

滿洲帝國治安部推薦  
滿洲帝國交通部推薦  
新京交通協會主事 伏島宏治著

國民學校教授用

交 通 讀 本

新 京 交 通 協 會  
奉 天 交 通 協 會  
哈 爾 濱 交 通 協 會

康德九年十月二十日印刷

(非賣品)

康德九年十一月一日發行

新京首都警察廳內

編輯兼  
發行者  
伏島宏治

譯者  
鄭文福

新京市大同大街三〇一

印刷者  
竹村金一

發行者  
新京交通協會  
奉天交通協會

哈爾濱交通協會

## 序

本書以通俗爲宗旨、爲謀交通訓練與交通道德之普及、供小學教師及父兄之用而編纂者。諺云「自幼看老三歲成翁」蓋因幼之記憶、一生不忘、是故交通上之知識、若於幼時授之、當能成爲第二天性、本書乃際於康德九年秋季、新京、奉天、哈爾濱三市共通主催之交通宣傳施行之時、特將去歲所編纂之日文小學交通讀本稍加改正而譯成滿文者、蓋因原文勾々脫稿、故不備之處在所不免、尙希本書讀者多加原諒是乞。

本書中所書之「請這樣做」及「請不要這樣做」之處、概均爲法規中所規定者、故交通法規誠爲常識之彙集、書中雖未將法規一一引證、但望讀者諸君自行參考爲要。

本書中所書之事項、如立即實行亦必有感覺困難者、但因本書全部乃自然之法規、若能養成習慣、則無難處必能於不知不覺之中而實行矣。

再者於本書中包括甚多之法規、故尙希勵行之。

讀者如能以本書作交通訓練及交通道德之參考則更幸甚矣。

# 國民學校交通讀本目錄

## 第一 道路

普通的恩惠——對道路要感謝——道路的種類——疾行車道徐行車道——車道和步道——鋪裝道路——  
磚道街的銀座——都市和道路面積

## 第二 車道上的設備

安全地帶——小墻和反射鏡——街路樹上塗白漆——安全島——循環式整理法及斷續式整理法——最  
初的橫過步道——分路用安全島——停止線——停止線停車——橫過步道——標識——標識的種類——日  
滿統一——交通界的統一——街路的美觀——植樹帶——日本最初的道路釘——道路釘的利用

## 第三 交通信號機

信號機的種類——手信號的妙力——信號的看法——箭形的信號——信號的間隔——關於信號的要求  
——交通導牆——列運動——汽車方向指示器——汽車的前輪

## 第四 鐵道口

一萬弗的標語——鐵道口的種類——第一種鐵道口——第二種——第三種——第四種——鐵道口事故——  
各人的注意

第五 左側通行……………一七

關東震災和左側通行——日本的左側通行

第六 車道橫過……………一八

先看右邊然後看左邊——街角橫過——不准在車的緊前邊和緊後邊通過——交通之波——在鐵道口橫過

第七 乘車者須知……………二一

白線——先讓下車人下去——裝看不着——車裡是修養的地方——面識道德——他人的東西——上汽

車的方法——U字形

第八 遊戲……………二五

制動距離——交通美談——交通裁判所——故意的加害

第九 遠足……………二八

遠足的須知——鳩隊事件

第十 交通道德……………二九

訓練和道德——東洋的道德——清掃夫——公園的破紙

第十一 交通的事故原因……………三一

全世界的苦惱——後藤伯的理想——交通難

# 國民學校交通讀本

## 正確安全的走法

### 第一 道路

人們對於那很普遍而却有着很大恩惠的東西、往々容易把牠忽視、例如太陽、空氣、水等這都是我們人生一分鐘也不可缺少之物、可是却很容易把牠忘掉、甚至於全不覺得有這些東西存在着、同樣的在精神方面也是如此。

道路因為牠太普遍的存在着、所以很容易忘掉牠的恩惠、可是一旦沒有道路的時候、我們才能生出一種認識而感謝牠的觀念、若沒有橋我們就不能通過對岸、電梯若壞了我們就得走到頂上去、若沒有道路一步也不能走、沒有交通我們就得過原始的生活了。

我們對道路總得感謝、道路並不是自然生出來的、都是先人的努力和犧牲而換來的代價、既或不是這樣、就是對於自然生出來的東西、也是應當感謝的。

無論那個都市、都需要很大的費用、和很長的期間及苦心研究的結果才能完成了道路、所以我們得要養成愛護道路的觀念。

道路是由於種々目的而造成、有專為軍用的、有專為火車和電車用的、還有汽車專用的、

普遍的恩惠

對道路要感謝

道路の種類

疾行車道徐行  
車道

車道和步道

此外還有騎馬道、散步道、自行車道等々也有專爲軍用而造成的道路、在日本及滿洲雖然還沒有自行車道、可是我常主張這是很必要的一種道路。

交通事故之發生大部分是由自行車引起、若能建設自行車專用道路、交通事故之發生必能防止其多半。

街道分爲疾行車道和徐行車道及步道、步道是用全幅的六分之二、若在沒有步車道的區別的道路上、左右以六分之一當做步道即可、例如十二間的道路車道是八間左右步道各二間、若是狹窄的道路、左右不能分爲步道時、取其一方當作步道亦可。

「道路有車道和步道」若能把這件事情總記在腦子裡、大半就不能發生交通事故、因爲人是應當走步道的、如於橫過車道的時候、必須抱有橫過我們不應當走的道路的決心、這樣則交通事故自然就不能發生、可是一般人多是不能記着步道車道的區別、而隨意在道路上行走的。道路並不只是爲了行走、而是爲了通行便利起見才鋪設的、大都市的大部分都是鋪裝的。

我在小學四五年的時候、聽由德國回來的人說、若想帶回來德國製的皮鞋、在鞋底下黏有泥土就不用納稅了、所以人人都想到街上去把鞋底下黏點泥土、可是柏林的街上都是鋪裝的、却一點也找不到泥土。現在東京市除公園植樹地帶以外也沒有泥土、全市大部分完全是鋪道、可是若在二十年以前東京市內、若下雨就得穿長靴子、現在想起就像是另一個世界、何況我在小學時代四十年前的時候、聽見上述在德國的樣子、當然是要很驚訝的。

