

Title	英国に於ける道路の発達と産業革命
Sub Title	
Author	野村, 兼太郎
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1929
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.23, No.10 (1929. 10) ,p.1383(1)- 1426(44)
JaLC DOI	10.14991/001.19291001-0001
Abstract	
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19291001-0001

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

秋の紀念寫眞は

親切て

上手て

廉價な

中鉢へ御用命願ひます

麻布區飯倉通

芝公園赤羽橋側

中鉢寫眞館

電話青山六七七六

正確ナル眼鏡



慶應義塾大學病院 御用

四谷區神田三丁目十三番地

清野眼鏡店

電話5540今田五三三番

三田學會雜誌

第二十三卷

第十號

英國に於ける道路の發達と産業革命

野村兼太郎

英國に於いて第十八世紀の半頃より勃發した産業上の大變革は、單に國內に於ける必要より生じたものではなく、外界の發展に促進されて起つたものであることは、かつてすでに述べたところである。(拙著「英國資本主義成立史」四二四頁その他) 又かくの如き大變化が英國に於いて生じたことも決して偶然なものではなく、必然的な關係を有するものであつたこともすでに指摘したところである。(拙

稿「産業革命前に於ける英國社會狀態概論」本誌第二十二卷第八號所載)かく英國に於ける産業革命は本來に於いて外部の物質的刺戟に基き、内部自體の動因は新興英國國民の精神的發展に外ならない。しかしこゝに惹起された産業上の變革は當然あらゆる方面に物質的改革を促がさざるを得ない。特に産業革命と最も密接な關係に立つものは交通機關の改善である。交通機關が改良され、市場と市場原料と工場等の諸關係が密接になつて始めて大なる産業革命が可能となる。又他方産業上の要求がこゝに交通機關の改良を促進する。この兩者の相互關係が如何に發達したか。殊に先づ最も原始的な交通機關たる道路についてこゝに述べようと思ふ。

苟も多少の交易の行はれてゐたところには必ず道路の發達を見る。本來に於いて道路は主として商業的原因に基くものである。勿論未だ商取引の十分に發達せざる以前に於いて、あるひは政治的理由から、あるひは軍事的理由から、あるひはその他の理由から特殊の道路の發達を見ることがある。例へばかの有名なるロオマの大道(Roman Road)の如きはその一例である。しかしそれ等は未だ國內

に於ける道路の完全なる發達を成就し得ない。唯かくの如き理由から建設された道路が交易往來を援助し、商業を盛んならしむる時、その道路は完成さるゝに至る。故に中世に於いて眞の商業都市の發達せざる地方にあつて、道路の維持は頗る困難な状態にあつたのが常である。何故ならば道路の發達を要求する者は他の地方の行商人であり、その道路の存在する地方の住民、換言すれば道路の改良、維持を負擔しなければならぬ者は大體に於いて自足自給の經濟を行ふが故に、その必要を感ずることあまり大でなかつたからである。(Sidney and Beatrice Webb, English Local Government; The Story of the King's Highway, 1920, p. 2) この矛盾のために道路は最近に至るまで極めて發達しない状態にあつた。この點に於いては英國とても同様である。

かくの如き困難を如何にして除去するやうになつたか。又如何して除去せざるを得なくなつたか。これ等の問題を明かにすることが第十八世紀に於ける産業革命と道路發達との關係を説明することになると思ふ。故に先づ第十八世紀以前の英國道路の状態について概論して置く必要がある。

二

ロオマが英國を占領する以前にすでに多少の道路の發達を見たことは疑ひない。しかしそれ等は極めて不完全なものであり、時には周圍の土地より低下してゐることもあつた。何れにしても當時の住民たるブリトン人が單に一時的便宜のために作つたものであつて、永久的道路ではなかつた。(U. A. Forbes and A. C. Burnester, *Our Roman Highway*, 1904, p. 34) 故に英國に於ける道路の發達を知らんとするならば、先づ所謂ロオマの大道に始むべきであらう。

英國に於けるロオマの大道を研究する者が從來論ずるところを見れば、中世以來傳へらるゝ所謂四大道路をこれに當て嵌めんとして努力してゐる。四大道路とは(一) Foss 又は Fosse Way (二) Watling Street (三) Icknield Street 又は Ikenild Way (四) Ermine 又は Ermin Street である。Foss Way は Bath から Cirencester, Leamington, Leicester を經て、ロオマ植民都市の一つであつた Lincoln に至つたものである。Watling Street は最も有名なものであり、Dover に發してロンドンに至り、ロンドンから迂曲して Chester と York に至り、そこから Carlisle と Newcastle に支路を分かつてゐた。Ick-

nield Street は Slichester, Dunstable, Newmarket と通じ、Southampton と Norwich とを聯絡するものである。最後の Ermine Street は London から直ちに Lincoln に至り、そこから Doncaster 及び York に至る。これ等の道路はロオマ道路として知られてゐた。(U. S. Leadam, *Trade and Commerce, in "Medieval England"*, p. 609) しかし最近の研究に従へば、ロオマ人の建設したものはこれ等と異なるものゝ如くである。大體ロンドンを中心として作られたものであるらしい。それ等は三つの種類に分かたれる。一つはロンドンから西部に向ひ、Slichester に至る。その間で Winchester, Bath 及び Exeter, Leicester, Gloucester 及び South Wales 等に支線を出してゐる。第二はロンドンから北西に向ふもので、ロオマの古都 Verulam を經て Wroxeter 及び Chester に至る。第三のものはロンドン及び Colchester からそれぞれ Lincoln に至る道路で、第二のものゝ Leicester を通じて結合してゐる。(T. Codrington, *Roman Roads in Britain*, 1918) これ等の何れが正しいかはこのでの問題ではない。要するにロオマ占領時代の英國には殆どその全體に亘つて道路が建設されてゐたことを知れば足りる。

ロオマの大道の目的とするところは前述の如く軍事上の必要である。勿論このために多くの交通及び商業上の利益を得たことは云ふまでもない。(近刊拙著「世界商業史」第一編第七章參照)しかしそれ等は附隨的效果に過ぎないから、一度ロオマ人が撤退するや、英國の道路は全く棄て、顧られなくなつた。實に第十八世紀に至るまで何等系統的な道路政策も行はれなかつたのである。従つて十四世紀間と云ふ永い間に亘つて英國に於ける最良の道路とも云ふべきものは主として前述の諸道路だけであつたのである。(O. Meredith, *Outlines of the Economic History of England*, p. 252)しかし中世紀を通じてそれ等の道路も甚しく破損した。然らば當時の當局者はこの道路の頽廢を全く拱手傍觀してゐたのであらうか。少しくその間の事情を調べて見よう。

