

ナチス・ドイツに於ける道路法制 (二)

永 守 義 忠

第二章 自動車専用道路に関する法制

目 次

第一章 序 論

(ドイツに於ける道路行政の概観と本稿の意圖)

前 號

第二章 自動車専用道路に関する法制

本 號

一 はしがき

二 自動車専用道路の意義

三 當初の組織形態

(未 完)

一、 はしがき

前章に於て、頗る簡潔ではあつたが、ナチスドイツに於

ける道路政策並びに道路法制の概要を述べた、その觀察方は法的と云はんよりは、寧ろ經濟的であり、殊に道路網(自動車専用道路と一般道路を含めての)計畫の根底に存する基礎條件を概括して一般的に記述した。本章に於ては、問題を自動車専用道路のみに之を限局し、而して前章に明かにせられたるが如き本稿の意圖に則つて、その「法制」について若干の考察をし度いと思ふ。他の一般道路に就いては次章(未稿)に於て之を論ずる豫定である。

既に前章に述べられた如く、自動車國道建設の中心たる法規は、何と云つても一九三三年六月廿七日の「國營自動車専用道路企業設立に関する法」(Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens "Reichsautobahnen")

と同年八月七日の「第一次施行規則」である。(註1)この兩法令は後に數次の改正を経て今日に至つてゐるのだが、その改正中で最も注目に値するのは、一九三八年六月一日の改正法律及び改正施行規則であつて、其れに依つて、自動車専用道路の國家管理化が斷行せられたことである。従前とて、政府の監督權は種々の形式で規定せられてはをつたが、(註2)經營形態は依然として會社企業の營利原則に基いて行はれてをつた。(註3)この改正によつて經營が會社(Gesellschaft)によつてはなくて、國家官廳(Reichsbehörde)によつて行はれるに至つたのである。

本章に於て論ぜらるべきことは、先づ第一に自動車専用道路の意義である。即ち、その法律的性質に就いてである。加ふるにその用語の用ひ方及び、我自動車交通事業法第十七條に規定せられる「一般自動車道」「専用自動車道」の如き類似の概念との差異に就き言及する。第二に「自動車専用道路企業設立當初の組織形態を述べる。之は今日に於る

經營形態の根幹をなしてゐるものである。第三に改正法規並びに國家管理化への模様が述べられる。

(註1) 法制上の出發點は、この兩法令ではあるが然し自動車専用道路を作らんとする要求は、これに始まつたものではない。一九二六年一月六日に、ハムブルグ・フランクフルト・アム・マイン・バーゼル間の所謂 Haftraba 自動車道路を建設する準備組合 der Verein zur Vorbereitung der Autostrasse "Haftraba" とする個人會社が Willy Hof を長として設立せられ、之にはドイツ國有鐵道會社(一九二四年成立)の理事會々員が關與してゐた。この「Haftraba 準備組合」は後の「自動車道準備組合」Gesellschaft zur Vorbereitung der Autobahnen (Gezuvor) の創始となつてゐる。

(註2) 政府の監督權については施行規則一五條の規定がある。(後述)

(註3) 施行規則五條に曰く「本會社は國民經濟上ノ需要ヲ考慮シ、商業的の原則ニ從ヒテ之ヲ經營スヘシ」

二、自動車専用道路の意義

自動車専用道路とは、ドイツ語の "Kraftautobahnen"

