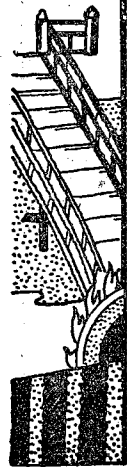


英國道路物語〔七〕

—— 道路の發達史 ——



山下定文

第四章 十八世紀時代の道路

前回一寸述べた通り、十八世紀時代の道路はターンパイク制度の發達にもかゝはらず、決して満足すべき状態ではなく、その惡道路を物語る幾多の挿話があつた。特に激しいのは次のような話である。一七三九年のことであるが、國王デューデ二世とその王妃シャロットとが聖ゼームス宮殿からキューへの旅行したとき、フルム及ハンマースミ

ス間の主要道路の破壊殊に甚だしく、ために王廷馬車は顛覆し、陛下とその美しき王妃は無慘にも泥中に放り出されその上道路の状態がこれ以上進むことを許さなかつたので一晚その泥の中で過さねばならなかつた。

中心地を離れた農村に於ては、道路はまだく惡かつた。ダニエルリデフォーはリユ一の附近で或る相當な家の夫人が六頭牛のをつけた牛車に乗つて教會にのろくとひつばられて行くのを見て次のようなことを云つて居る。「こんな

恰好は何にも洒落や戯談でやつて居るんではなくて、必要止むを得ざるに出でたものである。何んと云つても道は膝を没する泥濘でとうてい馬の通れない有様だから。」

斯くの如く、十八世紀に於けるターンパイク道路は貧弱ではあつたが、それにも拘はらず尙ほ當時の最も新しい意味に於て先づ道路と名づけ得る唯一のものであつた。當時は未だ英蘭にも何等人工を加へざる自然のままの軟土道の兩側に人道を造つただけの所謂主要道路すら存在しなかつた。オデルビーの道路案内書中の地圖を見ると、十八世紀の中頃ですら都心を遠く離れた農村地方、特に英蘭の北部地方では道路は殆んどトラフ逕の域を脱せぬものであり、全く開放されて居つた。

商工業の發達と、それに伴ふよりスピーディな又效果的な交通手段の出現の必要は十八世紀全體を通じて道路問題を重要化した。車輛運輸の利用者は道路の状態がその必要に對し全く不適當であることを知り、漸次これに對して輿論喚起するに努め遂に議會の問題とするに至つた。これら車

輛運輸の利用者は道路の建設又は維持に對して何等かの寄與をせざるべからざる理由を考へずして、その道路を必要とされる新標準にひき上げようとしなところの教區に對し不滿の意を表し、又新型體の道路を必要とする考へた一方教區は、その道路が教區自身の必要は充分に満たして居るのであり、又假に他の團體が道路を改善することを欲したとしても、教區の財政はその負擔を追加するを許さぬ實情にあるとの見解をとつた。

議會の干渉もこの状態を緩和するためには何の力も無かつた。道路に關してはその當時の立法者は利益を獨占してそれに頑強に嚙り付いて離さなかつた。その政策は徹頭徹尾建設的と云ふより寧ろ妨害的であつた。彼等立法者は全く新しい運輸の必要に直面して、現存道路を改善し、新道路を建設し、且情況の變化に適應せる維持並管理の制度を工夫してこれが對策を講じようとはせず、反つて能率的交通の發展を阻止せんとするに汲々たる有様であつた。當時の道路に現はれてきた重量車輛の運輸量の夥しい増加は確

かに驚愕に價した。然し、この状態が續き、又將來その量は減少するどころか反つて増大するだらうと云ふことは自明のことであつた。立法者は卒直にこの問題に對して開かれた唯一の道は道路を近代的のものとするにあつたことを認めねばならなかつたのである。然し新しい重量運輸に適合するため新體の道路を設備しようとはしないで、反つて重量車の使用を制限し、馬車につける牽引獸の數を限定し、又車輛の建造を取締つて、道路面の損傷を最少限度に止めんとして立案された愚かな法律の條文に依つて運輸を既存道路の水準に引き下げようとしたのである。これら規則の多數は明らかに否定的でないまでも、相互に矛盾して居つたのである。

