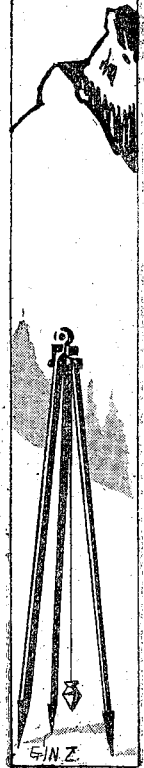


研究



フランス道路法制史 (四)

武若時一郎

第五章 近世及び現代

一七八九年のフランス大革命以降、現在に至るまでの間にフランスの道路法制は、如何なる發達を遂げたであらうか。これが本章に於ける研究の對象である。

現代に於ける社會の大變革は、交通制度の上に、その影響を及ぼし、道路は國內到るところに開設されるに至るであらう。然し車輛の數は愈々多く、その速度は益々高くなるであらうから、この完全なる道路網を以つてすら、公共

の秩序及び安全を確保し難い日が来るであらう。舊來の規定の外に新しい規定が必要となつて、將來の交通制度は、今日よりも遙かに複雑なものとなるに至るであらう。

第一 道路網の發達と變遷

フランス革命以前に於けるフランスの道路網は、當時の要求を充分満足するに足り、全世界からその整備を賞讃されてゐた。然し一七八九年の革命は、フランスの行政機構に澁滞を持ち來し、道路施設を一部分、荒廢に歸せしめたのであつた。

政治問題のためにその全精力を消耗してゐた中央政府は、革命の第一期を終了するや否や、各縣 *Departemens* の道路を管理する責任を免かれることに努めた。時恰も、縣なる行政區劃は、新に設定されたばかりであつて、餘りに人爲的に過ぎたから、その確立には多大の困難が伴つてゐたのである。

しかのみならず、道路の維持の主要財源となつてゐた通行税は廢止せられ、また國の財政は、不良の状態にあつて、國が各縣に對して必要なだけの補助金を交付することを許さなかつたのである(註一)。

註一 國から各縣に交付された補助金は、一七九〇年五月三日令に依り一縣當り三萬フラン宛、一七九〇年一月一六日令に依り總額千五百萬フラン、一七九二年五月二二日令に依り百八十萬フラン、一七九二年九月二六日令に依り大橋梁その他に對し七百萬フラン、革命曆二年霜月一六日令に依り二千五百萬フランであつて、著しく少額に失した。

尙ほ附言しておくべきことは、革命に依つて、一切の障害(註二)から解放された交通は、依然増加する一方であつ

たこと、及び幹線道路、殊に國境に至る道路は、夥しい軍事交通を支持する必要のあつたことであつて、十九世紀の後半に於けるフランスの道路網は、實に危険極まる状態に沈淪してゐた。

註二 交通の發達に對する最も重大なる障礙となつてゐた通行税及び内國關稅は、一七九一年三月一七日法に依つて廢止されることになつた。

昔、技術者の嚴重な監督の下に、深く基礎工事を施して作られた道路は、流石に多少の交通可能性を保持してゐたけれども、夫役に依つて取急いで作られた道路は、他愛もなく通行不能となつて終つた(註三)。そこで、緊急已むを得ざる工事を施行するために、軍隊を使用することが思ひつかれたが、この方法は間もなく、實驗上、不適當であることが判つた。

註三 革命曆六年霜月二三日の執政官政府 *directoire* の布告の要旨に依ると、道路の大部分は、到るところ損傷し、又は通行不能となつてゐて、旅人、飛脚又は乗合馬車の通行に著しき困難を減ずる個所少なからず、甚しきはその前進を中止す

るの已むなきに至るものさへあつた。

再び、王朝時代の如く、道路の改良に必要な資金を得るためには、道路使用者の協力に俟たざるを得ないこととなつた。

革命暦五年實月二四日法は、道路に「通行料 *droit de passage*」を設定し、その收入を専ら、幹線道路の維持、修繕、新設及び管理に充當することになつた。執政官政府は、これらの工事に對する任意的寄附の途すら開いた。然し斯くまでにして得られた財源は、之に多少の國庫補助を加へても、昔の様な状態の道路に復せしめるためには、未だ餘りに貧弱であつた。

ナポレオン（一七六九年—一八二一年）も亦、首席總督 *premier consul* として、次いで皇帝として、道路の改善に努力した。既に彼の意見に基き、革命暦八年の憲法は、各縣の行政を、中央政府に直隸し且つ中央政府の任免に係る官吏たる知事 *prefet* に委任してゐたので、中央政府は知事を介して最も注意深く道路の状態を監視することが出来

た。道路の通行料（註四）は、財源としてこれよりも遙かに適當な鹽稅と取り換へられた。最後に、一八一一年二月一六日令（註五）は、所謂一級及び二級の大道の管理を國の負擔とした。これが現在に於けるフランスの國道である。

