

八、澎湖廳に於ける並木

當廳下では、毎年半歳に亘る猛烈な季節風の影響で、街路樹に成効したものは殆んどないと云つてゝよいが、馬公市街の内部で季節風を遮断する或る部分に僅かであるが榕

樹を植ゑて居る。然し之も其の大部分は毎年特別な防風施設をして居るやうなことであつて、多大の経費をかけて之が生育の助長に努めて居るやうな有様である。

— 未完 —

道路改良の經濟的效果に就て (三)

守屋 秋太郎

目次

序論

- 一、(兵庫縣) 二號國道 自大阪府界(阪神國道)至神戸市
- 二、(滋賀縣) 同 甲賀郡山内村地内(鈴鹿峠)
- 三、(岐阜縣) 八號國道 自岐阜市(岐垣國道)至大垣市
- 四、(山梨縣) 同 自南都留郡船津村至東八代郡金生村
- 五、(群馬縣) 九號國道 自高崎市(以上九月號)至前橋市
- 六、(京都府) 府縣道 久多京都線
- 七、(兵庫縣) 府縣道 伊丹尼崎港線

- 八、(埼玉縣) 府縣道 忍松山線
- 九、(千葉縣) 府縣道 吉田大和田線
- 一〇、(青森縣) 府縣道 弘前鱒澤線
- 一一、(福井縣) 府縣道 米ノ浦武生線
- 一二、(鳥根縣) 府縣道 今市杵築線
- 一三、(岡山縣) 府縣道 岡山西大寺線
- 一四、(徳島縣) 府縣道 立江日和佐線
- 一五、(高知縣) 府縣道 宿毛宇和島線
- 一六、(熊本縣) 府縣道 宇土網津線(以上十月號)

| | | |
|-----------|------|---|
| 一七、(熊本縣) | 二號國道 | 自飽託郡川尻町 至八代郡太田郷村 |
| 一八、(同) | 府縣道 | 人吉日奈久線 |
| 一九、(同) | 府縣道 | 隈庄出水町線 |
| 二〇、(同) | 府縣道 | 木山植木線 |
| 二一、(同) | 府縣道 | 河内植木線 |
| 二二、(宮崎縣) | 三號國道 | 自宮崎市橋通五丁目 至同市中村町二丁目 |
| 二三、(同) | 同 | 自東臼杵郡岩脇村大字幸脇字幸本 至兒湯郡美々津町大字高松字上町 (以上本月號) |
| 二四、(同) | 同 | 自東諸縣郡高岡町大字浦之名字小崎 至同 郡同町大字浦之名字山下 |
| 二五、(同) | 府縣道 | 宮崎熊本線 |
| 二六、(同) | 府縣道 | 椎葉細島港線 |
| 二七、(和歌山縣) | 府縣道 | 父鬼名手線 |
| 二八、(同) | 府縣道 | 龍神南部線 |
| 二九、(同) | 府縣道 | 川上御坊線 |
| 三〇、(大阪府) | 二號國道 | 自大阪市旭區内代町 至大阪府北河内郡樟葉村(京都府界) |
| 三一、(同) | 同 | 自大阪市此花區上福島中五丁目 至同市西淀川區佃町(兵庫縣界) |
| 三二、(同) | 府縣道 | 神國道) |
| 三三、(同) | 府縣道 | 大阪池田線 |
| 三四、(同) | 府縣道 | 大阪枚岡線 |
| 三五、(同) | 府縣道 | 大阪奈良線 |
| | 府縣道 | 天王寺堺線 |

(未完)

(一七)

| | |
|---------|---------------------------|
| 路線名 | 國道二號線 |
| 改良區間 | 自熊本縣飽託郡川尻町 至同 縣八代郡太田郷村 |
| 延長 | 二〇、三二〇米 |
| 有効幅員 | 七・五米 |
| 路面構造 | 砂利道 |
| 工費 | 六八三、三〇〇圓 |
| 竣功年月 | 昭和十年三月 |
| 改良に因る効果 | |

(一) 運賃の低下に因る利益

一ヶ年 四六、六七〇圓

算出の基礎

イ、米麥運賃低下 二〇、〇一〇圓

沿道關係町村に於ける米麥年産高は、米二二・五、三
七〇石、麥一〇八、二九〇石にして、その内本國道を
利用して搬出されるものは米六七、六〇〇石、麥三二、
四八〇石なるが本國道の改修に因りその運賃は米麥と