三

前述した所謂四大路に關する記事はすでに第十一世紀に現れてゐる。即ちエドワード懺悔王の法令に曰く。

“Alia quam habent iiii. chinini: scilicet Watlingestrete, Fosse, Hikenidestrete, Ermingestrete,

quorū duo in longitudinem regni, alii vero in latitudinem distendantur.” (Ed. C. xii., *Ancient Laws and Institutes of England*, vol. I, p. 447)

續いて道路上の安寧を維持せんがために特殊の罰金を課してゐる。この種の法令はこの以前に於いても、以後に於いても現れてゐるところである。例へば古き例としてはエセルレッド王の“De Institutis Lundonie”の第四條の如き、又その以後の例としてはウイリアム一世の法令の如きである。後者は單に、

“In tribus stratis regis, id est Watlingestrete, Ermingestrete, et Fosse, qui hominem per patriam transeuntem occiderit, vel assultum fecerit, pacem regis infringit.”

と規定し、路上に於ける危害を嚴禁したに過ぎぬ。かくの如き法令が規定されることは一に當時の行路が如何に危険多きものであつたかを示すものである。

しかしウイリアム一世以後、ノルマン王朝の國內統一と共に、この道路維持の政策が漸次に樹立されて來た。主要なる道路は Via Regia 即ち King's Highway である。それ等はヘンリー一世の法制の示すが如く、(Omnes herestrete omnino regis sunt, et omnia qualisowa, i. occidentorum loca, totaliter regis sunt, in soca sua. H. x. 2.) かく

て國王の所屬であつた。しかしこれを維持するのはマナー領主の責任であつた。勿論マナー領主はこの義務を彼等の小作人に負擔せしめた。又都市に於いては市民の負擔するところとなつた。

今さらに進んで第十三世紀以後の道路政策を述ぶる前に、少しく當時の人々の道路に對する觀念を明かにして置く必要がある。第十二世紀第十三世紀、否第十八紀の後に於いてすらそれは具體的な道路を意味しなかつたと思はれる。King's Highway とは國王及びその臣下がその土地を通過する權利を意味した。即ち抽象的なものに過ぎない。道路は單に通過せんがために切開かれた一時的なものに過ぎなかつた。この原始的な意味が如何に近世まで持續されてゐたかは一八三〇年の W. Blannin の演説中、一七九二年の Cumberland の道路について、次ぎの如く述べてゐるのを見ても解る。

“... in the spring of the year the Surveyor used to call on the people to go with him to open the tracks over the common, from which the old tumble-wheel carts of the country had been excluded during the winter; for, in 1792, the principal part of the corn was conveyed to

market on the backs of horses.” (Webb, op. cit. pp. 5-6)

中世を通じて道路に對しかくの如き概念を有してゐたことは道路の改良維持を妨げることに甚だ大であつた。一般に理解を缺ける時、假令一部の爲政者の間にこれが改良策を講ずることあるとしても、その成功は期待し難い。況んやその政策が不完全な場合に於いてをや。

英國に於ける道路に關する法令の變遷を概略次ぎに述べて置かう。比較的纏つた最初の法令は一二八五年エドワード一世の條例であらう。市場都市に至る道路を擴大し、その兩側二百呎は叢林を除去せしめた。盜賊の隱匿することなからしめんがためである。しかし依然として上述せる道路に對する觀念——邪魔物を除去し通過し得るやうにすると云ふ以上に出でない。又それ等の改良を負擔すべきマナーがこれを怠つた時、如何なる手段を採るべきか甚だ曖昧であつた。殊に次ぎの世紀に於いては、國內の紛亂、黒死病流行後の勞働の缺乏、及びエドワード三世の行なつた諸戦争の費用等が原因となつて、道路橋梁の頽廢は一層甚しくなつた。如何に道路の破損が交通を妨げたかは、一三三一年、一三三九年、一三八〇

年に何れも道路不十分のために議員の出席不足となり、議會を休會するの止むなきに至つたのを見ても解る。エドワード三世は一三四四年と一三五三年とにロンドンの附近の道路の修繕、馬及び荷馬車の通行税徴集を命じてゐる。これに習つて地方都市もその附近に *tunpike* を設け、徵税するに至つた。

かくの如き不統一な状態の下に於いて種々なる困難の惹起することは誠に止むを得ない。一四〇六年に多くの州の *scot* が道路修繕のために宗教團體や僧侶に不當な課税を徵發すると云ふ訴へが僧侶側から議會に提出された。この訴願に依れば勿論道路は十分修繕されてゐるにも拘らず、強徵したと云ふのである。國王ヘンリー四世はそれ等の僧侶と好關係を維持してゆく必要があつたので、僧侶を咎めず、却つて官吏のやり過ぎることを責めたのであつた。宗教團體は道路維持に對し未だ法律上の責任を有してゐたわけではなかつたが、從來それ等が多くその任に當つた慣習が存してゐたのである。この場合の如きも罪はむしろ僧侶の方にあつたのであらう。何故ならば道路は決して十分に修理されず、これに關する委員會が屢々開かれてゐたからである。

四

道路橋梁の破損は甚しくなり、政策は不統一で事實混亂の極に達したのであつた。しかし第十六世紀の中頃に近づくと共に、こゝに不完全ながらも一つの統一せる道路政策が樹立さるゝに至つた。そこで今如何してその以前の道路橋梁の維持が困難となつたか、又如何して第十六世紀の中頃に道路政策を行ふ必要を生じたかについて述べよう。

吾人は先づ第十五世紀から第十六世紀にかけての一般の社會的變化を知らなければならぬ。すでに他の場合に於いて屢々述べたやうに當時は英國市民の勃興に際し國民的意識の發達し始めた時である。(拙著「英國資本主義成立史」第三章參照) 他方從來の農業組織の基本をなすマナー制度が破壊された。貨幣制度が急速に進歩を示して來た。かゝる場合從來のマナーに依る道路の維持は不可能になつた。加ふるに多くの僧院も貧しくなり、道路橋梁の維持に努めなくなつた。否努めることが出来なくなつたのである。勿論二三の特志家があつてそれ等の修繕を企てた例は少くない。例へばリチャード二世の時 Sir Robert Knollys や Sir

