

愛知縣の道路に就て(一)

山口 十一郎

緒言

本縣管内國府縣道路線は四百六十九路線道路延長は四千
料餘ありまして、此れが道路の維持保存に關しては夙夜研
究努力を要し如何にすれば道路交通の安全を期し公益を増
進し得るかに苦心する次第であります。本縣に於きまする
道路修繕に要する經常費は三九二、六五〇圓であります
此の豫算を以て路面の修繕、貨物自動車の經營或は砂利採
取工場經營、砂利置揚費等の諸費に充て居る現狀でありま
して、修繕費一里當三九〇圓に當るのであります。而して
延長實に一千里に垂んとする道路の維持修繕に直接汝々と
して從事致して居りまする修路工夫は、三百四十三名一人

受持擔當延長平均一一料餘りでありまして諸備給一六三、
〇二八圓を要するのであります。此れが修繕作業に關しま
しては直接從事する修路工夫の努力は勿論所轄土木工區監
督員の絶へざる注意と指導の宜しきを要するは當然の事
であります。其の他一般公衆に對する道路愛護觀念の普及涵
養に付きましては、道路獎勵費四、〇〇〇圓が
道路愛護共進會或は修路工夫選獎方法等苟くも道路の保全
に關する限り、其の方法を講じ、向上を計り完璧を期せん
としつつあるのであります。道路舗裝に付きましては本縣
は六大都市所在の府縣に比較すれば實に遅々たる憾みがあ
るのであります。大正十年度道路舗裝の出現を見たのを嚆
矢としまして、爾來年々少額づつ施行し來りたるも高速度

自動車の著しき發達は從來の砂利道を以てしては到底満足なる保全を期し得ない状態となつたのでありまして、茲に於て昭和八年度の通常縣會に工費金十五萬圓を提案したる所、時代の趨勢は反映し滿場異議なく議決を得始めて本縣道路舗裝の成立を見た次第であります。昭和九年度以降に於きましては、工費十五萬圓に加味するに地元負擔として工費の約三分の一に相當する材料寄附或は道路法第二十四條の承認工事の形式に於て施行せしめ、或は三分の一の寄附金を採り現在に至つたのであります。而して道路舗裝は將來高速度交通機關の激増と相俟つて益々其の必要を痛感せるのみならず、軍需輸送上より見るも又國防上必要であるのであります。之が實現には大いに努力したいと考へて居るのであります。

目下非常時局に際し國民精神總動員に當り今般強調せらるる勤勞報國デーを契機として、道路の雜草刈取路面側溝の掃除等道路の維持修繕に付ては、現在應召等の爲修路工夫の手足不足を來し居る關係上、地方民の協力的奉仕を得て

此れが實蹟を揚げしめ以て道路愛護精神の徹底を期し將來引續き之が實行を期せんとするのであります。以上極めて概念的に本縣道路修繕及道路舗裝の概要を申述べましたが、左に稍詳しく卑見を申述べて見たいと思ひます。

道路修繕概要

縣勢

愛知縣は尾張三河の兩國より成り東西百六籽餘南北九十四籽餘に及び面積は五千八十一方籽餘となつて居ります尾張國は、名古屋一宮瀬戸半田の四市八郡三河國は豊橋岡崎の二市十郡合せて六市十八郡に分れ、町村數二百三十一となつて居ります。此の内人口一萬人以上の町村は碧海郡安城町の二萬一千六百餘人を始として四十箇町村に達して居り、縣下の總人口は二百八十六萬人餘となつて居ります。次に財政關係としては、昭和十二年度縣費歳出豫算額は經當部一千三十五萬圓、臨時部一千六百八萬圓、合計二千六

