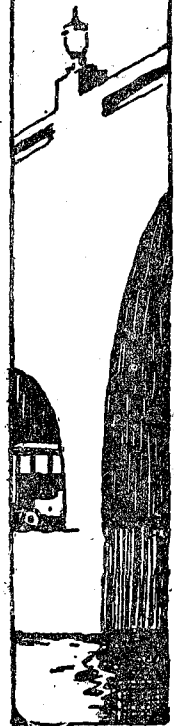


資料



Chester H. Gray 述「農民と道路」

田 口 二 郎

本稿はアメリカ農業局聯盟、ワシントン州代表 C. H. Gray 氏の Highway and Building Congress に提出せる論文を邦譯せるものである。

ペーコン卿 (Lord Bacon) に依つて、「幸福なる文化を追求する人類社會に於ての、三大特色の一なり」と論斷せられた運輸現象は、人類史上極めて古よりの問題であるが、一九三三年の今日に於ても、尙經濟的、社會的問題たるを失はないのである。

運輸現象に付て最も深き利害關係を有するものは、農民

であると云へよう。なぜならば彼等は、農産物を搬出するに付ても、生活需要の供給を享受するに方つても、運輸に依據せねばならぬからである。従て、運賃を軽減し又は其の利便を、より一層大ならしめると云ふが如き、あらゆる運輸方法の發達は、殆ど農民各個人並に彼等の團體に依つて積極的に招來されるものと云ふことが出来る。

現在の如き運輸の發展は、過去十年間に於ける、國家道路計畫の擴大及國內總ての部分に至るべき國家的統一體系を建設せんとする州、郡相互の資金的協力の所産であるが、

國內運輸に關する農民の活動は今日に始まつたものではない。古く植民時代（譯者註、米國史初期、十八世紀後半獨立前迄）に於て、人及産物を農村より市場、殊に海濱に輸送する爲め、經費少く效果多き方法として運河の開鑿を主張したのも彼等であり、又其の後、鐵道時代に於ては、土地に關する各種權利讓渡を承認すべき負擔に應じ、且急速に線路を延長する爲めの總ての必要に應じたのであつた。

更に之より、數年後現在の道路時代到來前に於ては農産物の如く嵩高であり、而かも變質することなき物品を、國內大生産地域より近接せる海濱に搬出する上に於て、水路に依るを便利なりと考へられた爲めに、農民及其の團體は陸内水路問題に非常なる關心を有した。而して今日の如き發達せる水路の端緒を爲したのであるが、其の時代と、現時の水流開鑿事業の前身たる運河開鑿に農民の努力せる時代とは多少の隔たりがある。

過去十年間に於て急速に開展せる國家的道路時代も、都邑、郡區の如き地方的なるものより國家的經營へと進化の

過程を閲し來つた。即ち自動車の發明に因る運賃の騰貴其他種々の原因に基き、アメリカに於ける農業上の利益が漸次減少を來したが爲めに、道路に關する一般農民の關心は、地方的試みとしての道路建設時代より、州の内外に互り、取引の動脈を爲す現代の狀態にまで急激に進展し來つたのである。此の地方的建設時代に在つては、交通は地方的農村的の存在であつたが爲めに、當然の歸結として、農民は道路建設の爲め彼等一般が負擔を受くることを誇りとしてゐた。勿論交通物體の荷重は軽く、速力は緩であり、從て維持の費用も、さほど大で無く、新設の場合の構造も素より現代の必要、利便の要求するが如き高級のものではなかつたのである。更に又、道路發達の初期に於て農民は、郡區貫通道路を要求し、之が建設に關する財産的負擔は經常的の支出とし、又其の建設を社會の自然的進歩に於て當然生ずること顯著なる利益、又は所謂「不勞増産」として普通に生れる處の利得、の到來時期を早からしむる方法と考へたのであつた。假令、道路建設に當り地方一般財産より

