

研究

フランスの交通警察 (一)



武若時一郎

第一款 總 說

一 現在フランスの交通警察 *Police de la circulation* を規律してゐる法規は、道路運輸及び運送事業の取締 *Police du roulage et des messageries publiques* に關する一八五一年五月三十日法と通行運輸取締規則 *reglement general sur la police de la circulation et du roulage* に關する一九二二年二月三十一日令とである。道路交通に關する行政的細目は一九二二年令の定むる所であり、これに對する違犯は一

八五一年法又は刑法その他に依つて處罰されることになつてゐる。

二 一八五一年法は道路交通に關する基本的法規であるが、これに基いて行政的細目を規定した最初の法規は、通行運輸取締規則に關する一八五二年八月一〇日令である。この勅令は一八五八年二月二十四日令及び一八六三年八月二十九日令に依つて改正された。その後、自動車が発達するに伴つて、一八九九年三月一〇日、一九〇一年九月一〇日及び一九一九年九月四日に、それぞれ自動車の通行に關する

取締規則が制定公布された。これ等の諸法規を整理統一せんとする意圖が、通行運輸取締規則に關する一九二二年五月二七日令となつて現はれた。この通行運輸規則は、その後一九二二年六月三日令及び一九二二年八月三十一日令を以つて改正せられたが、同年中更に多少の改訂を加へ、全部改正の形式を採つて公布されたのが、現行の一九二二年一月三十一日令である（第六三條參照）。俗に「道路規程 *Code de la route*」（註一）と稱するものが、即ちこれである。尙ほ本令は、その後一九二五年九月二日、一九二七年四月二日、一九二八年八月二日及び一九二九年一月四日の數次に互つて改正を施されて今日に至つてゐるのである（註二）。

註一 一九二二年一月三十一日令を「道路規程」と呼ぶことに付ては、批評の餘地がある。一寸氣の利いてゐる様に見えるが、決して正確な呼稱ではない。苟も「道路規程」と稱する限りには、道路の使用に關する規定のみならず、道路の設置及び保全に關する規定をも含んだ道路行政の領域に屬する法規を總括したものであらねばならぬ。然るに一九二二年一月

月三十一日の規則には、道路使用に關する規定以外の何物をも發見することを得ないのみならず、根本的な規定は刑法、一八五一年五月三〇日法等の法條の中に殘留されてゐるのである。尙ほ道路の使用自體に付いて觀ても、數多の諸點に於て、道路規程は省令又は知事、市町村長の命令にその規律を讓つて居り（例へば、第一五條、第一六條、第一七條、第二四條、第二七條、第二九條、第三一條等）、また道路規程以外に、數多の取締規則が地方行政廳に依つて、その警察權に基いて直接に制定されることになつてゐるから（第六二條）、道路規程を以つて道路使用に關する完全なる統一法典と看することも出來ないのである。

註二 一九二二年一月三十一日令の條文、並にその後に於ける改正の諸點に付いては、本稿附錄參照。

三 一九二二年一月三十一日令は、一般通行の用に供せられる總ての道路に適用される（第一條）。従つて既に一八五二年八月一〇日令に依つて規律されて來た國道、縣道及び大交通市町村道は勿論、從來交通の取締に付ては知事及び市町村長の職權に委ねられてゐた普通市町村道、里道、街路等の公道 *voies publiques* に屬するもの（註一）にも適

用があるのみならず、私道 *voies privées* に付しても、事實上一般通行が行はれてゐる限り（註二）、本令に依つて規律されるのである。尙ほ一九二二年令はこれ等の道路に付いて、知事及び市町村長が、公共の安寧又は秩序のため必要ある場合に、その職權の範圍内に於て、本令の定むる所よりも嚴重なる處置を命じ得ることを認めてゐる（第六二條）。

一九二二年令の適用のあるのは道路 *voies routières* に限る。公道の敷地を使用する軌道、及びこれ等の軌道の經營の用に供する車輛に付いては適用せられない。これ等の軌道及び車輛は、従前の通り當該特別法規の定むる所に従ふことになつてゐる（第六一條）。

註一 地區の衛生狀態を改善する目的を以つて市町村が溝を暗渠にし又は水飼場を埋立てて出來た土地は、國道と同一水準にあり且つ通行を禁止せざる場合と雖も、編入行爲の目的とならざる限り、公道の性質を有しない（一九二二年二月一日國務參事院）。舊墓地に設けたる廣場にして、歩行者の散歩場の用に供するも、車輛の出入は寺院に至る乗用車及び板車以外のものを禁止するものは公道ではない（一九一三年二月

一四日國務參事院）。

註二 犯罪調書に記載された道路が、一般通行の用に供せられてゐると否とを判斷するための事實審理は、刑事裁判所の權限に屬する（一九二二年三月二八日破毀院審理部）。

市町村長は市町村の組織に關する一八八四年四月五日法（第九七條）、公衆衛生の保全に關する一九〇二年二月一日法及び同年七月二日法に依つて委任せられた職限に基いて一般通行の用に供する私道の開設については豫め許可を受けしめ、衛生及び保安上必要なる處置を命じることが出來る（一九一九年七月一八日國務參事院、一九二九年八月二日破毀院刑事部）。

四 一九二二年一月三十一日令公布の際、現に使用してゐた車輛に付いては、一定の猶豫期間が認められた。即ち(1)第二二條（特定の自動車輛に對する後寫器備付の義務）及び第二四條（自動車輛の特殊點燈）の規定は一九二四年六月一日より、(2)第二二條（輪帶の寸法及び性質）及び第三條（車輛の幅員並に車軸端、車轂又は制動機の突出）の規定は一九二六年六月一日より、夫れぞれ強制實施となつた。これ等の經過期間中は、一九二一年五月二七日令の公布前

に行はれた法規に依り得ることが認められた(第六〇條)。

第二款 車 輛

五 一九二二年二月三十一日令は各種の車輛(自轉車を除く)の交通に付いて、第一章(第二條乃至第一六條)に一般規定、第二章(第一七條乃至第二〇條)、第三章(第二一條乃至第三三條)及び第四章(第三四條乃至第四七條)に特別規定を設けてゐる。

自轉車に付いては、後出四四以下参照。

第一項 一般規定

六 自動車、馬車、牛車、手車、自動自轉車その他各種の車輛 *véhicules* (註)は、一九二二年令第一章に定むる一般規定に従はねばならない。

註 車輛を有せざるものと雖も、車輛を有するものと等しく車輛 *véhicule* たるものとす、といふ例がある(一九〇五年七月二〇日破毀院刑事部)。従つて第一章の規定は、*véhicule* に付いても、他の車輛同様に適用される譯である。