の譯語である。この原語には「専用」といふ表現は含まれてはゐないから直譯をすれば單に「自動車道路」といふこととなる。然し「自動車道路」といふときには、一般の自動車交通可能道路」即ち自動車交通のみでなく、一般の交通をも許す道路と混同を來す虞れなしとしない。(註1)ドイツの「Kraftautobahnen」は自動車の「専用」に供せられるものであるから、譯語としても、自動車専用道路とする方が適當であらう、わが國に於ける用例も概してさう言ふ様である。(註2)然し原語に忠實に使用されてもゐないことはない。藤井氏は、「Kraftfahrbahnen」を「自動車道路」と譯され、(註3)又武井氏は「自動車道」といふ用例を使はれるが、次の如き説明を附加せられる。「自動車道とは専ら自動車の交通に供せらるゝ道路即ち自動車専用道路を謂ふのであつて之が開設を必要とする故以は輓近異常の普及發達を見たる自動車の機能を發揚するに遺憾なからしめんが爲である。(註4)名稱は「自動車道」であるが内容は「自動車専用道路」といふことになる。ドイツでは一九三

八年七月廿五日から名稱が「Reichsautobahnen」となつたが、之に對する譯語は、藤井氏は「自動車國道」(註5)福原平岸氏は「國營自動車道路」とされる。(註6)之も上述の趣旨に基いて、國營(又は國有)自動車専用道路」とするの適當であらう。略と同様の用例であるが菊池氏は「國營自動車専用路」とされてゐる。(註7)以上と稍異つた用語として「機關車とレールによる鐵道運輸の代りに、自動車と其専用の復線道路によつて鐵道と同様の人間及物資の輸送を行ふ」といふ意味からの原語の Autobahnen を「自動車道路」と譯さずに、特に「自動車路線」と譯する人もある。(註8)

尙、自動車交通事業法に於て、一般自動車道といふ用語が用ひられてゐる。即ちその第十七條に曰く、「本法ニ於テ自動車道トハ専ラ自動車ノ一般交通ノ用ニ供スル道路(一般自動車道)及自動車運輸業者ガ其ノ事業用自動車ノ専用ニ供スル通路(専用自動車道)ヲ謂フ。」(註、昭和十五年法律百六號により「自動車運輸事業者」は「旅客自動車運

輸事業者又は貨物自動車運送業者」に改められた。わが國に於て此處に云ふ「一般自動車道」が慣用的に「自動車専用道路」と稱呼せられるがわが國に於ける所謂「自動車専用道路」は、ドイツに於ける「自動車専用道路」とその性質に於て全然異なる概念であることは以下に述べるをまたずして明かであらう。

自動車専用道路の性質を次に述べよう。

(1) 自動車専用道路は一般自動車交通の専用に使せられる。(註9) (企業設立に關する法律——以下「設」と略す——第二條)。こゝに言ふ自動車とは、機械的動力に依り線路に拘束せられざる陸上運搬具を言ふ。(「國營自動車専用道路」經營及び交通に關する暫定規則——以下「經」と略す——第二條一號)。然し自動車の運轉でも、運轉教育と運轉手の試験のためには、之を使用することは出来ない。競争最高記録を得るための運轉及び同様の行事は他の必要なる許可を害せざる限り「自動車専用道路」(會社)の同意を得ることによつてのみ行ふことが出来る。(經二條二號・三號)

運轉の方法の制限としては(イ)通常の運轉の場合には走行路の右半分を使用することを要する。走行路の左半分は追越の場合にだけ利用することが許される。(註10) (ロ)一般の道路網へ連絡するための出入は、特定した連絡箇所のみを使用しなければならぬ。(ハ)走行路上に於ける方向轉換は禁止されてゐる。(ニ)自動車専用道路及び其の附帶施設を損壞し若は汚損し又は走行路上に物體を置き若は其の他走行に對する障害を醸し信號を模造し又はその他の交通を阻害し若は交通を危険ならしめるが如き行爲を爲すことは禁止せられる。(經、三條・四條・七條)。

自動車専用道路上の「警察」は交通警察官廳及びその機關の司るところである。自動車の運轉に影響を及ぼす道路封鎖をなす場合には、交通警察官廳はその旨を會社の工務局(Oberse Bauleitungen)に遲滞なく通知せねばならぬ。(經九條)。自動車道監督の任務を有する會社の使用人は、任務の範圍に於て訓令に基き警察權を有する。但し職務を執行する場合には、制服制帽を着用し、且職務に關す

