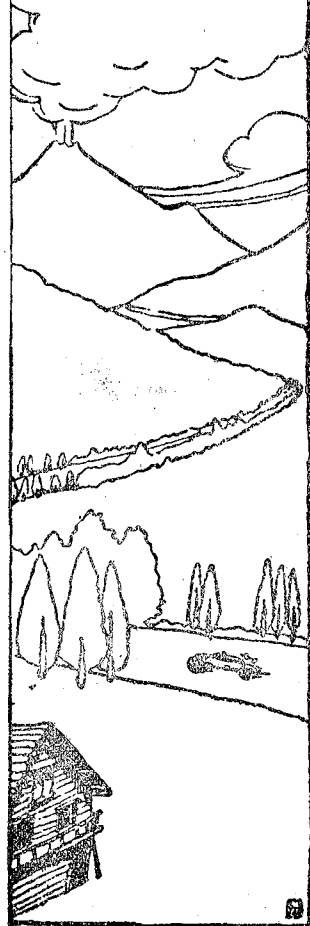


# 論 說



## 農村振興と道路

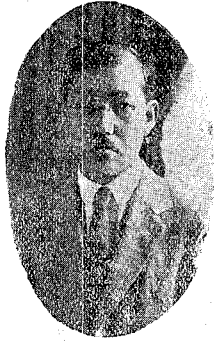
内務省道路課長

丹

羽

七

郎



農村振興策の確立が、目下の急務であることは、朝野識者の一致する所である。之が對策如何と見るに、曰く農務省の獨立、曰く自作農の創定、曰く米穀法の改正、曰く小作法の制定、曰く何、曰く何と十指を屈するも尙足りない有様であるが、其の根本策の一として道路の改良を擧ぐる者は、余輩の寡聞なるが爲めか、未だ極めて稀な様に見受ける。然れども道路は農村生活に於ける血管である、農村に生命を送る所の機關である、之が改善を措て農村の振興を圖らむとするは、血管の故障を治療せずして身體の強健

ならむことを希ふと同様である。農村振興の策を論ずる者、農村の疲弊に同情するの餘り救急の方策を求むるに焦慮するが爲め、道路改良の如き根本策を捨て、顧みないのであるが、恐らくは斯の如き論者もあるべし。併し今日の農村疲弊は、由つて來る所遠く且つ久しいのであるから、應急的速效の方策に没頭しては、遂に其の目的を達することが出來ないであらう。或は農村振興策と稱するものを、不知不識の間に所謂産業政策の範圍或は主として農商務省主管事項に限定して考察するの結果、内務省主管たり直接産業政策の部類に屬せざる道路の問題に觸れざるに至るのであるが、恐らくは斯の如き論者もあるべし。併しながら遊歩道、公園道と言ふが如きもの、或は特に軍事上の必要に依るもの等を除きては一般道路の問題は經濟問題である、國民經濟上の打算を外にしては、道路問題はない、農村經濟の振興は、道路改良の打算の一項目である。

惟ふに朝野識者が此點を特に主張せざるは、恐らくは道路が農村經濟生活の向上に密接の關係を有するは明かなるも、其れは獨り農業者の關係に止まらず、國民經濟全般の問題たるが故に、單に農村振興策として主張すべきにあらず、之が主張は一層廣き基礎の上に爲すべきものと爲すの結果にあるが、果して然らば此論一應の理由あることなれども、苟も農村振興の立場より其の方策を考究する以上は、農村生活の血管たる道路の關係に付きて、深き考察を要することと思ふのである。

農村の疲弊は何故に起つたのであるか、種々の原因が重疊して此結果を生したのである。併し今は其の原因を詳論すべき機會でないから、唯根本的なる點を一言するならば、自足經濟時代に出來上つた我國の小農經營が市場生産時代に順應するの困難から生じたと言ふべきである。

我國の道路の大部分は、普通農家が自給自足の經濟を營んで居た時代の遺物である。彼等に取つては、道路は歩行者の交通又は馬背に依る交通を以て足りたのである。農業を今の時代に順應せしめむとすれば農家の生産物を容易に市場に送り、肥料其他の購入品の仕入を農家に有利に爲さなくてはならない。而も是等は容積重量共に大にして、價格が比較的小なるものであるから、自足經濟時代の遺物たる現時の道路が、此進展に對して大なる故障を來して居るのは當然の事である。併し此種經濟の變化は急激なるが如きも相當の長期間に亘りて行はれたるものなれば、此障害は徐々に進んで來たので、今日農村生活の疲弊最も甚しき時に際してさへ、長い過去から踏み馴れて來た道路の不完全さに對する感覺が遅鈍であるのは遺憾である。今二三の觀點より農村と道路との關係を考察することとする。

