

公路監理制度

華東交通叢刊第二輯

華東交通部出版委員會編印

為貫徹公路監理制度保證行車安全

提高行車效率而奮鬥（代序）黃逸峯

——在華東公路監理會議上的報告——

本部遵照中央交通部的指示，特地召開這個全面性的專業性的公路監理會議。參加這次會議的，包括華東各省區公路監理業務的負責同志，各運輸機構，交通建設部門，公安司法部門，以及市政工會汽車分會，汽車運輸業同業公會等有關部門的代表，這就使會議更富於廣泛的代表性，更能夠吸收和交換各方面的具體意見，來豐富會議的內容，得到應有的收穫。在這個會議中，我們所要進行研討的，是公路監理方面的各項問題；我們所要接觸的事情，都是一些具體的迫切的工作任務；一經討論決定，付諸實施，它的影響將是很深遠的。正如中央交通部指示的，這個會議是要以新頒的「汽車管理暫行辦法」及其「實施細則」為根據，來商討關於具體實施的各項先決問題；例如：監理經費的籌劃，有關部門的聯系，公路交通號誌標誌的規定和設置，軍車行駛的管理等具體問題，以及監理上統一實施步驟、方法等等。環繞這些中心問題，我們也已根據各方面的書面意見和具體材料，準備好討論的提綱。對於中央交通部新頒的「公路養路

費征收暫行辦法」的執行上一些問題，我們也已列入議程，希望能夠交流各方面的經驗和意見，來求得初步的技術上的統一。此外關於人力獸力車輛管理，也將先從交通管理着眼，加以研討。我熱誠的希望參加會議的同志們一致踴躍發表意見，結合具體的實際情況，熱烈討論，通過小組而到大組，作出決議，（應該請示上級的，立即請示。）有步驟有計劃地完成這次會議的任務。

我們知道公路業務，通常劃分為工程、運輸、和監理三個方面。（汽車製造業不在內）其中公路監理業務的範圍是很廣泛的，這種業務的具體實施，直接關係廣大人民的利害和安全問題；因此，監理制度的建立，必須符合於廣大人民的利益，負有一定的政治任務。從這個制度的本身來說：各級監理機構的組織、領導、考核和檢查，以及有關公路行車的各公私營運運輸機構組織上業務上的指導、監督和管理，車輛的登記、檢驗、發照及異動登記，汽車駕駛人員的考驗、發照及異動登記，有關公路交通的行人車馬的秩序紀律，以及行車安全，肇事處理，運量觀測，運輸效率等項，都屬於它的業務範圍。總的來說，公路監理業務是以交通管理為中心任務，以維護交通秩序，消滅事故，保證行車安全，提高行車效率為主要目的。交通秩序好了，行車安全多了一層保障，因而行車效率就具備了提高的可能性，這三者間是有着緊密的聯系性的。

在這裏要特別的提一下汽車肇事問題。汽車肇事不但嚴重破壞了交通秩序，影響行車安全，減低行車效率，並且直接的危害到人民國家的生命財產，造成傷亡損失。從各

種肇事統計中，可以看出肇事現象是相當嚴重的；例如：在反動統治時期，據不完全的統計，抗日戰爭時期，（一九四〇年到一九四五年的六年裏）在大後方由於汽車肇事而傷亡的人數總計在四千人以上。分析肇事原因：計因為駕駛疏忽的，佔到全部肇事案件百分之六十以上，因機件失靈的佔百分之十五，因行人不慎的佔百分之十五，因道路不良的佔百分之十。再以解放後本年一月份至六月份，就皖北、皖南、浙江三處的行車事故來分析，共計肇事八十九次，其中由於駕駛疏忽的是五十五次，約佔百分之六十二。同樣的，在上海市區本年七月份公安局所調查的行車肇事原因統計表裏，我們更顯明地看到了這個事實，那就是在一百七十五次汽車肇事案件中，由於駕駛不慎或是駕駛過速和越車而造成事故是一百三十件。這都說明了人爲的特別是駕駛人的一時疏忽，造成了何等嚴重的生命財產的損失。這是值得我們引爲警惕和注意的。我們必須向行車肇事展開積極鬥爭，爲消滅事故而奮鬥。

