



路政閑話

外國新聞切抜帖から――

武井群嗣

一 米國の道路元標

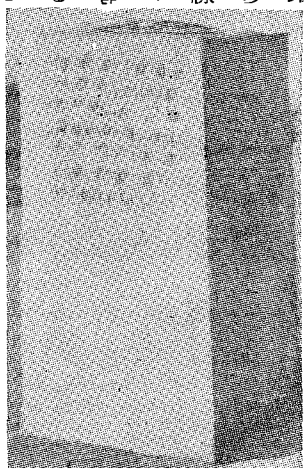
道路法施行令を見ると道路元標に關する事項が詳細に定められてある。それに依れば、道路元標は各市町村に一箇を置くことを要し、其の位置は府縣知事之を定め、其の様式は内務大臣の定むるものを道路管理者に於て建設せねばならぬ。そこで内務省は大正十一年八月省令第二十號を以

て道路元標に關する命令を公布し、道路元標には石材其他の耐久性材料を使用すべき旨を定むるの外其の様式を詳細に圖示してあるが、其の形が何となく墓石に似てゐるなどの批評を耳にすることがある。ところが、此の道路元標に關する規定には唯一の例外がある。東京市に於ける道路元標が即ちそれであつて、其の位置は「日本橋の中央とす」と特定せられ且其の様式も全然別異のものであること

は、日本橋を通行せられる人々の熟知する所であらう。而して、之が昔の「お江戸日本橋」以來全國道路里程の基點であつた歴史を尊重したものであることは言ふ迄もないことである。

ところが、今度米國に道路元標が建設された。筆者は嘗

て本誌上に於て、米國の主要幹線道路網に屬する路線には總て番號を附せられてゐること、其の番號は東西の路線には偶數を南北の路線には奇數を以てすること、例へば四〇號路線は Atlantic city から幸港に至る直線道路なる



が如くなること、各路線には必ず其の有する番號を明記したる道路標識を建て且統一したる道路警戒標を建設することに定められてゐること等を紹介したことがある。そして此の番號の付け方は、或は我が道路法が國道路線に番號を附けたのに倣つたものではあるまいかとさへ自惚れて見たのであるが、此の度建てられた道路元

標の如きは意識的が無意識的かは知らぬが、兎に角我が道路元標によく似てゐると思ふ。茲に掲げたのは即ちそれであつて、華府のホワイト・ハウスの南方に建設されたものであるが、此の元標が米國に於ける總ての道路の里程を測定する基準ともなる點から見れば、正に我が東京日本橋に於ける元標と同一の役目を演ずるものである。尙又此の形が我が道路元標の様式に多少の類似點を有する所にも、

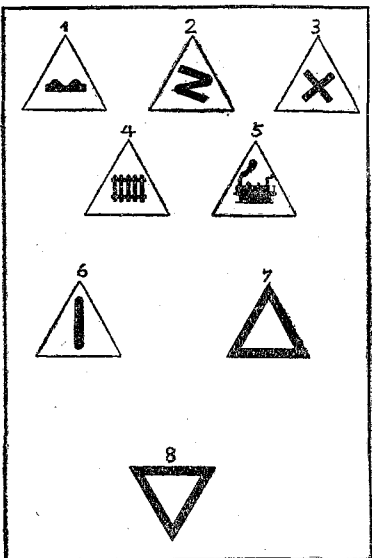
筆者は多少の興味を感じるものである

二 國際的道路標識

道路警戒標及道路方向標に關する大正十一年内務省令第二十七號に依れば、道路の屈曲部、坂路其の他交通上危険の虞ある箇所に対し必要がある場合に於ては道路警戒標を建設し、十字路、丁字路其の他の箇所に対し交通上必要ある場合に於ては道路方向標を建設すべき旨を定め、之を建設する場合には一定の様式に依り且一定

