

「道路ト鐵道トノ交叉方式並ニ 費用分擔ニ關スル内務、鐵道兩 省協定」の運用に就て

齋藤兵吉

本年三月一日内務、鐵道兩省間に於て、道路を國有鐵道

ふ、參考とならば幸甚である。

との平面交叉を除却することを主眼とした、標題の協定が成立し、次いで七月五日には其の細則を取極められると同時に、協定の精神を明かにする爲の解説を發表された。實に大正八年四月道路法制定以來二十一年目のことである。

以下説明の便宜上、兩省協定を「協定」、兩省協定細則を「細則」の略語を使用することにする。協定は第一項「交叉新設ノ場合」及第二項「既設平面交叉除却ノ場合」の二項に分れてゐるので、各項毎に順を追ふて説明することにする。

曩に協定を見た、省營自動車路線の道路費負擔の問題に次ぐクリーンヒットである。吾人は、當局者の努力を賞へると共に、之が運用の完璧を期せねばならない。茲に私見を加へ、協定及細則の内容に就き、再検討をしてみたいと思

協定

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ト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叉ト爲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) 道路若ハ鐵道ノ路線ガ將來變更ヲ豫想セラルルガ如キ場合

(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 特殊ノ事情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ラルル連絡道路

(ロ) 軍事上特ニ重要ト認メララルル道路

(ハ) 見透不良ニシテ極メテ危険ナル状態ニ在ル道路

(三) 前各號以外ノ道路ニシテ重要ト認メララルモノト

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

(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

(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

參 照

細則四、交叉新設ノ場合道路若クハ鐵道ノ路線ガ將來變更ヲ豫想セラレ之ヲ路線決定迄一時平面交叉トナシタルトキハ路線決定後ニ於ケル立體交叉工事費ニ付テハ既設平

面交又除却ノ場合ト同様ニ取扱フモノトス

同五、資材ノ關係上一時平面交又トナシタル場合將來之ヲ

立體交又ニ變更スルニ要スル費用ハ本協定ニ依リ取扱フ

モノトス

同六、道路及鐵道ノ新設又ハ線路増設、道路擴築ノ實施年

度並ニ設計ガ同一年度ニ夫々確定シ居ル場合ハ其ノ計畫

ノ重複スル箇所ノ交又新設工事費ハ各折半負擔スルモノ

トス

同七、道路若クハ鐵道ノ新設又ハ線路増設、道路擴築ノ計

畫アルモ實施年度並ニ設計ノ確定セザル場合（協定第一

項第五號（ロ）ニ該當セザル場合）ニ於テ特ニ之ガ立體交

又新設ヲ要求シタルトキハ該計畫部分ノ工事費ハ其ノ要

涉者ニ於テ之ヲ負擔スルモノトス

別表

構内外別	構内				構外			
	0.10 圓	0.15 圓	0.20 圓	0.10 圓	0.15 圓	0.20 圓		
Q X N q	10,000	17,000	23,000	9,000	16,000	21,000		
	16,000	23,000	29,000	15,000	22,000	26,000		
	22,000	28,000	36,000	20,000	26,000	32,000		
	28,000	35,000	45,000	28,000	32,000	39,000		
	36,000	42,000	54,000	33,000	37,000	46,000		
	42,000	47,000	60,000	36,000	41,000	50,000		
	48,000	55,000	75,000	39,000	47,000	60,000		
	54,000	64,000	91,000	43,000	52,000	70,000		

說

苑

三〇〇,〇〇〇	六〇,〇〇〇	八二,〇〇〇	一一二,〇〇〇	五〇,〇〇〇	六四,〇〇〇	九一,〇〇〇
四〇〇,〇〇〇	七〇,〇〇〇	九九,〇〇〇	一五三,〇〇〇	五七,〇〇〇	七六,〇〇〇	一一一,〇〇〇
五〇〇,〇〇〇	八一,〇〇〇	一一七,〇〇〇	一八三,〇〇〇	六三,〇〇〇	八八,〇〇〇	一二二,〇〇〇