從監理制度的歷史來說，在國民黨反動派統治時期，雖然也做了一些粉飾表面的監理工作，但是在這個反動政權之下，健全的監理制度是不可能建立起來的。一九三二年秋，那時有所謂「蘇浙皖京滬五省市交通委員會」專管公路交通管理；一九三六年春，有所謂「全國公路交通委員會」；一九三九年，在所謂「全國經濟委員會」的名目下，設立了「公路處」和「汽車牌照管理處」，至此，監理業務，才算作專門業務看待。一九四三年，偽「公路總局」設置了「監理處」，做了一些監理上的表面工作。但是由於

反動政權本身存在着的內部矛盾，軍閥封建割據，政令不出大門，它不可能單獨在監理業務這一項上有真正的統一；所以，結果是規章等於具文，實際上地方省市還是各自爲政。反動的國民黨集團的特權階級，根本沒有重視和遵行這一規章制度。那些規章制度，基本上是爲了裝門面，壓迫羣衆的工具。某些特殊人物，不但不受這些規章制度的限制，而且還有種種令人驚異的要求；例如：戰犯顧祝同爲避免人民的注意，他的小汽車就要用多種牌照，經常派副官到公路管理機構坐索汽車牌照，任意調換使用。又如國民黨江蘇綏靖主任，在鎮江忽然請公路局人員吃飯，原因是爲了「情商」汽車牌照若干副。至於蔣匪介石的汽車，究竟有幾副牌照，監理人員是連問也不敢問的。那些軍閥官僚的汽車在路上行駛，搶渡爭先，橫衝直撞，更是家常便飯，什麼號誌標誌，行車規章，是用不着理會的，如有「不識相」的，輕則毒打，重則傷命。再如美帝國主義者的吉普，在馬路上風馳電掣，不知闖下了多少人命案件，根本不遵監理的規章，隨便闖禍後，便揚長而去。這些事例是不勝枚舉的。另外，又由於反動統治的貪污腐化，不可能對從事監理業務的人員有所要求，因之，「條文」和「制度」變成了搞錢的工具，這在那時候是相當普遍的，以致大家一提起監理，特別是驗發汽車牌照執照，考驗駕駛人執照，就感覺到異常苛擾和煩厭。

今天我們辦理監理業務，在本質上與過去是完全不同的。從中央新頒的「汽車管理暫行辦法」及其實施細則看來，有下面幾個基本特點：

一、新的監理制度，貫徹了維護交通秩序，保證行車安全，提高行車效率和加強運輸效能的基本精神，這一措施是與人民的利益相一致的，是基本上對人民負責的。

二、這一制度的實施，不是單純依靠行政命令與一般號召，而是在於人民羣衆和汽車運輸人員的自動自覺的遵行，以一般號召與具體工作相結合的辦法來求得貫徹這一制度的實施。

三、新的監理業務是以汽車管理爲重點的，其中包括車輛管理，汽車駕駛人管理及行車管理三項，對於每項的工作任務，都有明細的規定，使執行上更具有準確性。

四、關於監理工作的步驟和方法，既照顧到它的原則性，也充分照顧到實際；例如：不切實際的舊一套的技工管理，不予採取；不是全面的貨車禁止載客的措施，不予採取；過於煩瑣簡單，不能達到管理目的一些辦法，也不採取。因此新的規章的精神，就更富於現實性和全面性。

五、新的制度，完全打破了舊的傳統，否定了各地區現在沿用的單行章則的分編辦法，創造了全國性的統一管理辦法。

在新民主主義的政權之下，所有政府一切的法令規章制度和措施，是完全以人民大衆的利益爲出發點的，並且是符合於人民大衆的利益的。誠然，在現階段，由於新解放地區的百廢待舉，對於汽車的調換牌照與駕駛人員的登記等工作，還不能立即全面辦理，所以在各地區的公路監理工作上，不可避免的還存在着一種紛歧的凌亂的現象。例

如：汽車牌照式樣的不一律，有沿用解放前舊牌照的，有自行編發新牌照的，尙沒有統一的編配和式樣。現在，中央統一規定的辦法和細則頒佈了，機動車輛的牌照執照和汽車駕駛人的執照，就要定期檢驗、考試，一概從新驗發了。新的規章不但在內容上發揮了實事求是的精神，並且，更主要的在於我們已經具備了統一貫澈實施的政治條件。我們的新制度是爲人民羣衆服務的，是以人民羣衆的利益爲依歸的，只要我們善於進行宣傳、解釋和教育，人民就會自動自覺的來遵守這個新制度，擁護這個新制度的施行。這也是我們工作上一個最重要的最有利的條件。

