

# 道路改良の經濟的效果に就て (十一)

守屋秋太郎

## 目次

### 序論

- |              |                  |               |                  |
|--------------|------------------|---------------|------------------|
| 一、(兵庫縣) 二號國道 | 自大阪府(阪神國道)       | 一三、(岡山縣) 府縣道  | 岡山西大寺線           |
| 至神戸市         | 自神戶市             | 一四、(德島縣) 府縣道  | 立江日和佐線           |
| 二、(滋賀縣) 同    | 甲賀郡山内村地内(鈴鹿特)    | 一五、(高知縣) 府縣道  | 宿毛宇和島線           |
| 三、(岐阜縣) 八號國道 | 自岐阜市(岐垣國道)       | 一六、(熊本縣) 府縣道  | 宇土網津線            |
| 至大垣市         | 自南都留郡船津村         |               | (以上昭和十一年十月號)     |
| 四、(山梨縣) 同    | 至東八代郡金生村         | 一七、(同) 二號國道   | 自飽託郡川尻町          |
| 五、(群馬縣) 九號國道 | 至高崎市(以上昭和十一年九月號) | 一八、(同) 府縣道    | 至八代郡太田郷村         |
| 六、(京都府) 府縣道  | 久多京都線            | 一九、(同) 府縣道    | 人吉日奈久線           |
| 七、(兵庫縣) 府縣道  | 伊丹尼ヶ崎港線          | 二〇、(同) 府縣道    | 隈生出水町線           |
| 八、(埼玉縣) 府縣道  | 忍松山線             | 二一、(同) 府縣道    | 木山植木線            |
| 九、(千葉縣) 府縣道  | 吉田大和田線           | 二二、(宮崎縣) 三號國道 | 河内植木線            |
| 一〇、(青森縣) 府縣道 | 弘前鱒ヶ澤線           | 二三、(同) 同      | 自宮崎市橋通五丁目        |
| 一一、(福井縣) 府縣道 | 米ノ浦武生線           | 二四、(同) 同      | 自同市中村町二丁目        |
| 一二、(島根縣) 府縣道 | 今市杵築線            | 二五、(同) 府縣道    | 自東白杵郡美々津町大字高松字上町 |
|              |                  |               | 至兒湯郡岩脇村大字幸脇字幸本   |
|              |                  |               | 自東諸縣郡高田町大字浦之名字小崎 |
|              |                  |               | 至同郡町大字浦之名字山下     |
|              |                  |               | 宮崎熊本線            |

(以上昭和十一年十二月號)

- 二六、(宮崎縣) 府 縣道 椎葉細島港線
- 二七、(和歌山縣) 府 縣道 父鬼名手線(未記載)
- 二八、(同) 府 縣道 龍神南部線(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 自大阪府池區內代町  
至大阪府北河內郡樟葉村(京都府界)
- 三一、(同) 同 自大阪市此花區上福島中五丁目  
至同市西淀川區佃島町(兵庫縣界)
- 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 水戸磯城線
- 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
- 三九、(同) 同 自山形縣山形市十日町(以上四月號)  
至同 縣同 市上小町
- 四〇、(同) 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(以上五月號)
- 四三、(栃木縣) 四號國道 自栃木縣宇都宮市池上町  
至同 縣同 市西原町
- 四四、(同) 同
- 四五、(同) 府 縣道 栃木縣河内郡古里村大字岡本内地内  
(鬼怒川橋)
- 四六、(同) 府 縣道 宇都宮鹿沼線
- 四七、(同) 府 縣道 大田原下館線
- 四八、(靜岡縣) 一號國道 葛生宇都宮線
- 四九、(同) 同 自靜岡縣田方郡三島町(箱根坂路)  
至同 縣同 郡錦田村
- 五〇、(同) 同 自靜岡縣富士郡岩松村松岡  
至同 縣同 郡富士川町岩淵
- 五一、(同) 同 自靜岡縣清水市辻町(清靜國道)  
至同 縣同 市榮町
- 五二、(同) 同 自靜岡縣志太郡島田町(大井川橋)  
至靜岡縣榛原郡金谷町
- 五三、(同) 同 自靜岡縣磐田郡井通村(天龍川橋)  
至同 縣同 縣濱名郡中町村(以上八月號)
- 五四、(同) 府 縣道 自靜岡縣濱名郡新居町辨天島  
至同 縣同 郡同町新居驛前
- 五五、(福岡縣) 府 縣道 二俣水窪線
- 五六、(同) 府 縣道 直方津屋崎線
- 五七、(同) 府 縣道 瀬高犬牟田線
- 五八、(同) 府 縣道 添田日田線
- 五九、(同) 府 縣道 福岡柳河線(以上十月號)  
若津南關線