七 道路を使用する各種車輛の車輛重量 *poids à vide* 又

は總重量 *poids en charge* (註一)自體に付ては、何等の制限も存しないが、輪帶の荷重は左の制限に依らねばならぬ。

即ち車輛が路面に及ぼす壓力 *pression* は、如何なる場合に於ても、輪帶幅一センチメートルに付き一五〇キログラム(註二)を越ゆることを得ない(第二條)。

容積及び重量の大なる不可分の物件にして、この荷重制限を越ゆるものを運搬する必要のある場合には、知事の定めた規程に従ひ又は特に申請して特別の指揮を受けなければならぬ(第一四條)。

荷重制限超過に對する罰則に付いては後出五五参照。

註一 車輛重量とは、積荷を積載せざる場合に於ける車輛の重量をいふ。即ち車輛の自重である。總重量といふのは、積荷を最大限度まで積載した場合に於ける車輛全體の重量であり、車輛重量と最大積載量 *poids de chargement maximum* との和が即ちこれに相當することとなる。

註二 最大壓力を輪帶一センチメートルに付き一五〇キログラムと定めたのは、萬國道路會議 *congrès international de la route* が精密な調査研究に基づいて發表した結論に従つたも

のである。尙ほ知事は、雪解橋設置の際（第一五條）又はこれ以外の場合に於ても公共の安全又は秩序のため必要あるときは、特定の道路區間に付き、輪帶の壓力をこれ以下に制限し得ること（第六二條）に注意しなければならぬ。

八 總て車輛は、その種類の如何に拘らず、一切の突出

部 *saillies* を含めて、その横斷面に於ける幅員が二・五〇メートル（註一）を超えてはならないことになつてゐる。

また車輛端 *fusée* 車轂 *moyeu* 及び制動機關 *organes de freinage*（一切の附屬品を含む）は、車輛の外廓 *contour extérieur* の餘地 *reste*（註二）より突出してはならぬ。但し後の規定は農具に適用されない。馬車、牛車等の動物の牽引に依る車輛にして、その車體 *carrosserie* が車輪 *roues* の内側に存するもの、又は翼若くは泥濺を有せざるものについては除外例が認められ、この場合には車軸、車轂又は制動機關の最先端が、輪帶の外縁を過る平面より〇・二〇メートル以上突出してはならないことになつてゐる（第三條）。車輛の長さについては別段制限はない。

罰則に付いては、後出五五參照。

註一 車輛の幅を二・五〇メートル以内とするこの制限は、國

道以外に於ては、五メートル（二・五〇メートルの幅員の車輛二輛の行違又は追越に要する幅員）以上の有効幅員を有する道路が少ないことを想へば、少し高きに失するといはれてゐる。然し一九二二年令は一般的に規定しただけあつて、知事は通行の便宜及び安全のため必要あるときは、餘り大き過ぎると認められる車輛に對しては、これ等の道路を使用することを禁止し得ることになつてゐるから（第六二條）、實際上は大して不都合を生じない譯である（一九二四年七月七日土木・内務兩大臣訓令）。

註二 車軸 *essieu* の突出に付いては、從來「輪帶の外縁を過る

平面」を基準として、法認の最大限度を測定することになつてゐた（一八五二年八月一〇日令）。一九二二年令は動物の牽引に依る車輛に付いてはこの法則を維持したが、機械的牽引に依る車輛に付いては「輪帶の外縁を過る平面」の代はり「車輛の外廓の餘地」を基準にすることにした。「外廓」は「外面 *surface extérieure*」と同一の觀念ではない。前者は線を要素とし、後者は平面を要素とする。車輛が行違又は追越の場合に、車軸、車轂、制動機等をひつかけない様にしようといふ法規の趣旨からいへば従前の主義より優つてゐる譯であるが、自動車如き、不規則な外面を有する車輛に付いては、

實際適用する場合に非常な困難を生じる。

車輛の外廓とは、前輪の中心を過る垂直横断面に於て車輛の兩側に存する左の直線を謂ふ（一九二六年一月一七日土木省決定）。

(1) 翼を有せず、車體も車輪の内側に存する場合は、前輪の輪帶の外方に切する直線

(2) 相當堅牢の翼を有し又は車體が車輪の外側に突出し車輪を庇護せる場合は、翼又は車體の縁と路面に接觸する輪帶の縁とを結び付くる直線

九 輪帶 handages の幅に關しては直接の規定はないが

車輪の荷重が輪帶幅一センチメートルに付き一五〇キログラムを超えることを得ないことになつてゐるから、従つて輪帶自體も、この制限に違背しない様に、その幅を適當に定める必要がある。

輪帶の形狀に付いては、金屬製輪帶は、何等の突起を有すべからざることを原則とする。但し農具及び農業用車輛はこの限りでない。人及び貨物の運送の用に供する自動車輛の車輪並にその被牽引車の車輪は、護謨製輪帶その他彈力の點に於てこれと同等の組織を有する輪帶を用ゐなければならぬ（註）。輪帶が車輪より外れることを防ぐために護謨製輪帶に附着する釘鉾の類は、一〇ミリメートル以上の直径を有する圓形の平坦なる面にして、鋭き稜を有せず且つ廻轉面より四ミリメートル以上突出せざるものに依つて路面に接することを必要とする（第二條）。

罰則に付いては、後出 五五參照。

註 第二條第二項及び第三項の解釋により、金屬製輪帶の使用を認められるものは、(1) 手挽きの車輛及び機械、(2) 動物の牽引に依る車輛及び機械、(3) 人及び貨物の運送の用に供するもの以外の自動車、並に農家と田圃との間を通行する農業用の自動車輛の三種に限ることとなる。

一〇 總て單獨で進行し又は公道に駐車する車輛（註）は自動車輛に關する場合（後出 二七參照）を除くの外、日没後は、前面に白燈 (low beam) 一個又は二個、後面に赤燈 (red lamp) 一個を備ふることを要する。白燈（二個の場合はその中の一個）は、車輛の左側にこれを取附ける。赤燈もこれと同様である。但し農業用車輛の農家及び田圃間の往復に付いては、手提燈一個で足りる。里道、普通市町村道並

に特定區間の共通市町村道に付いては、これ等の道路又は區間が一般通行に關係を有せず且つ縣令を以つて指定し周知せしめた場合に限り、一切の燈火を用ゐざることが出来る。手車 *voiture à bras* に付いては、着色の有無を問はず、燈火一個で足りる。

車輛が縦列を成して進行する場合(後出一八參照)には、間隔を置かずに續行する二輛又は三輛の集團毎に、先頭の車輛の前面に白燈一個以上、殿の車輛の後面に赤燈一個を掲げなければならぬ(第四條)。

