

研究

フランス道路法制史 (五)

武若時一郎

した。

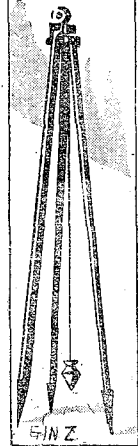
既に王朝時代より、斯ういつた思想から特別の處置が講ぜられてゐたが、一七八九年以降は何れも全然役立たない様になつて終つた。道路は、維持が不充分で、急速に悪くなつて行つた。それが全く荒廢に歸して終ふことを避けるには、運送の自由に對して嚴重な制限を加へることが必要であつた。

餘りに輪帶幅の狭い車輪は、少しの重量でも、路面に喰

第五章 近世及び現代

(乙) 保護制度

行政官廳は革命政府に依つて宣布された公法上の新原則と調和せしめるため、道路に關する行政上並びに司法上の制度の改訂に着手すると同時に、適當なる法規に依つて、構造に缺陷あり又は積載量の過大なる車輛の通行に依つて生ぜしめられる異常の損傷より路面を保護することに專念



込むからその使用を禁止された。

積荷は、車輛の車輪數及びその輪帶幅に依つて、嚴重な制限を受けた。車軸の長さを異にし、従つて前輪と後輪との轍が重なり合はない車輛は、然らざる車輛に比し、積載量の制限を緩和された。これに反して、路面の抵抗力の少ない冬期間に行はれる運送については、最大積載量を極く低く規定し、雪融の際には地方行政廳が一切の交通を禁止すべきものとされた。

これらの規定は荷車にも乗用車にも適用された。たゞ農業用車輛のみは、國縣道以外の道路の通行については、その適用を免除されてゐた。

また輪帶を車輪に定着せしめる場合には、頭部の尖つた釘鋏を使用することを禁じられた。如何なる場合にも、釘鋏は平らに打ち込み、且つ一糎以上突出することなきを要した。

路面の憂慮すべき状態に鑑み、これらの眞に必要な缺くべからざる規定の遵奉を期したいといふ意嚮の下に、遂に道

路に柵を設け、そこに積載量の検査に用ゐる大きな臺秤を備付けるまでに至つたのである。臺秤係は成規の條件に適合せざる一切の運送を差止め、また法定の最小限度を降るものについては馬車の車輪を現場に於いて破毀する職權を與へられた。罰金は即時に徴收することが出來、もし即納しなければ、車輛及び駕獸を繫留場に留置した。

以上の規定は、法制史上空前のものであつて、十九世紀の中頃、交通が益々頻繁となるに及んで、到底これを持続することを得ない様になつた。

非常な努力を拂つた結果、フランスの道路網は遂に現代需要の水準に引き上げられるに至つたので、一八五一年五月三〇日法（第一條）は、重量又は輪帶幅に關する何等の法規上の條件も加へずに車輛の交通を認めることとなつた。

新法は車輛の馬の頭數については未だ制限を設けてゐるが、然しこれは交通上の妨害又は事故の原因となる程度の頭數の輓獸を一輛の車輛に繫駕することを防止するため、専ら警察及び道路の自由交通の目的を以つて定められ

たものであつた。

運轉者は、道路又はその工作物に及ぼした損害については、過失 *faute* 不注意 *négligence* 又は不用意 *imprudance* に因る場合の外、責任を有せざるものと認められる様になつた（第九條）。輪帶の形狀、輪帶の釘鉄の形狀、車輛の制動方法、雪融に依つて軟弱になつた道路の通行、釣橋の保護について定められる新たな規定を遵守すれば足ることとなつた。犯罪の處罰は何れの場合についても縣參事會の管轄とせられ（第一七條）縣參事會は違犯者に對して、罰金の外に、道路に生ぜしめた損傷の修繕費を言渡すことを要した（第九條）。

一八五一年五月三〇日法は國道、縣道及び大交通里道に於ける交通のみを對象とした（第一條）。然し實際上は、これら以外の道路の管理を擔任してゐた縣及び市町村は、新原則に準據することとなり、斯くて新原則は忽ちにして普及することとなつた。

