



道 路 觀 の 發 達

論 説

野 村 兼 太 郎

道路が交通機關として最も原始的なものであり、又最も重要なものであることは敢て云々する必要もない。元來日本語の「みち」はその言葉の内容に二つの別個の觀念を包含するが、その二つとも公共的意義がある。抽象的に「みち」と云ふのは道德である。人のなすべき基本である。あらゆる人間が必ず従ふべきものである。そこに一般性があり、共通性がある。具體的に「みち」と云ふ時は道路のことである。人が一定の所に行かんとする時は必ず通るべきものである。矢張り一般性があり、共通性がある。

一定の道德が規定されば、それはその社會に對して強制的勢力を有する。それに違犯すればそ

れはその當時の社會人として不適當な者として除外される原因となる。一定の目的地に到達するには道路を通行せざるを得ない。そこに同じく強制的性質を有してゐることを認め得る。従つて道路は古くからその公共的性質を實際上認められてゐた。

元來交通とは何であるか。これを廣義に解釋すれば人と人との交際も物と物との交易も何れも含まれてゐる。交通とは人の甲から乙への流動を意味する。ある地點から他の地點へ絶えず流動する時に、何時かそこに一つの形式が生ずる。流動はその形式に依つて一層滑らかになる。最も原始的な形式が道路である。交通の頻繁ならざる以前に於いては道路は未だ固定されない。やがて道路が固定された時に、その上の交通は容易になると共に、強制的となる。人間の行動に對する一つの規矩とならざるを得ない。

人類にとって流動することは、その文化發展上至大なる效果がある。固定は文化を沈滯せしめ、流動は新しく文化に刺戟を與へる。商業民族が大いに發展するに對し、農業民族は沈滯しがちであるのもこのことに基く。流動性に富む國民がより大なる發展を示すことは史上に顯著である。これと同じことが道路と國民生活についても云ひ得るであらう。

道路の固定化は前述の如く一方から云へば交通を容易にするが、他方から云へば強制的にする。強制的にすると云ふのは、單にある地點に達するのに必ずその道路を通行せざるを得ないと云ふばかりではない。その道路の使用に關して強制が行はれるのである。勿論未だ交通の程度が少ない

時には問題とならない。それでも道路維持の必要上、勝手に道路を破壊し、又は交通を損するやうな行動は自ら禁ぜられる。然るにやがて交通の頻繁になるにつれて、交通を容易にするやうな諸機関が出来、道路を維持するやうな諸制度が發達する。

その道路が人爲的に作られたものであると、自然發生的に發展したものであるとに論なく、又從つて假令軍事的目的に依つて作られたものであつても、なほ道路の維持と交通の容易とはこれを助成せざるを得ない。時には建設者の意思に反してまでも交通を容易にする、道路を完成すること、交通の發達とは相互に密接に影響する。そして道路に關する諸規定はこれを遵守することが一つの道德的性質を以つて強制さるゝ程度に發達する。

かつて旅は憂きもの、づらきものとされてゐた。交通の諸機關が完備されず、往來の道徳が不十分だつたからである。それでも當時としてこれに對する多くの努力がなされてゐたのである。安政五年の道中記の序言に云ふ。

「余國々をわうらいして數多の年月をかさねしより旅行の苦患なる事粗々其情をしることを得たり。されば旅ぢのならひとしてこゝろをなぐさむることすくなく苦患なる事のみ多ければつひに病を發するに至る。此うれへなからんことをおもはゞ日毎に休泊のよろしきをゑたりて一夜たりとも我家にふすが如く身を休めるこそ養生の至極なるべし。……」

當時往來の難儀は云ふまでもなく、遠路往來の重要な機關たる宿泊所に於いてもかなりの心憂さ

を想像することが出来よう。都會に於ける道路の維持、街道に於ける障害の除去、これ等は徳川時代に於いても、ある程度までは規定されてゐた。その公共的性質も指摘されてゐる。

「江戸内所々組合道造或は橋普請並上水柵桟修復等組合出銀差出候儀滞候向も粗有之趣相聞候左様には有之間敷に候道造橋普請は勿論上水之儀は縱令銘々屋敷内江掛り不申候共是は非常之爲に而組合立置修復之事に候間以來末々に至迄無心得違出銀等無遲滯様に可致候……」

