

戦後の交通警察発展の司令塔

元人事院総裁
第三代警察庁交通局長

内海 倫



内海 倫 (うつみ ひとし) 略歴

1917 (大正6) 年 4月	兵庫県に生まれる	1966 (昭和41) 年 3月	警察庁交通局長
1941 (昭和16) 年 3月	東京帝国大学法学部卒業	1966 (昭和41) 年 11月	警察庁刑事局長
1941 (昭和16) 年 4月	内務省入省 主計科士官として海軍入隊	1969 (昭和44) 年 11月	防衛庁人事教育局長
1945 (昭和20) 年 11月	復員 内務省に復帰	1970 (昭和45) 年 11月	防衛事務次官
1946 (昭和21) 年 2月	岡山県商工課長 同人事課長	1972 (昭和47) 年 5月	退官
1947 (昭和22) 年 2月	京都府警察部経済保安課長	1972 (昭和47) 年 12月	国防会議事務局長
1948 (昭和23) 年 3月	京都市警察本部警務課長 保安部長 警務部長	1976 (昭和51) 年 12月	依願免本官
1950 (昭和25) 年 9月	警察予備隊本部警務局教養課長	1984 (昭和59) 年 2月	人事院総裁
1952 (昭和27) 年 8月	保安庁保安局調査課長	1990 (平成2) 年 4月	依願免本官
1953 (昭和28) 年 8月	国家地方警察高知県警察隊長	1992 (平成4) 年 3月	財団法人交通事故総合分析センター理事長
1955 (昭和30) 年 7月	警察庁警備部警ら交通課長	2000 (平成12) 年 12月	退任
1959 (昭和34) 年 4月	兼ねて科学警察研究所交通部長	1990 (平成2) 年 11月	勲一等瑞宝章 受章
1961 (昭和36) 年 4月	警視庁交通部長	2005 (平成17) 年 4月	(財)国際交通安全学会賞 受賞
1963 (昭和38) 年 8月	愛知県警察本部長		[第26回学会賞「道路交通政策史概観」編纂]

1. 21世紀の現在、わが国の産業、社会生活を大きく支えてきたモータリゼーションの発展の過程を回顧すると、それは戦後の荒廃と疲弊からの脱却復興、世界有数の経済大国化という大変動の中で実現したということもあって、諸外国にも余り例のない程急速で、かつ凄しいものであったと言える。その社会的、経済的、文化的役割や功績の大きさは暫く措き、やむを得ぬ仕儀とは言え、その社会生活に及ぼした負の影響もまた苛烈であった。その中でわが国の交通警察は、この負の問題点を減殺、解消する行政的役割を専ら担い、時には鬱陶しがられるのを覚悟の上で、既に不可避のものと成りつつあったわが国のモータリゼーションの進展を、バランスのとれた良質の社会現象とする役割の重要な一端を受持ち、半世紀の余に亘って悪戦苦闘を続けてきたものと自負している。

しかし、このような状況にも拘らず、その初期における交通警察の実態は、極めて弱体なものという他なかった。交通情勢も之有り、戦前から部内では比較的マイナーな存在であった上、敗戦による占領米軍の政策によって警察は弱体化され、行政警察機能も崩壊しながら、反面、機動化された米占領軍の占領業務に協力させられる悪条件との苦闘が続いた。約七年の後、漸く占領軍は撤退したものの、殆ど時をおかず戦後復興の進展に伴うモータリゼーションの波が都市部は勿論、地方にも相次いで押し寄せ、まともな都市計画や土地利用への対応、道路整備の進捗等もないまま交通警察を呑み込んでいった。これに殆ど徒手空拳に近い形で対処していった当時の各地方警察とりわけ交通部門の労苦は顧みて察するに余りあるものがある。余談ながら後年私が愛知県警本部の交通部長として在職中、当時の石田退三トヨタ社長とある会合でお目にかかった折「貴方達のおかげで、自動車社会の健全な発展が支えられている。感謝している」と語りかけられ、「知る人ぞ知る」と感銘久しくした思い出がある。

このような情勢の中で、当時漸くわが国の道路交通問題、特に交通安全問題が社会の大きな関心を惹くこととなり、昭和30年6月、政府の方針として「交通事故防止対策要綱」が決定され、これにつれて交通警察の業務も漸く現代的行政警察としての本格的・系統的整備と充実が求められることとなった。折しも同年7

