



既に明確なルールの定められてい

かつた点について、国鉄の場合

と同様に統一的なルールの定め

てある。これによって、国鉄の

統立体交差化は大きな飛躍を

迎えることとなった。

第四には、貨物設備等の移設及び

専用線の取扱いが明確化された

ことである。これにより、従来

中心に行われてきた国鉄立体交

差化が、貨物設備等の集中して

いる駅部に集中して行われるよ

うになり、これらの鉄道沿線地

を確保することにより、及び

周辺市街地の展開が促進される

ようになった。

国鉄立体交差事業の意義あるとい

えられる効果は、時代とともに

変化してきている。すなわち、

当初の国鉄立体交差事業の意義は、

道路と鉄道の立体交差化による

交通渋滞の緩和(一次的效果)が

主であったが、近年これに加え

周辺市街地の整備、あるいは

都市の発展という面からみた

効果(二次的效果)が強く表

れている。

(一) 国鉄立体交差事業の

一次的效果

全国における国鉄及び私鉄に

係る踏切数は昭和五十七年度

で約四万五千七百〇〇箇所

に、全国各地のいわゆる「開

かずの踏切」に於ける交通渋滞

に起因する騒音、大気汚染等の

公害等については論を

またないところである。

このような問題を解決するため

には、踏切または鉄道を新設

するにあたり、踏切の撤去

を併せて行われなければならない

ことである。踏切の撤去は、

踏切の撤去と同時に、踏切の

撤去と同時に、踏切の撤去

と同時に、踏切の撤去

と同時に、踏切の撤去

と同時に、踏切の撤去

と同時に、踏切の撤去

① 市街地内には、鉄道と交差す

る踏切道路が多数、相互に比較

的短い間隔をもつて存在して

おり、各個の交差部に閉鎖立

体交差化を行うよりは、踏切の

一定区間を高架化または地下

化するほうが経済的にみて有利

な場合がある。

② 各個の踏切道路を逐一踏切

体交差化した場合でも、市街

地内の多数の踏切道路の踏切

は存置されたままとなり、踏切

の危険などが放置される。

③ 各個の踏切道路を逐一踏切

体交差化することは、踏切道

路の迂回に起因する市街地の

三 国鉄立体交差事業の効果

より分断されてきた地域が、

より分断されてきた地域が、

より分断されてきた地域が、

より分断されてきた地域が、

より分断されてきた地域が、

駅前広場の改良などであること

第三に、周辺市街地における土

地利用の増大である。踏切に

より分断されてきた地域の一体

から強い要望があり、今後とも

その推進を図る必要がある。

特に最近では、駅部の高架化

や、周辺市街地の整備効果が

より顕著であることである。

総合的技術が必要とされる。

したがって今後は、このような

複多岐にわたる調査を円滑に

行われなければならない。

そのほか事業の特殊化による