る證票を携帶せねばならぬ。會社の使用人及び一般警察官吏は警察事務に就き共助すべきである。(經十一條)。尙罰則として、本規則の規定に違反した者は百五十ライヒス・マルク以下の罰金又は禁錮に處せられる。但し一般刑罰規程に依つて之よりも重い刑罰に處せられる場合はこの限りではなす。(經十二條)。

(2) 次に自動車専用道路は公道である。之は企業設立に關する法第二條前段の規定するところであつて、「自動車道」ハ公道 (öffentliche Wege) ニシテ專ラ (ausschliesslich) 自動車ノ一般交通ニ供セラルル。公道に對する觀念は言ふ迄もなく私道である。私道とは何かといふに、「私道は私人が開設する道路であつて所謂私物である。即ち私人が土地の權利者として其の權利に基き自己の支配する土地を公衆交通の用に供するものである。」(註11)こゝに云ふ私人とは行政廳にあらざる者を云ふ。之を本邦に於ける自動車交通專業法に規定せられる。「一般自動車道」と比較してみれば兩者ともに、一般自動車交通の専用に使せられるといふ點

に於ては相等しい。然し乍ら法律的構成に着眼してみるときは、兩者間には可成な距りがあると云ひ得る。何となれば、自動車専用道路が「公道」であるに反して、一般自動車道は「私道」であるからである。公道と私道との差異は必ずしも明確ではないが、私道を前述の如く、行政廳にあらざる者の開設した道路であると解しよう。ドイツの専用道路は、之を自動車國道と譯する者のあることによつて明瞭な如く、(註14)、國道的一種である。唯一般道路と趣を異にするのは、ライヒス・アウトローベン會社が専用道路の建設と經營とについての獨占權を有してゐることである。

(設三條)この形態は、わが國の「一般自動車道」が「自動車道事業者」によつて開設せられるのと類似してゐないこともない。然し、ライヒス・アウトローベン會社は、道路建設についてのみの權限を有してゐるに過ぎないと云ひ得べく、道路高權は依然として、國家に存してゐるのである。その證據には、自動車道の路線と構造を最終的に決定する者は國家官吏たるドイツ道路總監の職分である。(設五

條)。専用道路を開設する者は「國」であり、建設する者のみが「會社」である。然も一九三八年に至つては、その會社組織すらも改められて、建設經營も又國家官廳によつて行はれるに至つたのである。之に反して、わが國の一般自動車道は、私人が行ふにしろ、又公共團體が行ふにしろ、共に「行政廳にあらざる者」が開設をなし、使用に供してゐる譯であつて、國家意思が路線と構造の決定に對して直接には働らいてゐないのである。これ私道たる故に外ならない。(但し例外として、自動車交通事業法三七條により國が自動車道事業を經營する場合がある。この場合には、公道たる性質を有するが、現在にはその例が存在せず、又これによつて、一般自動車道の私道たる原則的性質が否定せられるものでもない。)

自動車専用道路は以上の如く「公道」には違ひないが、然し通常の公道(例へば一般道路)とは可成に趣を異にしてゐるのは、原則として自動車専用道路の通過が有料であることである。即ち「國營自動車専用道路」企業は、使用

料を徴收する權限を有する。料金率は交通大臣の認可を受けることを必要とする。(設七條)。(註12)料金率は企業の理事會(Vorstand)が之を定める。其は更に監理會(Verwaltungsrat)の同意を得た上で交通大臣に提示せられる。交通大臣は監理會の同意を得て定められた料金率に對して異議を唱へることが出来る。異議は政府が決定する。二十日以内に交通大臣の異議又は確定的な回答のないときは該料金率は許可せられたるものと看做される。政府は其の必要ありと認めたときは料金率の變更を請求することが出来る。(第一施行規則——以下「施」と略す——(九條)。

