

# 英國道路物語〔一〕

——道路の發達史——

山下 定文

本編は英人クリル・フウズ・ハートマン氏の著「The Story of the Roads」の抄譯である。英國は今や太陽の西に没せんとして居るに似て居ると云はれては居るが、然しながら高度に發達せるかの國の文明は決して滅亡に瀕して居るものではない。本編は現在著しく發達せる英國の道路の歴史を物語るものである。道路は實に文明の沿淵であり、亦その産物でもある。隨つて道路の發達の跡をたどることはその國の文明史を一の側面から觀察することとなる。この意味に於てこの物語は獨り道路専門家に取つてのみならず一般人に取つても興味あるものであらうと信ずる。

## 目次

第一章	上古の道路
	原始道——羅馬道——サクソン朝時代の道路——國王道路とは何か——當時の橋梁——中世紀に於ける道路の狀態——十五世紀の道路の衰滅
第二章	チユードル朝時代の道路
	ヘンリー七世の道路に對する遺蹟——ヘンリー八世治下の道路——一五五五年の法令——測量師の義務——一五六三年の法令——チユードル道——馱馬道——エリザベス馬車——エリザベス時代の最大速度
第三章	スチユアート朝時代の道路

長距離運輸の増加——道路に對するゼームス一世の關係事業——道路測量師トマス・ノートン、トマス・ヘツプス  
及ヘンリー・デューウエル——ロイストン道——クロムウエル治下の道路法制及其事業——道路費負擔過重に對  
する反對——第一回有料道路 (Turnpike) 法——有料道路制度——當時の道路の狀態——道路修繕の新方法——  
山賊の横行と其防止

#### 第四章 十八世紀時代

有料道路の出現迄——ターンパイクトラスト——ターンパイク騷亂——有料道路の欠點と利益——十八世紀法制  
の干渉的交渉——車輛廣狹論——當時の道路に對する非難——一七六六年及一七七三年の一般道路法——橋梁工  
事の復活——素人の道路技師——十八世紀に於ける道路建設技術——ウエードの軍事道路——當時の馬車の速度  
——山賊列傳

#### 第五章 テルフオードマカダム時代

道路に對する一般の態度の變遷——蘇格蘭及愛蘭の道路の優秀——トマス・テルフオード及蘇格蘭に於けるその  
事業——マカダムの紀念碑——ジョン・ラウドン・マカダム——テルフオード式鋪裝——テルフオード及マカダ  
ムの死——倫敦附近の惡道路——ターンパイクトラストの増加——道路行政の不振

#### 第六章 鐵道の不幸

有料道路の終末期——鐵道の出現——道路運輸の衰頹——一八三五年の一般道路法——レベッカの暴動——有料  
道路の滅亡——一八七八年の道路並鐵道法——新道路制度——道路の所屬問題——國王道路概念の永遠性

#### 第七章 自動車の出現

鐵道の長距離輸送に於ける優越性——道路の放棄——自轉車の出現——機械的運輸の進展——汽車——牽引車——  
自動車——自動車への反對——一九〇三年の自動車法——當局の冷淡——道路局——道路基金の歴史及其の將  
來——道路問題の重大化——道路運輸法案——鐵道か自動車か——道路費の増大——道路制度改善の急務

### 第一章 上古時代の道路

文明が禮儀を促進すると云ふことは議論の餘地ある問題 疑を挾むものが多い。自動車とか、航空機とか、無線電  
が安易且、愉快になり或は便利になつたと云ふことにさへ

信とか或はレヴジョンとか云つたような近代に發達せるものから得らるゝと考へられて居る便益は恐らくはこれらの出現に依り平和と穩捷とを打ち破られた損失に依つて相殺されるであらう。我々の生活は日々否殆んど刻々に、より迅速となり、より複雑となりつゝある。然し文明の進歩が人間の眞の幸福を現出すると云ふことは疑はしいとするも、かゝることは避け得ざるものであり、又反抗しても無駄と云ふことだけは確しかだ。過去の制度を悼惜することは出來ても新しい制度は否定することは出來ない。