の地點に於て爲すべきことを規定してゐるが、道路標識を建設するに當つて、其の様式に一定の標準を置くことは幾多の利益を齎すものである。蓋し、自動車其の他車輛の操縦者は一定様式の下に作られたる道路標識の形状、大小、色彩及標識上の符號並びに警戒語等に依つて速かに其の何たるやを覺知し得るが爲に、動もすれば陥り易き交通上の危険を豫知し、事故を未然に防止し得るからである。

然るに、反之、其の標識に何等の標準も與へられざる場合に於ては、自ら種々雑多なる形状及大きさのものを作り、相異なる色彩を混用し複雑なる警戒語を用ゐる結果となるは争はれぬ所であつて、其の甚しきに至つては、一般的同一目的の爲にも諸種の異なる標識が作られ、相異なる特殊的目的の爲に却て相似たる標識を存し、又相異なる標識上に多種多



標 戒 警 一
路 道 路 道
又 交 路 凸
切 叉 以 入
前 路 外 番
ル ケ 於 用 號
ケ 於 於 權
各 各 各 各
警 警 警 警
號 號 號 號
戒 戒 戒 戒

様の警戒語を生ずることゝなるであらう。道路標識に統制なく其の結果斯の如きに至れば、通行者は斯かる標識の如何なるものをも直に認識することを得ず、幸に之を認識し得ても更に其の都度一々之に注意して其の何たるやを讀み然る後に之を判断せねばならず、遂には道路標識存在の理由を滅殺し、所期の目的を達することを得ざるに至るべきは疑を容れざる所である。

らざる所あるのみならず、其の様式に於ても亦現代交通の需要に適應せざるやの感が無い譯でもない。加之、我が國の現状は未だ此の規定に依る道路標識すらも必要なる箇所建設されず、或は篤志者があつて折角道路標識を建設し

ても其の様式が此の規定に據つてないので、其の効果を收むる上に遺憾の點が尠くないと云ふ状態に在るものゝ如く感じられる。そこで筆者は本誌其の他の誌上に於て數年來屢々道路標識建設の必要竝に道路標識に關する省令改正の

道路交通機關の普及發達は隨所に交通事故の頻發を招來し、警察當局を初め關係各方面の交通事故防止に關する不斷の努力あるにも拘はらず、所謂交通地獄は日に日に深刻の度を加へつゝある傾向を示すものゝ如く、従つて道路交

必要を力説したのであるが、竝

に右後段の參考資料として、昨

春ジュネーヴに於て開會された

る國際道路標識統一會議 (Inter-

national Convention on unifica-

tion of Road Signals) に於て

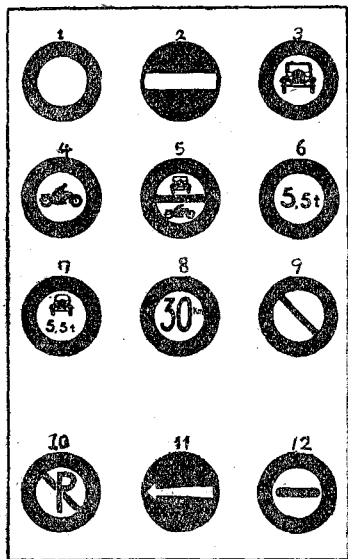
採擇されたるものを掲げること

とする。即ち道路標識は分つて

警戒標、指令標及指導標の三種となるが、速力の制限、駐

車の禁止等専ら交通上服従の義務を要求するものは總て赤

色を以て表はすことゝなつてゐるのである。



二 指 令 標

- 1 進轉量 8 禁止
- 2 自全噸 9 行
- 3 5 力 11 進
- 4 7 力 11 進
- 5 7 力 11 進
- 6 7 力 11 進
- 7 7 力 11 進
- 8 7 力 11 進
- 9 7 力 11 進
- 10 7 力 11 進
- 11 7 力 11 進
- 12 7 力 11 進

