

歴史の中の食糧と交通

播磨荘一郎*

人間は自然環境の中で受動的な生活態度を維持していた時代から、自然界に対して積極的に働きかけてゆく能動的な生活行動へと変化してきた。そのため「人間は行動の主体である」といわれているが、たしかに人間は社会生活を営むうえで、極めて複雑かつ高度な行動様式を採り入れるのが常である。

だが、人間がこうした行動に出るのは、人間自身が持っている欲求が原動力となっているからだ。とりわけ先天的欲求の一つである食欲は、経済社会を大きく変えてきたが、その歴史的過程の一部を交通との関わり合いの分野で概説する。

Transportation and Food in History

Souichiro HARIMA*

In the course of its historical development, humankind has moved from a state of passively maintaining existence in the natural environment to a positive behavioral lifestyle of actively influencing nature. For that reason, it is often said that "humans are behavioral subjects", and sure enough, in carrying out its social mode of existence, humankind always adopts extremely complex and advanced behavioral patterns.

Now, the reason why humankind acts in this manner is that its own desires are serving as a motivation force. In particular, our appetite, which is one of our natural instincts, has been changing the economic world in major ways. Here we shall attempt to explain a part of this historical process, that is, its relationship with transportation, in an overall way.

1. 問題を抱えた食糧事情

今年の2月25日付けの日本経済新聞によると「農水省は昭和63年をメドに食品に関する文化、技術、産業などを展示する『食の博覧会』を東京近郊で開く方針を固めた」と報じている。この博覧会では①世界の食糧事情②日本の食文化③バイオテクノロジーやニューメディアなど食品に関係する技術開発が主なテーマとされ、基本的な問題から将来の展望まで、その範囲は極めて広い。

しかし、食糧をめぐる検討課題は、今になって発生したものではない。現在、アフリカ大陸の難民問題にしても過剰な移動牧畜、異常気象に基因する凶作、食糧生産量を上回る人口増加などが飢餓状態の発生原因と見做されているが、これにも長い歴史的過程がある。

一方、わが国の食糧事情は、「飽食の時代」という言葉で表現されているとおり、量的問題を越えて質

の問題に移り変わっている。それどころか、栄養過多や肥満が寿命を縮めるという理由で、最近ではダイエット食品がよく売れたり、ジャズダンス教室が賑わったりしている。また、国の機関である食生活懇談会でも「総熱量の取りすぎを避け、適正な体重の維持に努める」ことなどを提言しているほど、わが国の食糧事情は恵まれた状況下にある、といえよう。

このような豊潤な食生活が営めるのも、畜産や漁業に関する技術向上、あるいは養液栽培、ハウス栽培などによる野菜工場化が進行している事情にもよるが、輸送手段の発達や物流機構の改善などに負う点を見逃すわけにはいかない。

とはいうものの、過去において豊かな農業国と称されてきた日本の穀物自給率は、わずか30%程度まで低下している現状である。これは先進国の中でも異常に低い数値であるため、いくら飽食の時代を迎えたわが国であっても、食糧問題を質的観点のみから考えるのではなく、量的な側面からも考察し、今後の対策を立てる必要がある、と思われる。

* 財団法人 道路施設協会理事
Director, The Highway Service Facilities Foundation
原稿受理 昭和60年3月20日

2. 牧畜農耕社会の成立

気候寒冷な大氷河時代の人類は、洞窟住居を拠点とし、狩猟と採集による原始的な食糧取得方法で生活を営んでいた。ところが、白く堅く地球上を覆っていた氷河が大幅に後退を開始したとき、つまり、第4氷河期から後氷期へ移行する段階を迎えたところに、人類の生活行動は著しく活発になる。それは数10万年前から始まった旧石器時代から、農耕と牧畜を採り入れた新石器時代への変遷である。

旧石器時代では野山で狩猟を行い、森の中で果実を採集する行動様式であったため、生活の実態は自然環境の厳しい制約から脱皮できないままであった。だが、新石器時代に入ってから、栽培植物の発見による農耕と野性動物の家畜化に成功したことで、人類が定住し、その地域で耕作をする時代を迎えることができたのである。