も石當り二〇錢の低下をみるに至りたるため運賃輕減
二〇、〇一〇圓の利益となれり。

＊ (67,600 × 20 = 13,520圓)

※ (32,480 × 20 = 6,490圓)

ロ、藪運賃低下 七、〇二〇圓

沿道町村收藪量年一七、一五〇貫、國道を利用し
て搬出さるゝもの七〇、二九〇貫にして本國道の改修
に因り運賃貫當り一〇錢の低下をみるに至りたる爲め
一ヶ年運賃輕減七、〇二〇圓の利益となれり。

ハ、木炭搬出費の低下 三、八一〇圓

沿道町村に於ける木炭年生高は一、二七〇、〇〇〇貫
にして本國道改修に因り運賃貫當り一〇錢の低下をみ
るに至りたる爲め一ヶ年三、八一〇圓の利益となれ
り。

ニ、木材搬出費の低下 一、〇三〇圓

沿道町村に於ける木材年生高一七、三〇〇石にして
本道改修に因り運賃石當り二〇錢の低下をみるに至り

たるため此の利益一ヶ年一、〇三〇圓となれり。

ホ、肥料の購入運賃低下 一四、八〇〇圓

本道沿線町村に於ける肥料の一ヶ年消費量は一、八
五〇、〇〇〇貫にして、そのうち七四〇、〇〇〇貫は
本國道を利用して移入されるものなるが、本道路の改
修後は運賃石當り二〇錢の低下をみるに至りたるため
一ヶ年の利益一四、八〇〇圓となれり。

(二) 地價騰貴に因る利益 九四、五〇〇圓

土地價額の騰貴を一ヶ年の利益額として算定するこ
とは不可能な問題である。然しながら道路の改良に因
り沿道關係町村に於ける地價は必然的に騰貴をみるに
至るものである。従つて本國道改修後沿道町村に於け
る地價は次の如く騰貴せり。

| 宅地 | 二二、〇〇〇坪 | 平均坪當 | 三、〇〇〇圓 |
|----|---------|-------|--------|
| 田 | 四〇〇町步 | 平均一反當 | 五、〇〇〇圓 |
| 畑 | 一五〇町村 | 同 | 五、〇〇〇圓 |
| 山林 | 一〇〇町步 | 同 | 一、〇〇〇圓 |

其の他金額に算出し得ざる利益

一、幅員擴張、屈曲勾配緩和により交通量の増加と交通事故の防止

一、高速自動車の運轉可能となり主要部落間の連絡時間短縮（熊本市、八代町間に於て約四十分短縮）

一、諸車積載量の増大

(一八)

路線名

府縣道人吉日奈久線

改良區間

自熊本縣球磨郡一勝地村
至同縣同郡渡村

延 長

四二〇米（内橋梁延長一三二米七六）

有効幅員

五米五

路面構造

道路 砂利道
橋梁 七厘厚膠石鋪裝

工 費

一一五、八〇〇圓

竣功年月

昭和九年三月

改良に因る効果

(一) 橋梁架設に因り渡船賃不要となりたる利益

一ヶ年 一六、四二五圓

算出の基礎

球磨川を横斷せる本路線には從來橋梁の架設なくその渡川機關は之を賃取渡船に據るの外なく交通上に於ける障碍は非常なるものなりしが、道路改築に伴ひ橋梁の架設をみるに至りたる爲一日平均通行量人五〇〇人、自轉車四〇臺、自動車四〇臺、貨物自動車二〇臺荷馬車三〇臺に要したる渡船賃人二錢、自轉車五錢、自動車二〇錢、貨物自動車及荷馬車各五〇錢を節約し得るに至り次の如く一ヶ年一六、四二五圓の利益となれり。

