

論  
説

都市の交通安全問題

檜 崎 敏 雄

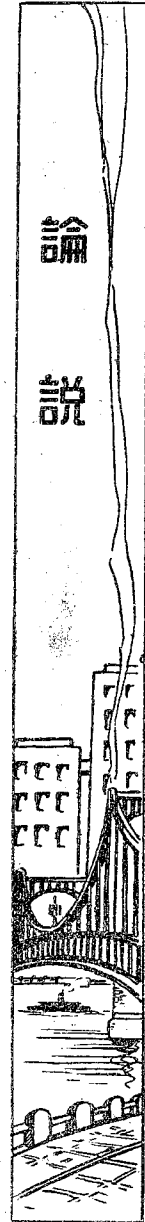
目次

一、總説

二、交通安全の問題

一、總説

同じ道路交通であつても、田舎の夫れは、一旦基礎的道路建設を終了した曉に於ては、左程切迫した交通問題を常に齎らすものではない。坦々たる自動車道路を縦横に通じて置けば、先づは事足る様なものである。然るに都會と云ふところは、如何に進歩的都會の場合でも、何かしら常に解決に迫ら



れた交通問題を有して居ると云つても差し支えは無い。大きく云へば都會の憂鬱の一つは茲に在るとも云へるのである。之は無論東京に限られた問題では無い。紐育だとして倫敦だとして夫れ相應の都市交通問題を有して居る。夫れは結局先の先まで見越して當初に完全な交通施設を行ふことが困難だからである。斯くして都市の膨脹發達は常に從來の交通機關を不備なものとする。

## 二、交通安全の問題

都市交通は近代生活に於ける最も危険多き部分である。幾多の生命が自他の不注意に依り失はるるものの如何に多いかは、毎日の事として周知の事實である。其防止は交通道德の發達なり、交通警察の完備に俟つ點も多けれども、夫れとは別問題に、都市當局の職務に缺くる點も尠くは無いと考へられる。

例へば道路面が破損して、交通の各車乃至各人に取り危険な箇所が長く其儘に放置せらるることの尠くないことは、頻繁に見聞せらるるところである。市の道路局は何等かの方法に依り市内の道路を巡回して斯る危険面の道路を迅速に修理する方法を採るべきでは無いか。舊幕時代に於てすら、其方法を採つた都市がある。例へば甲子夜話卷四十三に云ふ、名古屋本町道路平坦なること、他國に比類なし。路奉行あり。其下役の者、日々鶯口鋏やうの物を持たして、城下を廻はる。小石など高く出たれば、直ちに堀出して其跡を平かに直し置き、暗夜と雖も躰仆の患なしと。つまり今日の都市當局は封建時代の道路奉行に比して役目懈怠と云はれても仕方の無い様な點があるわけ

である。手不足と云ふかも知れぬが、夫れは青年團なども連絡を取つて通告して貰へばよいことである。ムツソリニ治下の伊太利でもフアシスト青年團が毎日道路を巡回して此職務を果して居る様である。簡単な修理位なら彼等がやつて仕舞ふのである。道路交通の安全と云ふことに就ては、道路面の構造夫れ自體も影響することと思はれる。雨天などに滑り易いアスファルト道路は危険な場合もありと思はれるが、倫敦などでも現に此問題が存する。然し警察組織と異なり、道路當局の命令系統は統一が取れて居ないため、問題の解決は旨く行かない様である。其外に勿論築造費用の問題も關聯するであらう。

次で交通事故の原因として街頭の惡照明がある。運轉手の立場又は經驗から云へば、暗いなら暗くして一貫して居る方が宜しく、明暗交錯の街路は最も事故を惹起し易いと云ふ。大都市であつて中心區域の照明はまばゆきばかり紅、綠、紫と街路に映じて居ようと、他の區域は依然として二十年、三十年前の照明と變化の無い様な箇所が存する。

