

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

右側通行区分要望書(沖縄関係業界)

アメリカ局長
参事官
北米才一課長
96

秘密標記 (赤色)

第 337 号
昭和 45 年 12 月 10 日

外務大臣 殿

在 備 委 代 表 事 務 所
高 瀬 代



(件名)

復帰後の道路通行区分についての関係団体の要望

引用公・電信
日付・番号

当地自動車関係業界は、「右側通行区分

現状維持推進協議会」を結成して現在の右側通行

制度を存続するよう琉球及び本土政府当局に働きかける

付函添付 付函空便 (行) 付函空便 (DP) 付函船便 (貨) 付函船便 (郵)

本信送付先:

本信写送付先:

配付先:

GA-3-1

2934

在外公館

べく準備中のところ、このほど同業界筋より右側通行に
関する資料を入手したので、2部別添送付する。

45/12/11

GA-4

外務省

事務官
渉外調査
業
空
科学協力
連絡調整
調査
力子
局庶務

45.12.11

現状維持を推進する理由

1. 戦後25年間の右側通行の生活慣習も、本土並みの左側通行に移行することは、自動車運転者又は歩行者等による人身及び物の交通事故が激増する^{懸念}が明白である。
2. 沖縄には多くのアメリカ軍が駐在しており、彼等の戦闘用車両及び軍人軍属車両が推進的5万台走っているといわれているが、アメリカ人は右側通行が生活慣習であり、移行後の交通によるトラブルが増加することは大である。
3. 現在の道路の傾斜及び道路の標識表示等は、左側通行人の移行とすると、工事の設置を暫くは分れずとも、相当の費用と時間を要する。
4. 現在が統一後と見られて金融的の流動性、交通思想の普及及び公営車を徹底して来たが、左側通行になると、最初から教育を要する事になり、相当の時間と経費がかかることになる。
5. バス、タクシーの営業車はもとより、一般の自家用車を改造し、使い及び、高価な整備として、高価な値が消失する大規模な混乱を招く結果となる。
6. 右側通行は世界の趨勢であり、過去10年間に及ぶが、左側から右側に移行した事実があるが、右側通行の優位性を真念に検討されている。

以上の観望より、中々には戦後25年間右側通行による、社会生活及び経済生活を管んできたし、それが生活慣習と化している。今より左側通行に移行することは、社会資本の損失と人命の危険におよぶ結果になるに反対であり、現状維持を推進するべきである。

1990年11月11日

協定措置の場合.

要望書の要旨.

1. 営業車の改造費及び改造のための収入減は、国で全額補償してもらいたい。
2. 自家用車の場合、新車購入後自家用車2年(小型貨物含む)、大型貨物は5年の車齢は、技術的に改造は可能としても、終戦直後の組立車両のたぐいで保安上保証がとれるので、下取車としての商品価値を維持するために①中古車の流通機権及び秩序を確立するために国の責任のもとに東南アジアへの輸出斡旋をしてもらいたい②公正な中古車の査定機関としての中古車センター設置への長期融資をほめてもらいたい。
3. 左側通行区間の移行に対し、不慣れなように運転免許取得者及び新規申請者への教育研修をする学校及びその関係経費の補助を社団法人教習所協会にってもらいたい。
4. 道路の新設及び整備、又は安全施設を完備にもらいたい。
5. 復帰のときと戦時用車両及び国民登録となる軍人軍属車両間との交通によるトラブルが生じないように十分考慮してほしい。

交通部(1970年11月) 臺灣省公路局 公路局

運輸免許取得者	209,400人				
全保有台數	108,720 ^台 (72年度推定 16万台)				
	輕自動車	23,548 ^台	544. ⁶⁰	824,240. ⁸⁰	
	登錄自動車	85,172 ^台		47,111,078. ⁴⁵	
	總合計				47,935,319. ²⁵
登錄自動車	85,172 ^台	47,111,078. ⁴⁵	(5,045,723. ⁴⁵)		
	普通自動車	9,500 ^台 2,375		7,107,890. ⁵⁰	(2,919,455. ⁵⁰)
	貨物自動車	5,811 (1,348 ^台)	431 ⁻	2,504,541 ⁻	(580,988 ⁻)
	乘合自動車	1,208 (862)	2,600 ⁻	3,140,800 ⁻	(2,241,200 ⁻)
	乘用自動車	2,481 (165)	589. ⁵⁰	1,062,509. ⁵⁰	(97,267. ⁵⁰)
	小型自動車	71,783 ^台 3,796		38,189,887. ⁹⁵	(2,126,277. ⁹⁵)
	四輪貨物	24,589 (189)	481. ⁵⁵	11,800,832. ⁹⁵	(91,012. ⁹⁵)
	四輪乘用	46,432 (2,937)	552. ⁵⁰	25,653,680. ⁻	(1,622,692. ⁵⁰)
	三輪貨物	756 (287)	1,437. ⁵⁰	1,086,950. ⁻	(412,562. ⁵⁰)
	三輪乘用	6	1,437. ⁵⁰	8,625. ⁻	
	その他	3,889 ^台 8		1,413,300. ⁻	
	特殊用途	1,870 (8)	不可能		(不明)
	特殊自動車	2,019	700 ⁻	1,413,300. ⁻	
	計	85,172 ^台 (5,796)	970 ⁻	47,111,078. ⁴⁵	(5,045,723. ⁴⁵)

製作 1970年11月11日

(1.03%)

11%

1970年11月14日

1. 昭和43年中の本土・沖総別交通事故発生状況

種別	年別	人口	保有台数	()は増加率			
				交通事故発生数	死亡者数	負傷者数	死傷者数 (人等数)
本	昭和43年	101,430,000	13,594,899	635,056	14,256	823,071	842,327
			+2,572,413	+85,824	+2,001	+138,929	+140,930
土	昭和44年	126,500,000	16,167,272	720,330	16,257	967,000	983,257
			(+19%)	(+13.5%)	(+14.0%)	(+16.8%)	(+16.7%)
沖	昭和43年	972,000	84,428	12,141	93	2,595	2,122
			+11,900	+913	+8	+240	+186
総	昭和44年	997,000	94,363	13,054	91	2,825	2,303
			(+14.1%)	(+7.5%)	(+9.6%)	(+9.3%)	(+8.9%)

2. 昭和44年中の台数・人口当り死亡・負傷者の比較表

台数当り 人口当り	本土		沖 総		増加率
	死亡者	負傷者	死亡者	負傷者	
1自動車1万台当り	10.3 ^人	615.1 ^人	8 ^人	293 ^人	
1人口10万人当り	15.8 ^人	942 ^人	9 ^人	289 ^人	
昭和43年と比較			99.3 ^人	5,930 ^人	
昭和44年と比較			7.1% 8.3 ^人	3,105 ^人	+110%
昭和43年と比較			154 ^人	9,203 ^人	
昭和44年と比較			63.1% 6.398 ^人	6,398 ^人	+226%

※ 1970年11月14日現在、国土交通省が発表している数字に基づき算出されたものである。また、人口は国勢調査による数字を使用している。

昭和44年度の月別交通事故発生状況 (月別前年対比)

月	昭和44年度					昭和43年度					増減率 (%)
	発生件数	死亡人数	重傷人数	軽傷人数	合計	発生件数	死亡人数	重傷人数	軽傷人数	合計	
1	49,477	40,100	8,572	1,712	1,001	44,431	37,423	8,002	67,410	43,760	+12.5
2	54,799	49,008	6,310	1,972	1,116	47,978	41,119	8,859	72,528	53,297	+10.8
3	52,726	48,431	7,391	1,766	1,184	46,623	40,720	8,903	71,794	52,467	+11.2
4	50,500	46,772	6,352	1,652	1,123	45,233	39,723	8,510	69,208	51,424	+11.7
5	50,500	46,772	6,352	1,652	1,123	45,233	39,723	8,510	69,208	51,424	+11.7
6	47,928	40,448	6,069	1,592	1,071	43,000	37,244	7,756	66,231	49,401	+12.6
7	47,928	40,448	6,069	1,592	1,071	43,000	37,244	7,756	66,231	49,401	+12.6
8	42,392	37,928	5,001	1,291	1,000	39,791	34,521	5,270	60,523	46,601	+13.5
9	42,392	37,928	5,001	1,291	1,000	39,791	34,521	5,270	60,523	46,601	+13.5
10	42,392	37,928	5,001	1,291	1,000	39,791	34,521	5,270	60,523	46,601	+13.5
11	42,392	37,928	5,001	1,291	1,000	39,791	34,521	5,270	60,523	46,601	+13.5
12	42,392	37,928	5,001	1,291	1,000	39,791	34,521	5,270	60,523	46,601	+13.5
計	720,866	635,024	83,827	13,212	14,235	627,000	538,071	103,929	1,161,983	837,437	+14.7

(注) 明細資料は別表を参照せよ。

昭和三十四年度の都道府県(方面)別交通事故発生状況

都道府県(方面)	昭和44年度			昭和43年度			増減率 (%)
	発生件数	死亡人数	重傷人数	発生件数	死亡人数	重傷人数	
北海道	3,624	3,064	72	3,324	2,816	67	+13.5
青森県	1,694	1,326	33	1,526	1,242	31	+11.0
岩手県	781	621	15	721	581	14	+9.2
宮城県	605	755	22	571	711	18	+6.3
秋田県	1,924	1,724	42	1,774	1,574	37	+10.7
山形県	2,748	2,414	57	2,514	2,184	33	+14.8
福島県	1,608	1,332	33	1,428	1,152	28	+13.8
茨城県	1,428	1,308	33	1,248	1,118	28	+11.2
栃木県	3,984	2,844	114	3,644	2,704	104	+10.2
群馬県	1,364	1,154	21	1,244	1,034	16	+11.2
埼玉県	8,644	7,144	148	7,844	6,344	138	+13.2
千葉県	5,114	4,234	91	4,714	3,834	81	+12.1
東京都	3,724	2,844	115	3,304	2,424	85	+15.5
神奈川県	3,324	2,804	115	2,904	2,384	105	+13.8
新潟県	7,544	7,064	112	7,064	6,584	102	+11.5
富山県	748	658	15	688	598	14	+11.6
石川県	748	658	15	688	598	14	+11.6
福井県	324	274	7	294	244	6	+10.2
山梨県	224	174	5	204	154	4	+13.2
長野県	2,714	2,234	32	2,474	1,994	27	+13.8
岐阜県	4,944	4,274	69	4,524	3,854	69	+11.6
静岡県	1,864	1,494	30	1,714	1,344	25	+12.1
愛知県	1,394	1,094	20	1,244	944	30	+14.1
岐阜県	1,444	1,094	20	1,294	944	35	+15.5
徳島県	202	242	5	182	222	5	+10.4
香川県	912	612	15	812	512	15	+17.6
合計	16,237	14,235	2,001	14,237	12,235	2,001	+14.0