備考

一、Qハ道路ノ一日平均換算交通員數、Nハ鐵道ノ一日平均列車回數ヲ表ハス

Q×Nノ値ガ本表ニ掲グルモノノ中間ニ在ル場合ハ挿

入法ニ依リ算出ス

二、交通量ノ換算率ハ左記ニヨルモノトス

步行者	一
自轉車	二
牛馬、荷車、人力車	三
牛馬車	五
自動車、自動自轉車	七

三、qハQ×Nノ年平均増加率ニシテ一般ニ〇・一五ト

シ増加率特大ナリト認メラルル場合ハ〇・二〇特ニ

小ナリト認メラルル場合ハ〇・一〇トス

右の如く。協定第一項の(一)號、(二)號、(三)號には、交又を新設する場合、其の交又を原則として立體交又と爲すべき道路の種別と、止むを得ず平面交又を認め得る除外例を取極めてゐるに過ぎない。

(四)號には、新に立體交又を設置する場合は、原因者に於て其の工事費の全額を負擔すべきものと規定してゐる。

(五)號には、(一)號乃至(三)號の規定の「立體交又」を爲すべきと、及(四)號の立體交又に要する費用の全額を負擔せしむることを適用する範圍を、規定してゐるのであつて、之を具體的に例をとると、

1. 既設の道路を鐵道が新に横斷する場合
2. 既設の鐵道を道路が新に横斷する場合
3. 事業年度並設計の確定せる都市計畫街路豫定線を鐵道が横斷する場合

4. 道路の路線が既に變更され、且つ其の事業年度並設

計が確定せる道路の新豫定線を鐵道が横斷する場合

5. 事業年度並設設計の確定せる鐵道の布設豫定線を道路が横斷する場合（變更された鐵道の豫定線を含む）

の如き場合は、除外例を止むなく適用する場合の外は立體交叉と爲すべきは勿論、其の費用の全額を後より横斷する側に於て負擔すべきものと規定したのである。

以上は、新に交叉を新設する場合、立體交叉と爲すべき取扱の原則と、其の費用負擔の原則を示したのであるが、費用負擔に付ては更に次の様な例外があるのである。

1. 既設の道路を鐵道が新に横斷する場合、四圍の状況から見て、常識上道路の路線を變更すべき必要を認め、其の路線を決定するには尙詳細の調査を要するも、鐵道の布設は急施を要するので、一時間に合はせに平面交叉とし他日道路の路線決定を俟つて立體交叉に改むるが如きである。此の場合の立體交叉に要する費用負擔は既設平面交叉除却の場合と同様に取扱ふのである（細則第四項

参照）、鐵道を道路が横斷する場合も同様である。

2. 資材の關係上一時平面交叉とし、將來之を立體交叉に改むる場合は、既設平面交叉除却としては取扱はず、交叉新設の場合として原因者負擔の原則が保留せられるのである（細則第五號参照）。

註 細則第五項は既設平面交叉を除却する目的で、道路又は鐵道の改良計畫を樹てたが、資材の關係上一時平面交叉とし、將來立體交叉に改むる場合は之を既設平面交叉除却の例に依るべきことをも保留されてゐるのである。

3. 一方に道路の新設（路線變更に依る新設を含む）の計畫あり、他方に鐵道布設（路線變更に依る布設を含む）計畫があり、兩方が互に交叉する場合共に事業年度と設計が同一年度に確定してゐるときは、設計の重複部分の工事は兩者に於て折半負擔することになる（細則第六項参照）。

4. 立體交叉箇所に於ける道路の擴張と、鐵道線路増設と

の計畫が樹ち且つ事業年度と設計が同一年度に確定してゐる場合は、其の重複部分の工事費は兩者に於て折半負擔することとなる（細則第六項参照）。

5. 道路の新設（路線變更に依る新設を含む）計畫あるに止まり、其の事業年度並設計の確定してゐない道路の豫定線が鐵道が横斷する場合、道路側より豫め立體交叉の施設を要求した時は、其の立體交叉に要する工事費を道路側に於て負擔することとなるのである（細則第七項参照）。鐵道側に於て右と同一の要求をした場合亦同様である。

道路又は鐵道を擴張又は増設する豫定の下に要求した場合も同様である。

次に協定第二項の既設平面交叉除却の場合に就て説明することとするが、本項中の費用負擔に付ては總て道路の現在幅員及鐵道の現在路線數を基準としたものであつて、平面交叉除却に際し擴張又は増設する部分に付ては、交叉新設の場合適用をせらるべきであることを豫め了承せられた

5.