しかしこれ等の時代に於ける道路に關する規定はあらゆる他の中世諸國のそれと等しく道路維持に關する人々の公徳心を喚起するに止まつてゐた。英國の中世に於いて道路に穴を掘ることを嚴禁したのも、全く同一性質の規定に外ならない。道路は交通機關の十分に發達しなかつた以前に於いては未だ分業が起つてゐなかつたのである。

すべての物が發達するにつれて分業が起る。そして又分業の程度が細かくなればそれだけ文明が進歩する。道路も又同じことである。道路文明は分業に依つてその進歩の程度が測定されよう。人道と車道とが分かれ、自動車道路や散歩道路が特設されるやうになる。そしてそこに道路計畫の重要性が一般に認められるやうになる。道路が單なる通路たるに止まらず、もつと人間の生活に密接な關係を有するやうになつた。惡道路や無計畫な道路が人間の活動を阻止することはそれにつれて愈々甚しくなつて來る。道路に對する一般的の觀念が變化せざるを得ない。

二

日本人の道路に對する觀念は最近に至るまでかなり原始的であつた。所謂通路以上にその意義を認めてゐなかつた。元來日本人は自然に對し柔順である。少くとも自然に對し消極的であつた。自然を克服して、そこに人間の世界を作ると云ふよりも、むしろ自然の内に住むをよしとしてゐた。その藝術も生活も何れかと云へば自然の模寫であつた。そこに日本人特有の性質も現れてゐた。しかし全く自然のまゝに生活することは不可能である。少くとも自然の振ふ暴力には對抗しなければならぬ。殊に日本のやうな自然の暴威の甚しい國に於いては、絶えずこれと戰つてゆかねばならぬ。又自然と爭ふところに文化の發端を見るのである。食料を貯藏し家屋を建造する。何れも先づ自然への反抗である。その意味に於いて日本の文化も又自然に對し挑戦した。そしてその藝術も自然を取容れつゝ、これを精練した。そしてその結果は技巧的な小天地に大自然を盛り容れることに成功した。生花の技術、能の演技等にその獨特な文化を發見することが出来る。

しかしそれ等は何れも自然に對し消極的な態度を保持するに過ぎなかつた。殊に實生活に於いて一層明瞭である。日本の家屋は氣候の變化に對し十分の防禦をなしてゐない。震災、火災等についても殆ど顧慮するところないと云つてよい。自然の暴威に對しては唯あきらめるのみであつた。佛教その他の宗教的教義はそこに消極的な精神的慰安を與へることに成功した。執着心の薄い國

民性を涵養するに役立つた。

この態度は道路と關係の多い都市の發達にも現れてゐる。これが日本の都市の發達と歐洲諸國の都市の形成とに著しい差違を示してゐる點である。歐洲の古代都市は私がかつて本誌々上に於いて指摘したやうに極めて計畫的であつた。然るにわが國の都市發達は少數の例外はあるが概して無計畫である。即ち自然發生的である。歐洲の諸都市は多く都市を中心として道路が四方に派出してゐる。又市内の道路も多く計畫的に建設されてゐる。然るにわが國の都市は道路の交叉點を中心として多く發達してゐる。所謂街道町の形態を探る。故に歐洲に於いては都市が道路の出發點であると共に終點であつた。それに反しわが國に於いては都市は道路の通過點に過ぎない。勿論時に平安——即ち京都の如き例外もあつた。しかし多くは道路に添ふて發展した村落の大なるものに過ぎない。それ等兩者について説明すべき多くの點があるが、それ等は問題外であるから、こゝには省略する。

わが國に於いて都市の發達が、かく街道町の形態を探るに至つたことは、一方から云へば都市發達の最も自然な形態を探つたからであるが、他方から云へば都市建造の上に於いて甚だ未熟であつたことを示すものである。例へば江戸の發達に例を探らう。

元來江戸は豊島郡に屬してゐた。豊島の名稱は勿論數多の島の意であつて、恐く當時この地方が島の多かつたためであらう。又江戸の名稱についても多くの異論があるが、恐らく江に臨む所、江の

門戸から來たもので、多少昔から往來交通の便利な土地であつたのであらう。即ち江戸は交通路に發達して來た一つの部落である。この點は古代の交通路を調査しても同様の結論に達する。古代に於いて武藏國は東山道に屬してゐた。東海道は足柄を踰え、相模に入り、三浦半島觀音崎の北、走水より、當時の所謂淡の水門を渡り、下總に出たと思はれる。武藏が東海道に屬するやうになつたのは、光仁天皇の寶龜二年十月であつて、新たに陸路下總に出るやうになつた。蓋し水路の難を避けるためであつたらう。江戸が交通路に衝るやうになつたのは、恐らくこの時以後であらう。