平均 (77) (73) + 4.5%
91 83 + 8.9%

沖縄の

① 昭和44年中における交通事故による死傷者数 2,915人について分析すると (36.7% 死者 2,821)

形態	構成比	69年(44)	68(43)	増減数	増減率
歩行者中	40.9%	1,177 ^人	1,015 ^人	+162	16.2%
運転中	32.6%	952 ^人	883 ^人	+69	7.8%
同乗中	26.9%	785 ^人	770 ^人	+15	1.9%

と見えて、歩行者の割合が最も高く、前年より高くなる率を示して、歩行者対策の重要性が示される。
次に死亡事故の件数について。(91人)

	構成比	69年	68年	増減数
歩行者	62.6%	57 ^人	48 ^人	+9
運転中	20.9%	19	25	-6
同乗中	16.5%	15	10	+5

と、道路利用者として弱者立場にある歩行者が、他と比べて圧倒的に多くなる。

また、本土の歩行者事故の割合と比較すると、

	66年	67	68	69
率	26.6%	22.8	20.3	✓
沖縄	40.9%	40.6	38.0	40.4

沖縄は著しく高く、歩行者保護対策、とりわけ自動車と歩行者の混合通行を分離する交通安全施設(歩道、歩道橋、横断歩道橋、地下道)の整備を急ぐ必要がある。

増減率の増減別

③ 昭和44年中の人身事故2,308件増減率別に就いて

	69	68	増減数	増減率
普通車用	593	520	(73)	25.7%
普通貨物	409	383	26	17.7%
バイク	333	396	37	14.4%
自転車	326	269	(57)	14.1%

この24年の車種ごとの人身事故件数 $\frac{719}{2,308}$ % が増えている。

前年と比較すると、増加件数は以下の通り。

普通車用	73件	14.0%
自転車	57件	21.2%
バイク	37件	12.5%
普通貨物	26件	6.0%

この中に増加事故件数の増加率は以下の通り。

また死亡事故の発生状況については、

普通貨物	18人	19.8%
自転車	14人	15.4%
普通車用	13人	14.3%
大型貨物	11人	12.1%

このうち自転車は死亡事故の61.6%を増えている。前年と比べバイク、自転車の事故増加が著しい。

右側通行を残そう運動

近く「推進協」結成で展開

復帰を控え本土道交法の実施移行への思惑とからんで現在、「右側通行か左側通行か」、通交区分の問題が沖縄の交通業者のあいだで大きくクローズアップされ論議を呼んでいる。この思惑は単に復帰による同一国家主権のもとへ帰納される、いわゆる諸法制度の改革からくる制度面の問題だけにとどまらず、制度改革の内包している問題が多岐にわたって各面に提起波及されるものとみられているだけに、一般社会の関心が高まってきたものとみられる。

特に、交通業者の中核団体である沖縄自動車販売協会では、現在の国際交通の形態から巨視的立場に立って、この通行区分問題を取りあげ、去る9月1日に開かれた理事会、「自動車販売における復帰対応策」のなかでも緊急課題として同問題を慎重に審議研究を重ねた結果、復帰後、現在の通交区分が本土並みに左側通行へ改正移行されることは「世界の趨勢に逆行することでは好ましくない」との結論を得て、現状維持を強く打出した理事会の意向を全会一致で採決している。そこで、同

販売協会では、理事会の基本方針にもとづき直ちに各関係機関に協会側の意向を伝えると同時に、通行区分問題についての意向を打診してきたが、各団体とも異論はなく、むしろ最も効果的に政治問題として取り上げ世論にアピールし本土政府に強く要望することで積極的に協力することになり、近く交通関係業者で「右側通行区分現状維持推進協議会」（仮称）を結成し幅広い運動を展開することになった。

復帰後の沖縄の通行区分について本土政府では警察庁の方針に基づいて5年間の暫定措置を置いたあと、本土同様「左側通行」に持っていく計画だといわれているが、交通関係業者としては長距離カー・フェリーの進出で世界の「道、がひとつになりつつある現在、特に観光立県を旨とする沖縄としては世界の通行区分にならうのが筋道だとして、国際交通の巨視的視野に立ちながら現状維持「右側通行」を強力に推進していく意向を固め、先進国では日本とイギリスだけという左側通行にならうべきではないとして、むしろ本土の方こそ「右側」にすべきだ、という

意見や考え方が強い。

沖縄自動車販売協会の提唱で交通関係業者が結束して、この「右側通行」の現状維持を推進したいとする根底には、単に右側通行が世界の趨勢だとする国際交通に踏えた立場からではなく実際に復帰後、右側通行へ移行された場合、予想される政治、経済を含む社会問題が大きな底流となって流れているのは見逃せない。

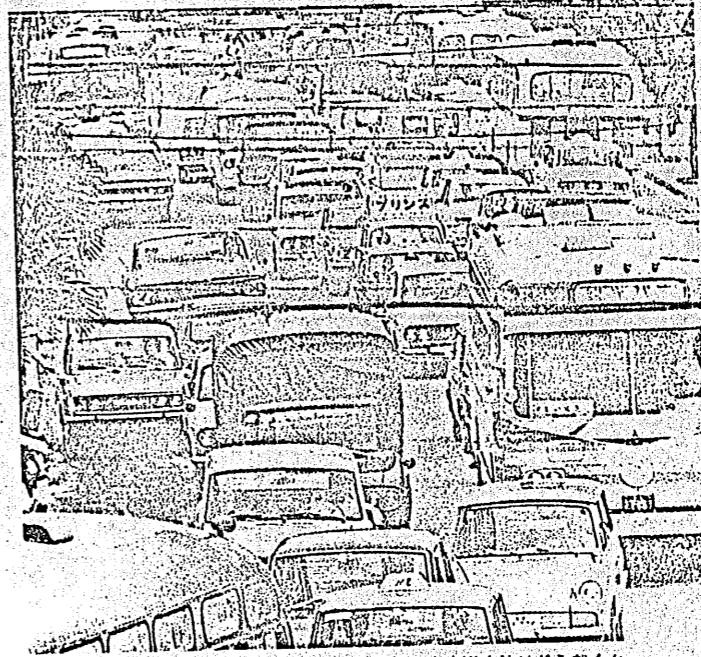
先づ、本土同様左側通行に改正されれば当然、自動車の構造替えがなくなり、本土の中古車が流れ込んで来るものと予想され、沖縄の自動車市場の混乱は避けられず、まかり間違えば業界の命とりにもなりかねないというのが交通関係業者の一致した意見である。

特に、バス、タクシー業界では、補償措置のワケ内で果してハンドルや乗降口など自動車の構造替えが出来るかどうか危ぶんでおり、切替の際、改造作業中のバスやタクシーの代替車をどう補完するかむづかしい問題だと業界では指摘している。しかもこの改造作業はあくまでも補償措置を前提としたもので果して補償措置がとられるかどうか本土政府から何の保証も得ないだけに業界側の不安はつのるいっぽうのようだ。

このほか保安面からは道路に対する運転手や歩行者の考え方を180度転換するまでにはかなりの困難を伴うばかりでなく、道路表示、交通標識、路面傾斜などの改造に多額の経費を要するのは明らかであり、この間の交通混雑にどう対処するか大きな社会的問題だとしている。

こうした交通業界、団体の思惑のほかに政府関係当局が頭を痛めているのは、全廃保有台数の三分の一を占めるといわれる推計5万台にのぼる軍人軍属車輛の取扱だといわれ、右側通行を習慣とするこれら軍人、軍属の車輛を本土一体化の中でどのように調整していくかが残される。

こうした沖縄の事情を背景として、高橋復帰準備委員日本政府代表は「本土の99パーセントのために沖縄の1パーセントは右えならえ、というのは無茶だ。先進国では左側通行区分をとっているのは日本とイギリスだけで世界の道がひとつになっている今日、むしろ本土が沖縄の右側通行にならうのが本筋」といっているほど。いずれにして、復帰に向けて交通業者が結束して進めることになった沖縄の通交区分現状維持運動が今後どのように進展するか注目される。



戦後25年、培われてきたこの右通行を本土道交法はどう裁くか

本土「車検公団」を新設

軽の車検実施に新構想

1967年道路運送車輛法の一部改正で自動車の整備及び整備事業制度が確立され定期点検整備がユーザーに義務づけられたものの行政指導のまずさから定期点検制度は宙に浮いたまま空洞化したかの観を呈している。

こうした欠先、本土政府は軽自動車が普通車に近い性能を備え長距離間輸送にも十分耐えうるようになったとして、これまで車検免除となっていた軽自動車の車検を昭和47年、沖縄の本土復帰にあわせて実施する意向を固めたなかで沖縄の車検制度のあり方が注

目されつつある。

運輸省は47年度から、軽自動車の車検を「軽自動車検査公団」（仮称）と「軽自動車専門指定工場」の二本だてで行うため、本格的な検討を開始したといわれる。

これによると、同公団は現在の国の車検場とは全く別格のものとして新設専門指定工場は民間車検について定めた現行指定整備工場制度を拡大する形で設置しようという構想のもようである。さらに、運輸省では同車検公団への移行体制など細部については結められ、年内か遅くとも来年初めまでに