我們從事於監理業務的工作同志們，在執行工作上，以往已經有了一定的貢獻，今後更須站穩自己的工作崗位，確立爲人民服務的觀點，堅決反對官僚主義命令主義的工作作風，澈底肅清任何可能存在的貪污腐化，欺詐壓迫人民的殘餘思想意識。我們辦理監理業務是完全對人民負責的，除了必須精通本身的業務之外，一切有關公路的技術知識，對於車輛工具的性能的了解，以至有關的司法觀點，扶死救傷的常識等，都是決定我們做好工作的條件。我們必須把業務技術與政治任務結合起來，把這個新制度的規章內容及其基本精神，不厭其煩的向人民羣衆作廣泛而深刻的宣傳、解釋、說服和教育，使羣衆也能有所了解和熟習，啓發並加強羣衆對於監理業務的正確認識，要求羣衆來督促、檢查、幫助我們共同完成任務。

希望一切機動車輛的駕駛人和駕駛三輪車的同志們，經常愛護自己的車輛，勤加檢

修，了解交通規則，並且嚴格遵守交通秩序，服從交通指揮人員的行車號誌，隨時注意行駛區段的標誌和一般情況，謹慎駕駛，「安全第一」。人民大眾的安全，亦就是自己的安全。我們不要單純的爲了通過檢驗，獲得牌照，才來檢修車輛；不要爲了要獲得駕駛執照，才注意駕駛技術。我們要明白，監理制度所規定的車輛管理、駕駛人管理和行車管理，決不是單純的爲檢考發給牌照執照而訂定的，它的主要意義還是在於維護交通秩序，保證行車安全和提高行車效率。我們要共同來貫徹監理制度，達到我們的共同要求。

希望負責修理保養檢查車輛的同志們，要注意到車輛在路上行駛，其安危與我們有緊密不可分的關係。從汽車肇事的統計，我們看到由於車輛的機件失靈，因而闖禍的不乏少數。這不是說一切機件失靈的責任都要我們來負責，而是說我們是有辦法來防護與避免的。我們要發揮高度的負責精神，縝密檢修和保養車輛，把自己與車輛的安全及效能結合在一起，保證新的監理制度的實施。

希望修建公路的工程人員同志們，我們曉得，要貫徹監理制度，要確保行車安全，提高行車效率，除了車輛的性能和駕駛人的技術等因素外，公路工程的修建情況，也是重要的因素之一；並且，在監理制度行車管理部門，就包括了公路號誌標誌的設置任務；我們必須克服種種困難，提高勞動熱忱，修養好我們的路面橋樑，設置好必不可少的號誌標誌，來保證行車的便利與安全。

希望公安人員以及負責交通指揮的同志們，爲了貫徹監理制度，確保行車安全這一工作任務，我們的責任是很重大的。我們除了要精通熟習有關的法令規章，作爲執行上的根據外，還要善於掌握，善於發揮，並善於處理。我們是時時刻刻直接與廣大羣衆接觸的，人民對我們要求也就來得嚴格，我們要搞好工作，達成任務，就必須特別的注意到工作作風，善於走羣衆路線，具有高度的耐性，經常的向人民大衆進行宣傳、解釋、說服與教育。

一切行人們，同胞們，我們是熱烈的擁護新的公路監理制度，同時，也不要忘了我們自己的權利和責任。我們要廣泛的對這一制度提出意見，並督促檢查幫助它的實施。特別是交通管理關係到我們日常生活中「行」的一部分，最爲密切；「行」的最大的要求是安全和方便，這是我們的利益。羣衆和個人是分不開的，大家安全了，方便了，也就是自己有了安全，有了方便；反過來說，我們決不能爲了個人的安全方便而妨礙了大家的。試看行車肇事案件，由於行人不慎或放任孩童們在路上嬉戲，因而闖禍的還是不少，不但危害了自己，而且妨礙了交通秩序，破壞了行車安全，降低了行車效率。對於有關路面橋樑標誌標誌等建築物，我們有責任要加以愛惜保護。我們要關懷遵守自己的制度。我現在號召：

「大家一致努力，爲貫徹公路監理制度，保證行車安全，提高行車效率而奮鬥！」

公路監理制度

(目錄)

爲貫徹公路監理制度保證行車安全提高行車效率而奮鬥 (代序)

黃逸峯

第一部

公路監理業務概況	一
行車肇事責任的分析與處理	七
公路交通號誌標誌淺釋	一二
人力獸力車輛的管理	一六
檢驗車輛和考試司機	一九
對新頒公路養路費徵收辦法的幾點意見	二三

