

# 研究



## フランス道路法制史 (二)

武若時一郎

### 第三章 封建時代

ローマ人に依つて築造された、壮大なる道路網が、フランス時代に於いて、漸次荒廢に歸し、カロルス王朝末期の無政府時代に至つて、完全に消滅して終つたことは、既に述べたところである。

ローマの法律家が樹立した、賢明なる交通制度も、勿論同様に、頽廢の一路を辿り、社會が安定に復したときにはその記憶すら、とくの昔に、失はれてゐたのであつた。

道路網の問題も、交通制度の問題も、元の振出から出發して、すつかり遣り直ほさざるを得なかつた。

復興は遅々として、進まなかつた。

封建社會の特徴たる、中央權力の無限且つ複雑なる分裂は、各封主をして、絶對的獨立性を有する小君主たらしめ、數多の國內的境界を經由して、相當の連續性を有する交通路の築造を殆ど不可能ならしめたのであつた。

しかのみならず、この種の道路の效用が明かでなかつた。

國內の不安が取除かれぬ限り、交通は、事實上、發達し得なかつた。王國は、不斷の紛争と戰亂に悩まされてゐた。道路の話といへば、匪賊のこと以外には、噂に上らなかつた。匪賊は、短劍を身に纏ひ、道路を取り圍んで、旅人を筈に陥れ、外國人であらうと僧侶であらうと、一向に容赦しなかつた。都市も要塞も、これらの災禍を避ける譯にはゆかなかつた。甚しきに至つては、大封主にして掠奪を行ひ、その城砦をして土匪の巢窟たらしめたものさへ出て來る様になつた。

然し、例外的な原因、殊に宗教上の原因が、強力なる交通を發生せしめ、慘虐なる筈も、これを阻止することが出来なかつた。(尙ほ、この種の妨害に對しては、王が保護を加へる様になつた。(註一)。錯雜した小さな各領の境界も、これを阻止する譯にゆかなかつた。茲に、不完全ながらも、交通路網が出現し、慣習法に依つてその使用條件が定められ、斯くて、道路行政の萌芽を生ずるに至つたのである。

註一 ルイ六世(一一〇八年—一一三七年)は、國內の秩序

を回復するために、苦闘を試みた最初の國王であつた。長い間、匪賊の隠れ場所となつてゐたモンレリー城は、破壊されて終つた。旅人の恐怖の的となつてゐたビニエの封主も、僧俗に依つて支持された王權の威力には、畏れを懐かざるを得なかつた。

## 第一 道路網の復興

道路網再建の端緒は、封主の土地に無数の耕作道が開かれたことに始まる。農業的生産は、封建時代の純地方的經濟の要求する儘に、領主の館全部の生活を確保するためにこれを強化せざるを得なかつたのである。

カロルス王朝末期の無政府時代に發生した、信仰の勃興は、更に大なる道路網再建の主要原因であつた。

有名な巡禮地は、物質的欲望と、また人類の社交性に内在する欲望との影響に依つて、大小の市場がその周圍に出來て、次第に多數の人々を惹き寄せ、領主は、宗教的傳統を尊重して、その領内を自由に通過させることにした。この様にして、道路網再建の第一歩たる、領地外に亘る迹路が

作られる様になり、間もなくそれが、慣習法に依つて、確定的に、通行の用に供せられたものと看做されるに至つたのである。

註二 當時の最も有名な巡禮地の一つとして、ガリス(スペイン)のサン・ヂヤツク・ドウ・コンポステルを擧げること行が出来る。ここには、毎年、幾千人の巡禮が出掛けて行つた。そこで、この町に向けて、四本の大きな道路が出来た。サン・ヂヤツク・ドウ・コンポステルに對する熱は、數世紀間、續いた。フラシソワ一世も、マドリツドの牢獄を出る際に、親しく同地に赴いて、祈願をこめたと傳へられてゐる。

