

日本における自転車の交通安全対策の変遷  
History of the bicycle traffic safety in Japan

谷田貝一男 (日本自転車普及協会)

## 1. はじめに

交通事故全体の件数並びに自転車に関係した事故件数が平成16年以降減少を続けている一方で、交通事故全体における自転車に関係した事故件数の割合は上昇を続け、平成19年以降は20%を超えている。その中でも自転車と歩行者との事故が、平成12年からの10年間で1.56倍<sup>1)</sup>になっている。

交通事故に自転車に関係し始めたのは日本に自転車が渡来した江戸時代末期慶応年間から数年後の明治初頭からである。以後対歩行者、対自動車との交通安全対策は現在まで続いている。この中には当時の社会情勢を反映したものもあるが、現代に通用する事例も数多くみられる。本稿は、明治初頭から昭和19年までの事故の実例とその対策の歴史を振り返りその中から現代の問題の根源の探究と新たな対策の指針の参考になることを目的としたものである。

## 2. 明治初頭～20年代

### (1) 左側通行と自転車に対する最初の取締令

明治3年に東京府に対して製造と営業の願いが出され許可された人力車は翌4年には東京府下だけで10820両に達していた<sup>1)</sup>が、まだ通行人にとってなじみがなく、エドワード・S・モースは「道路に歩道がなく、群衆がその真ん中を歩いている。人力車が全速力で走ってきても通行人はそれを避けることの必要性を知らないらしい」と述べている<sup>2)</sup>。

当時、人力車のほかに乗合馬車も営業を行っていたため、明治5年東京府は車馬規則を公布し、「三、馬車行逢節ハ互ニ左ニ寄り……」と我が国における道路交通に初めて左側通行の原則を取り入れた。

こうした状況下で、大阪府は明治3年8月に「自転車が通行人を妨害することが少なくないので、道路上で運転することを禁止する」という日本における最初の自転車取締の府令を出した<sup>3)</sup>。しかしこれだけではその効果が見られなかったのか同府は5年に「自転車に乗り、戯れて橋の上や街中を数百mに渡って何回も往復し、通行人を妨害する者には、その自転車を取り上げる」というさらに厳しい内容の取締綱令を制定した<sup>4)</sup>。取締令が2回に亘って制定されたということは正確な数値は不明であるがある程度の台数が普及していた、歩行者にとって自転車は人力車同様存在認識がなかった、と考えられる。

### (2) 自転車によるトラブル・事故のようす

東京府の自転車台数は明治11年が584台、12年が1063台という記録があるが自家用は1台もなく、すべてが貸し出し用であった<sup>5)</sup>。この貸自転車が記録として最初に現れるのは9年東京下谷である<sup>5)</sup>。さらに10年には横浜元町の石川孫右衛門が外国人居留地31番地のチリドル商会の館主チリドルが前日に到着したばかりの自転車を裏庭で乗り回していたのを見て、この自転車を時間貸しすれば儲かると考え、1台約16ドルで16台注文して貸自転車屋を始めた。この店は1年で購入費を上回る利益を上げるほど繁盛したという。その後貸自転車業は全国各地に広がり、20年ころまで続いた<sup>5)</sup>が、貸自転車の増加とともに歩行者との接触事故も多くなり、地方でも発生している。

◎明治12年 群馬県<sup>6)</sup>

戯器（自転車のこと）は危険なもので、それを使用することで道路を妨害するから市街地や夜間での使用を禁止する県令が出されている。

◎明治18年 京都府<sup>7)</sup>

自転車が歩行者の妨げとなり、怪我をさせることもあり、学生は自転車に夢中になり勉強がおろそかになっているということで自転車の使用を禁止させた。

大阪府の明治19年12月の街路取締規則施行心得では「練習または遊戯のために自転車に乗ることを禁止したのは、貸自転車などに乗り、街路を往復して通行を邪魔するのを禁止することであって、自己所有の自転車に乗って時々娯楽に使うぐらいのものは実害がないので禁止するものではない」と解説している<sup>3)</sup>。このように自転車と歩行者との間で発生しているトラブルの原因は歩行者の自転車に対する存在認識の低さもあるが、自転車の無謀な乗り方と不注意によるものも多く、自転車に乗る側に責任が科される場合が大半であった。また、自転車と乗合馬車や人力車との接触事故も多く見られた。

◎明治23年3月11日<sup>8)</sup>

2人の若者が2台の自転車に揚々とまたがって浅草広小路の派出所を横目に、観世音の本堂に向かって右と左へ車輪を並べ、カラカラと音を立てながら車馬止の逆茂木も事ともせず、仲見世より仁王門まで乗り込んだ。巡査が両人を引致し、公園規則を犯したことにより罰金が科せられた。

◎明治27年4月26日<sup>9)</sup>

日本橋蛸殻町から神田小川町界限にかけて子どもや中小僧などに自転車の乗り回しが盛んに流行している。夜間などは通行の邪魔にもなり、子どもは夢中に乗りまわり大変危険である。

◎明治27年4月25日<sup>9)</sup>

神田一ツ橋通りで自転車にまだ不慣れな男が運転に気をとられ前方に目が行かず、乗合馬車と衝突し、自転車は大破し乗っていた男は右手と腰に怪我を負った。

◎明治28年5月20日午後8時30分ころ<sup>10)</sup>

東京本郷にある坂を自転車で上ろうとしていた男は、ペダルを漕ぐのに精一杯で前方坂の上から下ってきた人力車に気がつかず衝突してしまった。この男は現場を逃走、間もなく取り押さえられたが事故が原因で死亡した。

人力車や乗合馬車に対しては明治5年の規則布達以降、台数の増加に合わせて取締規則を数回に亘って改定し、事故防止に努めたが、自転車に対しては台数が明治21年で数千台程度と人力車や乗合馬車と較べると少ないため数県で出された禁止令を除くと明治20年代まではその対策は特に行われなかった。

### 3. 明治30年～40年代

#### (1) 交通事故件数の推移と自転車事故

明治25年から自転車の輸入を取り扱う代理店が次々と誕生し、アメリカから自転車の輸入が本格的に始まったことで自転車保有台数が東京府内だけでなく全国で急増していった（表1）<sup>5)</sup><sup>11)</sup>。これに伴い自転車同士の事故も起こるなど、東京府内における交通事故による死傷者数は

表1 自転車の保有台数<sup>5) 11)</sup>

	31年	34年	35年	36年	37年	38年	39年	40年	41年	42年	43年	44年
国内	25982	56616	57401	66521	86840	89949	124559	128972	192049	197021	239474	309785
東京			6229	6161	7463	7587	8151	9266	10574	14904	19923	25234

明治30年頃から増加の兆しが始まり、35年から特に負傷者が急増している（表2）<sup>2)</sup>。

表2 東京府内の交通事故による死傷者数<sup>2)</sup>

	11年	15年	20年	25年	30年	35年	37年	39年	41年	43年	45年
死者数	3	4	4	11	34	36	41	71	54	59	68
負傷者数	58	49	109	152	137	527	905	1971	1835	2050	2633

◎明治36年3月8日<sup>12)</sup>

日本橋で自転車に乗った書生が前を走る自転車を追い抜いた後左折して坂道を急速度で下って行った。そのとき前方から1台の自転車が坂を上っていた。その自転車は下って来る書生の自転車に気が付き、ベルを鳴らしながら左脇に避けたが衝突。書生は腰を打ち、手に負傷を負った。

◎明治36年3月28日<sup>13)</sup>

芝公園と田町の間で、自転車同士が正面衝突し、1人は頭部に大怪我を負った。

## (2) 自転車取締規則の制定

警視庁は自転車の増加が続く状況の下で事故防止対策として自転車取締規則を明治31年6月に布達した。

◎明治31年6月1日 警視庁令第20号<sup>5)</sup>

第1条 ベルを付けていない自転車は道路で使用してはいけない

第2条 夜間に走行するときはライトをつけること

第3条 道路では競走をしてはいけない

第4条 交差点、幅の狭い道、交通量の多い箇所を走行するときはベルを鳴らし徐行すること

第5条 道路では自転車に乗る練習を行ってはいけない

第6条 12歳未満の者は道路で自転車に乗ってはいけない

第7条 違反者は1日以上10日以下の拘留または5銭以上1円95銭以下の科料を科す

全7条にも関わらず当時の事故の実例を踏まえたものでその一部は現代の安全対策にも通用するものであった。しかも、第7条の罰金は労働者の1日の賃金が同じ明治31年で平均33銭であったことを考えると、罰則も厳しかった。

これを皮切りに警視庁はより具体的な諸規定を盛り込んだ規則を次々に公布していった。33年6月の警視庁令第25号で全63条からなる道路取締規則を制定して自転車を含む諸車は車馬道が設けてある場合はその左側を、設けていない場合は中央を通行し、歩行者はみだりに車馬道を通行しないようにという規定をしたが、実施上の混乱が絶えないため、34年4月の警視庁告諭第3号で歩行者の通行に関して車道と歩道の区別がある場合は左側の歩道を、区別のない場合はその道の左側を通行することを明示し、その遵守を呼びかけている。さらに、34年10月の警視庁令第61号で自転車に関してより具体的な禁止事項を盛り込んだ取締規則を制定し、その規制を強化した<sup>2)</sup>。