百餘萬圓でありまして此の内土木費は約三分の一を占めて居る状態であります。

道路の現状

本縣の國府縣道は路線數四百六十九路線で、總延長四千軒餘市町村道は十七萬三千九百十路線で、總延長は三萬七千軒餘となつて居ります。擬て市町村道は市町村長に於て維持管理をなし、又名古屋市内の國府縣道は六大都市なるが故に、名古屋市長に於て維持管理を爲す事になつて居るのでありますから、此等の事は除外して此れより愛知縣に於て直接維持管理に従事して居る國府縣道（名古屋市内分を除く）の事に於て申上げ度いと思ひます。

即ち名古屋市内を除きました國府縣道の延長は三、九二三、三四五米（九百九十九里）で總面積約一千五百七十二萬四千平方米ありまして、道路の幅員は特殊のものを除き最大十二米最小三米となつて居ります。之が本縣に於て直接維持修繕をなして居る道路であります。尤も道路延長なるものは道路の改修工事によりて絶へず異動するものであり

ますが、毎年此の道路延長を變更する事は非常に面倒なる事柄でありますので、昭和七年以來豫算關係には此の延長を使用して居る次第であります。次に路面の状態を申しますれば、國府縣道延長の大部分は今尙砂利道でありまして、鋪裝道路は極く一部分に過ぎないのであります。昭和十一年度末の調査に依れば、鋪裝延長は約八〇、〇〇〇米で、國府縣道の總延長に對し僅に二%にすら及ばない心細い状況であります。又國府縣道の交通量の状況及鋪裝道路の分布状態を申しますれば、次表の様になつて居るのであります。

先づ縣下の國府縣道を其の交通量により、次の様に八等級に分けます。

道路等級表

等級別	交通量（路幅一米當り換算重量）
特 一 等	二〇〇以上
特 二 等	一六〇以上

摘 要

換算重量の計算に用ふる係數は表に内務省指示のものに依る

同

特三	同	一〇〇以上
特二	同	七〇以上
特一	同	五〇以上
三	同	三〇以上
四	同	同

國府縣道延長面積調書 昭和十一年四月調

斯様な標準により國府縣道を分けますれば其の各々等級道路の延長面積等は次表の様になります。

等級	延長		面積		平均道路幅員	
	砂利道	舗装道	砂利道	舗装道		
特一等	一四〇、五九六 <small>平米</small>	六、九五五 <small>平米</small>	七九五、〇五五 <small>平米</small>	二五、三三四	一、〇五〇、二六九 <small>平米</small>	五・八〇
特二等	一五、三七〇	一、四〇五	七、八四七	三、五四六	九、三九三	五・四五
特三等	一五、八三三	九、四六六	九三、四九九	七、四七七	一、〇〇、九〇六	六・〇六
一等	一四四、三三三	四、五七七	六〇七、六七三	三、一七五	九四三、八四七	六・三九
二等	三四五、六一〇	二、〇五〇	一、六六五、八九四	二六、三八八	一、六八三、三三三	四・八四
三等	三七、八八〇	二、五八五	一、六四四、二七七	二五、四〇〇	一、九七九、五七九	四・四九
四等	四〇〇、三七六	一、三三〇	一、八八八、六四四	七、三三〇	一、八九五、九九四	四・三九
五等	二、三〇、〇七九	二、二四〇	七、三三三、五五四	一九、六七七	七、七四四、八九一	三・〇九
計	三、九五、九五九	三、五三三	一五、二七、九三三	四、四、三三	一五、七四、〇九一	三・八八

右の表にて見らるる如く五等の道路延長が非常に多いのでありますから、右の分け方は尙不充分であつて、實際に

ですが、未だ此の調査が出来て居らぬのであります。

は更に六等七等と二等級位を増して十等級位に分けた方が豫算分配等の基礎とするには適當でないかと考へて居りま

國府縣道の總延長は前に申上げた様に名古屋市内を除き 三、九二三、三四五米(九百九十九里)となつて居ります。

道路修繕豫算

之を維持修繕して行く爲經常部豫算として道路修繕費以下七項目があり、又臨時部豫算として道路特別修繕費があります。以下各豫算別に其の大意を申上げる事に致します。

(1) 經常部道路修繕費 三九二、六五〇圓

現在では此の大部分が砂利道の維持修繕の爲に費されて居るのであります。が舗装路面の維持修繕及災害其の他によつて必要を生じたる道路の應急修繕費にも充てられて居るのであります。國府縣道一里當り三百九十圓となつて居ります。尙道路修繕費を其の使途により内譯しますれば次の様になつて居ります。

