



交通取締令制定の議

内務事務官 武井群嗣

法の公布された年である。

來年のことを言へば鬼か笑ふと云ふが、今私は爰に十年後に於ける日本の道路を豫想してみたい。が、それには先づ十年前の過去に遡る必要があらう。十年前と云へば道路が國土の地形が自ら其の開發を困難ならしめたのと、封建

諸侯が故らに交通の便を避けて割據した餘弊の存するの
に因ることが多く、特に近代に於ては鐵道の開通と云ふ交
通機關の一大革命が一時道路の必要を閉却させたことの著
しきものあるを否定することができない。然しながら、道
路並道路改良の必要は道路を利用する 高速度交通機關の
普及發達と共に愈々其の價值を認められ、政府に於ては先
づ道路法を制定して公共道路に關する法制を確立すると共
に、新に道路改良計畫を樹立して之に要する費用を豫算に
計上するに至つた。是れ正に大正八年に於ける事蹟であつ
て、我が路政史上眞に劃期的事實たるを失はざると共に、
道路改良會が之と相呼應して設立せられ、國內道路改良事
業の機運の促進に努力したる成績も亦之を没却することを
許されない。

爾來地方公共團體は政府の方針を承くると共に輿論の趨
勢に察して街路及主要道路の改良に着手し、其の間時に盛
衰消長あるを免れなかつたとは云へ、事業は當初の計畫に
則りて着々進捗の度を示し、現今に於ては所謂六大都市の

市内主要街路は高純又は簡易の鋪裝を施され、其の中
小都市亦漸次之に倣ふ所あると共に、國道に在りては東京
横濱間、大阪神戸間の如き最新工法に依れる模範的道路の
完成せるものを見るし、其の他の地方道路も亦或は勾配を
緩にし屈曲を除き幅員を擴げ路面を鋪裝し、橋梁は之を現
代式構造に架設又は架換を爲す等、固より之を歐米諸國の
それに比すれば及ばざること遠く、殊に米國の如き一九一
六年道路費國庫補助制度創始以來既に完成したる改良道路
の總延長實に七萬哩を越ゆるの事實に比すれば眞に霄壤の
差を存するものがあるけれども、現在國庫より其の工事費
に對して補助金を交付する道路改良事業は國道及特殊なる
府縣道に於ける道路の改良工事三十餘箇所、橋梁の新設又
は架換二十餘箇所であつて、其の既に工事を完成せるもの
道路橋梁各二十箇所を越ゆるの狀況であるから、此の十年
間に於て舊態を改めたることに實に顯著なるものあるを認め
ざるを得ない。

二

我が國に於ける道路及其の改良事業の概況は大凡前述の如くであるが、右は言ふ迄もなく道路法制定以後十年間に於ける成績であつて、而かも其の中道に於て彼の大震災災に因る打撃を蒙り未曾有の難局に處したる後の成果である。従つて、斯かる災厄を再び重ぬることを豫期し得ざるのみならず、國運の進展愈々隆昌なるべき今後に於ては、産業振興文化發展の基礎となるべき道路の改良に對し從來に幾倍するの考慮と努力とを拂はなければならぬ情勢に在るは勿論、時勢の進運は既に道路の價值と之が改良の必要とを認むる高調に達し、其の速成を要求するの緊且急なるものがある。曩に樹立したる道路改良計畫の内容を更新改訂して、新に産業道路改良の助成を計畫し、愈々之を實現するに至つたのも亦爰に鑑みる所あつての施設であらう。我が國に於ける道路改良事業は道路法施行後十年にして正に一轉機を爲せるものと見るべきである。

そこで、私は眼を轉じて十年後に於ける道路改良事業の成績を豫想してみる。と、其處には完成されたる千五百里の産業道路が二千里の國道と脈絡相通じて全國的的道路網を構成し、此の網を辿りて往來する自動車の數幾何なるを知らざるの活況が現出される筈である。尤も、現在でも道路網が無い譯ではない。國道以下町村道に至るまでの道路を以てすれば、總延長二十六萬三千里より成る極めて緻密なる一大道路網を作成し得るであらうし、國道及指定府縣道のみを以てすれば茲に總延長八千里の道路網ができるし、現在乗合自動車の通つてゐる道路のみを以てすれば凡一萬二千里に近い總延長を有する道路網が成立つ。が然し、此の種の道路網は自動車交通の點から觀れば孰れも不完全なるを免れざるは勿論、其の最後に位するものと雖、辛うじて自動車の往復を爲し得る程度の道路までも包含せしめてゐるのであるから不十分のものたるや疑ひない。然るに、今回の新施設たる産業道路が完成した曉には、其の道路は自動車交通を目標として改良されるのであるから、茲に名