(五三)

路線名 一號國道(濱名湖橋梁)

改良區間 自静岡縣濱名郡新居町辨天島至同縣同郡新居町新居驛前

延長 三、〇二八米一五 橋梁 六七五米一五 取合道路 二、三五三米

有效幅員 橋梁 中濱名橋 七米二七 西橋名橋 七米六四 取合道路 一〇米

路面構造 橋梁 シートアスファルト及アスファルト 取合道路 タールアスファルトマカダム

工費 八八五、三六〇圓

竣功年月 昭和七年十月

改良に因る效果

交通費(渡船賃)節減に因る利益

一ヶ年 六四、四〇五圓

算出の基礎

本改良區間は東海道に於ける濱松、豊橋市を連絡する重要な幹線國道中に在り、その使命は交通、經濟のみならず、軍事上に於ける重要な役割を占むるものなる

説 苑

にも不拘、從來橋梁の架設なく、凡ゆる活動的分野は茲に於て中絶され普通辨天島新居町間は此れを一時間を要する渡船によるの外なく近代的高速輸送機關としての自動車交通は遠く氣賀町、三日ヶ町を大迂廻するの止むなき状態に在り交通に、經濟に、果亦軍事上にその及ぼす影響大なるもの有りたり。

然るに本區間の改良に依り近代の橋梁の架設さるゝに至り、渡船による在來の凡ゆる交通上の障碍は除去せられ、經濟的活動は充分その機能を發揮することを得るに至り渡船に要したる交通時間一時間は、自動車により僅に十分に短縮せられ及ぼす效果實に大なるものあり、且從來要したる渡船賃はそれを節減することを得るに至れり。今その渡に依りたる交通費の節減に就いてみるに次の如し。

濱名湖渡船賃調

種別	數量	渡船賃	同上總額
歩行者	一、二六	一〇	一、二六〇

一、重量物貨の輸送可能

(五四)

牛馬	一	一・五〇	一・五〇
自轉車	六三七	一五	九五・五五
荷車(空)	二	二〇	四〇
同(盈)	一〇	五〇	五・〇〇
自動自轉車	二二	二〇	四・四〇
自動車	三七	五〇	一七・五〇
貨物自動車(盈)	六四	五〇	三二・〇〇
同(空)	一五	五〇	七・五〇
計			一七六・四五

即ち以上は昭和八年十月交通調査に依る一日平均交通量にして、その渡船賃は何れも賃取經營當時の單價に依れるものにして、此の渡船賃節減に因る利益一ヶ年六四、

四〇五圓となれり。

其の他金額に算出し得ざる利益

- 一、交通杜絶の絶無
- 一、物資輸送の迅速化
- 一、交通所要時間の短縮
- 一、自動車交通の可能

算出の基礎

一ヶ年 八五、九二二圓

本改良區間は天龍川の流域に沿ふ府縣道にして從來道路の幅員狭少にして急勾配及屈曲の個所多く自動車の交通は不可能のみならず、牛馬車による交通も亦不可能な

- 路線名 府縣道 二俣水窪線
- 改良區間 靜岡縣磐田郡 自光明村間  
至小香村間
- 延長 二七、四八四米
- 有效幅員 四米五四乃至七米二七
- 路面構造 砂利道
- 工費 六三〇、一九五圓
- 竣功年月 昭和八年六月
- 改良に因る效果
- 運賃低下に因る利益

