

道路改良の經濟的效果に就て

守屋 秋太郎

序 論 目 次

- | | |
|--|--|
| 一、(兵庫縣) 二號國道
自大阪府界(阪神國道)
至神戸市 | 一三、(岡山縣) 府縣道
岡山西大寺線 |
| 二、(滋賀縣) 同
甲賀郡山内村地内(鈴鹿峠) | 一四、(德島縣) 府縣道
立江日和佐線 |
| 三、(岐阜縣) 八號國道
自岐阜市(岐垣國道)
至大垣市 | 一五、(高知縣) 府縣道
宿毛宇和島線 |
| 四、(山梨縣) 同
自南都留郡船津村
至東八代郡金生村 | 一六、(熊本縣) 府縣道
宇土網津線(以上昭和十二年十月號) |
| 五、(群馬縣) 九號國道
自高崎市(以上昭和十二年九月號)
至前橋市 | 一七、(同) 二號國道
自飽託郡川尻町
至八代郡太田都村 |
| 六、(京都府) 府縣道
久多京都線 | 一八、(同) 府縣道
人吉日奈久線 |
| 七、(兵庫縣) 府縣道
伊丹尼ヶ崎港線 | 一九、(同) 府縣道
隈庄出水町線 |
| 八、(埼玉縣) 府縣道
忍松山線 | 二〇、(同) 府縣道
木山植木線 |
| 九、(千葉縣) 府縣道
吉田大和田線 | 二一、(同) 府縣道
河内植木線 |
| 一〇、(青森縣) 府縣道
弘前鱒ヶ澤線 | 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 |
| 一一、(福井縣) 府縣道
米ノ浦武生線 | 二三、(同) 同
自東白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 |
| 一二、(鳥根縣) 府縣道
今市杵築線 | 二四、(同) 同
自東諸縣郡高田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(以上昭和十二年七月號) |

二六、(同)	府縣道	稚葉細島港線
二七、(和歌山縣)	府縣道	父鬼名手線(未記載)
二八、(同)	府縣道	瀧神南部線(以上一月號)
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(府界) 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) (阪神國道)
三一、(同)	同	
三二、(同)	府縣道	大阪池田線
三三、(同)	府縣道	大阪枚岡線(以上三月號)
三四、(同)	府縣道	大阪奈良線
三五、(同)	府縣道	天王寺堺線
三六、(茨城縣)	府縣道	水戸磯濱線
三七、(同)	府縣道	船戸潮來線
三八、(山形縣)	五號國道	自山形縣東置賜郡中川村 至同縣同郡赤湯町 自山形縣山形市十日町(以上) 至同縣同市上山町(本月號)
三九、(同)	同	
四〇、(〇)	府縣道	米澤若松線
四一、(同)	府縣道	新庄鶴岡線
四二、(同)	府縣道	鶴岡白岩線

(三四)

路線名	府縣道	大阪奈良線
改良區間	自大阪市住吉區平野元町 至大阪府南河内郡國分村(奈良縣界)	
延長	一四、〇六二米	
有効幅員	七米乃至二二米八二	
路面構造	アスファルトコンクリート鋪裝 膠石鋪裝 砂利鋪裝	
工費	一、六六九、六三五圓	
竣工年月	昭和八年八月	
改良に因る効果	(一) 自動車運轉經費の輕減による利益 一ヶ年 一四四、七六八圓 範出の基礎	

本路線改修前後に於ける自動車運轉經費を比較調査するに次の如し。

種類	改良前 (砂利道)				改良後 (アスファルトコンクリート)				一ケ年比較節約額
	車臺數	距離	延走行距離	一臺一ケ年當經費	車臺數	距離	延走行距離	一臺一ケ年當經費	
乗用自動車	七三	二・八四	八・四	〇・三六	二八四	一八四	〇・〇九	三四、七四	五、九九二
貨物自動車又ハ乗合自動車	六四	二・八四	七、五九	〇・三七	二八四	七五九	〇・三七	六三、七九	一三、七七六
計	七五							六五、六五三	一四、七六八

