

琉球大学学術リポジトリ

沖縄関係

復帰対策（対内）（関係省庁会議）(2)－担当官会議
、交通分科会－

メタデータ	言語: 出版者: 公開日: 2019-02-13 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: - メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/20.500.12000/43766

才
一
田
今
4/26

条約局長
法規課長
安全保障課長
アメリカ局長
参事官
北米第一課長

沖縄の道路通行区方の切り替之時期
等に関する会議開催通知について

46. 4. 21
北米第一課 (海中)

21日午前、警察庁交通局規制課(安藤事務官、内線 2911)より、交通局主催により本件

会議を下記のとおり開催するので、外務省にも担当官の出席を得たい旨連絡があった。

- 日時 4月26日(月) 午後1時
- 場所 警察庁交通局 井口事務室(5階)
- 議題 沖縄の道路通行区方の切り替之時期等
当省の他
- 出席案内先 総理府、沖縄本島、自治省、運輸省、建設省。

片岡交通局長より、昨年11月閣議決定をみた
沖縄後帰持策要綱において、沖縄の車両200
台(次分)

秘
査
録

条約課長
国際協定課長
安全保障課長
アメリカ局長
参事官
北米第一課長

沖縄の本土復帰後における車両の
通行方法に関する会議開催について
(報告)

46. 4. 26
北米第一課 (海中)
2466

26日午後警察庁交通局主催により本件会議が開催されたこと、その概要次のとおり。(なお、北米

海中200国際協定課林事務官が出席した。)

- 会議出席者
交通安全対策室 運輸省
建設省 自治省
通商省 経済企画庁

- 会議概要
(1) 沖縄における車両の通行方法の切替

片岡交通局長より、昨年11月閣議決定をみた
沖縄後帰持策要綱において、沖縄の車両200

歩行者の通行区分は復帰後も一定期間現状
どおりとすることとされたが、警察庁としては現

在一定期間を復帰後3年(国会答弁でも3
年としている。他方現地沖縄の公安委員会、警

率当局、教職員委員会等においても別に反対は
ない)とし、切替えに伴う諸準備について検討中

であり、関係者庁においてこれに反対がなけ
れば復帰時、復帰後における肉懸突(予審的

措置を含む)を検討の上本件取扱いはつき早
急に結論を得たいと述べ、関係者庁の協

力を要請した。(関係者庁担当官は3年で切替えにつ
き、一定期間を3年とするこについて、当

方の意見を求められたに付き、国際協定課
林本務官より、3年位は妥当であると考えら
れる(一定期間として)はない

るが、道路交通に関する国際条約との関係上
沖縄の通行区分の切替えは早い程好ましいと

の意見を述べた。

(2) 対策本部事務局より、4月初旬沖縄出張の

際琉球政府、琉球警察等の関係者につき
本件について意見を徴したところ、殆どどの

者は3年で切替えることに異存はないとの
感触であったが、関係者は切替えに伴

う諸経費(特に公営バス約800台が問
題)は本土政府が負担すべきであるとの

意見であったことが披露された。

(注) 沖縄の交通に関する国定設備次のとおり。

信号機 68

道路標識 3269 等

(3) 切替に要する費用につき交通安全対策
日原参事官より、山中総務長官は英国が右側

通行に切替えるとの情報にも関わらず、我が国
においても右側通行を考慮することあり

きを想定し、この際沖縄の通行区分を切替
える場合の所要経費及び本土のそれを切替

える場合の所要経費を早急に試算方指
示があった旨説明し、関係各者において

(特に警察庁、建設省、運輸省及び通産省)

前述の沖縄及び本土の切替えに伴う所要
経費の試算を至急行なってもらいたい旨

~~等~~等本件検討

要請した。

(4) その他沖縄のバスの切替えについては、本土

より中古バスを提供する方法、米軍関係者の使
用している乗用車(約4万台)の車検、内訳等が検討

される。なお、本件が済んだ際、^{の取扱い}配車と配車料の取扱い等が検討

沖繩復歸対策要綱(第一次分)

(昭和四十五年十月二十日
閣議決定)

五 交通・通信

1 道路の通行区分

沖繩における車両および歩行者の通行区分は、復歸後も一定期間、現状どおり(車両は右歩行者は左)とする。

沖繩復歸対策基本問題に対する方針

(昭和四十五年六月
警察庁)

6 車両の通行方法等

(1) 人および車両の通行方法は、本土におけると同様とする。ただし、諸般の事情を考慮して、少なくとも三年以上の猶予期間を以て変更することとする。

(以下「略」……)

沖縄の本土復帰後における車両の通行方法
に関する打合せ会議事日程

- 1 会議日時
4月26日(月) 13時から
- 2 会議場所
警察庁交通局参事官室
- 3 出席者

交通安全対策室(総理府)
 沖縄北方対策庁
 外務省
 運輸省
 建設省
 自治省
 通商産業省
 経済警察企画
 警察庁

- 4 議題
沖縄の本土復帰後における車両の通行方法

参考資料一覧

- 1 沖縄復帰対策要綱(閣議決定) 6/24/11月
- 2 世界各国の車両および歩行者の通行方法
- 3 沖縄における自動車保有台数
- 4 沖縄における道路現状と交通事故の概要

議 題 × 七

46. 4. 26

- 1 沖縄における車両の通行方法の切替えについて
- 2 切替え手続および要領について
- 3 切替えに伴う費用について
- 4 その他

交通事故の概要

第1表 交通事故の概況

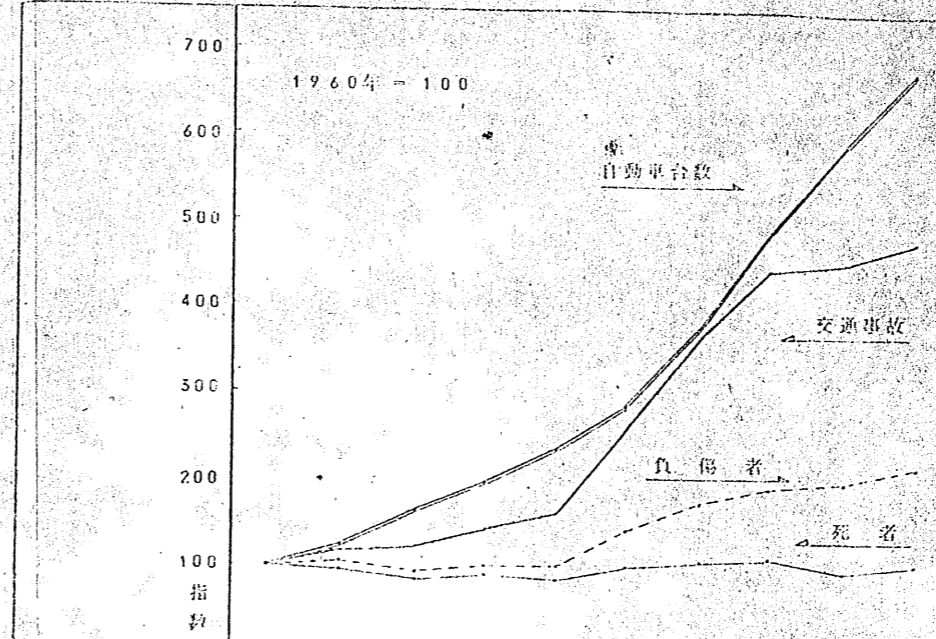
年 度	年 度					
	65	66	67	68	69	
発生件数	件数	7,222	10,359	11,973	12,141	13,054
	指数	100	142	165	167	179
	増減率(%)	56.9	42.4	15.7	1.2	7.5
人身事故	件数	2,203	2,631	2,869	2,922	3,068
	指数	100	120	130	133	140
	増減率(%)	20.0	20.4	8.5	2.3	5.3
死者数	人数	86	94	98	85	91
	指数	100	109	114	97	106
	1日平均	0.23	0.25	0.27	0.23	0.25
負傷者	人数	1,590	2,322	2,486	2,555	2,825
	指数	100	146	156	161	178
	1日平均	5.2	6.4	6.8	7.1	7.7
物損額	件数	1,618	1,943	2,069	2,122	2,506
	指数	100	120	128	131	155
	増減率(%)	35.2	20.1	6.5	2.6	8.9
物損額(ドル)	件数	5,664	8,426	9,924	10,019	10,742
	指数	100	148	174	177	190
	増減率(%)	56.1	43.8	17.8	1.0	7.3
自動車	台数	41,427	54,296	70,290	84,423	96,369
	指数	100	131	170	204	233
	1日平均	27.4	31.1	22.5	23.1	14.1
免許人口	人数	92,143	112,459	126,284	142,351	162,443
	指数	100	122	139	155	176
	増減率(%)	18.0	22.0	14.1	13.4	11.7