實共に缺くる所なき自動車道路網が出来上るし、之に現在乗合自動車の通つてゐる有效幅員三間以上の道路約一千九百里を加へ、更に産業道路に屬せざる府縣道にして府縣單獨の力を以て構造令の規格に合致する改良を爲すものを加ふれば、十年後に於ける我が國の道路は有效幅員三間以上を有するもののみを以て實質上の資格ある自動車道路網を形成するに至るべく、而かも其の密度たるや現在に於ける鐵道軌道網のそれに優るとも劣らざるに至るであらう。

三

故障なく改良工事が進行すれば十年後の我が國には一大自動車道路網が出来上る。その結果として、之を利用する自動車の數が夥しき増加を示すに至るであらうことは想像するに難くない。現に、道路法制定當時僅々七千臺を算するに過ぎなかつたものが、十年後には五萬一千臺を超過するに至り、其の増加の割合幾何なるを知らない程であるから、假りに此の狀況を以て推移するとしても其の數は驚くべき

ものに達するであらう。況んや、十年後には自動車道路網の完成を見るのであるから、今後に於ける自動車の増加は文字通りの加速度を以てすることに疑ひの餘地は無いであらう。従つて、自動車其の他の車輛に因る交通事故の激増すべきことは是亦想像に難からざる所であつて、現に自動車に因る交通事故の如きは、大正十三年末に於て一〇、五八九件なりしものが、僅々三年後の昭和二年末には二〇、六七三件に達し、當に二倍に垂んとするの實況に在るのを見れば、自動車に因る交通事故の如きは其の車輛數の増加する割合以上に激増するものと思はれる。そこで、私は産業道路改良助成制度の創設を機として道路交通取締令の制定を提唱したい。詳言すれば、現行の道路取締令を改正すると共に、道路交通の保全に關する其の他の命令を總て之に統一綜合したいと思ふ。

現行の道路取締令は道路法制定と共に其の第四十九條に基いて公布されたもので、當時に在つては最も完備せる命令であつたらうし、交通取締に關する何等の規律も存しな

がつた當時に於ては、或は嚴に過ぎ煩に堪へずとまで感ぜられたものであらう。然し、その當時に於ける路上交通機關は牛車、馬車其の他の車輛が主たる地位を占め、自動車の如きは全國を通じて僅に七千五十一臺に過ぎなかつたのであるから、道路交通取締の對象としては極めて輕微なるものであつたに違ひない。此の事は、道路取締令の條文に於て自動車に關しては特別の規定を設くることなく、偶々之を設くれば、それは自動車の積載量を制限する位なもので、其の他の點に就ては「牛、馬、諸車等」の中に包含せしめらるゝか、然らざれば「牛車、馬車、自動車其ノ他ノ重キ車輛ハ云々」と明記して専ら道路保全の立場から規定さるゝに過ぎず、交通保全の見地よりしては牛車、馬車等と何等區別する所がないのを見ても察知し得られるし、道路取締令案が道路會議の特別委員會に於て審議された際、

某委員より「車輛に對しては其の有する速度に従つて通行すべき車道の部分を區別するの要なきや」と云ふ意味の質問を發したところ、當局者は之に答ふるに「現在の狀況に

於ては斯かる規定を設くるの必要なき」旨を以てしたるに徴しても、略々之を了解し得るであらう。

自動車交通の頻繁ならざりし當時に於てはそれでも十分であつたらうが、自動車の著しく増加したる今日に於ては、之が取締を他の牛馬諸車と同一列に置くのでは到底道路交通の保全を期し得るものではない。況んや、自動車道路網の成立つ將來に於ておや。産業道路即ち自動車道路の交通保全は、須らく自動車を對象として之が取締を講じなければならぬ筈である。

