

滿洲國の道路 (一)

西 芳 雄

第一章 建國前に於ける道路史

第一節 建國直前に於ける道路概観

建國直前に於ける滿洲には道路即ち一定の規格を有する硬道は皆無であつたと言ふも過言では無い。尤も清朝三百年の當初に於ては、官馬大路と稱せらるゝ公路の制度があり、首都と省城を連絡し、また其の支線として官路の設け

があり、其の目的とする所は主として軍用の爲めであつたとしても、道路の制度としては其の路線の選擇方法に於て、殆んど近代各國の制度の根幹と其の規を同じうし、世界に於ける道路制度の先驅を爲したと云ひ得るかも知れない。

唯其の制度の實行が果して全國的に完全に行はれたかは疑問である。殊に滿洲は清朝發祥の地ではあるが南滿の遼東

遼西地方を除いては、當時人口は稀薄であり、文化も遅れてゐた爲めに、單に軍用の爲めの急便携行者に對する便宜の爲めに、僅に其の通路が開かれて驛站(宿場)の設備が設けられたに過ぎないものであつたらうと思はれる。

其の官馬大路等の官道も、其の後清朝政地の弛廢と地方官憲の無爲無策の爲めに毫も其の修繕等は行はれず、荒廢するに任せた結果、殆んど道路としての効用を認むる能はざるに到り、唯往時官道盛なりし日の古跡として橋梁の形は存しても連接する道路の影を認めず、高粱の畑の並木に徒らに舊道を髣髴するのみの状態と爲つてしまつた。

國民政府は民國八年十一月十五日道路修治條例を公布し、僅に十五箇條に過ぎざる簡單の法律ながら、兎も角も

道路修治の基礎法規を制定したが、滿洲に關する限り、何等道路行政の浸透せる形迹を見ず、また全國國道計畫書を發表したけれども、滿洲地内に於て企劃せる環環、奉天を経て河北に入る道路に就いても何等の工事を起さず、空しく机上一片の戲畫としての効用すらも發揮し得なかつた。

斯くの如くして建國前に於ける滿洲國に於ては全く道路の行政が行はれざるのみか、公道としての道路の存在すらも認められぬ状態にあつたのである。然らば滿洲に於ける陸上の交通は如何にして行はれてゐたか、滿洲人と云へども全く陸上の交通を爲さずして社會生活を営み得べき道理は無い。公道としての道路が無い以上、止むを得ずして私道を以て之に代へねばならなかつたことは當然である。地方住民は自らの費用を以て不完全乍ら道路を築造した。また車輪の跡や人の足によつて踏み固められた土地が自然に道路の恰好を爲して來たものもある。是等の道路は築造の容易さの爲めに概ね土質軟弱な沖積平地を選んで造られ、且つ是等の道路を通行する車馬は、何時私人の耕地等に突

入するかも知れず、また勝手に私人の土地を道路化する虞があるので、私人は道路の境界に自分の土地の防護の爲めに土壁を築くのが常であつた。それで路面は雨期には泥濘馬腹を没し、甚だしきに到つては宛然泥河の狀を呈し、平時は凹凸甚だしく、乾燥期に於ては黃塵吹き捲り咫尺を辨ぜざるに到るのが普通の状態であつた。斯る長い間の因襲の爲めに、滿洲人の道路に對する觀念は惡道そのものを極めて自然なものとして肯定することに在つた。所謂滿洲語の浚法子である。「道が悪ければ馬の數を増せ」とさへ謂はれてゐる。大車（荷馬車）に二千斤内外の貨物を積んで曳行するのに、七、八頭の馬を使用することは稀ではない。併も一日の行程は僅に四十杆内外に過ぎないのであつた。

併し此の陸上交通の困難も、近代的高速度交通機關の要求せられざる以前の滿洲に於ては、季節的に極めて有利に解決せらるゝことが出來たことに就て注目を要する。即ち冬季に於ける交通である。一年の中十一月から翌年の三月に至る大約五箇月間は滿洲の全地表は悉く氷結し、江河は