然し鑛山、石載場、森林その他の産業の經營者に對して、

その車輛の反覆の通行に依つて里道に生ぜしめられる異常の損傷を修繕するための産業助成金 *subvention industrielle* の納付の義務を課した一八三六年五月二一日法（第一四條）の規定は廢止されなかつた（註）。この種の修繕費は、頗る巨額に騰る場合が少なくなく、市町村の負擔のみに放置することが不可能だつたからであらう。

道路に自動車が出現して以來、行政官廳並びに判例は、一八五一年法の自由主義に脊戾する傾向を有することとなつた。

註一 一八八一年八月二〇日法も農道について、市町村が特定の使用者に對して特別助成金 *subvention spéciale*（産業助成金）を請求し得る旨を定めてゐる。

積荷に對する重量の制限は、道路法 *Code de la Route*（一九二二年五月二七日及び一九二二年一月三一日大統領令）に依つて、間接的に再び設定されることとなつた。實際、その第二條は「車輛が路面ニ及ボス壓力ハ、如何ナル場合ニ於テモ、輪帶幅一糎ニ付百五十瓩ヲ起ユルコトヲ得ズ」

と規定してゐるのである。

國務參事院は一九二二年七月二九日の判決の理由の中で、一八五一年法（第一條）は行政官廳が輪帶幅一種の荷重が百五十疋を起えざる旨を命ずることを妨ぐるものに非らずと述べて、右の規定が適法なることを暗黙裡に承認してゐる。たゞ絶對的重量を定めて、それを超ゆる自動車輛の通行を禁止することは、法律違反となるわけである。

このことは一八五一年法の規定そのものに依つても裏書される。同法が禁止するところは「重量に關する取締上の條件」であつて、單に絶對的重量の最大限度の設定のみに限らないのである。

尙ほ、同法の趣旨を述べればこの點が明瞭になるであらう。一八五一年法の前に、車輛の車輪の數及びその輻の幅に依つて積荷の重量を制限する法規が存してゐた。一八五一年法は、この制度が國內の經濟的發達と兩立し得なくなつたから、これを廢止するために制定されたものなのである。

然し事實上は道路法が再建したのは、この廢止された制度なのである。

輪帶幅一種の最大壓力を定めるのも（道路法の制度）、車輛の車輪の數及びその輻の幅に依つて積荷の重量を制限するもの（一八五一年法以前の制度）、銚じ詰めれば同じことである。蓋し實際上壓力は總重量を路面上の支持面積に分配して計算されることになるが、この場合の支持面積は輪帶の幅に車輪の數を乗じたものと大差がないからである。

現行の制度は、その主義に於いて、一八五一年法以前のものよりも一層嚴格であるとさへ見られる。後者に於いては許容量を定めた段階の間に相當の餘裕を残した表を設けてゐたからである。

一八五一年法の自由主義に對する現在の行政官廳並びに判例の反對的傾向は、他の方面にも現はれてゐる。

自動車の所有者は、一八五一年法（第八條）の規定に依れば、過失、不注意又は不用意の場合以外には、これらの責任を負はしめることを得ないにも拘らず、實際は次第に路

面の修繕費の分擔を命ぜられる様になつて來てゐるのである。

國務參事院は最近の判決に於いて、一八五一年法が規定した制限的な意味の所謂過失、不注意又は不用意が存せざるにも拘らず、車輛の反覆の通行に依つて損傷された國道の修繕費を負擔すべき旨を私人に言渡してゐる。

一九二三年には、上級官廳は特定の車輛については産業助成金を豫納しなければ道路の使用を禁止する、といふところまで行つたのであつた(註二)。

註一 一九二二年一月三〇日土木、内務兩省通牒。一九二三年一月一日縣令準則第三條は、道路に於いて自動車の試運転を行ふことの許可を得たる車體製造者に對して、個々の場合について許可指令を以つて定むる額及び條件に従ひ、道路の修繕又は維持に關する費用の一部を負擔すべき旨を豫め規程の手續に依りて申出づべき義務を定めた。