馬車車輪の型狀並構造問題に就ては、當時之に對する考へには全く反對の二派が對立して居つた。その一派は大型馬車を許可し之の車輪の縁を廣くせしめればよいとするものであり、他の一派は小型車として縁の狭い車輪を裝備せしめよと云ふのであつた。この車輪廣縁論を唱へて居る或

る卒直大膽なる紳士は車輪の代りにローラーを使用すべきならぞと云ふ珍案を出した。その主張の根據とするところは、ぞう云ふ車が通ると路面を平坦にするから、車輛の運輸量が多ければ多い程道路に取つて良結果となるべしと云ふにあつた。これら二論は或る時は廣車輪論が有力となり、又或る時は狹車輪論が有力となつたりして定まらなかつた。然し一七五四年には遂に廣車輪論者が勝利を占めた。即ちこの見地から法律は狹縁車輪の使用を路面に對し有害なりとして抑制することになつた。

一七四一年以來、車輛運輸による道路損傷防止問題に就て幾多の法令が議會を通過した。即ち當時、車輛運輸は全力を盡して抑制すべき歡迎すべからざる侵入者だと考へられて居つたのである。乗合馬車はその構造が進歩するにつれ、輕快となり扱ひ易くなつたが、貨物輸送用の四輪馬車及二輪車は益々重くなるばかりであつた。一七四五年の法令はこの傾向を防止せんとする有り來りの企であつて、牽引獸の數を四輪馬車に對しては四頭、二輪車に對しては三頭

に制限した。然しこの方法は効果なきことが立證せられたので、計畫を變更し、錢取門に計量器を設置し、超過重量に對して禁止的罰課することとした。廣車輪論が勝利を得てから後、狹縁車輪は罰せらるゝこととなり、ターンプイクに於てこの種車輪を裝備せる車に對して倍率の道錢の支拂を強制することとなつた。

公道の構造、維持並修繕に關する無數の法令が議會を通過したが、然しあまり効果はなかつた。道路の狀態の唯一の實質的變化は氣候の變化によつて生ずる夏期に於ける塵穴から冬期に於ける泥沼への變化であつた。

道路に關しては、十八世紀は議會並民衆の側に於ては非效果的の誤謬を繰返した世紀であつたが、然し啓發的役割を有する批評家の側に於ても、批判並建設的提案を何等示さず、これら批評家の多くは反對に只だガヤ／＼と騒々しく叫び廻るだけであつたと云ふことは辨解にはならないのである。これらのデモ道路改良論者の中にあつて、特に激しかつたのはアーサー・ヤングであつた。彼は道路を「汚水

をたゞへた沼」だと形容したり、又道路を修繕するだらうと考へられる人々には少しばかりお世辭的の諷名をつけたりなど種々な毒舌を以て道路當局を攻撃するのをやめなかつた。彼は自らターンプイク道路の狀態を叙述するに當り明瞭にその狀態を再現する語彙を豊富に知らないといつて居るけれども、然し彼はその絶ゆることのない鬱憤を晴らすために鋭い言葉を比較的多く使つて居つた。テルフォード、オックスフォード間の道路に就ての彼の叙述はその筆鋒鋭き文章のよい例である。「ターンプイクなどと汚がらはしき敗徳な言葉で呼ばれて居る、尤もこれは道路の何ものたるかを知らない無智な人間共がこんな名をくつたもの」と余輩は考へて居るが、全部が白堊塊で出来て居り、何處も彼處も馬をつまづかして跛にするようならしない道路だ。穴だらけで、その亦穴が深いときて居る。おまけに道幅は狭いものだから、幌馬車やその他の車の往來の絶間のないウイトニイ道から椅子を運ぶのに苦勞をした。こんな劣等な道路からすると道錢は減法高いばかりでなく

