

研究



フランス道路法制史

(三)

武若時一郎

第四章 王朝時代

中世よりフランス革命に至る約三百五十年間は、フランス王は、封建制度によつて、各州に底深く根を下ろした獨立性を破壊するために、倦むことを知らぬ熱心さを以つて努力してゐた。

既に述べた如く、ローマでは、イタリア半島の外域を征服したときは、その目的を達成する最善の手段として、その命令の迅速なる傳達のため、またその軍事上の行動のため、

めに、不可欠の必要ある完全なる道路網を、版圖に限なく發達させたのである。

然し封建組織は、これらの道路の管理及び監督の權限を封主の手に移して終つたのである。

王は自己のみが、自由に道路網を處分し得る様に、これらの權限の回復について、工作を續けてゐた。

王權の介入によつて、成文法規が出来、各州間の差異が次第になくなる様に、常に統一に心掛けられて、現在のフランスの交通制度の基調をなすに至つた。

第一 道路網の發達

百年戦争の結果、折角十二世紀から十三世紀に掛けて、協力一致して再興した道路網は、見る影もない、哀れな姿となつて終つた。橋梁及び渡船場の多くは、手入れをしなかつたために、もはや使用に堪へなかつた。そして交通の消失と共に、道路は雜草や灌木によつて掩ひ匿されてゐた。平和回復後に於いても、世の人の悲嘆と不安は大なるものがあつたが、長い間、この状態を匡正することは不可能であつた。

長期の内憂外患、攝政と王族の怯懦、軍隊の無紀律、軍人の貪慾と放縱は、國內を甚しく荒廢せしめ、ロワール河よりセイヌ河乃至ソム河に至る間は、耕作人は全部、死んだり逃避して終つて、殆んど總ての土地が、長い間、耕作もしないで放つておかれた位である。

都市や城砦の附近に存する土地以外は、敢へて耕作する者はなかつた。塔の頂上に配置された哨兵が、遠くに敵の軍隊を認めた場合には、直ちに警鐘を亂打し又は角笛を吹

き鳴らした。そしてこれを聞くや否や、田甫や葡萄畑で働いてゐた者は、あはてふためいて、城壁の内の避難所へ逃げ込んで行つた。

首都パリでさへも、狼や悪疫の犠牲となつたり、食料の缺乏に苦しんだりしてゐた。

失業して終つて、國內を荒し廻つてゐた匪賊と闘ふことが、交通によつて國內に活力を吹き込まんとする王國政府の、先づやらねばならぬ主要な仕事となつてゐた。

掠奪といふことが、その時既に習ひ性となつてゐただけに、この目的は、一朝一夕の努力では達成されなかつた。

武將ガスコン・ラ・イール(註一)は嘗て曰く、「兇匪こさへる様な神なら、神こそ兇賊だ」。この言葉は、王國を侵蝕してゆく悪弊の恐ろしさをいひ現はしたものである。

註一

ガスコン・ラ・イールは綽名であつて、實の名はエチエ
ンヌ・ドゥ・ヴィニョール。一三〇〇年代にガスコニーに
生れたフランスの武將(一四四三年歿)であつて、戦鬪振り
が如何にも勇猛果敢であつたから、ラ・イール(憤怒將軍)
の綽名がついた。彼の有名なオルレヤンの乙女、チャンヌ

ダルクに随伴して、オルレヤンを攻圍し、またヂヤンヌ・ダルクが捕へられて、ルーアンの獄に投ぜられたとき、奪還を企てて、果さなかつた。

「チャールス七世（一四二二年—一四六一年在位）」が執つた強硬手段は、流石に、匪賊の跳梁の鎮壓に相當の効果を挙げた。

この王は、兇匪を假借なくやつつけたばかりでなく、不法の通行料金を廢止せしめることに努力し、幹線道路の維持修繕のために、この特別の資金を充てしめた。

道路の改良は、その後嗣ルイ十一世（一四六一年—一四八三年在位）の時代にも遂行されて行つた。ルイ十一世は、特に幹線道路に關心を持ち、自己の計算に於いて、飛脚（馬を使用したからシュヴオーシニール *chevaucheurs* と呼ばれた）を通はせることにした（註二）。

註二 「王室飛脚 *courriers royaux*」の事業は、「ローマの「クルス・プブリクス」と、大體その趣を一にしたものであつて、一四六四年六月一九日の勅令に依つて設置された。

その以前に於いても、各州へ命令を傳達するために、遞送

人を置いてゐた王は少くなかつたが、ルイ十一世以來、その制度が確立されるに至つた譯である。

ルイ十一世は郵便事業の獨占權を自己に留保してゐた。四里（リニュー *lieues*、一リニューは略我が國の一里に相當する）毎に配置された驛長 *maîtres des relais* は、王室以外の文書を發送せしめ、又は王室以外の指圖を傳達せしめてはならなかつた。これに背いた者は、死刑に處せられた。

商業は勢ひを盛り返して來た。史家の説くところに依れば、商人は、各地に於いて、國の内外に互つて、取引を開始したのである。十二世紀から十四世紀に互つて、フランスの北部地方と東洋を結びつけてゐた、地中海沿岸並びにフランドル地方の大貿易路は、全部地中海方面に出ることになつた。ポーター、リヨン、トロワ、ランデイー（サン・デニー）等の有名な市場は、從來ヨーロッパ貿易の采配を振つて來たものであつたが、これらは永久に、その地步を裏ふことになつた。

然し、十五世紀より十六世紀にかけて盛んに行はれた農奴解放 *émancipation des serfs* の結果、道路はこれら新規

の多數の顧客で溢れるばかりになつた。従前、自分が耕作する土地に、永久に閉ぢ込められてゐた農奴は、自分の村から外へ出て差支ないといふことになると、即座に、何を措いても、この自由權の行使を試みざるを得なかつたのである。

この外に、イタリヤ戦争、印刷術の發明、啓蒙運動、文藝復興、新大陸の發見、その他數多の大事事件が續發したため、人々の間に、交通路に關する勃然たる要求が、文明に對する著しい興味と共に、湧然として生じて來たのである。