◎明治34年10月24日 警視庁令第61号<sup>14)</sup>

第1条 道路で自転車を利用するときは他人に警戒を与えるためのベルもしくはそのほかの音響器を自転車に装着するか携帯すること

第2条 乗車中は同時に両手をハンドルから離してはいけない

第3条 交差点、橋上、坂路、幅の狭い道、交通量の多い箇所を通行するときは音響器を鳴らし

て徐行すること ただし急な坂路では下車すること

- 第4条 歩行者や牛馬諸車を追い越すときはあらかじめ音響器を鳴らして警戒を与えること
- 第5条 前後の自転車は2間(3.6m)以上の距離を保って走行すること
- 第6条 道路もしくは道路に面した場所で乗車するときは袴もしくは股引の類を着用すること
- 第7条 夜間利用するときは乗車するしないに関わらずライトを点灯すること
- 第8条 軍隊、学生、葬儀等の列を横断してはいけない
- 第9条 幅の狭い道では並進してはいけない
- 第10条 長大の物を携帯することや下駄をはいて乗車してはいけない
- 第11条 車道と歩道の区別があるとき、自転車を押して行く場合に限り歩道を通行することができる ただし警察官が必要であると認められた場合は通行できない
- 第12条 道路では自転車に乗る練習や曲乗りを行ってはいけない
- 第13条 道路で乗るときはドロップ型ハンドルを使用してはいけない
- 第14条 定員以外の乗車をしてはいけない
- 第15条 12歳未満の者は道路で自転車に乗ってはいけない
- 第16条 警察官が必要と認めたときは一時停止もしくは乗車の停止を命じることがある
- 第17条 違反者は拘留または科料に処す

東京府以外でも33年12月に大阪が全8条<sup>4)</sup>、34年7月に愛知が全6条の取締令を定めた<sup>5)</sup>のをはじめ、各府県から相次いで取締規則が制定されていった。その内容は各府県とも概ね警視庁の内容に沿ったものになっている。

◎明治35年7月15日 神奈川県県令第52号<sup>15)</sup>

- 第1条 道路で自転車に乗るときは他人に警戒を与えるためにベルを車体に装着するか携帯すること
- 第2条 道路では以下の行為を行ってはいけない
  - 1. 自転車に乗る練習や曲乗りや競走は行ってはいけない
  - 2. 定員以外の乗車をしてはいけない
  - 3. 2両以上が並進してはいけない
- 第3条 交通量の多い道路を通行するときもしくは交差点を曲がる時はベルを鳴らして徐行すること
- 第4条 坂道または幅の狭い道では徐行すること ただし急な坂路では下車すること
- 第5条 市街地で乗車中は同時に両手をハンドルから離してはいけない
- 第6条 軍隊の列と行き違うときは右側に、学生生徒や葬儀等の列と行き違うときは左側に退くこと
- 第7条 諸車を追い越すときは右側から通過すること
- 第8条 夜間乗車するときはライトを点灯すること
- 第9条 警察官が危険その他必要と認めたときは下車を命じることや乗車を停止させることもある
- 第10条 第1条～第5条・第8条・第9条に反する者は拘留または科料に処する

◎明治35年 高知県<sup>15) 16)</sup>

- 第1条 自転車を所有する者は所轄警察署に届け出して車体の検査を受けること 自転車に乗るときは車体検査証を携帯すること
- 第2条 自転車を売却・譲渡・廃止したときは5日以内に所轄警察署に車体検査証を返却するこ

と

第3条 自転車所有者は次の器具を車体に装着すること

1. 住所氏名を刻印した金属板
2. 20間以上に音響の達する警告器
3. 30間以上に光線の達するライト
4. 車制

第4条 警察官が必要と認めたときは随時車体の検査を施行することがある

第5条 道路で2両以上続くときは後の車両は前の車両と少なくとも5間（9m）以上の距離を保つこと もし前車が徐行し後車がスピードを出しているときは後車は前車に対して音響警告器を使って合図をし、前車は右に避け後車は左側を通過すること

第6条 車馬や歩行者と行き交うときは左側に避け、軍隊に対しては右側に避けその他の行列葬送に対してはそのときの状況に応じて道を譲ること

第7条 交差点、橋上、坂道、幅の狭い道、交通量の多い所では音響警告器を鳴らして徐行すること ただし急な坂路では下車すること

第8条 歩行者または牛馬諸車等追い越すときはあらかじめ音響警告器を鳴らして警戒を与えること

第9条 隊列を組んで通行しているところを横断してはいけない

第10条 道路において他の自転車と並進してはいけない

第11条 道路で自転車に乗る練習や曲乗りや競走は行ってはいけない

第12条 道路で乗車中は同時に両手をハンドルから離してはいけない

第13条 定員以外の乗車をしてはいけない

第14条 夜間乗車するときはライトを点灯すること

第15条 12歳未満の者は道路で自転車に乗ってはいけない

第16条 火事の現場その他多数の人々が集まっている場所では自転車に乗ってはいけない

第17条 警察官が必要と認めたときは下車を命じることや乗車を停止させることもある

第18条 第1条～第3条、第5条～第16条に違反する者、第17条の命令に従わない者は10日以下の拘留または1円95銭以下の科料に処する

◎明治35年8月12日 秋田県自転車取締規則<sup>16)</sup>

第1条 道路で自転車に乗るときは他人に警戒を与えるためにベルを車体に装着するか携帯すること

第2条 道路または道路に沿った場所で自転車に乗るときは膝以上を露出させない服装を着用すること

第3条 交差点、橋上、坂路、幅の狭い道、交通量の多い所では音響警告器を鳴らして徐行すること ただし急な坂路では下車すること

第4条 軍隊、学生生徒、葬儀等の列を濫りに横断しないこと

第5条 歩行者または牛馬諸車等追い越すときはあらかじめ音響警告器を鳴らして警戒を与えること

第6条 2両以上続くときは各車両の間を2間（3.6m）以上の距離を保つこと

第7条 夜間乗車するときはライトを点灯すること

第8条 市街地では次の行為を行ってはいけない

1. 乗車中は同時に両手をハンドルから離すこと
2. 2両以上が並進すること

第9条 道路では次の行為を行ってはいけない

1. 曲乗り、競走、自転車に乗る練習
2. 適当な装置がないときに2人以上が乗る

第10条 警察官が危険その他必要と認めたときは下車を命じることや乗車を停止させることもある

第11条 第1条～第9に違反する者、第10条の命令に従わない者は拘留または科料に処する

各府県の取締規則を改めて見てみると「夜間におけるライトの点灯」「並進禁止」「定員外乗車禁止」などの他、「歩道での下車通行」や「多数の人々が集まっている場所での乗車禁止」など現代の道路交通法と同様の内容がすでに盛り込まれていたことがわかる。その一方で「12歳未満の道路での乗車禁止」や警報器（ベル）の使用機会の広さ等現代とは異なる内容もあることがわかる。

### （3）安全対策指導・取締り実態

各県は取締規則の制定に併せてその広報活動、安全指導も行っていった。例えば歩行者の左側通行遵守のPRとして繁華街の目抜き通りに規則の掲示をしたり、諸官庁・学校・工場・軍隊、消防組合、人力車夫組合に説明を再三にわたって行ったりした。また、ドロップ形ハンドルの使用禁止を徹底させるために自転車販売業者や貸自転車業者を集め、12才以下とドロップハンドルの貸し出し禁止を強く指導した。

全国でこうした自転車による事故を減らし交通安全を遂行する対策がとられていった努力が実り、明治35年以降自転車取締規則違反件数は減少していった（表3）<sup>2)</sup>。

表3 自転車取締規則違反件数（警視庁管内）<sup>2)</sup>

31年	35年	37年	39年	41年	43年
15	4337	3536	2533	4299	5631

しかし、明治30年代半ばから国内の自転車製造会社並びに部品製造会社が相次いで設立され、価格が低下するにともない、自転車の保有台数も増加していったことが事故の増加につながり、規則違反件数も40年代に入ると再び増加傾向に向かっていた（表1）。このため警視庁は自転車の事故防止対策として対策部署の設置を行ったが、そこでは安全指導よりも交通秩序保持を第一として厳しい取締りと罰金という方法がとられていた。

表4 明治40年の警視庁管内における事故内容とその人数の統計<sup>17)</sup>

事故の原因	男	女	計
スピードを出しすぎて歩行者を妨害した者	613人	5人	618人
夜間の無灯火走行を行った者	1215人	2人	1217人
道路脇で歩行者を妨害した者	15733人	877人	16610人

※女性の人数が少ないのは、当時自転車に乗る女性はごく一部の女学生や有産階級の女性しかいなかったためである。

※統計には人力車や馬車との接触事故が含まれていないが、事故を起こした人数を保有台数に対する割合は約13%であり、1人1台としても決して低い数字ではない。

※明治41年における東京市の諸車台数<sup>18)</sup>

自転車：6208台 馬車：176台 人力車：26908台 荷車：67050台

### ◎明治35年頃 自転車乗車の練習の取締り<sup>19)</sup>

大部分が草っ原で昼間でも人通りがほとんどない東京丸の内の道路で自転車に乗る練習を始めた者が、有楽町の交番の巡査に追いかけられた。人通りが少なくても道路で自転車に乗る練習は

