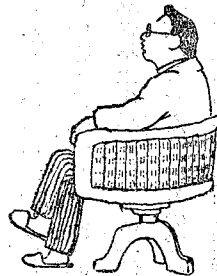


漫 録

路 政 夜 話 〔九〕

内務事務官 武 井 群 嗣



四〇 鐵道踏切事故の激増

今年の春未だ淺き頃、多數の鐵道業者から成る或る有力な團體から「鐵道軌道の踏切に於ける事故防止に關する建議」と云ふのが、主務省に提出されたことがあつた。「近來鐵道軌道の踏切に於て列車と自動車其の他諸車と衝突をな

し人命財産を毀傷する等の事故頻發致し寒心に不堪」就ては事故發生の原因たる踏切を廢止又は改造する様努力せられ度と云ふ特勝な建議かと思つたら、それは大間違のとなでもない申分で「右は自動車運轉手又は諸車の操縦者の不注意に起因するや明かなりと雖尙之が絶對防止を期する爲内務省令道路取締令及道府縣令に『鐵道又は軌道の踏切を

通過せんとする場合は一且踏切前に停止し安全なるを確めたる上通過する事』の條項を設けらるゝ様改正せられ度」と云ふのであつた。何と驚き入つた申條ではあるまいか。

成る程、踏切事故の多くの場合に於ける起因は諸車操縦者の不注意かも知れぬが、然し、操縦者をして不注意にも事故發生の犠牲者たらしめる原因否陥穽を作つて置いた者は抑々何人か。踏切がなければ踏切事故も従つて起り得ない。故に踏切事故の絶對防止を期するには、鐵道と道路との平面交叉をやめるのが先決問題である。鐵道の交通價値が道路のそれに勝つてゐるものと見られてゐた時代などは疾うの昔に過ぎ去つた今日、いけないと言ふ平面交叉を四の五のと言拔して無理矢理に作つてしまひ、扱て踏切事故の起因は諸車操縦者の不注意からだから、その方を嚴重に取締る様に規則を改正してくれ、と云ふ。世にはほど事理本末を顛倒した議論はまたとあるまい。依て私は之を「近頃蟲のいゝ建議」と評するに躊躇しないのである。

其は扱置き、鐵道踏切に於ける事故は近時年と共に著し

き増加を示してゐる。日本に於ける事故の狀況は、主務省の調査したものがあから、それに依るとして、茲には米國に於ける踏切事故の、昨年と一昨年とは、其の件數及死傷者數に著しい差のあること及あらゆる鐵道事故中、踏切事故が其の主たる部分を占めてゐることを、紹介しようと思ふ。

州際商業委員會の調査によれば、一九二五年中に於て鐵道に於けるあらゆる事故の爲めに死亡した者の數は六、七六六人であつたが、その翌二六年には著しく増加して七、〇九三人となつた。次に負傷者の數を見ると、此の方は兩年共大差なく、一九二五年には一三七、四三五人、一九二六年には一三〇、二三五人と云ふ數に上つてゐる。而して是等の死傷者は鐵道よりの報告に基づく集計であつて、その原因には列車の事故及操車上の事故は勿論鐵道雇傭者の工場に於ける作業上の事故をも含んでゐるのであるが、更に其の内容を點檢すると、列車の事故に因る死傷は割合に少く、一九二五年に於ける死者四一八（旅客八三を含む）に

對し、一九二六年に於ては死者三六〇（旅客七九を含む）を數へてゐるに過ぎない。鐵道事故中の大部分を占めるものは操車上の事故に因るものであつて、一九二五年に於ける死者五、九四六は、一九二六年に至り六、三三二に増加してゐる。而して以上の兩事故即ち列車の事故と操車上の事故とを合せる時、一九二六年の死者は六、六九二人に及ぶのであるが、念の爲に其の内譯を見ると、規則違反に因るもの二、五二七人、然らざるもの二、六二七人、雇傭員の業務に關するもの一、一〇五人、旅客七三人と云ふ割合になつてゐる。最後に、而かも最も注意を要するのは鐵道が道路と平面交叉を爲せるが爲めに起る事故であつて、一九二五年に於ける踏切事故五、四七九件、其の死者二、二〇六人、傷者六、五五五人、翌一九二六年に於ける同事故五、九二二件、其の死者二、四九二人、傷者六、九九一人と云ふ夥しき數を示してゐる事である。即ち列車事故及操車事故其の他鐵道に於けるあらゆる事故に因る死者總計七千人餘の中、踏切事故に因る死者がその大半なる約二千五百人を占めるの事