英國の「國民安全第一協會」(National Safety First Association)は列國の交通危險に就て、次の様な統計を與へて居る。

列國致死交通事故數比較表

	英國 (一九三四年)	米國 (一九三三年)	佛蘭西 (一九三三年)	和蘭 (一九三二年)
自動車一萬臺に付	二四	一一	一九	四二
道路一千哩に付	三三	三五	一一	四六

面積千平方哩に付

六六

一〇

二〇

五六

人口一萬人に付

一三

二五

一〇

九

致死數合計

五、八五四

三一、〇七八

四、二二五

七二一

次に同協會の發表した他の統計がある。夫れに依れば、致死交通事故を惹起する前に各種車輛が何哩を走行したかである。百萬哩單位としての統計である。

バス	電車	自動車	私用車	サイドカー	自動自轉車	トラック	自轉車
一一二	三七	一八	九	五	二	一一二	七

即ち電車は最も成績宜しく、自動車之に次で居る。成績最も悪しきはモーターサイクルでサイドカーや自轉車も好くない。自動車の中で行儀の悪いタクシより行儀よかるべき私用車の方が成績悪しきは稍不思議である。

何故電車の成績は交通安全を示すであらうか。恐らく軌道そのものが一定であり、左右に不規則の走行をせぬ爲と推せられる。然し我等の経験又は考察に依れば、電車にしても必ずしも安全な交通機關では無く、可なり危険性を含んで居る。即ち(一)電車の風袋が大きい爲に、視野を妨げ見透し利かず電車の背後等を横斷することは甚だ危険である。(二)交通頻繁の路上に客の乗降を行ひ、場合に依りては安全地帯の設備も無い。(三)線路の修繕は往々にして怠られて居る。(四)油切つた線路は通行人や諸車に取つても危険を齎らすことがある。

但し致死危険と云ふことは、勿論交通機關だけの問題では無い。家庭内、工場内、鑛山内に於て隨所

に見聞するところである。家庭に於ける幼児等の危険工場内の職工の負傷死亡、鑛山に於ける瓦斯爆發などは夫れである。同じく國民安全第一協會の統計を借用する。

道 路	致死事故	非致死事故	合 計
工業(鑛山ヲ含ム)	六、五〇二	二二一、七二六	二二八、二二八
鑛山ノミノ場合	八、九〇六	一、七八一、二〇〇	一、七九〇、一〇六
家 庭	二、二〇三	三八二、九六六	三八五、一六九
	九〇六	一五八、八五二	一五九、七五八

街路に於ける交通危険の重要な原因として自動車の速力と云ふことが考へられて居る。従つて列國に於て自動車の速力制限と云ふことは、交通取締規則の常識となつて居る程である。然し之に依り交通危険を減じ得るやは甚だ疑問であると思ふ。蓋し速力を制限して二十哩、三十哩としたところで、自動車の速力は夫れでも相當である。之に依り事故を減じ得るとは考へられぬ。例へば往來二十哩の速力制限を十五哩に引き下げたとして交通危険の百分率は減少するであらうか。私の見解に依れば速力制限規則の如きは自動車運轉者の注意を茲だけに限り之さへ遵守すれば宜しいと云ふ様な觀念を植え付ける傾向がありはせぬかと思ふ。夫れよりも斯る規定は重視せず寧ろ危険なる一切の運轉を取締る方が効果的では無いかと考へる。即ち電車乗降場附近の緩速力及び離れての運轉停止信號の際に於ける横合よりの屈折運轉嚴禁交通混雜區域に於ける自動車の乗入嚴禁其他である。

實際に於て自動車の速力制限問題は重要視され過ぎて居る傾向が無いではない。例へば倫敦市で

速力制限三十哩として之は英國の運輸大臣も安全なりと保證した速力である。此際に倫敦の繁華街たるヴィクトリア女王通りを夕景五時頃此速力で走つたとする。夫れは危険極まり無き速力である。恐らく此時刻には十哩以上は出すべきでない。反對に三十哩以上を飛ばしても安全な場合がある。

