

漫 録

時勢に後れたるが故に



玉 藻 生

輓近に於ける道路の老衰は、高速度交通機關の發達に基
因する。この老衰から逃れようとするには、どうしても若
返り法を、講ぜねばならぬ。改良工事なる、最良の若返り
法があることは、道路の管理者、百も二百も承知はすれど
懐工合が悪いので、思ふ様にならぬと、云ふて、老衰の原
因たる交通機關は、日に月に、前後の考もなく發達して來
る、進むものと、止るものとの間には、刻々隔りを生じ、

遂には救ふ可らざる症狀を呈することになる。不得止一時
の彌縫療法を施して、一安心しようとする、これが所謂道
路補修工事と、稱するもの、即待避場の設置、突角の剪除
急勾配の緩和等であるが、これさへ、充分には行へず、衰
弱は日に月に加り行く。

××××××××

一つこの老衰が齎す損失を、推算して見よう。我が香川

縣の國道府縣道は、路線數一二六線、延長二九三里三五町
 内車馬の交通に堪ゆると認むるもの二七七里二二町で、其
 幅員によつて、分別すると

種別

延長

幅員二間半以上三間未滿ノモノ 二五里二六町
 幅員二間以上二間半未滿ノモノ 一六七里三〇町
 幅員一間五分以上二間未滿ノモノ 六七里一六町

幅員四間以上ノモノ
 幅員三間以上四間未滿ノモノ

九里一町
 七里二一町

となる。この道路全部に涉つて、自動車交通はないが、路
 幅の不充分なる爲め、自動車が固有の速力を出す能はざる
 により生ずる、時間の損失を比較すると

等級 符號	路種	幅類	延長	車馬ノ通行スル國 府縣道ノ全長ニ對 スル割合	路幅ニ依ル自動車 ノ駛行速度	路幅二間半(甲)ヲ 標準トシタル速力 ノ比
甲	四間以上	以上	九、〇一 里丁	〇、〇三三	二五哩	
乙	三間以上 二間半以上	三間未滿 二間未滿	七、三 二五、三六	〇、〇三二 〇、〇九三	二〇哩 一八哩	一、〇〇
丙	二間以上 一間五分以上	二間未滿 二間未滿	一七、七、三〇 空、二六	〇、〇六五 〇、〇三三	一五哩 一二哩	〇、〇七
計			二七、三三	一、〇〇〇		

地方の道路では、二間半以上三間未滿が、先づ上等の道
 路だから其の種類を甲とし、以上の種類は、問題外に祭
 り込み、前表の如く、等級符號を附けることにした。

彼様な結果になる。そこで管内全部に涉つて、勾配の急
 なるもの、屈曲甚しく、交通上支障不尠箇所を求めて見る
 と、前者十五分ノ一より急なる箇所六二箇所、後者は其數

實に六八三個所を算する。この不良個所並に幅員狹隘の場所とが、所謂手術を必要とする患部だ。

較して見ると

今各路幅に於ける、自動車駛行一里當の所要時間を、比

等級 符號	路幅	單ナル走		行交ニ方リ		屈曲箇處除行同		急坂路昇降ニ損		計	所要時間 ノ比較
		壹里ニ付 行時間	交同數時	一里當行一回當 間	轉ニ費ス時間 曲平均當數當時間	昇	降				
甲	四間以上	五、五二	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	五、五二	一、〇〇
	三間以上四間未滿	七、三二	〇	〇	二、〇〇	〇、一〇	〇、一〇	〇、一〇	〇、一〇	八、三二	一、〇〇
	二間半以上三間未滿	八、〇八	〇	〇	二、二八	〇、二〇	〇、一〇	〇、一〇	〇、一〇	一三、〇〇	一、〇〇
乙	二間以上二間半未滿	九、四六	〇	〇	二、七六	〇、三〇	〇、二〇	〇、二〇	〇、二〇	一七、一〇	一、三三
	一間三分以上二間未滿	一三、一三	〇	〇	三、〇〇	一、三〇	〇、二〇	〇、二〇	一、一〇	三三、四三	一、五五

自動車の働程は一日十時間と假定し、内一時間晝食と休憩に要すると、正味九時間働きとなる、それに十里毎に三分の積卸時間ありと、するときは、一日に駛行し得る里程は、二十七里となる。仍て、甲に比較し、乙、丙の時間の

等級 符號	路幅	一里一臺當		一日一臺當		一日管内全自動車 (一七四臺)當		一箇年管内全自動車 (一七四臺)當	
		損失時間	〇	損失時間	〇	損失時間	〇	損失時間	〇
甲	二間以上三間未滿	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
	二間以上二間未滿	四、一〇	〇	一、四〇	〇	三、一〇	〇	三、一〇	〇
	一間五分以上二間未滿	六、四二	〇	四、二二	〇	七、五二	〇	七、五二	〇

管内に於ける自動車總數(現在數)二一八臺の八割即一七四臺を、自動車總數と見做し、一ヶ年の就業日數を、三〇〇日とし、これを一ヶ年の日數として、計算す。

然して實際乙及丙の道路の道路延長割合は、乙は全延長の六割〇五、丙は全延長の二割四三であるから、乙に於ける時間の損失は、前記損失の六割〇五、丙は同様前掲損失の二割四三に當る即

$$\begin{aligned} \text{乙} \dots & 99,615 \text{ 時} \times 0.605 = 60,267 \text{ 時} \\ \text{丙} \dots & 227,853 \text{ 時} \times 0.243 = 55,368 \text{ 時} \end{aligned}$$

計 115,635(時)

となる。而して自動車の不動經費は、

運轉手給料及賞與	年	一、一〇〇圓
運轉助手給料及賞與	同	六〇〇圓
車輛原價銷却並 原價に對する利子	同	一、二〇〇圓
公 設	同	一〇〇圓
計	同	三、〇〇〇圓

を要する。そこで一ヶ年就業日數を三〇〇日として、計算

すると一日十圓に相當し、一日の操業時間を、十時間とすれば、一時間當一圓に相當する、依て前掲損失時間に對する損害は、實に一一五、六三五圓と云ふ巨額に達するのである。

一ヶ年に於ける、自動車のみの損失額さへ、以上の數字が算出される、道路の古くからの買客たる、牛馬車を同一筆法で調査すると、現れる損失額は勿驚一ヶ年二、〇〇〇、〇〇〇圓を突破することになる。僅か一縣、而も小さな縣に於てさへ右様の結果だ。

「困ります、道路が悪くてね」と過してゐる間に、「先立つものは金」で餘義なく、現狀に甘じてゐる間に、多額の寶が烟と消へてゐるのだ。これを全國的に探求すれば、等閑に附する能はざる、數字が算盤上に現れよう。

恐るべき道路の老衰。時代に後れたるが故にこの悲哀を味ふ。若返り法の施行が急務中の急務だ。交通機關に追隨せずに、交通機關が息せき追つて來る様に、早く爲したいものだ道路の爲めにいふ、國の爲めに——。