

な物と考ふべきではなく、工作を加へて出来た物で而も土地と直接の關係ある物を指すと謂はねばならない。故に建物のみならず橋梁、溝渠、堰堤、トンネル、電柱其の他地上及地下の一切の設備を包含するのである。管理、使用、收用の目的物となり得ない工作物に付ては曩に土地に付て述べたところに準じて考へればよい。即ち御料財産たる工

作物、國有財産たる工作物、外國大使館公使館の工作物等が之である。

現に土地收用又は使用の適格ある公益事業の用に供せられてゐる工作物及國家以外の者が總動員業務の用に供してゐる工作物が、何れも管理、使用、收用の目的物たり得ること土地に付て説明したところと同様である。(未完)

ナチス・ドイツに於ける道路法制(一)

永 守 義 忠

第一章 序 論

(ドイツに於ける道路法制の概観と本稿の意圖)

ヒットラーが政權を掌握したのは云ふ迄もなく一九三三年一月三十日であるが、同年二月十一日總統は大規模な道路建設計畫を發表し、二月二十二日ベルリン全國自動車展

覽會開會式席上に於て國營自動車専用道路の建設を公表した。

政權掌握以來極めて短時日の間にヒットラーが斯く矢繼早に道路建設案を發表したことはナチ政策と道路政策とが密接不可分なることを明瞭に示してゐる。之は道路が國家國防上又經濟産業上頗る重要な所以であらう。斯くてこ

そヒットラーが同年五月一日テンペルホーフ飛行場での國民労働記念日に於て左の如き熱烈なる演説を行つた所以も自ら了解出来る。

「茲に吾人は自動車國道建設計畫を立てた。吾人は此の計畫を後人の手に委ねるを潔しとしない。飽く迄吾人の手に依り之を實現する。之は經費數十億を要する龐大な事業であるが、吾人はその進路に於て、凡ゆる障害を排除し、敢然として此事業に着手するであらう。」

ナチス・ドイツに於ける遠大なる道路政策とその遂行過程を検討することは興味ある研究課題であるが、本稿の志すところは専ら道路に關する「法制」であり、道路、就中自動車専用道路に關して次々に發布せられた法令の検討に存するから、ナチスの道路政策に關しては序論に於てその大要を略述するに止める。

何故にヒットラーが道路建設事業に斯くも熱意を示したかは種々なる角度から理解せられる。

先づ第一に失業者救済の意義の存する事は否定すること

は出来ない。一般に土木事業そのものが、生産の縮少、失業者の増加を特徴とする經濟的不景氣時代に、景氣好轉のための要因を與へんがための政府の行ふ有力な社會政策の一に數へられる。就中道路建設は、以下に論ずるが如き他の諸々の原因と結び付いて、先づ第一に取上げられたことは怪しむに足りない。現在各國とも急激なる戰時生産力の擴張に伴ひ、労働力の不足に汲々たる状態であり、その現狀に親しんでゐるわれわれにとつては、失業救済としての道路政策の意義は、稍もすれば看過され勝ちであるのは注意しなければならぬ。ドイツ道路總監 (Generalspektor für das deutsche Strassenwesen) フリツ・トット (Fritz Todt) によれば、「一九三五年には、已に失業救済國道は解決したと見做す事が出来た。ドイツ國の武装擴充により、最後の自由勞力も遂に再び一に組織化されたので、一九三六年には、已に失業問題よりも熟練労働者の不足が明に多い事となつた。」のであり、少くとも一九三五年迄は、失業救済的意義の存したことは明である。一九三

三年始めには、ドイツ失業者は六百萬人あつたと傳へられる。一九三三年以來、自動車國道の現場に直接働く人員は、千人以下であつたが、一九三七年には十萬一千人、一九三八年には一二萬人に達した。その他國道と地方道改良工事にも直接間接に一〇萬人が従事してゐる。失業者救済の目的として道路建設事業は——景氣振興策として役立つたか否かは別として——最早完全に其の目的を到達したと云ひ得よう。が然し凡ゆる失業者に職を與へた丈で、ドイツ政府は事足りりとしてゐる譯ではない、蓋しナチスの根本信條は、凡てのドイツ人の「人間らしき生存」：“ Menschliches Dasein ” を保證することであり、又クラフト・ドウルヒ・フロイデ(喜びによる力)の原則に依つて、労働者にリクリエーション(休養)を與へつゝ、而もその労働能率を増加することであつたから、建設事業就業者に對しても、適正な賃銀制度を考慮し、必要物資の共同購買を計り、又、安易な宿泊所を設け、又一日の三分の一は自由時間として設定し、更にドイツ勤勞戦線のナチス機關「休養團」 Kraft Durch Freude (KdF) による自動車従業員の特待があり、

