

# 研究

## フランス道路法制史(二)

武若時一郎



### 緒言

有史以來、フランスに於いてなし遂げられた道路事業の偉大さを知るには、長き考察は必要でない。

要するに、廣い沼や深い河を横斷し、険しい嶺を連結して、小さな村や聚落に至るまで、交通を容易ならしめてゐるところの、車の通ずる無数の道路を築造するために要した努力と智能とを想像すれば足りる。

光輝あるフランスの道路事業については、まづ第一に、

ローマ人の功績を擧げなければならない。由來、ローマ人は極めて理論的であつて、幾多の道路工事を遺したが、不幸にしてその大部分は、蠻夷時代に於いて荒廢に歸せしめられた。然し、今日猶ほ、その遺趾の中に残つてゐる大膽な着想と頑丈さとは、見る人をして驚異の眼を瞪らしめるのである。

然し、外國から羨望せられ、またフランス自身も今日まで誇として來た道路網の素晴らしさについては、その功績を、特に近代の道路技術者の實力と精進とに歸せしめなけ

ればならない。

太古、バルチック海の琥珀商人によつて既に知られてゐたといふ、地中海よりリヨン、ラーム又はストラスブルを經由して北海に至る貿易幹線路は、その後幾多の變遷を経て、今猶ほ現存してゐるのである。カルタゴの名將ハンニバルによつて踏み蹂られ、またその後、ローマの軍隊、十字軍、チャールス八世の鐵砲隊、ナポレオンの親衛兵、また極く最近には、世界大戰當時に新兵達によつて踏み固められた、スペインよりジュネーヴル山を越えてイタリーに至る幹線道路も、依然として儼存してゐるのである。これら以外にも、古い沿革を有する道路で、フランス史上の大事件を目撃して來たものが少くない。記念碑は、幾世紀も雨露に曝されてゐる裡に、甕では千々に碎けてゆく。道路こそは、數千星霜を闊しながら、儼存し、依然としてその使命を全ふし、如何なる生活上の必要のためにも、如何なる神秘的な目的のためにも、また戰時といはず平時といはず、人類相互間の交通を助けてゐるのである。

實に道路こそ、古人のいみじくもいひけるが如く、「國の魂 [l'âme de la Nation]」なのである。

## 第一章　ローマ時代

ローマ時代は、フランスの道路法制史の研究上、特に注目すべき對象である。この時代は、既に遠き過去のことにも屬し、判然しない點も少くないが、歴史上最も興味ある時期の一たるを失はないのである。

ローマ時代は、路政上に巨大なる足跡を遺したものであつて、後世、革命時代に至るまでは、理想的な交通制度の指導原理は、ローマの法律家が樹立した原則の中に、これを求めて來たのであつた。

ローマ時代に樹立された原則は、フランス革命以前の法學者の著書に於いては、いづれも、神聖にして侵すべからざる公理なりとされてゐた。

それのみならず、大體に於いて、往時のフランス人は、カロルス王朝の無政府時代後に組織された社會を改良する

ために、緩漫且つ多難な努力を續けた際にも、彼等が尊敬して措かなかつたローマ人の偉業に對して、絶えずその眼を注いでゐたのである。

全然ローマ法の燒直しではないまでも、數多の點に於いて、ローマ法の精神を汲んでゐるから、従つて、フランスの嘗ての支配者たるローマ人が樹立した法則を豫め知つてゐなければ、フランスの交通制度の逐次の發達を追及することは、到底不可能であらう。

## 第一節 道路 網

### 第一 道路網の設定

ローマ人が、現在のフランスの地内、ガリヤに侵寇したる當時に、この地には道路が無かつた、といふのは恐らく誤りであらう。廣大なる密林があつたから、もしその當時既に交通路網が無かつたとすれば、もしそれが發育不完全なものであつたとすれば、ガリヤ宗の高僧等は、毎年の集會に參集して、ガリヤ族の活動を議定することが出来なかつた筈である。民族の移動が頻繁に行はれ、また馬車や戰

車が使用せられた史實(註一)は、ローマ人侵寇當時、既にフランスの地に道路の存してゐたことの證左となる。

註一 馬車の使用は、當時既にガリヤ人の間に行はれてゐた。

ピテユイテス王がローマ人に捕へられる際、王は銀の馬車(カルペントウム *capreum*)に乗つて奮戦したと傳へられてゐる。

然し、これらの簡単な道路を拓いたものは、足の力であつて、手の力は未だこれに加へられてゐなかつた。種々の情況、殊に土地、植物、水面等の形狀に従つて跡み馴されて出來た、*voie* の域を脱してゐなかつた。