一日平均通行量

通行種別 數量 渡船賃

人 五〇〇人 二錢 一〇・〇〇圓

自轉車 四〇臺 五錢 二・〇〇

自動車 四〇臺 二〇錢 八・〇〇

貨物自動車 二〇臺 五〇錢 一〇・〇〇

荷馬車 三〇臺 五〇錢 一五・〇〇

一日に受くる利益 四五・〇〇

$45,000 \times 365 = 16,425,000$ 圓

(一) 運賃の低下に因る利益

一ヶ年 二二、九六五圓

算出の基礎

イ、生鮎輸送運賃低下 二、〇〇〇圓

球磨郡に於ける生鮎捕獲量は昭和八年調に於て一ヶ

年一〇〇、〇〇〇貫にして本路線に依り輸送さるゝも

の一〇、〇〇〇貫なるが之が輸送は汽車便に依るより

改修後の本路線に因る時は貫當り二〇錢の運賃を節減

することを得る爲め此の利益二、〇〇〇圓となれり。

ロ、生魚類移入運賃低下 一、〇〇〇圓

芦北郡より本路線を利用し移入さるゝ生魚類は一ヶ

年二〇、〇〇〇圓にして(昭和八年調)橋梁架設に因

り運賃の輕減されたる利益を五歩として算定すれば

一、〇〇〇圓となれり。

ハ、木炭運賃低下 一五、六三二圓

球磨郡に於ける木炭の生産量は一ヶ年七、八一六、

二六五貫(昭和八年調)にして本路線を利用通過し芦

北郡、八代郡方面に輸送さるゝものをその一割、七八

一、六二七貫とし、之が運賃は橋梁架設に因り貫當り

二〇錢の輕減をみるに至りたる爲め此の利益一五、六

三二圓となれり。

$281,627 \times 0.02 = 15,632,540$ 圓

二、用材運賃低下 一、七四五圓

球磨郡に於ける用材生産高は年六九、八〇〇石にし

て、本路線を利用通過し芦北郡、八代郡方面に輸送さ

るゝものは五歩即ち三、四九〇石、之が運賃は橋梁架

設に因り石當り五〇錢の輕減をみるに至りたる爲之が

利益は一、七四〇圓となれり。

$3,490 \times 0.50 = 1,745,000$ 圓

ホ、農産物運賃低下 二、五八八圓

本郡に於ける農産物は年六、四七〇、〇〇〇圓にし

て本路線を利用し移出さるゝもの一二九、四〇〇圓な

り、橋梁架設の爲運賃二歩の輕減をみるに至りたる爲

め之が利益二、五八八圓となれり。

$$(129,400 \times 0.02 = 2,588 \text{圓})$$

(三) 乗合自動車路線開通に因る利益

一ヶ年 一、二二六圓

算出の基礎

橋梁架設に因り渡船交通の不便解消さるゝや自動車運輸の可能に伴ひ乗合自動車路線の開通をみるに至りたる爲め、従來汽車に依り連絡されたる球磨郡人吉町、芦北郡佐敷町の交通は乗合自動車を利用するに至れり、即ち右町間に於ける汽車及自動車の運賃を比較するに、

汽車賃 人吉町—佐敷町 一・二八〇^圓

乗合自動車 人吉町—佐敷町 一・〇〇〇

にして一人二八錢の運賃軽減をみるに至れり。

乗合自動車乗客數を一日平均一二〇人とすれば之が利益

一、二二六圓となれり。

$$(120 \times 0.28 \times 365 = 1,226 \text{圓} (40))$$

(四) 地價騰貴に因る利益 七、二〇〇圓

宅地 二、〇〇坪 平均坪當 三・〇〇 六、〇〇圓

田 10町歩 平均一反當 五・〇〇 五〇〇圓

畑 三町歩 同 10・〇〇 三〇〇圓

山林 四町歩 同 1・〇〇 四〇〇圓

右(一)、(二)、(三)の合計 四〇、六一六圓

其の他金額に算出し得ざる利益

一、球磨郡と芦北郡の主要部落連絡を一時間短縮し。

物資交易を迅速圓滑ならしめ農林産物の利用價値

を増大せしむ。

一、乗合自動車開通に依る沿道地方民の利便増大。

一、橋梁架設に因り洪水時に於ける交通杜絶の憂なく

客貨の輸送能力を増大し、兒童の通學便となる。

(一九)

