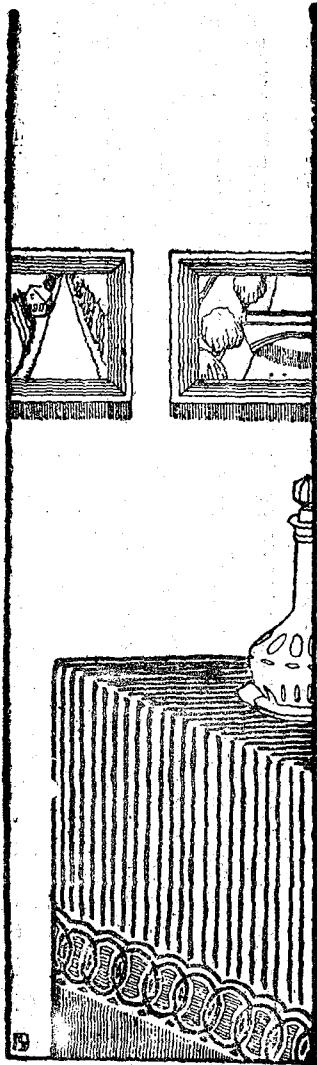


講演

自動車の取締に就て

内務書記官 高橋雄豹



文明の進歩に伴ひまして、近時に於て交通機關の急速に發達しましたることは誠に驚くべきものがござります。而して交通機關の發達は必然に經濟力の向上を促進致し、益々文明の進歩を助長刺激致します。今や國の文野を評價致しまする條件は種々御坐いますが、其の最も簡易な方法の一として、其の國の交通機關の情況に依つて、之を見ることが出來ると

存じます。勿論交通機關の發達の程度は、其の國の經濟上の力に依ることでありますから、精神的の文明を之のみに依つて評價することは無理ではありますが、一面から申せば經濟上の力を無視しては、現代の文明は成立を致さないのですから、交通發達の程度を以て文明の程度を知ると申すことも、強ち無稽の沙汰とは申せないと存じます。

御承知の通り近代の文明は都市の生活を中心と致します。

如何に文明の今日と申しても、我々は都市を離れては十分に文明の惠澤に浴することは容易ではありません。文化を慕ひ開明の生活を營まうとする近代人は、恰も本能に依つて動くが如くに都市に集中して参ります。而して所謂都會人は其の經濟力の上進するに伴ひまして、田舎の人達とは比較にもならぬ程の複雑なる生活々々を致します。彼等は仕事の上で非常に多忙なる活動を致しますると同時に、反面に於ては十分なる享樂の餘裕を求めます。如何に彼等が多く働き多く遊ばんと致しましても、天然に有する時間には自ら制限が御坐いますので、結局彼等は出来る限り時間を有効に利用しやうと致します。斯様な近代の要求と欲望とに最も適應いたしたるものゝ一つは疑もなく自動車であると存じます。人々は今や其の經濟力の許す限り之を所有し利用せんと致します。現在に於ては自動車は決して富豪の贅澤物ではなくて、日常必須の生活必需品であります。若し自動車が贅澤品と視られることがありと致しまするならば、夫れは其の國なり其の個人なりの經濟力の不十分なるが爲に外ならないのであります。經濟力の發達向上に従ひ、此の觀念が漸次に變化して行くことは殆ど疑ないと思ひます。而して此の變化は大に歓迎すべきであります、我々も亦其の力の及ぶ限り此の考へ方

