



# 戦前期雑誌にみる道路交通安全問題に関する編集動向

—雑誌「モーター」を事例として—

齊 藤 俊 彦

1. はじめに
  - 1.1. 本研究の動機
  - 1.2. 本研究の目的
2. 研究の方法
  - 2.1. 分析の対象
  - 2.2. 分析の方法
3. 雑誌「モーター」と編集者・山本豊村
4. 雑誌「モーター」の編集動向
  - 4.1. 第1期（勃興期）1913（大正2）年～1923（同12）年（創刊～関東大震災）
    - 4.1.1. 道路交通及び交通事故の状況
    - 4.1.2. 編集状況
  - 4.2. 第2期（発展期）1924（大正13）年～1936（昭和11）年（大震災翌年～日中戦争前年）
    - 4.2.1. 道路交通及び交通事故の状況
    - 4.2.2. 編集状況
  - 4.3. 第3期（戦時期）1937（昭和12）年～1942（同17）年（日中戦争勃発～終刊）
    - 4.3.1. 道路交通及び交通事故の状況
    - 4.3.2. 編集状況
5. まとめ
  - 5.1. まとめ
  - 5.2. 今後の研究課題
    - 5.2.1. 道路交通安全問題に関する雑誌記事データベース
    - 5.2.2. 山本豊村（愿太）業績調査

**概要** 近代における道路交通事故は、自動車交通の普及とともに増大した。大正から昭和戦前期にかけての道路交通安全に関する問題は、戦後のモータリゼーションの先駆期として、その原型を提示しているにもかかわらず、研究が乏しい。本研究においてその時期における問題と対応を検討することは、今日にいたる道路交通史の一面を構成する交通安全問題を考える上で重要である。特に当時の道路交通事故をめぐる問題について、雑誌ジャーナリズムの記事内容及び編集動向を研究することは、当時における道路交通安全問題の構造の認識及びその対応策を解明するうえで必要と考える。従って、本研究では、戦前期自動車関係雑誌における道路交通安全問題に関する記事内容及び編集動向について分析を行う。

**キーワード** 道路交通事故, 道路交通安全, 自動車, 戦前期, 「モーター」

**原稿受理日** 2009年6月2日

**Abstract** The number of traffic accidents in modern Japan increased according to the universalisation of car traffic. The problems in the pre World War II period in Japan, namely from 1910's to early 1940's, present a prototype of the problems in the motorised post-war period. However, there is a severe dearth of research on transport matters in that period. The present research, therefore, is conducted to analyse the types of the problems and the responses to them in that period and will provide significant contribution to examination into present traffic safety issues in a history of transport history. Especially study on editorial trends regarding traffic accidents in the magazines at that time would be necessary to clarify the pattern of recognition on and responses to the traffic safety issues at that period. Therefore, this study will give an analysis on editorial trends on traffic safety matters in the car magazines in the pre-war period of Japan.

**Key words** traffic accidents, traffic safety, car, the pre-World War II period, the 'Motor' magazine

## 1. はじめに

### 1.1. 本研究の動機

1994（平成6）年、内海倫氏を主宰とする「道路交通問題研究会」<sup>(1)</sup>の共同研究が発足し、筆者も参加した。研究の主題は、戦後に於ける道路交通の実態と、それに対応して執られた政策・対策、及びそれらの推移と実績の調査を主とするものであった。その成果は2002（同14）年12月、『道路交通政策史概観 論説編・資料編』としてまとめられている。対象とした時代の範囲は、占領期とモータリゼーションの1945～1989（昭和20～64）年の昭和戦後期が中心である。さらに、その「前史」として、明治・大正期、そして敗戦に至る昭和戦前期の約80年にわたる道路交通の発展及び交通事故問題と対策の推移についての概要もおさめられ、筆者が執筆を担当した。

この間の研究結果から、さらに調査が必要と考えられるのが下記の2点である。

第1点は、現在の道路交通安全に関する諸問題の萌芽が、すでに戦前、特に大正後期から昭和戦前期にかけて発生している事実、そして、現場第一線の業務に携わってきた先人たちが、交通安全確保のために手探りの努力を続けてきた事実である。しかし、この事実に関する体系的な研究は未だ十分ではない。

第2点は、前項における諸問題の推移とそれに対する道路交通安全確保の努力と成果を調査研究するうえで、雑誌記事の資料的価値はすこぶる大きいものがある。

前述の「前史」稿執筆においては、先ず、基本的な資料として、警察史、各省庁関係史、各種統計、諸団体史、社史、そして研究者の著作、論文を参照すると共に、「警察協会雑誌」と「道路の改良」を中心に、「モーター」などの雑誌記事によって補完した。しかし、執筆の時間的制約のため、発行冊数全体の記事調査はできず、必要に応じてその時期の記事を参照する程度で、その活用はあくまでも補完の域にとどまった。

今後、近代道路交通史の視点から、この戦前期における道路交通安全問題についてさらに研究を深めるために、今回の経験を活かして、より広範な各分野の雑誌を調査対象とすることが必要と考えた。

以上が、本研究の動機である。

### 1.2. 本研究の目的

前述したように、この時期に於ける道路交通安全問題の研究資料の一環として、専門的

な見識に基づく雑誌ジャーナリズムの資料的価値に注目する必要がある。専門雑誌の任務は、その分野の問題点を、多角的且つ理解しやすい文章で読者に提供することである。したがって、その掲載記事の内容を分析することによって、当時の問題点と視点の推移を知ることができる。ことに、それぞれの立場からの寄稿者の論旨が参考になることは大きい。また同時に、このような専門ジャーナリズムは世論の形成、ときには業界や行政における政策の形成に対しても、影響力を有しているのである。

雑誌の種別は一般誌、学術誌、官公庁誌、団体・協会誌、同人誌、企業誌など多様である。戦前期における道路交通安全問題については、これらの中から、警察、消防、自動車、鉄道、電車、自転車、道路、教育、裁判、保険、家庭などの分野のものが関連するものと考えられる。

当時、この道路交通安全問題をめぐって、各分野の雑誌ジャーナリズムがどのような記事を掲載し、どのような編集の動向であったかを研究することは、当時の関係者における問題の認識ならびに対応策を解明するうえで必要と考える。したがって、本研究では、この問題に関係深い自動車の専門雑誌を対象として、道路交通安全に関する記事及び編集動向について分析を行う。

## 2. 研究の方法

### 2.1. 分析の対象

現在、筆者が確認している戦前期における自動車専門誌は29誌である。これらの創刊・廃刊・合併事項については、柏本(1995)<sup>②</sup>に詳しく、28誌を紹介している。残りの1誌は、筆者が収集した「飛行機と自動車」<sup>③</sup>である。