路線名 府縣道隈庄出水町線

改良區間 自熊本市出水町

延 長 至同 市畫津町 三、八二〇米

有效幅員 五米五

路面構造 砂利道

工費 二六、五〇〇圓

竣工年月 昭和九年三月

改良に因る効果

(一) 農産物運賃の低下に因る利益

一ヶ年 八、五九〇圓

算出の基礎

イ、米麥の運賃低下 三、五五〇圓

沿道關係町村に於ける年産米麥數量は、米一五、〇

〇〇石、一三、五〇〇石にしてその内本路線を利用し

て搬出されるものは、米七、五〇〇石、麥六、五〇〇

石なるが本路線の改修に因りその運賃は石當り米三〇

錢麥二〇錢の輕減をみるに至りたるため此の利益三、

五五〇圓となれり。

米 $(7,500 \times 0.30 = 2,250\text{圓})$

麥 $(6,500 \times 0.20 = 1,300\text{圓})$

ロ、西瓜運賃の低下 五、〇四〇圓

沿道關係町村に於ける西瓜の年産額は二五二、〇〇

〇圓なるが本路線改修に因り輕減される運賃を二歩と

見積るときは此の利益五、〇四〇圓となれり。

(二) 乗合自動車開通に因る利益

一ヶ年 一、三二四圓

算出の基礎

本路線の改築に因り市營「バス」の運輸開始されたる

爲運賃一人當一二錢を節減するに至り此の利益一、三一

四圓となれり。

一口當り平均 300人

$(300 \times 0.12 \times 365 = 1,314\text{圓})$

(三) 地價騰貴に因る利益 一七、〇〇〇圓

本路線の改良に因り沿道關係町村に於ても地價は必然

的に次の如く騰貴をみるに至れり。

宅地 四、〇〇〇坪 平均坪當 二、〇〇 八、〇〇〇圓

田 一五町歩 平均一反當 五、〇〇 七、五〇〇圓

畑 五町歩 同 三、〇〇 一、五〇〇圓

右(一)(二)の合計額 九、九〇四圓

其の他金額に算出し得ざる利益

一、晝津湖周遊客の増加。

一、諸車積載量の増加。

一、幅員の擴張に因り自動車交通の發達を増大し物資

の交易を迅速ならしむ。

一、高速度交通の安全化。

(110)

路線名 府縣道木山植木線

改良區間 自熊本縣上益城郡木山町
至同 縣飽託郡供合村

延長 八、一〇〇米

有效幅員 四米五

路面構造 砂利道

工費 四一、六〇〇圓

竣功年月 昭和十年三月

改良に因る效果

(一) 農産物運賃の低下に因る利益

一ヶ年 八、〇九〇圓
算出の基礎

イ、米麥運賃低下 二、八七二圓

沿道關係町村に於ける米麥年産高は米六、一一〇石

麥一六、三〇〇石にして、そのうち本路線を利用して

搬出されるものは、米一、八三三石、麥四、八九〇石

なり。本路線の改修に因りその運賃は石當り米五〇錢

麥四〇錢の輕減をみるに至りたるため此の利益二、八

七二圓となれり。

米 $(1,833 \times 0.50 = 916.50)$

麥 $(4,890 \times 0.40 = 1,956.00)$

ロ、甘藷の運賃低下 三、七八〇圓

沿道町村に於ける甘藷年産高は五、四〇〇、〇〇〇

斤にして本路線を利用して搬出されるものはその七割

即ち三、七八〇、〇〇〇斤なり。本路線の改良に因り

その運賃は一〇〇斤に付一〇錢の輕減をみるに至りた

るため此の利益三、七八〇圓となれり。

$$(3,780,000 \times \frac{0.10}{100}) = 3,780 \text{圓}$$

ハ、蠶運賃の低下 一、四三八圓

沿道町村に於ける收蠶量年一三、七〇〇貫、その七割の九、五九〇貫は本道を利用して搬出されるものにして、改良に因り運賃貫當り一五錢の軽減をみるに至りたるため此の利益一、四三八圓となれり。

$$(9,590 \times 0.15 = 1,438 \text{圓} 50)$$

(11) 地價騰貴に因る利益 一七、二五〇圓

本路線の改良に因り沿道關係町村に於ける地價は必然的に次の如く騰貴をみるに至れり。

| | | | | |
|----|--------|------|------|--------|
| 宅地 | 三、〇〇〇坪 | 平均坪當 | 〇・五〇 | 六、五〇〇圓 |
| 田 | 三、五町歩 | 平均反當 | 五・〇〇 | 一、七五〇圓 |
| 畑 | 三、〇〇町歩 | 同 | 三・〇〇 | 九、〇〇〇圓 |