(3) わが國に於いて自動車道は前述した一般自動車道と「専用自動車道」に分れる。而して「専用自動車道」とは「自動車運輸事業者ガ其ノ専用ニ供スル通路ヲ謂フ」自動車交通事業法十七條)である。之は用語はドイツの「自動車専用道路」と酷似するが、後者が不特定多數の自動車を通行せしめるに反し前者は、自己の事業の自動車の専用のみに供する設備である點に重大なる差異が存する。従つ

て、自動車の種類が限定せられてゐるといふ意味に於て、公共性を缺いてゐる。これ自動車交通專業法十七條に表現せらるる如く「道路」にあらずして「通路」である故以である。

(4) 自動車専用道路は、其れが集つて一の有機的なる道路網を構成すべきことが始めから豫定され計畫せられてゐる。個々の自動車専用道路が改良せられ鋪装せられることの必要は勿論であるが、更に進んで全體としての道路網の完璧を期せんとするのが試みられてゐる。之は自動車専用道路に關する法令の各所に見受けられるところであり、自動車専用道路の有する重要な性質の一に數へられなければならない。ドイツ道路總監は道路網の建設に特別なる地位を有するのである。企業設立趣意書に曰く、「自動車道路の建設及構造は特別なる官吏をして、之を決定せしめ同官吏には同時に最終の決定權を附與することが必要である。更に本法中には、總監は舊道路網の發達に留意し又國營自動車専用道路企業上必要あるときは其の發達を制限するこ

とを得る旨の規定が設けられてゐる。道路網の建設に關し國は廢朽せる施設の撤去及舊式に屬するものを新時代の要求に適合せしむる事等を廣範圍に互り承認することゝなつてゐる。」ドイツ道路總監が建設計畫を畫定するには、地方官廳の意見を聴取しなければならぬ。(設、八條) 又地方自治團體及其他の道路管理義務者に對し道路建設及改良計畫案の提出を要求する權限を有する。ドイツ道路總監は「國營自動車専用道路企業の完成及び發展を阻害する虞ある建設計畫に對し干涉する權限を有する。斯る干涉は地方道路管理義務者の計畫したる工事を中止せしめる效力を有する。干涉を受けたる地方道路管理義務者は訴願をなす權利を有する。政府は關係州政廳の意見を徴した上で訴願を決定する(設、十一條)。

(5) 最後に自動車専用道路は、經營狀態の完璧を期せんがためにその近邊の、建設物及び森林地等に對して特別の注意が拂はれてゐる。之は自動車専用道路の營む機能の重

大性もたらす結果であつて、先づ一九三三年十二月一八日の改正法によつて設立法第八條ノ一が新しく追加せられたのである。之によれば自動車専用道路に沿ふ土地に存する設備で左に該当するものは、國法及州法の規定に拘らずドイツ道路總監の免許を受けなければ設けることが出来ないのである。

(イ) 道路より一〇米以内及び曲線の内部一〇米以内に設けられる建設物。

この立法理由としては二點が考へられる。(註13)先づ沿道に無雜作に勝手な建物が建設せられると、自由な視野が遮ぎられて、道路交通に危険を齎す恐れがあるといふこと次に、道路を將來擴張する場合の邪魔になるからである。

(ロ) 自動車専用道路の附帯經營と認めらるべき施設にして都市村落の境界より五〇〇米以内の距離にあるもの。

こゝに云ふ附帯經營とは給油場、工場、貨物積卸設備、荷造所、食堂經營廣告及之等に相當するものを云ふのである。(「施」第八條)。この立法理由は、企業の有する附帯經

營の獨占權が脅かされぬがためである。

測定の場合に於て、道路からの距離は、側溝の境界線を超點とし側溝のないときは、道路敷(Strassenkörper)の外縁を起點として兩側に測定せられる。前述(イ)の保護帶(Schutzstreifen)の内側に自動車道路に近接して通路が存するときには距離は通路の外縁より測定せられる。(ロ)の場合の免許は反對給付を條件とすることが出来る。何となれば、保護帶内で經營が免許せられれば非常な利益を獲得するに至るからである。ドイツ道路總監は免許を付與するの權限を他の官廳に委任することが出来る。抗訴はドイツ道路總監が決定する。