そして、分析の対象誌として、これらの自動車専門誌のなかから、早期且つ長期にわたり発行された一誌を選ぶことにした。発行の期間が長期に及ぶほど、その編集動向を時系列的に確認することができるからである。

この29誌の中で、最も早い時期の発行は、1911(明治44)年5月創刊の「飛行機と自動車」、次いで1912(大正元)年12月創刊の「自動車」、そして1913(同2)年8月創刊の「モーター」誌である。そして、これら29誌のなかで最も長期にわたり発行されたのは、「モーター」の30年、次いで1918(大正7)年2月創刊、1940(昭和15)年頃終刊の「スピード」の22年、そして1925(大正14)年10月頃創刊、1943(昭和18)年5月終刊の「モーターファン」の18年である。従って、本研究では「モーター」誌を分析の対象とすること

にした。

「モーター」誌は、1913（大正2）年8月創刊、終刊が1942（昭和17）年11月（推定。詳細調査中）である。その間、1923（大正12）年9月における関東大震災直後の10、11月の休刊と、発行日変更の都合で1930（昭和5）年3月号及び1938（同13）年11月号が欠号となったのを含め、この30年間に4冊が発行されていないので、全期間における発行（月刊）冊数は349冊である。そして、この分析対象349冊の目次は全部収集した<sup>(4)</sup>。

## 2.2. 分析の方法

本研究の目的は、前述の通り、戦前期自動車専門誌「モーター」目次から、道路交通安全に関する記事タイトルを抽出し、下記の分類内容別に分類し、分析を行うこととする。

1. 交通事故：(交通事故, 事故防止, 統計, 判例)
2. 法令：(法令告示, 解説, 法令改正希望)
3. 行政：(交通取締, 交通整理, 道路標識, 提言と回答)
4. 道路：(道路状況, 道路改良, 自動車道, 電車停留所, 踏切道)
5. 運転手：(自動車学校, 運転手免許試験, 運転技術, 教育講座)
6. 歩行者：(左側通行, 道路横断)
7. 公害：(泥はね, 泥除, 塵埃, 騒音)
8. 救済：(自動車保険, 救急車)
9. 一般：(上記に分類できないもの)

## 3. 雑誌「モーター」と編集者・山本豊村

雑誌「モーター」は、1913（大正2）年8月に、山本豊村（本名：愿太）<sup>(5)</sup>が創刊した自動車・オートバイ・航空機専門誌で、太平洋戦争に突入した翌1942（昭和17）年11月、雑誌統合により、約30年の幕をとじて廃刊となった（調査中）。

この日本における草創期のモータージャーナリストである山本豊村は、1883（明治16）年頃、新潟県東頸城郡沖見村平方（現上越市牧区平方）に生まれ、16歳で父を失った。早稲田大学英文科に入学、1903（明治36）年7月、専門部法律科三年級卒業後、英文学者岡倉由三郎との関係で自動車知識普及の翻訳に携わる。その後、元早大総長田中穂積の知己を得て、1913（大正2）年8月、月刊誌「モーター」の創刊に至る。

先ず、創刊号の「発刊の辞」によると、19世紀の交通界は軌道が中心であり、蒸気機関

車が実用に供せられてから僅かに89年経ただけでも世界の3分の2は鉄道網に占められている。しかし今や軌道を必要としない新しい自動車・オートバイが出現したと述べた上で、次のように主張している。

今後八十有余年は勿論、五十年、三十年の後、果たして如何になり行くべきか、容易に想像し得べからずと雖も、しかも蒸気車に比し、其発展の大なるは、何人と雖も否定せじ。故に人若し此急激に進歩発展すべき、動力に就き充分の研究と、平常の準備とを努むるにあらざれば、到底世界の大势に適応し得べくもあらざるべし。吾人が茲に本誌を刊行せむと欲する、又、他意あらざるなし。

彼が創刊した1913（大正2）年当時は、わが国の自動車台数も特種自動車を加えて、まだ僅か761台に過ぎなかった。しかし、彼の見通しに狂いはなく、10年後の1923（大正12）年には14,737台、20年後の1933（昭和8）年には134,784台に達している。

創刊後3年を経て、1916（大正5）年6月、合資会社極東書院に、更に1919（大正8）年11月、株式会社極東書院を設立した。その後、1923（大正12）年9月、関東大震災で社屋・自宅ともに焼失したが、2ヶ月休刊ののち12月には「震災復興号」で復刊。翌1924年1月号から関西支局から出稿開始、同2月に新社屋に復帰。1936（昭和11）年に「旬刊モーター」を発行し、モーター界の動きを中心に速報することにした。

この様な社歴を背景に、雑誌「モーター」は、常に先見性をもった編集方針で貫かれ、広範な角度からモーター問題をとらえて読者に提供しているが、とりわけ、自動車関係の各方面の専門家（欧米を含む）、団体首脳、経営者、学界、そして交通警察はじめ諸省官僚・軍人（軍用自動車関係）など多彩な執筆者の寄稿は、それぞれの立場を反映して、読者の関心をよんだことと思われる。また、時期々々の課題に対して、社説や論説をもって積極的に行っている彼の提言は、当時の事情を理解する上で参考になる。

彼は、常に自動車界の小使いと自称し、自動車団体などへの協力は惜しまなかった。彼の業績を、『日本自動車工業史稿②』は次のように記している<sup>6)</sup>。

一方では山本豊村（本名愿太）氏を主幹とする飛行機と自動車の専門雑誌「モーター」が、大正年間から昭和初期にかけ長く発行され、特に山本豊村氏は資料の正確さ、公平的確な意見、諸外国の情勢紹介の指導的価値、国内情勢分析等の面で業界から高い真価を認められ、信頼される名主幹の称があった。ために「モーター」は長期にわたって継続発行され、量と質の両面からも

代表的専門誌であった。発行機関は榊極東書院と称し、その役員は次の通り業界知名の士が名を連ねている。

相談役	大倉喜七郎	専務取締役	山本愿太
取締役	梁瀬長太郎	水嶼俊一郎	石沢愛三
監査役	範多 英徳	松川善次郎	

この記事にあるように、創刊当時から、代表的な自動車愛好者であった大倉喜七郎<sup>(7)</sup>をはじめ実業界の信頼が厚かった。先述したように、関東大震災の致命的被害からいち早く再出発できたのも大倉等財界人の応援によったからである。

その後、戦時体制にいきり、1938（昭和13）年、用紙節約指令に「月刊モーター」と「旬刊モーター」を合併し、7月号より「モーター」と改題した。そして1940（昭和15）年5月、「日本自動車界」、「乗合自動車界」、「自動車知識」を合同し、さらに同年8月、交通教育会機関誌「交通訓練」も「モーター」誌に合同した<sup>(8)</sup>。