その結果、これら數多の迹路を整備することは、聖地に赴く十字軍の集結及び通過を容易ならしめる點からいつても、また常に幾千人の商人、即ち十二世紀から十四世紀にかけて、當時全ヨーロッパにその名を馳はれた、ポーヴェー、リヨン、ランドイ(サン、デニー)、シャンパーニュ、フランドール等の市場へ、呉服類を搬入してゐた、ポルトガル、カステイユ、ロンバルディア、ヴェニスその他の

商人が通つてゐた道路を、一層通りよくするためからいつても、頗る肝要なこととなつた。

迹路の改良工事は、道路の築造及び維持を以つて、尊敬すべき事業なりと認めるに至つたほどに、有益なことと思はれた。封主や獨立都市は、その領内の道路の改良に熱中するに至つた。信仰に燃ゆる技術者の特別の指圖に基くものもあつた。アヴィニオン橋の架設者たる、サン、ベネゼーの如きは、この仕事のために莫大な喜捨を行つたのである。

總てこれらの努力は、無駄には終らなかつた。フランスの大橋梁の大部分、並びに、一一八五年に出来た首府パリ(註三)を始めとして、フランスの數多い古い都市の街路の鋪裝は、事實上、この時代から始まつたのである。パリ大學は、既に十八世紀に、この有名な學園に集まつて來る數多の留學生を運ぶために、委託運輸事業を創めることが出来たのであつた。

註三 フイリップ、オーギュスト時代までは、パリ市は鋪裝さ

れてゐなかつた。泥濘が多かつたので、その前名、ルーテチア、ア、ルート Lutetia a luto といふ名稱が起つたのだ、といはれてゐる位である。街路の或るものには、乾草や麥藁を撒布してゐた。フーアール街 Fouarre の名が、乾草 foin から起つた様に、斯様な因縁から名前を附けられた街路も少くない。フイリツプ・オーギユストは、バリの主立つた市民と町奉行を集めて、廣場や街路を鋪裝すべき旨を命じたのである。

然し、フイリツプ・オーギユストの後、その特權を幹線道路に擴張しようとする王權と、その獨立性の防禦に窮々たる封主との間に生ずる、不斷の權限爭議は、爽快なる飛躍を阻止したのであつた。

更に一世紀後、百年戰爭は、フランスを荒涼の地に化せしめ、折角出來上がつた道路網を、殆ど完膚なきまでに荒廢せしめたのである。

## 第二 道路の保全

今や公道の境界は、明確に決定せられ、萬人もこれを承認する様になつたが、扱、中世の法律家に課せられた義務

たる道路網計畫を沿道者の企業より防護するためになすべき努力の困難さは想像に餘るものがあつた。

この時代に「道路 chemin」といふ名を以つて呼ばれたものは、郊外地では事實上、旅人が當時通行する通路を表示する、多かれ少なかれ移動し易い、且つ一時的な、足で踏み馴らされた路にすぎなかつたのである。農夫には通行人から料金を徴收しようといふ肚がなかつたから、自分の田畑を横切つて道路が出來、各種の障害物がこれを通ることには、到底好意を持つに至らなかつた。踏み馴らされた地帯は、不生産的なものになつた。そればかりでなく、一般人の通行する附近は、收穫が安全でなかつた。

斯ういふ譯で、當時の立法者の最大の苦心は、慣習法上、道路の公共的使用を承認させることに存してゐた。この承認に依つて、踏み馴らされた土地は、事實上、沿道者の普通の所有地でないこととなり、沿道者はもはや、これを自由で處分し得ないこととなつたのである。

當時盛んに行はれた、ローマ法の研究は所有權喪失 *capitulum*

sa sésiment を承認せしめることに、與つて大いに力があつた(註四)。中世の最も著名なる法律家の一人たる、フィリップ・ドゥ・ボーマノアールは、その著書「ボー・ヴァジの慣習法 Coutumes de Beauvoisis」に於いて、道路の所有權は、最早、沿道者の手に存在せず、公權力の地方的所轄者たる封主の手に存するとしてゐるのである。

