

種以上隔タルコトヲ要ス

第十一條

(一) 後面記號ハ夜間及濃霧ニ際シ明瞭ニ認メ得ヘキ様
照射スヘシ 照光装置ハ何レノ側ヨリスルモ記號ヲ蔽フ
ヘカラズ 運轉手席又ハ車内ヨリスル消光装置ハ消光ノ
際同時ニ總テノ燈火(第四條第一項第五號)ヲ消ス場合
ニ限り許サル

(二) 自動自轉車ニ在リテハ前面記號ハ夜間又ハ濃霧ノ
際兩側ヨリ明瞭ニ認メ得ヘキ様照射スヘシ

第十二條

記號ノ職印カ明瞭ヲ缺キ又ハ警察官署ノ職印ヲ押捺セル
記號ヲ更新スル必要アルキトハ第九條ノ規定ニ從ヒ再ビ自
動車ヲ警察官署ニ提出スヘシ 更新ノ必要生シタル地カ最
初ノ捺印ヲ受ケシ警察官署ニ遲滞ナク到達スルコトヲ得サ
ル場所ナリシトキハ最寄ノ警察官署ニ提出シ職印ヲ改メ又
ハ新ナル記號ニ職印ノ押捺ヲ受クヘシ 且此場合ニ在リテ
ハ許可證(第六條第二項)ニ此旨記載スヘシ

米國 都市交通取締條例準則理由書 (一)

瀧川勸則

本文は本誌第十卷第十號百二頁及同第十一號七十九頁以下に掲載された米國の都市交通取締條例準則の説明
及理由書を翻譯したものである。從て之を讀まる、諸賢は右條文を参照せられんことを望む。

一九二六年に開催したる全國街路及公道安全會議に於て 決議されたる統一車輛法典は次の如き基礎的諸條項、即ち

速力制限に關する事項、不注意の操縦並に道路及車輛設備に關する事項、各州當局に於ける運轉手の免許及車輛の登録に關する事項を包含する。而して本條例の準則は統一車輛法典を補足調和するものであつて次の如き純地方的諸條項、即ち地方官憲に依る地方交通整理及指揮、必要なる標識及信號の建設、駐車に關する取締、歩行者保護に關する特殊條項都市街路に於ける特殊の運轉規則等を包含するのである。

都市條例は主として各州法律に從屬し之を補完するものなることを要する。茲を以て委員會は州の立憲的諸規定に各地方的強制力を有せしむる爲斯かる規定を都市條例中に反覆することを要求する如き州を除きては州法の規定の全部を都市條例中に於て繰返すが如きことは望ましきものにあらざるべしとしてゐる。然し斯かる重複が必要なるところに於ては、統一車輛法典の規定を都市條例中に包含せしむることを以て急務とする。依つてこれに關する補助資料として都市交通條例の準則には統一車輛法典中より採擇し

た事項を加味してゐるのである。

又取締條例は簡單にして其數に於て僅少なることを必要とし交通運輸を容易ならしむると共に一般的安全を確保することを要求してゐる。合理的なる取締條例はそれ自身尊重され又大なる施行範圍を有すべきものとされてゐるが、他面に於て不合理なる統制條例は不秩序を招き、交通官憲の努力に依つて強調することが不可能なりとされてゐる特別狀況の下に在る都市に於ては條例各項の適用に付て相當困難なる問題を包含することが事實となつて現れて來た、例へば交通整理信號を施すべき交叉點又は直通街路を有する都市は車輛及一般歩行者に對する突發的事故に支配さるゝことが多い、斯かる問題を意識しつゝ、都市當局は、地方的事情を充分了解し、且條例準則より發したる交通整理の諸原理に關する特有の適用を爲す爲に、交通調査を施行すべきことを勧告する。

條例準則中に含有さるべきことを豫想せられたる各題目に關し委員會は、題目中の或ものは特別の條例に依つて取

扱はるべきことの結論に達した。されば委員會は如上の題



附録として起案してゐる。

三ノ 近附市崎川縣川奈神(査調勢情通交)

