



# 論説



## 農村道路論

檜崎敏雄

### 目次

- 一 外國農村の道路
- 二 農村道路政策
- 三 農村道路の築造
- 四 農村のトラック利用
- 五 農村に於ける其他のモーター利用
- 六 農村並樹論

### 一 外國農村の道路

『道路を耕やす』などと云つたら人は何の事と思ふかも知れない。ところで之が米國の農村に往々行はれて居るのである。尤も極く片田舎の話である。つまり道路税を支拂ふ代償として沿道の耕地所有者は年一回此ことが許されて居るのである。夫れ程に米國とても自然の荒れ果てた道路が尠くは無いのだ (see J. E. Boyle, *Agricultural Economics*, 1921, P. 198)。外國の道路だから皆立派だらうな

んで早合點しては不可なり。

實際米國では道路の改良は農村改善の根本策の一と考へられて居る。郵便配達、小學校への通學、教會の集會選舉投票之などは惡道路の爲に隨分苦しめられて居る。邊境に行くと晴天に於てすら車輪の一尺も減り込む様な道路がある。あの何でも構はぬ戰爭でもなくては進めぬ様な道がある。米國の道路延長哩は約二百二十萬哩であるが、此中で八乃至九パーセントが小石、牡蠣殻石其他の材料で人工を施してあるが、二百萬哩以上の道が未だ自然の儘に残されて居る (See F. W. Waugh, Rural Improvement, 1922, pp. 32—33)。

米國の農村で農産物を運送するときの平均費用は一噸一哩二十三仙である。獨逸佛蘭西の農村高級道路では之が約八仙ですむ。尤も米國も地方に依つて異つて居り、マサチューセツト州邊の道路は九仙半の運賃であるが、アーカーンサス州の惡道路では二十仙である。其上アーカーンサス州の各農場から停車場への平均哩程はマサチューセツト州の場合に比し約二倍であるから結局市場に出すまでの費用に於てアーカーンサス農民はマサチューセツトの同僚より四倍高いものを負擔せねばならぬ (Waugh, op.cit. pp. 34—35)。

と云つた様な次第で米國邊でも田舎に行けば野趣愛すべき原始道路が多いのである。橋にしても木橋あり、古色蒼然たる石橋ありと云つた風で、セメント橋などはモダンな方に屬する (Waugh, pp. 39, 44, 48)。

之に比すれば獨佛などは國土が狭い點もあり、早くから文化の開けた點もあり、地方道路も相應に整つて居る。自分も南獨ハイデルベルヒの郊外遠く隨分農村を經めぐつて歩いたが、主要道路はコンクリート、枝葉路は小砂利で夫れが果樹園の間を縫つて居り愉快な散歩道であつたことを記憶して居る。佛蘭西の片田舎も略同様である。小奇麗な道路に沿ふて赤瓦の小屋が點々として居り道路に向けて草花が咲き亂れ住民が如何にも生を楽しんで居るかに見えた。此點なども一寸日本と違ふ點で日本などではとても道路に向けて花の栽培など出来ないもので皆之を後庭に作る様な習慣になつて居る。無斷で人の家の花を手折らず道路も共同公園の一つだと云ふ觀念になれば道行く人も互に愉快であらう。至る處に痰を吐き散らし、紙屑を棄てる人々に對して、一方竹槍五寸釘硝子屑などで往來と住宅を隔離しようとする人々を見ることは誠に不快な國民性と云はねばならぬ。とまれ日本も農村道路の延長哩に於ては強ち外國に劣るものではない。比較表を示さう。

#### 一 平方哩道路延長比較

イギリス	佛國	愛蘭土	伊太利	日本	スコットランド	獨逸	埃太利	加奈陀	スペイン
二・六哩	二・〇	一・九	一・二	一・〇	〇・八	〇・八	〇・三	〇・二	〇・一四
	(K. G. Fenelon, Transport and Communications, 1931, P. 65)								