註四 ローマ法は、既に述べた如く、公道は不融通物なり、換言すれば、私所有權の目的となり得ない物である、と見てゐたのである。

フィリップ・ドゥ・ボーマノアールは、道路を五種に分類してゐる。即ち、

徑路 (サンテイエ sentier)——これは、幅員四歩(ピエ)たるべく、大道より大道に、又は都市より都市に、徒歩で行くことを得しめるものである。

車路 (シヤリエール charière)——幅員八歩。荷車 charrette 一輛の通行を許す。

通路 (ヴォア voie)——幅員一六歩。荷車二輛の通行を

許す。

道路 (シユマン chemin) (狹義)——幅員三二歩。城砦、都市等を連結し、各種の貨物及び各種の家畜の交通を認めらる。

王道 (シユマン・ロワイヤール chemin roya)——幅員六四歩。ローマ帝國當時の大道に對應するものである(註五)。

註五 道路の幅員は、各地の慣習に依つて、多少異なつてゐる。

ブーテイリエ Bouthilier に於ては、(ヴォア voie)又はピエツサント plessente) 幅員二歩半、歩行者交通、(サンテイエ) 五歩、荷車一輛、(カリエール ca here) 一〇歩、(トウラヴエール trayers) 二〇乃至三二歩、(マニヤン・ロワイヤール) 四〇歩。

ブルゴリーユ Boulegogne に於ては、(サンテイエ・コンマン sentier commun) 四歩半、(フイヌロー finer) 一八歩、(ダラン・シユマン grand chemin) 三〇歩。

ヴァロア Valois に於ては、(サンテイエ) 四歩、(カリエール) 八歩、(ヴォア voie) 一六歩、(シユマン・ロワイヤール) 耕作地に在つては三〇歩、森林地に在つては四

〇歩。

ブルノア Pontenois に於ては、(サンタイエ)又は(サ  
ンタ sente) 二歩半、(シャートラン châteln) 二〇歩、  
(ヴィコムティエ vicontier) 三〇歩、(シニマン・ロワイヤ  
ール) 六〇歩。

サン・トメール Saint-Omer に於ては、(ヴィコムティ  
エ) 三〇歩、(グラン・シニマン) 六〇歩。

トゥール Tours 及びロデーノア Lodinois に於いて  
は、(ヴォアシノー voisins) 八歩、(グラン・シニマン)  
一六歩。

一二二二年の媾和書 charta pacis に於ては、(シニマ  
ン・ロワイヤール) 一八六歩、(尙ほ後出、註八参照)。

ノルマンディール Normandie に於ては、(シニマン・ロ  
ワイヤール) 四ヶアズ以上。

サンリー Senlis に於ては、(シニマン・ロワイヤール)  
森林に在つては四〇歩以上、その他に在つては三〇歩以上。  
アミヤン Amiens に於ては、(シニマン・ロワイヤール)  
六〇歩。

メーヌ Maine 及びアンヂネー Anjou に於ては、(ゲラ  
ン・シニマン・グランドシェー grands chemins péageux) 一四

歩。

尙ほ、一步 (ピエ pied) は約三三センチメートル、一ト  
アズ (toise) は一、九四九メートルに相當する、フランス  
の舊尺度である。

これらの道路は、慣習法に依り、それらの種別について  
定められた幅員に回復し、且つ維持することを要した。こ  
れに反する用法は、原則として、侵奪行為 usurpation と  
看做された。

主としてその領内の道路を、正當の幅員に保持せしめる  
ために、人民から王に上訴することを許された。

沿道者は、領主の許可を得ずして、道路を狭め、又は他  
に移轉することを得ない。

道路を耕作し、又はその鋪石を移動することを禁ぜられ  
た。例外として、田畑の耕作に便宜ならしめるため、幅員  
一六歩未満の道路を横切つて、鋤を通すことを認められ  
た。

