

市政叢書之一

交通警察概論

上海大東書局印行

54

交通警察概論

高橋雄豹著

張仲芙 劉大勳譯

1931

上海
大東書局
印行

譯者弁言

市塵櫛比。汽車如蟻。往來程途。只須喘息。近世物質之文明。可謂極矣。無如交通愈便。危險愈多。試觀人烟稠密商業繁盛之區。車輛肇禍之事。無日無之。因此坦蕩康莊。反成爲畏途。以是欲求公衆之安全。非賴交通警察之維持不可。足徵交通警察。乃適應時代之需要而產生。爲社會間不可少之至寶。吾國都市各種建設。雖在幼稚時期。遠遜歐美文明。然近年以來。汽車之增加。較倍於昔。交通事故之發生。時有所聞。交通警察之設置。亦不可不認爲當務之急。本書意旨。非惟貢獻一般交通基礎知識。且可資公衆研究之常識。藉知避免危險。

之方。高橋雄豹氏。乃日本警界中最富聲望者。歷任警察講習所教授。著作頗多。尤其對於交通警察。富有深刻之研究。素爲日人所頌揚。故斯書足堪爲吾國之借鏡。譯者學力淺薄。翻譯更非所長。加之本書係從課餘暇忙中譯就。謬誤欠解之處。總所難免。尙望讀者諸君有以正之是幸。一九三〇年十月十日
張仲芙劉大勳識於日本東京

原著者序言

一、此區區小冊，係就大正十三年及十五年在東京警察講習所執教鞭時曾試用之講義要領而加以改訂編成者，其主要目的在介紹一般交通警察上之基礎知識與社會。

二、今日之交通警察。以汽車之交通爲其主要對象，本書所述，概亦不出此範圍。

三、著者對於交通警察，本無實際之經驗，本書所述各節，近於紙上空談之處，或所不免，深希海內實際專家，加以指教，毋任歡盼。

交通警察概論 目次

第一章 交通警察之目的

- 一、防止交通之危險
- 二、除去交通之障礙
- 三、保護道路及橋梁
- 四、保護交通者之安全（一）使利用者得著安全（二）使乘客對於交通物體得安心利用（三）使利用者於便利上不感缺陷（四）防止交通機關內有害公安及善良風俗之行爲

第二章 交通警察機關

第一節 交通警察機關之組織

一、中樞機關

- 一、調查及研究
- 二、計劃（一）特殊情形時之計劃（二）平時交通警察之計劃
- 三、指揮監督
- 四、立法
- 五、執行警

察官之訓練 六、應同警察官憲以外之機關連絡交涉 七、
 檢查及試驗

二、執行機關

一、統一組織 二、分散組織 三、兩者之利害 (A) 統一組織之優點 (B) 統一組織之劣點 四、最近之傾向 五、採
 統一組織制時交通警察職務之範圍

第二節 執行警察官

一、選任 (甲) 健康 (乙) 身長 (丙) 沈著穩健者 二、服裝 (甲) 須輕快 (乙) 要易於明瞭認識 (丙) 須具有避寒暑防風雨之能力 三、配置及任務 (一) 一定地點之配置 (二) 巡迴 (一) 非專務警察官在交通警察上之地位 (二) 任務 四、監督

第三章 左右交通警察之諸條件……………五〇

第一節 關於交通之設備

- 一、道路（一）幅員（二）步道及車道之區別（三）路面之良否
- （四）屈曲（五）坡路（六）橫斷坡路（七）剪除街角及附在街角之步道宜使成曲線
- 二、廣場
- 三、橋梁
- 四、安全地帶
- （一）目的（二）構造（三）效用
- 五、橫斷步道

第二節 交通

- 一、交通之狀態（一）交通之性質（二）交通量（三）交通流
- 四）交通紀律
- 二、左右交通狀態之諸條件（一）都市之性質及市民之富力程度（二）都市內各區域之位置及街衢之計劃
- （三）都市內交通機關設備之當否（四）特殊原因之有無

第四章 關於交通上之警察取締概要……………九四

第一節 交通警察法規及其處分

一、交通警察法規 二、交通警察上之處分

第二節 公衆之訓練

一、交通警察與公衆之訓練 二、公衆訓練實施之方法

第三節 交通整理

一、通則 二、道路交叉點上之交通整理 一、斷續式交通整理

法（一）交通警察官之「手」（二）交通整理標示機（三）交

通塔（四）懸空式的信號電燈 二、環狀行進法 三、依照交

通上之制限行交通整理（一）單程行進法（二）分路式交通限

制法

交通警察概論

第一章 交通警察之目的

交通警察之目的得分爲左列四種：

- 一、防止交通之危險
- 二、除去交通之障礙
- 三、保護道路及橋梁
- 四、保護交通者之安全

茲將其目的各項略加說明如左：

- 一、防止交通之危險

交通警察之主要目的，在防止交通上發生之危險，此無容贅言者也。晚近物質文明進步，電車，摩托車及一切高速度之交通機關，（係指各種車輛而言）甚為發達普及，往來街市之行人車馬亦有顯著之增加。一般交通者尤其是徒步者，對於新興交通機關情態，未能澈底明瞭，常為危險事故發生之原因，以是死傷之數，殊屬駭人聽聞，吾人在新聞紙上幾無日不見交通慘案之發生。最近交通警察問題，已成為世間研究交通學者議論之中心，此亦不外乎交通事故急著增加之結果，苟交通上無危險發生，長此安然，則交通警察問題，可以無研究之必要矣。在今情況之下，交通警察問題，除大都市以外，尚不為一般人所重視者，蓋偏僻之區，很少交通事故發生，豫防問題，不

爲一般人所注意也。

二、除去交通上之障礙

交通警察，不單防止危險而已，且使交通無障礙發生，交通者得著交通便利，亦其目的之一也。以此目的爲職務之交通警察活動狀態，吾人得於徒步羣衆雜沓之地，整理交通時見之。更於車馬交通極多之地見之。摩托車（汽車）及其他巨體之車具，其進止避讓，不能如徒步者之輕便自由，故在幅員不廣之道路上，多數摩托車雜沓之時，乘車者較徒步者，反大感覺交通之困難，高速度交通機關之機能及其長點，因之而全失矣。現在世界摩托車最多之美國諸大都市，排除交通之障礙，使摩托車得盡速度之量進行，其努力並不亞於防止危險也。因此防

止交通上之障害，遂成爲交通警察之主要目的矣。

爲欲達到此目的而活動之交通警察，其應注意之點，卽對於各種交通物體，務必普遍的使適於交通上之便宜。苟對於高度且輕快之摩托車偏與以便益，其他車馬及徒步者妄加限制，未免有失公平，同時對於摩托車交通上不加注意，只計其他交通物體之利益，亦非交通警察之得策也。欲適應交通狀態之必要，對於多數之交通物體，必須給以公平之便宜，此交通警察所應採之方策也。

三、道路橋梁之保護

建築道路橋梁，並管理之使永保持其良好狀態，此乃道路管理之責，非警察直接之職務也。

交通警察之目的，在使公衆不當或過當之使用，損壞毀傷此種交通之設施，併與一般使用者，不常發生破壞利益情事，則其職責盡矣。例如禁止可以損傷路面之車輛使用，對於運輸過重物件，須使預先稟報警察許可，禁止在橋梁及其工作物上繫留什物等，皆爲達到其目的而行之警察作用也。

本來道路及橋梁，應堪爲無論如何交通物體之使用，此吾人所不難想像者，道路及橋梁苟臻於堅固，足以當今日一般使用中之交通物體盡量使用，亦無毀損之虞，則取締車輛載量一項，恐將置之於交通警察目的之外焉。不幸今日日本之道路及橋梁，尙未能完善，脆弱者頗多，爲保護此脆弱之道路橋梁計，對於使用道路之交通物體，不得不有種種限制之規定也。

四、保護交通者之安全

交通警察，對於利用交通機關之民衆，負有保護之責，其內容如左：

(一) 使利用者得著安全

乘客之安全，與交通機關之車馬良否及駕駛司機之巧拙，有密切之關係也。從乘客的方面觀之，公共交通機關營業之車馬，通例皆相信其安全而使用，所以在乘客自身，是否安全可靠，無從推知也。因此之故，交通警察，特設置專門技師，檢查車體及其他一切交通機關，考試駕駛司機者，以確定其技倆之巧拙。

(二) 使乘客對於交通物體得安心利用

民衆利用交通機關時，除顧慮危險之點以外，感覺不安情事亦不少。警察爲維持公益之代表者，當盡力使民衆於利用交通機關時無感不安之苦，方得謂爲克盡厥職。如乘費認可，摩托機表針之檢查，調查司機駕駛者之身分來歷，對其行爲加以種種限制等，皆爲保護利用者決不可缺之任務也。

（三）使利用者於便利上不感缺陷

對於定期開行到著之交通機關，無論乘客之有無，應強制其按定時開行。又如對人力車摩托車使不得拒絕旅客之需用等，皆屬於此項也。他若允公共乘用車馬停滯在道路上待客，亦爲達到此目的之一法也。

（四）防止交通機關內有害公安及善良風俗之行爲

防止交通機關內有害公安及善良風俗行爲，亦交通警察主要目的之一也。例如禁止在車內攜帶危險之爆發物，禁止使同乘者感覺不快之容裝，（如打臉掛鬚等）限制攜帶發惡臭之品物，又如命令車內於夜間須燃相當燈火等，皆爲達到此項目的之主要職務也。

以上所述各項，爲交通警察目的中之最主要者，相互間不免有錯綜混合之關係，其所以分類者，蓋爲便於說明計也。從實際言之，將警察上之各個活動抽出，各定其所屬範圍明瞭區別之，不無有困難之點也。

第二章 交通警察機關

所謂交通警察機關者，指掌管交通警察與從事交通警察組織之謂也。交通警察機關，有如下之二點：

(一)應如何組織之問題，(二)執行交通警察官吏之問題是也。

第一節 交通警察機關之組織

交通警察機關之組織，得區別之爲中樞機關及執行機關。中樞機關者，即普通所謂本部，居中央司掌統一計畫監督等事務之謂也。執行機關者，親往交通場所，擔任實際事務之執行者也。

一 中樞機關

交通警察之實體，在親往交通場所直接執行交通上之職務，固勿待言，但更須有力之統一聯絡機關爲中心。中樞機關之任務，（後述之甚詳）簡單言之，即對於管轄區域內，關於交通警察之一般現象作概括之觀察，發見其缺點，以圖改良進步。

中樞機關之組織，因著執行機關統一的組織或分散的組織而各異。執行機關採統一組織制度時，在幹部附設二三名補助員，則中樞機關之職能，即可使之完備。執行機關採分散組織制度時，則本部內不可無特別組織也。

中樞機關應司掌之任務略述如左：

一、調查及研究

中樞機關，對於左列事項，應時常調查蒐集；作爲改善交通

警察之基礎資料。

(一) 管轄區內之交通狀況。(交通因地方之不同而有其特殊狀態，假使完全利用其他地方之材料，以計劃本地之交通，危險莫甚。)

(二) 交通事故及關於交通違反事件之件數種類性質。

(三) 其他警察機關之新設施。(本國固不待言，於可能範圍內，應盡力向外國調查。)

(四) 關於交通警察及交通上諸問題之學者論文，或新聞雜誌等之記事。

爲調查及研究之便利計，對於左列二項；應作成而利用之。如在事實上有可能時，施行交通調查亦可。統計及地圖之利用

，在其他警察作用方面固爲必要，尤其在交通警察上；更屬不可缺者也。

（一）關於交通之統計。（交通機關數，及事故發生之數目，時間，種類及原因，被害者之年齡，事故增加之趨勢等。

（二）關於交通之地圖。（事故地圖，交通調查結果圖，交通警察官之配置圖等。）

調查及研究之資料，所應注意之點；最要者爲警察官署所徵集之交通事故報告書也。交通警察之主要目的，本爲防止危險，故對於既起之交通上危險事故，應將其原因十分調查，庶可防止此同樣事故不再發生，以求交通之安全。更應置交通事故

