

フランスに於ける道路の歴史的變遷

M T 生

今日のフランスには古代道路の痕跡は残つてゐない。併し古代の商人及放浪民族は通路に精通してゐたことは確實である。北海々岸のシュレスヴィヒ・ホルシュタイン生産の琥珀をマルセイユ及附近の地中海沿岸の都市に運送するにはフライブルク近傍よりライン河を上りローヌ河及ソーヌ河溪谷に沿へる古代道路が利用されてゐた。之は又ローヌ河よりドゥブス河及モーゼル河溪谷に沿ふた別の道路とコブレンツで接続してゐた。ローマ帝國がピレネー山脈の西部及東部山道を通じて南フランスに歩兵隊を派遣したのはそれから數百年後であつた。オーガスタス皇帝治下に於いては、西アルプスを越へる二種の道路でローヌ河溪谷に達することが出来た。かくしてイタリーとの連絡が成立し

たのである。之に引き續きローマ帝國の道路建設事業が起こされ、之に依つて凡そ一萬五千軒の第一級道路が全國に布かれ更にこの數倍の延長を有する連絡及支線道路が設けられた。幹線道路は國家行政及商業に役立つたのであるが、此の道路の主要目的は軍事的要求に應ずることであつた。當時の征服者的見地から觀れば、フランスは英國に向ふ重要な足場であり、西部獨逸に對する集結地となつてゐた。而してフランスの西海岸はローマの艦船の據點であつた。軍事的考慮の以上の三理由に、路線方向は應ずると同時に商業及國家行政に役立たなければならなかつた。道路が放射する二つの主要中心地が設けられた。第一は、南部及北海方面に向ふ道路の出發點としてのリヨン、第二は、ライン河

方面ベルギー或ひはオランダへ向ふ道路の出發點たるランスであつた。ポルドー及アンゼルには大西洋から國內へ達する道路の基點となるべき第二次的職務が課されてゐた。

道路の路線方向及建設に關しては、ローマ軍團が中部ライン河に沿ひ、又は部分的ではあるが、之を横斷して進軍した時代、其の後ローマが同一道路で獨逸の優力軍を避けなければならなかつた當時の道路の利用と同程度に十分なる報告が現存してゐる。此の道路は堅牢に作られてゐたが、民族移動時代には道路は、一部は自然的影響を受け一部は道路愛護心の缺如から荒廢に歸した。初代のフランス王には此の状態を少しでも變更することは出来なかつた。先づカール大王及其の承繼者（七六九—九八七）に至つて、再び道路法及道路維持法が設定された。道路維持の爲に、道路修繕に必要な金額を除いた寺領公課金凡べての免除が行はれ、又道路建設に兵隊を従事せしめることになつた。其れにも拘らず、政治上必要視された封建制度の設定には一の弱點が存在してゐた。領主には領民を使役して道路を

維持すべき義務があつたが、封建制度は領民の擄取と就中道路制度の無視と云ふことになつた。かくして大領主等が所得を自己の爲に浪費してゐた時代に、ローマ道路の最後の遺跡が喪失したと言ふことが出来る。カペタン王朝（八九七—一三二八）の統一國家に於いては部分的ではあるが事情は變つて來た。封建領主の支配は事實崩壞したが、カール大王からヘンリー四世に至る八百年の間には、道路制度に本質的な變化は見受けられなかつた。但し領主が十字軍遠征時代に資金調達の爲財産並に道路權を賣却した時には、道路所有權は王又は都市の手中に移つたと云ふ變化は生じた。聖地禮拜並に巡禮が盛んになつた時、ツール及ピレネー山脈を越へてコムポステラに向ふ四本の道路が教會の費用で建設されたが、この道路は一一三九年のフランスで最も古い旅行案内に記されてゐる。