この「牧畜農耕」は食糧供給を安定させ、次第に人口増加をもたらしながら、人類社会の飛躍的發展を遂げさせる経済基盤となった。アメリカの文化人類学者 R. J. ブレイウッドは、この新しい生産手段は人間を他の生き物から区別する特徴だとし、生物学的進化に代わって文化的進化が徐々に始まったものと定義している。

イギリスの合理主義的考古学者 V. G. チャイルドも、人類文化の歴史的発展の過程で「新石器革命」(neolithic revolution) は、産業革命と都市革命に匹敵する社会革命であると評価し、人類社会におけるその重要性を位置付けている。

いずれにしても、一定の土地に定着した牧畜農耕の生産形態は、集落の生活安定を図り、人類の生活水準を向上させる基本形になった点に、大きな意義があるだろう。20世紀終末の今日になっても、焼畑農業に依存する未開発地域の一部では、土地の自然的豊沃度が失われてくると、新しい土地を求めて移動する半定住形態が残っている。が、農耕を主体とする社会は定住生活を基本として、食糧生産経済を維持していくのが一般的形態といえる。

この食糧生産経済は、灌漑事業や治水工事などの土木技術が進む中で、農産物の飛躍的増大と集落人口の増加をもたらすようになる。

その結果、牧畜農耕社会での余剰生産物が生じ、これを中心とする生産物資の交換が、集落相互間で活発に行われることになる。つまり、原始的形式による交易の始まりが、この段階でみられる。

先史時代における狩猟・採集段階では、生息する人類の行動様式は、主として動物が食物や水を求めて通った残痕、あるいは群れをなして移動した際に踏み固められた形跡、いわゆる自然発生的に形成された「踏み分けみち」に依存していたと想像されるが、生活行動の範囲が広がる過程で、人類が目的意識をもち、自らの知力と技術によって切り開いた原始的な「人工道」が次第に整備され、これが交易活動の通路としての重要な役割を果たすようになる。

とりわけ、牧畜農耕社会での余剰生産物資として搬送する段階になると、河川交通のほかに陸上交通施設の必要性が一段と高まり、積極的に人工道の整備が促されていった、と考えられる。

3. エジプト文明の封鎖性

新石器時代からの農耕と牧畜によって支えられた先史時代の社会は、旧石器時代とは比較にならないほど、急速な文明の進歩をみせるようになった。

農耕の進展は穀物をはじめとする食糧の安定供給を促すと同時に、これを確保するに必要な水利関係の技術が著しく発達した。また、牧畜の発達によって農耕に畜力を利用したり、物資の搬送に牛や驢馬などの畜力による車が発明された。だが、地理的条件によって国家の発展や文明の歴史に、大きな相違が生じてくる場合がある。

古代文明の発祥地といわれるエジプトは、紀元前3,500年以前の先王朝時代に、すでに灌漑の発達によって農業が著しく進み、人口も増加して「ノモス」(nomos) と称する村落共同体が構成されていた。

その主な構成要素は、水に恵まれたナイル河流域で狩猟採取による生活が維持できたこと、しかも、周囲が砂漠に囲まれていることから、外敵の襲来が少ない自然環境に保護されていたこと、などが挙げられている¹⁾。

そのため、早くからナイル河流域の沖積地帯で穀物の栽培を主とした農耕が行われ、家畜も牛や驢馬や豚などが飼育されていた。

牛は耕作や搾乳のために、驢馬は駄獣として使用された。馬は紀元前17世紀ごろに遊牧民ヒクソスの侵入の際にもたらされたが、馬はもっぱら戦車や騎馬など軍事関係に用いられていた。また、エジプトでラクダが砂漠の隊商に使用されるほど普及したのはローマ時代であるが、これはアラビアから伝わったものである。

しかし、ローマ初の軍用道路といわれるアッピ

ア街道の建設が始まった紀元前3世紀ごろまでは、エジプトは豊富な農産物を産出しながらも、周辺地域との交通が困難であったため、これといった交易の発達はみられなかった。ただ、地中海沿岸の諸国とは若干の交易が営まれていたものの、フェニキア人やギリシア人の仲介を経て行われていたにすぎず、エジプト人自身は商業民族にはなり得なかった。

