



# 史料



## 英國道路物語 (十一)

——道路の發達史——

### 山下定文

#### 第六章 鐵道禍

ジェームス・マカダム卿の所謂「鐵道禍」が起らなかつたならば、十九世紀に於て道路は如何に進歩しただらうかと云ふことを考究することは興味深い問題である。テルフ・オードや大マカダムの努力の結果として、道路竝旅行便宜は羅馬時代以後の如何なる時代よりも、完全な状態に到

達して居つた。而して、尙ほあらゆる點に於てより大なる進歩が將來に充分に約束せられて居つたのであるが、この時に當つて突如として鐵道が出現し交通の全組織は根本的に變革せられたのである。

有料道路はこの時代に正にその絶頂に達して居つた。當時英國には約一千一百のトラストがあつて、之が急速に改良せられつゝあつた道路約二萬二千哩を管理し、その道錢

収入は巨額に上つて居つた。鐵道が既にその業務を開始して居つたのにも拘はらず、有料道路トラストの年收は一八三七年には最高に達し、その額は百五十萬磅以上を算した。

然しながら、この時、既に蒸氣で走る怪物の噪音は聞くことを得たのである。この世紀の初期から、水陸兩運轉機關に蒸氣を應用せんとする實驗は行はれて居つた、一八〇二年に於けるトレヴィンシツクの蒸氣機關車及一八一四年に於けるステフェンソンの最初の蒸氣機關はやがて來るべきものの單なる微かな前投影に過ぎず、又一八一九年に於ける蒸氣船による大西洋横斷も殆んど奇蹟的事件とされ今後二度と成功することは、不可能だとされて居つたのである。然し一八二五年、ストック、トリンリダリーングトン間鐵道が開業せられるに及び、この新交通機關はかくとも道路運輸に一の劃期を與ふるものと考へざるを得ざるは極めて明白となるに至り、一八三〇年、リヴァプール・マンチエスター間を貨物並旅客運輸車が走行を開始するに及んでは、道路運輸は確實にその前途の見透しをつけられた。

一八三三年、大西鐵道はブルーネルを起點とし、鐵道網を形成し、こゝから急速に全國に擴張して行つた。

この時代以後何人と雖も道路は鐵道と競争することを望み得ると云ふ様な結論を永く包懷して居る者はなかつたさうである。一八三六年には未だ有料道路制度は明らかに繁榮を誇つて居つたが、この時既に下院の一委員は大膽に該道路制度の廢止を主張した。鐵道の建設せられたる地方に於てはすべて例外なく、道路による長距離運輸が直ちに不振となるのは避け得ない結果であつた。新運輸機關は非常に迅速であり且運賃も廉かつたので、驛遞馬車はこれと競争することも出來ず、又實際敢へて競争しようと思つてもせず、徐々に退却して行つた。一八二五年に始めて鐵道が英國に出現したことからして考へると、驛遞馬車驅逐の過程は驚くべき程急速であつたと云へよう。倫敦ヴィーミンガム間を驛遞馬車が走つた最後は一八三九年であり、倫敦プリストール間の最後は一八四三年であり、倫敦ブリマウス間が一番遅れてその最終運行をなしたのは一八四七

年であつた。

鐵道により提供せられたより迅速な、より乗心地よき、又より便利な交通手段を歓迎するものが多い反面には、相當根據ある理由からしてこれら舊制度の捨て去られ行くのを詠歎する者も少なくはなかつた。道路關係の諸企業に投資せる人々は巨額の金を失ひ、有料道路トラストは潰滅し、驛遞馬車會社は解散の餘儀なきに至り、古い旅舎は一さらひに、その顧客の大半を奪ひ去られた。特殊の利害關係を除き、全國の關する限りに於て最も重要な一般的結果は道路改良計畫の全部がだらしなく放棄せられ、道路は有料道路制度以前に於ける状態と殆んど同じ状態に還元して了つたことであつた。尤もこれはテルフォード及マカダムの事業は、全く忘れざること能はざる足跡を残したのであるから、「全然」とは云ひ得ぬが、「殆んど」古へに還元せるものと云ひ得よう。この點に於ても羅馬時代の場合と確かに相似たものと云ひ得るのである。即ち大羅馬道路がサクソン時代になると曠廢に歸して了つたが、然も尙ほ斯くの如き