だが、太平洋戦争のやや敗色に転じた1942（昭和17）年、鉄道省自動車局の外郭団体・自動車交通弘報社の創立に参加し、顧問に就任、「モーター」誌は同社「自動車青年」誌に統合され廃刊となった。その後、新潟県東頸城郡安塚村（現上越市）の妻の実家に疎開した。敗戦を迎えて復刊を準備したが、病のため1948（昭和23）年4月12日、65歳で逝去した<sup>(9)(10)</sup>。

#### 4. 雑誌「モーター」の編集動向

雑誌「モーター」が発行された30年間で、筆者は自動車交通の変化を中心として、下記のように区分した。

第1期（勃興期）1913（大正2）年～1923（同12）年（創刊～関東大震災）

第2期（発展期）1924（大正13）年～1936（昭和11）年（大震災翌年～日中戦争前年）

第3期（戦時期）1937（昭和12）年～1942（同17）年（日中戦争勃発～終刊）

そして、この全期間における雑誌「モーター」目次から抽出した道路交通安全問題に関する記事は、第1期 170、第2期 278、第3期 86、計534タイトルである。

なお、タイトルによる記事選択の的確性を維持するために、必要に応じて記事そのものを参照した。その記事数は302件、総記事数534件の56.6%である。

## 4.1. 第1期（勃興期）1913（大正2）年～1923（同12）年（創刊～関東大震災）

## 4.1.1. 道路交通及び交通事故の状況

## 4.1.1.1. 道路交通の状況

雑誌「モーター」創刊の翌1914（大正3）に第一次世界大戦が勃発、日本は参戦による未曾有の大戦景気で潤った。それまで上流・富裕階層が主であった自動車の利用が、次第に実用に供せられるようになった。さらに、オートバイ、自転車の急増が加わり、旧来の人力・畜力の諸車との混合交通の度合いはますます強まった。下表は、その自動車台数増加の推移である。

表1 全国自動車保有統計（普通及び特種自動車の合計）

大正	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
台数	761	791	897	1,307	2,799	3,869	5,553	7,912	9,648	12,091	14,737

内閣統計局編『日本帝国統計年鑑 第44回』東京統計協会、大正14年、227頁

実用化の事例として、例えば、1912（大正元）年、バス路線開業の3業者は、第一次大戦終了の1918（同7）年には40業者、1923（同12）年には167業者に増大し、バス網は全国的な広がりを見せつつあった。また、ハイ・タク業も東京市の場合、1915（同4）年には僅か94台に過ぎなかったが、1923年になると1,509台にも達している<sup>1)</sup>。

このように、人員を輸送するバス、ハイ・タク業の成長は、これまで道路交通の主役であった人力車、乗合馬車に影響を与えるようになった。1913（大正2）年の人力車126,846台、乗合馬車8,581台も、1923年には、89,149台（70%）、4,912台（57%）と半減に近づいている。しかし、貨物輸送の場合、1923（同12）年の牛馬車35.2万台、荷車21.9万台に対するトラック台数3,058台では、まだ遠く及ぶものではなかった<sup>2)</sup>。

1919（大正8）年4月、日本に於ける道路行政の基本である「道路法」が公布され、それをうけて、同年12月に「道路構造令」と「街路構造令」が公布となった。これらの構造令は、初めて自動車を視野にいれているものの、まだ、道路交通の主体が馬車や荷車であることに配慮していた。そして、政府は、道路法の制定とともに、積極的な道路近代化計画を図り、道路整備について初の「第一次道路改良計画」をスタートさせた。1920年度を初年度として30ケ年に及ぶ長期計画であった。また、道路法施行に伴う整備の一環として、1922年、「道路警戒標および道路方向標に関する件」が公布となった<sup>3)</sup>。

## 4.1.1.2. 道路交通事故の状況

「モーター」誌掲載の道路交通安全問題に関する記事の背景となるのは、当時、起きて

いる交通事故の現実である。先述したように、この時期はまさに自動車実用化の段階であり、自動車台数とともに交通事故も増加の一途を辿った。東京府における状況を表2に示したが、1913（大正2）年から6年目には2倍を超え、10年目の1923（大正12）年には3倍近くに達するほどの激増である。

表2 第1期における東京府の道路交通事故件数及び自動車保有台数

大 正	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年
保有台数	455	517	610	841	1,311	1,813	3,056	3,695	4,097	4,852	4,859
事故件数	3,727	4,275	4,128	4,595	5,329	5,068	37,943	8,403	8,435	10,264	10,536
指 数	100	115	111	123	143	136	213	226	226	275	283

警視庁交通部編「交通年鑑 平成4年」(財東京交通安全協会, 1993年, 60頁)

警視庁は、この状況に対処するためにいろいろな対策を講じた。1918（大正7）年には、交通専務巡査の制度を設け、100名を交通頻繁な警察署に配置し、オートバイによる交通の指導取締りも実施（通称赤バイ）した。また、1919年には交通信号台を初めて設置。翌年には電車線路横断線（横断歩道）の設置を行った。1921年には道路取締令が施行となったので、左側通行をはじめ危険防止の事項遵守について指導を強化した<sup>4)</sup>。

#### 4.1.2. 編集状況

注：（以下、「モーター」から引用する記事の掲載年月号を（大または昭年-月）と表記する）

ところで、創刊号（大2-8）から震災復興号（大12-12）にいたる期間に、「モーター」誌へ掲載された道路交通安全問題に関する記事は、連載を含め170タイトルである。この間の発行冊数は123冊なので、1冊への掲載平均は1.4タイトルとなる。これらの記事の内容別分類を下表に示す。

この表に示されるように、創刊後の数年間は、運転手の分類に入る記事が多かったが、次第に交通事故、法令、行政、そして道路、公害と多様になってきている。そして、年計の数字も大正6～8年に入るとこれまでの2倍近くに増加し、当時の自動車関係法令の制定や行政の積極的な動きを反映している。

このような動きを背景として、この時期における道路交通安全問題に関する記事編集の重点は、運転手（74件）、交通事故（37件）と法令（25件）・行政（16件）そして泥害の道路（1件）・公害（7件）の4点におかれたと見られる。

表3 「モーター」誌掲載の「道路交通安全問題関係記事」内容別分類一覧（第1期）

大正	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	計
交通事故	2	0	2	1	7	9	3	5	1	1	6	37
法令	0	1	0	1	3	1	11	3	1	2	2	25
行政	0	0	1	1	4	1	1	2	1	0	5	16
道路	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	4	8
運転手	4	8	15	6	9	12	11	6	1	2	0	74
歩行者	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
公害	0	1	0	0	0	2	3	0	0	1	1	8
救済	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
一般	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
年計	6	10	18	9	23	27	30	18	4	7	18	170