實と、一昨年の死者二、二〇六人が昨年には二、四九二人に激増した事實とは、共に特筆大書して識者の考慮を促さざるを得ない大事件であると信ずる。尙參考の爲各種の鐵道事故を左に表示しよう。

(イ) 列車事故調査表

事故別	年次		件數	死者	傷者
	一九二五	一九二六			
衝突	五、一六六	五、五七二	一一四	二、三一九	
脱線	一一、七五九	一一、六〇六	一一五	一、三六二	
汽罐ノ故障	二九	三〇	一四	四二	
機關車ノ故障	七四八	七三二	一	二二	
雜件	二、〇八三	二、一三七	五二	一七四	
	一九二五	一九二六		一七五	

合計	一九二五		一九二六	
	二〇、七八五	四一八	三、九一二	一九二五
三六〇	三、九一六	一九二六	九三	五〇
六九	九三	四七	九三	四七
一九二六	九三	九五	九三	九三

(口) 操車事故調査表

事故別	一九二五		一九二六	
	死者	六四	六四	一九二五
傷者	一、五三八	一、五九一	一九二五	一九二六
脱聯結機ノ接着又ハ離脱	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
送氣管ノ接着又ハ離脱	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
機關車ノ操縱	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
手用制動機ノ操縱	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
轉轍器ノ操縱	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
合計	二〇、七八五	四一八	三、九一二	三六〇
死者	六四	六四	一九二五	一九二六
傷者	一、五三八	一、五九一	一九二五	一九二六
脱聯結機ノ接着又ハ離脱	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
送氣管ノ接着又ハ離脱	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
機關車ノ操縱	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
手用制動機ノ操縱	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
轉轍器ノ操縱	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六

(ハ) 鐵道事故ト踏切事故ノ割合

事故別	一九二五		一九二六	
	死者	六四	六四	一九二五
傷者	一、五三八	一、五九一	一九二五	一九二六
諸建設物トノ接觸	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
客車又ハ機關車ノ乗降	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
道路トノ平面交叉箇所ニ於ケル事故	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
公衆路切ニ非サル交叉箇所ニ於ケル突進襲撃	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
雜件	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
合計	二〇、七八五	四一八	三、九一二	三六〇
死者	六四	六四	一九二五	一九二六
傷者	一、五三八	一、五九一	一九二五	一九二六

事故別	一九二五		一九二六	
	死者	六四	六四	一九二五
傷者	一、五三八	一、五九一	一九二五	一九二六
列車事故	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
操車事故	一九二五	一九二六	一九二五	一九二六
合計	二〇、七八五	四一八	三、九一二	三六〇
死者	六四	六四	一九二五	一九二六
傷者	一、五三八	一、五九一	一九二五	一九二六

運轉哩(百萬哩)ニ對スル前記事故ノ割合	一九二五	一九二六	其ノ他ノ鐵道事故(工場ニ於ケル事故ヲ含ム)	一九二五	一九二六	鐵道事故總計	一九二五	一九二六	道路トノ平面交叉箇所ニ於ケル事故合計	一九二五	一九二六
		三・六三		三・七一			四〇二	四〇一			七、〇九三
	二七・四〇	二七・五〇		八九、四四二	八〇、五八六		一三〇、二三五	一三〇、二三五		六、五五五	六、九九一
							一三七、四三五	一三七、四三五		六、五五五	六、九九一

四一 米國大統領と踏切事故防止

鐵道が道路と平面交叉を爲すが爲に起る事故に因る死傷が、あらゆる鐵道事故中の大半を占めてゐることは、人道上由々敷大問題と見ねばならぬ。成る程日々起る鐵道事故の中には、今日の科學又は人力を以てしては、到底之を避け難いものもあるであらう。然し、其の大部分を占める踏切箇所に於ける事故の如きは、決して絕對に之を避け得ないものでない事は勿論、寧ろやり方によつては之を絶滅す