註四 通行料制度は、屢々紛議を生じ、始終苦情の種となつてゐた。數回に亘つて軽減されたが、結局、一八〇六年に鹽稅と振替へられることとなつた。

註五 革命暦九年風月二〇日法は、道路の重要性に依らずにその方向に依つて、三級に道路を區別した。一級道路はパリより國境に至るものであつて、路線總數二八線、總延長一五、〇〇〇軒。二級道路は國境を連絡する道路にしてパリを經過せざるもの、九七線、總延長一七、〇〇〇軒。三級道路は都市相互を連絡するものであつて、總延長二〇、〇〇〇軒であつた。

一八一一年二月一六日令は、この種別を變更して、初めの兩級を以つて國道 *routes impériales* とし、第三級を以つて縣道 *routes départementales* とした。

國道は二二九路線、總延長四六、〇〇〇軒であつて、一級（一四線）、二級（一三線）及び三級（二〇二線）の三等級に

分れた。

縣道は一八一三年の調査に依ると、總數一、一六五線、總延長三三、〇〇〇料となつてゐた。

一級及び二級の國道は國庫の負擔、三級の國道は國庫と縣の負擔、縣道は縣と關係市町村の負擔とされた（同法第二編第五條乃至第七條）。

國の普通道路費は、毎年二千萬フランと定められた。その内、八百萬フランは一級國道、六百萬フランは二級國道に充て、残りの六百萬フランを三級國道に充てた（この中には縣の分擔金を含んでゐない）。これらの經費の中、維持工事に使用せざる部分は、復舊工事 *travaux de lacunes* 又は大修繕工事に充當することを要した（同法第三編第八條乃至第一〇條）。尙ほこの外に、國道の新設工事に充てるために、毎年五百萬フランの經費が計上されてゐた（同法第四編）。

然し軍事上の緊切なる要求は、折角得られた資金の費途を變更して、當時の國境地方、即ち現在のフランスの國境外に存する地方の軍用工事の施行のために、大部分を使用する結果となつた。

ブールボン家の再興後、政府は道路の改良に腐心した。

道路改良事業は、最も緊急を要するものの一つと看られた。時恰も一般の關心が平和事業の方に向けられてゐた折柄であつたので、道路の改良によつて、交易を容易ならしめ、國內の經濟生活の振興を促して、革命時代と帝政時代の不斷の内亂に依つて沈衰してゐた國運の挽回に資することが肝要だつたのである。

まづ第一に、戰爭中軍隊のために切り落されてゐた橋梁を復舊し、使用に堪えなくなつてゐた數多の道路を再び通行の用に供するために必要缺くべからざる修繕工事を施行することが適當であつた（註六）。また國內の經濟的動向が飛躍的な工業的活動へ向ふと共に交通量は不斷の増加を續けたが、渡船の中にはこの重交通に對して、渡河を困難ならしめるものが少くなかつたから、取急いでこれらを橋梁に換へることも必要であつた。

註六 一八一五年のバリ條約の結果、フランスの新境界は、二二九線の國道を一八二線（總延長三三、一六一料、内既開設三〇、〇〇〇料）に減少せしめることとなり、その僅か一二、〇〇〇料のみが、維持良好と認め得るにすぎなかつた。また縣

道は一、一六五線から九四〇線（總延長二五、一五四・九料）に落ち、その中一八、六〇〇料が工事施行済であるにすぎなかつた。

一八一五年、戦に敗れて敵軍の侵寇を蒙つたフランスは、重い賠償負擔を課せられたけれども、復古政府は苦しい中からも、相當多額の經費を道路工事に充當することに努めてゐた（註七）。その事業は、當時、道路築造技術上になし遂げられた進歩に依つて促進された。技術者は、全然ローマ式の、基礎工事に多額の經費を投じる舊來の工法を放棄して、單に砂利のみを入れた道路を築造する工法を採用した（註八）。

註七 一八一四年より一八三〇年に至るブルボン王朝時代に於いて、國道(Routes royales)のために投ぜられた經費の總額は、三〇〇、三三六、三五七フランに達してゐる。その中二二三、五〇九、六〇六フランは維持及び大修繕に、三〇、〇〇〇、〇〇〇フランは復舊工事に、また三六、八二六、七五一フランは大橋梁のために支出された。各縣は、同一期間内に、縣道の新規工事の爲に六五、〇七九、七五七フラン、大橋梁の

架設のために五、六六四、八七二フランを支出してゐる。

註八 初めて一七四二年に、砂利道の築造を考案したのは、アランソン財務區の技師長ペロネ Perronet であつた。この工法は一七七五年、リムーザンの技師長トレザゲー Treasquet の研究報告に依つて一般化された。基礎 *fondation* は存置されたが、上層 *surcharge* は、鋪石の代はりに、碎石を以つて作られた。一八一一年に、イギリスのスコットランドの道路管理官マカダム Macadam が、基礎を全然廢止することに依つて、この工法を完成した。

道路技術者は、同額の經費を以つて、二倍の新規工事を行ひ、中絶の儘放置されてゐた數多の路線の完成すら企圖することが出来たのであつた（註九）。

註九 一八三〇年に於いて、國道は一九一路線、三二、二七五料となり、また縣道は三一、六四三料に達した。而して、その中一、一〇〇料は國道に編入されることになつた。

然しながら、河川の横過のために設けられた渡船を橋梁に換へることは、この種の工事が殊の外高額なるため、國庫のみの財源を以つてしては、到底實行が不可能であつた。然し交通上の要求は愈々緊切となつたから、已むを得ず

