

参 考 資 料

第十九卷第一號 昭和八年一月

國 有 鐵 道 簡 易 線 建 設 規 程

本規程は第十六卷第七號所載國有鐵道建設規程を昭和 7 年 5 月鐵道省令第七號並に同年 9 月省令第十一號により次の通り改正し而して同年 5 月鐵道省令第八號及同年 9 月第十二號並に鐵道省告示第三百七十六號によりて定められたものである。

- 第一條 に次の一號を加へ第一號を第二號に、第二號を第三號に改む
一 丙線中特に簡易なる構造の鐵道にして別に定むる規程に依るとき
- 第二條 本規程の適用に關し線路區間を甲線、乙線及丙線の三種に區別す
前項の線路區間の種別は別表に依る
線路區間種別表を次の如く改む (附表参照)
第三圖 (附圖第三) を別圖 (附圖第一参照) の如く改む

- 第一條 國有鐵道簡易線の線路及車輛の構造は本規程の定むる所に依る
- 第二條 本規程に規定せざる事項は國有鐵道建設規程中丙線に對する規定に依る
- 第三條 本規程を適用する線路區間は別に之を定む
- 第四條 本線路に於ける曲線の半徑は百六十米以上たることを要す
前項の半徑は分岐に附帶する場合に於て百米迄之を縮少することを得
停車場に於ける本線路にして乗降場に沿ふ部分の曲線の半徑は二百米以上たることを要す
- 第五條 本線路に於ける勾配は千分の三十五より急ならざることを要す
曲線補正は之を爲さざることを得
停車場に於ける本線路の勾配は其の本線路の最端轉轍器 (最端轉轍器外が下り勾配なる場合には之より外方十米の箇所) の間及列車の停止區域に於て千分の三・五より急ならざることを要す但し車輛の解結を爲さざる本線路にして列車の發着に支障なき場合は千分の十五に到ることを得
側線の勾配も亦千分の三・五より急ならざることを要す但し車輛を留置せざる側線は之に依らざる事を得
- 第六條 本線路に於ける軌道の負擔力は最大軸重十一噸、最小軸距千五百耗の機關車が重連して列車を牽引する場合直線に於て一時間四十五杆の速度の運轉に耐ふるものなることを標準とす
前項の負擔力は運轉車輛の重量其他線路の狀況に依り之を増減することを得
- 第七條 軌條は三十疋軌條の百分の八十の強度を有するものたることを標準とす
〔註〕 本條の規定は三十疋古軌條の利用を考慮したるものにして新軌條を使用する場合には三十疋軌條を採用すべきものとす
- 第八條 道床の厚は枕木下面より施工基面迄百二十耗を下らざることを要す但し地盤の支持力大なる場合は百耗迄之を減ずることを得
- 第九條 築堤又は切取に於ける施工基面の幅 (側溝を除く) は軌道中心より外縁迄一米九以上たることを要す前項の幅は道床の幅其他線路の狀況に依り相當之を擴大することを要す
- 第十條 本線路に於ける橋梁の負擔力は國有鐵道建設規程第三圖 (附圖第一) に示す標準活荷重 KS-10 に依るものたることを標準とす
前項の負擔力は特に必要ある場合に於ては同圖に示す KS-12 に依るものとす

第十一條 停車場に於ける列車の發着する本線路の有効長は八十米を標準とす

第十二條 旅客を取扱ふ驛には乗降場、待合所、便所等の設備を爲すことを要す

荷物を取扱ふ驛には必要ある場合に限り荷物積卸場、荷物庫等の設備を爲すものとす

〔註〕 簡易なる驛設備の例示圖附圖第二參照

第十三條 乗降場及荷物積卸場の縁端より軌道中心迄の距離は一米五六たることを要す

前項の距離は曲線に沿ふ乗降場及荷物積卸場に於ては曲線半径八百米より大なる場合に於ても國有鐵道建設規程第十九條に準じ之を増すことを要す

乗降場の幅は兩面を使用するものは三米以上其の他のものは一米五以上たることを要す

乗降場及荷物積卸場の高は軌條面より六百六十糎とす

乗降場に在る柱類と乗降場縁端との距離は一米以上たることを要す

乗降場に在る本家、跨線橋口、地下道口、待合所、便所等と乗降場縁端との距離は一米五以上たることを要す

第十四條 本線路は停車場又は信號所に於て相當の保安設備ある場合を除き本線路又は他の鐵道、軌道と平面交叉を爲すことを得ず但し他の鐵道、軌道が人力又は馬力を動力とする場合に於て相當の保安設備を爲したるときは此の限に在らず