調查專務員於外國警察本部，當大的故事發生時，親至事故發生場所作詳細之調查，以報告本國爲防止危險之借鏡。

二、計劃

關於交通警察之計劃，得區別之爲下列二種情形：

(一) 特殊情形時之計劃

舉行儀式遊行或民衆運動時，交通每起極大的變狀，交通警察雖有分散組織之執行機關，但在中樞機關方面以有具體統一計劃爲必要。

關於此計劃應考慮諸點略述如左：

(一) 路線之特定。(分清去路和來路，指定自動車，人力車及徒步者之路線等。)

(二) 交通遮斷及遮斷之區域，地點，時間，方法。
(三) 汽車人力車之停止場，同使用者聯絡之方法。
(四) 警察官員數之配置，時間之規定，指揮之系統及一般訓示事項。

(五) 地圖之作成。

(六) 同外部各有關係方面之交涉。

(二) 平時交通警察之計劃

特殊情形以外，即關於平時交通警察改善之計劃也。交通警察一項之設置，在今日尚無長遠之歷史，故同其他警察諸部門比較，尚在幼稚時期也。然一方為交通警察對象之汽車，其發達增加，頗有一日千里之勢，而警察之活動每每有失周到，遂

至不能盡保安之實責，陷社會於危險狀況也。苟欲杜絕此等不祥現象於社會，則居交通警察之中樞機關者；宜努力著手調查研究，同時對於新發明計畫，宜盡量設施。

以上各種計畫，有一般的通行於全區域者，有僅行之於局部區域者，又有直接即刻實行者，有作為一種試行者。

三、指揮監督

中樞機關為維持交通警察之連絡統一計，對於一般或各個之事件有指揮之必要，同時且負監督之責任。

執行機關採分散組織制度時，中樞機關靠報告書類求詳悉管內詳細事情，決不可能，又或依賴書類以監督管內之執行機關，其荒謬更不待言，所以欲使之適合實際情況，務必親臨現

地；觀察交通狀況及警察活動情形，直接指揮監督也。

四、立法

日本警察上之命令制定權，屬於地方官廳，故交通警察之中樞機關，爲交通警察法之立案者；乃必然之勢也。吾人試考察交通警察之實際及調查研究之結果，交通警察法例，是否時有更新之必要。現行法規，是否有改正之必要，此不可不注意者也。

關於車馬取締法規之改正或廢止，須預先同鄰接省縣酌商而後行施，則便宜多矣。蓋車馬不限於一區域使用也，有時此區域內之車馬入彼區，彼區之車馬來此區，故同鄰接省縣，關係至密切也。

五、執行警察官之訓練

訓練直接執行交通警察職務之警官，亦中央機關職務之一也。訓練有對於交通專務巡查（或願充交通專務巡查者）之訓練，有對於監督者之訓練，有於訓練一般巡查時施行交通警察學一科目之訓練，要之其時間不必過長也。

關於交通巡查之特別訓練，果應課以如何科目乎？此應視地之宜而研究之問題，如左列各種科目，無論何地均不可缺者也。

（甲）交通警察法規大要。

（乙）交通警察之職務。

（丙）關於道路一般的知識。

(丁) 交通警察機關之組織。

(戊) 關於汽車電車一般之知識。

(己) 都市之交通狀態大要。

(庚) 交通統計。

(辛) 交通地圖之利用。

(壬) 實習及參觀交通狀況。

六、應同警察官憲以外之機關連絡交涉

交通警察與道路軌道等有不可離之關係，故同警察以外之官憲及其團體等連絡一氣，或為職務上之交涉，較之其他警察事務為必要也。連絡交涉之中，在不關緊要之事件，多由警察官署為之，然亦不少由中樞機關行之者。

連絡及交涉之主要對方如左：

道路管理者。

使用道路之各種官署及公共團體事業者。（自來水，陰溝，

自來火，電報，電話等。）

電車汽車之經營者及其公會。

學校及各種教化團體，（以宣傳交通道德防止交通事故為目的之教化團體，尤為重要。）新聞社等。

連絡及交涉之內容，不勝枚舉，然其所最應注意者；即關於緩和交通混雜，防止交通事故警察蒐集所得之各種資料，務必廣向各有關係方面宣傳之，造成交通狀況改善機會；且激成各機關對於交通改善之努力。

七、檢查及試驗

汽車電車等之機件檢查，及司機者之試驗給照等，照例爲中央機關應負之職務。且是等事務行之已非一日，故無須特別說明之必要也。

二 執行機關

交通警察職務上成績之良否，恆視其外部直接執行事務警官之能否稱職而定，此亦與一般警察作用無異也。故對於警官之組織，選任，訓練，監督等事宜，有特應注意之必要。其選任，訓練等問題，容後再述；茲專就其組織之點詳加說明之。負直接執行外勤職務之警官組織方法，得類別之爲二種，卽統一

和分散組織是也。

一、統一組織

統一組織者，交通警察離開一般警察事務，獨立爲一特別專門之組織，以執行職務之謂也。卽一都市之交通警察，獨立組織之，使直屬於中樞機關者也。（例如巴黎柏林等）

或將都市分爲數區，每區內各設專門交通警察署。以執行交通警察事務，例如紐約城是也。

二、分散組織

分散組織者，交通警察事務，與一般警察事務，同屬於一般警察署，使各警察署長兼掌其管內交通警察事務之謂也。例如倫敦以下之英國各都市及日本各都市皆屬此制。

三、兩者之利害

統一組織與分散組織，各有所長所短。故此兩者，乃相對立之制度也。苟專就一方言之，未免偏於解說也。茲特舉統一組織之利害，以依考察兩者優劣之參考。

統一組織之優點

(一) 一都交之交通狀態，欲得概括的觀察；而制定適當的對策，則以採統一組織制爲便利。

近時之交通警察，只就交通系統上之主要街路，行其整理交通之職務，非如普通一般警察之取締營業，預防盜難，然橫互都市全部，皆爲其職責之目的地者。同時就主要之街路觀之，其長度雖至任何程度，尤應施以一貫取締之規則爲必要。換言

之以汽車爲主體的交通警察，研究及活動之對象，以將交通動脈之街路；一括在內爲必要。一條街路之交通整理事務，使分屬於數個警察署，各部施以不同之取締規則，甚感不便也。將全市之交通警察，使單一之交通警察機關管轄之，誠有利無弊之舉也。

(二) 使之專門化。

今日交通警察之進步，遂至相當都市已於一般警察署內，設一獨立分科之辦法矣。然爲此責務完全遂行計，不妨直接執行職務之巡查，卽負監督之責者，均應使之專門從事研究，不絕的努力以圖改良進步。苟將交通警察機關分散組織之，署長以下之監督者固不待言，卽巡查對於交通警察所感興味與責任，

亦甚薄弱，欲使之如統一制度得專門研究之效不可能也。

(三) 樹立交通警察上之大計劃。

交通警察每因舉行儀式，或民衆遊行等運動，發生交通急遽的混雜，往往有樹立大規模取締計畫之必要。苟警察機關採統一組織制，則其監督者常負交通警察計畫及監督之責，利用其平素之知識與經驗，樹立適合於實際之大計畫，以應交通上之需要也。

(四) 執行職務時，使用汽車，腳踏車，或馬車等，極便利經濟。

交通警察當執行取締及監督等職務時，利用汽車，腳踏車，汽腳踏車等，對於職務上頗有利也。嚴格說起來，即交通警察

執行職務時，不可缺之條件也。採分散組織制，欲使一種設備，共同利用，事實上當然是不可能；多數警察署，均各爲此種設備，亦非經濟辦法也。所以欲使是等設備，能夠達到經濟使用的目的，非採統一組織制不可也。

或謂對於徒步警察官，採分散組織制，其餘少數帶有特殊設備關係，以共營爲便利者，則置之於統一組織。斯種辦法雖爲巡視監督負取締車馬責任之法案，然在一都市內，造成二種交通專務警察官之系統，徒招權限不統一之弊，誠非得計也。

統一組織之劣點

統一組織制，有如上所述之優點，同時亦不免有如左列之劣點。

(一) 由專門化及獨立性造成不經濟之傾向

交通警察之專務辦事員，較之一班普通警察，其事務煩勞多矣。蓋普通的警察職務，例多防範可以測度之事故之發生，概皆屬於消極方面的。而交通專務員則反是，非親臨交通雜沓頻繁之街道，盡整理交通之職務不可，且其視線不可以一時離著交通狀態，常保持其緊張嚴肅之態度為必要。在諸般警察之中，以交通警察職務為最劇烈，且感受危險也。

所以欲使交通專務員，整理交通事務，與其他警察官同樣繼續長久時間，事實上毫無可能性，不得不於其短時間之職務終了後，聽其自由休息也。苟採分散組織制，交通整理之勤務，與比較容易警察事務，互相調和，其勞逸的關係在分配職務時

可以使之長久，且於用人上亦甚經濟也。在採統一組織制時，交通專務員，除整理交通勤務之外，在署內幾無事可爲，所以由警察全部觀之，較之採分散組織制，所需要警官多矣。

在分散組織制，警察署長得隨時自由分配，指定警察官之勤務，如臨時認爲有增加警察官之必要，或缺勤者之補充，卽時可由多數內勤員或外勤員中採出適當人員，使之擔當交通警察事務。在統一組織制，不能行如此伸縮自在之配置，非於平常養多數不急用之交通警察之預備員不可，在此點上，亦甚不經濟也。

交通警察，因天氣關係，常有休止之時，若係分散組織制，則從事員可用爲普通警察之內勤，或外勤之補充，在統一組織

制，欲使之兼任其他勤務，非所容易，此亦不經濟之一點也。統一組織制，對於普遍散在全市之警察官，訓示點檢及其他召集報告命令之上達下達等，多費手續和時間，非若分散組織之便利也。

(二) 有使普通警察，對於交通警察事務，漠不關心之虞。將交通警察之組織，使之獨立統一時，則普通警察，自然失去關於交通警察之興味，以爲交通警察事務，已移入普通警察以外之機關，儼然有視交通警察，非其權限之感，且使全部警察官，對於交通警察，不能如分散組織制之盡力也。如上所述，交通警察專務員，司掌事務之範圍，在交通警察中，比較不寬，通例交通整理職務，只限於一定地點，除一定地點以外，

對於交通上行使作用，每至弛緩，因此種種不祥現象，隨之而生矣。

(三) 監督上頗感困難。

統一組織制，欲使警察署之監督者，監督交通專務員乃屬不可能，非統一組織機關自體之監督者，監督分散全市之屬員不可。所以有須多數監督者之必要，且監督巡視亦多感缺陷之時，此蓋不可免之事實也。

四、最近之傾向

交通警察執行機關之組織，應取統一制乎？抑取分散制乎？關於此點之利害比較，已略如上述，然就特定都市而觀之，以何種組織為最利益乎？此應視其都市之大小，交通之繁簡，以

及交通警察需用一切器械之有無，普通警察組織之情形如何而決定之問題也。在歐美多數大都市，最近漸次由分散組織而進入統一組織之傾向也。

五、採統一組織制時交通警察職務之範圍

在日本尙未至發生應將執行機關如何組織，方爲適當問題之時期，然此亦爲將來各大都市不可免之問題，此吾人可以想像者也。吾人對於此種情形，實有不可不預先注意之事項，即採統一組織制，執行機關之職權範圍如何之問題是也。交通警察執行之職務，其方法有二種：其一爲在一定之地點，行使交通之整理，其二爲由巡視而爲交通上之取締。所以在統一組織制，交通警察官應執行之職務，以一定的地點爲主，就擴張情形

言之，警察官雖乘坐汽車腳踏車馬車等作交通上之巡視，然欲及於交通警察上諸種職務執行之全部，實不可能也。一般交通上之取締，如路上放置物之取締，兒童遊戲之取締等，非煩巡邏勤務之普通警察官不可也。故採用統一組織制，對於普通警察官之連絡互助，使普通警察官努力幫助交通警察力所不能及等事，非預先十分注意不可。

