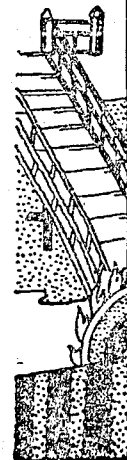


史料



英國道路物語〔五〕

——道路の發達史——

山下定文

第三章 スチユアート朝時代の道路 (つづき)

一六三七年、トーマス・ヘップスも亦死去し、ヘンリー・デウエルがその後を襲つた。新道路測量師長は直ちに道路行政制度の缺點矯正に指を染めた。彼は道路が修繕せられず放置せられたり、又多くの箇所が通行不可能となつて居るのを發見し、樞密院へ文書を以て陳情した。その陳情書に曰く「道路技術に何等の智識を有せざる貧困者を測量

師に選任せること、及その隣人の感情を害することを恐れ、法令違反者を起訴せざりしことの二理由より、多數の教區は多年その事業の半ばも遂行せられ居らざるの現状なり」樞密院は之に對し更に具體的に實情を鮮明することを要求したので、デウエルはキングストン、ステツプニイ及テムス河上のウエールトンが特に道路維持に關し怠慢であるが、それ以上詳細に實情を述べることは出來ぬ旨を報告した。當時の文書を見ると彼は到るところで排撃せられ、

然も、權力の不足のため詳細に知ることが出来ないのである」そうだ。それで、彼は必要と認めた箇所の修復を測量師に命令するの権限を附與せられ、且つ測量師の職務曠廢並不服従の事實があつたときは之を樞密院に報告するように命令された。

樞密院の命令に勇氣づけられて、デユウエルは仕事に着手し、頑迷な測量師を記録に残すの地位にあつたから相當の成績を擧げた。今その記録の一を見ると、セント・マーチン・インザフィールド教區道路測量師ジョン・ペーカーはミユースゲート及ナイトブリツヂ間の道路の修繕並にミユース附近に山積せる廢石の搬出の費用徴收を命ぜらるも、全くその事務遂行を拒絶せるのみか次の如き嘲弄的言辭を以て返答せり。「當教區の富豪等はこれらの費用を浬かすが如きため何等の小細工を弄せざるべし。然し、樞密院の命令の威力により、デユウエルはこれらの言語道斷な連中を逮捕し、反省せしむるため短期間拘留に處し、兎に角彼等所謂小細工を弄せしむる」ことを得た。

デユウエルの恰利並其の活躍が如何に困難な條件の下に彼が働いたかと云ふ適例は、一六三九年七月二日附の樞密院に對する彼の報告書中に見出される。

即ち「サーレイ州ニユーウイングトン測量師リチャード・カンニングは昨夏來王室橋並ラムベス及グリニツチ間ノ私道ヲ巨量ノ煉瓦ヲ積載セル荷馬車並他種重量車ノ通行セシメタルヲ以テ遂ニ橋梁ノ一ハ破壊セラレタリ。而シテ陛下ガグリニツチニ通ズル該道ヲ馬車ニヨリ通御セラレタルニ際シ、橋梁ノ破損シ居タルガ爲メ停車シ、該橋梁ノ馬車通過ハ頗ル危険ヲ感じ、徒歩ヲ以テ渡河セラル、ノ止ムナキニ立チ到レリ。然ルニカンニングハ該箇所修復ヲ肯ゼザリシヲ以テ、余ハ止ムヲ得ズ私財ヲ投ジテ最善ノ注意ヲ拂ヒ自ラコレガ修復ヲ遂行セリ。コノ事實ニ關シ閣下ノ御熟考ヲ患ハストトモニ右貴命ニ從ヒコ、ニソノ事實ナルコトヲ認證候也」