○ 一臺一料當經費は第七回國際道路問題調査第三部委員會調査報告二五頁による

以上に依りてみるに即ち、本區間改良前に於ける砂

利道を走行する自動車一臺當り一料に要する運轉經

費は乗用自動車の一二錢八、貨物自動車又は乗合自

動車の二七錢なりしも、改良により路面構造を「ア

スファルトコンクリート」の舗装となしたる結果

は右に要したる運轉經費は乗用自動車にありては一

〇錢九、即ち一錢九の輕減となり、貨物自動車又は

乗合自動車にありては二二錢九九即ち五錢〇一の輕

減をみるに至りたるため本改良區間を走行する自動

車數を七一四臺と算定するときは運轉經費節減に因

る此の利益一ケ年一四四、七六八圓となれり。

(二) 自動車運轉時間の短縮に因る利益

一ケ年 九一、二一三圓

算出の基礎

一日交通自動車數	短縮時間	延時間	縮一時間一臺當利益	一ケ年利益額
七四	〇・五	三五七	〇・七〇	九一、二一三

右の如く本改良區間を走行する自動車數は(乗用

自動車、貨物自動車、乗合自動車を含む) 一日七一

四臺なり。今本路線の改良に因り短縮し得る運轉時

間を〇、五時間と算定するときは、延短縮時三五七

時間となり、一時間一臺の利益を七〇錢とする時は

此れが利益一ケ年九一、二一三圓となれり。

註 一時間一臺當り利益の算出は、一ヶ月自動車固定費

(三) 沿線地價騰貴に因る貸貸料金増收の利益

(倉庫費、税金、人件費、保険費)を一ヶ月延運轉時

一ヶ年 八七、三〇〇圓

間にて除したるものとす。

算出の基礎

土地値上り推定金額			貸貸料増收額			摘 要
値上り積	値上額	値上金額	上記ノ内賃料増額	賃貸率	賃貸料増收額	
二七、五〇〇	一〇	二七五、二〇〇	九四、四〇〇	八%	七五、三三六	大阪市内
五〇、〇〇〇	三	一、五〇七、二〇〇	一五、〇七〇	八	三、〇三二	自中河内郡加美村 至南河内郡柏原町
四、三三〇	二	八〇、三三〇	—	—	—	堅下村地内
六、〇三七	一	六〇、三七七	—	—	—	國分村地内
計		四、〇〇九、七六七			八七、三〇〇	

註 値上り區域は特別區域を除き道路幅員の片側一〇倍とす

道路の改良に因り沿道關係市町村に於ける土地價格

其他金額に算出し得ざる利益

の必然的に騰貴をみるに至れる事實に付きては既に屢々論述せるところであるが本路線の改良に因りて

一、交通の利便増大と共に工場地帯として發展をみるに至る

もその地價の騰貴に伴ひ土地賃貸料は右の如く増收されるに至り、此の利益一ヶ年八七、三〇〇圓とな

一、路面改修に因り生産物資輸送運賃の低減
一、販賣市場の擴大と産業の開發

れり。

(三五)

右(一)(二)(三)の合計三二三、二八一圓

路線名 府縣道 天王寺塚線

竣工年月 昭和十年八月

改良區間 自大阪市住吉區河倍野筋六丁目
至堺北新町四丁目

改良に因る効果

延長 七、一七〇米

(一) 自動車運轉經費の軽減に因る利益

有効幅員 二三米六四

一ケ年 三一七、五〇九圓

算出の基礎

路面構造 シートアスファルト舗装(一部アスファルト)