大筋の方針を出し、47年度予算編成に盛り込む方針であるようだ。

運輸省の予測によると、日本本土における軽自動車の保有台数は本年度末には5百99万5千9百台と増え、さらに昭和50年度末には8百93万6千9百台に大幅増加するとしている。昨年まで同省は軽自動車の保有台数は昭和45年度以降漸減すると予測していたが、ことしになってこれを修正せざるを得なくなったのは、軽自動車が普通車に近い性能を備えるようになり、中長距離間輸送にも十分耐え得るようになったことが主な原因とみられているようである。

このため、運輸省では、なるべく早く軽の車検を実施すると言明してきた。そして、同省では昭和48年度に車検体制を国営3、民間7の割合とする民間車検活用計画も現在推進しているといわれるが、これに一律に7百万台以上

本土「車検公団」を新設

軽の車検実施に新構想

12月5日掲載

右か左か
道路通行方式の移行問題

上・間・清
(筑大建築学部教授)

右か左か
道路通行方式の移行問題

上・間・清

道路交通方式も洋風の施政権返環に伴う重要な問題の一つであるが、他の政治的経済的諸問題の論議の渦の中に埋没され、寛政ある議論も付之れず、まー“本土並み”の容易に移行せよといっている現状に不満を覚えるのは私一人であろうか。

私はほー一平前からこの問題の重要を思い、新聞への論文投稿を続けていたのだが、再三の要望にもかかわらず、身入りあぐてもうじつがたのば残念を感ずる。

その後、本工から警察庁の調査員が来島し、“復帰後何年迄左側通行”とか、右側併走の地元側意見のあきらかを、一國が異なる通行方式を採用している国は、越前等の岩手等あり、以後論議もなされ、本工へスリッパの普及サイドからではなく国家的付与

* 筑大建築学部教授

後サイトからの見解が本朝いつかのよう
である。琉球政府も左側通行への移行を前提
として「さようである」として、内心は移行の方法に
あてらうとしている。

(しかし、その理由は異なる。今から論議して
いく必要がある。私の議論を述べておく
たいと思ふ。

結論を先にいうと、現状の右側通行方式を存続
しようとしている。

理由は次の通りである。

(1) 世界的にみて、右側通行が一般的であり、
左側から右側への移行の例はあれ(Sweden
の場合、1967年) その取違の予後は
悪くない。

現在、左側を移行して、2国は英国、オーストラ
リア

(2) これらの道路投資の一部が補助金
Case による、国際通貨の提供が功を
奏している。左側への移行も、安全に
推進
の面から問題がある。(これは、

(後述見解時の説明を参照)

(3) 右から左への変換は、混雑の弊を
不要とする。混雑は、過半数は
かりに、歩行者も混雑する。
混雑から、歩行者の被害も避けられ
る。これは、多額の予算が必要である。

(4) 道路安全施設 (標識、信号、レーン等) の
取替は、多額の予算が必要である。

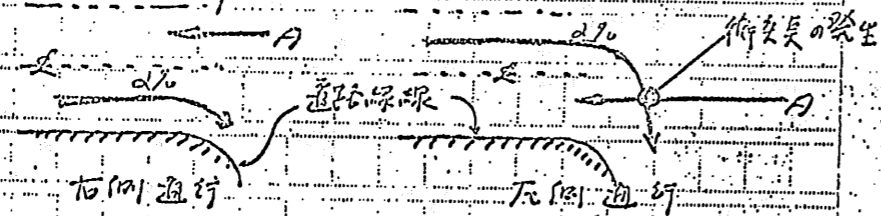
(5) 観光政策を今後太平洋沿岸諸国に
開かれたい。観光の発展は、どうして観光の
振興と同様に有利であると思われない。
(沿岸諸国は、一部は左側通行である)

(6) 本を、遠くはなれた、路上交通の面を
かまわぬ中、混雑の交通方式か、思は
れ、何れ、日本に交通の支障を来すことは
ない。それは、日本に、自衛隊の利益を
優先し、良い。

現行は以上の所であるが、此の通行方式の善化に際し問題があると思われ、之を4c=4c 構造にするべきと思ふ。

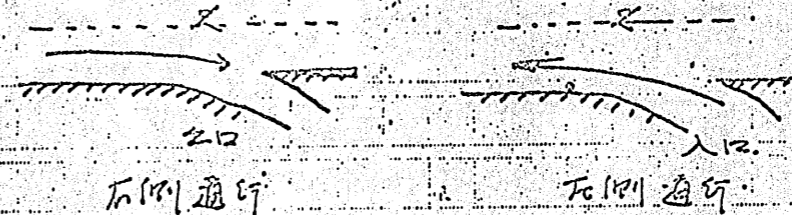
(a) 半回十字交差

二小径の右折は、交通方式が左折に比し交通量増大の因子が早か遅い所。現在右折の多い流入路では容量の低下が予想され、混雑の程度が増大すると思ふ。



(b) 1c=4c=4c 方式

通行方式が異なる所を、出入口が並列に設け、二小径の入口は、2c=1c、出口は1c=1cとする。



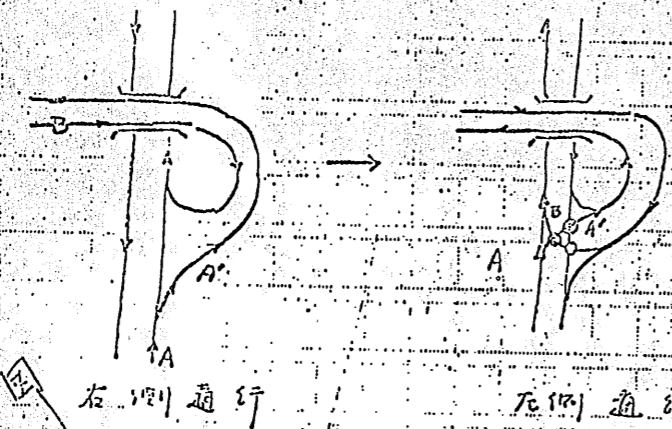
脚車等の所は、ラジカルな構造である。右折、加減速の妨げ、減少があるから、右折車線は、他に有る。同じ所、同じ加減速、同じラジカルな構造である。交差点の問題は波及的。

交差点へのラジカルな入口は、現在 Stop Control とし、右折は、二小径交差点からの出口に、右折車線、並列車線へのラジカルな構造とする。



上記の二つから全体のインダクションを
 9. ミドルで共通の問題をいえるか。次の問
 題からより大きい Transport インダクションの場合を
 示す。

(c) Transport インダクション



右側通行 右側通行
 上図の二つを比較すると明らかになる。Transport の場合
 その右の状態を移行すると B.A. の交通
 流は同じ。3つの街を異が誘発する。この
 実在のインダクションから本質的な交通の
 問題が大きい。この交通の方向の
 下ラジの存在は建設がどうにも必要になる。
 同様の問題は他のインダクションでも同様に
 の場合も発生する。

以上、通行方式の改善は、二つの問題
 を思いつくまで述べて来たが、私の持論に反し
 て、現実の移行がこれらの場合、これらの問
 題をもっと詳細に検討するに必要は、行政担当
 者の当然の責務であると思ふ。

どうも最近の「本工並み」論というものは、
 本工法則のマス目、汗流を振りやり押しこ
 むという強引なを強引に印象がやがて
 げに思ふのは私一人であらうか。

もしもど一つの国家の中で大半の国民に
 遠慮をかける特定住民の権利のための
 特別措置は、私としても好まれない。その
 であつた、その方がは二つの限り、住民
 の望む方向に歩を違ふことが血の通った政治
 になるか、それか否かの成らうか。

国会議員選挙法で七人のおれおれの代
 表が選ばれたが、それは、もう一つの
 「オキナ」から日本の半分の「おれおれ」
 の実現の努力もつてある。

(1970. 11. 17)

TRANSITION TO RIGHT-HAND TRAFFIC IN SWEDEN

(by Arne Bjelking, head engineer of the Swedish commission for the introduction of right-hand driving)

Background

Left-hand traffic has been the rule in Sweden since 1734, when it was first made compulsory by an edict relating to wayside taverns. It is of interest to note, however, that right-hand traffic had been decreed by an earlier edict (1718) calling for the amalgamation of taverns and postal services.

Sweden is now the only country in continental Europe with left-hand traffic. The other European countries with left-hand driving are all islands: Great Britain, Ireland, Iceland, Cyprus and Malta.

The question of changing over to right-hand traffic in Sweden has been discussed ever since motoring entered its present expansive period in the twenties.

In 1954, a committee of inquiry recommended a change-over to right-hand traffic. Because of divided opinion on the issue, the Government submitted a bill to the national parliament calling for a popular referendum. The parliament approved and a referendum was held in October, 1955. Ballots were cast by about 53% of Sweden's qualified voters: of these 15% declared in favour of right-hand traffic, 83% were against, and 2% had no definite opinion. With such a big majority on the side of the left, the question was then shelved for several years.

But as the volume of international motor traffic continued to grow, the question became pressing once more and was also discussed outside the borders of Sweden. In 1961 the Nordic Council and the Consultative Assembly of the Council of Europe stressed the importance of a uniform rule of the road for Europe.

During the period up to 1963 the question was exhaustively penetrated both by the political parties and by Government authorities and on May 19, 1963, the national parliament voted to have right-hand traffic adopted sometime during 1967.

The changeover will apply to vehicular traffic and tramway traffic.

Railways will not be affected. Preparations for the change-over are expected to take four years.

Organization

The Government has appointed a seven-man commission to do the necessary planning and execution for the introduction of right-hand driving.

The commission is served by a central office consisting of experts in sectors directly related to the changeover, such as transit, road planning, law, road safety, and publicity.

Two advisory delegations, each having ten members, are also at the disposal of the commission. One consists of experts on engineering and economic matters and the other delegation consists of road safety experts.

Many other experts are serving the commission with investigations and recommendations in the field of teaching, the learning of traffic behavior and public information by means of mass communication, technical road planning, and traffic regulations.