四

然らば之を如何に定むべきか。

私案に依れば、先づ道路取締令の名稱を改め、道路及道路交通の保全に關する事項は總て之を統一綜合して規定したい。

現行の道路取締令は言ふ迄もなく道路法第四十九條に基いて定められたものであるが、同條には「道路の使用又は

道路若は其の交通の保全に關する規定は命令を以て之を定むる旨を規定してゐる。然るに、道路取締令の規定中道路の使用及保全に關する事項は僅々數條に過ぎず、其の他は總て道路交通の保全に關するものであるから、斯かる命令を稱するに道路取締令の名を以てするのは、何となく名實相伴はざるの感あるを免れない。而して、此の懸念は夙に道路會議の特別委員會に於ても委員間の問題となり、其の第二讀會に及んでは二三の修正説を見るに至り、遂に之を道路交通保全令と改むることに議決された程である。尤も、此の委員會の修正は最後に於て採用されなかつたけれども、主として道路交通の保全に關する規定を道路取締令と稱することは、全く誤りではないにしても聊か妥當を缺くの嫌がある。寧ろ此の際道路取締令の名を改め、之を交通取締令と稱するのが適當ではあるまいか。

現に施行せらるゝ道路交通の保全に關する規定は、道路取締令の外に尙道路警戒標及道路方向標に關する大正十一年内務省令第二十七號や自動車取締令などがある。道路警

戒標及道路方向標は共に道路標識の一種であつて、道路を交通する者の爲に必要な指示又は警戒を與へる設備であるから、之に關する規定を交通取締令中に包含せしむることには付ては恐らく何人も異議は無からうと思ふ。依つて、私は先づ之を實行すると共に、道路標識の建設は「地方財政の緩急を見計ひ漸次之を爲さしむる趣旨に有之」如くに誤解せらるゝ虞ある大正十一年十一月各地方官宛地方土木兩局長通牒は此の際撤廢されんことを希望したい。次に自動車取締令は道路法制定に先ち専ら警察行政の必要に基いて公布されたものであるが、自動車が道路交通機關の主たる地位を占むる現代に於ては、之が監督取締は獨り警察行政の見地のみよりすることなく、寧ろ道路管理の目的たる道路交通の利便の十全なる保持を爲すに必要な見地に於て之を行ふことを要すと認むるが故に、自動車の取締に關する事項は道路法第四十九條に所謂「道路若は其の交通の保全」に其の根據を置き、之に基く交通取締令中之を網羅するを以て最も適當なる措置と考へる。加之、現代科

學の進歩は自動車工學の方面にも著しき變化を齎し、従つて施行後正に十年を経過したる自動車取締令そのものにも幾多の改正を加ふるの必要切なる現在に於ては、之が改正を斷行すると共に、其の機會に於て之を交通取締令の一章に收められんことを希望するものである。

五

上來述ぶる所の主旨に依り統一的又は綜合的なる交通取締令の制定が是認されるならば、次には右の命令中に規定すべき事項の検討に移らねばならぬ。併し、是は非常に重大な事柄であつて一朝一夕に決し得べき問題でなく、又之に關する私案の持ち合せがある譯でもないが、試みに其の必要なりと思はるゝ事項を列擧すれば概ね次の如くである。

一 道路管理權及道路警察權の及ぶ範圍を定め且兩者間の關係を明にすること。

道路管理權及道路警察權の行用に關しては、現行の命令

に於ても夫々規定を設けてあるけれども、兩者の關係に至りては必しも明確なりと言ひ難き點がある。又假りに理論上解釋上絕對に之なしとするも、二個の權力が相對立して行はるゝ結果、時としては同一行爲に對し此の兩權力の作用に依る許可を受けしむる場合を生じ、民衆をして彼是煩累に涉らしむる結果となり、社會の實情に副はざる嫌なきを保し難き虞も絶無ではないから、新しき取締令の制定に當りては、此の點に留意しなければならぬ。兩個の權力に對し民衆が絕對に服従すべきは固より其の所であるが、道路交通保全の爲には道路を交通する同種の物體に對し差別の待遇を爲すことを許さざるを原則とすべきが故に、假令官公署に屬する人又は車馬と雖特別の事由なき限り交通取締の前に絶對平等の取扱を受けしむることを要する。従つて、交通取締令を適用し又は之に特例を認むるもの範圍に關しては、特に明文を設くるの必要があると思ふ。