鋪裝道路  
磚道街的銀座

都市和道路間  
積

安全地帶

鋪裝道路有種々の差別、若是簡單鋪裝一坪也就二・三圓、若是好的總得二・三十圓一坪。鋪裝之種類有洋灰、土瀝青、木塊、石磚等、洋灰有就地而做、和已經做成板狀的兩種。我們在幼年時代東京只有銀座通（夜市街）是鋪裝道路、其餘都是泥道、當時的夜市街因爲是用磚鋪的、所以又名叫做「磚大街」是很有名的、在那個時代像那樣鋪裝的道路是很稀有的。

道路的面積總得有都市的全面積十分之二乃至十分之四方可、華盛頓是十分之五・四、紐約是十分三・五、柏林是十分之二・六、巴里是十分之二、東京市最高是十分之三以上、最低還不到十分之一、平均起來是十分之二。

## 第二車道上的設備

爲謀交通之安全、在道路上有種々の設備、如安全地帶、安全島、停止線、橫斷步道、標誌、植樹地帶、道路釘、信號機等々。

文明的利器帶有危險性、可是只要知道怎樣利用和管理那就沒有危險了、因爲在道路上通過高速度交通機關、所以須要種々の設備、應當知道這些設備的知識、乃是防止交通事故的第一步。

安全地帶的長寬是沒有一定、高度雖然是一定、可是有的因爲道路過狹僅於車道面上畫一



小 鏡

反 射

街 路 樹 上 塗 上

白 漆

安 全 島

循 環 式 交 通 法  
及 斷 續 式 交 通 法

白線而定為安全地帶、要照規定是得比車道高一段的。

在安全地帶的一端做一小牆、使諸車不能誤駛入安全地帶、更有於牆之外側設一反光鏡、夜間被汽車之前燈一照而反射出亮光來、運轉手即能知前方為安全地帶。

汽車運轉的速度是非常的快、若在黑暗的地方是很容易發生危險的、所以德國在道路兩旁的樹上塗以白漆、表示有樹存在着、若每一棵樹上都塗上白漆、在夜間也能看見一條白線、去年朝鮮防空訓練的時候車站裡非常黑暗、因為恐怕人從站台上掉下去、所以在月台的柱子上刷上白漆、這是非常有益的事情。

安全島是有種々の目的、第一種是車道橫斷的途中為步行者待避的地方叫做安全島、可是第二種是與步行者沒有關係而為車馬自體的安全（當然這裡邊也含着步行者的安全的問題）設備的、只是於車馬通行地域加以限制、以防止危險為目的者、也叫做安全島。

總而言之、若在一處有很大面積而沒安全島、反而容易發生事故、所以要於該處造一安全島、給交通地帶加以限制、就是這種道理。新嘉坡、奉天、大連等地方因為採用循環式整理法、所以造一圓形或橢圓形的非通行地帶、汽車順着島的周圍繞着灣兒走、這也是一種安全島。

× × ×

凡在十字路中央有廣場的地點、或是在十字路以上的地點亦同（亦即三線及四線或者在更

多的交叉的地點）因為斷續式交通法是不實用、所以總得採取循環式交通法。

東京驛前和田倉門車站的循環式、電車是由島的中央穿過、可是在循環式前通過電車時、必須與汽車一樣循環、這才合乎理想。或者選擇不通電車的地方、因此我想大連大廣場是最適當的、因為電車順島循環、可是安全島的大小、形狀並沒有一定。

東京最初的（就是在日本也是最初的）車道橫過用的安全島（不是電車用的）是昭和二年我們在東京驛前考案之後、就在大樓前街建設了四個地方。當時東京市土木局長牧彥七博士、因為是最初的創舉所以決定規格是非常困難的、但是那個島建設以後就接連着在東京市內建設了不少安全島、可是以後建設的都照以前的規格、所以就方便多了。

還有一種安全島現在並沒建設多少、那就是分路用的安全島。此外植樹帶也是一種分路用的設備。

停止線在十字路或是電車停留場附近、或者是在橫過前面表示車停止的位置、停止的目的是為車自體及步行者的安全。

停  
止  
線

停止線的標示有在道上按設道路釘、還有在道上拿白漆塗上白線、還有在車道左側樹立標示柱（移動式和固定式）而標示的、停止線的前面大半是橫過步道、可是沒有經驗的運轉手、常停止在橫過步道上、這是我常見的、關於這點運轉手應當特別注意才是。我嘗以「停止線停車」這一點為目標去教育運轉手、「停車的位置」是須要嚴重尊守的。再是火車在月台

停車的位置也是一樣得有一定。

橫過或者橫過步道這個名詞、是十五年前才開始使用的、最初用這個名詞都不明白是甚麼意思、多半都反對這個名詞、可是却找不出別의簡單而又適當的名詞、以後就用這個名詞、現在已成通用語了。

橫過步道大約是在十年前起而安置的、可是現在日滿兩國非常的普及、橫過步道是由一方步道向他方步道橫過的時候、步行者在車道上走的道路。

橫過步道是安置在街角稍微往裏面一點的地方、這是爲防止與車馬接近的緣故、橫過步道的寬窄的程度是與附近的步道一樣。

安置橫過步道是與車道取直角的、也有時因地形的關係少許斜一點、可是原則却應當取直角。橫過步道是應當到處安置的、可是如還未安置的地方、步行者自身假定橫過步道在適當的地點要取直角橫過、如未有步車道的區別的道路、步行者應於左側假定步道向前走、橫過步道的表示、是用道路釘或者是用白漆油、還有在步道的一端樹立標識表示其位置。

標識雖然是有種々、可是也得有一定、不但滿洲、日滿及全世界都應當用一樣、若甲地與乙地標識不同可以說無用。郵便箱是用圓形、而且高矮及顏色因爲都有一定、由遠方一看就知道、若是各地的郵便箱的顏色及形體不同時是非常不便。像那樣道路的標識若不一定就沒有效果、只是告知於一般人不拿同一種類是不發生效果、因爲這樣關係、宣傳用廣告及圖案

