

鐵道省營自動車の道路施設

準會員 坂元久太郎*

本文は鐵道省が直營する自動車運輸事業に於て、事業の根幹となる道路に對し、如何なる施設をなすかあるかを明にしたものであるが、其の多くは文献に依つたものであり、不備のものたるを免れない、大方の修正を冀ふ次第である、尙地方の鐵道局と道路管理官廳とが現地自動車道路の維持改良を如何なる規模組織の下に如何なる經費内容を以つて執行しつゝあるかを詳述したかつたのであるが之に關する文献は未だ殆ど見當らざるを以つて、他日各位の研究援助を得て完成し度い。

目 次

- 第一 沿革
- 第三 道路改修並維持費分擔金
- 第三 道路費分擔に關する協定

- 第四 道路費負擔に關する細目
- 第五 道路事務組織
- 第六 結 言

第一 沿革

鐵道省が自動車交通の發達に伴ひ、交通狀勢の變化に即應するため、自動車運輸事業に關心を持ち始めたるは大正年代の末期以來の如くである、即省内一部の人は國有鐵道の將來に就いて論じ、且鐵道の補助、若くは代用機關として自動車運輸事業の國營論を主張して居る。

(註) 故木下淑夫氏論文 國有鐵道の將來

其の後鐵道省は日本に於ける國有鐵道が陸上交通機關の王者としての地位を、自動車運輸事業により侵蝕される事實の顯著たるを認め、昭和元年自動車運輸事業の現勢に關する調査をなし國有鐵道に及した影響を明にした。

(註) 運輸局發表 乗合自動車による省線旅客の影響調査

同上 貨物自動車影響調査

越えて昭和4年9月鐵道大臣を會長とする自動車交通調査會を設置し、委員15名、幹事4名を任命して鐵道と自動車交通との關係を調整し、陸上交通機關を打つて一丸とした交通系統の確立を企圖した。

自動車交通調査會に諮詢された鐵道大臣諮問事項第

二に對する答申中、道路施設に關するものを擧ぐれば次の如くである。

- 一、自動車交通網による自動車運輸事業は特別の場合を除き一般交通の用に供する道路を利用するを可と認む。
- 二、自動車交通網に據る自動車運輸事業の發達を計るには其の通路の改修を促進するの要あるを以て道路管理廳其他關係各廳に於て道路改修に關し適當なる方策を講ずるを要すと認む。
- 三、國有鐵道が自動車交通網に據る自動車運輸事業を經營する場合に於て利用する道路の改修又は維持は道路法の定むる所により道路管理者之を行ふべきは勿論なるも國有鐵道に於て其の改修又は維持の費用を分擔するは直營自動車運輸事業促進の爲有効適切なりと認む。
- 四、自動車交通網と道路計畫とは密接なる關係あるものなるを以つて兩者協調して其の相互の發達促進を計るの要ありと認む。
- 五、道路管理又は道路交通警察の必要に依りて定められたる自動車に關する法令の規定は國營鐵道の經營

* 鐵道總局自動車局計畫課

する自動車運輸事業に於ても之によるを原則とすべ
きも特別の取扱を適當とする事項に関しては關係官
廳の協議により之を定むるを可とす。

以上によりて鐵道省營自動車が一般交通の用に供する
道路を使用し道路改修及維持に就いては道路法上之を負
担すべき義務はないが自動車運輸事業の發達促進のため
有効適切なる方策として之が一部の分擔に應ずべき旨を
明にした。

自動車交通網調査會は詰問第一、第二に對する答申を
終へて昭和4年12月解散し前關東軍交通監察官管健次
郎氏が省營自動車運輸事業開始の任に當るに及び、活潑
なる開設準備に着手し遂に昭和5年12月岡崎多治見高
藏寺間66杆の開業を見た、鐵道省營自動車最初の營業
路線たる岡多線の開設に當り道路施設としては愛知岐阜
兩縣當局諒解の下に鐵道省にて設計施工に従事し保線課
員8名を工事期に任命し改良工事及砂利敷工事を實施し
たことは特記に値する。

斯くして逐次營業路線を延長し昭和7年10月鐵道省運
輸局に自動車課を設け更に同月鐵道省廳に諮詢する機關
機關として省營自動車委員會を設置した。

爾來省營自動車は鐵道建設と對等の地位にまで向上し
地方鐵道局に自動車課を設け本格的運輸事業の經營に入
つた、昭和14年9月15日現在に於て路線數39線實延
長杆2,465杆7營業杆2,455杆に及び益々發展の途上に
ある。

第二、道路改修並維持費分擔金

省營自動車と道路との關係は自動車交通網調査會に於
ける鐵道大臣詰問答申によりて明にせられたる如く。

- 一、使用道路は一般道路によること（特別の場合を除
き）
- 二、自動車交通網として指定されたる路線は道路管理
廳其他關係各廳に於て道路改修に關し適當なる方策
を講ずること。
- 三、省營自動車道路の改修維持は道路法に従ひ、道路
管理者之を行ふべきは勿論なるも改修維持に要する
費用に關しては直營自動車運輸事業促進のため國有
鐵道に於ても其の一部を分擔すること。

四、省營自動車と道路管理廳とは兩者協調して密接
る關係を保ち相互の發達を計ること。

等を確認された、此れによりて道路の維持改修は管
官廳に於て行ひ省營自動車側は其の費用の一部を分擔
るの大本の確立を見た譯である。

省營自動車創設以來昭和13年度に至る各年度に於
てなされた道路分擔金を表示すれば表一並表二の如
尚昭和14年9月15日現在に於ける路線概況は表
の如くである。

表一 昭和5年度以降道路改修費分擔金一覽表

年度別	道路分擔金 基本工事費	道路分擔金	摘 要
昭和5	97,711	79,992	事業費ヨリ支出
6	26,260	10,962	”
7	233,526	99,811	”
8	840,446	261,329	自動車線設備費 ヨリ支出
9	1,398,673	551,677	”
10	1,265,118	684,151	”
11	704,439	291,911	”
12	2,243,461	580,559	”
13	—	384,098	”
計	—	2,944,390	

