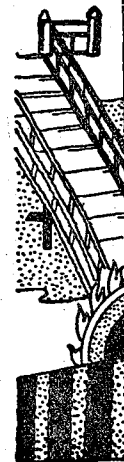


史料



英國道路物語 (十三)

——道路の發達史——

山下 定文

第七章 自動車の出現

ヴィクトリア女皇時代及其の直後を通じて、道路を利用する運輸は可成りその量を減じ、然も運輸の殆んど全部は馬力牽引車輛によるものであつた。中世紀に盛んだつた長距離徒歩旅行者は久しい以前に道路上からその姿を消し、又牛、羊、鵝鳥及七面鳥等の家畜や家禽の群を逐ひながら

旅行することも道路上に見られなくなつた。交通速度の急激な増加につれ、輸送による生肉損傷の危険がなくなり従つて輸送前に之を屠殺することが可能となつたので、大都市食料配給は少くともこの點に於て容易となつた。十羽分の七面鳥の生肉を輸送する方が一羽の生きた七面鳥を輸送するよりも遙かに容易なることは論のないところである。随つて、道路上に於て動物を逐ひながら旅行することを止

めて鐵路により生肉を輸送するようになった。騎馬旅行者も亦その姿を消した。誰れでも鐵道で行けば遙かに早く旅行出来る世の中になつて、長い路程を馬で行かうなどと考へるものはない。駄馬運輸も十九世紀の半頃迄は西部地方の僻遠の地に於て行はれて居つたが、それも鐵道がその營業範圍を擴大し、支線を建設するに至つたので、漸次その影をひそめつゝあつた。除々と鐵道は長距離運輸を吸収し遂に道路は全く放棄せられるに至り、僅かに地方的馬車、荷車、荷馬車等の輸送にその命脈を保つに過ぎなかつた。

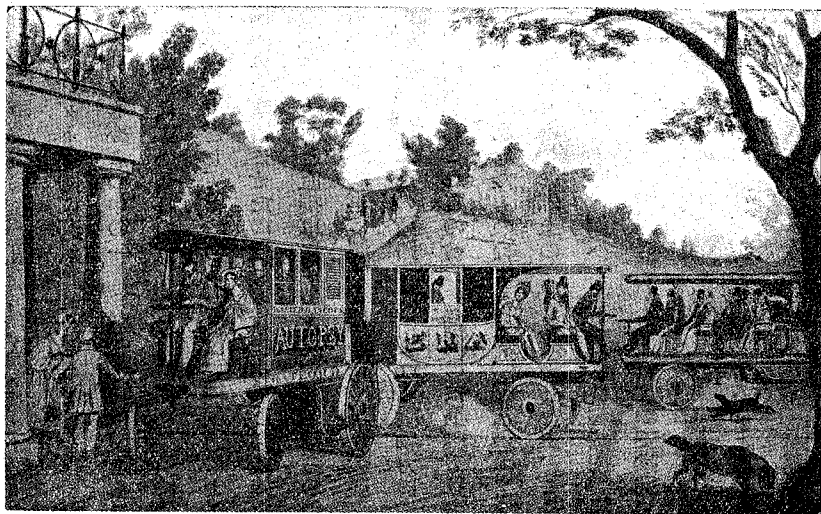
この様な事情の下に於ては、鐵道全盛時代を通じて立法者の道路に對する注意が道路の維持に關する責任の問題に限局せられたることは毫も怪しむに足りなむことである。社會に殆んど利益を持たらさぬが如き時に於て、何人と雖も道路の改良を考へるものはないのはもとより當然のことである。只だ都市に於ては必然に常に相當の運輸量があつたので、路面改良に對して相當の注意が拂はれて居つた。街路に對する木材鋪裝は一八四〇年頃に採用せられ、其後

稍遅れてアスファルトが市街地に於て廣く採用せられるに至つた。農村道路に於ては、驛傳馬車及其他の重量旅客馬車が姿を消してより以來、路面はどんな天候の場合に際しても馬に確かりした足場を與へる程度の砂礫敷で結構であるとされるに至り、テルフィード及マカダムなどが實現を切望した平滑且堅硬なる路面は顧みられなかつた。然しこの種の道路は諸種の要素に依つて特に損傷せられ易く、従つて屢々修繕を必要とした。道路は機械運輸の發展によつて刺戟せられ、その状態に新な關心を抱くに至る迄は、全く顧みられなかつたのである。