苛酷なる試練に堪え、古代の偉大なる足跡を永く後世に留めたるのと全く同様に、テルフォードの優れたる道路は一時的に、無用の長物視せられはしたが、鐵道全盛時代を切抜けて尙ほ残存し、自動車の出現するに及び再び必要となつた新しい道路網の核心を形成して居つた。

○

鐵道の出現する前數年間には實際上立法府が道路に對して拂へる注意のすべては大都市間の交通主要大道路換言すれば有料道路トラストの管理下にあつた全道路の六分の一に集中せられて居つた。残りの六分の五の道路は尙ほ古い教區管理制度を取つて居り、その道路の状態並管理方法の何れに於ても未だ殆んど、若くは全然改善せられて居らなかつた。實際、有料道路から遠いところにあるものに就ては一八三〇年代まではその道路制度は尙ほスチユアート朝時代のそれと全く變らなかつた。立法は法律を改めず、又慣習も實際を變革しなかつた。然しながら、法律並實際を變革せねばならなくなつた時が來た。即ち、鐵道の建設並

鐵道の出現する前數年間には實際上立法府が道路に對して拂へる注意のすべては大都市間の交通主要大道路換言すれば有料道路トラストの管理下にあつた全道路の六分の一に集中せられて居つた。残りの六分の五の道路は尙ほ古い教區管理制度を取つて居り、その道路の状態並管理方法の何れに於ても未だ殆んど、若くは全然改善せられて居らなかつた。實際、有料道路から遠いところにあるものに就ては一八三〇年代まではその道路制度は尙ほスチユアート朝時代のそれと全く變らなかつた。立法は法律を改めず、又慣習も實際を變革しなかつた。然しながら、法律並實際を變革せねばならなくなつた時が來た。即ち、鐵道の建設並

それに伴ふ道路による長距離交通の一時的滅亡に依つて幹線道路の重要性は減少したが、今や鐵道と都會竝村落を繼ぐために必要となつたので、小道路の重要性は著しく増大した。故に有料大道路からその當時まで地方的に重要としか考へられて居らなかつた道路に對して關心が向き變へられるに至つた。

ヴィクトリア朝の道路制度は有料道路制度からではなく教區管理に依る古代制度から發達したものであつた。その經理も道錢收入方法に依らず勞役法に代用せられたる強制課税の方法に據つて居つた。十九世紀を通じて、古い教區制度から徐々に新制度に進化した。この制度に依れば、全國道路は各地地方廳當局に依り管理せられ、當局は有給の職業的測量師の下に熟練雇傭労働者を使役したのである。

一八三五年に、全國道路法が議會を通過せることにより重要な第一歩を踏み出したのである。この法は刷新、再整理並に法典編纂の純正な企てであつた。實際、有料道路制度に關するものを除いてはすべての當時存在して居つた道

路法制は廢止せられた。新法は次の如きことを規定して居る。即ち、之によれば各教區の道路當局は納稅者會を組織せしめ、會員自らの選出せる代表管理委員に對し、事實上の管理を委任することを得、又課稅權を有する有給又は無給の測量師を任命することを得ることになつて居つた。この方法は此以後道路維持の費用收入の正統的方法とされるに至り、勞役法は正式に結局廢止せられた。斯くの如く有給吏員の下に雇傭労働者を使役するの原則が遂に公式に認められた。

これは確かに正しい方向に一步踏み出したものであつたが、強制賦課條項を勵行せざる地方に於てはこの法令は失敗に歸した。數教區を結成して單一の道路教區組合に組織し、測量師を共同負擔の下に雇傭してその他の點に於ては各區の財政上の獨立を保持することは許されて居つたが、殆んど實益は無かつたらしい。立法當局は行政區域を擴大し、道路統制權を教區よりも權限の大きい當局の手中に收めることは單に得策であると云ふよりも、むしろ本質的の

ものであることを認めて居つたに違ひない。材料の購入並其使用に關する必要な組織をつくり、又限られたる財源より適當な道路をつくる仕事は全く尠たる一當局の力では及ばぬものであることも明らかである。一教區では當時要