宮廷が、數多の護衛を引き隨へて、贅の限りを盡した歡迎を受けながら、國內各地を絶えず巡行したのは、この時代のことなのである。

建築家、土木技術者、石工、畫家、等が、王が建築せしめられる壯麗な宮殿の工事に従事するため、各地から群がり集まつて來た。

同職救濟組合 *so pagionnage* が生れ、また道路には、都市から都市へ渡つて行く、野心の少ない職工が、フランス

巡遊をしてゐるのが見受けられた。また、ブルジユ、カオール、モンペリエ、ポアチエ、ソルボンヌ等の有名なる諸大學へ赴く學生の群れも見受けられた。

カロルス王朝末期の後を受けてゐたから、人々の行樂本能は、長年月間、抑壓されて來ただけに、一層激しい勢ひを以つて發露されることになつた。

王も、この民心の動きを感じないではをられなかつた。そこで、執拗な匪賊(註三)の討伐に對しては、一層の嚴格さを以つて、これに當ることになつた。この外に、各種の通行料金は、必らず道路橋梁の修繕に充當すべく、これに違背した場合には差押をなすべき旨を命令し、また必要缺くべからざる工事を完成せしむるために、各州の住民に對して特別税を賦課することまで、許すに至つたのである。

註三 フランソワ一世(一五一五年—一五四七年在位)當時の新聞紙「巴里市民新聞 *Le Journal d'un Bourgeois de Paris*」には、その頃アヴァンチュリエ *aven turiers* (冒險家、山師)と呼び慣らされてゐた傭兵等が行つた掠奪行爲の詳報が、滿載されてゐる。彼等は二百人乃至三百人つづ、一隊を

なして國內を横行し、身の毛もよだつ様な慘虐行爲を行つてゐた。あらゆる浮浪人、及び場合によつては、學校生徒までがこれに参加してゐた。首魁の一人は、自ら王と稱し、財務官武官その他の役人を設けてゐた。二千乃至三千の部下を率ゐて、當時の諸州オーヴエルニユ・プールボンネー・リムーザン・ポアトウー等を荒掠してゐた。最も嚴重に規定された禁令や數等加重された刑罰も、王國の惱みの種となつてゐる、これらの匪賊を一掃するに至らなかつた。一五三四年一月の勅令は、辻強盜に對して、車刑 *supplice de la roue* なる極刑を創設したが、これはその後、一七九一年八月二十八日法に依つて廢止された。

斯くの如き王の干渉は、極めて良好なる結果を生んだ様である。

ルイ十二世（一四九八年—一五〇五年在位）の使者は、ミランからアンボアズ城へ、日間で書面を届けることが出来た。スペインの或る飛脚は、サン・バルテレミーの虐殺をマドリッドへ報せに行くのに、僅か三晝夜を要したにすぎなかつた。

然しながら、宗教戦争は、無政府状態と掠奪と狼の跋扈

を伴ひ、再び道路遺棄時代を將來するに至つた。

ところが、一五八四年頃にフランスに移入された。車輛の使用は、あらゆる法規以上に、フランスの道路に重大な結果を齎らせた。

これは、道路史上、眞に一新紀元を劃すものであつた。

封建領主が、その豪盛さを衒ひ見せびらかせる新規の手段として、大満悦でイタリヤ本國から移入した、幌付四輪馬車 *carroches*（註四）又は驛馬車 *coches* は、最初、構造が餘りに丈夫でなかつたために、各州の屈曲した、凸凹の道路を通ることが出来なかつた。

宗教戦争後は、もはや斯る状態ではなかつた。馬車の車軸と彈機に改良が加へられた（註五）ので、國都の街路以外に出ることが出来るようになった。

註四 幌付四輪馬車の發明者は、十二世紀前半の人、ミラン司教エリベール *Hérilbert* である。この車は、極めて贅澤なものであつて、フランソワ一世當時には僅か二輛、一輛は王妃用、一輛はダイヤヌ姫（ヘンリー二世の女）用しか通つて

ゐなかつた、と傳へられてゐる位に珍らしいものであつた。ヘンリー四世には、長い間、一輛しかなかつた。今日は王妃が自分の馬車を用つてゐるから、訪ねて行く譯にゆかぬ、といふ意味の手紙が宰相シュリーに送られてゐる。ヘンリー四世の當時、スペイン大使ドン・ピエール・ドウ・トレードが一六〇八年にパリニ入京した時に使用して以來、この新型の馬車が公式の儀式に用ゐられ始めた。その頃の四輪馬車は未だ幼稚であつて、彈機を有せず、車軸は固定式であつた。一六〇一年、ヘンリー四世は、この車に乗つてゐたために、聖孩墓地の裏の隘路で弑された。それは、乾草を積んだ車が向ふから來たので、それを通させるために、王の馬車は躲避させることが出来ない構造になつてゐるから、護衛の者が、納骨堂の廻廊の方に避けた、その隙に乗せられたものであつた。

註五 車體の懸吊方法は、一六〇〇年頃、アントワーヌ街の藥劑師の妻、ソーヴァール夫人 *dame Saury* に依つて改良されてゐる。

新しい交通形態の急速なる發達は、忽ちにして、道路問題をして、封主の最も注目すべき事項たらしめたのである。

ヘンリー四世（一五八九年—一六一〇年在位）は、特に宰相シュリーに道路の管理を委任し、シュリーのために、フランス大道路奉行 *Grand Voyeur de France* なる、一個の職を設けた（註六）。

註六 大道路奉行の職は、その後一六二六年に廢止された。

廣汎な且つ大膽を見解の下に、シュリーはその職務を立派に遂行した。彼はフランス財務官等 *Tresoriers de France* に對して、道路の使用料金收入に依る橋梁及び路面の維持がよく行つてゐるか否かを監察するために、その管轄區内の道路を監督すべき旨を命じた。然し彼が改革した特に著しい點は、これらの財務官に對して、國庫の費用を以つて、總て公共の營造物に對して行ふべき修繕工事の調書を作成し、且つ緊急の程度に依りて順位を附し、その工費見込額を掲ぐべき旨を、特命したことである。大道路奉行職から發せられた、これらの訓令に依つて、フランスの領土全般に互つて、工事計畫を樹立することが出来る様になつたのである。道路網の改良は、もはや従前の様に、各州

