

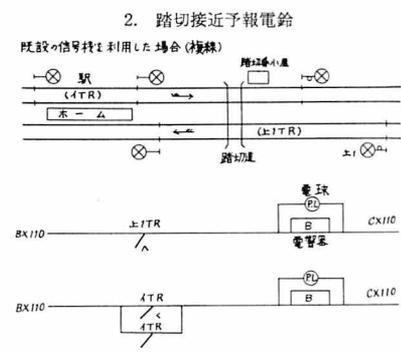
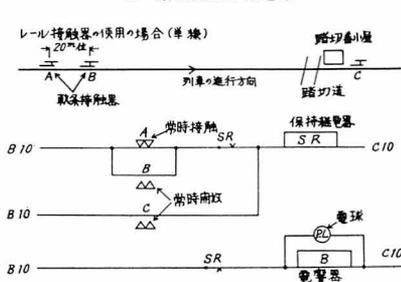
互に点滅し、同時に警音を発するものをいい、列車の運行により自動的に操作されるものを自動踏切警報機という。→踏切保安設備。踏切道。(嶋原吉之祐・林 四郎)

**ふみきりしょうがい 踏切障害** 国有鉄道運転事故報告規程の事故種別の1つで、列車または車両が踏切道において諸車、牛馬車と衝突した場合をいう。諸車にはそり、うば車、自転車および三輪車等が含まれている。運転事故は減少の傾向にあるが踏切事故は逐年増加の一途をたどっており、とくに自動車その他の車馬による事故の増加がいちじるしい。その推移はつぎのとおりである。

昭和28年度 1,729件      昭和29年度 1,833件  
 昭和30年度 1,946件      昭和31年度 2,156件

(嶋原吉之祐)

**ふみきりせきんよほうでんれい 踏切接近予報電鈴** 踏切警手に列車の



**ふみきりばん 踏切番** 旧職名で踏切道の看守に従事していたもの。当時は第一種備人とされていた。大正10・10に踏切看守と改正され、さらに昭和11・9の職制改正により現行の踏切警手となった。(加藤誠次郎)

**ふみきりほあん 踏切保安** 運転保安の一部であって、踏切道における列車対道路交通の間の安全を保つことをいう。

したがって、踏切保安も運転保安の中に含まれるものであるが、運転保安は一般に鉄道の列車の運行に関する保安であり、列車の運転、車両の入換を対象とするのに対して、踏切保安は、列車または車両と踏切交通との間の安全をはかるものであり、対象が鉄道以外の道路交通という事項が関連するので、運転保安の一環であるが、その特殊性からとくに踏切保安として取扱われる。

踏切保安の根本は、踏切通行者側に主体性があり、踏切道においては通行者が自ら安全を確かめて通行することを建前としているものである。

しかし、列車の運転回数・踏切道の交通量が増大すると踏切道における危険度も増大する結果となるので、列車の運転回数、

踏切道の交通量の多少によって基準を設けて、保安処置が講じられている。

この保安対策として、国鉄では、\*踏切保安設備の整備基準を定めている。また第1種から第4種までの\*踏切種別が定められている。(三和達志)

**ふみきりほあんせつび 踏切保安設備** 踏切道は列車運転に与える影響が大きいので立体交差が理想であるが、大部分は平面交差であるため、踏切をとおり人馬・諸車と列車が衝突して悲惨な事故となり、または列車を停めることが多いので、列車の運転を確保するとともに交通の安全をはかるために、踏切道に設ける施設。踏切道の交通量、列車回数、見通し距離、踏切跨線数、および道路種別等によって設備の程度が異なる。すなわち踏切遮(しゃ)断機を設けて踏切警手をつけるもの、また閃(せん)光式踏切警報装置を設備するもの、あるいは踏切警標、気笛吹鳴警標のみを建植するものなどである。国鉄では踏切遮断機および閃光式踏切警報機の設備標準をつぎのように定めている。

| 列車回数<br>見通し距離 | 15回未満   | 16回以上   | 30回以上   | 50回以上   | 100回以上  |
|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 50m以下         | 15回未満   | 16回以上   | 30回以上   | 50回以上   | 100回以上  |
| 100m以下        | 4,000以上 | 3,800以上 | 3,500以上 | 2,500以上 | 2,000以上 |
| 100mをこえるもの    | 4,500以上 | 3,800以上 | 3,800以上 | 3,000以上 | 2,500以上 |
|               | 5,000以上 | 4,500以上 | 3,800以上 | 3,000以上 | 2,500以上 |

なお閃光式踏切警報機は上表の範囲にあるもので、つぎの標準に該当するものに設置されている。

- 1 列車回数 1時間最大20回以下。
- 2 踏切の長さ 14m以下 本線3線以下。
- 3 交通量 最大時間帯交通量1時間につき自動車200台以下、ただし自動車の行違いができない踏切の場合は1時間につき150台以下。
- 4 閃光式警報機の見通し距離45m以上。ただし踏切前後の地形により高速度で通行できない箇所においては、その速度に応じてこれを22mまで短縮することができる。

つぎに踏切保安を主として法制上より考察すると、鉄道と道路が交差する場合立体交差によることが望ましいのはいうまでもないが、主として経費の点から踏切によることが多いのが実情である。この関係で道路法(昭和27・6・10法律第180号)は道路と鉄道が交差する場合原則として立体交差によることとしてはいるものの、同法施行前のものについては立体交差への政策を強制するものではなく、また交通量の少ない場合、地形上やむを得ない場合、工事費用が工事による利益をいちじるしく上回る場合等、立体交差を強制しない場合が少なからず存する。

現在全国に大小総計約1万の踏切が存在するが、これは平均して約200mおきに踏切があることを意味する。このように踏切自体の数の多いことと他方近年の道路運行車両のいちじるしい増加とから踏切事故は増加の一途をたどり、昭和28年度において3,708件(昭和23年度の2.3倍)に達し、中死者1,064人、傷者1,817人、結局1日平均7.9人が踏切で死傷したわけである。これら事故の直接の原因としては通行者側の不注意によるものが圧倒的に多く、同じく昭和28年度において事故全体の98.5%を占め、さらにその中には接近する列車の直前を横断しようとして過ったものが大部分(全体の82%)である。

こうして踏切保安はわが国交通上重要な課題となっているが、つぎにこの関係がどのように規制されているかを略述する。

1 国鉄関係 交通ひん繁な踏切道には門扉その他相当の保安設備を施し(日本国有鉄道建設規程第52条)、必要に応じ踏切道に通行者の注意をひくべき標を設け(同第55条)、相当の時間