これらの慣習法に違反した者には、罰金の外に、道路を

原狀に回復せしむべき旨を言渡すことを要する。一六歩以上の幅員を有する道路にして、境界標又は側溝に依り境界を明かならしめてゐないものを、多少道路に侵入して耕作した場合には、原狀回復の業務を命するだけで、罰金を言渡すことは出来ないことになつてゐた。

### 特例——市街地道路

市街地の道路に於いては、郊外地の道路の様に、道路の區域が不明確であつて、そのために多くの場合、侵奪の發見が妨げられる、といふ様な事情は、絶対に存しなかつた。

尙ほ、都市に於いては、カロルス王朝の末期にも、フランス全國について確認された取締法規が、長らく行はないでゐたといふ事實も絶對になかつたのである。ローマ時代に、特殊の都市制度が發達して、自治都市の基礎の上に社會が組織されてゐたことは、人の知る通りである。この制度は、その後、力を弱められたとはいふものの、防禦の目的の下に、依然、強力な組織を有してゐた都市の抵抗のた

めに、最も混亂した時代にも、これを維持することが出来たのである。そして、社會が安定を回復した場合に、多くの都市が、特殊の情勢を利用して、特許狀の交附に依り、廣汎なる自治權を承認せしめたことも手傳つて、都市の制度は、愈々急速なる發達を遂げたのであつた。

この様にして、パリーの自治制を認めた一二七〇年の勅令以來、市街地道路の保護規則が出来て、ローマ時代の法規に比して、著しい進歩の跡を示すこととなつた。

一二七〇年の勅令は、街路に關する建築線、突出部及び前進に對する特殊制度の基礎を置いた、有史以來最初の成文法であつて、道路の占用許可に關する一六〇七年の勅令その他の現行法規の原型である。

勿論、パリー以外の都市までが、この程度の發達を遂げた譯ではなかつた。首府パリーは、その地位、その人口に依つて、その組織を最も容易に維持することが出来たのである。

然し、王宮の所在地であり、また法學の研究に依つて特

にその名を謳はれてゐたパリ大學の所在地でもあるパリの組織は、他の都市の手本とせられ、また一二七〇年の勅令の規定は、次第に、他の都市にも擴張して施行されることとなつた。

### 第三 交通の取締

封建時代の初期に於いては、實際のところ、封主の所有地を農夫が往來する以外には、交通といふものはなく、従つて、交通警察といふ様なものあり得よう筈がなかつたのである。

然し纏て、巡禮地の創始と共に、市場の設置と共に、巡禮や商人が國內を移動し始めた。

まづ最初、領主と旅行者との間に、一種の私法契約が締結された。領主は旅行者に對して、その領内を通過することを許し、且つその保護をなすことを約し、旅行者は領主に對して、その代償として、金錢又は物品を給付することを約したのである。

次いで、この相互給付は、慣習法の認むるところとなり

公の秩序を維持するため、當事者に對して強制力を有する法規となるに至つた。これがフランスの道路警察の濫觴である。

これが充分發達した時期になると、封建時代の道路警察は、原則として、以下の規則に基いて行はれることとなつた。

巡禮及び商人は、國內を自由に通行し、また國外に出づることを得ること。

この自由通行に支障なからしめるため、封主は各自、慣習法に依りて定められたる幅員に従ひ、領内の道路を通行可能な状態に維持することに注意すべきこと。

日晝に於いて 旅行者に對して發生したる事故については、封主に於いてその責に任ずべきこと。

旅行者は、各領内に行はるる警察規則を遵守し、且つ慣習法の定むるところに従ひ、路錢、橋錢等の各種の通行税、(註六)を支拂ふべき義務を有すること。而して、各種の料金より生ずる収入は、舊來の原則に従ひ、道路橋梁の維持