協 定

一、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

(二) 道路付替ノ場合ニ在リテ踏切ヲ廢止スルニ至ラザ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ザルモノトス

(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ニ就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 新設軌道敷

B 既設軌道敷

參 照

細則八、既設平面交叉除却ノ場合ニ於ケル工事費ハ左ノ各號ニ依リ道路及鐵道ノ現狀ヲ標準トシテ算出スルモノトス

(一) 立體交叉ノ場合

工事費ハ橋梁(又ハ隧道)費、取付道路費、附帶工事費、鐵道線路變更費、用地費、物件移轉費其ノ他補償費及雜費等トス

道路ヲ上下スル場合ハ取付部分ノ延長ヲ國道、指定府縣道及街路ニ在リテハ橋臺面又ハ橋臺側面ヨリ外方各二五〇米、其ノ他ノ府縣道ニ在リテハ二〇〇米ト假定シ其ノ範圍内ノ工事費ヲ以テ立體交叉ノ工事費トス
鐵道線路ヲ上下スル場合ハ國有鐵道建設規程又ハ國有鐵道簡易線建設規程ニ定ムル當該線路等級ノ最急勾配ヲ取付勾配ト假定シテ其ノ延長ヲ定メ其ノ範圍内ノ工

事費ヲ以テ立體交叉ノ工事費トス

交叉位置ハ特別ノ場合ヲ除クノ外當該工事計畫者ノ判定ニ俟ツモノトス

(二) 道路付替ニシテ交叉ヲ伴ハザル場合

工事費ハ付替ニ要スル總額トス但シ其ノ工事費ガ該踏切ヲ立體交叉ト爲スモノト假定シ算出シタル工事費ヲ超過スルトキハ立體交叉改築費ヲ以テ其ノ工事費ト看做ス

本號但書ノ立體交叉改築費ノ算出ニ付テハ前號ヲ準用スルモノトス

細則九、本協定第二項第二號ノ殘存踏切ニ要スル經費ノ元

金ニ相當スル金額ハ左ノ通トス

- (一) 第一種踏切トシテ殘存スル場合 金四萬八千五百圓 單線ニシテ警手二人番舍一戸詰所一ヶ所ナルトキ
- (二) 第二種踏切トシテ殘存スル場合 金二萬六千六百圓 單線ニシテ警手一人番舍一戸ナルトキ
- (三) 第三種踏切トシテ殘存スル場合 金九千五百圓

汽車區間單線ナルトキ

金一萬三千圓 汽車區間複線ナルトキ

金一萬四百圓 電車區間單線ナルトキ

金一萬三千六百圓 同 複線ナルトキ

(四) 第四種踏切トシテ殘存スル場合 金二千一百圓

單線ナルトキ

(五) 踏切警手一人ヲ増減スル毎ニ二萬七百圓ヲ、番舍

一戸ヲ増減スル毎ニ二千六百圓ヲ、詰所一ヶ所ヲ増減

スル毎ニ一千二百圓ヲ基本金額ニ加減ス

複線(第三種踏切ヲ除ク)ナルトキハ踏切鋪裝費、軌

道修繕費トシテ三千二百圓ヲ加へ、更ニ一線ヲ増ス毎

ニ二千六百圓ヲ加フ尙特ニ經費ヲ要スルモノアル場合

ハ右經費ヲ四%ヲ以テ還元シタル金額ヲ基本金額ニ加

算スルモノトス

第一號は平面交又を立體交又に改め、踏切の完全除却せらるる場合の費用負擔に關する根本原則であつて、立體交又に要する費用は兩者に於て折半負擔するのである。此の

場合の立體交又に要する工事費の算出に付ては細則第八項に次の様に規定してある。

イ、橋梁費、取付道路費、附帶工事費、鐵道線路變更費、用地物費件移轉其の他の補償費、及雜費等を以て工事費とすること

註 雜費の限定に付ては内務、鐵道兩省間に於て追て協定することゝなるであらう。

ロ、道路を上下する場合は、國道、指定府縣道及街路に在りては、橋臺面又は橋臺側面より外方各二五〇米の地點を工事の起終點として假定せる設計額、其の他の道路に在りては橋臺面又は橋臺側面より外方各二〇〇米の地點を工事の起終點として假定せる設計額