其の他金額に算出し得ざる利益

一、定期乗合自動車の開設。

一、自動車交通の利便に伴ひ所要時間の短縮。

一、諸車積載量の増大。

一、諸農産物の販賣地區の擴大

(111)

| | |
|---------|------------------------|
| 路線名 | 府縣道河内植木線 |
| 改良區間 | 自熊本縣飽託郡河内村 至同縣同郡芳野村 |
| 延長 | 四、六三〇米 |
| 有效幅員 | 四米五 |
| 路面構造 | 砂利道 |
| 工費 | 四五、二〇〇圓 |
| 竣功年月 | 昭和十年三月 |
| 改良に因る效果 | (一) 運賃の低下に因る利益 |

(一) 運賃の低下に因る利益
一ケ年 一一、二八〇圓
算出の基礎

イ、密柑類運賃低下 三、九〇〇圓

河内村地内に於ける密柑類の年産額は二六〇、〇〇〇圓なり。そのうち本路線を利用搬出さるゝものは七八、〇〇〇圓にして本道の改修後運賃に於て五歩の軽減

をみるに至りたる爲此の利益三、九〇〇圓となれり。

$$(78,000 \times 0.05 = 3,900 \text{圓})$$

ロ、薪運賃低下 一、六〇〇圓

芳野村地内に於ける薪の年産高は八〇〇、〇〇〇斤

なり。本路線改良に因り貨物自動車に依る運賃は一〇

〇斤に付二〇錢の軽減をみるに至りたる爲此の利益

一、六〇〇圓となれり。

$$(800,000 \times \frac{0.20}{100} = 1,600 \text{圓})$$

ハ、米麥運賃の低下 一、二八〇圓

沿道部落に於ける米麥の年産高は八、五三〇石なり

そのうち本路線を利用して搬出さるゝもの二、五六〇

石にして、道路改良後石當五〇錢の運賃軽減をみるに

至りたる爲此の利益一、二八〇圓となれり。

$$(2,560 \times 0.50 = 1,280 \text{圓})$$

ニ、其他農林産物運賃低下 四、五〇〇圓

沿道部落に於ける農林産物年額三〇〇、〇〇〇圓な

り。そのうち本路線を利用搬出さるゝものは九〇、〇

〇〇圓にして道路改良後五歩の運賃軽減をみるに至り
たる爲此の利益四、五〇〇圓となれり。

$$(90,000 \times 0.05 = 4,500 \text{圓})$$

(二) 薪生産増加に因る利益

一ヶ年 一、六〇〇圓

算出の基礎

芳野村地内に於ける薪の生産量は道路の改良後貨物自

動車運輸に依りその販賣地區の擴大と運賃の軽減とに伴

ひ年額一六〇、〇〇〇圓の生産増加をみるに至りたる爲

一〇〇斤一圓と算定し此の利益一、六〇〇圓となれり。

$$(160,000 \times \frac{1}{100} = 1,600 \text{圓})$$

(三) 地價騰貴に因る利益 六、四〇〇圓

本路線の改良に因り沿道部落に於ける地價は次の如く

騰貴せり。

宅地 六,000坪 平均坪當 0.50 三,000圓

田 二町歩 平均反當 5.00 1,000圓

如 六町歩 同 3.00 1,800圓

山林 三〇町歩 平均反當 〇.五〇 六〇〇圓

竣功年月 昭和七年三月

右(一)、(二)の合計額 一一、八八〇圓

改良に因る効果

其他金額に算出し得ざる利益

(一) 自動車運轉經費の輕減に因る利益

一、遊覽者の増加。

一ヶ年 一一、六五〇圓

一、幅員の擴張に伴ひ一般交通の安全化と自動車の高速

算出の基礎

運輸可能となり熊本市方面への交通時間二時を短縮せり。

一、諸車積載量の増大。

一、兒童通學上の利便。

(III)

路線名 國道三號線

改良區間 自宮崎縣宮崎市橋通五丁目 至同 縣同市中村町二丁目

延長 一、七七三米四五 内 道路 一、三八八米 橋梁 三八五米四五

有効幅員 車道 一〇米九〇 歩道片側 二米七三

路面構造 道路 車道 アスファルト乳劑鋪裝 歩道 アスクリートブロック及現場打 橋梁 車道 アスファルトブロック 歩道 コンクリート現場打

工費 一、二四〇、一〇〇圓

本改良區間を走行する自動車數は一日約九〇〇臺(昭和八年交通調査に依る)にして一ヶ年に於ける走行延長は五八二、五〇〇料なり。今一臺の百料走行に要する經費を一八圓と見積り、内「ガソリン」代四圓、タイヤ、チューブ代二圓四〇錢殘餘を償却費、人件費、税金、修繕費とし、鋪裝の前後に於ける運轉經費を比較すれば、鋪裝後は其の前に比較し、「ガソリン」其他油代に於て約一〇%、タイヤ、チューブ代に於て約六八%を節減し得ることとなり一臺百料の走行に於て約二圓の輕減となるを以て此の利益一ヶ年一一、六五〇圓となれり。

