

# 自動車戦争終結への一提案

山 内 丈 夫\*

戦争の悲惨さが、その戦争の死傷者数の多寡で計られるとすれば、日本の現在のいわゆる自動車戦争は、表一 1, 2 の数字からみて、日本開關以来の惨事であるといふことができます。

表一 自動車戦争による死傷者

年 度	年間死傷者数 ( )内は死亡者	1日平均死傷者 ( )内は死亡者	増加割合
昭和 31	108 823 ( 6 751)	299 (18.5)	100
32	132 105 ( 7 575)	362 (20.7)	121
33	193 644 ( 8 248)	531 (22.6)	177
34	240 580 (10 079)	660 (27.6)	221
35	301 211 (12 055)	823 (32.9)	276
36	321 562 (12 865)	881 (35.2)	295
37	325 258 (11 445)	891 (31.4)	300
38	371 389 (12 301)	1 018 (33.7)	342
39	414 435 (13 318)	1 132 (36.4)	381
40	438 150 (12 484)	1 200 (34.2)	403
41	531 679 (13 904)	1 457 (38.1)	488
42	668 995 (13 618)	1 833 (37.3)	614
43	842 327 (14 256)	2 301 (39.0)	775
44	967 800 (16 257)	2 652 (44.5)	889

- 注：1. 警察庁統計による。  
 2. 死亡者は 24 時間以内の死者で3ヵ月にすると 25% 位増加するといわれている。  
 3. 交通事故負傷者は後遺症に悩まされる者が多く職場復帰が困難といわれている。  
 4. 40 年から 44 年までの5ヵ年の合計は 3 448 951 (70 519) 人でその家族の数または死傷させた人々を考えると自動車による不幸な人の多いのに驚かされる。

表二 自動車戦争の死傷者と他の原因による死傷者との比較

発生原因	億トンキロ当り死傷者数		死 傷 者 総 数	
	昭和 41 年	昭和 42 年	昭和 42 年	昭和 43 年
飛行機	14.1 ( 830)	1.3 ( 81)	51 ( 1.0)	
内航海運	0.6 ( 35)	0.5 ( 31)	519 ( 9.8)	
鉄 道	1.7 ( 100)	1.6 ( 100)	5 297 ( 100)	
自動車	261.4 (15 400)	273.2 (17 000)	668 995 (12 000)	842 327 (100)
産業災害			394 627 ( 7 450)	386 643 ( 45)
日清戦争		17 000/8ヵ月	12 月で	25 000 ( 3)
日露戦争	} 戦線統後共	158 000/19ヵ月	12 月で	100 000 ( 12)
太平洋戦争		2 892 000/44ヵ月	12 月で	723 000 ( 86)

- 注：1. 警察庁、運輸省ならびに歴史書の数字による。  
 2. ( ) 内数字は縦の (100) を基準としての % 概数を示す。  
 3. 億トンキロ当り死傷者数で、昭和 41 年から 42 年にむかって自動車のみが増加して他は減少している。  
 4. 全死傷者数で昭和 42 年から 43 年にむかって産業災害は減少しているが自動車による死傷者は増加している。

この悲惨事を惹起させ、それが年とともに、ますます熾烈になっている原因が、どこにあるかを考えてみますに、それは、

第一項として、自動車が走る自動車路線のあり方が、現在の自動車交通の安全管理に適合していない。

第二項として、自動車の構造自体が、現在の自動車交通の安全管理に適合していない。

第三項として、自動車交通を管掌する(自動車運転者の管理を含めて)行政上の形態が、現在の自動車交通の安全管理に適合していない。

の三点にあると思われまふ。そのうえ、さらに悪いことには、上記の第一項の直接の担当者である土木ないし建築・電気関係技術者のグループ、第二項の直接の担当者である機械ないし電気関係技術者のグループ、ならびに、第三項の直接の担当者である行政管理者ないし政治家のグループが、みんなその責任を感じずに「ゆるふん」で、その善処方を、直接責任のない警察の指導と取締りに追いやっておることが、悲惨事がいつまでも解決の方向にむかわず、かえって年とともに熾烈さを増しておる最大の原因であると、見られるのであります。

しかし、責任論というような、どちらかという後向きの不毛な議論はしばらくおき、一歩退いて、現在までの自動車交通の推移を眺めてみますに、日本においての自動車の非常な発達、終戦後のことであり、どちらかという

“人と混合して走っていてもよいだろう”

“人間の感覚だけにたよって運転しておる自動車でもよいだろう”

“個人持ちのオモチャにしておいてもよいだろう”

と、油断している間に、その保有台数、運行速度、またその受持つ運輸数量のどの面から見ても、鉄道に匹敵する一つの独立した交通機関として捉えねばならない所まで、あれよあれよという間に大きくなって、思考との間に大きなギャップができたのではないかと考えられるのであります。この際、水平思考ではないが、

\* 正会員 釧路製作所顧問

思考の基盤を 180° 回転させて、鉄道の管理運営と同じように、自動車一つの独立した運輸交通機関として、統一総合的に厳密な責任体制のもとで、思考せねばならない時期にきておると思うのであります。

