

所有者の残部收用請求權に基づいて收用した部分は、本來は總動員業務の爲に必要を感じなかつた不用のものであるに拘らず、所有者の意思に基づいて收用したのであるから、此の部分のみに付て優先買受權を認むべき理由は乏しいのみならず、此の部分のみでは從來の目的に供し得ず所有者に取つて利用價値を失つたものとして、擴張收用せられたのであるから、此の残部のみに付て舊所有者及一般承

繼人に優先買受を認めることは合理的でない、そこで、他の部分が不用に歸し之と併せて拂下げんとする場合に於てのみ優先買受の問題を生ずるものとしたのである。而して他の部分とあるは、必ずしも他の部分の全部の場合のみならず、其の一部の場合をも包含するものと解すべきであらう。(完)

ナチス・ドイツに於ける道路法制 (三)

永 守 義 忠

第二章 自動車専用道路に関する法制

(ドイツに於ける道路行政の概観と本稿の意圖) 第五號
第二章 自動車専用道路に関する法制 第六號

目 次

第一章 序論

研 究

- 一 はしがき
- 二 自動車専用道路の意義
- 三 當初の組織形態

四 組織形態の變更

以下本號

イ 變更の沿革

ロ 變更の要點

第三章 一般道路に關する法制

以下次號

四、組織形態の變更

イ 變更の沿革

ライヒス・アウトローバーン（國有自動車専用道路）會社は、一九三八年六月一日の改正法律によつて從來の會社組織から國家管理化へと移行せられた。その變更の要點は後に述ぶることとし、こゝでは、その變更の沿革について、やゝ論ずることゝしたい。もともと自動車道建設の如き公共的な性質を具ふる事業を會社組織に委ねることそのことが、不適當なものなのであるから（註一）之が國家管理化に置かれたとしても寧ろ當然なことゝ考へられるのである。然らばその當然の事が、從來何故に行はれなかつたのであらうか。其れには斯様に二つのことが考へられよう。即ち、先づ第一に「ライヒス・アウトローバーン」が「ライヒス・

バーン」（國有鐵道）の子企業として最初に設立せられたといふことゝ、（「設」第一條）次にその親會社たるライヒス・バーンがその當時會社組織であつたといふことである。親企業が會社組織である以上、それと密切不可分の關係にあるライヒス・アウトローバーンが、又同様に會社組織によつて經營せられたのは、蓋し當然であらう。

然し之では、疑問は依然として残るのであつて、ライヒス・バーン（國有鐵道）が何故に會社（Gesellschaft）形態を採つてゐたかといふことを、その沿革にさかのぼつて解明せねばならない。大づかみに言へば、ドイツ鐵道は、最初は地方分散的に經營せられて何等の統一のなかつたものが、大戰終了とともに、國家的に統一せられて會社組織で經營せられ、次いでナチ政府の統制政策によつて、國家管理化に移されたのである。自動車専用道路建設の組織も、ほゞ之と平行して變化し、最初は會社形態をとつて設立せられたが、やがて會社形態を廢して國家管理に所屬せしめられるにいたつたのである。

して、世界大戦前に於ては、鐵道はプロイセンを除き各州が之を所有し經營してをて、國家的な統一は無かつた。之は、根本的に言へば、ドイツ自身に各州を統御する政治的實力がなく、又資本を所有してゐなかつた結果である。尤も鐵道を國家的に統一せんとする試みがないでもなかつたが、全體的には何れも成功はしなかつた。(註2)政治的な統一のないところで、鐵道のみを所期するのは、いさゝか無理であらう。大戦後、ドイツ共和國が成立し、その根本法として、ワイマール憲法が制定せられた。鐵道の國家的統一といふことは、政治的な統一の必要條件であるから、同法第八十九條第一項によつて、一般交通の利用に供せられる鐵道を國家の所有に移して、之を一體の統一的な機關として管理することは、國家の任務とせられた。鐵道國有の思想は、こゝに始めて具體化をみた。然し、こゝで問題となるのは、會計上の難點であつて、戦後の財政難に苦しむドイツであればこそ、鐵道を一般會計と同様に取扱ふのは不適當とせられた、故に鐵道會計は、ワイマ