工費 三、四五四、八二四圓

本路線改良前後に於ける自動車運轉に要する經費を比較調査するに次の如し。

種類	改良前 (砂利道)				改良後 (シートアスファルト)				一ケ年比較節約額
	一日交通車臺數	距離	延走行距離	一臺一籽當經費	距離	延走行距離	一臺一籽當經費		
乗用自動車	六四五	七・七七	四、六三五	〇・三六	七・七七	四、六三五	〇・一〇九	八四、〇〇五	三、〇七五
貨物自動車及乗合自動車	二、一七	七・七七	一五、六〇九	〇・二七六	七・七七	一五、六〇九	〇・三七九	一、九八四	二、六五、四四
計	二、八三三				一、七九九			一、四八二	三、七、五〇九

註 一臺一籽當經費の算出は前掲に同じ

右の如く改良前の砂利道に於ける一ケ年の運轉經費は、乗用自動車二一六、〇八〇圓、貨物自動車及乗合自動車一、五八三、八四五圓なりしも改良後に於ては前者は一八四、〇〇五圓となり三二、〇七五圓

の節減をみ、後者は一、二九八、四一一圓となり二八五、四三四圓の節減となり計三一七、五〇九圓の利益となれり。

(二) 自動車運轉時間の短縮に因る利益

一ヶ年 二三七、八七〇圓
算出の基礎

路面の改良に因り自動車運輸のスピード化を可能ならしめ、次の如く運輸時間を短縮し得ることとなり

此の利益一ヶ年二三七、八七〇圓となれり。

一日交通自動車數	短縮時間	延短時間	一時間一	一ヶ年
二八三 <small>臺</small>	〇・三三 <small>時間</small>	三三 <small>時間</small>	利益	利益額
			〇・七〇 <small>円</small>	三三、八七〇 <small>円</small>

註 一時間一臺當り利益額の算出は前掲に同じ

(三) 沿線地價騰貴に因る賃貸料増収の利益

一ヶ年 二七七、三六二圓

土地値上り推定金額		賃貸料増収年額	
値上り積り額	値上金額	上記ノ内賃貸料増額	賃貸料増収額
九四、五〇 <small>円</small>	一五、三六六、一〇〇 <small>円</small>	三、四七、〇三五 <small>円</small>	八、二七、三三六 <small>円</small>
			大阪市内
			堺市
			計 二七、三六二

註 土地値上り区域は道路幅員の片側一〇倍とす。

右(一)(二)(三)の合計八三二、七四一圓

其他金額に算出し得ざる利益

一、本路線は工業都市堺市と大阪市とを連絡する重要路線にして、工業發展に及ぼす利益甚大

一、交通の高速度化に伴ひ沿線に於ける住宅地の發展

(三六)

路線名 府縣道 水戸磯濱線
改良區間 茨城縣東茨城郡自上下野村至磯濱町間
延 長 八、〇八一米

有効幅員 一二米

路面構造 砂利道

工 費 一二七、九〇〇圓

竣功年月 昭和十年三月

改良に因る効果

(一) 自動車運賃の低下に依る利益

一ヶ年 四四、六〇三圓

算出の基礎

本改良區間は水戸市磯濱港を連絡する重要な路線にして交通頻繁なるに不拘在來の有効幅員は四、五米にして屈曲甚敷且つ路線に沿ひ幅三米の水路ありて自動車に依る運輸の高速化には危険甚敷ものあり、充分その能力を發揮し得ざる状態にありたるも、本區間の改良に因り、自動車による運輸の高速化の實現をみるに至れり、爲に在來の自動車運賃

は、乗用自動車に在りては一臺二圓五〇なりしも二圓となり五〇錢の低下をみ、貨物自動車一臺二圓二〇は二圓となり二〇錢の低下、乗合自動車一人四〇錢のもの、三五錢となり五錢低下するに至れり。
今本區間に於ける一ケ年の自動車交通量により改良前後の運賃を比較調査するに次の如し。