免許の拒否は所有權の制限又は權利の放棄に基く補償を請求する理由となすことを得ない。建設物設置に對する免許の拒否が關係者に著しく苛酷なるときは、ドイツ道路總監は専用道路企業が公平なる立場に於て認むべき贈與、(Zuwendung)を設定することが出来る。訴訟方法は認められなす。

尙、更に一九三六年五月十四日の第二次修正法律によつて新らしく第八條ノ二が追加せられた。自動車専用道路の兩側の森林地が一定の制限に服することになる。自動車専用道路に接続する森林は、自動車専用道路に必要な土地の占有期日より、敷設せらるる道路の外縁を起點として幅員四〇米に互り、保護森林地 Schutzwaldungen とす。保護森林地は國營自動車専用道路企業と協議の上森林監督局 (Forstaufsichtsbehörde) に於て發する指令に從つて監視せられる實施は、必要があれば警察の強制による。

合法的な管理よりも高額の費用を要する規程が所有者若くは利用者によつて請求せらるるときは、企業に於て適當に保證することとなる。

關係者間に於て同意に至らざる限り補償は森林監督局に於て之を定める。抗訴は、國有森林局長 (Reichsforstmeister) に於てドイツ道路總監と協議し決定する。訴訟方は認められない。森林監督局は、他の規定を留保し、プ

ロシア及びバイエルンに於ては、政府森林事務所 (Regierungsforstamt) とす。其の他の國は、州森林管理部 (Landesforstverwaltungen) とす。

以上によつて自動車専用道路の法制上の性質並びに意義を述べた。

(註1) 企畫 第二卷第三號 九二頁

(註2) 例へばその例として

大槻信治「交通統制論」一九二頁

松葉榮重「交通論概要」下卷一八九頁

細田德壽「道路の改良」二十一卷五號 二二頁

(註3) 藤井眞透譯「新獨逸國家體系」第十卷五二七頁

(註4) 武井群嗣「土木行政要義」一二三頁

(註5) 「新獨逸國家體系」第十卷五二五頁

(註6) 「新獨逸國家體系」第十卷四三五頁

(註7) 「企畫」第二卷第三號 九二頁

(註8) (註7)ニ同シ

(註9) 淺香小兵衛「道路編」(土木行政叢書) 三二三頁

「一般自動車道とは自動車のみを通行せしめ他の交通物體を通行せしめざる道路である」

(註10) 自動車専用道路の構造を概言すると、車道は幅員七、五米のものが二線がある。中央に綠地帯(Grünstreifen)があつて相互に分離される。各車道は明瞭に指示された分割線によつて幅三・七五米の二車線に分れてゐるが、之は本文に述べたが如く固有の車線と追越用の車線である。車道の外側に幅二米の側道を添へ、その内車道鋪裝に關する幅一米の地帯は簡易鋪裝を行ひ、自動車の休息、修繕のために運轉中止の場合の目的に用ふるものである。中央綠地帯では車道鋪裝に接する幅四十種の地帯は中央地帯の境界をはつきりするために簡易鋪裝を行つてゐる。自動車國道の全標準幅員は $2+7.5+5+7.5+2+2=34$ 米である。(藤井眞透譯「前掲書」三六頁參照)路面は二種十の標準的厚さを有するコンクリートで鋪裝されてゐる部分が九十パーセントを占め、アスファルト鋪裝の部分が七パーセント残り三パーセントが小鋪石といふ割合になつてゐる。(細田徳壽「前掲書」二三頁參照)

(註11) 田中好「道路行政」一七頁

(註12) ドイツに於ては、從來道路通行税を徴收せぬのを原則とするが本企業に對して特例を設け、第七條で自動車専用道路を運轉する自動車から料金を徴收する權利を附與した。本事業達成のためドイツ國有鐵道理事會は、先づ試験區間フランクフルト—ハイデルベルヒ—マンハイム線に對し五千

萬マルクの支出を承認した。

(註13) Hoche Die Gesetzgebung Adolf Hitlers Heft 55.