至る所自然の橋梁となり、道路はもとより道路外の耕地も一面の空地となるから、交通せんと欲する車馬は任意に進まんとする方向へ進行することが出来る。また滿洲は降雪量が非常に僅少であり、平地に於ては四、五寸に達することは稀で、山地に於て尺餘の積雪を見ることがあつても、雪質は乾燥して居り、人馬の交通に大した障害を及ぼさざるのみならず、反つて橈の運行を助くることとなつて、滿洲は一年中に於ける交通の最盛期を現出するのである。事實滿洲に於ては、春夏秋に於ては出来るだけ交通することを避け、生産に主力を注ぎ、冬季を待つて物資を運搬することによつて長い間經濟生活の均衡をとつて來たのであつた。故に冬季に於ける滿洲の各地は、道路の上も水面に於ても貨物満載の大車が絡繹として連行し、要路の沿線には大小の客棧が紅旗を翻し、交易市場は殷賑を極め、都會の商人は此の半歳を以て一年の生計を樹つるのが普通であつたのである。

之に反して三月以後の解氷期に於ける交通は實に困難を

通り越して寧ろ悲惨と云はざるを得ない。河川其の他の水面に於ける氷上の交通は氷の龜裂、其の他の原因によつて此の時季に幾多の犠牲者を發生する。渡船は流水の危険の爲に一箇月餘りも塞される。道路の路面の泥濘は前述せし通である。隨つて此の期間に於ては滿洲全體に互り交通が杜絶されてゐると云つてよい程度であつた。

道無き道を行くと云ふ言葉は建國前の滿洲にとつて、最も適切の言葉であつたと思ふ。私人や部落民が勝手に築造した道路は、要するに其の私人や部落民の利用に供せらるゝ目的の下に造られたものであるから、其の不規則なことは言ふ迄もない。故に長途の旅行を爲す者は其の選ぶべき道に迷ふ、故に陸上交通に於てもパイロットを必要とするに至る。況や道路なき曠原山野に於てをや。

索倫種族には圖筈と稱するパイロットの專業者がある。圖筈と云ふのは往昔の旗軍編制に於ける探路兵に名づけられた者で、此の圖筈は季節及雨量、風向等に依つて行程の難否を知り、行々樹上又は高處に攀ぢ登り前方を望見しつ

一種獨特の遺傳的勦の發達に依り、旅客を案内して誤らなかつた。其の他蒙古地帯の河原又は草原を旅行する者の爲に、帶道的或は拉道的と稱する道案内があるのを見て、大凡滿洲の既往に於ける交通狀況を想像するに足るであらう。

第二節 道路法制の沿革

紀元前數世紀の頃、夫餘と稱する民族が滿洲に入つて來て、原始滿洲人たる肅憶や挹婁などと云ふ民族を次第に壓倒し、西紀三世紀の頃には今の滿洲國首都である新京附近を中心として方二千里を領有し、夫餘國を形成し、戸數八萬同國の首都たる夫餘府には宮室、倉庫、牢獄等もあり、文化の認むべきものがあつたと謂はれてゐる。

此の時代に所謂夫餘の四出道と云ふ制度が設けられ、國都の中心として四方に道路を開き、馬加、牛加、狗加、猪加の四官職を置いて、夫々一道を管理せしめ、併せて政治、軍事一切を處理せしめた。これが滿洲に於ける道路制度の嚆矢を爲すものであり、且つ滿洲族建國の濫觴を爲すもの

として、殊に現在の新京を中心に開闢せられ、國都を中心に放射道路の制度を設けたことは、現滿洲國と因縁淺からざる興味を感ずる。

其後同じ滿洲族によつて樹てられたと思はれる渤海國女真人の金國等に於ても、交通の記録はあるが制度としては格別記すほどのことも無い。

元代に及んで、元即ち蒙古が一大軍國であつたと云ふこと、及び其の版圖が驚くべき廣大なる面積を有したことの爲めに交通機關の整備は必然的に必要とせられた。茲に於て元制に所謂展齊の制度が設けられたのである。