罰則に付いては、後出五六參照。

註 乳母車 *voitures d'enfant* の類は、歩行者と同一に取扱はれ、夜間點燈器の備付を要しない(一九二三年五月一七日止本省回答)。

櫓と雖も車輛 *volume* の一種なるを以つて、これに點燈の義務を適用し得べきことは何等疑の餘地なき所とす(一九〇五年七月二〇日破毀院刑事部)。

一一 總て車輛の所有者は、その所有に屬する車輛の見易き箇所に、讀み易き文字を以つてその氏名及び住所を記

載した金屬製の表示板 *plaque* を貼附して置かなければならぬ。自動車輛に付いては、この外に特別の表示板を貼附することになつてゐる(後出二九參照)。この規定は、(1)手車、(2)動物の牽引に依る車輛にして、人の運送の用に供するも、一般運送事業の用に供せざるもの、(3)郵便官署に所屬する車輛、(4)陸海軍省に所屬する輜重車、運搬車その他の車輛、(5)専ら警察事務のために使用する自動車輛、及び(6)土地の耕作、收穫物の運搬、農家の經營に使用する車輛にして、農家より田圃に若くは田圃より農家に赴き又は收穫物をその收穫したる場所より耕作者がこれを保藏し若くは集合する場所まで運搬するために使用するものに付いては適用されない(第五條)。

罰則に付いては、後出五七參照。

一二 車輛の積荷 *chargement* の幅は、車輛自體の幅員と同様に、二・五〇メートルを超ゆることを得ない。但し容積大なる物件にしてこの條件に依つて積載することを得不いものに付いては、特に通行免許を知事に申請するこ

とが出来る(後出一九參照)。積荷の幅の制限は、農業用車輛が收穫物を農家より田圃に、田圃より農家又は市場に運送する場合、並に藁又は秣を積載した車輛が半径二五キロメートル内の引渡地に赴く場合には適用されない。車輛の片側に取附けた固定式又は移動式の座席を積荷の幅より突出せしめ、又は運轉者が座席に坐つたときにその體軀の全部又は一部が車輛又は積荷の幅員の外に出る様な構造とすることは禁止されてゐる(第六條)。

積荷の長さ及び高さに付いては何等の制限はない(註)。
罰則に付いては、後出五八參照。

註 知事又は市町村長は、その權限の範圍内に於て、積荷の高さ又は長さに付いて制限を設けることが出来る(第六二條)。國縣道の上に架設する橋梁は、原則として四・三〇メートル以上(地方鐵道の橋梁に付いて一九一七年一月二〇日令が定めた寸法)となつてゐるから、大抵の交通には支障なく(一九二六年三月一日乃至三日の國際聯盟道路交通調査委員會の報告に依ると、積荷の高さは各國共大體、四メートル未滿となつてゐる)、従つて一九二二年令が積荷の高さを制限しなかつたことに不都合はないが、丸太、鐵棒の如き長尺の積荷は

一般道路交通に支障を及ぼすのみならず頗る危険でもあるから、一九二二年令が被牽引車や縱列の通行に對して嚴重な制限を加へながら、積荷の長さについて何等の規定を設けなかつたのは、一つの缺陷であるといはなければならぬ。

一三 總て車輛には、運轉者 *conducateur* を附するを原則とする。縱列行進の場合(後出一八參照)及び被牽引車を牽引する場合(後出三四參照)に付ては、特別の規定が設けられてゐる。運轉者は常にその車輛を操縦し又は駕獸を誘導する状態及び位置に在ることを要する(註一)。運轉者が他の車輛運轉者、動物引卒者、騎乗者又は步行者に接近したときは、合圖をしなければならぬ。また運轉者は車道の中央又は右側を使用することが出来る(註二)。追越の場合又は方向轉換上必要ある場合の外は、左側を通行することを禁止されてゐる(第七條)。

罰則に付いては、後出五九參照。

註一 (1)道路通行中、車輛で熟睡してゐた運轉者は、手綱を握つてゐたといふ理由でその罪を免かれることを得ない(一八六五年一月一四日破毀院刑事部)。(2)馬車 *voiture hippomane*

ble の馭者が約二〇メートルの前方より自動車の來れることを認めながら、その馬の柔順性を過信したため、地上に降り立ち又は手綱を充分に締めてこれを右側に寄せてゐなかつた場合には、過失の責を免かれ得ない（一九一一年二月二日モンタンドル治安裁判所）。（3）砂利車の馭者が自轉車と衝突した際に、馬が左方へ飛び跳ねることを防ぎ得る様に手綱を握つてゐなかつた場合は、過失の責を負はねばならない（一九〇六年五月二三日ナント商事裁判所）。

註二 運轉者が、例へば行違又は追越の場合に、路肩を使用することは差支ない。路肩の維持上の缺陷に因つて生じた事故は、道路管理者の責任に歸する（一九二八年一月九日ナンシー縣參事會）。この場合の要償の訴は縣參事會の管轄に屬する（一九〇七年五月一〇日、一九〇九年一月二七日國務參事院、一九二五年一月二七日破毀院民事部）。

一四 各種車輛の運轉者は、市街地 agglomérations（註）を通過するとき、道路が完全に自由ならざるとき又は見透が充分利かざるときは、必ず除行しなければならぬ（第八條）。

制裁に付いては、後出六一參照。

註 人家の聚團したものを agglomérations とし、實は「市街地」なる譯語は餘り狭きに失する嫌ひがあるが、「部落」等といふ譯語は、行政的概念たる hameaux（部落）と混同を生じ易くて適當でないのみならず、所謂市街地の如き、大聚團には當て嵌まり難いから、假りに「市街地」と譯しておいた。従つて「市街地」なる譯語は頗る廣汎なる概念で、單に市又は市に準ずべき町村の街衢のみに限らず、俗に「町場」と稱する小市街地をも包含するものと解せられたい。agglomération に付いては次の様な判例が存する。（1）假令連擔せざるも、人家の聚團せる事實あるときは、agglomération なりと認むべきものとす（一九二五年一月三十一日破毀院刑事部）

(2) agglomération の境界は、市町村長の專斷を以つて之を決することを得ず。例へば市町村長が agglomération の現實の境界以外に標柱を設置し、該柱標を設置したる地點より agglomération たることを指示するも、何等の効力なきものとす（一九〇八年一月三十一日破毀院刑事部）。（3）農家の散在せるものは agglomération に非らず（一九〇九年三月九日破毀院刑事部）。

