



# 史料 英國道路物語〔三〕

——道路の發達史——

山下 定文

## 第一章 上古時代の道路（その三）

十四世紀には、道路の状態は少しも改善されはしなかつたが、旅行便宜の方面に於ては或る程度の進歩が認められた。貸馬營業はいち早くも財務當局に依つて認められた正當なる事業となつた。財務當局は貸馬業及案内業に對し免許證を附與し相當な手數料收入を擧げて居た。當時、ドウ

バー道に於て馬を借りるのにどの位の賃金を拂つたかといふと、次のようであつた。

最初の二驛即ちサウスウエークローチエスター間及ロ  
ーチエスター―カンタペイリー間は各一志で、其れからさ  
きの驛即ちカンタペイリー―ドウバー間は六片であつた。

當時の道路の状態は良好でなく殆んど旅行の速度を早め  
る上には何んの助けともならなかつた。現在僅かに數時間

で到着し得る距離の道程に當時は數日を費して居つた。どれ位の距離をどれ位の日子を要して旅行したかと云ふ觀念を與へるために次の事實を示さう。

當時の王室御用飛脚は出來得る限りの便宜を與へられて居たものと考へられるが、その飛脚がスコットランドへ往復四十日かゝつたのである。

道路の劣惡の結果を物語るものゝ一は中世紀に於ける旅宿がすばらしき發達を遂げて居たことであつた。交通機關が最惡の状態にあるとき、旅宿が最善の状態にあると云ふことは奇妙ではあるが、了解出來ぬことではない。

十四世紀時代に於ける道路の危險及不快が甚だしかつたとするならば、旅行が中斷されねばならない地點にある各驛舎に於て、一定の値段で快き休息と、良い待遇を受けようとする考へは、旅行者に取つて當然なことではなければならぬ。

中世紀には實際現在の如き遊山旅行者は殆んどなかつた。道路の利用者の大部分は俗務若くは自己の魂に關係あ

る仕事に熱心なるものであつた。當時の教會法外な權勢は宗教上の事件の處理のために旅行を頻繁ならしめて居た。

その上に、中世紀は宗教心が旺盛であつたから、羅馬若くは聖地への巡禮者が道路に充ちて居た。然も只だこれらの遠地への巡禮者ばかりでなく、英國内の聖地への巡禮者も可成り多かつたのである。これら聖地のうち最も有名なものはカンタベリーの聖トマス寺院であり、その結果ウインチェスター及カンターベリーの間の巡禮道は英國に於ける最良の道路となつた。然しダルハムの聖カスバートの墓所、ウエストミンスターのエドワードの墓所、ウエルシンハムの聖母廟及グラストンベリーのホリー・ソーン等へも亦かくの如き敬神家達の巡禮するものが多かつた。宗教的の旅行者は巡禮者や行脚僧のみでなく、これらの他にドミニカン派やフランチェスカン派の巡回説教僧や免罪符賣や托鉢僧などがあつた。

貴族も亦僧侶と同じく旅行者を多く必要としたので、道路の状態に直接の利害を有して居た。當時の人々はその所

有地内の生産物に大半の生活を資を求めて居たが、英國の歴代國王は佛蘭西に於て見られたるが如き大規模に封地が盟約を結ぶのを避けるの賢明な政策をとつたため、英國の貴族は稍々安定を缺いた存在となつた。諸侯が小君主となることの出来る従つて國王に對し、絶へざる危険の源泉となるような一地方に一領地を與へないで、國內各所に離れ離れに領地を與へたのである。このことは英王がその國內に於て佛王のその國內に於けるよりも遙かに權勢のあつた理由である。一階級としての諸侯は亂暴なそうして逆意を有するものであつたが、然し個人としては王國の一部に對する准王權をも篡奪しようとは決してしなかつた。その諸々の領地間の旅行は非常に頻繁であつた。これは次のような理由によるのであつた。

即ち、その領地の一ヶ所に長く居住すると、その土地の資源が一時的に枯涸するので、一家をひきつれて他の領地に移住しなければならぬ。國王並宮廷が絶へず移動して居たことも一部分はこれらの理由によるものである。少領

主階級並中流階級中には旅行をするものは極めて稀であつた。道路上を頻繁に往來した香具師、吟遊詩人、放浪樂人、輕業師、道化師、行商人、鑄掛屋等の平民の旅行者は非常に立派な者達ではなかつた。