表二 昭和6年度以降道路修繕費分擔金一覽表

年度別	道路分擔金	摘 要
昭和6	5,904	
7	15,390	
8	34,841	
9	50,449	
10	3,230	
11	159,177	
12	49,821	
13	151,334	
計	490,196	

表一 鐵道省營自動車線行程一覽表

局 別	路 線 名	延 長		府 縣 別 實 行 程
		實 行 程	營 業 行 程	
札 仙 東 名	札 樽 線	42,181	43.0	北海道
	計 1 線	42,181	43.0	
	十 和 田 線	126,086	126.0	青 森 88,440 秋 田 37,646
	白 中 線	73,960	75.0	城 宮 57,610 福 島 16,350
	福 浪 線	81,940	80.0	福 島
	計 3 線	281,986	281.0	
	北 倉 線	50,850	53.0	千 葉
	常 野 線	119,412	119.0	茨 城 21,126 栃 木 98,286
	吾 妻 線	98,067	98.0	群 馬 87,120 長 野 10,947
	鹽 原 線	76,390	78.0	栃 木
	計 4 線	347,719	348.0	
	岡 多 線	67,480	66.0	愛 知 61,980 岐 阜 5,500
	諏 訪 線	75,700	78.0	長 野
	酒 名 線	24,030	24.0	靜 岡 9,570 愛 知 14,460
	笹 津 線	18,500	18.0	富 山
大 廣	白 城 線	31,350	32.0	岐 阜
	奥 能 登 線	67,460	56.0	石 川
	金 福 線	23,890	32.0	石 川 18,440 富 山 10,450
	若 江 線	34,650	34.0	福 井 19,020 滋 賀 15,630
	計 8 線	348,060	340.0	
	龜 草 線	80,119	80.0	滋 賀 63,719 三 重 16,400
	國 蓑 線	96,230	96.0	京 都 92,930 兵 庫 33,310
	雲 西 線	152,050	151.0	島 根 125,650 廣 島 26,370
	肥 前 線	42,720	44.0	三 重
	京 鶴 線	76,560	77.0	京 都
	計 5 線	447,739	448.0	
	兩 備 線	25,343	28.0	岡 山
	津 土 線	104,630	105.0	愛 媛 62,300 高 知 42,330
	川 池 線	37,040	37.0	愛 媛 20,280 德 島 16,760
	大 枋 線	26,400	27.0	高 知
防 長 線	67,363	68.0	山 口	
岩 日 線	94,252	93.0	山 口 53,250 島 根 41,002	
廣 酒 線	122,746	124.0	廣 島 67,996 島 根 54,750	

鐵道省營自動車の道路施設

門 鐵	西 讚 線	65,688	64.0	香 川
	南 豫 線	76,345	76.0	愛 媛
	計 9 線	619,807	620.0	
	佐 賀 關 線	9,800	10.0	大 分
	佐 俣 線	22,695	21.0	熊 本
	宮 林 線	57,600	55.0	宮 崎
	加 治 木 線	37,195	37.0	鹿 兒 島
	臼 三 線	32,227	32.0	大 分
	山 鹿 線	49,920	49.0	熊 本
	國 分 線	64,540	64.0	鹿 兒 島
	山 川 線	53,945	53.0	鹿 兒 島
	都 城 線	54,480	54.0	鹿 兒 島 1,420 宮 崎 53,060
	計 9 線	381,402	375.0	
合 計 3 9 線	2,465,894	2,455.0		

第三 道路費分擔に関する協定

第二に述べたる如く道路改修と維持との費用分擔に就いては明なる根據があり、且負擔を實行しつゝあるが如何協定によりて分擔金を決定しつゝあるか、以下此れを評述する省營自動車が分擔金を負擔する場合、其の金額決定は鐵道省又は道路管理者何れがなすべきかに関し次の二説がある。

- 一、鐵道省に於て任意に決定すべしとする説。
- 二、道路利用者たる鐵道省と道路管理廳又は内務省との合議によるべしとする説。

第一は道路の改修維持は道路法の定むる所により道路管理者之を行ふは當然にして鐵道省側にて之が費用を分擔する法的義務皆無なるも自動車運輸事業促進の爲にする補助金乃至助成獎勵金の意義を有するものなるを以つて鐵道省獨自の見解により計算決定すべしとなす説にして第二は省營自動車と道路管理廳は絶えず緊密なる關係を保持すべきものであり且鐵道省も亦道路使用者として受くる利益に對し分擔しつゝあるを事實として認めざるを得ず之は民營自動車が負擔する道路損傷負擔金と性質を同くする以上、分擔基礎が該路線の維持修繕額によるものなるを以つて此の工事費の精確なる數字を有する道路管理官廳と協議の上決定すべしとなす説である。

現在鐵道省に於ては事實上後説によりて分擔金を決定し支出しつゝある。

道路費の分擔に當り第二の觀念によつて鐵道省と内務省若しくは地方管理廳との間に締結されて居る協定を示せば次の如くである。

(一) 省營自動車運輸事業に伴ふ道路費負擔に関する鐵道内務兩省協定。

- 一、省營自動車運輸實施に伴ふ道路改修費に就きてはイ、道路の規格に關しては昭和11年1月14日内務省發士第2號依命通牒によること。
- ロ、道路改修(鋪裝を含む)に依り省營自動車の受くる利益、路線關係地方廳の財政等を考慮し總工事費に對する鐵道省の分擔割合を4割5分5割とす。
- ハ、道路幅員を(イ)項の規格の最少限度以上に改修する場合にありては其の超過工費に對する鐵道省の分擔割合は道路の有効幅員5米50厘を限り3割とす。
- ニ、路線決定前新設又は改修せられたる路線に對しては改修費を過及負擔せざるを原則とす。
- ホ、目下道路改修費に關し懸案中の路線に對しては別途具體的に決定のこと。