筆者作成

#### 4.1.2.1. 運転手

先ず、「自動車運転手諸君」（法学士 村堂生，大5-10）の記述を紹介する。

日本で自動車の事を談ずる者は皆申し合わせたように、運転手の問題に口を触るのを見る。米国などで自動車の事と言えば、其の製造の事か、新型か、長途旅行談か……だが、我日本では主として運転手の事だけに限られている。これは実に止むを得ない事である。（中略）。換言すれば、日本には自動車の製作所なく、鑑定所なく、自動車学校なく、オーナードライバー又殆どなしと云う現状であって見れば、日本の自動車界と云うものは、運転手のみと云う事になる。故を以て、自動車界の改善、進歩、発展を導こうと云うには、一にこの運転手界から手をつけ、改善してかからねばならない。モーター雑誌は発刊以来、此の問題に最も力を用い、通俗講座を初め常に運転手の参考となるべき技術的記事を掲載し、其の知識を開発し、自動車の機械的使用に一大進歩を来たさしめようと企てて居る一方には、人格陶冶の必要をも認め、……等の意見を紹介し……以て其の自省の料に供した。

この論旨によって、道路交通安全問題に関する記事に占める運転手関係記事の多さ、そして、交通事故防止にも通じる専門知識・技術向上を内容とした記事の多さも理解できよう。

さらに、これらの記事は、運転手資格取得前（33件）と取得後（41件）に区分される。とりわけ、編集者の考えは、運転手の最初の出発点である自動車学校の充実、そして運

転手試験制度確立の問題提起である。当時はまだ、自動車学校の基盤も浅く、読者から「運転士学校の設立を望む」（大2-12）と寄せられている。その後、「本誌が責任を以て計画せる模範運転手養成所成る」（大6-10）に報ぜられているように、「モーター」誌の事業として、理想的な自動車学校をめざした「中央運転手学会」（注：校名）を創設したほどの熱意が籠められていた。

また、運転手試験については、明治期に制定された各府県の自動車取締規則、また1919（大正8）年公布の自動車取締令に基づく自動車取締令施行細則によっても、試験方法などに不明確な点があったので、「自動車運転手試験規則を制定すべし」（大5-4）及び「自動車運転手試験制度を確立せよ」（大11-2）の論説で改善を主張している。さらに、受験希望者の参考に供するために、専門家2人に委嘱して「運転手模擬試験問題」を10回掲載している（注：大正15年6月号以降、警視庁などが実施した試験問題を掲載）。

なお、運転技術や知識の向上を図って、「モーター通俗講座」（大3-5から28回）、東京自動車業組合長藤原俊雄の「運転手心得五十則詳説」（大7-9から4回）など各種の教育講座や、帝国ホテル支配人・林愛作「運転手と人格問題」（大7-6）、警視総監・岡嘉七郎「運転手諸君の注意を促す」（大9-6）などの厳しい指摘も掲載している。

また、これらの背景に、自動車に対する正しい理解をとの希望が、この時期における編集方針に存在したことは否定できない。「モーター」創刊当時、自動車に対する一般の反感は強かった。記事中にも、運転技術も低く、無責任で品性を疑うような運転手に関する記述もみられた。山本主幹も、「本邦自動車界の進歩と現状」（大8-1）の文中で次のように述べている。

衝突・殺傷などの事故が勃発すると……社会はこれを唯一途に自動車の責任として盛んに攻撃する。甚だしきは殺人機なり、魔車なり、無用の長物なりと悪罵酷評を浴びせて之が使用まで禁止すべしという論まで呼号せられた。

また、大倉喜七郎も、「自動車界管見」（大5-9）の中で「自動車非難の理由に、運転手と主人の態度がある。自制すべきだ」と述べているほどである。

#### 4.1.2.2. 法令、行政

この時期は、道路交通安全問題関係法令の整備が図られた。1903（明治36）年以降、各府県で自動車取締規則が定められていたが、全国統一の初めての交通法規として1919（大正8）年に自動車取締令（内務省令第1号）、そして翌1920年には道路取締令（内務省令

第45号)が制定された。自動車取締令は、自動車の定義・最高速度・車体検査・運転免許・交通事故を起こした場合の措置などについてかなり詳細に規定し、道路取締令は、左側通行を義務づけ、人及び牛馬車・諸車の通行区分、横断・追い越し・踏切及び安全地帯の通行などの禁止行為等について規定する交通安全確保に関する基本法規であった<sup>55)</sup>。

かねてから、法令の改定を望んでいた「モーター」誌では、早速に「自動車新取締令を歓迎す」(大8-2)の論説を掲げ、翌月から3回の連載で「内務省令 自動車取締令講義」(大8-3)を山本主幹の解説で周知を図っている。

行政としての大きな記事はないが、「道行く人へ～警視庁より注意書発表さる～」(大6-4)や「愛知県警察の注意書」(大9-9)など、新しい法令に基づいての市民や運転手に対する地道な活動を取り上げている。

#### 4.1.2.3. 交通事故

ところで、「自動車取締規則特輯号」(大6-7)の冒頭で、山本主幹は「交通事故の断案」で最近の自動車交通事故の増加について所論を述べ、更に各界6名の寄稿を掲載している。そのうち、「自動車事故の原因」(熊本高等工業学校 星子勇)、「自動車事故と報道」(日本自動車倶楽部 高田琢雄)は、交通事故の自動車交通事故の原因は歩行者サイドに多くの原因があるにかかわらず、報道は殆どが自動車が悪との前提であり、公平ではないと強く主張している。

#### 4.1.2.4 泥 害

悪路とともに庶民の困惑と怒りの的は自動車による泥はねであった。「泥濘には徐行いたしましょう」(大12-3)に都新聞の投書紹介がある。

……乗合自動車の疾走はまことに横暴を極めています。交通の為に認可になり衆人の便利になる事ゆえ通行する事に就ては歓迎しますが、今日などは吾妻橋から言問間に於いて乗合自動車に泥を跳ね飛ばされて半身泥まみれとなりたる婦人と学校通いの生徒三人を目撃し実に黙止する事が出来ません。所轄警察署にて疾走せぬよう我等多数徒歩者為に御取締を願いたいと思います  
(向島阿久津)

自動車に取り付けて泥はねを防止するため、「泥除器の解説」(大8-6)など、紹介もたびたびあるが、かえって泥沫飛散器と化している実情が多かったようである。

## 4.2. 第2期（発展期）1924（大正13）年～1936（昭和11）年（大震災翌年～日中戦争前年）

### 4.2.1. 道路交通及び交通事故の状況

この第2期は、関東大震災の翌年から、日中戦争勃発前年までの12年間である。第一次大戦時の好況、さらに関東大震災復興に際しての活躍を契機として、急速に飛躍した自動車交通に象徴される時期である。

