

踏切路に就て

土木事務官 田 中 好

踏切路——夫れは鐵道や軌道と道路とが地表に於て交又する箇所を指稱するものであつて、鐵道と軌道とが道路を使用するもの又は之と反對に道路が鐵道軌道を使用するものがある。何れの場合に在りても踏切路に於ては常に鐵道軌道の交通と道路の交通とが並び行はるのであつて交通上危険な地域である。加之其の施設方法の如何は道路の交通能率に非常な影響を與へ、自動車交通の頻繁な道路に於ては更に施設の完備を要求するのであつて、近時此問題に就て世論を喚起するに至つたのは當然のこゝである。

舊臘某紙の掲載する所に依るに、國有鐵道の踏切に於ける事故が頻出し、大正十五年から一箇年に亘つて、全國一萬六百餘箇所の踏切に於て、自動車が列車と衝突した事故は百五十八回に上り、二十六人の即死者と二百二十七人の負傷者を出したことを傳へてゐる。更に自動車に依らないものの死傷やら地方鐵道や軌道の踏切に於ける事故を併算したならば驚くべき死傷者を算するであらう。固よりは等事故の原因を探究すれば、道路交通者にも鐵道軌道の従事員にも過失があるであらう。自己の過失に原因して招來した結果に對しては自己が責に任ずるのが當然であるが、其の過失を招來するこゝを可及的無からしむることと過失

者の當然責任性は別個に考へなければならぬ問題である。更に道路交通經濟の上から見て全國數萬の鐵道踏切に列車の通過を待つが爲に、道路交通物體の消費する時間を計算したならば或は交通事故に依つて失はるゝ損失よりは更に多大であらう。

踏切の爲に失はるゝ交通上の不利益を除去し交通事故の絶無を期するが爲めには、所謂踏切路を全部廢止するに如かないのであるが、夫れは架空の理想論であつて、鐵道軌道又は道路の經營からして其の經濟的築造も考慮せなければならぬ。従つて到底實行するこの出來ない要求である、然らば如何にして路切に於ける交通事故を防止すべきかと言ふことに歸着するのであるが、夫れは道路通行者の注意と踏切設備の完全に俟つより外ないのであつて、前者に就ては道路取締令に於て道路通行者に注意義務を負はしめ、鐵道又は軌道の踏切を通過せむべきときは汽車電車等の接近せざることを確めたる後通行すべきことを規定して、所謂汽車や電車に優先的交通を許してゐる。故に通行

者が此注意義務に違反して交通事故を惹起したときは其の責に任ずべきは當然である、反之鐵道軌道の従事員の注意に對しては一般的義務を有するだけであつて、何等規定する所なく其の交通上の保安は全く踏切設備に依つて期するものゝ爲つてゐる。

○
交通事故を防止することは通行者の注意と、踏切施設の完備とに依つて完きを得るのであつて、其の施設に就ては道路又は鐵道軌道に關する兩方面から規律するの必要がある。道路法規に於ては鐵道又は軌道が道路を横斷して工作物を築設するときは工作物と路面と高低なからしむることを規定する外、道路に踏切を設くるときは其の斜角は四十五度より緩ならしむることを規定するに止まり、如何なる箇所に踏切路の設置を認むるや否は全く道路管理者の認定する所に依らしめ、以上述べた構造に依らない踏切路設置の爲にする道路の占用處分に就ては監督官廳の認可を受

けしむるに過ぎない。

反之鐵道や軌道の建設に關しては特別の規定を設け、國有鐵道建設規定に於ては交通頻繁なる踏切道には門扉其の他相當の設備を爲すべきことを定め、地方鐵道建設規定に於ては踏切道と線路との交角は三十度より小なることを得ざらしめ、交通頻繁なる踏切道には通行人の注意を惹くべき警標を設くるの外、交通頻繁であつて展望不良な踏切道には門扉其の他相當の保安設備を爲すべきことを規定し、軌道建設規定に於ても殆んど同一の規定を設け、軌道と道路との平面交叉の交角は特別の事情あるもの、外は、國道府縣道及主要な市町村道に在りては四十五度以上其の他に在りては三十度以上と爲すべきことを定め、軌條間の全部及其の左右各二尺には木石其の他適當の材料を敷き軌條面と道路面との高低をなからしめ、新設軌道の踏切道には通行人の注意を惹くべき警標を設け通行頻繁なる箇所には門扉其の他相當の保安設備を爲すべきことを定めた。是が現在踏切道の施設構造に關する制度である。更に鐵道運輸の方面

からは交通頻繁な踏切道には番人を置き列車又は車輛の通過前之を閉ぢ其の通過後之を開くことを規定してゐるが、夜間交通稀な際は此規定に依る必要がない旨を規定した。併しながら現在する鐵道や軌道の踏切が前述した規程に適合せるや否やは問ふ迄もなく不適合の事實を示してゐる。

