

論説

道路 雑 観



野村兼太郎

從來道路に對する理解の程度が日本人は歐米人に比して遙かに低いと云ふやうなことが云はれてゐた。西洋人は道路を自分の家の延長の如く考へてゐるのに、日本人は道路のことを少しく顧慮しないと云はれてゐた。しかしこれは必ずしも本當ではない。近世の道路改革が行はれない前の西洋の道路と徳川時代のわが國の道路とを比較して見ると、單に遜色がないばかりでなく、むしろより優れてゐたのではないかと思はれる節々がある。従つて道路に對する理解も決して劣つてゐた

とは思はれなす。

ペルリ提督の「日本遠征記」には、その序論に於いて日本の道路について、次ぎの如く語つてゐる。

「國內取引を行ふための便宜について云へば、貨物は陸上では荷馬及び荷牛で運ばれ、道路も優秀なものであつて、すばらしく整然としてゐる。同國內の險峻で山の多い地方にして、而も道路を通さなければならぬところには、羊腸たる路が山腹につくられてゐる。そして必要な個所には、岩に足場が刻まれてゐる。實際道路は整然とされてゐなければならぬ。然らざれば驛傳制度をもつて行つてゐることを成就し得ないからである。……必要にして、且つ通行の多い處には、屢々石で立派な橋をつくつてゐるが、トンネルをつくる技術を知らないやうである。土木工學上の或る原理を知つてゐてそれを適用してはゐるが、工兵學の原理を少しも知らない。」（土屋、玉城兩氏譯本、九八九頁）

徳川時代に於いて道路について周到の注意が拂はれてゐたことは、かなり多くの人の知るところであらう。今こゝに徳川時代の道路政策を説明するつもりはない。かなり早い頃からそれぞれ、それに應ずる法令が發せられてゐる。その一例として慶安四年二月に江戸に於いて發布された、道路築方竝下水さらひ方之儀町觸と云ふのを引用して、その一斑を推測する方便としよう。

「一町中道あしき所へは、淺草砂を敷中高に作り可申候、勿論どろあくたにて築申まじき事」

「一表裏之下水無滯水通り候様に町中申合さらへ可申候、裏々下水へ家作り出し申間敷候、出候所は

急度切可申候近日御奉行所より御檢使被遣候間油斷仕間敷候

慶安四年と云へば幕府初期である。西曆一六五一年に當る。淺草砂と云ふのは小砂利かと思はれるが、それを撒いて表面を堅め、中高にして、下水の水捌けを十分にすれば、當時の市街道路として、頗る完全なものであると云ふことが出來よう。英國に於いてトオマス・ランドルフが驛遞局長となつて驛遞制度が永久的施設として確立されたのは一五七二年であるが、チュドル王朝の道路政策は失敗に歸し、永い間惡道路に惱まされてゐた。最初の徵稅道路令(Tunpike act)として知られてゐるチャアルズ二世の法令が發布されたのは慶安四年よりも十二年も後れて一六六三年である。そればかりではない。その後と雖も道路が依然として慘憺たる状態が續いてゐたがために、幾多の産業發達を阻害してゐたと云はれてゐる。かのヘンリー・ホオマアが道路保全法に關する研究を公にして、道路改善の必要を絶叫したのは實に一七六七年、わが明和四年に相應する。これと比較すればわが徳川時代の國內交通機關としての道路設備は遙かに優秀なものであつたと云へよう。

以上の簡単な比較に依つて見ても、わが國に於ける道路技術、道路政策、又従つて道路に對する觀念も決して歐洲人より劣等であつたとは云ひ得ない。むしろ遙かに進んで居たと見做すことが出來よう。唯明治になつてから道路の用途が急激に變化して來たために、従來の技術を以つてしては到底道路の破壊を防止し得ず、又昔のやうに街頭を一種の娛樂所又は交際場として利用することが不可能になつて來た。従つて道路に對する觀念も當然變らなければならなかつた。しかし中々従來