第二部

汽車管理暫行辦法	二七
汽車管理暫行辦法實施細則	三四
第一章 總則	一一七
第二章 車輛管理	八一七
第一節 檢驗	八三〇

一	規定	第八十六條
二	程序	第一七二條
(一)	初次檢驗	第一七二條
(二)	年度檢驗	第二二二條
(三)	臨時檢驗	第二六二條
三	辦法	第二八三條
第二節	核發牌照	第三一五條
一	規定	第三一三條
二	程序	第三一六條
(一)	正式牌照	第三七五條
(二)	臨時牌照	第三七五條
(三)	試車牌照	第三八四條
(四)	補發換發牌照	第四三二條
三	辦法	第四九一條
第三節	異動登記	第五一五條
一	規定	第五四七條
二	程序	第五四七條
(一)	過戶登記	第五八七條
(二)	變更登記	第五八七條
(三)	租借登記	第六一六條
		第六一六條
		第六五七條

(四) 停駛登記

(五) 報廢登記

三 辦法

第三章 駕駛人管理

第一節 考驗

一 規定

二 程序

(一) 初驗

(二) 覆驗

(三) 審驗

三 辦法

第二節 核發執照

一 規定

二 程序

(一) 發照

(二) 換照補照

三 辦法

第三節 異動登記

一 規定

二 程序

第六八—七〇條

第七一—七五條

第七四條

第七五—一四條

第七五—九五條

第七五—八二條

第八三—九一條

第八三—八七條

第八八—八九條

第九〇—九一條

第九二—九五條

第九六—一〇八條

第九六—一〇一條

第一〇二—一〇六條

第一〇二—一〇三條

第一〇四—一〇六條

第一〇七—一〇八條

第一〇九—一一四條

第一〇九條

第一〇—一一三條

三 辦法	第一一四 條
第四章 行車管理	第一一五—一五八 條
第一節 設施	第一一五—一二五 條
標誌	第一一五—一九 條
二 號誌	第一二〇—一二五 條
第二節 檢查	第一二六—一四四 條
一 裝載	第一二六—一三〇 條
二 行車	第一三一—一四四 條
第三節 處理	第一四五—一五八 條
一 違章	第一四五—一四七 條
二 肇事	第一四八—一五八 條
第五章 附則	第一五九—一六〇 條
各類書表證照式樣	八六
各種圖樣及說明	一三四
統一汽車管理實施參考	一五七
養護公路暫行辦法	一六七
雨季養護公路暫行實施辦法	一六九
公路養路費徵收暫行辦法	一七三
養路費徵收憑證製用說明	一七六

公路監理業務概說

一 監理業務的內容和目的

什麼叫做監理？首先，我們覺得公路監理的內容是很廣泛的。譬如說公路工程就是修橋、築路；運輸就是辦理客貨運輸，機料就是製造、修理或保養車輛以及採購供應車輛的配件、輪胎和燃料，這些都可以望文生義，都有一定範圍的業務對象。監理一詞，是「監督」和「管理」，不但包含了對機動車輛（以及人獸力車）的登記、檢驗、核發牌執照、異動登記，和駕駛人的攷驗給照與異動登記等，同時還包含對一切有關公路交通的行人車馬的秩序和安全管理，還可以推廣到一切有關公路行車的各公私營運運輸機構組織上和業務上的指導和監督，範圍的廣泛，可想而知。其次，監理是一種行政工作，是一種行政性質的設施，對象是全面的，大眾的，任務是艱鉅的很複雜的。所以我們辦理監理業務的工作者，不但對監理的業務規章要熟悉，要能靈活運用，並且要具備高度的為人民大眾服務，對人民大眾負責的工作態度。

根據以上所說，我們可以這樣指出：監理就是公路交通的管理和對於有關公路行車的一切事業機構的監督。前者包括車輛管理，汽車駕駛人管理，行車管理，以及運輸效率、安全運動、肇事處理、

運量觀測等等。有時，連養路費的征收管理也包括在內。後者包括了對於各級監理機構的組織督導和致核，以及各種有關公路行車的公私營企業機構的組織營運等監督。不過基本的還是公路交通管理上關於汽車及其駕駛人和一般的行車的管理工作。