取締規則に抵触するという事で巡査が取締りのために見回りを行っていた。

◎明治39年2月 警視庁告論第2号<sup>2)</sup>

「交通事故の発生は、車両を運転する者の不注意や規則違反などに原因が多いが、一方で歩行者に原因があることも少なくはない。警視庁としては出来る限りの予防策をとるが、規則遵守がなければ如何とすることもできない。左側通行をはじめ規則をぜひ自分で習慣化して危険防止を図ってほしい」との内容を述べ、左側通行、車馬道・電車軌道上の通行、諸車の疾駆等に関して規則厳守を呼びかけている。

◎明治39年4月<sup>20)</sup>

警視庁 交通課を設置

◎明治43年 警視庁<sup>20)</sup>

東京市内重要警察署に交通専務員58人を設置

◎明治42年3月 熊本<sup>21)</sup>

1名が定員の自転車に2名が乗車したため科料1円20銭に処された

◎明治42年4月 熊本<sup>21)</sup>

雑踏の中でベルを鳴らさずに自転車を走行していたということで科料80銭に処された

日本にバイクが登場したのは明治29年、自動車が登場したのが31年である。40年2月に自動車取締規則が警視庁から出されているが、東京府下における自動車の保有台数は40年で16台、45年で405台ということから、明治期における歩行者と車両の交通安全対策は自転車や人力車に対して行われたともいえる。その後、時代が明治から大正、昭和と変わるにしたがって自転車保有台数は増加し、また自動車やバイクとの関係も考慮し、自転車の制限速度を決めるなどきめの細かい規則が規定されていった。

#### 4. 大正・昭和戦前期

##### (1) 自転車と自動車の保有台数の増加と交通事故件数の推移

自転車の保有台数は大正元年の38万8000台から昭和13年の800万5000台へ21倍、自動車の保有台数は535台から22万2000台へ415倍という著しい増加を示し(表5)<sup>2)</sup>、これに歩行者と牛馬車の他、路面電車の発達拡大を加えて、道路の混合交通の度合いが深まっていき、結果として交通事故の件数は昭和7年まで増加を示した。これに対して自転車に関係した件数は大正13年15520件、昭和4年11615件、10年8966件、全体の中の割合は大正13年34.5%、昭和4年20.0%、10年13.5%といずれも低下を続けていった(図1)(図2)<sup>2)</sup>。

表5 大正期から昭和戦前期にかけての自転車と自動車の保有台数の推移<sup>2)</sup>

	大正元年	大正5年	大正10年	昭和元年	昭和5年	昭和10年	昭和13年
自転車	388523	867099	2319089	4370959	5779297	7303660	8005047
自動車	535	2116	13070	51108	111844	120926	222246

表6 昭和4年と平成21年における自転車に関係した事故状況の比較<sup>2) 22)</sup>

	事故件数	自転車に関係した事故件数	自転車保有台数	件数÷台数×100 (%)
昭和4年	58077	11615	531万台	0.22%
平成21年	766147	156373	8700万台	0.18%

しかし自転車に関係した事故件数の交通事故全体の件数に対する割合は昭和4年20.00%、平成21年21.20%とほぼ同じであるが、保有台数に対する割合は昭和4年0.22%、平成21年0.18%である(表6)<sup>2) 22)</sup>。昭和4年の保有台数は平成21年の0.06倍に過ぎな

いので、大正期から昭和初期における自転車事故の多さが際立つ。

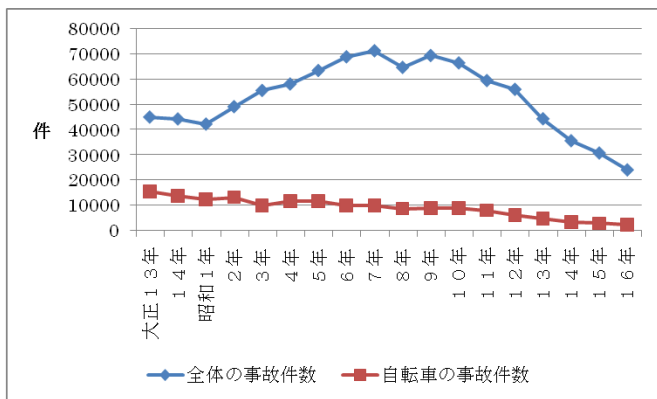


図1 大正末期から昭和戦前期の交通事故件数の推移<sup>2)</sup>

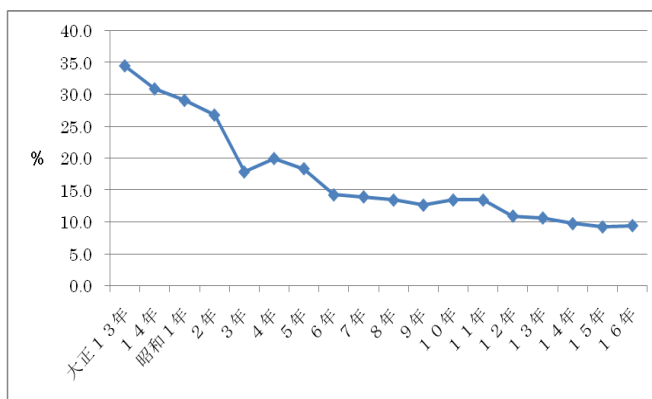


図2 大正末期から昭和戦前期の交通事故全体の中に占める自転車の事故の割合<sup>2)</sup>

この交通事故発生原因について識者が分析を行っている。大正7年、内務省警保局の永田局長は①道路の不完全、②自動車の急増、③運転手の不熟練、④歩行者が自動車に慣れていないため回避する方法を知らない、⑤左側通行が厳守されていないの5点を挙げている<sup>4)</sup>。大正14年、森保次は①自動車の激増と規則違反、②交通ルール遵守の不徹底、③交通安全施設の不足の3点を挙げている<sup>2)</sup>。昭和6年、警視庁の荒井退蔵交通係長は①事故原因の大部分は当事者の不注意であるから警視庁からの注意喚起が必要、②交通法規や歩車道・横断歩道・信号機・交通標識等の道路施設の理解と普及が必要、③小学生への交通教育、特に左側通行の厳守・道路の直角横断・車の前後の通り抜け禁止等の注意が効果的であるので重視して欲しいの3点を挙げている<sup>20)</sup>。森が指摘した②と③と荒井の提案は現代でも指摘されている点であり、日本における交通対策の根本的な欠陥事項ともいえる。

◎大正11年における大阪府内での交通取締令違反者数<sup>23)</sup>

全体の違反者数 653万8679名

違反者で処罰された者 4万6850名

処罰された者の利用車種 荷車利用者7502名 自転車利用者5787名 (12.3%)

◎昭和2年 広島県内<sup>24)</sup>

自動車の保有台数が大正13年554台、14年689台、昭和元年790台、2年1014台と急増しているため、自動車に関係した事故が13年104件、14年127件、昭和元年181件、2年308件、鉄道踏切における自動車事故が大正11年44件、12年45件、13年95件、14年65件、昭和元年158件と急増している。

昭和2年における自転車と自動車の事故を比較する(表7)と、件数は自転車が多いが死者数・傷害者数は自動車が多くなっている。

表7 昭和2年の広島県内における交通事故状況<sup>24)</sup>

	自転車	自動車	バイク	牛馬車	路面電車
事故件数	336	308	43	109	111
死亡者数	2	13	0	6	3
傷害者数	185	213	45	36	90

※事故件数全体における自転車に関係した事故の割合は37%

※傷害者数全体における自転車によって傷害を受けた人数の割合は33%

◎昭和5年末 警視庁<sup>25)</sup>

自転車保有台数 32万8184台

自転車事故件数 6205件 (1日平均17件) 12月は427件中164件が自動車との



## 事故

自動車運転手の話 自転車がいきなり横から飛び出してきたり、自動車の前方を横断したりして運転手泣かせです。疾走車と緩行車の区別がはっきりしない以上、終始自転車に脅かされ通しです。

交通課長の話 自転車などの緩行車は人道寄りに、自動車などの疾走車は車寄りを通行することになっているが、適切な取締規則がないため、自転車が自動車の妨害をしていることは認められる。取り締まり対策としてさしずめ大通りなどは白線を引いて疾走車と緩行車とを区別したら幾分事故も減少するだろう