John de Cobham が Rochester に於けるある木橋を石橋としたり又あるロンドンの alderman が Bishopsgate 外の大通の修繕のために五 marks を Aldgate 外の大通の修繕費を以て百 shillings を遺贈したりしたが如きである。しかしロンドンの如き大都會に於いてはかゝる私人の寄贈を以つて相當道路の修繕を行ひ得たかも知れないが他の地方に於いては不可能である。地方に於ける道路維持が如何に困難であつたか想像するに難くなす。(W. Cunningham, The Growth of English Industry and Commerce, the fifth Ed. vol. I. pp. 450-451) 要するに古き道路維持の慣習は破れて新しい制度の樹立を未だ見ざる時であつた。道路の頽廢は當然なこと、云はなければならぬ。

道路に對し何等の畫策をも有さなくなつたのは單に都市外の道路ばかりではない。都市内の道路に於いても市民は無關心であつた。彼等が道路に對し當時如何なる態度を採つたか一二の例を擧げよう。當時富有な都市であつた Norwich の市場は一五〇七年以前には鋪裝されてゐなかつた。そこで砂を得んがために穴を掘る者が少なく甚だ危険だつたので、終に市長の許可なくして砂を採る

べからずと云ふ命令を出した。(Mrs. J. R. Green, Town Life in the fifteenth Century, 1907, vol. II. p. 31)

さらに吾人に最も多くの興味を感じしめ、又同時に最もよく當時の人々の道路に對する觀念を明かにするものは次ぎの一例である。一四九九年クリスマス前に Leighton Buzzard と呼ぶ一人の手袋商が Aylesbury の市場に出かけた。偶々 Aylesbury の水車主 Richard Boose が水車を修繕する必要を發見し、それに必要な「固め泥」(Rarning clay) を二三の下僕に往來に採りにやつた。そしてこの泥を採るために往來の真中に長さ十呎、幅八呎、深さ八呎の穴をあけてしまつた。その穴は忽ち冬の雨季のことゝて水で一杯になつてゐた。そこへ前述の手袋商は馬に荷をつけて夕暮に通るかゝつた。勿論穴に陥ち込んで人馬共に溺死してしまつた。しかしさらに興味あるのはその判決である。水車主は死刑を求刑された。然るに法廷は彼が何等惡意あつてなしたことでないこと、及びその泥が實際に水車の修繕に必要であり、又その往來以外に於いて近所で求め得るところを知らなかつたこと、これ等の理由から彼は無罪とされたことである。(Green, op. cit. pp. 31-2) し

かしかくの如き犠牲者を出した後、流石の當局も次ぎの如き布告を出す必要を感じたのである。即ち

“Also that no man fro hensfurth digge cley uppon Cheylesmore Grene nor in the high-veye betwixt Somerlesve butis and Spon market, upon the peyn of xi d.” (The Coventry Leet Book, E. E. T. S., p. 338. G. G. Coulton, Social Life in Britain, p. 427 より引用)。

Tudor 王朝の中央集権的統一政策がかゝる状態を無視すべき筈がない。殊にバラ戦争後や、國內の商業が恢復すると共に、これが規定を必要とするに至つた。しかし未だ直ちに全國一般に同一規定を設け得るほどの準備は出来てゐなかつた。先づ一五二三年にケントの森林地帯に新道路の建設を地主に奨励する一法令が通過した。この法令はさらに二年の後サセックスにも適用された。一五三〇年には橋梁に關する一般法令が發布された。この法令に依つて治安判事は修復の責任者が疑はしい場合にはその橋梁及び橋の兩側三百呎内の道路の修繕のためにその範圍内の都市及び地方の住民に課税する權力を與へられた。又その地方の長官はその以後それ等の維持を監視することを委任された。チエスタア

に於いては一五四五年の法令に依り、同市に至る諸道路の二哩半の間だけに對し、永久的な道路監督を設置した。一五三三年、一五三四年、一五四〇年、一五四三年の四回、ロンドン及ウエストミンスター並びにその附近の道路を舗装すべき法令が發布されてゐるが、その前文には何れも道路の危険と障害とを力説してゐる。終に一五五五年に一五三〇年の橋梁法に習つて、道路に關する一般的な法令を制定した。その骨子は Easter に二人の道路監督を各數區に於いて選出し、又教區民は道路の修繕及び維持のために眞夏前に四日の勞働を提供すると云ふのである。その後に出たエリザベス朝の條例は要するにこれを擴充したものに外ならぬ。(Leadam, op. cit., p. 611) かくして始めて英國に於いて道路に關する特別の制度が出来たと云つても差支ないのである。しかしこの制度も又他のチユドル王朝の制度と同じ缺陷を有してゐた。今それを述ぶる前に當時の状態を略述して置かう。

五

道路の必要を痛感し、これに多くの注意を拂ひ始めたのもこの頃からであつた。

地圖や旅行記の公刊され出したのも同じくこの頃である。Christopher Saxton は Privy Council の保護の下に、一五七四年と一五七九年との間に、イングランドとウェルズとのすべての州を細心に測量した。それ等の地圖は直ちに公刊された。又一五七七年には William Harrison はその著 "Description of England" を發表した。その中にはイングランドとスコットランドの公道 (the common way) の表を掲げ、主要なる都市間の道路及び距離を示してゐる。他方外國人の渡來が漸く頻繁になつて來たので、それ等の者のために作られた案内書も現れるやうになつた。佛蘭西人 Guillaume Paradin がラテン語で著述した "Angliae descriptionis compendium" は一五四五年に現れ、同じく佛蘭西のある旅行者に依つて一五七九年に "La Guide des Chemins d'Angleterre" なる一書が作られたが如きである。

當時の道路の主要なるものを見ると、大なるものはすべて勿論ロンドンを中心としてゐるが、又多く海外に出づる要港と聯絡するものであつたことは注意すべきであらう。その重なるものは四つあつた。即ちロンドンから Dover, Bristol, Chester, Berwick-on-Tweed の各々に至る線である。Dover に至るものは大陸との往復に最も重要なものであることは云ふまでもなう。即ち Gravesend, Rochester, Sittingbourne 及び Canterbury を通過する。第二の Bristol に至るものはアイルランドの南部に渡る要路で、Reading, Marlborough, Chippenham を經つる。第三の Chester は Dublin 行の船舶の發するところ、ロンドンから Barnet, St. Albans, Dunstable, Stony Stratford, Coventry 等を經つ至る。最後のものは北部に通ずる大路で、Huntingdon, Grantham, Doncaster, York, Durham, Newcastle を通過して Berwick-on-Tweed に到達してゐた。