災害扶助に對しても、ヒットラーの名に於て萬全の考慮が拂はれてゐる。之を以てしても道路——殊に自動車専用道路——政策が如何に重視され之に對して深重な態度で臨んでゐるかが分らう。

第二に社會政策的見地より一步を進めて、自動車道の經濟的見地に觀察を進めたい。一言にして言へば自動車道の發達は、殊に鐵道とそれと比較した場合、躍進的なものであることは世界經濟——就中アメリカ——の趨勢である。

此の事は、ヒットラー——自身の口からも發せられてゐるのであり、車馬による交通は、車馬自身の道路を造つたと同様に、汽車は自分のために必要な軌條線路を造つたのであるから、自動車交通も之に必要缺くべからざる自動車建設すべきである。以前には、國民生活程度を測るに鐵道の延長を以てしようと試みられたが、將來は、自動車交通に適應する道路の延長をとるべきである。」(一九三三年二月一三日)。實に彼は、國民文化測定のパロメーターとして、自動車道の延長を擧ぐるに躊躇しないのである。然らば何故に、自動車道の優越性が認められるのであらうか。

他の國民經濟とは無關係に自動車交通そのものに内在する長所として、メレロヴィツ (Mellerowicz) は、一四を擧げてゐる。(1)自動車運輸の弾力性と融通性 (2)地方的需要に對する適應性 (3)人口稀薄の地方でも行はれる (4)少額資本で可なること (5)組織變更の容易 (6)貨物の損傷盜難が稀なること (7)戸口集荷配達の可能性 (7)停車場、信號設備、監視の不必要 (8)直行の可能 (9)業務の個別性、仕事の完結は迅速で、日時及勤務時間の拘束を受けない。(10)運輸原價の低廉 (11)貨物賃率の等級がない (12)經營に弾力性があるから景氣變動に敏感でない (13)輕量貨物の輸送、近距離旅客輸送に好適 (14)自動車道路を特に建設するに及ばない。

メレロヴィツは頗る簡潔に自動車運輸の長所を列擧したことは大いに多とするが、(14)に就いては異論の餘地がある。何となれば、ドイツに於ては、數十億の豫算を費して現に自動車道の固定的施設の建設に努力してゐるからである。従つて、今やドイツに於ける自動車運輸の主眼點は、固定的にして、その意味に於て軌道にも比すべき、自動車専用道路の建設にあり、と云つてよい。

一九三三年以前のドイツに於ては、自動車道は決して圓滿に發達したものでなかつた。自由經濟の特長として建設に計畫性がなく、全國には道路事務所が六百以上もあり、然も一九三三年の七年間に道路工事に費した額は一五億マルクに達したにも拘らず、全體の道路網は全く無計畫に放任せられ、又道路の技術的良好性にも見るべきものがなかつた。之に加ふるに、不當な課税の下に自動車製造事業の發達は妨害せられた状態であつた。又法律の強制的手段を用ひて鐵道側では、自動車交通の壓迫をも計つてゐた。

斯くの如き自動車運輸状態は、決して圓滿な綜合經濟を發達せしめる所以ではない。ナチス政權成立以來、無計畫性は計畫性に轉じた。ナチスの自動車計畫が如何なる意圖の下に行はれたかを知るには道路總監、フリッツ・トットの言葉を借りるのが早道であらう。

「今日、時代に即する交通政策的要求を考へるならば、僅か許りの道路を造るべきでなく、國家が一定計畫の下に全體の道路網を建設すべきである。即ち自動車はそれ相當の地位を占め、道路網の路線は連擔地を通らず、鐵道の踏切等の障害なく、狹少なる幅員、急な屈曲、急な勾配、横勾