この状態を一變せしめたことは、ローマ人の功績に歸せしめなければならぬのである。

被征服國の動靜の監視を怠らず、素破といへば、卽座に軍隊と軍需品を、不穩の地に運び得る様にするためには、交通の迅速且つ正確を期することが肝要であつた。

そこで、ローマ皇帝アグスト(紀元前六三年—紀元後二年)は、侵略地の秩序維持に當つて、アルプスを横斷し

てリヨンに至る二本の道路、即ち一はオースト谷を經由し、他はシューズ及びブリヤンソンを經由する道路に依つて、新領土を自己の帝國に連結することを怠いだ。その女婿アグリツバ（紀元前六三年—紀元前一二年）は、恰もガリヤ地方の心臟部に位する城砦の如きブリヤンソンの町を基點として、それぞれバルツク海方面、英佛海峽方面、大西洋方面及び地中海方面に達する四線の幹線道路を作つた。その後數世紀に亘つて、續々と道路が作られた。この時分になると、専ら軍事上の目的を以つてするものではなく、行政上の便宜や貿易上の利便を計るために設けられた。また、農業地方の外に、ローマ人の最も愛好した海水浴場の開發にも心掛けたのである。

最も盛んなる頃には、ガリヤ地方の道路系統は、延長四萬軒を降らず、且つその中一萬五千軒は幹線道路であつた。即ち左の如き道路が存してゐた。

アルルよりリヨンに至り、リヨンよりラームを經てブー

ローニユに至る中央幹線道路 *artere mediane*

首府リヨンより國境、即ちライン沿岸の都市、アルプス及びピレネーの峙、大西洋及び英佛海峽沿岸の港（ポルドー、ブレスト、シエルブール、オンフラール）に至る放射道路 *voies divergentes*

以上の道路の終點の大部分を連結する周邊道路 *ligues Peripheriques* 即ち東北部ではライン河左岸の道路、南部ではオーレリエヌ道及びドミチエヌ道、西部ではダックスよりポルドー、サント、アンデエ、レンヌ、シエルブールに至る道路、西北部ではシエルブールよりリール・ボン及びブローニユに至る道路。

最後に、これらの各種の道路の中間に介在して、缺けたるを補ひて都市相互間の聯絡を附ける道路が、自然的條件の良好な土地や、政治上及び經濟上の必要ある土地に、數多の接續道路 *chemins de jonction* として、限なく設けられた。

## 第二 ローマ道路の開設

征服者たるローマ人は、之等の軍事道路 *voies militaires*

の設置に對しては、平定した地方の歸順を最も容易に維持するために、最初の攻略が終はるや否や、道路を築造することが必須の要務である、といふ觀念を抱いてゐたのである。

勿論、亦つと後になつてからは、専ら庶民の需要に供する道路を築造する様になつたが、然しローマの技術者には舊來の主義が頭に浸み込んでゐるために、交通量が依然として少なく、従つて特に注意を要しない様な道路でも、扱ひを異にするといふ様なことはなかつたのである。

従つて、ローマ道路の明確なる觀念を把握するには、その軍事道路を觀ればよい、といふことになる譯である。

本來軍事上の目的を以つて、征服した廣大な領土に設置したものであるから、ローマの軍事道路は、一種の連續した小堡の様な構造にして置いて、行軍中の軍隊が、何時でも四邊の情勢を遠くまで探り得る様に、また伏兵の難を避け、萬一攻撃された場合でも、應戦上有利な位置にあらしめることが必要であつた。

従つて、ローマ式の道路は、最も高い、且つ最も開敞の地點を求める。謂はば、高式道路 *elevans haussis* と稱することが出来るであらう。

距離を短縮し、即刻出動を要する地方に、急速に軍隊を送り得る様にするために、出来るだけ最短距離を探り、中間の地勢や傾斜には頓着しなかつた。(註二)

註二 然しながら、ローマの技術者は、一〇乃至一二%を超ゆる勾配(山嶽部に於いては、特に一五乃至二〇%)を認めなかつた様である。傾斜が非常に急な場合には、今日行はれてゐる様に、九十九折道に依つて、勾配を緩和した。

車軸の固定した車を使用するために(十七世紀までは總ての車輛がこの式であつた)、嚴に直線的な進路を執る必要があつたが、潭水地や濕地は、通過が困難であるために、低地と溪谷だけは避ける様にした。

他面に於いて、軍隊の行軍のためには、廣い道路は絶對に必要でなかつた。追越、行違を行ひ得る程度で足りた。

(註三)

註三 ローマ道路の輻員は、頗る區々であつた。輻員の最も大なるものは、一四乃至一六歩 (ピエ Pica) 即ち四・一三乃至四・七二米であつて、馬車三輛が並んでゆくことが出来る程度であつた。次に、一〇乃至一二歩、即ち二・九五米乃至三・五四米の、馬車二車線の道路が存し、山嶽部に於いては、六歩即ち一・七七米の、馬車一車線の道路が存してゐた。