一五 各種車輛の運轉者が、他の車輛の運轉者又は動物の引卒者若くは騎乘者に行違ふ場合又は追越さしめる場合

には右方に寄り、これを追越す場合は左方に寄らねばならぬ(註一)。運轉者又は引卒者若くは騎乗者を有する車輛又は動物に接近したときは、右方に避讓しなければならぬ。行違ふ場合又は追越す場合には、左方を可及的廣く開き、車輛又は羊群等に對するときは車道の半以上、歩行者、自轉車又は引卒者乃至騎乗者を有せざる動物に對するときは二メートル以上を開くことを要する。他の車輛を追越さんとするときは、左方に寄る前に先づ、反對の方向より來る車輛その他と衝突する虞なくして追越し得るや否やを確めねばならぬ。追越した後も追越された車輛その他に支障なきことを確めた上でなければ、その車輛を右方に復してはならない(註二)。前方の見透の利かないときは追越してはならぬ(第九條)。

車輛の運轉者が道路の分岐點 *bifurcation* 又は交叉點 *crossing* に到つたときは、その接近を豫告し、又は道路に障礙のないことを認めた後に、徐行しながらその右方に寄る様になければならぬ。道路の分岐點及び交叉點に於ける

進路優先權 *Priority of passage* は、右方に存する道路より來る運轉者、引卒者又は騎乗者に屬する。但し市街地外に於ては、國道を通行する車輛に進路優先權が認められる(第一〇條)(註三)(註四)。

以上の規定に對する違犯の處罰に付いては後出六〇参照。

註一 自動車の運轉者が右方より追越さんとして人を斃殺したるときは、過失殺人罪を犯したるものとす。自ら自轉車を操縦せる被害者が車道の左側を通行し、合圖ありたるにも拘らず右方に避讓せざりし場合と雖も同様なりとす(一九二八年一月二九日破毀院刑事部)。

註二 自動車の運轉者が、反對の方向より車輛の來るにも拘らず、二輪車を追越さんと欲し、追越後、突然方向を轉じ自動車^車を右側に復したるときは、道路規程第九條に違犯したるものなりとす(一九二九年二月一五日パリ控訴院)。

註三 進路優先權の存する國道とその他の道路との交叉點を標示するため「國道に非ざる道路の交叉點附近に、赤地にNなる文字を白字にして記載したる三角形の板を角を下向けて設置するものとす」(一九二九年一月二〇日土木省通牒)。

註四 進路優先權は、これを享有する自動車運轉者に對して、その前方に出現することあるべき障礙物を顛覆する權利を與

ふるものに非らず。總て自動車運轉者は、十字路その他に於て、突然出現したる障碍物を避くるため充分その速度を加減し得る状態に在るべき義務を有す。従つて十字路に於て他の自動車運轉者に衝突したる者は、假令進路優先權を有する場合と雖も、充分の注意を拂ひたるに非ざる限り、過失たることを免れず(一九二五年四月二〇日アマヤン控訴院)。

一六 正當の事由(註一)なくして車輛を公道に駐車することは、法規の禁止する所である。運轉者は一切の事故を防止するため必要な注意を拂つた後でなければ、その車輛を放置することを得ない(註二)。駐車する場合には、通行上の障碍を可及的少くし且つ土地の出入を妨害しない様に車輛を置かねばならぬ(註三)。事故のために車輛が動かなくなつた場合、又は積荷の全部若くは一部が公道に轉落し直ちに之を積戻すことを得ない場合には、通行の安全を保障するために必要な處置を執り殊に日没後に於ては障碍物たる車輛又は積荷の點燈を確保するために必要な處置を執ることが必要である(第一一條)。

罰則に付いては、後出六一参照。

註一 「正當ノ事由ナクシテ sans motif legitime」なる語は一

九二二年令が始めて使用したもので、一八五二年八月一〇日令では、「必要ナクシテ sans necessite」といつてゐる。その當時の判例では、「必要」を理由とする抗辨は、偶發的事實又は不可抗力の場合に限るとなし、生業の實行、默認、地方的慣習等は、駐車の正當なる抗辨とならぬと繰返し判示してゐる(一八六四年二月一六日、一八六二年一月二二日、一八八四年三月一六日、同年九月六日、一月二二日、一八九三年一月一七日、一九一〇年二月四日、一九二三年一月二九日、一九二五年一〇月三一日、一九二七年三月二六日破毀院刑事部)。新令は判例を變更して駐車を相當自由にしたのである。

註二 公道に車輛を放置したる馭者は、左の事實をもつて免責の事由とすることを得ない。鞭を買ふために必要な間だけその馬より數歩離れたに過ぎないこと(一八四七年九月一日破毀院刑事部)、車を放置した時間の僅少なこと(一八六〇年九月三日破毀院刑事部)、馭者が這入つた料亭の門口よりその車を監視してゐたこと(一八六〇年四月二七日破毀院刑事部)、車を放置したのは第三者であること(一八七九年一月三日破毀院刑事部)。

註三 駐車が適法であるためには、(一)正當の事由を有すること

通行上の障害を可及的少からしむること及び(3)沿道土地の出入を妨害せざることを三條件を具備することを要する。派出所員が見本を説明するために、得意先の店先の、交通頻繁にして轉向上特に危険ありと認められる箇所の一七、八時間も自動車に駛めて置いた場合には、三條件を具備するものと認め得ない(一九二八年十一月十七日破毀院刑事部)。

一七 歩行者、騎乗者、自轉車使用者等の特定の交通のために、特に道路の一部に歩道、乘馬道、自轉車道等を設けてある場合には、他の運動方法 modes de locomotion に依るもの、例へば自動車、馬車、牛車等がこれを通行し、又はここに駐まることを禁止せられる(第二二條)。但し自轉車の通行に付いては特例が設けられてゐる(後出四七參照)。

罰則に付いては、後出六二參照。

一八 行程を共にするために集團した車輛は縱列 *convoy* に關する規定に従はねばならぬ。各種車輛には運轉者各一人を附することになつてゐるが(前出二三參照)、動物の牽引に依る車輛の縱列に付いては、間隔を置かずに續行する車輛三輛毎に運轉者一人を置くことが出来る。但しこのため

には次の制限に依らねばならぬ。(イ)駕獸 *animal attelle* は第一の車輛は二頭以下(縱(註)に繫駕することを妨げない)、第二及び第三の車輛は一頭たること、(ロ)第二及び第三の車輛の駕獸は前行の車輛の後面にその鼻綱を繋ぐこと、(ハ)運轉者が徒歩で行かない場合には第一の車輛に乗り且つ常に手綱を手放さないこと。

車輛二輛より成る縱列に付いては、運轉者一人を置き、第一の車輛には二頭以上の駕獸を縦に繫駕し、第二の車輛には一頭以上を繫駕することが出来る。但し駕獸の總頭數は六頭以下たることを要する。第二の車輛の駕獸は、第一の車輛の後面にその鼻綱を繋ぎ、また運轉者が徒行しない場合には第一の車輛に乗り且つ常時手綱を手放さざること必要とする。