配念な路面のために自動車交通を危険ならしめないものたるを要する。

此の道路たるや、只自動車のみのものでなくてはならぬ。茲に於て始めて、自由に束縛なく速度を出し得て經濟的運行をなし得るのである。自動車は運轉材、即ち油、タイヤ、營業維持費を一般的に節約するには、此の高速度を持續せしめ得なくてはならぬ。之が國民に對して、彼等が嘗て凱歌を擧げ得たあの自動車を再び與へる前提である。」

斯くる意圖の下に、如何なる法令が發布され、如何なる組織が構想せられたかは、後章に論ずることとして、此處では單に、自動車交通の經濟的基礎を略述したに止めた。

尙此處に付言したいのは、ヒットラー自身が、非常に道路通であるといふことである。彼が政權を獲得するに至つた迄の永い鬭争時代に、數十萬軒の地方道路を自動車で縱横無盡に走り幾多の州縣を走破したことは人の知る所であつて、彼が實際的に道路に精通したればこそ、道路の必要性も又人一倍體驗したのであつた。

第三に道路の國防上の意義を忘却することは出來ない。

最初は失業救濟事業として、或は又自動車運輸の優越性の故に採られた道路政策も、今や國防上の必要といふ大目的の故に頗る重大な意義を有するに至つた。現代國家は第二次世界大戰の渦中にあつて、多かれ少かれ國防國家としての面目を保持してゐるが、就中ドイツこそは、極度の計畫經濟を試みて全能力を擧げて、國防目的達成に邁進してゐる。國防は之を廣狹二義に分類しうる。廣義に於ける國防は、國內に於ける經濟體制を統一成備せしめて、物資の圓滑なる需給、殊に生活必需品の確保を計り、逐次増大せんとする物資不足を合理的に解決せしめて、外に對する戰爭に對して内に於て強固な經濟國家を成立せしめることであり、狹義の國防は云ふ迄も無く端的な軍備萬全策を計ることである。之がためには、軍需品の生産力の増加を計るとともに、軍備の輸送を迅速圓滑にし、軍備不足の地域に兵力兵器を可及的活潑に配置せねばならない。

今ナチス・ドイツに於ける道路をこの兩見地から觀察し

て見れば、ドイツに於けるが如く四圍國境に圍繞された國家に於て、殊に最近の如く空襲戰爭の發達した場合に於ては尙更、軍備の輸送を鐵道にのみ委ねて置くことは危険なことである。軌道は空爆の目標物になり易く、又僅少の軌道の破壊も全運輸を不可能とする。又破壊せられた軌道を回復するには多額の費用と日數を要する。又最近の機械化部隊が發達すれば、完備せる自動車道の必要は痛感される。ドイツに於ては更に道路は飛行機滑走路にも利用せられ、防空施設も十分留意されてゐることである。トツ

トは道路の軍事的價值を力説して曰く「道路の軍事的價值を忘却してはならない。フランスの豫備軍は道路上を移送してマルヌの合戦で決戦に参加した。道路は生活の血管である。夫れは、ベルダン要塞をその後方地域と連絡し、一ヶ月間通常的能力の一〇乃至一五倍の敵に抵抗し得たと信ずる。即ち道路はベルダンの運命に關して決定的要素であり——世界大戰の結果を逆に轉換せしめ得る影響をもたなかつたとは云へない。」と。豈前大戰に於けるのみではない。

第二次世界大戰に於ても、最高時速一六〇軒を以て東西兩國境間數千軒を、軍隊輸送に専心するならば、その戦況に與へる好因は計り知れざるものであらう。

國內經濟に於て、物資の圓滑なる需給が行はねばならない。このために、ドイツ道路網は大きな役割を演ずる。ドイツの如く生産地と消費地、農業地と工業地、農村と都會とが截然と區別せらるゝ國土に於ては、兩者間の物資の交流は頗る必要になる。都市に於ける生活必需品の獲得、工業地に於ける原料品の移入、農村に於ける機械類その他の工業品の需要、肥料動物飼料の需要が圓滑に充足せられなければならぬ。食糧品その他必需品が確保されず、生産に必要な原材料が入手せられず、農業生産が停頓すれば、銃後經濟は枯渇し、完全な戦争行爲を續行することは不可能にならう。又都市と農村の跋行性をあつゆる點に於て是正せんとする試みの完成についても道路は重要な役割を演ずる。鐵道網と共に、自動車その他道路網は斯かる廣義國防に資すること大である。ドイツに於ては、東部地方は人