金錢的支出を要する場合に於ても、それは更に増大せる價値を持って農村に還元し來る處の一の投資なりと觀たのである。されど時は経過し、今日は經濟時代である。現代の農村は數年後に於ての「不勞増産」としての收得を期待してゐるものとは認められない、もはや農民は運輸手段若は運輸組織を、將來に於て何ものかを齎す處の可能性的存在としては觀ないのであつて、彼等は、夫れから年々現實に效用を收めなければならぬのである。全く現在に於て農民は、現實的且簿記的な利益を得なければならない、若し其の方法を誤るならば、如何に肥沃なる土地に在つたとしても忽ち行詰りに陥らざるを得ない。即ち、經濟的に觀るならば、彼等は其の先祖が道路建設其の他の目的の爲めに、自から負擔を蒙りつゝも、文明及社會狀況の進展に因り福利を收め得ると考へて居た如き安易な生活を營むことは出來ないのである。

茲に於てか、一九三三年に於ける農民は運輸問題に付ても之を金錢的見地より考察せねばならない、即ち國民一般

の用に供せらるべき國家的道路體系の建設に關しても、農民に金錢的利得を取得せしむるか、空費を節約し得るものたるべきであり、單なる金錢的支出に終るものであつてはならないのである。斯の如き情勢の下に現代の道路時代が出現したのであつて、先づ第一に州は地方財産に對し或程度の負擔を課することに依り道路發達を助成した。之に次で當然の順序として助成を爲したものは聯邦であつた。

之は今日より約十五年前に行はれたものであり、規模も小さく小額の經費を以て爲されたのである。然しながら此の聯邦の道路助成は、農民及都會民の支持に因り遂に聯邦政府の確定的職務となるまでに發展を來したのである。

道路發達に對する國家的觀察は、短期間にして解除せらるべきではないのであつて、益々其の發達を策すべきが當然であり、而かも一般福利増進の目的を以て聯邦に依り行はるゝ種々の貢獻と相並行して爲され、道路建設に資金が投ぜられなければならない。現在の如く巨額の資金が用ひられるのは一時的現象であらうが、而し道路建設に對する

聯邦、州、郡協力の原則は將來決して解消されざるものとして確立してゐるのである。

一派の論者の謂ふ處に依れば道路建設に對する國家の究極的目的は、やがて幾何も無くして達せられるであらう、聯邦、州道路體系は其の延長の七%が數州に於て完成に近付きつゝある、之が完成する曉には、其の維持又は路線延長に關する聯邦政府の責任は全く解除せられるに至るであらうと。されど、初期の道路體系が完成し若は完成に近付らば、更に一層全國内に道路網を行き渡らしむる爲め、路線の延長を圖らねばならぬとするのが一般通説である。

農村に於ては之等延長される路線を往々農村市場連結道路と云ふ。地方的負擔に依ることなく、専ら聯邦及州の資金贖出に基く、恒久的硬質鋪裝道路を、國內全部に及ぼさんとする考方は餘りに極に失するの嫌がある。さりとて、現在完成に近付きつゝある初期道路體系から派生的に、農場市場連結道路即ち補助道路を建設し、小都邑、村落を貫通せしめ、初期道路體系の附近に存する、多くの農村部落

に出入通路を與へようと考へるのも亦、最高自的に合致するものとは云へないのである。

若し今日、國家の道路計畫が幾何もなくして終局するものであることが確定的に告知せられたとするならば、明かに農民は之に反對するであらう、蓋し疑ひもなく、大部分の農民は恒久的硬質鋪裝道路の建設と云ふ點に於て農村は未だ道路建設時代に入つて居ると云ふ事は出來ないと考へてゐるのである。若し實際に、道路計畫が現在の程度で終止するものとすれば、右の如き農民の考は誠に尤もであらう。さりながら、夫れは今日に於て終局を告げるのではなく、素より經濟社會に不景氣の存する限り其の進展は遅々たるものであらう、とは言ふものゝ、道路建設事業に努力せざることは、却つて不景氣狀況の滯留を長からしむることになるのではあるまいか。