私人の企業に俟つこととなり、自己の費用を以つて該工作物を築造した者には、特許に依つて、その支出の代償として、通行者より税金を徴收する權利を與へることとなつた。斯くて多數の橋梁（大部分は釣橋）が、各所の水流の上に架設されることとなつた。

これらの努力は、何れも極めて良好な結果を齎させた。道路交通は、一八三〇年には一八一五年の密度の二倍となり（註一〇）、運送費は非常な率を以つて低減し（註一一）、乗合馬車は幹線道路に於いて、舊政體當時の所要時間の約半分の時間を以つてその事業を行ふことが出来る様になつた（註一二）。

註一〇 公共用車輛に對する税は、王政復古の初年度に於いて二、四〇〇、〇〇〇フラン足らずであつたが、一八二九年には五、六〇〇、〇〇〇フランの額に騰つてゐる。

註一一 一噸一籽當りの運送費は、一八一四年以前は四〇サンチーム（邦貨約一五錢）、一八一四年頃は三〇サンチーム（約一錢五厘）、一八三〇年頃には二五サンチーム（約九錢五厘）の割となる。

註一二 例へば、パリとジュネーヴ間（五四〇籽）の所要時間は、一八〇〇年以前は二〇〇時間、一八一四年は一四四時間、一八三〇年には八六時間となつた。

然し十九世紀の産業革命がその効果を生ずるに及んで、道路の改良は、原料の仕入及び製品の發送のために、従前よりも一層緊要となつた。

然し、復古政府が斯くまで努力したにも拘らず、未だ長區間に亙る荒廢箇所が残存し、道路としてはただ天然の路盤が存するにすぎないものがあつた。當時車輛の積載量は増大する一方であつたから、これらの個所に車道の築造を行ふことが、特に緊要となつた。勾配を緩和し、屈曲した線形を矯正する必要がある個所も少くなかつた。また未だに河川に橋梁の無いものも少くなかつた。今や可なり多數の幹線道路が既に交通の用に供せられることとなつたから遂に支線道路のことを考へる時期が到來したのである。

ルイ・フィリップ（一八三〇年—一八四八年在位）の政府は、非常な意氣込を以つて、この大計畫の實施に着手した。一八一五年にフランスに課せられた賠償金の負擔が輕

くなつて來たので、従前よりも多額の經費(註一三)を充當し得る様になつた。縣道に對しても、相當の補助金を交付することが出来る様になつた(註一四)。

註一三 一八三一年より一八四七年の間に國道のために支出された經費の總額は五九七、三一二、一六〇フランであつて、その内四〇八、三七五、六六二フランは通常の維持修繕に、一八八、九三六、四九八フランは臨時の工事(三五、四九三、三〇八フランは約五千料の道路の改修に、九九、八〇二、六八二フランは荒廢箇所又は新規編入道路約四千五百料の築造又は完成に、三四、二六二、三六八フランは千四百料の矯正に、一九、三七八、一四〇フランは大橋梁工事)に充てられた。この外に尙ほ賃取橋事業の補助のために四、一〇〇、〇〇〇フランが支出されてゐる。

この結果一八四七年に於ける國道の延長は三四、二七五料(一八三〇年)より三五、二九七料に騰り、その中維持良好と認め得べきものは一八、〇〇〇料(一八三〇年)より一躍三四、七八八料に達した。

註一四 一八三〇年より一八四七年の間に、縣道は延長一六、六六五料を増し、このために縣は二三〇、七二三、九四〇フランを支出してゐる。總延長は三一、六四三料八〇(一八三〇

年)より四三、八六九料三(一八四七年)に達した。

この様にして、數多の荒廢箇所は復舊せられ、郊外地の到るところに里道 *chemins vicinaux* が開設された。賃取橋梁の經營者に十二分の努力を致さしめるだけでは、満足出來ない様になり、國自らがこの種の工作物の築造を相當多數に企てることとなつた。不完全な區間の改良は、大規模に遂行された。最後に、西部國境春後の地方には、所謂「車事道路」 *routes stratégiques* が開設された。

交通は愈々容易に、愈々迅速になつた。所要時間は、一八三〇年當時に比して、猶ほ三分の一だけ節減せられ、運送費は、更に著しく減少されることとなつた(註一五)。

註一五 斯くてパリよりジュネーヴに至る行程(五四〇料)の所要時間は、八六時間(一八三〇年)より六〇時間(一八四七年)に短縮せられ、パリよりプレストに至る行程(五九五料)は九六時間より六〇時間に、パリよりストラスブールに至る行程(四八〇料)は七二時間より四九時間に短縮されるに至つた。

通常の車輛運搬に要する運送費は、一八三〇年に於ける一

噸一籽當り二五サンチーム(約九錢五厘)から一八四七年に於ける二〇サンチーム(約七錢五厘)まで低下された。

フランスの道路史は一八四八年の頃、鐵道の出現によつて一新紀元を劃されたといつて差支ないであらう(註一六)。

註一六 蒸汽機關車は、一八三二年七月に、始めてフランスに現はれた(サンテチエヌヌよりリヨンに至る線)。然し一八四七年には、營業を開始してゐる鐵道は一、八二四籽しかなかつた。