陸上交通機關たる道路鐵道軌道は、各自獨特の使命を持つて陸上交通に作用するものであつて、作用の範圍及其の效果は獨特の地位を占めてゐる、従つて之等三者の效果に付てその優劣を斷定し得べきものでないから道路を鐵道の犠牲たらしむることも出來なければ、鐵道を道路の犠牲に供すべきでもない、交通政策の大局からして兩者の完全な發達を期するが爲めに國家が之等を平等に保護する義務を有するのは今更言を俟たない。鐵道軌道の經營者が其の事業の爲に道路を横斷して鐵道軌道を建設するに方つては先づ道路交通の實況に鑑みて踏切路を設置すべきか或は道路

の上下を通過すべきかを決定するを要すべきは、交通政策上當然のこゝなるのみならず、其の事業經營上に於ける打算よりしても寧ろ有利なのである。

然るに従來事業經營者の爲したる所を觀るに叙上の見解に一瞥をも與へてゐない。直線鐵道を敷設するが爲に既存道路を無視して敷設したものや或は少し許りの迂路を採る事に依つて踏切路の設置を避け得るに拘らず、何等の考慮を拂はずして敷設したるもの等枚擧に違がない位である。唯だ一途に建設資金の低廉を期する慾望のみに支配されて他を顧る違なく爲に踏切路は亂設され保安上の施設構造は忽にされてゐた、道路管理者も亦道路交通の保安を期すべき本來の責務を忘れて踏切路の設置を許可承認する状態にあつた。固より往時は鐵道萬能の夢に浮かされて國道敷地を鐵道用地に供する事さへ珍らしくなかつた位であるから既往は已むを得なかつたのかも判らない。併しながら道路の交通物體が發達し鐵道又は軌道の速度も同等又は夫れ以上の自動車が発達した現在に於ては到底往昔の如き措置を許

さるべきでない、即ち現在に於ては踏切路の構造若くは保安裝置を如何にすべきかを研究するよりは、踏切路を如何にして減少すべきやを研究するのが急務である。

以上述べた建設規定は、鐵道又は軌道の建設に就て隨分詳細な規定を設けたが、憾むらくは踏切路の構造に付詳細に規定したに過ぎずして最も重要な道路の横斷方法の決定は之を事業者の自由に委ねたことである。固より道路の横斷に關しては事業經營者も道路管理者との交渉關係に放任するのが得策であると言ふ説も成立つであらうが、夫れならば國鐵も地方鐵道又は軌道若くは夫等相互間の横斷に關しても同一の方針を以て當業者間の交渉關係に放任し然るべきであるに拘はらず、國有鐵道建設規程や地方鐵道の建設規程が、相當な保安設備ある停車場内に於ける場合を除くの外鐵道又は軌道も相互平面交叉を爲す事を禁止したに徴するときは、道路を以て鐵道軌道の交通速度より以下のものとしたことを察知するに難くない、固より規程制定當時に於ては今日の如き自動車の發達を豫期し得なかつたに依

るのであつて、當時之に及ばなかつたのは或は當然であらう。併しながら鐵道軌道の踏切路に於ける自動車との交通事故が世間に論議さるゝやうになつて以來數年である、にも拘はらず其の建設規程を改めないのは吾人の頗る遺憾とする所である。

以上の缺陷を救済するが爲めには建設規程を改正して、事業經營者の自由選擇を制限するのを急務とするのであるが、夫れが行はれない現在に於ては之に發し道路の側よりして間接的制限を行ひ道路交通の能力を擧げしむるに共に交通事故の頻出を防止せむとするのが、這般内務省が道路管理者一般に與へた通牒なのである。

内務省土木局長通牒の要旨は、鐵道敷設の爲にする道路の占用又は改築に關しては道路交通を考慮し措置すべきは當然であるが、鐵道敷設に際し無自覺にも主要幹線道路との平面交叉を認むるものがある、併しながら自動車利用の

増加に伴ひ日に交通の繁激を加ふる道路の交通を顧慮しない爲に道路の交通價値を減少し交通事故を惹起するのは遺憾であるから、鐵道又は専用軌道敷設の爲都市又は其の附近に於ける國道又は指定府縣道主要なる街路との平面交叉は之を認めざることに決定したから、特に平面交叉を避け得ざる事由存する場合は監督官廳の認可を受けよと言ふのである。此通牒後地方に於ては可なり大きな問題を惹起してゐるやうである。是れ併し道路は鐵道の爲に當然犠牲を爲るべきものであると言ふ。鐵道萬能時代に於ける鐵道技術家が其の迷夢から覺醒しない現時に於ては當然のこゝであると同時に此通牒の必要なる所以である。