一、我國に於て道路に對する反省を促したのは、近代科學の所産たる重量高速交通機關が最近輸入せられてからのことである。自動車の使用の盛なるは都會であるのは勿論であるが、今や乗合自動車は我全土に普及されんとしつゝある。然るに我國の道路は、幅員、屈曲、勾配及路面等の何れの關係から言ふも、自動車交通に堪へないで到る處に缺陷を作りつゝある。左れば道路改良を以て主として都市に於て必要なものと思ふるならば、夫は大なる誤である。道路の不完全なることは、地方に於ける乗合自動車及貨物自動車の發達普及を阻害し、農村の進歩振興の氣力を削減しつゝあるのである。加之自動車に依て破壊されない安全なる道路は、自動車に必要なると同じく歩行者にも、自轉車にも、荷馬車、荷車の能率と安全の爲にも必要なのである。交通事故の一般を見ても、夫を見逃すことは出來ない。

更に都會近郊の農家が、蔬菜果物を市場に販賣するの一例に考へても其の荷車、荷馬車或は進んで貨物自動車（販賣組合等にて之を備）に依る運送が、道路の改善に依りて如何に輸送時間を短縮し如何に新鮮なる蔬菜果物等を都市に供給し依て農家經濟を有利になし得るやは、何人にも了解し難い事柄ではない。況んや近時都市の需要を充す蔬菜が可成遠距離を輸送せられる實況に徴すれば此點一層明瞭である。

二、乗合自動車が辛うして一臺の自動車を通し得る道路に、困難と危険とを冒しつゝ如何に急激に發展しつゝあるかを目撃するとき、地方に於ける高速交通機關の需要の著しいことが分る、悪道路と言ふ障害さへ除却されたならば、忽ち一層の普及を爲すべきことも明瞭である。乗合自動車の普及に依て、従來一日の行程であつた所を三四時間にて達することが出来るから、大抵の用務を了へて日歸することは困難でなくなり、農村生活に於ける能率は夫れ丈け高まるのである。

元來、何故に農業が現代の經濟狀態に適應することが困難であるかと言へば我國の農業が小農に過ぎ經濟的能力に缺けて居るからであるか又交通不便なるに比例して保守的であり順應性に缺けて居るからである。道路を改善し交通を便利ならしむるときは此缺陷は餘程補正せられるのである。由來農業者を一般經濟界から隔絶して居つたのは交通の不便に因ることが多い。自足經濟時代には元より夫れで差支ない、農家が保守的で順應性に乏しいとしても、此時代の農業は、安定的であつたから、何の不安もなかつた。今日では交通不便な山間僻地であつても、經濟的動搖の激浪から免れることは出来ない、従て農業者の方から、此大勢に適應するの外はない。此點から見ると、交通機關の整備は、正

に農村改造の楔子でなくてはならない。

三、理論的に言ふならば、農業の収益を支配するものは、氣候、地味、耕作方法等種々あるけれども、地位も亦最も重要な關係を有する事は、經濟學の初歩を學んだ程の者には、殆ど自明の理である。地位と言ふのは市場に對する距離、便否等を言ふのである。道路の改善に依つて、交通の時間が短縮せられ、車輛積載量が増加するならば、沿道農業其の他此道路を利用する農業の地位は、夫れ丈有利になつたのであり、収益の増加を招來するは當然である。之を實際的に觀察するに、此地位の改善は獨り自動車交通の開始に依つて得らるゝ計ではない、荷車、馬車等の速力及積載量の増加に依つても、亦得らるゝのである。牧博士に従へば、路面の粗滑が車載量を左右すべき程度は、坂路の勾配の夫れと殆ど徑庭がない、左れば、現行の所謂砂利道に多少の改良を加へるならば、運送車載量に二三割の増加を來さしむること即ち運賃二割餘の低減を行はしむることは易々たるものである。従て更に坂路の改善、體車の改良等を行ふときは、其の運賃に及ぼす影響は鮮少でない。

