

社會生活と道路

野村兼太郎

一

すべて社會に存する文物は何等かの意味に於いてその時代の生活を反映する。殊に道路の如き人類生活と最も密接な關係を有するものにあつては、その狀態の如何はその社會生活の程度に依存するものである。従つてある國の社會狀態を知らんと欲するならば、先づその道路發達の如何を知ればよいと云ふことが出来るからである。

かつて本誌第十二卷第五號の拙稿に於いて論じたやうに、道路は本來に於いて踏み分け途から自然に發生したものであらう。しかしその自然と云ふ意味は全く人間の必要と無關係と云ふ意味ではない。むしろその反對に人間の必要に依存してはゐるが、しかし道路を作らんとする意思なくしての意味である。即ち道路はその最初から人間生活の必要に依存してゐるものである。従つてある道路の盛衰は最もよくその地方の歴史を物語るものである。この道路の必然性は後には單に所

謂自然に生ずるのみならず、人爲的に構成さるゝ場合がある。例へば自己の都市を隆盛ならしめんがために都市政策の一つとして、強制的に一定の道路を通過せしめんとするが如きである。所謂西洋に於ける *Strassenzwang* の政策である。しかしかくの如き人爲的方法もそれは一定の程度に止まり、全く不用又は不便の道路を作り、強制的にこれを通過せしめんとしても、それは全く不可能事に屬する。殊に時間はその種の道路を常に廢滅に歸してしまふ。かくある道路の存在は常に人類の生活と最も密接に、必然的に關係づけられる。

勿論かくの如き關係は單に道路についてのみ云ひ得ると云ふのではない。しかし道路は少くとも最も密接なるものゝ一つである。その理由は道路が本質的に社會的なものであるからである。道路そのものゝ性質として、一定の社會關係を基礎として起つたものである。甲地から乙地に至ると云ふ事實が甲乙兩地間の社會的關係——それが宗教的な場合もあらうし、商業の場合もあらうし、又單なる狩獵を目的とすることもあらうが、要するにその當時その地方の社會生活を基礎とする一つの關係を背景として生じたものである。従つて道路はその社會關係を充足する必要に依つて作られ、そこに最も密接な關係を生ずる。今それ等を幾つかの實例を以つて説明しようと思ふ。

二

人類の最も單純なる生活は一部落がその地方の産物を以つて自給自足をなす場合である。この

場合彼等の生活は外界の社會と交渉するところが少ないから、それから生ずる道路の發達を見ることがない。しかしこの原因に基くものが最も道路の發達に功獻するのであるから、この種の生活をする民族にとつて、道路はあまり意義を有さない。

歐洲人が新大陸を發見する以前のアメリカ印度人の生活は此種の生活に屬すべきものであらう。彼等は外界と何等の接觸をも有さない。彼等の必要とするあらゆるものを彼等はその地方に生ずるものを原料として彼等自身の手で製造した。森林の樹木を切倒して燧石や貝殻で——後には鐵を利用するやうになつたが——椀類を作つた。これ等の森林は多く砂地に生じ、粘土がなかつた。然し大草原に沿ふて、森林地帯の西方に住む種族は峡谷地方から粘土を得て、器類を製作してゐた。かくの如き状態の下に於いて、道路は極めて原始的なものに過ぎなかつた。森林へ、あるひは峡谷に走る幾つかの小徑が存するに過ぎなかつたであらう。しかし間もなく他民族との交通は漸次に道路の發達を惹起せしめざるを得なかつた。

古代ブリトン人はアメリカ印度人と等しく自給自足の生活に満足してゐた。然るにこゝに彼等の生活に一大革命を惹起せしむる事件が起つた。それはロオマ人やギリシア人との接觸である。そして錫の産地として認められたことである。錫はロオマ人やギリシア人が青銅を作る上に必要な材料であつた。フェニシア人が海上遙々英國コオンウオルに來つて錫を採掘した。しかし他方錫のための陸路が發達して來たことを注意しなければならぬ。即ち錫が陸路南部イングラ

ドを横斷して、コルチエスタアの如き海港に齎され、そこからバルチック海を越えて歐洲大陸の諸港に送られ、隊商の手に依つて南方へ運ばれたと云ふ記録がある。ブリトン人のある者は錫をメンディップ丘陵地方からイギリス海峡の諸港へ運搬することに依つて富裕になつたとさへ傳へられてゐる。

かくて道路の發達には著しい影響を示さざるを得なかつた。ブリトン人の道路は主として白堊質の丘陵地の背に沿ふて作られてゐた。恐らくこの地方が英國に於いて道路らしき道路の建設された最初の地方であらう。彼等はこれ等の地方に道路を作るに際し、やゝもすれば陥没しがちな軟質の缺陷を防ぐために、簞子を利用した。そして荷馬や馬車の容易に通過し得るやうにした。これ彼等は家屋を建築する時に簞子に粘土を塗抹したことから自然思ひついたものであらう。何れにしてもこの時代にイングランドはすでにある程度まで發達せる道路を有してゐたことは明かであり、又その道路の存在してゐたことが、その文明の程度を示すものであつた。

