

## ふみきりどう

すべきものとした。この点については、保安設備が必要となった原因の多くが道路交通の激増にあることからみて問題がないわけではないが、ここでは鉄道という危険な走行施設を用いる企業として、鉄道事業者は危険な踏切道について、必要最小限度の危険防止措置を講ずる社会的責任を負うべきであると考えたわけである。

### 6 国および地方公共団体の助成

保安設備の整備に要する費用は、鉄道事業者の負担としたが、企業経営上その負担に耐えることができないものに対して、この原則を貫くことは、早急に踏切道の改良を実現しようとするこの法律の趣旨に反する。そこで、これらの地方鉄道業者または軌道経営者に対しては、国・都道府県または市町村が費用の一部(工事費の $\frac{1}{3}$ まで)を補助できることとしている。補助を受けることができる者の範囲、補助の限度等については「踏切道改良促進法施行令(昭和37年政令第302号)」に定められており、さらに補助申請の手続等については「踏切道の保安設備の整備の補助に関する省令(昭和37年運輸省令第40号)」に定められている。また、運輸大臣は、この法律による踏切道の改良について、鉄道事業者が必要とする資金の確保に関する措置を講ずるように努めるものとされている。特に立体交差化については巨額の資金が必要となるので、日本開発銀行等からの融資のあっせんなどを行なおうとするものである。(井山嗣夫)

**ふみきりどうりつたいこうさかけいかく 踏切道立体交差化計画** 踏切道を除却して立体交差化するための計画。立体交差化することにより踏切事故をなくし、列車運転保安の確保および経営の合理化をはかるのを目的とする。

道路と鉄道とを立体交差にする場合、踏切道の除却が伴うものと伴わないものがある。

#### 1 対象になる踏切道の範囲

昭和36年に「踏切道改良促進法(昭和36年法律第195号)」が制定され、その第3条第1項に立体交差化を実施すべき踏切道の指定が明記され、その指定基準が、**踏切道の立体交差化及び構造の改良に関する省令**(昭和37年運輸省・建設省令1号)の第1条第1項に次のように明示されている。

(1) 昭和40年度における1日当りの踏切交通 $\times$ 断量(当該踏切道における自動車<2輪のものを除く>)の1日当りの交通量に、1日当りの踏切 $\times$ 断時間に乗じた値をいう。以下同じ。)が1万台時以上になると認められるもの。

(2) 昭和36年度以降5箇年間に於いて改築(舗装を除く。以下同じ。)が行なわれる一般国道の区間に係るもの。

(3) 昭和36年度以降5箇年間に於いて行なわれる道路(高速自動車国道および一般国道を除く。)の改築、停車場の改良、鉄道の複線化等の工事に係るもので、立体交差化を実施することにより交通の円滑化に著しく効果があると認められるもの。

上述の(1)(2)(3)の3項目を主眼として計画するのであるが、地形・環境・道路の重要度その他から、正規の立体交差の必要がない場合で、踏切保安対策上、または経営合理化の見地から簡易立体交差(自動車交通を対象としないこ(跨)線人道橋および地下道とする。この場合自転車の斜路を含む。)を設けて踏切道が除却できる場合も対象としている。

#### 2 費用について

費用については「\*道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定」に準拠して、道路管理者と工事の費用を分担する。

#### 3 都市計画との関連

道路計画や都市計画を無視しては、立体交差化計画は進めら

れない。既定の都市計画のみならず、その変更および将来発展の状況を予想して計画しなければならない。すなわち都市の機能に応じた地域の用途を定め、これを結ぶ都市交通計画を定めることである。

上記のことを勘案して立体交差化計画が立てられる。

(木下隆男)

**ふみきりのせいりとうこうこうつうきせい 踏切の整理統合交通規制** 国鉄の踏切間隔は、平均500mで著しく短い。これら数多い踏切全部に保安設備を設けることは、きわめて困難であり、また中には特に危険な地形に存在する踏切もある。このため、昭和36年以降毎年踏切事故防止重点実施事項として、ごく接近した踏切および危険な箇所にある踏切については、できるだけ整理統合、あるいは自動車の通行を規制する等の措置を推進してきた。

運輸省においても、昭和37・8に発生した南武線事故にかみ、**踏切保安設備緊急整備計画要綱**を明らかにし、幅員2m以下の踏切は整理統合、交通規制する方針を強く打ち出している。

#### 1 交通規制の区別

交通規制には次の三つがある。

(1) **A規制** 車両通行禁止および物理的に車両の通行が不可能なもの。

(2) **B規制** 車両通行禁止(軽自動車・2輪自動車・耕うん機を除く)。

(3) **C規制** A・B以外のその他の規制(大型車両通行止め、一方交通、時間規制等をいう)。

以上のうちA規制とB規制を自動車通行禁止(車禁)という。

#### 2 実施方法と実状

整理統合による踏切廃止は、鉄道事業者と道路管理者との協議事項であり、交通規制は公安委員会の権限となっている。

踏切の通行は、鉄道輸送と道路通行者双方の安全の確保とともに、道路通行者の利便も同時に考慮する必要があり、整理統合、交通規制の実施に当たっては、十分関係箇所と協議を重ねたうえ実施することになっている。

また、整理統合を実施するためには、側道の新設、道路拡幅、用地買収等を必要とする場合があり、交通規制のためには、道路交通標識の建植を必要とし、そのためには経費の支出を伴い、関係箇所の特段の協力を要するものがあるが、国鉄においても、このためかなりの経費負担をしている。(峯村芳郎)

**ふみきりほあんがかり 踏切保安掛** 駅・操車場・信号場および保線区におかれる職で、昭和37年の職制改正により踏切警手より改名された。第1種および第2種踏切道に配置され、踏切道における列車運転の保安業務に従事するもので、踏切 $\times$ 断機等踏切設備の取扱いや、踏切道内の通行整理を行なう。(森口政雄)

#### ふみきりぼうごきょうりょくいん 踏切防護協力員

国鉄の踏切事故件数は、踏切事故防止対策の効果が現われて、昭和36年度をピークとして、次第に減少してきたが、それでもなお年間約2,500件の踏切事故が発生し、これに伴う死傷者は2,000名をこえている。踏切事故の原因の大部分は、列車の直前で踏切を横断しようとして衝撃した、いわゆる直前横断によるものであるが、このほかに、操縦誤りなどのため自動車類が踏切上でエンストしたり、踏切から落輪したりして踏切事故になったものが、約20%含まれている。踏切上のエンスト等による踏切事故を防ぐためには、運転者自身がちゅうちょすることなく、直ちに信号炎管・赤色旗またはありあわせの物(たと