自動車の速力と關聯して制動距離と云ふことも考へられる。制動距離とは制動してから車輛が止まるに至る距離を云ふ。無論高速度であればある程此距離は長いであらう。然し茲に注意せねばならぬことは理論上の制動距離と實際上の停止距離とは同一のものではないと云ふことである。蓋し運轉手が制動の必要を自覺してから實に制動機に作用を施すまでには多少時間の間隔があると考へられるからである。酒氣を帯びて居るか疲勞して居れば此間隔は無論長いであらう。先づ通例の場合には半秒から一秒以上のことがある。平均して三分の二秒位のところと思ふ。さすれば大體次の様な結果になりはせぬかと考へられる。

時速哩	停止距離呎	時速哩	停止距離呎
一〇	一四	三五	八四
一五	二四	四〇	一〇四
二〇	三六	五〇	一五〇
二五	五〇	六〇	二〇四
三〇	六六	七〇	二六六

交通警察は之を一般警察署に任せず専門交通警察署を置き、訓練を経た警察官を置いて一切の交通取締乃至道路視察に任せしむべきではないか。交通が安全に快適に行はることは、理想社會の一要件である。清潔にして紙片、痰唾、汚物等の散つて居ない街路樹の下を颯爽として闊歩することは都人士の一愉樂であらねばならぬ。近時痰唾等の取締規定の出來たことは我國交通の一進歩であるが道路に關する取締を一般警察官の任務とするは所期の目的を到達する所以では無い。同時に又交通専門の裁判所設置の必要もありと考へる。

都會の混雜乃至交通危險が走行車の數に比例すると言ふ事は誤まりである。寧ろ停止の車に危險が存する。例へば千九百三十五年の倫敦の統計で小供百六十八人の交通機關に因る死者があるが、其中で九割は車の陰から街路に走り出たためである。同年大人も亦三十八人が同一原因で死亡して居る。勿論貨物自動車も街路に停止して荷物の積卸しを行ふことを全然禁止するわけには行かまい。であるが一定の時間内即ち交通最も繁激の時刻を限り、之を禁止することは、可能ではないかと考へる。例へば午前七時より九時、午後四時より六時半頃までの時刻などである。茲に於て乗用自動車の爲には地下に駐車場を設くることの案も考へられる。之は萬一の場合には空襲に對する退避場としても相當役立つであらう。

都市交通の安全を確保する手段として最も役立つは學校生徒及び民衆への交通危險の事實及び安全注意の爲の教育乃至宣傳を行ふことである。英國の王立交通委員會(Royal Commission on Transport)など特に此點を力説して居る。則ち政黨又は商品の宣傳の如く總ゆる方法に依り交通安全の

爲の宣傳を行ふべきだとして居る。倫敦の廣告協會(Advertising Association)は嘗て宣傳に依り郵便收入の増加せる事實を擧げ運輸省(Ministry of Transport)も同様に交通危険防止の宣傳を行ふならば効果甚大なるべき旨を大臣に進言したのであつたが之は採用されなかつた。收入に何等關係ないと云ふ點もあつたかと思はれる。でも最近では英國政府は此爲の豫算五萬磅を計上する様になつて居る。

學校教師の兒童に對する此爲の訓話は効果甚大なりと思はれる。然し教師は之は自分の任務ではないと思ふ傾向がないではない。夫れに又教師が此問題に關する充分の知識や統計等の材料を持つて教訓するのでなければ其効果は滅殺されるであらう。兎に角學校兒童は現在歩行者であるが將來は自動車運轉に従事することもあり得るのであるから種々の交通知識を與へ置く必要ありと思惟される。或は専門の交通警察官をして定期的に講義せしむるもよいであらう。

兎に角交通の危険は都會生活の一脅威である。小兒と云はず大人と云はず彼等に此事實を充分に認識せしめて互に愉快なる都市生活を送り得る様努力したいものである。殊に我國民の如く公衆道徳に缺如して知つた者同志は誠に良い點があるが知らぬ同志は何をしてもよいと心得て居る風習のある國民にありては斯る點の教育が特に必要なことを痛感するのである。