種 別	一ケ年自動車交通量	改修前運賃		改修後運賃		運賃低下總額
		一臺運賃	運賃總額	一臺運賃	運賃總額	
乗用自動車	四、四三 <small>五</small>	二・五〇 <small>円</small>	一〇八、五七 <small>円</small>	二・〇〇 <small>円</small>	八六、八七 <small>円</small>	二一、七〇 <small>円</small>
貨物自動車	四、三四〇	二・二〇	九六、四八	二・〇〇	八六、六〇	八、四六八
乗合自動車	二六八、三三〇 <small>人</small>	〇・四〇	一〇七、三二〇	〇・三三	一〇〇、六三	一四、四一八
計			二一五、三四〇	〇・三三	一〇〇、六三	四四、六〇四

即ち運賃の低下に因る一ケ年の利益は乗用自動車 交通危険の著しき防止
 二一、七一九圓、貨物自動車八、四六八圓、乗合自動車に於ける一四、四一八圓計四四、六〇三圓となり、線型の整備と幅員の擴張に因り運輸機關の著しき高
 れり。其の他金額に算出し得ざる利益 速度化
 一、改良に因り軌道との平面交叉箇所を廢止したるため

路線名 府縣道 船戸潮來線

改良區間 茨城縣 自行方郡香澄村大字牛堀間
至稻敷郡大須賀村大字幸田間

延長 一五、六〇〇米

有效幅員 四米五

路面構造 砂利道

工費 一四八、〇七〇圓

竣功年月 昭和八年七月

改良に因る效果

(一) 運賃の低下に因る利益

一ケ年 一三、九五五圓

算出の基礎

從來本路線は幅員狹隘にして自動車の通行を許さざりし區間なり。爲に沿道關係町村に於ける生産物資の輸送は勿論、町村民の交通機關等は全く近代的輸送機關の利便なかりしも、本改良に因り幅員の擴張橋梁の架替等は近代的交通機關としての自動車の運行可能となりたる結果、物資の輸送、交通機關等

は著しく高速度化し其の機能を發揮し全く面目を一新するに至れり。

従つて在來本路線を利用し物資の輸送搬入さるゝは車馬にのみ限定され、自動車による物資は、玉造、石岡、土浦を迂回して東京方面に輸送される状態にあり運搬費も多額を要したるも、(東京方面より搬入の場合も同じ)自動車運輸の可能と共に著しく其の運賃の低下をみるに至れり。

今沿道關係町村に於ける主要なる農産物資及雜貨の運賃低下に付き比較調査するに次の如し。

イ、米運賃低下に因る利益 三七〇四圓

本路線沿道町村に於ける米年産高は一三八、九〇〇石にして、その内本路線を利用運搬せらるゝものをその約八%と算定するときは年一一、一一二石となれり。「トラック」一臺の積載量一二石とするときは此れに要する車輛數は九二六臺なり。從來玉造、石岡、土浦を經由東京に至る貨物自動車一臺の運賃

は二七圓なりしも、本路線の改良に因り自動車の運行可能となりたる結果、舊來の如く迂回するの必要なく、江戸崎、龍ヶ崎經由東京への輸送は一臺二三圓となり四圓の減額をみるに至り總額三、七〇四圓の利益となれり。

ロ、大小麥運賃低下に因る利益 一、〇五六圓

沿道關係町村に於ける大小麥の年産高は五九、六〇〇石なり。その内本路線を利用して輸送さるゝもの八%と算定するときは年四、七六八石にして「トラック」一臺の積載量を一八石とすれば此れに要する車輛數二六四臺となり、從來玉造、石岡、土浦經由東京への貨物自動車一臺の運賃は前述の如く二七圓なりしも二三圓に低下せるため一臺に付き四圓の低下をみるに至り輸送運賃低下に因る利益一、〇五六圓となれり。