このように、エジプトは巨大なピラミッドを築造するだけの高度な文明を育成したにもかかわらず、のちに、封鎖的な地理的条件が災いして、諸外国から独立した文明は形式主義に陥り、その発達が停滞する運命を辿らざるを得なかったのである。

4. メソポタミアの交易活動

一方、メソポタミア地方に人類が定着するようになったのは、紀元前4,500~4,000年の新石器時代の末期だといわれる。また、エジプトと並んで古代文明の幕明けを告げたのは紀元前3,000年ごろで、肥沃な土地を治水灌漑することで小麦、大麦、リンゴ、アンズなどを主とした食糧の生産性を高めながら、豊かな農耕社会を築いていった。

しかし、メソポタミアの地理的環境はエジプトと異なり、周辺の諸民族の侵入を阻止する自然的防禦性に劣っていたため、豊饒なメソポタミア平原の征服を目指す遊牧民などの侵入が繰り返されている。

ちなみに、セム系の遊牧民アモリ人がバビロンを首都とするバビロニア王国を建て、メソポタミア全域を支配する強大な中央集権国家を形成したが、小アジアに居住していたヒッタイト人がこれを征略して、アモリ人に代わる新しい支配者となる。だがその後には、アッシリア人が台頭してメソポタミア地方に君臨し、鉄器時代における最初の大帝国を築いた史実を眺めても、その変遷のほどが理解できる。

このように、民族や国家の興亡が繰り返される中で、メソポタミア地方にはバビロニア時代から商業の発達がみられ、アッシリア時代には商人階級の活動が盛んになり、銅、衣料、宝石、皮革などを交易の主な商品として広大な領土を統治するため、東西の世界を結ぶ節点であるメソポタミアを中心に、西アジア全域にわたる交通路の開発に努めている点は、特筆すべき事実であろう。

その結果、メソポタミアには多くの交通・商業都市が発達したが、とりわけ、古代オリエント最大の巨大都市バビロンは、その当時における代表的な遺跡といえる。

いずれにしても、エジプトとメソポタミアは同じ牧畜農耕社会として繁栄したにもかかわらず、広域的な交通路を整備し、積極的な交易活動を展開したか否かによって、それぞれが異なった歴史の道を歩むことになった点は、極めて興味深い。

5. ローマ帝国の社会構成

農業を営みながら共和制に基づく都市国家を形成していた古代ローマの征服戦争は、対エトルリアから始まった。その後紀元前3世紀には、イタリア半島を統一するまでに勢力を拡げる。

しかし一方では、フェニキア人の航海貿易の伝統を受け継いだ先進商業国カルタゴが、イタリア半島を囲む地中海を舞台にして、活発な交易活動を展開していた。これに対して、ローマ大地主や商人らは、地中海沿岸貿易で莫大な利益を独占していたカルタゴに強烈な対抗意識を抱き、世界史に残るポエニ戦争をひき起こすことになる。

ポエニ戦争は、別命「シシリー島争奪戦」とも呼ばれるが、勢いに乗ったローマ軍は、名将ハンニバルのひきいるカルタゴの軍隊を打ち破り、地中海の覇権を手にしたのである。

この勝利は、ローマが地中海沿岸貿易の主導権を握ったばかりでなく、これから得られる財力にものをいわせて、ローマ世界帝国形成の基盤を整えた画期的な事件であった。

それ以後、ローマの征服戦争は地中海沿岸地域に止まらず、南はエジプト、北はブリタニアまでを支配し、さらに東はシリア、西はマウレタニアまで領土を広げ、その総面積は600万平方キロに及んだ。つまり、現在のスペイン、フランス、イタリア、西ドイツを併せた面積の3.7倍にも達する領土が、ローマ帝国最盛期の支配下にあったことになる。

紀元前27年、アウグストゥスが「余は権威によって全国民に優越す」と元老院で公言して以来、約200年にわたってローマの平和は維持され、商業と文化の黄金時代を迎える極盛期が続いた。