十五世紀中の道路の状態は前二世紀間に於けるより以上劣悪であつた。これには三の大きな原因がある。そのうち第一の最も重要な原因は教會の權力の失墜と羅馬巡禮の漸減の二つである。僧院の腐敗と貧困が僧侶の道路に對する義務を怠らしめたのである。それまでは僧院及宗教的基礎に依つて道路は立派に維持されて居たのであるから、これは非常な損失であつた。

第二の原因は農業革命の結果國內の開墾地が收場となり、生産物の荷車運送の必要が少なくなつたためであつた。

第三の原因は薔薇戰爭後の土地財産の再分配と併合及び遊牧貴族の漸減である。

かくの如くして道路は漸次劣悪となり十五世紀の後半及

十六世紀の前半期は英國道路の最悪期であつた。

## 第二章 チュードル朝時代の道路

十六世紀の上半期には道路は非常に頽廢し中世紀の如何なる時代の道路よりも遙に劣悪なる状態にあつた。道路に對しては適當なる當局者により少しの注意も拂はれて居なかつたようである。現存者若くは死亡者の個人的寄附が道路の修繕維持の唯一の財源であつた。このような目的の慈善的寄附と云ふものはその當時でも決して少くはなかつた。國王ヘンリー七世も特殊道路の修繕のために相當額の金圓を遺贈した。王の遺言書の一節に曰く、「余の遺言執行者はウイゾルよりリツチモンズ莊園間、同地よりサウスウエークの聖チヨード教會間、同地よりグリニツチ莊園間及同地よりカンタベリイ間の道路の修繕のために二千磅を贈與すべし。」

ヘンリー八世による僧院の壓迫は道路建設者並維持者の最も重要な階級の退轉により一般的衰亡を甚だしくし

た。寺領の新所有者は古からの慣習により地主に課せられた義務を無視する傾向があつた。又政府も道路維持を強制するの意志も能力も有して居なかつた。當時の國王や側近者等が、この問題の重要性を見逃して居たわけではなかつたりオセスレイは宗教的沒收により生ずる王室歳入の増加分の利用法として色々擧げて居るが、そのうちのひとつとして次のようなことを述べて居る、「國王は毎年五千馬克を道路の修繕若は其他善行のため充當し以、て勇敢なる貧民に仕事を與へるべきである。」又同様な或る備忘録の中に、死者の冥福を祈る僧侶決定のため、又は其他信心のために、使用せられるようにと遺産の寄贈を禁止し、その收入を以て國防に充當すべきであり、且道路の修繕、橋梁及通路の維持等のために寄贈された遺産は免税すべきであると論じて居る。然し大體に於て當時の官憲の干渉は無力で充分な效果は擧げられて居なかつた。ヘンリー八世治下に一の議會法が發布せられた。それは「原始的道が崩壞に歸し夫以上の使用に堪え得ざるに至りたるときは、該道は之を放棄

し、該道に沿ひて新道を建設するを得」と云ふ強制ではなくして寧ろ許可に類するもので、現代の立法と同一類型のものであつたから、これらの小路が進歩して道路となつた事實は見受けられなかつた。

十六世紀の半頃になると、各地の道路は益々劣悪となり、冬期には全く通行不可能となるようなこと多く、あらゆる重量貨物の運送は夏期迄延期せざるの止むなきに立ち到るを常とした。かくの如き事情であつたから、議會はこの問題に注意を向けざるを得なくなり、調査と討議の結果遂に重要な一五五五年法を議決した。該法はその後約三百年間道路維持の基礎となつた。少くとも原則に於て、該法は法律として優秀なものであり、革命的法規ではないが、確乎たる舊原則の合理的發表であつた。普通法によつて課せられたる義務は依然存続されて居るのみならず、關係諸團體の義務は最初に一定の割當をなし、二三の新機關がこれらの事務の能率的遂行のために計畫せられた。