通に關する事項は今や重要な都市問題となつて居るものと思はれる。而して此の情勢は獨り我國のみの問題ではなく、英國

然り、佛國亦然り、其の他の歐洲諸國皆然り、就中米國に於て其の然るものあるを見る等、道路交通保全の問題は今や世界を擧げて由々敷人道問題となるの趨勢を示すものと斷ずるも敢て過言ではあるまい。

米國から來る新聞を見ると、四週間毎に商務省統計局か

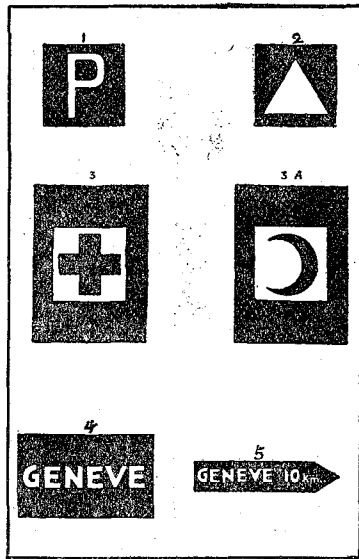
三 交通保全の三要素

ら公表される七十大都市に於ける自動車事故に因る死者の数が掲げられ、當局は之に併せて其の増加する趨勢を述べて市民の注意を喚起し、時々「米國の都市では毎日十人宛自動車に殺される」とか「過去二十年間に於て自動車事故の爲めに死んだ者の数は、歐洲大戰場で米國が失つた國民の數よりも多い」などと

の警句を掲げてゐるのが目に着くであらう。情勢既に斯の如くなつてゐるので、米國に於ては交通保全の問題は一日も忽諸に附することを得ざる國家的大問題の一となり、現大統領フーズア氏が商務長官たりし時、夙に自ら議長となつて全國道路交通安全會議 (The National conference on Street and Highway Safety) を召集した程である。

此の會議は一九二四年以來隔年又は毎年開會され、既に

幾多の調査研究を爲し又決議勸告等を採擇し、それが米國各州に於て採用され且その効果の著しきものあるを見た所も尠くないのであつて、其の重要なものは本誌上にも其の折に觸れて紹介する事を怠らなかつた所であるが、昨年開かれた同會に於ては、道路交通の安全を増進し事故を未



三 指 導 標

- 1 公 場 方 向 標
- 2 駐 車 場 急 救 所
- 3 救 急 標
- 4 意 注 所
- 5 治 療 標

然に防止する爲の三要素として (一) 統一法典の制定 (二) 交通の取締及統制 (三) 安全教育の擴張の急務なる所以を決議したと報じてゐる。斯かる項目が今更事新しく決議されると云ふことは、

右三項とも何人にも異論のない至極尤もの事許りなので、如何にも仰々しい感を懐かせるのであるが、然しよく考へて見ると、此の三項の孰れもが中々徹底的に實行し難い所なので、繰返し繰返し論議の中心となるのであらう。

各個の事項に付決議の内容を紹介することは茲に之を省略するが、就中第一項目たる統一法典の制定に當り、必ず採擇せらるゝことを要する基礎的方針として同會議に於ては(イ)車輛及車輛操縦者の免許制度を採用すること(ロ)車輛の裝置、維持及検査に關する標準を設けること(ハ)道路並に州及都市の交通取締に關する規則を統一すること(ニ)街路の有效且能率的利用並に直通街路及幹線道路の本質に關する研究を爲すことの四原則を擧げてゐる。筆者は嘗て我が道路取締令の既に時代の要求に沿はざるものある所以を指摘し、此の際其の名稱をも改めて「交通取締令」と爲し、道路及道路交通の保全に關する事項は總て之を統一綜合して規定するの要ある旨を述べたが(本誌第十一卷、今之を企圖せんとならば、這般の決議内容の如きは以て他山の石と爲すの價値があると信ずるものである。