## 標識的種類

等若用多種的話、也是不發生效果、總得用同一種類才好。

再者宣傳目標應取同一種類、若宣傳一種以上的事情時、一般宣傳不但沒有利益而且還不能徹底、宣傳兩種事情、就是麻煩也得宣傳兩回、有十種事情也得宣傳十回。

× × ×

標識種類是有各樣的注意的表示、例如「有學校徐行」「有病院徐行」「速度幾杆」「幾米前是鐵道口」等々、汽車拿着很快的速度向前走、運轉手因爲非常注意障礙物不能再注意其他的表示、所以顏色及形體總得一看就能明白才好。這實在有統一的必要、步行者用的標識是「橫過步道」「停留場位置」「鐵道口注意」等々、這也應有統一必要、可是日本沒有統一、滿洲也沒有統一、況且日滿兩國間連絡不統一、這應至急加以改正。

現在無線電非常的普及、電送也已經實現、飛機往來的今日國內是不用說的、日滿兩國缺乏連絡、實在是遺憾的事情、別的東西遲延倒沒有關係、只是交通界的東西、總得應當快些統一才行。

## 交通界的統一

交通發達的結果是能縮短時間和空間的、火車若從東京市跑到橫濱市之間、飛機就能從新京飛到東京、若坐電車或者汽車由都市到郊外之間、特急亞細亞就能由新京到奉天、標識若新京、東京、奉天、大連不統一時、交通界的使命就不能達成、全世界也應當統一才是。

標識利用架空線等々、這是時々看見的、可是却應當注意美觀的問題、我們修的街路也應

保持牠的美觀，像這種觀念我們也應當時時存在腦子裏。

就是廣告及看板的美觀這件事也不能不顧及的，東京到現在才整理看板雖然晚也是很好。

霓虹燈（其他的電燈）用紅色得非常注意才好。因為紅燈是停止的信號，在信號機的道路附近若用紅色電燈時，法規是不允許的，用不着法規來限制，各人都應注意才是。

利用普通分路用而設置的地帶，栽上樹木的地方，叫做植樹帶，大小及形狀沒有一定，植樹是為街道的美觀，並且對衛生有益處，這是不用說的，樹木所持有的力量若不是樹木，不能表現出來，實在是很貴重的東西。

斯地芬吉拉得會說過「我雖然知道明日能死，我今日仍把樹栽上」我想再沒有比樹木的都市更美觀，建築美固然是偉大，可是若添上綠樹，更能盡美盡善，所以我們應當愛護道路及樹木。

道路釘大約是拿四吋大的金屬類做的，有圓形及角形兩種，外國製的不能長鏽而又不容易磨損，是用一種堅固白色合金造的，現在滿洲及日本用的釘是黃銅造的，若只要有耐久性陶器也可。

在橫過步道上用道路釘是昭和二年在東京驛前丸之內大樓的東南角開始使用的，那時當局沒認為牠有用，可是我從投馬斯弗阿斯會社少買點來，託工人在東京市安設後，繼續又在東京驛乘車地方及下車地方用同樣的釘安設，這時東京市已買道路釘，以後努力普遍，像現在這樣貫通。可是那時因為道路釘很貴（一個大約三圓）所以東京市就拿黃銅製造，漸々認為道

## 道路釘的利用

路釘有效果、當局就自動的安設、因漸々的普遍、現在東京市大概都安設、去年十一月我到哈爾濱時、看橫過步道安設道路釘、想起十年前在東京苦心的擴充、現在北滿也已安設、實在喜歡極了。

道路釘是用在分路用停止線上的、東京橫濱間的京濱國道上、互長距離全在中央安設道路釘、對諸車的左側通行是非常的有用。

丸之內大樓東南角和東京驛乘降地方、雖有以前的釘、可是東京驛乘降地方、因建設地下道、已經撤銷、雖然其他還有二三處是用投馬斯社製品、因為修道路已撤銷、現在已全換黃銅造的。

## 第三 交通信號機

信號機是道路施設的一種、因為這個問題也很重大、所以特分出來寫在下面。

信號分手信號及機械信號、機械信號又分手動及自動兩種、東京市內最近全都用自動式的、這是應當考慮是否交通繁雜、有時用機械信號還不如用手信號、有時用自動不如用手動、還有用自動信號而且還用警察去指導、再者交通不繁雜的地點、若用繁雜的地點使用的設備時、不但無用倒反有妨礙、經費使用也得有相當考慮。

## 手信號的妙力

手信號有只用手、還有用棒的、手套用白的最相宜、因為容易看得清楚、倫敦因為有大

霧，所以在帽子上點着電燈。

很不容易把手信號的長處扔掉，因為機器不能將複雜及微妙的信號表示出來，器樂雖好可是不如肉體的聲音。修曼哈伊克獨唱的某一種力量、決非器樂所能及的。

信號是用紅綠橙三色做成的，用紅色是停止，綠是進行，橙是注意的信號。過橫道時，正走在車道的中央，若出橙色時，繼續進行是沒有關係，但在步道上看見是橙色決不可進行，就是在步道上雖看見是綠色可是快要變別的顏色時，也不要進入車道，若仔細看々周圍的情形，立刻就能判斷的。

若是勉強進行時，在車道上進退兩難那是非常的危險、總之信號是保護通行者，所以通行者若能嚴守信號、信號就能保護通行者的。

信號的三色燈、普通以圓形表示，也有時用箭形，滿洲雖然沒有，可是東京用的非常的多，箭形的色是用綠及橙二色，橙色是電車專用的，綠色是諸車及步行者專用的。

箭形信號是引導方向的，用在三叉路口。綠箭向右出來的時候，諸車向前進行，並且還可向右轉，步行者若由步道向步道過的時候，雖不用箭形的信號，可是在三叉路車道上的諸車，必須用此信號向前進行及向右大轉。

赤信號若在鐵道口上亮滅時，就是表示火車快要通過鐵道口的信號，所以那時不要通過鐵

信號的間隔

關於信號的要求

道口。

在街道上橙色的信號燈、若是亮滅時、這就是表示「注意通過」的信號、這是晝間普通用的三色信號燈的信號機、到深夜和黎明時、將其機械改變成橙色的亮滅信號燈的緣故。

信號的紅綠及橙三色的表示時間的間隔並沒有一定、可是總得照着交通流量可決定、再有東西和南北的交通流量若不同時、也得加一番酌量、因為東西和南北並不完全須要同一時間。

關於信號我有特別的要求。

就是對於信號得絕對的服從、假設對反對的交通雖然沒有妨礙、若變紅信號的時候、是決不可進行的、我曾在東京看見過自動信號已變紅的、大約有二十餘輛的汽車整齊地站在停車的地方、那時反對交通連一輛車也沒有通過、因為那些汽車嚴守信號、所以在那兒整齊的排成一列等着、當時我看了這個樣子不免就歡喜得流出眼淚來了、紅信號當然是停車的信號、並沒有甚麼新奇、但是在那時不知因為甚麼緣故、就生出來這種快感。