この規定は破毀院に依つて違法なりと決せられた結果(一九二四年一月二六日判決)、土木省より各知事に對して之を撤回すべき旨の通牒を發せられた(一九二五年九月七日通牒)。

財務立法自體は、路面の維持修繕費を自動車使用者に負擔させたいといふ強い希望を抱いてゐる。自動車は原則として道路の破壊的機關と看られ、國庫に對して過重の支出を必要ならしめるものであるから、その結果としてこれに課税することが適當であるとされる。その運命は路面に損傷を生ずることの少ない通常の車輛の運命と分離せられ(一九二〇年六月二五日法第九八條以下)、議會は道路の維持修繕のために次第に高額の課税をすることの承認を求められる度毎に、常に税率の引揚げを行つて來てゐるのである。この様にして設定された財源の一部は、道路の改良のために各縣及び市町村に徴收の權能を附與されてゐる。最後に同一の精神に依つて、自動車使用者を主たる消費者とするガソリンに對する税も、絶えず引き上げられて來てゐる。斯かる處置の適否については、議論の餘地があるにもせよ、これは事情已む得ざるものと認めざるを得ない。新形態の車輛の交通に對して、過度の損傷を受けることなく、これに充分堪え得るだけの強度を有する路面を構築する實

用的な工法が発見せられない限り、この例外的な制度を持
續せざるを得ないであらう。一八五一年法の自由主義的原
則を自動車についても固執する場合に必然的に到達する結
果たる、道路網を廢絶せしめることよりは、運送の自由に
多少の制限を加へることを認める方が、遙かに策を得たも
のといはねばならぬからである。

(丙) 街路に關する特例

既に述べた如く、街路については、既に革命以前に於い
ても相當完全な保全制度が定められてゐた。

何人と雖も、建築線を指定した特別の許可を受けなけれ
ば、街路又は廣場に沿つて工作を設置することを得なかつ
た。道路事務を擔當する職員は、工事の終に自ら現地に至
つて、建築線を遵守したるや否やを檢査し、その調書を作
成することを要した。建築線を守らなかつた場合には、調
書は裁判所に廻附せられ、裁判所は道路に侵入して設置さ
れた工作物の取毀を言渡し、且つ違犯者を罰金に處した。

革命政府も侵奪防止に最も役立つたこれらの規則を維持

より外はなかつた。而してフランスの公法上に行はれた改
革は、その適用を一層嚴重に遂行することを得しめた。

街路の管理は都市の機關の手に委ねられた。許可を與へ
る權限を有する者は市長であつて、何よりもまづ自己の利
益に走る専任の道路職員ではないことになつた。

總て公務員は、私人より贈遺を受くることを禁止される
ことになつた。これに違犯した者は瀆職の罪に問はれる。

も早や公務員は専らその使命を公正に執行することのみを
心掛けることになつた。

最後に、街路は國道及び縣道と同様に、公物性を享有し
従つてその保全については、道路敷地の非讓渡性及び非時
效性より生ずる一切の利益を享受してゐた。

街路の區域認定と建築線圖

道路の保全について、行政廳が道路の敷地と沿道の土地
との境界を豫め認定すること以外に、完全な制度は考へら
れないであらう。

一七六五年の參議院令は建築線圖 Plans d'alignement の

調製を命じたが、革命當時に於いて、既にこれを備へ附けてゐた市町村は殆どなかつた。一八〇八年七月二七日の命令はこの圖面を二年間内に作成すべき義務を市町村に課したが、然しこの期間には累次延長せざるを得なかつた。この義務は當初、人口二千以上の都市に限られてゐたが、後に至つて總ての市町村に擴張されることとなつた(註三)。

註三 一八八四年四月五日法第一三六條。

國道及び縣道については、建築線圖は道路會議 *Conseil Général des Ponts et Chaussées* 及び國務參事院に諮問した上、大統領令を以つて之を承認する。尙ほ縣道については、建築線圖を上級官廳に提出する以前に、縣會に附議することとする。

里道については、建築線圖の承認は、大交通里道及び共同里道に在つては縣會、通常里道に在つては縣委員會の權限に屬する。但しセイヌ縣に於いては、何れの場合に在つても、承認の權限は知事に與へられてゐる。