展齊は驛傳の譯名であつて、また站赤チヤチと稱される。滿洲では到る處に站と稱する名稱を附した地名が今猶残つてゐるが、之は元制以後明清等に於て官設驛遞として設けられたものの名残である。

要するに展齊、驛傳、驛站、站赤などと稱せらるゝものは、元代以後の官設の驛遞であつて、要衝の地を選んで局を設け人馬を備へ以て一切の公文軍令及官物を傳送する機

關たらしめたのである。今元の經世大典所載の記録を繕げば次の如きものである。

遼陽等處行中書省所轄

站 一百二十處

馬 六千五百一十五匹

車 二千六百二十一輛

牛 五千二百五十九隻

直隸省三路所轄（廣寧路、東寧路、瀋陽路）

站 二十七處

馬 二千九百九十四匹

車 二百九十四輛

牛 一千七百二十九隻

大寧路所轄

站 二十三處

馬 二千三百五十四匹

車 二百八十七輛

牛 一千六百五十九隻

站名 馬車牛戸 站名 馬車牛戸

1. 大 站 馬 六十四
車 一十輛
牛 六十隻

2. 辛 店 馬 六十四
車 一十輛
牛 六十隻

3. 朱 四 馬 六十四
車 一十輛
牛 六十隻

4. 以下二十九
站=至ル記
載略ス

以上は熱河方面より遼陽、奉天に到る間の站赤の一例を擧げたに過ぎないが、經世大典には尙此の外多數の記載があつて、一々地名を録し、元末明代の滿洲に於ける交通網を考察する上に重要な資料となつてゐる。

驛站の組織に就ては前表でも分明する通り、大站には牛馬共は各六十四乃至四十四、站丁またそれと略同數、小站と雖も其の半數内外を置かれ、民國の初期頃に到るも猶二三乃至十三、四の站丁と牛馬を見たのであつた。而て是等の驛站を通ずる道路も、往昔は坦々砥の如きものもあつたと言はれるが、其の後漸次荒廢して辛ふじて車馬を通じ得る程度となつてしまつた。斯の如く人馬の補給は次第に尠くなり站道の破壊は酷くなつたのであるが、それでも公文の送達等は尙急速に行はれ、站丁は公文を入れた革袋を背

にし、襟に黄色の小旗を挿して汗馬に鞭打ち、食事等は馬上に於て之を採り、一日百二十支里を走り至急を要する公文などは更に晝夜兼行を以て送達しつゝあつたと云ふことである。

驛站には三種あつて各々其の組織を異にしてゐた。(一)は普通一般の驛站であり、(二)は駐防兵又は所在の卡倫を以て驛站到代用するもの、(三)は補遞站と稱せらるゝものである。次にそれ等三種の驛站の概要を述べやう。

一、驛 站

驛站制度の目的は勿論政府又は軍閥の急便携行者の爲めに開かれたものであるが、一面開拓者の便宜ともなり、且又一般通行者の行旅の便を計る目的にも供せられた。大體唐制に倣つて六十里毎に一驛を設置し、站丁及牛馬の數等は前述せし通りである。其の數の大小は其の驛の交通上其の他軍事的要地の價值等に依つて定められたこと勿論である。驛站役員には清朝の制に依ると其の驛の管理を司る管站司員と、屬官或は書記に相當する筆帳式を置いた。そし

て其等の役員が站丁を指揮して、前站から交文を受くる時は直ちに次站到傳送し、また官品は牛馬によつて之を送達し、官吏が通行する場合には諸種の世話爲し、また驛站へ宿泊せしむる等凡ゆる便宜を圖つた。要するに日本の徳川時代に於け宿場及助郷の制度と相似たるものである。而て站丁は平時閑散の時には農耕に従事し、驛站備付の牛馬の使用に就ては一車一馬二頭に付て年糧米一石を驛站到納せしむることとした。