〔註〕 本條但書の相當の保安設備とは門扉又は警報装置の如きものを謂ふ

第十五條 列車の行進を爲す停車場には場内信號機を設くることを要す

上下列車に對する場内信號機は之を同一柱に設くることを得

第十六條 出發信號機、閉塞信號機、入換信號機及誘導信號機は之を設けざるを通例とす

第十七條 場内信號機及掩護信號機の信號現示を其の防護區域外二百米以上の距離に於て列車より認識すること能はざる場合は該信號機の前方相當の距離に於て遠方信號機を設くることを要す但し上り勾配線にして其の必要を認めざる場合は之を設けざることを得

第十八條 相互關係を有する常置信號機及轉轍器は聯動の裝置と爲すことを要す但し本線路に關せざるもの、常時鎖錠せらるる轉轍器、列車對向通過の際取柄を支持する轉轍器、發條轉轍器及背向轉轍器に付ては之に依らざることを得

第十九條 機關車（炭水車を含む）は之を二輛連結し長一米に付四噸の等布活荷重を牽引する場合に軌道に對し第六條の負擔力、橋梁に對し第十條の負擔力より大なる影響を與へざるものたることを要す

第二十條 機關車の車輪一對の軌條に對する壓力は停止中に於て十一噸以下たることを要す

前項の壓力の限度は特に必要ある場合に限り軌道及橋梁の負擔力の範圍内に於て之を増減することを得

第二十一條 客貨車の車輪一對の軌條に對する壓力は停止中に於て十二噸以下たることを要す

（法規工事第六章國有鐵道建設規程の次）

附 則（昭和七年九月鐵道省令第十二號）

本令の適用に當たり機關車の運用上直に第二十條の規定に依り難き場合は當分の内軌道及橋梁の負擔力の範圍内に於て當該條項の制限を超過することを得

當該線路に國有鐵道建設規程第五十六條に規定する車輛限界に近き大さの車輛を運轉する時期迄は乗降場及荷物積卸場の縁端と車輛の踏設又は床との空隙を小ならしむる爲一時第十三條第一項に規定する距

離を最小一米四迄縮小するものとす

(法規工事第六章國有鐵道建設規程ノ次)

附表 線路區間種別表

一 甲 線

線路名稱	區	間	
東海道線	東海道本線	東京—神戶間 濱—櫻木町間 横吹—田—梅田間	特別の線路 左の區間中常時急行 旅客列車を運轉する 線路 東京—國府津間 國府津—熱海間 沼津—垂井間 關ヶ原—神戶間
	橫須賀線	大船—橫須賀間	
	熱海線	國府津—熱海間	
北陸線	北陸本線	米原—敦賀間	特別の線路 左の區間中常時急行 旅客列車を運轉する 線路 神戶—明石間
中央線	中央本線	東京—八王子間 新宿—飯田町間	
山陽線	山陽本線	神戶—下關間 岩德東線	
關西線	岩德西線	櫛ヶ濱—周防花岡間	特別の線路 左の區間中常時急行 旅客列車を運轉する 線路 東京—大宮間
	城東線	天王寺—大阪間	
東北線	東北本線	東京—青森間 日暮里—尾久—赤羽間	特別の線路 左の區間中常時急行 旅客列車を運轉する 線路 東京—大宮間
	山手線	赤羽—品川間 池袋—田端間	
	常磐線	日暮里—岩沼間	
	高崎線	大宮—高崎間	
	總武線	總武本線	
鹿兒島線	鹿兒島本線	門司—鳥栖間	特別の線路 熱海—沼津間
	熱海線	熱海—沼津間	
	岩德線	岩國—周防—花岡間	

二 乙 線

線路名稱	區	間			
東海道線	東海道本線	鶴見—橫濱—港間 東灘—神戶—港間 品川—汐留間 目黒—川—鶴見間 川崎—濱川—崎間 江尻—清水—頭間 名古屋—堀川—口間 八幡—白鳥—間 稻澤—名古—屋間 梅小路—丹波—口間 吹田—神崎—間 小野—濱—湊—川間	貨物線 貨物線		
		橫濱線		東神奈川—八王子間	
		西成線		大阪—櫻島間	
		福知山線		神崎—福知山間	
		北陸線		北陸本線	敦賀—直江津間 敦賀—敦賀港間
		中央線		中央本線	八王子—名古屋間
		篠ノ井線		鹽尻—篠ノ井間	