然しこれとに反對に、ローマ道路は、疲勞困憊することなく行軍を持続し得る様に、築造することを要求された。また、軍隊及び軍用材料の通過に支障のない様に、絶えず維持してゆく必要があつた。従つて、可及的最大長期に亘り、且つ最少限度の維持に依つて、充分に通行可能の状態を保持せしめ得る様に、特別の注意を以つて處理することが必要であつた。

尙ほ、勞力は豊富であつた。紀律の保持と軍隊教育のために、憂さ晴しをやらせなければならぬ兵隊や、謀叛をたくらむ暇を與へてはならぬといふ意味合から、土木工事に就勞すべき旨を命ぜられた多數の被征服者を、幾らでも道路に使役することが出来たのである。かういふ譯だから、

思ひ切つて大きな仕事をやる事が出来たのであつた。車道には、堅牢且つ巨大な基礎を作り、成るべく、横斷勾配の附いた鋪石で表面を蔽ひ、雨水や植物に依る侵蝕を豫防し、また充分磨滅を防ぎ後る様にすることが要望されてゐた(註四)。

註四 地面は、堅い地盤まで、これを掘り下げる。堅い地盤の無い場合には杭を打ち込む。その跡を均らした後、〇・一〇乃至〇・一五米の厚さに砂利を敷き、次いで、厚さ約〇・〇二五米の漆喰で仕上げる。

詳言すれば、二車道、即ちアツゲル *strata* は、次の四層より成り、全體の厚さは一・一〇乃至一・五〇米となる。

(1) スタットウーメン *stratum*——厚さ〇・三〇乃至〇・六〇米。粗石材を用ゐ、極めて堅いセメントで結合する。

(2) ルードウス *rudus*——〇・二五米。割石を用ゐ、よく搗き固める。

(3) ノークレウス *nucleus*——〇・三〇米。極く細かな砂利を用ゐ、これを搗き固めて、薄い層を數層重ねる。

(4) スンムーン・ドルスム *summun dorsum* 又はスンマ・クルスタ *summa crusta*——極めて固い材料を用ゐる。即ち

石塊を以つて鋪裝し、又は砂利を敷いて相當の横斷勾配を附ける。

石塊は幅〇・三〇乃至一・〇〇米、厚さ〇・三〇乃至〇・四〇米。車輛との接觸面には、正方形又は不規則多角形狀の溝條を彫り込んである。

砂利敷は、卵大の礫を用ゐ、火山灰土 *pozzolana* 埴土等を以つて結合する。

歩道、即ちマルゲス *marginis* は、車道の兩側に設け、幅員〇・五〇乃至二・〇〇米、切石をマーズクレウス層の上に敷いて作る。

深さ〇・六〇米、天幅〇・七五乃至〇・五〇米の側溝が、道路の兩側に設けられる。

かういふ譯で、ローマ式道路の車道は、純然たる人工的工作物であつた。このことは、現在遺つてゐる種々の部分で、幾百千の星霜を経ながら、今日でも依然としてその儘に残つてゐて、その長き耐久力の秘密を我々の研究に委ねてゐる點からも、立證することが出来るのである。

### 第三 ローマ道路の交通

ローマ道路は、構造が頗る頑丈であつて、特に軍隊や運

送事業の交通に適してゐた。住民は農業を主とし、商業に興味を有せず、父祖代々一定の土地に定住するものが多かつたから、住民の移動は、絶えて大した發展は遂げなかつた(註五)。

(註五) 家族の定住といふことは、ローマの行政には、是非必要なことであつた。ローマは中央集權の國であつて、帝國の領土は、種々事情を異にした諸國より成り、これらを首都ローマより、隈なく號令するには、住民が一定の土地に定住してゐることが必要なのである。この點で、最も完全な結果は農村に於いて實現せられ、父祖代々、耕地に釘附けされ、永久に定住する耕作人階級が形成されたのであつた。

ローマ人は、築造について述べたところと同様の、實際的精神を以つて、交通組織の整備に臨んだ。

斯くて、ローマ人は、馬や馬車に乗り易くするために、特殊の石を道路に設けた。また旅人に對して、既に歩いた距離又はこれから歩まねばならぬ距離を表示するために、里程標 *bornes militares* を一定の間隔毎に配置した(註六)。