驛站はまた地方に依つて驛の名を以て稱され、また站の名を以て稱へられた、滿洲では舊奉天省及吉林省は驛及站の双方の名を設け、舊黑龍江省に屬する地域は凡て站制であり、而も站丁は流罪人を以て苦役に當らしむるを原則とし、一度站丁と爲つた者は其の子孫が之を繼承する等の制度が設けられた。

以上述べた驛站は各省の省城より首都北京に通ずる大道上に設けられ、又は最も重要な地點への街道に限られたものであり、例へば日本に於ける東海道、中仙道等の如く

後世の國道に相當するものであつたと云ふべきである。

二、小 站

小站は比較的交通頻繁ならざる軍用道路及地方的小範圍の道路に設けられたものである。而て其の目的によつて左の二種に區分される。

兵站 主として軍用道路に設けられたものであり、普通

の役員の代りに軍人を以て組織する。而て是は政府の直轄に屬するものである。

臺站 地方的道路に設けられた機關であり、駐防兵又は

卡倫が其の事務を代行してゐる。卡倫と云ふのは釐金（地方的關稅）を徵收する稅吏でありまた監視哨の役目をも持つてゐる。

三、補 遞 站

以上二站の缺を補ふ爲めに主として各縣主要都市間及間道等に設けられたものである。

尚以上の驛站を監督する爲めには、奉天、瓊瑯其の他の要地に關防衙門を設け管站官を置いて省の區域又は交通系

統により驛站事務を管掌せしめたのであつた。因みに滿洲國成立後に於ても、滿洲國は其の地域廣大にして、地方に依り人煙稀薄、高速度交通機關を以てするも猶飲料水、ガソリン、食料等の補給を必要とするが爲めに驛站制度を復活するの必要無きやとの論が行はれてゐることを注目すべきである。

民國政府は驛站の漸次廢頽するに鑑み、之を保存することに決し、民國四年八月十二日大總統の批准を経て、驛站道辦法五條を發布して之を施行することとなつた。次の通である。

民國政府驛站道辦法條例

一、張家、古北、獨石、喜峰、段虎、五口の臺站に原設せる管站司員筆帳式は、舊例（清制）理藩部より選任せしが、茲に名目を管站員協理員と改め、蒙藏院より選任せし、又各漢站（長城内の驛站）に原設せし把總、外委等の職は驛務員事務員と改稱し、舊制に則り管站員より人を選び、蒙藏院に上申して任命を受くべし、各蒙古站の役員

及各盟の幫臺に従事せる蒙員は凡べて舊例に依り別に變更を加へず。

一、各管站員、協理員は蒙藏院より選任し俸薪（俸給）は舊制の儘とし、別に津貼（手當）を支給せず、所用の令記は蒙藏院より蒙漢合璧の木質關防（木印）と引換へて下附す。

一、各管站員、協理員は當分舊制の如く三年を一任期とし、蒙藏院は任期中隨時に執務の勤惰を查察して懲賞を加ふ

一、各口臺站に於ける毎年の工料、草豆、馬匹及倒馬に給すべき經費は舊制に指定せる支出機關より期を按じて定額を支出す。

一、舊制には官吏が公用に依りて旅行する場合、經過の各驛站に於て牛羊を供應する等の陋規ありしが、現に旅費規定を設けられたるを以て此種の行爲は一切之を禁ず。

右條例に盛られたやうな方針で、民國政府は驛站制の存置と之が改善を期したのであるが、要するに其の理由とする處は道路未發達の當時としては、新なる道路交通政策を

採るよりも政簡にして費輕く舊制を維持するを以て當面の得策なりと爲したものと思はれる。

民國政府は民國八年十一月十五日に道路修治條例を公布した。僅は十五條より成る極めて簡單なる法令であり其の條文の大部分を道路の分類と幅員の規格に費し、道路の管理權の所在、其の他重要な規定は明確を缺き道路法と稱される程のものでは無い。其の條文は次の通である。