口少なく、農業生産を主とし、その生産物（穀物、麥粉、家畜、木材等）を中部の工業地帯（ラインランド、ウエストファーレン、ザクセン、ベルリン、上部シレジエン、中部ドイツ工業地帯、南部ドイツ）に移送し、逆に西部地方から工業生産品の供給を仰いでゐる。此處に兩地方の經濟的相關々係が成立する。又石炭、褐炭鑛區はドイツの全領域に對して石炭を供給する。物資の圓滑な流通のためには固定的な軌道では最早不充足である。弾力性ある自動車運輸にまつところが多いのである。

ドイツの道路建設計畫は第四に文化政策的見地から觀察せられる。道路が一國文化の成熟程度を示すものであることは、ローマ時代の道路、ナポレオンの道路、支那の道路、インカの道路、がわれわれに語るところである。ナチ政府は後世に残るべきナチ文化の遺産として永久に紀念さるべきものとして、道路計畫に非常な熱心さを示してゐるのは、文化を愛するゲルマン民族精神の、一の表現であらう。又道路建設は經濟合目的のみ計畫せられず、道路の美觀、

公衆に與へる印象、風景との調和等に對しても技術的に非常に工夫せられてゐる。道路が國防の一環として戰時に役立つと共に、平時に於ても一の藝術的文化品としての價值を有することを忘れてはならない。その外に完備せる道路網は、安易な自動車設備と相並んで、外遊客の誘引をもたらし、外貨獲得の一手段としての機能をも營んでゐる。以上によつて、ナチスの道路建設主旨を述べたから次に、ナチス道路の種類を擧げよう。

道路は(1)自動車専用道路 (Kraftfahrbahnen 一九三八年七月二十五日 Reichsautobahnen と改められた。)(2)國道 (Reichsstrassen) (3)一級地方道路 (Landstrassen I. Ordnung) (4)二級地方道路 (Landstrassen II. Ordnung) (5)市町村道 (Gemeindestrassen) に分類せられる。

此の自動車専用道路に就いては、建設の全權はドイツ道路總監フリッツトットに委ねられた。起工式は一九三三年九月二十三日フランクフルト・アム・マインとマンハイム

間路線の建設着手にあつて、フランクフルトに於て舉行された。一九三五年五月十九日には第一期線たるフランクフルト・アム・マインとダルムシュタット間が開通され一九三八年末迄には延長三〇〇〇桿が完成した。之は最初の計畫七〇〇〇桿の約半分に相當する譯である。此の計畫はオーストリア合併その他により一三〇〇〇桿に延長せられ、最近の報導によれば、十七年計畫で一七〇〇〇桿を計畫したと傳へられる。然し、歐洲戦争はさらに交戦國の計畫に一段の變革を餘儀なくされたさうだ。(昭一五・四・一一東日朝刊)さて自動車専用道路に就いて一九三八年に至る迄に發布された法令の概要は、次の如くである。

(1)一九三三年六月二十七日 國營自動車専用道路企業設立に關する法律、

この法律はナチ成立以來自動車道に關し制定せられた、最初のものであり、後數次の改正を経て今日に至つてゐる。僅々十二條よりなるものに過ぎぬが、自動車道組織に關する根幹はこれに闡明せられてゐると云つてよい。自動車道

の建設と經營のために、ドイツ國營鐵道會社の子會社として、國營自動車専用道路會社 (Gesellschaft "Reichsautobahnen") の設立が企てられた。更に總統は、ドイツ道路總監を任命し、總監は、自動車國道の路線形と構造形狀を決定し、地方官廳の意見を聞いて、建設計畫を確立することゝなつてゐる。