第二節 執行警察官

一、選任

執行警察官中最負重任者，巡查是也。巡查之選任，應注意之點，略述如左：

(甲) 健康

交通警察官，已如上所述，無論寒暑晴雨，親往車馬雜踏之地，履行交通整理之職務者也。且較之普通外勤警察官，其勞動亦甚過激，故選任交通警察官之第一條件，即體力之健康是也。

(乙) 身長

交通警察官，以選任身幹偉大者為適宜，已為世間一般所公認者也。蓋身幹長大者，其視線所及其遠，觀察附近之交通狀態，亦至便利，同時交通者，（即通行者，尤其是汽車之司機者）認識交通警察官之所在及令號等亦易，於執行上之便利，實不可枚舉也。

(丙) 沈著穩健者

交通警察之職務，常在騷音喧噪之中，整理繁雜之交通，感覺危險之時亦不少，故宜以具有沈著穩健之性質者爲最佳。且其勤務中無論何時，均持緊張之態度，卽對手方之交通者（通行人）很少安靜之時，大半皆帶有慌忙現象，故交通警察最忌性質粗浮者。

交通專務警察官，新任用時，宜多少施以特別之訓練，如以學科之教授困難，使熟練之先輩，率領至交通雜沓之區，實地見習亦可也。

二、服裝

交通警察之服裝，因乘馬或乘腳踏車汽車之時而各異。茲以

指定地點配置爲中心而研究之，其應注意之點，卽左列數項是也。

(甲) 須輕快

交通警察官，於勤務中不絕爲敏捷活潑的運動，故其服裝之第一要件須輕快，如日本通例掛短刀打綁腿，亦皆爲顧慮此點計也。

(乙) 要易於明瞭認識

交通警察官，常在交通往來雜沓之中執行職務，速度最高之汽車司機者，爲混雜所眩惑之徒步者，皆視其舉手或信號而前進或止步。故交通警察官自體之服裝，務須他人易於明瞭的認識爲必要。日本人之身材，在世界各國中比較短小，故於選任

警官時尤宜注意也。

交通警察官之服裝，要使易於識別之必要，最近更因其他各種理由，益趨注重，即防止在交叉點，從事交通整理交通警察官之危險爲必要是也。交通警察官因汽車司機者之過失，不免遭遇意外之災。最近英國鑑於此種事故之發生，反爲交通整理之便宜計，關於服裝問題，正在實際的考究。

要使明瞭的認識交通警察（尤其在交叉點從事整理交通者）之所在活動計，故不得不使之著用與普通警官相異之服裝，此爲今日一般所通行者，其方法如日本之使用腕章，白手套，白腕套等是也。現在英國有一二都市，爲引起一般人注目計，有使警察官著用白外套之例。

(丙)須具有避寒暑防風雨之能力

爲緩和在炎暑日中執行職務之警官苦勞計，使戴用盆式帽子，此例通行已久，現在美國都市中爲防禦炎熱計，在交通警察官執行勤務之地點，樹立大形洋傘，其用意可謂周到矣。

關於交通警察官雨具一事，在日本從來幾等閒視之，不止雨具問題而已，天雨之時交通警察官之活動，幾多使之停頓也。要之大都市交通頻繁之地，雖在天雨的時候，亦不應中止交通之整理，此無待贅言者，故在雨天執行職務之警官，防雨具宜如何設製，實爲最近應有具體的考慮必要之問題也。調製警官雨具，應注意之點有二：(一)要能十分耐雨，(二)須輕快合用，倫敦警察廳，關於交通警察官使用之雨具，均係桐油調

製之大形長袴，及同日本雨衣外套類似之雨蓋是也。

三、配置及任務

交通警察官之配置及任務，即將交通警察專務與非專務二者，分別說明比較之也。

(一) 一定地點之配置

此處所稱爲一定地點之配置者，（有時稱爲一定地點之勤務）即立於特定地點執行職務之謂，所謂執行職務者，乃負整理該地交通責任之謂也。

(A) 警察官之種類

配置在一定地點整理交通之警察官，普通稱爲交通巡查，即今日當交通警察執行之中心者也。

在一定地點執行職務之警察官，通常皆係徒步直立，鮮乘車馬，蓋交通警察官當整理交通時，常不絕的舉手或操作信號機械，又時有轉換地位之必要，爲使斯等活動敏捷，以徒步直立爲最便利。徒步警察官之外，如遇有特別情形時，可使騎馬之警察官以達到警戒之目的，雖以騎馬之警察官爲最靈活，然決不能使之從事普通交通整理也。

在一定地點配置之徒步直立交通警察官，站立場所苟有餘裕設一立足臺，似較爲便利，蓋一則可以使交通者（即通行者）容易認識辨別警官之所在及信號，一則可以使警察官得遠視附近之交通狀況，且可避免自身之危險，他如夜間爲照明地點計，裝設極強光力之電燈，其旨趣亦與上同也。（在德國有裝置

由地下向上照明之電燈之例)

(B) 場所

在一定區域內，配置之交通警察官地點，大略如左揭之各場所，即交通特別混雜和事故頻繁之地也。

- 一、十字路，三叉路，及五線以上之道路集合點。
- 二、車馬交通頻繁之廣場。
- 三、坡路之下或上。
- 四、橋梁。
- 五、興造土木工作掘鑿道路或交通發生異常情態時之地點。
- 六、交通事故發生最多之場所。

以上所述各項多為常時應不斷的配置交通警察之場所，其他

亦有在一日之間，或臨時配置必要之場所，例如汽車電車等之交通頻繁地點近傍小學校之生徒上學及放學之時間，劇場運動會場終演之時間等是也。

C) 人數

應配置於一定地點之警察官人數，當視道路之情態廣狹交通之量如何，及在其地點應爲之職務使用器具之有無等而定，不能拘於一定之原則也。然在警察官對於其職務能十分熟習之後，亦可不必多配人員也。苟其任務單係戒備或使進行者注意，則只用一人已足。在十字路之交叉點，苟有四人之配置員及一人之指揮者，雖不使用信號機具，對於職務上之遂行，當亦不感欠缺也。他如在普通冷靜閒散之十字路，只配一人即可也。

(D) 時間

配置必須有一定地點，併視其地點之交通狀態最混雜之時間，故配置之時間，亦應按其地點之交通狀況而定也。蓋因各地之情形不同，有在早晚一定時間特別混雜者，有當中午時間混雜者，又有如大都市交通動脈之大道路，自早晨至深夜有繼續配員之必要，又如小學校劇場門前，只須於其集散時間二三十分鐘內配員而已。交通警察之出勤時間，絕不可與普通官廳之出勤時間相同，蓋以免忽視早晨混雜時間之交通整理也。

(E) 任務

規定地點配置警察官之任務，因場所之不同而稍異，有運轉「前進」「止步」之標示機或舉手而為交通之整理者，有以催

促行人之前進爲任務者，又有在危險場所中負戒備之責務者，其任務雖同，但視其地點之宜，亦多特殊注意之處。故監督者，當配置員吏時，對於配置員應該有明瞭指示其任務之必要，不可漫然無範的使之執行任務，此不可不注意者也。

當整理交通之際，（尤其當施行進行停止之方法時）警察官之意思，應明瞭確實的使交通者（通行人）諒解此最關緊要之舉動者也。是以警察官之信號態度等絕不可含着曖昧不明的樣子，同時對於警察官之信號制止等不服從之交通者，亦應有執行處罰手續之必要，蓋以少數警察官之手爲多數交通者之整理，其紀律之維持實爲必要者也。（在今日之情態言之實有養成交通紀律之必要）爲維持紀律計，對於違反者雖臨之以嚴重之

處罰，亦出於不得已之苦衷也。

「敏捷」一語，恐在交通警察官之職務執行全體上，可用為通行之格言也。

(二) 巡迴

使交通警察專務警察官，執行巡迴之任務，其目的可分左列數種：

一、速力之取締。

二、除已經規定地點配置場所以外之區域，交通取締規則之執行。

三、對於車體及司機者在道路上檢查取締。

四、偵察特殊時（如羣衆運動及儀式遊行等）之交通狀況。

五、視察一定地點配置之交通專務警察官及普通警察官之交通取締情況。

巡迴有徒步者，有乘腳踏車，摩托腳踏車，汽車者，又有乘馬者，此等之巡迴方法，各有利害長短，故實際究應以何種方法執行巡迴之職務，此只有依其當時之情態而判斷也。

世間往往視交通警察之勤務，只限於一定地點配置而已，對於其他區域多等閒視之。然考求其實際為欲達到交通警察之目的計，除一定地點配置以外，還須要有種種之活動，至少巡迴一項不可缺也。

非專務警察官

(一) 非專務警察官在交通警察上之地位

在大都市通例均設有交通專務警察官，規定地點配置，自不待言，並多少亦設有專以交通取締爲目的之巡迴員。不過是等專務員之人數，考其職務之分量比較甚少；由場所言之，由時間言之，須賴是等專務之力爲之，到底欲完成交通警察全部之執行實不可能也。故雖置有交通專務之警察官，然在交通警察之執行上，不可不假借普通警官之力，以補其不逮也。

原來交通警察專務員，在交通警察上最能發揮其能力者，只在一定地點配置之時也。如其他場所，縱有專務之巡迴員，然欲使其力量廣及於全市之各方面實非易事，結局一定地點以外之場所，大部分非賴普通警察官之活動不可也。一方在有交通專務警察官配置之一定地點內，司機者，徒步者，以及其他之

一般行人，對於交通上注意警戒事故之惹起；比較稀少，在無規定地點配置員之處所，多爲事故發生之淵藪，且汽車之增加傾向將來恐日趨於盛，故在規定地點配置場所以外之交通取締上，今後實有更加努力之必要也。因此普通警察官在交通警察之地位上，亦有日益重要之勢也。

要之普通警察官，在交通警察上之地位，可謂交通專務警察官之補充或補助者，處共同分擔的地位也。試概觀交通警察之職務執行，由普通警察官之手而行之者，其量實近半數，（有時半數以上）且其執行事務之種類亦較多於專務警察官，故使此兩者爲適當的共同聯絡，乃指導管理交通警察者應特別注意之點也。

(二) 任務

普通警察官在交通警察上之任務，略述之如左：

(A) 對於已經設有配置員諸地點以外各場所交通警察上之
取締

屬於此項職務者其種類頗多，差不多普通警察官在交通警察上之活動，幾至全部包括在內也。例如在街道上遊戲之取締，車馬燈火之取締，維持各種交通紀律（左街角轉灣方法靠左邊走之厲行避讓方法等）在道路上放置物件等亦均屬之。

(B) 臨時地點之勤務

普通警察官亦常有執行臨時規定地點之勤務，例如當小學校生徒之退校或進校時，警邏勤務中之普通警察官；即赴其校門

爲臨時交通上之整理。

在英國之某都市，無特別置交通專務員之事，概使巡邏勤務之外勤警察官巡邏於途中，作短時間的相互交替爲交通之整理者也。

(C) 交通警察官之補充

交通警察專務之警官，每因事故紛繁，專務員不敷充分配置，一時不得不求增加，故非以普通警察官補充之不可。於此情形，可知普通警察官全然係代理專務員之職務，非以普通警察之資格，擔當交通警察上之任務也。

(D) 注意報告

非專務警察官，當警邏及視察時，其手續與其他一般警察相

同，凡所見所聞中有關於交通警察之事項者不可不申報之也。此種報告非特爲事件處理上之必要（例如道路破壞，場所及架空電線切斷等事，喚起各管者之注意使修理之。）亦且可作爲管理交通警察之上級監督者事務管理及改善計畫之重要資料也。

四、監督

交通警察官監督之旨趣，與一般警察多少相異，在一般警察官之監督專視警察官對於職務上之勤怠而已，在交通警察方面則稍異焉。

一、視察交通之實地情況，負整理交通責任之警察官，其執行是否適當，遇必要時得指導之。

二、巡察交通狀態，搜集交通警察改善之資料，爲監督者之主要任務，至若交通警察官之勤怠，則委之於一般民衆之監視，無待監督之多顧也。

第三章 左右交通警察之諸條件

第一節 關於交通之設備

交通警察，乃在道路上維持交通之紀律者也，故在欲執行交通警察職務以前，對於交通之實質，不可不加以詳細之考察。交通者，因道路之優劣及道路上設備之良否所受影響頗大，是以關於交通上種種設備之常識，爲交通警察者不可不有焉。