(イ) 路面修繕費 二九七、四四〇圓

此の路面修繕費は砂利眞土（バインダー）の購入運搬費或は路面の凹凸修理の爲に使用する直役人夫賃等に充つるものであります。尙此の外舗装路面の維持修繕災害の應急修繕等にも使つて居ります。

(ロ) 貨物自動車經營費 四八、〇〇〇圓

本縣では數年前より路面修繕用の主要材料である砂利

又は眞土（バインダー）を安價に然も敏速に運搬する爲に貨物自動車を各土木工區事務所に一臺乃至三臺宛配屬して道路修繕用材料の直營運搬をやつて居りますので、之を經營するに要する費用が貨物自動車經營費であります。實蹟によれば、道路修繕用として必要である一ケ年砂利及眞土（バインダー）の所要數量約十四萬立方米の内約五萬三千立方米を此の直營で運搬して居る次第であります。

(ハ) 砂利採取工場經營費 四四、一七〇圓

路面修理用砂利を安價に供給し、且つ砂利市價の騰貴を抑制する爲に縣下に三ヶ所の直營砂利採取工場を設けて機械船により道路修繕用砂利の直營採取をやつて居ります。其の採取能力は一ケ年の砂利所要數量約一萬立方米の内約三萬餘立方米を採取して居るのであります。之に要する費用が砂利採取工場經營費であります。然し此の採取工場は道路修繕上必要な砂利を採取するのみで、民間等に對し砂利を賣却することは

全然行つて居らないのであります。

(二) 砂利置場費 三、〇四〇圓

砂利置場費は國府縣道の一定距離毎に砂利置場を設け平素之に砂利又は眞土（バインダー）を貯藏し、必要に應じ敏速に路面の修理をなさむが爲に砂利置場を完備しようとする費用であります。最近は砂利置場は小形のものゝ近距離毎に設ける方針でやつて居ります。

(2) 經常部渡船費 一六、四七八圓

之は道路修繕とは直接關係はありませんが、間接的に關係がある様にも思はれますので、此處に參考迄に申上げることとしました。現在縣下に於て府縣道を連絡する渡船は十三箇所あります。其の内十箇所は縣營渡船となつて居りますので、之が經營費であります。

(3) 經常部並木費 八〇圓

國府縣道に現存して居る松並木の總本數は約二三、〇〇〇本程でありますが、枯損又は風害等に依つて毎年平均一八〇本程倒壊することになりますので、並木の補植費

があるのであります。

(4) 經常部諸備給費 一六三、〇二八圓

之は國府縣道の維持修繕に従事して居る修路工夫（現在人員三四三名）の給料に充つるものでありまして、工夫の平均給は日給一圓三十錢となつて居り、又修路工夫一人の平均受持距離は一・七料となつて居ります。

(5) 經常部道路獎勵費 四、〇〇〇圓

本縣は昭和二年道路愛護共進會を創立して以來毎年之を開催して、一般地方民に對し道路愛護思想の普及涵養に努めて居ります。又、昭和五年修路工夫の選奨規程を制定して優秀修路工夫に對しては賞金を授與し、これを督勵することになつて居りますので、之等に要する費用を道路獎勵費として居るのであります。

(6) 經常部備品費 五、一四六圓

之は修路工夫の使用する器具例へば箱車鶴嘴鋤簸等の購入又は修繕に要する費用を之から支出して居るのであります。但し修路工夫の被服帽子等の給與品は又別の豫

算を以て支給することになつて居ります。

(7) 經常部雜費 三三六圓

道路の附屬物である隧道は本縣には大小通して十箇所程ありますが、其の内で延長最も大なる堤石隧道（延長五三六米）の電燈費のみは縣費を以て點燈することになつて居ります。他の隧道の點燈は皆地元町村の寄附を以て點燈することになつて居ります。