目を各

々公設
交通委
員會の
組織、
交通技
術部の
創設、
貸車馬
溜場、
街路障
碍物の
取締等
の諸項
に分ち

定 義

本條例の熟議に於ては條例中の本質的問題を他の細部に先立つて熟讀することを要する。第一條中に包含せしめた定義は條例の内容に適應する如く準備せられてゐる。獨立せる定義其れ自身を最初に考察することは幾多の問題を惹起する。「街路或ハ道路」「車馬」等の術語は最も妥當なる方法に依つて決定されたものであるから、斯かる考察に對して定義の見地から如何なる變化を施すも、其れは本條例の主要條項を吾人が望まざりし手段に由つて變換すること、なるものである。

條例の規定を熟讀する場合に於て若しも其處に使用された用語の意義に關して何等かの疑義を生ずることあらば、其の不明瞭なる規定又は定義に付ては特別の解釋又は考慮を爲すべく、照會せられんことを希望す。

政府の責任

各地方行政廳はその職能の一として、都市の街路に於ける生命財産保護の義務を有す。本義務の遂行中には都市に於ける、立法、司法及行政に關する官吏の活動を含むものとす、茲に於て交通の統制、取締及其の實施等の諸問題に關し責任を有する地方當局者は互に協調を爲すことを要するものとす。

公設交通委員會及交通技術部

切實なる交通問題に直面せる各地方當局は官公吏に依つて組織された公設交通團體を組織せられんことを勧告してゐる、此の團體の委員たるべきものは、都市立法團體員、交通裁判所判事、各町、警察及立法部の代表者、交通問題に關し權限を有する公園部局等である、斯かる交通團體は市會或は地方行政廳に向つて、都市交通取締に關する最良の方法及交通事故、交通輻輳の軽減に關する最良方策に付忠告を與ふることが出来る。

又斯かる地方當局は交通技術部の設置及都市交通技師の

雇傭を實行せらるべきことを勧告する、都市交通技師は前記交通委員會の一員たることを要するものとせられてゐる。彼等は都市交通事故及輻輳並其他街路の安全にして有效なる使用法等に關する研究を指導し又都市の交通を統制する規則の實施及其の結果を蒐集し、又各地方を通して設置された交通標識又は信號の建設、維持及運轉に關して自己の意見を述ぶることを必要とする。彼等は警察署長又は警察部の交通課長と協同動作を爲さねばならぬ。茲を以て公設交通委員會の設置、交通技師の任命に關する事項と共に多少交通條例の範圍外に屬すと雖委員會に於て最も重要と認めたる問題に關し、委員會は(a)及(b)の二案を附録として制定した。

私設市民交通委員會

其の性質に於て公的でない市民交通委員會なるものは多數の都市に於て極めて好都合のものなることを認めらるゝに至つた。斯かる委員會は一般に交通問題に利害關係を有

する各方面に於ける諸團體の代表者を以て組織する、彼等の會合は意見の交換及都市當局に對する建議書作製等の機會を與へ又彼等は各地方に於ける一般民衆と當局との接觸を促進せしむるものである。

警察の權限

都市の警察部は交通運動の指揮及規則の實施に付新たにして複雑な問題に直面するに至つた。警察は交通に關し次の三つの職能を有する。

- (1) 交通を指揮する
- (2) 規則違反及危険行為防止の爲一般民衆に對して交通取締に關する注意及警戒をなす
- (3) 取締規則の故意的違反者を逮捕する

本條例中第二第三第四の各條は官憲をして斯かる職能を遂行せしむる上に必要なるものである、其他の條項例へば第九條（交通標識及信號に對する服從）の如きは更に交通官憲の權能を規定するものである。

此等の職能を遂行する爲には中央當局統率の下に熟練有



近附町塚平縣川奈神(査調勢情通交)

能の官
吏を必
要とす
る。都
市に於
ける交
通取締
の義務
遂行に
關して
は警察
署長又
は高級
なる特
定警察

官憲に於て之を指揮することが望ましく、之に依りて特に

任命されたる官吏に責任を負はしめ、又都市を通して交通取締規則の解釋及實行方法の統一を促進することが出来る

或る都市に於ては交通官憲を地方分權的に配備した所もある、而して各獨立部署に於て交通事項を管轄支配してゐる。併し此の方法は最も進歩に後れたるものであつて、都市の一部に於ては強硬な統制が行はれ他の部分に於ては緩漫な統制が行はるゝ結果となる、故に統制の實施及其解釋に於て何等統一されるところがない、茲を以て有效なる警察行政は必然中央集權的の統制と指揮を要求するものなることを勧告する。