#### 二 農村道路政策

我國大正八年發布の道路法の規定は諸外國の道路法規に比し、後の制定であるだけに、規定として彼等よりも整つた點があり、又技術方面としては道路構造令其他の規定もあるので、先づ法規的に見

た我國道路政策は多く加ふべきものが無いと云へる。

然し要は人の頭腦である。頭腦から出た指導原理で現行法を驅使して行くところに政策の要諦がある。農村人は何が故に道路の改良が必要か、如何なる道路が必要であるかを明確に把握せねばならぬ。

先づ第一に農村に於ける主要道路は中心地間に於て出來得る限り直線的であることを必要とする。例へば村の中心地から最寄停車場に出づるに八區劃を南に走り夫れから六區劃を西に走るが如きは感心しないところである。斯くては乗合自動車や野菜自動車は十四區劃を走行することになるのであるが、若し之が對角線の道路ならば十區劃の疾行にて結局往復八區劃分を利得する譯であるから長期に涉つての利益は莫大なものであらう。碁盤の目の様な道路、直角的な道路は見た目には一寸好いかも知れぬが必ずしも推奨すべき路線ではない。此點から云つて放射式又は蜘蛛の巣式道路は一般的に最上のものと思はれる。尤も之は田舎の各地形に應じて多少の手加減をせねばならぬ。途中に小山があつても遮二無二其の上に直線的道路を通すと云ふ譯には行かぬ。

次で今後の農村道路は農産物のトラツク運搬を考慮して建設改良の必要があらうと思ふ。敏速な交通機關に依つて新鮮な野菜果實牛乳を市場に提供し出來得る限り中間商人の手を省くこと。之に依り農夫は勿論消費者も亦利益を受くることは勿論である。實際諸外國に於ける農民とトラツクとの親密さは寧ろ想像以上である。尙此問題に就ては後に詳述するであらう。

農村に於ては良好なる道路は偉大な教師であり、又時あつては有爲な社會政策家であることを承知せねばならぬ。偉大な教師とは何ぞ。農村の小學校は決して唯一の教育機關では無い。良い道路は農村の社交乃至集會を發達せしめて其の興ふる利益は決して尠くないであらう。又偉大なる社會政策家とは何ぞ。之は都會殊に大都會に遠からざる農村を指すのであるが、都會地居住の勞働者は良好な道路の發達に依りバス又は鐵道及バスの利用に依り通勤可能となるであらう。由來都會地に於ける勞働者は概ね市内の一區劃に居住し従つて又斯る區域に於て衛生風紀、罪惡思想等の各問題が發生し易いのであるが、如上交通の發達に依り田園よりの通勤可能とならば其の心身に與ふる好影響は測るべからざるものがあるであらう。若し夫れ之に依り農村の美風を破壊せずやと憂ふる者あらば、夫れは餘りに神經質に傾くものと斷じよう。

### 三 農村道路の築造

農村に於ける主要道路は換言すれば國道乃至府縣道の如きは建設材料に於て近代式であること、必要とするものであるが、費用の點から必ずしも性急な改善は望まれないであらう。只道路の改良と云ふことは何時になつても終末を告げるものでは無く、常に連續的に必要な事業であることを心得ねばならぬ。

土道は農村に於ける最も普通の道路である。米國とても農村道路の九割五分までは之れだ(Warner, P. 45)。即ち各地方の土質其の儘の路だ。道路が砂地に到達すれば砂となり、粘土に進展すれば

粘土となる。建設費と維持費に於ては云ふに足らぬ。只此種道路に必要なものは排水であつて側溝乃至道路面の傾斜を要求するであらう。

次では礫道である。之は礫の如何に依り或場合に於ては天然の土道よりも悪く、或場合には良好なるマカダム道路以上の良道路である。即ち礫の種類は硬く且つ強靱のものであることを要する。米國邊では礫の收結材料として粘土、石灰、牡蠣殻、珪土の類を用ひて居る。