二

自動車の出現に依つて我々の生活内容が豊富になり、又我々の經濟上の活動が便宜になつて來たことは誠に著しいのであります。然し自動車が順當に發達を致し、他人に大なる迷惑を與ふることなく、十分に其の職能を發揮致しまするには、自ら種々の條件を必要と致します。其の第一と致しまして自動車を使用する道路は、運轉に相應する丈の十分なる幅員を有し、且相當に舗裝をせられて居ることを必要と致します。申上るまでもなく自動車が近代人の要求に適合する主要なる原因は、其の快適なる疾走力と大なる震動騒音を乗客自身に與ふることなく、愉快に走行し見物し得る點に存するのであります。若し其の道路が十分の幅員を有することなく、従つて十分の速力を出すこと能はず、又道路面に凹凸甚しき場合には、乗客は決して自動車の使用を喜ぶものではありませぬ。殊に道路の狀況が悪い場合には、車體の大きなことゝ速力の大なることゝは、相伴ふて他の交通者や附近の居住者に少からざる危険と不快の感とを與へるのであります。自動車

は工業の發達、機械の進歩、經濟力の急進等に從ひまして、

急劇に發達し増加致しましたが、道路は決して左様に急速に

改善せられませぬ。多くの道路は或は徒步者を標準として、

或は荷車荷馬車などを標準として、而かも都市集中の趨勢今

日の如く大ならず、交通も亦左程に頻繁ならざる時代に築造

せられたのでありまして、今日の道路其のものは少しも自動

車に適當して居らないのであります。之を我國の實例に照ら

しまするに、自動車 genuinely 實用的に使用し初められましたか

ら恐らくは未だ十年を出でませぬ。従つて只に道路が之に伴

はないのみならず、市民——夫れが徒步者であるにせよ、車

を使用して居るものであるにせよ——も未だ十分に自動車に

慣熟致しませぬ。問題は茲に於て生ずるのでありまして、學

者が「交通の問題は自動車の出現に依つて解決したが、交通

事故の難問題は之に依つて生じた」と申すのは誠に至言と云

はねばなりません。殊に恐るべきことは自動車に依つて起り

まする事故は、之を他の車馬から起る事故に比較致しまする

と、生命の害せられることが頗る多いのであります。街路の

交通を整理し一般の危険を防止すべき責任を有する警察にと

つては、自動車の出現と發達とは頗る困難なる仕事を課せら

るゝことになつた次第であります。

三

我國に於ては今日まで未だ自動車の取締に關して精細な研

究を試みた人はないやうであります。外國に於ても此の方

面に特に有力な研究をして學者と稱せられて居る人は見當り

ませぬ。夫れでも英國にも米國にも相當の研究をして纏めた

著書を出して居る人があります。個人的の學者は別と致しま

して行政上の官廳なり市役所なりでは、交通上の重大なる事

故が續出し又自動車の發達に反比例して一般の交通が阻害せ

られるやうな事態が生じまするが爲に、其の地方の交通の實

情を精細に調査致しまして交通行政の根本方策——取りも直

さず自動車行政の根本方策になりませんが——を定めた事例

は少くありません。ロンドンに於ても度々交通の混雜緩和の

問題が特設の委員會に於て論議せられて居ります。マン

チェスター市の如きは特に歐米各國の大都市に視察員を派遣

して交通状態並に對策を研究せしめ、市内の交通に關しまし

ても非常に詳細な調査を致しまして立派な報告書を出して居

るのであります。パリ、ニューヨーク等に於ても此の問題は

度々研究せられ其の結果に依つて種々の施設を實地に講ずる

やうになつて參つたのであります。

四

外國の大都市に於ける道路が必ずしも自動車交通を目的として築設せられたものではありませんが、之を我國の都市に比較致しますると幅員も頗る廣いのでありまして、車馬道と人道の區別のないものは殆どないと申して宜しいのであります、私がロンドンの警視廳を見學致して居ります當時、談偶々我國の街路の狭いことに及びましたが、其の交通課長は車馬道と人道との區別のない道路で多數の自動車が交通し得ることは一寸想像が出来ないと申して居りました。只に道路の幅員が廣いのみならず、大都市に於ては我國の如く架空の電線が殆どありません。尤も電車に架空線を使用して居るところでは其の電柱はありますが、我國の如く電燈も電話も電信も電車も夫れ／＼に大きな柱を道路の兩側に併べ立て、道路の有効幅員を狭ばめて居るところは餘り承知致しませぬ。又道路の舗装は頗るよく施こされて居りまして、雨が降れば泥濘となり風が吹けば龍巻が起り、凹凸はあり放題、修理の出來たといふ道路は洪水後の河原の如くに大小の石コロで埋つて居るといふところはありませんから、自動車にせよ馬車にせよ通行は極めて容易なのであります。之に加ふるに路上の交通機關は自動車を主とし、馬車電車と少數の自轉車に限られて居ると申しても大なる誤りはないのであります。