従來の慣習により道路維持の義務が特定の個人に課せら

れて居ることが充分に明瞭なる地方を除いては、道路維持の義務は該法により大體に於て教區及其の住民に課せられた。即ち、教區の住民は教区内に有する土地の大小に應じて助力しなければならぬのである。勞力、材料、道具及馬竝荷車等は無報酬で提供しなければならなかつた。年額五十磅以上の價値ある土地を所有する者はすべて馬一頭荷車一臺に人二人を提供する義務があつたが、これに反し、戸主、小屋者若くは勞働者は自ら賦役に従ふか若くは能力ある代人を差出すの義務があつた。一年に四日間道路の必要なる修繕に従事することに定められ、勞役者はこの四日間各日八時間宛働くことになつて居た。これらの手筈の全部の監督は教區に依つて任命された役員に責任であつた。これらの役員は一般には道路測量師と呼ばれて居た。尤も或る地方では異つた名稱で、例へば道路監督とか道路取締とか道路監督人と呼ばれて居た。この役目には一般に地方農民若くは小賣商人が當り、社會的に地位の高い者で之に當るものは殆んどなかつた。又牧師及醫師は法律によ

りこの賦役に従ふの義務を免ぜられて居た。

測量師の義務は數多く、又様々であつた。年三回道路を巡視し、地方判事にその状態を報告しなければならぬし、道路附近の地主が道路上から障害を除去せるや否や、を監視し、重量馬車を法令の許可せる數以上の動物により牽引し、以て道路面に著しき損傷を與へ居らざるや否やを注意する義務がある。

測量師がこの種の違反を發見せる場合は、直ちに教會に於て日曜日の説教が濟んだ後その點を指適し、若三十日以内に修復せられざるときは、測量師自ら處理し、その費用を違反者に負擔を命ずべき旨を警告するの義務がある。又教會に於て、測量師は勞役法を實行すべく決定したる日時を宣言し、住民に決定時間に出頭するよう命令しなければならぬ。

貢金、負擔金及代償金等より捻出された金よりなる道路基金の取扱事務も亦測量師の事務である。何時からかは分らぬが古くから、諸侯の莊園役所は道路に關する怠慢若は

犯罪に對して貢金を課して居た。

一五五五年法はこの種の貢金を以後道路維持費に充當するために測量師に配付すべき旨を規定して居る。時の経過するにつれて、徐々に、殆んど目立たぬ程ではあつたが、現品を納付すべき役務制度から、勞役義務と現金支拂の混合制度に轉化して行つた。各地方團體中の富有階級は役務不履行の科により課せらるゝ罰金を支拂つた方が便利なるを知つたので、十六世紀の末期には代償金を支拂つて出役を避けるものがどん／＼増加して行つた。

一五五五年法は明らかに假りの、又實驗的法規以上を期待しては居なかつたのであるが、然し非常に好成绩であつたので、一五六三年「道路修復法」として永久的に再發布した。同法には勞役日數を増加する旨の規定が附加され、勞役義務は一年六日と定められた。又同法は現品納付制度よりも現金支拂制度を獎勵する傾向を濃厚に示し、地方判事は道路維持義務不履行に對し教區起訴の權利を附與されて居る。起訴若は告發の便法は元來普通法に基づくところ

の刑事手續であつた。訴訟事件が明白に有罪が存ることが立證された場合は、重い過怠金が被告たる區に科せられたのである。

勿論、この過怠金は若し教區が自ら道路を修繕せんと希望するならばそれに着手するまで三ヶ月間納付を延期することになつて居た。教區により修繕する場合又は過怠金納付の場合のいづれの場合でも、金銭はすべて教區住民に特別税を課する方法に依つて徴收して居た。この手續は次第に増加し、且つ地方判事に依つて助長された。地方判事は各所に駐在し勞役義務の遵守に關する紛擾や意見不一致等を處理して居た。議會が道路維持に關し直接税賦課せんとして慎重討議せる計畫は相變らず一般の攻撃の標的となつたので、このことは政府により黙認せられて居たことは珍らしいことではなかつた。

この方法は直接課税とどう違ふかと云ふと、説明は一寸と難しい。然し勞役義務制度は地方民の心に非常に根強く入つ居たので、その廢止に對して多く批判することが出來

なかつた。それでこの制度は道路維持の法的根據として十九世紀の第一四半期まで殘存して居た。この時代には道路の維持費は訴訟手續に依り得られるのを普通とし、初期制度の殘存物は稍腐敗し始め、寧ろ不合理なる手續とさへなつて來た。