No other country that has changed from left to right-hand traffic will have done so under circumstances as complex as they are in Sweden. The number of cars per head of population (1 to 4,3 as of 1965) is much greater and road safety is afforded much more importance. Accordingly, the experiences of these other countries are not too helpful, and the changeover must be planned so meticulously that all risk of misunderstanding is ruled out on the day for the changeover. This day, September 3, 1967, is in Sweden now referred to as "H"-Day. ("H" stands for the Swedish word "höger", meaning right).

That the planning period was set as long as four years is chiefly due to the many engineering changes which have to be made before H-Day.

Buses

The reconstruction of buses will be the biggest task. As a rule these now have doors on the left side only. In most cases it will

be necessary to install new doors on the right side. On buses which have their entrance doors located ahead of the front axle it will also be necessary to move the driver's seat to the left side.

The reconstruction of buses prior to the changeover to right-hand traffic has progressed more rapidly than was first estimated. Thus 3,600 of Sweden's 7,500 buses now are equipped for use in both left- and right-hand traffic. 2,300 buses, intended exclusively for use in right-hand traffic, have been ordered and will be delivered before H-Day. The majority of the remaining 1,600 buses will also be reconstructed, but some of them will be replaced by entirely new vehicles.

Tramcars

Sweden's five largest cities still have tramway-system. In Stockholm, Malmö and Hälsingborg the intention is to replace tramcars with buses as from H-Day, with the exception of one line in Malmö. Abandonment of tramway traffic is not contemplated in Gothenburg and Norrköping, which means that reconstruction of vehicles will be necessary in these cities.

Roads och Streets

In general, road junctions must be modified, meaning pedestrian refuges moved, curbs adjusted, etc. This will quite often have to be done in three stages.

- a) Before H-Day left-hand traffic refuges which cannot be used with right-hand traffic will have to be replaced by provisional refuges made of wood.
- b) On H-Day left-hand traffic provisional refuges must be taken off and provisional ones for right-hand traffic may be used.
- c) After H-Day the provisional refuges for right-hand traffic must be replaced by permanent ones.

Side turnings and crossings must be modified at the time of changeover to right-hand traffic. On busy roads there is often a lot of traffic at certain left-hand turns, but with left-hand traffic this is not any major problem. With right-hand traffic, however, those turnings must have a central refuge in order to help the traffic

waiting to turn to the left.

Approaches to, and departures from, motorways are designed for acceleration and slowing down. Normally longer stretches are needed for acceleration than for slowing down. This means that with the change-over to right-hand traffic, the stretches for slowing down must be lengthened so they may be used as approaches. In many cases approaching stretches are designed with a smaller curve radius than departure stretches. In such cases a larger radius must, of course, be built.

Parking Places, laid out on an acute angle, will, as a rule, have to be changed because approach will be from the opposite direction. This means that the dividing barriers will have to be changed, the parking lines repainted and the parking meters eventually moved.

Bus and Tram Stops near road or street corners of crossings are usually situated after the crossing, affording better departure from the stop and also preventing obstruction of view due to parked vehicles. Such stops will have to be moved and this may also be necessary with other stops. Also stop signs and rain shelters must be moved.

Road Signs

Road signs which are only situated on the left-hand side of the road as seen from the direction of driving must be moved to the right when changeover takes place. It will not be possible to do this simultaneously with the changeover, instead it is in principle intended before H-Day to set similar signs on the right-hand side of the road so that signs will be on both sides. Some of these signs for right-hand traffic may, of course, have different symbols giving incorrect information while left-hand traffic is still in force. Because of this they will be covered up until H-Day. On H-Day the covers will be removed and placed on the signs on the left-hand side of the road.

Removal or replacement of about 350,000 road signs will be required. In Stockholm alone, some 20,000 road signs have to be moved.

Certain road signs, such as those indicating major road junctions cannot be duplicated before H-Day; consequently they must be changed

in conjunction with the changeover.

Provisional signs will be erected at departures from petrol stations, parking lots, etc, to remind drivers of right-hand traffic.

Traffic Lights

The direction of the traffic lights must be changed before H-Day so that they work for right-hand traffic. Less complicated installations, can after the alterations, be used for left-hand traffic by means of provisional arrangements up until H-Day when they will be immediately taken over into use for right-hand traffic. Complicated traffic light installations at major crossings, etc. will have to be switched off a few days before H-Day, so that necessary alterations can be made.

Traffic Lane Markings

The painting of traffic lanes and traffic arrows must be done before the changeover, so that already on H-Day sufficient lane markings for right-hand traffic exist. This means that in the months prior to the changeover the painting must be completed. The new lines will be painted white instead of the currently-used yellow, thus making it possible to complete the painting without any risk that the new lines will be misunderstood by pedestrians and drivers.

Road safety measures

The introduction of right-hand driving has been divided into three stages. The first, which is in progress now, will remain in effect until August 1967, and will be utilized to prepare for the traffic changeover in different ways. Stage two is an intensive period of about 14 days just before the changeover, and finally, stage three in the following-up, or actual transition stage, during which there will be continuous studies on the adaptations to the new traffic system.

During the first stage the time will be used for intensifying road safety and informing the general public about the changeover.

Better knowledge of rules for left-hand driving and greater observance of traffic laws is considered the best background when all available resources will be deployed towards teaching the Swedish people, quickly and effectively, the right-hand rule of the road, shortly before H-Day.

In order to reach all trafficants, all means of communication will be used. The press, radio and television are following the development closely, and the trafficants will also be reached by information and training through brochures, advertisements in daily newspapers, professional magazines, posters, and other means. Organizations, associations and societies of different kinds have promised to contribute to make the traffic changeover as safe as possible.

Beyond the continuous information about the work and the measures before the changeover, the commission has decided to execute a series of particular actions in the information and training objectives. During the autumn of 1966, one program will be executed that will show how one should behave in left-hand traffic. This will help make it as easy as possible to adapt to right-hand traffic. In addition, two particular informative programs will be presented - one during 1966 and the other during the spring and summer of 1967. The actions are planned by the commission, but the informative materials will be produced by the Swedish Broadcasting Corporation, the Swedish National Society for Road Safety and other organizations and enterprises which have the necessary resources. The execution "on the field" will be done via radio, television, schools, the society for road safety, automobile clubs, traffic safety committees, and other organizations. The different programs will be formed so that they can be adapted by various citizen groups in the community - children and adults, pensioners, handicapped, etc. - as well as by the different trafficant groups such as automobile and scooter drivers, cyclists and pedestrians. During the changeover period, all measures and information will be intensified and concentrated mainly on adaptation to the new right-hand traffic by everyone.

In schools, an intensive traffic training program will be included in the curriculum before H-Day. The Board of Education has a special traffic consultant who, in cooperation with the Right-Hand Traffic Commission, plans the School training. The commission has suggested that all schools start the autumn session 1967 about one full week before H-Day so that teachers and students can devote their time to studying effectively to keep all these different measures of instruction and information functioning properly and smoothly.

It has been emphasized in the outlines the urgency to adopt such traffic rules, which can be expected to decrease the accident risks at the changeover, and thereby facilitate the operation. These traffic regulation changes will be in effect well before the H-Day. Regulations to be changed concern strictly enforced prohibitions against pedestrians crossing a street against the red light, and another strictly enforced prohibition against passing on sections of road marked with the solid, no-passing lines.

Driving licenses and further education

The possibilities to get a driving license will not be limited by the plans for the traffic changeover. From the point of view of traffic safety, it has not been considered necessary to place any restrictions in the training activity.

For those who already have driving licenses, added facilities will be arranged to train driving ability and skill in left-hand traffic before H-Day and in right-hand traffic after H-Day. Driving schools and automobile clubs will - as far as resources allow - place instructors and training facilities at the disposal of drivers' need for further driving education.

Professional drivers' problems have been given particular consideration. A permanent committee with members from the Swedish Road Transport Employers Association and the Swedish Transport Union has volunteered its services to arrange for the further training courses, especially for the bus training.

Supervision and guidance

For the traffic supervision, all the resources of the police will be utilized. For strengthening and reinforcement, the military forces will contribute over 2.000 traffic trained soldiers for duty on motorcycles, etc. Members of automobile clubs and other organizations, and older school children will, through police provision, be trained and equipped as road guides at troublesome pedestrian crossings and at busy intersections.

Speed limits and traffic restrictions in connection with H-Day

The Right-Hand Traffic Commission has assigned different research institutes to study closely the question of the speed limit on H-Day,

and the immediate period thereafter, from the point of view of traffic safety and with consideration to the economic consequences.

The Commission has proposed the enforcement of speed limits of 40 km per hour in densely populated areas and 70 km per hour in rural areas during the period immediately after the changeover. However, it has been proposed that lower speed limits be enforced for the first three days after the changeover, i.e. 30 km per hour in densely populated areas and 60 km per hour in rural areas. The speed limit on motorways will be 90 km per hour.

The length of time during which the higher speed limits will be enforced depends upon how the traffic situation develops following the changeover. However, it seems likely that these speed limits will remain in effect for at least one month.

H-Hour, i.e. the exact moment when the changeover will take place, has been preliminarily set for 5 a.m. on Sunday, September 3, 1967.

Between 1 a.m. and 6 a.m. Sunday morning all private vehicles will be banned from traffic. This ban will be of somewhat longer duration in certain cities. In (certain parts of) Stockholm, Gothenburg and Malmö the ban on private vehicles will last from 10 a.m. on Saturday to 3 p.m. on Sunday. In twenty or so other cities all traffic will be halted from 3 p.m. on Saturday to 3 p.m. on Sunday.

Buses, taxis, ambulances and certain other vehicles performing absolutely necessary functions will be exempted from the ban on motor traffic. In addition, a limited number of dispensations from the ban may be granted.

Drivers will be advised to drive with lighted headlamps during the first 24 hours following the changeover.

How much does it all cost?

When the national parliament decided in favor of right-hand traffic in 1963, the cost of the changeover was estimated at a total of 400,000,000 Sw.Crs. However, certain costs were undetermined at that time. Therefore, a revision of the cost calculations was made during the fall of 1965, at which time the total costs were estimated at 600,000,000 Sw.Crs.

x by the
Government

The costs divide in the following:

rebuilding of buses and tramcars	260.000.000 Sw.Crs.
rebuilding of other vehicles	60.000.000 "
modification of road and street network	230.000.000 "
informational and educational activities	36.000.000 "
expenses of administration	14.000.000 "

A general rule on costing has been to provide for the indemnification of all costs directly incurred by the changeover, regardless of whether these are sustained by individuals or firms.