以上の主要路の外に、重要な脇往還を挙げれば、Carlisle から南方に走つて Lichfield に於いて Chester Road 即ち第三者のものに合するものがあつた。この途は Lancaster, Wigan, Warrington, Newcastle-under-Lyme を經つてゐた。しかし Lancaster から北方に延び、Kendal, Grasmere を經、Dunmail Raies を越え、Keswick を通過する途が荷馬を通じ得る唯一の途であつた。(Charles Hughes, Land Travel, in "Shakespeare's England," vol. I, p. 199) かくの如き状態であつて、道路そのものはあまり改善されてゐなかつた。

これ等の主要道路を走る最も速力ある交通機關は驛遞馬車であつた。早く一

五一七年に Governor of the King's Posts の任命を見たが、これが永久的制度となつたは一五七二年 Thomas Randolph の驛遞局長となつた後である。その後漸次に改良されたのである。エリザベス朝に於いては勿論公の通信にのみ限られたのであるが、私人がその馬を利用することが出来た。公の仕事には一哩につき二片半に公定されてゐたが、私人は一哩三片を徴せられ、又馬を驛から驛へ持ち歸る postboy に六片を拂つた。その速力は道路がよい状態であつたならば一時間十哩であつた。従つて七十哩から百五十哩の距離に大體一日を必要とした。(Hughes, *ibid.*, p. 201) しかしこれ等はあらゆる條件がよかつた場合である。全體としてその頃の道路はあまり改善されてゐなかつたから、多くの場合交通にはより多くの時間を必要とした。

何故にチュドル朝の道路政策は失敗したか。古いすでに崩潰しかけてゐた教區制度を利用せんとしたことがその一つの理由である。又全體を監督する完全な機關の存在しなかつたことが他の一つの理由である。要するにチュドル王朝の爲政者が新しき國民的統治に十分なる理解を缺いてゐたからである。かの勞

働者を取締まらんとして古いギルドの制度を援用したのと等しい失敗である。加ふるにその煩雜なる勞力徵集の制度は徒らに道路に對し何等理解なき勞働者を集合せしむるに過ぎず、彼等の素人的勞力は全く無益な、否時には有害なものとさへなつた。完全なる道路の建設は到底行ふことが出来なかつたのである。今その實例を少しく擧げて置かう。

六

すでに述べたやうに各數區に於いて二人の道路監督が選ばれる。道路監督の稱呼は甚だ區々としてゐる。Overseers of Highway, Supervisors of the Highways, Waymen, Waywardens, Boonmasters, Stonewardens, Stonemen 等と呼ばれてゐた。この役目は勿論一般に歓迎されず、従つて又權威ある者はこれに従事しなかつた。何故ならば道路監督には煩雜な義務が附隨してゐたからである。道路監督に任命さるゝや、先づ前任者から "highway money" の殘餘を受取り、道路費勘定を決定し、十分な豫算を作らなければならぬ。すべての道路、水路、橋梁の状態を取調べ、治安判事に報告しなければならなかつた。その外一切の道路上の細い警察的取締を命ぜられて

ゐた。殊に最も嫌はしいことはその隣人の違反者を一々治安判事に報告する義務があつた。その上もしこれ等の義務を少しでも怠れば各違反に對し四十志の罰金に處せられた。然るに彼等の監督の任に當るべき治安判事の責任は極めて曖昧であり、かつ容易にこれを避けることが出来た。(Webb, op. cit. pp. 15-18)

かくの如き勞力提供の方法が如何に拙劣な手段であつたかは幾多の實例に依つて示されてゐる。富者はこれを逃避し、貧者はこれを利用して怠けたり、あるひはその時間に自家の用を足したりしてゐた。前述の William Harrison の "Description of England" には次ぎのやうな記事がある。

"... the rich do so cancel their portions and the poor so loiter in their labours, that of all the six, scarcely two good days' work are performed. ... Sometimes, also, these days' works are not employed upon those ways that lead from market to market, but each Surveyor amendeth such byplots and lanes as seem best for his own commodity and more easy passage into his fields and pastures."

そればかりではなく、それ等の勞働者が自ら "Kings Highwaymen" と稱し往來の者に物を乞をしてゐた。實に彼等は交通の大なる妨害となつたのである。(Webb, op. cit., pp. 289) この強制的勞働徵集制度が技術的方面に於いても道路の發達を妨げてゐたにも拘らず、英國に於いては永く一八三五年に至るまで残存したゐた。

しかし上述の如く勞働徵集制度が事實上効果がなかつたのであるから、當然違つた方法が考へらるゝに至つた。即ち通行税徵集の古い工夫の復活である。道路を使用する者からその修繕費を取立てるのが最も合理的であると云ふことは甚だ容易に考へられるからである。この原則から主要なる道路に關を設け、通行税を徵集する法令が一六六三年チャールズ二世の時、最初の Turnpike Act として發布され、その後ジョージ一世、ジョージ三世の時に多く發布された。そして他方道路を破損するやうな重量の多い車や構造の不完全な車を取締つた。その結果としてある程度の改良がなされたことは否定することが出来なう。一七二七年ジョージ一世の時に著された Daniel Defoe の "Tour through the whole Island of Great Britain" に次ぎの如き記述がある。

"These Roads were formerly deep, in time of Floods dangerous, and at the other times, in

Winter, scarce passable; they are now so firm, so safe, so easy to Travellers, and Carriages as well as Cattle, that no Road in England can yet be said to Equal them; this was first done by the help of a Turnpike, set up by Act of Parliament, about the year 1697, at a Village near Ingerstone." (G. D. H. Cole 版第二卷五二一頁)。

しかしかくの如き方法を以つてなせる結果としてよき道路とあしき道路との差は益々甚しくなつた。そして多くの道路は依然として慘澹たる状態にあつた。Henry Homer はアン女王の頃の道路の現状及び交通の困難とその時代に於ける英國の國勢の後れてゐる一の原因と見做してゐる。

