



# 漫 錄



## 踏 切 道 問 答

淺 香 生

的な凄壯な感があるナ。

甲 何しろ道路法が施行されたのは大正九年四月一日とい

ふから、今までにはまだ十五ヶ年にも満たないのだ

が、汽車のことから見れば僅かな年月だネ。

乙 其の僅かな間に國道一千百里、府縣道及地方費道が二

萬六千八百里、市道及町村道が二十一萬四千七百里、

といふから合計二十四萬三千六百里といふ道路網が、北海道三府四十三縣を通じて出來上つたのだから素晴らしいもんだ。

丙 鐵道も結構だが、昨今の道路交通の飛躍も亦全く劃企

一寸待つて呉れ。道路は何も道路法が施行されてから

出來たのではなくて、恐らく神代の昔から……といふよりも少くとも神武天皇様の御東遷以東から在つた筈だからネー。

甲 そりやソーサ。そんなことを謂へば空氣だつて何千萬年の昔からあつたに違ひないのでから……。

丙 デ、兎に角道路も空氣も昔から在つたには違ひないが、歴史的に見て、人類が組織的に道路と云ふものに關心を持つ様になつたのは、何といふても道路法が施行されてからのことだから、茲では其の後のことを見やうではないか。

甲 陸上交通では鐵道萬能時代といふ華やかな言葉があつたが、今では道路萬能時代だネー。

乙 鐵道萬能時代には、道路なんかは顧<sup>ム</sup>者もなく、ヒドイのになると、道路敷を鐵道へ差上げて是非レールを

敷いて呉れと頼んだ所もあつたネー。隨分なもんだ。丙 ソレデ最近では鐵道の過渡時代と、道路の黃金時代と

が交錯してよく兩方に開着を起して居つた様だネ。

甲 たしか靜岡縣の或る村長が道路管理者として鐵道大臣に對して、鐵道の敷設替を命じたとかいふこともツイ先達の様だつた。

丙 何しろ行政的に見れば鐵道大臣も、町村長も各々の立場に於ては同等な國家機關だからネー。

乙 鐵道が旺んに敷設せられとつた時代には、今から思ふと隨分他の公共的利益も犠牲となつて居つた様だネ。

丙 ソレダ。何しろ地方官民共々が、鐵道様々だつたから道路敷を差上げますどころか、どんな所でも御隨意に御通り下されて可然候』といふ具合だから、國道とか

か、幹線道路とか云つてもまるで、手品師の持つて居る玩具の蛇みたいに背中ちゆが横切りだらけだ。

甲 ホントだ、それで一體日本の道路に其の踏切の道が何程あらうか。

乙 昭和八年九月に内務省土木局から出して居る『道路ト國有鐵道トノ平面交叉調』といふ本で見ると、國道を

占用するものが六百六箇所、重要府縣道を占用するもの千五百四十五箇所で合計二千百五十一箇所といふことになつてゐる。之を北海道三府四十三縣に平均すると、一府縣四十五箇所強宛といふことになる。

甲 この外に普通府縣道や市道及町村道の踏切が加はるのであるから、その數は推して知るべしと云ふ夥しい數だネ。

丙 まだ此の外に民間で經營してゐる地方鐵道や新設軌道といふものが、之が亦經濟關係やら昔の勢力關係やら

で我儘にも縦横に道路を踏切つて居ることを聯想されるのだから、結局日本の道路は空から見ると踏切で蜂の巣の様になつてゐるだらうな。

甲 結局大袈裟に云へば數へ切れんといふのだネ。

乙 丙。ウム。マーソンナもんだ。

經濟力の進展と、社會生活の慌忙とは勢ひ所謂超速時代を現出して、鐵道運送も道路交通も全く空惚之間なしといふ具合なのに、之をいつまでも此の儘に放置して置くことが出来やうか。

乙 だから内務省でも此の對策に付ては、先見的に既に大正十五年六月の土木主任官會議に於て指示し、また昭和二年七月には各地方長官宛に、厳しく通牒を出して其の方針を中外に宣明して居る。

丙 誠に其の土木局の傳統的な方針を掲げて見よう。

#### 鐵道敷設ノ爲ニスル道路ノ占用又ハ改築ニ關スル件

(大正十五年六月於  
土木主任官會議指示)

鐵道敷設ノ爲ニスル重要ナル國道府縣道ノ占用ニ關シテハ平面交叉ヲ避ケ又占用ニ伴ヒ必要ヲ生シタル道路工事ニ關シテハ姑息ナル改修ヲ避ケラレタシ。

#### 鐵道敷設ノ爲ニスル道路ノ占用又ハ改築ニ關スル件

(昭和二年七月五日發土第五〇號  
各地方長官宛土木局長依命通牒)