に於ける小さな利益のために行はれる事業ではなくなつた。國庫の財源を斟酌し、事の要否及び緩急を考慮して理論的な計畫に従つて實現される、國の事務となつたのである。

更にシユリーは改革を斷行し、最低の入札者をし工事を執行せしめる、競争入札 *adjudication au rabais* の方法を採用せしめた。

最後に、この偉大なる行政官は、フランス最初の道路法典たる一六〇七年の法規を制定せしめたのである。その重要な規定は、今猶ほ現に行はれてゐるのである。

一般運輸事業の發達(註七)私的郵便事業(註八)の創設、殊に重商主義の熱烈なる信奉者たる、當時の經濟學者に依つて向けられた商工業に對する熱心な注目は、他の有名な宰相、コルベールをして、シユリーの事業を襲ひ、これを改善せしめるに至つた。

註七 ルイナ三世(一六一〇年—一六四三年在位)當時に出版

された圖書に依ると、その頃既に、フランス國內の四十三市

に乗合馬車が存してゐたことが判るのである。車は、五頭乃至六頭の馬を以つて牽き、二人の御者がこれを操縦してゐたが、乗客は八人以上は乗れないのが普通であつた。發車は極めて不規律的であつた。

註八 最初、王室の飛脚が例外的に、公衆の信書を引受けることが認められた。その後一六二二年に遞信總長 *Catelan de Postes* のダルメラ *D'Almeras* が、公衆のために、普通の飛脚制度を創設し、王國內の主要都市に特に設置した局を、毎週特定の日に發着せしめることにした。一般遞信事業は、一六三〇年五月の勅令に依つて、公の施設として認められ、急激に發達を遂げて、間もなく、王國內の道路の殆ど全部に飛脚が設けられ、最も人影の稀れな地にまで、この新事業が普及するに至つたのである。

コルベールはこの仕事のために、彼の知識と精力の全部を傾投した。これについて彼は「通商の利便と公共の福祉は、主として道路施設に依據する」からである、といつてゐる。

「道路 *ponts et chaussées*」の行政的及び技術的方面は、終身官であつて、道路については、その財政的及び法律的

方面しか知識を持つてゐない財務官の手から、次第に取り上げられて、財務局 *Generales* に配置された監督官 *Intendants* に移管された。監督官は、完全に中央官廳の指揮監督に服する官吏であつて、その下に技術官たる技師 *Ingénieurs* が配屬せられることになつた。

道路改修のために、王も各州も、多額の經費を充てた。國庫の費用は年額を以つて定めることになつた(註九)

註九 ルイ十四世(一六四三年—一七一五年在位)以前の諸王は、相當多額の内帑金を以つて道路の費用に充ててゐた。ヘンリー四世は、シュリーの献策により、道路工事に巨額の補助金を與へた。コルベールは、王の助成金は毎年分割してこれを下附せらるべきことを認めしめた。助成金の額は、各財務局の監督官の内申に基き、財務會議の議決を経て、王親ら毎年度の當初に作成される道路一覽表 *L'Etat de Rod* 中に掲げられてゐた。

不幸にして、この豪華時代に於いては、道路橋梁に充てる資金は、その少からぬ部分が、今日でも賞嘆的になつてゐるところの、舊王城に至る大通りの鋪裝に使用され

たのである。

然しながら、當時行はれた大橋梁の架設及び整備が、相當多數に騰つてゐることは、記録の示す通りである(註十)

註一〇 この當時に架設又は整備された橋梁で、今日猶ほ現存するものは、一八七三年土木省から發行された「道路橋梁統計資料 *Documents statistiques sur les routes et ponts*」に依ると、國道及び縣道を總じて、五十以上あるといふ。

コルベールは、既に國內の主要消費者となつてゐた、パリーの物資の仕入に利用される道路に對しては、特別の關心を持つてゐた。それ以外の道路に對しては、多額の財源を充當する譯にゆかなかつたが、使用料金を徴收する土地所有者及び借地人が、單に使用料金の取つ放なしでなく、その土地の道路工事をも行ふ様に、嚴重に督勤を加へしめ、違反者は拘留に處した。道路工事の超過部分については、コルベールは道路の維持修繕は「一般地方 *Plat Pays*」に於いては、嘗てローマがさうであつた様に、沿道の土地所有者の責任であり、沿道の土地所有者存せざるときは、隣接の

住民等の責任である、といふことを、慣行法上、認めしめることに努めた。此の意味に於いて、コルベールを以つて「夫役の父 *Père des corvées* としなればならぬのである(註一)。

註一 夫役は、コルベールの時代に、特に利用せられた。王の國內巡幸の砌に於ける道路の修理(一六八〇年メツツに、一八六一年ムーランに、一六八二年シャンポール及びカンピエーニュに行幸)のため、及び國境地方(例へば、アルトア、アルザス、フランシユ・コムテ、ドーフイネ)の道路の改修のために、夫役が用ゐられた。

宗教戦争、租税及び飢饉に依つて、眞に悲惨な状態に陥られた農民は所要の努力を提供することが出来なかつた。そしてコルベールは自ら、幾回となく、規則の適用を緩和した。

偉傑コルベールの失脚後に於ける行政的紀律の弛緩は、再び道路を半放棄状態に陥れて終つた。

然し、彼のルイ十四世の歿後、王國の復興繁榮、政治的經濟的變遷は、文學や哲學に依つて覺醒した、フランスの

人民に、國內到るところ、障碍なしに交通し得るために、良き道路を作るといふ、最も緊切なる慾望を抱かしたのである。重農主義者が、その當時の權利濫用の反動として、その有名なるスローガン、「爲さしめよ、通らしめよ *laissez-faire, laissez-passer*」を掲げ、自由交通を妨ぐる一切の障碍に對して、最後の力を振つて立ち上がったは、實にこの時のことなのである。