### (2) 自転車による事故例

大正11年における事故例を列举してみると自転車の役割、交通体系の違いのため、現代とも異なる状況も多かったことがわかる。

◎9月10日午後6時30分<sup>26)</sup>

東京芝 自転車に長さ2m幅1mの銅板を乗せて走行中、銅板が歩行者の足の上に落下し、歩行者は右足の全部の指を切断

◎9月10日午後8時30分<sup>26)</sup>

東京三河島 走行中に歩行者を引き倒し、右手に2週間の傷を負わせた

◎9月13日午前7時<sup>26)</sup>

東京大森 路面電車の停留所を横断しようとしたとき電車に突き当たり即死

◎9月27日午前10時30分<sup>26)</sup>

東京深川 荷馬車を後ろから追い越そうとしてハンドル操作を誤り、橋の上から川に落下し即死

### (3) 事故防止対策

◎大正7年 警視庁<sup>2)</sup>

6台の赤バイを使った交通指導取締り開始

◎大正7年 東京市<sup>27)</sup>

自転車取締規則を警視庁令第21号により改定

第1条 12歳未満および飲酒者の乗車の禁止

第2条 音響器を装着すること

第3条 速度は市内の人家連続する場所では毎時8km、その他の所では毎時10kmとする

第4条 両手をハンドルから離してはならない

第5条 歩行者と並列走行してはならない

第6条 汽車、電車、自動車の前方を横断してはならない

第7条 傘差し運転、下駄による乗車の禁止

第8条 警察官の停止命令に従うこと

◎大正7年 静岡県<sup>28)</sup>

自転車取締規則を改定し、新たに下記の条項が盛り込まれた

※制動機および音響器を装着させること

※長大の物品の携帯もしくは搭載しての乗車の禁止

※傘差し運転の禁止

※運転の際の足の露出は厳禁であるが、下駄履きは許可する

※自動車、電車、自動車の直前の横断を禁止

※夜間乗車するときは車体の前部に灯火を点灯すること

◎大正8年 警視庁<sup>2)</sup>

手動式交通信号機を用いて交通整理を行う（銀座4丁目交差点他3箇所）

◎大正9年 警視庁<sup>2)</sup>

電車線路横断線（横断歩道）の創設

◎大正9年 大阪<sup>2 9) 3 0)</sup>

大正9年4月1日に道路法が改定されたことに伴い、明治33年制定の自転車取締規則を改定

※積載装置の大きさは長さ1尺5寸（45cm）幅1尺3寸（40cm）高さ4尺（120cm）以内とする

※市内および人家軒が並ぶ地域は時速8kmその他では12kmを超えてはいけない

※飲酒者、運転技術未熟者の乗車禁止

※4尺（120cm）以上の荷物を携帯しての乗車禁止

※傘差し運転、高下駄での運転禁止

※ライトは前面の見やすい箇所に固定すること

◎大正11年 大阪<sup>3 0)</sup>

手動式交通信号機「ゴーストストップ」を大阪市の渡辺橋交差点で使用開始

「進GO」と「止STOP」と書かれた丸形看板を取り付けた装置を1名の巡査が交差点中央で手動で回転させ、併せて2名の巡査が表示に従って通行人の制止を行った

◎大正11年 岐阜県<sup>3 1)</sup>

自転車取締規則を改定し、新たに下記の条項が盛り込まれた

※速度が市街地では時速12km、その他の地域では時速16km、夜間は時速8kmまでとする

※12歳未満の乗車の禁止

※2人乗りの禁止

◎昭和2年 大阪<sup>3 0)</sup>

交通取締規則を府令第72号で改定して通行区分を明確にし、これまで道路の真ん中を走らなければならなかった自転車を車道の左側に変更した

※歩道、車道の区別のある道路では緩行車馬（牛・馬・自転車・人力車・荷車・牛馬車等）並びに行列は車道の左端を、疾行車（自動車・オートバイ等）は中央部左側を通行すること

◎昭和5年 警視庁<sup>2)</sup>

手信号方法の統一 自動式交通信号機の創設

◎昭和5年 大阪<sup>3 0)</sup>

交通課の設置 停止線・横断歩道の標識の設置 自動車・自転車・荷車等の通行区分を定める

◎昭和6年 大阪<sup>3 0) 3 2)</sup>

交通取締規則改正原案

※信号機や標識のある交差点での通行規定（交差点では車馬は歩行者の進行を妨げてはならない 歩行者に優先権がある）

※優先通行権の規定（信号機のない交差点では他車を左に見るときは一時停止してその通過を待つこと 自転車と自動車などの疾走車では疾走車に優先権がある 2両以上同方向に並んだときは右側の車両に進路を譲ること）

※自転車の集荷に関する規定（荷台以外に積荷しない 荷台から突き出ない 積荷の高さは地上から5尺（150cm）以内とする 蕎麦を山積みして片手で運手する危険な行為の

禁止)

※12歳以上でないと道路上で自転車に乗ることはできない

◎昭和6年 警視庁<sup>33)</sup>

小児用自転車は遊戯物として交通取締規則、道路取締規令から除外されているが、交通頻繁な道路での利用が盛んとなり、交通の妨害や事故が多くなってきたため、交通課から「小児用自転車や三輪車等は車道に出てはならず、嚴重に取り締まる」という通達が各警察署宛に出された

◎昭和9年 警視庁<sup>2)</sup>

ロータリー式交通整理の実施 交通標識の統一

◎昭和9年 広島県<sup>34)</sup>

大正10年に制定された交通取締令の大幅な改正で自転車の項目を新設

※傘差し運転の禁止

※泥酔者の運転禁止

◎昭和9年 大阪<sup>35)</sup>

自転車に乗って道路を斜めに横断しようとして、直角に横断していた自転車と衝突して相手に負傷させた者に対して、道路取締令に基づき有罪判決が上告審で確定した

#### (4) 交通安全教育

大正9年12月に道路取締令が公布されたことに伴い、内務省から「自転車取締令ニ関スル件」の通達が出された<sup>2)</sup>。その主たる内容は「民衆の交通安全思想を高めること・法令の宣伝を印刷物や各種会合を利用して行うこと・左側通行の習慣を作ること・規律の指導に重点をおき、違反者を直ちに処罰することがないようにすること」であった。これに従って大正10年から左側通行を軸とした交通安全運動が全国的に展開された。

◎富山県 大正10年3月20日～24日<sup>2)</sup>

県下一斉に「交通安全デー」が催された。

※注意書（左側通行の遵守・自転車の練習などの交通妨害の禁止・夜間の灯火）を各戸・街頭で配布

※青年会による講話

※自転車・乗馬による行進

※商店の窓ガラスにチラシを添付

※赤・青の腕章や赤・白のタスキをかけた小学生が街頭に立つ

※交通安全デーと書いた横断幕を路面電車に貼る

※交通安全の都都逸を作って芸者に講習し、お座敷で唄った

※青年団500名による交通安全宣伝歌を歌いながらのちょうちん行列

◎京都府 大正10年3月19日～25日<sup>2)</sup>

京都府による京都市内での交通安全に関する催事を行うとともに各警察署単位に交通業者を中心とした交通安全会を組織化した。

※交通標語募集を兼ねた宣伝ポスターの掲示

※花電車・自動車のパレード

※講演会

◎大阪府 大正11年6月15日～17日<sup>31)</sup>

大阪府と大阪市が合同で交通安全宣伝活動を行った。

※装飾した自転車のパレード

※交通安全の標語を書いた手旗を持って行進し、歩行者にビラを配布

◎東京府 大正11年12月9日～10日<sup>36)</sup> <sup>37)</sup>

東京府では交通事故防止協会によって交通事故防止宣伝活動を大正10年12月の第1回から11年6月、11年12月、12年4月とほぼ半年に1回ずつ開催した。

※東洋家政女学校・日本女子商業学校の生徒や市内青年団数千人を動員して、交通頻繁箇所  
で絵はがき50万枚を歩行者に配布

※ポスター1万枚を交番・掲示場・停留場・集会場等に掲示

※絵入り事故統計表を電車・路面電車車内に掲示

※交通標語を書いた幕を貼った自動車隊のパレード

※帝国大学・早稲田大学の学生による夜間宣伝並びに著名人による路傍講演

※交通事故による負傷者を防止協会嘱託病院に於いての無料手当

◎大阪府 昭和5年11月11日～17日<sup>38)</sup> <sup>39)</sup>

大阪交通安全協会が昭和5年11月10日に発会し、11日からの交通安全週間で同会主催による各種催しが開かれた。開催目的は①信号機に対する訓練、②停止線に対する訓練、③横断歩道に対する訓練、④自転車・荷車の車道左側通行訓練、⑤歩行者の交差点での横断歩道以外での道路横断の危険性の広報活動である。

※警官・青年団・女子青年会等の団員を総動員してビラ100万枚・パンフレット50万枚・  
宣伝マッチ10万個の配布・宣伝マーク5万個の販売

宣伝マークは3万1531個販売した

※ポスター3万5000枚を街頭・劇場・湯屋・電車内に掲示

※宣伝旗5万本を立てる

※飛行機より事故防止ビラ散布

※バスの前面ガラスに「交通事故絶対防止」の文字を入れる

※ラジオで交通安全をPRする

※自動車隊の行進

※ネオンサインを利用した宣伝

※各劇場寄席で交通道德普及演芸の上演

※交通違反者に赤ビラ・正しい交通者に青ビラの配布

赤ビラの配布枚数 歩行者：8万5450枚（横断歩道無視：5万0786枚）

自転車・荷車：5万7727枚

自動車・リヤカー：3万9342枚

赤ビラの配布枚数が毎日5000枚から10000枚も減少していった

※映画館で小学生に交通映画を上映

※アドバルーンに掲揚

※期間中に起こった事故の原因責任等をラジオや新聞で公表する

◎昭和6年 愛知県<sup>2)</sup>

名古屋市の熱田警察署では管内の学校と共同で児童・園児を交通事故から守る運動を行い、好成績を取めた。このため同様の運動が市内各署に広がり、中には校庭に本物の交通標識を置いて仮設交差点を作って実地訓練を行ったところもあった。

