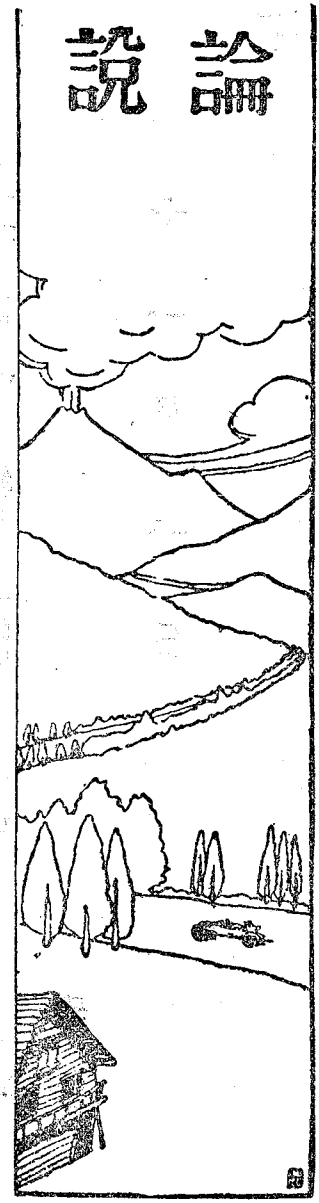

論說

農村道路の改良

法學博士　瀧本誠一

私は本誌第九卷第五號へ農村道路の事を書き始め、續いて少しばかり卑見を述べて見る積りでありましたが、爾來病氣に罹りまして久しく筆を執ることが出來なかつたが爲め遺憾ながら續稿が書けなかつたのである、今幸に病少しく忘りたるが故に茲に前稿を續いて、卑見の概略を述ぶ。

一

余が農村道路改良の必要を主張する所以は、國道は固より云ふ迄もなく、縣道村道を問はず何れも

普通英國の農家に使用する一噸積のフォード位は、故障なく容易に通じ得らるゝ道路を農村一般に普及せしめんことを欲するのである、尤も我國現在の農産物は歐米の如く乳産、果物、野菜などを主要とするより寧ろ米穀芋類の如き比較的重量の生産物を輸送する場合が多いのであるから、實を云へば一噸積の小自動車より二噸若くは三噸の大自動車を使用する方が運送業者の立場より見れば或は却つて經濟的なるべく、殊に大自動車なれば遠距離の輸送にも適すること勿論なるが故に、完全を望めば三噸車までも通じ得らるべき大道路の普及を希望すれども、それは今日の縣道位ならば固より左までの難事にあらざるべきも、村道級のものまで一般に斯くの如き大道路に改めんとするは到底實行の出來ないことゝ思惟するが故に一噸車にても安全に往來し得らるゝ位の道路を農村に普及せしめ、生産地と市場とを事實上に接近せしめたらんには、農村到る處に多大の刺戟を與へ、詰らぬ姑息の政策を用ひずとも、自然と經濟的活動を起すべきは明白であらう。

歐洲の文明はいづくにても鐵道の補助機關として、自動車道路の開通に沒頭し、世界大戰前に於てすら可なりやかましく此問題を提出して輿論の注意を喚起しつゝあつたのであるが、大戰後に於ては諸國何れも自動車の陸上運輸機關としての重大なる地位を認め、人車、馬車の數の著しき減少と反比例に總ての機械運送、就中モーター、バス及モーター、ローリーの數の俄然と驚くべき大增加を見るに至つたのである、然るに歐洲の文明國は都會に遠き農村に於ても、戰後は勿論、戰前に於てすら既に已に普通道路の最も重要なることを覺知し、鐵道の各ステーション及幹線たる大道路へ通ずる農村

道路の改良に着眼し、如何なる邊鄙の地方にても我が日本の農村の如き憐れな狀態にあらずして、一噸や二噸積の自動車位は大抵何處でも優に通行し得らるゝのである、夫れ故に、モーター、バスやモーター、ローリーの便、且利なることが、一般に知らるゝに至つては、農村到る處直ちに之を利用することが出來、隨つて戰後一二年ならずして、忽ちに前記の如くモーター、バス或はモーター、ローリーが都會よりは寧ろ農村に比較的大增加をなし、曾て十九世紀の產業革命がなし遂け得ざりし農村大革命を捲き起した所以である。

二

由來我が日本に於ても、政府は曩に既に一般道路改良の急務なることに氣付かれ、其の機關を設け、若干の費用を投じて改良に着手しつゝあり、又各地方に於ても、夫れ〳〵其の事に努力し居るの結果、之を數年前に比較すれば明かに大に改良の實なきにあらざるも、而かも其れは概して國道又は縣道など重なる幹線の道路に限らるゝのみならず、中には縣道の如きでさへ地方に依り所に依つては、一噸積の自動車さへ完全には通行し難い所も往々見受らるゝが如き有樣であるから、其の以下なる村道其他の小道路に至つては固より道路と稱する程の道路でもなく、やつと一駄の米苞を負擔する農馬の往來が辛うじて出來得るに過ぎない位のことである、自動車の通行などは到底思ひも寄らざることであらう、然らば今や世上に農村問題を絕叫し、農民の生活狀態を向上せしめんと努力する者少

