

## 交通安全 ちょっと昔の物語

はじめに

これは(一財)全日本交通安全協会発行の「人と車」1986年5月号から1987年12月号に連載された内容です。それを平成3年に同協会が1冊の本にまとめて初版を発行し、今回紹介するのは平成18年に発行された改訂版の内容の一部です。

### ■ 自動車の誕生

自動車とは、道交法第2条に「原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であって、原動機付自転車等以外のものをいう」と規定されている。最初に現れた自動車は、馬車の車体に原動機を備えたものが多く、「ホースレス・キャリッジ」と呼ばれていた。1769年に仏人のN・I・キュニョーが蒸気三輪自動車を作ったものが最古で、1885年に独人のG・ダイムラーがガソリンエンジン付二輪車を完成、同じ年にC・ベンツもガソリンエンジン付三輪車を完成した。

### ■ 輸入自動車第一号

欧州で生まれた自動車が英国と米国に渡って非常な発展を遂げ、明治三十年代に我が国に入ってきたが、最初に入った自動車の記録はない。有名なのは、明治33(1900)年5月10日の皇太子殿下明宮(はるのみや)嘉仁親王(のちの大正天皇)の御成婚祝いとして、12月にサンフランシスコ在留日本人会から贈られた電気自動車(ウッズ製、3千ドル)だ。

この自動車は三宅坂で試運転中に誤ってお濠に転落したため「こんな危険なものは御召料にはできない」と倉庫入りとなった。これが我が国の自動車事故第一号だろうといわれている。鉄道の機関士が運転していたが、道の真ん中に立っていた老婆が避けようとしないので急停車しようとしたものの、ブレーキの使い方が分からず、ハンドルを切ったとたんにお濠に転落した。

### ■ 国産自動車の誕生

明治37(1904)年5月に国産第一号とみられる蒸気自動車(2気筒・25馬力・四輪)が岡山の電気工場を営んでいた技術者・山羽虎夫の手によって完成し、6km走ったが実用には至らなかった。ガソリンエンジン自動車の国産第一号は、有栖川宮威仁親王の勧めで吉田真太郎と内山駒之助が明治40(1907)年に製造したものだ。

明治43(1910)年に陸軍東京工廠で国産トラック第一号が完成し、翌44年には米国帰りの橋本増次郎(愛知県出身)が「快進社自動車工場」を創設し、のちに「ダット号」を製造した。自動車熱が高まると、これに反駁する声も出て、「自動車の横行闊歩を取り締まれ」という新聞もあった。

### ■ 負傷事故と死亡事故の第一号

明治35(1902)年7月22日13:50頃、横浜市山下町のグランドホテル脇で、英人クールの運転する自動車が歩行者の靴職人(男性・29歳)に衝突し右足に微傷を負わせたのが、日本の自動車負傷事故第一号で、明治38(1905)年10月26日17:00頃、大阪府堺市神明町の街路にて、大阪自動車会社の自動車で幼女(5歳)が轢かれて死亡したのが、自動車死亡事故第一号だ。

### ■ 自動二輪車の誕生

自動二輪車が初めて作られたのは明治18(1885)年で、独人G・ダイムラーがN・A・オットーの

ガソリンエンジンを改良して取り付け、完成した。我が国には明治 29(1896)年に入ってきたようで「石油発動機自転車」と呼ばれた。国産第一号は、前述の山羽虎夫が明治 42(1909)年に完成し、約 30 台生産して東京・大阪で売り出したが、実用には供されなかった。

明治 43(1910)年に東京の二葉屋商会が輸入エンジンを用いて「オリンピア号」を完成し、明治 45(1912)年に東京麻布で機械工場を経営する寺川竹蔵が「サンライズ号」を完成させ、いずれも輸入車に劣らない性能であったため、陸軍の指揮官車として指定された。

大正 5(1916)年には逓信省がサイドカー付オートバイを郵便輸送用に採用し、警視庁でも大正 7(1918)年、交通取締りのために赤塗りのオートバイ 6 台を使用し始めた(通称「赤バイ」。警視庁以外の警察も大正末までには赤バイ隊を発足させていたらしい)。その後欧米諸国の例に倣って、昭和 11(1936)年、視認性のよい白色に塗り変えたため、以後は「白バイ」と呼ばれるようになった。

## ■ 自転車の出現

文化 14(1817)年、独のカレル・ドライス男爵が木製の二輪車「ドライジーネ」を製作した。足で地面を蹴って走るものだが、独国では彼を「自転車の始祖」と呼んでいる。天保 10(1839)年には英のカールパトリック・マクミランがペダルによる後輪駆動装置を作り、英国では彼が「自転車の発明者」とされている。文久 3(1863)年には仏のピエール・ミショーが前輪に直接ペダルを付けた自転車を発明した。また、英のジェームス・スターレーがマクミラン車を改良して今日の自転車の基礎を作り「自転車の父」と呼ばれている。米ではアルバート・ポープ将軍が前輪駆動の「コロンビア号」を製造し、米国では彼を「自転車の父」と呼んでいる。

