

## ライン-マイン-ドーナウ諸契約

渡 辺 尚

### はじめに

1992年9月25日マイン-ドーナウ運河の最後の工区が完成し、ヨーロッパを代表するライン、ドーナウ両大河の接続という、カール大帝以来のヨーロッパ人の夢がついに実現した。この運河の全面開通は1991年1月のヨーロッパ共同市場の難産の末の実現を象徴し、また、1992年5月のポルトにおけるヨーロッパ経済地域 (EEA) 形成協定の署名を慶祝するものであった。しかしそれにとどまらず、結果的には1995年1月のオーストリアの EU 加盟を、すなわち経済的「独塊合併」(Anschluß) の事実上の達成を、露払いするものともなったことが注目に値する。

しかし、ドイツがマイン-ドーナウ運河の建設を基軸にするライン-マイン-ドーナウ大水路<sup>1)</sup>建設の計画策定に本格的に着手した第一次

大戦直後には、マイン-ドーナウ運河の戦略的意義は今日とは異なる形で認識されていた。すなわち、ライン-マイン-ドーナウ大水路建設は、ワイマル共和政、NSDAP 独裁政、第二次大戦後被占領期、ボン共和政という異なる体制の下で、それぞれ異なる意義を与えられながら、推し進められてきたのである。

このようなものとしてのライン-マイン-ドーナウ大水路建設にあたる企業として設立された

1) 運河は狭小な規模、河川工学上の欠陥、鉄道との競争の故に、19世紀のうちに実用に適さなくなり、今日ではむしろバイエルンの観光資源として新たに注目されている。開通百周年にあたる本年の5月～6月に記念週間が催された。Sonderveröffentlichung „der Boté“, 20./21. Mai 1995. を参照。この臨時増刊号はバンベルク大学 Jürgen Schneider 教授の御厚意で入手することができた。御礼を申し上げる。

ちなみに、日本では自然公物としての水流を河川と総称しているが、日本の河は最長の信濃川以下すべて川と呼ばれる。運河をのぞき、河は「大河」という呼称にみられるように、文学的表現にすぎない。したがって日本の地理学では、世界的大河もナイル川、ミシシッピ川のように川と表記される。これに対して中国では、固有名詞としての河名に河、江、水、川、溪などの普通名詞が接尾辞として使用されている。さらに、湘、沅、漣、淮、渭などはそれ自体が河の固有名詞である。元来、河は黄河、江は長江の呼称であったが(白川静『字統』平凡社、1994年、74、290ページ; 同『漢字の世界1 中国文化の原点』東洋文庫135-136ページ、を参照)、概して華北では河と呼ばれ(黄河、淮河等)、華中、華南では江と呼ばれる(長江、珠江等)。また、国際河川も江と呼ばれる(黒龍江等)。総称は河である。したがってナイル川、ミシシッピ川、ライン川、ドーナウ川の中国語表記はそれぞれ、尼罗河、密西西比河、萊茵河、多瑙河である(中国地图出版社『最新世界地图集』北京、1990年。この『地图集』は日本学術振興会特別研究員黒澤隆文氏の御厚意により参照できた。御礼を申し上げる)。以上のことを考慮に入れて、日本の地理学界の用語法には反するが、本稿では国際河川であるライン、ドーナウ両河の本流はあえて河と表記し、それぞれの支流、二次支流を川と表記することにする。

1) ライン-マイン-ドーナウ大水路もしくは大航路(Rhein-Main-Donau Großwasserstraße od. Großschiff-fahrtsstraße) の概念は一義的でない。最広義には黒海から北海まで、すなわちドーナウ河口コンスタンツァからライン河口ロツテルダムまでの3500 kmに及ぶ全水路を指す。しかし通常は、マイン川のライン河への合流点マインツからパサオ附近のドイツ・オーストリア国境までの764 kmの、もしくはマインツより87 km マイン川上流のアシャフェンブルクから国境までの677 kmの水路を意味する。後者は厳密には「マイン-ドーナウ水路」と呼ばれ、「マイン-ドーナウ運河」(Main-Donau-Kanal, 全長171 km) はこれの一部を成す。

なお、大水[航]路と稱するのは積載能力1200 t ~ 1500 t の船舶が通航可能であり、陸上輸送、とくに鉄道との価格競争に十分耐えられるものであることを意味している。それは、バイエルン国王ルートビヒ一世の発意で建設され、1845年に開通した「ルートビヒ-ドーナウ-マイン運河」とは比較を絶した大規模な現代的運河であることも含意している。ルートビヒ-ドーナウ-マイン

のが、ライン-マイン-ドーナウ株式会社 (以下、RMD と略記) である<sup>2)</sup>。これは1921年に締結された「マイン-ドーナウ-水路の建設に関するライヒとバイエルンとの間の契約」を初めとする一連の諸契約に存立の法的根拠を置く、「共益団体」(gemeinnützige Vereinigung 後出「建設契約」5. 第2項) である。これらの契約は、RMD により編纂された『ライン-マイン-ドーナウ-諸契約』(*Rhein-Main-Donau-Verträge*) と題する小冊子の中に収録されている。本稿はその全訳である。原文は訳者がミュンヘンのRMD本社から直接に入手したものである<sup>3)</sup>。