(8) 臨時部道路特別修繕費 二〇、七〇〇圓

之は主として道路の附屬物である側溝とか土留石積等々を施工するもので路面の維持修繕に對しては無關係と云つてもよいものであります。尚以上の外に毎年水災復舊の爲に臨時部道路特別修繕費の追加豫算として平均二十萬圓内外の縣費を支出して居るのであります。之も前同様路面修繕に對しては殆ど無關係と云つても差支へないものであります。

豫算の分配

國府縣道の維持修繕は専ら縣下八ヶ所に設けられたる土

木工區事務所に於てやつて居るのであります。今日では各工區事務所共路面の維持修繕と云ふことに對して大なる關心と非常なる熱意を以て作業に従事し、各工區競つて良い路面の道路を作らうと研究努力を續けて居る状態でありまして、特に砂利とバインダーとの混合比及其の性質に關しては目下熱心に研究を續けて居る次第であります。申す迄もなく豫算額の多寡は道路の維持修繕上成績に至大の影響がありますので、主務課としては各土木工區に對し豫算の公平なる分配をなすと云ふことが非常に必要なる問題となつて來るのであります。其處で只今では道路の現況の處で申上げました様に、縣下の國府縣道を其の交通費によつて八等級に分け、各土木工區事務所毎に其の各面積を計算し、之に豫め定められたる所要砂利厚、所要眞土厚、所要單位勞力等乗し、各工區毎の所要數量を計算した後之に其の工區の平均單價を乘して各工區別一ケ年の所要經費を推算し、此れを基準として其の年度の經常部道路修繕費總額を比例配分して、各工區の一ケ年配當豫算額を定め、更

に各工區の地勢地質又は過去の實蹟等を加味して多少増減し最後の各工區配當豫算額を決定する方法を採つて居るのであります。扱て其の配當時期は年度の當初に於て其の約八割を各土木工區へ配當し、十二月頃過去の成績及實狀を斟酌して残りの二割を配當する方法によつて居る次第であります。

砂利道維持修繕作業

本縣の砂利道維持修繕の方法は昭和二三年前と今日とは餘程相違して居ります。以前の修繕方法は路面の横斷孤形が少なくなり、且車輪堀れが甚しく雨天の際泥濘を生ずる様になつた時始めて延長を三百間とか五百間とか限つて修繕工事の設計書を作り之を請負に附し路面全體を鶴嘴にて掘り起さしめ必要ある場合は多少の足土をなし、孤形を整へたる後其の上に砂利を一様に三糎乃至五糎位敷込み交通する人馬車輛によりて自然轉壓せしめると言ふ様な方法でありましたので、修繕仕立の道路の如き砂利がざくざくして居て自轉車等は到底乗つて行くことは出來ず、皆下

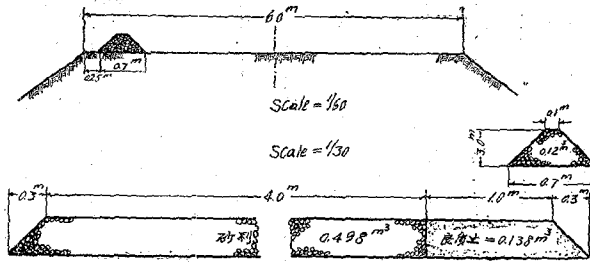
車し引いて歩いたものでありました。現今から考へて見ると一寸無暴の様な事柄であります。當時では道路修繕をやれば止むを得ぬと言ふ様なことで、大した非難もなく濟んで來たのであります。勿論當時は現今の様に重い自動車も通行せぬ爲に修繕中路床を割らるると言ふ様なことも無く濟んだ譯であります。然しながら其の頃でも國縣道の數町毎には砂利置場があり砂利を購入常置して居り、荷馬車の爲に出來た車輪堀を此の砂利で填充して轍痕を埋めるとか、又は局部的に悪い箇所を修繕することにはなつて居りましたが、大體に於て其の修繕方法は現今のものとは餘程相違して居たものであります。昭和時代になつてより、自動車の發達は益々顯著となり、道路の損傷状態も荷馬車時代とは變化し連續的の車輪堀でなく、點々とした所謂皿堀を生ずる様になつたのであります。其處で勢ひ砂利道の修繕方法も改良しなければならぬ事となりました時、偶々各府縣に於ても砂利道の修繕方法を研究せられ、道路改良會などに於かれましても砂利道維持修繕に關する講習會等