一、道路

道路之良否與交通警察上有至大之關係，可由種種方面觀察之特詳述如左：

(一)幅員(即寬窄)

在今日大都市中，交通上最感困難之事，其為道路幅員之過小關係無疑也。蓋現在之道路多在汽車稀少之時代築造，(尤其東洋)一旦增加多數汽車，其往來輻輳，結果當然惹起很大的混雜，假使大都市交通最頻繁之街路，能擴張至今日之二三倍，則交通之混亂狀態，立即可以和緩，交通警察難問題中之大部分，亦得容易解決矣。然是等之街路，通例皆在大都市之中心區域，不但地價甚高，即處置兩側之建築物亦幾無從着手，此現代無論何國，皆感苦惱者也。由今日之現狀言之，擴大

道路幅員爲唯一之希望，然過於寬廣，則對於交通警察上亦有不
利，尤其徒步者，通行衆多之場所更感覺其不便也。

(二) 步道及車道之區別

步道車道之區別，對於交通警察有莫大之關係，尤其在多數
汽車通行之道路，苟無此種區別，欲保持交通秩序之安然，幾
不可能也。

知道路之全部幅員不廣，則步道無須過寬，在不得已情形時
，只一方面設置步道亦未爲不可也。

(三) 路面之良否

路面之良否，亦影響於交通警察者甚大，蓋路面之鋪張，應
適合各種車輛相當速度在一直線上進行，苟道路有顯著的不善

，易減殺車輛之速力，同時車輛每每因選路面之良好部分通行，不絕轉換方向，此亦為交通事故發生原因之一也。

（四）屈曲

道路之灣曲當然妨害直線進行之透視，如汽車等之高速度交通機關，所受不良影響更大。苟屈曲部分附近為多數徒步者橫斷之處所，或幅員比較不廣之道路而又為電車通行要道，則對此屈曲部之交通取締，有特別注意之必要也。

（五）坡路

坡路之足以影響於交通者此不待言也。交通頻繁之大都市內，如有很險急之下坡路時，則對於通過此坡路之交通物體，不可不加以限制也。（例如禁止腳踏車汽車貨車之通行）一方進

行路之設定，在坡路上下之適當地點配置交通警察官，此又有特殊考慮之必要者也。在應特加注意之坡路之近旁，爲汽車進便利計，都市固不待言，卽村落亦應樹立警戒標，以便識別也。

(六) 橫斷坡路（卽向左右兩側傾斜之路）

相當使路面向左右傾斜者，爲排水計不得已之行爲也。但由交通方面觀之，此種傾斜程度，務必以利緩爲必要。徵之日本之實際未施鋪裝之道路，其近於石緣之部分非常傾斜，路面如龜背然，向上隆起者極多。此項道路，對於通行之低速度交通物體，如牛車，貨物車欲使之沿着石緣通行幾不可能，結果非使之向街心通過不可，於是交通紀律，常發生不良之影響。日

本之街道幅員不廣，交通物體之速度亦多不同，故對於此點所感不便尤甚也。

(七) 剪除街角及附在街角之步道宜使成曲線

尖銳之街角伸出路面者，對於車馬之交通極感困難，同時妨害前進透視，往往爲事故發生之原因，故按交通情態之必要，街角非除去不可也。附在街角之步道轉灣的地點，若不使成曲線，則其爲害與伸出路面之街角無異也。

在街角路上之建築物（電報柱，信筒警察崗之類）同樣妨害交通，每每使剪除之街角及曲線步道之效果失去，此例蓋恆見不少也。沿着街角放置汽車，貨物車等，在同樣的意義上，有特別注意取締之必要者也。

茲將關於道路本體及與道路有聯帶關係之事項，應特加注意者二三件列述之於左：

(一) 路上建設物

此處所謂路上建設物者，即電柱、郵筒、警崗、榜示板，街路樹及一般放置在路上之物，即指影響交通者而言也。離開其他主觀，單從交通上一點言之，恆與交通以惡影響也。所以當實行是等建設時，對於其位置及和交通上之關係，不可不加以考慮。併且須注意勿妨害交通之範圍，蓋是等建設物，立於街角突出路面，妨害車輛之轉回及透視、因之發生危險事故者幾無日不見之，將來實有注意除去之必要也。

(二) 掘鑿物件之放置及道路之占用

此等事項妨害街道一部分之交通頗大，應爲交通警察特加注意者也。就中掘鑿一事，不獨妨害交通程度最大，往往興工於主要街道，延綿很長時間，其附近一帶之交通，恆受莫大之影響也。將來文明進步，地下埋設物日多，掘鑿程度當亦隨之而增加，故道路管理者，應同各種工作物管理者協議，務使掘鑿程度減少，時間縮短，此實有講求之必要。掘鑿場所之周圍，設柵欄，點警戒燈及其他防止危險之方法，均有盡量採取之必要也。

苟於街角及近於街角之處，放置掘鑿物或占用道路等，交通警察上之戒備取締，較之其他場所更應特別注意也。

(三) 關於交通之標示

此處所謂交通之標示者，指在學校、交叉點、坡路、鐵道橫斷路，及道路之彎曲部等，應限制車馬進行速度之處所，使汽車及其他交通機關，預先注意戒備起見，所樹立之標示板而言也。且因汽車之交通日趨頻繁，亦為將來交通上不可缺之設備也。（參照大正十一年內務省令道路警戒標及道路方向標各件）

當建設標示板時，其地點高度，板之方向，板之底色及標示之色彩，夜間之照明方法等，均應詳加研究。標示之注意，要使汽車等之司機者，容易看出認識始稱完善。

（四）掃除

道路掃除，不但為關係於衛生及道路維持上應考慮之問題，

即觀其及於交通上之影響，可知亦爲交通警察應注意事項之一無疑也。尤其日本街路之鋪裝及管理（例如洗道等事）尙未十分完善，且又爲多風之國，時有砂塵飛揚，汽車之司機者及徒步者多爲之困苦，如此情態，爲吾人所常見，甚至爲交通事故發生之原因想亦不少。

將果物之皮殼，漫投於鋪裝完善之街路上，爲惹起交通事故之原因，在外國乃常見之事也。日本冬季早晨灑在路上之水凍結成冰時，往往使行人車馬感受交通之危險也。

（五）照明

街道之照明，關係於交通難易及交通事故之發生者甚大，此無待詳述者也。如汽車等大速度交通機關，對於前面相當距離

內之道路及交通之情態，須十分明瞭認識，此爲保持交通安全絕對的要件也。故在薄暮時候，汽車事故之所以最多者，雖然不無有其他原因，要之街路照明不善，司機者對於速度之調節停止時間上錯誤，亦多爲致禍之根源也。白晝之徒步者及車馬之駕駛者，一入夜間，非賴照明則不能敏捷避除危險也。

照明爲一般道路應有之設備，交通上特別注意之場所，即交通頻繁之街路交叉點，雜沓處所，（例如劇場及火車站前）道路之灣曲部分及其他交通事故最易發生危險之地點等，關於照明一項，應特別注意設備十分完善也。

日本一般道路之照明設備，尙不完善，即在市街中心區域內之重要交通線上，夜間時多黑暗之場所，由此觀之，道路之管

理者及都市之經營者，對於街路照明問題，太不加以注意，不能不謂爲遺憾也。

與街路照明問題相關聯應注意之問題者，即汽車之前照燈，後尾燈，標示道路上危險之場所及危險物所在之警戒燈等是也。

(A) 前照燈

汽車上前照燈之作用，乃使司機者於夜間照明設備不完善之街路通行時，在一定之距離內，可以認識道路及交通之狀態，同時使通行者知道汽車之駛來好豫爲避讓也。

關於前照燈射及之距離，可使一般司機者認識前方交通之障礙，或惹起事故之物體，在能可達到之地點以前，得安全停止

車體或越避危險之境而進行，尤須豫測距離之遠近爲必要也。此距離之標準，一方關係於汽車自體之速力時間及停止所需要之時間，他方又關係於在前面之事物，所謂事物者，卽（一）是否在停止中（二）是否繼續進行前來，（三）是否爲同一方面進行之物而其速力較遲於我方，（四）是否單係正當橫過之物體等，依以上事物之不同，照射距離亦因之而各異，然在一般之取締上，非依大體之標準而決定不可也。

前照燈之照射距離，依燈之光力角度高度而定。關於司機者事實上能否認識前方之物體，恆因前後燈火之有無及道路上一般照明之如何而受影響。

在照明設備不完善之道路上，汽車之前照燈爲不可缺之物，

然就其構造欠當之處觀之，亦有下列諸弊。

(1) 令徒步者及橫斷者，感覺眩惑不能辨別同汽車相間隔之距離。

(2) 使兩來汽車不能認知自己後方之道路，且當兩來時雙方之汽車間相隔距離，判斷易於錯誤。

(B) 後尾燈（即紅燈）

汽車之後尾燈其作用亦分二種。其一對於由後方而來之通行者尤其是汽車，示以自體之所在。其二將汽車之號碼牌照，使人於黑夜間能夠認識，此亦為交通警察上之重要問題。按各國法令，均規定汽車須有由一定之距離。得明瞭認識其號碼牌之光力與裝置，不過實際裝置良好者亦不多見。德國之現行制

度，乃將燈點在磨光玻璃裝置之號碼牌中，從裏面透出白色數字，非常容易認識，且極明顯。今日各國之現行制度中，當以德國爲最完善也。

(C) 警戒燈

明示道路上危險之場所及物件之所在之警戒燈，亦防止危險上不可缺少之設備。有放置警戒燈必要之場所，爲屬於今日交通警察上應注意項目之一矣。

二、廣場

廣場者，相當面積寬廣之場所而爲數條道路之集合點或爲交通上之中心者也。惟在今日，廣場之例尙不多見也。

廣場在一般交通上有種種作用，且可爲種種目的之使用，在

交通上與道路同樣擔有重要之工作者也。茲將其作用略述之如左：

- (一) 爲交通機關之集中及轉換地點。
- (二) 爲緩和交通之地點。
- (三) 有時可作爲車類（尤其汽車）之停置場。
- (四) 可作爲遊散之場所。
- (五) 有時可利用爲羣衆屋外集會之會場（如演說會歡迎會等。）

交通警察上關於廣場交通之整理，較之單純之道路感覺困難情態時更多，其原因略如左述：

- (一) 交通物體之種類及其方向複雜。

(二) 因集合道路複雜，轉回進行，亦多自然惹起交通上之混亂。

(三) 因電車及公共汽車等，例多在其中心地點或外圍附近裝卸乘客，乘客爲乘車換車目的起見，不得不在廣場縱橫通行。

(四) 在廣闊地方整理交通時，交通警察官相互間統一聯絡頗感困難，時常惹起交通之混雜。

交通頻繁之廣場，爲交通警察上感覺困難最多之地也。此種地點無論其爲在現場從事交通整理者或爲管轄此區域負交通整理之計畫指導之責者，皆要多費苦心也。

三、橋梁

橋梁爲道路之一部，在交通上之價值無異於道路。觀左列諸項，皆爲橋梁上惹起交通混雜之特別原因，故橋梁上交通之整理，較之接續於橋梁之道路更多困難也。

(一) 橋梁之數較少於道路之數，多數道路之交通，咸集中於一橋梁，

(二) 橋梁之幅員，多狹於連接橋梁之道路。

(三) 船舶通行河川上所架之橋梁，橋之自體或其前後之道路多爲斜坡。

(四) 電車汽車通過橋梁時，其速度較之普通道路多被限制，因之前後車馬擁擠停滯，恆成多數車輛連接進行之狀態。

(五) 欲與道路同樣的依車之種類分別指定通行，爲事實上所不可能，是以各種交通物體多混合雜沓通行。

都市中之橋梁，在朝夕特定時間內，大概同一方向進行之車馬占大部分，(例如官署學校附近之橋梁，在早晨之際車馬多向官署學校而來，至晚刻則多同時離官署學校而去也)交通上無多大的混亂，他若反對方向(即兩來之車馬)進行之車馬，因互相避讓的關係，常多困難之點也。