Financing

The changeover is financed by extra taxation imposed on vehicles during the years 1964-1967. In connection with the regular vehicle tax, an additional traffic-changeover levy is paid at the rate of Sw.Crs 20 on motorcycles, Sw.Crs 40 on passenger cars with service weight not in excess of 1.100 kg, Sw.Crs 75 on other vehicles.

The tax is to be paid by the registered owner of the vehicle as of January 1.

The objective: safer traffic

Each passing year has further accentuated the need for adopting the right-hand rule of the road in Sweden. The rapidly growing volume of international traffic has given rise to more accident risks, and the number of casualties caused by unfamiliarity with either right-hand or left-hand traffic has increased.

In 1965 7,5 million vehicles crossed the borders to and from Sweden. This figure is expected to double by the beginning of the 1970's.

Then there are the many travellers who enter or leave Sweden by rail, air, or sea. Every time they cross the border they must make a readjustment, which involves great risks. It is, therefore, completely in keeping with the goal of universal safety endeavors, i.e. to reduce the elements of traffic risk to a minimum, that the national parliament has decided on a changeover to right-hand traffic.

in Sweden. This is the approach counted on to reduce fatalities and other casualties, as well as the extent of material damage. The changeover to right-hand traffic may therefore be said to spring from humanitarian motives.

アメリカ局長

秘密標記 (赤色)

采平長
采品封
(24年11月回覽)

参事官
北米第一課長

第 372 号

昭和 45 年 12 月 26 日

外務大臣 殿

在 準備委代表事務
高 瀬



(件名)

右側通行区分現状維持の推進の件について
の要望書の送付。

引用公・電信
日付・番号

標記資料1部別添送付す。

付録添付 付録空便 (行) 付録空便 (DP) 付録船便 (貨) 付録船便 (郵)

本信送付先:

本信写送付先:

配付先:

GA-3-1

在外公館

- 整理
- 首席事務官
- 南
- 外調査
- 漁業
- 航空
- 学協力
- 連絡調整
- 調査
- 力子分
- 局業務



26-1-0N/A (但し未接収のものは不在)

昭和45年12月18日

要望書

右側通行区分現状維持の推進の件について

(本土並み左側通行移行反対)

提唱

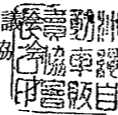
右側通行区分現状維持推進協議会

沖縄自動車販売協会

1970年12月18日
沖自販協第55号

殿

提唱 右側通行現状維持推進協議会
沖繩自動車販売協
会長 野崎 真



要望書

右側通行の存続を推進する件について

標題について、去る11月20日「第一次沖縄復帰対策要綱」の閣議決定後、われわれ交通業界は、日本政府の「道路および歩行者の通行区分を復帰後3年後に本土並み左側通行へ移行する」件について慎重に検討した結果、全交通団体を網羅し、近く県案の右側通行区分現状維持推進協議会を結成し、沖縄100万県民運動を展開、右側通行の存続を要望すると同時に、あらかじめ沖自販協として下記の要望書を提出致します。

以上の趣旨を充分御賢察、御検討の上、是非とも沖縄における道路の通行区分を右側通行に存続して戴きますよう御願ひ申し上げます。

新聞によると去る11月20日日本政府は、沖縄復帰対策閣僚会議で第一次復帰対策要綱を決定し、「道路の通行区分を復帰後も一定期間現状どおり」とすることにして、明春の国会に案を提出する意向だと仄聞しておりますが、われわれ沖縄100万県民は、本土復帰に際して最も重要な問題でありながら、県民の声を聞かずに短期間で十分な関係経費等の調査及び左側移行にからむ具体的な内容の検討もなされずに政府間ベースで道路の通行区分にかかわる復帰対策が暫定措置として進められていることに強い憤りを感じざるを得ないのであります。

閣議決定の復帰対策要綱によると一定期間の暫定措置ということは、いずれ本土並みの左側通行に移行するということであり、左側に移行するとなると、①関係経費が膨大に及ぶこと②切り替えにより交通事故の危険が増大するなどの問題が惹起県念されるにもかかわらず、何らわれわれと具体的な話し合いもなされないままに通行区分が左側に移行されることは、遺憾にたえません。

左側通行に移行することによって生ずる問題は、交通事故多発による人命軽視は勿論、自動車を所有する人々の財産（車両）を棄損させることとなり、人命の尊重、財産の保護を主柱とする日本国憲法の精神に反する施策だと言わざるを得ません。人命の尊重および財産の保護を確立する立場にありながら、これまでわれわれ100万県民をもつんば枝敷においた調整および一部の意見で復帰対策が進められてきたことは、本土復帰不安をなお一層つものらせるばかりでなく、まったく今後の復帰対策の諸事項に対しても猜疑の念を抱かざるを得ない結果となるのは日を見るより明らかであります。

今回の閣議決定となった「道路の通行区分の暫定措置」は沖縄の県民の意志が全く反映されないまま進められている感をも強くするものであります。今後の問題として党派、思想の別なく、100万県民の復帰不安、意思の要因とならぬよう左側通行区分への移行について再検討を要請するとともに、今回の閣議決定のあり方に猛省と臆意を促すものであり、なお下記事由を充分御賢察下されて、大局的な立場から、是非とも「右側通行の存続」を推進して戴きたいと切に願うものであります。

世界の趨勢は右側通行である

沖縄は戦後25年間、アメリカ施政権下につちかわれた右側通行区分によってまがりなりにも沖縄経済の発展と生活慣習の国際化を世界に誇って来たが、これはひとえに国際的で最も優れた米国施政の道路行政施策によってもたらされてきたものと思っております。

今日の世界は、かつてのように時間的、空間的に果しなく大きなものではなく、港空路においてはジャンボジェット旅客機が飛来し、各国間には海底(峽)トンネルが施かれ、カーフェリーの進出などにより、今や世界は一つの道となりつつあります。下関と韓国の釜山を結ぶ「関釜フェリー」も世界の一つの道につながる現実の問題となって来ております。

現下の世界をみてもおわかりのように、東京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、羽田空港を飛ったジェット旅客機は、その旅客を北欧デンマークに、アメリカはハワイ、ロスアンゼルスへと運んでおります。朝右ハンドルで運転した人が、その同じ朝には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性化してきています。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一統化の必要性が強く認識されてきている現在、道路の通行区分も広域交通時代にマッチする世界の趨勢にならうべきであるとわれわれは思考いたしますし、本土復帰が確定したからといって、国際的な沖縄のよい面も全部本土並みにするというのは全くナンセンスであると断ぜざるを得ません。左側通行よりは右側通行の方が優位であることは、世界の権威ある交通学者の学説がすでに実証している通りであり、左側から右側への移行国はスウェーデン、アイスランドを始め逐次増えております。このように世界各国における道路行政の改革をみてもいかに右側通行が世界の趨勢であるか大きな証拠の現われと言わざるを得ないのであります。

以上の観点からも、世界の注目を一身に集めている沖縄の本土復帰にあたって、経済大国の日本としての立場から、国際的な広域交通の趨勢のもとに沖縄

における「右側通行区分」を存続する方向で問題の解決に蛮勇を振って当ってもらいたいというのが、われわれ100万県民の願いであります。

憲法精神である人命の尊重、財産の保護面から右側通行を推進する

新聞で取ざたされているように、本土復帰の一体化にあわせて、もし、沖縄における「右側通行区分」が本土並みの左側通行に移行されると、別紙参考資料の通り、①交通事故を誘発する危険が増大する②車両の変換、改造費その他関係経費による経済、社会資本の大きな損失となることは明白な事であり、われわれ沖縄100万県民は、これらの危険、損失を素直に容認することは出来ません。それにまた現在、72年本土復帰が確定されて以来、くすぶりつづけている復帰不安が、この通行区分の解決方法何如によっては、なお一層大きな波となって各界各分野にわたって波及するであろうし、言を待たずして大きな運動の展開となるであろうことを充分御賢察して戴きたいと思慮するものであります。

われわれ沖縄100万県民が、右側通行を現状通り存続してもらいたい理由として、まず次の事項をあげております。

- ①戦後25年間つちかわれてきた右側通行による生活慣習を、本土並み左側通行に移行させることは、運転者および歩行者等による人身および物損による交通事故が増加する結果となることは明白である(別紙の具体的な事項参照)
- ②沖縄には多くのアメリカ軍が駐屯しており、戦闘用車両および軍人軍属車両は推定約5万台走っているといわれるが、アメリカ人は右側通行が生活習慣であり、移行後の交通によるトラブルが増加することは大である。
- ③現在の道面の傾斜および道路の標識・表示等は、左側通行へ移行させると、あらたに工事や設置変換に多大な費用と時間がかかる。
- ④バス・タクシー・トラックの営業車はもとより、一般の自家用車も改造しないと実用化および財産評価としての商品価値が消失するので大きな混乱を招く結果となる。
- ⑤現在まで官民一体となって全住民的な運動で、交通思想の普及および啓蒙を徹底して来たが、左側通行となると、また最初から教育をやりなおすこ

とになるし、相当の時間と経費がかかる。

- ⑥右側通行は世界の趨勢であり、過去10年間に2～3カ国が左側から右側に移行しているので、右側通行の優位性を直剣に検討してもらいたい。
等であります。

以上の通り、われわれは戦後25年間、右側通行によって社会生活および経済生活を営んできたし、それが生活慣習となっている。今さら、左側通行することは、社会資本の損失であり、また人命を危険においやる結果になるので反対であり右側通行の現状維持を推進する運動を展開するものであります。

本土並み左側移行は膨大な経費の損失、交通事故の激増で喜ばれない

政府の沖縄復帰対策要綱が去る11月20日の閣議決定をみたことで、どうしても沖縄における「道路の通行区分は暫定措置」が避けられないということならばわれわれと充分調整の上、是非とも次の事項を完全に解決して頂くよう充分な予算措置を講ずることを約束してもらいたい。それは