1969年12月末における自動車保有台数は、96,369台で、前年に比較して14.1% (11,940台、1日平均3.3台)と大幅に増加している。その内訳についてみると、普通用自動車は44,522台、全体の46%を占め、前年より15.9% (5,287台)増加し、一方で自家用車が全体の26.1% (25,198台)で、前年より13.6% (3,027台)増、軽自動車は全体の19.2% (18,081台)で前年より2.1% (3,266台)増と他の車種を揃えて、最も高い増加を示している。

用語の取組

- 「交通事故」とは 通常交通法第2条第1項に規定する「交通事故」として、その原因による人の死傷または物の損傷をいう。
- 「人身事故」とは 交通事故により人の死傷がもたらしたものをいう。
- 「死者」とは 交通事故により死したものをいう。
- 「負傷者」とは 交通事故により負傷し30日以上の療養を要するものをいう。
- 「物損」とは 交通事故により負傷し30日未満の療養を要するものをいう。
- 「負傷者」とは 死亡と療養を要したものをいう。
- 「物損」とは 人に死傷を及ぼす物の損害のみをいう。
- 「自動車」とは 運送が主目的か、または運送が主要目的の場合に於いて、その動力が内燃機関または電気機関であり、かつ構造が同様のものをいう。

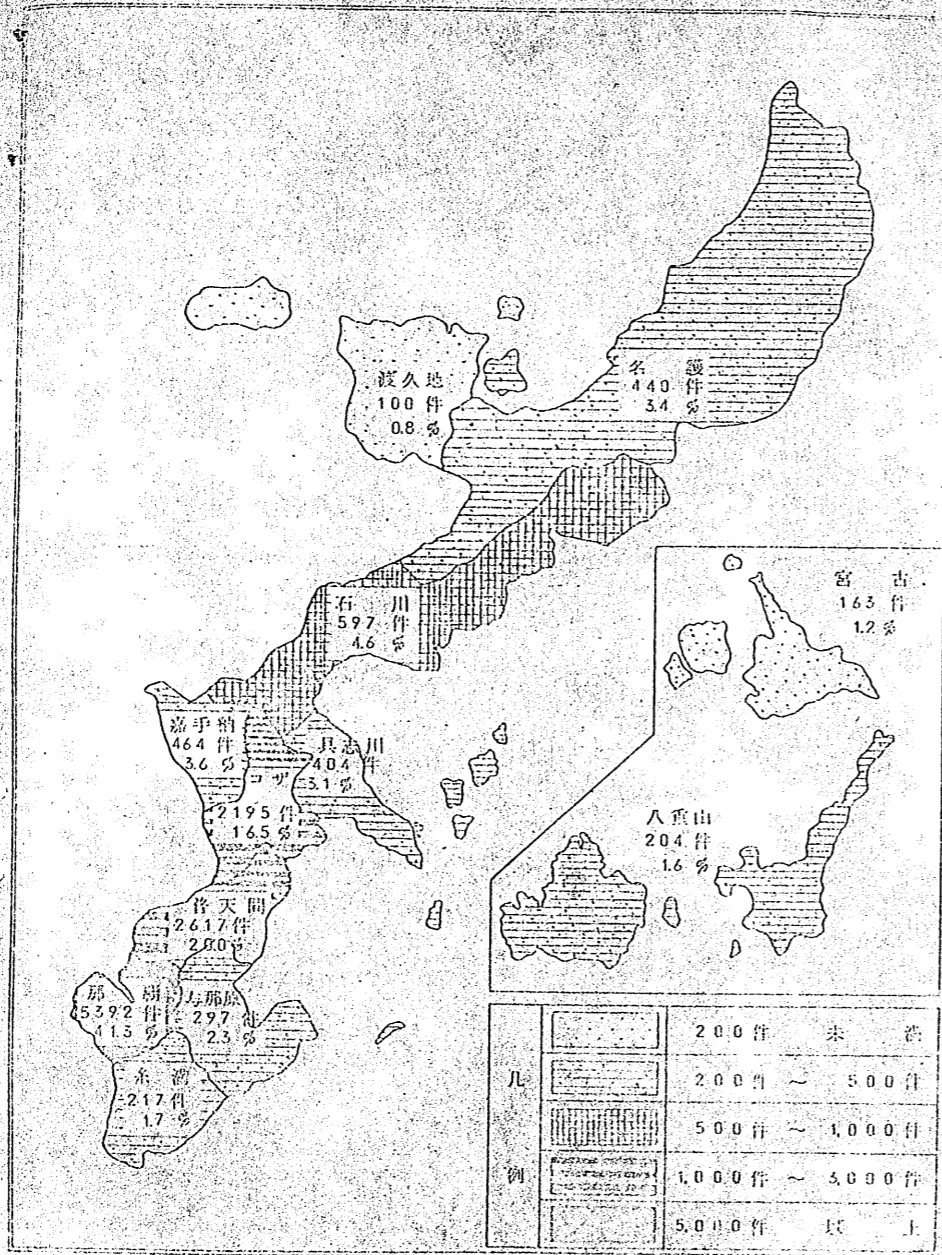
第2図 1960年代の自動車台数と交通事故の概況



年 度	年 度										
	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	
自動車台数	台数	14,412	17,559	22,556	26,043	32,521	41,427	54,296	70,290	84,423	96,369
	増加率(%)	100	122	157	203	226	287	438	506	669	669
交通事故	件数	2,275	3,333	3,511	4,098	4,622	7,262	10,369	11,973	12,141	13,054
	指数	100	120	127	144	171	262	374	432	438	476
人身事故	件数	2,275	2,666	2,815	3,202	3,727	5,652	8,464	10,058	10,160	10,839
	指数	100	117	124	141	164	257	372	442	447	477
死者	人数	85	84	70	75	75	86	94	98	85	91
	指数	100	101	83	90	89	104	115	118	100	110
負傷者	人数	1,317	1,416	1,306	1,395	1,391	1,620	2,322	2,455	2,585	2,925
	指数	100	108	99	106	106	144	177	187	197	215
自動車100台当り	件数	16	15	12	11	11	14	14	12	11	

注()は年中平均の事故を指す。2. 事故指数 = $\frac{\text{民自乗事故件数}}{\text{民自乗自動車台数}} \times 100$

南図 警察署別交通事故発生状況



第5 道路関係 (前掲の項目による)

① 道路状況 (1962年5月30日現在)

道路種別	区別		計	延長 (m)	面積 (m ²)	人口 (人)	人口 (人)
	延長 (m)	面積 (m ²)					
国道	延長 (m)	面積 (m ²)	3,524,304	7,152,077	4,359,622	133,165	
	延長 (m)	面積 (m ²)	17,553,163	1,355,972	2,007,362	200,229	
都道府県道	延長 (m)	面積 (m ²)	119,479	119,479	—	—	
	延長 (m)	面積 (m ²)	1,056,243	1,056,243	—	—	
市町村道	延長 (m)	面積 (m ²)	93,051	93,051	—	—	
	延長 (m)	面積 (m ²)	577,059	577,059	—	—	
支路	延長 (m)	面積 (m ²)	897,503	608,252	119,013	170,258	
	延長 (m)	面積 (m ²)	5,848,157	3,252,291	651,672	257,194	
市町村道	延長 (m)	面積 (m ²)	2,214,271	1,551,295	320,049	252,927	
	延長 (m)	面積 (m ²)	10,071,701	2,647,372	1,356,290	1,068,035	

注 1. 支路は市町村道に属するが、市町村道に属する道路であり、市町村が所有し、管理している道路を指す。
 2. 支路は、市町村道に属するが、市町村が所有し、管理している道路を指す。(支路は、市町村が所有し、管理している道路を指す。)

② 主要幹線管理道路

道路名	区	間	計	4車線 (m)	2車線 (m)
計			21,2530	51,215	181,285
1号線	那	那 ~ 名	85,562	22,356	42,706
5号線	明	治 ~ 那	1,520	555	965
5号線	31号線	真栄 ~ 20号線	12,230	6,005	6,225
6号線	1号線	伊良 ~ 那	1,705	—	1,705
6号線	1号線	那 ~ 13号線	4,542	—	4,542
7号線	62号線	小波 ~ 13号線	3,200	—	3,200
8号線	13号線	那 ~ 21号線	3,098	—	3,098
9号線	10号線	大田入口 ~ ホワイ	3,336	—	3,336
10号線	21号線	平川 ~ 8号線	2,819	—	2,819
13号線	7号線	那 ~ 52号線	1,302	—	1,302
13号線	44号線	那 ~ キャンプ	56,862	—	56,862
16号線	那	那 ~ 13号線	6,140	—	6,140
16号線	13号線	那 ~ 24号線	1,954	—	1,954
20号線	コ	グ	127	—	127
22号線	5号線	那 ~ 13号線	3,298	—	3,298
24号線	20号線	那 ~ 8号線	7,397	—	7,397
30号線	1号線	伊 ~ 13号線	5,560	—	5,560
34号線	1号線	那 ~ 5号線	1,471	—	1,471
44号線	1号線	那 ~ 137号線	14,087	—	14,087
52号線	52号線	那 ~ 那	1,476	—	1,476
130号線	1号線	那 ~ 5号線	1,829	1,829	—
137号線	34号線	那 ~ 那	2,415	—	2,415

