

道路と國有鐵道との平面交叉除却に 關する鐵道、内務兩省協定の解説決る

大 久 保 生

多年道路交通上の痛であつた道路と國有鐵道との平面交

叉除却に關する鐵道省との交渉が昭和十一年八月以來五年目で圓滿解決し本年三月一日兩省間に協定が成立したこ

とは本誌四月號の法令欄に記載せられた通りである。爾來

兩省より委員を選任し踏切除却委員會を組織し本協定の解

説並施行細則等に付協議を重ねて來たが去る六月十一日内

務省土木試驗所に於て第一回委員會を開催し圓滿裡に解説

に關する意見の一致を見たのである。施行細則も同時に審

議せられたが若干修正を要する點ありて目下兩省間小委員

で審議中であるが近く意見を纏めて解説と共に關係官廳に

通牒せらるる筈である。

因に踏切除却委員會は常設とし今後必要なる事件の審議解決に當る。尙委員は左の通りである。

鐵道省側

建設局 山口計畫課長、佐藤線路課長、小林停車

場課長、植田事務官、西岡技師

工務局 三浦計畫課長、岡田土木課長、飯倉事務

官、兒島技師、稻積技師

内務省側

土木局 田中道路課長、金子第二技術課長、近藤

事務官、和田技師、井關技師、鈴木技師、

種浦技師

計畫局

山内都市計畫課長、春藤第一技術課長、

松井技師

道路と鐵道との交叉方式並に費用分擔に

關する内務、鐵道兩省協定解説

序言

最近自動車交通の發達に伴ひ重要道路と鐵道との交叉は新設、既設を論ぜず立體を必要とするに到り、之が實現を等閑に附するときは交通上の支障を益々多からしめ國家的損失を愈々大ならしめる。然し交叉方式の選定、費用の分擔等は其の影響するところが甚大であつて合理的の解決方式を求むることが喫緊の要務となつた。依つて之等の事情に鑑み内務、鐵道兩省の關係官相協力し研究の結果、本協定の成立を見るに至つたのである。今之に關し逐條的に解説を加へ立案の精神を明にし本協定の實施に便せんとするのである。

一、交叉新設ノ場合

(一) 國道及幅員一米以上ノ街路ト鐵道トノ交叉ヲ新

設スル場合ハ特殊ノ事由アルモノヲ除キ之ヲ立體交叉

ト爲スモノトス

註 特殊ノ事由アルモノハ次ノ如キ場合ヲ謂フ

(イ) 鐵道ガ臨港線、市場線又ハ側線等ニシテ立體交

又トナスコト極メテ困難ナル場合

(ロ) 停車場ニ近接セル道路ニシテ立體交叉ト爲スコ

ト極メテ困難ナル場合

(ハ) 道路若クハ鐵道ノ路線ガ將來變更ヲ豫想セラル

ルガ如キ場合

解説

本號は國道及幅員一米以上の街路と鐵道との交叉方式を示したもので、之等の道路は其の重要性に鑑み原則として鐵道との平面交叉を認めないこととしたのである。

本號に於て街路とは都市計畫法に基き議定された道路を指すのである。

街路中幅員一米以上のもの即ち大路以上の街路は特に重要と認めらるゝものであるから立體交叉を原則としたのである。

特殊の事由あるものとは、註に列擧した様な場合若は之等に類する場合であつて其の中(イ)の場合の如きは一般に立體交叉となすことが工事の施行が困難であるばかりでなく、臨港線又は市場線の如く強ひて立體交叉となすときは却て其の效用を減殺する様な場合のあることを考へて例示したのである。

又(ロ)の停車場に近接せる道路の場合是一面から云へば、斯る道路は自動車其の他の通行が多く又車輛の入換等がある爲立體交叉となす必要性が多いのであるが、他方停車場附近は種々の工作物が錯綜する爲道路、鐵道の兩者共高さが制限され立體交叉となすことが極めて困難な場合があるし、又附近の情勢によつては之等の道路中には停車場との連絡上已むを得ず平面交叉としなければならぬ場合もあり得る。

尙防火、除雪、公園の如き特殊の使命を有する街路等に於て市街地に於て立體交叉となすこと極めて工事困難又は不利なる場合も特殊の事由と認められる。

(ハ)は前後の地勢、其の他の事情に依り道路又は鐵道の路線が他に變更されることが明白に想定される場合平面交叉を認め無益の工事費の支出を節約することは當然の措置と考へたのである。

要するに何が特殊の事由なりやは其の道路の使命とか地方の情勢とか其の箇所交通状態等を充分考慮し大局的の利害得失を比較して適當な交叉方式を選定しなければならぬ。

(二) 指定府縣道及特殊ノ事情アル道路ト鐵道トノ交叉ヲ新設スル場合ハ前號ニ準ズルモノトス、但シ指定府縣道ニ在リテハ道路ノ狀況其ノ他ノ事由ニ依リ本項第三號ノ扱ヒニ依ルコトヲ得