"The Trade of the Kingdom languished under these Impediments. Few people cared to encounter the Difficulties, which attended the Conveyance of Goods from the Places where they were manufactured, to the Markets, where they were to be disposed of. And those, who undertook this Business, were only enabled to carry it on in the Wintry-Season on Horseback, or, if in Carriages by winding Deviations from the regular Tracks, which the open country afforded them an Opportunity of making. Thus the very same Cause, which was injurious to Trade,

laid waste also a considerable Part of our Lands. The natural Produce of the Country was with Difficulty circulated to supply the Necessities of those Counties and trading Towns, which wanted, and to dispose of the superfluity of others which abounded. Except in a few Summer-Months, it was an almost impracticable Attempt to carry very considerable Quantities of it to remote Places. Hence the Consumption of the Growth of Grain as well as of the inexhaustible Stores of Fuel, which Nature has lavished upon particular Parts of our Island, was limited to the Neighbourhood of those Places which produced them; and made them, comparatively speaking, of little value to what they would have been, had the Participation of them been more enlarged." (An Enquiry into the Means of Preserving the Publick Roads, 1767, p. 4, Cunningham, op. cit. vol. II. part. I, p. 539 より引用)。

Henry Homer のこの言葉はある意味に於いて正しかつた。道路の發達してゐなかつたことが確かに國內の産業の發展を妨げたに相違ない。殊に通行税のあるものはかなり高かつた。Defoeの擧げた前掲の Ingerstone の如きは最高のものではあつたらうが、二輪馬車八ペンス、四輪馬車六ペンス、荷車十二ペンスを徴した。

(Defoe, op. cit. vol. I. p. 521.) かくの如きは國內の交通を妨げたに違ひない。又 Arthur Young が指摘してゐるが如く、"I found all the sensible people attributed the dearthness of their country to the turnpike roads; and reason speaks the truth of their opinion." (A Six Weeks Tour, through the Southern Counties of England and Wales. The Second Edition, Corrected and Enlarged, 1769, p. 317) は蓋し事實であつたらう。しかし道路の發達が比較的後れたことについては、むしろ他の理由の存在してゐたことを看過し得ないであらう。

七

英國の道路の發達が著しく後れた他の原由とも云ふべきものは、すでに Paul Mantoux が指摘してゐるやうに、沿岸航行が比較的發達してゐたことである。(The Industrial Revolution in the Eighteenth Century, translated by Marjorie Vernon, 1928, p. 115) 英國は島國である。加ふるにその沿岸は港灣に富む。早くから沿岸航路が發展してゐた。ことに少しくその發達の概略を記して置かう。

勿論ロオマ人の侵入する(紀元前五五年)以前に於いては何等見るべきものもなし。しかしすでに早くもロオマ人の占領せる時代、又これに續く所謂 Pax Romana の時代に於いては、沿岸航路は著しい發展を示してゐる。その最大なるものは London, Southampton, Richborough であり、これに次ぐものとして、Sandwich, Bristol, Chester, Winchelsea, Rochester, Portsmouth, Grimsby, Norwich, York, Cambridge, Lincoln 等が擧げられる。當時の船舶は極めて小さいものであり、従つてことに擧げた York, Cambridge, Lincoln の如きが海運に従事し得たのである。間もなく、喫水が深くなるを共に、これ等に代つて Hull, Lynn, Boston 等が發達するやうになつた。(Alfred Read, The Coast-wise Trade of the United Kingdom, 1925, pp. 10-11)

ノルマン人に征服された後、史上最も著名なるは所謂 Cinque Ports である。本來これを形成した都市は Hastings, Romney, Hythe, Dover, Sandwich の五港で、"Ancient Towns" と呼ばれてゐる。後にこれに Winchelsea と Rye その他の都市が漸次に加した。これ等は未だ海軍の常備組織のなかつた頃、國王を援助し、その代償として種々なる特權を得てゐたのである。即ちそれ等は十五日間五十七艘の船舶を國王に提供する義務を負担したのである。しかし Cinque Ports はエドワード一世

から特許狀を得る以前、即ちノルマン人が英國を征服する前からすでに商港として大なる發展をなしてゐたことは、その特許狀にエドワード懺悔王時代の状態を記述せるを以つて推測することが出来る。(S. Jeake, *Charters of the Cinque Ports*, p. 23) かくの如くこれ等の諸港が早くから隆盛になつたことは、國內に於ける交通運輸を援助した證據と見るよりも、むしろ大陸との交渉に依つて起つたものであるから、對外的活動と見做すべきであらう。しかしその國內に於ける運輸を援助したことも否定し得ないであらう。これ等の南部の諸港が北方の Newcastle その他の諸港と船舶を往來してゐたことは明かであるからである。

しかし當時すでに多くの諸港が發達したこと、又それ等が多く沿岸航行の中心であつたことを知れば、中世に於ける運輸交通が他の多くの島國と同様、英國に於いても陸上よりも海上に依頼してゐたことが明かにならう。エドワード一世の時の主要なる港を挙げれば、上述の Cinque Ports 以外に次ぎの如きものがある。即ち Faversham, Shoreham, Seaford, Portsmouth, Southampton, Dartmouth, Lymington, Weymouth, Poole, Humble, Lyme, Sidmouth, Chichester, Teignmouth, Frome, Fowey, Looe, Bodmin, Ware-

ham, Falmouth, Bristol, Haverford West, Carnarvon, Caermarthen, Dandfradanour, Conway, Chester, Bridgewater, Cardiff, Oystermouth, Rochester, Gravesend, Northfleet, London, Harwich, Ipswich, Dunwich, Orford, Yarmouth, Blackney, Lynn, Boston, Wainfleet, Saltfleet, Grimsby, Hull, Ravensbury, Scarborough, Tynemouth, Newcastle-on-Tyne, Berwick-upon-Tweed, Dunbar, Whitehaven, Carlisle, Lancaster, Burry Port, Hayle, Padstow, Milford Haven 等である。(Read, *op. cit.*, pp. 17-18) これ等の地名を地圖上に檢すれば、自ら沿岸都市と河川の利用とが如何に一般に行き互つてゐたかを知ることが出来る。その運輸の最も著名なるものを挙げれば、石炭が Newcastle-on-Tyne から London に海上齎され、sea-coal と呼ばれてゐたこと、又スコットランドの家畜類が同じく海上 Norfolk に運ばれてゐた。(Mantoux, *op. cit.*, p. 115) その外 Bristol が Avon 河畔に發達し、西部に於ける貿易港として英國第二の地位を占め、隆盛を極め、又 Gloucester, Worcester が Severn 河畔に發達した如き例は枚擧に遑まがない。所謂商業都市と稱せらるべきものゝ大部分が河又は海邊の港灣であつた。(E. Lipson, *An Introduction to the Economic History*, 1920, pp. 167-168)