第1 全陸自動車保有台数5年間の歩み (陸運課調べ)

年	用途別	登録自動車													届出自動車		
		普通自動車				小型自動車				その他の自動車					小型二輪自動車		
		貨物	乗合	乗用	小計	四輪			小計	特用自動車	特殊車	小計	合計	軽自動車	計		
						貨物	乗用	三輪									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
65	官	121	9	148	278	25	71	3	3	103	127	66	153	571	小二	72	外 2
	自	3,540	156	1,816	5,312	7,793	11,164	673	5	19,030	791	739	1,430	26,432	軽二	899	外 16
	外	254	15	609	830	210	645	16	0	871	114	48	182	1,913	軽三	865	外 6
	常	1,075	781	155	2,011	57	1,793	360	0	2,210	5	0	5	4,226	軽四	6,401	外 24
	小計	4,792	961	2,728	8,481	8,060	13,673	1,052	6	22,211	937	833	1,860	33,142	計	3,235	
66	官	90	6	149	245	28	77	5	5	111	131	57	168	524	小二	87	外 6
	自	3,703	192	1,459	5,354	10,940	12,305	615	3	23,860	1,001	1,029	2,030	36,255	軽二	876	外 17
	外	296	18	627	941	255	857	11	0	1,663	87	50	139	2,163	軽三	699	外 10
	常	1,098	825	181	2,104	67	2,166	355	0	2,584	8	0	8	4,806	軽四	8,941	外 27
	小計	5,187	1,041	2,416	8,644	11,270	20,353	325	6	32,641	1,229	1,116	2,346	43,633	計	10,633	
67	官	104	11	152	267	27	163	2	3	133	152	56	133	573	小二	103	外 6
	自	4,003	259	1,409	5,571	14,650	25,170	552	5	40,355	1,181	1,325	2,507	48,433	軽二	951	外 17
	外	304	30	625	959	277	972	8	0	1,259	79	59	138	2,356	軽三	564	外 7
	常	1,300	841	224	2,365	77	2,813	340	0	3,270	9	0	9	5,844	軽四	11,205	外 31
	小計	5,711	1,141	2,310	9,162	15,013	29,061	942	6	45,022	1,401	1,421	2,822	57,806	計	13,284	
68	官	98	12	162	272	28	156	1	3	162	156	40	176	610	小二	125	外 6
	自	4,045	295	1,432	5,772	16,176	31,905	503	3	50,435	1,510	1,572	2,839	69,057	軽二	999	外 18
	外	275	31	619	925	291	1,078	9	0	1,378	76	58	134	2,437	軽三	475	外 6
	常	1,358	858	198	2,414	106	2,899	357	0	3,362	8	0	8	5,784	軽四	14,826	外 15
	小計	5,776	1,196	2,411	9,383	13,541	35,910	870	6	55,527	1,533	1,670	3,209	67,528	計	19,500	
69	官	93	12	155	263	28	157	1	3	171	162	58	180	609	小二	145	外 8
	自	4,014	294	1,467	5,775	21,184	37,055	472	3	53,711	1,439	1,741	3,180	67,669	軽二	995	外 16
	外	270	25	621	916	310	1,229	9	0	1,548	90	63	153	2,617	軽三	412	外 5
	常	1,367	865	180	2,412	147	2,917	325	0	3,339	8	0	8	5,800	軽四	18,039	外 42
	小計	5,744	1,196	2,421	9,361	21,671	41,338	807	6	63,822	1,679	1,842	3,521	76,704	計	19,604	

第2 全県自動車保有台数調査(昭和47年12月31日現在)

種別	12月31日現在							4月1日現在						
	計	軽	普通	大型	計	軽	普通	大型	計	軽	普通	大型		
乗用車	75	12	155	222	25	115	1	5	140	139	22	111		
貨物車	5,677	261	1,001	5,415	12,365	3,652	601	5	53,532	1,515	1,553	2,773		
計	5,752	273	1,156	5,637	12,410	3,767	606	10	53,672	1,544	1,664	2,884		
軽自動車	1,122	776	180	2,101	2,737	209	0	0	3,173	7	0	7		
普通自動車	2,252	1,006	2,340	3,724	20,275	10,156	749	5	61,566	1,581	1,419	3,000		
大型自動車	9	0	7	16	2	14	0	0	18	1	5	6		
計	3,383	1,782	2,394	4,141	22,814	10,389	754	5	63,167	1,589	1,424	3,012		
乗用車	151	55	0	137	10	71	4	0	93	1	0	1		
貨物車	225	39	23	259	788	475	13	0	1,127	27	153	263		
計	376	94	23	412	886	546	17	0	2,060	28	153	266		
軽自動車	0	0	0	0	2	2	0	0	4	0	0	0		
普通自動車	99	31	121	251	1,122	513	15	0	1,139	51	226	313		
大型自動車	253	61	35	349	933	145	15	0	1,139	51	226	313		
計	352	92	156	500	1,055	157	15	0	2,278	102	252	326		
乗用車	2,217	224	1,167	3,608	11,111	5,467	1,111	10	37,309	1,411	1,277	2,688		
貨物車	1,557	625	1,203	3,385	11,299	4,918	743	0	38,368	1,717	1,551	2,674		
計	3,774	1,849	2,370	7,003	22,410	10,385	1,854	10	75,677	3,128	2,828	5,362		

第3 交通事故、自動車台数、人口の推移

年次	交通事故件数	自動車台数	人口
1947(昭和22)	207	106	261
1948(昭和23)	110	55	152
1949(昭和24)	204	62	56
1950(昭和25)	308	93	1,128
1951(昭和26)	278	165	2,297
1952(昭和27)	452	59	2,783
1953(昭和28)	911	107	5,774
1954(昭和29)	952	72	4,443
1955(昭和30)	1,701	51	6,506
1956(昭和31)	1,272	97	11,220
1957(昭和32)	1,512	75	15,507
1958(昭和33)	2,312	78	19,551
1959(昭和34)	2,148	65	10,443
1960(昭和35)	2,775	43	14,112
1961(昭和36)	3,530	84	17,559
1962(昭和37)	5,514	70	15,741
1963(昭和38)	4,008	75	15,976
1964(昭和39)	4,826	73	15,221
1965(昭和40)	2,202	93	15,200
1966(昭和41)	10,569	94	15,222
1967(昭和42)	11,993	98	14,185
1968(昭和43)	12,141	85	12,005
1969(昭和44)	13,054	71	12,225

注 1 自動車台数は、軽自動車、普通自動車、大型自動車を合算したものである。
2 人口は、国勢調査による。

第4 厚労課付自転車(250cc以下)保有台数調査(昭和47年)

市町村	12月31日現在			4月1日現在			市町村	12月31日現在			4月1日現在		
	計	軽	普通	計	軽	普通		計	軽	普通	計	軽	普通
計	24,311	5,273	33,006	18,336	3,906	17,430	計	1,411	301	1,375	71	1,413	
市	10,637	215	10,221	10,110	220	9,890	市	585	10	599	513	15	563
町	9,112	1,05	9,007	8,550	68	8,542	町	246	5	241	270	5	271
村	4,562	7	4,569	7,776	178	7,598	村	111	3	114	113	5	118
計	14,111	1,227	12,884	18,436	466	17,970	計	942	18	960	896	24	920
市	10,637	215	10,221	10,110	220	9,890	市	585	10	599	513	15	563
町	9,112	1,05	9,007	8,550	68	8,542	町	246	5	241	270	5	271
村	4,562	7	4,569	7,776	178	7,598	村	111	3	114	113	5	118
計	14,111	1,227	12,884	18,436	466	17,970	計	942	18	960	896	24	920
市	10,637	215	10,221	10,110	220	9,890	市	585	10	599	513	15	563
町	9,112	1,05	9,007	8,550	68	8,542	町	246	5	241	270	5	271
村	4,562	7	4,569	7,776	178	7,598	村	111	3	114	113	5	118
計	14,111	1,227	12,884	18,436	466	17,970	計	942	18	960	896	24	920

スウェーデンにおける通行方法
の切り換えについて

警察庁交通局

この資料は、昭和42年9月24日から10月14日までの間、当時警察庁交通局交通企画課長であつた侯忠雄氏および当時警察庁交通局運転免許課課長補佐であつた八島幸彦氏が、欧州における道路交通事情を視察されたときの「訪欧結果報告」より抜粋したものである。

スウェーデンにおける通行方法の切り換えについて

1 ヨーロッパ大陸において左側通行を実施していた唯一の国であつたスウェーデンでは、本年9月3日午前5時を期して右側通行に切り換へたが、およそ先進国でこのような通行方法の切り換えを実施することは、異常な困難を伴うことが予想されるところであつて、イギリスと共に数少ない左側通行国であるわが国でも多大の関心を寄せざるを得ないところであつた。