道路修治條例

第一條 全國ノ道路ノ分類左ノ如シ

一、國道

二、省道

三、縣道

四、里道

第二條 國道ノ分類左ノ如シ

一、北京ヨリ各省及特別行政區域ニ達スル道路

二、一省城ヨリ他ノ省城ニ達スル道路

三、要塞港口及其ノ他軍事上ニ關係アル重要道路

第三條 省道ノ分類左ノ如シ

一、省城ヨリ各縣城ニ達スル道路

二、一縣城ヨリ他ノ縣城ニ達スル道路

三、當該省區ノ鐵道、鑛山、商埠地、工場及軍事ニ關係アル道路

第四條 縣道ノ分類左ノ如シ

一、縣城ヨリ重要ナル市街部落ニ達スル道路

二、各市街部落ニ連絡スル道路

三、縣城ヨリ港灣、鐵道及其ノ他相隣接セル工場、鑛山ニ達スル道路

第五條 里道ノ分類左ノ如シ

一、一村ヨリ他ノ村落ニ達スル道路

二、一村ヨリ相隣接セル學校、工場及其ノ他公共事業地ニ達スル道路

第六條 國道ノ幅員ハ五丈以上トス

第七條 省道ノ幅員ハ三丈以上トス

第八條 縣道ノ幅員ハ二丈四尺以上トス

第九條 國道、省道、縣道ノ幅員ニシテ地勢狹少及其ノ他特別ノ事情アリテ酌量變更スベキ場合ハ内務部ニ於テ之ヲ査定スベシ

第十條 里道ノ幅員ハ地方團體ニ於テ適宜之ヲ定ム

第十一條 國道ハ内務部之ヲ査定シ省道ハ各該地方最高級長官ニ

於テ適宜之ヲ定メ内務部ノ査定ヲ申請ス、總テ内務部ニ於テ期ヲ分チテ修築スベキ區域ヲ劃定シ各該地方最高級長官ニ通知シテ督促修築セシム但シ國道修築ハ内務部ニ於テ特ニ機關ヲ設ケ之ヲ處理セシムルコトヲ得

第十二條 縣道、里道ハ縣知事ニ於テ適宜之ヲ定メ該管轄最高級長官ニ査定ヲ申請シ各該縣知事ニ於テ地方自治團體ヲ會同シテ之ヲ修築セシム

第十三條 道路ノ經過スル河川溝渠等ノ箇所ニ橋梁ノ架橋ヲ要スル場合ハ其ノ橋面ノ幅員ハ道路ノ幅ニ應ジテ適宜之ヲ定ムベシ

第十四條 本條例施行細則ハ内務部ニ於テ之ヲ定ム

第十五條 本條例ハ公布ノ日ヨリ施行ス

而テ右第十四條に基ク内務部令としての施行細則は次の通り定められた。該令は道路の設計標準と施工手續に、道路費用の負擔區分を併せて規定したもので法令の體裁としては甚だ蕪雜な感を免れない。唯第二條に於て「道路ノ修治ニ要スル材料ハ適當ナル土産品ヲ用フベシ」と謂ひ、第三十八條に「紳民ハ自ら公募シテ道路橋梁ヲ建築スル場合ニハ内務部ハ之ヲ獎勵スベシ」と規定したるが如きは材料