農道については、建築線圖は縣委員會に依つて承認される街路については、市町村會の議決の後、知事がその承認を與へる。但しバリの街路の承認については、必ず大統領令

を以つてすることを要する。

實際、市町村に對して、その街路及び廣場について建築線圖を作成すべき義務を命じて、その都市が無秩序に且つ醜格好に發展することを防止する必要があつたのは、工業の發達の結果、都心に人口の集中した十九世紀の中頃のことにすぎない。

一九一九年四月一四日法は、人口一萬以上の都市及び戰禍を蒙つた町村に對して、整理、美化及び擴張に關する計畫を樹立すべき義務を課してゐる。これ即ち、従前設定された建築線圖を、單なる道路保全の目的のみに依つてはも早や満足されなくなつた各種の理由に基いて、改訂せしめることに外ならない。

然しながら、市街地の間道及び街路全部について、單に道路敷と沿道所有地との境界を定める目的を有する一般建築線圖を調製せよといふ勸奨が屢々繰り返されてゐるにも拘らず、未だこれに従つてゐない農村及び小都市は相當多數に騰つてゐるのである。

建築物の突出部と道路行政上の免許制度

十九世紀に於ける都市の發達に伴つて、行政官廳はまた極めて嚴重な方法に依つて、新築と共に漸次數量及び種類を増加して來た建築物の突出部を規律する必要に迫られた。従來は、これらの突出部は默認されてゐた。これに依つて沿道者が受ける利益は、その土地が道路に近接することによつて生じる不及び各種の地役と相殺されるものと看られてゐた。然しながら十七世紀に至つて、都市の街路の交通が愈々頻繁となるに及んで、行政廳は許可を附與する係員に對して手数料 (droits de voirie) を徴收して自己の收入とすることを認める規定を制定する度毎に、間接的にその數量及び容積を制限することに努めた。

革命時代及び帝政時代は、大した變化は一もなかつた。然し建築線指定書を下附する職員は、私人から贈遺を受くことを認められないこととなつたので、占用料は市町村がこれを徴收することになつた。突出部の數量及び容積は依然とし占用料を認める規定の中で定められてゐた。

パリ市は、夙にその街路について、もつと明確な規定を設ける必要を感じてゐた。一八二三年一月二四日の條例は、總ての場合に於いて、許可書の下附に際して遵守すべき條件を規定した。突出部の種類は條例の中に定められたもの以外は一切認めることを得ず、また容積は條例に規定されたところを超ゆるものを認めるわけにはゆかないことになつた。王國內の他の都市でも、パリに倣ふものが多かつた。

これらの規定を全國的に統一したいといふので、一八五八年に土木省は知事に對して一定の標準を示し、縣令を以つてその縣内の國縣道の間道について一般的にこの種の許可書下附の條件を定めることを勸奨した。

この制度は一九〇七年に一部改正を加へられ、漸次あらゆる道路に普及されることとなつた。

道路占用の許可も道路に關する總ての許可の場合と同様に、對人的、一時的、容假的に附與されるものであつて、何時にても取消し得べき運命のものであつた。

占用の許可は、常に第三者の権利を留保して附與される。従つたとひ占用は許可せられても、これと牴觸する権利を第三者が有する場合には、牴觸する部分については許可の効力を生じない。

如何なる場合に於ても、沿道者に對して占用の許可を受くべき権利を認めることはない。行政廳はその附與については、全然自由裁量の権能を保有する。

この権能を有する者は知事及び市町村長である。國道及び縣道並びに大交通里道及び共同里道については知事（註四）。

通常里道、農道及び主として地方需要に供用される街路については市町村長。

註四 成規の承認を経た建築線圖の存する場合には、郡長の權限に屬する。

知事は、その權限を道路に關する事務を擔任する職員に委任することが出来る。市町村長には斯かる權能は認められな

知事、又はその委任を受けた者が權限を有する場合には處分前必ず市町村長の意見を徴し、また市町村長と意見を異にする場合には、内務大臣の指揮を請ふことを要する。内務大臣は國道及び縣道に關する事件に付ては土木大臣に協議することを要する。