不思議に思はれるのは道路改良促進に就て自轉車が少しも預からなかつたことである。初期の原始的形體の自轉車は既に十八世紀の末期に出現し、其後時々改善せられて居つたのであるが、自轉車利用者が考察に價する程度の運輸量を形成するに至つたのは八十年代のことであつた。然しその運輸量に相當する程度の考慮は拂はれなかつた。即ち路面は自轉車のゴムタイヤに從來以上に便利ないように造

られて居らず、又自轉車は道路に對しその状態又は管理方法を改善せしめる程度の影響を少しも持たらし得なかつたのである。シドニー・ヴェブ氏夫妻に依ればこの慨嘆すべき放任は自轉車乗用者か若年者か或は貧民か又は若年にして貧しき者かのいづれかであつたと云ふ事實に歸せらるべきであると例の氏獨得の解釋を下して居るが、これは若干の正當性を有して居る。當時道路の管理權を左右にして居たのは老年者又は富者であつて、これらは大部分馬車愛用者であつて、自轉車乗用者を心から輕侮して居つた。自轉車乗り

史料



蒸 汽 自 動 車

の成功の最上のもは一八八八年になつてゐる自轉車も亦車の一種だと認めしめたことである。

機械運輸の發展をその創生時代から詳述することは、本稿の目的の範圍内には殆んど入らないと考へる。何故かなれば、運輸はそれが道路政策に影響を與へる程度の量までに發展した時に始めて、道路との關聯が出来るのであるからだ。随つて、それに關しては、最初の自動車考へられてゐるものは一七六九年の佛人クワ一の發明せる蒸氣自動車に就て述べるだけで充分であらう。トレヴィンツクの蒸氣自動車が最初に英國道路にあらはれたのは一八〇一年のことであ

つて、これに續く二十五年間に他の天才的の發明家達が相次いで現はれた。一八三二年に倫敦プリングトン間に蒸氣自動車を走らせる事に成功したハンノツクも亦この中の一人であつた。これらの車のもつ形狀及構造は算へ切れぬ位種々雑多であつた。中には小型汽關車に客車として當時の優美なランドー馬車や四人乗の四輪馬車を連結させたに過ぎないようなものもあつた。又この他エンヂンを直接車に取付けたものもあつたので、新蒸氣車は昔の驛傳馬車に煙筒をつけ、馬を取り除いたようなものであつた。二三の道路運輸會社は蒸氣自動車を利用し始めたが、然しこれらの會社のいづれも相當程度迄も或は一時的にも成功したものはなかつた。その理由はこの將來ある交通機關のこれ以上の發展は諸種の理由に依つて妨害せられたからである。例へばその著しいものを擧げるならば、有料道路トラストがこの種車輛に對して禁止的の道錢を課したこと、及び一般公衆を鐵道にひきつけた排他的な馬車馬的の信仰等に依つて抑壓せられたのである。

蒸氣乗用自動車のこの状態に反して、蒸氣貨物自動車はむしろ好感を以て迎へられ、一八六二年の法令に依り過重道錢から保護せられた。然しこの特權も一八六五年の法令の次の如き條項に依り殆んど相殺された。即ち同條項に依れば、機械力による車はすべて赤い旗をもたせた男を車の前に立てこれに旗を振らせながら進ませなければならぬと規定して居るのであつて。この制限は年の経過と機械運輸の驚く可き發展とにつれ益々滑稽なものとなつた。

これら動物力に依らぬ車の構造に就て云ふならば、その初期にはすべて動力として蒸氣力に依存して居つたのであるが、獨乙のオットー及ダイムラー兩博士は七十年代に種々實驗したが、これは遂に立派な實を結んだのである。即ちそれは輕量内燃機關の發明であつて、これにより石油發動機によつて推進する自動車の出現を可能ならしめたのである。この獨乙人の發明を最も熱心に利用し、これを發達せしめることに最も成功したのは佛蘭西に於てであつて、英國に最初に輸入した自動車は佛蘭西製であつた。最初こ