775 (註14) 「新獨逸國家體系」第十卷 三五—一頁

三、當初の組織形態

一九三三年六月廿七日の設立法によつて、試みられた組織は、從來存してゐたドイツ國營鐵道會社をして、その附帯企業として「國營自動車専用道路」會社 Gesellschaft "Reichsautobahnen"(ライヒスアウトバーン會社)を設立せしむることであつた。「設」一條。設立趣意書の記載するところによれば、「ライヒスアウトバーン會社の管理はドイツ國營鐵道會社が之を行ふ。其の理由は鐵道と自動車間の葛藤は結局一切の貨物運輸を單一の支配の下に經營することによつて始めて之を除く事が出来るがためである。この意味に於て本法の制定は一大進歩をなしたものである。」(註1)。尙その外に本事業を鐵道會社と密切に關聯せしめて、鐵道經營多年の經驗を利用して新事業の經營を有利ならしめんとするためもある。(註2)。何となれば會社

は國民經濟上の需要を考慮し、商業的原則に従つて (nach kaufmännischen Grundsätzen) 經營せらるべきものであるからである。(「施」五條)。資本金は五千萬ライヒス・マルクである。而して少くとも十ヶ年以上に亘る自動車道路建設の總費用は三十五億ライヒス・マルクと推算される。之を賄ふには先づライヒス・バンクの再割引クレヂットの援助を得て手形を發行することにした。そしてこの方法により一九三五年十二月迄に七億八千萬ライヒス・マルクの費用が供給せられた。(註3)、會社は前述せる如く公法人であり、ベルリンに住所を有する。(「設」二條)。自動車専用道路の建設と經營に付しては獨占權 (das ausschliessliche Recht) を有する。(「設」三條)機關としては監理會 (Verwaltungsrat) と理事會 (Vorstand) とある。ライヒスアウトローベン會社の定款(註4)によれば「監理會」は會社の業務執行を監督し且重要な若くは根本的なる問題又は一般的意義を有する問題を決定することを以て目的とする。「理事會」は監理會の監督の下に責任を以て業務を執行

する。且會社の業績及び財政狀態を毎日監理會に報告をせねばならない。業務執行に際しては、業務規程及び監理會の決議に拘束せられる。(定款「五」「八」「九」) 尙その外にドイツ國有鐵道會社は「諮問會」(Beratung)を召集し、ライヒスアウトローベン會社のために助言せしめる。(「設」九條)。諮問會の會員はライヒスアウトローベン會社監理會々長がドイツ道路總監と協議の上又はその提案に基いて任免する。(「施」第四條)。

次に道路總監の權限に就いて述べる。道路總監は自動車専用道路の建設と經營に關する最高の行政官廳(ベルリンに住所を有する)の長 (Leiter) である。彼の權限は、自動車専用道路のみならず地方道路に關して從來交通大臣の權限に屬してゐた部分にも及ぶに至つたが、(註5)此處では自動車道路に關する場合のみについて述べよう。

道路總監は總理大臣 Reichskanzler によつて任命せられる。(「設」五條)。彼の權限は細目に亘る點までを包含すると非常に廣般であるが、その中心をなすものは、

(イ) 自動車専用道路の路線を選定し、その構造を定め
る。「設」五條)