ることを得るのである。然るに、此の踏切事故に因る死傷が非常の勢を以て増加するに於ては之を何とかせねばならぬ、とは誰しも考へる所であらう。茲を以て、米國大統領クーリツヂ氏は、前項の調査報告を受理して後幾何もなくシカゴに開かれた米國鐵道協會の總會に對し、踏切事故を豫防々止する爲鐵道業者と一般公衆とが更に一層緊密なる協力を爲すべき旨の書簡を發送した。其の全文に曰く

米國鐵道協會が全米國を通じて鐵道踏切箇所に於ける事故に因る死傷者の數を可及的僅少ならしむる事に絶えず最大の努力を拂はれ候事實は予の熟知し且敬意を表する處に御座候然れ共昨一九二六年に於ける同事故に因る死者二千四百九十二人負傷者六千九百九十一人に及ぶ莫大なる損失に鑑る時は更に一段の注意を促すの必要有之ものと被認候

鐵道業者が鐵道と道路との平面交叉箇所に列車の接近する場合之を道路交通者に警戒する手段に遺洩あるべからざるは勿論當該箇所に於ける交通量に應じ道路交通者

を列車の危険より保護避難せしむるに適當なる設備を爲すを要するは言を俟たざる處に有之候と共に道路を交通する一般公衆特に自動車操縦者が踏切箇所接近し及び之を通過するに際しては鐵道業務者と同等の注意を拂ふの必要ありと確信仕候而して道路交通者に如斯注意と慎重なる態度を見るに於ては踏切箇所にて日に日に増加せんとする悲劇の著しく減少すべきは勿論此の好結果は聽て他の街路及道路交通に影響を及ぼし路上交通事故の減少すること顯著なるものあるを斷言して憚らず候

終に臨み予は重ねて踏切箇所之絕對安全を期し之が爲には鐵道事業者及自動車操縦者之緊密なる協力に依る最善の熟練判斷及注意を咨まれざらん事竝に踏切なる危険に直面する乗務員之絶えざる努力に依り喜ぶべき結果の速かに實現せんことを切望するものに御座候
 文句を讀んで見ると、自動車操縦者之注意を促すにあたり、例の建議の趣旨に合致して居るかのようにも見られるが、然し、此の書簡は疑もなく大統領から鐵道協會へ宛て

て、道路との平面交叉を施設した鐵道當事者之猛省を要望したものであつて、其の意蓋し踏切事故絶滅の一大決心に基つくものであることは、次の事實に依つても之を推斷することが出来ると思ふ。

米國では鐵道と道路とが平面交叉をすることは、常に道路交通に障害を及ぼすのみならず、人命財産に對する危険損失も亦極めて多大であるから、夙に從來施設せる交叉箇所を除却する方針を樹て、且銳意之が實行中であるが、合衆國政府補助道路に付、昨一九二六年度に於て各州當局が除却を實施した箇所は合計四百十四の多數に上り、其の累計算に千七百九十四箇所、其の割合總交叉箇所之三四%に達してゐる。而して踏切除却の方法には路線變更に依るものと橋梁又は地下道を設けて高低交叉に依るものとの二種があるが、今までに實施した除却箇所に就て之を分類すれば次の如くであると云ふ。

除却方法	昨年度實施箇所(%)	實施箇所累計(%)
路線變更	二〇二(四九)	一、〇七六(六〇)
高低交叉	二二二(五一)	七一八(四〇)

再び例の建議に戻つて見る。勿論私とても、踏切事故の起る原因中の主たるものを自動車其の他諸事操縦者の不注意が占めて居ることを絶対に否認するものではない。唯、

如斯慘事の絶対に發生しない様な、施設を爲し得るに拘らず、主として當面の建設費が嵩むのを避けるに急なるが爲に、言を左右に托して道路との平面交叉を取てし、後に至つて、踏切事故の起るのは運轉手が悪いのだから主務省は宜しく彼等を嚴重に取締るべし、と居丈高になつて建議するのをおかしい、と言ふのである。そこで、あれを近頃蟲のいゝ建議だと評した迄である。ところが、私の敬愛する同僚の一人は、あれを評して「虻蜂取らずの建議」だと言つた。當時私は此の評の眞意を詳にしなかつたが、其の後暫くして内務省の省議決定なるものが各地方長官に通牒さ