従來は、政府はパリに至る幹線道路に對して、主として注意を拂つて來たのであつて、これらの道路が、古來の君主政治に依つて創設せられ、また革命政府に依つて確定的に決定せられた中央集權的行政組織に於けるフランスの大動脈を構成してゐたのである。

ところが、鐵道が幹線道路の地位を奪ふに至つて、これらの道路は、も早や地方的運輸にしか役立たないこととなつた。

道路改良に對する懷疑時代を経て、眞劍にフランスの道路網の建直しに取掛らねばならぬといふことに氣がつ

いた。

鐵道に達する小さな道路は、自然に鐵道の支線の效用をなすこととなり、この點より、道路の交通密度は稠密となり、到底、その簡單な構造と貧弱な幅員を以てしては需要に應じ切れなくなつた。最も短期間の内に、この情勢に適合する様に改良を加へる必要に迫られた。これが第二帝政時代の事業となつた。

新政府は、これらの小道路を擔任する公共團體が最善の方法を以つてその責務を果す様に指導し、また特別の財源に依つて必要缺くべからざる事業を支辨する途を公共團體に與へて之を援助することに心掛けた。新設については、巨額の補助金すら交付した(註一七)。

註一七 一八六八年七月一日法は補助金一億フランを交付することとし、尙ほ里道基金 *caisse des chemins vicinaux* より二億フランまで、縣及び市町村に對して貸付けることを認めた。補助すべき道路の延長は一三七、二八〇籽九九二とされてゐた。

斯くてフランスの郊外地には、小さな町村相互間及びこ

れらを鐵道に連結する支線道路の緻密な網が、競ひ合ふ様にして作り上げられた(註一八)。

註一八 大交通里道 chemins vicinaux de grande communication (G.C.)、共同里道 chem. vicini. d'intérêt commun (I.C.)及び通常里道 chem. vicini. ordinaires (O.)の延長。
一八五一年、四八、〇〇〇糎(G.C.)。一八五六年、五九、〇〇〇糎(G.C.)、三〇、〇〇〇糎(I.C.)。一八五九年、六五、〇〇〇糎(G.C.)、三六、〇〇〇糎(I.C.)、一七四、〇〇〇糎(O.)、計二七五、〇〇〇糎。一八六六年、六八、〇〇〇糎(G.C.)、五七、〇〇〇糎(I.C.)、一五一、〇〇〇糎(O.)、計二七六、〇〇〇糎。一八七〇年、八〇、〇〇〇糎(G.C.)、六二、〇〇〇糎(I.C.)、一八六、〇〇〇糎(O.)、計三二八、〇〇〇糎。

縣道の延長。一八五五年、四五、八五八糎。一八六一年、四七、八七〇糎。一八七〇年、四七、六五一糎。

一八七〇年の統計にはこの年にプロシヤに割讓された諸縣の分(縣道九五八糎、里道G.C.一、五〇九糎、I.C.一、六五三糎、O.六、三九四糎)が除かれてゐるから、既往のものと比較する場合には割讓諸縣の分を合算することが必要である
幹線道路の方は、長距離交通が鐵道のために奪はれたに

も拘らず、その交通量は大きく減少しなかつた。

經濟革命は、鐵道の侵蝕に對する埋合せとして、村落相互間に於ける經濟活動の目覺しき發展を促し、夥しき交通量を道路に齎させたのであつた。國も亦これを打ち棄つては置かなかつた(註一九)。當時猶ほ残存してゐた荒廢箇所を整理に努力を拂ひ、また必要缺くべからざる線形及び勾配の改良工事を遂行した。交易に對して完全なる運送の自由を提供するため、賃取橋梁の買収を企てた。最後に林道なる特殊の道路を國費を以つて開設することによつて、コルシカ島の縣道網を完備した。

註一九 一八四八年より一八七〇年に至る間の國費支出額は、國道については、維持に六二八、八八一、〇〇〇フラン、復舊に四六、八五六、〇〇〇フラン、改良に八六、六二五、〇〇〇フラン、大橋梁架設に三六、五五九、〇〇〇フラン、賃取橋梁買収に三、八一三、〇〇〇フラン、軍事道路に八、五六二、〇〇〇フラン(維持)、コルシカ島の道路及び林道に二〇、〇八七、〇〇〇フラン。

第二次帝政に依つて口火をつけられた道路事業は、第三

次共和政に依つても、國の經濟的發展の基礎は道路に在りといふ熱情を以つて遂行されることとなつた。

道路は、共和制の當初に實現を企圖された大事業計畫の中にも、忘れずに入れられてゐた(註二〇)。殊に市町村相互間並びにこれを最寄の停車場とを連結する支線道路網の整備に努められた(註二一)。最後まで残つてゐた貨取橋梁が全部買収されることになつた。急な曲角や溝は近代交通に對して危険となつたから、各種の道路からこれを取除かせる工夫をした。また舊來の車道では、速度の増大と共に重量が増々輕くなつて來た近代の車輛に對して餘りに大なる衝撃を與へる個所は、砂利敷を改めて鋪裝にしたものさへあつた。最後に、強靱なる路面を作り得る機械輾壓の工法を普及させた。