このことは交通界に於て最も著しい。英吉利の田園美の愛好者は英國各地に通ずるため建設途上にあるかの廣汎な新自動車道路の建設に對し反對運動を行つて居るが、彼等は只だ徒らに貴重時間を空費して居るに過ぎない。かゝる道路は現代運輸の状態よりすれば當然の歸決であり且つこれら道路の建設は複雑化する現代交通問題の唯一の解決である。これら美の愛好家は他日眞の破壊に向つてなすよう

つように勉める方が遙かによいのだ。若し舊來の美が救はれないとしても、新しい美を創造することは出來るのである。過去を徒らに褒めることのみで以て足れりとせず、現在を褒めるべき未來を造ることも亦必要なのだ。

道路は常に文明の結果であると同時にその原因である。即ち道路は文明に前行し又隨伴する。ある種の道路の存在は一つの國を野蠻時代より脱出せしむるに最も必要ではあるが、然し交通が全く容易になるまでに達しなければ、文明國と云ふことは出來ぬ。近隣との交通を容易ならしめることが不可能であることは地方的差異を多からしめ、生活範圍を狹溢ならしめ、隨つて視野を狭からしめるから、道路は文明を促進するに最も効果ある機關であると云へよう。文明が進歩するにつれ交通の良好並迅速が要望せらるゝのは當然のことである。道路の改良は商業並農業の發展に取つて缺くべからざるものである。なぜかと云へば、道路の改良に依つてのみすべての商品は（その價格を形成する）合理的原價に容易に到達することが出來るのである。

商品の原價は常に亦何處に於てもその大部分は運賃によつて占められるべきものである。運賃は亦その利用交通機關に依つて左右せらるべき性質のものである。一國の繁榮はその國の道路の状態に密接なる關係ありと斷言しても敢へて過言ではない。

上古以前に於ては現代で云ふ意味の道路は英國には存在しなかつた。内陸の土著民ケルト族の使用して居た驅畜路は路など大きな顔して云へるものではなかつたのである。これらの道は人と獸との通過の度重なつたために自然に出來た小逕にすぎなかつた。ケルト族の住民は谷には排水しきれない沼などが残つて居たので高地に住んで居た。それでこれらの小逕の大部分は只だ時々河の涉れそうなどころに谷を横切るために降つて行く他岡の嶺に沿つて走つて居た。ある地方では適當な材料が入手出來たので大きな石を以て原始的道路がつくられて居た。この最古の形體の鋪裝の痕跡は今でもダートムアー若くはヨクシャー山地地方では見ることが出来る筈である。この他どこにも道

路改良計畫はなかつたので、小逕は絶えず使用せられたために、使ひ減らされて附近の土地の水準よりも低くなつて居るのが常態であつた。これらの小逕でも勿論その當時の住民の目的は充分達するだけ役立つたし、又少數で然も分散して居た當時の住民の必要は十分に満たされた。

ところが羅馬人が侵入すると、事情は一變した。道路は羅馬帝國の組織に取つてその生命的要素であつた。即ち羅馬帝國は伊太利希臘佛蘭西及西班牙にまで延びて居る非常によく考案された網狀の優秀なる道路に依つて統括されて居たのであり、帝國內に於て遠方の領地との迅速なる交通手段は絶對に必要缺くべからざるものであつた。加ふるに軍事的便宜と云ふ動機により英蘭に於ける敏速なる道路の建設を強制的に行はしめた。なぜかと云つても比較的少數の軍隊を以てたとへ未組織であるとは云へ多數の住民を制禦して英蘭を統治せんとする希望を可能ならしめる方法が他にあつたらうか。それで四大羅馬道路が建設せられたので、これらは後世所謂ワットリング街アーミン街アイクニ

イルド道及フォース道として知られて居るところのものである。これらの道路は起點から終點まで宛も一本の矢の如く真直に走つて居り、二道は縦斷道であり、他の二道は横斷道であつた。羅馬人は如何なる障害でも譬へそれが自然の障害であつても決して怯まなかつた。羅馬人は道路技術に就ては非常に熟練して居たし、又英國に侵入したとき既に彼等の道路建設技術は高度に發達し完成の域に達して居た。従つて羅馬領時代の英蘭の道路の状態は十九世紀當初の道路建設時代までは如何なる時よりも良好であつた。實際羅馬人はテルフォード及マカガムの理論に先鞭を付けて居たのであり、その道路面は其後幾世紀の後この二人の偉大なるスコットランド人に依つて提唱された理論に隨つて軽い弧狀に造られてあつた。

