

# 研究

## 安全綱領十七箇條 (二)

細田 徳 壽



### 第四、法律と裁判所

#### (八) 運轉に關する犯則行爲の分類

自動車運轉に關する犯罪 (crime) は小さな犯行 (minor offense) と區別せられ、分離されなくてはならない。そして、この區別は意識的なる怠慢に基くか否かに依つてなされるものであり、犯罪として選定せらるゝが如き犯行に對しては、他人をして同一犯行を致すを斷念せしむるに足る、苛酷なる刑罰を課すべきことを勧告する。殊に、我々は飲酒の後に自動車を運轉する

こと、即ち「酒氣を帯びての運轉」(“operation while under the influence of liquor.”) と指定すべき行爲は、特殊なる犯罪として分別し、そしてかゝる犯罪として罰すべきこと、惡しき行爲の結果を免かれんがため意識的企圖に外ならぬ「責任の回避」(“evasion of responsibility.”) もかゝる犯罪となすべきこと、更に又、公道に於ける他人の幸福に對する無關心を包含する「向ふ見すの運轉」(“reckless driving.”) も亦同様に取扱ふべきことを勧告する。而して、それ以外のす

へての犯行は如何なる性質のものであるにしても、輕罪 (misdemeanor) として分類することが出来、又然かすへきである。

懲罰本位の自動車法の理論と運用の實際とは、一つの重要な誤謬がある様に見える。すべての自動車に關する犯行を一樣に犯罪として分類し、名稱に於ても體裁に於ても何等の區別を設けず、唯、課せらるゝ刑罰の苛酷の程度に於て理論上區別を存するに過ぎないのが、現在の慣行ではあるが、これは明かに間違つて居る。惟ふにこの誤たるや極めて明瞭であつて、殆んど詳細に批評する必要がない位である。他人の權利、特權に對する意識的なる無視を包含する犯行は、單に自分自身又は他人に不便をもたらすに過ぎざる粗相よりは、確かに悪いのであつて、相當にきびしく罰すべきものである。

重大な犯罪を輕罪と區別することは、自ら前者に對して注意を集中せしむることになつて、これを制壓せんと努力する警察、裁判所及び州の官吏を支持する様に、一般公衆

の感情を誘導することが出来るのである。更に、從來提唱されて來たのは、州の高等裁判制度の一つである高等交通裁判所 (a master traffic court) を開設して、特殊犯罪として分類せられたすべての犯行に對する專屬管轄權を付與するとよいと云ふことである。この高等交通裁判所を開設すれば、その課すところの刑罰が極めて苛酷であつて犯行防止上の効果を期待することが出来る様な法廷が出現するであらう。けれども、又、かくの如き裁判所が存在すれば、

地方官廳の側に於て、告發するのを嫌ふに至り、従つて「訴訟中止」(nolo) (註)。——即ち、訴訟手續中に於ける方針變更——其他裁判を回避せん爲に種々の畫策をなすことがあり得ると云ふ事も認めざるを得ないのである。

(註) nolle はラテン語 nolle prosequi の略字であつて、起訴するを欲せざるの意味である。即ち、檢事が、その訴訟に於てそれ以上進行せざることである。

#### (九) 裁判所とその管轄權

イ、自動車運轉に關する犯罪は、輕罪と區別することが

出来るのであるから、その管轄は、上級裁判所の専屬にすることを勧告する。

若し、自動車犯罪が根絶せらるべきであるとすれば、それに必要なる刑罰の型式を確定せんがためには、現在の裁判管轄制度は再検討せられ、再建せられなければならない。一般の犯罪に關する現在のやり方は、行爲者をして、下級裁判所より上級裁判所の審理に繋屬せしめ、上級裁判所に於て事件が結審せられる仕組である。ところで、この手續が自動車犯罪に於ても採用せらるべきであり、尙その上に自動車に關する犯罪者を直ちに上級裁判所に召喚することが出来る様な、簡易手續も設けらるべきである。かゝる手續があれば、事件の性質が決定せられた後に、逮捕の權限ある官憲は、檢事を通じて犯罪者を法廷に引致すると云ふ簡單な方法を採用得るであらう。而して、かくの如き制度は、一方に於ては、上級裁判所が必要なる刑罰の限度を評價するであらうとの保證を有しつゝ、自動車犯罪を公開せしめ、公共政策の問題として處理せしめるに必要な一切の