れたのを見て、成る程虻蜂取らずであつたと悟つたのである。省議決定とは茲に事新しく言ふ迄もなく「鐵道又は專用軌道敷設の爲都市又は其の附近に於ける國道又は指定府縣道主要なる街路との平面交叉は之を認めざる」と云

ふので、今後特に平面交叉を避け得ざる理由の存する場合には、其の處分前豫め事情を具して本省に協議せねばならぬことゝなつたのである。言ふ迄も無く、此の通牒の出た事はあの建議の提出とは全然無關係である。内務省が道路との平面交叉を頭痛に惱んで居たのは餘程以前からのことであつて、或は通牒により或は指示と稱し、文書に口頭に屢々注意を促したけれども尙遺憾の點が少くないので、茲に愈々此の省議決定を見るに至つたのであることは、該通牒の前文に徴しても略其の一端が窺はれると思ふ。繰返して言ふが、私は此の通牒があつた建議に促されて出たものとは毛頭考へない。と共に、米國の路政當局が大統領を總師として、踏切事故の減少撲滅に努力しつゝある狀況を見、我路政當局者も亦此の省議決定を確守して、今後濫りに鐵

道路切を設ける事の無い様に努められると共に、更に進んで既存の平面交叉箇所をも出来得る限り除却する事に力を致されんことを熱望するものである。

四二 貨物自動車積載量の制限

先頃米國の大審院では、各州政廳は合衆國政府の補助を受けて築造した當該州管内の道路上を通行する自動車の最大積載量を限定する権限を有するや否やの争を積極に判決事件及判決の要旨を見ると大凡次の如きものである。

原告はオレゴン州コランビア・リブアー道路上に、成規の手續に依り免許を得て、其の所有する貨物自動車の賃貸業を營んで居るのであるが、従來同州政廳の規定に依れば、貨物自動車の積載量は、車體の分量を合せ二二、〇〇〇封度を超過することを得ざるものと定められてあつた。然るに同州道路委員會は、如斯最大重量の交通を許す時は道路の損傷せらるること夥しきものありと認め、今回右の最大限を一六、五〇〇封度までに低下制限することとしたのである。

茲に於て原告は訴訟を提起し、右州法の制限は原告の合衆國憲法上の權利を侵害するものであるから、該規定の執行を禁止せらるゝ判決あらんことを要求し、道路委員會の所謂道路損傷の説を否認するは勿論、制限重量の低下の如きは何等の理由根據なきものなることを主張した。加之原告は右の訴訟を提起するの已むを得ざるに出でた事實上の理由として、彼等は現に本件道路と並行する鐵道と競業状態に在り、運賃其の他の點に於て競争を爲しつゝあるのであるか、若し如斯積載量の制限を低下せらるゝに於ては、今後到底損失無くして事業を繼續することを得ない云々と陳述したのである。

原告の此の訴に對し、大審院は其の請求の相立ざる旨を判決し、其の理由として先づ第一に合衆國の法令は明示的にも默示的にも各州政廳の手より、一般公衆の利益の爲に道路を維持するに必要な警察權を奪ふことなく、又道路の損傷を豫防々止に適すと思惟する合理的法規の制定權を抑制すること無き旨を説いて居る。尙判決の全文は極めて

長編であるから、此處にその詳細を詳述することも出来ず、又その必要も無からうと思はれるので、私は右の判決文を讀みつゝ浮び出るまゝの雜感を二つ三つ記さうと思ふ。

現在の合衆國法では州際商業に關する部門の規定に不備の點が多い、否斯の方面の規定を缺いて居る。そこで本訴の如き、州際商業に従事する自動車の積載量を州法で制限する事が出来るかどうか、などと云ふ問題が起るのであらうが、如斯國法の規定を缺く場合に於て州廳が、假令合衆國政府より補助を受けて改良した道路であるとは言へ、自己の管理に屬する道路の損傷を豫防又は防止するに最も適當なりと認むる手段方法を執るに何等の差問あること無く更に進んで一般公衆の利益及安全を保護増進する爲の道路に關する法規を定むる事は道路管理者として當然爲すべき權限に屬する、否その義務に屬すると言ふも敢て過言でないと思ふ。若し夫れ、原告の所謂二一、〇〇〇封度又は其れ以上の重量を許されなければ、自動車會社が到底鐵道と競争を續けることが出来ぬ、然るにそれを更に制限するのは