※学童横断道路を設置して「自動車徐行」や「危険」の標識の設置する

※登下校時の巡査による交通整理・指導

※学校内での実地訓練

## 5. 昭和10年代戦時体制下

### (1) 交通事故件数と交通取締り

時勢を反映し、事故件数・負傷者数（表8）<sup>40)</sup>は減少の一途となった。こうした状況下、名古屋市内各所で昭和16年8月7日～8日の2日間、午後8～11時に一斉検問を行ったところ、交通道德無視者検挙数の73.8%が自転車利用者でそのうちの88.2%が無灯火による検挙者であった（表9）。電池を惜しんだ結果による無灯火が原因である。警視庁は17年3月に警戒管制時の交通取締標準を決定したが、その中で自転車は交通取締規則を厳守することと夜間の燈火提灯ナショナルランプ程度（写真1）のものは平常のままとしている。

表8 昭和10年代戦時体制下における交通事故件数の推移<sup>40)</sup>

	16年	17年	18年	19年	20年
全体の事故件数	24082	21159	16780	11507	8706
負傷者数	21042	19636	16087	11580	9094

表9 名古屋市内における交通道德無視者検挙数<sup>2)</sup>

	自転車	トラック	ハイヤー
総検挙者数	533	20	83
無灯火による検挙者数	470	8	44



写真1 ナショナルランプ

大正15年実用新案が出願告示され、年間3600万個が生産されたこともあった

（自転車文化センター所蔵）

### (2) 交通安全対策

戦時体制で輸送力確保を第一主義となり、交通事故防止対策はなかなか実施できなかった。しかし17年度における警視庁管内における15歳以下の児童の交通事故は1319件で、死亡者数が前年度より9名増加という状況で、警視庁は国民学校と管下各署に対して児童の交通知識及び訓練実施方を通牒して早急の実施を要望している<sup>2)</sup>。

#### ◎昭和18年 警視庁<sup>2)</sup>

大塚署が国民学校で紙芝居による交通道德訓練を実施

#### ◎昭和18年12月27日 「戦時特例に関する件」制定公布<sup>2)</sup>

自動車・荷車の積載量の大きさ・重さ等の制限撤廃 自動車の定員撤廃 荷馬車の大きさ制限撤廃

#### ◎昭和20年3月<sup>2)</sup>

赤色尾灯の規定撤廃 前照灯の規定緩和

## 6. 東京と大阪における自転車と自動車の分離政策

大正期から昭和期にかけて自転車も自動車も所有台数が急増し、その増加率は大正10年と比べて昭和5年で自転車2.5倍の578万台（図3）<sup>2)</sup>、自動車8.6倍の11万台になっている（図4）<sup>2)</sup>。特に自動車の保有台数はまだ自転車の保有台数と較べて少ないものの、車両として

持っている速度の大きさと保有台数の急増する割合の大きさから、既存する1本の道路上における混合交通の度合いが深まっていき、結果として交通事故の件数が増加を示していた。このためどのように自転車と自動車を分離するかということが課題になりつつあるときであった。特に混合交通の激しい東京と大阪では自転車と自動車の分離政策を模索したときでもあった。

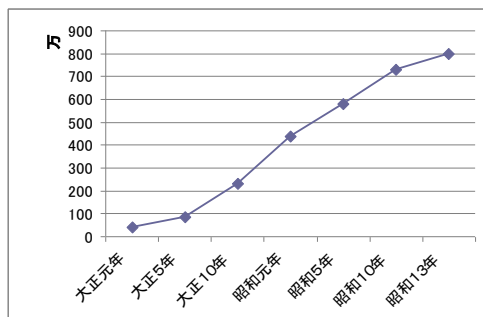


図3 大正元年～昭和13年における自転車の全国保有台数の推移<sup>2)</sup>

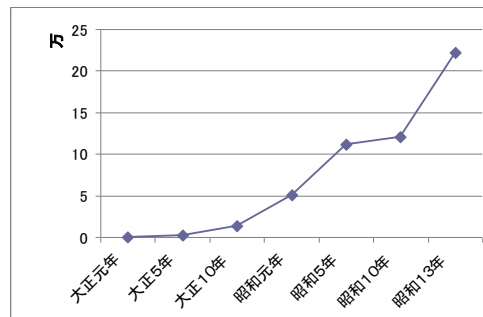


図4 大正元年～昭和13年における自動車の全国保有台数の推移<sup>2)</sup>

### (1) 大阪

昭和5年～7年にかけて、大阪市北区天神橋交差点から西成区天下茶屋東交差点までの全長6.1km、幅22mの市内を南北に伸びる第一級の幹線道路である堺筋通りで、混雑を解消するためにこの1本の道路上で自転車と自動車を分離するのではなく、並行する別の道路も使って自転車専用道路と自動車専用道路に分けようという試みが具体化する直前まで行った。結果的に幹線道路からの自転車の締め出しという方法であった。こうした動きを当時の新聞記事から拾って追ってみた。

#### ①堺筋通りの交通実態

◎昭和3年6月15日<sup>41)</sup>

堺筋通りの博労町停留所付近で、自動車に跳ね飛ばされた自転車が進行してきた市電に轢かれ、自転車を運転していた青年が即死した。

◎昭和5年11月7日<sup>42)</sup>

午前7時から翌日午前7時までの24時間における自転車の通行量は4万2481台で、自転車を起因とする事故が70%である。

◎昭和5年12月12日<sup>43)</sup>

昭和5年1月30日から2月15日までの八幡町交差点における調査では、1時間平均自転車2600台、歩行者1180人が通過した。

◎昭和6年2月20日<sup>44)</sup>

自転車の台数：府全体40万1279台、大阪市内：26万3005台、堺筋の船場署管内：2万4587台(堺市の総数より多い)である。

船場署の調査によると本町2丁目交差点を通過する自転車の台数は4万4087台で、特に午前10時～午前11時の1時間では4115台(1分に68台)である。

◎昭和7年4月22日<sup>45)</sup>

4月20日早朝から夕方まで4回にわたって堺筋通りの交通量の調査を行った(荷車の通行はすでに禁止されている)。

#### 1時間の交通量

平野町	午前7時～8時	南行	自動車・自動自転車	377	自転車	301
			北行	自動車・自動自転車	416	自転車
長堀橋	午前9時～10時	南行	自動車・自動自転車	567	自転車	673

		北行	自動車・自動自転車	637	自転車	1250
三越前	午後1時～2時	南行	自動車・自動自転車	576	自転車	613
		北行	自動車・自動自転車	564	自転車	536
日本橋1丁目	午後3時～4時	南行	自動車・自動自転車	808	自転車	1065
		北行	自動車・自動自転車	747	自転車	1095

## ②堺筋通りの交通対策

◎昭和5年9月5日<sup>46)</sup>

大阪府警察部に交通課新設が内定

◎昭和5年11月7日<sup>42)</sup>

要所に種々の信号機を設置するが交通量は増加する一方である。

◎昭和5年11月10日<sup>47)</sup>

交通安全協会が発足

◎昭和6年2月22日<sup>48)</sup>

府交通課が自動的交通整理法「プログレシブ・システム」(ニューヨークで導入されている)の導入を北浜2丁目～長堀橋間で検討している。「g o ・ s t o p」の交通表示機が設置してある区間の距離に応じて「g o ・ s t o p」の各時間を変化させることで、常に適当な交通量を保持できる。ただし、自動車と路面電車が常に時速19マイル6を保つという前提が必要で、そのために交通課は赤バイを使って標準速力の訓練徹底に努めることになった。

## ③堺筋通りにおける自転車締め出しの動き

◎昭和5年11月7日<sup>42)</sup>

交通課が堺筋通りを一定時間に限り自転車を通行禁止させるべき調査中である。北浜2丁目から日本橋1丁目までの両車線を一定時間内通行禁止とし、交差点での横断のみ可とするもので、かつて同様の計画があったが沿道の商店の反対で不成功に終わった経緯がある。

◎昭和5年11月7日<sup>49)</sup>

11日からの交通週間の終了を待って北浜2丁目から恵美須町2丁目までの5マイルを朝7時～夜12時まで牛馬車・荷車の通行禁止が発令される模様である。

◎昭和5年11月8日<sup>50)</sup>

船場・島之内両署は通行禁止に反対である。自転車の事故は両署あわせて一ヶ月間で十余件、しかもその事故の大半は自動車によるものである。もし禁止すれば狭い裏通りを自転車が通行することになり、問屋街で道路に物が置いてあることから、事故がむしろ3倍5倍になる。沿道の各商店会も反対している。交通課では試験的に1ヶ月とか3ヶ月とかの期限を決めて実施する予定で、商店の利用と外部からの利用に分けて調査するが、混乱は御堂筋が完成するまでである。

◎昭和6年2月14日<sup>51) 52)</sup>

2月13日三越前～北浜2丁目午前9時～10時30分のうち30分間、自転車の北行きを通行禁止として西へ迂回させたが好成績だった。また電車・バス・タクシーの通行状態を調査し、併せて商店街の自転車利用も調査したが、その結果として予定のバス台数よりも多くが通過したが空車も多かった。