て、車道上の交通機關の一般的速力は之を我國に比して頗る早いのであります。又其の運動も頗る輕快なのであります。我國の如く徒步者が雨傘をさして車道上をノロノロ歩行して居る光景は餘り見當りませぬ。徒步者が道路を横斷する場合を見ましても、服装の關係もありませんが男女ともに頗る敏活に歩行を致して居ります。其の他道路上の特別施設に致しまして、例へば安全島の如き我國では極めて少數の電車停留場に設けられて居るのみであります。あちらでは道路横斷者の便宜の爲に廣く設けられて居りまして、自動車の交通頻繁なる廣い道路では、眞に安全島たるの效用を發揮して居るのであります。各種の道路標識——之は我國に於ても最近規定も出來、實際にも大分出來たやうであります。——の如きも廣く田舎の方まで建設せられ居るのであります。又自動車運轉用の地圖の如きも頗る發達して居るやうに考へます。英國に於ては幾十かの路線に付ては特別の自動車用地圖があつて、特別の裝置により自動車の進行に連れて他圖が自動的に捲き出されて、常に自動車の現在する地點附近の地圖が表面に出て居るやうなものも出來て居るのであります。

五

世間には往々にして歐米各國の大都市では、十字街頭に立

つて交通の行進停止を信號して交通を整理する以外に、自動車に付ては嚴重なる取締をして居ないと云ふ人があります。此の議論は殊に自分で自動車を所有し、外國をも遊歴して來られた方々から聞くことが多いと思ひます。其の議論の反面には我國の自動車に對する警察取締が餘りに嚴重であることを暗示せられて居ることが多いやうであります。勿論歐米諸國に於ける自動車の取締は、之を我國の現在に比べますと概括して寛大なりと申すことは事實に相違ありません。事柄によつては我國に於て八ヶ間敷く申して居ることで、向ふでは全然放任して居るやうなものもあります。例へば自動車の所有者が自家用として運轉する場合には、只手數料を納める丈で試験も身許調べも爲すことなく免許證——之を免許證と云ひ得るや否やは疑問であります——を下附するが如き、又地方に依つては一般的に最高速度の制限を置かざるが如き事例も多々あるのであります。然しながら斯様な場合にも營業を爲す運轉手には技術や學科の試験を爲すのが普通でありますし、速力に付ても一定の地域、例へば公園内、交通頻繁な市街地、學校病院の附近等では、夫れなく一時間何哩——中には随分嚴重な制限を附して八哩十哩といふやう例もありま——と速度の制限を加へまして、オートバイで追かけて速

力超過の違反者を取締つて居るところもあるのであります。其の外番號札の如き、例へば伯林に於ては夜間に番號を明瞭に認識せしめる爲めに、後部の番號は磨り硝子の上に書かせ内側に燈火を點けしめて居るのであります。前照燈の光力角度構造等にも、色々な研究の結果、嚴重な制限の置かれて居るところもあるのであります。タキシートのメートルの如きは、到底我國に於ては考へも及ばぬほどに嚴重に検査を致して居るのであります。其の他にも我國に於ては左迄嚴重に致さない事柄で、向ふで非常に嚴重な取締をして居ることもあります。例へば米國の諸都市に於て自動車を一定の時間以上路傍に置くことを嚴禁し、多數の專務巡查を使つて時計を見比べて反則者の檢舉に努めて居るが如き、又停車中の電車の側の通行を絶對的に禁止して居るが如き其の例であります。交通警察に従事する警察官も頗る多く、反則者の處罰件數も仲々多いのであります。紐育市の如き交通事故専門の刑事裁判所を持つて居ることは、已に諸君の御承知の通りであります。