その當時東海道と東山道とが相合したところは豊島驛であつたと云ふ。然らば當時の豊島驛は、今の何處であつたかと云ふことが問題となる。この問題については諸家の間に種々な議論がある。しかし大體當時の各驛の所在地から推定して、後の江戸の中央部に近いところにあつたものと認めることが出来ると思ふ。即ち江戸町の發達は幾つかの交通路附近に發達してゐた村落にその基礎を置くものである。徳川家康が天正十八年八月朔日江戸入府に際しこゝに都市建造のために種々なる事業を行なつた。しかしこゝにそれについて詳論する必要はない。徳川氏の家臣内藤清成の「天正日記」を見れば當時の状況を彷彿するものがある。かくして大都市江戸が誕生した。「落穂集」に、「京橋より本町すぢまでの町いできしに隨て川筋を掘ひらきて日本橋・江戸橋など云ふも出來しなるべし。これらは慶長五年關ヶ原の事終りし後のことなるべし」

とある。しかし江戸は全體として都市計畫の下に作られたものではなかつた。「天正日記」に町割

四十丈云々とあるのは、奈良、平安、兩京の制に従つたものであらうが、それは單に本町一帯の一部分に過ぎない。江戸町の發展はその繁昌につれて郊外へ郊外へと自然的膨脹をなしたものである。

かく日本の都市は多く交通路の交錯するところに人家が密集し、漸次に枝を述ばして出來上つたものである。かつて東京見物にやつて來た一西洋人が新橋から京橋、日本橋を経て上野に至つた時、早く東京を見物させて呉れ、東京は何處にあると云つたと云ふ話がある。道中に家並が續く街道町を東京と考へなかつたからである。今日でも東京の發展はこの種の外觀を失はない。地方の都市の中には表通りには家並があるが、裏は田圃であるところが少くない。かくの如きは明かに都市發展に對し甚しく自由放任の態度である。自然發生的である、無計畫、無方針である。

三

かうした日本人の態度は道路の上にも現れてゐた。都市が自然發生的であるから、従つて都市内の道路についても無計畫である。何等の用意も準備もなく、唯通行のための空地を設ける程度に過ぎなかつた雨水、下水の排泄すらあまり考慮して居ない。今日でも新しく發展した郊外地などで污水を道路に溢出させてゐるところを往々にして見かけるくらいである。西洋人は道路は廊下の延長と見做してゐるとよく云ふが、その點に於いて日本人は甚しく鎖國的である。それがやがて道路に對する公徳心を云々される原因ともなるのである。少くとも人々は道路に對し甚しく無關心である。

勿論明治維新前に於いてはこれ等の點をあまり考慮する必要がなかつた。一般の生活が道路をそれほど問題視する必要がなかつたからである。交通機關も簡単であり、生活も悠長であつた。然るに維新以後、目まぐるしいほど急速に發展して來た交通諸機關又所謂スピード・アップを必要とする日常生活はさうした不完全な道路を一掃しなければならなくした。それにも拘らず人々の道路に對して有する觀念は未だ極めて幼稚である。依然として古い封建的道路觀念の殘滓を多分に認めざるを得ない。自然發生的な道路を以つて満足してゐるとさへ思はるゝくらいである。

道路は前述せる如く元來公共的なものである。今日多くの識者の間に道路が問題とされ、それぞれ専門家はこれが改良に大なる努力をなしてゐる。それに依つてわが國の道路も最近著しく改善されたことは事實である。しかし道路は公共的な機關であるからして、一般民衆の道路に對する觀念を啓發することが最も必要である。一方道路そのものを計畫的に形成しがれが技術的完成を期すると共に、他方これが使用者たる一般民衆の道路に對する理解を高める必要がある。前節に於いて指摘せる如くすでに分業的にまで發展して來た道路は人體に於ける血管の如き役を、社會生活に於いて果しつゝあるのである。それが停止又は凝滯は社會生活の死生に關係する。道路がその重要な職能を完全に成就するためには、一般人がそれぞの道路の職能を十分に理解し協力してこれが維持助成に努力しなければならない。そのためには特に日本人にとつて必要なことは、從來有してゐたやうな原始的な道路觀念を排除することである。