不法不當である、と爲す説の如きは何等一顧に値する陳述で無いのみならず、假りに百歩を讓て此の陳述に相當の理由ありとするも、一會社の營利と道路の維持管理從つて道路に依る一般公衆の安全保持利益増進とは到底之を比較し得べきもので無いと確信する。

私は此處まで筆を運んで来て、扱て我國の道路法令及其運用の狀況乃至民衆の道路に對する理解などを顧ると、其處に色々と考へさせられるものがある。我が國には國土地勢及制度の關係上米國の所謂州際商業に相當する面倒な問題は無く、唯近年に及んで數府縣に亘る乗合自動車營業の免許を如何に取扱ふかが問題となつて居る位のものであるし、又道路に關する法制は殆んど完璧に近い道路法があつて全國の道路を統一的に規律し、荷車の積載量の如きも省令を以て其の制限を示し且地方長官には此の制限に異りたる規定を設くることを得る權限を與へて居るから、米國に於ける本件論争の如きものは我が國に於て起る氣遣も無いと思ふ。然しながら、道路取締令に所謂自動車の積載量千

四百貫の制限規定は、實際に遺憾なく勵行されて居るかどうか。尤も私はあの第十三條の制限は當時如何なる道路を標準として規定されたものであるかを疑ふのであるが、それは暫く別問題として、取締令では右の制限に異りたる規定を地方長官に於て設け得ることゝなつて居るのであるから、語を換へてもつと適切に言へば、各地方長官は「土地の状況道路橋梁又は車輛の構造若は装置に依り」右の千四百貫の制限を勵行するか、又は此の制限に異りたる規定を設け且それを勵行して居らるかどうか。紙面の都合もあるから、仔細に各地方實際の検討を爲すことを差控へやうが。若し此の點に於て聊かの遺憾でもあるならば、折角改良した道路の效用を完うすることは頗る疑はしいと思ふ。偶何か事故を起した運轉手を調べてみたら、積載量の制限にも違反して居るのを發見したとか、その制限違反も道路取締令に照しての事で令第十五條に基づく生きた規定は未だ制定されてゐないとか云ふ事實が、若し假りに有りませば何と情ない話では無からうか。

規則を勵行しないから、従つて之に對する民衆の苦情も起らないのかも知らぬが、我が國でも「積載量を制限されては會社が立つて行けぬ」従つて「如斯制限規定を設けるのは違法である、不合理である、専制である、官僚政治である」などと威丈高になる所謂公益事業家や民衆政治家が隨所に絶無であると誰が言へよう。是等を對手として、然かも國家及國民の爲に道路及道路交通の保全を庶幾する路政當局者も亦難い哉と言はねばならぬ。其は兎に角、貨物自動車の積載量の制限が直接に鐵道との競争に影響を及ぼし、爲めに當業者から訴訟を提起して之が撤廢緩和を求めると云ふ事實から推しても、米國に於ける鐵道と自動車との關係が如何に深刻な問題となつてゐるか、を想はせるものがあるではないか。