四 スピードの制限等

米國商務省の自動車技師 H. Ledyard Towle 氏が昨年の

夏開かれた自動車技術員大會に於て其の研究の結果を發表した所に依ると、今後五年乃至十年の將來を豫想するに、自動車は其の設計と構造とに著しき進歩を示し其の結果通常の速力が一時間に六十五哩乃至七十五哩を出すことを得るに至るであらうとの事である。然し、現在の道路設備に於て、否假令改良せられたる道路上に於ても、斯かる高速度で多くの自動車が行來したならば、其の結果は如何であらうか。必ずや現在よりも自動車事故が多くなるであらうことは斷言するを憚らぬ所であらう。

夫は兎に角、交通事故を未然に防止するの一策として、自動車の速力に一定の制限を加ふることは各國殆ど皆其の軌を一にする所であつて、我が國の如きも自動車取締令に於て、原則として之を一時間十六哩以内に制限してゐることとは言を俟たない。が然し、時代の要求は斯かる嚴重なる制限を以てすることを許さず、各國共其の制限を緩和し、我が國の如きも新自動車取締令に於ては之を時速二十五哩位にまで緩和せんと議があるやに傳聞してゐるし、米國

加州に於ては昨年八月十四日以後、普通道路上に於ては従来の時速四十哩を四十五哩に、住宅地域の道路に於ては二十哩を二十五哩に、商業地域に於ては十五哩を二十哩に夫々緩和し、學校地帯の時速十五哩のみは之を變更せざるこゝとなつた。蓋し、交通經濟の要求に應ずるが爲めの制限緩和に外ならなかつたのであらう。

然らば、右の如く自動車の最高速度の制限を緩和した結果は如何であるか。同州政廳の自動車部統計課員 Victor N. Killie 氏の調査に依れば、右改正規定の實施後日尙淺きに拘らず、自動車事故は著しき増加の傾向を示してゐることである。而して同氏の調査に基きて其の原因を探求したる所に依れば、畢竟自動車の最高速度の制限が緩和された結果として運轉手は孰れも右最高限度の四十五哩までは當然に且合法的に疾走し得るものと考へ、常に右最高限度の速度を以て走ることとなつた爲であらうとのことである。果して然らば、如何に時代の要求であるとは言へ、濫りに速度の制限を緩和することは大に考慮を要するもの

であらう。

ところが、自動車速度の制限は其の最高を抑へるの必要がある許りでなく、又其の最低速度をも制限するの必要があらう。蓋し、餘り悠々と路上を通行することは却て安全を通り越しての危険を他車輛との間に招來するからである。茲を以て加州の新交通法に於ては新に一般的合理的と見らるゝ交通の流れを停滞せしむる如き緩速度を以て自動車を運行する者は異常の高速度を以て疾走する者と同じく之を不法として處罰すべき旨を規定してゐるが、蓋し時勢に適應したる改正と謂ふべきであらう。