註 特殊ノ事由アル道路トハ次ノ如キモノヲ謂フ、

(イ) 重要ナル飛行場ニ達スル主要ト認メラルル連絡

道路

(ロ) 軍事上特に重要ト認めラルル道路

(ハ) 見透不良ニシテ極メテ危険ナル状態ニアル道路

解説

指定府縣道は國道に次いで重要性の大なるものであり且つ將來自動車交通の普及と云ふ點より考慮しても成るべく立體交叉となすべきものであると認め國道に準ずることゝした。

然し乍ら、中には指定府縣道として比較的重要度も高くなく且つ交通量も繁激でないものもあるから但書に於て道路の狀況其の他の事由に依つては稀れには本項第三號の扱ひも出来ることゝしたが、かゝる扱ひは努めて之を避ける趣旨である。

道路の狀況其の他の事由とは左記の如きものを指すのである。

(イ) 現在自動車の通行量極めて尠く且つ近き將來に於ても著しく増加する見込のない場合

(ロ) 現在列車回數極めて尠く且つ近き將來に於ても著しく増加する見込のない場合

(ハ) 地形上立體交叉となすこと極めて困難なる場合に「特殊ノ事情アル道路」とは一般府縣道及幅員一米未滿の街路中指定府縣道並みの取扱ひを要するものを指すのであつて其の例は註に示した通りである。

(イ) は定期航空機の發着する飛行場の如き重要な飛行場と最寄驛又は最寄の幹線道路との連絡用に供せらるゝ主要な道路である。

(ロ) は重要な軍事施設より最寄幹線道路に達する主要なる連絡道路及重要な軍事施設相互間を連絡する主要なる道路等を意味する。

(ハ) の見透しに就ては道路及街路の構造に關し別途規定せられてゐるのであるが、道路の狀態が不良で假令保安設備を設けても事故發生の危険性の極めて大きいものは之を立體交叉となすべきものである。

(三) 前各號以外ノ道路ニシテ重要ト認めラルルモノト

鐵道トノ交叉ヲ新設スル場合ニ在リテハ成ルベク之ヲ

立體交叉ト爲スモノトス、但シ該交叉ヲ立體交叉ト爲

スニ要スル工事費ガ別表ノ費額ヨリ大ナルモノハ特殊

ノ場合ヲ除キ之ヲ平面交叉ト爲スコトヲ得

解説

本號は一般府縣道及幅員一米未満の街路でも重要と認められるものと鐵道との交叉を新設する場合は成るべく之を立體交叉となさんとするものである。

本號に於て「成ルベク」と云ふ語句を用ひたのは重要と認められる道路でも之を立體交叉となす爲に要する工事費の巨額に達するもの附近沿道的情勢上立體交叉となすことの困難なもの、或は第一號の註に列舉した様な特殊の事由のあるもの等で鐵道との平面交叉を認めざるを得ないものが存在するからである。

尙重要と認められない道路でも容易に立體交叉となし得る場合には之を立體交叉となすべきである。

次に本號但書別表の費額は主として經濟的價值によつて

決定せられたものである。

然し特殊の事由あるものは別表の費額の如何に拘らず實情に即して交叉方式を決定すべきである。

尙本號別表は○×が二萬未満のものは平面に、五〇萬を超えるものは一般に立體にすべしといふ趣旨により作成したのである従つて五〇萬を超えるもの並に二萬未満のもの之を省略したのである。

(四) 新ニ交叉ヲ設置スル場合ハ當該工事計畫者ニ於テ交叉ニ要スル工事費ノ全額ヲ負擔スルモノトス

解説

新に交叉を設置する場合當該工事計畫者が交叉に要する一切の工事費を負擔する方針に就ては從來と何等異なる所はない。所謂工事費中には平面交叉となす場合必要な保安設備費をも含むものである。

(五) 前各號ヲ適用スベキ道路及鐵道ハ次ノ範圍トス

(イ) 既設ノ道路及鐵道

(ロ) 實施年度並ニ設計ノ確定セル道路及鐵道

例 選定伺ノ決裁セラレタル鐵道線路又ハ都市計畫事

業街路ノ如キモノ

解説

本號に於て特に適用道路及鐵道の範圍を限定したる理由は道路又は鐵道路線で計畫中ではあるが實施されて居ないものに對する扱ひを一定し尙設計協議に際し餘りに遠き將來の計畫を慮るの結果却て不急の工事を施工するが如き國家的不經濟に陥ることを避けんとする趣旨である。