- ①営業車の改造費および改造のための収入減は、国で全額補償してもらいたい。
②自家用の場合、新車購入後乗用車2カ年、貨物車4年の車両は、技術的な改造は可能としても終戦直後の組立車両のたぐいとなり保安上保証しかねるので、下取車としての商品価値を保持するため当該全車両について国が全部買い上げてもらいたい。(自動車の売買は、新車の需要に応じて手持の中古車を頭金に充当して取引されておりますが、左側通行が、確定されると左ハンドルは下取しても右ハンドルに改造しないと売れない結果となるので、市価の中古車価格から改造費を差引くと、市価より改造費が高つくつので、商品つまり財産としての価値が消失してしまうことになる。それにまた、改造しても保安上保証できないというのが大きな問題である)
③左側通行区分への移行に対して、不慣れないよう運転免許取得者および新規申請者への再教育教習の車両等教材およびその関係経費を国が補助してもらいたい。

- ④道路の新設および整備又は安全施設を完備してもらいたい。

- ⑤復帰の時点で米軍の戦闘用車両および民登録となる軍人軍属車両との交通によるトラブルが生じないように十分考慮してもらいたい。

等の事項があげられます。

左側通行への移行は、われわれ沖縄100万県民が希望する通行区分ではありませんし、すべて国の責任のもとに、われわれと充分調整の上、復帰前に具体的な予算措置を講ずることを納得のいく方法で明らかにして戴くよう強く要望いたします。

しかしながら前項でも述べた通り、現在沖縄における世論は「道路の通行区分の暫定措置」を望むものではなく、あくまで戦後25年間米国施政権下でつちかわれてきた国際的な広域交通にマッチした「右側通行の現状維持」を切実に要望するものであり、今回の閣議決定の「左側通行への移行」の再検討を促したいとするものであります。今や沖縄は、第一次復帰対策要綱の発表以来、一層復帰不安が高まるばかりであり、世界の注目になっている沖縄の本土復帰が県民の意志のもとに進められることを節に要望し、期待を寄せております。

以上のことを充分御検討の上、御賢察下さいまして車両および歩行者の通行区分については、今回の閣議決定の如く住民不在の思いつき施策でなく慎重な研究、検討のうえ現状通り右側通行を存続して戴きますようお願い申し上げます。

右側通行の現状維持を推進する具体的な事由

交通事故の発生状況から見た右側通行の優位性

交通事故の防止は、世界の願いである。交通事故の発生にはそれを誘発する要因があるからである。人命を尊重し交通事故をなくそうとする運動は、今や一国の問題ではなくなった。ジャンボジェット旅客機の飛来、各国間を結ぶ海底トンネルの開通、カーフェリー進出で世界の道は一つになり、今日の世界はかつてのように果しなく大きいものではない。国際連合では特に第二次大戦後、交通法規の統一化（標準化）に向かって、国際的努力が集中して行なわれてきた。それは、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ということからである。

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ために、自動車交通も一国間だけでなく、広域交通時代となって来ている。その証拠に1967年スウェーデン、1968年アイスランドの国々が左側通行から世界の大勢である右側通行に移行しているし、またイギリスもドーバー海峡に海底トンネルが開通することによって、ヨーロッパと英国が直結するようになり、大きく世界は右側通行に旋回し初めている。右側通行による自動車道の優位性は、世界の権威ある交通学者の学説ともなっているが、ここでは本土と沖縄における交通事故の発生状況から右側通行の優位性を取りあげてみたいと思う。

この問題は、本土復帰に伴う道路の通行区分を本土並みの左側通行にするか沖縄における右側通行の現状どおりを存続するかの最も重要な問題といえよう。

左側通行は交通事故増大の誘因である

昭和44年度中における本土と沖縄の交通事故の発生状況をみると、死亡者が

本土16,257人で14.0%の増であるのに対し、沖縄はたったの91人で9.6%の増である。また死傷者数をみると本土が983,257人で16.7%の増であるのに対して、沖縄は2,308人でたったの8.8%の増で、いずれも本土の増加率よりは大きく下まわっているのが注目される。

また、表2に示すように、昭和44年度中における台数、人口当りの死亡、負傷者を比較してみると、自動車1万台当たり本土が10.3人であるのに対して沖縄は8人、負傷者が本土615.1人に対し沖縄は293人であり、本土よりは死亡者で9.1%、負傷者で110%も少ない発生率であることがわかる。また人口10万人当りの交通事故発生状況をみると、本土が死亡者15.8人に対して沖縄は9人、負傷者が942人に対し沖縄は289人となっている。死亡者事故では69%、負傷者では226%も沖縄が少ない発生率であることは明らかである。

表1、昭和43、44年中の本土・沖縄別交通事故発生状況

() は増加率

年度別	項目別	人口	保有台数	交通事故発生件数	死亡者数	負傷者数	死傷者数(人身事故)
本 土	昭和43年	101,430,000	13,594,849	635,056	14,256	828,071	842,327
			+2,572,413	+85,824	+2,001	+138,929	+140,930
	昭和44年	126,500,000	16,167,272	720,880	16,257	967,000	983,257
			(+19%)	(+13.5)	(+14.0%)	(+16.8%)	(+16.7%)
沖 縄	昭和43年	972,000	84,428	12,141	83	2,585	2,122
			+11,940	+913	+8	+240	+186
	昭和44年	977,000	94,368	13,054	91	2,825	2,308
			(+14.1%)	(+7.5%)	(+9.6%)	(+9.3%)	(+8.8%)

2、昭和44年中の台数、人口当り死亡、負傷者の比較表

台数・人口当り 死亡・負傷者別	本 土		沖 縄	
	死亡者	負傷者	死亡者	負傷者
自動車1万台当り	10.3人	615.1人	8人	293人
本土同事故率の推定換算			99.3人	5.930人
増加予想発生件数			8.3人	3.105人
人口10万人当り	15.8人	942人	9人	289人
本土同事故率の推定換算			154人	9.203人
増加予想発生件数			63人	6.378人

交通事故件数は日本全国で一番少ない

各県別の交通事故の発生状況(表3)をみると、本土の中でも沖縄の類似県とみなされている鳥取県が死亡者112人、鳥根県が死亡者134人で最も少ないが、沖縄と比較すると、鳥取県が沖縄の23%増、鳥根県が47%の増加率であり、沖縄は日本全国の中でも一番交通事故の少ない県となっていることをこの比較表は如実に示している。

3、昭和43、44年中の都道府県別交通事故発生状況

管 区	区 分	死 者 数			
		44年	43年	増減数	増減率
北 海 道	道 本 部	362	364	-2	-0.5
	旭川方面	169	136	+33	+24.3
	釧路方面	140	120	+20	+16.7
	北見方面	70	69	+1	+1.4
	函館方面	91	66	+25	+37.9
	計	832	755	+77	+10.2
東 北	青森県	192	192	0	-
	岩手県	174	172	+2	+12
	宮城県	278	241	+37	+15.4
	秋田県	160	135	+25	+18.5
	山形県	162	130	+32	+24.6
北 京	福 島 県	398	284	+114	+40.1
	計	1.364	1.154	+210	+18.2
警 視 庁		864	716	+148	+20.7

関 東	茨城県	511	420	+91	+21.7
	栃木県	395	280	+115	+41.1
	群馬県	332	307	+25	+8.1
	埼玉県	745	708	+37	+5.2
	千葉県	627	511	+116	+22.7
	神奈川県	763	655	+108	+16.5
	新潟県	354	291	+63	+21.6
	山梨県	227	195	+32	+16.4
	長野県	279	277	+2	+0.7
	静岡県	713	633	+80	+12.6
計	4.946	4.277	+669	+15.6	
中 部	富山県	185	149	+36	+24.2
	石川県	139	139	0	-
	福井県	144	139	+5	+3.6
	岐阜県	282	248	+34	+13.7
	愛知県	912	817	+95	+11.6
	三重県	305	268	+37	+13.8
	計	1.967	1.760	+207	+11.8
近 畿	滋賀県	255	227	+28	+12.3
	京都府	346	309	+37	+12.0
	大阪府	793	711	+82	+11.5
	兵庫県	740	626	+114	+18.2
	奈良県	136	135	+1	+0.7
	和歌山県	230	189	+41	+21.7
計	2.500	2.197	+303	+13.8	
中 国	鳥取県	112	106	+6	+5.7
	島根県	134	98	+36	+36.7
	岡山県	331	307	+24	+7.8
	広島県	467	425	+42	+9.9
	山口県	389	320	+69	+21.6
計	1.433	1.256	+177	+14.1	
四 国	徳島県	160	140	+20	+14.3
	香川県	209	183	+26	+14.2
	愛媛県	167	160	+7	+4.4
	高知県	160	155	+5	+3.2
	計	696	638	+58	+9.0
九 州	福岡県	568	506	+62	+12.3
	佐賀県	158	175	-17	-9.7
	長崎県	152	126	+26	+20.6
	熊本県	208	227	-19	-8.3
	大分県	186	146	+40	+27.4
	宮崎県	160	132	+28	+21.2
	鹿児島県	223	191	+32	+16.8
	計	1.655	1.503	+152	+10.1
合 計	16.257	14.256	+2.001	+14.0	
沖 縄	91	83	+8	+9.6%	

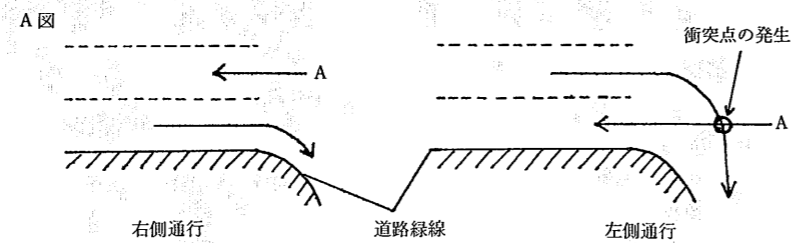
左側移行は事故激増の危険がいっぱい

このことは、本土における交通環境、つまり道路の整備、安全施設の完備、車両の保安整備の点などを含めて比較すれば、話にならないほどおそまつであり、まったく交通環境が完備されてないにもかかわらず、沖縄における交通事故の発生件数が全国のどの県よりも少ないということは、いったい何に起因するものであろうか。前にも述べたように交通事故はその発生する要因があるからで無策意に増加するものではない。それだけに交通事故の防止、安全対策は重要な要素になるべきはずである。