註二〇 一八七八年に道路會議 conseil général des ponts et chaussées の中に小委員會が設置せられて、道路工事の執行計畫を樹てた。この計畫は一八七九年一月一日に採擇された。

國道の總延長。一八七二年一月一日現在三七、三〇四軒一

(一八七〇年戰役後に喪つたアルサス、ロルレーヌ二州の分一、一六七軒を控除)。一八八三年一月一日現在三七、五三九軒七(内鋪裝二、五六〇軒四)、外に荒廢箇所四四二軒。一八九〇年一月一日現在三七、七七九軒二(内鋪裝二、四八八軒)、外に荒廢二六一軒。一九〇〇年一月一日現在三八、〇五一軒三(内鋪裝二、三四三軒五)、外に荒廢二八八軒九。一九一〇年一月一日現在三八、一九四軒五(内鋪裝二、〇四一軒一)、外に荒廢一一〇軒一。一九一四年一月一日現在三八、三四三軒三(内鋪裝一、九三七軒四)、外に荒廢一四七軒七。一九二七年一月一日現在(大戰後回復した諸縣の分一、一七二軒三を含む)三九、六八〇軒(内鋪裝一、九〇九軒三、高級鋪裝三五二軒七)。最近の統計に依ると四〇、一三〇軒となつてゐる。

註二一 一八八〇年三月一二日法は、これらの工事に對して市町村の貧弱なるもの程多額の補助金を交付することを規定してゐる。

一八七一年八月一〇日法は里道については縣道に對するよりも廣汎なる権能を縣會に附與することにしたから、縣會は何れも競つて縣道を廢止して里道に墮した。諸縣が廢止した縣道の延長は、一八八八年一月一日現在に於いて二二、九六八軒に達した。斯くの如くにして縣道は次第に少くなり一九

〇年には僅か一三、〇三〇糶となり一九二九年には一二、二〇六糶となつた。之に對してフランスは一八七〇年に、アルサス及びロルレーヌの二縣に就いて、約九、八〇〇糶の里道を喪つた。

通行可能の大交通里道 (G・C) 共同里道 (I・C) 及び通常里道 (O) の總延長。一八七五年、九二、〇〇〇糶 (G・C)、六三、〇〇〇糶 (I・C)、二一三、〇〇〇糶 (O)、計三六八、〇〇〇糶。一八八九年、一三五、〇〇〇糶 (G・C)、七五、〇〇〇 (I・C)、二五四、〇〇〇糶 (O)、計四六四、〇〇〇糶。一九〇〇年、一六二、〇〇〇糶 (G・C)、七〇、〇〇〇糶 (I・C)、二七五、〇〇〇糶 (O)、計五〇七、〇〇〇糶。一九一〇年、一七二、〇〇〇糶 (G・C)、七六、〇〇〇糶 (I・C)、二八六、〇〇〇糶 (O)、計五三四、〇〇〇糶。一九二九年、一七九、四二二糶 (G・C)、九〇、二七二糶 (I・C)、三二九、九三三糶 (O)、計五九九、六二六糶。

十九世紀の末葉から二十世紀の當初にかけては、各縣が地方鐵道 chemins de fer d'intérêt local の建設に着手した(註二)ために、縣道の交通を奪ひ、その結果縣會はこれらの縣道を里道に貶し始めたので、フランスの道路制度

に多少の問題を生ずるに至つた。

註二 營業を開始したる地方鐵道の延長。一八九〇年、三、一二二糶。一九一〇年、八、九四六糶。

然しこの異變は、新形態の車輛たる自動車の出現に依つて惹き起さるべきものに比較すれば、未だ猶ほ物の數でもなかつた。

水蒸氣の膨脹力の發見及びその車輛の推進への應用は、陸上運送の發達に偉大なる足跡を印した。毎時十糶あまりの速力しか出なかつた緩慢な乗合馬車(註二三)に代はるに、十倍以上の速度を有する快速列車が現はれた。

註二三 幹線道路に於ける乗合馬車の毎時の平均速度(停車時間を含む)。十七世紀末、二糶二。十八世紀末、三糶。一八四四年、四糶三。一八三〇年、六糶五。一八四七年、九糶五。その後、一二糶。

人類は、自然力の利用に對する不斷の研究に於いて、畜力は必然的に出力を制限され且つその消耗の大なる割合に效率が少ないから、これに代ふるに、迅速にして且つ、殆ど全部運動のエネルギーに變化し得る消耗品を繼續的に供

給することの出来る機械力を以つてする方法を發見したのである。生物的機構に於いては、消耗は主として器官の維持に充られるが、機械的機構に於いては、大部分が動力の發生に充てられる。

然し當時に於ける進歩の程度は、充分の満足を與へるには程遠かつた。水蒸氣の膨脹力の利用は、取扱に不便な重い機械装置を必要とした。この新規の機關を使用するためには、鐵の車輪に合ふ様な、頗る建造費の高い特別の通路を作らねばならなかつた。これがために、汽車の利用は大都市の聯絡に限定された。