この空前の繁栄を誇ったローマの社会構成は、大規模な奴隷制に支えられていた点の特徴である。

ローマの社会構成を具体的に分けると、元老院議員になり得る特殊有産階級、征服戦争による奴隷狩りを介して商業と金融業に転身した騎士階級、農民と中小商工業者らを総称する庶民階級に大別できるが、その下で多数の奴隷が酷使されながら、直接的に生産部門を担当していた。また、広大な土地を所

有する大土地所有者による牧畜、果樹栽培などの大農地経営も、この奴隷制に基づいて行われていた。

換言すれば、ローマの貴族による大所領の直接的奴隷経済、すなわちラティフンディウム (Latifundium) 経営を基盤として、当時のローマ帝国の社会は成り立っていたわけである²⁾。

したがって、帝政期後半から奴隷の提供が減少し、さらには属州の奴隷叛乱が続発する段階に入ると、大規模奴隷経済は窮地に陥り、これが要因になってローマ帝国の崩壊が加速度的に進行するようになったのは、当然の結果であるといえよう。

このように、強大なローマ帝国といえども、フン族の圧迫を受けて南下し始めたゲルマン民族の侵入があったものの、食糧生産方式の基礎が崩れることで、新しい世代に支配の座を譲らざるを得なかった史実に注目すべきである。

6. 巨大帝国の必需物資

ともあれ、ローマ帝国の支配権の拡大は、経済的にも文化的にも大きな変革をもたらす影響力を持っていた。とりわけ商業活動の分野では、首都ローマを中心とした領域内の道路整備が促進されて安全な交易が可能となり、また、一段と貨幣経済が進展するようになった。

つまり、ローマ帝国の中央集権的機構が拡充されるのと並行して、領土全体に張りめぐらされた幹線道路網の整備が進むことで平和と秩序の確立がみられ、これが商業活動に好都合な環境づくりとなったからである。

ローマ帝国の領域内では穀物、ブドウ酒、オリーブ油、木材、工業製品、それに奴隷が主な取り引き商品であった。この商業活動の中で重視された商品は最大の消費者である首都ローマの上流階級と軍隊が要望する生活必需物資であった。

その種類は食糧や工業製品など多種にわたり、輸入先も多方面である。主な商品を挙げてみると、アルプス以南のガリア地方は、モデナから樹脂、ブドウ酒、きび、羊毛が、ミラノ地方からは粗毛が、また大製造都市パドヴァからは豚、絨緞、マントなどがローマとその他のイタリア都市に送られている。

さらにブリタニアの錫、鉛、鉄、家畜、皮革、奴隷などがガリアを経由して輸入されている。スペインも穀物、ブドウ酒、果実、塩、蜜、馬などを提供したが、そのなかでも羊毛をはじめ金、銀、銅、鉄の鉱物は重要な物資であった³⁾。

次に、ローマ帝国の東部地方からの輸入物資をみると、エーゲ海諸島からはブドウ酒、香料、馬、蜜が、アラビアからは石膏、乳香、没薬、宝石が、インドからは香料、象牙、奴隷、宝石が、また中国からは絹、絹織物などが運び込まれている。

このように各地から多種多様の商品が輸入されているが、穀物などごく一部の物資を除けば、流通の対象となった商品の多くは、都市貴族の需要に応える奢侈品であって、生産的な産業経済の育成に役立つものが、極めて少なかった点を看過してはならないであろう。

7. 繁栄の基盤・ローマ道

道路建設史上、輝かしいページを飾った古代ローマ道は、広大な領土を支配する交通路で、中央集権的政治機構を保持する上で欠くことのできなかった壮大な道路網であった。これに加えて、領土内に四通八達したこの幹線道路網は、ヨーロッパ諸国の交易活動を飛躍させる役割を果たしている。

このローマ道の建設事業は、紀元前200年には約7万7,600キロにわたって整備され、4世紀後の紀元200年には、12万キロにも達する延長を誇った。そして、ローマ道の構造は直線的な道路線形が主であるが、これは、当時の戦車などの車軸が車体に固定されていたため、不自由な操縦性をカバーする必要からといわれる⁴⁾。

