

込んだので、先行的道路投資を行なって経済発展の基盤を強化するため、道路整備計画も2兆1,000億円に衣がえした。

この第3次計画に至って初めて高速自動車国道190km、首都高速道路70kmの完成が見込まれ、一般道路においても改良率約37%と増大したが、年々増加する自動車交通量の増加等には追いつかず、現行第3次5箇年計画に至っている。

(和嶋恒義)

どうろとてつどうのこうさにかんするけんせつしゅう・にほんこくゆうてつどうきょうてい 道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定 この協定は、道路法第20条第1項の踏切道(兼用工作物)の管理、ならびに同法第31条第1項の道路と鉄道とが相互に交差する場合、建設大臣または道路管理者と日本国有鉄道が協議する交差の方式・構造・工事の施行方法、費用の負担について建設省と日本国有鉄道との間に協議の基準を定めたものである。その内容は、協定の目的、工事費の費用負担、工事費の範囲、工事の実施、負担金の支払、交差施設の維持管理の責任および交差協議会ならびに附則の8項目からなり、その骨子をなしているのは、工事費の負担である。従来、工事費の分担は、昭和15年に結ばれた旧内務・鉄道両省の協定によって両者がそれぞれ折半負担していたが、昭和24年国鉄は、公共企業体となると同時に当時の連合軍総司令部 C. T. S. の強い示唆により、この分担方式を全面的に踏襲することは困難となった。

昭和26年国鉄は、この負担を国鉄が直接うける受益の範囲内としたのに対し、建設省は、旧内務・鉄道両省協定が有効であるとの見解を堅持したため、個々の協議の折衝にいたずらに時日を要し、相互の事業遂行に支障をきたした。このため、国鉄・建設省間で直接折衝を行ない、昭和31年に至り、工事費の負担の原則を道路側 $\frac{2}{3}$ 、国鉄 $\frac{1}{3}$ とすることに意見の一致をみたので運輸省の了解のもとに、同年12・18、新たに道路と鉄道との交差に関する立法措置ができるまでの暫定協定として、この協定が締結された。このおもなものをあげれば、

1 工事費の費用負担

(1) 原因者負担

交差の新設の費用は、平面交差・立体交差を問わず新設するものが負担し、既設の交差の増改築についてもその原因者が負担する。

(2) 相互負担

平面交差または道路の付替えにより平面交差が除却される場合は、道路側 $\frac{2}{3}$ 、国鉄 $\frac{1}{3}$ の割合で負担する。

(3) 相互負担の特例

駅構内の平面交差が除却される場合で、特に国鉄の受益が多い場合は、国鉄は $\frac{1}{3}$ をこえ $\frac{1}{2}$ をこえない額を負担する。

(4) 受益負担

平面交差が除却されない場合で、踏切種別が格下げされる場合は、国鉄は既設の踏切道の年間経常費と残存踏切道の年間経常費との差額の15倍に相当する金額を負担する。

(5) 増加工事費の負担

平面交差を立体交差にする場合、道路の拡幅、鉄道の増設部分は、それぞれの増加工事として、それぞれが負担する。

(6) 重複工事の負担

道路の新設または拡幅と鉄道の新設または増設との交差の設計が重複するときは、その重複部分について折半負担する。

2 交差施設の維持管理

こ道橋は道路側、踏切道および、こ道橋は国鉄がそれぞれ管理することを原則とし、その管理に要する費用は、その管理を

行なうものが負担する。

3 道路・鉄道交差協議会

道路と鉄道との交差に関する計画の作成およびこの協定の運用をはかり、意見の不一致の処理機関として設けられたもので、委員に建設省15名、国鉄11名、臨時委員に運輸省5名があげられている。(山屋克夫)

とおのほくせん 遠野北線 岩手県遠野市上組町を起点として、山田線茂市駅に至る路線およびそれに付帯する路線からなる国鉄自動車路線であって、所管する遠野自動車営業所は遠野市にある。

1 区間・キロ程および沿革

遠野北本線	
上組町～茂市	68.4 km
昭27・6・2開業	
八幡神社前～飯豊	4.0
昭38・2・10	
大仁田線	
岩手小国～大仁田	5.0
昭34・10・5	
和井内線	
茂市～若手清水	12.4
昭31・10・20	

本路線は昭和37・10・1 遠野線から分離した。

2 営業範囲

旅客および手小荷物の取扱いをしている。

3 使命

釜石線と山田線の短絡およびこの地方の産業文化の発展助成を使命としている。なお路線のうち陸中川井・茂市間は鉄道建設予定線となっている。

4 特長

北上山脈の山あいを走行しているが、主峰早池峰山の登山口のうち遠野口・小国口は沿線にある。(佐野 実)

とくかいしゃしょう 特改車掌 列車内における乗車券類の改札は、普通その列車に乗務している乗客専務車掌または客扱いを担当する車掌が行なう。

車内改札の目的は、旅客の案内と乗車券類の正否を確認して不正乗車などの取締りをするところにあるが、多客日においては、当務の車掌だけでは十分にその目的が達せられないので、他の車掌を別に指定し、必要な列車および区間を定めて特別に改札を行なわせることが多い。

このように特別に改札を行なうために勤務を指定された車掌を通常「特改車掌」と呼んでいる。したがって職制に定められたものではない。

従来は検札車掌と呼んでいたが、昭和33・9「旅客及び荷物運送規則」を「旅客及び荷物営業規則」と改めた際、検札を改札と改めた。このため、それ以後、検札を一般改札と区別して特別改札、特別改札車掌と呼ぶようになり、その乗務行路も特に特改行路と呼んでいる。(石田 巖)

とくしゅきんむてあて 特殊勤務手当 基本給を補足する手当として、従来、特定の職種に対する職務加算給および特定の作業に対する作業加算給があったが、昭和32・11、次の基準によって、両者は整理統合されて特殊勤務手当となった。

- 1 能率向上を目的とした手当 職務上の技能または労働の成果に明らかな差異がある場合
- 2 特殊作業に対する手当 同一職種内において勤務環境・労働条件等に著しく差異がある場合