山陽線	山陽本線(廣島—宇品間) 播但線(姫路—和田山間) 宇野線(岡山—宇野間) 三吳線(三原—竹原間) 吳線(海田市—吳間) 山口線(小郡—石見益田間) 美禰線(正明市—宇田鄉間) (正明市—阿川間)
山陰線	小串線(幡生—阿川間) 山陰本線(京都—須佐間) 舞鶴線(綾部—新舞鶴間) 大社線(出雲—今市大社間)
關西線	關西本線(名古屋—湊町間) (今宮—大阪港間) 參宮線(龜山—鳥羽間) 草津線(拓植—草津間) 奈良線(木津—京都間) 片町線(木津—片町間) (放出—吹田間) (巽—淀川間) (放出—正覺寺間) 紀勢西線(和歌山—南部間)
東北線	東北本線(浦町—青森操車場—青森間) (日暮里—尾久間廻送線) (日暮里—田端間貨物線) 山手線(池袋—田端間貨物線) 常磐線(田端—三河島間) (隅田川支線) (南千住—隅田川間) 兩毛線(小山—高崎間) 上越線(高崎—宮內間) 水戸線(小山—友部間) 日光線(宇都宮—日光間) 鹽竈線(岩切—鹽竈間)
磐越線	磐越西線(郡山—新津間)
奥羽線	奥羽本線(福島—青森間) (瀧内—青森操車場間)
羽越線	羽越本線(新津—秋田間)
信越線	信越本線(高崎—新潟間)
總武線	總武本線(千葉—銚子間) (總戶—小名木川間) (新小岩—金町間) 房總線(千葉—大網—勝浦—蘇我間) 成田線(佐倉—我孫子間)

鹿兒島線	鹿兒島本線(鳥 栖—鹿兒島間)
	肥 薩 線(隼 人—鹿兒島間)
長 崎 線	長崎本線(鳥 栖—長崎港間)
	有 明 線(肥前山口—肥前濱間)
	佐世保線(早 岐—佐世保間)
日 豊 線	日豊本線(小 倉—大 分間)
筑 豊 線	筑豊本線(若 松—飯 塚間)
	伊 田 線(直 方—伊 田間)
	上山田線(飯 塚—上山田間)
函 館 線	函館本線(函 館—旭 川間)
	手 宮 線(南小樽—手 宮間)
室 蘭 線	室蘭本線(長萬部—岩見澤間) (東室蘭—室 蘭間)
	夕 張 線(追 分—夕 張間)
宗 谷 線	宗谷本線(旭川—幌延—稚内港間)
其 他	東海道本線(大 崎—蛇 窪間) (宮原操車場廻送線)
	西 成 線(梅 田—福 島間)
	片 町 線(放出—正覺寺間, 分岐點—平野間)
	總武本線(小名木川—越中島間)
	萩 線(須 佐—宇田郷間)
	紀 勢 線(南 部—田 邊間)
	三 吳 線(竹 原—吳 間)
	有 明 線(肥前濱—諫 早間)
	下 田 線(熱 海—伊 東間)

三 丙 線

前二號以外の線路區間

●國有鐵道簡易線建設規定を適用する線路區間 (昭和七年九月鐵道省告示第三百七十六號)