六

翻つて我國に於ける自動車取締の經過を考へまするに、自動車の發達は極めて最近の事に屬し且其の發達が尙未だ幼稚でありますので、取締の方面も亦従つて進歩して居らない

憾があるのであります。大正八年に現在の自動車取締令が内務省令として發布せられます以前には、各府縣區々に取締の規則を出して居りまして中には随分無理な規定のものもあつたのであります。自動車の数の増加、利用者の増加に伴ひまして事故も段々増加して参り、自動車や運轉手の地方間の移動も頻繁となつて参りまして、從來の如き各府縣區々の規則に依つて取締ることが不便となり、議會に於ても種々の議論を見るやうになりました遂に省令で以て全國を統一した現在の規則を作るに至つたのであります。

現行の自動車取締令に付きましては、諸君が十分に御承知のことゝ信じますから、私は其の内容に付ては茲に申述べませぬ。只現在の取締規則に關しましては、世間の批評を受けて居ります點がありますので、其の一二の點に付て意見を申上げて御参考に供し度いと思ふのであります。

現行の規則に付て一般的に受けまする批難は、取締の内容が餘りに嚴重であり、且自動車の實際に協はないといふのであります。具體的に申しますれば一般的に最高速度を一時間十六哩となしたるは其の制限嚴酷に失するといふのが第一、運轉手の免許手續が嚴格に失するといふのが第二ではないかと思ひます。私自身の如きも立場を替えて見て、自動車の使

用者なり運轉手なりになつて考へますと、是等の點に付ての御批難を必ずしも無理なりとは思はないのであります。之を外國の實例に徴して見ましても、自動車の速力は當初極めて嚴重なる制限を受けたものが、漸次に其の制限が緩和せられ、今日に至つては概論して申しますれば、一般的には之を制限することなく、特別の理由のある地域なり地點なりに限つて之を制限することに進みつゝあることは、前に申述べた通りであります。我國に於ては大正八年の統一以前には、府縣に依つては随分甚しき速度制限があつて、一時間三里とか八哩とかといふやうな個所もあつたのであります。夫れが兎も角も今日十六哩に延長せられたのであります。徐々ではありますが一般的の速度制限緩和の方向には進みつゝあるのであります。十六哩の制限は實行不可能なりといふ議論もあります。一方自動車を専門に扱つて居られます方では速度制限は理想的だと評せられる方もあるのであります。私自身は嘗て地方に居ります當時、一時間二十哩までの速度を許した經驗を有して居ります。二十哩の當否は別と致しまして、將來に於ては一般的の速度制限はある程度緩和せらるべきことであらうかと考へるのであります。

運轉手たるの免許に付きましても、外國に於ては家用の

ものと營業用のものとを區別し、所有者自身の運轉には極めて容易に免許を致して居ることは前申述べた如くであり、我が國に於ても將來は左様な傾向に進んで行くことは殆ど疑ありません。然し近き將來に於て速力の制限なり運轉手の免許なりを、外國の如くに非常に寛大に取扱ふことに爲り得るや否や其の程度如何は、別個の問題として更に考慮すべきことでありまして、輕々に斷すべきではないと考へます。

七

私は曩に外國大都市に於ける道路及び路上交通機關の種類速力等に於て所見を申述べましたが、是等諸種の條件の可否が自動車の發達に影響することの頗る大なるものあるは申すまでも御坐いません。我々取締の仕事を致して居りますものにも、是等の諸條件は重大なる關係を有して居るのであります。