る状態に在り、物資の輸送は殆ど天龍川を利用し曳舟するを唯一の輸送機關としたる爲、物資の輸送はその迅速を缺くのみならず、一度降雨出水せむか交通杜絶するの狀態にして經濟的活動は充分その機能を發揮し能はざりしものなり。

然るに本改良に因り幅員を擴張し屈曲勾配を緩和し線型を整備せる結果は牛馬車の交通は勿論、自動車に因る物資輸送の實現可能となりたる爲、降雨出水時に於ける交通物資輸送の杜絶することなく、從來曳舟により二侯町より龍川村横山に至るに二日、龍山村西川に至るに三

輸送運賃低減調

區間	一日平均輸送量	道路改良前		道路改良後		差引利益額	
		一貫當輸送費	一日平均輸送費	一貫當輸送費	一日平均輸送費	一貫當輸送費	一日平均輸送費
自二侯川村	1,900	0.33	0.70	0.09	1.710	0.13	2.580
自二侯山村	2,000	0.31	1,000	0.12	1,000	0.11	1,000
自二侯山村	5,900	0.56	3,300	0.15	1,900	0.11	1,800
自香山村	9,900	0.95	8,000	1.05	5,000	0.11	4,900
一日計							

日を要したるも自動車に依れば僅か二時間乃至三時間を以て足り、水窪町に至るに逆上曳舟六日を要したるも僅かの十二二時間に短縮せらるゝこととなり、その經濟的活動は全く面目を一變するに至れり。此れに因つてみるも道路の改良が如何に、交通に、産業に、經濟に、軍事等々に、及ぼす効果の大なるかを窺ふに足り得るものである。

今本區間の改良により、曳船に因りたる物資の輸送運賃と、改良後自動車に因る運賃とを比較對照すると次の如し。

一 年 計 三、六四〇・八五

一、〇〇、九四三・一〇〇

七、五、〇一〇・七五

八五、九三・八五

右に依りてみるに改良工事前曳舟を輸送機關となしたる時に於ては輸送日時二日を要したる二俣町、龍川村間は一貫目當二錢二厘を要したるも改良後自動車に依り僅かに二時間にて輸送され得るに至りたる結果一貫目當九厘となり一錢三厘の低減をみるに至つたのである。

香山村間は五錢六厘が二錢五厘となり、夫れ夫れ運賃の低減をみるに至りたる爲此の利益一ヶ年八五、九二二圓餘となれり。  
地價騰貴に因る利益 二一六、一〇〇圓

二俣町龍山村間は三錢一厘が一錢九厘となり、二俣町

本區間も道路の改良に因り自動車の交通可能となるに至り沿道各地の土地は次の如く騰貴するに至れり。

種 別	改良前			改良後			差引騰貴額
	面積	單價	總額	面積	單價	總額	
宅 地	一、〇〇〇坪	四・〇〇	四・〇〇〇	一、〇〇〇坪	八・〇〇	八・〇〇〇	四・〇〇〇
畑	五〇、〇〇〇坪	一・二〇	六〇、〇〇〇	一、〇〇〇坪	一三・五〇	一三、五〇〇	七、九〇〇
山 林	五三、〇〇〇坪	二・一〇	一一一、三〇〇	一〇、〇〇〇坪	一〇・〇〇	一〇〇、〇〇〇	一、三〇〇
計	一〇六、〇〇〇坪		一七五、三〇〇	一〇、〇〇〇坪		一四七、五〇〇	二七、八〇〇

