

# 研

# 究

## 道路と交通取締

警視廳交通課長 藤岡長敏

はしがき

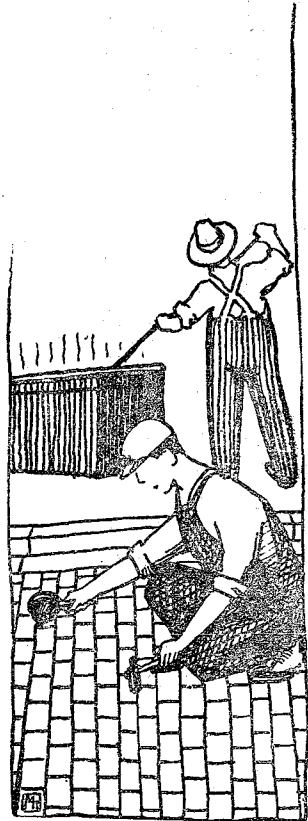
本文は昨年十一月警視廳で行はれました監督員講習會に於て、私が擔當致しました講演の速記の一部に、多少筆を加へただけのものでありますから、冗漫な所不備な點、或は本誌には不向な箇所等も少くないと存じ

ますが、お許を願つて置きます。

### 第一講 交通状態

#### (一) 道路の状況

行政の目的は何であるかと云ふことを、しかつめらしく論じて行けば、非常にむづかしい問題となるのでありませ



うが、之を極く常識的に解釋して、社會狀態の秩序維持とその改善とに在ると云つても大した誤ではなからうと思ひます。果してさうだとすれば、交通警察も亦行政の一分科である以上、その目的とする所は、社會狀態の一態様たる交通狀態の秩序維持とその改善とにあると云ふことは申すまでもないことであります。

然らば交通状態とは何を意味するかと申しますに、讀んで字の如く交通の行はれてゐる有様を指すのであります。之を言ひ換へれば、(1)如何なる状況の道路上で、(2)如何なる交通が、(3)如何様に行はれてゐるかと云ふことに他ならないのであります。

彼様に道路の状況は、交通問題の重要な前提をなすのであります。ところが現在東京の道路はどうでせう。震災前ですら『東京市には道路(Road)なし唯僅に通路(Pass)あるのみ』と一外國人に喝破せられ、或は『東京の道は道路ぢやないドロ(泥)だ』と駄洒落の材料となつてゐる程でありましたが、その道路さへ大震災の爲著しく破壊せられ、

未だ充分修復せられてゐない處が少くないのみならず、復興事業に伴う諸種の工事が到る所に行はれてゐて、益々之を荒らしてゐると云ふ有様ではありませんか。『東京は永久に未完成の都市である』と云つた誰かの言葉は、現下の道路の状況を見ると、益々その感を深くさせられるのであります。しかしながら、吾々交通警察に關する任務を授けられてゐる者は、道路の状況が如何様にあらうとも、その上に行はれてゐる交通を整理し、秩序の維持と改善とに、全力を盡さねばならないのであります。

## (二)交通機關

以上述べました通、現下の道路の状況から致しまして、吾々は既に交通警察上非常な難問題を課せられてゐるのであります。その上現在の交通機關に依りまして、更に大なるハンディキャップを負はされてゐると云はねばなりません。若し道路が良くつて交通機關が單一であるならば、交通整理はこれ程骨の折れる問題ではありません。假令道路が多少悪くとも、交通機關が單一でありましたならば、

交通取締の對策は極く簡單に案出することが出來て、整理も亦容易に行ひ得ることと思ひます。ところが現在に於ける吾國の交通機關を觀まするに、實に種々雜多なものが行はれてゐるのであります。例へば東京市及其の隣接の町村だけに就て申しましても、約一萬二千の自動車、二千の電車、一萬の人力車が歩行者を叱咤しながら疾驅して居り、それに加ふるに、約一萬八千の荷牛馬車、十三萬八千の手挽荷車が荷物を滿載してのたくつてゐる、その間を約三十五萬にも及ぶ自轉車が飛鳥の様に縫つて走つて行くと云つた状態であります。世界中の何處の都市を尋ねても之程複雑な交通機關が、まるで玩具箱を覆へした様に、狭い而も悪い道路の上で、ごつた返へしをしてゐる所はありますまいと考へます。従つて吾國の警察官程交通警察に關して割の悪い境遇に置かれてゐる所は、他になからうと信じるのであります。