又不合理きわまる。實際に、彼の通過した道路はどれもこれも「野蕃な」、「戦慄すべき」、「べらぼうな」、「呪はしき」或は「不名譽な」と烙印を押され、その中でも或る道路の如きは彼を心の眞底から怒らして了つた。かくの如き野蕃時代にある英王國を常に恥しめて居るところの呪咀すべき道路のうちでも、ビイレケイからチルベリーのキングスヘッドに至る道路ほどひどいものは他に類がない。この道路は延長約十二哩で、非常に狹隘で如何なる乗物に依つても、鼠一匹も通ることは出来やしない。ある一人の男は出来るならば私の馬車を障害物を超えて通さうとし私に手を借すため自分の車の下にもぐり込んだのを見た。車轍は信じられぬ程に深く、道路の其處此處に樹木が繁茂して居つて、極く少數の場所を除いては全く陽光を遮斷せられて居つた。之等の旅行者を惱ます色々な不名譽な事情にかへ加へて、私のどうしても忘れられぬことは白堊を積載した馬車が立往生して居るのによく出會つたことだ。之等馬車の一團は皆立往生して、これを一々ひき出すには各車

に二三十頭の馬をつけなければならぬだらう。こんな光景を説明したあとで、讀者は余を信するだらうか。否信することが出来るだらうか。ケルムスフォードからチルベリー要塞の渡し場までターンパイク道路にするように或る紳士により度々懇願されたが、これらのけがらわしい道路を通つて白堊を運ぶので、自分等の馬が減茶苦茶にひきさかれて居る同地方の奴等に反對して居るのだ。」

激しくはないが、然しそれでも首肯出来る批評をなしたものはロバート・フィリップであつた。彼は一七三六年王室協會の講演原稿たる「英蘭の道路殊に倫敦附近の道路の現状に關する論文」中に於て當時の所謂道路維持のため採用せられたる愚味なだらしない方法を明瞭に且つ了解し易く説明して居る。

維持に關する問題は現在に於ては極めて重要なものと臆斷せられて居る。十八世紀中に道路法はたへず修正されて居たにもかゝらず、維持に關する法律の正確な状態は尙ほ神秘そのものとされて居つた。勞働法制度の原則には何

等實質的變化は認められなかつたけれども、貨幣價値の變化は既に發達して居つた代償金支拂制度實施を促進した。當時勞役を提供するよりも罰金を豫め準備して置いて支拂ふことが實際行はれて居つた。而しその結果として多くの地方の慣習は勞働法の義務を法定率によつて代償金を支拂ひ得るように變化した。慣習により認められ直接に法律に依つたものではなかつたけれども、この變化は一七六六年及一七七三年の全國道路法により認められ、成文法となつたこの全國道路法は賦役に従はぬ代償として金錢支拂の方法が規定された。終始一封度に付六片、若くは最高一志に限定せられて居つた道路税の賦課實施は自治市邑に於て決定的に増加を示したけれども、一部を賦役により、一部をその代償たる罰金に依り維持されて居つた勞働法制度は尙ほ農村地方に於て固執されて居つた。治安判事等は道路の管理並維持に對する責任が全然彼等の負ふべきものであることを認めることを避け、その義務を怠り勝ちであつた。廣汎な無條件的權限が道路法に就て彼等に認められて居たにも拘

はず、彼等は自らの意志を以て改善を計らんとすることを喜ばず、再三再四の陳情により何等かの行動を起さざるを得ざるまで待たうとして居るかの如くであつた。若し測量師が道路税賦課方を治安判事に願出たとするならば、判事は一般に喜んで同意したらうが、判事等自らがかゝる件に關し最初に手をつけるようなことは絶えて無かつた。道路が積極的に通行不可能となるまで漫然手を束ねて居り、教區の報告又は訴訟に依つて始めて手續を取ると云ふようなのが多かつた。

まだ十八世紀の初期のことであるが全道路問題に關し最も顯著な又先見の明のあつた聲明の一は例の逆説的作家として有名な「蜂物語」の著者であるバーナード・マンデイビルの書いた「慈惠院及慈惠學校に關する論文」中にあるものだ。今日に於ても道路の現在並將來に關し有益で味ふべき言葉が多い。次にその一部を摘記しよう。