公用の運送即ち軍事上及び行政上の文書、軍隊の兵站、皇

帝の行幸、官吏の出張等に關する事務は、常置の役人をしてこれを掌らしめた。これをクルスス・プブリクス *cursum publicum* と呼ぶ(註七)。法律上、ムタチオーネス *mutationes* (立場) とスタチオーネス *stationes* 又はマンシオーネス *mansiones* (宿場) との區別があつたが(註八)、兩者共、各種の糧食、馬、驢等が豊富に用意せられてゐたために、この事務を最もうまく行ふことが出来たのである。

註六 兩者ともカイウス・グラツクス(紀元前一二一年死)が創めたものである。里程表は、千歩毎に、沿道に設置せしめ、旅人のために距離を表示せしめた。距離は、首都ローマ又は主要都市から、測る。首都ローマでは、最初は市の城門を基點として測定したが、後に到つてアウグスト帝が、世界の中心點を象徵するために、國民會議場の中央に建てた記念碑を基點として測定することになつた。里程標の形狀は、始めの頃は區々であつたが、次第に十字型に統一されて、十八世紀頃までは、道路標識の唯一の方式となつてゐた。

註七 クルスス・プブリクスは、アウグスト帝の創始に係る。大體、選送事業の先驅をなすものは、ベルシヤである。ベルシヤ帝國の始祖サイラス帝の時代に、驛傳の制度と共に官設

の選送人が設けてゐる。

註八 乗物を換へる場所たる立場は、平均、一〇乃至一二哩、即ち一五乃至一八軒の間隔をおき、夜の休息に充てられる宿場は、三〇乃至四〇哩、即ち四四乃至六〇軒の間隔をおいて、設置された。

この制度は極めて巧みに考案されてゐたものであつて、チペリウス・ネロがアウグスト皇帝の命を承けてリヨンからドイツに赴いてゐたとき、ドルスス・ゲルマニクスの病篤しとの報に接し、驛馬車を取り換ふること三度にして、二百伊哩(註九)、即ち現在の約三百軒の旅程を、二十四時間であつて走ることが出来たと傳へられてゐる位である。ニコラス・ベルジエ *Nicolas Bergier* がその著「ローマ帝國道路史 *Histoire des grands chemins de l'Empire*」に於いて述べてゐる如く、斯うなると、「馳つた」といふよりは、寧ろ「飛んだ」といふべきであつた。

註九 伊里は、現在の約一、八四〇米に相當する。人々は、履物を履き、又は履かずに、道路を徒歩で通行



し初めた(註一〇)。纏て、これが騎馬に依る交通に代はり、次いで、馬車に依る交通に代はつて來た。運輸用の車輛としては、迅速な驛馬車が利用された。驛馬車には、その構造又は室内裝飾の如何に依つて、ピロター *birosae* チツンヤ *cassia* ノデー *rhodae* カルペンター *carpentae* カリー *carii* 等の區別があり、貨物運搬専用の車輛は、クラブレ *clabulae* と呼ばれてゐた。

註一〇 ヴェスバシヤン帝は、從來運送人に支給してゐた履物代を節約するために、履物を用ゐざる旨を命じた。

輓獸としては、馬、騾馬、牛及び驢馬が用ゐられた。

私人、並びにその委託貨物及び商品の運送は、私人の自由企業とされてゐた。比較的重要性に乏しいために、特別の行政處分を必要としなかつたのである。數多の都市に、運送(これをタバレー *tabellae* と呼んでゐた)を業とする者があつた。賃貸の車輛(メレトリア・ヴェヒクラ *meretoria vehicula* と云ふ)が存してゐたともいはれてゐる。ローマ帝國當時に、既に、運送業者の組合(コレギヤ *collegia*)

が出来てゐた。

單獨の旅行者は、森林地帯(サルトーレス *Silvae*)では、いつ何時、山賊に襲はれるかも知れないといふ危険があつて、往來の不安は、旅行者を極度に恐怖させた。そこで、私人は、道中で危険な目に逢ふよりは、といふ譯で徵稅請負人組合等の者に取次を頼んでゐた。

道中の不安なことで、當時の社會狀態から觀れば適當な者に委託する方が經濟的だといふ二點が、頑丈な構造を有し、従つて相當頻繁な交通にも堪え得る筈の、ローマ式大道路に於ける私的交通の發達を阻害した二大原因となつてゐたのである。

## 第二節 道路の行政組織

征服者の常として、ローマ人も占領地に、自己の風俗習慣、並びにその行政組織、及び法律制度の移植を怠らなかつた。

彼等の努力は成功した。ローマの覇權に服せしめられた一切の領土の完全なる融合すべし、實現するに至つたので

ある。

従つて、當初、部分的修正の必要によつて緩和されたローマ法が、ガリヤ地方に行はれる唯一の法律となつてゐた。道路もこの例に洩れない。そこで、當時のフランスの道路行政組織を知らんとするには、單にローマ人が占領してゐた當時のみに限らず、普ねくローマに於ける道路制度の發達を考案しなければならないのである。