即ち改良前に於ては宅地一八、〇〇〇坪、坪四圓なりしが改良後二、〇〇〇坪増加し坪當單價も百%の騰貴をみ、畑に於ても七〇、〇〇〇坪、坪一圓二〇錢は、五、〇〇〇坪増加して七五、〇〇〇坪となり、坪當單價は一圓五〇錢となり三〇錢の騰貴をみるに至れり、而して此れ等坪數の増加は從來の山林地域に五一二、〇〇〇坪のうち七、〇〇〇坪が宅地及畑となりたるものにして、此等は何れも道路の改良後その沿線地域の經濟的活動の發

展を物語るものである。

其の他金額に算出し得ざる利益

一、物資輸送の迅速化

一、交通時間の短縮

一、林産業の發展

一、交通杜絶の絶無

一、交通危険の除去

### (五五)

路線名 府縣道 直方津屋崎線

改良區間 福岡縣 自宗像郡上西郷村  
至鞍井郡山口村

延長 四、九二七米

有效幅員 六米五〇

路面構造 水締マカダム

工費 八八、一〇〇圓

竣功年月 昭和九年六月

説 施

改良に因る效果

(一) 乗合自動車運輸經費節減に因る利益

一ヶ年 一九、八七〇圓

本路線は福岡市と直方市を連絡する重要な路線なるも、鞍手、宗像兩郡界に於ける三坂峠は、古來交通上の難所にして急勾配にして小屈曲甚だしく、幅員また二米に満たざる個所多くあり爲に牛馬車の交通もその圓滑を缺ぐ状態にして近代的高速輸送機關としての自動車交通は全く不可能にして、自動車に依る交通、輸送は遠く赤間町に大迂廻するの止むなき状態に在り、交通上、産業上の損失大なるものありたり。然るに本區間の改良により前記三坂峠の急勾配、屈曲個所を緩和し、幅員を擴張したる結果、自動車に因る交通運輸は赤間町を迂廻することなく福岡直方兩市を連絡するに至り、その經濟的利益實に大なる結果を齎らすに至れり。

今本區間の改良前と改良後に於ける乗合自動車の運輸經費に就いてみるに大體次の如し。

運轉回数	一	一日	一	一
乗客數	日	車	車	車
	人	輛	輛	輛
改良前	三	三〇〇	〇九五	〇九三
改良後	二〇	二四六	〇九三	〇九三

右の如く改良前に在りては一ケ年の収入高四三、八〇

〇圓、一ケ年の運轉經費四二、四二七圓六〇にして純益

一、三七二圓四〇なりしも、改良後一ケ年の収入は八九、

九三六圓となり一ケ年の運轉經費六八、六九三圓にして

此れが純益二一、二四三圓は即ち本區間の改良に因り従

前に比し運轉回数増加と運轉經費の種々なる節減に因

るものにして、改良前後の純益を比較するに一ケ年一九、

八七〇圓六〇の利益増收となれり。

(二) 貨物自動車運轉經費節減に因る利益

一ケ年 七、〇〇八圓

算出の基礎

右に關し適確なる調査をなす能はざるも大體此れを想

定するに本區間の改良に因り赤間町(延長四軒八)を迂

廻する必要なぎに至りたると、物貨積載量の増大とは改

一日	一日間	一ケ年	一ケ年
収入高	車輛費	収入高	車輛費
円	円	円	円
三〇〇〇	二六・四	四三、八〇〇・〇〇	四二、四二七・六
二六六・〇	一六・三	六八、九三六・〇〇	六八、六九三・〇〇

良前に比し一日一臺につき運轉經費九六錢を節減し得る

ものと認められ、従前に比し一日二〇臺増加するものと

想定するときは此の増加分に對する一日の利益一九圓二

〇となり此れが一ケ年の利益七、〇〇八圓となれり。

右(一)(二)の合計二、六八七圓

其他金額に算出し得ざる利益

一、輸送能力の増大

一、交通所要時間の短縮

一、交通事故の除去

一、沿道に於ける産業の發達

一、保險衛生上の利益

一、軍事上の利益

(五六)