(2)一九三三年八月七日 第一施行令、前述の法律第十二條に基いて發布せられた命令である。之は、國營自動車専用道路會社の組織に關して細則を設けたものである。企業設立、定款、機關、顧問、業務執行、資本及び金錢調達、損益計算、建設經營の專屬權、利用料金表、免税、道路總監、收用權、擔保規定、政府の監督權、他の法令との關係、道路總監の權限との關係、異議權等に關し、一八條に亘つて、非常に詳細な規定が設けられてゐる。

(3)一九三三年十一月三十日 ドイツ道路總監の權限に關する總統の命令、之によつて道路總監は自動車専用道路の建設と地方道路網の形成に對して最高機關となつた。

(4) 一九三三年六月廿七日 企業設立に關する法律の第一修正法律、前述の企業設立に關する法律の三條、八條、九條に亘つて變更追補が行はれた。就中、會社の收用權が前法よりも擴張され、第九條に於て追加せられた。

(5) 一九三五年一月二十三日 會社に關する監督權の移轉に關する命令、第一次施行令一五條によつて會社の監督權は政府にあつたが、之が改められて、ドイツ道路總監が會社監督權を有するに至つた。

(6) 一九三五年三月八日 企業設立に關する法の第二次施行令、第一次施行令の第七條（計算に關する規定）及び第十五條（監督に關する規定）が改正せられた。

(7) 一九三五年五月十四日 「國營自動車専用道路」經營及び交通に關する暫定令。

(8) 一九三六年五月十四日 企業設立に關する法律の第二次修正法律、前法第八條に追補がなされた。自動車専用道路に相接する四〇米以内の森林地は「保護森林地」となつて、その經營に關する指令は、森林監督官廳が、ドイツ

道路總監と協議して之を定める。尙そのために、課せられた特別の負擔に關する補償に關しても、併せて規定が設けられた。

(9) 一九三八年三月二十四日 國營自動車専用道路法をオーストリア州に施行する命令。

(10) 一九三八年七月廿五日 自動車道路法、第三次改正令之により「Kraftfahrbahnen」を表現は「Reichsautobahnen」に改められた。更に自動車専用道路の兩側より一〇〇米以内の距離にある各種の構造物は、總監の承諾を得て始めて設立されるか、又は本質的の變更を命ぜられる。この命令は、自動車國道の交通安全はもとより、風景を傷ける事を保護するに與つて力あつた。

次に、自動車専用道路以外の一般國道に就いて述べる。

一九三七年の統計によれば、各道の延長は、國道 二八、一二二哩 一級道路 五四、六一哩 二級道路 五六、三六二哩市町村道 三七、五〇〇 計 一七六、五九五哩となつてゐる。然し此の後のドイツの國情は著しく異なつ

て居り、オーストリア合併、チエツコ合併、更に第二次世界大戦の結果を考慮に入れんか、その延長数は著しく増大せられるであらうことは想像するに難くない。

さて、ドイツ一般道路に就いては、一九三四年三月二十六日に一般道路とその管理に關する暫定的新法令が發布せられた。此の法律の規定するところは、道路の分類(一條)、道路建設負擔(二條)、所有權の歸屬(三條)、國道、一級地方道路の各管理(四條、六條)、二級地方道路に關する監督(七條)、地方通過交通(五條)、地方道の新設(八條)、監督規定(九條)、道路總監の權限讓渡(十條)、財政に關する諸問題(十一條)、等についてである。尙、總統は、ドイツ道路總監の建議に基いて、此の法律を施行するに必要な諸命令を發することが出来る(一二條)。之は委任命令を定めたものである。此の第一三條に基いて發せられたのが、一九三四年十二月七日の施行令である。此の命令は三〇條にわたつて可成詳細に施行細則を規定してゐるが、その主なるものは、道路經費の新舊擔當者相互間の財政的清算方法を

規定したものであると言つてよい。

一般道路中國道は、各州を連き長區間に互り地方通過交通に主要な使命を有する道路であり、道路總監の認定するところである。國道は從來の管轄區域を超えて、州と縣とを相互に結合するものであり、自動車専用道路と共に緊急なる道路網をなすに適當であるから、その意義は重大なものがあつた。