要素を備ふることになるであらう。

口、更に、自動車に關する犯罪事件は一切これを公開裁判所に提起すべく、裁判所に於ては判事と公益を代表する檢事との文書に依る合意がなければ「訴訟中止」を許すことなきを勧告する。そして、この種の事件に於ては「訴訟中止」として前に概述したる手續に従ふに非ずんば、犯罪者を放免することなきを勧告する。

米國の下級裁判所に於ては、——主として、錯綜した事件豫定表をどし／＼片付けて行かうとする判事側の希望に因ることではあるが——刑罰に關して檢事と妥協合意の上犯罪人より「服罪の嘆願」(pleas of guilty)をなすときはこれを受け入れる慣行がある。けれども、我々は、犯罪人が「服罪の嘆願」に對する報酬として檢事と取引することが出来る位、正義破壊の明白なるものを想像することが出来ないのである。

現在の慣行の下では、多くの刑事裁判事件に於て、檢事が事件を絶對的に或は報酬を得て、刑罰に關する意見一致

あるの故を以て、「訴訟中止」にする権限を有することは、説明する必要があるであらう。このことは、實に、すべての検事をして、小さな告訴事件に關して——若し、すべての證據が集められたならば、もつと重大な事件なることが立證せられたかも知れないのであるが——服罪せんとの嘆願に對し、慇懃に耳を藉すべく誘惑するのである。これがために多くの事件に於て立證手續もなしに検事の勸告に依つて、或はそれだけで、或は裁判所の同意を得て、「訴訟中止」がなされて居るのである。

そこで、此の（ロ）の勸告を採用するときは、自動車に關する犯罪に對する裁判所の活動をして、他のすべての犯罪と全く同一程度に向はしめると共に、又同一の結果をもたらしことになるであらう。

#### (十) 手数料制度

現在自動車に關する微罪に適用されて居る如き手数料制度に對して注意深い研究をなし、且つ實行出来るならば、自動車運轉者を取扱はねばならぬ警察官及び裁判所

の官吏は全部俸給を支給さるべきことを勧告する。

惟ふに、現行の手数料制度ほど正義破壊の惡因となるものはあるまい。何となれば、これに依ると、州又はその細分たる地方廳の官吏は、俸給即ち定額を支給されるよりも、寧ろ働いた仕事に基いて支給されるのであるから。事實、手数料制度の下に働いて居る巡查及び制服の定めなき官吏達が、過去に於て、輕微な犯行を捕へて運轉者に罰金を科した例は頗る多いのである。此の自動車運轉者の不幸に乗じて金を儲けやうとの誘惑は、嚴に除去されねばならない。

都市に於ける駐車の仕方——若し、許容された時間を超えて駐車したならば、通常一枚の切符と支拂命令書との外には何等の警察上の手續を必要とせずして、支拂が賦課せられる如き——は、全くそれに依つて、警察當局が不幸な、愚鈍な又は怠慢なる人々から金を引出す方法に過ぎないのである。若しも駐車制限を課することが必要であり、そして何人でも駐車制限を超えたと云ふだけの理由で罰せらるべきものであるとすれば、矢張り一つの試験があつてよい

であらう！けれども、それは現在課せられて居る如き手  
敷料ではなく、本當の刑罰が課せらるべきである。そうな  
つた時に於ては、運轉者も敢て罰せらるゝことなき様に注  
意するに至り、駐車に關する取締規則も自ら遵守せられる  
に至るであらう。

## 第五、安全施設

### (十一) 交通路の分離

1、二車線又はその倍数の道路を自動車専用道路として  
造るべく、且つ四車線道路に於ては、反対方向の道路は  
土留をした草地帯の如き境界に依つて相互に分離すべき  
ことを勧告する。

三車線道路は精々一時の彌縫策であるに過ぎず、最悪の  
場合に於ては、中央の道路は正面衝突を導き易いから、そ  
れは危険なものである。そこで、その道路は、適當に分割  
された四車線道路に擴張しなければならぬ。又、二車線  
道路は、必ず、印をつけた平らかな中央線をもつべきである。