スウェーデンにおける通行方法切り換えの問題は、遡く1927年に始まるものようである。同年、専門家からなる委員会がこのための経費の検討を勧告したのに対し、国会はこれを否決し、爾來、1934年、1939年、1941年、1943年、1945年、1953年の6回にわたり、国会にこの問題に関する勧告が提出されては、いずれも棚上げとなつていた。1954年になり、新たに調査委員会が重ねて右側通行に切り換へることの勧告を行なつたことにより、1955年10月、この問題に関する国民投票が実施されたが、国民の53

%が投票し、うち、83%が反対したことから、また数年間棚上げの状態が続いた。スウェーデンの自動車台数はヨーロッパで最高の自動車保有率(1963年現在で人口5人に1台)をもつようになり、また、国境を越える自動車交通も年を追つて活発化し、1955年に150万台であつた国境通過車両は1970年には1500万台以上に上ることが予測されるようになつたばかりでなく、通行方法の相違が原因となつていふと考へられる外国におけるスウェーデン車両の事故あるいは国内における外国車両の事故率がより高い伸び率で増加を続けるなど、新たな緊急性も生じてきたことから、1960年末には交通省の要請により、国家道路庁は改正の所要経費の検討をはじめたが、一方、国外でもこの問題が討論されるようになり、1961年にはNORDIC COUNCILといわれる北欧諸国の協議会などがヨーロッパにおける道路についての統一ルールの重要性を強調するようになつた。また、国会もこのような情勢の進展にかんがみ、この問題の早期解決についての議決をするに至つた。その後1963年までの間、政府諮問機関はこの問題に関する検討を徹底して行ない、1963年5月10日、国会は294対50の圧倒的多数で、1967年の春から初夏ごろまでに右側通行を採

用するよう決議し、改正準備のための作業が本格的に開始された。この改正の準備には4カ年を要するものと推定されたが、この事業の企画を執行に当らせるため、「国家交通改革委員会」(National Reform)が設置され、行政、経済、工学の各分野の有識者が委員に選任された。委員会の事務局に当たる中央事務局は、委員会の副委員長でもある道路庁副長官を主とし、輸送、道路企画、安全、広報の専門家によつて構成され、工学、経済問題および道路安全に関する二つの顧問が設置され、委員会の業務を援助することとされた。

2 改正に伴う問題点としては、「バスの改造」が最も大きな課題としてとりあげられたようである。スウェーデンには約7000台のバスがあるといわれるが、通常左側のみに乗降ドアが設けられているバスの右側に新しいドアを設けたり、乗降ドアの位置によつては乗降席を移したりする改造作業が行なわれたほか、右側通行用の新しいバスは実施期前にも使用できるよう左側にもドアを設けたものが製作され、さらにその後製作された右ドアのみのバスのために、特別の安全規則が設けられ、道路中央寄りで乗客を乗降させるための停留所が設置される等(切り換え後、左側通行用のバスにつ

いても同様の方式がとられた。)、バスの運行に関する作業は極めて大量に上つた。

従前、五つの都市に設けられていた「路面電車」は、ストックホルム、ヘルシンクホルグの2都市で廃止されたが、他の3都市では存置されたため、車両構造の変更、停留所の移転等が必要となつた。

また、「道路」自体も右側通行に適応させるため広大な改造が必要とされたことはもちろんであるが、最も重要な作業は市内の主要交差点の改造で、通常の交通を許容しながら土木工事作業を行なう必要があつた。自動車道路への取付道路やランプウェイも改造を必要とし、また、ガソリンスタンドなど路外施設への出入路の一部のものについても同様であつたし、勾配の急な主要道路に登坂車線も新設することも必要であつた。なお、これらの措置と併行して一方通行道路もかなり拡大された。

「信号機」および「道路標識」はすべて移動するか方向を変更する必要があつたため、すべての道路標識(全国で約33万、ストックホルム市で約2万といわれる。)は、切り換えに先立つて、あらかじめ新設され、7月3日の前日まで覆いをかぶせられ、同日以降は旧標識が覆いをかぶせられ、

あるいは撤去された。このため、スウェーデン国内の道路標識はすべて真新しいものばかりとなっており、強い印象を受けた。信号機（ストックホルム市内で約1800基といわれる）は、切り換えを前にして逐次新しい位置に移転されたが、一部は存置されたまま当日覆いをかぶせることとしたものもあつたようである。

横断歩道その他の道路標示は、従前の黄色が白色に改められることとなり、期日前に逐次塗装が実施されたが、当日までは従前の黄色のものが有効なこととされた。このほか、車両の所有者に対しては、すれ違い灯などの非対称的灯火の変更や、左外側の走行ミラーの調整を事前に行なつておくよう勧告がなされた。

3 以上のような道路、施設、車両関係の諸準備と併行して、大がかりな広報活動が2年前から計画的に実施された。切り換えに伴う交通の安全を確保する基礎は、個々の道路利用者の行動いかににかかっているとする考え方に立ち、左側通行における従来の道路感覚は右側通行への円滑な移行のため不可欠であるとの観点から、交通法規、道路における行為、交通上必要な知識、車両の装置等に関する教育、広報および切り換への趣旨など切り換え自体に関する国民の心得をつく

る運動が委員会のたてた計画の下に、学校はもとより、ひろく国民一般に対して、政府諸機関、全国道路安全推進協議会（N. T. F.）などの民間団体によつて積極的に推進された。

特に注目すべきことは、国民一般に対する態度調査に基づき実施の致趣問前になるまでは、右側通行に伴う規則についての教育は控えるべきであるとして、この種の教育は切り換への直前にかつてはいほどの規模と集中度で強行に行なわれたことである。この期間に、8月20日から9月3日当日までとされたが、この間、ラジオ、テレビ、新聞などのマスコミは総動員されて大々的な宣伝報道活動を行ない、無数の印刷物、ポスター、標識類が各家庭、職場に配布され、また、外国人のための各国語の資料が準備された。

学校は、新学期をくり上げて、8月28日に開校し、9月3日までの1週間は特に集中的な訓練を実施した。

スウェーデンは、老年年金受給者や身体障害者を大切に扱う風俗のよみであるが老人、身体障害者、病人など、教育訓練を受ける機会が乏しい人々に対しては、担当者それぞれ戸別訪問をして説明を行なつたといわれる。

また、9月3日には、運転者の注意を喚起するための特別

の標識(黄色で縁どつた緑色の六角形の中に黄色でH(スウェーデン語で右を意味するHögerの頭文字)の字を示したもの)が道路沿いの2~3キロメートルおき、カーブや坂の頂上附近あるいは駐車場、ガソリンスタンドの出入口など目につき易いところに一斉に表示された。また、このような標識のミニチュアも作成され、自動車の内外にも表示された。

なお、切り換えに伴う歩行者対策の一環として1967年1月1日から適用された新しい交通規則では、赤信号での歩行者の横断禁止や横断歩道上にいる歩行者の優先に関する規定が設けられたが、これらを中心とする歩行者向けの広報活動も徹底して行なわれた。

4. 切り換え当日には、このための特別な交通規制とこれを確保するための一斉交通監視計画が実施された。

まず、切り換えに伴う所要の措置を講ずる道路管理職員の通行を確保するため、全国的に9月3日午前1時から午前6時までには原則としてすべての自動車は交通を停止され、一部の大都市においては(たとえばストックホルムにおいては9月2日午前10時から9月3日午後3時までのように)通行の停止時間が拡大されて実施された。ただし、一部の重要な

交通(救急車、消防自動車、路線バス、タクシー、道路維持者および新聞運搬車その他警察の緊急通行許可を受けた車両)は、通行の停止の対象から除外された。

切り換え実施時間(Hアワー)は、9月3日午前5時とされ、それまで通行を特に許容されていた車両も午前4時50分には一時停車した後、ゆつくりと道路の右側に移動し、そのまま午前5時まで停止していることとされた。そして午前5時には右側通行による交通が再開された。

切り換えに伴う行通規制の一つとして、特別の速度制限も実施された。9月3日午前5時以降、従前毎時50キロメートル制限だった道路では毎時40キロメートル、制限の行なわれていなかった道路では毎時30キロメートル、その他の道路では9月5日まで毎時60キロメートル、9月6日以降毎時70キロメートルとされた。これらの速度制限の期間は交通事故の発生状況等を勘案して、以後、漸次緩和されている。

このような交通規制を確保するため、全国の警察、憲兵、スクールボリス、安全協会員などが動員され、都市入口の監視所、交差点、横断歩道その他の主要地点に配置された。ストックホルムの場合では、警察官7000名、憲兵500名、

スクールポリス1,500名その他が動員されている。

このような準備と計画によつて実施された切り換えの措置は、極めて順調に行なわれ、これに伴うトラブルないし事故増加などの悪影響はほとんど無かつたようである。むしろ、切り換え後2カ月間の統計では、交通事故による死者は前年同期に比し50%以上減少したと伝えられている。その理由としては、2年前から組織的、計画的に実施された全国的な交通安全運動が、国民の間に十分に浸透したとみることがあげられ、このためスウェーデンは通行方法の切り換への円滑な実施に成功したばかりでなく、一般的に交通事故防止の成果をも十分にあげることができたものといえるであろう。