二、省營自動車運輸實施後の道路費に就きては。

イ、道路維持修繕費の分擔額は別に定むる標準により前年度當該路線の維持修繕に要したる決算額を前年度交通量の比により按分算出せる額とす。但し開業初年度に限り開業翌年度に於て當該年度分と合せて計算す。

ロ、道路災害費に關する負擔額に對しては其の都度協定す。

ハ、道路改良費に對しては左の區分により其の費用を分擔するものとす。

A、規格に合する路線の改良費に對しては維持修繕費に準ず。

B、規格に合せざる路線の改良費に對しては前項(ロ)(ハ)に準ず。

ニ、前號による鐵道省の分擔に付ては豫め鐵道省に打合せること。

(二) 省營自動車運輸事業に伴ふ道路費負擔に關する鐵道内務兩省覽書。

一、協定書第一項(ロ)に依る鐵道省の分擔割合は別表甲府縣に對しては4割乙府縣對しては4割5分丙府縣に對しては5割とす。

一、道路材料費(眞土、砂、砂利、碎石、セメント、瀝青材芝其他)

二、修繕器具費(器具購入及修繕費)

三、工夫諸費(定備夫の諸給與、旅費、人夫の諸給與被服費)

四、監督諸費

五、橋梁溝橋擁壁其他構造物の修繕費

六、側溝、排水渠、法面、缺所、駒止、舗裝等の修繕費

(二) 交通量算出に用ふる重量係數は當分の内左記に依るものとす

(三) 交通量の調査方法は關係官公署員立合ひの上毎年四月より7月の間に於て並通天候日に於て交通量に變化ありと認めらるゝ個所に付全線に亘り三晝夜以上施工するものとす

別表

甲、東京、大阪、神奈川、愛知、三重、滋賀、兵庫、山口、福岡、北海道

乙、京都、長崎、埼玉、茨城、千葉、静岡、岐阜、新潟、富山、福井、奈良、島根、岡山、廣島、大分、佐賀、熊本

丙、青森、岩手、秋田、山形、宮城、福島、栃木、群馬

種別	歩行者	牛馬	人力車	自動車		乗合馬車		牛馬車		自動自動車	自動車		省營自動車							
				空	盈	空	盈	空	盈		乘用	乗合	貨物	空	盈					
																0(4.6)	B(4.5)	空	盈	
重量係數			0.01	0.01	0.13	0.27	0.27	0.33	0.67	0.33	0.67	0.27	1.00	1.67	1.13	2.33	3.33	2.98	1.13	2.33

但し別表は地方財政状態に著しき變化ありたる場合更改することあるべし

二、協定書第一項(二)の路線決定とは鐵道會議に於ける決定を謂ふものとす。

但し鐵道會議に諮詢せざる路線に就いては運輸事業經營に付鐵道省より内務省に對して協議したる時とす。

三、道路維持修繕費は其の年度内に交付するものとす
省營自動車運輸道路の維持修繕費等算出標準

(一) 道路維持修繕費は左記の範圍とす

長野、山梨、石川、鳥取、和歌山、徳島、香川、愛媛、高知、宮崎、鹿児島、沖縄

以上の協定による第一項(イ)の道路規格とは次のものを稱する

自動車運輸事業路線の道路及通路の規格
昭和11年1月14日内務省發士第二號

一、道路(通路を含む)の幅員

道路の總幅員は使用車輻幅の2倍半以上なること。

但し第三項に規定する待避所を有する道路に在りては其の幅員を次の標準迄に縮少することを得。

- (イ) 車輛幅員1.8米未満の自動車を使用する場合の道路の總幅員は3.6米以上なること、但し橋梁の有効幅員に2.7米以上なること。
- (ロ) 車輛幅員1.8米未満以上の自動車を使用する場合の道路の總幅員は4.5米以上なること、但し

五、最少視距

人家連櫓の箇所を除く視距は道路の中心線上1.4米の高に於て50米以上なること。

但し特殊の個所において之を25米迄短縮することを得、視距50米未満の箇所に於ては時速15軒以下

道路の種類	車道歩道の區別ある道路の車道に於ける車輛外道路幅員	車道歩道の區別道路なき道路の車輛外道路幅員	
		兩側人家連櫓又は連櫓すべき場所	其の他場所
主要なる道路	3.50米以上	5.57.5米	3.75米以上
其の他の道路	3.75米以上	4.75米以上	3.75米以上

米以上の昇降場を設けたる場合は停留所に於ける道路の車輛外道路幅員を前項の規定より1米以内短縮することを得。

車道歩道の區別なき道路の車輛外道路幅員とは道路の總幅員より車輛の幅員を減じたるものを謂ふ。

車道歩の區別ある道路の車道に於ける車輛外道路總幅員とは車輛の幅員を減じたるものを謂ふ。

- (ロ) 乗合自動車の停留所は併用軌道の停留所と並置せざること。
- (ハ) 停留所の有効長は20米以上なること、但し特別の事由ある場合に於ては之を使用車輛の長の2倍まで短縮することを得。

三、待避所

有効幅員4.5米未満の道路には300米以内毎に見通開蔽の箇所を選び待避所を有すること。

待避所の有効長は20米以上とし其の區間に於ける道路の有効幅員は4.5米以上なること。

四、最少半径

屈曲部に於ける道路中心線の半径は11米以上なること、但し道路が交會又は屈曲する箇所の突出部の内側路端線は半径7.5米以上の圓弧なること。

橋梁の有効幅員は3.6米以上なること。

二、停留所

- (イ) 乗合自動車の停留所に於ては左の車輛外道路幅員を保有すること。
- 但し車道歩道の區別なき道路にして路面外に幅員一

に制限すること。

六、最急勾配

坂道の勾配は「6パーセント」より急ならざること。

但し半径(米)を勾配「パーセント」にて除じたる數が1.5以上の個所に於ては「10パーセント」まで急なることを得、「6パーセント」より急なる坂路に於ては時速15軒以下に制限すること。