路線名 府縣道 瀬高大牟田線

改良區間 福岡縣 自三池郡高田村 至大牟田市東新町

延長 七、一九五米

有效幅員 七米五乃至一一米

路面構造 水締マガダム

工費 三九六、九六五圓

竣工年月 昭和十年三月

改良に因る效果

本線は久留米市より大牟田市に達する指定府縣道にして筑後地方に於ける樞要幹線にして一般交通は勿論産業上にも極めて重要な幹線たる爲、交通量繁激を極むるにも拘らず、幅員狹隘のため諸車の通行難事たるのみならず交通量の飽和は一層交通をして危険の状態に置かしめ加ふるに急勾配小屈曲あり、鐵道との平面交叉個所あり、爲に近代交通機關をして充分其の機能を發揮し能はざるの状態にして、地方産業發展を阻害すること甚大なもの存りたるも、在來の幅員を擴張倍加し、屈曲勾配

を充分緩和し且鐵道との平面交叉を立體化したる結果は從來の交通上の障碍を一掃することを得るに至り、近代交通機關としての自動車に依る物資の輸送は勿論一般交通に於ても充分其の機能を發揮することを得るに至れり。今此等改良に因り受くる利益につき調査するに次の如し。

(一) 距離短縮に因る利益 (二四一米短縮)

一ケ年三、七一八圓三四

イ、自動車

一臺一哩當消費高

●〇八五

一日通過臺數

一四五臺

一ケ年計

五二、九二五

延走行哩數

七、九二〇哩

一ケ年利益

六七三・二〇

ロ、自動自轉車

一臺一哩當消費高

●〇三二

一日通過臺數

一三臺

一ケ年通過臺數計	四、七四五臺
一ケ年走行哩數計	七〇九哩
一ケ年利益	二二・六八 <small>圓</small>
ハ、牛馬車	
一臺一哩當消費高	・〇二三 <small>圓</small>
一日通過臺數	一二五臺
一ケ年通過臺數計	四五、六二五臺
一ケ年走行哩數計	六、八二七哩
一ケ年利益	一五七・〇二 <small>圓</small>

一日通過臺數	四、三五〇臺
一ケ年通過臺數計	一、五八七、五七〇臺
一ケ年走行哩數計	二二・三七、六二三哩
一ケ年利益	二一、八五一・四七 <small>圓</small>

以上一ケ年利益合計三、七一八圓三四となれり。

(二) 運轉經費の節減に因る利益

一ケ年 三五、七五九圓一三

算出の基礎

改良前に在りては幅員狹小路面構造粗悪にして、屈曲急勾配の個所多く充分その交通機能を發揮し能はざりしも改良に因り此等の障碍を除去し得たる結果、諸物貨の積載量の増大或ひは自動車ガソリン消費量の節減等に因り一哩當運行經費は次の如く節減されるに至つた。

ニ、荷 車	
一臺一哩當消費高	・〇〇八 <small>圓</small>
一日通過臺數	三二二臺
一ケ年通過臺數計	一一、六八〇臺
一ケ年走行哩數計	一、七四七哩
一ケ年利益	一三・九七 <small>圓</small>
ホ、自轉車	
一臺一哩當消費高	・〇一二 <small>圓</small>

自動車	一哩當	二錢四
自動自轉車	"	二錢九
牛馬車	"	二錢七
荷 車	"	二錢二

自轉車

四厘

右に依り本改良區間七、一九五米に於ける此等諸車一ケ年の運轉經費節減の利益につき調査するに次の如し。

	一日 通行數	一ケ年 通行數計	一ケ年 走行哩數	一ケ年 利益
自動車	一四五	五、二九五	三三六、四七哩	五、六七・三
自動自轉車	一三	四、四五	二一、一〇〇	一九〇・八〇
牛馬車	三五	四、六五	二〇三、八五	一、四六・九
荷車	三三	二、六〇	五、一六六	八八・七
自轉車	四、五〇	一、五七・五〇	七、九四・三三	二六、七七・六
計				二五、七九・三