曾てバリーが交通整理の問題に行き詰りまして、當時交通整理が最も良く行はれてゐると稱せられてゐたロンドン

に、多數の警察官を見學に派遣したことがありました。その時ロンドンの警視總監は『佛蘭西から百人や二百人の警察官が見學に來たところで何の役にも立たない、バリーの市民を全部見學によさなければ駄目だ』と云つたさうであります。全く如何に嚴重な取締を致して居りましても、通行者の總てを常に取締圈内に入れて置くと云ふことは、不可能な事に屬します。之に引き換へ、交通状態が改善せられれば交通整理には、少しも骨が折れないのみならず或は殆ど交通整理を必要としないと云ふ所まで進め得ると考へます。私も先年東洋では上海が交通整理をうまく行つてゐると云ふので視察を命ぜられたことがありましたが、その時に『上海の交通整理は必ずしも巧に行はれてゐると云ふことは斷言することが出來ないが、交通状態が良くつて整理が容易に行はれてゐると云ふことは即斷することが出来る』と復命して置きました。實際上海でやつて居ります様な、悠長な交通整理を、銀座や須田町の様な所に、そのまま移して見て、満足に交通整理が出來やうとは思はれま

せぬ。しかしながら、ロンドンと云ひ上海と云ひ、交通状態が非常に良いと申しまでも、之は偶然、良い交通状態が出現したのではなくつて、多年に亘る継続的努力が之を馴致したのでであると云ふことに注意しなければならぬのであります。

### (三) 交通事故

交通整理は後に述べます様に、最も安全にして圓滑なる交通を目標として行つてゐるのであります。此の安全が破壊せられたときに交通事故が発生し、此の圓滑が害はれたときに交通の澁滞が生じるのであります。吾國の交通状態が非常によくないと云ふことは、既に申し上げた通りであります。従つて之に依つて発生する交通事故の数も非常に多いのであります。大正十三年中に於て、警視廳管下で発生しました交通事故は、件數に於て一五五三二を數へるのであります。その内二〇四名の死者と、九一七一名の負傷者を出して居ります。又交通事故の爲に、或は自轉車のリームが折れたとか、スポークが曲つたとか云ふ様な物

件破損に依る零細な損害を、警察署から報告せられた通に見積つて累計して見ますれば、同じく大正十三年中の交通事故に依りまして、二二三八三〇圓八二錢と云ふ巨額の損害を被つてゐることになるのであります。即ち二日に約一人の死者を出し、毎日約二十五人の負傷者と、約六百圓に價する物件破損を出してゐる勘定になるのであります。若し之だけの被害が、殺人狂だとか或は強盜殺人等に依つて行はれたとすればどうでせう。一人の兇惡な犯人が捕らはれないと云つて、滿都の人心が戦々競々として大騒をしたらたではありませぬか、然もそれより以上の猛威を逞しうしてゐる交通事故に對しては、市民が殆ど無關心であり冷靜であると云ふのは、寧ろ不思議であると同時に、之だから交通事故の数が減少しないのであらうと寔に遺憾に考へる次第であります。しかし交通事故の問題はひとり吾國だけではなくて、世界各國の大都市に於ける、近代の一大難問題とせられて居ります。米國に於きましても自動車事故の爲に、生命を落した者が一九二二年には一四〇〇〇人

の多數に上つて居ります。この數は實に、アメリカが世界大戦に参加したことに依つて拂つた犠牲よりも、遙に大きいと云ふことでありますが、全く驚くの外ありません。

#### (四) 交通状態の社會的影響

人間の通有性として、被る損害に對しては頗る敏感であります。失ふ利益に關しては比較的冷膽であります。交通の安全が破壊せられた爲に生じる損害、即ち交通事故に依つて被る不利益は、前掲の數字の如く莫大なものであります。交通の圓滑を害せられた爲に生じる損害、即ち交通の滯滞に依つて失ふ利益は、計算にこそ表せないが、更に大なるものであらうと信じます。之等の積極的並に消極的の損失の他に、吾々は交通事故及交通滯滞の爲に、いつの間にか心理的に憤ふべからざる損失を被つてゐるのぢやなからうかと思ひます。