(二) 自動車旅客運賃低下に因る利益 一ヶ年 五五、一八八圓

算出の基礎

本路線を運轉する市内バスの旅客運賃は全區一〇錢の均一制なりしも、路面改良に因り運轉經費を著しく輕減することを得るに至りたる爲短區間のものは之を五錢に低減せり。而して本路線に於けるバスの運轉回數は一日四三二回にして一臺の平均乗客數を一〇人とすれば一日の乗客延人員四、三二〇人一ヶ年の乗客延人員一、五七六、八〇〇人となり、そのうち短區間乗客數を七割とすれば年乗客延人員一、一〇三、七六〇人となり此の利益五五、一八八圓となれり。

$$(432 \times 10 \times 365 \times 0.7 \times 5 = 55,188 \text{圓})$$

(III) 道路維持修繕費の輕減に因る利益

一ヶ年 八、〇八八圓

算出の基礎

本區間は縣内に於ける砂利道中最も交通頻繁の箇所にして路面の損傷甚しく爲に之が維持修繕は年平均一平米につき七〇錢即ち改良區間延長一、七七三米平均幅員

七・〇米此の面積一二、四一一平米に對し八、六八八圓の支出を要したるも、鋪裝に改良せる結果、著しく維持修繕費を節減することを得るに至り年額僅々六〇〇圓の經費にて足ることとなり此の利益八、〇八八圓となれり。

(四) 水防費節減に因る利益

一ヶ年 五〇〇圓

算出の基礎

大淀川に架設せられたる橋梁改良前に於ては、同川出水時橋梁の警戒、保護の爲毎年五〇〇圓程度の水防費を要したるも、同橋梁架替後は本費用は其の必要なきに至りたるため此の利益五〇〇圓となれり。

(五) 沿道土地價格の騰貴に因る利益 七一九、五〇〇圓

本改良區間は宮崎市第一の繁華街にして道路改良鋪裝の結果、街衢の體裁全く一變して近代的都市の實を備ふるに至り商業は益々隆昌となり爲に沿道地價は急激に騰貴し次の如くなれり。

| 地目 | 面積 | 改良前 | | 改良後 | | 騰貴額 |
|----|-------------------------|---------------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------|
| | | 坪當 | 價格 | 坪當 | 價格 | |
| 宅地 | 二四、三九〇 <small>坪</small> | 五〇 <small>圓</small> | 七九、五〇〇 <small>圓</small> | 一〇〇 <small>圓</small> | 四九、〇〇〇 <small>圓</small> | 五〇 <small>圓</small> |
| | | | | | | 七九五〇 <small>圓</small> |

(註面積は改良道路の兩側各一〇間を採りて算出せり)

右(一)、(二)、(三)、(四)の合計額 七五、四二六圓

其他金額に算し得ざる利益

一、車歩道の區別に依り各種交通機關の機能發揮可能となる。

一、交通事故の防止。

一、衛生狀態の改善。

(三)

路線名 國道三號線

改良區間

延長

有効幅員

路面構造

工費

自宮崎縣東白杵郡岩脇村大字幸脇字幸木
至同縣兒湯郡美々津町大字高松字上町
二、一九九米六七 道路 二、〇三四米
橋梁 七米五 橋梁 一六五米六七

道路 三米〇乃至七米二〇
砂利道
瀝青乳劑簡易鋪裝

二二八、八〇八圓

竣功年月 昭和九年三月

改良に因る効果

(一) 移出物價騰貴及移入物價低下に因る利益

一ヶ年 三八、一五五圓

算出の基礎

本路線は縣南北を連絡する重要な幹線國道なるも兒湯東白杵郡界耳川には從來橋梁なくその交通、經濟等凡ゆる活動的分野は茲に於て渡船を唯一の機關としたるため其の機能を充分發揮せしむること不可能にして重大なる障碍たりしも本區間の改良に因り近代的橋梁の架設をみるに至り、縣南北を連絡する經濟的活動は此れに依り全く面目を一新するに至れり。