甲 踏切道が現在各地に隨分散在してゐるが、一面國民の

三月發申第四號ヲ以テ通牒ノ次第モ有之道路交通ヲ考慮シ御措置相成居候コト、ハ存候へ其尙鐵道敷設ニ際シ主要幹線道路トノ平面交叉ヲ認メラル、向有之此ノ如キハ自動車利用ノ増加ニ伴ヒ日々交通ノ繁劇ヲ加フル道路交通ヲ顧慮セサルモノニシテ遺憾ノ至リニ有之候就テハ今回鐵道又ハ専用軌道敷設ノ爲都市又ハ其ノ附近ニ於ケル國道又ハ指定府縣道主要ナル街路トノ平面交叉ハ之ヲ認メサルコトニ省議決定相成候ニ付御了知ノ上特ニ平面交叉ヲ避ケ得サル理由存スル場合ハ國道指定府縣道ノ交又ニ限り其ノ處分前豫メ事情ヲ具シ當省ニ御協議相成度主要街路ニ關シテモ同一趣旨ニ依リ御監督相成度

**乙** 鐵道の方に自覺を要求することは獨り君の意見のみではない。正しい輿論も旺んに之を謂ふて居る。その一例は昭和八年十月道路改良會主催第一回道路大會に於ける政府への建議事項を抜萃して見ても左の如きものがある。

道路ト鐵道軌道ノ平面交叉ハ高度交通機關ノ發達ニ伴ヒ極メテ危險ニシテ且交通機關ノ能力ヲ阻害スルコト大ナリ、國道、指定府縣道其ノ他重要ナル道路ニ對シテハ漸次之ヲ改良スルト共ニ將來ハ絶対ニ之ヲ禁止セラレタシ（京都府）

**甲** 確か田中好さんが土木局在職中數年前に、全國に於ける國道の踏切を除外することを豫算化して、政府の政策とせうと苦心しとつたこと也有つた。

**乙** ウム。あれや何でも時の内閣の諸政策が消極的だつたもんだから、危険防止とか災害豫防とかいふ名目で進まうと努力して居つた様だつた。

**丙** 夫れが實現して居つたらネー。

**甲** 其の様に内務省では毅然たる方針を指示し、また碎心

鐵道軌道若ハ自動車専用道路ト一般道路トノ立體交叉施設ノ改築又ハ新設ニ要スル費用ハ此等關係管理者双方カ分擔スルコト

トシ之カ規程ヲ設ケラレタシ（東京市長）

現時ノ交通状勢ニ鑑ミ道路ト鐵道ノ平面交叉ヲ廢止セルハ最モ  
緊要ナルヲ以テ將來道路管理者ニ於テ改良計畫ヲ樹テ鐵道省ニ  
協議シタル場合ハ鐵道省用地内ニ屬スル改良費用ハ同省ニ於テ  
負擔スルコトニセラレタシ（鳥取縣知事）

鐵道ノ踏切廢止ニ當リ鐵道省ハ巨額ノ工事費ヲ地方ヲシテ負擔  
セシムルハ不當ナリ之カ緩和ヲ圖ラレタシ（山梨縣）  
道路ト鐵道トノ踏切平面交叉ヲ高低交叉ニ改ムル場合ニ於テハ  
特ニ鐵道當局ニ對シ負擔割合ヲ有利ナル條件ノ下ニ本省ニ於テ  
交渉セラレント共ニ相當國庫ヨリ補助ノ途ヲ講セラレタシ（新  
潟縣）

道路及鐵道ノ性質及社會觀念上ヨリ見ルトキハ其ノ平面交叉ヲ  
除却スルニ要スル費用ハ鐵道業者ノ負擔スペキモノト認ム仍テ  
本趣旨ニ基キ道路法ヲ改正サレタシ（熊本縣道路課長）

道路ト鐵道ノ平面交叉ヲ除却スルハ相互ニ極メテ緊要トスル所  
ナルモ多額ノ費用ヲ要スルヲ以テ共ニ利益ヲ享クル鐵道ニ於テ  
モ相當費用ヲ負擔セラレタシ（高崎市外四名）

### 丙

右に依ると結局踏切道の改造又は踏切の廢止——換言

すれば、踏切を跨線橋にするとか、跨道橋にするとか  
の問題が主であるが、之も勿論重大なそして大切なこ

とだが、それは後に猶論するとして、その根本迄に  
行かなくても手取り早く消極的に改善とでもいふか、  
兎に角今少しく鐵道省も反省する様にしたらどうだら  
うか。