の慣習を一變することが困難であつたために所謂新しい交通道德に適應し得ず今なほ幾多の弊害を残存してゐるものと考へられる。一方交通諸設備の安全化を急務とすると共に他方公衆の道路に關する觀念の改善を必要とする。交通頻繁な道路に日よけをさし出したり、自轉車を所せましと並べたり、交通信號を無視して車道を横斷したりする、その他無數に擧げられるさうした例は、何れも今日の道路は如何なるものであるかに對し、十分の理解を缺如せるがためである。道路が公衆の共有物であり、又種々雑多なる用向を有する人々に依つて使用されてゐるだけに、上述のやうな些細な不道德も結果としてかなり大なる悪影響を廣く及ぼす恐れが少なくない。日本人には動もすればさうした些事に拘泥せざることを豪傑の如く考へる悪弊がある。徳川時代の道路ならばさうした行動も他に影響することが少なかつたかも知れない。しかし今日の社會生活に於いては、目に見える悪影響を幾多の人に及ぼしてゐることを考へ、各人それぞれに大いに注意する必要がある。一人の似而非豪傑又は不注意者のために、如何に交通の圓滑を妨げられるかは、路上屢々瞥見するところある。

二

昔の街路は勿論交通のために作られたものではあるが、他方に於いて一種の民衆の娯樂場であつた。勿論今日でも街頭藝術が所々に見受けられる。ロンドンの町中でも閑靜な往來で、オルガンを鳴ら

してゐる老爺の周圍に、男女の子供達が舞踏してゐるのを屢々見た。しかし現代の急がしい都會生活にあつては、道路がかうした役目を勤めることが非常に少なくなつて來た。われわれの子供の時には往來がその遊び場であつた。子供ばかりではない。大人も往來を利用してゐた。夏の夜の涼みには必ざ椽臺を往來に持出したものであつた。

しかし馬車から人力車、自動車、自動車を走るものの速度が進むにつれて、道路の娛樂的使用は當然それ等の交通機關に妨げられ、都市に於いては隨所に小公園の設置が必要と考へられるやうになり、他方交通量の増大は道路の幅員の擴大、人道車道の區別が起つた。この人道と車道との區別は道路分業の始まりと見てよい。將來に於いては自動車道路、道遙道路、その他種々なる役目を有する専門的道路が出来て然るべきであると思ふ。

路面の交通機關の發達が人々の新しい交通道徳を要求するやうになる。場合に依つては法律に依つて強制せざるを得ない場合が少なくない。殊に路面使用の交通機關が近世のやうに急速に發達した場合には、人々をしてそれに適應せしむるためには如何しても強制するより外にない。前にも述べたやうに人々の慣性は中々容易に變じ難いものだからである。従つて新しい交通機關の發明され、適用されると共に常に多くの犠牲者を出す。わが國に於いては維新以後急速に新交通機關が使用されるやうになつたために、幾多の被害事件があつた。その被害者の數も決して少なくはあ
るまい。今日から考へると想像も出来かねるが人力車に轢れた者もかなり多かつたのである。し

かし何と云つても當時では馬車に依る被害が最も大であつたらう。

私藏の文書中に明治四年に起つた興味ある事件があるから、こゝに紹介しよう。元田安家の家來で當時東京府貫屬水野權十郎外兩人並びに口附壹人が同年五月廿一日馬車に乗つて、川崎大師に參詣の途中、八幡塚村、今は東京市内に編入されてゐるが、元の六郷村の一部を通行した際、道路で遊んでゐた同村の百姓鹿太郎、悴喜四郎に怪我をさせて、そのまゝ轢き逃げしてしまつた。村役人親、親類連名で品川縣御役所に訴へ出た。そこで當時同乗車の一人、吉澤重三郎の代人成瀬彌一郎と云ふ者が、加害者側を代表して被害者の親元に詫狀を一札入れ金貳拾五兩を與へて示談とした事件であるが、その加害者の代人に與へた書面一札は當時の變化せる世相を示す一端ともなり、頗る興味あるものと思ふから、道路の問題ではないが敢て全文を掲げて見よう。