自動車が多くなつてアメリカに社會主義者が激増したとさへ云はれて居ります。誠に自動車の無作法な運轉は、多くの歩行者の神經を著しく尖らせるものであります。又急

ぎの用事があつて電車を待つてゐるに拘らず、來る電車も來る電車も満員であり、たま／＼すいた電車が來たと思へば、同じく電車を待つてゐる人が一時に押し寄せて、押しあいへしあい、大混亂を演じなければならぬ。乘れないと云ふに至つては、相當愼み深い人でも、已むを得ず腕力に訴へて弱い者を突きのけても乗らうとする様になるのは、自然の勢であらうと考へられます。斯うして震災後著しく荒んだ人心が、一步自分の家の敷居を跨げば、益々心をいらだたせられる様なことばかりであるからたまりませぬ。現下の交通状態が、社會人心に及す悪影響は、或は思ひ半に過ぎないかも知れないと思ひます。

## 第二講 交通取締

### (一) 交通取締規則

交通警察の目的は交通状態の秩序維持とその改善にあると云ふことは、最初に申上げた通りであります。故に交通警察の手段たる交通整理の目標とする所は、最も安全にし

て圓滑なる交通に在ると云ふことも亦、既に一言して置いた通であります。ところがこの交通整理を行ふ爲には、公衆に對して或る程度まで、その自由を制限する必要が生じます。この自由の制限に對して合法的の根據を與へるのが交通取締規則であります。斯様に交通取締規則は、取締上公衆に對して加へる制限に合法的の根據を與へる爲に必要なものであります。これがその存在價値の全部ではないのであります。他の半面に最も安全にして圓滑なる交通の仕方を、豫め公衆に示してゐるといふ點に、重大なる作用と意義とが含まれてゐるのであります。

交通取締規則は交通整理の基礎をなすものであります。交通整理は再三申上げました通、最も安全にして圓滑なる交通を目標としてゐるのでありますから、この規則通に交通も行はれてゐると假定すれば、極少數の不可抗力に依るもの及惡意に基くものを除くの外、交通事故は發生しない筈であります。しかし乍ら前講で數字を擧げて置きました様に、夥しい事故が發生するのは、大部分この規則を遵守

しないことに起因するのであります。ところが取締規則の不遵守即ち反則は、必ずしも全部が全部まで惡意に依つて行はれてゐるのではありませぬ。否寧ろ規則の不知に基くものが多數を占めてゐるのであります。然も規則を知つてゐたならば、敢て斯る不注意なことをしなかつたらうと思はれる様な事例が、少くないのであります。交通取締のことに關して、世界的の第一人者であると云はれてゐるウヰリアム・エノーと云ふ人も『規則を周知せしめることは、最も有効な而も最も經濟的な取締法である』と云つて居ります。

## (二) 公衆の訓練

交通する者の總てを常に取締圈内に入れて置くことは、到底不可能なことであります。故に、警察取締のみに於て良き交通状態の出現に萬全の効果を期待するわけには參らぬのであります。公衆を訓練し、各自の徳義心に訴へ、交通状態の改善を期するより他に道がないのであります。前述のエノー氏も『交通取締の合理的手段として、最も必

要な事は、被取締者を訓練するに在る。車馬の操縦者並に歩行者か、交通に關する彼等の權利を自覺するに到らば、彼等自身がその權利の保護者となり、權利の侵害に對する監視者となり、やがては最善の交通取締者となるであらう』と云ふて居ります。又アメリカン・ポリス・アドミニストレーションの著者であるパークレー氏も、その著書に於て『交通の取締に關し、公衆の訓練の必要なる事は、如何に強く之を主張するとも、誇張に亘ることはない』と云つて居ります。