縱列は、動物の牽引に依る車輛の縱列にあつては全長(駕獸を含む)二五メートル以下の班 *banon* 自動車輛の縱列に付いては全長(被牽引車を含む)五〇メートル以下の班に區分し、各班はそれぞれ二五メートル以上及び五〇メー

トル以上の距離を置いて續行することになければならぬ
(第一三條)。

罰則に付いては、後出六四參照。

註 原文には être attelé en file et となつてゐる。これは

Dictionnaire Universel Larousse に依ると、馬車の轅の左右に馬を繋駕することの意味になつてゐるが、一九二二年三月二十九日下院の質問書に對する政府の回答では、動物を一列に並べて繋駕することを意味することになつてゐる。茲では後者の有權的解釋に従つた。

一九 容積又は重量大にして分割すべからざる物件を運搬するために、一九二二年令所定の駕獸の頭數、(前出一八及び後出二三參照) 荷重(前出七參照) 又は積荷の幅(前出一二參照) に關する制限に依ることを得ない場合、又は他の車輛の通行に危害を及ぼす虞ある物件を運搬する必要ある場合には、通過地の知事の定むる所に従はなければならぬ。この場合に於ける知事の命令(註)は、道路技師又は道路吏員の意見を徴した上、一般通行の便宜及び安全を確保し道路、工作物及び並木に對する損害を防止するために通過す

べき道筋、及び執るべき處置を定めて發せられる(第一四條
罰則に付いては、後出六三參照)。

註 個々の運送毎に特別の命令を發することを要しない。縣令を以つて一般的规定を設けることを妨げなく。

二〇 國道、縣道、大交通市町村道、共通市町村道及び林道に付いては知事、これ以外の道路に付いては市町村長は、雪解柵 *barrière de neige* の設置を命じることが出来る(註)。雪解柵の閉鎖中は、次に掲げる車輛に限つてこれを通行することが出来る。(1) 郵便車、(2) 人の運送の用に供する車輛にして一般運送事業の用に供せざるもの、(3) 動物の牽引に依る車輛にして積荷を有せざるもの、及び手車、(4) 前各號の種類に屬せざる車輛にして、路面に及ぼす輪帶幅一センチ・メートル當りの壓力(動物の牽引に依る車輛に在つてはこの外に駕獸の頭數)が、知事に於て氣候、車道の築造方法及び状態、路面の性質その他地方の情況を斟酌して定めたる制限を超えざるもの。以上の條件に適合せざる車輛が雪解柵を通行した場合には、車輛を差押へ、繋

留場 *fourrière* に留置する。この場合に於ても、罰金を科し、公道に生じた損害の復舊費を徴收し得ることは勿論である(第一五條)。

罰則に付いては、後出六四参照。

註 雪解柵の設置に因つて、道路使用者が損害を蒙つても、損害賠償の訴を提起することは認められない(一八五九年七月一四日國務參事院)。

二一 通行上多少とも危険のある橋梁 *Pont* に付いては、國道、縣道、大交通市町村道、共通市町村道及び林道に關する場合は知事、その他の道路に關する場合は市町村長は、通行の安全を確保するため必要と認むる一切の處置を執ることが出来る。この種の橋梁の通過に付いて、最大荷重、通行方法等に制限を加へた場合には、必らず橋梁の入口及び出口に、運轉者に見易い様にこれを標示しなければならぬ。急迫の事情の存する場合には、市町村長は保安上必要と認める假處分を行ふことが出来る。

罰則に付いては、後出六四参照。

第二項 特別規定

二三 馬車、牛車その他の駕獸車輛、自動車、自動自轉車その他の自動車輛、及び一般運送事業の用に供する車輛は、叙上(前出六乃至二〇)の一般規定に従ふ外に、それぞれ定められた特別規定に依らなければならない。

第一 駕獸車輛

二三 地形上必要あるときは、知事は特定の道路を通行する總ての動物の牽引に依る車輛 *véhicule à traction animale* に對して、制動機 *frein* 又は齒止裝置 *dispositif d'urgence* を備ふべき義務を課することが出来る(第一七條)。

罰則に關しては、後出六五参照。

二四 知事の特別の許可を得た場合(前出一九参照)を除くの外、動物の牽引に依る車輛に繋駕する動物の頭数は、左の制限を超えてはならない。即ち(1)貨物の運送の用に供する車輛に付いては、二輪車の場合は馬その他の挽獸五頭、四輪車の場合は牛六頭又は馬その他の挽獸八頭、而して後の場合に在つては縦に五頭以上繋駕することを得ない。(2)

人の運送の用に供する車輛に付いては、二輪車の場合馬三頭、四輪車の場合馬六頭を限度とする。いづれの場合に於ても、駕獸 animaux d'attelage の頭数が六頭を超える場合には、運轉者に助手 aide 一人を附けなければならぬ(第一八條)。

この駕獸の頭数の制限は、特に著しき勾配又は距離を有する坂路の存在する道路の區間に付いては適用されない。知事の命令を以つて指定したこれ等の道路の區間に付いては、副獸 renfort の使用が認められる(第一九條)。

以上の制限は、降雪及び氷雨の時には、その適用を一時停止される(第二〇條)。

罰則に付いては、後出六六參照。

第二 自動車輛

二五 自動車輛 véhicules automobiles の諸機關は、火災又は爆發の危険を防止する構造にしなければならぬ。その運轉に依つて危険を生じ又は人を不快(註一)ならしめる様なことがあつてはならない。發動機 moteur は無音排氣

裝置 dispositif d'échappement silencieux を備ふることを必要とし、自由排氣は禁止されてゐる。蒸氣自動車 automotiles à vapeur 等は當該特別法規(註二)の定むる所に従はなければならぬ(第二一條)。

操縱操向機關 organes de manoeuvre et de direction に付いては第二二條の規定に従ひ、殊に車輛重量三五〇キログラムを超ゆる自動車輛は逆行裝置 dispositif de marche arrière を備へ、總重量三、〇〇〇キログラムを超ゆる貨物用自動車輛は、運轉者がこれを追越すことあるべき他の一切の車輛を自席より認め得る構造の後寫器 appareil rétroviseur を備ふることを要する(第二二條)。

總て自動車輛は、獨立に迅速に作用し、急勾配に於て車輛を停止し、その停止状態を保持するに足る力を有する二系統の制動機を備へなければならぬ。また少くとも一系統の制動機は、車輪又はこれと直に聯絡する環に直接作用することが必要である。前輪部發動機附車輛 véhicule à avant train moteur にあつては、運轉者の操作する制動機中