#### 一 マイン-ドーナウ-水路の建設に関するライヒとバイエルンとの間の契約 (マイン-ドーナウ契約)<sup>4)</sup>

ドイツ・ライヒおよびバイエルンは、マイン

-ドーナウ水路の建設およびバイエルン領ドーナウ河<sup>5)</sup>の改修に関して、立法府による資金の付与を留保して、以下の契約を締結する：

1. ライヒおよびバイエルンはライヒおよびバイエルンの財政状態が許すかぎり、マイン-ドーナウ水路の計画を最も速やかに達成する義務を負う。

これが可能であるか否かの決定は、ライヒおよびバイエルンによって行われる。

2. 建設工事には、可能なかぎり失業者が雇傭されなければならない。

A. 混合経済的企業 (Gemischtwirtschaftliches Unternehmen)<sup>6)</sup>

3. 契約当事者双方は、水路建設とこれにより生ずる水力の利用のために、一つの混合経済的企業の設立がまず目指されなければならないことで一致した。双方は子会社の設立を留保する。

4. 企業の対象は、ライヒ憲法第97条<sup>7)</sup>の

2) RMDの管轄区間は、定款によればマイン川のアシャフエンブルクからバンベルク-ニュルンベルクを經由してドーナウ河にいたり、さらに下流に向かいレーゲンスブルクを經由してパサオ直下流のエンゲルハルツェル (Engelhartzell) まで、上流に向かってケールハイムからウルムまで、さらにレヒ川のアオクスブルクまでおよびイーザル川のミュンヘンまでである。図1を参照されたい。

3) 会社資料を惜みなく利用に供し、筆者の煩わしい質問にも丁寧に答えて下さった、RMDの Dr. Friese, Schmidt, Biersack 三氏に厚く御礼を申し上げます。

なお、『諸契約』訳出にあたり、法律用語に関しては山田晟『ドイツ法律用語辞典 改訂増補版』大学書林1993年、ベルンド・ゲッツェ『独和法律用語辞典』成文堂1993年、田沢五郎『ドイツ政治経済法制辞典』郁文堂1990年、を主に参照し、さらに随時、山田晟『ドイツ法概論Ⅰ～Ⅲ』[第3版]有斐閣1985～89年、Horst Tilch (Hrsg.), Deutsches Rechts-Lexikon, 3Bde., 2. Aufl., München 1992, をも参照した。河川管理用語に関しては、『河川法』(昭39年)条文および河川管理行政実務研究会編著『全訂河川管理の実務』大成出版社, 1995年, を随時参照した。貴重な御教示、御示唆を賜った、京都大学法学研究科の前田達明教授、芝池義一教授、経済学部の岡田知弘助教授に厚く御礼を申し上げます。法学および河川工学の専門的知識を欠く者の訳出なので、誤謬や不適切な表現が少くないことを危惧している。今後専門家の御指摘を仰いで、訂正してゆきたいと念じている。

4) 通常「マイン-ドーナウ国家契約」もしくは「マイン-ドーナウ契約」と略記する [原註]。

5) *die bayerische Donau* という表現は、単にドーナウ河のバイエルン領域内区間を意味するにすぎないのか、それとも当該区間の所有権も未だライヒに移管されず、バイエルンに属している意味なのか判然としない。しかし、当契約17. の文言から、少なくともケールハイムより上流区間の所有権が1921年4月1日の時点ではまだ、ライヒに移管していなかったことは明らかである。したがって、以下の条文において、*bayerische, badische, württembergische* は、いずれも「……領」と訳しておく。

6) 混合経済的企業とは自治団体法における参加会社 (Beteiligungsgesellschaft) の範疇に属する。これは自治体により私法的に組織された経済企業 (wirtschaftliches Unternehmen der Kommune) で、全資本が自治体の所有になるものではない。有限責任の会社形態のみが認められる。他の持分所有者の性格により、混合公企業 (gemischt-öffentliches Unternehmen) および混合経済企業 (gemischt-wirtschaftliches Unternehmen) とに区別される。前者は全持分所有者が公的行政機関であり、後者には自治体と並んで、自然人であれ法人であれ私人も参加している。Art. Beteiligungsgesellschaften im Kommunalrecht, in: *Deutsches Rechts-Lexikon*.