チアーレス一世とその議會との國內戰中は道路に對し殆んど注意を拂ふことは不可能であつたので、内亂の進行す

るにつれ、道路は何等修繕せらるゝことなく放置せられ、實に憂ふべき状態にあつた。然しながら、共和政府は交通機關の復舊並改善に關してはまことに迅速に適切な活動をなした。只だに辻強盜共を抑壓方法を講じ、旅行者に取り道路を以前の如く比較的的安全ならしめたるのみならず、道路修繕につき同様の注意を拂ひ政府が直接に指揮監督したのである。一六五〇年、樞密院は「新交通線内の道路修繕に對する」方策を考慮することとなつた。それより四年後、全道路問題は政治家的精神を以て眞面目に考へられるようになった。地方測量師の財源は全く不適當なることが明らかとなつたので、道路維持問題は今や全く重要な問題となつた。

一六五四年二月、樞密院は倫敦市裁判所判事ゾーブ男爵及ウイリアムロバーツ卿の兩人に命じ「倫敦市内外ニ於ケル道路ノ修繕、其維持及諸車輛ニヨリ生ズル種々ノ障害ヲ防止スベキ」取締條例を起草せしめることとした。この事件は緊急且重要と考へられたので、一ヶ月経過せざるに早

くも樞密院は起草委員等はその報告を早急に提出すべき旨を嚴重に申渡して居る程である。このため、三月には委員等は明解且廣汎な條例の起草を完了した。

この「全國道路修繕並維持條例」の主要規定は次の如きものであつた。英蘭及ウエールスの各教區に於ては、年收二〇磅の戸主二人、若くは個人所得一〇〇磅の者を道路測量師に選任しなければならぬ。若し當該教區内に該當者がない場合には、年二〇磅を教區に課して、貧民中の首位者を道路測量師に選任しなければならぬ。測量師は忠實に職務を執行すべき旨を宣誓し、就任拒絶せる場合は一〇磅を罰金として徴收すべきを規定せられて居る。

測量師としての宣誓後十日以内に當該教區内の總べての道路並街路及職務妨害となるべき事項に就き意見を述べ、條例違反に對し罰金二〇志を課するの規定により、修繕に取り必要な事項を考慮し、又修繕費用として妨害除去に勉めざりし者に對し告發せる場合を除いては、地代一磅或は財貨二〇磅につき一志を超えざる課税をなすべきよう規

定せられて居る。

又同條例中には橋梁の修繕、溝渠の浚渫、及石材若は其他の道路用材料の採取に關する規定もあつた。

禁止條項は重量車輛通行に關するものであつた。荷馬車が規定に違反して五頭以上の馬匹、若は六頭の牛と一頭の馬匹以上により牽引せられたる場合は、その規定數以外のものは總べて一頭毎に二〇志の罰金を支拂ふまで捕へられ留置せられることとなつて居つた。その後この特別條項は修正の必要を發見せられた。その後の條例は明確に「大砲」及陸海軍用木材の輸送車輛に對しては除外例が設けられたが一定の條件のもとには他の特殊物に對しても除外例が認められたことも同様の理由による。

これが道路維持に對する強制課税設定の記念すべき經驗をなした最初である。又道路使用者はその維持費の一部を負擔すべしとなせる原則を一部分認めたる點に於て一段の進歩を示せるものであつた。この條例の一條文には次のように明言してあつた。即ち、一教區住民當該管轄區以外の

地方道路の一部の使用を自然とする隣接教區は、必要に際しその道路維持の補助費として特別税を課するを要求し得べしと。然し、長距離旅行者は尙ほ例外とせられ、その使用道路の維持に對し何等の寄與するところがなかつた。

地方では折角こうして取入れられたこの新原則を利用するのを躊躇する傾向があつたし、又地方政府が永久的標準を確立する暇なく、王政復古となり共和政府時代の法令は悉く一掃された。だから強制課税の實施せられた地方に於ても、成功したとは云へなくなつたわけである。この方法は永續はしなかつたが、事業遂行上非常な成果を收め、このような成果を收めたことは以前にも無かつたし今後亦絶対に無いような改革であつた」と或る人が鋭く觀察して居る。

シドニー・ウェブ氏は國王道路に關する立派な且つ博學な著書中に、道路に關しても他の多くのものと同様共和政府治下の數年は英國史に於ける光輝ある一劃期を形成し、次の法規と國家が名義上共和制をとつて居た時代に發