其の後、南及西南歐羅巴から北部へ、又この逆の方向の遠地商業が始まつた時、又多數の南獨逸の商人がシャム、パース、リヨン、フランデルンの商品市場に流れて來た時、

交通路に重要意義が生じた。其の後英國との戦争及黒死病が全國に弘がつた時再び莊園經濟が勃興し、再び道路の荒廢を齎らした。莊園諸侯の領土の狹隘なる境界が道路となつたが道路は重要な仕事の對象とはならなかつた。之が爲少雨にも拘はらず道路は役立たなくなり、旅人は馬で旅行を續けるより仕方がなかつたと當時の狀態が記録されてゐる。茲に於いて、實行力の富める王カール七世は、封建領主の權力を徹底的に倒し、尠くとも主要道路を有用なる狀態に置き、それを保持せんと努めた。かくして一五五三年の旅行案内に依るとフランスには既に九十八本の主要道路が存在してゐた。一六三二年の郵便はがきに依ると郵便馬車が走つた道路は僅か三十本しかなかつたことが分る。凡べての道路には郵便馬車交通が行はれてゐなかつたのである。

以上の世紀に於ける主要道路の路線方向は、一定要求に應じてゐた。ローマ人は軍事的根據から縦の接續及交叉接續を選んだのであつたが、今やパリはフランスの中心地點となつて、全主要道路はパリから放射線狀に出ることにな

つた。地形から見ても之が有利であつたのである。東部及東南部の山岳地帯から地勢は漸次にパリ盆地に下つてゐるので、パリ盆地は經濟の自然的中心地となつたのである。盆地へ向ふ道路には障害となり又は幅の廣い河川を通過するには及ばなかつた。十六世紀末に主要道路は又國道になり、一五九九年にスリーが道路總監 Grand Voyeur に任命されたが、彼の地位は一九三三年以來獨逸に制定された道路總監の地位とは比較することが出来ない。スリーは先づ國道に於ける全收入を調査する權利しか持つてゐなかつた。彼は自ら又は彼の代表者に依つて全事業を監督することが出来た。其の後公道に於ける犯罪に對しては下級裁判權と刑罰決定權が彼に與へられた。次の政治擔當者たる弱力のヘンリー四世の下に於いては再び道路總監の官職は消失した。それから十七世紀の前半に於いて、道路狀態に關する不平が高まつた時再び一種の道路總監が任命された。此の地位は一名の者に長期の活動を託すのではなく、三名の者が此の地位に就き一年間の任期であることが公布

されてゐる。但し之に對する理由は記録に残つてゐない。云ふ迄もなく、此の官職は實際に適さなかつたので、其の後間もなく道路總監の地位が廢止された。ルードヴィツヒ十四世及大藏大臣コルベールの勢力下に於いて再び新規に官職が定められた。之は總監督官 (Contrôleur général) と云はれるものにしてこの官職には道路の技術的行政的事務が統合されてゐたが、財政並に法律上の事務は他の役人に委されてゐた。

組織問題の一時的解決策は資金調達の困難を除く事が出来なかつた。都市の補助金及通行税収入は、道路を好状態に維持することが出来る程多額に上らなかつた。特に國境地方に就いては、道路の改良が重要であつたので、其の地方の行政及軍官廳には無償の強制労働義務 (有名なる *Corvée*) の方法で道路網を整備すべき権利が附與された。普通に此の強制策の責任者はコルベルであると言はれてゐるが、之は間違つてゐるやうに思はれる。何故ならコルベルは彼の書翰中に *Corvée* に對し不信と慎重な態度を

示す言葉を繰返してゐるからである。コルベル時代に於けるフランスの道路建設は凡べて、食糧品輸送及王の行樂の理由よりパリへ通ずる道路は一定の周圍に互つて鋪裝されてゐた。従つて一七〇〇年にはかゝる道路の三百六十軒が改良鋪裝されてゐた。だが道路の新規建設は殆んど行はれず、精々二級道路網を改良する位に止まつてゐた。兎に角道路は荒廢に歸してゐたことであらう。ルードヴィヒ十四世はパリからシャロンへの百五十軒の旅行に於いて五度泊らなければならなかつた程である。その上、道路は盜賊團に甚だ都合が良かつた。盜賊は西獨逸及オランダに於いて王の上着に逆手を差し延べ、ハイデルベルクの廢墟はフランス放火殺人犯の永久の汚辱として残つてゐるのである。

コルベルの精神的遺物はフランスの經濟大復興で、之には出来る丈優秀な大交通網を必要としたのである。従つてコルベルの歿後、荒廢した道路は著しく改良されるに至つた。一七一三年に至つて始めて、道路及橋梁建設に特