現在の道路體系を更に農村部落にまで延長し得るや否の點に關しては相當の考慮を要する、蓋し一方に於て、現今の聯邦資金は、専ら初期道路體系の改良、即ち道路幅員の

擴張、不良線形の是正及遊歩道の築造に投ぜられねばならぬとする、さして有力ではないが、熱烈なる要求が存在するのである。一般に斯の如き要求は、乗合自動車、貨物自動車等、所謂營業車を使用する者の間に生じてゐる。之等の者より一層高速度走行を望む自家用車のドライヴァー間に此の如き考の發生せざるは、寧ろ不思議な現象と云ふべきであらう。然しながら此の要求が何處より生ずるを問はず、其の生ぜざる場合に比較して、初期道路に付ても、或は又補助道路に付ても、路線の延長を極めて困難ならしむる結果を道路計畫上に齎すことは當然である。勿論、甚だしき重量交通を有する一定の地域に在つては、廣き幅員を有せしめることよりも他の特殊構造の道路を必要とすることは言ふまでも無い。又交通輻輳し、住民の數も多く、其の負擔力も大なる地域に於ては、四車線道路其の他に之に準すべき大道路建設費の大部分が、地方に於て負擔せらるべきものなることも論を俟たない處である。

此の如き一般の觀念は遂に聯邦資金の使用に方り其の一

相當の限度を撤去せしめ様とする運動にまで進展して來た、而して或者は之に默從する、例へば、西部諸州中の或所に於ては之が實現されてゐるのであるが、地域廣大であり人口稀薄な此の地方に於て、右の限度が撤去されたことは興味ある問題である。然しながら、斯の如き限度撤去の要求の大部分は、云ふまでもなく、聯邦資金を短區間に成る可く多く投ずることを必要とする處の上述せる交通輻輳地域より生ずるのである。以上の如き觀念と正反對とまでは行かないが、明かに對立的關係に在る更に有力な觀念が存在する。即ち、道路資金は既存道路の改良に、年々投ぜられるよりも、寧ろ路線の延長に充當せられねばならぬ、と言ふのが之である。勿論此處に「改良」とは當然必要とする道路維持及交通に對する安全保障の如きを意味するのではない。

斯の如く聯邦道路資金の支出を簡所的に集中することを主張する觀念と、之に反して道路延長の増大に投ぜらるべきことを要求する觀念との衝突が二派の對立に於ける理論

闘争に依つて決定せねばならぬ程度に立至ることは、望まじきことではないが、徒に、少數の者に對する利益のみしか齎し得なかつた、政府資金集中の過去の方法を追ふよりも、財政上可能なる限度に於て國民一般に對し文明並に經濟的效果を濬潤せしむる原動力として、現代の道路時代を活用する方が遙かに好ましいことには相違ないのである。

道路の確實な發展と、乗用、營業用の自動車を用ふることに依つて證明せられた其の著しい效用との結果として、舊式運輸方法と、水路、道路(特に道路に於て然り)の如き新式なる方法との間に利益の衝突が生じてゐる。現代は、經濟的見地よりするならば、鐵道が運河、貨物馬車道、大スクーター船、小馬速達便等の古き運輸機關を驅逐せる時代と同様な關係にあるのである。其の時代に於て、右の如き舊式運輸方法に投資せる處の者等は、新式方法即ち鐵道は、聯邦政府又は州當局等に依つて獎勵せらるべきものではないと主張した。蓋し斯る獎勵は舊式運輸方法に對して爲した投資の價值を減殺する結果となるからであらう。

斯の如き論争の行はれた結果は現代に於て吾々が經驗した處と全く同様であつた。新式運輸方法に賛成する處の人は、凡ゆる方法に於て其の發達を切成し、相當の期間を用したのではあるが、遂には完全に舊式運輸方法を驅逐し去つたのである。而して十年は経過した、嘗ては新式運輸方法とされた處のものが、今日に於ては舊式方法に屬することゝなつたのである。娛樂若は營利の目的の爲めに人及産物を或場所より他の場所へ輸送する工夫は、現在の水路、道路等の如く約半世紀前に在つては、全く想像も及ばなかつた程の發達を來した、航空路の如きに至つては殊に然りである。而して茲に新、舊間の衝突が行はれてゐるのである。されど、吾々が最も疑問とする處のものは、新らしきものが、古きものを驅逐して之に取つて代るのであらうかと云ふことである。表面觀察に於ては、直ちに「然り」と答ふるであらう、然しながら深く考へて觀るならば、古きものは其の性質上存在の必要を失ふのであると言ふべきではあるまいか。