布せられた諸法令と比較すると大部分は前者が劣つて居るとの意見を持して居られるようである。併し共和政府は一見すると、道路問題の意義竝その重要性に關し稍尙早に失せる認識をなしたかの感があるけれども、この逆に、この時代に於ける進歩は實際には普通に期待せるものよりも大きくもなければ、又は顯著でもなかつたと云つても不合理ではなからう。王政復古後の法規は遙かに退歩せるものであつたが、それでもその當時正當とされた一般輿論の退歩的状態よりも尙進歩したものであつた。

クロムウエルが一六五七年、その議會を解散せるときに討議せる法令の一は「道路修繕竝國道改善法案」であつた。然しこれはクロムウエル自身に取つて大した問題ではなかつたが、當時獨裁官は決して道路を無視したのではないと云ふ事實を示すものだ。ウエツブ氏夫婦はクロムウエルの卓越して居た證據として次の話を書いて居る。

獨裁官はその薨去稍以前に全英國に對し權限を有する「測量師長」を實際に任命して居る。これは何も道路測量師

長の任命を考へたのが彼が最初だつたと云ふのでは全然ない。この職は既に多年存在したので、只だ彼の時代に休止の状態にあつたと云ふにすぎないのである。實際にこう云ふ記録がある。即ち一六五五年「前王時代の道路測量師長」ヘンリー・デューウエルはその地位を復活せりと。クロムウエルはデューウエルは誠實にして經驗に富めりとして極力推奨されて居たから、彼がクロムウエルの意中の人物であつたことは多分事實ではあらうが、デューウエルの要求が容れられて居たかどうかは、明瞭に知られて居ないようである。

チャールズ二世復位後僅かである一六六〇年七月、アン・ドリユー・ローレンスは「道路測量師長兼道路、橋梁、門、堤道及通路指導者」たることを宣誓した。一六六一年、彼はその地位を確認され、チャールズ二世、及ゼームス一世の二治世の間在職し、一六九〇年、チャールズ・パトリックにその職を譲り隠退した。このパトリックに對しては彼はその職を賣つたと云ふことは明らかを事實である。ローレンス

は事業に着手せるとせざるとを問はず、一日二志の報酬を受けて居た。實際に事業に着手するときは、一日三志四片を加給せられた。

チャールズ二世はその祖父王の例にならひ、道路の状態に個人的關心を有して居た。——勿論祖父王と全く同様の理由で。一六六一年三月一日、その王妃たるべきブラガンシャアのカザリンに會ふためポーツマウスに行幸に際し、王は例の癖である揶揄的な態度で次の様な希望演説を下院に於てなした。「道路は修繕せられて居ることだらうから、女王はお行儀よく入城出来るであらうし、又ホワイトホールは水にかこまれて居ないことを知るであらう」

共和政府時代の法令は勿論、總べて王政復古とともに撤廢せられたのであるが、これは何も法令が悪かつたのでも、又好ましからぬものであつたためではなく、全く違法のものであつたからである。道路に關しては明らかに空位時代の立法者は正當な手續を踏んだものであつてこの時代に議決せられた法規の大部分は再び效力を發生せしめらるゝよ

うに決定されて居つた。一六六二年の「道路擴張修繕法令」によれば、測量師は特定の教區代表者とゞもに、磅につき六片を超えざる範圍に於て維持費として課税する權限を附與された。治安判事は彼等の行爲を確認する義務を有した。然し、この種の法令を議決することと、その法令を遵奉せしむることとは全く別個のものである。チャールズ二世は常に倫敦市街路の改善に意を用ひて居つたのであるが、一六六五年に倫敦市長に勅書を賜ひて新道路修繕法令が正當に執行せられて居らぬことを慨せられ、且改良せられた道路は都市の快適に可成り大きな寄與をなすものなることを指摘せられた。この書面では王は次のような言葉を繰返して居られる。即ち法令は「都市の繁榮に就いてのみ考ふべきでなく、都市の安全並美觀と云ふことをも考へて」つくられねばならない。