そういう思考基盤のもとで、自動車戦争を惹起しておる主要な要因の一つであり、われわれ土木技術者の担当事項である、上記の第一項の問題を考えますに、それを解決するための交通学からの原理は、まことに簡単なものであるということが出来ます。すなわち

(1) 鉄道において道路と鉄道線路とを峻別しておるように、自動車においても道路(人の歩く道)と自動車路線とを厳密に峻別し、日本中の現在の道路を「人車完全分離」の交通安全の原則にのっとった姿になるように改造する。

(2) 都市の街路計画を、在来の単に幾何模様を書きあげることから脱皮させ、道路(人の歩く道)計画と、自動車路線計画とを別個のものとして計画し、その両者を組み合わせて、「人車完全分離」の交通安全の原則のもとで、トランスポートーションをどうしたらよいかを考慮した、在来と全く異なった考え方のもとに築きあげる。

(3) 自動車路線の構造を、たとえば、左行、右行の間の分離線に自動車が入った場合、車の中の運転者にそれを音で知らせるなどの、危険通報装置を持ったものとする。

以上の三つぐらいを守れば、解決されるのではないかと考えられます。要は、第一に、上記の三つを自動車路線計画の原則として、日本全国の現在の道路ならびに街路の改造計画をたて、それを急速に実施し、鉄道において「人車完全分離」が確立しておるように、自動車においても「人車完全分離」が一日も早く確保されるようにすることにあると考えます(必要予算も驚くほど多額ではないように思われます)。

第二に、事態をここまで悲惨なものとしてしまった根本である、現在までの土木教育において、また一般社会において、人の歩く道と自動車路線とを混合して、漠然と道路という一つの名で呼称してきた、また呼称しておる頭の切替えをすることが大切で、そのためには、鉄道において、線路と呼んで道路と別の概念が定着しておるように、自動車においても、その通路を道路と峻別した別名で呼んで、人の歩く道路と、別の概念を定着せしめることが、最も大切なことであると考えるのであります(やかましい言葉でいえば、道路が昔から主として生活基盤のものとして存在していたのに、その道路を改造するに急で、いつのまにか生活基盤の道路をうばってしまった頭の置き所の転換が必要なので、そのもとは、人の歩く道と自動車の走る路線とを、一緒に道路と呼んでいたことから、いつの間にか概念の混濁を生じてしま

ったため、ではないかと考えられるものであります)。

以上、第一、第二の問題を、いかに具現するか、そして最終的に、日本中の道路が自動車交通の安全管理に適合した道路街路に生まれかわる解決策の策定を問題として提起し、この問題の担当者である土木技術者グループの総合指導の立場にある土木学会において、これの具体的処置を進めていただきたいと、さらに進んで、第二項に関し機械・電気関係技術者が、また第三項に関して行政管理者ないし政治家が、それぞれのおのおの責任分野で立ち上がることを誘導し、自動車戦争終結の烽火をあげられるよう、お願いする次第であります。

以上の提案は、学会の要請で5月に小文としたものですが、10月号に掲載するとお知らせがありましたので、その後の世の推移もあり、若干敷衍させていただきます。

ご承知のように、9月28日建設省は、在来の道路構造令の改正を発表されました。これは改正というより、現行法の廃止、新令の施行といってよいほどの画期的なもので、人道、車道、自転車道を機能的に明確に区別分離し、かつ、都道府県道以上には原則として歩道の設置を義務づけているのであります。さらにこれより先8月に、建設省と警察庁から、来年度を初年度とする1兆7200億円(新道路整備5か年計画の投資額の16%)におよぶ道路交通安全対策の5か年計画が発表されており、上記の新構造令に基づいて、私流のいわゆる「人車完全分離」の道路街路の完成に一步を踏み出されたのであります。

日本では過去100年間、産業の振興に国の運命をかけた一途に企業優先主義を貫いてきたのであります。70年代はこれを180°転換して、人間優先主義でなければならぬと論ぜられております。つぎの国会では公害対策基本法がそういった意味で根本改正されるでしょう。このときに、いち早く、人間優位の新道路構造令の施行が発表されたことは、高く評価されるべきもので、私の提案など土木に関する限り必要がなくなったわけで、まことに喜ばしい次第であります。ただ、自動車による死傷者数は今年は昨年よりさらに増加して、史上最悪の事態(例年のことですが)を呈しつつあり、今回の建設省の思考の転換に合わせて、実際に仕事を施工する都道府県市町村の土木技術者全員も思考を転換させて、現存の道路を新令の趣旨によって「人車完全分離」の道路街路に改造して(通学道路などを先決として)、人と車の衝突が0になるように努力して下さることを、心からこい願う次第であります。

なお、「人車完全分離」を既存の道路街路でどうして応急的に実行するかは、交通タイムスの44年8月号、満鉄会報の45年9月発行第69号の記事を参考にしていただければ幸甚であります。(1970.5.15・受付)