路面の不良といふことは、實際、障害の中でも最も重大なものであつた。

殊に甚しかつたのは、通行の困難な箇所に設けられた工作物の缺陷を塞ぐことであつた。道路の全線には、道路の區域の不明瞭なところがあり、また田畑の頭部にあたるところでは、濕地の中に入つてゐて、殆ど交通が不能になつてゐた。

國の財源に餘裕がなくなつてゐたこの當時に於いては、財務總監 *Contrôleur général* たるオリイ(一六五二年—一七一九年)が定めた、夫役制度に注目しなければならな

つた。

農民は、十八世紀頃は多少裕福になり、彼等に背負はされる、眞に壓倒的な課業にも堪えることが出来た。

古くから慣行に依つて認められた簡單な規則が、道路の區域並びに所要の土地の占有取得について、嚴格に適用された。この様にして迅速なる工事の執行に有害なる、利害關係者間の紛争を避けた。原則の適用に躊躇したりすれば、紛議の生ずることは明かだからである。

道路は、出来るだけ最も直ぐな建築線に従ひ、土地を喪失した者に對する損失補償は、土地を取得した者の義務とせられた。

最後に、道路の幅員は、交通上の事實に従つて、種類毎に、一律に定められた(註一二)

註一二 一七二〇年五月三日參議院令 *arrêt du Conseil* に依つて定められた最小幅員は、幹線王道は、森林地の區間に在つては七二步、森林地外に在つては、側溝から側溝まで六〇步、その他の幹線道路にして、都市相互間の交通の用に供するものは、側溝から側溝まで三六步。地形上、擴張を許されざる

山岳部の道路については、特例が認められた。

三〇

一七七六年二月六日の參議院令は、道路を左の四種に分つて、幅員を多少縮小することにした。第一種(國內全部を經過し、國都と樞要の都市、港灣又は商業中心地とを連絡する幹線道路)四二步。第二種(各州と樞要の都市とを連絡する道路、又はパリより相當重要なる都市に至る道路)三六步。第三種(同一の州又は隣接の州の樞要の都市の連絡を目的とする道路)三〇步。第四種(特殊の道路)二四步。以上の幅員中には、側溝又は法面を含まない。因みに、一步は約三三樞に當る。

然してこの事業の成功は、就中、専門家の手に委ねられた、技術上の監督に依つて確保されたものである。この種の事務は、道路廳 *Administration des ponts et chaussées* (註一三)なる自治行政廳に委任された。道路廳はその技師を以つて、道路學校 *École des ponts et chaussées* (註一四)なる特別の學校を組織し、その程度の高い研究は、國內の最も知識のある青年達を惹きつけた。道路網の運命が、この様にして、選り抜きの職員の手に乗ねられた際には、官

廳の下には、熱心な且つ有力な道路の守護者が存し、これと同時に、貴重な美術家も輩出することになるだらう、と思はれた。

註一三 一七一六年二月一日参議院令に依つて創設。

註一四 一七四七年、ダニエル・トウリユデーヌ *Daniel Tardaine* (一七〇三年—一七六九年) に依つて創立。彼は尙ほ現在の道路會議 *Conseil Général des Ponts et chaussées* の前身たる道路議會 *Assemblée des Ponts et chaussées* を創立してゐる。十八世紀の最も著名なる技師、ハロネ *Perronet* (一七〇八年—一七九四年) は、これら二様の機關の發

達に非常な貢獻をなしてゐる。

遠い昔のこと、ユリウス・ケーザルが、初めてコンスルに擧げられるや、道路の監理をコンスルの職務權限の一つに加へようといふ提案を元老院になして、絶えず攻撃されてゐた時代から見れば、時勢はよほど變つて來てゐた。昔は、交通路に關する職務は、實際、最下級の職員に屬すべきものと看られてゐた。それが、十八世紀頃から、最も名譽ある職務の一つに數へられるに至つたのである。

フランス革命の前頃、道路網建設の大運動が、その完全なる効果を發揮してゐた。道路網は、當時、交通可能の狀態に在るもの四〇、〇〇〇軒以上となつてをり、その中四分の三は、夫役に依つたものであつて、その他は、一部は國庫、一部は各財務局、關係都市及び町村、最後の一部は使用料金特徴の特許を受けた者に依つて、その工費を負擔されたものである。

道路技師 *Ingénieurs des Ponts et chaussées* は、その權威と熱誠とによつて、財政の窮乏の著しいのにも拘らず、延長二〇米以上の大橋梁四百米以上を新設し、舊い橋梁の大部分を修繕するだけの財源を獲得することが出來たのであつた。

勿論、行つた工事は、完璧に程遠いものであつた。夫役は、専ら強制に依つてをり、可もなく不可もない程度の勞務を提供してゐた。出來た工作物は、技術上の經驗が深くないため、必らずしも充分の堅牢性を有する設計のものばかりではなかつた。

それは兎も角として、フランスは、道路の統一の有効なる實現と同時に、その經濟的及び學術的發達を可能ならしめるに足るだけの交通路を具備するに至つたのである。他國から羨望されてゐる、その稠密な道路網は、新思想の宣傳に大いに貢獻し、フランス革命の主要なる原因の一つとなつてゐる。世界戰爭當時、ヨーロッパ各國の間で、フランスのみが、しつかりと一つになつて、最少の時間の裡に、その義勇軍を集結して戦線に向けて進發せしめ、侵入軍に對して絶えず先登を切つてゐることが出來たのも、よく發達した道路網のお蔭なのである。