農村疲弊の狀態を經營收支の上より見るときは、我農業の最大缺陷は、生産費の高きに拘らず、生産物の價格が頗る動搖して、時に生産費を償ふ能はざるにある。農業者とその使用する肥料其の他の物件の生産者との間及農業者とその生産物の消費者との間に於ける中間經費の節約が、農家收支の平衡に最も必要なことは、既に廣く認められ、購買組合、販賣組合が奨勵され來つたことは、已に年久しいのであるが、夫れと同一の理由に依つて中間經費の一項目たる運賃の輕減が農家收支の平衡に必要なのである。従つて運賃の節約上最も重要な道路の改良が、農家經濟上此際特に緊要なることも亦明かな

こと、思ふ。

四、地方交通に對する從來の國民の態度は鐵道第一主義であつた。鐵道萬能主義であつた、自足經濟時代より市場經濟時代に入つた農村生活に對して、鐵道の輸送が非常なる恩恵を加へた事は、決して割引して考ふことが出来ない。併し、鐵道の輸送は所謂戸口から戸口への運送ではない、鐵道の前後には、必ず別個の運送機關がなくてはならない。鐵道運賃が低廉であるに拘らず、鐵道前後の小運送は道路車輛、馬、匹等の交通機關が不完全なるが爲に、運賃不廉であつた、之が爲に生産者及消費者の不利益を來すことは頗る多いのである。近時小運送改善の問題が、論議されるに至つたのは當然のこと、思ふ。而も此問題の根本は道路の改善にある。我國鐵道の建設或は改良の効果を眞に農村生活に徹底せしめむには、停車場に達する道路の改善を措ては之を求むることが出来ないのである。

五、馬匹改良が獎勵されてから年已に久しいが、其效果如何を顧みるときは、遺憾のことが少くない。普通農家が優良乘馬を生産するが如きは、其の資力の上より見て絶望でないかと思はれる。耕馬、挽馬の如きものに在りても、農家が日常生活に於て、使役するに適する程度以上に優良のものを生産することは頗る困難である。我國の如き幅員狭小、勾配急峻の道路に於ては、馬車車體の幅員も小にして重量も著しく制限を受けざるを得ぬから、馬匹改良補助金と言ふが如き甘い刺戟のない限り、挽馬の改良は農村の實際生活上痛切なる要求とはなり得ない結果になる。之は古來山國では挽用に牛馬を用ふるよりは、犬を使用して満足しているのと同じ理である。優良馬匹の能率を發揮出来ない道路を其の儘にして馬匹改良を企つるは、贅澤品の生産を獎勵すると多く差異はない。道路を改良し、農家自身が日常優

良なる耕馬挽馬を使用することが、經濟的である様にするのが何よりの馬匹改良の奨励ではないか。

六、農民離村の原因として農村生活の孤獨性を高調する人がある。農村には娯樂がない、楽しい社交がない、農村生活者の此種の渴望を或人はソシヤル、ハンガーと名付けて居る。ソシヤル、ハンガーの爲に多數の農村居住者は都會に憧れ出て、田園の將に荒廢せむとする状況を招來したのである。若し道路の坂路の少ない平坦なものであつたら、休日には自轉車を驅つて一日を附近の市街に費す事も難くないのである。乗合自動車を利用し得る様になれば、一層斯る利益を享けられる。農村に都會の風潮の入ることを遮斷せむとするも農民の耳目を覆ふことが出来ない結果は、却て農民離村を繁くするに至るのである。農村に在つて都會の生活に同潤し得る様にすることが出来るならば、農村は却つて維持出来るのではないか、又都會文化の弊害を矯正せんには此に對立した別趣の農村文化を確立するの必要ある、併し夫は農村を都會より隔絶することに依つて達せられるのではない、農村居住者を啓發するに依つて得らるのである。農民を啓發しソシヤル、ハンガーを治するには交通を便にすること、即ち道路の改良が應病施藥の良策である。

以上四五の觀點より道路と農村生活との關係を考察したが、農村振興上道路改良の必要に迫られて居ることは明瞭になつたと思ふ。乍併先にも言へるが如く道路の改良は飽く迄經濟問題であるが故に道路改良に依て生ずる利益と道路改良の投資とを天秤に掛けて、利益の勝る場合に於てのみ之を實行すべきである。賢明にして堅實なる道路の改良は必ず此要件に適合する筈である。農村振興の根本策として道路の改良を企つる場合にも此要件に合致する様に計畫を樹つべきは勿論のことである。