又は修繕に充當すべきこと。

一般に、方法の何たるを問はず、道路、街路、その他の公道を擁護し、又はその通行を妨害すべからざること。

註六 當時の通行税にペアージニ、トウラヴェール、ポンタージニ等の區別があつた。

ペアージニ Passage といふのは、橋梁、港灣又は道路を維持するため、並びに封主 seigneur 國又は封土相互間に運搬される物を知り得るために、通行する家畜又は貨物より徴收される各封の税金である。

トウラヴェール travers は、城主 seigneur châtelain が、州から州へ運搬せられ、その領内の峽道 défilé その他の道路を通る食料品その他の貨物より徴收する税金であつて、橋梁、路面、法面の維持、並びに徴收所の修繕及び擴張に充てられるものである。

ポンタージニ pontage は、封主が橋梁を通過する貨物より徴收する税金である。

### 特例——車輛の交通

封建時代に於いては、車輛に依る運輸は、餘り發達しなかつた。人々は徒歩、又は馬、驢馬及び騾馬に乗り、女は

その尻に乗つてゐた。農作物でさへ、車で牽くよりも、家畜の脊で運ぶ方が多かつた。

十字軍の歸還と共に、車輛に對する熱が勃興した。十字軍が、この種の運輸形態に對する異常な興味を、東洋から待つて歸つたのである。然しそれでも、車輛には、不便が多かつた。依然として固定式車軸であり、また彈機が無かつた。チャールス六世（一七一一年——一七四〇年在位）の王妃イザボー・ドゥ・バヴィエールがパリに入るとき、ブランブランした馬車 chariot branlant を用ゐたのが大評判となつた。これが彈機附馬車の嚆矢である。

尙ほ、道路の發育不完全状態は、都市の直線的な且つ障害物のない、若干の街路以外に於いては、車輛に依る移動を不能ならしめてゐた。従つて、馬車は、早くから、無益な贅澤物であつて、これを禁止しようと思つてゐた、フリツプ・オーギュスト帝の用ゐた言葉に依ると、「虚飾品 superfluité」と看られてゐたのである。與 hîères déconnerie の方が、乗心持にもよく、どんな道路でも通るから、

馬車よりも遙かに重寶がられてゐた。

そこで、古い慣習法には、車輛警察については、特に重量貨物用の馬車の通行に適用される規則しか、掲げてゐないのが普通である(註七)。

#### 註七

パリでは、交通警察が特に發達してゐるに思はれるのだが、一二七〇年の勅令には、車輛の交通に關する規定としては、纔かに、車道に於ける駐車禁止を擧げてゐるにすぎないのである。

これらの規則の中、最も重要なものは、車輛の行違及び追越に關するものであつて、道路の幅員が狭い點と、車道の硬度の少ない點から、關係者間の大問題となつた。原則として、積載量の少ない車、又は損害の危険の少ない商品を積んだ車の方から交はさねばならぬことになつてゐたのである。

一般に、道路は、その種別毎に、それぞれ慣習法に依つて定められた種類の交通のみを許すに止まつてゐた。従つてポーヴォアジール地方に於いては、車體の幅が狭いからと

いつて、「徑路」に車を通すことは許されなかつた。「車路」に於いては、曳綱を附けた場合にのみ、家畜を牽いてゆくことが出来る。「通路」に就いては、沿道の草を食ませない様にするだけでよかつた、等々。

最後に、その當時の慣習法の中には、今日では到底認め難い様な規定が見出される。例へば、顛覆した車は、遺失物と看做され、領主の許可なくして、これを起すことを禁止された。車夫は、この様に、その車輛の積荷によく注意し、顛落によつて、事故を惹起し又は道路を妨害することのない様に、戒められたのである。