も開かるる様になりました。本縣も遂次現今の修繕方法を採ることになつたのであります。

扱て現在の修繕方法は如何と申しますれば之は現在各府縣に於て實施せられて居る方法と殊ど大差なきものであり、殊更に多く述べらるる必要も無いと思ひますが、極く大體を申し上げることに致します。

道路の修繕方法は路線の重要性の程度に依りて勿論大變に異なるのでありますが、交通頻繁な重要路線に對しては先づ延長百米乃至二百米毎に標杭を建て、修路材料置場を路側に假設して此處に下圖の要領に依り砂利及眞土（バインダー）を貯藏せしめ必要を生じた時は之を使用して急速に修繕をなす様になつて居ります。

扱て此の材料置場に材料を絶やすと言ふことは、修路工夫の活動を不能に陥らしむるもので、非常に重大な事であ



りますから、斯くの如き事が無い様に常に互に注意することにはなつて居りますが、此の極く簡單な事も實行となる

と中々完全に行かないので相當苦心して居る次第であります。即ち此の材料供給を一々工事施行の手續をして請負人に命じ納入せしむることは相當面倒な事柄であるのみならず、所要の時期に急速確實に補給することは中々困難なる事でありますので、本縣は曩にも述べました様に、各土木工區事務所に貨物自動車一臺乃至三臺宛を配屬して、之等の補給作業に従事せしめて居る次第であります。然し又一面より考へると材料置場へ材料の補給が餘り完全に行き過ぎると同じ事なら樂をしたいと言ふ人情から、修路工夫によつては自然材料を主とし

た道路の修繕方法を取り比較的辛勞な鶴嘴を用ひてする路面の不陸直し作業が怠り勝となる傾向もあり、此點中々一

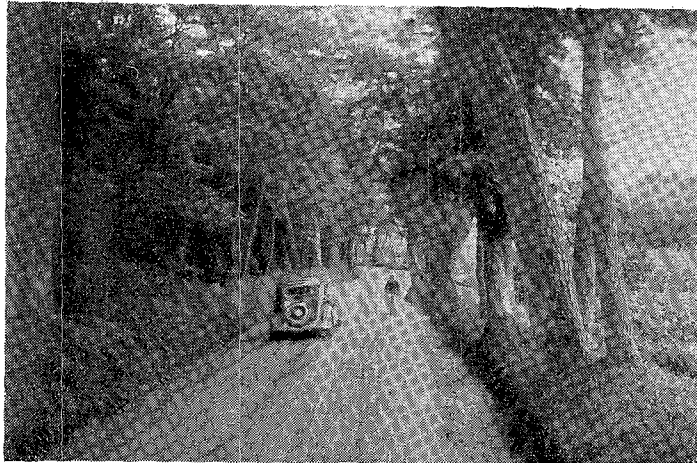
リケート」な問題もありまして絶へず監督員の注意しなければならぬ事柄と思ひます。本課幹部始め土木工區所長は時々管内を巡視して之等を監督して居る次第であります。次に材料置場に貯藏する材料は圖面記載の如く、大體砂利三に對し眞土（バインダー）一の割合に貯藏し兩者併行して使用して行く様にして居ります。然し時には子供の心無き惡戯により此の材料が道路の中央にはみ出して交通の妨害となり、或は散亂して亡失する様なこともありますので、修路工夫をして絶へず規定の形を保持する様厳命し、以て修路材料を尊重し、努めて之を節約する氣風を涵養する様指導して居る次第であります。勿論此の附近に砂利置場又は適當の空地ある場合は路側貯藏は避けて此處に貯藏することにして居るのであります。扱て幹線道路では降雨後に最甚しく路面を損傷せられるのでありますから、降雨が止んだ時は直ちに修路工夫及直役人夫は幹線道路に出役、全能力を發揮して皿堀の點々修繕をなさしめることになつて居ります。其の皿堀填充の方法は砂利三眞土（バインダー）