◎昭和6年2月14日<sup>53)</sup>

堺筋通りの自転車通行禁止は是か非かを尋ねた。

本町交通巡査：交通事故の直接間接の原因は自転車である。

長堀橋巡査：自転車でも左側通行すれば事故は防げるが、禁止すれば裏通りでの事故が多くな

る。

北浜巡査：実験の結果交通整理は楽になったが、たくさんの諸車を留めると時と場合によっては混乱を来す。

沿線商家：電話があるので禁止による影響はない。隣の病院に自転車事故による負傷者がよく担ぎ込まれるのを見るとなんとかならないのかと思う。卸商や大商店はトラックなどを使うが、小商人は自転車を使うので禁止は無茶な話である。

◎昭和6年2月20日<sup>44)</sup>

船場・島之内というビジネス街を通るため商取引上重要な役割を担っているため、界限や自転車業界が反対している。

府交通課：慎重な研究結果、当初の「全線一斉禁止」から「まず平野町または三越前～北浜2丁目の短距離だけ禁止」とし、その成果を見て漸次禁止区域を南進する方針に変更する。

◎昭和6年2月23日<sup>54)</sup>

此花区の自動車従業員で組織する組合は自転車通行禁止を一日も早く実施する要望書提出を決め、23日に50台余の自動車ですべてで全市に大デモを行う予定である。

◎昭和6年8月30日<sup>55)</sup>

堺筋通りの交通量はすでに飽和状態を乗り越え、交通整理にさえ困難を感じているため、その緩和策として自転車乗り入れ禁止のうわさが出るが、その度に猛烈な反対運動にあい、そのままになっている。市バスの堺筋通り乗り入れによる増車の願いに対し、交通課が詳細調査を行ったところから自転車乗り入れ禁止が明白となった。しかし反対運動にあうことが必至のため、不意打ち的な禁止命令を発する段取りとなり、着々実行を進めている。北浜2丁目から日本橋北詰の堺筋通りが禁止となり、東西の堺筋通りに沿う道路に迂回させる。実施時期は未定だが間近に抜き打ち的に発令されるものと見られる。

◎昭和7年3月31日<sup>56)</sup>

交通安全週間期間中の1日、試験的に日本橋南詰～日本橋筋1丁目を自転車通行禁止とした。通常は道頓堀・五花街・千日前方面からの流れで人車があつた返しているが、禁止日は面目を一新し、整然たる模範交通街が出現した。交通課はこの結果を喜び、いよいよ乗り入れ禁止区間をギリギリ押し広め、やがて堺筋通りのすべてで自転車通行禁止を決定することに肝を決めた。

◎昭和7年4月13日<sup>57)</sup>

堺筋通りという幹線道路から自転車を駆逐する問題は歴代の保安・交通課長が必ず一度は手をつけたものの、その都度複雑な事情と猛烈な反対運動のためにうやむやになっていた。12日午後交通課長はこの問題について調査を命じた。

理由：堺筋通りに自動車が集まって交通量が過剰になった上に、自転車が一層混乱させていて、事故発生を助長している。

難点：堺筋通りに並行した自転車専用道路の指定すると、堺筋通りにより一層自動車が集中し整理困難を来す恐れがある。また沿道商店銀行等の経済的機能の障害に対する町民の反対もある。

このため、これらの点を調査の上断固たる処置に出る決意を示した。

◎昭和7年4月19日<sup>58)</sup>

堺筋通りの交通地獄を緩和するには自転車の交通を禁止するしかないということはここ数年来しばしば繰り返されてきたことで、府当局も再三再四実現に向けて努力してきたが、その都度反対にあつて今日まで実現できていない。交通課長一人の決心くらいで実現ができるのか。堺筋通りを禁止するというのならその傍線の難波橋筋通りと八百屋町筋通りの交通から整理しなければ



ならない。しかしこの2路線は商業上主要なもので、常にトラック荷車等によって商品貨物の積み下ろしが行われており、その他交通上からいうとむしろ堺筋通りより輻輳している。堺筋通りから自転車を駆逐するならばこの両線の整理が肝要である。

この問題は一見単純にしてすこぶるデリケートな関係を有しているから容易には実現できないだろう。要は交通当局の決心如何による。

◎昭和7年4月19日<sup>59)</sup>

今回は各方面の反対覚悟の上で近々中に禁止案を発令するに決した。この実施前に予備試験の形で不意打的に1日または2日間堺筋北浜2丁目～恵美須町に至る3マイルに自転車の通行を禁止してその日の交通状態・事故の有無等を詳細に調査し、以て禁止による効果を知ることになった。その成績によって早急に発令を見る運びになったのである。

◎昭和7年4月22日<sup>60)</sup>

1分間に自転車36台自動車26台が南北に渦巻きつつ交流している状態で、この堺筋通りから自動車か自転車か何れかを駆逐しなければこの交通混乱と事故激増(昭和6年の1年間で679件)は避けられない。このため府当局はさらに堺筋通りに並行する東西の代用道路の荷馬車の交通量を調べ、これを自転車や荷馬車等の緩行車専用道路とし西側を南行、東側を北行の一方通行としてこの交通難問題を解決するという大体の方針を決した模様である。

◎昭和7年7月2日<sup>61)</sup>

府交通課案では7月1日から堺筋の自転車乗り入れ禁止を実施する計画であったが、人事異動の関係で警察部長の決済が得られず、実施予定日が来ても自転車が通行している。

交通課長の話：基本調査の関係で遅れたが、調査完了次第実施する。堺筋通りとその並行代用路の交通量調査だけでは完全ではないので念には念を入れる必要がある。先日の24時間の徹底的交通量調査で諸車の流れと系統を詳にして全局から堺筋通りの交通価値・全市交通と堺筋の関係を判定する必要があり、目下調査資料の整理中で、近々実施の考えである。

昭和初期から様々な形で堺筋通りにおける自転車と自動車の分離対策が行われてきたが、実現しないままこの昭和7年7月の報道を最後に具体的な動きが新聞上では報じられなくなった。

## (2) 東京

大正8年に新橋～日本橋～神田間の路面電車通りなど主要道路3本に関して手引の荷車や牛馬車などの緩行車の8時から20時までの間の通行禁止を実施した<sup>2)</sup>。その一方で自転車専用道設置の模索も始まり、8年12月6日公布内務省第25号「街路構造令」第3条で自転車道の設置基準が設けられた<sup>2)</sup>。

第3条 街路は車道及び歩道に区別すること。但し、1等小路及び2等小路においてはこれを区別しなくてもよい。街路の状況により遊歩道を設けるときは歩道として兼用することができる。広路では必要があるときは高速車道または自転車道を設けること。1等大路でも同じ。

この法律は同年公布の「道路法」第31条「道路の構造、維持、修繕及び工事執行方法に関しては命令を以てこれを定める」に基づいて定められたもので、ある一定の規模以上の道路では車道と歩道を分離することや、遊歩道には並木を植栽すること、さらには街路の各構成要素の構造・サイズや用いる材料などについても定めている。

12年には田中萃一郎が「丸の内とか日本橋通りとかにはコッペンハーゲン流に自転車専用の道を車道と歩道の間についたら・・・」という提案を行い<sup>2)</sup>、日比谷から櫻田本郷町までが12年9

月までに竣工の見込みで道路区分が次の通りであるという報道もあった<sup>62)</sup>が、昭和7年に江守保平は大正8年に「街路構造令」第3条が公布されたにも関わらず、まだこのような施設が試みられていないと述べている<sup>63)</sup>ことから、この報道は実現しなかったと推察できる。

歩道	自転車	樹木	自動車	電車	自動車	樹木	自転車	歩道
	荷車道		専用道	専用道	専用道		荷車道	

江守保平は昭和7年に「自転車道の施設を提唱す」と題した論文<sup>62)</sup>を公表し、その中で幅員が27mの道路の場合と10mの場合について、自転車専用道を設けた場合の実例を提案している。27mの場合、中央に路面電车道があり両脇にそれぞれ5mを2.5mの歩道と1.5mの自転車専用道に割り、歩道と自転車専用道との間1mに樹木を植え、車道と自転車専用道との間は15cmの段差を設けている(図5)。また10mの場合は地方道路の場合として、両脇にそれぞれ1mを自転車専用道に割り、車道と自転車専用道との間1mの未舗装の間隔を設定して歩行者は自転車専用道を通行するとしている(図6)。この提案に沿った形の自転車専用道が昭和13年、板橋の中山道で設置されている。また10mの場合は現代における自転車の歩道走行と同じ形態になる。