ール憲法第九十二條に於て一般會計から分離せらるべき旨の規定があり、その主旨が推し進められて、二三年十一月には、國有鐵道の經濟的獨立が實現せられ、二四年二月十一日の命令により、鐵道は國家の直接の管理維持を脱して、「ドイツ國有鐵道」なる企業の手に移されるに至つた、該企業は、特殊の法人格を有する獨立の經濟的企業として、國有鐵道の經營と管理とに任じ、政府には、鐵道の所有權と最高指揮權とが留保せられた。

やがて、戦後賠償問題が論議せらるゝや、所謂、ドゥーズ案(Dawes Plan)により、賠償支拂方法の一として鐵道が利用せらるゝに至つた。このために、國有鐵道は、會社組織に改められ(註3)純然たる營利的原則に基いて經營せられその收益の一部を賠償支拂に充當せしむることとなつた。國有鐵道が會社組織になつたのは、斯ういふ消息があるのである。ドゥーズ案は、會社に對して種々な方法を考案して、會社を外國人の監視の下に置いて以て賠償を確實ならしめんとした、(註4)これは會社に對してかなりの

桎梏を興へたものであつた、後、ヤング案によつて多少輕減はせられたとはいふものの、從來と殆んど同額な賠償負擔は依然として殘存してをつた、(註5)が之は、一九三一年七月に締結せられたローザンヌ協定によつて、賠償税の支拂は中止はせられた、但し、會社たる名稱は依然として殘されたまゝではあつた。

ヒトラーが三三年政權を握るや、會社組織の國有鐵道を再び國家の下に統合せしめんと目途したことは當然すぎる程當然のことであらう。然し之がためには、急激なる改造を避けて、最初の内は、從來より存してゐる國際約定と國有鐵道法の範圍内に於て國策に順應せしめることに止め、序々に機會の熟するのを待つてゐた。

ライヒス・アウトローバーン會社が設立せられたのは、三三年六月であるから、丁度以上の様な状態の最中であつた。それであるから、一先づ、會社組織で設立したといふものの、其は唯親會社たるライヒス・ペーンとの均衡上の問題に過ぎなかつたのである。然も、その親會社たるライヒス・

ペーンが國家管理化をまちつつある状態なのであるから、アウトローバーン會社の國家管理化も早晚實現せらるべき運命にあつたことも多言を要せずして明かであらう。

やがて一九三七年一月三十日の國會に於てヒトラーがドイツ鐵道會社は、その從來の姿を脱却し、而も無條件にて政府の支配下に置かるべきことを聲明してのち、二月十日の法律に於て改造の條件が定められた。それによつて、會社の最高の指揮權は、交通大臣の手に收められ、ライヒス・ペーンは交通省に編入せられ、交通大臣はライヒス・ペーンの總裁を兼ねることとなつた。(註6)

この親會社の國家統一といふ重大なる組織變更に際會してその子會社たるライヒス・アウトローバーン會社も又當然に國家に統一せらるべきこととなり、遂に一九三八年六月一日に改正法律、改正施行規則が公布せられ、又それと同時に、自動車道定款が公告せられて、こゝに「ライヒス・アウトローバーン」の國家管理化が行はれるに致つたのである。

(註1) 會社組織と云つても、ドイツの場合は後にも述べる如く、純然たる私的經營ではなかつた一般に鐵道の如き公共的事業を私人に委ねることの不都合は、私的經營がその目的を直接利潤の追及に置くが爲、諸種の例へば軌道の相違による運輸交通の不統一、運賃の高價及不統一、ダイヤグラム編成の困難、營利企業の結果所謂利益線のみ増設、従つて軍事上または産業開發の必要線の拋棄による國防不安、産業不振等の缺點を有するがためとせられる。