一の割合で混合したものを皿堀箇所填充することになつて居ります。然し此の作業は非常に急速を要するので修路工夫の擔當區域を定めるに當つては此點を大に考慮し幹線を受持つ修路工夫は又同時に支線をも受持たしめなるべく多く修路工夫が幹線道路に關係して居る様な仕組にしてあります。之は一朝降雨の際此等修路工夫は豫定の如何に拘らず、一時支線を捨てて幹線に出て急速に皿堀復舊作業に従事せしめなければならぬ爲であります。

次に砂利道の修繕材料としては砂利を使用中碎石は山間部等特殊の場所の外は使つて居りませぬ又砂利は一般には徑二糎以下のものを使ふ様になつて居りますが、本縣では所により此の小粒砂利が乏しく、其の單價が非常に高くなるので餘り重要でない路線に對しては徑二・五糎以下の砂利を使用して居る箇所もあります。其の種類は主として川砂利を用ひ海岸砂利山砂利も相當使用して居ります。然し本縣産海岸砂利は其の形狀碁石の如く丸形扁平にして餘り修繕材料として適當なものとは申されません。次に眞土（バ

インダール）はなるべく良質のものを使用する方針を採りサバ土（風化花崗石）又は赤土を用ひ多少遠距離から運搬しても黒色の細土等は之をなるべく使用しない事にして居ります。

次に修路工夫は目下三四三名ありまして一人の平均受持延長は一一・七籽となつて居りますが、近來は交通も頻繁になり工夫一人で此の長大なる延長を維持して行く事は到底不可能でありますので、殆ど常備的に直役人夫と言ふ名稱で修路工夫一人に付て一人乃至二人を配屬して工夫の指揮下に置き、共同作業に従事せしめて居ります。然し此の



寶飯郡御油町地内
國道一號線（砂利道）

寫眞右方の桑畑中にある叢林は東海道膝栗毛に見ゆる彌次郎兵衛喜多八の兩人が御油の狐に誑らかされるなど旅舎の主人より脅かされたと云ひ傳へる藪なり。

直役人夫の内でも其の修路工夫と技術及人物を比較した上獨立して働かした方が結果がよいと思ふものに對しては恰も修路工夫の如く擔當區域を定めて修理に當らして居るものもありますが、原則としては修路工夫の補助員として共同作業に従事せしむることになつて居ります。大體直役人夫の事は以上の様になつて居りますが此の外路面の大々の修理等を爲す必要ある時は臨時的に直役人夫を増員して修理する事もあります。然し路面の修理を爲すに請負工事を以てすると云ふ事は現今では本縣でやつて居る砂利道の維

持修繕方法は大體以上の様でありますが、近來交通量が著しく増加した結果本縣で修路上困つて居る問題に付て申上げて見たいと思ひます。

第一には本縣は普通道路改修する場合其の敷砂利は稍大粒の方が路面の爲に良いと言ふ考から相當大粒砂利を改修の際散布して來たのであります。其處で數年前より此の上の小砂利及眞土(ペインダー)の薄層を被覆し、自動車通行に適する平滑なる路面の維持を保つて來たのであります。が、近來非常に重車輛が通行する様になつた結果之等の大粒砂利が路面の振動に依つて逐次表面に突出る様になり、路面の平滑を害し非常なる支障を生ずるに至り、此上小砂利層を被覆するも密着悪しき爲に直に剝離して到底完全なる路面の保持を望み得ないので、現今では根本的に路面改良を決意して、絶へず此の浮び出た大粒砂利の抜き取り作業を行つて居る次第であります。之が中々の勞力を要する仕事なので相當閉口して居る次第であります。