普通の道路を通り得る車輛に、相當の動力を與へ得ると、と嵩の低い、別の機關を作らうといふ考へが人々の頭に浮んで來た。その結果が、十九世紀の末頃に、可燃性の液體、殊にガソリンの爆發力を利用する發動機 *moteur à explosion* となつて現はれたのである。

この様にして、自動車といふ全く新しい運輸機關が生れ、目覺しい發達を遂げて、從來の緩行車輛を目標として作ら

れた道路を、完膚なきまでに破壊して終つた。

自動車交通が普及したのは、特に歐洲大戰以降のことである。

一九一四年、戰亂勃發以來、フランス軍は新しい運送機關を大いに利用し、戰線の危殆に瀕した個所へ即刻に救援隊を派遣することが出來た。敵軍をバリ、ヴェルダンの間近かで喰ひ止め、フランドル地方に防禦し、ソム縣やマルヌ河で擊破することが出來たのは、全くそれが極度に敏捷で且つ迅速だつたお蔭である。戰勝の原因の大部分を自動車の功に歸しても、敢へて過分でない位である。

平和の回復と共に、自動車は鐵道の責務を分擔して、フランスの爲に多大の功勞があつた。當時の鐵道は既にその能力の限度に達して居り、剩へ敵軍の侵入と破壊によつて、鐵道網の一部を奪ひ去られ、その結果、復舊のために數多の年月を必要としたのであつた。

今日に於いても、自動車交通はあらゆる種類の道路に互つて非常な勢ひを以つて増加してゆく一方である(註三四)。

註二四 自動車の臺数は、一八九九年一、六七〇臺、一九〇三

年一二、九八〇臺、一九〇七年三一、二八〇臺、一九一一年六
四、二〇〇臺、一九一四年一〇七、五三五臺、一九二〇年二三
七、一二五臺、一九二三年四六五、七八八臺、一九二四年六〇
二、三八八臺、一九二五年七七三、二九臺、一九二六年八三
六、四四九臺、一九二七年九七六、六四六臺、一九二八年一、
一一五、八四一臺。

幹線道路は嘗て鐵道のために奪はれたフランスの主要交
通路たる地位を次第に取戻して來た。自動車の所有者は現
在ではその車を長途の旅行を行ふ場合にも利用して居り、
國外へ出る様な場合でも、鐵道に乗換へない。鐵道の融通
の利かない發着時間と停車とが非常な不便を感じさせるか
らである。觀光 *tourisme* と云ふ一種のスポーツが生れ、
それが國際的となつて、幹線道路の中に新しい階級を隨へ
各國に通ずる道路を第一位におく様になつて來た。

支線道路はもはや専ら地方交通のみに利用されなくなつ
た。自動車旅行者は國內遊覽に際して、幹線道路の代はり
に支線道路を通つて、距離の短縮を圖る場合が少くないか

らである。

現今に於いては、自動車交通は、行政廳が公共の秩序及
び安寧の保持に困難を感じる位に、數多の道路で頻繁に行
はれる様になつて來た。自動車の出し得る速度及び積み得
る貨物の數量は、方々に於いて道路、殊に前世紀に於いて
地方的需要を標準として簡單な工法に依つて構築された郊
外地の道路を、殆ど完腐なき迄に破壊して終つた。

然しこれらの道路の復舊問題は、實際の交通量を基準と
する道路の分類換問題と密接な關係を有する。

歐洲大戰以前に、國道の全般的改訂が研究題目となつて
ゐた(註二五)。この意嚮は一九一八年に政府に依つても採
擇せられ、「大交通道路 routes à grand trafic」網の設定に
關する法律案として議會に提出された(註二六)。この計畫
と平行して「中央道路事務局 office national des routes」
なる特別官廳の設置も企てられた。

註二五 一九一〇年にケカルディといふ代議士から決議案が提
出された。

註二六 一九二一年七月六日政府提出法律案、一九二二年二月四日下院通過、上院廻付。下院は既に一九二二年及び一九一三年に、「觀光道路 routes de tourisme」を設置せられたき旨の意思を表示し、その調査費を豫算に計上してゐる。

これらの兩案は、何れも採擇されるに至らなかつたが、政府は毎年議會に依つて認められる經費の許す範圍内に於いて、あらゆる方法を講じて、道路網を現代需要の水準に建直ほす工作の遂行に努めてゐるのである。

第二 道路の保全

(甲) 狹義の保全制度

公道の保全に關しては、革命政府は王朝政府の樹立した原則が當時の需要を満足するに足つたので、單純にこれを確認するに止まつた。

然し新政府は、一七八九年まで道路の行政上及び司法上の制度の基礎となつてゐた封建時代の古い原則の維持を認めなかつた。管内の道路に關する高司法權者たる封主の所有權は、革命の直前まで、猶ほ公權力を含んでゐて、王は

一切の事物について主權者として完全且つ直接の權利を有すとなす所謂王權説を遵奉した法律家の努力にも拘らず、王と雖も、明らかに道路敷地の所有者たることを承認されない限り、道路に對する廣汎なる權限を獲得することが出来なかつたのである。