差出申一札之事

水野權十郎様外御兩人儀、口附之もの壹人御召連去る廿一日馬車に而品川縣管下八幡塚村地内往還御通行之筋、當村百姓鹿太郎、悴喜四郎を爲致怪我候一件に付、再度御出張、親并親類組合江對し氣之毒に付、其段厚く御挨拶に而、喜四郎儀療養御手當も可被成下候間、濟方御示談被成度旨御内話之趣、承知仕、其段一同相談仕候所、同人疵所も追々手當行届き、本復可致様子に見込候間、御示談可致す旨申上候處、爲療養代金貳拾五兩御渡被下慥に奉請取候然る上者、萬一此上右疵所腐爛、假令一命に拘り候、而も重而申分聊無御座候、且亦前段之趣を以品川縣御役所者勿論、八幡塚村小田原御藩御見張所へも最

早右一件に付御願筋無之様、私共引請御願下け可仕候爲後證一札差上申處如件

品川縣支配所

武州荏原郡八幡塚村

未五月廿八日

百姓 鹿 太 郎

組合代兼親類 百 藏

役人惣代名主 鈴 木 左 内

徳川從二位様御内

成瀬彌一郎様

事件そのものは詰らぬことではあるが、兎に角前將軍家所屬の馬車が百姓の悴を傷つけたために、
詮状を入れ、療養代を與へられてゐるのである。それが未だ明治四年と云ふ徳川幕府瓦解後僅かに
四年に足らぬ時になされてゐるだけに、當時の世相の變化の烈しさを物語つてゐる。詮状の方には、
「體口附之もの未熟故斯々る至儀に相及申候」と云つて、一切の罪を別當に歸してゐる。路上如何な
る處にゐたか。警戒の聲を掛けたか如何か等と云ふことは少しも問題としてゐない。道路が未だ
子供や歩行者の天下であつたからである。又詮状の方に「人命を損害候上、打捨て、走去つたことに
對し、重々恐懼千萬今更申譯無之」と云つてゐることも當時の世相の變化を示してゐる。

かう云ふ交通機關の變化が未だ從來の道路上の慣習を十分に匡正しない内に新しい交通機關を使用する場合、常に幾多の犠牲者を出だすものである。故にさうした場合に當局はその強制力に依つて、あまり多くの犠牲を出ださざる以前に適當な道路規則を作成する必要がある。馬車に依つてなされたことが自轉車に依つて繰返され、自轉車に依つてなされたことがさらに自動車に依つて繰返されてゐる。しかも前節に述べたやうな道路使用の古い慣性が今なほ人々に殘存してゐる。交通事故の多いのは當然である。當局者としては單に人々に交通道德を普及するに努力するばかりでなく、さらにさうした各種の交通機關の性能を十分に知悉して、適當な法規を速かに具備することあまりに相異なる交通機關は適當な統制下に置くこと、又使用の目的に依つて道路を區別すること等が必要である。聞くところに依れば、今日わが國に於いて交通事故は多く自轉車のためであると云ふ。大都市に於いてすでに多數の自動車の疾驅する間に、その性能の遙かに貧弱な自動車の介在することが如何に危険であるかは、何人もよく想像し得るところであらう。わが國に於いては大都市にあつても自轉車の使用がもしなほ實際上必要であるとするならば、これに對し何等かの手段を講ずる必要があらう。兎に角著しく異なる性能を有する交通機關を同一道路上に使用することは單に危険なるのみならず相互にその能力を著しく減殺するものである。過去に於いてなされた幾多の愚なる經驗を出來る限り繰返さぬやうにしたいものである。(昭和十年八月八日稿)