### 第一 ローマ道路の種別

ローマ人は、道路をその效用に従つて分類した。

軍道(ヴィエー・ミリタールス *viae militares*)、即ち征服した領土に最初に建設し、その後を於いても、ローマ人が常に維持上の注意を拂つてゐた道路は、武將や皇帝がその軍隊及びこれに續行する軍用行李を通す道路であつた。總てローマに連結せられ、海濱、河川、大都市その他に至つてゐた。

軍道以外の幹線は、重要地を連結する道路であつて、王道(ヴィエー・レギナー *viae regiae* 又はレガールス *regales*

若くはバシリケー *basilicae*)ともいひ、或は築造の任に當

つた役人の官名をとつて、コンスル道(ヴィエー・コンスラー *viae consulares*) 又はプレートル道(ヴィエー・プレトリエー *viae praetoriae*) とも呼ばれてゐた。

最後に、里道(ヴィエー・ヴィチナー *viae vicinales* 又はヴィチネ) 又はバガニケー *viae vicinales, ou vicinae, ou paganae*) があり、他の道路及び町村(ヴィチー *vici*) の聯絡の用に供せられた。

以上の、軍道、王道、里道は、公道(ヴィエー・プブリケー *viae publicae*) に屬する。蓋し、國又は都市の公有地に築造されたから、斯く稱したのである。

軍道と王道は、原則として、國の費用を以つて築造されたが、國は關係都市に、多額の分擔を要求してゐた。

里道の開設は、地元町村の義務に屬してゐた。町村はその費用を、沿道の土地所有者に分賦した。

實際に於いては、行政的種別の如何に拘らず、ローマの道路の維持は、全く例外なしに、沿道者の負擔となつてゐ

た。尙ほ、オノリユウス（三九五年——四二三年）及びテ  
オドシユウス（四〇八年——四五〇年）の法典は、道路工  
事を、最も高尚なる事業の中に入れてゐた。

公道に對して、私有地に開設せられ、その土地の所有者の  
費用を以つて維持せられ、その通行を許可し又は禁止する  
權能が土地所有者の手に存する道路を、私道（*ヴィエ・プ  
リヴァテ・ヴィエ・privatae* 又は *ブリヴァテ・ユリス・privati  
juris*、*ペクリアレス・peculiares* 若くは *ドメステイケー・domes-  
ticae* ともいふ）と稱した。農村に於いては、野道（*ヴィ  
エ・アグラリエ・ヴィエ・agrariae* 又は *カンペストレス  
campestres*）と呼ばれてゐた。ウルピヤヌス（一七〇年——  
二二八年）は、例外的場合として、里道が私人に依つてそ  
の土地の上に開設されたときは、私道であるとしてゐる。  
多數の相隣者の用に供せられ、地役權によつて他人の土地  
に開設された、所謂、共同道路（*ヴィエ・コムムネス  
vae communes*）も亦私道に屬した。

## 第二 ローマ道路の管理

チェンソール *consortium*（司法官）は、公共財産の保護者  
たる資格に於いて、ローマ道路を宰配する第一の責任者で  
あつた。

然し、イタリア半島の外を侵略する様になつてからは、  
道路の管理は、屬州に於いては、代官（*ユヂイチエス・judi-  
cis*）の手に移つた。代官には、道路看守（*クラトールス・  
ヴィアールム・curatores viarum* 又は *クラトールス・オペル  
ム・プブリコールム・cyratores operum publicorum*）なる  
特別の職員が附屬されてゐた。

これらの特別職員は、アウグスト皇帝によつて、直接に  
主要道路の保守の任務を命ぜられたものである。

道路看守は、道路の維持、取締及び保全に注意した。道  
路看守は、行政官であると同時に司法官であつて、違犯者  
を訓戒し、また自ら罰金又は除却を言渡した。

ローマ後期に至り、道路の管理權は、ローマ本國に於い  
ては奉行、屬州に於いては代官に分配された。もはや本國  
の道路と地方の道路との間の差別は、存せざるに至つた。

道路は總て、皇帝の任命した長官の監理の下におかれたのである。

### 第三節 公道の保全

公共物 (レス・プブリケ・res publicae)——住民全部の使用に供せられる物——と看做され、従つてこの理由によつて、不融通物 chose hors du commerce——これは、フランスの公物 domaine public の法律觀念の基礎となつたものであつて、その基本的思想は、ローマ時代の當初に於いて、極めて科學的な正確さを以つて、確立されてゐたのである——の中に屬せしめられてゐたから、公道は夙に、相當完全なる保護制度を有してゐた譯である。