かくの如き状態は中世に於いては決して珍しからぬことである。唯英國に於

いては遠く内部まで航行し得る河川が少くなく、良港良灣が多い自然的状態が一層この趨勢を大ならしめたのである。従つてそれだけ國內の道路の發達は等閑に附せられたのである。

中央政府が國內の道路の統一に對し特別の注意を惹起するに至つたのは一七四五年の後であつた。しかもそれは何等經濟的理由からではなかつた。全く他の理由に基くものである。即ち同年 Charles Edward Stuart が數名の者と共にスコットランドに上陸したに拘らず、次第に勢力を得、終に Derby を陥落せしむるに至つたのは、全く道路の不完全なるため、急速に動因することが出来なかつたからである。この偶然なる一事件は英國政府をして痛切に道路の必要を感じしめたのである。英國はすでにチユドル王朝を経て、中央集權の實を擧げてゐた。加ふるに對外的發展はその國民的自覺を高めつゝあつた。國民は一つの團結せる國民でなければならぬ。最早何時までも封建的割據主義を續けてゆくことは出来なす。一國は全體としての聯絡を必要とする。この一般的背景は Pretender, Charles Edward の事件に依つて一層具體化されたのである。

八

以上述べて來たところに依つて英國に於ける道路の發展が何が故に遅々として進まなかつたかを明かにし得たと思ふ。一方道路そのもの、行政制度に大なる缺陷があつたと共に、他方水上の運輸交通の發達が道路の改善を妨げたのであつた。そして今や第十八世紀の後半に至り、産業革命の勃發せんとするに際し、道路は未だ甚だ不完全な状態にあつた。一七四八年の事件以來著しい道路の改良策が行はれたことは事實である。一七四八年に百六十に過ぎなかつた Turnpike Trusts が一七六〇年には五百三十に上つたことを以つてしてもその一般が視はれる。(Mantoux, op. cit., p. 118 n.) しかし所謂産業革命の開始期とせらるゝ一七六〇年以後に於いても多くの道路は依然として改善されてゐなかつた。

當時の旅行者であり、かつ鋭敏なる觀察眼を有せる Arthur Young は次ぎの如く記述してゐる。

"I chiefly travelled upon turnpikes; of all which, that from Salisbury, . . . is, without exception, the finest I ever saw. . . . To conclude whole, it is everywhere broad enough for three

carriages to pass each other; and lying in straight lines, with an even edge of grass the whole way, it has more the appearance of an elegant gravel walk, than of an high road.

"Next to this uncommon road, the great north one to Burnet, I think, must be ranked. . . . As to all the rest, it is a prostitution of language to call them turnpikes; . . ." (op. cit., pp. 305-6)

その最も善しきもの程については道路の善きもの程に値するものではない。

"For ponds of liquid dirt, and a scattering of loose frints, just sufficient to lame every horse that moves near them, with the addition of cutting vile grips across the road, under pretence of letting water off, but without the effect, all together render, at least, 12 out of these 16 miles, as infamous a turnpike as ever was travelled." (ibid., pp. 306-7)

Turnpike Road としてすでに然り。その他の側道の如きは殆ど論ずる必要もなしであらう。故にヤンズが Earl of Holderness の領地を過る偶々その道路のよさをを見るや、最大級の讚辭を呈してゐる。

"But one uncommon circumstance should not be forget: It is a true magnificence: All the

by-roads through his lordship's estate are admirably good, superior to most turnpikes, and all done at his own expence. Too much cannot be said in praise of such a conduct: It is noble. (A Six Months Tour through the North of England, 1770, vol. II. p. 271)

これ以上よくに當時の道路について記述する必要はないであらう。要するに産業革命を惹起せる頃の英國の道路は未だ甚しく改善されたものであつたと云ふことは出来ない。然るに今や急激に道路の改善を必要とするに至つた。それは單に上述せる軍事上の目的から治者階級が必要とした如きものではない。社會全體がその經濟的發展から必然的に要求するに至つたものである。その必然性は遙かに強かつた。

第十六世紀の中頃から道路の使用は漸く頻繁になり始め、チユドル王朝の爲政者をしてこれが改善に注意を向けしめたことは、すでに述べたるが如くであるが、第十八世紀の中頃以後、即ち産業革命の惹起せる頃より一層甚しくなつた。單にその交通の頻繁になつたばかりでなく、交通者の種類に著しい變化が生じた。従來は多く徒歩に過ぎなかつた者が馬を使用し、さらに馬車となり、荷馬は進んで荷

馬車となつた。かくて道路はその質の改善をも促がさるゝに至つた。かくの如き發展が第十六世紀以後、外國貿易の發達、首府ロンドンの發展、地方製造業中心地の發生、その他對外商業の増進と産業革命とに伴ふ種々なる社會的變化に依つて漸次に強められて來たのである。(Webb, op. cit., pp. 62 ff.) 第十八世紀の後半に至れば産業革命の結果、原料の産地と工場地とを聯絡する必要、商品の配分、勞働者の移動等が道路の完成を益々必要としたのである。前掲せる Homer が當時すでに述べてゐるが如く、*“There never was a more astonishing Revolution accomplished in the Internal System of any Country than has been within the Compass of a few years in that of England. The Carriage of Grain, Coals, Merchandize, etc., is in general conducted with little more than half the Number of Horses with which it formerly was. Journeys of Business are performed with more than double Expedition. Improvements in Agriculture keep pace with those of Trade. Everything wears the Face of Dispatch; every Article of our Produce becomes more valuable; and the Hinge, upon which all these movement turn, is the Reformation which has been made in our Publick Roads.”* (op. cit. p. 4).