(ロ) 地方廳の意見を聴取して建設計畫(Bauplan)を
確定する。「設」八條)。會社は、建設工事計畫(Bau-
ausführungspläne)を定め州警察官署の検査を受け
る。警察官署は慎重なる注意を以て審査し、且鑑定者
の意見又は異議あるときは之に對する鑑定的意見を附
してドイツ道路總監に移牒する。總監は計畫を最後の
に確定し、且計畫の確定に依つて影響を受くべき總て
の利益に關して決定する。「施」十二條)

(ハ) 會社事業の完成及發展を阻害する虞れある建設計
畫に對して干渉する權限を有する。斯くる干渉は地方
道路管理義務者の計畫した工事を中止せしめる效力を
有す。干渉を受けた地方道路管理義務者は訴願をなす
權利を有する。政府は關係州政廳の意見を徴した上で
訴願を決定する。「施」一八條)。尙この外に一般道路
網の完成を期するために建設計畫案を提出せしめる權

限を有する、ことは前述せる通りである。「設」十一條
「施」一八條参照)

(ニ) 沿道の設備に對して免許權を有することは前述し
た。「設」八條ノ一)

(ホ) 政府は總督權の全部又は一部をドイツ道路總監に
委任し必要と認める處分を行はしめる權限を有する。

「施」十五條二項)。即ち委任ある場合には、道路總監
は政府の有する總督權の全部又は一部を行ふ權限を有
する。

以上の外に道路總監の權限を列擧すれば(a) 會社の土
地收用の場合に於て種々の權利義務を有する。「設」九條、
九條ノ一、九條ノ二、九條ノ三、九條ノ四)(b) 會社の
定款を制定するには、道路總監と協議せねばならない。

(施)二條)(c) 監理會の招集はドイツ國有鐵道會社監理
會々長が道路總監と協議の上で之を行ふ。(d) 監理會々員
の任期は三年であるが、任期滿了前の解散は、道路總監の
要求に基いて行はれる。(e) 理事會員及其の代理人は監理

會が道路總監と協議の上で任命する。任命の取消も同様である。尙道路總監の要求あるときは必ず取消される。(f) 理事會々長は、國有鐵道總裁であるが、理事會々長代理は總裁が道路總監と協議の上で理事會員中より任命する。(以上「施」三條)(g) 顧問會の會員は監理會々長が道路總監と協議の上又はその提案に基いて任免する。(「施」四條)(h) 國州又は道路管理義務者が改修又は新設によつて一般交通道を技術的に自動車道となさんとするときは道路總監は、該道路の建設指導について特別な全權を有する者を任命する。(「施」八條)(i) 一九二六年四月二十七日制定、一九二七年四月九日改正の財政調政法 (Finanzausgleichsgesetz) 第一三條第一項第四段の例外は道路總監の承認を得たる場合に限つて認められる。(「施」九條)

ドイツ道路總監の權限は以上の列擧によつても明かなる如く甚だ廣般多岐に亘るものであつて、自動車道の建設に對する監督と指導權を把握してゐる。

之に對して政府 (Reichsregierung) の有する監督權

(Aufsichtsrecht) は如何といふに、政府は特に左の事項を掌理することとなつてゐる。(註6)

- (1) 會社が法律に従ひ交通上及ドイツ國民經濟上の要求に應じて管理せられ且、執務執行に付き施行規則及び定款に基いて生ずる特別な權利及び義務を充分に考慮して管理せらるべきことについての監督。そのためには何時にても會社の經濟及び會計に付き主として外部の部署の檢閲によつて報告せしめることが出来る。又一切の必要な報告を報知せしめることが出来る。
- (2) 會社が凡ての設備及び經營手段と共に經營の安全なる状態に於て維持せられ且經營が満足に行はるべきことについての監督
- (3) (イ) 自動車専用道路區間又は重要なる連絡道路の繼續的營業休止に對する許可
(ロ) 技術的設備の全般に亘る改新又は變更に對する許可但し構造は會社の任意に定むるところとする。
- (4) 他の企業の設置或は買収或は他の企業への参加に對