羅馬道路の最優秀のものは少くとも五層からなつて居る。その“Pavimentum”若くは基底は完全に土中に打ち込まれてあつた。この基底の上に“fahmen”と呼ぶ路床が設けられ、この路床は大きな石とモルタルとを混合してつく

られてあつた。次に“rudera flo”と呼ばれる小石とモルタルの混合物を敷きその上に石灰、白堊、粉砕せる煉瓦又はタイル、砂利、砂、及粘土と石灰の混合物等のうち利用の出来る材料で造られた“nucleus”が置かれてあり、最後に“summun aousum”として知られ居る鋪裝面となつて居る。

又ある種の道路には羅馬人は巨大な多面を有する岩塊を使用し、その間隙を小燐石で充填して造る所謂カルタゴ式非嵌石床法(Principle of intercellation)を採用した。

羅馬人はかゝる道路の建設に使用する勞働力はどうか、又その建設費及維持費はどこから擲出したかと云ふことに就ては殆んど分つて居ないが、彼等は軍隊の勞働力に依つて建設し、亦羅馬軍團に依つて修繕せられ維持せられて居たことは十中八九迄確かだと考へられる。この道路の目的は全部とは云はないが、大體に於て軍事的のものであつたことは疑ひない。なぜかなれば、これらの道路は内陸の作戦上の重要地點を聯結して居り、その上彼等に取つて軍事的に必要な場合は、新道の建設如き面倒なことは

やらなかつたのである。勿論英國中到るところに於て、羅馬領有の痕跡はこれら大軍用道路より遙るか離れた場所に發見せられるに違ひない。羅馬人に取り軍事的目的のない地方では、彼等は稀には里程標位を作つたが、在來のケルト族の小逕を採用して、別に不滿を感じて居なかつたのである。

大羅馬道路はその建設が非常に優秀であつたし、且特に殆んど車輛運輸には使用されなかつたから、これらの道路は殆んど修繕の必要を感じなかつたようである。この道路の主なる利用者は羅馬の軍隊とその大行李たる一連の馱馬であつた。當時は貴人とか傳令とかは大部分乘馬で旅行をして居た。羅馬領時代の旅行者が通常達し得られた速度は鐵道の出現する以後を除いては如何なる時代よりも確かに大であつたと云ふことは注目すべき事實である。このことは主として當時の進歩せる組織の力に依存するものであつた。定期郵便制度が羅馬帝國内の重要國道に沿ふて施行せられて居り、僅か四、五哩の間隔にある驛舎毎に換馬を得

られたので、一日のうちに確實に百哩も旅行することが出來た。

英國に於ける道路制度が羅馬人に依つて立派に整備せられ、維持せられて居たことはまこと驚歎に價することであつて、それは少くとも羅馬帝國滅亡の後までも存続するであらうと考へられた。ところが、羅馬道が壊滅し全く使用に堪えなくなるまでには至らなかつたことは大羅馬道が普遍化されたアングロサクソン名で呼ばれて居たと云ふ事實に依つて分ることであるけれども、存続するとのこの豫想は全く外れた。然したとへ羅馬道路若くは古代の諸路が全く放棄されなかつたとしても、これらの道路は修繕せられず、又郵便若くは其他の旅行便宜の精巧なる全組織はその創始者の滅亡とともに滅失した。羅馬道の一般的頽廢は單に不注意又無智によるのみでなく、又その創設理由が政治的原因に深く根ざされて居たことによるものであつた。羅馬道路制度は高度の中央集權であつた羅馬帝國制度の一部であり、換言すれば複雑なる機械の齒車の齒の如きもので