この事實は隣國スコットランドの状態について考へれば一層明白になる。第十七世紀になつてもスコットランドの高地地方(Highland)には道路らしい道路はなかつた。當時彼等は古代ブリトン人と同じやうな衣服や武器を使用してゐた換言すれば、今から二百年以前に於いてこれ等の地方の住民はアラビアのペドウィン族と同じやうな生活をしてゐたと云はれてゐる。文明の發達と道路とは斯如く密接な關係を有してゐるのである。

古い時他に於ける民族間の交通が先づ行はれたのは海上に依つてであつた。勿論それには幾多の危険が伴つたことは云ふまでもない。しかしそれでもなほ陸上の交通よりは便利で、かつ容易であつたらしい。吾人の祖先も又初期に於いては盛に沿岸航行を利用したらしい。

催馬樂の風俗歌に、

伊勢人は賤しきものをや。などてえば小舟に乗りて荒き海を漕ぐや、荒き海を漕ぐや。

と云ふのがある。小舟に乗つて沿岸に活躍せるを詠したものであらう。しかしやがて文化の進むにつれて、陸上交通の諸機關もその發達を促がされざるを得ない。殊に支那文化の影響を受けて早くから相當文化の程度の發達してゐた西方の大和民族は道路の建設に大いに努力したのである。崇神帝が四道將軍を置かれた頃から、東方未開の地へ漸次に文化が及び始めたのであらう。しかし前にも指摘したやうに、道路の發達は一片の法令を以つてなし得るものではない。道路を必要とする程度の文明の發展と相俟つて行はれるものである。今その例としてわが國の事實を挙げよう。醍醐帝の時に出來た延喜式を見ると、驛馬傳馬の制度を始め、道路に關する諸制度が完備され、あまり文化の進んでゐない東國地方に於いてさへ、道路制度が明記されてゐる。しかし實際は如何であつたかと云ふに、盜賊に至る所に出没し、旅行は頗る危険であつて、延喜式の規定は殆ど全く空文に過

ぎなかつたのである。勿論道路等も甚だ荒廢してゐたやうである。かくの如き現象は地方の文化が未だ十分に發達せず、完全なる道路の必要を感じてゐなかつたからである。

此状態は完全なる國民的統一が行はれなかつた時代に於いて、各國共通の現象である。文化が地方的であつたが如く、道路も地方的であつた。封建的社會にあつては、道路も亦封建的ならざるを得なかつた。地方的に孤立せる經濟組織の下に於いて、道路の全國的統一の如きは、勿論期待し得ない。否時には却つて交通の普及性を妨げんとする軍事的要求が道路の完成を拒む理由とさへなつた。

わが國の戰國時代の如き場合はそれに當る。すべて道路は一つの軍事的要求の下に造られる。故に險惡なる道路が時に必要とされる。自領内とても何時敵の侵入するところとなるか解らないのであるから、道路の改良等にあまり心を用ひない。しかし時にはその國の軍事的勢力が極めて大であり、敵の來襲を恐るゝ必要がない時には、かなり道路に注意した例がある。しかしその場合でも、今日から見れば甚しく幼稚である。今その一例を小田原の北條氏に採らう。

天正九年八月に北條氏政が箱根の湯本から伊豆の三島に至る道路の修築を命じた次ぎの如き文書がある。

「自湯本毎度御作之分候、道諸軍勢爲普請越山之間萬端を打置、悉宿中之者を召連、ほそき所をば脇をきりたて、馬さくりぬかる所をばうめたて、少も無相違様可作立候。例式の往行の様に武者小荷駄者無之物に候、少惡所にては小荷駄者たをれ候間、遂其吟味返々可入精候、仍如件」

これに依つて見るも、當時の道路の危険が略々覗ひ得ると思ふ。北條氏、武田氏の如きは當時に於いて最も道路の改良に留意した諸侯である。しかも道路を不斷から修築してゐたわけではない。この例の如きも諸軍勢普請のために箱根山を越ゆる必要から修築を命じたに過ぎない。従つて一般の道路が如何なるものであつたかを推測することは、さまで困難ではなからう。又従つて當時の社會状態を覗ふことも出来よう。

四

わが國に於いて道路組織が比較的改善されたのは徳川時代になつてからである。徳川時代は普通封建制度時代と云はれてゐる。しかし所謂集權的と呼ばれてゐるくらゐ、幕府の中央集權は強かつた。それだけに國民的統一はある程度まで行はれ、天下の泰平と共に文化は著しく向上し、従つて道路も著しく改善さるゝに至つた。

しかしなほ當時の社會生活に依つて道路制度が規制されてゐたことは云ふまでもない。唯この時代になれば、道路の完備が社會的にも、經濟的にも必要とされ、當時の識者の中にも、道路制度の樹立を論ずる者があつたくらゐである。今その初期の論者の一例として、山鹿素行の論ずるところを引用しよう。