月、内海氏は、道路交通問題を主管する警察庁警ら交通課長として着任、ここに交通警察との関りが幕開けとなる。爾来、内海氏は5年9ヶ月の間そのポストにあり、組織の上でも、また実質的リーダーシップの上でも、わが国交通警察の司令塔としてのその存在を鮮やかにし、道路交通法の制定を初めとする行政警察機能の分野における交通警察の基本的性格、役割等についての考え方、政策の進め方とその論理構成等の課題に逐次手をつけられた。併せて第一線の交通警察の能力体制の整備充実を急ピッチで進めて行かれた。このような推移の中で、戦後の新交通警察は、急速に組織・体制の整備を初めとして職務についての考え方、職務内容、他の行政との関係等についての検討、実現が進み、初期段階の出遅れ状態が逐次克服され、充実・強化・拡充の時代に入っていったものと考えられる。

2. 内海氏が、交通警察行政の中で果された実績の最大のもの、何と云っても道路交通法の制定であると言えよう。国土における交通の手段としては、道路交通の他、鉄道、水路、航空等があるが、道路交通は他の交通手段と大きく異なる特性を持っている。先ず、同一平面における管理されざる混合形態であること、次に交通主体は殆どの場合、個人である人そのものであり、しかも相互に全く関係のない他人同士であることである。このような物理的形態にある交通当事者間の関係を、全体と部分との間で、どのように構築し、さばいて行くかということが道路交通法の第一の課題である。更に別途、社会的経済的側面のニーズにどのように対応するかという運輸行政からの課題にも留意しつつ、その要請に応え、バランスの保持と合理性



Japanese Officers Hear About State Police Operations
Three Japanese police officers, touring the U.S. to study American police methods, called on Col. Earl J. Henry, commissioner of Pennsylvania State Police yesterday. Shown, left to right, are Col. Henry; Masumi Kudo, chief of public safety, Sendai City Regional Police; Hirotsu Takahashi, Toyko Metropolitan Police chief, and Hitoshi Utsumi, chief of patrol and traffic police, National Police Agency, Tokyo.

交通関係視察のため米国出張(交通課長、右端)

と有効性の実現をも果さねばならない。それに道路交通の秩序は、本来当事者の自由にまかせて然るべきものを、その量的増大と多様化の中で生じた物理的・多元的相互関係の実効的合理的解決の為に導入する人的行政秩序である。それ故にできるだけ実務の立場から事態を予想し、矛盾を排除しておかねばならない。このような諸点を考慮すると、先に旧内務省時代からの各種法令乃至先行法である道路交通取締法の存在があったとは言え、時代の趨勢への適応と行政秩序感覚についての戦後の動揺等をも脳裡に含みつつ法文化するということは大変困難な作業であったと思われる。

内海氏は、この難事業推進グループの長として、昭和32年、4ヶ月に亘り米国に出張、欧米の考え方や事例等をも参酌し調査研究を徹底させるなど精力的な立法作業をすすめ、与野党一致の賛成を得て昭和35年6月現行道路交通法が成立した。以後、半世紀の歳月が流れ、道路交通法は社会情勢と交通情勢の変化に対応して数多くの改正を重ねたが、基本的な考え方と構成は変わることなく現在に至っている。

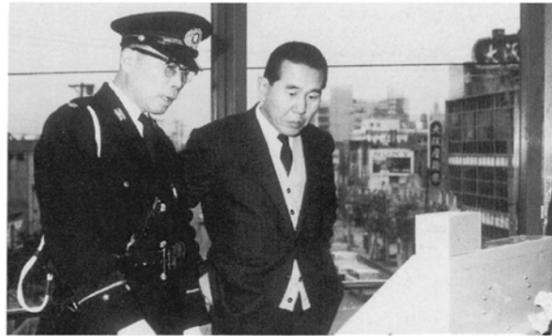


全国指定自動車教習所協会総会にて挨拶(交通課長)

ただこの道路交通法の成立は、一面甚だ劇的なものであった。時あたかも安保改定闘争により国会機能麻痺、そのあおりであわや廃案となる直前、岸首相の会期延長の英断に助けられ、間一髪でセーフ、成立の運びとなった。内海氏は当時を回想して「国会の傍聴席で半ば諦めかけていた道路交通法の成立を見届けた時は、胸が一杯になり溢る涙を抑えることができなかった」と述べられたことがあるが、心境さもあらんと察せられるのである。

3. 次に述べたい内海氏の業績は、部内における交通警察部門の飛躍的拡大と体制の強化への努力である。内海氏の在任中、警察庁警ら交通課は専ら交通警察のみを扱う交通課として独立、更に企画・指導の二課に