處が革命政府は、國家が唯一の主權者たる旨を宣布することに依つて、默示的に國家が公權力の唯一の保持者たることを宣言したのである。

従つて公權力はも早や、高司法權者たる封主の所有權の如き對人權に依つては行使し得ないこととなり、たゞ國家の代表者の明示且つ特別の委任に依つてのみ之を行使し得ることとなつた。

斯くの如くにして、革命政府自身にはフランスの道路法規の内容に觸れる意思はなかつたにもせよ、その基本的觀念を變更せざるを得ないことになつたのである。そこで革命政府は、この困難な仕事の遂行については、當時の法律家の模範となつてゐたローマ法の原則を參考とすることに

した。

ローマ人が嘗て行つた様に、道路の敷地は公物の附屬地 terrain de domanialité publique なりと宣言された。

即ち「公共物 res publica」換言すれば「國有財産 bien de la nation」であつて、法律上の指定のあつた後は、私人の所有に歸屬することを得ずして、何時までも萬人の使用に供せられるのである。

斯くの如くにして道路敷地は取引の外に置かれ、「讓渡することを得ず且つ時効に罹ることなき inalienable et imprescriptible」ものと看做され、法定の形式に於いて道路より解除する旨の宣言があるまでは、何人と雖も、また方法の何たるかを問はず、之を取得することを得ないのである。その管理は、法律に依つて特に指定された國家の機關に委任されることとなつた。

これらの改革が完了されて以來、既にフランスの道路はその性質の如何に従つて明確なる法律的地位を與へられ、王朝時代の數多の條例を以つてなし得た以上に完全に、そ

の保全を保障され得ることとなつたのである。

道路は從來の如く、中央官廳の授權に依らないで、封建時代の古き慣行によつて得た對人權の保持者たる、高司法權者たる封主の如き、地方的人格の好意に放任される様なことはなくなつた。

その責務を擔當すべき國の機關は、國の代表者の監督の下に於いて、嚴格なる法規に準據して、之を管理せねばならぬこととなつた。

然し最初にその管理の責務を負擔せしめられた縣は、新規の組織であつたから、必要な經驗も權威も持つてゐなかつた。しかのみならず、道路の保全を害する犯罪行爲の處罰は、地方の裁判官の手に委ねられ、場合に依つては市町村長の手に委ねられてゐたことさへあつた。市町村長は元來、選舉團體に依つて選任されるものであるから、必ずしも理想通りの嚴正公平な態度を示さなかつたのである。

道路事務のために、舊制時代に特に設置された土木技術團 Corps technique des Ponts et Chaussées は、革命騒ぎ

の裡に於いても多少の團結力を保持し、その明確なる職權とその技能とによつて、縣當局を指導し、縣の監督下に置かれた道路の保全を、最善の方法を以て確保せしめることが出來たのであつた。

革命曆八年には、縣の執行機關は被選團體から中央官廳の直接機關たる知事に移つた。知事は昔の道路監督官の後繼者であつて、その行政区劃内の道路敷地を監視するために必要な一切の權力を有してゐた。

最後に、十年には、道路に對する侵害を制裁するために、新たな裁判機關として縣參事會 *conseil de préfecture* が設置された。この機關は行政官廳の利益を代表し且つ地方の裁判官や市町村長程には犯罪者の陳情によつて左右される虞がなかつた。

舊來の陋習は間もなく改善された。斯くの如くにして樹立された道路保全制度は、極めて良好なる結果を生み、その主要なる原則は今猶ほ現に行はれてゐるのである。

然し、この制度は、一七七六年の條例の中に「特殊道路

chemins particuliers」として規定せられ、且つ一七八九年以來は「里道 *chemins vicinaux*」と稱せられてゐるものまで、之を擴張することは出來なかつた。これらの道路を公物財産の範疇の中に加ふべきや否やの點に疑問があつたからである。

これらの道路の中には、嘗てウルピヤヌス時代にローマで行はれてゐた様に、私人の完全なる所有權の中に含まれてゐるもあつた。従つて革命政府は、個人の權利を尊重するの餘り、これらの道路の敷地が國有財産たることを權力づくで宣言するわけにゆかなかつたのである。その前にその買收を行ふことを要した。

里道は市町村の手に委ねられた。市町村を以つて、これらの道路の占有者にして高司法權者たる封主の相續者なりと看做し、所有權推定の利益を援用することを得しめたのである。従つて里道の敷地について權利を有することを主張する者は、證據を提出し、また場合に依つては、司法裁判所に對して所有權回復の訴を提起することを要したので

あつた。

市町村はその区域内に存するこの種の道路の認定をなし、また沿道者に依つて行はれる侵奪その他の不法行爲を究明する様に勸奨された。尙ほ市町村は、地方的需要に應じてこれらの道路の成規の幅員を決定し、必要ある場合には、新しい区域内に包含される土地を取得することを要した。