の一系統は、車輛の後輪に作用することを必要とする。單一の被牽引車に付いては總重量一、〇〇〇キログラムを超えざる場合に限り、制動機を備へなくとも差支ない。路面列車 *train rouler* の場合には、獨立に迅速に作用し急勾配に於て車輛を停止し停止状態を保持するだけの力を有し且つ自動車の座席に在る運轉者又は特に附せられたる運轉者が操作し得る制動機一個を、各車輛に備へなければならぬ(第二三條)。

罰則に付いては、後出六八及び六九参照。

註一 騒音、砂埃、煙又は臭氣を指す。

註二 一九二六年四月二日令及び同年八月四日令、一九三〇年一月二〇日土木省通牒。

二六 自動車輛が叙上の規定に適合する旨の檢證 *cons-tatation* は、或は製造者の申請に因り車輛の型式 *type* 毎に、或は所有者の申請に因り(註)各個の車輛毎に、鑛山局 *service des mines* に於てこれを行ふ。フランス國內に於て製造する車輛に付いては、製造者が自動車輛の型式を定め

たとき又は定めんとするときは、その檢定 *verification* を申請しなければならぬ。外國製の自動車輛に付いては、外國の製造者が特に土木大臣に届出た代表者をフランス國內に有する場合に限り、型式の檢定が認められる。自動車輛が成規の規定に適合してゐる場合には、調書 *procès-verbal* を作成し、その正本を申請者に交付する。

製造者は規則に適合するものと認められた型式に準據して製造した自動車輛を一般公衆に販賣することが出来る。製造者は販賣する自動車輛に、それが所屬する型式毎に一貫する番號を附し、調書の謄本並にその自動車輛が完全に型式と一致する旨を證する證明書を購買者に交付する。證明書には、自動車輛が水平面に於て出し得る最高速度を明記して置かねばならぬ。

鑛山技師が呈示せられた自動車輛が成規の規定に適合する旨を檢證する調書の作成を拒否した場合には、土木大臣に對して異議の申立をなすことが出来る。この場合には、土木大臣は中央自動車委員會 *commission centrale des ar-*

motorbikes の意見を徴して、これを決定する(第二六條)。

罰則に付いては、後出七四参照。

註 關係者は自動車検査調書交付手数料を國庫に豫納したことを證する収入官更の領收證を添附することを要する。この手数料は現在は、自動車に付いては一〇〇フラン、自動車に付いては五〇フランと定められてゐる(一九二六年一月一九日法)。

二七 自動自轉車 *motorcycles* (註一) 以外の自動車輛は總て、日没後は前面に白燈二個、後面左側に赤燈一個を備へなければならぬ。自動自轉車に付いては、前面の白燈を一個に減ずることが出来る。

總て自動車輛は、この外に、道路の前方一〇〇メートル以上の距離を有効に照射する前照燈を備へることを要する。眩輝を生ずる虞のある照射裝置(註二)は、市街地内その他必要と認むる場合(註三)には、他の道路使用者と行逢ふ際に眩輝を生じない様にする構造としなければならぬ。眩輝を除去する裝置は、少くとも二五メートルの距離まで車道を有効に照射する光力に代へることが必要であ

る。

市街地内の公設燈火の存する道路では、自動車輛は前面の白燈及び後面の赤燈のみを點するだけで差支ない。

日没後、單獨で進行する自動車は、後面に掲げた車輛番號表示板(後出二九参照)を照射する裝置を備へなければならぬ。自動車を以つて數輛の車輛を牽引する場合には、この照射裝置及び後面の赤燈を最後の被牽引車の後面に移し尙ほ牽引車と同型の車輛番號表示板をそこへ掲げることが必要とする。

公道に駐車中の自動車(自動牽引車を除く)は、前方に白光、後方に赤光を放つ燈火一個を、交通の行はれる側に取付けておくだけでも差支ない(第二四條)。

罰則に付いては、後出六九参照。

註一 茲では *motorcycles* を「自動自轉車」と譯して置いたが、本邦で俗に所謂自動自轉車よりも狭い觀念であることに注意を要する。

motorcycles と *bicyclette* のは發動機を備へた二輪の自轉車 *bicyclette* に限られる。これにサイドカーを附けたものは三

輪の自動車と看做され、最早 *motor-vehicle* ではないのである。

註二 一九二九年一月八日土木省令は、自動車の特殊點燈装置を三種に區分してゐる。(甲種)自由なる道路を普通に進行する際、道路規程第二四條第三項の規程に依り、道路の前方一〇〇メートル以上の距離を有効に照射すべき前照燈、(乙種)道路規程第二四條第四項の規定に依り、二五メートル以上の距離迄車道を照射する眩輝を生ぜざる前照燈、(丙種)甲種又は乙種の前照燈の任務を隨意に交互に果し得る混合式前照燈

註三 前照燈の束光線を調整せず、他の道路使用者殊に他の自動車運轉者を眩惑せしめたる自動車運轉者は、他の自動車運轉者が生ぜしめたる事故、即ち専らその前照燈の過度の光力に起因したる事故に付いて責任を有するものと認むるを相當とす(一九二五年一月四日ヴイルフランシユ・シニール・ノイヌ違警罪裁判所)。

二八 郊外地 *rural campagne* に於ては、自動車は必要の

都度(註)一〇〇メートル以上の距離に達する警音器 *appareil sonore* (特別法規に依つて他の用途に充つる信號器に非ざるもの)に依つて、その接近を合圖しなければならぬ。

市街地内に於ては、警音器より發する音響は、居住者若くは通行者を不快ならしめ又は動物を驚奔せしめることのない様な軟調のものたることを要する。複音喇叭 *sonne à sons multiples* サイレン・シノー及び呼子 *whistle* は、市街地内に於て使用することを禁示されてゐる(第二五條)。

罰則に付いては、後出七〇参照。

註 道路が眞直であるといふ事實は、自動車の運轉者が行違又は追越をなさんとする他の道路使用者に對してその接近を豫告するため警音器を操作する義務を免除するものではない(一九〇六年五月一八日リヨン裁判所)。また自動車の運轉者が他の道路に車輛を乗入れる場合に明瞭に聽ゆる合圖を反復してその通過を報知しなければ、發生した事故の責任を負はなければならぬ(一九〇六年四月一六日ルアーン裁判所)、假令進路優先權を有してゐたとしても同様である(一九二六年六月一日サンブ・リュイク裁判所)。同趣旨(一九二九年五月二日破毀院刑事部)。

二九 自動車輛は、各種車輛に對して貼附を命ぜられてゐる所有者の氏名及び住所を記載した表示板(後出一一参照)の外に、製造者の氏名、型式の表示、及び貨物用自動

車輛に在つては更に車輛重量及び最大積載量を記載した一個又は數個の金屬製表示板(註一)を明瞭に貼附して置かねばならない。尙ほ車輛番號を記載した同型の表示板二個を用意し、車輛の前面及び後面の見易き箇所に(註二)動かない様に附着することを要する。同型表示板の雛型及び標示方法並に關係者に對する車輛番號の指示に付いては、土木大臣の定むる所(註三)に依らなければならぬ(第二七條)。