七、橋梁其他の構造物

橋梁構橋等は道路取締令第13條に規定する荷重に對し安全なること。

八、保安設備

交通上危険の虞ある坂路屈曲部新崖等には速度制限標道路標識防護欄其他必要なる設備を有すること。

- 九、特別の事由あるものに限り前各項の各項の定めに従はざることを得。

附圖 参照

(I) 歩車道の區別なき道路

- (1) 兩側人家連櫓の場所
- A、主要なる街路又は國道
- B、其の他の道路
- (2) 其の他の場所
- (C) (D)

(II) 歩車道の區別ある道路

(E)

(III) 路面外に幅員1m以上の昇降場を設けたる場合

(F) (G)

鐵道省營自動車の道路施設

(1) 車體外幅員

- (イ) 兩側人家運搬すべき場所主要なる街路又は主要なる隧道
 $W \leq 4.50m$
 其他の道路 $W \leq 3.75$

(ロ) 其他の場所 $W \leq 2.75$

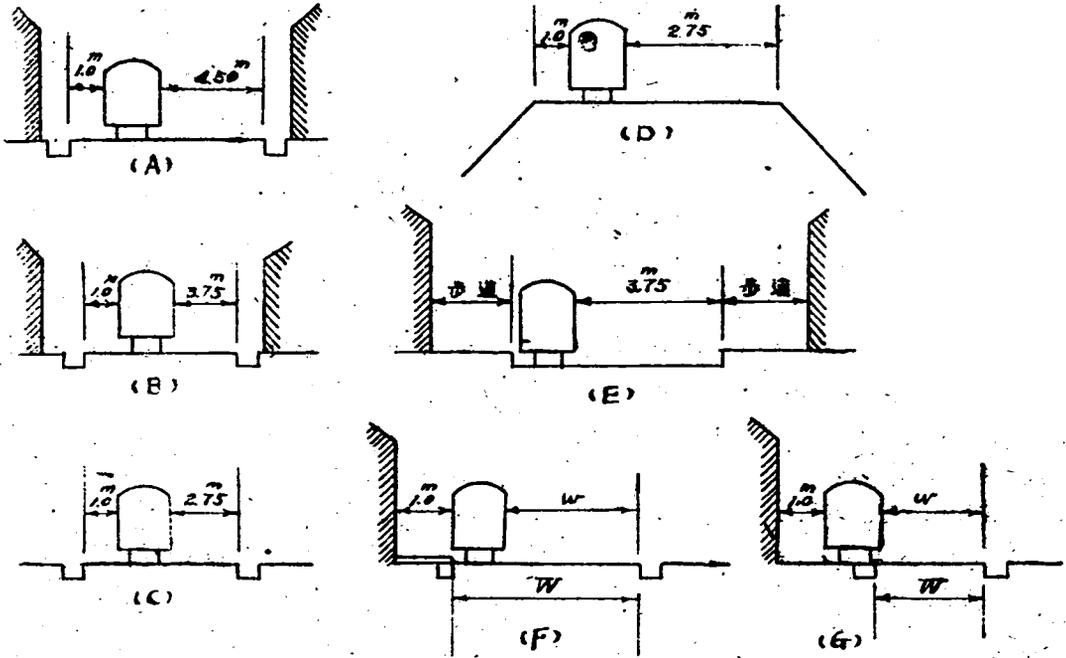
(2) 以上道路の幅員 (W)

車體幅1.3m 未満 $W \leq 3.6m$

車體幅2.9m 以下 $W \leq 4.5m$

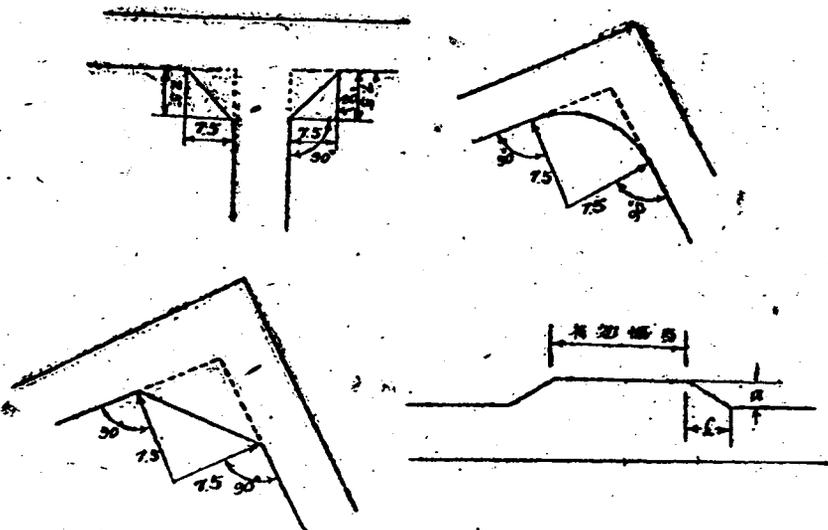
停留所及待運於の有効長

■ - 1



■ - 2

道が交會又は屈曲する箇所の隅切



以上の鐵道及内務兩省協定及覺書締結以前に内務省に於ては、土木局長より各地方長官宛依命通牒が出されて局る。

鐵道省に於て經營する自動車運輸事業と道路との關係に關する件

昭和7年1月27日發土第二號依命通牒

表記の件に關し何出の向も有之候處右は土木主任官會議の節指示せられたる如く左記要旨により措置すべき方針に有之候條爲念及通牒候

記

一、國有鐵道が自動車運輸事業を經營する場合に於て其の利用する道路の改修又は維持は道路法の定むる處により道路管理者之を行ふべきは勿論なるもの國有鐵道に於て其の改修又は維持の費用を分擔するは直營自動車運輸事業促進のため有効適切なりと認む