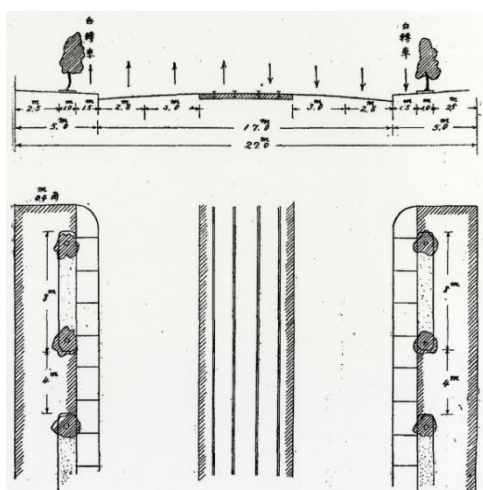


図5 幅員27mの場合<sup>62)</sup>

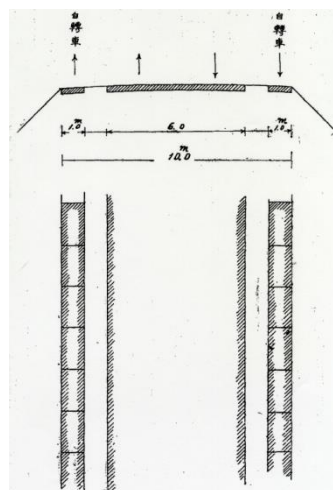


図6 幅員10mの場合<sup>62)</sup>

(いずれも上図が横から見た図 下図が上から見た図)

### ①板橋の自転車専用道の構成とその位置

この自転車専用道に関して昭和13年6月15日の日本自転車連盟編集、目黒書店発行「自転車運動綱要」に写真と道路構成図が掲載されている(写真2)<sup>64)</sup>。



写真2 昭和13年の板橋の自転車専用道<sup>64)</sup>

注釈には

「昭和13年東京市板橋区志村町に竣工した、わが国最初の自転車専用道路」と書かれている。道路構成図によると幅員25m道路で、両脇に歩道がそれぞれ3m、中央に12mの車道があり、それに挟まれた両側にそれぞれ3.5mの自転車専用道が設置されている。この構成は江守の提唱案に沿った形になっていて、幅員はほぼ同じで中仙道は路面電車がいない分、歩道と自転車専用道を広く取っているが、歩道と自転車専用道の間に樹木を植え、車道とは段差を設けるなども同じである。

志村町、幅員25mということから国道17号線の中仙道であることがわかる。写真を見ると緩い坂道になっていて、右側に擁壁がある。昭和12年発行の1万分の1の地形図を見ると中仙道で擁壁が描かれているところが1ヵ所あり、その付近には延命寺、熊野神社があることがわかる(図6)。また、昭和11年4月に撮影されたとする志村坂上から坂下へ向かう中仙道の写真にも類似の擁壁が写っている<sup>65)</sup>。これらの条件と道路の形状を重ね合わせてこの場所を現在の地形図で探すと、都営三田線志村坂上駅から志村3丁目交差点までの間であろうことが推察できる。

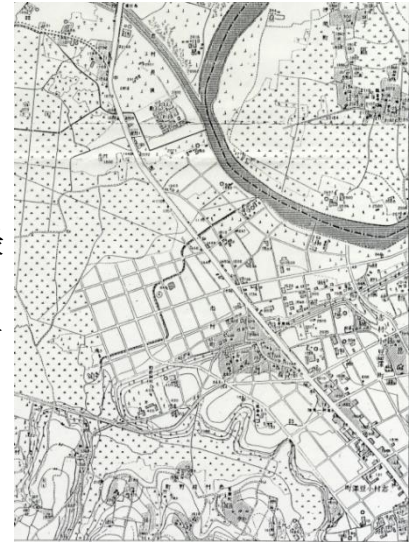


図6 昭和12年測量発行  
中央部下のあたりか？

### ②中仙道の拡張工事の経緯について

大正5年10月と翌年の11月に東京市北豊島郡内の9箇町村が中仙道の幅員拡張の要望書を東京府に提出した<sup>65)</sup>。この要望書には、「郡唯一の大動脈ともいふべき国道中仙道の幅員に至っては、明治維新以前より今日に至るまで50有余年……尺寸の幅員も之を増加せらる事なきが如し」と訴え、さらに「沿道郡民の交通上に地方発展上に深く憂慮してやまざる所以なり」として、速やかに幅員を拡張すべきことを上申している。大正12年9月発行の地形図では、志村坂上駅から志村3丁目を通って戸田橋までは25m道路で、志村坂上から南の下板橋方向は拡幅が出来ていない。

この要求は関東大震災による復興計画の1つとして都心と郊外を結ぶ放射状道路の整備・拡張を目的とする「東京都市計画事業道路改修第2期計画」が大正15年の東京府議会の議決を得ることで実現する見通しとなり<sup>66)</sup>、続いて昭和2年北豊島郡域が都市計画区域に入り<sup>67)</sup>、改修区間の延長が加えられた上で昭和3年3月に東京府知事の都市計画事業として確定した<sup>66)</sup>。

この計画事業の中で中仙道は総事業費210万4150円で板橋町下板橋から志村志に至る2335mの区間が幅員25mに拡張されることになった。車道と歩道を区別したものの、主要道路としてコンクリート舗装までは至らず、砂利道として整備されることになり、昭和8年8月に完成し、13年6月に舗装化が完了した<sup>67)</sup>。前出の「昭和13年東京市板橋区志村町に竣工した」とはこのときのことで、その際にわが国最初の自転車専用道が設置されたと推察される。

### ③中仙道の拡張に至る背景について

旧板橋(現在の板橋区東部)の人口は次のように増加していった<sup>65)</sup>。

明治20年：3415人 大正14年：2万5983人 昭和5年：4万4713人  
昭和7年10月に西部を含めた人口12万0168人の新板橋区が誕生したが、15年の人口は23万3115人で2倍に急増している。

特に中仙道の志村3丁目より南側は甲種特別地区に指定されたため、危険物取扱工場や化学工場などが続々と移転してくることになり、昭和13年9月現在、76工場に1万3180人の職工員がおり、そのうち1万2580人が中仙道を利用して通勤しているという記録がある<sup>68)</sup>。

当時は現在の三田線板橋区役所前駅手前までは市電が敷設されていたが、そこから志村方面は中仙道乗合バスと東都乗合バスに頼るしかなかった。当時のバス1台当たりの乗員数は多くて30人位であるから、約6分に1台運転するとして、1時間当たりの輸送人数は300人程度に過ぎず、1万人余の通勤輸送に難しさがあったことは容易に推察できる。

一方、東京府内における自転車の保有台数と人口は昭和5年が53万3761台・540万8678人、昭和10年が86万1295台・636万9919人、人口数をこの台数で割るとそれぞれ1台あたり10.1人、7.4人になる。この当時の交通機関としての自転車の位置は主に自宅から会社工場までのダイレクト通勤に使用され、電車、市電、バスと並ぶ第1次交通機関であった。中仙道を利用する職工員の3分の1、約4200人が自転車を利用したとすると昭和10年では約567台が必要となる。現在、板橋区が志村坂上駅周辺に設置した無料駐輪場の収容台数が240台である<sup>6)9)</sup>から、約567台という数字が現在と比較しても大きいということがわかる。

#### ④中仙道における自転車専用道の不思議

自転車専用道の長さはどのくらいで、いつまで設置されていたのか？15年に撮影された現在の志村1丁目付近といわれる写真<sup>6)7)</sup>を見ると擁壁がなく、路面が傾斜しているようには見えないところから、志村坂上より北側の志村3丁目へ向かう写真とは反対の南側を撮影したと思われる。そこには専用道がないので、専用道は志村坂上から北側のみだったのか、それともすでに専用道が撤去されてしまったのか。

またこの専用道は効果があったのか？当時、自転車は第1次交通機関で、利用想定人数を考慮に入れると専用道の設置は効果があるはずである。ところが13年6月に舗装化が完了し、専用道が設置されたと同月、板橋区議会に現在の都営地下鉄新板橋付近から中仙道を北上し、現在の志村坂上までの市電区間延長の陳情書が提出されている<sup>7)0)</sup>。また翌年の6月には区から東京市長へ同様の陳情がなされている<sup>6)8)</sup>。これらの陳情には専用道設置のことが一切触れられていない。陳情する上であえて触れなかったのか。19年に市電は三田線板橋区役所前駅手前から志村坂上まで延長されている。中仙道を利用する人員の増加に対してバスと自転車だけではもはや対応できなくなったのか、またバス等の自動車の増加に対応するために専用道を撤去したのか、あるいは自転車利用者の増加に対して専用道の効果が見られなかったのか。

このように考えると、この自転車専用道は非常に短い距離であったのか、あるいは江守保平の提唱を実験的に行うために短期間設置されたのか。昭和13年に松井茂が「計画中的新京浜道路では新たに別に自転車道を設けるとの節もあるが」と述べている<sup>2)</sup>ことから、当時は自転車専用道設置に意欲的な姿勢があったと思われるので、さらなる調査を行う必要がある。

東京における自転車道設置に関するこうした一連の動きはいずれも拡張等の工事に伴うもので既存道路での新たな設置の動きはなく、当時も現在も困難を伴うことがわかる。

## 7. 温故知新

自転車に関わる交通事故は明治初頭から発生しており、その事故当事者は自転車同士の他歩行者、人力車等の諸車、自動車と多様であるが、一貫して自転車と自動車の保有台数は増加を続けているため事故件数も増加を示していた。その中で減少していた時期が2回あった。1回目は明治30年代である。このときは自転車取締規則制定という法整備を行い、それを徹底するための取締りが中心に行われた結果によるものであると考えられる。しかし、所有台数の増加とその後の自動車や路面電車の発達で再び事故が増加していったことは、事故防止対策として取締りだけによる方法には限界があることを示している。結果的に明治39年に警視庁が左側通行等諸規則