このような大規模な事業を行なうにあつて関係総数も従う大なものになることは当然であつて、これがスウェーデンにおけるこのような改革を長年にわたり延伸させた主な原因の一つとなつていたものである。1963年に行なわれた最終見積りによれば、所要経費は約6億クローネ(420億円)とされており、その内訳は、

バスおよび軽自動車の変換に	2億6,000万クローネ
その他の車両の変換に	6,000万クローネ

道路、街路の調整に	2億3,000万クローネ
広報、教育に	3,600万クローネ
行政費その他に	1,400万クローネ

となつている。

また、その財源は、1964年から1967年までの間、すべての登録自動車に課せられる特別交通改革税をもつてまかなわれることとされ、その税額は、年間

自動二輪車	20クローネ(1,400円)
重量1トン以下の自家用車	40クローネ(2,800円)
その他の車両	75クローネ(5,250円)

となつている。

なお、この所要経費については、年間の国内における自動車関係経費の総額(自動車購入費、道路建設費、走行経費、事故その他すべての二次的投資を含む自動車関係経費の総額)120億クローネに比較すると、その5%にすぎないという解説があるのは興味深い。

資料 2

WORLD METHOD OF PASSAGE OF VEHICLES & PEDESTRIANS

世界各國の車両および歩行者の通行方法

World Traffic Safety Conference
Secretariat.

世界交通安全会議
事務局

COUNTRY 国名	VEHICLE 車両	PEDESTRIAN 歩行者	REMARKS 備
AUSTRALIA オーストラリア	left 左側	left (on footpath) right (on roads) 歩道上では左側 車道上では右側	in this case in New South Wales これはニューサウス ウェールズの 場合である
AUSTRIA オーストリア	right 右側	on the left side in lack of side- walks on the right side when walking in groups on roads 歩道のないときは左側 集団で車道上を歩くときは右側	
CEYLON セイロン	left 左側	right 右側	
REPUBLIC OF CHINA 中華民国	right 右側	no rule (but required to walk on sidewalks) 規則がない(しかし歩道を歩くこと)	
CZECHOSLO- VAKIA チェコスロバキア	circulation à droite 右側	circulation à droite 右側	
DENMARK デンマーク	right 右側	left on roads without sidewalks 歩道のない車道では左側	
GERMANY ドイツ	right 右側	left (when using roads without sidewalks) no rules (on sidewalks) 歩道のない車道では左側 歩道上では規則ない	
GREECE ギリシャ	right 右側	right 右側	

COUNTRY 国名	VEHICLE 車両	PEDESTRIAN 歩行者	REMARKS 備考
HUNGARY ハンガリー	right 右側	left (when walking not in villages or towns) left or right (when walking in the towns) In both cases that there is not a sidewalk or the sidewalk is temporarily closed, the pedestrians are obliged to use only one meter width of the roadway on the side. 左側(村または町の中ではないとき) 右または左側(町の中を歩くとき) 歩道がないか、使用出来ないときは歩行者は道路の端から1mの巾を歩行に使用出来る。	
INDONESIA インドネシア	?	?	the answer: on the left side of the road. 車道の左側
IRAN イラン	right 右側	left 左側	
IRELAND アイルランド	left 左側	on the right hand side of the roadway without sidewalks. 歩道のない車道では右側	
ITALY イタリア	right 右側	? (no answer) 回答なし	
KENYA ケニア	left 左側	no rule 規則なし	
REPUBLIC OF KOREA 大韓民国	right 右側	left 左側	

COUNTRY 国名	VEHICLE 車両	PEDESTRIAN 歩行者	REMARKS 備考
NEPAL ネパール	left 左側	left 左側	
NETHERLANDS オランダ	right 右側	on the foot-path on the cycle-path if there is no foot-path at the outmost side of the roadway if there is neither a foot-path nor cycle-path, at the left hand side of the roadway outside the built-up area. 原則として歩道を歩く。 歩道のないときは自転車道を歩く。 自転車道も歩道もないときは、道路の側端、市外では車道の左端を歩く。	
NORWAY ノルウェー	right 右側	left 左側	
PAKISTAN パキスタン	left 左側	right 右側	
PERU ペルー	right 右側	left 左側	
PHILIPPINES フィリピン	right 右側	on either side of the road 左右どちらでもよい	
PORTUGAL ポルトガル	right 右側	left 左側	
SPAIN スペイン	right 右側	left (when there are no sidewalks) 歩道のない道路では左側	

COUNTRY 国名	VEHICLE 車両	PEDESTRIAN 歩行者	REMARKS 備考
SWEDEN スウェーデン			
UNITED KINGDOM 英国	left 左側	no requirement 規則なし	
U.S.A. HONOLULU アメリカ合衆国 ホノルル	right 右側	on either side of the roadway where sidewalks are in place. left (when no sidewalks are available) 歩道のあるときは右側でも左側でもよい。 歩道のないときは左側(対面通行のこと)。	
CHICAGO シカゴ	"	"	
SAN FRANCISCO サンフランシスコ	"	"	
REPUBLIC OF VIET-NAM ベトナム共和国	right 右側	on the sidewalk 歩道を歩く	
YUGOSLAVIA ユーゴスラビア	right 右側	left 左側	

COUNTRY 国名	VEHICLE 車両	PEDESTRIAN 歩行者	REMARKS 備考
INDIA インド	left 左側	As regards pedestrians there is no law for them except where there are footpaths they are required to use them. 歩行者については規則はないが、歩道 がある場合に利用しなければならぬ。	
JAPAN 日本	left 左側	right 右側	

スウェーデンに
おける交通革命

「車は左」から「右」へ

伊 沢 昭 一

(警察庁交通規制課)

はじめに

今日の世界は、かつてのそれようにはてしなく大きいものではない。東京駅から新幹線に乗り、大阪で特急に乗り継いで福岡へ行く間に、羽田空港を発ったジェット旅客機は、その旅客を北極デンマークに、アメリカはハワイ、ロスアンゼルスへと連んでいる。朝、右ハンドルで運転した人が、その同じ朝にヨーロッパで左ハンドルで車をとばしている。

このように世界が小さくなるにつれ、国際交通はいよいよ活発化してきている。かかる情勢の中において、当然のことながら、世界各国における道路交通の、ルールの統一化の必要が強く認識されてきた。

国際連合では、各国の道路交通規則の、相異から誘発される交通事故を防止するとともに、国際道路交通の一層の促進を図る見地から、新しい時代にマッチした道路交通のルールを国際間に確立するため、昭和四〇年以来、道路交通に関する条約草案、および道路標識及び信号に関する条約草案を作成、各国に配付してその意見を求めてきたが、本年一〇月オーストリアのウィーンで、そのための国際会議を開催する運びとなった。

このような国際的動向の中において、「車は左」の通行方法をとってきた日本、スウェーデン、英国およびその旧属領といった代表的

スウェーデンに

おける交通革命

左側通行の国の中、スエーデンが、昨年九月三日の日曜日から、「車は右」に変更した。かくて、世界における車の通行方法の大勢は、右側通行の方向へと更に傾いていったといえよう。将来、ドーバー海峡に海底トンネルが開通して、ヨーロッパと英国が直結するときには、自動車の通行方法は、いっそう大きく右側にせいかいすることであろう。

このように考えるとき、スエーデンの交通革命について、その背景や関連する種々の努力を知っておくのも有意義であると考えられるので、スエーデン大使館のご好意により入手したP・R・冊子をここにほんやくし、諸賢の参考に供する。

一 右側通行へ切換えに至るまでの経緯

背景

スエーデンでは、一七三四年以来左側通行とされてきた。左側通行は、屋台店に関する勅令により、同年に初めて義務化されたものである。しかしながら、右側通行が、一七七八年というかなり前に、郵便業務を飲食店に行なわせるという内容の勅令により、布告されていたことは、興味深い。

一九一六年から、自動車運転者は、反対方向からの交通がある場合であって、前方の見とおしがきかないときは、左側通行するよう法的に義務づけられてきた。

しかし、国際自動車交通の量はひきつづき増加の一途をたどり、この問題は、新たな緊急性をもっており、また、スエーデン以外の国々においても討議されるに至った。一九六一年には、北欧協議会(Nordic Council)およびヨーロッパ協議会諮問会議(The Consultative Assembly of the Council of Europe)は、ヨーロッパにおける道路についての統一ルールの重要性を強調した。

それより早い一九六〇年二月、国家道路庁副長官GÖSTA V. HALL氏は、交通省の要請に従い、通行方法の改正所要経費の検討を始めた。その間に、国会は、本件をできるかぎりすみやかに解決するよう票決した。

一九六三年に至る間、この問題は、政党および政府当局により徹底的に検討された。経費に関する研究はあらゆる方面で好評を博し、かくて一九六三年国会に提案された法案において、交通大臣は、今後の方針についての決定を求めたところ、一九六三年五月一日に遂に、国会は、一九六七年の春または初夏に右側通行を採用することとするよう採択した。