第二、自動車交通網と道路計畫とは密接なる關係あるものなるを以つて兩者協調して其の相互の發達促進を計るの要ありと認む。

第三、道路管理又は道路の交通警察の必要によりて定められたる自動車に關する法令の規定は國有鐵道の經營する自動車運輸事業に於ても之によるを原則とすへきも特別の取扱を適當とする事項に關しては關係官廳の協議により之を定むるを可と認む。

追つて愛知縣に於て協定したる道路費用分擔方法は

一、道路橋梁の維持修繕は毎年度豫算 (一)經常修繕費 (二)修路工夫所要經費 (三)特別修繕費 (四)監督費に對し其の二分之一を鐵道省に於て分擔すること。

二、災害其の他臨時に必要を生ずる事業は縣に於て施工し之が豫算の二分之一を鐵道省に於て分擔のこと。

三、改良事業費に就いては二分之一を原則とし實施に際し其の都度協定すること。

而して上述の依命通牒は(一)の協定及(二)の覺書により解消したものと見るべく現在兩省協定により省營自動の道路に對する方針は定まつたのである。

第四、道路費負擔に關する細目

前章に於ける協定により鐵道省對内務省の原則諒解は成立したるも調査員が現地に於て調査し且負擔額を決定するに當りて種々支障を來したるを以つて昭和13年3月次の如き道路費負擔の細目協定をなした。

省營自動車運輸事業に伴ふ道路費負擔に關する鐵道内務兩省協定細目要領

昭和13年8月

◎自動車路線實際開業の際の道路改修費分擔に對する鐵道内務兩省協定事項に依る細目の協定は本要領に依る尙實地協議の際疑問を生ぜし場合又は特種工に就ては其の都度考慮するものとす。

道路改修工事費分擔方法

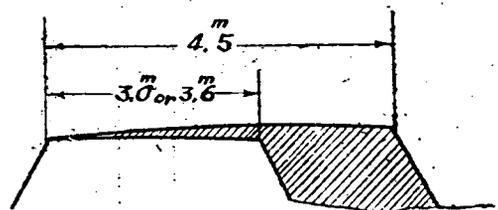
本要領は鐵道省分擔率5.0割の府縣の場合を示す他の5.0率の府縣の場合の割に代ふるに夫々4.5割或は4.0割を以す又採用規格が異なる場合(1.8m未満の車輛使用の場合)も本要領に準ず。

式中省負擔額とは鐵道省分擔額の略記なり、又工費とは施工工事費の總額を去ふ。

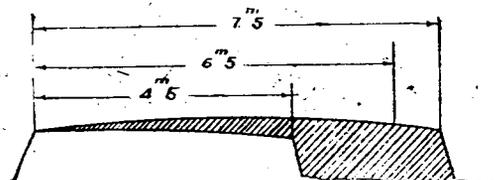
(1) 道路幅員擴張又は付替

現在道路幅員が規格の最少限度未滿なる場合之を規格の最少限度以上に改修の場合(例へば3.0m又は3.6mを5mとす)

圖一 省負擔額 = 工費 × 3.6



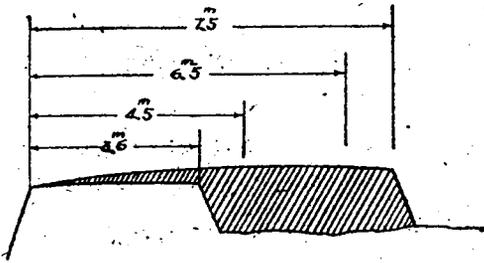
圖一 (例へば7.5mを4.5mとす)



$$\text{省負擔額} = \begin{cases} \text{工費} \times \frac{4.5}{7.5} \times 0.5 \\ \text{工費} \times \frac{6.5 - 4.5}{7.5} \times 0.3 \\ \text{工費} \times \frac{7.5 - 6.5}{6.5} \times 0.0 \end{cases}$$

B 現在道路幅員が規格の最少限度以上ある場合之を規格の最少限度以上に改修の場合

圖-5

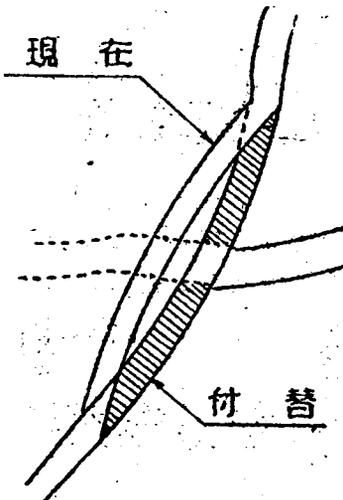


$$\text{省負擔額} = \text{工費} \times \frac{6.5}{7.5} \times 0.3$$

橋梁工事附帯前接取付道路

1. 現在幅員4.5m 未滿を4.5m に付替省負擔額=工費×0.5
2. 現在4.5mを6.5m(4.5m以上)に擴張又は現在6.5m(4.5m以上)を付替の場合

圖-6



$$\text{省負擔額} = \begin{cases} \text{工費} \times \frac{4.5}{6.5(4.5以上)} \times 0.5 \\ \text{工費} \times \frac{6.5(4.5以上6.5迄) - 4.5}{6.5(4.5以上)} \times 0.3 \\ \text{工費} \times \frac{(6.5以上) - 6.5}{6.5(4.5以上)} \times 0.0 \end{cases}$$