既にローマの道路は、非讓渡性 inalienabilité 及び非時効性 imperpetuitatis を有するものと看られてゐた。或る者がその土地に、或る私有工作物の設置を認めてゐた場合に、その許可の容假性は、現在のフランス法と同様に、地代 (ソラリウム solarium) を徴收してゐる事實を以つて、これを立證することが出來たのである。

建築線 alignement の指定を受けずして、道路の境界に建築物を建築することは、認められなかつた(註一一)。

註一一 皇帝ネロは、ローマの大火の後、復興計畫を樹てしめ眞つ直ぐな、廣い、整然たる街路や、配置をよくし、面積を廣くした廣場を作ることとした。市民が建築物を建てるには、工事の着手前に許可を申請し、建築線の指定を受けることを要した。建築線の指定は、復興計畫に定められた幅員を街路に存置することを目的とした制度である。

道路を損壞することは、法律の明文を以つて禁止されてゐた。駕獸の頭數並びに車輛の積荷については、車道の保全のために、嚴格な規定が設けられた。

道路敷の保護は、司法官の職権による場合もあり、また國民の發意に依つて行はれる場合もある。司法官の職権は交通の妨害となるべき一切の障害物の廢止を命ずる權能を包含し、また公民は侵奪の告訴權を有してゐた。最後に、道路の損壞又は侵奪の行爲を抑止する裁判所の處分を禁止命令 interdixit pretorius prohibitorius とし、道路を損傷した者に對して、原狀に回復する義務を命ずる裁判所の處

分を回復命令 *interdixit praefectis restitutio* といつた。

公道の保全は、極めて重大な事柄と看られ、道路を従前の幅員に還元し、又は他に損害を及ぼさずこれを修繕する者を迫害することを禁止されてゐた。

#### 第四節 交通の取締

交通警察發達の必要は、郊外地の道路については、殆ど感ぜられなかつた。蓋し郊外地に於いては、主なる運輸業務は、既に述べた如く、國の特殊機關の手に委ねられてゐたからである。

市街地の道路については、これと事情を異にした。羅馬の風俗の著しい特徴は、公私生活の道路及び廣場への流出であるといつて差支ないであらう。この結果、萬人の自由使用に供せられてゐる道路は、常に輻輳を極めてゐた。

車輛は、車軸が固定してゐるために、一般に狹隘で、屈曲多く、彫像、記念碑、露店などでごたつた道路や廣場の通行には、頗る困難を感じてゐた。車輛の混雜は、公の秩序並びに歩行者の保全のため頗る寒心に堪えなくなつたの

で夙に（註一二）、數多の都市に於いては、車輛の交通を禁止し、また乗馬に依る交通をも禁止するといふ様な、極端な處置を採らざるを得なかつたのである。實際上の必要と妥協し、この禁止は、慣習によつて緩和され、馬車による運送は、不具者及び病人については差支ない、といふことになつた。

註一二 この種の禁止は、既に十二銅標法當時に存してゐた。

ユリウス・ケーザル（一〇一年—四四年、紀元前）は、これを最も嚴格に適用せしめた。

寺院その他公共的工作物の建設の用に供する物品の運搬、又は取毀材料及び塵芥の除却のため使用する車輛のみは、日中、即ち日出より十時（註一三）までの時間以外に限り、市中に這入ることを許された。

註一三 時間は、日出から起算して、日没を十二時とした。従つて、一時間の長さは、日晝の長さと共に變つてゐた。

然し、帝政時代に於いては、屢次の除外例が認められた結果、絶對禁止の規定が緩和されて來た。贅澤になつて、

車體の外部を出るだけ飾り立てる様になると、廳て馬車は、祭典や凱旋の様な場合に限つて、市中を通行することを認められた。次いで、馬車(プラウストラ *Plaustra*)の特典は、内地の奉行、屬州の代官並びにその使者、高級司法官、元老院議員の如き、高級官吏に對して、附與されることになつた。

三世紀以降、街路は従前よりも眞直ぐになり、幅員も廣くなつたから、車輛の交通に支障なくなつた。そこで、馬車交通の禁止は、解除された。

交通の自由は、郊外地の道路については、初めから認められてゐた。然し、道路の特定の交通に對する通行税(ポルトリユーム *portorium* 又はヴェクテガール *vectigal*)及び都市の出入に對する入市税を徴收する慣習が成立してゐた(註一四)。

註一四 ポルトリユーム、又はヴェクテガールといふ言葉は、

關稅 *droits de douane* 通行稅 *droits de péage* 及び入市稅 *droits d'octroi* を、同時に意味してゐた。これらの諸稅に