都市はその美觀と云ふことよりも數層倍もその繁榮とか世俗的利益とかを重要視するものだ。このことは又新しい考へに對し情けない程無感覺であることを示して居る。何

世紀の間、倫敦市が持つて居たのはテームス河上に倫敦橋只だ一つだけであつた。この他の橋梁建設計畫は何時も自己の商賣を阻害せられるのを恐れる商人連中により頑強に反對せられた。チャールズ二世の時代にウエストミンスターに第二橋を建設せんとせる計畫は倫敦市民の陳情によつて廢棄せられた。一六七一年に下院はブットニイに橋梁を建設せんとする提案を上程したのは市自治體の努力によるものであつた。

直接税は一六七〇年の法令により再び復活せられた。この時は州裁判所判事に權限を附與した。然し直接税が一般に疑ひの眼を以て見られて居たので、一人に課税權を與へんとする立法者の企圖は常に控目な、且つ試験的のものであつた。課税權附與の期間は普通三年を限度とし、決してこの權限を永久且つ強制的のものとするようなことはなかつた。又實際に於てその強制權を行ふようなこともなかつたので、この法令は全くの空文に過ぎなかつたのである。實際上、全國の小道路又は重要ならざる道路に關しては兎に

角、若干教區を除ける各教區によつて履行されて居た原始的道路維持方法には取扱ひの難しい賦役法制度が依然として存して居つた。然しこれは法規による費用以上に費用のかゝる厄介な方法であつたし、又實際、この全制度は既に全く時代遅れの原則に基づけるものであつた。

實際には、勞役に出ないことの代償として、現金支拂を受ける慣習が各地に於て増加して居つた。その義務たる勞役を怠れる者に對しては管轄裁判所により罰金を科せらるゝこととなつて居たが、測量師は頼まれれば事件を法廷に持ち出すことなく、罰金と同額の金錢を受取ることが多かつたようだ。教區民が嫌々ながらやる仕事よりは雇傭勞働者のやる仕事の方が常に遙かに優れて居つた。住民は賦役法を嚴格に實行するの意志なぞ全く無かつたのである。六日間の勞役は村の祭禮の一種だ位にしか考へられて居なかつた。このような考への住民に依つては實際に道路工事が行はれる筈がなく、又自分自ら勞役に出ない連中を出す人は遊ぶのが専門のような連中であつたから全く役には立

たなかつた。敏腕な測量師が出来る限り賦役の代りに現金を支拂はしめて、その金を以て必要な工事を先行するため勞働者を雇傭することに努めたのは當然である。この方法を實施することは一六七〇年の法令により公認せられて居た。同法によれば賦課方法として勞役の免除に對しては一人に對し一日一志六片、一人と馬匹一頭に對しては一日三志、人二人及荷馬車一臺に對しては一〇志と定められてあつた。

此の代償金制度が一定率の道路税と同一觀點より考へられなかつたことはまことに不思議である。道路税と云ふ觀念はどうも農民の心には特に不愉快なものであつたらしい。教區に對する課税を可能ならしめんとせる議會の次回の計畫は全く歓迎せられなかつた。極く少數の教區が一六九一年及一六九七年の法令を利用せんとしたに過ぎなかつた。一六九一年の法令には適當なる道路材料の無い地方では、測量師は材料を購入することを得、尙且つその購入費用を補償するため課税するよう判事に要求することを得る

旨規定してあつた。又一六九七年の法令によれば、必要な地方では道路擴張用として土地購入費用を得たるの課税權を判事に附與した。但し道路維持を怠れる教區に科せられたる罰金を支拂ふには教區民に課税をしなければならなかつたから、成文法による起訴手續は何時と同じことになるとは限らなかつた。だが、賦役法を事實上徵稅制度に變改する方法が漸次發展せることは實際の法規によるよりも寧ろ慣習に依つたものなることを認めなければならぬ。道路行政の正常なる發展を促進するために如何に法律の努力が無駄なことであつたかを見るはまことに興味あり又示唆に富むものであつた。道路行政の發展は實際に於て成文法となり、而して結局議會により採用され、又は確認せられたる慣習の創造物そのまゝのものである。