(2) 道路新設

現在一般自動車の通り得る道路なき場合省負擔額

幅員4.5m迄工費×0.5

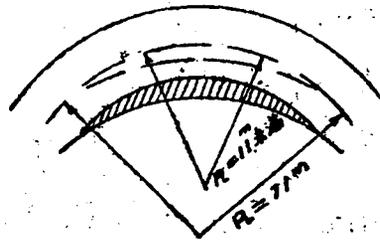
$$\text{幅員6.5mとなす場合} \begin{cases} \text{工費} \times \frac{4.5}{6.5} \times 0.5 \\ \text{工費} \times \frac{6.5 - 4.5}{6.5} \times 0.3 \end{cases}$$

$$\text{幅員6.5m以上となす場合} \begin{cases} \text{工費} \times \frac{4.5}{(6.5以上)} \times 0.5 \\ \text{工費} \times \frac{6.5 - 4.5}{(6.5以上)} \times 0.3 \\ \text{工費} \times \frac{(6.5以上) - 6.5}{(6.5以上)} \times 0.0 \end{cases}$$

(3) 曲線改修

A、曲線部に於ける道路中心線の半径を規格最少限度に改修する場合又は視距を規格の最少限度に改修する場合

圖-7



$$\text{省負擔額} = \text{工費} \times 0.5$$

(曲線部に於ける擴張工費を含む)

B、曲線部に於ける道路中心線の半径を規格の最少限度以上に改修する場合又は視距を規格の最少限度以上に改修する場合

$$\text{省負擔額} = \text{工費} \times 0.3$$

(曲線部に於ける擴張工費を含む)

C、前各號が道路の擴張を伴ふ場合は道路幅員擴張工費と一括同率とす

(4) 勾配變更

A、勾配を規格の最少限度に改修する場合

省負擔額 = 工費 × 0.5

B、勾配を規格の最少限度以上に改修する場合

省負擔額 = 工費 × 0.3

C、前各號が道路擴張又は付替に伴ふ場合は道路幅員擴張又は付替工費と一括同率とす。

(5) 側溝、石垣、擁壁、路肩整理防護柵等止（特に單獨設置を必要とする場合）

省負擔額 = 工費 × 0.5

道路の擴張其他工事に伴ひ必要とする場合は道路幅員擴張其他工費と一括同率とす。

(6) 舗装

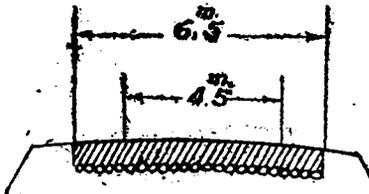
A、幅員4.5mの場合

省負擔額 = 工費 × 0.5

（附帶工費を含む）

B、幅員4.5m又上の場合（例へば6.5mのとき）

圖-8



$$\text{省負擔額} \begin{cases} \text{工費} \times \frac{4.5}{6.5} \times 0.5 \\ \text{工費} \times \frac{6.5 - 4.5}{6.5} \times 0.3 \end{cases}$$

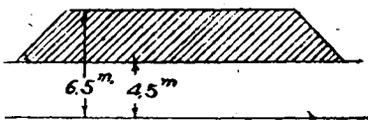
（附帶工費を含む）

(7) 待避所

道路の幅員が使用車輛の二倍半以上ある場合にも有効幅員 4.5m 未満の道路には待避所を設くるものとす。

A、待避所の幅員5.5mとなすとき

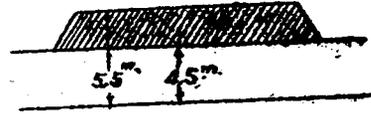
圖-9



省負擔額 = 工費 × 0.5

B、待避所の幅員6.5mとなすとき

圖-10



$$\text{省負擔額} = \begin{cases} \text{工費} \times \frac{5.5 - 4.5}{6.5 - 4.5} \times 0.5 \\ \text{工費} \times \frac{6.5 - 5.5}{6.5 - 4.5} \times 0.3 \end{cases}$$

(8) 停留所

省負擔額 = 工費 × 0.5

(9) 街角剪除

A、規格の最少限度に街角を剪除する場合

省負擔額 = 工費 × 0.5

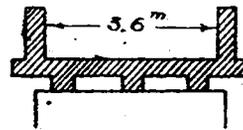
B、規格の最少限度以上に街角を剪除する場合

省負擔額 = 工費 × 0.3

C、前各號が道路の擴張に伴ふ場合は道路幅員擴張工費と一括同率とす。

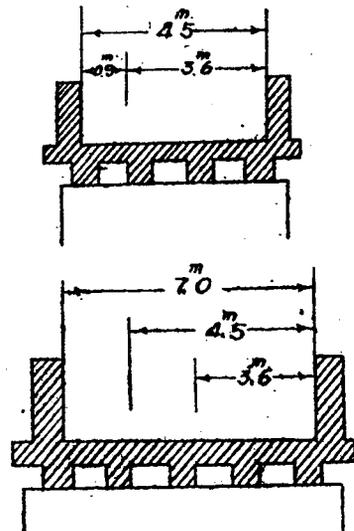
(10) 橋梁補強改築（付替新設の場合も同じ1.8m以上の車輛を運轉する場合）

圖-11



省負擔額 = 工費 × 0.5

圖-12

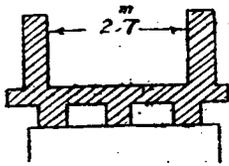


$$\text{省負擔額} = \begin{cases} \text{工費} \times \frac{3.6}{4.5} \times 0.5 \\ \text{工費} \times \frac{4.5-3.6}{4.5} \times 0.3 \end{cases}$$

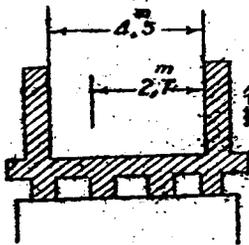
$$\text{省負擔額} = \begin{cases} \text{工費} \times \frac{3.6}{7.0} \times 0.5 \\ \text{工費} \times \frac{4.5-3.6}{7.0} \times 0.3 \\ \text{工費} \times \frac{7.0-4.5}{7.0} \times 0.0 \end{cases}$$