また、大量の重車両交通に耐え得るように、ローマ道は石灰モルタルと碎石とを混合した資材で舗装され、その厚さは30~50センチに及ぶ。

いずれにしても、ローマ道の規模と優れた建設技術が、世界各地で高速道路の建設を展開している現代においても、驚嘆に値するものとして語り継がれているのは、当然のことであろう。

だが、紀元前312年に建設されたという「アッピア街道」から始まったローマの軍事道路網とはいえ、当時の広域的商業道路としても、極めて重要な機能を果たしていた点に、多大の評価が与えられてしかるべきである。

とりわけ、ギリシアの植民市の建設が地中海沿岸各地に展開されたのに対し、ローマが同じ地中海的風土の世界に位置していたにもかかわらず、「内陸植民」に力を注いだ過程を顧みると、その内陸交通の基盤となったローマ道の政治的・経済的価値の大きさは、計り知れないものがあるだろう。

8. 地球を広げた胡椒

無限に拡大していく人間の欲望は、新しい文化を育て、生活様式を改革させる巨大な原動力である。この原動力は時と場合によっては、人類が生存する世界の様相を変貌させることがある。

その昔、アレクサンドロスの家庭教師であったレオニダスが「香料を産するサバの国を征服するまでは、もっと儉約しなければならない」と、サバの乳香を焚いている際に忠告したといわれる⁵⁾。

こうした忠告があったのも、オリエント先進国の王や貴族たちが神々に供える香料は、遠隔地から中継交易を経て入手しなければならないことから、極めて高価な貴重品であったからだ。したがって、当時の支配階級の人びとが、巨額の富をもたらす物資の生産地を支配しようとする欲望を抱いたのも、無理のない話であろう。

香料に対する欲望と同様に、獣肉の香辛料として用いられるほか、防腐効果剤として優れている胡椒も、肉食を嗜好する民族にとって欠くことのできない必需品であった。古代ローマ時代のヨーロッパではシナモンとともに珍重され、胡椒の粒は同量の銀と同等の価値を有していたほどである。

食生活にとって不可欠であった胡椒の主産地はインドで、世界の産出量の $\frac{1}{2}$ を占めている。またスリランカ、インドネシア、西インド諸島、マレー半島、ブラジルなどでも生産されるが、この時代では、インド産の胡椒が中央アジアの交易路を經由して中国に搬入されたり、西ヨーロッパ地方へは、インド洋の貿易風を利用して輸出されていた⁶⁾。

東洋の産物がヨーロッパへ本格的に持ち込まれたのは、十字軍の遠征以来だが、その交易物資はイスラム商人とイタリア商人による中継交易で占められていたのが実情である。

しかし、オスマン・トルコの東地中海進出やマムルク朝のエジプト支配の段階を迎えて、この交易ルートを通るのに大きな危険が生じるようになった。そこで、巨額の富を確保することに懸命な支配階級と商人は、当然のことながら、新しい安全なルートを探求せざるを得なくなった。

つまり、莫大な利益をもたらす胡椒交易ルートの争奪戦を通じて、未知の世界を発見していく地理的探検時代を迎えた、と表現しても差支えないだろう。

9. 地理的探検時代の開幕

約200年にわたる十字軍運動は、建て前は「キリスト教徒の聖地エルサレムの奪回運動」であるが、本音は「西アジア民族の発展に対するヨーロッパ民族の経済防衛戦」であった。

とりわけ、十字軍に参加したヨーロッパ諸国の中で、最も積極的な行動をとったのは、東方交易を通じて富の蓄積に熱心であったイタリア商人たちであった。

こうした行動は、ヨーロッパの人びとに東洋に対する強い関心を抱かせる結果を招いたが、その一方では、ヨーロッパ諸国の間に新しい素地が築かれつつあった。それは中央集権国家の台頭、資本力を持った富商の勃興、航海技術の発達などである。