□、更に、歩行者の交通量が相當あるところでは、歩道

を設くべきことを勧告する。

都會に於ける歩行者に對しては、合理的なる安全方策が  
講ぜられなければならない。若しも、歩行者の使用部分と  
して公道の一部が保留せられて居り、且つ歩行者の横斷す  
る分部が彼等の豫期したる場所に限られて居るならば、彼  
等は餘程安全であらう。複雑なる交叉點に於ては、疑ひも  
なく、安全島を設置することが漸次増加するであらう。都  
市歩行者が、雑沓して居る道路を横斷するときに、多少の  
不便を忍んでも、自動車等に轢かれる危険を避けることに  
慣れるに従つて、隧道の設置がもつと一般化することであ  
らう。

田舎に於ては、歩行者は更にそれ以上閑却されて居る結  
果、アメリカに於ける公道上の死者一六、〇〇〇人中、約  
一七%が田舎道に於て死に遭遇したのである。けれども、  
今や漸くこの田舎の歩行者に對して急激に注意が向けられ  
來つて、多くの救済方策が指示せられて居る。歩行者に對  
しては、無難安全に横斷することが出来るところの、一定

の場所を與へる必要があり、若干の高速交通機關の通行する道路に於ては、歩行者に横斷するに適當なる時間を與へるために、交通照明が必要となる。

歩行者に取つての危険は、夜間眞暗の時が最も大きいことは疑ひがない。マサチューセツツ州公道事故調査會が、一九三四年に行つた夜間照度試験の結果に依れば、晴天にして且つ通過する自動車より何等の閃光の發せられざる場合に於ては注意深き運轉者は約三〇〇呎遠方の歩行者を認めることが出来るし、若し時速四〇哩以下にて運轉して居るならば、歩行者に衝突するを避けるために十分停車に間に合ふことが明らかとなつた。この場合、若し閃光があるときは、三〇哩の時速にて上の結果が表はれるのである。

田舎の歩行者の問題は、歩行者が必要とする如き場所には、必ず歩道を設置することに依つて解決に向ふであらう。

マサチューセツツ州に於ては、現在一、八五二哩の州道に對して、歩道を有する區域は僅か一四一哩に過ぎないが、

最近、五〇〇哩の歩道築造計畫を始めたのである。

### (十二) 公道照明

實行出来るならば、何處にても、人工的方法に依る街路及び道路の照明を採用することを勧告する。

公道照明は、若干の都市及びその郊外に於ては、大がかりに實驗せられて居る。これは、若し運轉速度が低いか、乃至適當なものであれば、實用に立つだけの十分な光力を發生するけれども、晝間の状態に似たる環境が作出され得るかどうかは疑はしいのであつて、照明上望み得る最上の状態はまさに薄暮のそれである。一體、夜間の運轉を晝間の基準に於てなすことが出来ると云ふのは、期待すべからざることなのであつて、遅い速度で運轉するを欲せざるがために、このことを喧しく主張する運轉者側の抗辯は無視すべきものである。

### (十三) 前照燈

自動車の前照燈はすべて、閃光を防止するために、均一の標準を以て恒久的に裝置することを勧告する。

初期の自動車は、アセチレンの前照燈を裝置して居つたので、強烈な光線を前方相當の距離に互つて投げたものである。そこで、間もなく交通妨害物となり、電燈に置換へられたが、これも後には光線を轉向させるためにレンズを備へる様になつた。

速度が増大するに伴つて、スイッチチが工夫されたが、このために運轉者は隨意に數百呎の前方に光線を投げるこゝが出来た様になつた。このスイッチチを使用するに至つたのは、夜間の運轉に於て極めて厭ふべき、多量の強烈なる閃光があつたがためである。惟ふに、この強烈なる閃光は消去されねばならない。而して、その代り前照燈は、二〇〇呎の前方に運轉上適當なる光輝を授じ、しかもその最高閃光が地上四二吋を超えざる様に、適當に且つ恒久不動に裝置せらるべきである。即ち、この裝置は、運轉者も、車庫の構造等に依つても決して變更し得べからしむべきである。纏て、すべての前照燈は均等な基準の上に立ち、閃光は消去せられることになり、その副産物として、夜間運

轉の速度は減するに至り、従つて夜間運轉は比較的 안전となるであらう。

閃光は、又、光源（球）とレンズとの誤れる關係からも作出されるのである。即ち、ランプが焦點を外れて居ることがあり得るのである。けれども、若し本勸告が採用されるならば、この調節上の缺陷は、事態が頗る悪くして閃光を四二吋以上、上ぐことなき限り、敢て介意するに足らなう。