例へば、鐵道を新に敷設する場合既設の道路との平面交又は當然避けなければならないのであるが既に實施年度と設計が確定した道路の改良路線又は都市計畫事業街路等を横斷する場合は之等を既設の道路と同様に扱ひ立體交又となすと云ふ意味である。

即ち公式に實施年度と設計の決定されたものに限る意味であつて計畫はあるが何時實施されるか判然しないものは含まないのである。

二、既設平面交叉除却ノ場合

(一) 既設平面交叉ヲ除却スル場合ハ道路側ト鐵道側トハ各其ノ工事費ノ半額ヲ負擔スルモノトス

解説

既設踏切は努めて除却すべきものであつて兩省の大なる協力を必要とする。

今全國の主要なる踏切約二千餘箇所に對し直ちに立體交又に改築するを有利とするものを選べば約一千箇所に達するが更に其の約一千箇所に付道路側の受益額と鐵道側の受益額とを計算すれば其の比率は略一對一であると云ふことが知られた。即ち、大局的に之を見るときは既設の平面交又を除却した場合道路側と鐵道側との受益額の割合は略相等しいと云ふことが出来る。

仍て、各般の事情を充分考慮した結果、既設平面交叉除却工事費は道路側と鐵道側とが各折半負擔することゝなつたのである。

(二) 道路附替ノ場合ニ在リテハ踏切ヲ廢止スルニ至ラサルトキハ殘存踏切ニ要スル經費ノ元金ニ相當スル金

額ヲ鐵道側負擔金額中ヨリ差引クモノトス但シ鐵道側ノ分擔額ハ工事費ノ四分ノ一ヲ下ラサルモノトス

解説

道路の附替には附替道路が交叉を伴ふ場合と然らざる場合とがあるが、何れにするも踏切を廢止することが出来ないことは除却し様とする精神に反するものであるから萬己むを得ない場合の外は避けなければならない。

然し、道路が附替せられ高速度交通機關等が之に轉嫁する爲在來道路の踏切に於ける支障が著しく緩和される様な場合は鐵道側に於ても工事費を分擔する理由ありと認め本號の取扱ひが定められたのである

此の場合残存踏切に要する經費の元金に相當する金額を工事費の半額より差引き其の殘額を鐵道側の負擔金額とするのであるが、鐵道側の分擔額の過少なる場合の生ずることを考慮し其の最小限度を工事費の四分の一とし其の他は全部道路側の負擔としたのである。

道路附替に依り在來の踏切を廢止する場合に於ける費用

負擔に付ては本項第一號の扱に依るべきことは勿論である。

(三) 既設平面交叉ヲ鐵道線路増設ニ伴ヒ除却スル場合

ニ在リテハ總工事費ヲ次式ニ依リ分割シ交叉新設工事費ニ就テハ第一項第四號、既設平面交叉除却工事費に付テハ本項第一號ノ扱ヒニ依ルモノトス

道路幅員擴張ノ場合ニ在リテハ本號ヲ準用スルモノトス

$$\text{交叉新設工事費} = \frac{\text{總工事費} \times A}{A+B}$$

$$\text{既設平面交叉除却工事費} = \frac{\text{總工事費} \times B}{A+B}$$

A 新設軌道數

B 既設軌道數

解説

既設鐵道線路に伴ひ新線を増設する場合新線と既設道路との平面交叉を避け様とすれば自然既設平面交叉にも手を觸れざるを得ない場合が多い。

本號は此の場合に於ける工事費の分擔方法を示したのである。

即ち總工事費を新設軌道數と既設軌道數の比に按分し前者は交叉新設工事費として鐵道側が全額を負擔し後者は既設平面交叉除却工事費として鐵道側と道路側とが各折半負擔するものである。

同様に既設道路の幅員擴張も同時に之を立體交叉に改築する場合は總工事費を道路の在來幅員と擴張部分の幅員の比に按分し、前者を道路側と鐵道側が各折半負擔し、後者を道路側が全額負擔する。但し假令新設立體交叉橋の徑間若は幅員を在來踏切道幅よりも擴大する場合であつても夫れが一定の道路擴張計畫に依るものでなくて單に前後の道路の幅員に合せる程度の些少の擴張ならば之を本號に所謂幅員擴張とは看做すべきでない。

此の場合には本項第一號の扱ひに依り總工事費の半額を夫々負擔すべきものである。

以上

申合事項

- 一、協定中基本トナルベキ數値ガ著シク變動シタルトキハ之ヲ更改スルコト
- 二、協定事項ハ更ニ研究ノ上適當ト認メタルモノアルトキハ改正又ハ補足スルコト
- 三、懸案中ノモノハ協定ノ精神ニ依リ解決ヲ圖ルコト