現在我々ガコノ島國ニ於テ行ツテ居ル以上ニ幾萬ノ貧者ニ取ツテ三四百年以上ノ事業ガアル。コノ國ノアラユル土

地ヲ有用ニシ、全國何處ニデモ完全ニ人間ガ居住シ得ルヨ
ウニスルタメニハ、多數ノ河川ハ航行可能ノモノトセネバ
ナラズ、多クノ土地ニ運河ヲ開鑿セネバナラス。將來ノタ
メ若干ノ地方ニハ溝梁ヲ設ケ、之ニ水ヲ滿タトク、へ、又
多クノ荒蕪地ヲ肥沃ナ土地ニ變へ、幾千エーカーノ土地ガ
ソコニ近附キ易クセラレルコトニ依リ一層便益ニトムコト
トナツタ、勞働ト忍耐ニヨツテ打勝チ難イヨウナ自然ノ困
難ナゾト云フモノハナイ。最高ノ山ト雖モ壞シテソノ傍ニ
アル谷ヲ埋メラレラウシ、又橋梁ハ現在デハ我々ガ思
ヒモ及バヌヨウナ地點ニ架スルコトモ可能デアラウ。カノ
羅馬人ノスバラシキ諸事業、就中ソノ道路並水路事業ヲ回
顧シテ見ヨ。羅馬人ノ道路ノ二三ノモノノ規模ノ大ナルコ
ト、即チ、如何ニ羅馬人ガ道路ヤ水路ヲ立派ニ造ツタカ、
又ソレガ如何ニ永ク存續シタカヲ考へ、更ニ眼ヲ轉ジテ貧
シイ旅行者ガ十哩毎ニターンパイクニヒツカ、リ、夏季ニ
於ケル道路ノ修復ノタメニ一片ヲヤカマシク催促セラレ、
然モ尙ホ各人ノ知ラル、通り冬期前ハオ話シニナラヌヒト
サデアル。

「公共ノ便益ニハ常ニ公共的關心ガ拂ハルベキデアル。一
ノ町又ハ全郡ノ個人的利益ハ常ニ明ラカニ團體全體ノ向上
ノ助ケトナルベキ計畫ノ實行ノ前ニハ讓ラネバナラス。而
シテソノ義務ヲ知り、ソノ隣人ニ媚ビンヨリモ寧ロ賢人ノ
如ク振舞ハントスル立法者ノ成員ハ自己ノ仕ヘル土地ノ最
モ明瞭ナ利益ヨリモ全王國ノタメトナル最少ノ利益ヲトル
デアラウ。

「我が國ハ國產材料ヲ有シ、何事ヲ行フニシテモ石材ニモ
材木ニモ不自由シナイシ、又人々ガ貯エナキ食ニ進ンデ
與へ、主婦ハ毎年總ベテソノ教區ノ貧民ニ寄附ヲ餘儀ナク
セラレル金ガアル。コノ金ハ幾千ノ者ヲ勞役セシムルニ足
ル充分ナ基金トナリ得ルノデアル。私ハソレガ實行シ得ル
モノト考ヘル理由ヲ申シ述ベルノデハナイノデ、只我々
ハ多數ノ勞働者ヲ使役スルニ足ルダケノ金ガアルノダト云
フコトヲ指示シタルニ過ギヌ。勿論我々ハ想像スル程多ク
之ニ望ムコトハ出來ナイ。力ト勇氣トヲ最少限度普通人ト
同程度ニ貯エテ置カネバナラナイ一兵士ガ一日六片デ生活
出來ルト云フ事實ガ認メラル、ナラバ、私ハ一年ノ大部分

勞働者ニ一日十六片及十八片ヲ與ヘルコトガ必要ダトハ考ヘルコトハ出來ナイ。

「ソノ自由ヲ常ニ嫉視セル慄々恐々且ツ慎重ナル人々ハ私ガ今述ベタヨウナ大衆ニ絶エズ支拂ハナケレバナラナイ土地デハ、財産及特權ハ極メテ不安定ダト悲鳴ヲ擧ゲルダラウト思フ。然シ確實ナ手段ヲ確立シ、コレヲ勞働者ノ管理並指導ヲ委任スル者ヲ規定スル法律ヲ制定シ、コレヲノ連中ヲ不正ニ使用スルコトハ王子ニ取ツテモ又如何ナル者ニ取ツテモ不可能デアラウト答ヘルニ違ヒナイ。