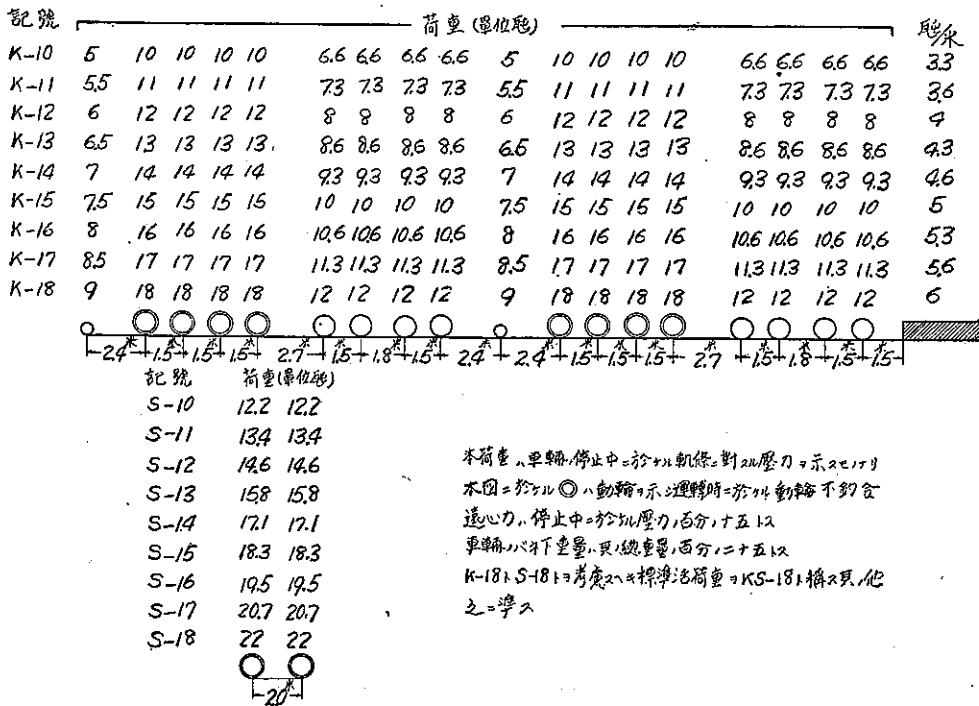
線路名稱	區 間
東 海 道 線	有 馬 線(三 田—有 馬間)
中 央 線	大 糸 南 線(信濃大町—神城間)
山 陰 線	若 櫻 線(郡 家—若 櫻間)
	倉 吉 線(上 井—倉 吉間)
	三 江 線(石見江津—石見川越間)
關 西 線	名 松 線(松 坂—家 城間)
東 北 線	烏 山 線(寶積寺—烏 山間)
	川 俣 線(松川—岩代川俣間)
磐 越 線	會 津 線(會津若松—會津柳津間) (西 若 松—上 三 寄間)
羽 越 線	赤 谷 線(新發田—赤 谷間)
信 越 線	魚 沼 線(來迎寺—小千谷間)
總 武 線	木 原 線(大 原—大多喜間)
	久 留 里 線(木更津—久留里間)
鹿 兒 島 線	宮 之 城 線(川内町—宮之城間)
	指 宿 線(西鹿兒島—五位野間)
	山 野 線(栗 野—山 野間)

豐	肥	線	高 森 線(立 野—高 森間)
日	豐	線	妻 線(廣 瀬—杉 安間)
函	館	線	瀬 棚 線(國 籠—今 金間)
			幌 加 內 線(深 川—添牛內間)
日	高	線	日 高 線(佐 堀太—靜 內間)
留	萌	線	札 沼 北 線(石 狩沼田—中 德富間)
名	寄	線	渚 滑 線(渚 滑—北 見瀧ノ上間)
網	走	線	湧 別 線(中 湧別—下 湧別間)
			相 生 線(美 幌—北 見相生間)
其	他		山 田 線(宮 古—山 田間)
			雨 龍 線(添牛內—雨 龍間)
			會 津 線(上 三寄—田 島間)
			輪 島 線(穴 水—輪 島間)
			越 美 線(北 濃—福 井間)
			大 川 線(薩 摩大口—宮 之城間)
			瀬 棚 線(今 金—瀬 棚間)
			三 江 線(石 見川越—三 次間)
			大 糸 線(神 城—糸 魚川間)
			木 次 線(落 合—木 次間)
			木 原 線(久 留里—大 多喜間)
			名 松 線(名 張—家 城間)
			小 海 線(小 海—小 淵澤間)
			札 沼 線(札 幌—中 德富間)
			指 宿 線(五 位野—指 宿間)
			信 樂 線(貴 生川—加 茂間)
			水 俣 線(山 野—水 俣間)
			阿 仁 合 線(鷹ノ 巢—阿 仁合間)
			日 中 線(喜 多方—日 中間)
			大 近 線(大 洲—近 永間)
			小 萩 線(小 郡—萩 間)
			白 杵 線(白 杵—三 重間)
			標 津 線(厚 床—標 津間)
			內 海 線(內 海—志 布志間)
			佐 久 間 線(二 俣—佐 久間間)
			日 高 線(靜 內—浦 河間)
			遠 別 線(下 沙流別—遠 別間)
			明 知 線(大 井—明 知間)
			本 郷 線(廣 島—本 郷間)
			日ノ 影 線(延 岡—日ノ 影間)
			北 興 濱 線(濱 頓別—枝 幸間)
			江 差 線(木 古內—江 差間)
			南 谷 線(倉 吉—南 谷間)
			南 興 濱 線(興 部—雄 武間)