望せられたような測量師、即ち、不正を働かぬ程度に充分な俸給の支拂ひを受ける測量師を任命することですら殆んど出来なかつた。測量師の職務を督勵するためその仲間より少數の道路委員を選出すると云ふ教區納稅者の權利は無力なものであつたし、又事實上殆んど行使されては居なかつたらしい。道路教區組合を組織することを許したと云ふことは立法者が地方當局の擴大を必要であると認めたことを示すものであるが、然し地方的自尊心及獨立心のある地方の場合にはこのやうな發案は常に天降りのにやらなければならぬと云ふことは判断を誤つたものと云はねばならぬ。片々たる地方當局では殆んどその管轄範圍内のすべての道路の公共的重要性の認識や、道路問題に關する廣い見解及その前途に對する見透しを有することは期待出来な

つたのである。若し當時行政單位を擴張する機運があつたならば、有料道路はもつと早く、又もつと便利に新制度に取入れられ、一九世紀道路問題の大半はもつと變つたものになつて居たらう。

○

一八三五年の法令は確かに教區道に關する行政組織を改善せんとしたものであつたが、有料道路には全然手を觸れて居なかつたのである。その結果、實際上英國に於けるすべての主要幹線道路交通は地方當局により支配せられて居つた都市に於ける主要街路及村落に於ける少數の主要道路を除いては尙ほ有料道路トラストに管理せられて居つたのであるから、第二級の道路に於て合理的に若干の改善を期待することが出来たのみであつて、主要道路は殆んど曠廢に期した。そうして、タイン・バイクトラストは潰滅した。これらトラストの財政は、一番よい時でも安定して居なかつた。それは一つは建設費を支出するために常に負ひ込んだ重過は借入金金の抵當に財團がなつて居ること、及今一つは

道錢收入を取扱ふ者等の公金横領其他の不正に基づくものであつた。而して、旅客交通の激減に依つて主要収入財源の枯涸したので、トラストは家資分散に陥いるに至つたのである。トラストの急速の合併に依つてこのやうな状態の救済を計つたが無益であつた。このような方策も時既に遅かつたのである。政府はその地域内の有料道路に對して教區の責任制度、即ち法律上未だ廢止せられては居なかつたが、事實上休止状態にあつた普通法上の義務負擔の制度を復活せんとする無暴なる救済策を採用せんことを命令した。一八四一年の法令に依り、特別裁判所の判事は有料道路の修繕及維持の必要なる地には一般道路稅收入によりその費用を支辨すべきことを命ずる權限を附與せられた。

この處置が反對の嵐を捲き起したことは敢へて驚くに當らないのである。道路の使用者は自分等が道路を維持のため直接に献金し尙ほその上その道路を通過する毎に又道錢を支拂ふことを不合理だと考へたのである。一八四二年から三年まで南ウエールに於ける一般の鬱憤は遂に爆發し

てかの有名なレベツカの叛亂である一つの内亂が起るに至つた。——このレベツカ叛亂と云ふ名はデエネシスと云ふ本の第二十四章第六十節の「而して彼等はレベツカーを祝ふ福し、彼女に云つた。汝は我等の姉妹である。汝は何億人の母たれ。而して汝等種を蒔きて彼等を憎める人々の門を占めん……云々」と云ふことから取つてつけたのではないかと想像せられて居る。其他その名の起源の説明がなされて居るが、どれも非常に適切なものではない。

この地方に於ける有料道路トラストの横暴は有名なものであつた。只だに道錢が高いのみならず、當時になると錢取門を倍化したので、道路は民衆に取つて全く飾り物となつた。地方住民は從來既に不當な取立を呪ふべきであると考えられて居つたところにもつて來てこの横暴なトラストを救済するために特別金を奉納せよなどと云ふ提案を不平なしに服従するだらうと考へるのが愚の骨頂なのであつた。この暴動には際立つて傳奇的な要素があつた。その發端が神秘に包まれて居て分らず首謀者も指導者も皆目見當が