それでは、沖縄における交通事故の発生件数が、本土のそれより何ゆえに減少を誇っているのか。以上の観点から交通事故の発生誘因が、いかに道路の通行方法に起因するものであるかを具体的に次の図解で説明してみたい。

(a) 平面十字交差

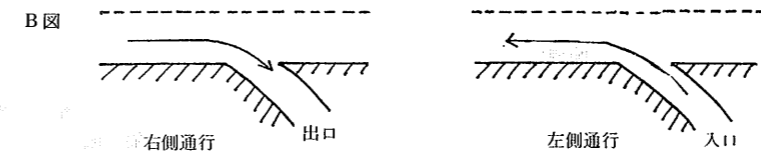
これまでの右折は、交通方式が左になると交通容量算定における効果が逆になり、現在右折の多い流入路では容量の低減が予想され、混雑の程度が増大するであろう。(A図参照) 以下図解は(琉大上間清教授の研究資料)に基づく



(b) インターチェンジランプ

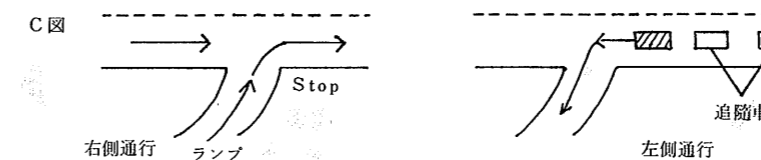
通行方式が逆になると出入口が逆になるわけでこれまでの入口は出口となり出口は入口となる。

御承知のように、ランプにつらがる変速車線長は、加速であるか、減速であるかによってその異なる値を有するものであるから、同一値をもって加減共用とするには無理が伴うわけで、安全面の問題にも波及しよう。(B図参照)



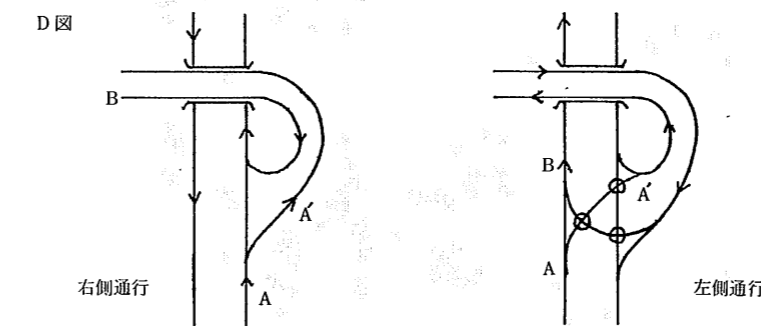
交差路へのランプからの入口が現在Stop Control となっているような場合は、これが交差道路からの出口となり、追従車両への影響が大きくなるであろう。

(C図参照)



上記のことからは全てのインターチェンジランプターミナルで共通の問題といえるが、次に問題がより大きいTramperインターの場合を考えてみる。

(C) トランペット・インターチェンジ(D図参照)



上記D図を比較すると明らかなように、Tramper の場合、そのままの状態に移行するとB、Aの交通流に対し、3つの衝突点が発生することになり、発生時にインターチェンジから平面交差への移行となり問題が大きい。この転向交通のためにはランプの新たな建設がどうしても必要となる同様な問題は、他のインタ

ーチェンジの二方向ランプの場合も発生する。

以上の右側通行の優位性を示す図解と本土と沖縄における統計が示すように、本土並みの左側通行に移行した場合、交通事故の激増は日を見るより明らかであり、むしろ現状の右側通行を存続し、なお安全施設の完備、充実をはかる方向で復帰対策を推進すべきであり、交通事故増加の方向へ向けての復帰対策は、納得のいく施策ではない。それが本来のいう世界にマッチした広域交通であり、国際道路交通問題の趣旨であり、憲法の人命尊重の精神であり、本来の道交法に基づく交通事故防止対策の基本方針であると思慮するものである。

右側通行で安全施設完備すれば事故は減少する

これまでも述べたように本土と沖縄における交通事故の発生状況では、昭和44年度中で死亡者91人、死傷者2,916人で、本土よりは人口当りにして死亡者69%、負傷者226%も少ないことがわかった。

とりわけ、沖縄における交通事故の発生状況が本土と比較して、車道と歩道のまったく区別のつかない、つまり安全施設が完備ない状態においての発生誘因であり、本土並みの安全施設が完備されることになると、従来の本土との交通事故発生状況の差は、もっと減少するであろうことを、ここで特筆しておきたい。もし沖縄が本土並みに安全施設を完備すると、従来よりさらに交通事故の発生が減少するであろうことが大きく期待できるし、下記の沖縄における昭和44年度中の統計が示す通りである。

④昭和44年中における交通事故による死傷者数 2,916人について分析すると

	構成比	69年(44)	68年(43)	増減数	増減率
歩行者	40.4%	1,179人	1,015人	+164	16.2%
運転中	32.6%	952人	883人	+69	7.8%
同乗中	26.9%	785人	770人	+15	1.9%

歩行中の死傷者数が全体の40.4%で、歩行者の占める割合が最も高く、前年より16.2%という高い伸び率を示している、歩行者対策の重要性がうかがわれる

また、次に死亡事故のみについてみてみると

	構成比	69年	68年	増減数
歩行中	62.6%	57人	48人	+9
運転中	20.9%	19	25	-6
同乗中	16.5%	15	10	+5

全体の62.6%で、驚くほどの高率を示している。これは、道路利用者としての弱い立場にある歩行者が他と比べて圧倒的な差異となった結果である。また本土の歩行者事故の割合と比較してみると

	66年	67年	68年	69年
本土	26.6%	22.8%	20.3%	
沖縄	40.9%	40.6%	38.0%	40.4%

以上の統計の通りで沖縄は歩行者の事故が著しく高く、歩行者保護対策、とりわけ自動車と歩行者の混合通行を分離する交通安全施設(歩道、準歩道、横断歩道橋、ガードレール)の整備充実をはかることが重要であることを如実に語っている結果といえよう。

また、⑤昭和44年中の人身事故2,308件を第一当事者の車種別にみてみると

	69年	68年	増減数	増減率
普通乗用	593	520	73	25.7%
普通貨物	409	383	26	17.7%
タクシー	333	296	37	14.4%
軍車両	326	269	57	14.1%

以上の通りで、これらの車種で人身事故件数全体の71.9%を占めていることがわかる。前年に比較してみると、増加件数では

普通乗用	73件	14.0%
軍車両	57件	21.2%
タクシー	37件	12.5%
普通貨物	26件	6.0%

の順に事故件数の増加を示している。

また死亡事故の発生状況については

普通貨物	18人	19.8%
軍車両	14人	15.4%
普通乗用	13人	14.3%
大型貨物	11人	12.1%

これら四車両で死亡事故の61.1%を占めていて、前年に比べタクシー、軍車両の事故増加が著しく増加していることがわかる。

(II) 膨大な経費を要する左側通行への移行

沖縄における車両および歩行者の通行区分は、去る11月20日の閣議で復帰後一定期間暫定措置をとるということになった。これは、いずれ本土並みの左側通行に移行するということである。しかし、その移行方法については、従来まで何ら全く明らかにされていない。むしろ、これらに要する関係経費の調査および関係者との調整が未だなされていないといった方が明確かもしれない。ただ、われわれが仄聞するところによると、左側移行に要する関係経費は、暫定期間中に十分その面の準備もやっつけられるという考え方のようだが残念ながらその準備期間中に調整を行うというのも正式の意向ではない。ただ巷の噂がそうである。だから、正直に言って現在のところ未だこれら関係者に対して、左側移行に伴う関係経費を補償するとか、援助するとかという保証は全く何もないし、具体的な経費の調査、移行に伴う問題点の調整についても、何ら業界側と話し合がなされないままに沖縄の復帰対策が進行されているというのが、われわれの受ける実感である。

左側移行は膨大な経費と時間を要する

沖縄における自動車の保有台数は、1970年9月現在で民間が108.720万台、米軍関係が約5万台で総数15万9千～16万台であり、大分、宮崎、青森の各県とほぼ同じ台数である。72年復帰時には年20%の伸び率として予測すると約22万台と推定され、熊本県の21万2千台、三重県の22万1千台とほぼ同じ台数になると推測されている。

また、運転免許取得者数は、現在17万9千443人(米軍関係者除く)で、その数は山梨、鳥取県に近く、復帰後は年10%の増加と予想して21万内至21万5千人と推

定されている。

それから信号機や道路標識等をみると、全琉で交通規制標識が3千823本、信号機が97基もあり、これらを一夜のうちに左側通行に切り替えるとなると、多大な経費と相当な時間を要することになる。

また、教育面を考えてみても、左側通行となるとこれまでの交通思想が180度転換することになり、最初から教育をやりなおさなければならないことになるし、はかり知れない経費と相当の時間を要することになることは充分御承知の通りである。このように、道路の標識及び信号機の設置換や運転免許取得者を始め全住民の再教育、再訓練を取りあげてみても、多大な経費とはかり知れない時間の浪費となることはここで取り立てて言うまでもなく、社会資本の多大な損失と断ぜざるを得ない。