「私ノ豫見セル最後ノ四又ハ五行ノ中ニ於テ私ガ申述ベタコトハ一ノ嘲ヲ以テ私ノ讀者諸君ノ多數カラ一笑ニ附セラレテ了フコトデアラウ。マアヨク行ツテ空中ニ樓閣ヲ築クヨウナモノダト云フデアラウ。然シソレハ私ニモ誤謬ハアリ、又疑問ノ點モアル。公共的精神ガ國民ニ宿ルナラバ、彼等ハソノ忍耐心並貯蓄心ヲ失ハザルノミナラズ、狹量ナ氣持ニナルノデ、大規模ナ又ハ長期ヲ要スル事物ニ付キ考察スルノスラ彼等ニ取ツテハ苦痛ナノデアル。而シテ斯クノ如キ時ニ於テハ如何ナル貴族偉人ト雖モ空想家トサレル

ノデアル。」

十八世紀の末期には、可成り技術的熟練が交通の改善に預つて力があつたけども、それは殆んど道路の構造には役に立たなかつた。財貨の迅速且低廉なる運輸を利用せんとする事に熱心であつたので、民間技術家はその注意を陸上より水上に向けんとする傾向を示し初めた。十八世紀中に内陸水運の廣汎なる進歩を見たのみでなく、海による外縁交通に對する諸施設、例へば無數の新船渠及埠頭の建設等に著しい發展を見た。内陸水運の改善に關する最も有名な例はブリツヂウオター侯の爲ブライドレイに依つて建設された運河及トーマス・テルフォードの事業たるエルスマー及シュリマースベリイ運河に對して行はれたものである。これらの運河は勿論相當範圍の道路から重量運輸を救つた。又同時に中世紀以後悲しくも放置せられて居つた技術たる橋梁建設の復活も特に著しいものがあつた。十八世紀の最も有名な橋梁技師等の名を擧げると、ウエルシュマン、エドワード・ジョン、スミートン及あの偉大な藝術家ジョン・レニーであつた。ジョン・レニーは比類なきウオターロー橋

(勿論彼の後半世のことではあるが)の設計者であつた。レニイは道路と同一水準の單拱橋を建設せる最初の近代的技术師であつた。彼の時代以前は拱の高く、その上下勾配を非常に險しく時には絶壁の如きものが造られて居つた。

大道路上の橋梁は郡により維持せられて居つたが、然しその他の少道路上の橋は總てその地元教區に依り修繕せられねばならぬこととなつて居つた。屢々起つて居つた如く、これは橋梁が郡の基金より補助を得て建設されて居た場合でもそうであつた。然しながら、郡の責任は橋梁が竣成するや直ちに全然解除せらるゝものではない。如何となれば、若し橋梁が修繕せられずして放置せられ、告訴の方法に依つてその修繕費支辨が許されて居たとすると、關係教區ではなく、郡が告訴せられたのである。

木造橋は最早大型荷馬車及乗用馬車の量重には耐えられなくなつたから、車輛運輸の發展はより良き橋梁を必要とするに至つた。新橋梁は中世紀に於けるが如く、當時でも私人の寄附に依つて建設されることは決して少なくはなかつたが、若し個人が橋梁を建設し、それが郡全體に有用なも

のたることが充分に立證せられたならば、その維持並修繕の責務は郡當局の負擔すべきところであると法律に依り決定せられた。斯くの如く橋梁は改善せられたから、橋梁の大部分は郡費支辨となり、小路等にある小川に架けられた小橋は除外例として尙ほ教區に依り維持せらるゝことになつて居つた。都邑又は自治市邑内にある橋梁に對しては都市當局が責任を負ふものであり、又ターンバイクトラスト又は法定橋梁會社等の所有する橋梁もあつた。この最後にあげた橋梁には種々なる有料橋梁があり、ターンバイク制度のそれと略々同様の方法に依り管理されて居つた。委員の權限は期間に制限はなく歩行者も又通行料を免除せられなかつた。云ふ迄もなく、その管理は腐敗し、非能率的であつた。

首府ロンドン市に永年要望せられた第二番目の橋が建設されたのは十八世紀の後半であつた。ウエストミンスター橋は一七三八年に起工し、一七五〇年に竣工した。十年後ブラックフライアーに架けられる三番目の橋が着工されたこの橋は竣功までに九年の日子を費した。