四、安全地帶(又名安全島)

安全地帶又名安全島，即在車道上劃一小區域，築一凸出地面五六英寸之長方臺，以防止車馬之侵入，保護徒步者之通行及等車時利用安全之設備也。

(一) 目的

建設安全地帶之目的有二，第一在使電車乘客得安全乘降，併可避免等車時發生意外之危險，普通安全地帶，多設在電車停留場。

第二在使徒步者，得安全通過車道或廣場，爲此項目的所設之安全地帶，多建築在車道上（例多設置在車道中央，苟車道之幅員寬大，亦有設置至兩個以上）或廣場上之適當點，此項安全地帶又呼爲安全島，蓋以區別電車停留場之狹義安全地帶也。日本狹義安全島之施設尙不多見。

(二) 構造

安全地帶之形狀及大小不必一定，沿電車停留場而設者大概

狹而長，設之於其他場所者通例橢圓形，橫斷車道所設者其兩端多樹立街燈鐵柱之類，蓋以標示安全地帶之所在，同時又供防止危險之用。

安全地帶分爲固定建築及移動建築二種。固定建築者通例在路上造高五六英寸之長方臺，移動建築（非固定的）種種造法不同，其最簡單者，在平地之兩端樹立標示，以表明爲安全地帶，喚起車類之注意，至夜間電車乘客減少不需時，則將標示移去。亦有在標示兩端之間，張掛一適當之網，以明確區劃之者。又有僅在地面劃一白線（有用白磁磚砌在地上以表現之者，有以洋漆畫一白線者。）以表示區劃者，又有半固定之設置，即放置一塊板臺於地上，平時與固定安全地同樣使用，遇

必要情形時，乃將臺移之他處，亦頗稱便利之設備也。

(三) 效用

車道之幅員寬廣，汽車之通行頻繁，在徒步橫斷衆多之地點築設安全地帶，對於徒步者之危險防止上，得到之良好效果頗大。在汽車交通頻繁之廣場，其效用較之普通道路爲更大。又築設在車道中央之安全地帶，可將來往之汽車左右分開，對於交通紀律維持上之效果亦不少也。

安全地帶具有右述之效用，同時其自身將車道之幅員減縮，不能如原來之寬擴緩裕，其所及於汽車交通之惡影響，自不待言。所以當設置安全地帶時，不可不顧慮其場所環境之利害，按照各地之情形，以求適合需要，或作移動式，或對於場所之

停車物放置，特別嚴重取締，又或將兩側之步道多少剪除，增加車道幅員之寬度，須注意以不妨害車馬之交通爲必要，庶不致有失公平也。

五、橫斷步道

橫斷步道者將步道原樣之一直線延長至其前方通過交叉點之車道上之謂也。其形式普通多在平地畫一與步道寬度相同之白線以表明之，（一時之設施，則用白漆之類畫一白線，永久之設施，多以白磁磚作成白線，又有時不作白色單以異色磚造成者。）使徒步者於橫斷車道時，可以避除車馬之危險也。車道之幅員寬廣車馬交通頻繁之場所，橫斷步道之途中，（須在中央）多設安全島，使徒步者容易橫斷免生危險也。

橫斷步道之效用有三種：（一）指示徒步者於橫斷車時務須由此區域通過（二）交通整理上停止命令發出時，汽車腳踏車以及一切車馬均負有在橫斷步道線外停止之義務，所以又可作爲汽車停止之界線，（三）汽車通過橫斷步道時，務必緩行注重徒步橫斷者之安全，同時注意在交叉點不發生意外事故。

非因爲設有橫斷步道，卽禁止徒步者由其他地點橫斷也。不過在汽車往來連接不絕之道路，其結果與事實上之禁止同樣，現在美國因交通事故而死傷之徒步者，其多數原因，皆由於在橫斷步道以外之場所通過之故也。是以使用法規禁止之說，最近相當風行也。

在車馬交通頻繁徒步橫斷衆多之地點，徒恃右述橫斷步道之

設備以保護徒步者之安全，頗不充分。加之爲保護徒步者之安全計，時時遮斷車馬之交通，則又生車馬停滯擁擠之患。是以爲謀徒步者（有時車馬）之安全計，除鑿地下道，及架設陸橋以外別無他法也。

第二節 交通

一、交通之形態

交通警察當然以道路上之交通爲其活動對象。故計畫某都市之交通警察設施時，不可不先考察其都市之交通狀態也。交通之形態恆依都市之大小不同，（一）交通之性質（二）交通之量（三）交通之方向趨勢（四）交通紀律等之如何而各異也。

(一) 交通之性質

交通性質者，乃特定都市之交通係取何種組織及其警察上活動如何之謂也。交通之性質可由下列三種情形分別觀察之，(一) 主要交通物體之種類，(二) 交通物體混合之程度，(三) 交通之速力。

(A) 交通物體之種類

交通物體之種類者，乃往來道路上之交通物體，係徒步者乎？抑車馬者乎？若為車輛果係何種車輛之謂也。交通物體之種類如何，為規定交通情態之基礎，交通警察上應如何設施之問題，亦於此點有頗大之關係也。

(B) 交通物體混合之程度

特定都市中，（或都市內特定之道路）交通物體之種類有單一者，然通常多數皆混合複雜難以分別也。異種類之交通物體混合通行時，較之單一之交通物體易惹起交通之混雜，亦交通警察上極感困難之處也。如混合交通物體之大小及速度過覺懸殊，則交通混雜之程度亦隨之而增加，更爲交通整理上之難題也。

交通物體混合之程度，可由交通調查之結果觀察之。據最近英國倫敦之交通調查，全市交通物體混合之百分率如左：

輕汽車

三六・〇〇

腳踏車及摩托腳踏車

二〇・八四

公共汽車

一七・三三

貨車專用大形汽車

七・八〇

輕馬車

五・五二

搬運車

五・四七

電車

四・六八

其他諸車

二・三六

（見倫敦警察廳年報）

日本之交通情態，不幸屬於異種類交通物體混合最多之國，一般交通事故發生之原因，大抵亦存於此。

（C）交通之速力

交通之性質，依交通之速力而定。交通速力之大概情形，有

如左述各項：

(一) 將某道路上之交通物體速力概括的觀察之，得區別其速力之大小。

(二) 就交通物體各個觀察之，亦可區別其速力之高低。

(三) 從另一方面觀察之，得區別之爲(一)交通物體係以同等之速力交通，亦係以(二)相異之速力交通。

由交通警察上之關係觀之，速力大的交通物體，比較速力小的交通物體危險。然最應注意者，即速力顯著不同之交通物體混合在同一道路上交通時，雖爲小速力之交通物體，其危險程度反較甚於其他大速力者。總之多數之交通物體，須以同樣之速力進行不快不遲，其平均一般速力雖大，而交通上之危險反少，且於交通警察上之統制指揮亦易也。

(二) 交通量

交通量者，使用道路之交通物體數量之謂也。交通量之多寡由交通物體之數及其速度而定，交通物體之數如相同時，則交通量與交通物體速度之大小成比例。

交通量之多寡，由交通警察上觀之，常與道路幅員的問題立於相對的關係，若謂交通量過大時，即道路之幅員比交通量狹小，不能充分容納交通物體也。

交通量之測定，依交通調查而歸納，交通調查之作用，不獨測定交通量，交通物體之種類及其方向或時間上所見增減關係等種種事項，皆有闡明之可能，無論何時不能離開交通量調查方案，且實地測驗，乃表現都市交通情態之唯一妙法，所以在

樹立交通警察方策上，必要之設施也。

(三) 交通流

吾人觀察大都市主要道路之交通狀態，行人車馬連續往來交通不絕，儼然如河水之長流，此樣交通之活動狀態，名之曰交通流。交通流各有其方向，普通在道路之左右兩側，一往一來不相衝突而前進，然此左右兩流，有時未必一定相同，蓋在平素往來量相等之兩流，或因時間之關係，現出很大之差別也。例如貫通郊外之主要道路，每逢朝夕特別混雜，蓋早朝向市內者多，晚間向郊外者多，兩流之大小不同，亦其混雜原因之一也。

苟交通量比道路幅員過大難容兩流時，則爲使交通容易活動

起見，只許同在一流之行人車馬通行，禁止反對方向前進之交通物體（即將往來路別開之謂）此所謂一方進行路之設定是也。

交通流，以不斷續停滯多數之交通物體，用平均速力，得到疎暢的進行爲最善，然有時因整理道路故障以及其他各種情事，亦不免惹起停滯或斷續之狀態也。但務必使如此不祥事故，不常發生，以求交通圓滑流通，此乃交通警察重要之任務也。廣場方面，因種種的原因，交通流亦有時混亂。

（四）交通紀律

交通紀律者道路使用人（即通行人）當通行道路時，應嚴守準則之謂也。此準則大半由警察法規命令定之，不過法規以外

之習慣條理及常識頗多。也應當照樣遵守，蓋僅依法規定萬能之紀律，乃不可能之事。所以隨各人心下之機變，以補準則之不足者，此亦社會之常態也。

交通者能嚴守交通之紀律，雖逢着多數交通量或速度不同的交通狀態，比較不易惹起混雜，一般交通體的速度且得以增加，交通事故亦可逐漸減少也。

今日一般通行之交通紀律中最主要者，述之如左：

關於車馬者

(一) 靠左邊行

(二) 避讓及趕速向前方法

避讓及追越前方車馬，皆有一定方法無待言也。但汽車非遇

不得已情形時，不宜追越汽車電車前行，蓋當趕過他車時，一定須增高速度，此時最易惹起不測之危險事故也。

（三）在街角轉灣之方法

繞轉街角之方法，即所謂「向右須大轉灣向左小轉灣」之交通方法也。二種方法中之向右大轉灣方法，往往在轉回之途中，將車停止，以等其次之信號，故在交叉點中心地，最易惹起混雜也。所以在交通特別頻繁之街角時，有禁止大轉灣前進之必要。但為欲使大轉灣確實遂行計，非樹立交通整理柱不可，（美國多用之普通稱為打母滅可普）或者在地面立一向上射光之電燈，使之繞此電燈前進也。

預備小轉灣之車馬（尤其汽車）將要達到街角時，須先靠近

車道之外側，沿石緣而回轉之，此不可不注意者也。不然當向左小轉灣時，須將自右方前來之同流車馬進行停止，以便向左小轉灣之車馬從其前面通過也。

(四) 通過或橫斷主要道路時之停止（即停止前進）及注意
由主要交通線之交叉道路前進之汽車，當其將駛入主要道路或橫斷時，務須停車或減輕速度，以便確實認定主要交通線之交通情態，非十分確定無危險後，切不可橫斷或加入交通流。

（尤其當大轉灣時更宜留神注意）

(五) 速度低微之交通物體，宜靠近路傍進行，庶無危險。
速度最快汽車之類，使用道路時，則其他速度緩慢之車馬，務宜靠近道傍通行，以免發生衝突，因此車道上之交通，依速

力之快慢，無形分出兩種現象。且不使快速之汽車混雜於緩慢車馬之內者，蓋恐減少其速度，以違車道交通上之一般原則也。日本東京總警察廳，最近仿效美國制度，設立交通整理柱於車道中，以便整理交通時利用之。

(六) 火車電車等橫斷軌道路口之停止及注意

(七) 宜注意過度的速度

(八) 車之放置方法

不可將車放置在妨害他人交通場所，(例如電車停車場之傍及街角附近等處)其放置方法，亦宜注意不妨害他人之交通爲必要。

關於徒步者之紀律

一、橫斷街道時之注意

二、以不出步道之外爲必要。（無步道務必靠近路邊行走庶無危險）

三、在走路時，不可閱看書報。

四、打傘戴包巾最易妨害顯著的視線和聽覺，故非萬不得已時不可通過車道。

交通上紀律之良否，隨種種原因而定，其主要之點如左：

交通法規適合實際與否

個人之法規遵守心發達程度如何

個人之道德心發達程度如何

習慣

交通上之紀律，依公衆之遵守法令心厚薄及公共道德進歩程度如何而異也。然在交通警察上，爲達到交通職務之目的計，使嚴肅的遵守交通紀律，實爲必要之事項。故爲順應地方實際之缺陷起見，不可不講求進步的適當方法。就此點觀之，如宣傳交通道德爲旨趣之安全協會等私設團體，及於交通警察之影響頗大，實有借助之必要也。