以上のなかで、とりわけ重要な問題となるのは、何としてもバス・タクシー・トラック等の営業車と一般の自家用車の改造費の問題である。沖縄にとって、これらの通行問題が、左側に移行されるということは、本土における輸送構造とは違って、沖縄は100%が自動車による輸送手段であり、沖縄の経済発展も自動車によってつちかわれてきたといっても過言ではないし、このような状態において、とかく自動車の改造問題を解決しないでは、通行問題の解決はあり得ないということである。例えばバスの場合、左ハンドル、右ドアだが、車両が左側通行になると、右ハンドル・左ドアに切り替えなければならないし、今のバスは大部分がワンマンバスで運転者がドアの開閉・乗客の料金徴収まで受けもっているため、左ドアにすると必ずハンドルの位置まで替えなければならない。また改造しなければ乗客は道路の真中で乗り降りすることになるし、道路の構造上全く乗客の安全は保証できないし、バス事業も完全にストップしてしまう結果となる。バス（乗合自動車）の保有台数は1970年9月現在で1,208台うち営業用が862台となっているが、自家用バスにしても営業用と同じことでドアの改造をしなければ乗合自動車としての用途が全く役立たなくなってしまうことになる。

また、同じ営業車のタクシーとトラックはどうなるかと云うと、一般の自家

用自動車と同じような問題が惹起されることになる。それでは、いったい、本土並みの左側移行によって、どのような問題が生ずるかと言うと、台替えをする場合、手持の車両を下取りさせて、頭金に充当しているが、手持の車両が頭金としての評価にならなくなってしまうということである。つまり、自家用車の場合も同じであるが、新車への台替えは、買い手の手持の車両を評価して、頭金に充当されているが、もし左側通行に移行するということが決定された場合、下取をした中古車は左ハンドルから右ハンドルに改造しなければ、下取をしても販売できないという結果になってしまうことから、下取つまり買い手の手持の車両の評価も、従来の市価から改造費を差引かなければならないということになるし、頭金に充当しては新車に台替えするというのがむずかしいという結果になってしまう。

これらの改造費と車両の保安整備については、後項で具体的に述べることにするが、いずれにしても、本土並みの左側通行への移行問題は、これら車両の改造費の解決なくしては、問題の解決にはならないということである。当然、道路の標識の設置換えや教育の問題も重要であるが、車両の改造費の解決なくしては、左側移行への問題はたとえ本土並みの一体化であれ考えられないということである。（改造費については下記表を参照）

交通区分一体化に伴う車両改造費一覧表

車種別の保有台数	1台当改造費 ドル単位	総合計（ ）は営業車合計
全保有台数 108,720台 (72年度推定22万台)		
軽自動車 23,548台	544.60	824,240.80
登録自動車 85,172台	1,030.00	47,111,078.45
		総合計 47,935,319.25
普通自動車 9,500台 (2,375)		7,107,890.50 (2,919,455.50)
貨物自動車 5,811 (1,348台)	431.00	2,504,541.00 (580,988.00)
乗合自動車 1,208 (862)	2,600.00	3,140,800.00 (2,241,200.00)
乗用自動車 2,481 (165)	589.50	1,462,549.50 (97,267.50)

小型自動車	71.783台 (3.796)		38.589.887.95 (2.126.277.95)
四輪貨物	24.589 (189)	481.55	11.840.832.95 (91.012.50)
四輪乗用	46.432 (2.937)	552.50	25.653.680.00 (1.622.692.50)
三輪貨物	756 (287)	1.437.50	1.086.750.00 (412.562.50)
三輪乗用	6	1.437.50	8.625.00
その他	3.889台 (8)		1.413.300.00
特殊用途	1.870 (8)	不可能	(不明)
特殊自動車	2.019	700.00	1.413.300.00
			5.045.723.45
小計	85.172台 (5.796)	1.030.00	47.111.078.45 (5.045.723.45)

改造費の解決なくして左側移行は考えられない

通行区分の移行とハンドルの改造は全く関係ない。本土でも沖縄と同じハンドルの外車が走っているのではないか。本土復帰に伴って道交法の通行区分も本土並みに移行すべきであって、通行区分とハンドルの問題は全く関係なく異質の問題だといわれるかも知れない。しかし現実の問題として、従来の右側通行にあわせた左ハンドルが走っているし、本土並みの左側通行に移行することによってハンドルの改造費の問題が生ずるのは当然である。この件については前項でも述べたように、道路の通行方法によって、もっとも運転のしやすいもっとも安全な操作のためのハンドルの位置が決められているし、自動車を購入する人たちも、特定の場を除いては、左側通行には右ハンドル右側通行には左ハンドルという具合に選択をするのが、ごく自然である。

ましてや、下取をした中古車が、左側通行になった場合、従来の左ハンドルの販路は全くとだえてしまうことになるし、どうしても販売するとすればハンドルの改造を余儀なくされてくる。しかし、ここで一番重要な問題となってくるのは、たとえハンドルを改造しても保安整備上全く保証しかねるということである。上記の表は、ただ単に算術的な方法で改造費の概略をまとめたにすぎず、実際問題としては、たとえ技術的な改造は可能としても、車両法の保安上

保証しかねるという結果になってしまうということである。現下に沖縄における車両法の車検制度は本土の国の行う車検制度とは異った車検制度（指定検査人）となっているが、本土並みとなると当然厳格で厳重な技術上の運行に共ずるか、否かの保安適合チェックとなるし、そうなると、これらの改造車は、全く終戦直後の組立車両のたくいとなって保安の保証は全くしかねるということになる。

前項で、タクシーの場合の台替えとしての下取車は、スクラップとしての評価にしかないと述べたが、これは一般の自家用車とトラックの場合も全く同じである。例えば、一般の自家用の場合、新車の需要に応じて中古車の下取を行なっているが、復帰後、いずれの年にか左側通行に移行するとすると、在来のタクシー・トラックの営業車として改造、つまり現在走っている全車両、在来車は中古車として改造しなければ販売できないし、たとえ改造したとしても保安上の保証ができないという結果となるので、現在走っている全車両は下取の段階で、すでに車両ではなく、商品価値の全く消失した廃物スクラップ価格にしかならなくなる、という結果が生ずるのは日を見るより明らかである。本土復帰に伴う一体化は結構だが、本土並みの左側通行に移行することによって、現在の個人の財産、つまり車両が商品価値どころか、廃物スクラップ化されるということは、全く容認できる復帰施策とは言えない。われわれ沖縄100万県民が復帰する日本国憲法は、何人も個人の財産を護る権利があり、何人もこれをおかしてはならないとうたっておりますが、これまでも重々述べた通り、本土並みの左側通行に移行することによって、交通事故の誘発面からの人命の軽視は勿論、このように個人の財産である車両の価値を全く消失させる復帰施策には反対であり、以上の車両の改造費の解決がなされない状態での左側通行への移行は全く容認できないし、右側通行の現状維持をあくまで推進するものである。

閣議の決定によるとこの通行区分の一定期間は3年とも言われている。その大きな理由は、同一国で異った制度をいつまでも続けることが、国際法上できないという理由からだという。たった国際法上の一つの理由でもって、戦後25

年間、本土祖国と分離され、米国施政権下につちかわれて来た沖縄100万県民の財産と生命を危険においやってまで、世界の大勢に逆行する左側通行に移行することは絶対に容認できない。一国に二つの制度をおくことが出来ないとする国際交通条約上を理由としているが、われわれが考えるそもそもこの国際交通条約の趣旨は、今日の世界が小さくなり、自動車道も世界一つになったという観点から、交通事故防止のためできるだけ道路交通ルールを標準化(統一)することでの国際的努力の約束ごとであると思慮する。自動車交通も一國間だけでなく広域交通時代になってきたということである。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ため新しい時代にマッチした道路交通ルールを国際間で確立していこうというのが国際道路交通条約の趣旨だと考えている。そのため、スウェーデン・アイスランドが右側通行に移行したし、イギリスもその大勢にならって、右側通行に大きく旋回しているといわれている。世界は右側通行が趨勢となっている。

日本は世界の経済大国であり、先進国である。200年前の閉国時代はともかく現在の日本は、世界の多くの国々と友好を深めており、日本の文化の向上はもとより、驚異的な経済の発展は世界の注目の的となってきた。そして、今後は祖国復帰の沖縄返還作業がまたまた、世界の注目の的となっていることは御承知の通りである。その中でもとかく交通問題が話題となってくるが、今日の世界は右側通行に大きく旋回しており、世界の交通も大きくぬり変わりつつある。当然、日本の交通制度も、交通事故の防止の観点から、世界にならって近い将来検討を余儀なくされる結果となることは明白な理であり、20世紀後半の大きな課題となるであろう。その中で、今回の沖縄の通行区分の左側移行は、世界の大勢に逆行するものであり、また、人命の尊重を支柱とする交通事故の防止の基本から、将来二の舞を踏む結果とならないことを誰が保証できよう。何人も人命の尊重と財産の保護については、真剣に死守しなければならないものと思っている。われわれ沖縄100万県民としても、本土復帰が確定された以上、日本国憲法のもとに復帰することであり、人命の尊重と財産の保護を主張するのは当然である。ましてや今回の本土並み左側通行の復帰施策については、県

民不在であり容認できるものではないし、反対せざるを得ない。

以上の観点から、今回の沖縄における通行区分の左側移行が、将来の日本の交通史に大きな汚点にならないよう、慎重な検討、研究をして、よろこばれる施策を講じてもらいたい。

また、われわれ沖縄100万県民は、今後も右側通行の優位性をうながすと同時に、現在、沖縄における右側通行の存続を断固として、守りぬくつもりであることを御承知戴きたいと思う。

アメリカ局長
参事官
参事官
北米一課長

秘密標記 (赤色)

第 35 号
昭和 46 年 1 月 21 日

外務大臣 殿

在 半備委代表事務所
高 瀬



(件名)
右側通行区分現状維持についての陳情

引用公・電信
日付・番号

昭和 46 年 12 月 22 日 沖縄自動車販売協会代表は
当事務所を来訪、本便に封じ標記につき陳情した

ところ、その際提出された要請書 (「右側区分現状

付函添付 付函空便 (行) 付函空便 (DP) 付函船便 (貨) 付函船便 (郵)

本信送付先：
本信写送付先：
配付先：

GA-3-1

217 在外公館

維持推進の件について) 3 部別送付あり。

GA-4

外務省

事務官
南方
海外調査
漁業
航空
科学協力
終調整
調査
女子
肩務