次では焼土道路がある。蓋し粘土が酷く粘着性のものである場合には、春期など數週通行出来な  
いことがある。之も米國邊で能く經驗するところだ。斯る場合に地方に依つては砂も礫も得難いと云ふ時には粘土を焼いて硬くする。夫れを塊として礫同様に道路面に撒布するのである。

次いで砂土道路がある。砂と粘土の混交道路だ。之は中々好い道路だが、此二者が適當に交るこ  
とが一寸困難の場合がある。砂多きに過ぐれば路床が割れ易く牽引が非常に困難である。粘土が多過ぎれば路床が水を吸収し易く従つて粘着を増して通過に困難である。

次では石道がある。即ち石を材料とするテルフォード乃至マカダム道路であるが之は費用の關係で充分の普及力がない。米國邊で先づ哩當の建設費三千乃至一萬弗であらう。其の他オイル、タール、アスファルトの各種道路もあるが、之は場合に依つては完全な道路となる代りに場合に依つては全くの失敗道路と化するであらう。それが愛すべき然し平凡な田舎技術家の手に依り行はれた場合には。

#### 四 農村のトラック利用

前にも一應述べたところであるが、今日農夫の最大問題は農産物を如何に有利に賣るかにある。實際農夫の販賣價格と消費者の支拂價格との間には餘りに多くの開きがある。即ち其の間に於て取扱運送仲介者が不必要な程度に多く介在して居る。其處で之を排除して農園から直接消費者の勝手口への運送が必要であるが、之は取りも直さず農民のトラック利用、従つて又農村道路の改良と云ふ問題になるのだ。

斯様な譯でトラックは農村生活に革命をもたらすと云つても過言では無いのである。農夫の利潤増加市場擴大生産増加財産價値の騰貴農業勞働問題の解決良道路の獲得彼及彼れの家族の生活の快適之等はトラックに依り齎らされる。

之は既に外國では常識だ。米國の大統領フウバアは曾て次の様に述べて居る『米國の腐り易い農産物の約五十パーセントは消費者に到着しないで其儘空しくなつて仕舞ふ。夫れは農場が市場から餘り遠いからである。馬鈴薯の約四割乃至六割は運輸組織の貧弱な爲に途中で駄目になるか又は農場で腐敗するに任せてある。然し若しトラックを用ひるなら現在馬や車でやつて居るより遙かに遠方の市場に運搬が出来る。農夫はもつと多くの時間を農場に働くことが出来るし、現在の面倒な無駄を省いてもつと安く賣ることも出来る』(F. V. Z. Lane, Motor Truck Transportation, 1921, P. 130)

トラックに依る輸送が從來の荷車輸送に比し概ね運賃が安いことは事實である。米國農務省の

發表に依れば千九百十八年中農場からの荷車運賃は小麥噸哩約三十仙穀物噸哩三十三仙綿花噸哩四十八仙であるが、トラツクを使用したものは前二者は各十五仙、後者は十八仙であつた。尙トラツクの平均輸送哩は一―三哩であつたが、荷車の夫れは九哩であつた。而してトラツクは如上平均哩に就き一日の活動三四倍であつたが、荷車は僅々一二倍であつた。

夫れで農村トラツクは如何云ふ形式で農場と市場とを連絡するか。夫れは大體次の三形式を考へることが出来よう。

1 農夫が個人的にトラツクを所有し運轉すること。

2 農夫が共同的に所有すること。

3 農村と農場を往復する組織的トラツク線の開設、即ち定期定運賃のトラツク設備。

米國では此外遞信省の地方郵便トラツクが此仕事を引受けて居るが、何づれの形式も甚だ盛んであつて、農夫の個人所有のトラツクだけでも十萬を越えて居る。従つて地方小鐵道業者は此點からも大打撃である。と云ふのは之等鐵道の平均輸送哩を約七百の鐵道に就き調査したところでは十二哩半に過ぎない。之は丁度トラツクに取つて適當の輸送哩であるので、トラツクは直ちに地方鐵道を抜きにして本線へ直接連絡する。從來の荷車であると如何しても支線鐵道に出て夫れから本線に連絡せざるを得なかつたのである。況んやトラツク使用に依り多數の馬匹を廢めることが出来るが、之は馬匹飼育用の草地を耕地に轉換し得ることを意味し、又廢めない場合はトラツク運送中