小都市に於ては分離獨立した交通部は其の必要を認められないが大都市に於ては各官憲は「ラツシュ・アファ」中に普通巡察警戒を要するものとされてゐる。茲を以て條例に於ては必要なる職權に伴ひ交通事項に就て警察署長はその署員に向つて「交通官或は警察官」なる用語を用ゆることを規定してゐるのである。

交通規則に従ふべき官公署使用人

交通取締規則に牴觸した場合餘り嚴格に取扱はれざることを主張する意見が官公署使用人の間に表はれてゐる。然れども之に關しては是等諸人間に謬説の行はれざることが望まじきことである。茲に於て第五條は明確に説明的辭句を以て本條例の各項は合衆國政府或は各州郡市に於て事業經營に従事する一切の自動車使用者運轉手に適用さるべきことを斷言してゐる。但し公認非常用車馬に關し其他條例中に於て除外例を認めた場合は此の限りでない。

自轉車、乗用動物及手押車

第六條は自轉車又は動物を乗用する者は道路法に従ふべきことを規定してゐる。手押車の使用者は第六條の規定に準據し主として車道を使用すべく、乳母車を押す者は横斷歩道に於てのみ車道の規定に従ひ他の場合に於ては歩行者の規定に準據するを要する。

公設交通標識及信號



近附村口川郡倉鎌縣川奈神(査調勢情通交)

都市に於て最も簡單なる交通條例の適用を勵行せんとすも、駐車其他の事項に對する公衆の全部

制に關して迅速に指示を與ふる直接的信號標識の設置を必要とする、斯かる指示の爲には自動車の駐車時間の制限、駐車禁止の場所、安寧防止のために進入を禁止する住宅地域等を指示するを必要とする。

第八條第一項に於ては交通標識及信號竝に當該部局に於て之を設置すべきこと等を述べた、而してこの後者は重要な事項であつてその爲第八條第二項に次の如く規定した違反ノ場所及時ニ於テ必要ナル標識カ正當ナル場所ニ無ク又ハ一般人ヨリ正當ニ認識シ得サリシトキニ於テハ違反者ニ對シ本條例ヲ強制スルコトヲ得ス

前項の規定は勿論條例の各條項に對して標識を強要するものではない、されば本條例の特殊條項が決定的規定を設けて斯かる條項に對する注意を喚起する爲に標識信號の設置を要求したる場合にのみ限るものである。換言すれば何時如何なる信號を要求すべきかを本條例が明示した場合に於て其の設置に關する要求があるのである。

的了解は到底不可能である、此の必然の結果として交通統

交通標識及信號に對する服従

第九條は一切の自動車及び市街電車の運轉手は官憲に依て指示された場合を除き常に交通標識及信號に服従すべきことを要求してゐる。

標識の統一

條例の規定に據て設置された一切の交通標識或は信號は全市を通じて統一たるべきことは最も望まじきことである。又其他の都市に於ける信號標識も出來得る限り同型を採用して統一することが望まじきことである。各都市が同一の一般的標識並符合及信號の制を採用するときは自動車旅行者は徒歩旅行者と同様に如何なる都市に於ても容易に交通取締に關する規定を認識し且之を遵守し得る。故に市會又は其他の地方當局は、條例第八條の規定に準據して公設交通信號標識を決定するに際しては周到なる注意を拂ふと共に、出來得べくんば全國街路交通安全會議の要求した

る團體に依り任命せられたる委員會に於て準備した合衆國技術會議推薦の模範標識制度を採用せんことを勧告す。此の模範主義は米國各州道路職員協會及米國道路局に依つて採用されたる地方道路に對する模範型と合致するものである。