1.3m未満の車輛を運轉する場合

圖-13

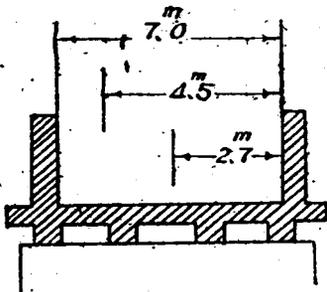


省負擔額 = 工費 × 0.5



$$\text{省負擔額} = \begin{cases} \text{工費} \times \frac{2.7}{4.5} \times 0.5 \\ \text{工費} \times \frac{4.5-2.7}{4.5} \times 0.3 \end{cases}$$

圖-14



$$\text{省負擔額} = \begin{cases} \text{工費} \times \frac{2.7}{7.0} \times 0.5 \\ \text{工費} \times \frac{4.5-2.7}{7.0} \times 0.3 \\ \text{工費} \times \frac{7.0-4.5}{7.0} \times 0.0 \end{cases}$$

●補強の場合

省負擔額 = 工費 × 0.5

(11) 伏樋其他

1 伏樋、暗渠

道幅4.5m迄省負擔額 = 工費 × 0.5

$$\text{道幅6.5m迄省負擔額} = \begin{cases} \text{工費} \times \frac{4.5}{6.5} \times 0.5 \\ \text{工費} \times \frac{6.5-4.5}{6.5} \times 0.3 \end{cases}$$

道路の擴築に伴ふ場合は道路幅員擴築工費と一括同率とす。

2 敷砂利(路面整理を含む)

省負擔額 = 工費 × 0.5

(12) 監督雜費工費

分擔額の比に依る

(13) 隧道改築又は新設

1.8m以上の車輛を運轉する場合

省負擔額 = 工費 × 0.5

圖-15



$$\text{省負擔額} = \begin{cases} \text{工費} \times \frac{4.5}{7.0} \times 0.5 \\ \text{工費} \times \frac{5.5-4.5}{7.0} \times 0.3 \\ \text{工費} \times \frac{7.0-5.5}{7.0} \times 0.0 \end{cases}$$



圖-16



1.8m未満の車輛を運轉す

省負擔額 = 工費 × 0.5

$$\text{省負擔額} = \begin{cases} \text{工費} \times \frac{3.6}{7.0} \times 0.5 \\ \text{工費} \times \frac{5.5-3.6}{7.0} \times 0.3 \\ \text{工費} \times \frac{7.0-5.5}{7.0} \times 0.0 \end{cases}$$



備考 隧道内の路面幅員は次の通りとす。

(ハ) 側溝に蓋をなすこと能はざる場合

(イ) 潤滑に耐力充分なる側壁及蓋を有する場合

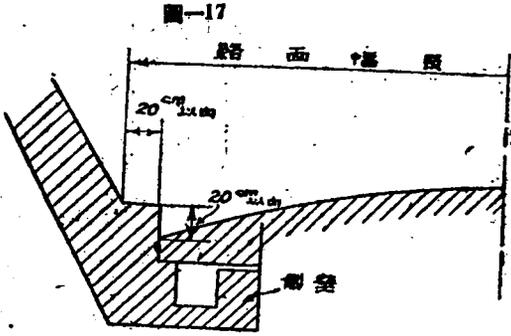
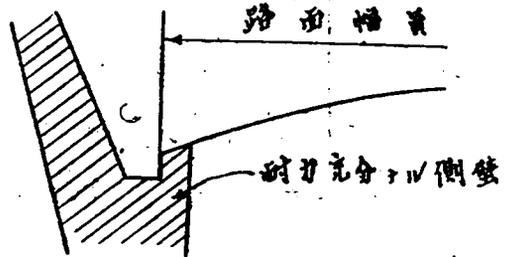


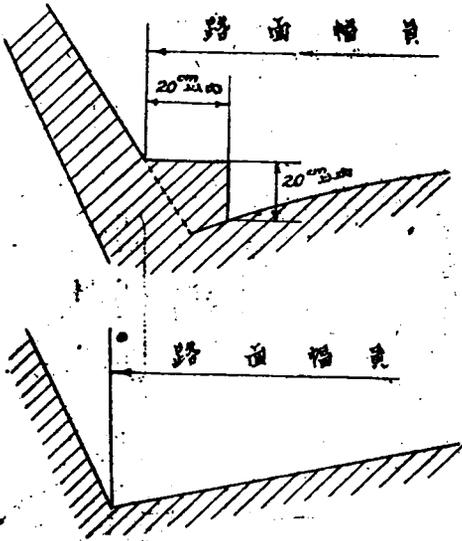
圖-19



(ロ) 側溝なき場合

(側溝なきもの維持上支障なき場合に限る)

圖-18



現在側溝に蓋なき場合と雖も蓋をなすこと可能なる場合の分擔金算出の基礎となる路面幅員は蓋を有するもとして(イ)に依ることを得るものとす。

本分擔要項(1)の道路幅員擴張又は附替の算式の適用に關し現在道路幅が規格の最小限度以上の區間と以上ある區間と交互にある場合は施工すべき工事費を前記區間各々の總延長の比に按分の上A及びBによりて夫々分擔額を算出す。