### 甲

ツマリ道路を横斷して平氣で、しかも悠々と、客貨車  
の入換ヘをやつたり、列車の編成替をやつたりするこ  
と丈けでも工夫して廢止する様にすりや、道路交通の  
能率は倍加する譯だネー。

### 乙

普通一箇所の踏切で三分間宛遮断されると假定しても  
一日六十回として三時間が空費される。田舎道でも恐  
らく百臺位の車馬が通行するだらうから、これだけで  
三百時間＝即ち十三日が空費されるといふ計算になる  
から、列車の編成替や客貨車の入換ヘをやる都市又は  
都市附近に付ては全く無茶を通り越して何とも恐縮の  
至りだネ。

### 丙

マ一踏切道の改造の事は第一として、後者即ち改善の  
ことは鐵道自身の運輸の方式の能否にあるのだから、

これは獨り道路交通のみならず社會問題としても、また經濟問題としても是非猛省して貰ふことだ。

甲

ソコノことは鐵道自身で解決出来るとしても普通に道路管理者が、在來の踏切道を改善する場合即ち在來道路をその路線に従つて改築するとか、又は路線を多少偏倚して採線した場合<sup>リ</sup>これは從來の踏切が移動する場合であるが、之等の場合に、道路構造令施行細則では其の第十三條第二項に『踏切及其ノ前後ニ於ケル長各二〇メートル以上ノ道路ノ有效幅員ハ五・五米以上トナスベシ』とあるが、之を實際に實行する場合に、鐵道はなかく、オイ夫れと賛成して呉れないで困る。

乙  
ツマリ踏切の長さが延びることは踏切の看守上困ることふだらうが、駆驅として續いて居る諸車を一時にせよ、徒に滯留せしめて居ることから見れば欣然として賛成して貰はなくては困る。

丙

尤も此の場合に鐵道が踏切道の長をツマリ踏切道の道路幅員の擴張といふことに不同意とあれば、土地收

用法にお願ひして、鐵道用地を強制徵收してもその目的を達する途もあるはあるけれども、等しく公共事業である以上はそこ迄行かなくても、先方にも圓満な協調的態度をこそ望ましい譯だ。

甲

マ一此の輝やかしい新年早々に於て、右二ツ——ツマリ鐵道自身の改善策と道路管理者との協調といふことに付ては、全鐵道に於て是非實行して貰ひたい。

乙

丙。同感だそれは他事でもなければ自分自身の爲ばかりでもなく、全く國家國民の爲だからナ。

### 踏切道改造私語

甲

踏切道の改造に對する内務省の方針や輿論は先刻にも聞いたが、土木會議あたりでは何といふてゐるだらう。

乙

昭和八年十一月十六日の土木會議の道路部會の報告書に依ると、國道及指定府縣道に付て左の如き鐵則を答申してゐる。

鐵道トノ平面交叉ハ可及的之ヲ整理シ將來新線ヲ設クル

場合ニ於テハ原則トシテ之ヲ避クルモノトス。

丙 土木會議には鐵道省からも委員が出て居る筈だが、鐵

道の意見は判らんかネ。

甲 鐵道省にも勿論對策があつて、全國の踏切道を高架又は地下にすることに付てチヤンと順番が付いた改造案があるといふことだ。

乙 ソレハ確定的なものか、また夫れは發表せんのかネー。

丙 確定案ではないらしく從つて世間が五月蠅から秘中の秘になつてゐるらしい。しかし偶々道路管理者に於て改進せうといふ具體案と時期や方法が一致すれば、多少は工費を負擔して居る事實もある。

甲 第七回國際道路會議の調査報告書の中にも道路と鐵道との高低交叉に付て左の如きことが書いてある。

### 立體交叉ノ採擇方針

下記各號ノ一ニ該當スルモノハ之ヲ立體交叉トナス。

一 道路ガ國道ナルトキ。

二 道路ガ都市計畫街路ナルトキ。

三 道路ガ自動車道ナルトキ。

四 道路ガ軌道ヲ敷設セルモノナルトキ。

五 第四章第三節自動車ノ通行スル踏切ノ設計方針ノ各

號ニ依ルコトヲ得ザルトキ。

六 其ノ他交通頻繁ニシテ事故多キ踏切ナルトキ。

### 〔参考照〕

#### 自動車ノ通行スル踏切ノ設計方針

一 踏切ノ有效幅員ハ前後道路ノ有效幅員ヨリ小ナラシメザルコト。

前後道路ノ有效幅員五米未満ノ場合ニ於テハ踏切及し其ノ前後ニ於ケル各延長二〇米以上ノ區間ハ相當之ヲ擴張スルコト。  
前後道路ニ歩、車道ノ區別アル場合ニハ踏切ニモ亦其ノ區別ヲナスコト。