良く訓練せられた軍隊を指揮することは容易であるが、訓練のない群集を整理することは實に困難なことであります。故に交通の取締は先づ公衆の訓練から始めねばならぬのであります。

### 第三講 交通整理に關する手段

#### (一) 交通整理法

交通整理法として、次に四の方法を述べますが、交通整

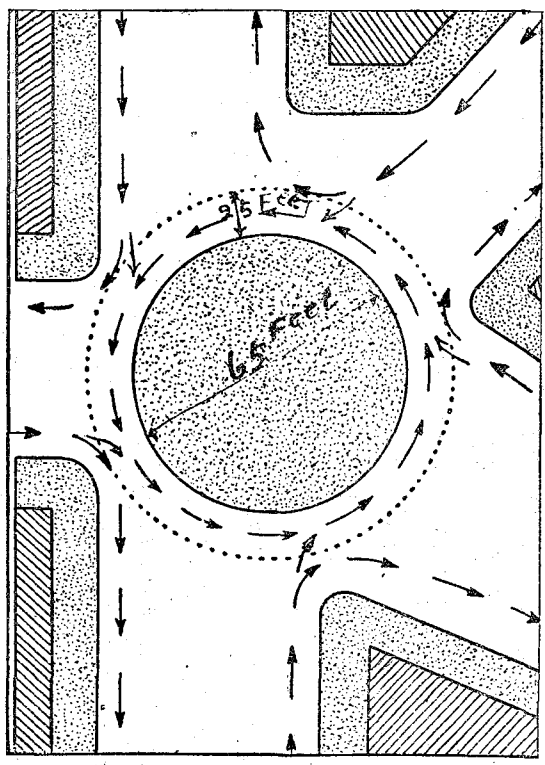
理の方法は必ずしも此の四に限るわけではなく、個々の場所に就てい其の交通状態に鑑み、之に適應する特殊な方法を案出しなければならぬのであります。兎に角最も代表的な方法として、交叉點に於けるもの二と、交叉點以外に於けるもの二を選びまして、簡単に述べてみませう。

#### (イ) 斷續式整理法 (Block System)

斷續式整理法と申しますのは、交叉點に於て、交互に『進め』『止め』を信號し、之に従つて通行せしめると云ふ方法であります。この方法は英國では相當古くから行はれて居りましたもので、アメリカが之を採用致しましたのは一九〇二年のことだと申します。其の後世界各国に於て採用せられまして、今では交通頻繁な都市では、之でなければならぬかの様な有様になつて居ります。しかし乍ら此の方法には二の大きな缺點があるのであります。其の一つの缺點は『止め』と信號せられてゐる間に、後から來るものが皆この交叉點に停滯し、夫が『進め』になつた時一齊に進行を始めるのでありますから、交通は斷續致します。従つ

て路面に於ける交通の分頒が、一様に萬遍なく行き互つて  
 るないと云ふ結果が出現致します。例へば『進め』『止め』  
 を交互に四十秒づつに切り替へると假定致しますと、その  
 道路に於ては四十秒毎

に一團の交通の流れる  
 のでありまして、結局  
 その路面は五〇パーセ  
 ントしか使用せられて  
 るないと云ふことにな  
 るのであります。之が  
 即ち第一の缺點であり  
 まして、第二の缺點は  
 『止め』になると否が  
 應でも停止しなければ  
 ならないのであります  
 から、通行者の意思に反して時間的の損失を與へると云ふ  
 ことであります。



(ロ) 循環式整理法 (Rotary System)

断続式整理法の二大缺點を補ふ爲に考案せられたのが、  
 ここで申し上げます循環式整理法であります。此の方法は  
 前講で紹介致して置きま

したエノー氏の考案に係  
 るものでありまして、一  
 九〇五年紺育コロンブス  
 サークルで試験的に行つ  
 たのが、抑々始まりであ  
 ると云ふことであります  
 之に依りますと、道路の  
 交叉點に一定の圓形を作  
 り、この交叉點を通過し  
 やうとする車馬は、此の  
 圓形を一定の方向に循環  
 して、所要の道路に出ると云ふ方法であります。文句だけ  
 では少し解りにくいと思ひますから、ニューヘブンで行つ