ハ、蠶運賃低下に因る利益 一、六八〇圓

沿道關係町村に於ける蠶の年産高は三二〇、〇〇〇

〇貫にして、その内本路線を利用輸送さるゝものは三五%にして一一二、〇〇〇貫なり。「トラック」一臺の積載量を二〇〇貫とするときは此れに要する車輛數五六〇臺となり、從來一臺一五圓なりしも、玉造、石岡、土浦を迂曲するの必要なきに至りたる爲め、一臺一二圓となり三圓の低下をみるに至れり。従つて運賃の低下による利益一、六八〇圓となれり。

二、西瓜運賃低下に因る利益 七一六圓

年産高 二二三、〇〇〇貫

搬出率 四〇%

搬出高 八九、二〇〇貫

要車輛數 一七九臺 (トラック一臺の積載量五〇〇貫)

一臺當運賃 改良前 二七圓
改良後 二三圓

27-23x179 = 716圓

ホ、家畜類運賃低下に因る利益 九六〇圓

年産高 豚 二、二五〇頭
牛 三六〇頭

要車輛數 二四〇臺 豚 一臺 一五頭
牛 一臺 四頭

一臺當運賃 改良前 二七圓
改良後 二三圓
27-23×240 = 960圓

、雜貨類(日用品)運賃低下に因る利益 五、八四〇圓
貨物自動車にて東京、土浦方面より鹿島、行方兩郡下に搬入さる、雜貨類(日用品)は一日平均四臺にして年一、四六〇臺となれり。改良前にありては東京、土浦、石岡、玉造經由なりしたため一臺二七圓を要したるも本路線の改良に因り迂回する必要なきに至りたるため一臺二三圓となり運賃低下に因る此の利益五、八四〇圓となれり。

(二) 沿道町村に於ける小學校統一に因る利益

一ヶ年 一、三三一圓

算出の基礎

稻敷郡本新島村に於ては從來小學兒童の通學不便の爲め、本校の外に分校二校を設置しむるも、本路線開通により自動車の運行可能となりたる結果學校の統一を計畫し教育費の節減を圖るに至れり。即

ち分校長二名を整理し俸給二、〇四〇圓、維持費、雜費一、一九一圓計三、二三一圓を節減し、二〇人

乗「バス」一臺を以つて距離遠隔の地より通學する兒童をして乗せしむることゝなしたる結果「バス」

一臺の經費年一、九〇〇圓なるを以つて此れが利益一、三三一圓となれり。

右(一)(二)の合計 一五、二八七圓

其他金額に算出し得ざる利益

- 一、交通所要時間の短縮と文化の向上發展
- 一、近代的交通機關による物貨の輸送
- 一、販賣市場の擴大化
- 一、交通機關の完備に因り遊覽客増加
- 一、醫師招聘の簡易迅速
- 一、學生通學上の利便

(三八)