(註2) ビスマルクはドイツ統一の政策と相俟つて鐵道國有を企てたが、諸州の反對に會つて坐折した、唯プロイセンのみは國有を斷行し之が大戦までプロイセンの經濟政策と財政とに強力な支持を與へてをった。

(註3) 會社の性質として註記すべきことは、形式的には會社と稱するけれども法律上の性質は公法人であつて公法上の制限を多く有することである。且商事會社若は私設會社に關する規定は、その公共的地位に適合せざるものとして適用を除外されてゐる。又一九三七年には、從業員は官吏、職員、從業者を併せて、七〇三、五四六人であつたがその中二八三、五六二人が官吏であつた。ドイツの鐵道は實質上から云へば國有民營といふべきでなく國有公營とも言ふべきである。尙

ライヒス・アウトローバーンが公法人なることも法に規定される(註1一條)

(註4) 會社は百十億マルクの抵當權付賠償債務を負はされ、外國人より成る一委員會の命令に服し、同時に監理會中に四人の外國人を加へた。又鐵道は政府の支配より、出来る丈遠ざけられ、兩者間の紛争に對しては、國際仲裁々判官が設けられた。

(註5) ヤング案により賠償債務に對する抵當權からは免除せられたが、從來とほゞ同額の賠償税を支拂ふこととなつた。然し外國人よりなる委員會は消滅し、外國人の取締役は取締役會を去つた。この新規則は一九三〇年三月一三日の第二次鐵道法によつて施行せられた。

(註6) 更に從來ドイツ國有鐵道とその經濟政策に對し根本的一般的決定にあつた監理會は、決定機關より諮問機關に變ぜられドイツ國有鐵道諮問會 *Beirat der deutschen Reichsbahn* が設けられた。

□ 變更の要點

ライヒス・バーンの組織の變更と相俟つて、ライヒス・アウトローバーンの組織も又改變せらるゝに至つたその沿革

は前に述べた如くであるが、その變更を規定せるものは、一九三八年六月一日の「ライヒス・アウトローバーン關係新規制法」(以下「新」と略す)(註1)と「企業設立法第三次施行規則」(以下「三施」と略す)(註2)との兩者である。以下にはその組織變更の要點に關して記述する。

(1) その中で最も重要なことは、屢々述べたるが如く、「ライヒス・アウトローバーン」は會社(Gesellschaft)たる名稱を廢したることである。(註3)「新」(一條一號)。従つてその管理は、國家管理であり、國家官廳に屬することに

なる。「新」(一條二號)

(2) 最初の一九三三年の設立法第五條第二項には「ドイツ國有鐵道會社は、ライヒス・アウトローバーン企業を管理し、且之を代表する」旨の規定があつたが、之が削除せられ、その代りに、兩者間の緊密なる協力は、ライヒス・アウトローバーンの定款によつて定められる旨の規定が加はつた。「新」(一條二條)

この改正の理由を考ふるに、立法趣意書によれば「實際

に於ては、設立當初から、ライヒス・アウトローバーン企業はその管理を自己の機關により行ひ、従つて又直接に代表してをつたから、從來の第五條第二項は變更せられねばならぬ」とあるを見れば、自ら明かである。

兩者間の協調といふ原則は、將來に亘つても、保持せられるべきものである。現に、その定款により、協調の様が確定せられてゐる。

(3) 尙又、三三年の設立法第六條には、國有鐵道會社は、ライヒス・アウトローバーン會社のために「諮問會」Beratungを召集して、自動車道計畫を援助せしむべき旨の規定があつた。(註4)この規定は新法によつて削除せられた。

「新」(三條)その理由は後述する如く「ライヒス・アウトローバーン」の内部組織が新法によつて變更せられ從來の監理會 Verwaltungsrat が無くなつて、その代りに新たに「諮問會」が設けられることになつたので、前法の諮問會とダブることになる。然も前法の諮問會は、その實際上の意義頗る少なく、一回も召集せられたことなく、