なからず、政府も亦種々の施設計畫を試みて、此問題の解決に苦心し居らるゝことは、我々の甚だ多とする所なるも、奈何んせん農村道路が斯くの如き有樣であつては、農村の進歩發達を促かし、農民の生活狀態を改良向上せしむることが如何にして出來得らるゝことであらうか、これ式の事は敢て識者の思慮を煩はさないでも自ら明々白々の事であらう。

或る人々は農村の慘狀を救治するは其の社會化にありと主張し、若くは少なくとも斯くの如く信用し、農村問題の解決は專ら此方面より出發し、先づ小作契約を尊重して小作人の地位を安全ならしむべし、小農を保護し、小作人をして獨立の小地主たらしむべし、各農村に出來得る限り多く適當の娯樂場を設けて、青年男女を地方に落付かしむるの手段を計るべし、或は何、或は何と、稍や社會政策めいたことを唱道するものあるも、これは抑も枝葉の論であつて、農村疲弊の根本に觸れざる本末顚倒の主張であると云はねばならない、勿論是等の人々の意見は意見そのものとして惡いと云ふのではない、或る時期に因り或る場合に於て是等の政策の必要あるのみならず、現在こんな政策を實行したりとて別に大した弊害ありとも思はれざるも、今日我が農村が都會の商工に比し、比較的氣の毒なる狀態を免かれないのは農村が社會化しないと云ふ事實に基因するにあらずして、農業そのものが古來傳統的の遺風を存して、自給自足の狀態を株守し、曾て時代の進運に伴つて、企業的經營法を採用しない過ちに坐するのである、卽ち換言すれば二十世紀の農業は最早自家の食ふべき食糧を生產すると云ふ單純なる業務にあらずして、一般內外に善き市場を求めて、廣く有利に賣捌かるゝ商品を生產す

る企業的の大事業となつて來たことを、我が農民の自覺しないと云ふことが、其の生活狀態の悲慘なる大原因である、自給自足を目的とする舊式の農業に沒頭し、特に貿易品として最も不適當なる米穀などを祖先よりの遺業として、誰も彼も後生大事に守つて居るやうでは、地主も小作人も共に難儀して何時までも浮ぶ瀨のないことは當然である、目下流行の小作爭議なども其の眞相を能く〳〵調べて見ると小作人があくせく働いてそれ程の儲がないのみならず地主の方も亦更に何等の儲がなく、共に何にもない空箱の中を爭つて居るやうな笑止千萬の現象を呈して居る事實も少くないのである、畢竟自給自足の農業に於ては、地主と小作人との間に爭議のあらう筈がないのであるが、現在事實之れあるのは、地主が小作人の血を絞らうとするのか、小作人が地主の血を絞らうとするのか、何れにしても、血の絞り合であつて、社會主義者などの所謂餘剩生產物の爭ではない、然しながらこんな問題は姑らく措き兎に角自給自足の農業では、農村の疲弊は當然のことであつて、之を救濟するの唯一手段は農業そのものを科學的經營法に依つて處理し、他の商工業と同じ樣に營利事業として從事するの外に擇むべき途はないのである、卽ち約言すれば農村の疲弊を救濟するのは農業を企業化し資本化するより外に手段はないのであるが、今此目的を達せんとすれば、先づ第一着手として農產物のマーケツチングの方法(販賣の法)を考へ、あらゆる種目の生產費を最低限に減少し、廣く世界の市場に向つて競爭しなければならないのである、今日の農業は商工兼業の業務であつて、商工業に成功の要素が農業に成功の要素である、自個の生產物を如何にして安く作り、如何にして高く賣り得らるゝかの

點に注意するとしないとが農商工三者に共通なる成功の要訣である、都會の商工業は農業よりは儲が多いと云ふのは、敏活にして目先きが利き、あらゆる機會を利用して應變の術を運らすに抜目ないからである、農民も商工と同じ樣に儲けて二十世紀の文化の恩澤に浴せんとすれば、矢張すばやく營利の機會を利用して應變の術を講じなければならないことは余の辨を待たない所である。

さてそうした所で都會の商工業には比較的より多く此機會を外さないやうに手早く活動し得るの便利を與へらるゝに拘らず市場若くは消費者を隔離せられたる農民は如何に目先きが利いても業務はそう手早く處辨することは出來ないのである、其の出來ない原因の最も重大なるものは道路の不便である、農村道路の粗惡なること今日の如き狀態であつては農民が如何に有利の事業にかゝり如何に巨額の生産をなしても、販賣に於て常に多大の困難を感じ、物價はいつも悉く中人の手に制せられ、正當に收めらるべき利得は皆彼等の懐中に吸收せらるゝのである、卽ち農村道路の不便は農産物のマーケッチングを阻碍し、マーケッチングの方法その宜しきを得ざるのが農村疲弊の根本的大原因である、何はさて措き農村道路の改良を今日最先の急務とするは實に此點にあるのである。

（未完）