上述せる慣習並法制は全國の一般道路に適用せられたが今日爲政者の頭によつて居るこれらの諸問題はチアリス一世時代に既に議會の注意を強ひて向けさせて居たのである。十七世紀の初頭から交通量の増加に伴へる道路の所謂

地方的利用は重要中心地間の集中交通のうち極く僅かな部分を占むるに過ぎなかつた。それで他地方の者達により主として利用されて居る道路の維持のために重税を納付せねばならぬ人々は抗議をし始めた。彼等の主張するところは尤な事である。即ち、その利用し又はそれより便益を受けらる程度に比例して道路の維持並修繕の費用を負担すべきだと云ふのである。此の見地はまことに妥當なものである。

何んとなれば、地方住民がその責任區域の主要道路の維持費を負担することは全く不可能であつたことは自明のことであつたから。主としてその地方内の交通に利用された地方の小道路の維持は勿論別個の問題であつたが、主要道路に就ては維持の負擔は公平に分配しなければならぬ。

と考へられて居つた。

主要交通路が國家的重要性を帯びたる特別の問題であつて決して地方的のものではなかつたから、主要工業地域間に適當な交通路を設置するの必要は漸次認識せらるゝようになつた。此の尊き眞理は中央政府當局よりも寧ろ地方當

局に依つて最初に把握せられたのであつた。一六六三年、議會に於て、人口稠密ならざる地方であるハーツフォード、ケムブリッジ、ハンチングトンの判事等が次のような陳情をなした。即ち、大北道路の交通は非常に多く、沿線各教區の財源は該道路を維持するには全く不適正なものであると考へられる。これら判事等の主張する如く、道路税は道路を利用する者總べてに課せられるべきであるとする案は全く合理的なものと考へられ、この請願の結果、一六六三年の第一回有料道路法が議會を通過したのである。同法により州裁判所判事等は道路の特定場所には錢取門を建設し、道錢（通過料）を徴收するの權限を附與された。これは一の革命的規定であつた。即ち、これに依つて道路の利用者はその維持費用を負担すべきであると云ふ原則が最初に公に認められたのである。道錢制度の個々の例は中世紀にも屢々見られたことは疑ひもないが、然し、それらの大部分は入市税の類か或は私人が建設せる橋梁の利用權を得るために支拂へるものであつた。

これに對する反對の聲の多くは最初道路利用者から發せられ、道錢は納付しない方法が工夫せられたので、この實施は宛かも最も重要な財政的見地から不成功に終らんとするかに見えた。然し時の經過するにつれ、この新原則は擁護せられるようになった。有料道路は本世紀の後半には確かにその數に於て増加し、除々にその維持の地方費があまり嵩むも、主要道路はこの制度を採用するに至つた。

この制度が實施せられた時並にその後長い間有料道路制度はこの種の案としては最善のものであつたようだ。この制度を道路全部に採用し、その事業を執行することは政府

には實行出來なかつたであらう。このことは疑ひもなく非常な敵意を以て見られて居る一般道路税を尙ほ殘存せしめて居たのである。有料道路制度の下では道路税納付者は自己の納付せる金が自分自身の利用する道路の維持のために支出されると云ふことを知つて満足したのである。その上有料道路制度は私企業を奨励し地方有料道路トラストに投資せる者はその道錢を支拂ふにしてもそれが自己に幾らか

の利益を持たらずと考へることが出來たのである。

道錢の原理は非常に歓迎せられ、屢々特種の道錢があらはれた。例へば一六七三年に、倫敦市街の舗裝改善の費用を得るために、倫敦に入る總べての石炭に對し、課税するの法案を議會に提出され、その議決が要望せられた。この提案は倫敦に隣接するハーツフォードンシャイヤ、及サレイ兩郡から、兩郡は倫敦市に對し食料品を供給することに於て貢獻して居るものであるから、只だ倫敦を通過し自分等の消費する石炭に對し、課税するは不當であると抗議が
出た。

◇ ×

× ◇

◇ ×

× ◇