其次，監理業務的目的是什麼呢？更具體說來，公路交通管理的主要目的是什麼呢？我們要交通管理，是希望各種交通工具都經常保持良好的行駛能力，交通從業人員都有熟練正確的技能，能够肩負起行車的責任，同時也希望一切公路上行動的行人車馬，都能够在一種有秩序有紀律的管理下進行，減少行車事故，確保行車安全。當然，要達到這些目的，單靠法令規章的執行是不夠的，主要的是在辦理監理業務的過程中，用各種解釋、宣傳、說服的方式，通過了各種規定手續，來教育一般的交通從業人員和羣衆，使他們都明瞭公路交通管理，可以保證和提高公路上車輛運行的效能和行車安全，啓發並加強大家對交通管理的認識，從而產生了一種責任的感覺，來共同負責保持公路行車的規律化和統一化。所以說，監理業務不但是一種行政工作，同時也是一種包括宣傳、解釋、說服，深入羣衆的教育工作。

二 監理制度的演化

遠在滿清末造，我國已經有了汽車進口，而公路的興築，還不過是近三十多年的事，公路監理制度的建立，也祇有十餘年的歷史。解放以前，公路監理制度的建立，約略可以分爲三個階段：

(一) 從一九三六年到一九三九年 由國民黨全國經濟委員會公路處及互通各省市（包括蘇、浙、皖、閩、贛、湘、鄂、豫等省及上海南京兩市）組織了一個全國公路交通委員會負責劃一管理工作，可說是監理業務的發軔時期，可是除了由該委員會規定了各省市互通車輛辦法外，其餘的管理工作，仍由省市各自為政。

(二) 從一九三九年到一九四三年 在一九三九年，由僑交通部成立了一個汽車牌照管理所，在各地設立督察區辦事處。一九四二年僑運輸統制局成立；汽車牌照管理所就改成了「處」，在各地逐步增設管理所，辦理監理業務，可說是監理業務的開展時期。監理業務由蘇、浙、皖、湘各互通省市逐漸擴展到全國。可是由於監理機構的組織不够完全，職責不够分明，一般的公路交通管理工作，依然不能推進。

(三) 從一九四三年到一九四七年 僑中央成立了公路總局，下面設了監理處，在全國衝要地點，一律設立監理所，負責辦理監理業務。對於車輛牌照的統一，章則的修訂，在某種程度上說，算是監理業務較為具體化時期。

總括來說，解放前公路監理制度的建立表面上是在逐步的推動。可是，由於反動統治的政權本質的腐敗，不可能對監理業務人員在服務精神上有所要求，沒有很好地發揮出監理業務的功能來。例如說，儘管交通機關在喊汽油不够分配，小客車過剩，而大量的新型小客車還是蜂湧進口，許多美帝的車輛不領用牌照，不遵照行車規則；公安人員對於汽車肇事案件的重視不够，對於汽車肇事案件的處

理，經常因肇事者與被損害者的身份不同，而有不同樣的待遇。這些，主要的由於反動政府的腐敗，使得監理制度無法實現它的權責，使得某些監理業務人員養成了一種認為可以弄權枉法的心理，使得一般交通從業人員以及廣大的羣衆對於監理制度感到毫無用處。

解放以後，華東區的公路監理機關爲了照顧實際情況，減少更換汽車牌照的浪費，各省市都暫時沿用解放前的舊牌照行駛，以待中央統一規定頒佈公路監理規章後再行更換。同時，由於華東各省區解放的時間有先後，交通事業恢復的程度不同，而各省區公路機構的組織系統亦還沒有明確，所以在監理業務方面的，亦存在着分歧而不統一的現象，大概的情況如下：

(一) 有自行臨時訂立監理章則的，如：蘇南、皖北、山東；有大體利用解放前舊辦法的，如：上海、浙江、福建。

(二) 汽車號牌式樣，有採用省份字頭的，如：蘇南以蘇字爲首，加四位數字；皖北以皖北二字爲首，加四位數字；蘇北以蘇字附列二位小型數字爲首，加四位數字；山東除運輸公司車輛以運字爲首，加四位數字外，其餘各種號牌都以華東二字爲首，加四位數字。其他省市有繼續沿用解放前六位數字號牌的，如：上海、浙江、福建。

(三) 駕駛人執照有利用解放前舊執照的，如：上海、浙江、蘇南；有自行另製新照的，如：蘇北、山東。

爲了統一監理業務，消除目前部份的分歧現象起見，新近中央頒佈了汽車管理暫行辦法及其細