二 道路標識及交通信號に關する規定を設くること。

道路標識に關しては大正十一年内務省令第二十七號の規

定があること及之を交通取締令中に統一せしむる必要のあることに付ては既に私見を述べたから、其の點は再び之を繰返さないが、現在の省令そのものにも不備がないとは言へない。詳言すれば、自動車交通が頻繁となるに隨つて現

行省令に規定する標識のみを以てしては十分でないことを感ずるのである。依つて、新取締令に於ては國際道路會議等に於て協定された道路標識の種類及様式をも参考の上、我が國に於て施設することを要する道路標識の規定を普く網羅することにした。交通信號に就ては現行命令中何等の規定を存しないのであるが、街路に於ける交通整理の手段として交通信號の施設は必要缺くべからざる所なるを以て、之が様式に關する規定を設くる必要がある。安全地帯、安全島、横斷歩道、安全徑路等の施設に關しては現行街路構造令中に若干の規定があるけれども、是等の設備は畢竟交通保全の爲に必要なのであるから、交通取締令に於て是等に關する規定を設くるを可とする。尙、是等交通保全の爲にする諸般の設備は、交通者に對し絶對の權威あらしむ

ることを要するを以て、是等の設備に對する交通者の服従を要求するは勿論設備の建設及維持管理に就ても必要な規定を設けなければならぬ。

三、歩行者の權利義務に關する規定を設くること。

歩車道の區別ある道路に於て歩行者が車道を通行することは絶對に之を禁止しなければならぬが、さればとて歩行者が車道を横斷することは之を認めざるを得ざるのみならず、横斷の爲に車道上に在る歩行者は之を絶對に保護することを要する。依つて、横斷歩道又は之に該當する車道に在る歩行者と車道を通行する車馬との間の交通關係に付ては特別の規定を設くることを要し、横斷歩道若は之に該當する車道に在る歩行者又は交通整理を行ふ交又點に於ける歩行者に對しては優先的通行權を認めて之を保護すると共に、其の他の車道に歩行者が存在することは事由の如何に拘らず之を禁止せねばならぬ。若し夫れ、道路の左側通行を勵行し道路の斜斷を禁止し、道路に於ける遊戲を嚴禁するが如き規定に至りては、現行命令のそれを其の儘踏襲す

れば足るを以て茲に之を特筆するの要を見ない。

四 鐵道及軌道の運轉並鐵道軌道との關係に於ける交通に關して規定すること。

鐵道及軌道の運轉及保安に關しては夫々特別の規定を設けてあるが、是等の交通機關と雖道路上に又は道路を横斷して敷設せらるゝ限り、道路交通の取締に服すべきは理論上當然である。然し、一面是等の機關は軌條上に限りて運轉せらるゝ特質を有するのであるから、道路交通統制の見地より之を見れば、是等の機關が一般の道路交通を遮斷し又は之を著しく困難ならしめざるやう規定を設ければ足るべく、寧ろ他の車馬に於て汽車電車を追越し若は軌條上を運轉し又は踏切を通過せんとする場合の規定を設け、又は汽車電車の乗客が乗降の爲に他の一般交通を妨害せざるやう規定すれば足るものと思はれる。此の點から現行命令を見れば、相當備はれるものがあると認むるのであるが、汽車電車と其の他の車馬との間に惹起する交通事故は比年激増するの情況であるから、更に一層綿密適切なる規定を新