2 右側通行への切換え

切換えにともなう調整

。Hデール(右側の目)

スエーデンは、九月三日(日)午前五時に右側通行となる。

スエーデンは、現在、ヨーロッパ大陸で左側通行をしている唯一の国である。ヨーロッパの国々で左側通行をしている他の国といえは、すべて島国である。すなわちイギリス、アイルランドおよびアイスランドである。

スエーデンで通行方法を右側通行に改めるといふ問題は、自動車交通が今日の広域交通時代に入った時以来、討議されてきた。一九二七年に選任された専門家からなる政府の委員会が、通行方法の改正に要する経費の検討を勧告したのが最初であった。時の交通大臣は、この検討を承認したが、国会第二院は承認しなかった。本件に関する勅諭は、国会で一九三四年、一九三九年、一九四一年、一九四三年、一九四五年および一九五三年にそれぞれ出されたが、いずれもたな上げされている。

一九五四年に任命された新たな調査委員会は、鉄道によるものを除き、車両交通を右側通行に改めることを勧告した。本件に関する意見が分かれたため、時の政府は、一般国民投票を求める法案を一九五五年国会に提案した。国会はこれを承認し、国民投票は同年一〇月に行なわれた。スエーデンの投票権者の中五三%の人々が投票し、投票者の僅か一五・五%が右側通行に賛成し、八二・九%が反対し、残りの一・六%は明確な意見をもたなかった。左側通行賛成者がかように多くの過半数を占めたので、この問題は、それから数年間にわたり、たな上げされた。

。自動車交通の停止

道路管理職員が、さしたる妨害もつけずに調整作業を行なえるようにするため、自動車交通は、九月三日午前一時から午前六時まで停止される。ただし、この通行停止については、一部の重要な交通は適用を除外される。

一部の大都市の都心部においては、この通行停止の時間は延長される。すなわち、

ストックホルム	九月二日(土)	午前一〇時	九月三日(日)	午後三時まで
ゲーテボルグ	〃	午後三時	〃	〃
ボラス	〃	午後四時	〃	〃
カールスタット	〃	午後四時	〃	午後六時まで

。例外

一部の例外がある。すなわち消防自動車、救急車、路線バス、タクシー、道路維持車および新聞運搬車である。その他の車両に対する適用除外は、警察当局に申請して、その許可を受けなければならない。

。Hアワー

道路での通行を特認された車は、九月三日の日には午前四時五〇分まで左側通行ができる。そして左側に一時停車したのち、右側に移動し、五時までそのまま停車して、五時になったら、右側通

行の形で、交通が再開される。

。速度制限

特別の速度制限が、九月三日午前五時から後日告示されるまでの間、施行される。すなわち、

速度制限が、毎時五〇㎞とされているところ——毎時四〇㎞その他の場所（自動車道路を除く。）

九月五日まで 毎時六〇㎞

九月六日以降 七〇㎞

これらの速度制限の間は、事故率の状況によって左右される。

。右方車優先の原則

右側通行への切換えられる結果、交差点における左方車優先の原則は、右方車優先の原則によって、とって代えられる。同時に、この新原則は、交通量の閑散な道路については、いっそう厳しく適用されよう。

。幹線道路（Trunk roads）

九月三日からは、新たに「幹線道路」の定義が設けられる。幹線道路とは、自動車道（モーターウェイ）のように、高速交通のために設計されたものであるが、必ずしも二本の車道（Dual carriage way）があることを要しない。幹線道路には、自動車道と同一の交通法規が適用される。

。区画線

また、この標識のミニアチャーも、自動車の車内、おもに、左方の窓に、運転者に注意を喚起するものとして、使用するよう用意されている。

一九六七年一月一日から適用される規則

。横断歩道における赤色の燈火は、歩行者もまた待っていないければならないことを意味するものである。

。付近に横断歩道があるときは、横断はそれによらなければならぬ。

。他の道路にまがろうとする車両の運転者は、緑色の燈火をがしている横断歩道に在る歩行者を、優先させなければならない。

。勧告

。広報

右側交通への切換えに伴い、全国を通じて、各地の交通面に各種の調整を必要とする。例えば、一部の道路は一方通行とされようし、バスの停留所の移転も必要となり、また、新しい時刻表が採用されることもある。これら各種の変更については、各地の道路安全委員会または警察当局にお問合せ下さい。ところによっては、パンフレットまたは地図などが家庭に配布されるでしょう。

。車幅燈（サイド・ライト）

運転者は、九月三日以降しばらくの間、その燈火（すくなくとも車幅燈）を、点燈するよう促がされる。これにより、切換えの注意

車両は、九月三日以降、白色の実線の左側に車両を出して運転してはならない。ただし、その右側に白色の破線があるときは、この限りではない。交通車線が白色の実線で区画されているところでは、車両は車線を変更し、またはその実線にまたがって運転してはならない。

。非対称の燈火（通常、すれ違い燈である。——訳者）

非対称のスポットライトは、九月三日以降、右側通行用のものになければならない。

。右側通行用バス

右側通行用に設計されたバスは、すでに一部地域で使用されている。この種のバスは、左側通行の間は、道路の中央寄りの側、すなわち車の右側から客の乗降をさせなければならないので、車の前面および後面にそれぞれ二箇あて、赤色の警告燈を装着している。停車している間、これらの燈火は点滅するが、これは、前後から接近してくる交通に対して停止するようにとの合図である。

。注意喚起用標識

注意を喚起するためにつけられた、特別の標識が二—三㎞の距離を置いて、道路に、主としてカーブや坂の頂上附近にたてられる。その形状は、六角形で地色は濃い青色で、ふちどりを黄色にした中に、イタリック体で「H」の文字を示しているものである。同様の標識が駐車場の出口やガソリン・スタンドの出口にも表示される。

喚起に役立たせるとともに、車両をよりいっそう容易に識別できるようにするのである。

。反射装飾

左ハンドルの車両の運転者は、九月三日以降は、道路の中心の側に近く座っていることになる。これにより、運転者は、必然的にその車を縁石からいっそう離して運転しがちになり、車道寄りを歩いている歩行者にとってはよいであろうが、同時に、運転者にとって、それだけ歩行者に目星をつけにくくなる。したがって、歩行者は、日没後に街路照明のない道路沿いを歩くときは、反射するものを身につけるよう促がされる。

。走行ミラー

自動車運転者はまた、外側特に左外側の走行ミラーを調整しておくよう勧告する。

。背景

スウェーデンにおいて、一九六七年九月三日右側通行への切換えが行なわれるが、これは、スウェーデンの国会に、切換えに関する最初の法案が提出されてから四〇年たっていることになる。

このように、この改革の採用が極めて遅延したのは、これに反対する世論によるものである。この反対の理由とされたものは、次の二つである。

① 関係経費が甚大に及ぶであろうこと。

◎ この切換えにより、事故の危険が増大するであろうこと。しかしながら、これら二つの要因は、時がたつにつれ、いっそう増大、悪化するといふことから、できるかぎりすみやかに、この改革を推進すべきであるといふ議論としても、とりあげられてきたものである。

スエーデンにおける左側通行は、スカンディナヴィア半島における一九五四年中の事故合計五〇〇件をもち、これによる損害額は一、五〇〇万クローナ（約三〇〇万ドル）にも及んでいる。この数字は一九五九年には、三、〇〇〇万クローナに達することが予測され、改革に要する経費も一九五九年には、二億クローナにも達する金額を要することとなると推定された。右側通行の導入に伴う支出は、わずか二三年以内に償われるものと思われた。

一九五五年の左側賛成者八三%。一九五五年に行なわれた打診的国民投票の結果、この改革に対する世論の動向が示された。左側通行保持の賛成投票が八三%を示した。しかしながら、投票率は有権者の五三%にすぎなかったことに、注意すべきである。

政府および国会では、右側通行の問題が極めて重大な生命に係わるもので、すみやかに、きっぱりと解決されるべきであるという認識をもっていた。このことは、交通規則の調整を必要とした国際交通の活発化にも、その理由の一端がある。

車をかけるものとならう。

。交通方式の相異による高い事故率

外国にてたスエーデンの車両と、スエーデンに入ってきた外国の車両による事故件数は、スエーデン国境を通過した車両台数の、伸び以上に増大を示している。これらの事故は、すべてまたは少なくともその一部は、交通方式の相異によるものである。

外国に出たスエーデン車両関係事故

一九五九年 一、七七〇件

一九六四年 三、七四四件

スエーデンに入ってきた外国車両関係事故

一九五九年 七一六件

一九六四年 二、〇三六件

。人口四人あたり一台の車両

人口八〇〇万人のスエーデンは、ヨーロッパで最高の自動車保有率をもっている。

一九六五年 四人に一台

一九七五年 三人に一台（一九六二年予測！大きな警告）

車両の総台数

一九五三年 五〇万台

一九六五年 一九〇万台

一九七五年 二八〇万台（一九六二年の推定による。）

北欧各国協議会およびヨーロッパ協議会にでている隣接各国も、また、各国がすでに右側通行制を採用している今日において、スエーデンが切換えの見とおしもなく左側通行制を存続することは、問題にならないとして、明白な態度をもっていた。