あつた。この種の組織的集権は全くアングロサクソン民族の才能には縁の遠いものであつた。協力と云ふよりもむしろ孤立と云ふことの方が英蘭を領有せる羅馬人の後繼者たるアングロサクソンの政治的理想であつた。軍事道路網に依つて支持せられたる一の結合國とせられずに、英國が一連の小王國に分割せられて居たから、交通の容易と云ふことは政治的にも軍事的にも喜ばれなかつたのである。

道路の状態は極端に悲慘なものとなつて來た。當時これらの道路を維持する何等の機關もなかつたし、又大して注意をも拂はれて居なかつたので地方民は道路を讓渡するがよいと考へて居た程であつた。又その上當時國道には旅人の劫掠をこととして居た強盜の一團が蔓つて居たから旅行は困難且危険なものとなつた。アルフレツド大王は旅人の安全を保證するだけの權力を有し、路傍の十字架にかけて見せしめとするために實際に兵力を動かしたこともあつたが、之等の盜賊共を討伐し盡す程の大膽な人は居なかつたと信ぜられて居たと云はれて居る。然し繪本の中にあるこ

の種の物語は恐らく眞實味の缺けたものであらう。

其後十世紀前後よりの莊園制度の發達につれ、道路維持に關して顯著なる進歩が見られた。普通法は諸侯に對しその領國內の道路の公開並適切なる修繕すべき義務を負はしめ、而して諸侯はこの義務を領民全體に強制すべき權限を附與した。

然し適當なる鋪裝道路時代にはまだまだ途は遠かつた。當時の最も優良な道路は土、石及碎石等の基底の上に砂利を敷いてあつたが、排水溝がないので底土が水浸しとなり、路面は沈下し勝ちであつた。道路の大部分は不斷の使用により自然に出來た小逕以上の何物でもなく、絶対に嚴密に計畫されて居らず、必要の時及場所に造り上げられたものである。又これらの道路は村落と農園の間を走り、殆んど直線コースをとらず、牧場や耕地の縁を通り、沼澤地を避けて迂回して居た。多くの英國道路が最初にその彎曲して居るのを特徴とするのはかゝる理由からであつた。通行せられぬとそれまで道路を廢止し又遮斷し、堅固な地盤に新

しい道をこしらへたので、この英國道路の曲りくねりは一層甚だしくなつた。

當時の法律は道路に關する具體的内容に多く觸れず、通行の自由の保證に關する抽象的問題に多く觸れて居る。原則として、すべての道路は國王道路の一部となり、國王の臣下に依つて維持せられて居た。然し、實際には國王は公安秩序の維持の役立つ限りに於てのみ國王道路 (Highways) に關心を有して居たのである。國道に關する王室の干渉は通常道路を旅行するが如き場合に保護を與へる程度であつた。一二八五年のウインチェスター律令は法律

の無視竝盜賊の鎮壓に關するものであるが、同律令の規定の一には、國道は待伏せたる盜賊から旅人を保護するため、に兩側各二百呎藪を切り拂ひて擴張せねばならぬと云ふようなことがあつた。

維持に關しては中央政府は如何なる種類の補助もなして居らず。これら總ての費用は當該領主が擲出せねばならなかつたのである。長距離交通の必要もなく、又旅行は困

難且危険であつたので、上古時代の道路の維持は地方的利害關係にあるものであつたから、大體に於てその地方の負擔となつて解決されて居た。これらの總ての勞働力及材料はその地方に於て所有し又借用せる財産の價値に正比例せる所得に應じて地方民により提供せられねばならなかつた。この法則は全國的に適用せられて居つた。又僧院は寺領を有して居り、隨つて封建的義務の殆んど大半を免除せられて居たが、この義務は免除せられて居なかつたと云ふことは注目の價値がある。これらの場合にも恐らく可なり

の好意を以て遂行せられることが義務であつた。中世紀時代には總ての旅行者に對して保護と補助の資格ある不幸者として恩惠を施さんとする騎士的精神が存在して居た。旅行者は總て城若くは僧院に於て厚遇せられて居た。道路や橋梁の建設竝維持は神の眼から見れば敬虔な、又褒むべき仕事であると考へられるようになったのは總てこの精神の發露であつた。(未了)