
六十歳以上	女 3 男 3	女 3 男 3	6
七十歳以上	女 3 男 3	女 3 男 3	6
計	女 1848 男 1658	女 1848 男 1658	3506

○備考本表中算用数字ニテ記入シアルハ死亡チ示ス

二十二萬一千七百圓を加へますと、一千二百三十四萬二千七百圓と云ふ巨額に上るのであります。此の額は警視廳全體の一箇年間に於ける經常豫算總額に、略々相等しいのであります。しかも此の數字は交通事故の爲直接被つた損害、所謂積極的損害のみを計算したのでありますから、交通事故が発生した爲、得べかりし利益を獲ることが出来なかつたことに依り被つた損害、所謂消極的損害はこの何倍あるか、一寸想像がつかない位であります。警視廳等の豫算でありますれば、府民を代表する多數の議員が、數日に亘つて慎重な審議を累ね、往々削減をさへ加へられることがあるのであります。之れよりも遙に多い交通事故の損害を減少せしめやうとして、如何なる審議が行はるべきに居りませうか。又歴代の内閣のうちには、財政整理若しくは行政整理を政策として標榜したものが少くはなかつた様であります。果して幾何の國帑を節約し得たでせう。之を以て私は、財政整理よりも交通整理、行政整理よりも交通整理と叫び度いのであります。

## 二 事故の原因

交通事故の怖るべきことは、之以上申し上げる必要も無からうと考へますから、私は次にこの怖るべき事故は、如何にして發生するのであるかと云ふ點を明にして、その防止方法を考究致して見度いと存じます。

交通事故と云ふものは、その大部分が交通閑散な場所では發生せず、交通の混雜する箇所で起るものであります。又その殆ど全部は不可抗力若しくは故意に基くものではなく、過失に因るものであります。従つて交通事故の原因は、之を客觀的に見れば交通の混雜であると云ふことになり、之を主觀的に見ますれば過失であると云ふことなるのであります。

### 1 交通の混雜

交通の混雜する原因に就いて申し度いと思ひますが、一體交通が混雜すると云ふ言葉は、道路と交通との相對的關係を謂ひ表はすのであります。例へば凱旋道路の

様な廣い道路でありますれば、數臺の自動車と數輛の自

轉車とが併行して行き合ひましても、差して混雜は致し

ませぬ。しかし狭い道路でありますれば、僅か一臺の自

動車と一輛の自轉車のみを以てしても、相當混雜を呈し

ます。それ故混雜の原因を抽象的に論じますことは、嚴

格に云へば正確ではないのでありまして、個々の場所に

就き此處は何故に混雜するかと云ふ點を、考へて行か

ばならないのであります。しかし特定の場所に就いて、

その混雜の原因を研究することは、茲では目的外の事項

に屬しますから、極大體論として、混雜の原因を左の三

#### イ 人口の増加

近代都市に於きましては、人口が益々増加し、益々

稠密となりつゝあると云ふことは、敢て數字を擧げな

くとも明白な事實であります。人口が多くなり稠密と

なつて來れば、その都市の交通も亦隨つて混雜を増す

と云ふことは、容易に想像し得る事柄であつて、説明

するまでもありません。

#### ロ 高層建築

建築學の進歩と經濟思想の發達とに伴ひまして、都

市の地面を最も收約的に利用する方法が考へられまし

た。それは近來特に著しい増加の傾向を示して參りま

した高層建築であります。

高層建築はそれが存在する地點に、人口の集密點を

形造りますから、その面してゐる道路に對して、甚し

い交通上の壓力を加へるものであります。それ故今ま

で二階造りの木造建築が軒を併べてゐて丁度好かつた

道路に面して、丸ビルの様な八階造りの鐵筋コンクリ

ートの建築物が、楯比する様になつたと假定致しませ

う。そうするとその道路も亦、四階造りとするかさも

なくば四倍の幅員に擴張しなければ、到底交通上の混

雜は免れることは出来ませぬ。

高層建築の交通上に及す他の影響として、事務所又

は商店と住宅とが分離する傾向を助長すると云ふこと

を考へに入れなければなりません。何々ビルディングと稱せられる高層建築は、主として多くの人々の事務所又は商店に利用せられるのでありまして、それがアパートメント・ハウスでない限りは、その内に居住する者が殆ど無いのであります。従つて事務所又は商店と住宅とが同一の場所である場合に比して、少くとも單にそこに往復する目的の爲に行はれる交通だけが、餘分のものとして附加せられるのであります。しかもその往復の時刻は、大抵同じ頃でありますから、茲に近代都市の交通上に於ける病的現象たるラッシュ・アワーが發生するのであります。現に東京に於きましても、高層建築の比較的多い丸の内に於きましては、夜の人口即ちそこに居住する者の數と、晝の人口即ちそこに働いてゐる者の數とが、著しく相違してゐるのでありまして、丸の内の夜の人口は僅か四千人餘しかありません。此の數は丸ビル一つに於て日々仕事をしてゐる人の何分の一にしか該らないのであり

