

差を許される(道路運送法第51条, 一般自動車道構造設備規則第28条)。そして車馬は鉄道または軌道の踏切通過に際しては安全確認のため一時停車しなければならない(道路交通取締法第15条)。(鳴原吉之祐・小倉三郎)

ふみきりみち 踏切道 (英) railway crossing 鉄道路線が道路と平面的に交差する部分。交通を容易にするため軌道部分または線路敷内を木、石その他適当な材料で舗装し、必要に応じ通行者の注意をひくように警標を設ける。また交通ひん繁な踏切道はその程度に応じて閃(せん)光式踏切警報機、また自動遮(しゃ)断装置を設けるもの、踏切警手をつけて列車または車両の通過する前後に門扉その他の遮断装置を取り扱わせるなど、列車運転ならびに一般交通の安全をはかっている。列車回数および交通量の特に多い踏切道では、これらの保安設備でもなお安全を保てない場合および道路網等の関係で、踏切道を立体交差として跨線橋、地下道を設けている。

地方鉄道または軌道(法制上の軌道をいう)についての踏切道に関する規程はつぎのようである。

踏切道の設置については、地方鉄道では地方鉄道法による認可を受けるか、あるいは、届出によることとなっており(地方鉄道法施行規則第10条, 第18条), 軌道においても軌道法による認可を受けるか、あるいは、届出によることとなっている(軌道法施行令第5条, 軌道法施行規則第27条)。一般に踏切道の設置は、つぎの2つの場合であって、道路に鉄道を交差して踏切道を設ける場合には道路管理者に道路占用の許可を受けることとなっているが(道路法第32条), 地方鉄道業者は道路管理者との協議をもってこの許可に替えることになっている(昭和27・12・5運輸, 建設次官通達)。また、鉄道に道路を交差して踏切道を設ける場合には鉄道用地の使用となるが、道路管理者と地方鉄道業者の協議をもって使用承認に替えることとなっている(昭和27・12・5運輸, 建設次官通達)。しかし、いずれの場合も道路と地方鉄道が相互に交差する場合は、建設大臣あるいは道路管理者は地方鉄道業者と交差の方式、構造、工事施行の方法、費用負担についてあらかじめ協議しなければならないことになっている(道路法第31条)。

軌道の場合は軌道法による軌道の敷設特許および工事施行の認可を受けたものは前述の許可を受ける必要はない。踏切道の管理および費用については道路と踏切道が相互に効用を兼ね、管理が2つにまたがる場合には道路管理者と地方鉄道業者は協議して、別に踏切道の管理の方法を、あるいは管理費用について定めることができるようになっている(道路法第20条, 第55条)。

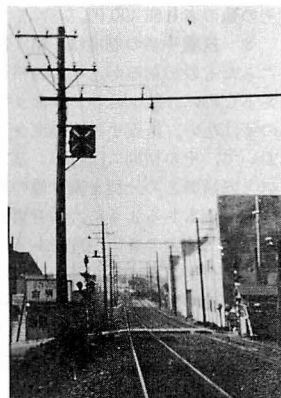
地方鉄道では踏切道と線路との交角は30度以上とし(地方鉄道建設規程第21条), 軌道においては軌道と道路の交角は、国道、府県道および主要な市町村道にあっては45°以上, その他にあっては30°以上とし, また, 踏切道は軌条間の全部およびその左右各610mmに木石その他適当な材料を敷き, 軌条面と道路面と高低のないようにしなければならないことになっている(軌道建設規程第19条)。

踏切道の保安設備については地方鉄道建設規程第21条, 運転規則第28条, 新設軌道については軌道建設規程第20条ならびに地方鉄道, 軌道および専用鉄道の踏切道保安設備設置標準(昭和29・4・27運輸省鉄道監督局長, 建設省道路局長通達)に定められている。(鳴原吉之祐・林 四郎)

ふみきりみちえんごひょうじとう 踏切道掩護表示灯 列車が接近して, 自動踏切警報機または自動踏切しゃ断機が実際に動作しているかどうかを機関士または運転士に知らせるため

の表示灯で, 列車からの見通しのよい場所, すなわち制動をかけて, 踏切道の手前で停止または徐行できる位置に設備してあるのが普通である。

その構造は(写真)4本の管灯をX型に組合わせたもので, この表示灯を点灯させる条件は, 警報機の場合は, 警報機を動作させる制御継電器の接点により, しゃ断機の場合は, しゃ断桿の降下により接点が閉じる回路制御器により行っている。それゆえ, 列車が接近しても, 警報機またはしゃ断機が動作していなければ表示灯が点灯しないため, 機関士または運転士は, 踏切道通過に際しては注意して運転するから, 無警報または無ししゃ断によりおこる踏切事故を未然に防止することができる。——踏切警報機。踏切遮断機。(三田村福三郎)



踏切道掩護表示灯

ふみきりみちかんさんこうつうりょう 踏切道換算交通量 踏切道を通行するものは千差万別であるが, 踏切の交通量は個々の単位では比較ができないので, 交通するものごとにある係数(換算率)を用いてその踏切道の交通量としたもの。係数(換算率)は歩行者, 自転車, 荷車, 牛馬車, 小型自動車(オート三輪車を含む), 自動車のおおの交通量にしたがって事故発生率を求めて, それぞれの交通量と事故との関連の度合を表わし, 歩行者の事故発生率を1として他の交通物の発生率によって定めたものである。現在国鉄で使用している換算率は, 歩行者1, 自転車2, 荷車牛馬車3, 小型自動車(オート三輪車を含む)10, 自動車30である。(鳴原吉之祐)

ふようてあて 扶養手当

1 経済情勢がいちじるしく不安定な場合に用いられ, 職務内容とか, 労働日数に関係なく扶養親族数に応じて定額が支払われる生活給である。国鉄における扶養手当の最初のものは, 昭和14・5に判任官以下に対し, 満65才以上の直系尊属および満15才未満の子を合わせ, 2人以上ある場合, 1人につき月額1円を賞与金臨時割増として年2回の賞与支払の際支払った。この制度を設けた背景には, 日華事変による物価の高騰と昭和14・10の賃金臨時統制令により, 基本給の額が同年9・18の額に押えられた等があった。翌昭和15・2政府自身, 賃金ストップ令と物価騰貴の矛盾を認めざるを得なくなり, 判任官以下の下級官吏の生活不安を除くため, 同年10・1勅令第525号をもって月額10円以内の臨時家族手当を支払うこととなった。その後日華事変から太平洋戦争と拡大されるにおよび, ほう給生活者の生活はますます苦しくなった。したがってこの手当の必要性が強く叫ばれ, 国鉄が制定した当時, 数社に過ぎなかった民間会社でも統いてこの手当を設けた。官庁においても奏任官まで範囲を広げるとともに額の引上げ, 対象扶養親族の範囲の拡張等, 社会状況の変化に対処するのに苦慮した。

2 現行制度はつぎのとおりである。

(1) 対象扶養親族 ア 配偶者(届出をしていないが事実上婚姻関係と同様の事情にある者を含む) イ 満18才未満の子, 孫および弟妹 ウ 満60才以上の父母および祖父母 エ 不具廃疾者。ただし扶養親族数は6人までとし, また月額3,410円をこえる所得がある者(妻を除く)を除く。