二 踏切前後ノ道路ハ其ノ道路上ニ於テ五〇米前方ヨリ踏切標識ヲ常ニ見透シ得ル構造トナスコト。

三 踏切前後ノ道路各約二〇米間ノ勾配ハ水平トシ已ムヲ得サルコト。

四、踏切前後路線最線端軌條ヨリ踏切外方ニ道路ノ中心線ニ沿ヒ七・五メートル地點ニ於テ常ニ線路上一〇〇メートル以上ノ見透シ距離ヲ有セシムルコト。

乙 土木會議ノ鐵則モ結構だが事實問題、即ち費用の負擔に付ては全く道路管理者の權限に委したといへば、綺麗だが何にも言及して居ないのはズルイネ。

丙 ソンナ事を云へば國際道路會議の報告書でも同じではないか。

甲 何でも内務省の調査では、國道及重要府縣道の改良費丈けでも、一億二千六百萬圓近く掛るそーだ。

乙 その外に、道路が鐵道敷を占用して居るものを見直するのに、二千九百萬圓を要することになつて居る。

丙 それを全部地方費負擔でやれといふことは事實不可能な話だネ。

甲 せめて土木會議邊りで此の點に付て、シツカリとした定則を欲しかつたネ。

乙 一層のこと道路法や都市計畫法の中へ『道路管理者ガ

踏切道ヲ高低交叉ニ改造スル場合ハ鐵道ハ受益者トンテ其ノ費用ノ全部又ハ一部ヲ負擔スペシ』と云ふ様な意味の明文を規定して貰ひたかつたネ。

丙 ソンナ事は運用で出来るではないか。道路法でも第三十九條に『……著シク利益ヲ受クル限度ニ於テ道路ニ關スル工事ノ費用ノ一部ヲ負擔セシムルコトヲ得』とあつて其の受益者を特定しないのだから、ソシナ場合は鐵道も受益者だから、同法第五十二條に依つて監督官廳の認可を得て一方的に鐵道に分擔せしめてよいだろう。

甲 理屈はソーでも、果して右の規定を實行して居る處があるかネ。

乙 事實問題としては何くらも先例はある。例へば岐阜縣の櫻井哲三君が滋賀縣の土木課長のとき米原驛構内に於ける東海道線と北陸線との併行踏切を一括高低交叉にして、高架橋は全部鐵道に於て負擔し、取付け道路

の費用だけを縣が負擔したといふ様なのは大なる一例で、櫻井君の朗らかな誇の一つである。しかも之もその内容は協調によつてやつたので法的活動に依つたものではない。

丙 内務大臣の認可を受けてゐる『受益者特別負擔規程』といふものが、何でも全國に十府縣程あるらしいが、その中に之に言及して規定したのはないかネ。

甲 コーライフ特殊な事柄に氣を付けて作つたのはないらしい。だから此の場合には別に各個具體的に行政處分毎に稟伺するといふことになる譯だ。

乙 フーム。一體道路法の受益者に關する規程は各個々別

的な場合で、そしてその行政處分を爲さんとする場合に稟伺すべきであつて、それを實際問題として一々伺出るのが不便だから豫め受益者を豫定し且つ之れに賦課すべき方法等を一括して認可を受けて居るのであつて、此の事さへ道路法の解釋上稍々疑問があるので、

しかも此の受益者特別負擔規定の中にはチャンと受益

者となるべき者及其の範圍を明定して居るのに、此の規定を除外して別に伺ひ出るとは一寸可笑しいネ。受益者特別負擔規程のことは踏切道の改造に關係はないから、これはまた後便で研究しよう。

乙 穂に角踏切を高低交叉にする場合丈けでなく、踏切を避除して採線した場合でも、鐵道では等しく失ふべかりし踏切番の費用や、事故に依る損害額を將來に節約し、消極的にも受益するのだから幾ら出しててもよいネ。

丙 ソー云へで踏切道の改造は結局元へ戻つて、鐵道の良心的自覺に俟つことになるネ！。

甲 聞いて見りや成程そうだ。道理の道が道德の道に通じ。道路の道に通ずるんだから下ウカ考へ貰ひたいネ！。

乙 呵々。甲、丙。之に齊唱!!!