交通に關する「進め」「止め」「止れ」の信號

交通上の「進め」「止め」「止れ」の信號は之を缺くときは亂雜亂脈を來す恐れのある交叉點に於ける交通の交互交替を行はしむる爲の施設であつて、斯かる設備裝置は交叉點に於ける交通整理官の駐在を不要ならしむるものである。假令斯かる係員駐在の必要ありとするも彼等は中絶することなき警笛信號或は腕信號の負擔から解放さるべく、又同時に他の重要な指示、警戒等の必要な機能遂行することを可能ならしむる。

「進め」「止め」「止れ」の信號の效用は主として之を裝置する方法と其の運用に係るものである、交通信號を考慮する場合に

は其の信號は交通を停止せしむると共に之を通過せしむるものなることに注意すべきである、而して各都市當局は常に一定の交通調査に基づき之に依て漸進的に其の裝置をなすべきである。而して信號は常に其の設備を必要とする如き交叉點に於て、又次に述ぶる數個の理由に基づき其の設備が有效なるべき交叉點に於てのみ設備すべきものである。

(1)自動車乗用者の安全、(2)歩行者の安全、(3)自動車乗用者の便宜、(4)歩行者の便利、

交通繁雜なる直通街路には自動車の通過交通が容易に爲さるゝ場合に於ても歩行者の交通安全を期する爲に一定の交通信號又は交通取締官を設置するを要する、斯かる場合には四分の一哩乃至半哩又はそれ以上毎に之を設置するを便とする。斯くして頻繁なる交通を斷續する爲に隣接の交叉點に於ても歩行者の安全を期することを得る。然れども事故の突發したる一切の交叉點に於て交通信號を要求するものではない、偶然の事實は又他の手段に依つて避け得るものである。

交通安全の爲に要求されたる場合以外に於ては交通信號



近附町澤藤縣川奈神(査調勢情通交)

は交通を遲滯ならしむるよりも寧ろ其の迅速を計り得ることの明かなる地點に設置すべきである。一

日中の最大交通量を基礎として交通信號を設備したる場合

に於ては他の比較的交通閑散の時に於ては此の信號は除去することが出来る。

信號に依る整理の方法

交通信號の效力は此の信號が交通の要求に適合するや否やに係るものであつて次の如き方法が考案せられてゐる。

(一) 單獨整理法

特殊交叉點に於ける信號は凡て他の信號を考慮することなく一定時間毎に斷續して交通を整理する。此の方法は他の交叉點から事實上獨立せる交叉點に適用し得るものである。

(二) 同時整理法

一切の信號は同時に同方向に同色を表示する。本制度は特定の街路又は地區に沿ひて隣接せる交叉點に於て採用されたる場合に於ては單獨整理法に優る有利なる點がある然し此の方法は停止を命ぜらるゝ前に出來得る限り多數の交叉點を通過せんとする爲に寧ろ速度超過を促進する傾向

を有するものである。

(三) 漸進整理法

隣接せる信號は交通者をして制限せられたる速度に於て連續的に通行することを得しむる様に通過信號を示す。此の方法は一般的に尤も満足を得らるゝ方法と思考さる。而して本法を特定の都市又は地區に設置せんとする場合に於ては交通の性質、交通量及信號の位置、時間的間隔の正確等に關する周到なる技術的調査を爲すことを要する。斯かる條件の下に於て此の方法を採用すれば他の如何なる方法に依るよりも安全に、より大なる速度に於て、より大なる交通量の通過を許容し得る。漸進整理法を他の整理方法より可なりとする議論は米國技術會議の報告書中に見ることを得。

赤色、綠色及琥珀色の意義

一般的に採用されたる最初の交通信號は通常次の三色、即ち赤——停止、綠——進行、琥珀——注意又は變化の接

三色制度

近せることを表示する爲に使用する。而して琥珀色の指示する正確なる意義は未だ充分了解せられずと雖或場合にはそれは左轉向を行ふ如き特別な目的の爲に使用せらる。

多數の都市に於ては自動車乗用者は多く綠色から琥珀色又は赤色に轉化する場合に於て琥珀色に對しては速力以外の點に付ては何等注意を拂はない状態であるし、他面に於ては赤色から琥珀色又は綠色に變化する場合に琥珀色に於て進行を初むる傾向がある。或都市に於ては最後に述べた場合に於て琥珀色を略し直接に赤色より綠色に變る指揮を爲しつゝあるも、他の都市に於ては全然琥珀色を除外したるものもある。