還有一個要求、就是別人不嚴守信號、可是自己(閱此書的讀者)也得嚴守、若能這麼做去、不久全國民都能嚴守信號了、於是就能增加了許多和我們一樣的人、這是我所盼望的。信號不用說是對全交通者而設的東西、諸車及步行者完全包括在內的。



步道上的設備，用不着再特別的解釋，步道上的設備，全是爲了步行者專用，所以也不必多設備，只設橫過步道及巴斯停留場等之標識，再有在公園、車站內等有種々步行者用之標示。在街角設有鐵柵欄這叫做交通導牆，是爲引導橫過步道的，若是有訓練的市民是不必要的，實在不是一件名譽的事情。二十年前我們提唱過乘火車及電車時獎勵「一列運動」即是叫乘客排成一列，可是現在日本及滿洲也實行了，這也不是一種體面的事，就是不排成一列，想想自己來的順序與附近的人相讓上車，我想早晚也能够到的，若不排成一列就不能整理，這也是遺憾的事情，若不然就沒有別的方法，這也是沒有辦法的，可是哈爾濱實行的「一列運動」是非常合乎理想的，這是一般的評判。

× × ×

雖然乘客全是排成一列，但因排列者不太了解應如何排法，而在車道取直角排成一列，這樣不但對諸車有妨礙，並且還能阻止諸車的通行，這極不合乎情理。若在車道及步道上排成一列時，不能妨礙諸車及行人才好。其次要與道路平行，而且還得在道路的一面排列自不待言。就是在步道上暫時放自行車，也應與道平行放着，若是取直角放着時，就能妨礙其他交通。此外不准在街角停車這件事，法規也有這一條，那也是妨礙別人而且還是發生交通事故的原因。

總而言之、交通只用規則是不行的、就是自行車或步行者的法規、汽車的法規、也都很多

細規定出來，不過就是沒有規則，只拿常識也能明白，可是特殊的事情是例外的，我想法規都是這樣。

特別是交通法規是保護交通者，或者是給與交通者一種指示而已。

× × ×

再要注意一點事情，即在道路上設備以外的東西，必須知道的，就是汽車方向指示器。

汽車若向右轉或者向左轉時，有一尺多長的赤箭形的信號，而表示在車的右側或左側，這是昭和二年格物的當時，我也曾幫忙考究過方策，等決定規格以後，警視廳管內都安置了，漸々の普及到地方及滿洲，不由得痛感最初創業的責任，假如最初的方策若有缺點，將不知妨害幾千萬人或幾億人了，反之若是妙計就與前者相反，對幾億人都有益處，因此我在十年前努力普及道路釘等々の事情，現在想起來沒有後悔的地方，實在值得歡喜的事情。

雖然說了許多閑話，可是步行者就是很注意也免不了有衝突的危險，由前面來的汽車，要想快點躲避車時，須先看方向指示器，方向指示器若由右面表示出來時，就得向左邊躲開，由左表示出來時，就得向右邊躲開。方向器有種々の用處，第一是表示給指揮者即是交通警察，第二是表示給由後面來的諸車，第三是表示給對面來的諸車看。運轉手拿信號表示，決不是給步行者看，所以運轉手就像是一般的指揮者，若向右或向左轉時，就拿信號來表示出來，步行者保護自己應用信號就可以。

再注意一件事，就是與汽車更靠近將要與車正面衝突時，應先看汽車前輪向右轉或向左轉，因為汽車轉彎是前輪的力量，後輪只是隨着前輪而已，前輪若向右轉就得向左邊躲，向左轉就得向右邊躲，以上是吾人常常忽略的地方，請注意才好。

#### 第四 鐵道口

若走到鐵道口時，必得先停住然後向右或向左看々，若確定無論那一方面都不來車時，再通過吧。

前些年在美國懸賞募集鐵道口安全標語時，取一等的標語是「站住！要看一看！要聽一聽！」一等當選者得了一萬弗，用一萬弗賞金募集標語，就可想而知他們是在怎樣苦惱着鐵道口所發生的事故，這「站住！要看一看！要聽一聽！」的標語實在是很有用的。

再重說一回，在道路過橫道時，比過鐵道口得更加倍的注意，在鐵道口是有一定的時刻通過車，可是在道路上因電車及汽車是接連不斷而且不規則的通過，所以要比通過鐵道口得更加倍的注意，由步道踏入車道時，也和過鐵道口一樣必得先站住，然後向右或左看々才行。

鐵道口有種々形式，日本和滿洲就不同，將來隨着交通量增加，滿洲也能使用日本現在用的東西的一天，現在先說明日本使用的東西，當然這裡面也是包含着在滿洲使用的了。

## 第二種

假定叫做第一種、這是最安全的、只要能聽從看鐵道口夫的命令、就沒有危險、可是這對於用人的經費上也是值得考慮的。

第二是晝間、這和第一種相同、可是到夜間在一定的時間看鐵道口夫是要回家、在那中間、遮斷機就不放下、拿這當着第二種。

鐵道口發生事故、最多就是第二種、因與第一種差不許多、還有相當的交通量、而且有時有看鐵道口夫、有時沒有看鐵道口夫、所以當通行者在夜間看見遮機沒落下時、通行者一定誤解爲有看鐵道口夫、可是因沒有火車通過、所以遮斷機沒落下、這是當然的事情、換句話說、第二種就是害人的地方、我前年在日本內地與鐵道大臣商量廢止第二種鐵道口、可是那時、依工務局長的意思、鐵道方面漸漸有廢止的意思。因爲這種緣故、若走到鐵道口時、就是遮斷機不落下來、也決不能放心通過的。