二、左右交通情態之諸條件

(一) 都市之性質及市民之富力程度

交通之情態，隨都市之性質及人民富力之程度而不同。如在商業都市，一般行人車馬交通，咸頻繁於商業中心的地點，徒步者及輕快之車馬尤多，故常呈雜踏狀態。工業都市，以運搬

貨物爲主，所有大形交通物體，往來不絕，停車場及工廠埠頭等區域間之主要道路，恆多特殊之交通情況。他如以住宅爲主體成立之都市，交通往來閑散，很少混雜的現象也。以上所述之不同點及其特徵，雖在同一都市內，因各種區域之情形不同，交通狀態亦不少相異也。（例如東京市本所深川等區工廠甚多，本鄉小石川牛込等區則大半以住宅爲主。）

交通之情態，因住民之富力程度及文化程度如何而有顯著的相異。蓋文明進步，各人之外出作業遊樂等事，當隨之而增加。一方因富力之發達，交通機關尤其汽車電車之利用者必盛；遂使都市之交通量益形複雜也。此傾向在日本現在之都市，可以證明，將來高築物日漸增多，此種情態當更盛也。

(二) 都市內各區域之位置及街衢之計畫

都市內商業工業等各種區域之配置及街衢之計畫，關係于交通情態甚大，不可不注意也。

(A) 各種區域之配置

都市內商業工業住宅等之配置，自古依然，成立者多相當有永久之歷史，欲遽變更，事實上幾不可能也。然當物體運搬及行人交通增加最勝之今日，是等區域之配置如何，與停車場埠頭市場等之位置間的聯絡，及於交通上之影響，吾人當可想像而知也。

由一般觀之，商業之中心地點，配置於都市之中央，工業及住宅區域等，配置於都市之周圍，則對於交通上便宜頗多。反

之商業中心地，假使偏設在市邊，則多數之交通者往復路程爲之延長，徒惹起交通上不必要之混雜；其尤甚者，商工業地點與停車場大堆棧之集合地位等關係上，若配置不適當。積載大量貨物之汽車馬車等，時常往來於交通頻繁之商業中心地域，其結果之不良實不待言。因商業中心偏在一方，交通情態最易顯著的惡化，於北美合衆國紐約可以見之。

(B) 街路之計劃

最近道路交通逐漸發達增加，時代不同之舊日道路的幅員，到底非陷於不能流通狀態不可，非止各個道路有如此感覺的現象，即由一都市之全盤街路計劃觀之，亦多見到此同樣的缺陷。

觀今日實際交通頻繁之主要街路，其幅員有極廣大之新設施，另作別論。在多數未加修改過之舊街道，電車汽車貨馬車之交通往來，甚感不堪容納之苦，故交通整理上不得已分別交通物體之種類，使其一部通行於主要平坦之道路時頗多也。例如在汽車交通衆多之街路，禁止載貨馬車及人力車等低速度之交通物體通行，使其另由別種道路通過，以減少主要街路之交通量，併免除混雜與危險，所謂一方進行路之設定者，無妨謂爲上述情形極端時之措置。蓋爲交通物體之分別整理計，主要道路附近平行路線之設置，爲絕對必要的條件，否則欲採用右述整理的方法，非但事實上不可能，（稱爲分路式交通限制法）其主要道路之交通，必至不可收拾之狀態也。

美國紐約市，在建設之初，將交通量最大之南北道路分段太短，交通量小之東西道路，分段太長，故南北交通時多遮斷，一般交通物體速度為之減少，同時亦為交通混雜之最大原因，此為世間一般人所共知者也。

（三）都市內交通機關設備之當否

都市內交通機關設備之良否，頗影響於交通狀態，尤其在大都市中，因連絡郊外住宅區域的關係，對於都市中心之高速交通機關設備如何，更堪注意也。蓋在適當計劃下所設備之高速交通機關，（如地下電車及高架電車）都市內外之住民，咸多喜於利用，徒步者及路面交通機關之電車汽車人力車腳踏車自然因之而減少。今日交通警察上最感困難之點，即道路使

用者過多的原故，所以緩和交通現象，關係於交通情態之改善甚大也。今日東京交通情態之不良，當無可諱言，考其中間之原因雖多，然最主要者還在都市之人口及面積比例上高速度交通機關不足之故也。

（四）特殊原因之有無

都市內之交通情態，有以一時或繼續之特別原因，而起顯著的變化。所謂一時原因者，即祭禮儀式遊行示威等羣衆運動發生時之情形是也。繼續原因者，例如劇場附近的地點，每日在一定時間內，交通之增減狀態不同也。是等情形之發生，多半在徒步者及低速度交通物體通行爲主體之舊時代，雖然有時混雜，但絕不感覺危險狀態也。在今日的形勢下，不獨感覺危險

，並且整理統制上稍不得宜，則惹起交通極大的混亂，甚至影響附近道路亦發生障礙，故負交通警察之主管責任者，處理是種情形時，不可不特加注意也。

第四章 關於交通上之警察取締概要

第一節 交通警察法規及其處分

一、交通警察法規

交通警察之任務，依種種形式及方法而遂行之，最顯著之效果，厥為交通警察關係之法規，交通警察法規之內容，涉及交通警察任務之全般，其中最主要者，不外左列諸項：

一、對於一般人禁止，或限制其妨害交通警察上之行爲，（

例如放置物的禁止，限制速力限制車馬通行於特定之道路等）

二、爲防止交通上之危險計，施行種種便宜之處置（例如危險場所命令點警戒燈）

三、指示通行方法（行人車馬靠左邊走避讓及轉灣方法過街方法）

四、對於通行官吏，應授以交通警察之執行權，（如檢查車體及准予車馬之前進與否並指示其進行）

五、關於取締交通上之營業及核奪駕駛者之罷免等

六、車體之檢查及車輛之裝置等

交通警察法規，有如現行道路取締法同樣制定爲一般取締法規者，又有如汽車取締令對於各個事物而制定之者，關於各個

事物及營業制定之法規，因對手方同被限制，故雖在法規內容複雜情形之下，其施行比較容易。若以一般人爲目的制定之法規，苟非有極簡單明顯之規定，欲使羣衆遵守勿違難也。

交通警察法規，與其他警察法規不同，（一）就其實際事項論之，稍有違反，卽時可惹起交通上之事故；並對於自己或他人易發生生命危險之虞，（二）交通警察法規之內容，並非純係警察上之限制，亦恆有訓練民衆完成維持交通上紀律之效能。所以欲使民衆對於交通法規，能得澈底周知了解，關於宣傳工作，不可不特加注意，並須多爲各種宣傳之設施。

警察法規，通例對於違反者附以罰則。交通法規爲維持交通秩序及保護公衆利益起見，對於違反者亦多附以罰則。然如前

所述，交通警察法規，有訓練民衆慣熟交通上之紀律，達到交通警察目的之效能。故對於違反者，不必有附罰則之必要，僅以喚起注意而規定之交通警察法規，足敷應用，縱不添設法罰，於事實上亦無妨害。

違反交通警察法規之事件，將來必日漸增加，此不難想像者也。現今歐美各都市，同樣警察事犯之大部分，而屬於交通方面者爲最多，此種情態，恐不久將實現於日本矣。

二、交通警察上之處分

交通警察之作用，依着法規直接的命令一定之行爲或不行爲之外，在警察官廳特定情形之下，根據法規，按照情形而爲各種之處分藉達到交通警察之目的者，亦常有之現象也。

關於交通警察行政處分之種類頗多，然其主要者大概不外乎左列數項也：

- 一、交通營業之免許，營業上必要之設備行為等之認可，營業之禁止及停止等。
- 二、對於具同樣特殊技能之司機者，舉行考試附與資格之辦法，又就業之禁止及限制等。
- 三、車體之檢查，使用之禁止等。
- 四、道路通行之禁止。
- 五、長大物體運搬之許可。

第二節 公眾之訓練

一、交通警察與公衆之訓練

防止交通上之危害和增進交通上之利益，爲交通警察當然之任務，其結果成績之良否，須視交通警察活動之能力如何而定也。然交通警察之任務與一般普通警察官不同，當在交通場所實地活動時，每遇到多數複雜之交通者，（即對方）無論警察官如何努力盡職，總難應付周到，蓋公衆根本不能了解交通警察活動之意義，更難言到保持交通之紀律，警察官之命令指示既不聽，自身復不知注意避讓危險，到底無論如何交通警察之效果，不克完成也。此處所謂公衆之訓練乃在使公衆養成尊重交通上紀律之習慣，對於自己或他人之危險，知道注意避讓之經驗。爲求交通警察成績之良好計，關於交通道德之宣傳及交

通上安全思想之普及等，實不可忽視也。

二、公衆訓練之實施方法

公衆之訓練，不必專以社會各個人爲目標，欲作實際有效之訓練，當以極易惹起交通事故之汽車司機者，腳踏車乘用者，及易受交通危險之兒童爲主要對象也。宣傳事項之內容，須視對方之情形及時間場所如何而各異。大概關於交通事故發生之件數、原因、趨勢及避讓危險上應注意之各項等，普通一般宣傳皆採用之也。

負宣傳訓練責任者，警察自身，或以宣傳訓練爲目的之協會當之，其他一般教化團體及學校，亦恆作交通保安上之宣傳工作。不過警察機關以外之團體，作交通保安宣傳訓練時，警察

官務須盡力援助，至少亦當供給以必要之參考資料，庶可得圓滿之結果。

公衆訓練之方法甚多，其最通行者不外左述數項：（一）發散傳單（二）揭示廣告（三）樹立注意木板（四）講演（五）活動電影（六）募集標語（七）舉行安全週及安全日等是也。

將來民衆之知識逐漸進步，公共之道德日益發達，社會大多數皆能明悉以汽車爲主之新時代交通狀態，對於此處所述之公衆訓練，恐將失其效用矣。觀日本現時之情況，最近將來，或亦可躋此境域也。倫敦之交通警察，其所以被稱揚爲世界模範者，其技能之優秀，固爲其成功之一種，然主要之原因，實以英國人民能嚴守法律尊重公共道德所致也。反觀日本，就此一

點而論，已屬不勝遺憾，遑論其他。世之關心交通警察者，其注意勿忽可也。

第三節 交通整理

一、通則

交通警察之活動，每涉及各種事項，然其中心則在整理活動狀態之交通自體而已，即普通所謂交通整理是也。交通整理之方法，恆視車馬之種類及地點之情況而異，其原則頗簡單，一言以蔽之，即使複雜之交通，歸結到單純之形狀也。

使交通單純化之方法，可分爲三種：

一、方向 不問交通物體之種類如何，交通流之方向，要使

之單純化，有時只許同一方向之交通流通行。（即所謂單程行進）

二、速力 速力大略相同之交通物體，通行許可，速力顯著差異之交通物體，在同一道路上，絕對禁止通行。

三、種類 不論速力方向之異同，只要交通物體的形態大致不離，即可許其通行。若全然相異之交通物體，混合在同一片道上，通行非所許可也。（例如徒步者與車馬）

以下所舉出之交通整理方法，其多數皆爲上面所述單純化各種式樣。

二、道路交叉點上之交通整理

所謂道路之交差點者，（一）交通流匯合交錯（二）車馬轉

換方向（三）電車公共汽車多在此附近裝卸乘客（四）橫斷車道之徒步者，蟬聯不絕，故交叉點爲最易惹起混雜之地，併爲四方交通流集合之中心，一經發生事故，非使各路之交通混亂不可，對於交通上之影響甚大。因是交叉點爲交通警察最宜注意之地，在交通頻繁時，通例多設定地點配置員，使爲交通特別之整理。