急促なる經濟的發展の必然的結果は急激なる道路の改善を必要とし、Homer に依れば一七六〇年から一七七四年の間に議會は道路の維持及び改善のために四百五十二以上の法令を發布したにも拘らず、(Ibid. p. 8) 道路はあまり改善されなかつた。道路税の巨額の費用は空しく消えてしまつた。當然何故に改善されないのでかと云ふ疑問が當時の人々の念頭に浮んだであらう。必要は發明を生む。こゝに英國の道路發達史上に一大革命を生じたのである。

九

自然科学の研究が各方面に成功し始めた時、道路改良の方面にもこれが應用を考へつくことは最も自然である。從來の道路の建設は比較的大きな石を下に敷き、その上に砂利を蒲鉾形に詰めて水はけをつけたに過ぎなかつた。要するに單に路上に水溜りの出來ないやうにしたのが最上の道路であつた。Turnpikes の改良と雖もこれ以上に出たのではない。かくの如き方法が少しも道路を永久的に改良しないことは、我々日本人の最もよく經驗するところである。時には益々危険な状態に導くことさへある。こゝに於いて當然自然科学的方法に基き何等か

の改良策を講じなければならなかつた。

第十八世紀末、否第十九世紀の始めに於いても英國の道路は改善されてなかつた。一八〇六年から一八三〇年に亙る下院の多くの道路委員會では次第に改良の必要が高調されるに至つた。一八一九年の下院の特別委員會に於いて Telford はインブランドとスコットランドとを比較した後に、次ぎの如く述べてゐる。

“They are in general very defective both as to their direction and inclination; they are frequently carried over hills, which might be avoided by passing along the adjacent valleys..... there has been no attention paid to constructing good and solid foundations; the materials, whether consisting of gravel or stones, have seldom been sufficiently selected and arranged; and they lie so promiscuously upon the roads as to render it inconvenient to travel upon them..... The shape of the roads, or cross section of the surface, is frequently hollow in the middle; the sides incumbered with great banks of road dirt, which have accumulated in some places to the height of six, seven, or eight feet; these prevent the water from falling into the side drains; they also throw a considerable shade upon the road, and are gross and unpardonable nuisances.

The materials, instead of being cleaned of the mud and soil with which they are mixed in their native state, are laid promiscuously upon the road.” (Edwin A. Pratt, A History of Inland Transport and Communication in England, 1912, pp. 100-101. より引用)

かくしてこの改革を成就した者は上述せる Thomas Telford と John Louton Macadam とである。しかしその先驅者として Manton の所謂 “this curious group of men” の一人である John Metcalf を逸してはならぬ。彼は一七一七年ヨオクシヤアの一小都會 Knaresborough に生まれ、僅か六才の時に全然失明してしまつた。それにも拘らず、彼は大膽にあらゆる方面に活躍した。胡弓ひき、兵士、行商人、魚屋、馬賣り、御者等全く盲人とは思はれぬやうな職業にさへ従事した。彼がそれ等の職業に従事して徘徊してゐた地方は Humber 河と Mersey 河との間であつた。このところこそ道路問題の解決を最も緊急とした地方であつた。Pennine 丘陵の高い沼澤地方を通る道路は兩河の兩側の交通機關として甚だ不十分な地方であつた。かくの如き自然の事實が終に John Metcalf をして道路建設者たらしめたのであつた。

彼の行なつた改良策は決して新しいものではなかつた。唯彼は沼澤地を通過

するため、その底を固め、表面を安定にする比較的安價な方法を案出したに過ぎなかつた。彼が建設した道路は Yorkshire, Lancashire, Derbyshire, Cheshire に亘つてゐた。Metcalfe の如き一個人が、假令多くの天賦の才能を以つて恵まれてゐたとしても、かくの如き事業を完成し得たことは、全く Webb の云ふが如く、税道制度の利益の一つであらう。(Webb, op. cit., p. 154; Pratt, op. cit., pp. 99-100; Martoux, op. cit., pp. 119-120)

しかし英國全體によい道路が行渡るやうになるには、Telford 及び Macadam の力を待たなければならなかつた。Telford は Dumfriesshire の Eskdale の一羊飼の子として一七五七年に生まれた。石工の徒弟としてその生涯を始めたが、終に土木技師として社會に大なる貢獻をなしたのである。

彼の改良法は先づ不必要な坂路を避けるために、出来る限り丘陵を眞すぐに切開いた。路面を四時から七時ぐらゐの堅い石で手を以つて詰め、石の廣い方を底として、間隙には小石を詰め、かくして底を十分に堅めた後、石の碎片を一時ぐらゐの砂利と混淆し、それを表面に敷き詰めた。この上下兩方の間に水の侵蝕す

るのを避けるために、約百ヤード毎に路を横斷して溝を作つた。Telford のこの方は確かに道路の改善には役立つた。しかしこれをなすのには極めて注意深くなければならず、又材料も多くかかり、入費が少なからず必要であつた。彼は High-land に於いて九百二十哩の道路と千百十七の橋梁を建設し、(Glasgow, Cumberland (Dunbarton), Carlisle 間に百五十哩の道路を作つた。(Pratt, op. cit., p. 101, 100)

しかし Telford のなした仕事の一例としては Holyhead Road の完成を挙げなければならぬ。London から Shrewsbury に至る途は悪道路の一つであつた。全線百九十四哩が二十三以上の別個の税道組合 (Turnpike Trusts) から成立つてゐた。それ等は Telford 等の委員會から何等の制肘をも受けてゐなかつたのであるが、後に相談の結果大部分が彼の改良策を受入れた。又彼は自身道路を檢閲して歩き、注意告勸誘に努めてゐた。かくしてその他 Holyhead に至る道路に對して彼は政府をして積極的態度を採らせ、大いに改良するところあつた。この Telford の努力並びに彼を援助し議會方面の斡旋に努めた Sir Henry Parnell の熱心は終に London から Holyhead に至る道路を完成せしめた。勿論フランス人、スウィッツル人又はノール

ウエ人の技師が行なつたよりは拙劣であつたかも知れないが、兎に角一八三〇年に於いて“an example of road-making on perfect principles.” “the most perfect road-making that has ever been attempted in any country.” の典型を示したところに彼の最大なる功績を認めなければならぬ。(Webb, op. cit., pp. 168-170)

John Loudon Macadam の場合は、Telford とはその生涯の異なるが如く、その事業も異なつてゐた。彼は Telford よりも一年早く一七五六年に Ayrshire に生まれた。十四才の時、伯父に従つて New York に渡り、商人として成功し、一七八三年にスコットランドに歸り、Sauchie に土地を求めた。彼の名が道路改良と結びつけられ、有名となつたのは一八一〇年の後であるが、一七八五年に早くもこの方面に熱心に注意し始めてゐた。彼の言葉を以つてすれば、道路は “perhaps the most important branch of our domestic economy” であつた。かくてスコットランドに於いて新道路の開設をなし、又彼自身道路委員の一人となつた。彼は又イングリランド及びスコットランドを系統的に旅行し、その道路を検し、一八一四年には三萬哩を突破するに至つた。(Pratt, op. cit., pp. 101-102)

彼の名聲は一八一〇年頃から著しく現れて來た。彼の道路建設の經驗及び旅行に依る觀察を基礎として、同年以後幾つかの著作や報告を刊行してゐる。“Observations on the Highways of the Kingdom” (1811). & “Remarks on the Present System of Roadmaking” (1820) 等がその主なるものである。