ハ、鐵道を上下する場合は國有鐵道建設規程又は國有鐵道簡易線建設規程に定むる當該路線等級の最急勾を取付勾配と假定し、其の延長に依り算出せる設計額(之は鐵道工事費の最低限度を抑へたのである)。

以上は改良を意味する道路の幅員増加又は鐵道の路線増

設を含まないものである。

従つて立體交叉の工事實施に當り、道路の在來幅員五米を七米として改良する場合は、前記イ、ロの適用に依り算出したる設計額の 5/7 (在來幅員分) を兩者折半負擔の基本額とし、2/7 (道路擴築部分) を道路側單獨負擔とするのである。又之と反對に鐵道の在來路線二線を三線に増築する場合には、前記イ、ハの適用により算出したる設計額の 2/3 を兩者折半の基本額とし、1/3 を鐵道側單獨負擔とするのである(協定第二項(三)號参照)。

又何れが立體交叉の工事を施行するを問はず、道路の擴築を鐵道線路の増設とが相伴ふ場合もあり得る、此の場合其の計畫の重複する部分は細則第六項を適用して兩者折半負擔とすべきである。

道路工事に依り平面交叉を除却する場合特に注意すべき點を次に述べて置く。夫れは現在の踏切道の幅員を見るに多くは前後道路の幅員より狹隘である、而して其の原因としては二の場合がある。

配 苑

1. 相當幅員を有する道路を横斷して鐵道が布設された場合、踏切道のみが前後道路幅員より狹隘に施設されたるもの

2. 踏切道設置の後に於て一定計畫の下に前後道路が改修された結果、踏切道のみが従前の儘殘存せるもの
右の内1の場合の踏切道を廢止して立體交叉に改め、其の跨線橋を前後道路に合はせる程度の改良は、之を幅員擴張と見做すべきでなく、其の工事費の全額を折半負擔すべきである(解説第二項(三)號参照)。

2の場合には明に改良工事を意味するので本項(三)號の方程式を適用すべきである、

次に道路付替に依り平面交叉も除却する場合であるが次の二の場合が推定される

1. 立體交叉に依り付替の場合
 2. 道路を鐵道線路の一侧に付替へ交叉を伴はざる場合
- 1.の場合兩者の負擔すべき工事費の基本額は細則第八項(一)號に依り算出すべきであり其の負擔率は本項(一)

號に準し折半すべきである。

2の場合には道路工事の延長に關せず付替工事費の總額を兩者負擔の基本額とし其の半額を各々負擔することとなるのであるが該踏切を立體交叉と爲すものと假定せる工事費の限度を超えてはならない故に道路付替の結果假りに三箇所の踏切が除却せらるゝものとするれば細則第八項(一)號を適用して三箇所の踏切を夫々立體交叉とする場合の工事費を算出し其の合計額と比較對照し低廉なる工事費を以て負擔基本額と爲すべきである。

而して1.2の場合とも既設踏切が他の道路に附隨して残存する場合には細則第九項の殘存踏切經費の元金を折半に依る鐵道負擔額より控除すべきである(細則第八項(二)號參照)但し踏切經費の元金を控除したる鐵道側負擔額が踏切除却工事費の四分の一を降るときは四分の一額を以て鐵道側負擔とするのである。

既設平面交叉除却に關する兩省間の取極めは右の通りであるが實際問題として公平に之を見るときは或る道路の平

面交叉を除却する爲に相當費用を負擔して尙且踏切が他の道路に附隨して殘存するといふことは單に鐵道側の迷惑であるばかりでなく國家經濟上大きな損失であり且つ道路交通上の危險が將來に残されることとなるのであるから道路管理者としては踏切を殘存せしめない様な設計を樹つべきであらう。之は多少の物質上の犠牲を拂つても是非そうすべきである。

道路付替の場合に於ける道路の擴築費又は鐵道線路の増設費の負擔に付ては本項(一)號に於ける説明と同様本項(三)號の方程式を適用すべきである。

以上の外に都市の如き交通機關の複雑な場所に於て道路又は鐵道を一定計畫の下に高架線又は地下線とする場合の費用分擔に付ては別途協定せられることになつてゐる。

(細則第二項參照)

實地協議の際疑義を生じた場合は内務、鐵道兩者間の踏切除却に關する協議會に於て決定することになつてゐる。

(細則第三項參照)