現在に於ける都市の實際及交通技術者の意見は三色制度と二色制度との二説に岐れてゐる、而して前者は更に「濃琥珀色」と「淡琥珀色」との二派に岐る。而して今此處に於ては其の何れが優越せるやを斷定するは敢て困難なることにあらずと雖、何れか其の一方の制度を採用し之を標準として交通統制を行ふことが望ましきことである。

三色制度が採用されたる場合に於ては各色の意味は次の如くでなければならぬ。

綠色は他の安全及交通取締官の特殊なる指揮に準據し進行することの許可を意味す。

赤色は交叉點或は横斷歩道に進入する前に停止し、綠色の現出するまで停止を繼續すべきことを意味す。

綠色に續く琥珀色は此の琥珀色が現出したる時既に車輛が通常の狀態に於て停止することを得る距離を越えて交叉點に接近し過ぎたる場合に非ざれば、交叉點又は横斷歩道に進入する前に停止すべきことを意味する。此の距離は毎時二十哩の速力に對して五十呎たるべしと制動機並制動機試験に關する國法中に規定がある。従つて若し此の距離内に進入したる車輛は交叉點を通過せなければならぬ、若し琥珀色が赤色に續いて現はるゝ場合に於ては、車輛は琥珀色に依りて交叉點又は横斷歩道に進入することを得ず綠色

の出現まで待留することを要する。

斯かる意義の下に使用されたる琥珀色の繼續時間は停止すべき車輛に要求する時間と正確に合致することを要する

而して此の問題に關し法典の要求する所に従へば、毎時二十哩の速力で五十呎の距離に於て停止し得る時間は約三、四秒である。信號發見後制動機を使用する運轉手等の意見に従へば、普通の都市に於ては琥珀色の現出時間は五秒を以て適當なりと思考せられる。速力の低度なる繁雜地域に於ては三秒にて可なるべく、高速度の許容されたる廣路に於ては六、七秒間の琥珀色現出を必要とする。而して琥珀色の平均現出時間は五秒以上は望ましきものにあらず、強て之に従はんとすれば交通の遲緩を來し其の結果交通者の琥珀色無視を招ぎ進行を繼續する結果赤色の現出前に交叉點に來着せんとする如き傾向を招來する。特殊目的の爲の琥珀色使用、例へば左方轉向又は各方向に向ふ歩行者の行動に對する特別の間隔を定むる爲に使用するが如きは推奨することを得ない。此等の特殊條件は後章に於て論

議することとする。

二色制度

赤、緑の二色のみ使用せらるゝ場合に在りては綠色は三色制度に於けると同様の意義を有する、即ち他の安全を顧慮し交通統制官の指示に従ひて車輛の通過を許可することを意味す。而して赤色は車輛が交叉點に接近し過ぎたる爲に交叉點に進入前停止し得ざる場合に非ざれば交叉點又は横斷歩道通過前に停止すべきを意味する。

本制度が主張する利益は交通者が琥珀色を無視して不法的行動を爲すを防止する點に在りとせられてゐる。然しながら之に對しては交通信號の遵守又は違反は凡て、地方法規の強制力及び公衆輿論に拘束せらるゝものなることを主張しつゝある。

二色制度に於ては一方に對して綠色を赤色に變化し又他方に對して赤色を綠色に變化する場合に於て數秒間赤色の使用を重複せしむることが必要なりと思考せらるゝ。斯の

如くすれば前方に進行して交叉點に入り又は之に接近せる車輛は後方より來る他の車輛に依て進入せんとする交叉地點を明瞭ならしむることを得る、而して此の赤色の重複時間とは通常前項に述べた琥珀色の場合と同一時長なるべきことを必要とする。

色光を轉換する週期の長さ

週期の全長は二或は其れ以上の方向に對する週期の分割と同様、交通状態及其の條件を充分顧慮して規定すべきものである。一般的に言へば普通の状態に於ける短き週期は五十乃至八十秒と論ぜられてゐる。三分間に互る週期の使用(其の中約二分が一方の交通に使用せらる)は歩行者及通者の違反を増加せしむると共に交通の遲緩を來す、短週期を以てすれば近接し來る自動車運轉手は一、二町先方より其の速力を調整し進行信號の現出さるゝ瞬間に於て其の交叉點に到達し得べきが故に全部的停止を避くることを得る。