切換えへの決定が、一九六三年五月国会で行なわれた。国会両院における投票結果は、国民投票の結果と明白な対称をなしていた。「右側通行」への国会の決定的勝利

右側通行に賛成投票した両院の議員は二九四名で、反対投票は五〇票、棄権一〇票であった。

動因

一九六三年に、スエーデン国会に提出された法案において、スエーデンに右側通行制の導入を必要とする多くの要素をあげ、強調している。

。国内交通の伸展の予測

一九五五年に、スエーデンの国境を越えた車両の総数は、一五〇万台である。一九七〇年には、一、五〇〇万、二、〇〇〇万台に及ぶと推定される。一九七〇年に国境を越えたと予測される人の数は、七、五〇〇万、九、五〇〇万人と推定される。

一九七〇年に、デンマークにある「大ベルト」にかけられる橋および「海峡」(The Sound)にかけようとして、考えられている橋ができること、スエーデンの増大しつつある交通統計と、観光に更に拍

この数字とは別に、一九六五年に、スエーデンには一〇〇万台におよび自動二輪車、ドラクター、原動機付自転車がある。

。交通面におけるヨーロッパ各国間の協力の強化

すべての国々が、多少なりとも同一の規則を採用すれば、それだけ国際交通は、いっそう安全なものになるはずである。特に第二次大戦後においては、交通法規の統一化（標準化）にむかって、国際的努力が集中して行なわれてきた。スエーデンは、現在一九六七年九月三日までは、ヨーロッパ大陸で左側通行制をとっている唯一の国であり、左側通行制をとっている他の国々には、キプロス、アイルランド、アイスランド、マルタ、および大英帝国があるが、いずれも島国である。なお、アイスランドは、一九六八年に右側通行に切換えることとしている。

経費および財政

。最終経費六億クローナ（二億三千万ドル、四、二〇〇万ポンド）切換えの法案が国会を通過したときに、推定された所要経費は四億クローナと推定されている。しかしながら、この段階では、一部の項目については予測不能であった。一九六五年に行なった新規の見積りによれば、経費は六億クローナになり、その内訳は次のとおりである。

バスおよび路面電車の変換 二億六千万クローナ

その他の車両の変換 六千万クローナ

道路・街路の調整 二億三千万クローノール
広報・教育 三千六〇〇万クローノール
行政費その他 一千四〇〇万クローノール
計 六億四〇〇万クローノール

。一九四三年の改革見積一千六〇〇万クローノール、前記経費を、過去の見積経費と比較するの興味あることである。

(年別)

(見積り経費)
一九四三 一六〇〇万クローノール
一九四六 二千七〇〇万クローノール
一九五九 二億一千五〇〇万クローノール

。特別車両税による経費の裏打

改革に要する経費は、一九四四年から一九六七年までの間すべての登録自動車に、課される特別交通改革税をもってまかなわれる。年間の支払金額は、自動車一輪車一〇クワノール、重量一、一〇〇kgまでの自家用車四〇クワノール、その他の車両七五クワノールである。実際には、つまらないものを除き、すべての経費は因(cause)が負担する。つまらないもの一例としては、非対称の燈火の交換経費である。

。経費は年間自動車関係総合予算の五%

改革に伴う経費は、スエーデンにおける年間の自動車関係経費の

総額との関係からも、検討されるべきものである。自動車購入費、道路建設費、走行経費、事故その他すべての二次的投資を含む自動車関係経費の総額は、年間二〇億クローノールにも及んでいる。いいかえれば、交通改革は一回限りのものであり、その経費は年間自動車関係予算総額の五%にすぎないであろう。

交通改革委員会

交通改革法案が国会で成立した後、政府は、この改革の実施に伴う意思決定機関として、国家交通改革委員会(National Traffic Reform Commission)を設置した。この委員会には六人の構成員からなっている。

委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

副委員長：郡知事 (County Governor)

ア 道路安全省 — 道路安全、広報・教育、調査研究、関係の当局・機関との連絡

イ 道路省 — 道路、信号機、道路標識、道路標識の交換・調整

ウ 交通省 — 路面電車、バスその他の車両の交換

エ 調査省 — 経済その他の面の諸調査

オ 法務・行政省 — 法的問題、新立法法の提案、人事、行政その他

カ 新聞担当官 — マス・コミとの連絡

ク 専門家委員会

。委員には、次のものを含む多くの専門家委員会が所属している。

ア 科学研究班 — 知識の取得、教育、マス・コミの専門家と共に道路安全および広報・教育資料問題に関する調査

イ 広報小委員会 — 新聞、ラジオ、テレビ、自動車利用者団体、卸売り・宣伝連盟 (SERB)、全国道路安全推進協会 (NTF) の代表者達、交通改革委員会の委員および科学研究グループの協力をえて、道路安全に関する広報この小委は、マス・コミによる広報・教育活動の監督にも協力する。数多くあるラジオ

。外勤活動機関
委員会は、各地の道路安全委員会および郡委員会と協同して、全国を通じて活動の企画を担当する外勤活動機関をもっており、各地に交通相談員があり、また、各学区には、学校における交通安全を担当する連絡担当教官がある。

安全予防方策
すべての交通安全について行なわれているように、さしせまった交通安全に伴う対策も道路、車両および人の三要素の分野に区分されている。

道路網、バス、路面電車その他の車両を新しい条件下に適応させるため、広範にわたる準備が進められている。道路利用者をして、この切換えに備え、また、これに伴う行動形態の変更にも備えさせるため、広報・教育の集中的実施計画が開始されている。この活動の主要目的は、右側の道を境にして、その前後における道路安全と交通の円滑とが同様の程度であることを確保しようとするものである。ここでは、次のことを予定している。

ア 現行道路の適切な交換措置
イ 車両に対する適切な交換措置

- ウ 適切な立法措置
- エ 適切な交通管理
- オ ハイウェイ・ロードの知識の程度の引上げ
- カ 釜の細かい広報
- キ 右側通行に対する交通環境の改善・適応
- ク 次の方法による切換えの円滑化
 - 。速度制限
 - 。監視

ケ 交通の伸展に対するきめの細かい配慮 (Follow-up)
 。道路その他の整備・適応
 。多くの道路および交差点は再整備を要し、信号機および車線標示は移転または変更されなければならない。最も大きな問題は、一方交通道路方式を採用しなければならなくなつて、一般交通環境の変更をせまられる町や広範な家屋密集地域 (Large built-up areas) におこることである。移動式安全地帯 (Movable shelters) など一時的な方策も必要となつてこよう。この工事作業はすでに過去二年間におたつて行なわれてきており、その結果一部の標示や交通信号はダブつて二重になつてきている。

広報・教育
 準備の中では特に重要なものは、道路安全と「道路利用者の

気持ちの整理」に関するものである。道路安全は、究極的には、個々の道路利用者の行動いかにかかっている。

過去三〇年の間において、多くの国で多くの交通改革が行なわれてきているが、それらを通じてえられた経験は、特に大きな参考になるものではない。この国をみても、交通事情の伸展と急速にのびてきている車保有率とが主要な理由となつて、複雑な事情の下に左から右へと切り換へたものではない。
 。複雑化を加へつある今日のスウェーデンの交通事情の下において、この改革の目的を達成するには、すべての道路利用者に対し、いかにして右側通行が導き入られるか、いつ導入されるか、さらに九月三日以降はどのように行動すべきかを、よく判るよう、広報し、また、情報をえられるようにしておくことが必要となる。また、すべての道路利用者は、切換えに先だつてどのような準備措置が講せられつあるか、どのような新法規が、臨時的な規則をも含め、九月三日前に施行されることとなるかをよく知つていなければならぬ。

左側通行において好ましい行動についても、立派な道路感覚は、右側通行への円滑な移行をよりよく行なう上にもよいものであるから、これを誘発することが必要である。

広報・教育計画は、委員会が一九六五年以降行なつてきた広報・教育活動の中でも主要な事項であつた。これらには、交通法規、道

路上の行為、交通上必要な知識、車両の整備等に関する広報・教育および切換え自体に対するいづれも好ましい態度のための運動などが含まれている。全国道路安全推進協会 (Z. R. S.) は、この活動の中で積極的な役割を果たした。その他の団体は、時に事業体と協同して、道路安全の促進に、度々、イニシアティブをとつてきた。
 。意見調査

委員会に付置される科学研究班は、広報小委員会が広報伝達媒体、代表者から主として構成されているのに対し、知識取得、教育およびマスコミの専門家から成つている。

研究班は、早くも一九六四年に改革に対する国民一般の態度調査を開始している。

右側の日の教週開前になるまでは、右側通行に伴う規則についての教育はしない方がよく、また、運転に関する教育は、切換えが行なわれた後に行なわれるべきであり、その方が実際の状況の下に教育が行なわれるから、得策であると判かつた。しかしながら、一度それを始めたら、全く集中的に行なうこととなる。研究班では、時期尚早なのにあまりにも早く教育を始めると、異なる方法や反応作用と現行方法との間に混乱を生じやすく、左側通行中に大失敗をやりかねないと考えた。