圖-20 幅員擴張

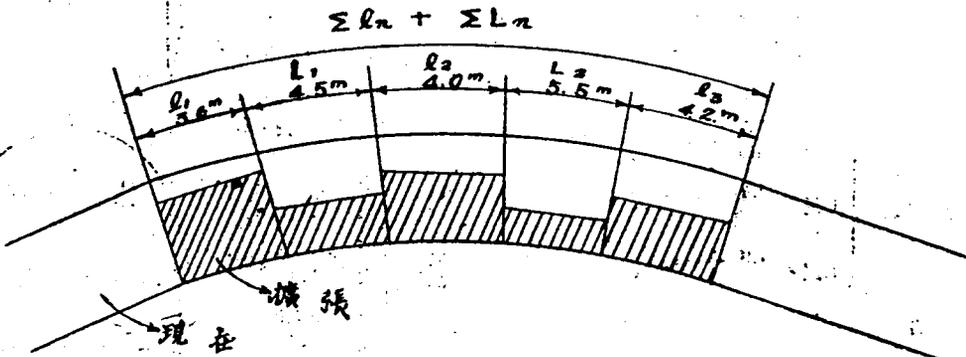
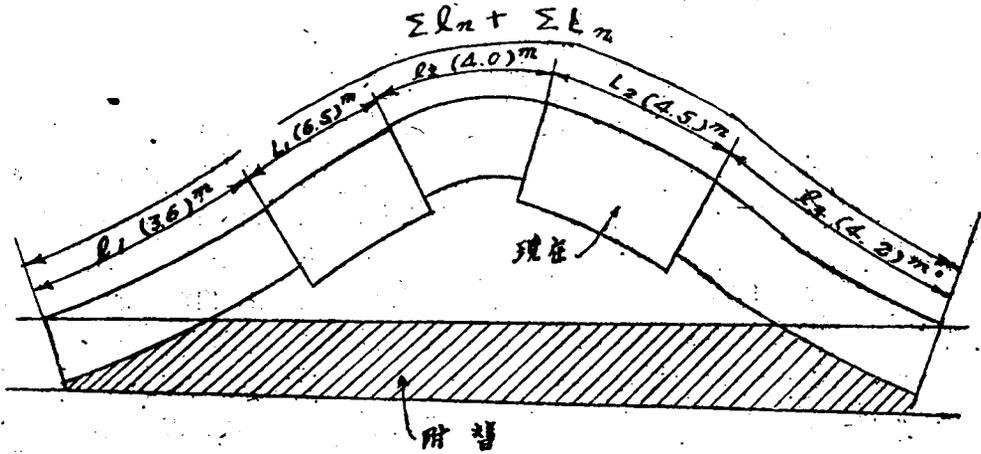
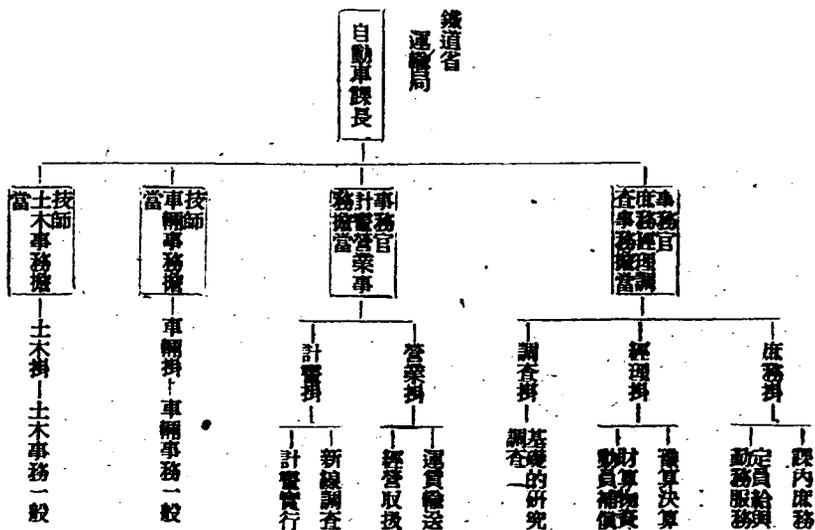


圖-21 附替



省負擔額 =
$$\begin{cases} Zln \text{ に対しては施工すべき工費を } \frac{\Sigma ln}{\Sigma ln + \Sigma Lm} \text{ に分ちBより算出す} \\ Zln \text{ に対しては施工すべき工費を } \frac{\Sigma ln}{\Sigma ln + \Sigma Lm} \text{ に分ちBより算出す} \end{cases}$$

分擔金算出の基礎となる道路幅員の規格の最小限度と 道路の場合は總幅員3.6mを謂ふ。
 は待避所に關係なく幅員 1.8m 以上の車輛を運轉する道 (11) 項第二號の敷砂利とは在來路面に撒布する補修
 路の場合は總幅員4.5m 幅員1.8m 未満の車輛を運轉する 砂利を謂なり



第五、道路事務組織

鐵道省が道路事務に關し如何なる組織を有して居るかを見るに運輸局自動車課長の下に土木事務擔當の技師1名、技手1名、補助員若干名を置いて道路事務を含む土木事務一般を擔當せしめて居る(別表参照)

地方の各鐵道局自動車課に於ては土木事務機構を有せず工務部保線課内に自動車經費を以つて支拂する職員を置いて道路關係及施設の土木關係業務を擔當せしめて居るものゝ如くである。

第六、結 言

自動車に於ける道路對策は上述によつて少しく明になつたが筆者の企圖せる各地方鐵道が分擔金を局算出すべき基礎調査其他土木關係事務執行に對する施設規模の研究は文献の據るもの未だ見當らざるを以つて詳細に述ぶるを得ざるに終つた他日之が研究調査を俟つて完成したい。

嗣つて滿鐵の擔當する國營自動車の道路施設を見るに

未だ満足すべき状態に至つて居らざる如く思はるのみならず道路管理官廳の改修維持の施設も完きを得て居るは言ひ難く建設せられたる道路もその或るものは荒廢委ねらるゝ實狀にある、而も國際狀勢は我滿洲國道路問題研究に一日の餘安も許さない。

道路の維持修繕は如何なる状態に於てなさるべきかは他日公布するゝ道路法により明にさるゝ所なるも或は交通業者より損傷負擔金を徵集して國家に於て執行べしと言ひ又或人は維持修繕の委員會を提唱し又他のは燃料に對する課税及通行税を以つて維持費を補給せしと稱し道路公債道路彩票案等を研究しつゝあるやに其の何れが現在の滿洲國に於ける實狀に適するや比較検討すべきものがあるが何れにもせよ滿洲國內に於る諸種の特異性を充分研究し慎重に根本方針を樹立して之が對策を急速に具體化實現せしむべき段階に至つて居るものゝ如くである。 以 上