第二には交通頻繁なる道路に於て路面が少し整備して來

ると幅員廣き直線部等(自動車の快走する箇所)に恰も洗濯板の如く波長約三十纏位の連続せる小波を生じ、自動車又は自轉車等に疾走する場合には非常に不快なる振動を與ふることあります。之に付て何とか防禦する方法はないかと種々研究はして居りますが未だ適當な方法も見出されないので止むを得ず、適當の撒水をして波の頭を鋤簾で切取るとか、箒で道路側の砂利を中央に掃き寄せ、中央部を幾分遊離砂利量を多くすると云ふ方法に依つて補つて居る次第であります。之は粒度の適當なる碎石で固めた道路ならば餘程良いかも知れぬ。又砂利道では一寸防ぎ様がないのではないかと思つて居る次第であります。且之等の道路は殆ど交通換算重量が約五〇〇以上の處でありますから、斯くの如き處は或は簡易鋪裝等に依るのが適當であつて、寧ろ砂利道として維持して行くことが困難なのではないかと思つて居る次第であります。然し鋪裝と云ふことになるると本縣は地元負擔金の問題が起つて來るのであります。都合悪いことには此の小波は家屋連擔の箇所には殆

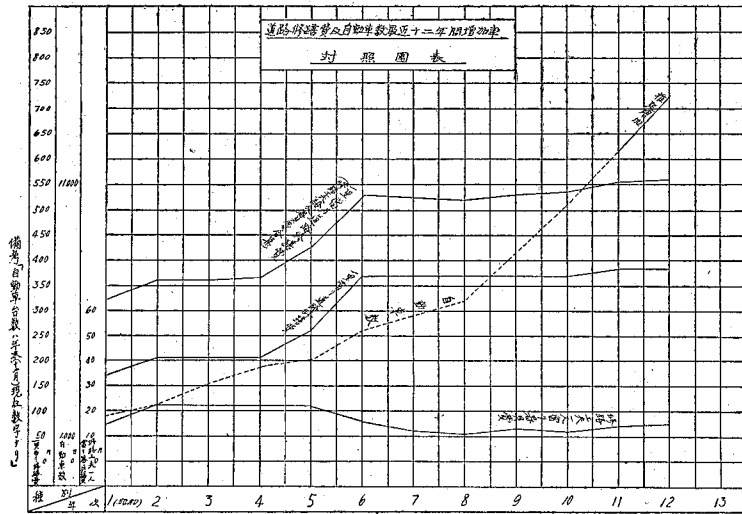
ど生せず、道路の見透開徹箇所即ち田畑中の道路に生ずるので舗装負擔金を徴收することが相當困難なることであります。

第三には道路の曲線部でありま
す。道路構造令細則案が出来てから以後に出来た道路は片勾配となつて居るから宜しいが、舊來の道路は之がない爲に目下幹線道路に於ける曲線部の維持には全く困却して居る箇所が尠くないのであります。此れは其の部分の局部的に改修するより外に仕方がないので修繕工事としても逐次改築することとして居る次第であります。

第四には交通量は逐年非常なる勢を以て増加する結果路面の損傷は著しく増大して居るのであります

すが、道路の修繕費は財政上の都合によつて之に伴つて増加することの出来ないことであります

す各府縣とも同様の事と存じますが、今本縣の例に付て調べて見ますと大體上の圖表に示す様な結果になつて居ります。



即ち國府縣道は毎年交通調査を行つて居ないので其の増加の統計的數字を知ることは困難であります。現在道路交通物の重要なものは自動車であり又路面の最も損傷するものも自動車であります。扱て其の自動車が多くなればなる程自動車一臺の作業能力は定つて居る關係上自動車交通量も増加する譯でありますから、今便宜上縣下に籍を有する自動車臺數と各年度別修繕費豫算額とを