設するの必要があると思ふ。

五 自動車及其の操縦に關する事項を特に規定すること
 自動車取締令の規定を交通取締令中に統一せしむること
 及規定の改正を斷行するの必要あることは既に之を略述した通りであるから茲に再びしないが、自動車の構造装置及車體検査に關しては最新の自動車工學を參酌して新しき規定を設くるの要あるべく、運轉手の試験、採用及義務に關しては自動車事故の頻發する狀況に鑑み更に嚴重適切なる措置を講ずるの要があらう。或は「自動車の如き特殊なる路上交通機關の取締に關しては、交通取締令以外に特別の法規を設くるを可とすること恰も鐵道軌道のその如くなるべし」と主張する論者があるかも知れぬ。私は之に對し「苟も道路交通の保全を期せんとするに當りては先づ道路を交通する機關そのものの取締より之を始めなければならぬ」と答へたいのであるが、假に百歩を譲つて、如上の監督取締は之を單行法規に規定するとしても、現在及將來に於ける消路交通の統制は自動車を主眼として之を企畫すべ

きものと信ずるが故に、自動車の運轉に關しては特に詳細なる規定を設くるの必要緊切なるものあるを確信するのである。

六 停車、停留及駐車に關する規定を設くること。

車道は車馬の通行する爲に設けたものであつて、停車又は停留する爲に設けたものではない。況んや駐車する爲に車道が存在するのでないことは勿論であるが、交通の實際に於て停車、停留又は駐車することは必要已むを得ざる現象であるから、之と通行の保全とを調和せしむる爲に、新取締令に於ては特殊の場所に於ける停車、停留又は駐車を禁止し又は制限するの規定を設くるの外、特に街路に於ける駐車に關しては車輛の種類に依りて時及場所を異にし、又場所に依りては駐車を禁止又は制限するのみならず駐車の様式をも一定する等詳細なる規定を設けねばなるまい。

七 車馬の操縦に關する通則を設くること。

車馬の操縦に關しては現行法規に於ても相當規定を設く

る所があるけれども、交通事故の頻出する現在及將來に於ける道路交通の統制に關しては更に詳細に涉る規定を設くる必要がある。然らば如何なる事項を定むべきやに付ては到底茲に之を盡し難いのであるが、其の主なるものを擧ぐれば、道路及車輛の狀況に依りて速度を制限し、廣き街路に於ては緩行車馬と疾行車馬との交通路を區別し、狭き街路に在りては一方交通を爲さしむるの必要あるべく、交又點に於ける轉向に關しては各場合を分ちて嚴重なる規定を設くると共に、轉回及後退に付ても制限を設くることを要する。歩道上の運轉を禁止すべきは勿論であるが、小路若くは私道より車道に進入し又は直通街路に進入する場合の車馬操縦、消防用其の他非常用車馬の前行又は接近せる場合の車馬操縦に關する規定を設け、不注意の運轉を戒め、車馬の行違、追及及追越並隨進の際に於ける操縦法を規定し出發、停止又は轉向の際に於ける信號法を一定し、事故發生の場合に於ける措置を規定するの要がある。尙、車馬の操縦に關しては車馬及車馬相互間の規定を設くるに止ら

す、更に運轉中の車馬に對する通行人の作爲又は不作爲の義務をも規定する必要があるであらう。

六

以上數項に涉りて私は交通取締令制定の必要なる所以を略述したが、行文尙意を満すに足らざるものがある。然し一應爰に筆を擱くに當りて特に附言することを要するものは、交通取締令に於て嘗に交通の統制を爲すに止らず進んで路上交通機關そのものの監督に關する規定を設くるの是非である。此の點に就ては前文に於て若干觸るゝ所もあつたが、卑見に依れば、道路行政の目的は道路交通の利便を増進して其の運送費を軽減し以て産業の振興文化の進展に資するに在るべく、交通統制の目的は交通の安全、圓滑及迅速を圖りて道路交通の利便を増進するに在る。従つて交通機關と其の利用すべき道路設備とは之を併せ統制するを要し、道路交通の存在を無視して、單に物的設備のみなる道路施設の存在を考へ、又は路上交通機關の存在を顧みず

して道路交通の統制を考ふことを許さない。況んや、近時道路を利用する交通機關の發達著しきものあるとき、是等機關の實際の需要に應ずる道路施設を策するの必要極めて切なるに於ておや。若し然らずして、道路行政の範圍を其の名稱より推論して物的設備たる道路施設に限ると爲し交通統制の範圍を極限して交通機關そのものに及ばずと稱するものあらば、それは誤解に非ざれば曲解であつて、畢竟道路行政軌近の發達を無視する形式論と謂はなければならぬ。