ます。この一事を以てしても、高層建築が如何に朝夕の交通に、混雜の原因を與へてゐるか云ふことが、明であらうと思はれます。

#### ハ 交通機關の發達

十八世紀の末葉に、英人アークライトが紡績機械を發明して、所謂産業革命を招致したと同様、自動車と云ふものが出現して、交通上に革命が惹起せられたと云ふことが出来ます。

自動車の發明が極最近のことでありましただけ、それだけ自動車と云ふものを豫想して造られた道路は、世界各國を通じて甚だ多くはないわけでありませぬ。あの形勢の大きいしかも怖い速度を有つた自動車が、軌道もなくして道路を縦横無盡に疾驅する有様は、昔の人の夢想だもしなかつた事柄であるに違ひがありません。既に道路がそう云ふものを收容する能率を有してゐないに拘らず、擴築する暇をも與へずして、割り込んで來たのでありますから、交通上の混雜は當然の

結果であると、云はねばなりません。

道路が所要の交通を收容し得なくなつた状態を、吾々は『道路が老衰した』と申します。この老衰した道路に、若返り法たる擴築を施して、交通上の混雜を緩和することとは、道路管理者の當然行ふべき事項でありまして、吾々の關與し得ない事項であります。しかし交通警察の事務を擔當せしめられてゐる吾々としては、道路の状態が如何に悪くとも、その上に行はれてゐる交通を整理し、事故の防止を計ると同時に、交通の圓滑を期せねばなりません。此の點から申しますれば、東京の様な道路の状態の良くない都市に於て、交通警察事務を承つてゐる吾々は、世界中で最も割の悪い立場に置かれてゐると、申しても差聞へはありますまい。

私は洋行歸りの人々から、『あちらの交通整理は、實にうまく行はれてゐる』と云ふことを、屢々聞かされますが、何も辯解するわけではありませんけれども、歐米諸國の交通状態を見て、直に交通整理がうまく行はれてゐ

ると見るのは、あまりに皮相の見解であつて、之は寧ろたやすく行はれてゐると、見るべきではなからうかと考へます。試にフィフス・アベニュー又はシャンゼリゼーに立つてゐる交通巡查を、あの亂雜極る銀座街頭に立たしめて、果してうまく交通を整理し了せるでせうか、私は頗る疑問であると信じます。

## 2 過失

交通事故は殆ど全部、過失に因つて發生するのであると云ふことは、既に申し上げて置いた通りであります。實際昨年一箇年間に於ける交通事故總件數一萬六千二百八十二件のうち、如何にしても防止する手段がなくなつて發生したと思はれるもの、及び故意に起したのであると思はれるものは、僅に數件を算へるのみであります。果して然うだとすれば、他は總て過失即ち不注意に基くものばかりでなければなりません。尤も事故の原因となつた過失か、加害者側に在る場合もあれば、被害者側に在る場合もあり、或は双方に在る場合も在ることは、謂



ふまでもないことであります。

### 三 事故の防止

交通事故の殆ど全部が過失即ち不注意に原因する以上は此の不注意を除けば、事故は殆ど無くなるのであり、又事故を防止するには、各人の注意を喚起して不注意を無くするより外に、方法がないのであります。

警視廳に於きましては、約六百人の交通巡査を使用して交通整理に當らせて居りますが、しかし如何に嚴重な取締を執行致しましても、道路を通行する者の總てを、常に監視圏に入れて置くこととは、事實上不可能な事柄であります。若し警察力のみを以て交通事故の防止を計らうとすれば、日本全國の軍隊を總動員して、交通整理を行はむめても、猶十分ではありませんまい。