て居る循環式の一例を圖示してみませう。(前頁ノ圖参照)  
見らるゝ通、交叉點の真中に一の安全島の様なものを圓形に設け、その圓の外側を循環的に廻つて思ふ方向に出て行くのであります。斯様にすれば、この交叉點では間斷なく交通がいづれの方向にも流れてゐるのであります。道路が常に萬遍なく使用せられてゐると云ふ結果を得るのであります。

この整理法に依りますと、車馬は間斷なく圓形を中心として通行して居りますから、歩行者の横斷には、非常な危険と困難が伴ふのであります。夫がこの方法に對する一つの有力な非難であります。一九一四年に紐育の第五街五十七丁目の交叉點で試験的に試られた時には『車馬の方面から云へば、非常に好成績であつたが、歩行者にとつては極端に危険である』と報告せられて居ります。しかし最も多く行はれて居ります斷續式整理法には、前述の二大缺點の他に、多くの道路が一箇所に集つてゐると云ふ様な點では、殆ど之を應用ことが出來ないと云ふ、決定的缺點がある

のでありますが、かう云ふ場所にはこの循環式整理法は、應用せられて頗る妙であります。而も中央の圓形もエノー氏に従へば、僅六五呎の直徑圓を描き得る所ならば十分だと云ふのでありますから、東京に於ても採用して好い場所が少くないのではなからうかと考へます。例へば今度出來ます宮城前から東京驛に至る道路と、日比谷の通との交叉點、又は赤坂見附などは多少道路自體に工夫を加へるつもりであれば、うまく應用が出来るのみならず此の方法に依らねばならぬ時が來るのであらうと信じます。

#### (一) 一方交通式整理法 (One-way Traffic)

同一の道路に於て多種多様な交通が行はれてゐると云ふことは、交通を困難にし、混雜を増し、ひいては危険を醸成するものであります。交通を單純化すると云ふことは交通整理上の要諦であります。交通を單純化するには、色々な方法が考へられますが、其中最も基本的な方法は、交通を方向に依つて單純化することと交通をその種類に依つて單純化する方法とであります。交通を方向に依つて單純

化する方法は、ここに述べます一方交通式整理法であり、交通を種類に依つて單純化する方法は、次に申し上げます分路交通整理法であります。

一方交通式整理法は、その道路上の交通を一方向のみに限定する方法でありまして、交通を圓滑ならしめる上に於て、(特に交通頻繁な狭い道路に於ては)非常な効果があるものであります。

此の方法も亦エノー氏の進言に依つて、一九〇八年の春始めて紐育に於て行はれ、同年の秋ポストンに採用せられ一九〇九年巴里に於て模倣せられるやうになり、その後世界各國都市に於ても採用せられたのであると云ふことでもあります。

#### (二) 分路式交通整理法 (Channeling Traffic)

分路式交通整理法と云ふのは、前に申し上げました様に交通するものの種類に依つて、交通の單純化を計る方法であります。例へば甲の道路を通行する車馬は自動車のみに限定し、乙の道路を通行する車馬は荷車に限る、と云つた

方法であります。現に銀座及その裏通で行つて居りますのはこの方法の一種であります。

交叉點以外の交通整理法は、この二に限つたわけではないことは、前にもおことわりがしてある通りでありましてこの二つの方法を色々に組合せることに依つて更に有効適切な方法が生れるのであります。

#### (一) 交通整理に關する道路上の設備

交通整理の爲に、直接必要な道路上の設備に就て、極簡単に申し上げ、本講を終ることに致し度いと存じますが、之等の設備は、道路の一部として、又は道路の附屬物として、是非設置せられる様に、この機會を利用して希望を申し述べて置きます。

#### (1) 安全地帯 (Safety Zone)

安全地帯と申しますのは、歩行者の爲に車馬の通行を禁じた車道の部分を云ふのでありまして、必ずしも電車の停留場に限られたものではありません。しかし吾國の現状から申しますれば、電車停留場以外には殆ど安全地帯がない