御承知の通り我國の道路は、大都市の中で特別に擴張せられ、ました極めて少數のものを除きますと、其の幅員が恐ろしく狭いのであります。其の上に入道車馬道の區別のないものが澤山あります。否な寧ろ歩車道の區別のあるものは極少いと申すのが適當なのであります。其の上に少し廣い道路は大抵電車が通つて居りまして、極度まで運轉せられる電車が鈴

成りの人間を吊ラ下けて走つて居ります。路上交通機關の種類の多きこと、速力の不同なること、は實に驚くべき程であります。徒歩者が勝手に車道を横行或は縦行するのは問題外と致しまして、人力車あり荷馬車あり荷車あり牛車あり三輪車あり更に極めて多數の自轉車があります。巧妙な自轉車乗りが貨物自動車の横脇に「附着」して走ります。一度自動車が交通巡查にでも停められますと、見事に自動車や馬車の間を潜り抜けて天晴れな冒險振りを發揮致します。斯様な交通狀態が世界何れの國で見られませうか。私は寡聞にして外國に於ては一度も斯の如き情景に接した經驗を有しませぬ。路面の悪いことは今更申上るまでもありません。阪路の多いことも外國の大都市中東京の如きは絶無なりと申せないまでも稀有であります。市民は未だ自動車の危険に十分に慣れませぬが爲に、又國民性の一特徴として人を押し除けても前へ出やうと致しまするが爲に、又小さな冒險を好みまするが爲に、平氣で危険の場所に出て参ります。自動車に乗つて居りますて東京程ヒヤ／＼する感じのする都會は類例必すしも多くはありますまい。又東京程自動車がブー／＼警笛を鳴らす處も他には澤山ありますまい。私はよく申すのでありますが、日本程自動車の運轉手の技倆の進歩して居るところは外國には

なくはないかと思ひます。舶來並の運轉手の技倆では日本で

八

は危くて市中の運轉は出来ませぬ。東京の町では自動車が見直ぐに走るとは殆どありません。大抵の場合には人をよけ、車をよけ、水溜りをよけて縫つて走つて居るのであります。運轉手の技倆の世界に發達することは誠に結構であります。之は反面に何を意味するのでありませう。之を取締上から見ますと結局は運轉者が外國よりもより高き技倆あることを要求しなければならぬことになるのであります。速力制限に付ても危険防止の上から同じく外國よりも厳しき制限を加えねばならぬことになつて參るのであります。私共も自動車に經濟速力のあることも承知致して居ります。嚴重なる速力制限が自動車利用上から見ても必ずしも得策に非ざることも承知して居ります。又其の執行の困難なることも、現在に於ても或る程度までの取締しか出来て居らないことも承知致して居るのであります。然しながら社會の保安の責任を有し、一般交通の安全を保護しなければならぬ任務を脊負つて居るものから見ますれば、先に申上げました様な自動車の運轉に關する諸種の不都合な條件が除かれな限りは、自動車の取締のみを緩めて他の交通者や交通機關の蒙る迷惑と損害とを閑却する譯には參らないのであります。

自動車の取締に就て

私は又屢々自動車を使用せらるゝ方々から東京に於て自動車に泥除を強制するの都合なることを聽て居ります。夫れ等の方々は此の泥除は世界に類例のない滑稽なもので、且少しの實益もないのに高い金を拂はして附けることを強制するのは不都合だと云はれるのであります。私も時々全く效用を爲さない泥除を實見致します。又外國に斯の如き規則を作つて居る實例を知りませぬ。恐らくはこんな馬鹿けたものを強制して居る國はないのであります。私は此の話を聞く毎に一問を發するのであります。世界に何れの國に東京の如く水溜りと泥濘の連續して居る街路がありますかと。私も時々雨天の日に自動車で外出することがありますが、自動車近づきますと着飾つた女の人が雨にぬれながら立ち止つて傘を横に倒して自動車のハネを避けて居るのを見ます。雨傘を泥除に使用する市民が外國の何れの都市に御坐いませうか。自動車の泥除は自動車の使用者には馬鹿けたものでありませうが、多數の徒歩者にとつては決して馬鹿けたものではないのであります。根本の問題は泥除の可否に存せずして道路の可否に存するのである。外國に泥除の規則のないのは警察官が賢明なが爲ではなくて、道路の管理者が道路らしい道路を作