の留守でも間斷なく馬が使へる譯である。又從來の荷車では市場に餘り遠かつた農場もトラツクに依り市場と直接關係を有つことになつて從來無價値の土地が生産價値を有つ様になるであらう。斯様に農民のトラツク利用は社會經濟生活上の重大問題であると信ずるが、農民は今少し彼等の運輸問題に就て眞劍に考へねばならぬ。工場生産者は既に多くのトラツクを利用し生産費減少、生産高増大販賣價格高騰などの効果を擧げて居る。農民も亦此點を考慮せねばならぬ。そして農民の生産物は種類多く其の位置規模、道路現存の交通方法等一々異つて居り劃一的ではないから夫等の點を考察してトラツクを用ふべきや否や、用ゆるとすれば如何なる形式に於て之を用ふるや、總べては最も經濟的、最も能率的に決定せられねばならぬ。

農民は只漠然從來の運輸方法に比しトラツクが優れて居ると考へただけでは不充分である。トラツク使用は一般的に次に述ぶる如き點に絶大の價値あることを確認せねばならぬ。

1 從來到達出来なかつた市場に到達出来る様になること、依つて生産物の無駄が生じない。従つて又生産を増大することが出来る。

2 從來の運輸方法では遠隔の地に新鮮な品物を供給出来なかつた。然しトラツクに依れば之が出来るので従つて販賣價格も騰貴する譯である。

3 馬匹及之が飼育に必要な土地乃至食料を節約することが出来る。

4 空氣タイヤを使用すれば馬力乃至硬質タイヤ使用の場合に比し速度も早く又從來季節に依

りては殆んど通過不可能であつた道路も走行出來得るであらう。

5 トラツクは總ゆるものを便利に運搬するであらう。即ち場合に依りては農産物場合に依りては家畜、ミルク、或は又歸路には工業生産品すら運べるであらう。

6 トラツクは直ちに之を農場、果樹園などの眞中に導き迅速に荷積を了し得るであらう。

7 依て彼及彼の家族の生活内容を心身兩方面に涉つて豊富ならしめる

即ち特殊の場合を除いて農村のトラツク利用は農民の生活合理化上の重要問題であることは争はれぬ。而して其の前提として農村道路の改良事業が眼前に横はつて居るのである。

さて以上は主として農民トラツク利用の理論的方面であるが諸國の實際狀況に就て之を探究して見やう

歐米諸國に於ては農村に於て農民相手のトラツク業を營む者が尠くない。夫れは停車場又は市場から四五哩の農村が主であるが、業者としても相當の利益を示して居る。往路は農産物を積んで行き、歸路は農民から頼まれた肥料、道具、其の他日常品などを積んで來る。

英國の片田舎ではミルク積出に此方法を採る處が多い。行先は最寄停車場か又は直接都市へ。殊に千九百十九年の鐵道罷業以來之が一般的となつた。當時已むを得ずトラツクで都市へミルクを供給したが、夫れが其の時以來習慣となつて仕舞つた。其の方法は一寸面白い。朝になるとミルク罐が本街道の側に列を爲して並んで居る。農民が其の處迄手車や何かで運び、トラツクは之を集

めて都市へ急ぐ。トラックは業者の経営もあり又農民個人所有のトラックで同じ仲間のミルク運搬の爲めのものもある。夕景は又空の罐が路傍に並んで居る。場合に依つては業者は農民の爲に集金の役も勤め運賃を差引いて渡すことになつて居り農民としても甚だ便利である。又場合に依つてはミルク以外の雑多な農産物も此路傍集散の方法を採つて居る。