道路交叉點上之交通整理，有左列三點：

（一）防止交叉點上交通事故之發生

（二）使所有會合交叉點之各路交通流，得安全通行。苟交叉點無適當整理之方法，在大小交通流會合時，常惹起小交通流，欲橫斷大交通流不可能之狀態。

(三) 保護徒步者得安全橫斷車道。車馬交通頻繁之街路，交叉點若無交通巡查之配置活動，縱有安全島之設備，欲保證徒步者安全橫斷，殆不可能之事也。

整理交叉點上之交通，現在有二種通行的方法，即斷續式交通整理法，與環狀進行整理法是也。茲詳述如左：

一、斷續式交通整理法

斷續式交通整理法者，即今日通行如日本各大都市之法也。依「前進」「止步」之信號，為十字街交通流交換順序通行之整理，亦即如前所述交通流須使單純化之意也。

斷續式交通整理法，普通皆施行於十字路口。但在多數道路交會之場所，綜合數條道路之交通成為十字形或近於十字形之

簡單形者，亦得依此方法整理之。

斷續式交通整理方法，有下列之各長所。(一)方法極簡單，(二)整理最有成效且確實，但同時亦有下列之各短所。(一)減少使用道路之能率，車馬不能自由普遍的利用道路，以適合經濟原則之理想行爲。且當其命令停止時候，一方之道路交通，全然遮斷，此時之道路徒留閒隙，故於其空虛時間內減殺交通能率不少，殊非經濟之道也。(二)遮斷解除後，開始前進之汽車等，見前方相當之距離內道路空曠，因欲挽回以前被遮斷消失之時間，乃以過度之速力猛進，因此時常惹起交通上不詳之事故。(三)被遮斷之個所太多，停車時間累積，顯著的減少一般交通的速度，如汽車等高速度之交通物體機能，

遂爲之失去矣。

施行此種方法應注意之點，即在轉換行進停止之信號時間，以如何措置爲善是也。故唯一的原則，應先視雙方道路之交通量多寡而後定其時間長短之標準，如交會道路之交通量，時多擁擠情態，應長久開放通行，其他交通量少之道路，以其量爲比例，開放時間必須較短，方適合交通之實際也。轉換時間之長度，苟出於必要以上，其弊甚多，同時過短亦非所宜也。

斷續式交通整理法，依其手段更可分爲三種；即交通警察官之「一手」，交通整理標示機及交通塔，又有以由高繫下之信號電燈用作代替交通塔者，特詳細分述於下：

（一）交通警察官之「手」

斷續式交通整理法。第一種方略即依交通警察官之「手」而實行之是也。交通整理發達最早稱爲世界模範之英國，尙謂整理交通，除依警察官之「手」行之，別無他法也。英京倫敦交通整理上，迄今尙未有用交通塔及交通整理標示機，千九百二十八年，雖有將新發明之交通整理標示機試驗使用之議，然亦僅爲報紙上之一種宣傳，併未見諸實行也。數年前曾擬將某律師所發明之交通整理標示機，先行試用；藉觀其成效如何，但以別方面學者之非議，謂汽車司機者係完全尊重交通警察之手而動靜，忽改用機械之指揮，恐未必聽從，因此使用信號機之事，終未成功，英國之所以不改用機械，原始之交通整理法，至今日尙不廢棄者，蓋因該國民衆對於交通警察信仰心頗重之

故，凡關於警察官之一切活動行爲，認爲一種人格力量之表現，甚至稱警察官之「手」爲國法之「手」，其觀念蓋視交通警察爲國法之表現者，不改用機械之最大原因亦在此也。

在交叉點整理交通之警察其應配置的員數，當視交會道路之數及交通情態而定。在交通量少之十字路交叉點，只設一人卽足矣。交通警察在整理交通時，須立在將欲遮斷之交通流之一端，將手上舉，使從自己之背面及前方所來之交通物，令其停止，必俟交叉點之交通流通過後，再轉步用同樣方法，將他方交通流停止，使前次曾被遮斷之交通流得以通行。交通警察之配置，如係二人時候，其施行方法，則與此同一步驟，每回須轉換位置，互相交換開閉以調和其衝突。交通警察員數，若在

二人以上時，則警察不必轉換位置，當欲豫備遮斷對方交通，可直接立於車道上發停止之信號，開放時，轉立於安全島上或近於步道之傍，發前進之信號，均無不可也。又警察在二人以上時，可推選一人爲指導者，用警笛以發進行或停止之命令，但在主要交叉點上之警察尤不可不設置熟練之指導者也。

整理交通，通例皆以舉手行之，所謂舉手者不必專指將「手」舉起也，凡身體上一舉一動作爲種種之信號者，亦包含其內，不過停止前進，轉換方向緩行等信號，大概均依，「手」以爲意思之表示也。舉「手」固爲喚起交通者之注意，同時再鳴警笛或加以打鈴之類，則其效果，可益臻確當矣。警察官用「手」所表示之各種信號，應規定一律，並須豫先使交通者得到

周知之必要，是等信號之統一，在同一都市內固不待言，即與本市交通上有密接關係之地方，亦當求其一致也。英國自一九二三年以來，全國所用之交通信號，已完全統一矣。

爲使交通整理信號澈底應用起見，在交叉點上交通警察之所在地及一切舉動，應使交通者得容易明瞭認識爲必要，特列舉現行之各種方法如左：

- 一、交通警察之服裝，要使人易於認識。
- 二、用棍棒表示信號時，夜間必須備手電燈及燈籠之類。
- 三、在站立地點之上下，宜置光力特別強大之電燈，以照明警察之所在。
- 四、須建築一站臺或小塔之類，以便警察立於其上。

以上所述各種，係一般最普通的方法，其他還有較爲至要者，即交通警察官須將視線廣及遠處，可以得到交通上確實情態，同時警察官亦可保安全，無顧慮汽車之危險。

警察官用手整理交通，較之使用各種器械，互有優劣。據吾人理想上之觀察，其第一優點，即人爲之交通整理，較諸器械靈敏，因爲人是有威可畏，且有一種特殊力量之存在，英國至今所以不用器械整理交通者，其用意亦在此，吾人誠不能否認也。還有使用器械整理交通，對於轉換時間上及信號所發生之效果，全然爲形式的板滯的，非若警察官自身行之，可以見機而作，活動敏捷，適合於實際融通之整理，此其第二優點也。至於吾人所認爲劣點者，第一人爲的交通整理，較之使用器

械，往往有信號不能明瞭，或不易使人認識及認識範圍極狹之病。他如以警察官之服裝或站臺，作爲交通者識別的目標，則較之使用交通塔，其成效相去更遠也。又人爲之交通整理，需用人數較多，徒使警察官活動疲勞，而無特殊的效果，併因交通事故發生之關係，常受不測之危險，此其第二劣點也。

美國各都市之交通整理，普通皆用器械，惟芝加哥一市則不然，著者曾在芝加哥市遊歷時，（千九百二十六年）見其交通警察完全用「手」或警笛作爲交通之整理也。

（二）交通整理標示機

交通整理標示機，現在日本東京大坂等市各交通頻繁之交叉點，亦多使用之。其建造方法極爲簡單，以約高丈餘之鐵柱，

柱之上端，附一十字交叉之圓板。圓板反對之兩面，寫「前進」二字，其餘反對之兩面，寫「止步」二字，普通皆將此柱豎立於交叉點之中央，交通警察在其下用手轉動，使圓板回旋，正如同舉手行「前進停止」之信號一樣。然當轉換信號之際，同時警官須鳴警笛或舉手作同樣之表示，蓋以昭尊重也。

使用標示機時，除操作者以外，無須再配置交通警察之必要，然為保護橫斷徒步者之安全及制止或詰問違反交通規則者計，增派警察官於該地，則更較周到便宜，且在多數道路會合之交叉點或車馬交通混雜之所，亦誠有配置多數警察官之必要也。

美國有許多都市，（例如得特盧以特市）在道路之中央，建

一低塔，警官立於其上，塔之側面或其上下，裝設圓板及椀木之類，如前所述之標示機同樣的製造，對於交通整理上亦極有功效也。

標示機新發明之種類頗多，現在有用電力運轉者，有附汽笛或警笛於其上者。

（三）交通塔

交通塔今日最通行於柏林紐約兩市，並為交通整理設備上之構造工程最大者也。

千百二十年春，紐約市交通最頻繁之第五街，曾試驗建設交通塔，以補標示機整理上之缺點，實施後成績頗好，因之他處街道，亦多仿倣增設。其構造之方法，在交叉點中央稍偏之處

，建一鐵製之高塔，（塔之高度，由地面至站人處，約十二英尺，全高約二十四英尺，其形爲四角，裝有階梯以便上下）上端裝置黃赤青三色之強光電燈，使之照向主要交通線之前後，塔之上設一小室，置交通警察一名，以觀察交通情態，同時爲電燈起閉之操作。其整理方法，亦極簡單，當塔上放出赤色電燈時，其信號卽示將第五街南北往來之諸車輛停止於橫斷步道線之外側，以待開放信號之發下，東西諸車馬方準橫過前進，併於相當時間後，復將南北交通之第五街開放，使東西往來諸車馬停止，此時塔上應放出青色電燈信號，司機者見到青色電燈時，卽作進行之準備，待青色變爲黃色時，乃一齊放步前進，直至其次交叉點準備信號處停止，可用相當速力猛進也，第

五街（爲紐約市最大幹線之街名）爲穿過全市一直線之街道，沿途相隔數百米，有交通塔五座，以第四十三橫街口之中央交通塔，爲總司令塔，其他之交通塔，皆倣此交通塔而發出同一之信號。所以雖在無塔之交叉點上，交通警察亦得依塔之信號發前進停止之命令。故在綿亙之第五街一帶，其交通整理上之命令，非常統一也。又以南北交通道路極遠之故，轉換時間較之東西頗長，因此車輛亦得多量通過。

第五街爲紐約市商業中心地點，連接埠頭各繁盛之區；併爲住宅地域必由之要道，誠交通之一大動脈線也。街路爲一直線之康莊，凡市內大部分交通，非經此路不可，故沿道密設交通塔，以便整理。惟橫斷第五街之東西通交，恆受相當之犧牲，

蓋因南北交通爲數較多之故；街路構造不同之他都市，不可妄倣此交通塔之制度也。

一九二四年，十二月，德國柏林市交通中心地點之坡太嗎普（Potsdamer Platz）廣場，曾試驗設立交通塔以爲交通之整理，但其目的係爲調和五路集合處之混雜，故只設交通塔一座，與紐約市全般整理有系統之長線不同也。交會於如右述坡太嗎普支廣場之諸路，皆屬長線，其構成相當複雜，電車縱橫往來不絕，附近又爲地下鐵道車站及柏林之第一百貨公司官廳旅館等之集合點，故一日之間，車馬交通量爲二萬四千，徒步者有十七萬五千之多，朝夕雜踏之狀，誠足驚人。

交通塔係爲五角形，下有鐵脚五根，高約六米突半，建立於

廣場中央之安全島上。塔之周圍五面，均設有信號燈及標準鐘，塔內置有交通警察執行職務室，普通設交通警察一人，觀測交通情態如何，操作信號電燈，以指揮廣場之交通，站在塔下之交通警察，依據塔上信號，以整理其所擔任之地點交通，至其運用的方策，使五條交通線歸納到四條十字路形之原狀爲原則，蓋以便於整理也。在未建設交通塔以前，廣場上曾配置十
一名交通警察官，今則只設五人已足，且於交通整理上亦得到良好之結果。