對照して圖表を作つて見た所前記の様な結果になつて、豫算額が交通量に伴つて増加せず従つて修路上如何に困難を感じつつあるかを知ることを得るのであります。

砂利道路路面維持試験

試験の動機

砂利道の路面維持修繕をやつて行くのには、大體一ヶ年に何程位の經費を要するかと言ふことは自分も充分確信なく、又道路修繕作業の最前線で働いて居る土木工區事務所監督員に於ても、充分其れを認識して居るものが少ないと言ふ様な状況でありましたので試験をやつて見ることにした次第であります。尤も此の問題に付きましては他府縣に於て御調査になつた例も一二拜見したのであります。道路修繕と云ふことは各府縣により相當事情も異つて居り、且自分で實地に就て行つたのではない故、何となく確信が持てなかつたのであります。其處で本縣に於ては昭和九、十年度との二ヶ年度に互り縣下國府縣道四六九路線を更に交通量の相異する毎に、數區間に分ち其の各區間に對して一

ヶ年中に使用したる砂利眞土（バインダー）等の修路材料の數量及修繕人夫の總人數（勞力費）等を調査し統計を採つた結果各種交通量に對する所要の維持修繕費は大體知る事を得たのであります。此の方法による調査は次の様な不便がありましたので、昭和十一年度に於ては下記の如く別の方法に依り調査することにした次第であります。即ち其の不便と云ふのは次の様なことであります。

(イ) 之を調査するのに多大の勞力を要し、又之を取纏めて結論を得るには尠からざる勞力を要すること。

(ロ) 豫算の制肘を受ける結果實際必要なる道路維持修繕費を知るには適せざる點あること。

(ハ) 調査の範圍が餘りに廣範圍であつた爲に自然調査したる數字も、或種の假定を設けて調査したと言ふが如き仕末となり、其の數字が正確を期することが困難であつたこと。

(ニ) 調査方法が中々に面倒である爲に道路修繕の第一線にある土木工區監督員は漸く之を嫌ふ傾向を生ずる

に至り本調査に依りて監督員の道路修繕に對する趣味を誘起せしめんとする目的が充分達せられないこと。

右の様な状態になつたのでありますが、各種交通量に對する一ケ年の維持修繕費の大體の標準を知ると言ふことは豫算の公平なる要求又は分配をなすのには必要な事柄であるのみならず、第一線に立つて働く人々が修路材料又は勞

力を節約して、豫算を最も有効に使用して行く爲にも極めて必要な事柄であり、且又之等の人々に對し比較的無味乾燥とも考へらるる修繕作業に付て趣味を起さしむることが能率増進上非常に有効であることに鑑みまして、昭和十一年度に於ては縣下に於て八十六箇所の試験區域を設ける方法により調査をすることにしたのであります。勿論此の方法とても幾多の缺點はあることと思ひますが以下に其の大體の要領を申上げることにした次第であります。

砂利道路面維持試験區域の實施

昭和十一年度に於て行ひました路面維持試験の方法は大様次の如くであります。即ち縣下國府縣道中に於て道路幅

員一米當りの交通量が異なり、且其の有効幅員の異つて居ると想像した箇所八十六箇所を選定して、之を一般路面維持試験區域とし下記の試験區域準則に依つて試験を實施し、各種交通量に對應する所要維持修繕費を見出さうとしたのであります。

次に同一交通量（相當交通頻繁なるもの）及同一道路状態を有する場所二箇所を選定して各々、場所に平均八箇所宛の特殊路面維持試験區域を連續的に設置して修路材料たる砂利の品質の相違によりて路面修理上如何なる影響を及ぼすかを調査することとしたのであります。（つゞく）