だが英國では一般的には農民が自分達のトラックを有つ場合が多い。其の方が便宜だからである。使用のトラックは果物、野菜、花類などには一噸積、ポテト、其の他重量物は二噸乃至三噸積である。只個人農夫でトラックを有つことが負擔であると云ふ場合は農民組合の仕事として其間の連絡を圖つて居る。即ちトラックを持たぬ人の生産物と、トラック所有者間との連絡を付けて居る。ランケンシャイア地方などでは之が旨く行はれて居る。

合衆國の農村でも以上述べた様なトラック輸送が行はれて居る。農民相手のトラック業も發達して居る。之に就て國防會議は次の様に報告して居る、『之等の線は州からも國からも特別の奨励を受けないで實業的に能く發展して居る。之等トラックは田舎町からスタートして途中農民や商人の品物を集め、市場で夫れを渡し、都市の商人から歸り荷を受け取り途中夫れを農民に渡して歸る。途中の百姓はミルクや其他農産物を荷車に積んで途中の或る地點迄出て來る』と (K. G. Fenslon, *The Economics of road Transport*, 1925, p. 109)

然し之等農民相手のトラック業者は或は相當の保護を加ふる必要ありと思はれる。折角事業開

始後競争相手の爲に思はぬ悲境に陥ることがある。夫れは農民の氣勢を著しく殺ぐであらう。此點に於て佛蘭西は之等業者の補助政策を採つて居るが、之は英米には見ないところである。即ち佛蘭西の田舎で鐵道の供給も充分でなく又財政的に鐵道の建設を不可能とする場合には政府は業者に補助を與へてトラツク運輸及バスを經營せしめて居る。勿論業者單獨では充分の貨物及人が得られぬ爲めである。従つて大都市のバス又は旅行者乃至遊山客の爲めのバスには之を支給しない。夫れで人口稀薄な村々、丘や山續きの寒村に此種の自動車線が発見される。例へばピレネー地方などに。但し政府は條件として賃率を公定し又提供すべき最少限度のサアヴィスを指示して居る。其の外速度、收容力、道筋回數など皆指示されて居る。補助金は車輛の收容力及運轉哩數に應じて之を支配するものとなつて居る。

斯様に農村トラツクは歐米の公認事實である。英國の農業委員會でアシュレイ卿とアダムス教授とは次の様に報告して居る。曰く、農場で生産物を收納し夫れを最後の目的地へ運送する爲めの組織を採つて之により農産物を販賣しようと云ふ經濟。之は道路モーター及蒸汽輸送を農業上非常に重要なものゝ一とする。不當な鐵道賃率に對する最も有効な保護の一は道路輸送の之に對する競争の擴張に在る。我等は農業上の要求に應ずる様道路輸送のサアヴィスを組織することは特別の注意に價するものと信ずる』(Fenelon, op. cit. p. 113)

## 五 農村に於ける其他のモーター利用

以上は農民のトラック利用の點を擧げ此點からも農村道路改良の必要を論じたのである。勿論其の他からも道路の改良は必要であらう。例へば乗合自動車發達の必要に應ずる如き之である。然し之に就ては前に述べたことでもあるから茲に之を省き特殊な方面に觀點を轉じて見よう。夫れは農村に於ける郵便集配用の自動車利用だ。之は日本では餘り行つて居ぬかも知れぬが外國殊にスコットランド地方などには大に行はれて居る方法である。