再有一種類是代替看鐵道口夫、安設像道路用的自動信號機、火車快要通過的時候、信號電鈴就響起來、赤信號燈也一亮一滅起來、這假定第三種、通行者只要訓練過、第三種是最好而且還用不着用人費、雖然用設備費、可是就用一次、以後只用電力便可。通過第三種鐵道口時、和在道路自動信號一樣已經解釋過、只要明白要領與前者同樣通過便可、通行者只要訓練過、我想第二種是不如第三種的。

## 第四種

其次也沒有看鐵道口夫、也沒自動信號的設備、一年到頭、也不遮斷交通、這是第四種、

全國這種鐵道口是最多，但是發生多數死傷者的即是交通量最多而且又通行汽車等々車輛的前三種鐵道口。

發生鐵道口事故，就是事業者方面，關於這件問題也感覺非常困難，像日本每年以數千輛車與火車相衝突，而發生出數千人死傷者，關於這個對策也非常熱心的考慮着，鐵道口將來把平面交叉點改成立體交叉點，雖想把現在的鐵道口施設廢止，可是需要很大的費用及長期歲月，還不能全改成立體交叉點。

× × ×

再注意一件事，設備完全固然是很好，可是無論甚麼事情，不應只拿物質爲中心而應拿精神訓練爲中心的。就是空襲，最後的守護也不是物體而是在於精神的，況且平時太依賴施設，我想依賴施設不能防止交通事故，訓練在加上注意，才能防止事故。

防止交通事故，只靠設備及官憲的力量，是不能防止的，若想拿警察的力量完全守護時，總得一人後面跟隨一名警察才可，那是當然不可能的事情。各人若不注意是沒有別的方法，交通訓練的時候，我們所以大聲疾呼就是爲了這個緣故。

發生交通事故是非常悲慘的，早晨很精神的而且很活潑的拿着書包上學去的小學生，或者上班去的父親，因受傷晚上叫人給抬回來，或者是把死體抬回來，這是多麼悲慘的呀。在國內一年發生交通事故而死傷者，比戰爭一次死傷的數目還要多，交通繁雜的美國，就是一個

最好的例子。

## 第五 左側通行

所謂左側通行，是規定在道路的左側通行的規則。沒有步車道區別的道路，應在道路的左側，若有步車道的區別，應在步道的左側通行。

兩人對面遇見時，應互相都向左躲，若想快一點走在別人前面時，應在別人的右邊通過。

左側及右側都可以，總而言之，是一種規則，只要照規定去辦就可以，日滿兩國是採取左側通行，都應嚴守才好。

關東震災和左側通行

大約二十年前在東京發生地震火災時，下町幾乎全都燒盡了，可是在那大事變的時候，因為實行左側通行，在災難之中，也能保持秩序，可是那時若不實行左側通行，混亂是更加倍的，災難的程度也必增大，是人々都那樣想的，汽車、電車都實行左側通行，但是水上交通是實行右側通行的。

日本的左側通行

我雖然沒到全世界去調查，可是日本以外還有英國是左側通行，其餘全都是右側通行，日本實行左側通行有人說是有理由的。

日本古代佩劍時代，與敵戰爭時，防身用的東西，若佩在左面是非常便利，若想不防礙着別人走路時，必須由左側通行，後來因為成了習慣都由左側通行了。第二是在日本拿左右兩

方向中，以左爲最尊貴的，因爲不可侵犯對方的左身，所以在左側通行。

雖然是世界其他各國實行右側通行，然而日本因爲長期間是左側通行，還得絕對的勵行左側通行才好。標識在世界有統一的必要，左側通行及右側通行雖用不着必定得統一，可是我想以後全世界若都能如日本一樣通行左側，不是更好了嗎。

「我們的態度必得要謙恭溫雅，這樣我們才能成爲一個上等人」

## 第六 車道橫過

步行者的事故，差不多都發生在車道上，在步道上發生是太少的，所以步行者過橫道只要注意就可以，尤其是在沒有步車道區別的而又很窄的道路通行時，因步道和車道又沒有界線，所以在可能範圍內，在左側的一邊通行方可，而且還得比在有步車道區別的道路上，更應加倍的注意通行才是。

關於在車道橫過上的注意如下

- 一、先看右邊然後看左邊
- 二、在街角橫過
- 三、在電車停車場附近的車道橫過
- 四、鐵道口的橫過

先看右邊然後  
看左邊

街角橫過

直角橫過

在道路上是時常通行電車及汽車的，所以過橫道時，應注意電車及汽車。

要過到對面的步道時，必得注意由右及左來的車，道路不只是一個人走的，所以不要獸頭獸腦在道上走才好。日本和滿洲是左側通行，過橫道應先注意一下右邊，因為這時諸車全是從右邊過來，當走過道路中央之後，再看左邊，因為這時，諸車全是從左邊來，「先看右邊然後看左邊」這個標語就是這個理由。全世界的步行者能勵行這個標語，就能不發生交通事故，都要實行吧。若是有橫過步道的地方，最好不要在橫過步道以外的地方橫過才好。

過橫道時不要沒規矩，不要在任何地方都橫過，可能範圍內在街角橫過才好，步行者橫過的地方愈少，電車及汽車的運轉手愈能減輕責任，同時步行者自己也能安全。自己想去的方，就是在眼前對面的地方（無論在任何情形之下）也得在街角橫過，拿火車道來說，鐵道口很少就是這個理由。

在道路不可斜過橫道，斜過橫道就是把自己時常置於危險地帶。

要取直角橫過，就是在十字路也不要取對角線橫過，先取直角橫過對面步道，然後再一次取直角過到對面，像這樣過兩次時，對從左右來的其他的車輛能完全注意，而且能達成交通安全的使命。

此事在交通量多的，而且有信號機設備的地方，一看就能明白，在十字路若取對角橫過時，能與東西及南北來的車衝突，而且還能與雙方來的車衝突。



### 在電車停車場附近的車道橫過

不准在車的緊  
前邊和緊後邊  
通過

電車停車場附近的交通、因爲是非常混雜，所以應當特別的注意，尤其是應當注意的事，就是自己剛由電車下來（不只是自己剛下來的電車，無論那個電車都是一樣）不應在車的前後通過才好。因爲也許在車的背後有由反對方向通過電車及汽車，若是大意就能被電車及汽車軋死的，這樣事故是非常之多，不是當時死，就是重傷。故長岡外史將軍的小姐，在自宅的附近，就是這樣情形下軋死的。那時正是十八歲的年紀，實在是可惜可憐的，這是二十年前的事。以後中將對交通訓練非常熱心，我也時常聽他的指導，長岡將軍是有名的飛機的先覺者，東京飛行會館，就是由於將軍的盡力而成功的。