自動車性能の改良と米国における量産化、そしてフォード、GMの日本進出による価格の大幅引き下げ、月賦制度の導入などで非常に求めやすくなり事業熱は高まった。その結果、小規模業者の乱立と過当競争から円タクが出現した。また乗合自動車、貨物自動車業界の急速な発展によって鉄道・軌道は大きな影響を受けるに至った<sup>66)</sup>。

次に、道路交通の担い手である諸車の動きを見てみよう。1924（大正13）年の諸車台数の指数をそれぞれ100とすれば、1936（昭和11）年における諸車台数の増減（括弧内は指数）は次の通りである。まず、貨物自動車の51,338台（889）、そして乗用自動車74,910台（509）という驚異的な増加を始めとして、自転車7,721,785台（210）、荷馬車303,838台（104）、牛車109,162台（158）がそれぞれ増加を示している。一方、人力車17,454台（20）を始めに、乗用馬車1,108（25）、荷車1,564,765（72）が減少となっている<sup>67)</sup>。即ち、旅客輸送の場合、自動車の急増に対して旧来の人力車・乗用馬車の退潮は著しく、貨物輸送の場合には、旧来の牛馬車は貨物自動車の8倍もあり、依然として活力を保っていることが理解できる。

ところで、東京市内でのバス・タクシーの発展状況を、各輸送機関別輸送分担比率で見よう。1926（大正15）年の全輸送人員、8億8,200万人が、1935（昭和10）年には、1.6倍の13億7,400万人に増加している。そのなかで、バス・タクシーの分担比率は、1926年の全輸送人員における8%から、10年後には33%を占めるに至り、自動車交通の活躍ぶりを示している<sup>68)</sup>。

当時の道路の発展を、東京の事例で見よう。東京の道路が本格的に整備され始めたのは1920（大正9）年である。しかし、関東大震災の復興事業が国の予算で実施されることになって、東京市内の路面舗装の普及は促進された。1921（同10）年に市内道路総面積における舗装率は10%にすぎなかったが、1930（昭和5）年には55%に増加している<sup>69)</sup>。

このような陸上交通の活況を背景として、全国における道路交通事故は増大した。ことに、そのなかに占める自動車による事故の急増は顕著であった。表4に示すように、1924（大正13）年、全国道路交通事故総件数4万5千件のうち24%であった自動車による事故

は、1931（昭和6）年には、総件数6万9千件のうちの64%を越え、以降その前後の割合で推移している。

この交通事故増大に注目した論考に、日本交通協会主事・伏島孔次の「都市生活と交通常識（1～2）」（昭8-2，3）がある。伏島は、交通事故増加の発生原因を、交通量と交通の質的变化、そして車両の無統制の3点に集約している。

まず、交通量の変化は「人口増加、文化の発達、高層建築の増加に起因する。人口増加が道路の混雑を増すことは説明するまでもなく、又、文化が発達すれば分業が盛んになり勢い交通量が増す。また高層建築は国土の立体的延長で、例えば丸の内ビルの廊下総延長は一里四町で、新橋須田町間の距離よりやや長く、昼間勤務者数は丸の内全体の夜間人口の二倍に相当する」と述べ、質的变化を「近年著しき速度を以て発達した自動車の増加である」とし、さらに「人力車、荷車、牛馬荷車、自動車、オートバイ、自転車など速度を異にする諸車が同一路面を走る」ことを指摘している。

表4 第2期における全国道路交通事故総計・自動車による加害数・自動車台数の推移

年	大正13	14	15	昭和2	3	4	5
全交通事故	44,981	44,246	42,226	49,115	55,533	58,077	63,411
自動車による事故	10,589	13,268	14,026	20,673	29,236	30,525	36,273
比率	23.5%	30.0%	33.2%	42.1%	52.6%	52.6%	57.2%
自動車台数	20,527	29,553	38,693	66,306	81,811	97,075	106,604
年	昭和6	7	8	9	10	11	
全交通事故	68,823	71,221	64,643	69,342	66,415	59,444	
自動車による事故	44,133	47,049	41,490	44,898	41,654	36,720	
比率	64.1%	66.1%	64.2%	64.8%	62.7%	61.8%	
自動車台数	118,241	125,136	134,784	156,582	176,252	195,213	

④交通事故総合分析センター『交通事故統計年報 平成17年版』

#### 4.2.2. 編集状況

ところで、1924（大正13）年1月号から1936（昭和11）年12月号にわたる期間に、「モーター」誌に掲載された道路交通安全問題に関する記事を、連載を含め278タイトル抽出した。この間の発行冊数は155冊なので、1冊の掲載平均は1.8タイトルである。これらの記事の内容別分類を下表に示す。

表5 「モーター」誌掲載の「道路交通安全問題関係記事」内容別分類一覧（第2期）

	大13	大14	昭元	昭2	昭3	昭4	昭5	昭6	昭7	昭8	昭9	昭10	昭11	計
交通事故	5	9	2	2	9	4	5	7	3	3	3	0	4	56
法令	2	4	4	5	11	1	2	5	10	6	0	0	0	50
行政	0	5	5	3	7	4	6	3	2	1	5	0	0	41
道路	4	2	1	0	12	3	2	6	4	1	0	4	1	40
運転手	1	2	3	4	4	1	4	2	1	0	6	5	1	34
歩行者	1	2	1	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	8
公害	3	1	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	8
救済	0	0	1	0	7	2	3	2	2	0	0	6	9	32
一般	1	0	0	0	0	0	0	3	5	0	0	0	0	9
年計	17	25	17	15	50	17	23	30	27	13	14	15	15	278

筆者作成

タイトル数は、交通事故、法令、行政、道路、運転手・救済の順に続く、前期の運転手に関する数74が、今回は34に減少して5位になっている。当時、編集面での強化を図った運転手育成の基盤が、モーター界で次第に充実されたものと思われる。

#### 4.2.2.1. 交通事故

交通事故については、防止対策に関する論考が多く掲載されている。例えば、「交通事故に対する私見」（昭4-11）では、自動車交通事故の多くが職業運転手の睡眠不足や過労に因していることを指摘し、何故、その改善がなされないかを嘆じている。また、和歌山自動車営業組合が開催した官民合同の事故防止座談会での率直な意見交換が「交通事故の防止に就いて」（昭6-4）にまとめられている。これらのなかで、3回にわたって寄稿された警視庁交通係長・荒井退蔵の「交通事故と其防止に就いて」（昭6-6, 7, 9）は、統計を駆使して事故の傾向を分析し、実務体験を基礎にその防止策を体系的に論じている。特に、年間1,200余名の可憐な児童の犠牲者を半減させるために、そして将来の交通安全のために、警察と教師との協力で小学校児童に対する教育訓練を進めてゆこうと「児童の交通安全に関する13ヶ条」を掲げての提案は現代に通じる。

