

IATSS三十周年によせて

交通法規制の変遷—明治時代期以後の交通法規

岡田 清 成城大学名誉教授



大学の経済学部で40年間にわたって交通論の講義をする一方、交通安全問題では中央交通安全対策会議にも参加してきたが、因果関係の証明しにくい社会的安全意識や安全心理の研究も大切だと考えている。学際的研究の場としての国際交通安全学会は貴重な場と言えよう。

明治時代になると徳川時代にはなかった新しい乗り物が次々に登場するようになった。そのほとんどが始まりは都市からであるが、人力・畜力による移動から解放されるようになったのは明治時代後期からだといっておかしくない。

徳川時代にも100万の人口を有する江戸があったわけであるから、交通法規といわなくてもなにがしかの規則はあったであろうが、どの程度の内容のものであったかはわからない。推測の域を出ないが、人力車が普及し、交通量が増大した明治の時代の初期の頃が交通法規の始まりとみてよいのではなかろうか。

明治4年4月20日制定の「人力車渡世心得規則」があるが、これは新造車の様式を定めたものであり、それが安全にどの程度配慮したものかはわからない。道路通行規則と営業規則が一体になって、はじめて「人力車取締規則」が制定されたのは明治14年12月7日(15年1月1日施行)である。この規則は23条から構成されており、人力車の営業上の注意や道路通行上の注意が規定されている。明治14年はわが国ではじめて「左側通行」が規定された年であり、交通法規の始まった年といっておかしくない。しかし、これは移動上の注意事項であり、これをもって安全法規の始まりと見るのは無理であろう。

むしろ前年制定の「馬車取締規則」(明治13年12月15日)の中に、乗合馬車は一匹立て六人、二匹立て十人の外乗車せしむべからずと制限しているところなどは安全上の配慮によるものであろう。

道路上の交通手段は、馬車、人力車、鉄道馬車(軌道)、市街電車、自転車、自動車、乗合自動車(バス)と続くが、道路空間を利用する異なった交通手段の速度は徐々に高まっていった。そのことが交通安全にとってさまざまな問題を引き起こしていった。例えば市街電車(明治44年の公有化によって市電となり、昭和18年の都政施行によって都電)は明治時代には都市交通手段としては最も速い乗り物であり、住民がその速度に馴れるためにはかなりの年月が必要であった。

それが第二次大戦後になって都市交通の自動車化が進むようになると、一転して路面電車の方が自動車より遅い乗り物になり、かえって道路交通の邪魔物となって、廃止される運命となったのである。

この例が示すように、道路交通は交通手段間の相互干渉を通じて、利便性も高まっていったのであるが、安全性は道路、乗り物、運転者、歩行者の相互関係によって決定されるものであり、移動の自由と法規制の関係、安全に対する社会心理、移動の慣習など複雑な要因がからんでくるものであり、時代とともに変化してきたのである。

道路交通規制法が道路交通法となって渋滞、環境、安全など複数の要請に応えるようになったのは昭和30年(1955年)の法改正からであるといわれるが、それによって交通法規の多目的化が進み、そのことがかえって問題を複雑化させているといえるのではなかろうか。