今日までアメリカに存在し來つた、總ての國家的重要な運輸方法と同様に、道路體系に於ても、少くとも補助金下附の方法に基き、其の發達を確保せらるべきものと言ふことが出来る。而して實際上、其の通に行はれて居り、吾々が持つ最新の運輸方法たる航空路に於ても亦然りなのである。されば吾々は、少くとも補助金に依り運輸機能を確保すると云ふ國家政策が存在するものと觀、且夫れが今後も繼續せらるべきものと考へても差支ないのではなからうか。

今日新舊衝突に従て生ずる叫びは、農民に取つての切實なる利益に關するものである。彼等は出来るだけ低廉な經費を以て、農産物を市場に搬出せんとする、蓋し農民の利益は經費の低廉なることを顯著な要素として生ずるからである。又農民は彼等及其の産物に對して齎らされようとする新らしい利益が制限せられることを忍受しないのであつて、自動車に付ても、蒸汽機關車又は道路等の如き種々の現代的運輸機關と同様に、決して贅澤品ではなく、必要な物であると考へて居る。されば、聯邦若は州に於ける、一

般都會民の自動車の所有並に使用を自由ならしめざると同様に、農民の自動車の利用をも妨げんとする、制限的且不當な法令制定に關する企は、農民の徹底的に反對する處なのである。

アメリカの農民は、其の一般國民が、自動車の使用と云ふ點に於ては世界中で最も恵まれてゐる事實を認識してゐる、又外國を見て、外國の都會民がアメリカに於ける自動車の發達を憧憬の目を以て見て居り、且アメリカの如く、乗用に付ても、營業用に於ても、現代の發達を享受することが出来ない事を知つてゐるのである。外國に於ける斯の如き状態の主要なる原因は自動車の買入原價よりも、其の管理維持費の方が遙かに大きいことである。而して、此の外國の管理維持費の大なることは、多くの場合、自動車に對し政府が其の鐵道との競争を不可能ならしめ様とする政策に基くのではなくして、寧ろ巨額なる經費及政府豫算の經常歳出を填補すべき政府基金の財源となる課税に基くのである。斯の如き有様であるから外國人は又、殆ど思ふま

に自動車を所有し或は使用することが出来ないのである。従て、營業車輛はさて置き、自家用車輛の頭割は、アメリカに於ける夫れとは全く比較にならない。

ワシントン州其他多くの州當局に於ても、其の豫算の點に關しては、外國政府と何等變る處なき状態である。従て、アメリカの自動車も、其の管理費の高騰に隨れて一般國民が之を（殊に自家用車）使用するに堪へなくなる事により漸次歐化しつゝあるものと言へよう。ガソリン税は甚だしく高くなり、現在に於ては道路の建設、維持以外の方面に充用せられ始めたのであつて、聯邦政府は全くガソリン税に熱中して居り、之から目を離す様子は尙分あるまい。現在アメリカ各州には、手數料、税其他種々なる形式の公課が、遍く行はれて居り、實際上財政的の一大混亂を來す程である。されば所得の多からざる國民は到底之に堪へ得ないのである。而かも、之は經濟界の景氣、不景氣に拘らず存在するのであるから、其の結果として、自家用自動車はアメリカの各家庭から次第に姿を消し去ることとなる。

而かも農民に付て特に然りである。蓋し農民の一ケ年純粹所得の平均は、過去十年間に於ける經濟統計に依つて明かなる如く、多くの他の職業の者より低いからである。以上の如き狀況も、新舊兩運輸方法の衝突に因つて生ずるのであり、外觀上之は徹底的の鬭争の如くではあるが、現實に於ては、それ程のもので無いことが示されるのではあるまいか。

農民は、自動車と不可分關係に在る道路、其他水路、航空路等の凡ゆる現存運輸機關が互に競争しつゝ存在し、其の一が他に依つて排除せられるが如きことなき様統制せられることを要望してゐるのであつて、農業上の立場よりする所の如き考は、一九三〇年十一月に於ける、アメリカ農業局聯盟會議の「乗合自動車及貨物自動車の統制」と題する決議に遺憾なく表明されてゐる、其の決議は次の通である。