「諸國を七道に分て、東西南北の國々其本道を明にし、村々の在々の小徑、國府城下への脇道、各此七道

へ出て國用を通ずるがゆへ、紀綱こゝに明にして往來の旅泊道路にくるしませず、運送の器物財貨聊か紛亂せしむることあらざる、是國用の所專也、天下に此制あらざる時は、往來の旅客無故して劫奪殺害せらるゝに及び、器物財貨皆盜賊のためにゑものとなる……其本七道驛路を正しくし、道路を通ずる事を詳にせざるの故によつて、人々交易を利すること不能、往來のもの生々を全すること叶はざるなり、然れば人君天下の驛傳をまふけ、通路を通じ、國守郡令其郡國の驛傳道路を糾すときは、國用大に利し、人生々を全くするに至るべき也。」

その論ずるところは極めて抽象的ではあるが、道路の利益、道路の必要を論じて餘すところなしと云つてもよいであらう。しかし當時は未だ封建的組織の下に立つ。あまり自由に交通を許すことは面白くない。あるひは關所を設け、あるひは橋梁を架せず、依然地方的生活を墨守しようとしてゐた。しかし末期になるにつれて、貨幣經濟の發展は漸次に交通を頻繁ならしめ、かくの如き不便を喜ばなくなつた。經濟組織の發展と共に、一層の道路改良が必要となつて來たことを示すものと云へるであらう。故に幕府後期の論者の中には大河に架橋の必要を論ずる者が出て來た。例へば中井竹山はその「草茅危言」に次ぎの如く論じてゐる。

「場所に當たる大河は、天下の至險とす可は、東海道の大井川成可、滿漲の時濁浪天を排し、汹湧する勢ひ、誠に天の東西を隔斷する所とも云可、然ども舟梁も施されぬ場所にや、徒涉のみをする事故、年中官吏郵置の通行、列侯群伯の參觀交代、士大夫の往來、下は一切の行旅迄、動もすれば此一水に阻滯し

て五日七日或は一句にも及事常の事にて天下の通患たるや甚し

かくて彼はこゝに舟梁を設けざるは天下の要害であるからだと云ふ議論を非とし晋の世の河橋宗の世の萬安橋の例に習つて一大石橋を架設すべき旨を論じてゐる。唯に大井川ばかりではない。「東海の大諸川常水有は舟渡にて濟み溢涸の常ならぬは皆右に準じ追々石橋を設け度者也」と云つてゐる。

勿論これ等の改良は明治維新後に於いて完成された。しかしその必要はすでにその以前に一般の認むるところであつたのである。この意味に於いて明治維新の變革は思ひもかけぬところに出來たのではなかつた。すでに變革の必要は漸次に認められてゐたのである。道路の改善も大小の差違こそあれ封建的道路政策のすでに有害無益なることを暴露しつゝあつたのである。

五

歐洲に於いても道路の必要が痛感さるゝやうになつたのは産業革命の直前國民的統一に依る商業資本の活躍時代に於いてとあつた。私は今こゝに道路の改良と産業革命との關係又鐵道の發達と道路との關係等について累説する必要を認めない。唯鐵道の發達に依つてやゝ等閑視せられてゐた道路が最近自動車の利用の多きにつれて再び重要視されるやうになつたことを指摘して置くに止める。我々の生活がその様式を變ずると共に道路の容貌も亦變化せざるを得ないのである。

現代の社會生活が複雑となり、又急速となり、所謂スピード時代となるに従つて、道路も幾多の點に於いて改良の必要を感じられる。

最近新聞紙の報ずるところに依れば、内務省は巨額の費用を投じて失業救済のために、道路、河川の修築をなす計畫があると云ふ。勿論道路の改良——殊に地方の道路の改良は大いに必要とするところである。しかしそれは單に失業救済を目的として行はるべきものではあるまい。失業救済としては極めて一時的な消極的なものに過ぎない。道路の改良はよし失業救済の必要がなくとも當然なさるべき事業である。それは一部の人々のために作られる遊覽ドライブの道路を建設することではない。國民生活の血脈とも見るべき道路の建設のためである。今日わが國の農村は幾多の點に於いて改良を要求されてゐる。農村の疲弊を如何にして救済すべきやはこゝでの問題ではない。しかし少くとも農村をして出来る限り一般文化の水準に引上げべき努力をなす必要があらう。この點から見ても今日のわが國農村の道路は甚しく不満な程度にあることを否み得ないであらう。道路は上述せる如くその社會生活と密接なる關係がある。社會生活の向上と共に道路の改良は促進されなければならない。失業對策とは全く別箇の問題である。

以上私は吾人の生活と道路の發達が如何に密接な關係にあるかを、二三歴史上の事實を以つて説明し、敢て目下の問題について一言したに過ぎない。唯道路の意義を指摘し、改良の必然性を示さんとしたに過ぎず、別に他意あるわけではない。