罰則に付いては、後出七一參照。

註一 製造者氏名表示板を幌の下の如き、所在を告知せらるるに非ざれば發見し難き箇所に貼附するは、一九二二年令第二七條の規定の違反なり(一九二八年一月一八日破毀院刑事部)。

註二 表示板は車輛の縱軸に直角の垂直面に於て、表示板の中心を成るべくこの縱軸に置く様にこれを取附くべし、但し後面の表示板は泥濺の上にこれを取附くるも差支なし(一九二二年六月二六日土木省令)。

註三 一九二二年一月二六日及び一九二七年一月二八日土木省令。

三〇 自動車輛の所有者は、これを公道の通行に使用す

る前に、氏名及び住所を記載した届書に一九二二年令第二六條(前出二六參照)に依つて作成せられた調書の謄本を添へて、その居住地の知事に差出さねばならぬ。届出のあつた場合には、その領收證を所有者に交付する。領收證には自動車輛に對して指示された車輛番號を記載する。或る縣で届出をすれば、フランス全國に對して効力を有することになつてゐる(第二八條)。

罰則に付いては、後出七一參照。

三一 何人と雖も、運轉免許證 *permis de conduire* を携帶せず自動車輛(土地の耕作を目的とするものを除く)を運轉することを得ない。運轉免許證は、居住地の知事が土木大臣の選任した鑑定人 *expert* の可とする意見に従つて、年齢十八歳以上の受験者に交付することになつてゐる。一般運送の用に供する自動車輛、又は總重量三、〇〇〇キログラムを超える自動車輛の運轉に付いては、特に免許證にこの點に關する記載あることを必要とする。二輪自動車 *motorcyclette à deux roues* を運轉する場合には、特殊

免許證 *permis spécial* を携帯しなければならぬ。特殊免許證は知事が鑑定人の可とする意見に基き、年齢十六歳以上の受験者に交付する(第二九條)。

免許證の交付については、一五フランの試験料 *droit d'examen* と五〇フランの免狀料 *droit de brevet* (月收八〇フラン以下の雇傭労働者又は雇人に付しては二〇フランに減額せられる)を徴收される。受験者が受験しなかつた場合にも、試験料は還付されない(一九二四年一月五日法)。

運轉者が刑法第三一九條(過失殺人)又は第三三〇條(過失傷害)の罪を犯した旨を調書に記載してある場合は、調書作成地の知事は裁判の確定するまで、免許の停止 *suspension* を言渡すことが出来る。運轉者が一九二二年一月三十一日令の規定に違反したため有罪の判決を受けた場合は判決言渡地の知事は、免許の停止又は取消 *annulation* を言渡すことが出来る。運轉者が刑法第三一九條(過失殺人罪)及び第三三〇條(過失傷害罪)に依つて有罪の判決を受けたときは、必ず免許の停止又は取消を言渡さねばな

らぬ。運轉者が一九〇八年七月一七日法に定むる逃走罪を犯し又は酒氣を帯びて居たことを判決の中で確認された場合には、必ず免許の取消を言渡すことを要する。免許の停止を言渡す命令に違背したときも同様である。知事は免許取消を言渡す命令の中に、一定の期間を指定し、この期間經過後に於て知事が特別の専門委員會 *commission technique* に諮問して許可した場合には新規の免許を出願し得る旨を定めることが出来る。免許證交付の後、本人の永久的無資格、即ち公權剝奪、視覚、聽覺の喪失又は難聽等が正當に檢證せられた場合には、檢證地の知事は免許の取消を言渡さねばならぬ。

總て運轉免許の停止又は取消に關して知事が命令を發する場合には、特別の専門委員會に諮問することを要する。専門委員會に免許の處分案を提出したときは、本人に頭を命じなければならぬ(註)。本人は自ら又は代理人に依つて意見を述べることが出来る。免許を停止した場合にはその停止期間中、免許を取消した場合は確定的に、免許證を

本人より取上げることになつてゐる(第二九條)。

罰則に付いては、後出七二参照。

註 本人の出頭を命ぜずして運転免許證を取上ぐる知事の決定は、権限超過の瑕疵を有し、この理由に基き取消さるべきものとす(一九二八年十一月一日國務參事院)。

三三 運轉者は、主務行政廳の職員より要求せられた場合には、その資格證明書 *ce certificat de capacité* (即ち運転免許證)と車輛届書の領收證を呈示しなければならぬ(註)。また運轉者は一切の事故を防止するため有用な注意を拂ひ且つ發動機の騒音を止めずに、車輛より立去ることを得ない。途中で機關に變調を生じたときは、喧燥なる修繕及び調節は、絶對的不能の場合以外は、人家より一〇〇メートル以上距つた所で行はねばならぬ(第三〇條)。

罰則に付いては、後出七二参照。

註 主務行政廳の職員に運転免許證を呈示しないときは犯罪となる。忘失又は善意は免責の理由とならない(一八六三年八月二十九日、一九一七年九月二〇日破毀院刑事部)。

三三 原則として、自動車に速度に付いては制限がない。

運轉者は始終その速度を自由に加減し得る状態に在ることを要する。人、動物、器物又は道路に損害を與へた場合には勿論その責任を負はなければならぬ。知事又は市町村長が自動車に速度に付いて制限を加へてゐる場合には、その速度を超えてはならない。尙ほ市街地、屈曲部、急坂、人家の存する區間、狹隘にして雑沓せる通路、十字街に於ける場合、行違若くは追越の場合、公道に於て挽獸、駄獸、乗獸等が自動車の接近に依つて驚奔の徴候を呈した場合、その他情況又は場所の構造に因つて事故を生ぜしめ、通行を混亂乃至妨害する虞のある都度、進行を緩め又は停止することを要する(註一)。日没又は霧の場合にも、自動車の速度を低減しなければならぬ。尙ほ總重量三、〇〇〇キログラムを超ゆる車輛は、運送の目的、輪帶の性質及び車輛の總重量の如何に依つて、土木大臣及び内務大臣が中央自動車委員會、道路會議 *conseil général des ponts et chaussées* 及び市町村道路諮問委員會 *comité consultatif de la vicinalité* の意見を徴して定めた最高速度(註二)を超ゆること