四三 隊商路が自動車道に

西南亞細亞の一隅に波斯と呼ぶ國がある。一隅と云つても面積は日本の二倍もあるのだから相當廣大な國であるが

東西北の三方は山脈で圍まれ南海岸にも亦山地が連り、内
部は所謂イラン高原を形成し内地灌域や沙漠などが澤山あ
る。氣候は所謂大陸的で殊に暑熱が著しく、沙漠地方及波
斯灣岸地方は世界極暑の一に數へられてゐる。四邊山地で
且内地は高燥である爲に、天空清澄能く肉眼を以て木星の
衛星を數へ得られる程だと云ふ。斯の如く此の國の自然は
決して恵まれてゐるとは言へないが、國際政治上には古來
重要な位置を占め、露國は此の國の絶えざる内亂を利用し
て内政に干渉し以て其の勢力を南下せんとするし、英國は
之に隣接して印度を領有する關係上常に露國の南下を阻止
することに努めた結果、遂に兩國は互に協商して、北部は露
國南部は英國の各勢力範圍と爲し、中央を中立地帯とした
のであるが、更に獨逸は其の全盛時代に於て彼のバゲダツ
ト鐵道の延長を此の國內に目論み、以て其の勢力を扶殖せ
んとした爲に、茲に英獨露の三巴戦を演ずると云ふ有様で
歐州大戰直前に於ける波斯の國際政局上の位置は非常に重
要なものであつたのである。

其れは扱置き、自然の狀況が前述の通りなので、此の國の
交通運輸機關は主として沙漠地方を往復する驢馬騾馬及び
駱駝の背に依り、所謂隊商なるものが其の役目を務めて居
る。従つて道路は此の國の交通上最も重要な筈であるが、
その道路も實は昔のまゝの形態を存し、僅かに隊商の通行
を許す程度の名ばかりの通路であつたのである。處が今度
此度波斯國政府が發心して、此の何千年來の隊商通路を現
代的自動車道路に改築することになつたと云ふのだから、
僅に衣話の材料となる價値が有ると思ふ。

波斯國タブリス駐在米國領事 A. W. Fernin 氏の報告に
依れば、同國政府は、古往今來最も重要な隊商道路とし
て知られ、且歴史的にも屢々有名なる戰場となり彼の歐州
大戰の際にも其の名を特報されたトレビゾンド (Trebizond)
道路を改築して、現代交通の需要に應ずる自動車道路と爲
すべく目下鋭意調査計畫中であると云ふ。由來此のトレビ
ゾンド道路は中部波斯を縦貫する主要隊商道路であつて、
國內の交通は昔から之に依て行はれたのである。固より最

近コトカサスのユルファ (Julfa) から入り込む露國の鐵道の延長線の一部開通を見るに及んで、此の道路の效用が幾分減殺される虞も無いではないが、然し此の鐵道の全通は遠い將來のことであり、且本國のタブリス (Tabriz) に入つてから先は、又諸所に向つて分岐するであらうから、トレビゾンド道路の效用は、今後益々重要となるものと見られる。然るに現在に於ける此の道路は、やうやく荷車を通ずる程度の所謂通路たるに過ぎない極めて、貧弱なものである。依て同國政府は先づ此の國內重要幹線道路を主として自動車交通の用に供する、現代的道路に改築する案を樹てた。尤も之が具體的計畫の内容を今だ知悉しないから、其の效果等に就て彼此の言を爲す譯にも行かぬが、領事の報告によれば、此の計畫が實現された曉には、タブリスからトレビゾンドまで從來數週間を要した交通が、僅に五日を以て辨じ得られる事になると云ふのであるから、其の效果の偉大なるものあるを想ふべく、それと共に此の幹線道路完成の後に於ては、波斯と隣接諸國惹ては歐亞兩大陸間の

聯絡及貿易の盛況をも呈するに至るであらうこと、決して痴人夢を説くの類ではないと見られて居る。

道の下から車を制動する米國の新發明

交通が發達するにつれて、白晝大都市の真中でさへ交通事故が頻發するやうになつて來たので、我國はいふまでもなく世界的大都市では、何れも交通事故防止に腐心しつゝ、あるが、交通調査や交通標識、交通線、安全地帯などは既に知られてゐる方法であるが、世界的大都市たる紐育や倫敦などでは、こんな生ぬるい方法ではまだ、完全でないので、何か他に良法もがなと考へた末、最近アメリカではアドラーといふ人によつて、電磁氣で制動せしめる「ブレーキ付き道路」といふものが發明された、これは交通頻繁な事故の多い箇所即ち大幹線道路の交叉點、列車の踏切などの危険箇所には、道路面の下に混凝土の箱を入れ、その中に強力なるマグネットを裝置して、この上を通過する自動車、自轉車などに對し地中から電磁氣を以て他動的に、即ち自然的に速度の調節をなさしめて、完全に事故を防止しやうとするのである、なるほど、これなら完全であらう。