『近頃交通事故が非常に多い』と云つて、吾々は屢々お叱りを被つて居ります。誠に自責の感に堪えないのでありまして、決して責任のがれを申すわけではありませぬが、一

體事故は前にも再三申し上げました通り、殆ど全部がお互の不注意に因るのでありますから、諭へて申しますれば懐中に入れてあつた褄口をおとす様なものではありますまいか。盜難掏摸でありますれば、或程度まで警察力を以て防止することが出来ませうが、しかし褄口をおとすのを、警察の方で防止しろと云ふのは、多少無理があると考へます。交通事故が多いと云つて警察のみを責めるのは、丁度『俺が褄口をおとしたぢやないか』と云つて、警察に怒鳴り込むのと、大差がないと謂へるかも知れませぬ。

自治と云ふことは畢竟『自分のことは自分で處理し、他人に迷惑をかけない』と云ふことに他ならないのであります。若し自分に對する注意の責任を他人にまかせてゐる者がありとすれば、それは自治を享有し得る獨立人格を有してゐない者であり、若し他人の迷惑を顧す自分勝手な振舞を爲す者がありとすれば、それは共同生活の安全を脅威し自治を破壊する者であります。吾々が交通警察を通じて市民の日常生活を見ますに、此の自治の無能力者乃至自治

の破壊者が、あまりに多いのに驚かざるを得ませぬ。

我國には古來『天下の公道』と云ふ言葉がございます。

吾々が交通整理上左側を通れとか、歩道を歩けとか申しますと、『此處は天下の公道だ、俺が何をしやうと警察の干渉などを受けることは無い』と云つて、威張る人がございませぬ。自分の家の中であれば、或は何をしやうが勝手であるかも知れませぬが、苟も天下の公道である以上、勝手な眞似は出来ないと思へなければならぬのに、何と云ふなきけな考へ違ひをしてゐる人でございませう。こんな人にかぎつて『大道を濶歩する』ことを豪傑の必要條件であると思へて、車道の眞中を大手を振つて歩いてゐて、電車に轢かれてひきがへるの様な最後を果けるのが、結局の落でございませう。

吾々は交通上自分のことは自分で處理する爲の標準とすると同時に、共同生活の安全を脅かす不屈者を取締る目的を以て、昨年『交通取締規則』を制定致しました。法治國の國民であり、教育勅語の御趣旨に依つて教育せられた人

々は、國憲を重じ國法に違ふべきことを知らない者は、ない筈であります。ところがその遵奉すべき國法の内容を知らずして、之に違ふと云ふことは期待し難い事柄であります。依つて國法の一部たる交通取締も亦、その内容がどうであるかと云ふことは、常に何人も心得てゐなければならぬのであります。殊に交通上の取締規則の如きは、他の法規の様に特殊の人が特殊の行爲を爲す場合にのみ適用があると云ふのと、大にその趣を異にし、苟も一歩足を戸外に踏み出せば、老若男女上下貴賤の別なき、均しくその支配を受けるのでありますから、人間として常識上必ずわきまへてゐて頂き度いのであります。しかし實際の狀況は吾々の理想と、甚しく懸隔があるのであります。通行者の現状は大體左の四種に分れてゐるやうであります。

第一種 交通上の取締規則を知つてゐて、之に違ふ意思のある者。

第二種 交通上の取締規則を知つてはゐないが、若し知つて居れば違ふ意思があるであらうと思はれる者。

第三種 交通上の取締規則を知つてはるるが、之に違ふ意思の無い者。

第四種 交通上の取締規則を知つてゐないのみならず、之を知つてゐても違ふ意思がないであらうと思はれる者。

以上のうち第一種に屬する者は、現在のところでは不幸にしてあまり多くはありませぬ。しかし第二種に屬する者は、相當多からうと期待することが出来るのでありまして、之は規則を知らしめることに依つて、第一種の者に編入することが出来ます。又第四種に屬する者も、規則を知らしめることに依つて、第三種の者に屬せしめることが出来るのでありまして、第三種に屬する者も、教育の力と法の威力に依つて、漸次第一種の者に遷善することは、必ずしも不可能の事柄ではないと信じます。而して國民の全般が第一種の者に屬する様になりますれば、交通事故は不可抗力に因るもの以外に、發生しなくなるであらうと云ふことは、疑を容れない事柄であります。

以上私が述べました所に由つて之を觀まするに、交通事故の根本的防止方法は、混雜の緩和を計る道路管理者に於て、事故の客觀的原因を除去し、法の威力を代表する警察官と、國民教育に當る教育者とに於て、事故の主觀的原因を除去するより外に方法がありません。

終りに臨みまして、明治天皇の御製を拜讀することゝ致しませう。

御製

道

遠くとも人の行くべき道ゆかば

危き事はあらじとぞ思ふ。

(本文は三月七日東京市兒童校外保護會に於ける講演の一部であります)