その中でも、絶対王政に基づく強力な中央集権国家の出現は、多数の官僚や軍隊を維持する莫大な財力の確保を必要としたため、新領土の拡大のみならず、多量の財宝と奴隷を求めて未開の新世界へと進出したことが、地理的探検の主要因となった⁷⁾。

15世紀末から活発になった地理的探検は、国王から多額の資金を受けた探検家によって行われたが、とりわけ、王権の下に統一国家を形成しつつあったスペインとポルトガルが熱心であった。

1492年から1502年にかけて、緻密な計画性と大胆な行動力を持ったスペイン人のコロンブスは、中央アメリカの東部海岸を探検した。1497年にはポルトガルの航海者ヴァスコ・ダ・ガマは、喜望峯迂回のインド航路を発見し、同国の貴族であるマゼランは、1520年に南アメリカ最南端の海峡を乗り越えて太平洋に達し、1年後の1521年3月16日にフィリピン群島に辿り着いている。

大きく分けて、インドへの道はポルトガルで、新大陸の探検はスペイン、ということになるが、こうした新しい通路開拓は、世界的規模による商業活動を展開させる動機となったのである。

だがその半面では、これまで経済社会の交通基盤となっていた道路が、航海技術の向上と新航路の開拓の前に、次第にその影を薄くしていったのは、歴史的必然性による出来事である、といえる。

10. 経済社会の変化と食糧

これまでの日本人は、封鎖的な村落共同体を構成する農耕民族であった。明治時代以来主にヨーロッパ文化との融合を図りながら、近代国家の形成に全

精力を傾注してきたものの、第2次世界大戦終了前の日本は、依然として農耕社会構造から脱皮できなかったのが実情である。

実質的な変動をみせ始めたのは、社会資本の拡充、産業構造の高度化、貿易と国際経済協力の促進などを政策課題とした『国民所得倍增計画』からであった。いわゆる、1960年代からの高度成長期に入ってから、わが国の経済社会の構造変化が顕在化した、といえる。

この時代には、工業立地が太平洋ベルト地帯や臨海工業地帯に集中した。石油化学コンビナートの建設、乗用車専門工場の新設が進む一方で、合成繊維やプラスチックなどの新材料開発、あるいはテレビや冷蔵庫や洗濯機を中心とする家電製品の量産が、それを代表していた。

当時、技術革新とともに設備投資主導型の経済社会が躍進し、一般消費者の可処分所得が向上するにしたがって「数量景気の時代」を築くまで、国民生活が豊かになったのは、記憶に新しい。

わが国の交通機関に改革がもたらされたのも、1960年代である。昭和35年にジェット機が就航、昭和38年7月には名神高速道路の一部開通、翌39年10月に東海道新幹線が開業するなど、日本の交通は“高速時代”へと移行したのである。

こうした時代的背景の下で、国際貿易の活発化、産業構造の近代化、さらには輸送システムの合理化などが進行する影響を強く受け、わが国の食糧供給の方法は国際化と広域化を辿ると同時に、食生活の実態も多様化と高級化の道を歩んでいる。

換言すると、現代の食糧事情は国際的な経済環境の安定や輸送手段の革新などで維持され、変化していくものだ、といえるであろう。

しかしその半面、わが国の食糧問題が国際化、産業化といった波浪に押し流されて、農耕民族が死守してきた“自給自足”の痕跡を薄くしている現状に、少なからず危惧の念を抱かざるを得ない。

11. 高速道路時代の食糧輸送

時代は近代の夜明けを迎えた時点から、高速道路の整備が進展する現代の日本へと飛躍する。

1985年3月末現在、わが国の高速道路の整備延長は約3,500キロである。建設事業が促進されているとはいえ、この延長は道路総延長の3%にしかすぎない現状である。

だが『高速道路交通情勢調査』（1980年10月）によ

ると、当時の整備延長は3,000キロにも達していない段階であったのにもかかわらず、貨物輸送量（トン・キロ）に占める分担率は10.4%であった。これを自動車輸送量に限ると、25.6%に及ぶ。