は、明確な區別はなかつた様である。通行稅の特徴は、取引に供せられる貨物のみならず、人からも、運送用具からも、これを徴收し得る點に存してゐた。甚しきに至つては、運搬中の屍體についても通行稅を徴收した。カロール王朝時代に於いては、ヴェクテガールといふ用語は、車輛及び船舶より徴收する稅のみを指稱することとされてゐる。通行稅の起原は、國境で徴收した稅の中に見出されねばならぬ。數次の戰勝によつて、國境が次第に遠去かるに從つて、従前通りの徴收所では、間に合はなくなつた。財源の大部分をこれに求める關係から、新しい屬州には、約倍程に増設された。

入市程は、オステイ門から搬出される貨物について徴收したのが、その嚆矢であることは明瞭である。ローマ時代に於いては、今日の様に移入について徴收するのみならず、移出についても、これを徴收してゐた。

原則として、公道(イタリヤ本國並びに屬州の市街地道路)に於ける交通の取締は、これを管理すると同時に、違反者を訓戒し、また罰金を言渡す權限を有してゐた司法官が發する命令を以つて、規定されてゐた。

殊に、道路上に立塞がり又は物を置いて、その自由使用

を妨害することは禁ぜられた。従つて、洗濯屋は、通行の妨害となる様な方法で衣服を展げて乾かしてはいけないことになつてゐた。同様に、車大工は、車輛を公道に陳列することは出来なかつた。また、物件を置いて、街路や廣場の交通を妨げることも禁止された。公道を損傷する虞のある物品又は工作物の所有者は、これを取除く義務を有してゐた。馭者が特定の道路を通行し、又は例へば市場の如き特定の公共用の場所を通過してならないことは、今日と同様であつた。最後に、何人と雖も、公道の使用を妨害された者には、特別の訴權が認められてゐた。

#### 第五節 結 語

ローマの道路法規は、叙上の主要點を見ても判る様に、今日から觀れば、随分不完全なものであつた。行政官の職務と司法官の職務とを混同し、また道路の維持を沿道者に行はしめるが如き思想は、今日なら大いに問題となるべき事柄である。公務の觀念は、未だ明確を缺いてゐる。私人が、その固有の權能に基づいて、道路をその舊の幅員に復

し、又は原狀に回復することを得るが如きは、公權的行爲を行ふものであることは、議論の餘地がない。

然しながら、ローマ時代の法規が、道路は専ら軍事上の目的を以つて開設されたものを主とし、従つて、現代の經濟組織に於けるが如き重要性を社會に對して有してゐなかつた時代に作られたものであるにも拘らず、問題の根本的要素は、既に盡く網羅してゐることを認め得るのである。

公道の非讓渡性及び非時効性の原則は、ローマ法の中に既に宣言されてゐるのである。また、道路數の保護のために、特別手續が設けられ、現在認められてゐる様な、公的權力の介入する通常の場合以外に、一私人の訴權に基づいて實行され得ることになつてゐたから、この制度が殊に有效であつたことはいふまでもない。公道の自由使用權及び他人をしてこれを尊重せしむる權利は、從來これを曖昧ならしめてゐた種々の禁止事項から、遂に脱出して終つた。尤もその時は既に、通行料徵收の慣習の發生によつて、その效用を阻害する惡弊が芽ばえてゐたのであつた。

概観すれば、ローマ時代の道路法規は、多少の不備はあるにせよ、重要な且つ完備したものであるといつて差支ない。

然し、長い間手本とされて來た關係上、既に時代後れとなり、取引關係、交通路及び運送手段が全然別個の道路法制的發展を要望する時代となつては、殊に時代後れといふ感が深くなるのである。

ローマの道路法は、既に相當に文明の進んだ社會を對象としてゐたので、ローマ人の没落後を襲つて、蠻夷が君臨するに及んで、自然に消滅して終つた。

## 第二章 フランケ時代

蠻夷の侵入と共に、ローマ人がフランスの地に築造し、自ら稱して世界第八不思議とした完備した道路網を、殆ど全く委棄することとなつた。

フランク族の騎士は、極めて剛健な戦士であつて、その子孫が行つた様な、戦車を使用することを潔しとしなかつ

たから、蛇々長蛇の如き街道は、侵寇には役立つたけれども、大なる輕蔑の眼を以つて眺めてゐた。一本の腕を曲げた様に、ローマのアグリツパが築造したガリヤ地方の道路を奴隸道 *chemins de esclaves* と名づけてゐた。

歩兵隊の時代が過ぎ去ると、道路に充分注意しなくなつた。壯麗な道路は、新たにフランスの土地に定住することになつた、原始的な定着性の少ない人種の目から觀れば、無駄と思はれるより外はなかつた。この種の者は、馬や騾馬や駱駝(註一)の脊に依つて移動するのであるから、小徑がついてゐれば、それで充分だつたのである。