第二 道路の保全

封建時代には、新しく生れた道路に區域を定め、斯くすることに依つて、沿道土地所有者の企業よりその存在を防護することに、非常な努力が拂はれた。

王朝時代に至つては、國は、荒まし出來上がつた保護制度を完成し、國內の政治組織の推移のまにまに、その一層有效なる適用を追求することに専念したのであつた。

慣習法上定められた方法は、大體次の様に、取り纏めることが出来る。

道路の種類毎に、劃一的の幅員を定め、且つ缺けたる部分は、簡易な方法に依つて、沿道の土地から取り戻す權利を認めること、優奪行爲は嚴重に處罰すること等は、實際、強力なる行政廳に對して、人民をして道路敷を尊重せしめる便宜を與へるものであつた。然し道路行政の特別の領域については、フランス革命前まで、公權力は王と封主との間の絶えざる、破壊的な紛争の對象となつてゐた。

王は、夙に、フランス全國に對する統治權を獲得してゐた。然しながら、これを封建的階級の外で行使することは困難であつた。その特權と獨立性とは、多年の慣行に基くものであつて、一步一步退きながらも、遂にフランス革命まで防禦しおはせたのである。十七世紀乃至十八世紀の頃でも、各州に於ける、最も有力なる國の派遣者たる道路監督官は、道路について、君主の熱望する様な、完全な權能を回復までに、至り得なかつたのである。

論争は一七八九年まで、王權 (ユレ・コロネー June o ronae) なるローマの思想、即ち一切の事物に對する國王の統治權に因る完全且つ直接の權利は、自己に在りと主張する王と、依然として、王の主張に對して殆ど千年に近い間、道路行政權を行使した慣例と、その司法權の獨立を對抗する封主との間で、猛烈に續けられてゐた。

斯くの如き、權限争議の繰り返されてゐる制度の下に在つては、道路の保全がうまく行はれ得べき筈が絶対にないことは、容易に想像し得るところである。

ローマの軍道の後身たる大道 *Grands chemins* についてさへ、十三世紀以降、王がその廣汎なる權限を承認せしめるに至つたけれども、侵奪の事例は夥しく存してゐたのである。

尙ほ、道路敷の單なる横領は、通路の縮小に依つて容易に露見するが、道路の位置の變更になると、さう簡單にはゆかない。

道路圖が無いから (當時は、これを作らうといふ考へは

全然起つてゐなかつた)、濫用の摘發に役立つものは何もなく、従つて道路敷の侵奪は、當時の流行となつたのである。各自その土地の擴張については、道路を廢して彼等の圍繞地の新しい境界に入れることは、慣習に依つて許されたものである、といふ風に沿道の土地所有者は考へてゐたのである。

剩へ、道路の監督は、道路監督官の出現するまでは、餘り嚴重に行はれてゐなかつた。十七世紀の中頃まで、道路に關する事務を擔任してゐたフランス財務官等は、一定の時間毎に (その間隔が非常に長いことも少くなかつた) 迅速なる騎馬飛脚を實施することに満足してゐたのである。繰り返して述べる様に、財務官は終身官であつて、自己に關係ある事項については、國の公益よりも先に考へたのである。

この様な次第で、動かすことの出来ない且つ極めて明瞭な標識に依つて、道路の區域を確定しようといふ思想が早くから起つてゐた。これに採られたのが、並木 *alignes* であ

る。

一五五二年一月十五日のヘンリー四世の勅令は、道路の沿道に、隣接地に樹木を植栽すべき旨を命じた、最初ののものである。その名目は、フランスには、砲架の製作に事を

缺くから、楡の木を植えよ、といふことにしてあつた。斯ういつた、樹木の特殊の用途をも考慮に入れてゐたことは、

争ふべき餘地はない。然し、これを主唱した者の偽らな

い、主なる意圖は、就中、道路を沿道者の企業より防護することに存してゐたのである。一五七九年五月のプロワの

勅令は、同年のプロワに開かれた國民議會 *Etats Generaux*

の陳情によつて發布されたものであるが、この點については、一點の疑義をも留めてゐない。

宗教戦争當時の無政府状態に於いて、道路全體に加へられた數多の侵害を矯正すべき特別の使命と共に、フランス大道路奉行の職務を擔當した宰相シュリーは、命ぜられた並木の植栽が實際に行はれてゐるか否かを、特別の注意を以つて監視せしめることにした。不満を抱き、冷かし半分

の氣持を持つた農民は、樹木の頭を人間の脊位に斬つて、「こらロスニー奴、ビロンにしてやるぞ」(註一五)と云つてゐた、と傳へられてゐる。

註一五 ロースニー Rosny といふのはシュリーを指す。シュ

リーがロスニー侯爵と呼ばれてゐたことに困んだものである。これが轉化して、シュリーが植ゑさせた楡の並木そのものを意味することになつた。またビロンといふのはビロン男爵と呼ばれてゐたアルマン・ドウ・ゴントー將軍のことである。ヘンリー四世に仕へた勇敢な武人であつて、後に捕へられて、バスチーユで斬罪に處せられた。

斯ういつた氣持は、沿道の土地所有者が道路敷を勝手に處分する慣行が、如何なる點まで慣習的になつてゐたかを示すものである。

大宰相の失脚後は政府當局の脆弱さにも拘らず、農民は最後までどうすることも出来なかつたのである。並木に關する命令は、その後も屢々救命に依つて引用せられ、全體的に結局遷守されることとなつた。並木は道路の區域を定め、爾後は容易に勝手に變更し得ないこととなつた。

道路敷の保全方法の一つとして、側溝の設置も行はれた。側溝は道路の境界に設けて道路の區域を明かにすると同時に、雨水等の流下に對して路面を保護する效用を有するものである(註一六)。

註一六 側溝が、沿道者の侵奪より道路を保護する效用を有することは、一七〇五年五月二六日及び一七七六年二月六日の參議院令中に明記されて居る。

最後に、ローマの例にならつて、一定の距離毎に、番號を附した標柱を設置させた(註一七)。

註一七 ルイ十五世の治下、ペロネは千トアズ(一トアズは約二米)毎に、道路に標柱を建設せしめ、ノートル、ダム寺院を基點として、これに番號を附せしめた。尙ほこの種の標柱の間に、二百五十トアズ毎に小標柱を設けることを要した。ローマの「金色元標」の例にならつて、一七六八年四月に、ノートル・ダム寺院に三角標が建設せられた。以上の標柱は道路の境界を明確にすることを目的としたものであつて、一六六九年八月の勅令に依つて、交叉點分岐點等に設けられる、道路の方向を表示した十字型、柱型、三角錐型の標識と混同してはならない。