× × ×

不准在電車的緊後邊通過，就是緊前邊也是一樣不可通過，因爲不知甚麼時候開車，不但是電車就是汽車的緊前邊和緊後邊也不可通過，這是同樣的道理。可是應當怎樣通過才可以呢，就是等汽車及電車開車之後，左右一看就能看到頭兒，然後才可以通過。

再注意一件事，在沒有信號機的車道橫過時，因有時數輛汽車繼續不斷的通過，所以很容易橫過，那時決不可勉強的橫過才好。在那附近就是沒有信號機要稍微等々，有時諸車也能一起的都通過去，這叫做交通之波，那時再慢々的通過吧。

滿洲各都市的交通量還少，因此信號機還沒普及，可是交通因不是像那樣繼續不斷的通過、

稍微等々有時車就過完了，所以不要着急勉強通過爲宜。而且滿洲的人口隨着歲月增加，我想以後發生交通問題更要與日俱增了。

關於過鐵道口的注意在鐵道口施設那章已大概說明，用不着再重說了。

火車剛過去就要過鐵道口時，有時由反對方向過來。火車而發生事故，正如前章說過。在電車停留場因在電車緊前邊和緊後邊通過，由反對方向過來汽車及電車而發生事故是一樣。特別是颶風下雨，應當特別注意，因爲颶風下雨容易不注意火車的通過。

其他的注意在鐵道口施設上已經說過。請參照

× × ×

「站住！要看一看！要聽一聽！」（鐵道口安全標語）

## 第七 乘車者須知

### 火車

白線

上車及下車勿要太急，還不准靠近正進行的火車。

上車時總得站在月台上的白線的內側才好。就是沒有白線的地方，自己也應該假定出白線，站在適當的地方。

先讓下車人下

火車到站的時候，應先讓下車人下去，然後再上車，若是還沒下完硬要上去時，不但費了

裝 看 不 着

車裏是修養的  
地方

而 識 道 德

他 人 的 東 西

許多工夫，而且精神上還不痛快，整理上也非常困難，是很不相當的，應當留意才好。特急亞細亞號把乘車口及下車口分出來，這非常相當。前面和後面若兩面下時，下車是快，可是上車也是慢，這是一樣的。上車口及下車口分出來，就沒有混雜，我想是最理想的。

× × ×

在坐的椅子上攔東西，或者把腳踏在椅子上，或者躺在椅子上占着兩人的位置，以後上來的人，因為沒有坐位，就是怎樣的困難就像沒看見似的，只圖自己的舒服，像這種人是常常看見的，這實在是一件遺憾的事情。像那種人若是自己後上車，看着別人占兩人位置時，一定感覺不快吧。

電車和火車裡，實在是修養的地方，又是社會的縮影，善惡的人性，能很顯然的看出來，在市內電車及巴斯內，常看見在坐位放東西，或者把小孩放在椅子上占着坐位，這實在是一種使人感到不愉快的事情。

在電車裡就是對別人沒有同情心的人，可是遇見他自己認識人站着時，硬把自己腿閉上，「這邊還有坐啊請過來吧」等々，很熱心的讓出坐位來。這不能叫做面識道德，因為對認識人很親近，對不認識人一點也不理就像冰那樣涼。

在市內電車及巴斯裡頭，若有在自己坐位的前面拿着重東西的人的時候，若替他拿時，自己不但不感覺累，而且還能幫助別人不少，像這種習慣總得養成才好。我在學校講演時，多

僂也把這件事講給學生們聽。

沒有事情不可到室外去，還不要立在梯子上，因為這是發生意外之淵源。若因有事偶而到外邊時，趕快回到室內才好。

洗面所不可老占着，食堂也是一樣。水果皮不可亂扔，好々包起來，放在椅子底下的一邊。再不可往窗外扔東西，尤其是空瓶，因為不知那個地方有人，若是扔東西打在鐵道作工人的身上不是很危險麼。

X X X X

在市內坐電車時，應在安全地帶等着，沒有安全地帶的地方，在步道的一頭等着才好。下車人下去後再上車，與火車是一樣的。若跳上或跳下是非常危險，這也與火車一樣，應該留意。

固然有不久就要下車的人不往裏走，站在運轉台及車掌站的附近等着下車。可是其中有不少人不但立刻下車，還有在門口一直站到終點，實在是令人奇怪的事情。

就是電車能坐五十人或是更能多坐，但因爲在兩頭擁擠着是非常不經濟，而且還不自由，今後住裏走才好。我代替車掌向諸位要求一下吧。

其他車內的注意與前述是一樣的，所以省略。

X X X X

在市內上汽車時，應在步道的邊上等着，車到步道傍邊時再上車，不可到車道的中央去僱車。那是把自己置於危險地帶，而且還妨礙交通，這樣是應當特別留意。

下汽車時，應由靠步道的門下車，若由靠車道的門下車，不但非常危險，並且妨礙別人。下車時（就是上車也是一樣）不要太使車靠近門口，特別是有相當地位的人，常有這種事情。再者不要使車開進步道內。

目的地就是在右側，車若是在左側駛行的時候，不要使車勉強轉到右側，應當在左側下車後，徒步橫過才好。在交通稀薄的道路上轉灣雖然是自由，但在交通量多的道路上，汽車在附近轉灣若是非常困難的時候，應當下車，然後再徒步橫過，這不但能同情運轉手而且還能對全體交通協力。

×      ×      ×

在左側駛行的汽車，勿論如何得在右側停車的時候，應取U字形轉灣，若不然，隨着進行方向而斜行到右側時，有兩個弊害，第一是破壞左側通行的規則，也就成右側通行。第二是容易與後來諸車發生衝突，在滿洲汽車乘客若都能協力，滿洲國在世界也能數第一了。