現在、通常人には殆ど不可能事と見える一つの提案、即ち閃光を發せざる性質の光を作出することに就て若干の研究が行はれて居るのである。此の種の研究が幾分でも成功した曉に於ては、恐らく、スイッチチを廢止する必要もなくなるであらう。けれども、閃光なき光が作り出されるまでは、上來指示した制限を採用することは必要缺くべからざる様に見えるのである。

#### (十四) 自動式速度制限

すべての自動車は過度の速度で運轉するのを防止する

自動装置を有すべきであるとの提言に對しては、慎重な考慮を拂ふべきことを勧告する。

我々の意見を以てすれば、最高速度は、時速五十哩以上であつてはならない。整速機 (governor) は、権限ある官吏がしつかり錠をかけた後に於ては、みだりに手をつけることが出来ない様なものにすべきである。速度制限装置は、現在、或る鐵道の機關車、多くのトラック等に用ひられて良好の成績を示し、又、車輛製作者が私用車輛の製作に當つて最初の數百哩に之を適用して成功を納めて居る。そこで、この速度制限装置を一般的に採用することになれば、均一なる速度の標準を確立することになるのであつて、これがために、自動車の平均生産費を低減し、ガソリン消費量を少からしめ、若干の高架公道の築造費を低下するの外、何千の生命を救ふことが出来るのである。現在既に前述の如く「原則を樹立することが危険を招來する因となる」との主張を反駁すべき、速度制限機附車輛 (speedgovernor car) が相當數多く運轉せられて居るのである。

#### (十五) 駐車制限

都市を連絡する公道の車輛通行區域に自動車を駐むるのを禁止すべく、且つすべての都市の雜沓地域には便利なる公共用駐車區域を設置して街頭到る處に駐車するの慣行を漸次廢止に導くべきことを勧告する。

田舎道には、必ず車輛通行區域から離れて十分なる廣さの駐車用區域を設くべきである。都市に於ける駐車區域は公衆に取つて收入の資源となつてもよろしいし、同時に街路をその築造したる目的通り交通上綺麗に保持することが出来るのである。都市内の駐車區域附近の街路に駐車することは絶対になき様にしたいたものである。

駐車料金を支拂ふことは、罰金の何倍も安いのである。しかも、自分の車輛を、現に交通の流れに沿ふて活動して居る他人の車輛に衝突せらるゝの虞なき場所に置く方が、結局遙かに得になるであらう。

#### 第六、教育

(十六) 學校に於ける安全綱領



學校の生徒に對しては、年齢の如何を問はず、健全なる教授法の原理に従つて、公道に於ける安全の問題を一つの分離した題目としてではなしに、現在の教課に包含せられて居る幾多の基本的題目中に挿入して教へることを勧告する。

このことは既に相當實行せられて居る。けれども、我々は、教育當局がもつと包括的な計畫を樹てて、すべての生徒をして歩行者としての訓練を適當に自らはしめ、高等學校生徒に對しては、學校に於て自動車内部の機械類を取扱ひ得るのみならず、公道に於て、他人の安全及び便利と云ふことに對して適當なる考慮を拂ひつゝ、立派に自動車を運轉することが出来るまでに訓練して欲しいのである。

(十七) 公の安全に關する諸活動

各州政府も聯邦政府も、交通事故防止に關する活動の費用に充つるために、毎年十分なる經費を支出するの權を附與せられんことを勧告する。

このことは、現在、若干の災害保險會社や國立安全會議

(national safety council) の如き組織に依つて經營せられて居る事故防止事務の一部並に一般公衆の利益のためのみならず、産業諸團體の利益のために自發的に且つ適切に活動しつゝあるものすべてを、政府當局に引繼ぐことを包含するであらう。この種の豫防事業は、保健院 (boards of health) の活動に類似して居り、政府に於て責任を負擔するにふさはしき事業であることを、力強く認められなければならぬ。即ち、交通事故を減少するための豫防的活動は、疾病を減少するためになさるゝ豫防的活動と全く同様に正當なりとせらるべく、何れも全く私的團體に任さるべきものではないのである。

今こそは、交通事故防止だけの目的を以て各州に強力なる省が設置せらるべき時である。恐らくは、この問題を解決せんがために、聯邦に一の部局を創設すると共に、各州又は敷州毎にその分派又は公道安全委員會を設くることにすべきであらう。(完)