つかなかつたのである。神速な、潜行的な襲撃が常に夜間を利用して行はれ、晝間は全く静まり返つてどの顔を見ても百姓然とした無邪氣さを装ふて居つた。然し毎晩暴徒は鋸や手斧や其他農民風の武器で身を固めて各地に蜂起した。暴民達は馬にまたがり、勇ましく牛角笛を吹き鳴らし、指導者等は女に變装し、不意に襲つて處々の錢取門をぶち倒し、破壊をほしまゝにし、そのやり方が徹底的であつたので、徴收事務所などまでも滅茶々々にたゞき壊されて了つた。

暴徒の首腦部の策戦は鮮かなもので、感歎の他はなかつた。譬へば或る特定の錢取門が暴徒を陥れることに熱中して特殊の保護を受けて居るとするならば、暴徒は直ちに之をそのスパイを通して知り、その翌朝になるとその攻撃目標を變へ全然違つた方面の道路を襲撃したと云ふニュースが入つてくると云つた有様であつた。襲撃された損害個所を修復しようと企てると、すべて遅い早い別はあつたがそれ相應の罰に見舞はれた。若し錢取門を再び建てたなら

ば、遠からずして直ちにまたぶち壊された。或る錢取門は五回もたゞき壊されて居る。地方當局はこの騒動を鎮壓する力がなく、倫敦より派遣された特別警察隊でも實質的には之が助けとはならなかつた。この叛亂は治安維持のために同地方に軍隊の出動を見るまでは鎮まらなかつた。

然しながら、この時には、全國の同情が全體としてたゞへ強くないにはしろこの事件では確かに成功した暴徒達にあつたことは明白だつたから、この騒動の直接の目的は貫徹されたのである。このような事情から政府は寛大な處分をするだけの良心をもつて居つた。逮捕せられた暴徒は比較少數で、そのうち僅かに三人が流刑に處せられ、四、五人の者が短期の禁錮を言渡され、他は只だ説諭處分に附せられたに過ぎなかつた。

最も重要な收獲はこの叛亂によつて政府をしてこの古い制度を存続せしめることの不可を覺らしめたことであつた。直ちに同地方に於けるトラストを全部解散し、その代りに新に州道路委員を設置するため法令を發布した。新委

員は解散せるトラストの機能と同様の責務を負ひ、政府は負債支拂金として二二萬八千磅を貸付した。

新委員の行政は内務大臣の命令せる「南ウエールス州道總監督」の指示に従つて行動し、その治績は非常に擧がつたので、大多數の錢取門が撤廢せられ又殘存せる門の道錢も相當の額に値下されたにも拘はらず、直ぐに道路は納稅者に過重な負擔をかけずに負債整理を實際に開始した。事實全制度は非常に成功したので、數年後には一八六〇年の南ウエールス道路法を教區道にも又適用することになり、測量師の任免並監督に關するすべての重要な權限を有する州道路委員に從屬せる道路委員の管理下にこれら教區道を置く事になつた。當時の内務大臣デョーデ・コーンウエリス卿は英蘭にもこの制度を實施することに努力したが、實現はしなかつた。あらゆる努力にも拘はらず、尙ほ舊時代の有料道路トラストがその命脈をつなぎ、年々深く借金  
の泥沼の中に陥りつゝあつた。

## ゴリラの賢愚

人間が猿類から進化した動物であるとかないとか議論は中々決定されないが米國合衆國カトリック大學リ  
ー、ジェー、コンノリー博士の發表によるとワシントン市の國立動物園で僅か二歳で死んだオケロと呼ぶ山に住むゴリラは其頭腦の重量が四六六、六グラムあつて普通の海岸産のゴリラに比較すると二倍の重量であつて而かも人間として觀察すれば言語・思想及身體の運動を統制する中樞機關即ち腦の上部のヒダが非常に多いのであつた。元來體重に對する頭腦の重量の割合は大體智力を規定するから此山のオケロの體重が四〇ポンドに過ぎないのに頭腦の重量が四六六、六グラムあつたから三〇〇ポンドの體重である大人のオケロゴリラの頭腦の重量普通三一八、八グラムに比較して餘程智力が発達して居つたに相違ないコンノリー博士の言の如くんは人間も覺悟しないとゴリラに劣ることとなる恐が少くない。