路線名 國道五號線

改良區間 自山形縣東置賜郡中川村
至同 縣同 郡赤湯町

延 長 三、七七五米

有效幅員 七米五

路面構造 砂利道

工 費 一〇〇、〇〇〇圓

竣工年月 昭和十年八月

改良に因る效果

運賃低下に因る利益

一ヶ年 六、七七〇圓

算出の基礎

イ、石材運搬費低下に因る利益 三、六〇〇圓

沿道關係町村より搬出さる石材は年産高六〇、〇〇〇才にして本路線改良前に在りては一才につき二

二錢を要したるも改良後一六錢となり六錢の低下をみるに至りたるため此の利益三、六〇〇圓となれり。

ロ、果實運賃低下に因る利益 一、四〇〇圓

算出の基礎

本地方に於ける果實の年産高は葡萄六〇、〇〇〇

貫、櫻桃三、〇〇〇貫、生柿七、〇〇〇貫にして改

良前に在りては一貫運賃六錢を要したるも改良後四錢となり二錢の低下をみるに至りたるため此の利益

一、四〇〇圓となれり。

ハ、木材運賃低下に因る利益 一、三七〇圓

算出の基礎

沿道關係町村に於ける木材の年産高二、五〇〇立米にして在來一立米につき一圓六〇錢を要したるも

改良後一圓一〇錢となり五〇錢を節減することを得るに至りたる結果此の利益一、三七〇圓となれり。

二、生蠶運賃低下に因る利益 四〇〇圓

算出の基礎

沿道關係町村に於ける蠶生産高は四、〇〇〇貫なり。從來一貫につき四錢の運賃を要したるも改良の

結果三錢となり、一錢を節減することを得るに至りたるため此の利益四〇〇圓となれり。

其の他金額に算出し得ざる利益

一、鐵道との平面交叉を除去し交通の安全化

一、物資輸送入の迅速

一、交通の近代的高速度化に伴ひ農林礦産業の資源開

發と發展

一、警察能力の増造

(三九)

路線名 國道 五號線

改良區間 自山形縣山形市十日町
至同縣南村山郡上山町

延長 一〇、一九一米

有效幅員 七米三〇乃至一五米

路面構造 乳劑鋪裝、混凝土鋪裝

工費 四〇六、〇〇〇圓

竣功年月 昭和十年八月

改良に因る效果

(一) 自動車運轉經費節減に因る利益

一ヶ年 二一、〇二四圓
算出の基礎

本路線は縣内を從斷する重要幹線なるに不拘路面構造悪く幅員狭少にして、且鐵道との平面交叉二個所あり近代交通機關たる自動車の運輸による高速度化に圓滑を缺き地方産業の發展、物資の輸送等に影響するところの甚大なるものありしが改良に因り幅員の擴張、路面構造の鋪裝を施行、或ひは鐵道との平面交叉を撤去し此れを立體交叉となせる爲、自動車運輸による物資の輸送は著しく其の機能を發揮し得るに至れり。従つて自動車の運轉經費に於ても改良前にあつては七二錢を要したるも、改良後に於ては「ガソリン」其他消耗品の節減をみるに至りたる結果五二錢となり、二〇錢の節減をみるに至りたり。今本改良區間を運行する自動車數を一日平均二八八臺と算定するときは此の消耗品節減による利益一ヶ年二一、〇二四圓となれり。

(二) 運賃低下に因る利益

一ヶ年 二、五九二圓

算出の基礎

前述せる如く幅員の擴張、路面の鋪裝等に依り、自動車、荷馬車等何れも其の積載量を増加するに至りたるため改良前一噸當り運賃一圓五〇を要したるも、改良後は一噸當一圓二〇錢となり三〇錢の低下をみるに至れり。今本改良區間を利用し輸送さるゝ物貨は年八、六四〇噸なるを以つて此れが利益一ヶ年二、五九二圓となれり。

右(一)(二)の合計 一三三、六一六圓

其他金額に算出し得ざる利益

一、鐵道との平面交叉撤去による交通の安全化

一、物資輸送の迅速

一、路面鋪裝により砂埃散亂を防止し保健衛生上の利益

益

一、交通所要時間の短縮

一、入浴客(上山温泉)の増加

迎春 守屋 穂

道路工事に掘りかへされて土の上に春あたまかき光さしを
り
樹々の葉のこまかくゆるゝ庭さきに沈丁花の花咲きにけるか
も

春淺き宵の銀座に連れ立ちて男おとこ女メナはゆき交ひにけり

わけもなくたゞに行き交ふ男おとこ女メナの群れにまじりてわれも
ゆきける

銀座街路をたゞに群れゆくときにして物價騰貴と云ふことを
思ひけるかも

新議事堂に電燈のあか〜と輝けり諸案審議の遅れしと謂ふ
無産黨議員が亂闘をせしといふ新聞記事はうなづかれけり

帝都に贗造紙幣横行す

捜査網巧みに潜ぐり地にひそみ天あまかけまはるニセ札造り

ニセ五圓札の記事を讀みつゝ現代のけはしきことを深く思へ

り
アンドレ・ジイドのニセ金造りの小説を憶ひつゝ行く宵の銀
座を