右方及左方轉向

條例に於ては轉向運動を包含せる一切の行進は綠色の指示に依て開始すべきことを規定した。交通頻繁なる直通街路に於ては之と交叉する他の交通を赤色燈に依りて左方に轉向せしむることの望ましき場合がある、此の事は周到なる注意を以て研究したる結果、特殊の取締規則は各交叉點に於て一個の信號に依て指示さるべき必要を發見すべく、又矢形を以て指示する特殊信號燈により綠色現出の場合を以て左方轉向が行はるべきことを示すは更に有效なる手段である、此方法は色彩標識の完全を期する上に大なる得點を有し、又運轉手に單一標識よりも容易に斯る信號を認識し得るものである。

或る都市に於ては右方轉向は綠色燈に於けると同様赤色に於ても許容されてゐる、但赤色燈に依り右方轉向を爲す前に運轉手は横斷歩道に於て一旦停車し而して後方の歩行者及他の車馬に對して特別なる注意を拂ひつゝ右方轉向を

行ふべしとせらる。此の方法の實施に就ては未だ推奨されたることが無い、之れ本制度は赤色燈の一般規準を破り且車馬に對し警戒と不確實とを招く所以となる故である、運轉手側に於て赤色燈に依て轉向を實行する相當の要求ありたる場合に於ては、是等信號が必要ならざる地點に設置せられ又は信號が要求されざる時に作用しつゝあるか又は信號週期が極端に長きことを意味するものである。斯る状態の矯正は特別規定の設置に依らずして充分考慮さるべきものである。若し特殊地點に於て赤色に對し右方轉向を許すの要ありとすれば左方轉向に於ても同一行動に於ける指示が行はるべきである、即ち斯かる轉向が許さるゝ時には常に綠色を示すべき場合に一個の標識の設置又は之に加ふるに右方を指示する矢形を使用すべきである。

重要な直通街路に於て直角轉向を行ふ場合がある。斯かる場合に於ける轉向動作は「一は右方に他は左方に」通常の運動と同様に見做さるべきものであつて之に抵觸する他の動作は禁止又は制限せらるべきものである、而して斯

かる條件は凡て特殊技術的研究を要するものである。

特殊信號の表示

交叉點の中には歩行者の運動が各方向に於て極めて頻繁なる所がある特に此の交通が自動車の轉向と混合するに於て一層輻輳を來す。斯かる地點に於ては交叉點を歩行者に專用せしむる爲に十五乃至二十秒の週期を有する指示裝置を必要とすることを當局に於ても既に覺知した。前項に於て述べたる如く斯る場合に於ける琥珀色の使用は色彩の一般的指示の意味に抵觸するものなるが故に何等推擧せられざるところが無い。特に歩行者のみの行動に關しては紫色の如き特殊の色彩を用ゆることも可能である、又車輛は一切の交叉點に於て赤色信號に依て停止すべく、或は斯かる場合に小燈を附加し専ら歩行者の動作を指示せしむることも出来る。歩行者に對して各方向に於て赤色を使用することは推奨し難い。之れ赤色燈に服従すべき歩行者並に運轉手を指導すべき努力を無効ならしむる傾向があるが故である

信號の位置及仕様書

信號装置を縁石に置くか中央に備ふるか又は近側に設置するか遠側に配列するかに關しては實際上に於て種々なる異論がある。又屈曲信號は其の指標を一、二、三或は四面になすべきや否やに就ては多くの議論がある。最も有利なる實施としては一般に縁石線又は道側に設置するを以て中央設置に優るものと認めつゝある、多くの不規則交又點に於ては屈曲信號は必ず一切道側に近接して設置さるべきである、故に總ての信號は統一的に道路に近接して設置さる、然れども屈曲信號を道側より離れて設置することも尙多少權威ありとして支持されつゝある。若し道側に近接して設置されたる場合に於ては其の信號は少くとも二方向（一八〇度離れて）を表示すべきである。