スコットランド地方は人口稀薄で郵便集配には普通の方法では困難である。夫れで英國郵便當局は自動車乃至自動轉車で之を解決して居る。其の形式は當局が地方業者と契約して其の所有の自動車に郵便物を積み込みしめるが、乗客との乗合の時もあり又郵便物多數の地方では専門に車輛を使用する時もある。近來は當局自身車を持ち運轉する様になつて來たが、其の中には相當數のサイドカーも含まれて居る。之は主にフォード式又はトライアンフ式のサイドカーで本局と支局の間を連絡し人煙稀な地方は戸口の配達も此サイドカーが勤めて居る。

此農村モーター集配は千九百十一年以來郵便局が初めて居る。大戦中は鐵道も一時國家管理となつたので郵便物も亦鐵道輸送に還元したが戦後舊に復した。茲に戦前と戦後のスコットランドの郵便自動車發達狀況を比較しよう(see Kenelon, p. 105)

郵便夫操縦のモーターサイクル	路線數		毎週哩數	
	一九二三年	一九二一年	一九二三年	一九二一年
二	—	—	四七七	—

郵便局所有及運轉の自動車

契約郵便自動車

乗合バス兼用自動車

モーターボート

三	五	一一	一一	一一
五七五	二	七	七	一、〇三〇
八三四	一九	七	七	一、〇三〇
	二、五七〇			
	二、六〇〇			
	四、四三〇			
	一、〇三〇			

則ちモーターボートを除き道路上の自動車利用は非常の發達を示して居る。斯る點は我國の郵便當局も亦多少參考すべきものと考へるのである。

## 六 農村並樹論

『農村道路に並樹を植える』などと云へば人に依つては餘計な話又は悠長なこと、云ふかも知れぬ。夫れならば都會の並樹だつて餘計な話さ。勿論農村は天然の公園を爲して居るから、並樹の必要はないと云ふかも知れぬが、田舎道に並樹を植える習慣は昔からあるのであつて、之が如何程農村生活を平和にし、旅行者を慰藉するか解らないのである。日本としても徳川時代の街道の松並木、杉並木は勿論遠く王朝時代に遡つて見ても夫れがある。例へば當時の僧侶は隨分旅行者の爲に骨折つたものであるが、路傍に果樹を植えて旅人の採るに任せ、井戸を掘つて飲用に供し、橋の無い川には渡舟を置き、當時又宿屋が無かつたので、宿泊所として伏屋を作る等の、全くの社會奉仕を行つて居たのである。

歐洲でも然りであるが、米國の片田舎などに道路が美しい樹木で飾られて居るところが尠くない。

ノバスコテイアの林檎地方などでは五月頃公道の兩傍に林檎の花が咲き亂れて、夫れが數哩續いて居る。日本の櫻樹も甚だ結構であるが米國邊では花も實も採ることを考へると見えて公道の果樹栽培を奨勵し、其の收入を村民の收入にすることを勸説して居る地方すらある。そして並樹植付に北部諸州では春、南部諸州では冬が主に選ばれて居る。

流石に公德心だけは發達して居るので樹木を苛める者はないが、郵便電信工夫などが邪魔になる枝を切り落とすと云ふ様なことが時々問題になつて居る。一寸桁違ひだ。日本などでは餘程注意しなくては樹木の保護は駄目の問題であらう。随分の昔中學生で熊本に旅行した時に並樹の立札に『行路諸氏の愛護に依り其成長を疑はざるなり』とあつたが、之などは随分旨い言葉である。マサチユウセツト州では特別の樹木番を置き之等の者の爲に年々樹木に關する講習會を開催して居る。であるが農村に取り並樹の保護も容易ではなく假に一千本の生長した樹木があれば其の爲に毎年の出費千弗を要すると云はれて居る。並樹の種類はエルム、アツプル、バツトンウツド、リンデン、栗、アツシユ、柏、ボブラ、コツトンウツド、ロウカストなど。

要之農村道路は幾多の問題を残して居る。夫れは全く『盡きせぬ問題』の對象物である。我等はあの愛すべき農村の爲に道路改良の事業に没頭し、そして『花も實もある生活』を彼等の平和な家庭に齎らさうではないか。