我が国では慶応年間(1865～68年)に外国人居留地でミショー型が使用された。国産車の製作も早急に進められ、明治 12(1879)年、梶野自転車製造所が横浜で、明治 20(1887)年、帝國自転車製造所が浅草で開業、明治 23(1890)年、宮田製銃所(のちの宮田製作所)がセイフティ型車(今の普通車型)の製造を開始した。明治 26(1893)年の年間生産台数は 500 台であった。

明治 28(1895)年当時、輸入車 80 円～300 円、国産車 45 円～110 円であり、自転車は貴族のステータスシンボルであったが、明治 30 年代に入って価格が下がって普及し始め、従来東京市の吏員は人力車を使って出張巡回をし、1 年間で 2 千円もかかっていたが、明治 33(1900)年、120 円の自転車を 10 台購入し、これを利用することにした。警視庁も人力車から自転車に代えた。

自転車の発達に伴い、自転車税の徴収、危険防止のため路上運転の禁止、鑑札の交付等の措置をとる府県も多くなった。そして警視庁では明治 31(1898)年 6 月に 7 箇条からなる「自転車取締規則」(警視庁令第 20 号)を制定したが、自転車保有台数の増加に対応するため、明治 34(1901)年 10 月には 17 箇条となった。

## ■ 左側通行から対面通行へ

道路交通に関する条約には、道路の通行する側は「それぞれの国において、すべての道路について統一されていなければならない」とされている。我が国においては、明治以前は特別な定めはなかったが、明治 33(1900)年 6 月、警視庁令第 20 号を以て「道路取締規則」が制定され、左側通行制度が定められた。車牛馬は車馬道の左側、その設けのない道は中央を通行すること。歩行者はみだりに車馬道を通行しないようにすることが書かれていた。左側を通行することとしたのは、昔から武士が左腰に大小を差していたので、右側を通ると刀の小尻が触れ合うし、左側からの攻撃にも弱いからだという説があり、もう一説には、11 年前の明治 22(1889)年に制定された「人力車営業取締規則」に「馬車が行き合うときは互いに左側に避けること」と書かれていたからという。

続いて明治 34(1901)年 4 月、警視庁告諭第 3 号で歩行者について「人道、車馬道の区別のお

る場合は人道の左側、区別のない場合は、その道の左側」と、左側通行を明示した。そして、大正 9 (1920)年 12 月 16 日に内務省が「道路取締令」(内務省令第 45 号)を制定して、全国的に人も車も左側通行が行われることとなった。

終戦後の昭和 20(1945)年、GHQ から「自動車の右側通行」を要請されたが、「施設、資器材の調達・改修に多額の経費を要することから実施できない」と言うと、「それでは歩行者を右側通行に変更して交通安全上合理的な対面交通を実施するように」との助言があり、昭和 24(1949)年 5 月、「道路交通取締法」の一部が改正され「道路を通行する歩行者は右側に、車馬は左側によらねばならない」(第 3 条)となった。沖縄県では、昭和 53(1978)年 7 月 30 日に本土と同じになった。

#### ■ 道路交通法令の整備

道路交通の発達に伴い、その円滑化と事故の未然防止のため、明治 5(1872)年 3 月に「馬車規則」(東京府達)、明治 10(1877)年 7 月に「馬車営業取締条項」、明治 13(1880)年 12 月に「馬車取締規則」、明治 14(1881)年 12 月に「人力車取締規則」、明治 22(1889)年 10 月に「乗合馬車営業取締規則」、明治 24(1891)年 1 月に「荷車取締規則」、明治 31(1898)年 6 月に「自転車取締規則」などの警察令が次々に制定された。また、明治 40(1907)年 2 月には「自動車取締規則」(警視庁令第 9 号)が定められた。

大正年間に入ると自動車数がさらに増加したため、大正 8(1919)年 1 月に「自動車取締令」(内務省令第 1 号)が制定された。これは我が国初の全国統一の交通法規で、自動車の定義、最高速度、構造装置、車体検査、運転免許、車両番号、交通事故を起こした場合の措置等について規定された。また、前述のように大正 9(1920)年に「道路取締令」(内務省令第 45 号)が制定され、人も車も左側通行が行われることになった。この二つの内務省令は、今日の「道路交通法」「道路運送法」「道路運送車両法」の「前身ともいべきもので、当時の交通秩序維持に関する基本法であった。

昭和に入り、昭和 8(1933)年 8 月に前記の「自動車取締令」が全面的に改正され、免許制度、構造装置、運転者の遵守事項等が規定されたが、その後は特別な改廃はなかった。戦後の復興に伴い、昭和 22(1947)年には自動車数が戦前を上回り、同年 11 月、「道路交通取締法」が制定された。次いで、前述のように、昭和 24(1949)年 5 月に同法の改正により「人は右、車は左」が決まって、11 月 1 日から全国的に実施された。

その後も車は増え続けて交通事故も増加し、昭和 34(1959)年には初めて死者数が 1 万人以上となり、大きな社会問題となった。そこで道路における危険の防止と交通の安全と円滑を図るため、昭和 35(1960)年 6 月に「道路交通法」が制定され、現在に至っている。