交通信號は既に標識、信號、鋪裝記號等に關する米國技術會議の委員に依て多大の論議を戦はされたものである。此處に於て論ぜられた主題は信號制度の細部に亙り法令に

依つて適當に規定することを得ないものに關する當局者側の判斷及實施に關する問題である、而して第十條に於ては三色制度にも二色制度にも又前述の特殊指示に對しても適用し得る信號論説を叙述した。

非公認の信號

交通標識信號等の設置に關する統制は公署又は官公署の指名したる官吏のみ之を行ふ。官公署に依て建設され且條例の規定に合致する一切の標識信號記號等は條例に於ては公設の標識又は信號と稱せらる。

第十一條に於ては街路上に或は街路の視界上に公設にあらざる一切の信號標識を設置し及之を維持することを嚴禁した、不幸にして私人間にありては街路或は公道上に標準交通標識に類似せる標識等を設置し道路傍スタンド及其他の商業的地域を漸次利用せんとする傾向に赴きつゝあり、然れども此の施設は條例により禁ぜられた。

標識の妨害

第十二條は標識を塗抹し又は之を妨害する行爲を禁止するものにして、説明の要はない。

歩行者横斷歩道

條例第十三條は歩行者の車道横斷に特別危険の生ずる如き交叉點に於ける歩行者の横斷行爲に就ての規定である。交叉點に於ける歩行者横斷歩道の指示は二様の目的を有するものである、即ち是等は歩行者をして斯かる横斷歩道を使用すべく他の地點に於て車道を横斷せざるやうに爲すものである。又同時に設定したる横斷歩道に於ては車輛に依る通行者は其の交叉點に於ては歩行者に對し常に通行權を讓歩すべき規定を遵守すべきことを強調するものである、横斷歩道は其の中に於て歩行者の行動が充分に擁護されべき地帯を劃するものとせらるゝ。

條例に於ては如何なる横斷歩道が設定さるべきかに就て

の決定權は警察其の他の官憲に委任せられてゐる、然して又一度設定されたる以後は適當に維持さるべきことを規定した。

歩行者用隧道

歩行者用隧道に關しては條例中に何等特別の規定がないが、各都市に於ては街路上に大なる車馬交通量を支持しつつあるが故に街路横斷地點に於ける歩行者の交通量を考察したる結果車道の下部に歩行者専用の隧道を設置すべきことを推奨する。或都市に於ては斯かる隧道を學校に近接する地點の道側に設置しつつある、之が爲に支出したる經費は學校兒童の安全を確保し車道上に於ける車輛交通の能率を増加する。自動車通路、歩行者通路を各異る段階の道路に依て處理するときは、各交通間に於ける事故發生を防止するのみでなく、同一段階に於ける二種類統制の意義を可能ならしむるよりも一層有效なる交通統制上の手段である。

安全地帯

市街電車停留所に安全地帯を設置することは、乗降客を保護する最も有效なる手段であつて停留中の市街電車を追越さんとする自動車運轉手に對しても又便宜を與ふるものである。幅員の大なる廣路に設定された安全地帯又は安全島も廣路を横斷する歩行者に對して便宜を與ふるものである。

第十九條第二項は市街電車停留所に於ける安全地帯の設置に關する規定である。一切の車馬は安全地帯の設置ある場合を除いては凡て乗降客を處理する爲停止中の市街電車の後方に於て停止するを要する。

或都市に於ては街路鋪裝上にペイントの記號を用ゆることに依て安全地帯を指示する、然れども此れ充分満足すべき施設でない。車輛操縦者は屢々この安全地帯に極めて近接するにあらざればこれを認むるを得ざることがある、故に斯る地點に在る歩行者は未だ充分なる安全を感じるこ

不可能なるものである。他の都市に於ては移動し得る安全地帯指示標を設置した。斯かる設備を有する安全地帯は遠方から之を明視し得て車馬の交通には一種の警告を與へ歩行者を安全に保護し得る。