#### 4.2.2.2. 法令

法令については、50タイトルの殆どを全文紹介や解説にあて、その周知を図っている。また、1933（昭和8）年8月、さきの内務省令「自動車取締令」が全面的に改定され、運転免許制度、運転者の遵守事項その他について詳細厳格な規定を設け交通事故の防止をは

かっているが、その改正前の1930（昭和5）年11月、「モーター」誌は識者の座談会を主催して、内容をとりまとめて内務省に提出し、「自動車取締令改正に対する民間の意見」（昭6-1）として掲載している。その後も、自動車取締令だけでなく、自動車事業法、自動車取締令施行細則、そして警視庁の交通取締規則など、関連した記事の特輯している。

#### 4.2.2.3. 行政

行政関係では、通信・内務・鉄道の3省で争われた自動車事業の監督権が通信省から鉄道省の所管となり<sup>90</sup>、「乗合自動車監督主務省の移管」（昭3-10）で扱っている。そして、1930（昭和5）年4月、警視庁は交通事故防止の強化を図るために「交通整理ノ信号方法ニ関スル件」を定め交通信号方法を統一した。「交通整理信号定められる」（昭5-7）に、従来は規定も無かったので、警官の手信号もまちまちで、時には通行人を惑わせることもあったと説明している。その他も、信号機設置、ロータリー式交通整理や交通規制の実施、電車横断線や道路標識の設置などの方法を積極的に導入しているのが注目される。

また、非常の場合、警察官の交通整理を援助する活動について、蔵前警察署長が「防護団交通整理の任務に就いて」（昭8-8）を寄稿している。そして、去る1930（昭和5）年、照明学会が交通整理委員会を設けて研究した結果を「交通整理標準案」（昭9-1～3）と題し3回にわたって発表している。

#### 4.2.2.4. 道路

道路関係では、道路の改良や自動車道、そして踏切に関する記事が多い。国道の場合、1919（大正8）年から改良工事を進めてきたが、1932（昭和7）年現在、数カ所を除けば全国の国道は自動車を通すことができる旨、内務省の中川技監が述べる「最近の道路事業」（昭8-1）などがある。また、自動車道に関する記事のうち、1934（昭和9）年末調査の「自動車専用道路開設状況」（昭10-2）は全体の動きが把握できる。踏切道、すなわち鉄道や専用軌道と道路との平面交差は、交通事故の発生原因となるので、1927（昭和2）年、内務省は認めない方針とした<sup>91</sup>。鉄道省運輸局の「鉄道踏切と自動車事故の調査」（昭3-6）、そして、翌年の更に詳細な調査も1929（昭和4）年6月号に掲載している。また、Tk生という専門家の寄稿「踏切に於ける事故防止策」（昭6-3）で、「事故は運転者の不注意が招くもので、地方や深夜に多い。運転者の注意を促すように設備を改良すべきだ。このような事故防止策を、有力誌の「モーター」が先頭に立って当局に建議して欲しい」と述べている。

自動車保険については、「大日本自動車保険株式会社の創立総会と保険内容」（昭3-10）など、いろいろな情報を掲載しているし、さまざまな裁判の判決事例も参考に供している。

### 4.3. 第3期（戦時期）1937（昭和12）年～1942（同17）年（日中戦争勃発～終刊）

#### 4.3.1. 道路交通及び交通事故の状況

この時期は、戦争に終始した。1937（昭和12）年、日中戦争が勃発。年を追って戦時体制が強化された。翌1938年の「国家総動員法」の成立や「陸上交通事業調整法」制定などによって、陸運産業は戦時交通統制と業界再編の強化の方向をたどることとなる。3次に及ぶ石油消費規正と代燃化推進を余儀なくされ、併せて新車や用品の補充困難も重なって、さらに1941年には太平洋戦争に突入。輸送需要はますます増大するのに拘わらず、自動車輸送力は低下していった。戦時統制によって交通の企業体制も大規模な統合や再編成が進められた。バスの場合、道府県を1或いは数個の交通圏にわけて1業者、ハイ・タクは1都市1業者、トラックは1地区1社を目標に統合をすすめられた。その結果、1936（昭和11）年当時、2,747業者を数えたバス業者は、1945（昭和20）年には256業者に、タクシー業者も同様に22,297業者から、820業者となり、トラックの場合は、1939（昭和14）年の26,548業者から、340業者に激減している<sup>29</sup>。

この間、絶え間ない空襲により本土は焦土化、そして1945年、広島・長崎に原爆投下、8月15日、ポツダム宣言を受諾、無条件降伏に至ったのである。

このような情勢を反映して、表6に示すように自動車保有台数は減少し、また全国道路交通事故件数も下降している。

表6 第3期における全国道路交通事故総計・自動車台数の推移

昭和		12	13	14	15	16	17	18	19	20
事故数	件	55,958	47,017	35,634	30,777	24,082	21,159	16,780	11,507	8,706
	%	100	84.0	63.7	55.0	43.0	37.8	30.0	20.6	15.6
台数	台	214,146	222,246	217,585	217,199	199,001	188,295	179,753	163,635	144,351
	%	100	103.7	101.6	101.4	92.9	87.9	83.9	76.4	67.4

（財）交通事故総合分析センター『交通事故統計年報 平成17年版』

例年の交通事故内容を通観して述べた「東京市に於ける事故防止運動」（昭16-4）によると、昨年の警視庁交通課の調査では過去10年間の道路交通事故件数のなかで昭和7年（注：71,221件）を最高として、毎年事故件数は下降とのことで、その理由を交通道徳が遵奉されつつある」と述べている。そして、

事故発生を時間的にみても、必ずしもラッシュアワーに多くないので、一般人の心のゆるみも多分にあるだろう。個々の発生原因では乗務員側の怠慢に起因するスピード違反、信号無視、追

い越しなどが多く、一方、一般の通行人や乗客の場合では、車の直前直後横断および信号無視が断然多い。交通事故の80%は従業員サイドの過失・不用意に起因している。過失や不用意が原因であり、警視庁は、従業員を再訓練するように関係先に通達した。

と、事故の起因の多くが、乗務員サイドにあると述べている。

しかし、この乗務員サイドの人的原因には、熟練従業員の召集、そして徴用という当時の事情がある。交通事業などは人手不足を招き、電車やバスの車掌に女子を代用される傾向となっていた<sup>29)</sup>。

さらに、全国においても同様であったろうが、戦時中の交通警察の業務状況について、『警視庁史 昭和中編(上)』は次のように記述している(344頁)。

戦時中の交通警察は専ら軍事物資の輸送確保が重点とされ、交通の指導取締りはほとんど行われなかったため、自動車運転者も、一般都民も、交通法規に対する関心が薄らぎ、交通道徳は著しく低下していた。