#### ■ 最初の交通信号機

交通機関の発達に伴い交通事故も次第に増加し始め、交通整理をする巡査の負担を軽減するため、大正 8(1919)年 9 月に最初の手動式交通信号機が東京に出現した。その後昭和 5(1930)年 11 月 1 日、日比谷交差点に米国から輸入した緑、黄橙、赤の三色燈火が一定時間のサイクルで点灯する自動式交通信号機が初めて設置され、昭和 8(1933)年 4 月 1 日には、クロノプラン式信号機(進行周期信号機)が昭和通りと銀座通りに設置されて系統的な交通整理が実施された。

昭和 20(1945)年当時の交通信号機は、警視庁に 355 基、大阪府警察に 18 基しかなかったが、昭和 38(1963)年 3 月に車両感知機を用いて交通量の多寡に応じて信号制御を行う感应式信号機が東京と横浜に設置された。さらには昭和 41(1966)年 4 月、銀座で電子計算機を用いた広域交通管制が開始され、昭和 46(1971)年以降、各地に交通情報収集機能と広域交通制御機能が一体化された交通管制センターが設立されるようになった。

## ■ 運転免許制度の始まり

大正 8(1919)年 1 月 11 日、「自動車取締令」(内務省令第 1 号)が制定され、2 月 15 日から施行された。それまでの自動車交通に関する取締法令は府県ごとに定められていた。明治 36(1903)年 8 月 2 日に制定された愛知県の「乗合自動車営業取締規則」が我が国初めての自動車取締規則といわれ、警視庁でも明治 40(1907)年 2 月「自動車取締規則」(庁令第 9 号)を制定して免許の様式を規定し、木製の運転免許証を発行した。免許証というより鑑札に近いものだ。

内務省令の「自動車取締令」は、我が国で初めて自動車の取締りを全国的に統一したもので、自動車の定義、最高速度、構造装置、運転手免許制度、交通事故発生時の救護義務、警察官への申告義務等が規定された。

免許の種類は、甲種免許(すべての種類の自動車の運転ができる)と乙種免許(特定又は特殊な自動車の運転ができる)に分かれ、有効期限は 5 年で更新制度はなく、希望する者は新たに試験を受ける必要があった。当時の運転手は高級な職業とみられており、多くの青年が受験した。現在と異なり、車体検査証がなければ運転免許試験を受けられなかった。運転する自動車がなければ運転手になれない制度であり、いわゆるペーパードライバーは存在しなかった。

「自動車取締令」は、昭和 8(1933)年に全面的に改正され、免許の種類を普通、特殊、小型の三種類とし、仮運転免許が新設された。戦後は、昭和 22(1947)年 11 月に「道路交通取締法」が制定され、これが昭和 35(1960)年 12 月に「道路交通法」となって、現在の運転免許制度が固まった。

## ■ 全国交通安全運動の始まり

大正 9(1920)年 12 月 16 日に「道路取締令」が制定され、左側通行などの通行方法が全国的に統一されたことを契機に、その周知・徹底を図るために、同月内務省から出された通牒を受けて、全国で法令の普及宣伝のための「交通安全デー」を設けるなどして交通安全旬間が実施されたのが、今日の全国交通安全運動の嚆矢だった。

昭和に入ってから春と秋の二回、「交通安全デー」が全国的に実施され、ポスターを官庁や学校に掲示し、ピラやパンフレットを家族や通行人などに配布して、交通道德の高揚、左側通行の励行等について啓蒙宣伝を行った。ただし、自動車の増加に伴って自動車事故防止運動に運動の重点が移っていったようである。

戦後は、昭和 21(1946)年 12 月 25 日～31 日の七日間、政府主催により「全国交通安全週間」が実施され、混乱した交通秩序を回復するため、ポスター、標語、論文等の募集、講演会・座談会の開催、街頭宣伝等、多彩な行事が繰り広げられた。その後、昭和 23(1948)年 12 月 10 日～16 日の一週間、国家地方警察本部主催により全国の自治体警察、文部省、運輸省の協賛で、「全国交通安全週間」が実施された。これは「交通秩序を回復し、交通事故の根絶を期す」ことを目的として「人は右、車は左」の対面交通の周知などに力点が置かれて実施されたもので、以後は毎年の行事となった。昭和 29(1954)年に国家地方警察本部は警察庁、自治体警察は都道府県警察本部となった。

昭和 28(1953)年から「〇〇年春(秋)季全国交通安全運動」とほぼ呼ばれるようになり、昭和 29(1954)年に警察庁が発足すると同庁主催となった。そして昭和 36(1961)年から警察庁、運輸省、建設省、文部省、労働省、厚生省及び全日本交通安全協会が共催、多くの民間団体が協賛して国を挙げての運動となった。また、昭和 51(1976)年 6 月 15 日から交通対策本部決定「全国交通安全運動の指定について」に基づき、春の運動は 4 月 6 日から 15 日まで、秋の運動は 9 月 21 日から 30 日までと期間を固定された。

(終わり)