通牒は鐵道や軌道若くは道路の共助共存の趣旨に則るものであつて、鐵道法規が如何なる場合も雖他の鐵道軌道の平面交叉を禁止してゐるやうな方針を捨て、特定の地區に於ける特定の道路に限つて平面交叉を禁止せむとするのである、特定の地區——夫れは都市又は其の附近である、蓋し交通の繁激を呈するのは是等の地區であつて、鐵道軌道

踏切路閉鎖の爲に交通上に失ふ不利益が多いのこゝ、是等の踏切に於ける交通事故は此地區に於て最も多いものゝ觀た結果である。或は都市附近なる字句の曖昧を責むる者があるやうであるが、現在都市が外延的發達の道程に在る現時に於ては、獨り都市内に限つて道路交通が頻繁であると言ふことが出来ない、都市勢力の延長と觀るべき地域は行政區劃の形式に捉はるゝ、こゝなく都市と同様に考慮すべきである、従つて所謂都市附近が如何なる地域迄を指稱するやは、結局都勢が如何になる地域に及びつゝあるかに依つて判定すべきである。

特定の道路——夫れは國道と指定府縣道と主要なる街路との三者を指すのである。國道は説明する迄もなく、國內交通幹線に屬してゐて交通量の著大なる今更言ふ迄も無い、府縣道に在つても總てのものに對し平面交叉を許さないものゝすれば、鐵道軌道事業の經營を難澁ならしむるこゝ、爲るから、之に對しては一定の制限を設け産業助勢の爲に政府が補助金を與へて改良せしむる所謂指定府縣道に

限つたのである。如何なる街路が主要なるものであるかは交通情勢から判斷して道路管理者が決定すべき所であるが、是等の道路に於ける交通量を斟酌し、交通經濟と交通上の危險防止との二方面に立脚して決定すべきであつて、唯だ市内道路と言ふだけで直ちに主要なる街路と決定すべきものでない。

踏切路禁止に關する通牒は叙上の如く交通事故の防止と道路交通能率増進の爲に發せられたものであるが故に、此趣旨に則り道路管理者は鐵道又は軌道の經營者に對し過大の要求を爲すが如きは固より慎まなければならぬ、之に反對に道路管理者が公共團體の収益を増加するが爲に事業經營者との報償契約等を締結して、道路交通の要求に即せず踏切路の設置を許可承認する如きは又共に戒まなければならぬ、筆者が特に此こゝを力説する所以は、關西某大都市に於て、現在敷設されてゐる地方鐵道の踏切路の施設改良に關し、常に地元部落との紛争を重ねつゝあるに拘はらず、其の鐵道に接近して新たに敷設する地方鐵道の爲に、又更に主要

府縣道との平面交叉を認め、是等は實に無定見の甚きものであつて、道路交通に精通する技術家を使用する大都市に於てさへ尙此の如き事實の存するのを觀て他の中小都市に想到して懸念するからである。

鐵道軌道の經營者も亦叙上の趣旨に於て建設計畫を定むる必要がある、前述したやうに建設規程に墮して踏切路を計畫するところは獨り道路交通上の不利益なるばかりでなく鐵道軌道夫れ自身の不利益を惹起するのである。若し夫れ道路管理者が叙上の趣旨に反し不相當なる占用方法を強要することがありとすれば、公益事業の爲にする道路占用を正當の事由なくして拒否したるものに外ならないから道路法の規定する所に從つて主務大臣の裁定を求むれば可いのである、本通牒の徹底せむことを期し共に俱に交通事業の圓滿なる發達を希望して已まない。

土木試験所豫算丸潰れ

内務省土木試験所が其の看板を擴張して道路試験の外に河川や港湾に關する王事材料又は施工の試験を開始したのは、僅か二年も前であつたかと記憶するが、夫れ以來試験所に關する内務省豫算を獨立せしめやうと言ふ意見が随分多くなつた、夫れのみか試験所を一つに集中して復興局あたりが獨立してやつてゐる試験所も合併するが可いと言ふ議論にまで進んで來た、當然な理想であるが、いつも言ふだけで實行が不可能であつた。

ところが何も積極主義ぢやと言ふので、昭和三年度豫算の要求に方つては獨立豫算を編制したまでは良かったが、試験なんて餘りに派手な仕事でない、學者を養成するのは黨勢の擴張にも爲らないと考へられたものか、いつの間にか消滅して終つて、道路改良費支辨の舊に依るより外ないこと、爲つた、簡的に言はゞ看板だけ澤山だが、豫算に制せられて道路以外の試験は何事も出来ない状態、が併し施政者は餘程考へるが可い、低級の大衆に難し立てられる事業、夫れを計畫すること丈けが善政では無い、大河津堰堤の破壊でも、完全な試験成績を得てゐたなら、あの様の失敗を招くのでは無かつた、完全な執務資料を與へないで完全な土木工事の執行を技術官に要求するのは無理である、大河津の失敗を再びしたら夫れは試験所豫算の否認に在る。