不可與汽車運轉手談話，若有要緊的事，應與車掌或者停車時再談。再是運轉手在運轉中不得已而說話的時候，應只用耳朵聽着即可，決不要用眼睛看，眼應向前看，就是一剎那間也不要向傍邊看，因為事故都是一剎那間發生的。

「吾眠而嘗人生之美夢，吾醒而盡人生之天職」

## 第八 遊戲

在道路上、尤其是在車馬往來不斷的道上遊戲是危險的。因為諸車在道路上運轉的速度是非常的快、而且還不能想到小孩、在道路或者在軌道上玩、所以常不留意的向前駛行而輾死小孩、特別是在道上扔球等、若是一心去撲球去、正在那時汽車也忽然的跑來時、車向別的地方轉是不可能的、很可憐的軋在車輪底下。

在鐵道口及軌道上發生事故也是同樣、運轉手就是發現障礙物、因為與乳母車不同、是拿着相當的高速度駛行着的、所以是不能即時停住、無論怎樣的想快點停車、也不能勝過物理學上的法規、特別是在軌道上運轉的電車及火車和在路上運轉的汽車比較時、是得用非常長的制動距離方可。

大約制動距離是制動時的速度 $v$ 的自乘的二十七分之一

假如一時間 $60$  秒的制動距離的電車是

$60 \times 60 \div 27 = 133$  米 在這兒有個實話講給讀者聽作為參考。

昭和十三年（康德五年）九月十一日（日曜日）午前十一時許、在東京市附近的東武鐵道小菅驛發生交通事故。

四個女孩子，因在軌道上走，而發生很大的事故，四人之中救了一名，兩名死去，一名重傷，可是不久也死去了，死去小孩的母親，因為太想念而得了心臟痲痺病也死去了，這實在是再沒有這麼悲慘的事故。我當時到現場去，將應改善的地方與東武鐵道交涉後，不久也給改造了。同時向小學校及女學校拿文書宣傳，以免像這樣悲慘事故再度發生。

那些小孩在軌道內通行，固然是不對，可是這事件的背後，卻潛着一個不能一概責備小兒的佳話。

四人之中三個人是十歲前後的小孩，一個人是十八歲的女學生，正在軌道內通行中，看着火車快要過來的時候，年齡大的姑娘，不顧自己的危險，想去把三個小孩一個一個抱到安全的地方。這件事故是在四·五間的很短的鐵橋上發生的。

這年長的姑娘只完全救出了一個人，其他兩人雖然想救也沒能達到目的，女學生也與小孩一起被軋死了。這位姑娘是運動選手，若想只救自己是太可能的，可是她寧肯犧牲自己去救小孩。

此時運轉手雖然從很遠就看見有障礙物，可是因為鐵路拐灣，所以不能判斷出那個障礙物是在軌道內或軌道外，當火車將到容易看出來的地方時，已看見障礙物是在軌道內，所以就盡力停車，可是像剛才說過人力是有限的，車在三個小孩軋死和負傷的地方的前頭，好容易才能停車，停車的位置若是在二·三間前時，三人都能救出，實在是再沒有比這悲慘的事情。

以上是火車想停車、而不能即時停車的實例。以後有志者在小孩通學的學校附近、建設了地藏尊使這過去了的佳話、復又甦醒在人們的腦海裡。

這雖是軌道上的火車、就是道路上的汽車也是一樣、因為這點、在車馬往來不絕的道路上遊戲要謹慎。再是除在鐵道口以外不可在軌道內通過。

關於交通事故、行審判的時候、因為對於交通機關的知識不充足的審判官、常有只對加害者下不利的判決的事情、所以限於交通事故、總要設立交通裁判所才好。我以為不用只保護被害者。當交通審判官的人能運轉火車及電車、汽車才行。

火車、電車、汽車的運轉手、全世界沒有一人、計畫軋死人的、皆是運轉手的過失及被害者的過失為最多。以前日本若發生交通事故只保護被害者、因為是前記那樣的理由。加害者（加害者這句話已經是很慘酷的）只要他本身自動去慰問、無論是怎樣鄭重做都可以的、但是要用法律處罰、這是需要考慮的事情。

我的恩師松井法學博士、先年到英國去的時候、因看見一個少女在公園哭着、問她為甚麼要哭呢、少女說球仍在裁樹區域、可是我說球就在那兒你不好去取麼、她說那有不許進去的規則、松井博士當時非常感動這少女能遵守不准進去的規則而就不進去取球。像那種訓練是值得佩服的。因為是很有趣的一件事情、追加着寫在這裡。



## 第九 遠足

遠足這件事，倒沒有甚麼大不了的而必得另說的必要，可是因小學生和遠足有連帶的關係，所以加這一項。

隊伍應走普通車道，可是小學生的隊伍不在此限。乳母車應在步道上走。

若沒有步車道區別的道路時，應走在左側的邊兒上。教師應利用這個機會，將交通訓練的事項，實地去實行，當出發之前，須對學生指示，左記各種事項。

一、左側通行

二、橫過時須注意左右兩側

三、不要在車中噪鬧

四、在車中，道路上和公園內不可將破紙亂扔。

五、在車中不要將頭部伸出到窗外。

以外還有很多應注意的地方，不過以上的事項必須得注意。其中第三的「在車中不須噪鬧」這件事，再介紹一個實例給諸位。

是數年前在東京牛込區內發生的事情，因為小孩們在車內太噪鬧的緣故。數十名小學生坐一輛汽車正出發着，固然是運轉手的過失，可是我想小孩們也有不對的地方，小孩每逢坐車

的時候、必出一種怪聲、這是小孩們常有的事、在火車內只能妨礙乘客、倒不致於發生事故、可是在汽車及小船上是非常危險的。

那時運轉手因爲勉強點、就是小孩、一輛車要坐十名以上已經是很危險的、另外還加上這樣不良的條件、那箇汽車到底與電車正面衝突、當時死了十餘名、因爲兒童在車內噪鬧是發生事故的一個原因、所以述說一下。

小孩在車內是非常噪鬧、運轉手一邊駕駛着就有和小孩玩的意思、汽車進行之間應嚴肅才是。再進行之間應謹慎想起雜事、或者與別人談話等々、不用說再比這更不好的行爲、較此尤其者、就是吃煙、唱歌帶着酒氣、像這種事、在法規上也是禁止的、絕對得謹慎。