原則として此の法制に依つて導入せられた全制度はその當時の事情を考慮すればその當時案出された方法としては上々のものであつたに違ひなかつたが、然し法に依り規定されたものと、實際に行はれて居たものとは全く似てもつかぬものであつた。同法には明らかに多く缺點があつた。測量師が單に普通人と大して變らぬものであつたので、無能か、不公平か、又はその義務を適正忠實に履行したとしても官僚的であるとかの三者のどれかに限られて居た。普通の無能か無智は勿論容易に救済することも出來たのであるが、加ふるにこれらの測量師の大多數は無氣力無關心且怠慢になり勝ちであつて道路が通行不可能になるまで放置し、それに對する適當な處置は常に遅れて居た。財的若は

夫と同じような好餌の有無にかゝはらず、不公平となる機会を測量師に對して何等制限はなかつた。當時測量師の職はそれ程熱望すべきものでもなかつた。それは測量師には利益よりも不利益の方が多かつたし、殊に恕されてもいゝかもしれないようなつまらない腐敗の機会を享受することを好まない正直な人の眼にはそう見えたのであらう。實際に、當時はこのような仕事をすることを嫌つたから、測量師は絶えず骨を折らねばならないと云ふ不平が彼等の間から屢々起つて居た。

このような風であつたから、技術的に熟練することを測量師に期待することは殆んど不可能であつたし、實際に道路修繕の方法に就ては殆んど智識を有せず、道路建設方法に就いては全くの無智であつた。

チュードル朝時代の道路の大多數は砂利や砂や小石や特殊地方の地質學的構造により供給され得る其の他の材料を混合した柔軟な土で造られて居た。最も廣く用ひられた道路修繕法は、利用出来る限りの瓦礫を轍に詰め込むことで

あつた。

今一つの時々採用されて居た方法はこれより稍々進歩した、だが依然として原始的な方法は六乃至八頭の馬によつて牽引する重い機械で、道路を掘返す方法であつた。道路面に中心に向つて幾多の溝がつけられ、之を耙で出来るだけ水平になるようにならした。

駄馬用鋪道を除く外、田舎には鋪裝道は全くなく、都會に於ても極く少なかつた。一五五二年頃、パウツク城主兼町長ニコラス・ストレイイ卿が同町の利益と保證のために立案した條項中次のような一項がある。「町民は街路を鋪裝すべきである。現在の街路は非常に不良で、一旦緩急の場合兵士等は道路を通過し直ちに城壁に達することが出来ぬからである。」十六世紀の後半に至ると、鋪裝は一般的となり、都市の多數は議會の決議によりその街路を鋪裝すべきことゝなつた。然しながらかかる事業は常に急速には遂行されて居なかつた。

例へば、ニューワークに於ては、一五八五年に街路鋪裝



を強制する法令が出来たが、實際に着手したのは一六二一年であつた。

エリザベス道路の大部分は軟土道であるが、この種の道路は牛や羊や豚や我鳥や七面鳥等をロンドンや其他大都會に絶へず送る驅畜路としては勿論充分便利であつたが、當時財貨輸送には殆んど全部用ひられて居た方法たる駄馬道としては稍々不適當であつた。

駄馬はその背に荷物を積んで運送したので、その脚下の土地は相當固いことを必要とするから、駄馬道としては路面が固くなければならぬ。駄馬道は出來得る限り高地につくられて居つた。これは周圍の事情が可成りに駄馬道の構造に影響を及ぼすからであつた。岡は避けるよりも寧ろ喜ばれた。駄馬道は決して岡を迂回せず、岡を螺旋狀にうねり上つて行つて居る。この道が再び低地に下つて行かなければならぬところでは、一頭の馬が漸く通過出來る位即ち幅員一碼から一碼半位のせまい鋪裝した堤道どきみちとしなければならなかつた。この狭い堤道の上を駄馬の永い行列が

他の旅行者に先じて通つて居るのが普通であつたので、騎乗者などがこの堤道の上を通つて居るとき不幸にもこの駄馬隊の一隊にでも出會はうものならその道を開けるために泥深い下の方の道に降りてゆかねばならなかつた。又反對方向に行く二つの駄馬隊がこの堤道上で出會つたときはそのうちのどちらかゞ下道側の泥濘ひんじに降りなければならなかつた。このような場合、この回避は時間を永くとり、又面倒なことであつたので、實際にはどちらが避けるかと云ふことを決定するために撲り合ひのないことは稀らしいことであつた。

實際に當時すべての長距離貨物輸送は駄馬に依つて行はれて居たのであつて、馬車の利用は特別の重量貨物の輸送又は近距離輸送にのみ限られて居た。