分課、次いで交通局として独立する等強化の途を巡った。一方、都道府県警察においても昭和29年、新都道府県警察の発足に伴い、定員削減の上増員を凍結されていた警察官数が昭和35年、6年ぶりに増員されることになったが、その動機の主なものは当面の緊急対策として、交通警察官の街頭活動強化の必要性が認められたことと言われている。更に昭和30年代後半には、各県警本部における交通部の新設、分課体制の強化、警察署交通部門の拡大強化と街頭執行力の増強が図られ、モータリゼーション初期の、道路整備や市街地交通環境の改善がまだまだ不十分な時期における行政の責任を果す主要な担い手となった。



都内豊島区池袋五叉路交通管制塔視察(交通部長)

4. 内海氏が交通警察体制の整備と育成強化について特に力を入れたのは、即効性のある街頭指導取締を強化するとともに、交通警察を単なる取締官庁とせず、道路交通現象に直接関わる多面的な課題即ち人間的側面、物理的乃至技術的側面からも行政的な視線を注ぎ、結果として、現状で最も安全にして効率のよい道路の実現を総合的に図る機関として成長し、責任を果すための活動を促していくということであった。その重要な一端として道路の安全とその効用の確保のため、道路における交通の利用条件を整える



日本で初めて開催された国際刑事警察機構(ICPO)総会に日本政府代表として出席(刑事局長、右端)



内海氏主宰により編纂された「道路交通政策史概観」

ことが急速に必要となり、内海氏が警視庁交通部長等を経て、第三代警察庁交通局長に着任された昭和41年、交通警察が道路交通の流れを管理するために必要として設置する信号機、交通標識等を含む道路交通安全施設を整備するための緊急措置法(いわゆる交通安全施設法)が制定され、同年7月、閣議決定により「交通安全施設等整備事業三ヵ年計画」が発足、関係施設の整備が計画的にかつ飛躍的に増強されることになった。この整備事業は、その後の交通情勢の変化と、関係技術等の進歩の状況をも積極的に勘案しながら、現在も継続して推進されているところである。

5. このような行政情勢の中で、戦後進められてきた警察改革の中の重要な課題である科学化の推進と技術性重視の趨勢は、交通部門においても例外ではなく、警察庁科学警察研究所に交通部が設置されることになり、その強力な主唱者である内海氏は、発足と同時に暫く初代の交通部長を兼ね、発足当初の同部の今後の方向に所信に基く一石を投げられた。また内海氏は、同じ道路交通の物理的側面を所轄する官庁でありながら、そのハードの面とソフトの面とを分け持つことによって、その視点と行政アプローチが微妙に異なる交通警察と道路管理者との間に、意

図が急速に必要となり、内海氏が警視庁交通部長等を経て、第三代警察庁交通局長に着任された昭和41年、交通警察が道路交通の流れを管理するために必要として設置する信号機、交通標識等を含む道路交通安全施設を整備するための緊急措置法(いわゆる交通安全施設法)が制定され、同年7月、閣議決定により「交通安全施設等整備事業三ヵ年計画」が発足、関係施設の整備が計画的にかつ飛躍的に増強されることになった。この整備事業は、その後の交通情勢の変化と、関係技術等の進歩の状況をも積極的に勘案しながら、現在も継続して推進されているところである。

思疎通と相互理解を深めさせようと企図、早くから両者の人事交流を、中央と地方の両分野で計画的かつ継続的に実現させた。この人事交流は両者の協力関係維持の一つの要として、現在も引続き行われていると聞き及んでいる。なお内海氏は退官後、建設大臣の諮問機関である道路審議会の委員を長く勤められ、また運輸、建設、警察の三省庁が共同で設立した財団法人交通事故総合分析センターの初代理事長にも推されている。

6. 最後に、内海氏が退官後企画され、約8年の歳月をかけて精魂を傾け平成14年に完成、上梓された行政史「道路交通政策史概観」(論述編及資料編の二部構成)の編纂について触れたい。これは実務家を中心とし、実務家の眼と頭によって作成されたものである。今までに余り例を見ない研究等の参考になるものとして、関係学会・研究者等からも評価を受け、平成17年4月、財団法人・国際交通安全学会第26回学会賞贈呈式において表彰の栄に浴した。これは事件を処理する場合とは異なり、行政的見識と着眼を以って行政目的の達成を目指す交通警察においては、過去における関係行政の推移を十分に踏まえ、その積み重ねの成果でもある現状を正しく理解し、有効な施策を選択・実施し、将来の展望に結び付けていくことが必要であるとの内海氏の行政哲学に基づくものである。誠に卓見なるかなと感に耐えぬ次第である。

(社団法人交通工学研究会 顧問)

元警察庁交通局長(第十二代) 久本禮一



「道路交通政策史概観」刊行記念パーティにて(内海氏、令嬢夫妻、編纂参加者)