(三) 工事就勞に因る利益 七一、四六〇圓

本事業費三九七、〇〇〇圓に對する勞力費は七一、四六〇圓にして此等勞力費は原則的に改良區間に於ける關係町村地元民をして就勞せしめたるを以つて一時的の利益なるも之が爲に沿道關係町村に於ける各就勞者個人の生計其他種々なる方面に多大の効果を及ぼしたるものと認めらる。

右(一)(二)の合計 三九、四七七圓四七

其他金額に算出し得ざる利益

- 一、輸送能力の増大
- 一、交通所要時間の短縮
- 一、交通事故の減少
- 一、沿道に於ける産業開發の増進

(五七)

路線名 府縣道 添田日田線

改良區間 福岡縣朝倉郡 自寶珠山村間  
至小石原村間

延長 五、六八四米

有效幅員 五米五

路面構造 砂利道

工費 一一九、一二五圓

竣功年月 昭和十年四月

改良に因る效果

(一) 運賃低下に因る利益

一ヶ年 八、四七〇圓

算出の基礎

本路線は大分縣日田町より田川郡添田町に至る唯一の捷路に當る中間寶珠山、小石原村間の改良にして改良前に於ては幅員極めて狭小にして屈曲甚だしく勾配急なりし爲自動車交通の機能充分ならざる状態にありたるも本改良に因り自動車に依る物資の輸送可能となり充分その機能を發揮することを得るに至りたるは勿論交通に於ても著しく効果を増大するに至れり。今此れが爲諸物貨の運賃低下せるものを調査するに次の如し。

イ 米麥雜穀運賃低下 六〇四圓

從來の運搬費に對し一石當り二〇錢の輕減をみるに至れり、一ヶ年輸送高三、〇二三石に對し六〇四圓の利益を得るに至れり。

ロ 蔬菜、果物類運賃低下 二、九四一圓

改良前に比し運搬費一貫目當三錢の輕減をみるに至りたる爲一ヶ年の輸送九八、〇三〇貫に對し、此れが利

益二、九四一圓となれり。

ハ、木材、竹材、木炭運賃低下 四、一一八圓

本改良區間を利用して輸送さるゝ林産物についてみるに木材一、一一三立米、木炭四、二三〇俵、竹材三、五六二束なり、しかるに本區間の改良に因り此等林産物の運搬費は木材一立米につき三圓、木炭一俵につき一〇錢、竹材一束につき一〇錢の夫々低減をみるに至りたる爲此の利益四、一一八圓となれり。

二、肥料類運賃低下 八〇七圓

本改良區間沿道關係町村に於ける肥料消費高は硫酸、大豆粕、配合肥料油粕、硫酸加里等にして計一九、〇二四貫なり、然るに本區間の改良により之等肥料の輸送運賃は一貫目當三錢乃至七錢の輕減をみるに至り此の利益八〇七圓となれり。

(二) 自動車運行に因る利益

一ヶ年 七、八一八圓

算出の基礎

本區間の改良前に在りては自動車の通行不能なりし爲  
 徒歩にて三時間を要したり。然るに道路の改良に因り自  
 動車の通行可能となりたる爲、通行所要時間は僅かに三  
 十分乃至三十五分に短縮せらるゝに至れり。

今本區間の改良後一日に於ける自動車乗客數を大體一  
 〇〇人と想定し改良前と改良後に於て短縮せられたる時  
 間を算出するに

改良前 一人三時間 一〇〇人分 三〇〇時間  
 改良後 一人三分 一〇〇人分 五五時間  
 にして差引短縮時間二四五時間となれり。

此れを一律に金額に換算することは困難なる問題なる  
 も假りに一日の賃銀七〇錢を取得する者ありとして此れ  
 に換算するに一日の労働時間八時間とせば一日三一人分  
 二一圓四二となり此の利益一ヶ年七、八一八圓となれり。  
 (三) 本改良工事就勞に因る利益 二三、八二五圓  
 本區間改良工事業費一九、一二五圓の内勞力費は  
 二三、八二五圓にして此等勞力費は原則的に沿線關係町