の自動車は一八六五年の法令に依つて規定せられた先觸れを車に先行させねばならなかつたのであるが、この荒唐無稽な規定は一八九六年になり廢止せられた。この廢止を祝つて多數の自動車の「解放記念走行」が行はれた。そのコースは倫敦ブリントン間であつたが、多くの車は途中で落伍し、實際に終點に到着したのはそのうち數臺に過ぎなかつた。一八九六年と云ふこの歴史的の年は更にランチェスターの最初の英國製自動車の出現した年であることを記憶しなくてはならぬ。自動車に就てのこれ以後の歴史は、こゝに喋々すべくあまりに新しく、あまりによく知られて居ることである。

自動車の出現は嘗つて二百年の昔重量馬車の出現に際して遭遇せると全く同じ様に、多くの反對と妨害にぶつかつたのである。この反對は一應尤もな理由があり、又まことに近視眼的のものであつた。その當時の如き事情の下では自動車が初め非常な不利益並危険を生じたと云ふことはもとより疑ふ餘地はないことである。道路も又一般公衆も自

動車に對する準備が出来て居なかつたのであつて、その走行に際しての速度は今日に於て笑止絶えぬと考へられるのであるが、當時に於ては人々に懼れを感じさせる程度のものであつた。これらの石油喰ひの怪物に慣れて居なかつた馬や歩行者はこの怪物に驚かされて自己を失ひ、屢々の事故をひき起したのであつた。

自動車が出現すると道路の缺點がすでにはつきりと分つて來た。即ちその狹盜なること、曲折多きことと、その傾斜の急なこと、就中路面の不適當なこと等であつた。新運輸は道路を滅茶々にした。晴天の日は砂塵をまき起し、雨天の日に泥土をはねとばす等道路の附近の財物に甚だしい損傷を與へた。このような状態を永く許し置くことは出來ないのは當然である。再び、道路は運輸に適するよう造らるべきであるか、或は道路に適する運輸のみ存置せしむべきであるかと云ふ古い問題のむし返しが行はれたが、今度は前よりも更に盛んに論争せられたのである。今回はその答へを一時と雖も疑問のまゝにして放置することは出來

なかつた。自動車はこの解決がつくまであくまでも抗争すると云ふことは明らかである。然しこのような顯著なる事實を承認したとしても、この重要な問題は解決はつかぬのである。例を擧げて見るなら、この道路の新利用者の權利並義務とは如何なるものとすべきか。又、新運輸に適合せしむるためには、道路の管理並維持を如何にすべきであるか。明らかに必要となるべき巨額の費用増加を如何に割當てるべきであるか。

これらの問題のうち第一のものは今日では兎に角一九〇三年の自動車法に依つて適當な解決がついて居る。同法に依れば、自動車並運轉者は登録し、又免許を受けなければならぬ。自動車はその前面及背面の目に着き易い場所に認識番號板を着け、又その近接を警告する警笛燈火其他を設備するように命ぜられて居り、公開道に於ける速力制限は一時間二十哩、管轄當局が必要なりと認めたる土地に於ては夫れ以下に定められて居る。

第二問は「道路改良協會」の建築に基き地方局關係政府

委員を司會者とする分科委員會に依つて調査せられた。同委員會の調査の結果この状態は非常に鮮明になつた。英國に於ける道路行政は各自の完全な獨立性を有する地方廳、即ち、郡及市町村等の約一九〇〇の地方團體に分割せられて居つた。この間何等の中央の統制もなく、各地方廳間の協議機關もなかつた。このことは道路の相當重要なことに就て何等注意が拂はれて居らず、或は當時のような事情の下に於ては注意を拂ふことが出來ないと云ふことを物語るものである。國家の大道と考へられ、又取扱はれて居つた道路が重要でない小路と全く同様に管理せられて居つたのである。例へば、倫敦カーリスル間の幹線道路は完全な統一體と考へられず、七十二に細分せられ、その各々が獨立の團體に分屬して管理せられて居つたのである。これらの分割せられたものゝ各々は幹線道路として必要な標準には達して居たらうが、或は達して居なかつたかも知れない。然し完全な統一體と考へることは絶対に出來なかつた。何んとなれば該道路に關し統一的考察を加へる機關が全然