及經費に不足したる民國當時の狀況を推斷せらるゝと共に、公共の用に供すべき道路を私人の企業として獎勵せんとする支那式慣行の匂が濃厚であることが注目を惹く。

道路修治條例ニ關スル施行細則

第一條 全國道路ノ修治ハ悉ク道路修治條例及本細則ニ依リ之ヲ行フ

第二條 道路修治ニ要スル材料ハ適當ナル土產品ヲ用フベシ

第三條 道路ヲ修治スルニハ先ヅ其ノ路線ヲ詳細ニ測量シ施工順序ヲ定メ左記各項圖書ヲ具シテ内務部ノ認定ヲ求ムベシ

一、實測平面圖（比例尺五千分の一）

二、實測斷縦面圖（比例尺ノ長五千分の一、高二百分の一）

三、實測斷面圖（比例尺ハ適當ニ之ヲ用フ）

四、橋梁、溝渠、隧道圖（比例尺ハ適當ニ之ヲ用フ）

五、立坪計算書

六、工料費計算明細書

七、工事計畫仕樣書

第四條 實測平面圖ニハ左記各項ニ依リ記載スベシ

一、境界、山川、河渠、湖沼、市鎮鄉村、鐵路、橋梁、墳墓、其他地形ヲ表示セル重要ナルモノ

二、計畫線、紅色標識ヲ以テス

三、地形線、左右ニ高低六尺以上ナルモノ

四、丁字標木

五、直線ノ長サ及方向

六、曲線ノ長サ及方向

第五條 實測斷面圖ハ左記各項ニ依リ記載スベシ

一、境界、山川、河渠、湖沼、市鎮鄉村、鐵路、橋梁及其ノ他

地形ヲ表示セル重要ナルモノ

二、路線中心地面ノ高低及勾配ノ計畫

三、中心ノ丁字標木及水平距離

四、切取及盛土ノ部分ノ高低及長サ

五、水平路線及勾配線ノ水平距離

六、橋梁、溝渠及隧道ノ長サ及高サ

七、直線ノ長サ並ニ曲線ノ長サ及半徑

第六條 計畫線ハ百尺毎ニ一枚ノ實測斷面圖ヲ製作シ其ノ高低ノ差ガ著シク計算ノ用ニ供ス

第七條 橋梁ニ對シテハ平面側面及構造上必要ナル圖面ヲ製作スベシ、並ニ橋梁ヲ架設セル處ノ橫斷面圖ヲモ製作スベシ

第八條 隧道溝渠等ニ對シテハ構造上必要ナル圖面ヲ製作スベシ

第九條 立坪計算書ニハ圖表ヲ具ヘテ橫斷面番號及幅員高距離面

積體積等ヲ詳記シ計算法ヲ添付スベシ

第十條 工料費計算書ニハ圖表ヲ具ヘ工料價格明細書及經費總額ヲ記載スベシ

第十一條 工事計算仕様書ニハ左列ノ事項ヲ詳記スベシ

一、路線測量ノ重要ナル理由

二、工費及運費上ニ比較的ノ利益

三、橋梁、隧道等ノ構造及選定理由ヲ説明シ機力ノ算法ヲ具フ

ベシ

其ノ他水流ノ方向最高水位占用面積及流量等ヲ同時ニ詳記スベシ

シ

第十二條 道路鋪裝料ハ中部ニ於テハ五寸以上トシテ其ノ兩側ニ於テハ三寸迄減ズルコトヲ得

第十三條 路面ハ弧形ヲナシテ中部ヨリ兩側ニ向ツテ勾配ヲ附スベシ、其ノ勾配ハ築路材料ニ依リ適當ニ之ヲ定ム

第十四條 道路ノ兩側ニ流水溝渠ヲ設ケ溝底ノ幅員ハ少クモ二尺以上トシ溝面ノ幅員及深サハ地勢ニヨリ之ヲ定ムベシ

第十五條 道路ノ中部ヲ最高水位ヨリ一尺以上高クスベシ

第十六條 道路ノ勾配ハ通常三十分ノ一ヨリ急ナルコトヲ得ズ若シ坂路ニシテ急ナル時ニハ適當ニ改造シ或ハ別ニ路線ヲ定ムベシ