のでありますし、又安全地帯は電車停留場に於て最もその必要を感じるのでありますから、ここでは主として電車停留場の安全地帯に就て申し上げませう。

現在の東京市の様に、電車の通つてゐる道路は、主要な道路であり、主要な道路には必ず電車が通つてゐなければならぬと云ふ様な状況であつて、然もその路面電車が市内の主たる交通機關であると云ふ様な都市に於ては、凡ての停留場に安全地帯が設けられねばならぬと考へます。

吾々がこのことを主張するときに、『安全地帯は必要ではあるが、この道路では交通が頻繁だからいけない』とか『道路が狭くて設けられない』とか云ふことを、相當理解ある人の反對論として、之を耳にするのであります。然し交通が頻繁であれば、夫れ丈猶更、安全地帯の必要を痛感するのであります。

現在行はれて居ります安全地帯の最も典型的なものは、軌道から二尺程隔て、そこに四寸位地上げして、四尺幅長さ九十尺（ボギー車二臺分）ぐらゐに出来て居るもので

あります。安全地帯と車道とのレベルを變へることは、歩行者を車馬の危険から、最も安全に保護すると云ふ點に於て効果の多い方法であります。しかし如何なる場所にも、あゝ云ふ風に設計せられた安全地帯が必要であるかと云ふこと及び地上げしなければ、安全地帯としての効果がないかどうかと云ふことは、研究の餘地があらうと存じます。

現にデトロイトの街では、路面に白色の分界線を引いて其の中を安全地帯とし、この兩側にポールを樹て、電燈を取りつけてあるのが少くないと云ふことであります。かうした安全地帯はそこに一人でも歩行者が居ると、その中を車馬が通行することを絶対に禁止し、若し一人も居ないときには、自由に車馬の通行を許すと云ふことに依つて、相當効果を發揮することが出来るのであります。

吾國に於きましても、道路が狭くて車馬の通行が多いところなどでは、この方法が好いのぢやなからうかと考へます又安全地帯を設けることに依つて、車道の幅員を狭めて困ると云ふ様な箇所には、出来れば安全地帯側の歩

を夫れ丈け剪除して、車道の狭くなつた部分を補へば好からうと思ひます。

(ロ) 安全島 (Safety Island)

安全島は歩行者の爲に車馬の通行を禁じた車道の部分であることに於ては、安全地帯と異なるところはありませぬが所謂地帯を爲さない點に於て異つて居ります。安全島は多く道路の交叉點、又は横斷歩道の箇所に設けられるものでありまして、車道を横斷する歩行者の爲に、一時的の避難場所を供給すると云ふ點に於て、大なる効果があると同時に、之が設けられてありますことに依つて、車道の右側左側が明瞭になり、車馬の方向が之を境として分たれると云ふ作用を爲すものであります。

(ハ) 横斷歩道 (Crosswalk)

歩行者がだらしなく所かまはずに車道を横斷すると云ふことは、自他共に危険なことでありますから、車道の横斷はなるべく一定の場所に制限する必要があるものであります。この必要を滿す爲に設けられるのが、ここで云ふ横斷歩道

であります。この横斷歩道が道路の交叉點に設けられることは、前述の効果の他に、『止れ』と信號せられた場合の車馬の停車位置を明示することとなり、本來の目的以外に重要な使命を果たす結果ともなります。近頃の鋪裝工事に於て、漸くこの設備を見るやうになりましたことは、寔によろこばしいことであると存じます。

(ニ) 標識 (Sign)

標識と申しますのは、交通整理上の意思を表示して置く設備であります。例へば『諸車通行止』とか『自動車駐車場』と云つた様な制札、榜標は皆ここで云ふ標識であります。吾國の標識に就ては、遺憾ながら些しも研究せられないと思ひます。現に行はれて居ります標識の様式は、舊幕時代のキリシタンの制札その儘を踏襲してゐるではありませぬか。