村の地元民をして就勞せしめたるを以て一時的の利益を  
 るも地元民の生活に相當効果を及ぼせるものと認むるこ  
 とを得るものである。

右(一)(二)の合計 二六、二八八圓

其他金額に算出得ざる利益

- 一、交通事故の防止
- 一、輸送能力の増大
- 一、沿道關係町村の産業發達
- 一、醫療診療の迅速化
- 一、物資需要供の簡易化

(五八)

路線名	府縣道	福岡柳河線
改良區間	福岡縣	自三浦郡安武町間 至山門郡三橋村
延長	一六、三一二米	
有效幅員	六米五	
路面構造	砂利道	

工 費 四五〇、三九八圓

竣工年月 昭和十年三月

改良に因る效果

(一) 運賃低下に因る利益

一ヶ年 八、二八〇圓

算出の基礎

本沿線地方は花薙穀類の生産地として著名なるものありたるも本路は福岡より久留米市を経て柳河に達する交通上管内に於ける重要な幹線道路なるも従來道路の幅員狭少にして交通上の不便尠ならず更に沿線産業の發展に支障を及ぼしつゝありたるも本區間の改良に依り此等の支障は除去せられるに至れり。此れに依り自動車の物資輸送の運賃は花薙一枚につき三厘、穀類百斤につき二錢の節減をみるに至りたる爲花薙年百萬枚につき三、〇〇〇圓穀類二百六十四萬斤につき五、二八〇圓の計一ヶ年八、二八〇圓の利益となれり。

(二) 自動車運轉經費節減に因る利益

一ヶ年 一六、二四六圓

算出の基礎

従來自動車一臺一日の運轉費は二〇圓四六を要したるも道路の改良に因り一八圓三二に節減せられるに至りたる爲此の差二圓一四なるを以つて總臺數(實數)二〇八臺に對する一ヶ年の利益一六、二四六圓となれり。

(三) 本改良工事就勞に因る利益 一二六、〇〇〇圓

本改良工事業費四五〇、〇〇〇圓に對する勞力費は一、二六、〇〇〇圓なり。即ち此等勞力費は改良沿線關係町村民を原則的に就勞せしめたるをもつて一時的なりと雖も相當の勞銀を取得するに至りたる結果相當の效果を及ぼせるものと認むることを得。

(四) 沿道地價騰貴に因る利益 八九、六四七圓

詳細なる調査をなし能はざるも沿道關係に於ける地價騰貴についてみるに宅地は二四四、〇〇〇平米にして一平米當一圓の騰貴をみたるものとし、田畑は一、三〇四、九四〇平米にして一平米當五〇錢の騰貴をみたるものと

假定する時此の利益八九、六四七圓となれり。

右 一(一)(二)の合計 二四、五二六圓

其の他金額に算出し得ざる利益

一、交通量の増大

一、物資輸送能力の増大

一、交通所要時間の短縮

一、交通事故の防止

一、地方産業の開發

(訂正)

八月號(第十九卷第八號)本稿中一〇一頁清靜國道運賃

低減調中一日改良前平均輸送量一二貫九一七は一一・

九一七貫、一貫目當運賃圓一五〇は圓〇一五、改良後一日

平均輸送量一一二・貫九一七は一一二・九一七貫差引利益

額の欄に於ける數量も亦同じ、一ヶ年總輸送量改良前四一・

二一四貫七〇五は四一・二一四・七〇五貫、一貫目當運賃

圓一五〇は圓〇一五、改良後數量四一・二一四貫七〇五は

四一・二一四・七〇五貫差引利益額數量四一・二一四貫七

〇五は四一・二一四・七〇五貫の何れも誤り。

本文二行目輸送量一五錢とあるは輸送費一錢五厘、三行

目輸送量は輸送費、一〇錢とあるは一錢の何れも誤りに付

訂正す。

尙右に關して淺野セメントの小林氏より御親切なる御注

意を頂いたことを感謝いたします。

×  
-----  
×

×  
-----  
×