つて呉れたからであります。私は茲にお出の諸君から笑はれ
ても道路の状態が今日の有様である以上は、泥除の廢止には
賛成は致さない積りであります。

交通警察の問題に付ては現在の警察は無理と無理との十字
路に立つて、四方から不平と批難とを浴せかけられて居ると
申しても宜しいのであります。

九

斯様に申しましても私は今日の交通整理なり交通上の諸取
締なりに付て、社會の批難を受くべき缺點更になしと申すの
ではありませぬ。我國の交通警察は尙極めて幼稚でありまし
て、例へば警視廳の爲すところを見ましても、ゴー、ストツ
プのセマフオールを動かして行進停止の交通整理を致すのを
交通警察の生命なるかの如くに考へ、交通事故に關する根本
的研究なり、交通警察の組織運用なりに大なる努力の續を
認むることのない状態でありまして、今後更に大に改善すべ
き餘地が多々あるのであります。従つて私は一般市民諸君
なり、又交通に特別の關係をお持ちになる諸君の間から十分
に御意見なり御希望なりを伺ひ、夫れ等をも参考として交通
警察改善の方策を講じて行かねばならぬと思ふのでありまし
て、若し諸君より忌憚なき御意見を承ることを得ば、私にと

つては望外の喜びであるのであります。

交通警察——言葉をかへて申せば自動車取締になります
——の改善問題を考ふる上に於て起り来る題目は多々ありま
するが、私は其の中で具體的問題として特に注意をしなけ
ればならぬ三點に付て愚見を述べたいと思ふのであります。

其の第一は従來は交通に關する調査研究が不十分であつた
と考へます。近來八ヶ間敷なつて參りました自動車の事故に
付て見ましても、其の發生の主たる原因が奈邊に存するかの
研究が頗る不十分のやうに思はれます。朝野の議論は只運轉
手が不都合なりと謂ひ、警察官憲の取締が不十分なりと云ふ
に止まるやうであります。勿論斯様な點が事故の原因である
場合もありますが、其の全部が或は其の大部分が斯様な簡單
な原因に基くものとは、私共にはどうしても考えられませぬ
是非とも今一步其の先きまで遡つて行かねばならぬ。即ち事
故の發生原因に付ては其の時間、地點狀態等を專斷的に巨細
に調査し研究して、將來の方策を定める資料としなければな
らぬのであります。多數の事故を研究して參りますと自ら一
種の理論が歸納せられます。米國の實例で申しますると、自
動車の轍殺事件は勿論交通巡查の居る交叉點に於ては極めて
少い。交通巡查の居らない場合でも交叉點では比較的になん

く、重大な事故は通例ブロックの中央で起つて居るのであります。此の點が確められ、ば、自然ブロックの中央の横斷を禁止する——或は自制せしむる——方法を探ればある程度まで事故を減ずることは出来るわけであります。又事故と時間との關係も餘程注意を要する。統計によりますと事故は午前中は極めて少くして午後になつて著しく増加する。午後の中でも特に事故の多い時間は略々定まつて居るのであります。之が分れば其の時間に特に交通巡查を増すことも出来れば、自動車の運轉手に豫め注意をしてやることも出来ます。

事故と照明との關係も亦大に注意を要する。自動車の前照燈の問題も之に關聯して起つて來るのであります。前照燈の問題に付ては幸ひ我國でも照明學會に於て近時種々御研究になつて居られます。之等の結果が發表せられますれば、自然私共取締に當つて居るものは之を利用して行くことが出来るわけであります。取締の方法自體に付ても専門的に研究を致して改善の方法を講ぜなければならぬのであります。