エノー氏の研究に依ると、黒と黄色との配色が街頭に在つて最も注意を惹き易いものであつて、第一義的の標識即ち動いてゐるものに對する意思表示例へば『自動車除行』

と云ふ様なものは黒地に黄文字を以て表示し、第二義的の標識即停止間のものに對する意思表示例へば『自動車駐車場』の様なものは黄地に黒文字を以て表示するのが最も良い、特に夜間に於てはこの配色に限ると云はれて居ります。私はこの外に動いてゐるものに對する標識は、突嗟の判別に訴へなければならぬのでありますから、くだくだしい長い文句は絶対に避けなければならぬものであつて、出來得れば、標識そのものの形を見ただけで何の意味であるかがわかる様にして置き度いと思ひます。

(ホ) 交通整理柱 (Dummy Cop)

交通整理柱と申しますのは、所謂ダミー・コップのことです。譯語としては甚だ劣いのでありますが、『默せる巡查』と直譯すれば、猶更その意に遠かる様な氣が致しますから、姑くかう云ふ文字をあてて置きます。扱てこのダミー・コップは一九〇四年に始めてアメリカで考案せられたものださうでありまして、道路の交叉點の中央などに据ゑて置きその交叉點を左折 (アメリカは右側通行なる

が故に) するものは、必ず之を迂廻しなければならぬと云ふ風にせられてゐるものであります。この様式に就ては、色々なものが行はれてゐる様であります。最も良いとせられてゐるものは、二十吋内外の楕圓形の臺に (楕圓形とは自動車等の爲打ち倒されるこ) (する理由とがあつてもころがらない様に) 六呎餘りの高さの (歩行者の頭越しに見える様に) 柱を立て、晝間は赤旗、夜間は赤色燈火を點する様な仕かけになつて居ります。道路交叉點以外の箇所にも、道路の中央に之を立て、その道路の右側左側の分界にしてあると云ふことであります。その近所に道路工事などがあつて、一部分通行止の箇所をこさへる必要が生じたときには、之を集めて來て通行止の箇所の周圍に樹てることになつてゐるさうであります。

(ハ) 信號機 (Semaphore)

信號機は今一般に行はれて居るものであります。別に説明の必要はないのであります。その操作に就て、多少注意を促して置き度いと思ふ點があります。現在の信號は『進め』が直に『止れ』になり、『止れ』が直に『進め』に

變り、何等中間的の信號がない爲、今まで『進め』であつた方向の交通か、全部交叉點を通過しきらないうちに、他の方向の交通が入つて來て、著しい混雜を來すと云ふ缺點があります。この缺點を匡正すべく考察せられたのが、南元町署の小西と云ふ巡查の作つた信號機であります。之は凡ての方向が一時全部『止れ』に出來るやうになつてゐるのでありまして、信號の切替前に、一時各方向に『止れ』の信號を爲し、交叉内にある者の通過し了るのを待つて、他の方向を『進め』とするのであります。銀座尾張町で使用して居りますものは、小西巡查の考案に對し、片山理學研究所長の學術的改良が加へられたものであります。しかし之でも未だ完全であると云ひ兼ねる點がないではありませんせぬ。斯様に現在の信號機には、不備な點が少くないのでありますから、之を操作する者に於て、その場所に於ける交通狀況並交通量を十分判斷し、切替の時機をあやまらない様に、頭腦を働かせて機械の缺點を補ふことに勉めねばなりません。

#### (4) 信號塔 (Traffic Crossmast)

信號塔に關しても、種々な様式がありまして、何れが好いとは申し難いのでありますが、その共通した特長の重要なものを擧げてみますれば、

- 一 信號を爲す者に於て十分交通の狀況を通視し得ること
- 二 歩行者及諸車よりその信號を望見し易いこと
- 三 巡查を完全に車馬の危険から保護し得ること
- 四 巡查を風雨寒暑から救ひ得るが故に長時間の勤務に堪えしめる得ること

等であります。現在東京で行つて居りますやうな信號方法は、最も原始的な遣り方でありまして、しかも電車の旗振と交通巡查とが二重に信號をしてゐるなどは、如何なる方面から云ひましても不都合極まるものであります。之には色のいきさつのあることと存じますが凡て小さい感情を棄てて、國家經濟上、都市の美觀上、交通の安全上、一日も早く統一した立派な施設の出來るやう、祈つて止まない次第であります。