各段階
 八月二〇日までに行なわれる作業は準備段階といえよう。

八月二〇日から九月三日までの間は、過渡的段階として、広報活動に最も重点がおかれて作業がすすめられよう。この広報運動は、すくなくともスウェーデンにおいては他と比較できない程の規模と集中度をもつて行なわれた。

右側の日に続いて、事後段階に入り、前進した教育と監視と指導という形で、広範な対策が実施に移され、必要と思われる間は、この対策が継続される。

一九六五と六六年の冬期においては、一連の特別広報運動が展開された。これは一般公衆に対して改革の理由を知らしめ、かつ、この切換えができる限り安全かつ容易に行なわれるようにとの見地から行なわれたものである。この一連の運動に続くものとして、一九六六年秋に、交通行動計画による運動が行なわれ、ここでは、切換えに伴い道路安全にとって、特に重要な左側交通の行動の特別な機能を特にとりあげて行なわれた。

。より厳しく
 歩行者の安全性を向上させるよう、特別に設計された横断歩道における厳しい交通規則が、本年初めから採用された。かくして、歩行者は赤色の燈火がついているときは横断してはならないこととなつた。この新規則は、新年および春季特別計画でとりあげられている。

五月および六月には、広報計画第二号として知られている運動が

展開される。この計画はすべての道路利用者に、進行中の準備作業状況を知らしめるとともに、さしせまった切替えに適應せしめようとする意図で考えられたものである。同時に、外勤活動に従事している小委員会や団体等にもその後のすんだ指導を与えようとしたものである。

この後に、最も集中・強化された広報・教育活動を行なう過渡期（八月二〇日～九月三日）が続いてくる。この活動は、道路利用者にさしせまった切替え、それに伴ってくる種々の事項およびいつ施行されるかについて知らしめようとするもので、また同時に、この切替えが物理的（实际的）にも、また、経済的にも適正なものであることを、次の事項について知らしめるものである。

- ア この切替えがどのように行なわれるか。
 - イ 切替え直後の期間に行なわれる交通管理等に関する暫定的な諸対策
 - ウ 新しい交通方式の中で、歩行者として、自転車運転者として、自動車運転者などとして、どのように行動すべきか。
 - エ 右側通行に関連して、くわしい情報や訓練などはどのようにしてえられるか。
- 事後段階の最初の時期に行なわれる広報活動は、過渡期段階に行なわれた集中的計画をそのまま引き継ぐのであるが、ただ、切替えが行なわれたという事実に適應させる点が異なる。

より知らせること。
3 身体障害者のためにとられるべき適切な安全方策について、各地の当局および道路管理職員に知らせること。
。当局および機関

情報は、個々の道路利用者の安全を図るために極めて重要なものであるから、テレビ、ラジオ、新聞、小冊子や映画がこの種運動の目的にてらし、最も重要な媒体であるといっても、これらの視聴者や読者にも広報活動が通じれば十分だといえるものではない。切替えが行なわれた時を境として、その前後の時期を比べて、路上における安全性の保障がすくなくとも同程度であることを、各個の道路利用者に確保しようという目的を達成するため、委員会は、当局および団体の協力を要請している。かくして、委員会は、政府の国防、教育その他の機関の上級幹部と協力するとともに、郡代表、郡道路安全委員会および郡交通相談員を通じて、各地方の当局、道路安全委員会、機関および学校に通告を渡し、それぞれ機関が行なう交通教育活動においては、各学区の連絡教官がこれを応援した。

。協力した全国の機関二五〇
右側通行への切替えを自覚に行なう運動には、すべての政党、体育協会、労働組合連合体、俸給生活者の中央機関、その他の職業団体をはじめとし、実際には、すべての全国的な団体が、これに協力

。テレビ・プログラム

準備段階および過渡期段階を通じて行なわれる広報活動は、そのほとんどがマス・コミを通じて行なわれる。委員会は、スベリゲス・ラジオ・テレビ局に特に設けられた製作班の協力をえて、関係プログラムについて、ある程度の統制を行なえることとなった。しかしながら、過渡期段階においては、最大の編集活動が、委員会の統制の能力をこえる程に行なわれる。したがって、テレビとは別個に、団体の広報活動を、広範囲について有効かつ強力な影響力を有するごく少数の主要媒体に集中させ、主として一般に広く配布される日刊新聞やパンフレットを通じて広報することが必要であると判った。

- スエーデン政府が、これ程に公開の場に広報の努力をしたことは、全く初めてのことである。この切替えに関する媒体で重要なものが二つある。すなわちポスターと商業フィルムである。
- 。身体障害者に対する詳細な計画
- 身体障害者については、特別な広報がなされねばならない。身体障害者全国会議は、次のために特別の詳細な計画をたてた。
 - 1 切替えに関し、身体障害者のためにとられる対策を身体障害者に知らせること。
 - 2 右側の目以後において、各種身体障害者が路上で直面する種類の難儀について、その他の道路利用者に、適切な広報方策に

する。すべてで二五〇以上にもおよぶ全国的団体が、右側の日のための準備について、委員会に協力を約した。

この援助の形式は多様なものとなる。会員に対する広報、公共活動、右側の日に備える広範な屋外活動への参加などがある。この屋外活動は、二〇万人におよぶ補助員による援助を必要とするが、その内容は、指導員「すなわち右側の日には、一九、〇〇〇か所の横断歩道に指導員を配置し、道路を横断する人々を指導する」、病院、老人の家、青年クラブを訪問しての説明、運転練習の指導、一人ぐらしの老人や身体障害者の家の訪問、広報用チラシなどの配布といったことである。

屋外活動は、各地の道路安全委員会が、多くの場合そのための専門の係官を定めて、企画とその指導に当たっている。

一部の町村や地方当局は、特別に「右側通行センター（日センター）」を設け、一般市民がそこにいけば、右側通行に関する一般的情報と相談をうけられるほか、地方の状況に變更をおよぼすような改正の詳細についても知ることができるようになっている。

。新学期八月二八日開始

スエーデンの学校はすべて、八月二八日（月）に秋の新学期が開始される。新学期の初日は主として交通教育のために費される。教師はこの教育のための企画を八月二四日に開始するが、この企画の多くは特別テレビ番組によることとなる。

。警察
この切換えに伴い、警察は、二つの主要な任務を通じてこれに参画する。一つはすでに述べた指導活動であり、他の一つは道路交通に対する強力な監視である。平常の七位におよぶ職員が従事することになる。交通監視のみに従事するものは八、〇〇〇名になる。警察は、交通監視員 (Traffic wardens) および憲兵の応援をうけることとなる。

。科学調査
委員会の科学研究班とその三部門 (知識の取得グループ、教育グループおよびマス・コミグループ) は、一九六四年四月一日その作業を開始した。研究班のリーダーは、知識取得グループの作業の指揮をも担当しているマット・ブジョールクマン教授である。教育上の諸問題を扱っている教育グループの責任者は、カールゲオルグ・アールストロム助教授である。マス・コミグループは、マスコミと世論を取扱っており、責任者はカールエリック・ワーナード教授である。

追跡調査には、人身被害と物的損害の調査および分析ならびにそれらと交通流との関係とが含まれよう。更に、データは道路利用者とした過失、特に左側通行をやってしまったという過失について、各種の方法で収集されることとなる。

採用した広報および教育の方法の効果に関するデータも、迅速な測定の方法を使って、収集されるであろう。この場合の狙い

は、広報がどの程度よく浸透しているか、道路利用者は交通ルールにどの程度精通しているか、また彼ら自身、路上の安全性についてどんなに感じているかということを知ることである。

。世界の研究レコード
各種研究機関と協力して、委員会は、道路安全に関する事項の調査により相対的な方法を確立した。「路上において」と題する研究の一課程は、道路交通規則に関する平均的人の知識の調査を基礎として作成されたもので、これにより、ある分野で重大なギャップを発見している。この課程は、非常に需要が多く、一〇万もの写りが売れている。新聞はこれを評して「世界の研究レコード」としている。老人の恩給受給者用特別課程は、同一の資料に基づいたものであるが、これまた相対的な関心を呼んでいる。

。外国の報道機関と右側の日
外国の新聞、ラジオおよびテレビもスウェーデンの交通改革に対し、すでに大きな関心を示している。本件に関する情報に対する外国通信社の要望にこたえるため、委員会は、右側の日には、ストックホルムのスウェーデン国会内に、特別新聞部を設けることとなる。ここにいけば、各国語でかかれた資料が入手できることとなる。また、記者会見も毎日開かれるであろう。この新聞部はもともとスウェーデンの報道機関も利用できる。規模は小さいが、通信社のための同様な機関が、ゴテンブルグとマルモにも設けられよう。

(訳 責 伊 沢)