並木、側溝及び標柱が道路の周圍を取り圍んだ曉に於いて、王が漸次、沿道土地所有者からその事實上の道路の占有を取上げるために起された多年の紛争は、殆ど消滅することになつた。沿道土地所有者は、もはや、道路の區域の不明確に乗じて、道路敷を侵奪する様なことは出来なくなつた。

シュリーは始めて、道路の保全に關する慣習法を法典化して、一六〇七年十二月の勅令とした。道路敷が決定されたから、その嚴格なる遷奉を強制することに至つたのである。尙ほ、適當な機會のある毎に、法の命ずる防衛方法について注意を喚起することを怠らず、道路開設上の新條件又は交通上の新方法が要求するところに依つて、これを完成して行つた。

公道を損壞し、道路の區域を變更し、耕作その他、方法の何たるを問はず、道路敷を侵奪し、路面を掘鑿し、道路の工作物を損傷することは、禁止された。

道路及びその工作物を保護するため、沿道の土地に地役

を課するところまで行つて、これらの禁止事項を明確にした。この様にして、大工事時代たる十八世紀には、公道の附近に存する石撒場の使用を禁じたのである。

道路保全の配慮は、指導者等がよき路面を作りたいといふ希望に燃えてゐたこの時代には、特に著しかつた。

交通そのものは、道路を損傷せしめない様にするために嚴重な規則を設けられてゐた。繫駕馬匹の最大頭數を定め、積荷を間接的に制限した。車輛の行違又は追越の際に於ける縁石の破壊を防ぐために、一定の長さを超ゆる車軸の使用を禁止した。輪帯は、頭の尖つてゐない釘で定着することを要した。

最後に、牧畜は、以前は公道の一般使用と看做されてゐたものであるが、並木を縁に植えた大道、及びその法面については、禁止されることになつた。

街 路

市街地内に於いては、郊外地ほどに、侵奪を心配する必要はなかつた。道路の區域が非常に明確になつてゐるから

である。

然しながら、沿道の建築の、緩漫なる場合に依つては氣づかない程度の前進を、注意深く監視する必要があつた。

時の經つに連れて、道路を狭めて終ふ虞があるからである。

一六〇七年の勅令（第四條及び第五條）は、このため、一切の侵奪行爲を豫防し得る保護方法を擴大した。爾來、公道の縁で工事を施行するには、原則として、許可を受けるだけでは足りなくなつた。特別の職員が建築線を指定する、即ち申請者に對して道路の正確な區域を指定する前に着手することを得ないことになつた。この職員は、また、工事の施行後、その指示が遵守されたか否かを、現場について取調べ、違反してゐた場合には、檢眞調書 *Procès-verbal de récolement* と稱する書類を作成して、違反者を討追しなければならぬことになつてゐた。

この外に、工作物の種類毎に、許可して差支ない程度の突出部を、屢次の規則に依つて定めてゐた（註一八）。王朝時代の末期に至ると、争を豫防する目的の下に、各々の道

路毎に「建築線圖 plans d'alignement」なる圖面の備付を命じ、明確に道路の區域を定めしめることとなつた。

註一八 許可は道路職員直接に之を交付し、且つ「道路税 *taxe de voirie*」を徴收した。税率は特別法規によつて定められてゐた。原制として、道路税の税率を定めた法規には、許可し得べき突出部を制限的に列擧してゐた。許可すべき前進の最大限をも表示してゐる場合もあつた。

第三 交通の取締

舊來の運輸形態が持續されてゐる限り、大體、封建時代の交通法規を、特に著しく變更すべき必要は感ぜられなかつたのである。四輪馬車の發明後と雖ども、情勢は著しく變化した譯ではなかつた。車軸及び彈機に加へられた改良が、地方の屈曲した、凸凹の道路を、車で行くことを可能ならしめたとしても、これらの道路の路面の不良及び國內關稅、通行税等々の、有らゆる種類の障害が、車輛運輸の發達を阻害してゐたのである。

然しながら、フランスの交通制度が、最も徹底的な變更を加へられたのが、この時代のことなのであつた。

通行權は、従前は、商人及び巡禮、即ち制限された顧客に對してのみ、認められた。十五世紀乃至十六世紀に於ける農奴の釋放と共に、道路の使用は萬人に對して自由でなければならぬ、といふ思想が人々の間に生れて來た。漸次この考へ方が發展して行つて、總て、社會のあらゆる階級の者が道路の通行を承認させることとなつた。

この様にして、王朝時代に於いては、公道の使用に關するフランスの現行法制の基礎たる、自由通行の原則が、慣習法の中から出て來たのである。

王と奉戴した營業組合 *Corps de métiers* の專横は、自由通行の新原則の發展を、或る程度まで妨害した。誰でも勝手に他人のために、運送を行ふといふ譯にはゆかなかつた。王の特許狀 *lettres de provisions* に依つて附與された特別の職 *office* の名義人たることを必要とした個人的な使用についてさへ、これらの特許事業者以外の者に、車輛や馬匹を貸附する事は出来なかつた。國稅徵收人 *Receveurs des finances* のみは、王の收入金の運搬についで、完

全なる自由を享受してゐた。

然しながら、道路の自由通行權は、次第に現實となり、この新しい權利の行使を可能ならしめるため、當局者は、國內の如何なる地點たるを問はず、便宜且つ確實なる通行をなさしめなければならぬ、といふ思想が輿論となつて現はれて來た。

王は、この方面に於いて、非常な努力を拂つてゐた。國內の最も遠隔の地に至るまで、あらゆる障害の無い、完全な交通路網を、たとひ領主の意思に反しても、通行可能の狀態に改良し維持することに王が努めた理由の大半は、茲に存するのである。