Macadam の道路技術に關する功績は一八一五年に安價に作り得る方法を發見し、Telford の入費のかゝる缺陷を救済した點にある。即ち彼の理想としたところは、單に自然の道路の障害を除去することではなかつた。“an artificial flooring, forming a strong, smooth, solid surface, at once capable of carrying great weight, and over which carriages may pass without meeting any impediment.” を建設するにあつた。この目的に應ぜんがために、彼は花崗岩の多角形の細片をつき固めて一種のコンクリートを作る方法を案出したのであつた。

しかし彼が特に優れてゐたのは道路建設の技術的方面ではなかつた。むしろその行政方面に關する彼の意見にあつた。彼は素人の道路建設の援助を無用として斥け、又所謂慈善的行動の價値をも甚だ低く評價した。“Gratuitous services are

ever temporary and local; they are dependent on the residence and life of the party; and have always disappointed expectation. Skill and executive labour must be adequately paid for if expected to be constantly and usefully exerted; and, if so exerted, the price is no consideration when compared with the advantage to the public." その勞働者を雇用する方面についても彼の意見は達せざる以前に於ける遺物に過ぎずとして拒んだ。貧民雇用の如きも、教區救済のためにも、又道路改良のためにも、共に不十分なものとして斥けた。彼は道路改良のためには能率のある健全なる勞働者を雇ひ、最上の道具を使用せしむべきことを主張した。又賃銀の如きも一定の出來高賃銀表に依りその市場價格を給すべきであるとした。又道路を監督する "milenen" を任命し、各自一哩の道路の責任を負はせようと欲した。

Macadam は道路の維持について地方政府に一任することには反對であつた。地方政府は中央の指揮監督がなければ能率を擧げ得ないと見たからである。しかし Turnpike Trusts に對してはむしろ賛意を表してゐた。但し毎年その收支を報

告せしむることは絶對に必要であると論斷してゐる。(Webb, op. cit. pp. 172-174)

以上が Macadam の意見の大要である。これを見ても彼の意見が著しく近代的であることに氣がつくであらう。勿論當時の人々が直ちに彼の意見を受入れ得るほど進歩してはゐなかつた。しかし一八二七年には General surveyor of the Road として四百磅の年俸を受け、又公衆からは非常な恩人と見做されるやうになつた。

一〇

吾人は以上英國に於ける道路の發達を論じて、大體第十九世紀の中頃にまで及んだ。これ以上その以後の状態について論ずる餘裕がない。英國は産業革命が起り、工場制度の發達する前後まで、よき道路を有してゐなかつた。然るに産業革命に基く經濟的必要に迫られるや、急速なる發展を成就し、近世道路の基礎を作り上げた。しかも道路に於いては先進國であつたフランスその他の大陸諸國のそれを模倣したのではなく、全く獨自に自國の道路を研究し、これに適する改良策を講じたのであつた。かくの如きは明かに英國人の獨創力の強きことを語るものであらう。しかし他方急速なる産業革命の發展が彼等をして直ちに實際的改良

に従事せしめた點も考慮に入れなければならない。又 Mantoux の云ふが如く、この改良に従事した人々は、"the incarnation of the practical empiricism of the English people." (op. cit., p. 119) であつたのである。

産業的改新と交通機關の發達とが相互的であることは極めて明瞭なる事實であるが、英國に於ける道路の發達を見る時、その技術的方面に於いても、又行政的方面に於いても、他の發展よりも一步後れてゐたことを認めざるを得ない。この點に於いても交通機關の發達は先づ改良する要求が起つて生ずるものであると云ひ得るであらう。殊に道路の如き、如何なる悪道路と雖も、ある程度までは用を足すことが出来る。しかもこれが改良には甚だ大仕掛であることを要する。この種の改革は常に後れがちである。

この第十七、八世紀に生じた道路に關するものと同じ問題が第二十世紀の今日に於いても起つてゐる。Webb はその著の序文に次ぎの如く云ふ。

"The advent on the roads of the automobile and the motor omnibus is producing effects, both on public opinion and on administration, which are curiously parallel to those produced,

three centuries ago, by the coming in of the carriage and the waggon. The New Users of the roads in the seventeenth and eighteenth centuries, whose aggressions on the pedestrians and on the road surface were made the subject of persistent complaint in their day, are now themselves resenting the quite analogous aggressions of the New Users of the roads in the twentieth century. A hundred years ago, the country was saved by Telford and Macadam. We do not find ourselves able to foretell the name of our twentieth-century deliverer, nor even the message that he will bring, or the office that he will hold!" (op. cit. p. v).

今日に於いても道路の問題は實際上一步を後れてゐる形にある。第十五世紀に於いて道路上の水溜りで人馬が溺死した話を笑ひ得る吾人は、果して何世紀かの後、路上で轢死する事實を笑はれずにすむであらうか。今日新聞紙上に報ずる交通事故は全く道路行政並びに道路そのもの、缺陷から生ずるものでないとは云ひ得ないであらう。殊に我國の如きに於いては、英國の第十八世紀と第二十世紀とを同時に經驗しつゝあるために、それ等の犠牲者も一層多く、特に道路の改良については一般に留意する必要があるであらう。道路の發達が他の方面よりも常に後

れてゐるためにその犠牲者は蓋し少からざるものがあつたからであらう。産業革命と交通機關の發達を明白にするためには次ぎに運河の發達を見なければならぬ。又 Turnpike 制度が次第に衰頽して來たのは鐵道の發達して來た以後である。何故に Turnpike が衰頽したかについても論ずる必要があるが、こゝでは産業革命の發展と道路の改良とを主とするが故に、一八三〇年以降の問題は暫くこれを他の機會に保留して置く。

(昭和四年九月十五日稿)

『全國勞働組合』の崩壊と 一八七三年の恐慌

園 乾 治

目次

- 一 一八六九年の勞働會議とマサチューセッツ州の政治運動
 - 二 一八七〇年及び其後の勞働會議
 - 三 一八六五年より一八七三年の恐慌に至る迄の産業狀態概観
- 以上

一 一八六九年の勞働會議とマサチューセッツ州の政治運動
 勞働會議は一八六六年ボルティモアに於ける會合を其第一回とするのであるが、爾來毎年會合し、一八六九年八月十六日フィラデルフィアに於て其第四回の會合を催した。(勞働會議の成立事情并に其第一回より第三回に至る會合に就て