存在せず、又包括的の政策を採用することがなかつたからである。關係當局に依つて多種多様の政策を無難に行ふことは出来たが、上述の如く何等統制もなく、又國家の監督も行はれて居らず、中央政府は幹線道路中最も重要なものに對しても何等直接の責任を負つて居なかつた。

委員會は現實に効果を擧げ得るが如き政策の變更を勸告はしなかつたが、少くとも二三の暗示的の提案をなした。これらは一纏にして採用するならば、いくらか改善をもたらし得るものであつた。即ち、道路を再分類して國家的に重要な道路と地方的のみに重要な道路とに分けよと提案して居る。大藏省が郡參事會に對して行ふ補助特許制度を制定し、以て相當重要な道路に對する國家の關係を確認して置かなければならぬ。行政單位は之を擴大し、郡道路局を設置し、その地理的區分による郡区域内の全道路を管理せしむべきである。これは行政單位擴大の必要が極く一部分ではあるが、同委員會によつて認められたものであると云ふことを示すものである。この案は地方管理者の數を

相當減少せしめた點に關する限りに於て有益なものであつたのであるが、然も尙ほより密接に協力すべき機關の設置には觸れて居ないのである。斯くの如き機關創設を考へなかつたのは中央集權に對する根本的な、又疑ひもなき貴重な英國的偏見によるものであつたらうと考へる。然し地方自治制度を少しも破壊することなくして、地方的利害以上の問題が起きた場合に各地方當局間に於て商議し、討議し又は協力せしめるため何等かの方法を講ずることは確かに可能である。

同委員會の提案した改善策は時宜に適するものでなかつたと云へ、委員會案を採用すれば道路行政に相當の貢獻をなし得た筈である。然るに委員會が折角聲を大にして論じても、政府は遂に之を採用しなかつたのである。道路行政再組織に關しては何等の立法案も議會に提案さへされずに終つたのである。其後引續いて官邊に於ては本間に冷淡であつた。地方局はその責務を怠り、最後の改善策に關し調査すれば爲し得たにも拘はらず、道路行政に關し殆んど

この種の仕事を行はなかつた。そして只だ幹線道路維持に對する補助特許基金を分配すること依つてその無性な名づけ親的の役割を果して満足して居たのである。

この後數年間に行はれた改善は道路管理當局の責任感の増大に依つて行はれた、主として構造に關するものであつた。郡參事會が幹線道路を引繼いでから以來、自動車出現

以前に於て既に維持並管理の標準に著々たる進歩のあつたことは疑ふ餘地のないところである。これらの多くは民間事業に依つて行はれたのである。例へば、道路改良協會はタールに關する種々なる實驗を行つた結果、英國の道路から、砂塵難を緩和し、遂にこれを全く除去して了つたのである。

昔時四國循環道路が開鑿せられたが往來人少なかつたので雜草培養地區であるかの如き觀を呈した事がある。昨年からの農山漁村時局匡救土木事業は各地方では餘程の恩澤に浴したことで頗る有意義な事業であると思はるるが某縣では人馬の利用しない道路を改修したので竣工後數月を経た今日では到る處雜草繁茂して頗る醜狀を暴露して居るも、是は畢竟七年度事業執行に當り非常時の輿論に驚かされて地方當局が一夜作りの工事割當に爲した事實を裏書する事件であると一地方新聞の記事があつた。果して然るか實に遺憾千萬である斯の如きは大に注意しなければならぬ事は勿論で中央官廳では事の始めから警告を加へて居る處である。又或る縣では數年前開設した鐵道停車場に通ずる道路を利用すれば各關係地方民は驛を利用する上からも至便であるのに全然新線を撰んで新道を改修した事例があると云ふ事であるが施工上の都合にもよらなければならぬから斯く施工するには相當の理由があるであらう、尙又東海道某縣では八年度に於て新規企劃の路線を半ば施行して來年度の事業割當を待つてをとの事である。折角時局對策の一として提供せられた事業費であるから地方廳は勿論關係町村吏員の方でも必要缺くべからざる重要性を有する路線を精選し尤も有効なる効果を呈するに十二分の考慮を要求すとの投書がある。(SP生)