よき道路を得たいといふ念願から、不完全な特定の車輛又は積荷を多く積み過ぎた車輛は、著しく路面を損傷し、以つて通行を危険ならしめるから、これを使用することを禁止するところまで行つたのである。

道路の中、通行に充てられる部分は、通常、一五歩の幅員を有するにすぎなかつたから、換言すれば、二臺の車輛が

出會ふと、縁石に乗り上げて、縁石を掻き亂してゆく處があつたから、砲車の車軸、即ち全幅員五歩一〇指（一指 *Pouce* は一步の十二分の一、約一時に當る）よりも大なる車軸を有する馬車、荷馬車等を作することを禁止された。

また、二輪の車輛は、重い荷を積んでゐるときは、四輪車よりも路面を損傷することが多いから、二輪馬車に對しては、馬の頭數を最大四頭と定められた。農夫、耕作人及び葡萄栽培人のために、その田畑の産物の運搬については、特例が設けられた。パリでは、夙に十六世紀の頃に、鋪道の保全のため、鐵輪の二輪馬車の使用を禁止してゐる。

道路の保安については、兇匪の掃蕩のために、王が長年に亘る奮闘を續けたことは、既に述べた通りである。

無賴漢、浮浪人等についても、これに劣らぬ斷乎たる處置が講ぜられた。道路の附近にどん／＼殖えて來た膠味宿は、非常に嚴重な監督を受けた。最後に、待伏を豫防するために、道路の沿道の雜草や灌木を一定の幅まで刈り取らせた。

運輸事業の規定を設ける際には、旅客の保全といふことについても、同様の注意が拂はれた。旅客の安易といふ點までも考へられた。

特許状には、車輛は堅牢にして、手入れよく、技能及び經驗を有する者をして操縦せしむべき旨が明記されてゐた。發着は、豫め定められた日時に行はねばならぬ。事業者は、法定の條件を具備する旅客又は貨物の運送を拒むことを得なかつた。運賃は、各營業所に於いて、見易き標板に記載することを要した。最後に、御者及び轎夫は、白晝大道で盜難に逢つた場合の外、積載した一切のものについて責任を負ふべき旨を定められた。また積載したものは、これを帳簿に記載すべき義務を課せられた。

車輛の行違又は追越については、道路の状態が概して不良で、速度も遅かつたから、未だ明確なる規定を設ける必要に迫られてゐなかつた。行違及び追越は、フィリップ・ドウ・ポー・マノワールの時代にポーヴァジィで、既に行はれてゐた様に、土地の情況と車輛の雙方の積荷の如何に従

つて、行はれてゐたのである。

然し進路優先權は、フランス革命の前頃には、飛脚及び大急ぎでゆく旅人に限つて認められ、同時に、馬車及び荷馬車の御者に對しては、馬より離れ、車の後についてゆくことを禁止された。

特例——市街地交通

王朝時代には、地方の道路に於いては、運輸は大した發達を遂げなかつたが、都市、殊にパリに於いては、さうではなかつた。

一六二〇年頃から、パリでは、母衣附四輪馬車の數が急に増加した。瞬く間に、道路は、或る時間中は、全く身動きも出来ない位に輻輳するほど、馬車が多くなつた。交通秩序の混亂はこの上もなかつた。傳統に依つて、公共の安寧のため最も適當な條件に依つて移動を行ふことを得しめる明瞭な規定を、慣行の中に移し入れるまでは至らなかつた。歩行者の通行は危険になつた。大事故を數く聲は、聽て輿論を動かし、當局者をしてこれに干渉することを餘儀

なからしめるに至つた。

街路の取締方針は、道路の新參者たる車輛の彈壓に向けられた。車輛は、あらゆる害悪の原因であると呪まれた。こんなものさへなければ、街路の交通は、依然として平和であつたに相違なかつた。尙ほ、馬車でひけらかし得た贅澤さは、言語同斷に類するものであつた(註一九)。

註一九 幌附四輪車に對する公衆の憤激は、幾多の惡諷や諷刺に依つて表現された。例へば、寓話作者ラ・フォンテーヌの「フワールブル Fable」中の「馬車と蠅」喜劇作者モリエールの「物識り女 Femmes savantes」(第三幕第二景)中の警句等古典的作品の中に引合に出されてゐる場合が少くない。

嘗てローマで扱はれた様に、この新しい運輸形態の發達が、歩行者の不安を醸成し始めると、直ちにその使用を徹底的に禁止しよう、と考へたのは無理もない。

代議士連中は、自分達は何時も牟騾馬に乗つて國會議事堂に出るから、四輪馬車の使用はパリでは禁じて貰ひたい、と王に請願書まで捧呈した。然し、馬車の便利なことにつ

いては、今更議論の餘地がなく、またこの故に、次第に一般人の好評を博して來た折柄でもあつたので、願出の様な處置は、採擇にならなかつた。それのみか、政府は間もなく、市内の數區を連絡する定期の馬車事業を許したのである。(註二〇)。

註二〇 サン・マルタン街の、オテル・サン・フィアークル Hotel Saint Flacre といふ家に住んでゐたソールヴアーヂュといふ者が、馬と馬車を備付けておいて希望者にこれを貸すことを考へついた最初の男である。貸馬車を意味するフランス語、フィアークル fiacre といふ言葉もこれから起つたものである。初めて、パリで、車の賃借業の經營の特許を受けた者はシャルルヴイエールムといふ男で(一六五〇年)次いでギヴリーがこの権利の特許された(一六五七年)。パリに於いて、定期の旅客運輸事業を行ふ許可は、一六六二年にルーアンネ、スールシユ及びクルナンの三人が共同で受けた。