以上の準備行爲が完了すると、公物性を里道にまで擴張することが可能となつた。

里道の公物性を規定した法律上の明文は一もない。然し道路については、それが公物性を有すべきことは極めて自然な事柄であるから、判例は里道が新しい種類の道路であるといふ主張を認めることに専念した。里道の敷地は、既に事實上讓渡することを得ざるものと看られてゐたが、それが更に一八三六年五月二一日法に依つて「時效に依り之を取得することを得ざる」旨を明かに宣言されるに至つて、その法律的地位の確定を見るに至つた。

然し里道に對する正常的組織は樹立されたが、革命當時に里道と國縣道とについて現出された二重制度は撤廢されるに至らなかつた。

縣參事會設置當時は、之に里道保全に關する犯罪行爲處罰の任務を負はせることは出来なかつたのである。これらの道路は未だ公物たる性質を有せず、その敷地は市町村の通常の所有地と看られ、従つてその保全を害する種類は一切の行爲は、一般法の規定に従つて司法官廳に出訴することを要した。縣參事會の權限は、個人に依つて侵奪された市町村有敷地の取戻に及ぶにすぎなかつた。而もこのためには、侵奪が一年以前より行はれたることを要した。蓋し一年以内の場合には、違反者を相手取つて通常裁判所に占有回復の訴を起提することが出来たからである。この様にして侵奪行爲は、それが國道及び縣道に於いて行はれたか、又は里道に於いて行はれたかに従つて、異なつた方法に依つて處罰されたのである。

一八三六年五月二一日法の議決以來、更に新しい制度が

出現した。それ以前に於いては、「里道」なる用語の中には、市町村の占有に係る一切の道路が含まれてゐた。ところが右の法律は里道なる用語に制限的な意味を與へ、部落及び町村相互間を連結し、又はこれらを重要な道路に連結する目的に供せられるもの以外の道路は、里道の認定なる特別の行政行為の目的とならざることとされたのである(註二七)。

註二七 里道は左の三種に區分される。(1) 大交通里道(又は大里道) *chemins vicinaux de grande communication* (ou de *grande vicinalité*)、利害關係が同時に縣及び市町村に及ぶもの。(2) 共同里道(又は中里道) *chemins vicinaux d'intérêt commun* (ou de *moyenne vicinalité*)、利害關係が數市町村のみに及ぶもの。(3) 通常里道(又は小里道) *chemins vicinaux ordinaires* (ou de *petite vicinalité*)、一般に市町村の區域外に出づることなく、またその利害關係が専ら當該市町村に限られるもの。

この區別は自動車の出現と共に交通の流路の變つた今日に於いては、實際の要求に適合しないこととなつた。蓋し道路の行政上の種別を知るには、ただ編入命令 *arrêts de class-*

ement を檢べてみるより外に途がないからである。

また里道は原則として市町村の道路であつて、その敷地の所有權は市町村に屬してゐるが、その管理は事實上、依然として縣に屬し、知事と縣會 *conseil général* (大交通里道及び共同里道路の場合) 又は縣委員會 *commission départementale* (通常里道の場合) とに依つて行はれてゐる。尙ほ縣は市町村に對する補助の形式に於いて、里道の維持費の大部分を負擔してゐるのである。

斯くの如くにして定義の外に放り出された道路、またそれらが特に農業上の需要のために利用されてゐる理由に依つて「農道 *chemins ruraux*」と名附けられた道路、については一八三六年以前に於いて里道の認定について採られたのと同じの手續が再び取られることとなつた。一八七〇年七月二一日法は、市町村がその夫役の剩餘を農道の改良に使用することを認めた。而して一八八一年八月二〇日法に依つて、遂にこれらの道路に對して、確定的な地位が附與されることとなつた(註二八)。

註二八 農道 *chemins ruraux* とは市町村の所有に屬する公共

の用に供する道路にして里道に編入せざりしものをいふ。農道の編入 classement (即ち供用開始 affectation) 又は解除 déclassement (即ち供用廢止 désaffectation) は縣委員會が之を行ふ。

農道の敷地は原則として時効に依り之を取得することを得ざるものとされた。

犯罪の處罰は、侵奪についてさへ、全部司法裁判所の權限に屬することとなつた。

最後に注目すべきは一九二六年八月三日法(第一條)に依つて國の元首に委任された例外的權能に基いて公布された一九二六年一月二八日令であつて、道路の保全に關する犯罪については、道路の種類の如何に拘らず、總て之を審判する權限は司法裁判所に屬することとしたのである。

斯くて縣參事會は、特にこれを設置した當初の目的たる職能を剝奪されて終つたのであつた。

然しこれを以つて一の進歩なりと速斷することは出来ない。何となればフランスの縣參事會は、我が國の府縣參事

會と異なり、専門的知識を有する專務職員を以つて構成する純然たる行政裁判機關だからである。縣參事會設置以前の主管官廳たる司法裁判所は、餘りに緩慢で、餘りに手續が煩瑣であつて、充分の精力と速度とを以つて、道路を私人の企業より防衛する能力を有しないことを暴露してゐたから、道路の保全を確保する目的を以つて特に縣參事會なる特別官廳が設けられたのである。一九二六年の改正は、事實上、縣參事會設置以前の制度に復歸したものである。(未完)

x

x

x

x