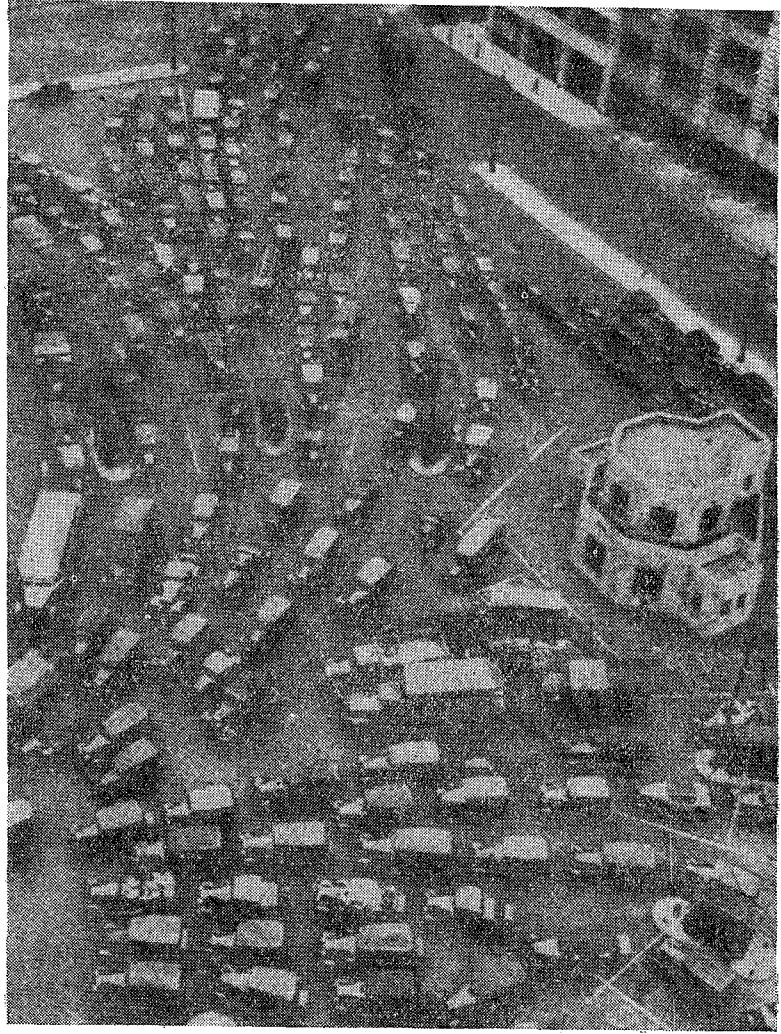
自動車の最低速度を制限すると同主旨に屬すと見るべきものに、車輛の長さを制限することが考へられる。我が國に於ても嘗て道路取締令制定當時牛馬車の曳綱の長さを制限すべしとの議が行はれ、又現に地方警察命令中には之に關する規定を設けた所もあるが、米國イリノイ州に於ては今回新に規定を設け、牽引車又は附隨車の長さは其の單車たると結合車たるとを問はず、一九三三年一月一日までは

六十五呎を同日以後に於ては四十呎を超ゆることを得ざるものと定めた。言ふ迄もなく、此の改正に依りて交通の圓滑と安全とを増進せんとするに外ならな

し。
尚、交通

の安全を保持せんが爲には、車輛間に一定の間隔を保たし

るの定であるが、此の規定は現に秩序を保つて遵奉せられ



むるの必要を見る場合がある。米國の紐育市とジャーン市との間に在るハドソン河底のホランド隧道を通行せんとする車輛は必ず七十五呎の間隔を保ちつゝ進行することを要す

つゝあることは寫眞に見るが如くであつて、交通事故も之が爲に極めて少いとのことである。

五 番號札を宣傳用に

東京市中を走る乗合自動車の後背には映畫、化粧具其の他の廣告が飾られてあるのを屢々見受けし、此の頃では寧ろ其の方が普通の事例のやうに感じられて來たが未だ、自動車番號の札に、之れを利用したものは見受けない。否そうすることは法令の規定上許されぬ所なのである。然るに、米國では此の頃各州に於て番號札にその州の特色を象徴する文字若くは形像を着け又は特殊のスローガンを



表はすことが流行してゐる。寫眞はその一例であるが、サウス・カロライナ州は沃度の特産地なので番號の下に「沃度州」(The Iodine state)と書き、フロリダ州では同州の地圖と「健康」(Health)のスローガンとを現はしてゐる。其の他デラウエヤ州は「ダイヤモンド州」と呼ばれるのでダイヤモンドの形を、ペンシルヴァニア州は「楔石州」と稱せられるので楔石の形狀を、テキサス州は「單星州」と呼ばれるので一つ星を描いてゐることは圖の如くである。一寸面白い思ひ付ではあるまいか。