- 今福線(濱田—今福間)
- 蕨野線(山田—蕨野間)
- 萱野線(宇土—萱野間)
- 釜石線(花巻—釜石間)
- 矢島線(前郷—矢島間)
- 宇和島線(宇和島—近永間)
- 古江線(志布志—古江間)
- 長倉線(長倉—大子間)
- 牟岐線(羽ノ浦—牟岐間)
- 宮原線(森—宮原間)
- 西湧網線(中湧別—中佐呂間)
- 東湧網線(網走—常呂間)
- 福山線(木古内—福山間)
- 椋見線(大垣—椋見間)
- 奥名田線(小濱—奥名田間)
- 鶴ヶ岡線(殿田—鶴ヶ岡間)
- 小宮線(小林—宮崎間)

(法規工事第六章國有鐵道簡易線建設規程の次)

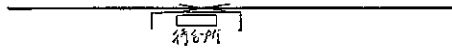
附圖第一 標準活荷重



附圖第二 簡易なる驛設備例示圖

一、列車ノ行違ハキ場合

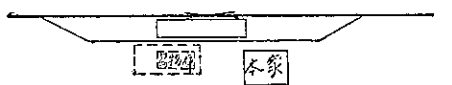
(イ) 乗降場ニ待合所ノアルモノ(駅員ノ配置セズ)



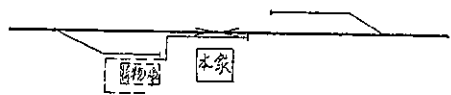
(ロ) 乗降場及本家アルモノ(取扱貨物少量)



(ハ) 貨物線ヲ廻線トシアルモノ

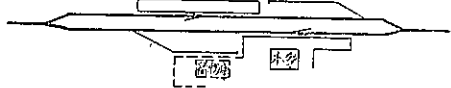


(ニ) 貨物線ヲ廻線トセザルモノ



二、列車ノ行違アル場合

(イ) 相對式



(ロ) 島式

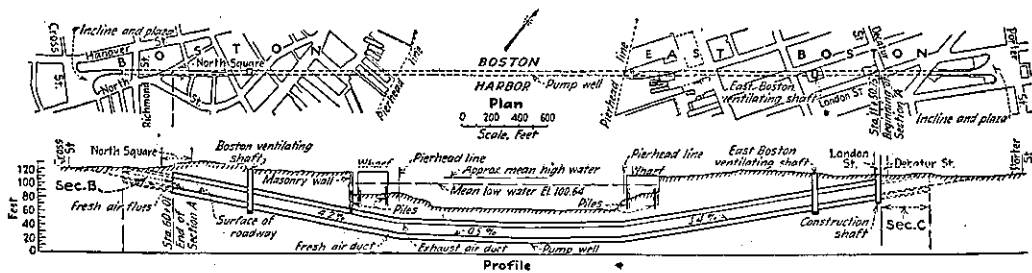


ボストン・イーストボストン間水底隧道工事

(Boston—East Boston Vehicle Tunnel, Design and Construction, Engineering News-Record, June 30, & July 14, 1932)

概要 此隧道はボストン港底を貫き延長 5 635 呎、2 車道路 (two lane) の單一隧道であつて、両端の取付の斜道を加へると 6 150 呎となる。然し切取施工後埋戻しする部分がボストン側に 435 呎、イースト・ボストン側に 350 呎あるから隧道の實延長は 4 850 呎でトンネルの外徑は 31 呎である(第一圖参照)。

第一圖 ボストン・イーストボストン間水底隧道の平面圖及縦斷面圖



埠頭限界線 (pierhead line) では平均水位以下隧道頂部に至る深さは 50 呎に達して居る。土被りは大部分充分であつたが唯 2 箇所で粘土層を淺く敷く必要があつた。