『一般運送人に依り、各州間を通じての運輸營業に使用せられる乗合自動車及貨物自動車の統制が速かに行はるべきものなることは勿論である。公の道路上に於

ける乗合自動車及貨物自動車の交通は、公共の利益並に、公共の安全と云ふ方面より、其の統制に關する立法を必要とする程度にまで發達を遂げてゐる。之等營業用車輛に關する、長さ、幅、荷重、速力、賃銀、サーヴィス等は總て固有の聯邦法に支配せられることを要する。然しながら、聯邦政府に依る其の立法並に統制は、舊式運輸方法と現在保護せんとする新式のものとの間の競争上の特色を除去する程度にまで立入つたものであつてはならない。即ち聯邦の各機關は何れも、統制に當り賃銀、サーヴィス等に關して總ての運輸方法を同一基礎の上に置く如き、行政的措置を爲すべきではない。農業上の立場に於ては、農産物を遠隔の鐵道又は市場に輸送する爲め、或は又近時急速の發達を示しつつある河川へ輸送する爲めに、更に新らしく而かも一層經濟的なる運輸方法を使用する必要があるのである。』

右述ぶる處に依つて觀れば、總ての形式の運輸方法が共存し、而かも賃銀、サーヴィス等に關する競争は、法令若

は統制に關する行政處分に依り除却せらるべきではないと云ふ要望を認めることが出来るであらう。此の聲明の當然の歸結は、農民は、道路、鐵道、水路、航空路等の上に於ける賃銀、サーヴィス等を支配せんとする統制下に在ることを好まない、と云ふことになる。然しながら、論理的にはなく推定的には、斯る統制組織が、結局は嫌應なしに道路體系上に於ける無競争状態を齎すのであると云ひ得るのではあるまいか。

農民は、運輸組織中、新舊、彼此比較した上、特に其中の一つものゝみを支持せんとするのではない。彼等は平等に總ての存在を希望するのである。現在の運輸方法中最古のものである鐵道も、法令及統制に關して、其の權利を保持してゐるのであるが、勿論、之は道路、鐵道、水路共に同様に繼續されねばならない。此のことは一九三二年十二月行はれたアメリカ農業局聯盟會議第十四回例會に於ける「運輸」と題する決議中に述べられてゐる。即ち次の如し。

『農業の立場に於ては、營業の爲めなると否とを問は

人及産物を輸送する總ての運輸形式から、賃銀、サ
ーヴィスの點に於て可及的大なる利益を要求する。自
動車の供する運輸機能の如きは、州若は國家の法令又
は統制處分に依つて、現代國民の享受しつゝある他の
運輸方法に對し無競争の地位に立つ様になされべきで
はない。自動車は農業上必要であり、贅澤品ではない
のである、從て禁止的制限、統制又は課税等に依り壓
迫されてはならないのである。又一方に於て、優良な
運輸方法として建設されてゐる鐵道は、人及産物輸送
に關して競争に遭遇するの機會が與へられべきもので
ある。鐵道の統一整理は是認されねばならないと共に
公共の福利の爲めに獎勵さるべきものであるが、特別
一周旅行及遊覽旅行客の賃銀に關する州及聯邦の制限
は更に一層緩和される必要があらう。鐵道主要幹線の
培養線として、乗合自動車及貨物自動車路線を有する
附屬會社を使用することなく、直接自動車を所有し、
之を經營することも、州、聯邦の法令及統制的處分に

依つて認められなければならない。更に又一口の積荷
に足らないものゝ取扱も、實際斯るサーヴィスが損失
とならざる限り、鐵道に於て許されねばなるまい。吾
々は一九三〇年に爲された處の決議、「乗合自動車及貨
物自動車の統制」を再び茲に確言するものである。』
農民の立場に於ける適當なる道路と云ふ點に付て觀れ
ば、彼等は完全では無いが可成、經濟的角度から夫れに接
近してゐると云ふことが出来る。農民自身が活動すると否
とに拘らず、著しく缺損を來すことを時代的特色とする農
業に付、少くとも一片の利益を獲得せしむる原動力として、
道路に依る運輸を農民は望むのである。
時の進むに隨れて、道路は現在よりも更にアメリカの農
業經濟組織に適合するに至ることは云ふまでもない。而か
も現在道路を保全して、自動車に對する不當な賃率、課税、
又は法令、統制處分等に依つて其の使用を阻止せざる限り、
其の進展は過去十ヶ年の夫れに比して殆ど無限の感がある
に至るであらう。——完——