#### 4.3.2. 編集状況

ところで、1937(昭和12)年1月号から1942(昭和17)年11月号にわたる期間に、「モーター」誌に掲載された交通安全問題に関する記事は、連載を含め86タイトルである。この間の発行冊数は71冊なので、1冊の掲載平均は1.2タイトルで3期のうちで最も低い。これらの記事の内容別分類を下表に示す。

表7 「モーター」誌掲載の「道路交通安全問題関係記事」内容別分類一覧(第3期)

昭和	12	13	14	15	16	17	計
交通事故	5	7	1	5	5	0	23
法令	0	3	1	1	0	3	8
行政	0	0	2	6	16	13	37
道路	2	0	0	0	3	1	6
運転手	1	2	0	0	1	0	4
歩行者	0	0	0	0	0	0	0
公害	0	0	0	0	0	0	0
救済	1	0	0	0	0	2	3
一般	2	0	0	0	3	0	5
年計	11	12	4	12	28	19	86

筆者作成

さて、この表7によると、「行政」、「交通事故」の項が37、23タイトルと高く、次に「法令」、「道路」、「一般」、「運転手」、「救済」の順で、「歩行者」、「公害」は0となっている。これらの項の内訳では「行政」と「一般」に含まれた交通道德30、次に「交通事故」の踏切7が最も多く、この2点の編集内容について以下説明を加えることにしたい。

#### 4.3.2.1. 交通道德

「交通道德」とは、いわゆる交通マナーということであるが、当時のこの用語には行政サイドの指導推進という強制的な意味も含まれていた。

当時、「モーター」誌の文中によく「交通地獄」や「乗物地獄」などの語が用いられているが、それは、鉄道、電車・バスにおける朝夕の殺人的ラッシュアワーの表現であった。この状況を、1942（昭和17）年4月、大阪市会に提出された「大阪市電乗客緩和に関する建議案」（昭17-5）の一節を借りて紹介してみよう。

現下重大時局における生産力拡充政策にもとづく各種重要産業の振興は必然的に人口の都市集中を招来しこれに伴い市内における交通難の増大せるは周知の事実なり。加えるに近時のガソリンの消費規制、自動車の激減等により、市内大衆唯一の交通機関たる電車および乗合自動車による交通量の激増は洵に驚嘆すべきものあり。……等種々の理由により輸送能力に大いなる不足を来しつつありて、これがため電車および乗合自動車の混雑は日を逐うて激甚となり、朝夕のラッシュアワーにありてはその雑踏は殆ど言語に絶する状況なり。

この乗物地獄の原因となる乗客数増加について、「旅行難の打開」（昭16-7）は、次のように述べている。

事変勃発前年昭和11年を100とすれば、昨15年度の全国旅客交通量は188の増加に対して客車数は116しか増加していない。この旅客数増加の因は

1. 軍隊関係各種輸送の増加
2. 大陸との往來の増加
3. 経済統制、思想統制の為、中央・地方との打合せ、調査・陳情の増加
4. 工場通勤者の増加（満州事変勃発当時の10倍）

この混雑状況を打開するために、警視庁として、1941（昭和16）年4月から、電車の急行運転、タクシーの相乗り。また、時差出勤などいろいろと対策を講じているが、いずれ

も本格的な解決策にはならなかった（「東西南北 出勤、退社の時差は十分宛」昭16-5）。また、根本的対策として地下鉄路線網の強化を主張する「大都市交通地獄の緩和策」（昭17-3）があったが、当時の実現は困難であった。

この交通地獄の解決策として、行政や交通機関の立場から強力にバックアップされたのが「交通道德」の語に象徴される交通ルール行動の推進である。特に、東京府中等学校保導協会・東鉄・東京府・警視庁・市電の発起で、1940（昭和15）年12月早々、府下の中等学校24万人の生徒を動員して交通道德強調週間を実施したのを最初に、街頭での左側通行などの交通整理や、駅や電停・バス停における乗車の一列励行などの活動していることが「交通寸話 交通道德実践指導」（昭15-12）に紹介されている。その後も、このような学校や大日本青少年団などの活躍が社会の好感を得ている様子が伝えられている。さらに、国鉄や市電側でも交通混雑の打開策の一環として交通道德実践の強化を図っている（「大都市交通地獄の緩和策」昭16-2）。そして、山本主幹も「自動車界新道德確立の急務」（昭17-8）において、タクシー、運送業者、修理業者など自動車界の道義問題を憂えて、お互いを尊重しようとの新道德を提唱している。しかし、「交通道德を忘れた民衆」（昭16-9）に、国策協力一辺倒だけでない記者の一面を感じさせる。

#### 4.3.2.2. 踏切事故防止

勿論、交通事故による死傷者を出さないことが主眼であったが、ことに、その事故によって交通機関の円滑な運行が妨げられないために、特に留意されたのが踏切事故防止であった。「踏切安全日開催」（昭15-9）に、1939（昭和14）年における踏切事故死者は、道路交通事故死者の18%、573名と伝えているが、特に一つの事故から生ずる大量輸送への悪影響を恐れたことが考えられる。「踏切安全日に際し鉄道の歴史及びダイヤル保持の苦心談」（昭15-12）の一節に「踏切事故は尊き生命を一瞬にして失う悲惨事なるのみならず、ダイヤを混乱して円滑なる輸送を妨げ、更に重大なる脱線事故、転覆事故を惹起する懼れが多分にある」と述べ、踏切事故が僅かな人身事故にとどまらず、大きな輸送障害となることを指摘している。

## 5. ま と め

### 5.1. まとめ

以上、戦前期における道路交通安全問題について、自動車専門誌「モーター」がどのような編集を行ってきたか、30年間の発行歴を3期に分け、それぞれの掲載記事数を基準と

して分析を行った結果、下記の事項に編集の重点がおかれたとみることができる。

第1期（勃興期）は、自動車利用の拡大に対応する良質の運転手の養成、自動車関係法令の周知と提言、泥害防止対策、自動車の社会的機能認識への希望の4点が挙げられる。

第2期（発展期）は、交通事故防止、法令の紹介・解説と提言、行政では、交通信号方法の統一や交通整理、自動車交通に対応する道路改良の進展、踏切事故防止、そして自動車保険など、発展期に応じた編集の多様化がみられている。

第3期（戦時期）は、戦時下、許容度を超える交通量の増大によって、異常な交通ラッシュ、いわゆる乗物地獄の現象を生じた。その解決策として、行政が推進した交通道徳の実践、そして、交通機関の円滑な運行を妨げる危険の大きい踏切事故防止の2点が強調されている。いずれも国策に協力の編集である。