如何なる形狀の安全地帯にありても之が設置に當りては此點に關する米國技術會議の都市信號標識記號委員會の勸告に考慮を拂ふことを要する。

歩行者及車馬の權利義務

交通事故の記録は驚くべき數に達し歩行者の死傷する割合も又大なる比率に達した。普通法の規則に於ては一切の公道使用者は公道上に於ては平等にして且相互的なる權利及義務を有する主旨を長期間に亘りて支持して居る、此れ法律問題として次の意義を有するものである、即ち歩行者は他の車馬と平等に公共車道を使用し占用する一切の權利を有する。然し實際的見地よりすれば歩行者は明に此の平等なる權利を享有すること無く種々なる制限を受けつゝあ

る。歩行者運動と車馬運動との間に存する争論は共に兩者の不當なる不便を除去することに誘導されるべきである。歩行者は當然現在彼等が車道使用に關して有する同等の權利を讓歩すべきものであつて、商業或は住宅區域に於ける交叉點或は歩行者専用の横斷歩道以外の場所に於て車道を横斷せんとする場合に於ては歩行者は車馬に對して通行權を讓歩すべきものである。前述の取締に由つて利益を受くる車馬使用者は當然交叉點及歩行者専用の横斷歩道に於ては歩行者に通行權を讓歩すべきである。

第十五條の規定は交叉點又は表示せる横斷歩道以外に於て車馬に通行權を讓歩しつゝある歩行者に對し、交叉點に於ける法律的保護を與ふる旨を規定した、然れども此の後の要求は車馬運轉者をして歩行者の保護に對する適當なる注意を拂ふの義務を免れしむるものではない。條例の用語は運轉手が通行權を獲得するのでなく却つて歩行者が之れを讓歩するの意である。

交通を整理する交叉點に於ける通行權

交通官吏或は「進め」「止め」の信號に依つて統制される交叉點に於ける歩行者の運動に就ては特殊の問題が提出されつゝある。或都市に於ては歩行者は「進め」の信號に依つてのみ車道を横斷することを要求する、而して此の規定は或都市に於ては成功を收むるも他の都市に於ける當局者は之を採用したる結果に就ては疑惑を抱き、交通の指導強制に關するデリケートなる問題を含むものと認めらる。

進行信號に依つて行動を開始する車馬の交通多量なる地點に於て高速度の車輛と共に歩行者が車道を横斷することは明かに危険を伴ふものである、又他面車馬の交通量少き地點或は車輛に對する進行信號現出時間の長き地點に於ては歩道に滞留しつゝある歩行者は竟に待飽ぐみて直ちに車道を横斷する恐がある、此點に關する歩行者の取締に付て成功を期する爲には、條件を適當にし且歩行者の正當なる常識に訴へなければならぬ。

交通を統制する交叉點に於ける歩行者の取締に關して採用すべき取締法規に付ては條例は選擇的規定を設けた。第十六條の最初の部分に於ては單に進行信號に依り進行を開始したる車馬に對しては歩行者に於て通行權を讓步すべく然してこれと同様車馬に對しては進行信號に依り轉向せんとするものも、進行狀態に在る歩行者に通行權を讓步すべきことを規定した。

選擇的に規定した第十五條に於ては歩行者は停止信號に對して車道を横斷すべからざることを規定した、又交通を統制する地域に於ける歩行者は交叉點以外に於て街路を横斷することを禁止せられた。又此の規定は同時に車輛運轉手に對して進行信號に従ひ行進を開始せる歩行者が反對側の縁石線内或は安全なる場所に到達する迄之に對して通行權を讓步すべきことを規定した。「安全なる場所」なる用語は多くの都市に於て施設した「安全島」なる語と同様の意義を有する。

歩行者の歩道及横斷歩道の使用

繁雜地帯の歩道に於ける歩行者の行動は總ての道路に於て歩道に相當すべき區域の使用を必要とする程度にまで到達した。多くの都市に於ては繁雜地帯に於て、貨物積載、建築用材の貯藏竝に建築作業の爲の歩道使用及占用等に對し各種の制限を付した。本件に付ては附録Dに於ける街路遮斷事項中に包含されてゐる。歩道上に於ける歩行者の自由通行は歩行者をして事故發生の危険ある車道に出でしめず、又車馬の進行を妨害せしめざる目的に於て必要なるものである。

歩行者が横斷歩道の右側を通行することは交通の安全及明確の爲に極めて須要なる事項にして第十七條の規定は即ち之れである。