將來に召集せられる可能性も有してゐなかつたので、こゝにその削除をみた譯である。

一九三八年の「新規制法」は僅々三條に過ぎない。そしてその三條に亘つて規定せられた内容は、以上の三點に盡きる。それ以外の變更は「第三次施行規則」(註5)の規定するところであるから次に、同施行規則に含まれる變更の要點を觀察しよう。

(1) 組織の變更としては、前にも寸言したが、監理會が改革せられて、諮問會となつた。諮問會の任務は、ライヒス・アウトローバーンの根本的で、且重要な事務に對して忠告的な協力を與へることにある。その構成は、交通大臣が會員にして、且會長である。會の業務規程は交通大臣が定める。會員は七名で、交通大臣と道路總監の共同の申請に基いて政府によつて任命せられる、その任期は三年である。退任者の再選は妨げない。「三施」二條三項)この改正の結果第一次施行規則四條は當然削除せられた。「三施」三條(註6)。

(2) 理事會 (Vorstand) の構成も變つた。理事會々長は

ドイツ道路總監が之に當ることになつたから、國家との連絡が一層密切になり、國有鐵道に於て、一九三七年來實施せられた監督と指導の統一がライヒス・アウトローバーンに於ても實現せられることになつた。會員は一名乃至數名、その任免は總統兼總理大臣によつて、交通大臣及道路總監の共同の申請に基いて行はれる。會員の一名は國有鐵道から選ばれねばならない。

(「三施」二條二項)

(3) ライヒス・アウトローバーンの諸問題に關して、左の如く、交通大臣、財務大臣、政府が参加するにいたつた。

(イ) 従來、ライヒス・アウトローバーンの定款はライヒス・バーンが道路總監と協議して制定して政府の認可を受けることになつてゐたが、新規則によれば、定款は、道路總監が交通大臣及び財務大臣と協議して制定し、然るのち、總統兼總理大臣の認可を受ける。「三施」二條(ロ) 根本的にして且特に重要な財政並經濟問題の決

定は、理事會が交通大臣及財務大臣と協議の上之に當らねばならぬ。(「三施」二條四項)

(ハ) 交通大臣は検査せられた年度末決算 (Jahresabschluss) を財務大臣に送付する。年度末決算は政府によつて確定せられる。(「三施」四條)

(註1) Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsautobahnen

(註2) Dritte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes ueber die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“

(註3) 前にライヒス・パーンに就いて述べたと同様にライヒス・アウトーパーンも名稱は「會社」ではあつたが、その實體はやはり、純然たる會社ではなく、國家官廳的色彩を多分に有してゐた。

(註4) 本誌二十二卷六號二五頁參照

(註5) 本規則は企業設立法第十二條に基いて發せられたものである。本誌二十二卷六號二八頁參照。

(註6) 第一次施行規則四條に曰く「顧問會ノ會員(本法第六條ハ、ライヒス・パーン監理會々長ドイツ道路總監ト協議ノ上又ハツノ提案ニ基キテ之ヲ任免ス」。本誌二十二卷六號二五頁參照

軍と黨とは車の兩輪

軍については「軍は軍のことだけで進む、政治を考へない」といふことで始めからたゞきあけて居る。今假りに普通のドイツ人の中に變つた考をするものがあるとしても、動員された四百萬のドイツ軍はヒトラー總統の思ふがまゝに動く状態になつて居る、然も一仕事のできる實力のある四百萬の男子がヒトラー總統の采配のまゝに動く場合に、後に残つたヨポの男や女等が假令何を考へても、夫が殆ど勢力にならなことは推知し得ると思ふ。又四百萬以外のドイツ人に對しては、ナチス黨といふ形で引きしめて居ることを考へ合はせるとよいと思ふ。ナチス黨員に對する組織、軍及黨以外の普通のドイツ人に對する組織に付ては省略するが、約言すればドイツは長い時日を費して人と物とについて大懸りな組織を爲し準備したといふことに盡きると思ふ。

(濱田常一良氏報告の一節)