すなわち、勃興期では新しい交通手段である自動車抱える卑近な基礎的問題の迅速な取り組みが主張され、発展期では、拡大する自動車交通が直面する物理的環境、法的・社会的制度の整備が中心的な課題となり、戦時期には戦争下における国策の推進が進められるに至った。

以上が、各期を通じた編集の動向である。

30年におよぶ雑誌「モーター」の目次に掲載された道路交通安全問題に関する記事は、1冊平均1.5タイトルであり、1冊全タイトルの僅か3.3%を占めるほどに過ぎない<sup>20</sup>。しかしながら、これらの記事の集積によって編集の動向をみた場合、それぞれの時期において変化する問題を常に反映していることが理解できる。

## 5.2. 今後の研究課題

### 5.2.1. 道路交通安全問題に関する雑誌記事データベース

戦前期における道路交通安全に関する問題は、近代道路交通史の研究の上で欠くことのできない内容である。本研究でみたように、雑誌ジャーナリズムの利用はこの研究にとってまことに有益である。今回は、自動車専門雑誌「モーター」のみを取り上げたが、この道路交通安全問題は、単に自動車専門誌だけでなく、各分野の雑誌にとっても、記事掲載が必要であったことは推測できる。もし、これらを広く収録した「記事索引」によって、必要な記事項目を検索し、総合的に利用出来るとすれば、研究の内容を一段と深めることになる。

筆者は、戦前に発行された雑誌から道路交通に関する記事タイトルの収集を少しずつ続けてきているが、先ず、道路交通安全問題に関する雑誌記事索引を完成させたいと考えて

いる。しかしながら、個人としての調査収集には限界があり、研究プロジェクトなど組織的な関与によって、戦前戦後を通じてのデータベース作成が望まれる。

### 5.2.2. 山本豊村（愿太）業績調査

当時、国内の自動車が、まだ500台ほどの保有にしか過ぎなかった1913年、日本のモーター界（自動車と飛行機）の将来を期待し、雑誌「モーター」を創刊して爾来30年、主筆として健筆を振った。彼は、読者に時機に応じた多彩な編集の誌面を提供しているが、特に論説を通じて行政や業界、そして社会に率直な提言を行っている。また、編集を通じて行政、業界団体、経営者、学界、技術者など多彩な人脈を形成し、各業界の活動にも積極的に協力している。この広範な情報網を背景としたそれら提言の分析によって、当時におけるモーター界の問題と、それに対する政策、業界等の対策の推移を理解する参考になるかと考える。しかしながら、このジャーナリストとしての山本愿太の業績については、まだ明らかにされていない。調査は今後の課題である。

### 注

- (1) 内海倫氏は1917年生まれ。警察庁交通局長、防衛庁事務次官、人事院総裁、交通事故総合分析センター理事長を歴任。「道路交通問題研究会」は、1994年6月より内海倫氏を主宰として元警察庁関係者を中心とする会員で構成し、月例会を開催、その研究をまとめて2002年に『道路交通政策史概観 論説編、資料編』を刊行した。
- (2) 柏本奈美恵「日本の戦前の自動車雑誌について」『トヨタ博物館紀要』第2号、1995年、27頁
- (3) 東京大学明治新聞雑誌文庫から、日本最初の自動車雑誌（明治44年6月創刊と推定）と考えられる「飛行機と自動車」誌の目次及び参考記事をお願いして収集した。
- (4) 1. 「モーター」誌の目次と参考記事は、345冊は国会図書館から収集したが、欠号の4冊は東京大学、早稲田大学、東京工業大学、日本自動車工業会自動車図書館をお願いして収集した。  
2. 創刊号からの誌名は「モーター」であったが、昭和7年9月号から、月刊「モーター」に変更し、昭和13年7月号から、再び「モーター」の誌名に復帰している。しかし、ここでは「モーター」の誌名で統一して使用した。
- (5) 創刊号から大正7年12月号まで山本愿太。大正8年1月号から主幹 山本愿太。大正14年9月号から終刊号まで主幹 山本豊村を使用している。その間、豊村野人、豊村学人、豊村耕人のペンネームも時折使用した。
- (6) 自動車工業会編『日本自動車工業史稿(2)』1967年、65～66頁
- (7) 西川稔「大正初期の自動車観(上)」『トヨタ博物館だより』No. 47、2001年3月号、13頁
- (8) 雑誌「モーター」昭和13年12月号、40頁、月刊刊合併社告。昭和15年6月号、85頁、合同御挨拶。昭和15年8月号、117頁、「交通訓練」新たに「モーター」に合同
- (9) 「豊作氏逝く」『自動車青年』5巻5号、昭和23年5月号、13頁

- (10) 彼の経歴を調査するうえで、佐藤能丸、山本良平、山崎隆昌、浜野兼一各氏のご協力を得た。
- (11) 広岡治哉編『近代日本交通史』法政大学出版局、1987年、179頁
- (12) 内閣統計局編『日本帝国統計年鑑 第44回』東京統計協会、大正14年、227頁
- (13) 武部健一『ものと人間の文化史116-II・道 II』法政大学出版局、2003年、195～204頁
- (14) 道路交通問題研究会編『道路交通政策史概観 論述編』2002年、49～56頁
- (15) 道路交通問題研究会編『道路交通政策史概観 論述編』2002年、26～28頁
- (16) 広岡治哉編『近代日本交通史』法政大学出版局、1987年、172～183頁
- (17) 内閣統計局編『日本帝国統計年鑑 第44回』東京統計協会、大正14年、227頁、『同第57回』242頁
- (18) 山本弘文編『交通・運輸の発達と技術革新～歴史的考察～』国際連合大学、1986年、145頁
- (19) 武部健一『ものと人間の文化史116-II・道 II』法政大学出版局、2003年、195～204頁
- (20) 柳田諒三『自動車三十年史』山水社、昭和16年、複製版、柳田勇彦、平成12年、200頁
- (21) 『内務省史 第三巻』大霞会、昭和46年、131頁
- (22) 広岡治哉編『近代日本交通史』法政大学出版局、1987年、259～261頁
- (23) 渡邊伊之輔『東京の交通』東京都交通局、昭和29年、237頁
- (24) 参考例として、雑誌「モーター」の毎年6月号目次（大正2年は8月号）を集計すると30冊で1,361タイトル。1冊平均45.3タイトルとなる。一方、全冊数349冊から抽出した道路交通安全問題に関する記事は534タイトル。1冊平均1.5タイトルである。

#### 参 考 文 献

- [1] 佐々木烈『日本自動車史』三樹書房、2004年
- [2] 佐々木烈『日本自動車史 II』三樹書房、2005年
- [3] 富永誠美『住友海上福祉財団交通安全シリーズ5 交通安全への道』勁草出版サービスセンター、1993年