註一 駱駝をガリヤの氣候に馴らせたものはローマ人である。

フリニヌオー女王がクローテル二世に捕へられ、頭髮と、片手、片脚を荒馬の尻尾に結びつけられて慘殺される前に、駱駝に乗せられて、クローテルの陣中を引き廻はされた、といふ口碑が残つてゐる。

征服者たるフランク族も、ローマの様な車輛を使用した「暗王 *Bois fainéants*」の物語に出て來る様に、牛が索いたり擔いだりするものであつた。速度が緩いために、改



良道路の必要を感じなかつたのである。

被征服者の方は、その窮乏と、蠻夷との接觸による墮落とが、道路の使用及び維持を抛棄せしめた。

ローマ帝國時代の驛傳制度は、その立場（ムタチオーネス）及び宿場（スタチオーネス又はマンシオーネス）と共に、若干の街道筋に残つてゐたが、内容は餘程悪くなつてゐた。グレゴアール・ド・トゥール（Grégoire de Tours）はシルデリツク二世（六六〇年—六七三年在位）の時代に乗合馬車が存在してゐたといつてゐる。また、七一六年にシルデリツク三世（七四二年—七五一年在位）は、コルビー修道院の派遣員に對して、宿場や軍隊の宿營地で捕へた馬その他の物を、毎年差出すべき旨を命じてゐる。

この蠻夷時代に於いては、工業は最大必要品の家内の生産に縮小せられ、また商業は、サモンといふフランクの旅隊の隊長が戰渦の中を潛り抜けて、ゲルマニヤを通つてコンスタンチノーブルへ行つたといふ話が立證する様に、武力を用ゐずに行ふことが出来なかつたから、王の中には

領土の防禦のために、主要な道路網を使へる様にしておかねばならぬといふ必要をよく理解してゐた者もあつた。然し、このためには、構造が頑丈なために時の磨損に堪えて來た古いローマ道の中の二、三を修理するだけで事が足りた。

斯くて、聰明なオーストラシヤの女王ブリュヌオー（五三四年—六一三年）（註二）は、ローマの方式を參酌して、現存の車道を、大きな疊石で鋪裝せしめたのである。

註二 前註と同一の女王。その業績を否定する者が多かつたが、現在では假令新たに道路を築造しなかつたとしても、古いローマの道路の數線を修理せしめた功績の存することは、確實となつてゐる。その證據には、所謂ブリュヌオー道の塊鋪裝はローマ道のそれとは、趣を著しく異にしてゐるのである。

然し一般には、當時の要求から考へれば、道路の幅員を擴張するだけの必要はなかつたのである。

そこで、メロヴィス王朝時代については、道路敷の侵奪を防止することを目的とした命令は、僅かしか歴史上に遺つてゐない。

その中で有名なのは、ダゴバール一世（六二八年——六三八年在位）の勅令であつて、その規定によれば、總て侵奪は罰金を以つて所罰せられ、罰金の額は、道路の種類を考慮して數種に分たれてゐた。この勅令によつて、當時、公道はその重要性によつて、ローマ時代の分類法の様に、大道（*Viae publicae*）、里道（*Viae miliariae*）、*Viae vicariae*、*Viae privatae*、*Viae fronsivales*、*Viae conuiviales*）及び小道（*Viae miliariae*）の三種に分たれてゐたことを知り得るのである。

カロルス王朝の下に於いては、フランク王チャールス大帝（七四二年——八一四年）によつて、道路網の復興が大規模に企てられることになつた。西部王國を再興せんとして（その後、八〇〇年にその王となつた）道路の取締、維持又は構築については、ローマの傳統を踏襲した。特別の官吏（*Missi domini*）に、現場に臨検し、最も必要なる工事を命ずべき職務を擔任させた。軍隊や私人は、間斷なく、道路工事に使役された。何人と雖も

慣行によつて定められた條件に従つて、改修に出役する義務を免かれるといふ譯にはゆかなかつた（七九三年五月勅令）。

然し、その後八一九年、八二三年、八二九年、八三〇年、八五四年、等々、勅令は屢々發せられたが、チャールス大帝の微力な後繼者等は、大帝の事業を繼續することは出来なかつた。勅令に權威なく、徒らに死文となつて終つた。

次いで、渾沌時代が來た。

中央の權力は、地方の諸侯の間に分割された。内亂は國と國との交際を不可能ならしめた。道路は不必要になつた。雜草は路面に生ひ茂り、道路は永久に、林の奥深く、身を匿して終つた。

この様にして、フランク時代は、道路と交通の消失によつて、終焉を告げたのである。——未完