那時運轉手雖然也違犯別的行爲、可是小孩噪鬧也是發生意外的一個原因、當時這種事故成了一種特別的問題、實在是很稀有的大事故、在車內噪鬧這件事應謹慎才好。在工場見學時也須得靜肅。

## 第十 交通道德

在施設的說明中、也曾講過交通道德、我想大概已經講完、總括的再少々述說些。  
像以前說的那樣在車裡頭是最好的修養的地方、與別人接洽最初的地方。

交通訓練和交通道德、就像宗教和科學相反似的、其實是一樣的。道德和訓練雖是不同的

兩方面，可是結果是一致的。我們若看受相當訓練的人，那個人就是沒有道德心，可是也能看出有相當的秩序心。因為這個原因交通應從訓練着手，用不着拿出道德來限制。

東洋因交通機關發達很晚，關於利用交通機關的禮儀很抱歉的落伍。再是在街道上，公園及其他公衆聚集的地方，也非常缺少訓練，並不是說歐美人道德高，東洋人道德低，東洋人在屋裡的禮儀，是在世界也首屈一指的，可是因沒受共同生活的訓練，有時在道德上能看出有缺點的地方，再沒有比東洋重禮儀的國家，像孔子所留下的關於禮儀的書在世界那國有呢。像這樣很講禮儀的國民，若是走到外邊就像一點禮儀，道德沒有，這皆因對共同生活認識不足之所致。今後關於此點應當改善，還要訓練，關於公衆道德及共同生活之訓練，就是在學校在可能範圍內，也應講給學生們聽。

在自己的家裡的走廊，扔煙卷頭是沒有這樣人的，可是在火車或官廳會社裡頭，就任意的扔，這也能引起火災的危險。在自己的院子裡，不扔破紙可是在往來的電車裡及火車站等地就隨便的扔。

爲清掃街路，各都市僱很多人努力清掃，可是市民稍注意，清掃夫大部就用不着，那些人就能做其他重要的事情。

我與友人到東京市的近郊的村山公園去遊玩，在公園的前面時，看見開着很多白色的很新鮮的花，可是靠近一看是些破紙，實在是令人驚訝的。這是來遠足的小孩（大人也在內）扔的

包菓子 and 飯盒的破紙。一處很清靜，很美麗的自然遊玩的場所，都是不講公德的人把牠弄成這樣穢的。在都市附近的公園是常去掃，可是在郊外是不可能的，只要各人能稍微注意就能解決這個問題，這也應告訴兒童才好。

以上皆是訓練事項，在車中同乘者能互同情這件事，只要訓練也能達到目的。想防止交通事故也得訓練，無論甚麼事情，只要能訓練，結果就能表示出很好的道德來。換言之，訓練就是道德。

「我們若有優良的行爲，是勝於美麗的姿色。」

## 第十一 交通事故原因

都市計畫、交通機關等並未與時代的要求一致，若是恰々一致那必是有位非常有先見之明的人的力量。若是能想像出數十年後的狀況，而施設某一種東西時，這就是先覺者的能力。可是現代全世界都苦惱交通問題，特別是在古時因沒有高速度的交通機關，所以古時與現代都市不能一致，這是當然的。

東京市多磨墓地後藤新平伯雖計畫百萬坪，可是人們都反對，叫做後藤的大包袱皮，所以刪去了七十萬坪，大約只剩三十萬坪，當時看三十萬坪是很寬廣的，可是三十年後的今日感

覺多磨慕地已經是很窄的了，所以現在正在建設着，由此可知並不是當時所謂後藤伯的大包袱皮，那是因爲其他人沒了解伯爵的意志，就是東京市內計畫道路，因爲反對伯爵的考案，現在都很後悔。

人口漸增，交通也隨着增加。交通機關和都市計畫是不能追上的，所以交通才混亂，才發生交通事故。

特別是多層大樓增加及商工業發達，所以超過道路，或交通機關收容力，因爲這個理由，交通混雜起來，也是發生事故的原因。東京驛前丸之內大樓的走廊有一里四町長，比新橋須田町間的距離還長，再是在這館內勤務的人比在夜間住宿在館內的人之數目要多兩倍，所以朝夕的雜亂，是沒有辦法的，特別是像同樣的大樓在市內是很多，就是平房在一萬坪街上全建築五層時，也得須要五萬坪的街道，國土是能延長，可是道路若照原舊，道路的收容力就低，這是沒有辦法，這就叫着道路的老衰。

× × ×

事務所因在都市，住宅在郊外，朝夕上下班時，是非常混雜，公私輸送機關無論怎樣努力，還是不能解決，鐵道省及滿鐵就是怎樣努力也不能滿足旅行者，這是因爲設備和需要不平均的關係。因有限的設備若急速增加需要無論怎樣努力是不能完全的，像這樣交通量和交通施設不能一致而苦惱，若想使當時能緩和只是訓練和道德才能有效果。

日本的交通協會以前叫做交通道德會，是大正十一年二月十一日在東京設立，以後改名叫做交通協會，這是日本及滿洲的交通協會的起源。當初舉該會的發會式的時候，後藤新平伯說過「設立本會是很好的的一件事，可是不設不行也是很遺憾的一件事」就是成立這件事業倒是很好的，可是有必要性時，已是很悲的一件事了。而且還要求同志者，在可能範圍內把此會解散。可是一面抱着解散的志願，一面成立了此會，我想世間的事情，像一面要求解散、一面成立協會的情形，一定是很少的。可是我現在仍在交通事業上服務，也實在是意外的事，連自己也像在夢裡似的。

最後再注意一件事，交通訓練就是槍後保護的第一步。再是在非常時下貢獻給國家也應徹底訓練才好。

#### 關於交通教育和學課的應用

關於交通事故防止和交通常識的教育法，就是父兄和教師將兒童帶到街的時候，應當實地教育最為相當。再者能應用於學課上是非常有效果。

不要拿二五等於一十的辦法去教給學生，應當拿一日交通事故若能發生兩回時，一ヶ月能發生多少回事故呢，這樣應用於算術上，其他也能應用於做文、物理、圖畫、遊戲、音樂等々方面。希望教師諸位能充分加以研究為盼。