自動車専用道路その他の道路に就いて上述した若干の法令に就いて能ふる限り種々な角度から解說的検討を試みんとすることが取りも直さず本稿の意圖である。其は次章以下に述べられる豫定であるが、勿論不完全不充分なることは免ぬであらう。が然し、目下東亞新秩序の確立てふ大目的を前にして、道路政策乃至交通政策に關して論議せらるべき問題は、その例示をせずとも諒解せらるゝごとく頗る多面多様である。殊に最近「國土計畫」なる用語が漸く擡頭して來た。國土を一の綜合的計畫の下に、強靱な經濟的一體として形成せんとすることを意味する。「國土計畫」は

經濟の全範圍を占めるものであるが、「國土」を中心にし、その「國土」を縦横に結ぶ道路網の建設こそは「國土計畫」に於て最も重要な要素を占めるものである。完備せる道路なくしては、他の凡ゆる産業、及び國防政策は、デスクプランに終る。此の意味に於て、道路は經濟的軍事的政策の根幹にありと云ふを得る。さればこそ、細田德壽氏は云はれる。「わが國に於ても東亞新秩序建設でふ歴史的大使命達成のために總親和總努力を以て各方面とも國力の伸暢充實に萬全の方策を講ずるの必要緊切なるの秋、國力培養の根基たる道路組織に關し眞に完全無缺なる計畫を樹立し且つ實現するの大政治家出でざるや。その出現を待望して大早の雲霓を望むが如き感を抱く者必ずしも筆者一人ではあるまいと思はれる。」と。斯る道路建設の必要時に當り外國、就中、最も詳細な數多な法令を有するドイツの道路法制に觀察の一視を投ずることは、あながちに無益のことではあるまい。殊に、主として問題となるは、「自動車専用道路」に關してであるから、次章に於て先づ「自動車専用

道路」の法制から出發する積りである。現在我國に於て「自動車専用道路」はごく小部分に實現せられてはゐるが、その營む國防的經濟的役割は殆んど皆無と言つてよく、ドイツのそれに比すべくもない。之は決して喜ぶべき現象ではない。近き將來に於て、わが國に於ても此の問題が採りあげられなくてはならない。最近、今野源八郎氏は次の如く云はれる。

「問題は、鐵道偏重主義の交通政策に依つて今日の交通危機が根本的に解決され得るであらうか? といふことである。答を端的に云へば、今日の交通危機が打破されうるのは、それは唯、多元的にして而も統一的な交通政策に依つてのみである。即ち鐵道・自動車・水運・空輸の大規模にして調和的な發達政策が必要なのである。この意味で政府が遅れ馳せながら廣軌の東海道線敷設に取掛らうとしてゐるのは誠に喜ばしい。然し其と同時に理想的な自動車道路が樺太國境から少くとも二本、一本は本土の南、他は日本海岸に沿つて建設され、其の一つの延長線は朝鮮滿洲を

縦断し露滿國境に、他の一つは南下して北支、中支、南支に迄敷かれる可きであらう。よしそれが現在全く困難であるとしても、東京とアジア大陸を結ぶ幹線國道は是非必要でなければならぬ。有らぬ貨物を現在の様に鐵道によつて輸送しようとする政策は、假令廣軌の新線が敷設された場合に於ても無理であり、亦賢明な政策ではない。我が國道が文明國に類型のない悪道路であるために、東京から大陸に送る自動車までも鐵道に依つて輸送されなければならぬと云ふ現狀は誠に交通の悲劇と云はなければならぬ」と。かゝる「交通の悲劇」は單純に悲劇として終らしめてよい問題ではなからう。

以上によつて、ナチス・ドイツの道路行政の概觀を與へ、序論を終結する。尙本稿記述にあたり、主として左の文献を參考とした。

Hocher: "Die Gesetzgebung des Kabinetts Hitler"
Deutsche Landes gruppe: "Eisenbahn und Kraft-
wagen in vierzig Länern der Welt"

Hans Priester: Das Deutsche Wirtschaftswunder
(加倉井氏譯)

Gustav Koenigs: Verkerspolitik (福原平岸氏譯)

Fritz Todt: Die Strassenbau im nationalsozialistischen Staat (藤井氏譯)

(をばり)