#### 第四 結 論

封建時代の交通制度は、ローマ時代のそれと同日に談ずることは、到底不可能であらう。蓋し、前者は未だ發達の初期に存するに反して、後者はその完成の域に達したものである。

封建時代に於いては、法律家が特に、道路に公共性を認めさせ、これに依つてその存在をも認めさせることに、そ

の主力を注いだことは寧ろ當然のことであつた。通行が沿道者の好意に懸つてゐる限り、眞に道路ありといひ得ないからである。

尙ほ、所謂交通警察は、封建時代では、依然、發達しなかつた。道路は、實際に於いて、商人や巡禮がこれを使用するだけであつたから、數多の交通法規の干渉を必要とする迄に、交通が頻繁でなかつたのである。住民の殆ど全部を占めてゐる、農奴 *serfs* や賤民 *villains* は、その社會的地位に依る行爲能力を有するにすぎず、その封主の所有地に永久的に居住すべき運命に置かれてゐたのである。

従つて封建時代には、道路法規の目標は、公道の認定を行ふに適當なる方法の採用に向けられてゐた、といつて差支へないのである。結果は、大體に於いて、良好であつたとしても、夙にローマに於いて認められ、また道路全體の地位を法律的に保證する公物性 *domanialité publique* の觀念を、明確に抽出するまでには至らなかつた。封主の念頭に、土地所有權と公權力との封建主義的混同を生じてゐた

點に、障得が存してゐた。道路は、普通の土地であつて、その開設、維持、監督、等々の任務は、土地の封建的所持者、即ち年貢 *cens* と同一視された通行料金を徵收する封主の肩に懸つてゐる、といふ思想から離れられなかつたのである。

然し、既に幾多の勅令の中に於いて、王の權力を、よりよく各州に透徹せしめ得るために、公道をその手に收めたいといふ、王の意思は窺へるのである。法學者は、大道はローマでは、皇帝の直接の指揮監督の下に存してゐたこと、及びフランス王は、ローマ皇帝の法律上の相續人たることを強調してゐた。フィリップ・オーギュスト帝は、道路の維持を監督するために、特別の職員を派遣した。中央權力は、道路上で行はれた犯罪の、高司法權者たる封主に對して、その裁判權の取戻を要求し、兩者の間に争ひが續けられてゐた(註八)。

勿論、權限争議の主要なる結果は、決して幸せでなかつた。この争より生ずる管轄權の紛争は、當然、道路網の發

達を阻害した。然しこの時期が過ぎると、フランスの道路の交通制度は、王權が次第に、封建制度に依る地方政權を克服してゆくに従つて、完備したものとなり、道路に關する王の特權は擴大せられ、道路は、封主の私所有物に非らずして、公共物なりとされるに至つたのである。

註八 フイリップ・オーギュスト王が、王とバリ同教との和協

## 公物(主として道路)の取得時効試論

坂 口 軍 司

### 一、はしがき

時効制度の問題は格別興味のある論題ではない。既に私法の分野からも公法の領域からも研討されてゐて、之に關する著書論文も數へ切れない程ある。殊に私法の分野ではその理論構成も一つの定説を見出してゐるが、公法の領域

の結果、一二二三年に與へた特許狀(熈和書 *charta ptois*)には、司教の領地内に於ける王道に關する司法權は、總て王に屬すること、その他の道路に關する司法權は司教に屬すること、但し殺人及び誘拐は、王に於てこれを審判すること、その他、右の特許狀に指定する他の一切の慣習法に依るものを、王の權限に留保することを定めてゐる(未完)。

に於ては消滅時効に就てのみ學說判例の一致を觀てゐるがその取得時効に關しては未だ定説を見ない。筆者が格別新らしくもない問題を俎上に供した理由は茲にある。

公法の分野に於て取得時効が問題となつた例は屢々ある、即ち公物の取得時効が即ち之れで、筆者が茲で試論の題材とせる「道路敷地の取得時効」の問題はその一部の資