別の役人を任命し、橋梁道路専門學校 (Ecole des ponts et chaussées) に於いて教育することが決定した。併し乍ら、此の學校は種々なる妨害運動の爲に一七七八年に至つて開校されるに至つたが、此の學校は、其の實績に依つて著名となつた。校長の一人たるトレサギニー (Tressaguet) は道路建設史上著名なる人物であつて、彼の道路建設法はマカダム式建設法が現はれて始めて退くに至つた程である。年代的に見て、次の若干の年代は大革命勃發に至る迄の道路建設の運命を物語る。

一七三七年には強制勞働義務制度 (Corvée) は全國に施行された。一七七六年には四級に類別された道路が約四萬軒があつた。一七八六年には Corvée は廢止され、其の代りに道路の特別税が資金を調達することになつたのであるが、之は實現されるに至らなかつた。

佛蘭西革命は道路制度に道路等級の新三分法を齎らしたに過ぎなかつた。即ち從來通りに其の良否及幅員に依つて分たずに、其れの方に依つて分けたのである。第一級道路

の内にはパリから放出せる二十八路線、全延長一萬五千軒が含まれてゐる。第二級道路に該當するものは九十七路線で全延長一萬七千軒に及び、パリを通過せず國境から國境へ通じてゐる。他方、第三級道路は、各都市を結合せるもので、全延長二萬軒に達してゐる。道路維持費に充當すべき資金がなかつたので、道路は荒廢に歸し一七九七年の樞密院では次の如く報告されてゐた。「道路は破損し、轍の跡は無數に印され、一方では一米餘の深さに達する穴が明いてゐるので、車が之に落込むと泥濘に身動きが出来ず、牛の力でやつと引き出すことが出来る始末である。又他方では道路が掘返したまゝでその起伏に車が衝突すると破損する現狀である」と。言ふ迄もなく、此の時代の道路は維持などは問題外であつた。戰爭に次ぐ戰爭で革命軍は主としてライン河に沿ひ西アルプスを越へて上部伊太利へ進軍した。従つて道路に對するフランスの考慮は、この路線に主として限られてゐた。道路の根本的改良を企てるべき餘裕などは殆んどなかつた。ナポレオンの意圖が再び之

に着手せしめるに至つたのである。従つてナポレオンは道路技師に刺戟を新たに與へたと云ふことが出来る。

それ許りではなかつた。短期間に荒廢道路を一級道路となすことが重要であつたゝめに、金の問題は重要ではなかつた。計畫は、ナポレオン皇帝に對してのみ責任を有する道路總監の掌中に握られてゐた。二つの根本的思想がナポレオンの道路建設の基底をなしてゐる。パリを中心として、路線方向は純戰略的考慮に應じて國境に通じ、其の場合ローマ道路に於ける如く山及谷を越へる最短距離を求めずに、迅速に前進せしめる道路を選んだ。従つて山を迂回し或ひは山を縫ふ道であつた。

一八〇六年迄に、多數の大道路が建設され、之は皇帝道路と呼ばれた。純軍用道路たるパリ―メッツ―マインツの内、メッツ―マインツ間の道路のみは完成を見た。ヴェーゼルー―ミュンステル―ブレーメン―ハムブルク線は部分的ではあるが自由戦争（一八一三―一五年の佛對露戦争）後始めて建設された。ナポレオンの名を不朽たらしめるジムプロ

ン道（アルプス峠）の大事業は、十九世紀に於ける多くのアルプス道路建設の基礎となつた。ナポレオン軍隊は、皇帝が久しき前より戰略的洞察に依つて建設せる道路を通つて、ライン河に沿ひ或ひは之を横斷しアルプスを越へて上部伊太利に進んだことは幾度となくあつた。數萬の兵は、ナポレオンの命令に従ひプロローニユの陣營へと道路を通じて進軍した。フランス軍は英國の軍隊を破る意向であつたが、残念ながらこの目的は果すことが出来なかつた。更に此の軍隊はピレネー山脈を越へてスペインを攻めたが、祖國愛に燃えた勇敢なスペイン軍に敗れ、かつてローマ軍、カルタゴ軍、サラセンの襲撃軍、ゲルマン民族の不行進が通過した同一の道路を退却したのである。遂に獨逸解放の時が鳴る迄、即ち一八一四年迄、聯合軍は嵐の中、凍結の中をナポレオンが自己の戦争の爲に建設した道路を通つてパリに向つた。之に次ぐ新王政時代には、國は困窮し誅求されてしまつてゐた。道路費は殆んど無に等しかつたので、道路は再び荒廢する許りであつた。但し橋梁建設には注意