交通塔建設在道路之中央，或交通頻繁之交叉點，所佔位置頗大，與交通上不無有所妨害，故非有相當寬裕之大道，不能漫然建設。苟將來認爲確有效果，比較幅員狹小的道路，亦有

建設之必要時，可改用今日之四根脚構造法爲二脚或獨脚構造法可也。

(四) 懸空式的信號電燈

交通塔爲今日交通整理上計畫規模之最大者也，其設備亦最進步，然建築於道路之中央，頗爲交通之妨害，在幅員不大之道路建設固不可能，且亦需多額之經費，欲求各處普及建設；誠非易事，所以世之交通警察學者，有代替交通塔簡易設施之發明，即懸空式的信號電燈是也。此信號電燈之構造方法，架設一橫斷街路電燈線，在其中央適當之高度間，繫下赤黃青三個信號電燈，站近路旁之交通警察操作起閉機關，以整理交通，與交通塔效用相同，現美國得太盧衣特市採用之。

二、環狀行進法

環狀行進法者，在多數道路交會之場所或廣場之中央，置一圓或橢圓形之空場，（即禁止車馬通行之地域）汽車及其他車馬通過該處或在該處轉換方向時；皆必須向左迴繞空地之周圍，不斷的繞着空地作環狀之進行，各依其欲向前進之目的道路，以離開環狀之空場，非若交互進行停止之斷續式整理也。

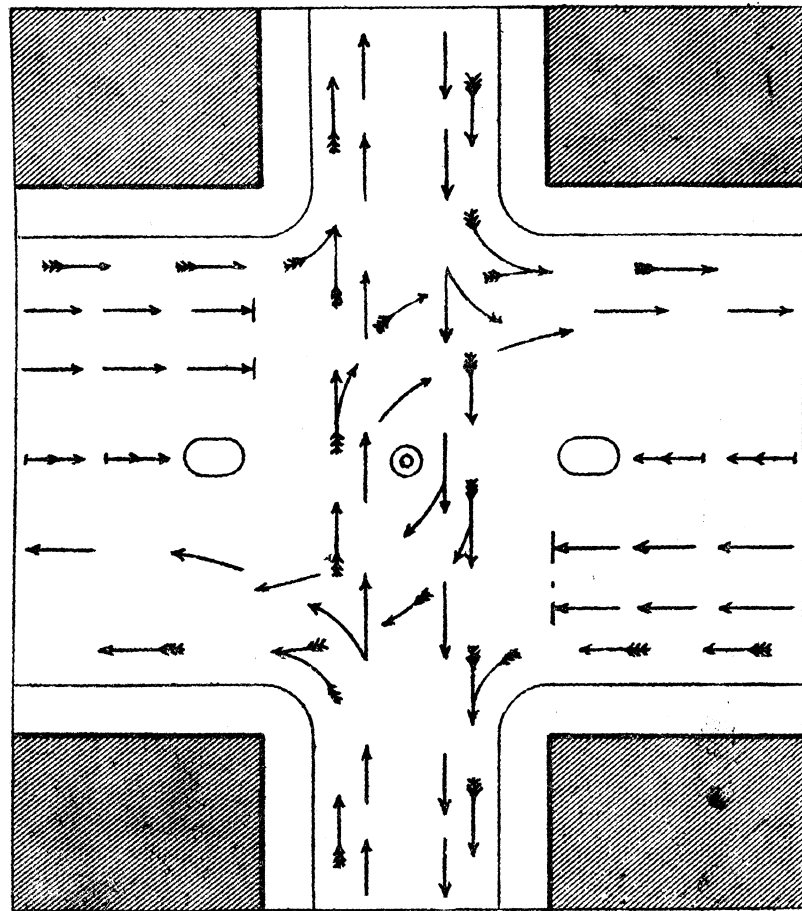
此種交通整理法，在多數道路集會之廣場，對於汽車往來交通，比較用從來之斷續式交通整理法，極感便宜。故千九百零三年代替斷續式交通整理法，而有此法之發明，千九百〇五年初試用於紐約市中央公園近傍之哥倫布時沙苦兒；其後美國又有數都市繼續採用。傳入歐洲後施行於巴黎市之一部分，至千

九百二十六年春倫敦之巴埒門特廣場亦多採用之。

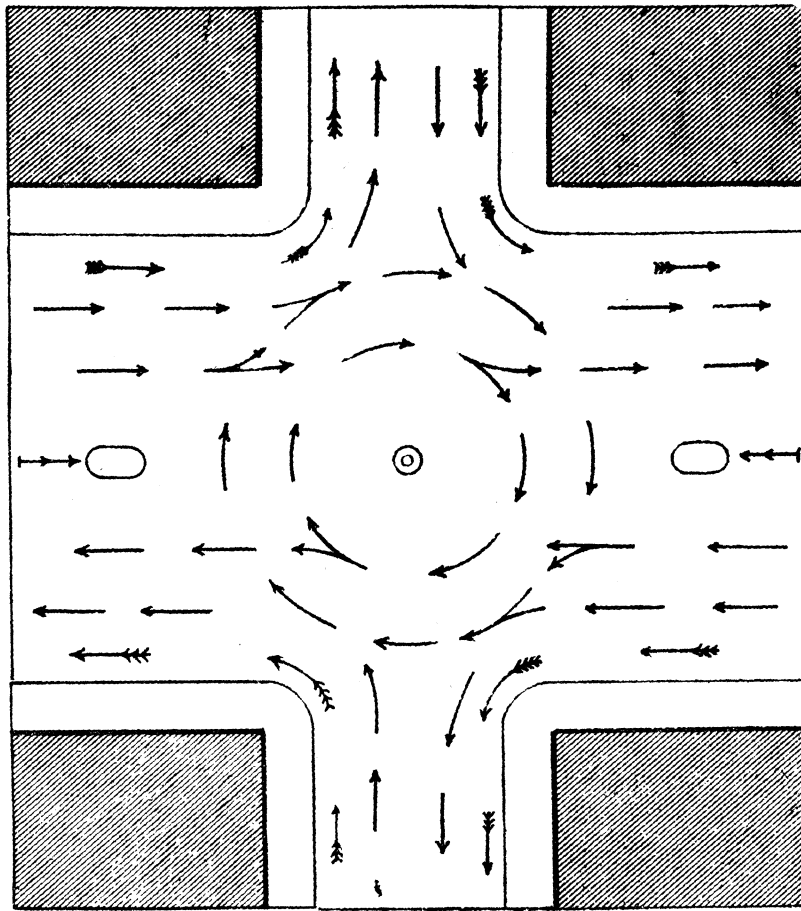
環狀行進法之設備，在廣場中央闢一空地，其周圍用白石砌成圓形線，或樹立標示棒，以表明其圓周之所在，亦有繪進行方向之箭頭形於標示棒上，或用白漆畫在地上者，意在使往來交通容易認識也。假使中央不設空地，而施行環狀進行法時，則在路之中心點樹立大的標示機，裝置警戒電燈，柱之上面畫矢形之行進方向，此最簡單之方法也。

環狀行進法，為整理多數道路交會廣場之交通而發明者，已如前述。然在道路幅員較廣之十字路口交叉點，此法併非不能施行；不過在今日實施之成績上觀之，十字路口用斷續式交通整理法，比較良好。環狀行進法，用在交通情態複雜之場所，似

法理整通交式續斷 (二圖)



法理整通交進行狀環 (一圖)



○
安全帶

←←←
駐車

←←←
車之遲力速度

←
車之疾力的速度

◎
中心點

較爲適合也。

環狀行進法，亦有優點與劣點，茲特分述如左：

(一) 優點

(A) 複雜之交通流，比較容易自律的通過。

(B) 可使汽車在道路上分布普遍，非若斷續式整理法生出不經濟之結果。

(C) 對於交通整理上，無須使用多數警察官之必要。

(二) 劣點

(A) 在道路幅員不廣之場所，絕對不能施行。

(B) 因汽車繼續進行不停，徒步者欲橫斷車道極感困難。

(C) 其地點如設有電車線時，則電車進行，往往妨害汽車

之環繞，有惹起交通上一部分混雜之虞。

(三) 依照交通上之制限行交通整理

爲完成交通整理之目的計，對於交通之方向及交通物體，有一定之限制法，而其中最主要者，即單程行進制度和分路式交通整理之現行法是也。

一、單程行進法

單程行進路者，爲避免交通上之混雜計，對於某特定之道路，只許同一方向前進之車馬通過，與此方向相反對而來之車馬，絕對禁止通行也。

單程行進路制度，係于九百八年由威廉耶魯之提議，在紐約市之二三街道上開始施行。邇來波斯頓巴黎比露沙以里時諸市

，亦多採用之，並獲良好之結果；幾成爲今日都市之交通整理上不可缺之制度矣。卽如採用新設施最遲之倫敦，最近亦試驗採用此法，曾得到很好的結果，將來大有擴張之希望也。

單程行進路之制度所以能如斯通行者，蓋因今日街道之幅員不能十分容納如汽車之大而且速之交通物體，一面欲擴寬道路，事實上又感困難，故單程行進路，實爲補救此缺點之急應方法，且亦極易施行者也

單程行進路之設定，有須接近兩平行線之必要，爲一往一來之二線單程交通，亦卽如普通道路之左往右來之形式也。故非有兩平行路線，不能作單程之設定，倘二線之距離較遠，其設定亦不可能也。

設定單程行進路時，不但要以法規規定之，在其道路之入口單程行進的路線，亦應設特別明白的標示。其標示方法，除用文字外，通例多以箭頭形表示之，在交通特別頻繁之路，併有配置交通警察執行指導之必要。

單程行進之規定，有臨時行之者，有於特定之時間或限定時日行之者，特略舉如次：

(一) 二乘汽車並列進行，或駛在兩來不可能之道路，遇交通頻繁時，得為單程行進之規定。

(二) 四乘汽車並列進行於不可能之街路上，當交通混雜時，應得為單程行進之規定。

(三) 舉行特別儀式或羣衆運動游行時，交通往來之汽車激

增，縱其道路幅員廣大，然當特定時日內，亦有規定單程行進之必要。在實行此種特別計畫時，兩平行路線雖不十分接近，亦得分別往路復路，以表明單程行進之方式。

單程行進路之規定，通例對於一般車馬行之，然有時過大之公共汽車亦受限制也。

單程行進路之規定，應須注意之事項，特述之於左：

(一) 市內居民，每每對於此項設施，有表示不滿之意，當局者應預先善為說詞，得其諒解之必要。

(二) 因二乘汽車並列進行之困難，實行此種制度時，則街道上除車馬外，應禁止放置一切物件。

二、分路式交通限制法

分路式交通限制法者，在某特定之道路上，限制交通物體之種類而許其通行，非在規定範圍內之交通物體，則使轉由別道通行之謂也。例如禁止貨物馬車，貨物人力車等之低速度交通物體，在交通頻繁之特定道路上通行，使汽車電車得自由容易交通，貨物馬車，貨物人力車，則使之在裏街通行也。此制度在東京市銀座大街，數十年前，已實行之矣。

施行分路式交通限制法，與單程行進路之情形相同，亦須附近有平行道路之必要也。不然被禁止通行之諸交通物體，其所感覺之痛苦，自不待言，即受限制各街市之住民亦多感不便，對於實施上生莫大之困難也。

此項限制法，除以法規規定外，在其街路之入口，亦須講求

標示之方法，遇必要時，更須設置交通巡查，以任指導之職。實施此種辦法，經過相當時日後，一般交通者，皆能熟悉限制的規則，然後實行比較容易也。

分路式限制法，亦有平時與臨時行之別，究應採用何種方法為宜，須視其街路之交通情形如何而後決定也。

——完——

中華民國二十年五月印刷

不准翻印

分發行所

南京 廣州 北平 漢口
瀋陽 長沙 梧州 天津
徐州 哈爾濱 汕頭 重慶

譯者 發行所 印刷所 發行所

張大仲 劉駿聲
上海北福建路二號
上海北福建路二號
上海福州路九十九號
大東書局

交通警察概論

△(全一册實價洋四角五分)
(外埠酌加郵費匯費)

大東書局

市政叢書

上海大東
書局印行

貢獻國內政設新書政時期研究
國建計的

京滬
杭漢
四大都市之市政

董修甲著
大洋五角

日本之農村都市

吳孝侯譯
大洋六角

歐洲市政概論

石含璠譯
一册

交通警察概論

張仲英譯
一册
四角五分

市政與民治

董修甲著
一册

市政舉要

白敦庸著
一册
大洋七角