もし市町村長の職權に屬する道路について、市町村長が占用の許可を拒否した場合に、公益上の必要に因つて拒否したものと認め難いときは、知事は市町村長に代はりて之を附與することが出来る。

原則として、一般法規（註五）が個々の占用の許可について遵守すべき條件を定めてゐる場合には、知事又は市町村長は、特に上級官廳の許可を受くるに非ざれば、これらの條件を免除する譯にはゆかない（註六）。殊に、規程中に表示された突出部の種別及び最大容積は、絶対に制限的な性質を有する。

註五 この場合の取締規則は、國道及び縣道については、知事が之を定める。

各種里道（通常里道を含む）についても、知事が規則制定の権限を有する。但し豫め原案を縣會に附議し且つ内務大臣の認可を経ることを要する。

街路については、市町村長が制定の権限を有する。然し實際上に於いては、市町村長は豫め市町村會に附議し、また個々の免許の附與の際に市町村のために義務として徴收することを要する手数料の定率については、知事の認可を得ることを要する。

註六 階梯の踏段、駒避、車避、地下室入口、縁石、換氣口については、絶対に料金を免除することを得ない（一八七九年一月二日土木省通牒）。

藏置又は陳列と駐車その他の許可制度

道路に侵入せんとする沿道者の傾向は、沿革上、必らずしも建築物の突出についてののみ現はれたものではなかつた。昔は郊外地に於ては、道路敷地を侵奪するところまで行つてゐたのであつた。行政廳が道路の保全を尊重せしめるために行つた長期の争闘を物語る幾多の出來事については既に述べたところである。然し特に市街地内に關するものと

しては、夙に私人はその所有地の前面に存する道路の一部にして交通の需要より取り殘されてゐるものを、物の藏置又は陳列のために、臨時占用することに限定されざるを得なかつた。

最も大なる違反行爲を生ぜしめるのは、殊に陳列であつた。建築物の突出に對すると同じく、完全に之を禁止することは絶対に不可能であつた。

そこで豫め行政廳の許可を申請することを沿道者に要求し、これに依つて行政廳が個々の場合毎に、道路に突出する最大限度を決定し得ることを以つて満足せざるを得なかつた。

物の藏置及び陳列は、建築物の突出の如く移動の不可能な且つ繼續的な性質を有するものではなくて、その除却は何時でも容易である。

そこで藏置及び陳列の個別的許可を附與する権能は、フランスの行政組織に於いて、街路及び廣場の警察を擔任する市町村長に對して、大した不都合なしに、之を委ねること

とが出来た。

然し市町村長の権限については、幾多の命令を以つて制限が加へられた。

その権限は市街地内に限定される。

無償で許可を附與することは許されない。道路貸付料 *taxe de location* は何れの場合に於いても必ず之を徴收しなければならぬ。

貸付料の課率については、豫め上級官廳たる内務大臣の承認を受けることを要する。國縣道に關するものは、土木大臣と協議して内務大臣が承認する。また内務大臣は許可の附與を、道路交通及び取引の自由のため必要と認むる一切の條件に係らしめる権能を有する。

許可については常に第三者の権利が留保される。

街路は沿道の土地所有者側の侵入を受ける虞があるばかりでなす。

街路は従前より、騒亂、巡禮その他各種の場合に於いて人々が集合することを得る通常の場合と看られてゐた。殊

に、周期的に行ふ祭典又は市は、道路上を使用するのが常であつた。

公益上の必要によつて、早くから道路のこの種の例外的使用のために、特別の區域を定めることが必要であつた。

この必要は、歴史的に觀て、牛馬車が舊來の手車に代はつた時代に特に一層痛切となつた。牛馬車はその先任者よりも、速度も速く従つて雑沓を生ずることも甚しかつたので、これらの通行のために、街路の中にも、つと幅員の廣い路面を残しておくことが必要であつた。

また祭典、市その他のために道路を占用する場合は、沿道者の藏置又は陳列と同様に、道路の地表の一時的占用に屬する。従つてこれらの場合には、藏置及び陳列に關する制度が適用される。