が向けられてゐた。ルイ・フィリップ王の下に於いて、六千軒の道路が改良された許りであつた。但し豫算では八千軒が完成される筈になつてゐたのである。蒸氣鐵道の試運転が行はれたのは此の時代のことである。フランスに於いても、多數の鐵道區間の建設に當つて、道路網の縮少を計る必要がなかつたのみならず、此の國に於いても地方運輸が著しく増加し、多數の連絡道路（仲介道路）が必要となつて來た。併し獨逸に於ける如く長距離輸送は鐵道及び航行運河の領分であつた。横斷線道路も亦、鐵道の建設に拘らず、新發展を経験したのである。

十九世紀末迄は、道路の發展は見られないが、但し自動車交通の關係上路面を従來より圓滑にし、出来る丈塵埃の害から免ぬかれしめる方策を止むなくとつた所では例外である。世界大戰後、フランスは獨逸の賠償金及引渡物品を道路以外の目的に使用した。一九二四年になつてから、交通發展を慎重に考慮し始めたのである。之を豫算から見るに次の如き額になる。（單位百萬フラン）

一九二四年	二一六
一九三〇年	七九七
一九三三年	一〇二五
一八三六年	八六三
一九三七年	一〇五三

一九三二年に於ける國道延長は三十九萬五千五百三十四軒で、其の内長距離道路は三萬九千三百六十軒（之は鐵道網四萬一千九百軒に匹敵する）、一九三三年に於ける全道路延長は六十三萬三百軒にして、其の内八千九百九十二軒は東部及東南の國境地帯にある。

フランスは各種の報告に依ると一九二四年以來道路網が出来る限り改良されたことである。特に國境地方に於ける道路には最重量自動車走行が考慮され、幅員は七乃至九米、若干の場所では六米擴大された。長距離道路網は第一級道路となり、これの路線方向は上述のナポレオン道路と一致してゐる。一九三四―三五年の負荷試験の結果に依ると、一分間五車輛以上が走行する二十八線の國道八萬軒

於ては、百三十二億穂籽或ひは一籽に付十六萬七千穂の成績が擧がつてゐる。此の長距離道路以外に縣道並に二種の近隣道路がある。後者の方は、折々國道と平行し又は區間的に國道の代理を務めてゐる。其の上、この道路は部分的ではあるが好状態に置かれてゐる。

一般に、フランス道路網は、自動車専用道路を問題としない限り、完成せるものと觀ることが出来る。新規建設は稀であるが、新規建設で特筆すべきものは、フランス・アルプス道路にして、之はジュネーブ湖畔のトノンとニツツアを結び、海拔二千七百六十九米のイセラン峠 (Col d'Ise-san) と云はれる最高のアルプス峠を越えるものである。この道路はたとへ風光明媚の地を通つてはゐるが、その軍事的意思は否定することは出来ない。けだし之は伊太利國境を距る約十籽の地點を通つてゐるからである。

x x x x x

寺田屋 (二)

南米のマゼーラン海峡は波荒き大西洋と風靜かな太平洋との世界地理的な大切断點とされてゐるが、歴史的に見て寺田屋騷動は武家政治と王政復古の切断點だと云へる。激動時代の常として人的に思想的に脱皮は目まぐるしく行はれるものだ。幕府の威令が地におちても安政年間までは倒幕を考へたものはなかつた。尊王志士も幕政の改革を目標として進んだ當時長州藩の開國遠略策や島津久光の公武合體論が國論の大勢を制してゐたのもこれが爲めである。然るに文久に入つて尊攘志士は思想的にも行動的にも一大飛躍をとげた。寺田屋事件は實に心なき短見者流の志士に對する血の彈壓であつた譯である。