このうち、東名高速道路と名神高速道路が占める割合が極めて大きい。高速道路の貨物輸送を品目別にみると「繊維工業品」「石油製品」「雑工業品」「紙・パルプ」「農水産品」などが著しく多い⁸⁾。

他方、明治時代から継続されてきた鉄道輸送偏重策にもかかわらず、鉄道による貨物輸送量は激減の一途を辿り、1956年度の分担率が自動車11%、鉄道50%、内航船舶39%であったものが、名神高速道路全通の1965年度には自動車26%、鉄道31%と、鉄道の分担率の低下が目立つ。

翌年度には自動車31%、鉄道27%と陸上部門の逆転現象が生じた。また、東名高速道路が全通した1969年度では38%対19%の比率となり、鉄道輸送の社会的・経済的地位は、急速に凋落する段階を迎え、ついに1980年度に41%対9%となるまで転落した。

このように、鉄道による貨物輸送量が激減してきた原因は数多いが、その一つにエネルギー革命によって石炭輸送がなくなっていったほか、食糧の中心であった米などの農産物、あるいは海産物の陸上輸送が自動車へ転換したことが挙げられる。

農産物や海産物などの輸送形態が自動車主導型になったのは、輸送の効率化を図り、企業経営の合理化や商品の高付加価値化などが可能だからである。また、こうした生産者や企業側の動きに合わせて、日本人の食生活が高級化を志向しているのと同時に、食品の多様化が進んでいる点も、自動車による高速輸送を促す原因だ、と考えられる。

つまり、消費者側が要求する新鮮でかつバラエティに富んだ食料素材を、日常的に提供できる輸送手段が高速自動車交通であるからだ、といえる。しかし、わが国での高速道路が食糧輸送に及ぼす威力は、何も平常時に限られたことではない。むしろ非常事態が発生した際に、その重要性和有効性が強く認識される場合が少なくない。

これは単に、高速道路という物理的施設の存在そのものだけでなく、維持管理という人的作業が加わっての話であるが、北陸地方を襲った『56豪雪』時の北陸自動車道の役割が、代表的な事例といえよう。

高速道路や幹線道路の整備が進んでいなかった昭和38年の豪雪時には、北陸地方への食料品をはじめとする生活必需物資の搬入が途絶えたため、物資不

足による物価の高騰、あるいは品切れなどで市民生活が一種のパニック状態に陥った経験がある。

これに対して『56豪雪』の際は、北陸自動車道と国道8号の交通を確保することによって、生鮮食料品や日常雑貨類などの入荷量を維持したことで、品不足とか物価高騰が見られず、平常の生活が営めたことは記憶に新しい出来事であった。

豪雪時における道路交通に対する高い評価は、北陸地方の製造業・卸売業を対象としたアンケート調査の結果でも、明確に表われている。

それによると、鉄道が「役立った」と回答した件数は、わずか5.4%にすぎないが、高速道路が「役立った」とするものは「非常に役立った」と答えた26.2%を含めて、実に8割近い回答を得ているところを考えると、高速道路に対する社会的評価の高さを窺うことができよう⁹⁾。

いずれにしろ、生活行動圏にしろ経済活動領域に

しても、多角化と広域化が急速に進行し、加えて行動様式が高速化と自由化を希求する今日では、もはや食糧問題を高速交通手段と切り離して検討できる情勢でない、という点に注視すべきだと思う。

参考文献

- 1) 歴史地理講座(第1巻), 朝倉書房, 1959年, P. 122
- 2) 増田四郎: 西洋経済史概論, 春秋社, 1960年, P. 44
- 3) 伊藤栄: 西洋商業史, 東洋経済新報社, 1971年, P. 33~P. 34
- 4) 播磨荘一郎: ハイウエー時代, 日本工業新聞社, 1979年, P. 12~P. 13
- 5) 古代史講座(第13巻), 学生社, 1968年, P. 221
- 6) 大百科事典(第5巻), 平凡社, 1984年, P. 892
- 7) 長沢和俊: 世界探検史, 白水社, 1969年, P. 53
- 8) 高速道路と地域社会, 日本道路公団, 1983年, P. 71~P. 72
- 9) 前掲, P. 36