斯くして橋梁架設の結果は從來渡船に依る貨物運搬の不利は除去せられ運賃の低減をみるに至りたる爲め沿道關係町村に於ける其の移出物貨價格は騰貴し移入物貨價格は低下したり。今沿道關係地元町村に就き物價の騰落狀況をみるに次表の如く、

(一)

| 移出物品 | 價格 | 利益率 | 利益額 |
|--------|-------|-----|-------|
| 穀物 | 壹、〇三 | 二五% | 八、五三 |
| 魚類 | 二五、七三 | 二五 | 二、三六 |
| 蔬菜類 | 五、八八 | 二五 | 二、四四 |
| 木材及木炭類 | 四、六三 | 二五 | 六、二四 |
| 紙類 | 四、三三 | 二五 | 三、三三 |
| 繭 | 四、三五 | 二五 | 六、〇六 |
| 計 | | | 二五、七〇 |

(二)

| 移入品 | 價格 | 利益率 | 利益額 |
|-------|------|-----|------|
| 穀物及種子 | 三、五九 | 二五% | 五、五 |
| 食物類 | 二、二五 | 二五 | 一、四九 |
| 酒類 | 一、〇〇 | 二五 | 一、五〇 |
| 肥料類 | 二、三三 | 二五 | 四、三三 |
| 衣類及履物 | 四、八三 | 二五 | 三、四三 |
| 藥及染料 | 三、八四 | 二五 | 六、四三 |
| セメント | 三、七五 | 二〇 | 三、七六 |
| 計 | | | 三、七六 |

即ち右(一)、(二)の合計三八、一五五圓の利益となれり。

(二) 自動車直通運轉に因る利益

一ヶ年 三二、八五〇圓

算出の基礎

右に述べたる如く本區開橋梁架設前に在りては總て渡船に因りたるも架橋後に在りては貨客自動車の直通運轉可能となり従來貨客自動車一臺の渡船に要したる費用一圓を節減することを得るに至れり。即ち昭和八年の交通調査に依れば渡船貨客自動車數は一日九〇臺なるを以つて此の利益三二、八五〇圓となれり。

(三) 土地價格の騰貴に因る利益 四七、六〇〇圓

本路線の改良、橋梁架設に因り沿道關係町村に於ける地價は次の如く騰貴をみるに至れり。

| 地目 | 地積 | 梁橋前 單價 | 價格 | 梁橋後 單價 | 價格 | 騰貴額 單價 | 價格 |
|----|----|-----------|--------|-----------|--------|-----------|-------|
| 田 | 五町 | 五、〇〇〇 | 二五、〇〇〇 | 四、〇〇〇 | 二〇、〇〇〇 | 一、〇〇〇 | 五、〇〇〇 |

| | | | | | | | |
|----|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 畑 | 50,000 | 100,000 | 150,000 | 200,000 | 250,000 | 300,000 | 350,000 |
| 山林 | 50,000 | 100,000 | 150,000 | 200,000 | 250,000 | 300,000 | 350,000 |
| 宅地 | 10,000 | 20,000 | 30,000 | 40,000 | 50,000 | 60,000 | 70,000 |
| 計 | | | | | | 700,000 | 850,000 |

右(一)、(二)の合計額 七一、〇〇五圓

其の他金額に算出し得ざる利益

アフガニスタン便り (一)

カプールにて 池 本 泰 兒

昭和十年十二月十四日に伊太利人土木技師フランセスコモロビトとカズニ市地方に出張して調査した結果を大臣に復命しました。中一日置いて十六日に亦大臣からワルダールといふ處の河の水を引いて發電所を造るに就て、所要の落差があるかどうかをモロビトと一緒に調査して來いと命令がありました。其の場所は獨逸のシーメンス會社の技師も別の自動車で行くから夫れに聞けとのことでした。何と

- 一、自動車の直通運轉に因り交通時間の短縮。
- 一、定期乗合自動車の運輸開始。
- 一、通學の利便に伴ひ教育の普及發達増進。
- 一、觀光客誘致の利益。

私はモロビトと腐れ縁があることせう。共同調査を辭りたいとは思たのですが、大臣としてはお互に試験して見るといふ考へもあるのでせうし、又私も六難しい言葉で其んなことを云つて誤解を受けることも嫌だものですから黙まつて行くことにしました。

十二月一日の出發です。同行はモロビトと彼の通譯、及び私と私の受け持つ工事の監督になる菅のモハメツド・ア