第十七條 道路ノ曲線半徑ハ少クモ九十尺以上トナスベシ、但シ地勢ノ必要ニ因リ六十尺迄縮スルコトヲ得

第十八條 道路ニシテ若シ半徑六十尺ノ曲線ヲ用フルトキハ四十分ノ一勾配ニ爲スコトヲ得

第十九條 道路ノ背向曲線ハ其ノ半徑ガ若シ百二十尺以下ニ在ル場合ニハ背向直接ヲ避ケ爾曲線間ニ直線ヲ設ケ其ノ直線ハ少クトモ四十尺ト爲スベシ

第二十條 道路ノ切取又ハ盛土ヲナス處ノ坡面ニハ芝生ヲ植エ其ノ他保護方法ヲ講ジ以テ損毀ヲ防グ

第二十一條 切取ノ斜面ハ土質ニ依リ適當ニ之ヲ定ム

第二十二條 盛土ノ斜面ハ二割又ハ三割ヲ以テ度トス

第二十三條 切取盛土ノ處ノ斜面ハ石ヲ以テ築造スベシ若シ砂土ヲ用バ其ノ勾配ヲ減少スルコトヲ得

第二十四條 橋梁ヲ架設スルトキ工費莫大ニシテ一時ニ施工シ能ハザル場合ニ於テハ浮橋或ハ渡船ヲ暫設シ通過セシム

第二十五條 道路ヲ横斷スル小溝渠及路側及路側ノ高蓄水地ニハ各々溝ヲ設ケテ之ヲ宜洩スベシ

第二十六條 隧道幅員ハ二十尺以上ニスベシ、下水溝ノ幅員ハ其ノ内ニアルベカラズ

第二十七條 隧道内ノ路線ハ適當ナル勾配ヲナスベシ、即チ中部

ヨリ兩側ニ向ツテ勾配ヲ附シテ其ノ排水ヲ易カラシム

第二十八條 暗黒ナル隧道中ニハ反照燈ヲ燃シテ其ノ危険ヲ豫防

ス

第二十九條 道路ノ兩側ニハ並木ヲ植ウベシ

第三十條 並木ヲ植ウルニハ溝渠ヨリ二尺以上ノ距離ヲ隔ツベシ

第三十一條 道路修治竣功ノ後ハ主管地方行政長官或ハ自治機關

ヨリ人員ヲ定テ常ニ之ヲ保護整理スベシ

第三十二條 各路ニ在ル枝道路及各路十里ノ距離ニ石標ヲ埋設ス

ベシ

第三十三條 路面ノ凹處ニハ新材料ヲ以テ之ヲ補修シ原路ノ高低

ト一致セシムベシ

第三十四條 道路ヲ修繕スルニハ雨後或ハ路面濕潤ノ時ニ之ヲ行

フ、早魃ノ時ニ於テハ先ヅ路面ニ散水シタル後施工スルモノト

ス

第三十五條 道路ノ修繕及維持ニ關スル規則ハ主管地方最高行政

長官ガ之ヲ制定シ内務部ニ諮詢シテ當部ヨリ之ヲ決定スベシ

第三十六條 國道ノ經費ハ國庫ノ負擔トシシ、省道ノ經費ハ各省

區ノ負擔トシ國庫ヨリ補助ヲ爲ス、國庫ヨリ支出サルベキ經費

ハ内務部ガ各年度豫算ヲ審査設定スベシ

第三十七條 縣道里道ノ經費ハ地方自治團體之ヲ募集スベシ

第三十八條 紳民ハ自ラ公募シテ道路橋梁ヲ建築スル場合ニハ内

務部ハ之ヲ獎勵スベシ

第三十九條 京兆及各省區ニ屬スル道路ハ官營或ハ民修ヲ問ハズ

毎年末ニ書類ヲ製作シテ内務部ニ提出シ當部ヨリ審査ヲ爲スベ

シ

第四十條 本細則ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

以上の通り公布を見るには見たが、滿洲に關する限り何

等道路行政の浸透を見るに到らなかつたことは前述せし通

りである。