警察法規は、主として運轉者に關するものであつた。運轉者の無作法は甚しいものであつて、通行人に侮辱の言葉浴せ掛けて、自ら快としてゐた、といはれてゐる。

馬車の御者及び水車業者は、街路の通行に際して、その馬又は騾馬に鞭を打つてこれを怒らせる様なことをしてはならなかつた。馬車及び荷馬車の御者は、徒歩で轡を取らずして馬に乗ること、三頭以上縦に繋いで索くこと、一頭に乗り他を手に携へて、二頭以上の馬を同時に水飼場に連れて行くこと、等を禁ぜられた。

騾馬車の御者は年齢十八歳乃至二十歳以上にして、その職業に必要な體力及び経験を有することが必要であつた。車輛の運轉を「浮浪人 *Wanderer*」に委ねることは禁ぜられてゐた。辻馬車は、後面に大なる文字を以つて、番號を記入しておかねばならなかつた。

行政廳は、車道の妨害の豫防についても、多大の注意を拂つてゐた。騾馬車の御者は、公道に於いて馬に飼料を與へ、その他絶対に街路の交通を妨げる様なことをしてはならなかつた。また、何人も取毀材料又は建築材料を置くことを禁ぜられた。

街路を占有してなす陳列は、交通上の利益のために、嚴

重な取締を受けた。

最後に、往來を一層安全ならしめたいといふ念願から、幾多の行政法規は、警察官廳に對して、崩壞の虞ある建物については、緊急の必要あるときは、場所の狀況に依つて、必要なる一切の處置をなすべき旨を命じてゐる。街路に存する井戸は、蓋をせずにおいてはならなかつた。また、公道に出入口を設けた穴倉は、常に揚蓋を閉ぢておく様に命じてゐる。屋根師、石工、その他の職人が、公道の附近で仕事をする場合には、避けよといふ合圖を通行人に與へるため、二枚の板を十文字に組み、それに派手な色の布ぎれを着けて、繩の先に吊るしておくやうに命じてゐる。通行人を傷ける虞のある豚その他の動物を街路に放置し、街路、廣場その他の交通頻繁なる場所に於いて、弓を引き、ペルメル（槌を以つて球を突き遣る遊戯）、テニス、クリケットを行ひ、又はその他の危険なる所爲をなし、火箭、花火、銃砲等に點火することを禁止した。

第四 結 語

フランスの道路交通制度は、封建時代に於いては未だ胚芽の域を脱しなかつたが、王朝時代に於いては、相當著しき進境の跡を示したのであつた。

フランス革命直前に於ける交通制度の特に顯著な點は、嘗てローマ人に依つてフランスの地に設定された制度と、極めて酷似してゐることである。フランスの政府は、始終ローマ法を手本としてゐたから、遂に、ローマの交通制度の忠實なる謄寫とも思はれる様な交通制度を、フランスの國に設けるに至つたのである。

道路の路線についても、ローマ人が嚴重に墨守してゐた嚴に直線的な線をとることにしてゐた。

十八世紀頃盛んに使用してゐた夫役は、征服者たるローマ人が、軍道開設のために屬州の住民を大勢使つたのを、換骨奪胎したものである。

ノートル・ダム寺院に設置した三角形の石標は、嘗てローマの國民會議場に建設した「金色の里程標 *militaire* *case*」の様に、各州に分散して、中央官廳の命令を傳達

し、その權威を尊重せしめる幹線道路の終點を象徴するものである。

道路網の延長は、ローマ時代及び革命前を通じて、比類を見ざる程度に發達し、兩期に於いて約四萬軒の大いさに達したのである。

道路法規については、これ亦同様に、ローマ法の優勝であつた。

道路敷の非讓渡性及び非時及び非時効性の根本原則は、夙にローマに於いて承認せられ、その後、封建的傳統に依つて根本的に不明確にされたが、これが再び明瞭に確認せられるに至り、フランス大革命の後、古人に依つて不可侵のものとして宣言せられ承認せられることが出來た位である（註二）。嘗てローマ人がやつた様に、侵奪行爲の討追を私人に許すことは、もはや必要でなくなつた。今や行政廳は相當の力を有し、單獨で道路全體の監視をすることが出来るからである。

註二 實際に於いては、王道は一六七〇年の勅令以來、法律

上、非讓渡性を有することになつてゐた。右の勅令は王道を、王室の *Comroue* 財産の中に編入したものである。王室財産は、一五三九年六月三〇日のヴィエ・コツテレ勅令並びに一五六六年二月のムーラン勅令に依つて、非讓渡性を附與されてゐる。

ポー・マノワール當時の古き慣習法は、既に王道の非時効性を、事實上、承認し、王道は、現在の使用方法の如何に拘らず、その原輔員に復せしむべき旨を定めてゐるのである。然し學者間には、この問題について、完全なる意見の一致を見てゐなかつた。ダルジャントレは四十年後に於ける時効取得を認め、デヌムーラン及びロアゼルは百年を以つて取得時効完成の期間なりとするに反し、ルフラン及びルフェーヴル・ドウ・ラ・プランシユは、絶對的非時効性を主張してゐた。

交通警察は、革命前には、ローマ時代ほどには發達しなかつた。尤も過去二世紀以來、車の構造上に一大進歩が遂げられ、車軸の動く、彈機を備へた車が作られる様になつた。道路網の復興といつても現在の様に使用者に對して嚴格な規則を課せなければならぬ様な密度の交通が道路上に出現するに至つたのは、すつと後のことである。州の境

界に存する税關柵、及び數多の道路に存續する通行税も亦、交通の發達を妨げてゐたのである。

然しながら、ローマ時代の交通制度と、王朝時代の交通制度とは、その根本精神が酷似してゐることはいふまでもないが、然し中には根本的に異なつた要素も存してゐた。

ローマ時代に於いては、例へば耕作人階級の如く、人民の大部分を占める階級が耕地に定着してゐることが、交通制度をして、漸次、その主要顧客を喪失せしめ、交通制度をして急速に衰微せしめることは、寧ろ當然の理であつた。これに反して、王朝時代になると、交通制度の發達は、大多數の者が道路を通行することを認めるに至り、またその結果、交通制度自體も、新たな進歩を遂げるに至つたのである。

(未完)