第二に路上交通機關の種類や速力を規律することは至難であります。が、街路の擴張や路面の鋪裝や路上建設物の取除きや、電車の改善——地下線なり高架線なりの新設であります。が——等に付ては是非とも輿論を起こして、出来るだけ

早く改善をして頂かねばなりません。大震災の後であります。經濟力に至大の打撃を受けた今日ではあります。幸ひ復興計劃の論議せられて居る際でありますから、此の點の論議を盛にして當局者を刺激致すのは最も適當な機會であると存するのであります。之が出来ない以上は自動車の十分なる發達は到底望み得べきではありません。是等の問題が解決の出來ない間は相變らず警察は無理と思はれる様な取締を致す外に仕方がないのであります。交通の状態は益々悪くなる許りであります。警察の取締の嚴否の問題でなくて、至るところに交通の流れは堰止められ、速力を生命とする自動車の如きは今日以上に效用を減殺するに至るであらうと考へるのであります。

第三には交通に關する公共の徳義心を養成して行かねばならぬと思ひます。徒歩者の車道を通行致すこと等は假令本人自身に直接の危險がないと致しましても、之に依つて車馬殊に自動車の通行には可なりの障礙を與へて居るわけであります。事は極めて小さいやうでありまして必ずしも小さくないのであります。然し徳義心は單に之を徒歩者や荷馬車輓のみを求むべきではありません。先づ自動車の使用者なり運轉者なりが第一に之を心懸けねばなるまいと思ひます。必要もな

いのに無暗に速力を出して他の車を追越したり、少しの注意で他人に迷惑をかけずにする場合に、平氣で他人に迷惑をかけたりまする事例があります。恰も自動車の使用者は道路の交通には特權を有するかの如き態度は之を改めねばなるまいと思ひます。同じことは人力車夫にも、荷馬車輓にも徒歩者にも要求せらるべきであります。社會は持ちつ持たれつであります。社會の各人が交通に關して相互に多少の遠慮をし、互助をするの美德を發揮致しまするならば、之だけで今日の交通事故はある程度まで減少し得ること、信じます。交通道徳の宣傳を主眼と致して居る會もあるやうでありますが、今日までにどれだけの仕事を致して居るか私は詳しく承知致しませぬが、自動車の使用者の方面に於ても自衛の爲に——自衛と申すと變でありますが——又自動車の發達を期する上に、此の方面にも御注意を願つて置き度いのであります。

十

最初に申上げました通り私は自動車の取締に従事致して居るものとして、専ら其の方面に關係のある事項に付て卑見を申述べたのであります。由來交通警察と申すことの如きは一國の交通政策に附屬して居る働きでありまして、交通警察が獨立して働くものではありませぬ。我國に於ては不幸にし

て今日は自動車行政の根本方策が明瞭になつて居らないやうに考へられます。嘗て軍需局が出来ました頃は軍需品として自動車に關する事項が研究せられたやうに聞て居りますが、今日では殆ど自動車行政の中心が事實上に於てないやうな形ちである。國の制度としては陸軍の保護自動車の制度があるだけではないかと思ひます。我國の將來の交通機關としての自動車の位置如何、鐵道との關係如何、道路との關係如何、之等に關しては國の政策として如何なる方針を採るべきかの問題を考へるべきではありませんまいか。之に伴ふて關稅を如何にすべきか、自動車稅を如何にすべきか、石油に關する方策を如何にすべきや等の問題も亦考へべきであります。自動車自體の取締の如きは此の種の行政の根本問題に比すれば實は小なる問題なのであります。又根本方策の定め方によつては取締の方針にも影響が及んで來るのであります。

從來我國に於ては、政治にも行政にも、餘りに官憲に依頼し過ぎる傾きがあります。官界に在る者は又自己の獨斷で事實に副はない仕事をすることもあるのであります。之等の弊を矯めるが爲に、民間に有力なる學會なり協會なりが發達して、自ら調査もし研究もして一面には輿論を作ると共に、他面には官界を刺刺せられるやうになる事を望むのであります。