する許可

(5) 施行規則第九條に基く料金率制定に關する協力

尙政府はその監督權の全部又は一部を道路總監に委任し且一切の必要と認めらるゝ規準の遂行を委託する權限を有する。(「施」一五條)

政府は監督權は有してゐるが、組織の上で會社を直接に指導 (Leitung) をしてはゐない。こゝに監督と指導との分離がある。之は後に政府の監督から國家管理 Reichsverwaltung へと移行したのであつたが、その模様は後に論ずる。

政府は監督權の外に以下の如き權限を有してゐる。

(a) 政府は自動車専用道路の建設、經營及交通に關する命令を發する。(「設」十條)

(b) 企業設立法の施行規則は政府が定める。(「設」十二條)

(c) 定款は政府の免許を受けねばならない。(「施」二條)

(d) 政府は何時と雖も會社の貸借對照表 Bilanz 及び

損益計算 Gewinn und Verlustrechnung を検査

せしめ且貸借表及損益計算に關する凡ての帳簿を査閱し必要な報告を求める權限を有する。但し斯ゝる權限の行使によつて會社に過剰な費用を負擔せしめるを得ない。(「施」七條)

(e) 交通大臣が料金率に對して唱へた異議は政府が決定する。(「施」九條)

(f) 道路總監は、事業の完成と發展を阻害する恐れある建設計畫に對して干渉する權限を有するが、干渉を受けた地方道路管理義務者は訴願をなす權利を有する。政府は關係州政廳の意見を徵した上で訴願を決定する。(「施」八條)

(g) 政府は必要ありと認めるときは料金率の變更を要求することが出来る。(「施」九條)

(h) 會社設立當時に、建設を既に開始してゐた自動車専用道路が完成した後に會社は讓受ける權利を有するが讓受の條件に關する原則は係争の際政府が之を決定

する。(「施」八條)

次にライヒス・アウトローバーン會社の組織權限に觀察を進めよう。會社は、専用道路の建設と經營とについては、獨占權を有してゐることは前述した通りである。然しこの獨占權は絶對的のものではなく、會社設立當時既に經營又は建設中の自動車道は、從來の管理義務者に於てその經營を繼續し既に開始せる建設は之を完成することが出来る。

會社は斯くる自動車道を讓受ける權利を有する。その條件は前述の如く政府が決定する。(「施」八條)。

會社は、その建設工事を安全及秩序に關する一切の要求を満足することを保證せねばならない。官廳による検査は之を行はなす。(「施」二四條)。

會社の會計は、商業的原則に従ひ且その財政状態を常に確保しうる様に行はねばならない。貸借對照表及び損益計算は營業年度の經過後六月以内に公表せねばならぬ。尙會計に對する政府の検査權については前述した。(「施」七條)

會社は收益税若は所得税、動産税若は不動産税又は人頭

税並びに國、州、自治團體その他公共團體の直接税を免除せられる。(「施」十條)

會社成立當初の、自動車専用道路の經營と建設の組織は以上の如くである。次節には、改正法規並びに國家管理化への移行の態様が論ぜられる豫定である。

(註一) Hoche, Die Gesetzgebung des Kabinetts Hitler
Heft 3. S. 676

(註二) 「道路」改良」二十一卷五號二四頁

(註三) プリースター「ドイツ經濟の驚異」七一頁

(註四) 定款 Satzung はドイツ國有鐵道會社が道路總監と協議の上で制定する。定款は政府の免許 Genehmigung を受けねばならない。(「施」二條)

(註五) Erl. des Reichspräsidenten ueber den Generalinspektor fuer das deutsche Strassenwesen (vom 30. November 1933)

(註六) Erl. ueber die Uebertragung von Aufsichtsrechten ueber das Unternehmen Reichsautobahnen vom 23 Januar 1935) によつて施行規則一五條の政府の監督權は、道路總監に讓渡せられる。