を得ない(第三一條)。

罰則に付いては 後出七二参照。

註一 時速二キロメートルの速度は、自動車が都市の交通頻

繁なる道路の交叉點にして、校門を出入する學生その他の多

き箇所を通行する速度としては相當の危険ありと認むべきも

のとす(一九〇七年一〇月二十九日アマキャン裁判所)。運轉者が

前方六〇メートルに於て馬が突然停止し、驚奔の徴候を呈し

たることを認めたる場合に、その自動車を停車せざりしこと

は過失なり(一九〇九年五月一八日ヌダン民事裁判所)。

註二 一九二三年一月二五日令。1) 總重量三、〇〇〇キログラ

ムを越ゆる自動車輻は、その總重量、輪帶の性質及び運送の

目的が人なるや貨物なりやに依りて、左の最高速度を越ゆる

ことを得ざるものとす(第一條)。

種別	總重量	硬性輪帶		彈性輪帶	
		各種の運送	人の運送	各種の運送	貨物の運送
第一種	三、〇〇一 <small>キログラム</small> より四、五〇〇迄	一一二 <small>キロメートル</small>	三五 <small>キロメートル</small>	二五 <small>キロメートル</small>	二五 <small>キロメートル</small>
第二種	四、五〇一より八、〇〇〇迄	八	二五	二〇	二〇
第三種	八、〇〇一より一一、〇〇〇迄	五	一五	一五	一五
第四種	一一、〇〇一以上	五	八	八	八

(注意、硬性輪帶は一九二六年六月一日迄許容せらる)

(2) 當分の内、總重量三、〇〇〇キログラムを越ゆる自動車にして空氣入輪帶を備ふるものの最高速度を左の如く定む(第二條)。

車輛種別	總重量	最高時速	
		人の運送	貨物の運送
第一種	三、〇〇一 <small>キログラム</small> より四、五〇〇迄	四〇 <small>キロメートル</small>	三五 <small>キロメートル</small>
第二種	四、五〇一より八、〇〇〇迄	三五	三〇
第三種	八、〇〇一より一一、〇〇〇迄	二五	二〇
第四種	一一、〇〇一以上	一五	一〇

(3) 知事は、場所の状態及び保安上の必要より以上(1)及び(2)の最高速度より低き速度を定むることを得るのみならず、市町村長及び主務道路職員の同意に因り、車道の一部を特に重量車輛の通行に充てたる道路に限り、高き速度を認むることを得(第三條)。

三四 自動牽引車 automobiles-tractors 及び被牽引車 remorques に關しては、場合を區別しなければならぬ。

(甲) 被牽引車一輛の場合及び數輛の場合に關する共通規定——被牽引車に付いては、一九二二年令の單獨車輛に關する規定の中、輪帶の路面上の壓力、形狀及び性質に關する第二條(前出七及び九参照)、車輛の幅員に關する第三條

(前出八参照)、所有者の氏名及び住所の表示に關する第五條(前出二一参照)、並に車輛重量及び最大積載量の表示に關する第二七條第一項(前出二九参照)の規定が準用される。牽引車と被牽引車より成る一體に付いては、縦列に關する第一三條(前出一八参照)が準用される。尙ほ最後の被牽引車は、第二七條第二項(前出二九参照)に定むる牽引車の後面の表示板を複製した同型の表示板を必らずその後面に掲げねばならぬ。但し被牽引車の表示板は可動のものとして差支ない。被牽引車の制動機及び點燈に付いては、第二三條(前出二五参照)及び第二四條(前出二七参照)に定むる特別規定に従はねばならない。綱、鎖その他の装置に依る應急的連結法は、絶對的必要の場合に限り用ゐることが出来る。同一の牽引車に依つて數輛の被牽引車を牽引する場合には、連結の一に付いてのみ應急的方法を使用することを認められる。

(乙) 被牽引車一輛の場合に關する特別規定——總重量三、〇〇〇キログラムを超ゆる自動車輛の速度の制限に關

する第三一條の規定(前出三三及び同註二参照)は、牽引車とその一輛の被牽引車より成る一體を單一の車輛と看做してこれを適用する。この場合に於ては、牽引車と被牽引車との總重量の和を以つて車輛の總重量と看做す。牽引車と被牽引車との輪帶の性質が異なるときは、その速度は使用する輪帶の種類何れかに付いて認められた最も低い最高速度を超ゆることを得ない。但し被牽引車の總重量が牽引車の車輛重量の二分の一以下である場合には、速度の制限に付いては、被牽引車を考慮しないで、牽引車のみを總重量に依つて決定される。然し如何なる場合に於ても時速四〇キロメートルを超ゆることを得ない。

(丙) 被牽引車數輛の場合に關する特別規定——牽引車一輛を以つて數輛の被牽引車を牽引する所謂路面列車 *Minotras* (註)の通行に付いては、通過地の知事の許可を得ることが必要である。許可申請書には、(1)路線 (2)牽引車と各被牽引車との總重量並に最大軸重、(3)列車の常時の編成及びその全長、(4)豫定速度、(5)制動方法(前出二五参照)

を記載しなければならぬ。知事は路面列車の通過せんとする道路の性質に依り、主任道路技師（國道、縣道、大交通市町村道及び共通市町村道の場合）若くは主任道路吏員（その他の道路の場合）又はこれ等兩主任者の意見を徴して許可書 *authorisation* を交付する。許可書には、通行の安全及び便宜を確保するため、牽引車及びその運轉者に關する條件を附し、殊に最高速度及び列車に附屬せしむべき人數を定めなければならぬ。また牽引車の運轉者が被牽引車の制動機を操作し得ない構造となつてゐる場合には、通過地の勾配及び列車の速度より觀て、列車の進行の安全を確保するため必要と認むる人數の特別運轉者を置き、これ等の者をして被牽引車の制動機を操作せしめなければならぬ。路面列車に關する知事の決定に對しては、關係者より土木大臣に異議の申立をなすことが出来る。この場合には、土木大臣は中央自動車委員會の意見を徴してこれを決定する（第三二條）。

罰則に付いては、後出七三參照。

註 路面列車は牽引車一輛と被牽引車數輛とより成り、道路上を運行するものである。ルナール *Joseph-Charles Renaud*（一八四七年—一九〇五年）の發明に係り、「自動路面列車 *train automobile roulier*」又は「ルナール列車 *train Renaud*」と云ふ。

三五 自動車競争 *courses d'automobiles* を行ふ場合には、發起人 *organisateur* より知事の許可を申請しなければならぬ。競争の通路が一縣の區域内に限定せる場合には、道路職員の主任者及び通過地の市町村長の意見を徴して知事が許可する。通路が數府縣に亘る場合には、道路職員の主任者及び市町村長に諮問した上で通過地の知事の意見に基いて土木大臣が許可する。監督費その他競争に因つて行政廳に必要を生じた費用は、發起人がこれを負擔しなければならぬ。このために發起人は、豫め併託しなければならぬ（第三三條）。