を習慣化して危険防止を図ってほしいと呼びかけ、大正9年の内務省通達の中で事故防止対策として交通安全思想を高めること・法令の宣伝・左側通行の習慣を作ること・規律の指導に重点をおくという方針転換になったのである。

2回目の減少は大正末期から昭和期にかけての時期である。市民の法規習得のための広報活動を中心に行われたときであり、この成果が表れたといえる。そこでこのときの広報活動のようすを列挙すると以下のようになるが、これらを見直してみると実施方法、参加者数が現代よりも大規模であったことがわかる。

◎講演会（富山・京都・東京）

※青年会（富山）

※学生

◎パレード

※自転車（富山・大阪）

※乗馬（富山）

※花電車・自動車によるパレード（京都・大阪）

◎ポスター・チラシの添付

※商店の窓ガラスにチラシを貼る（富山）

※交通安全デーと書いた横断幕を路面電車に貼る（富山・大阪）

※バスの前面ガラスに交通事故防止の文字を入れる（大阪）

◎行進

※交通安全宣伝歌を歌いながらのちょうちん行列（富山）

※交通安全の標語を書いた手旗を持つての行進（大阪）

◎各種印刷物等の配布

※絵葉書を歩行者に配布（東京）

※マッチの配布（大阪）

※宣伝マークの販売（大阪）

※飛行機から配布（大阪）

◎小学生が街頭に立って呼びかける（富山）

◎負傷者を嘱託病院で手当（東京）

◎さまざまな媒体を要したPR

※ラジオ（大阪）

※ネオンサイン（大阪）

※アドバルーン（大阪）

※飛行機からのチラシの散布（大阪）

◎劇場等での普及のための上演

※寄席 交通道德普及演芸（大阪）

※映画館 小学生に交通映画を上映（大阪）

※交通安全の都都逸を芸者がお座敷で唄う（富山）

◎交通違反者に赤ビラ・正しい交通者に青ビラの配布（大阪）

◎事故原因を公表する

※絵入り事故統計表を電車・路面電車車内に掲示（東京）

※ラジオ・新聞で毎日発表（大阪）

PR媒体が現代と比べて非常に少ない中でのネオンサインやアドバルーン等の活用は非常に目立つもので不特定多数への広報活動として、また事故原因を公表することも事故防止と法令の

広報活動としてそれぞれ効果があったと思われる。媒体が多種多様化した現代において不特定多数へ同時期により効果的な広報活動を行うための模索と、これらを用いて事故原因やけがの詳細等を告知することは検討に値すると考えられる。

また当時の諸活動の中で、現代でも警察や町内会の一部で取り入れられているのが交通違反者に理由を記したビラの配布であり、一定の効果があったという話もある<sup>71)</sup>。

他方、道路環境整備の一つとしての自転車専用路の設置が昭和初期からの提案にも関わらず、未だに大きく実現していないことは、1990年以降のヨーロッパ各国で実現されていることと比較して日本の遅れがより一層際立つとともに、今後の実現性にも困難が予想される。そこで当面はルール習得のための広報活動がこれまで以上に重要となり、その方法として大正昭和期の活動方法をもう一度見直すことも必要であると考えられる。

#### (引用文献)

- 1) 人力車 齋藤俊彦 クオリ 1979年
- 2) 道路交通政策史概観 記述編 道路交通問題研究会 プロコムジャパン 2002年
- 3) 大阪府警察史 第1巻 大阪府警察本部 1970年  
此節府下において専ら西洋車に乗歩行人之妨を成し候趣如之事に候自然怪我等為致候て者別而不相濟事に付向後右様之玩物取扱候儀決而不相成候若不相守もの者其器物取上屹度可申付もの也
- 4) 大阪府警察史 第1巻 大阪府警察本部 1970年  
自転車に乗り橋上又は街上一町或は二三町の間を幾度となく戯に廻転し往来人の妨をなすものは其車取揚げ申す可き事
- 5) 自転車の一世紀 自転車産業振興協会 ラティス 1973年
- 6) 東京日日新聞 明治12年12月15日号 1879年
- 7) 日本立憲政党史 明治18年4月10日号 1885年
- 8) 東京朝日新聞 明治23年3月13日号 1890年
- 9) 東京朝日新聞 明治27年4月26日号 1894年
- 10) 東京朝日新聞 明治28年5月23日号 1895年
- 11) 形成期のわが国自転車産業 竹内常善 国際連合大学 1980年
- 12) 輪友 No.23 輪友社 1903年
- 13) 輪友 No.19 輪友社 1903年
- 14) 輪友 No.13 輪友社 1902年
- 15) 輪友 No.10 輪友社 1902年
- 16) 輪友 No.11 輪友社 1902年
- 17) 輪界 No.8 輪界雑誌社 1909年
- 18) 輪界 No.11 輪界雑誌社 1909年
- 19) 自転車の文化史 佐野裕二 文一総合出版 1985年  
原文は山本笑月著の明治世相百話である。
- 20) くるまたちの社会史 齋藤俊彦 中公新書 1997年
- 21) 輪界 No.9 輪界雑誌社 1909年
- 22) 交通統計 平成21年版 交通事故総合分析センター 2010年
- 23) 輪業世界 No.61 輪業世界社 1923年
- 24) 芸備日日新聞 昭和3年5月25日号 1928年
- 25) 中外商業新報 昭和6年2月26日号 1931年

- 26) 輪業世界 No.56 輪業世界社 1922年
- 27) 輪友 No.182 輪友社 1918年
- 28) 輪友 No.187 輪友社 1918年
- 29) 輪業世界 No.32 輪業世界社 1920年
- 30) 大阪府警察史 第2巻 大阪府警察本部 1972年
- 31) 輪友 No.183 輪友社 1918年
- 32) 大阪朝日新聞 昭和6年7月3日号 1931年
- 33) 東京日日新聞 昭和6年10月10日号 1931年
- 34) 大阪朝日新聞広島版 昭和9年5月2日号 1934年
- 35) 大阪朝日新聞 昭和9年7月19日号 1934年
- 36) 輪業世界 No.58 輪業世界社 1922年
- 37) 輪業世界 No.62 輪業世界社 1923年
- 38) 大阪朝日新聞 昭和5年10月21日号 1930年
- 39) 大阪朝日新聞 昭和5年11月18日号 1930年
- 40) 交通事故統計年表平成12年版 交通事故総合分析センター 2001年
- 41) 大阪新日報 昭和3年6月17日号 1928年
- 42) 大阪毎日新聞 昭和5年11月7日号 1930年
- 43) 大阪朝日新聞 昭和5年12月12日号 1930年
- 44) 大阪朝日新聞 昭和6年2月20日号 1931年
- 45) 大阪毎日新聞 昭和7年4月22日号 1932年
- 46) 大阪朝日新聞 昭和5年9月5日号 1930年
- 47) 大阪時事新報 昭和5年10月11日号 1930年
- 48) 大阪毎日新聞 昭和6年2月22日号 1931年
- 49) 大阪朝日新聞 昭和5年11月7日号 1930年
- 50) 大阪毎日新聞 昭和5年11月8日号 1930年
- 51) 大阪時事新報 昭和6年2月14日号 1931年
- 52) 大阪毎日新聞 昭和6年2月14日号 1931年
- 53) 関西中央新聞 昭和6年2月14日号 1931年
- 54) 大阪毎日新聞 昭和6年2月23日号 1931年
- 55) 大阪時事新報 昭和6年8月30日号 1931年
- 56) 大阪朝日新聞 昭和7年3月31日号 1932年
- 57) 大阪毎日新聞 昭和7年4月13日号 1932年
- 58) 関西日報 昭和7年4月19日号 1932年
- 59) 大阪時事新報 昭和7年4月19日号 1932年
- 60) 大阪毎日新聞 昭和7年4月22日号 1932年
- 61) 大阪毎日新聞 昭和7年7月2日号 1932年
- 62) 輪業世界 No.75 輪業世界社 1924年
- 63) 自轉車の施設を提唱す 江守保平 道路の改良 第14巻第1号 1932年
- 64) 自轉車運動綱要 日本自轉車連盟編集 目黒書店 1938年
- 65) 板橋区の歴史 萩原竜夫 名著出版 1979年
- 66) 東京都市計画事業道路改修第二期計画 都史資料集成第7巻 1929年
- 67) わが街・いまむかし 板橋区制50周年記念誌 板橋区 1983年
- 68) 昭和14年6月板橋区会市電延長促進委員会より東京市長への陳情書 板橋区史資料編4

板橋区 1997年

69) 平成23年度現在の収容台数

70) 昭和13年6月市電区間延長につき板橋区会の陳情書 板橋区史資料編4 板橋区 1997年

71) 岩手県立大学 元田良孝氏の話

千葉県市川市鬼高地区は人口約12000人、5300世帯である。このうち約7割の3800世帯が自治会に加入している。5年前に無灯火の自転車と歩行者の事故があったから、自治会で無灯火自転車をなくす運動をしている。4月、7月、9月、12月の年4回の交通安全週間に15人ずつ2班に分けてパトロールをし、無灯火の自転車には黄色の警告票を渡して注意をしている。最初は反発もあったが、最近では向こうから注意をするようになった。