7) いわゆるワイマル憲法 (1919年8月11日) の第97条 [水路] の条文は以下の通りである：「一般交通の用に供する水路をライヒの所有に移管し、その管理を引き受けることは、ライヒの任務である。

一般交通の用に供する水路は、それがライヒの所有に移管された後は、ライヒによって、またはライヒ参議院の同意を得てのみ、これを建設または拡張することができる。ノ

範囲で以下の大航路の建設、およびこれに附設される発電所の建設と経営である。

- a) ビュルツブルクを経由するマイン川のア  
 シャフェンブルク-バンベルク間とドーナ  
 ウ河のケールハイム-パサオ附近ライヒ国  
 境間。

、水路の管理、拡張または新設に際しては、関係ラントと協議して、土地改良および水利に関する要求が尊重されるものとする。さらにそれらの増進にも考慮が払われるものとする。

すべての水路管理当局は、他の内国水路が企業の費用をもって接続してくるのを容認しなければならない。内国水路と鉄道を接続させる場合についても同様の義務を有する。

水路が[ライヒに]移管するとともに、ライヒは公用収用権、料金徴収権ならびに水上警察権および航行警察権を得る。

ライン河、ヴェーゼル河、およびエルベ河流域における自然水路の拡張に関する河川建設組合の任務は、これをライヒに移管するものとする。]

これに対して1871年の「ビスマルク憲法」では、内水路がライヒの所有に移管されるという規定はない。第54条で商船隊および水路の使用料についての規定がなされているが、使用料の使途および上限の規定が主内容である。第3項第1文の「いずれの邦の商船もすべて、個々の邦の海港ならびにすべての自然水路および人工水路に平等に入ることを許され、かつ平等に取り扱われる」という文言から、内水路が原則的に個々の「邦」(Staat)に属するという前提に立っていることが推定される。積極的規定としては、第53条第2項で、「ケール港ならびにヤーテ港は、帝国の軍港である」という文言を見出すことができるだけである。

なお、1949年のドイツ連邦共和国基本法における内水路に関する条文は、以下の通りである。まず第74条で連邦の競合的立法権限が列挙されており、その第21号に「遠洋航海および沿岸航海ならびに航路標識、内水航行、気象通報、海洋航路および一般運輸に供する内陸水路」が挙げられている。さらに第87第1項で、「[連邦が]自己の行政下部組織を有する連邦固有行政として行なうのは、外交事務、連邦財政行政、連邦鉄道、連邦郵便、ならびに、第89条の基準によるものとして、連邦水路行政および船舶航行行政である」と、規定されている。第89条が連邦水路に関して規定した本来の条項であり、「(1)連邦は、旧来のドイツ国 [=ライヒ] の水路の所有者である。(2)連邦は、自己の官庁によって連邦水路を管理する。連邦は、1ラントの領域を越える内陸水路の国家任務、および、法律によって連邦に委託される海洋航行の任務を引き受ける。連邦は、連邦水路が1ラントの領域に存在している限度において、申立てにより、委託行政として、その連邦水路の行政をこのラントに委託することができる。水路が複数のラントを通過している場合には、連邦は、関係する諸ラントが申請するラントに対して、これを委託することができる。(3)水路の管理・拡張および新設に際しては、土地改良および治水の需要は、

- b) レヒ川からの導水路<sup>8)</sup>の建設によるバンベルク-ニュルンベルクの接続。

- c) ドーナウ河上流ケールハイム-ウルム間およびニュルンベルク-ドーナウ河の接続。契約当事者双方の同意により、アオクスブルクおよびミュンヘンの[ドーナウ河への]接続も当社の事業範囲のうちに含まれる。

、ラントと協力してこれを保護するものとする。」と、されている。第89条の条文から、内水路の所有権に関して基本法がワイマル憲法を継承していることは明白である。しかし、第二次大戦後新設された、および今後新設される内水路の所有権が連邦に帰属することは、第2項第2文~第4文から間接的に推定されるだけである。なお、第89条第1項からすれば、旧シュレージエンのオーダー河(現ポーランド領シロンスク区間のオダール河)の所有権も依然として連邦に属することになり、この第1項がなぜだに変更されないのか不可解である。

以上、訳文はすべて、高田敏・初宿正典編訳『ドイツ憲法集』信山社、1994年、によった。なお、高田・初宿訳では *Ausbau* が「拡張」と訳されている。しかし、*Ausbau* は単に河川区域の拡幅にとどまらず、浚渫、障害物除去、勾配調整、河道修正等、航行条件の改良を図る河川工事一般を意味する概念であるから、改修という訳語をあてる方が妥当であろう。ちなみに、山田晟訳「ドイツ連邦共和国基本法」、宮沢俊義編『世界憲法集』第四版、1983年、所収、では「構築」と訳されている。上述の理由から、これも適訳とはいえない。また、高田・初宿訳では、第89条第2項第2文の *Binnenschiffahrt* が「内陸水路」と訳されているが、これは誤訳であり、山田訳のように内水航行とすべきであろう。

- 8) 「レヒ川からの導水路」(Lechzubringer)の意味は分りにくい。というのも、地図で明らかのように、レヒ側はアオクスブルク方面から北上してドーナウ河に合流する支流であり、ドーナウ河の北側のマイン-ドーナウ運河とは対蹠的位置にあるからだ。この点についての筆者の質問に対して、RMDのピアザク氏から次のような回答が寄せられた。「レヒ川からの導水路は、マイン-ドーナウ運河の経営用水を供給するために当初計画されたものである。水はレヒ川のマイティンゲンから新設の運河により、自然の落差を利用してポンプなしに89 kmの距離を流れ、マイン-ドーナウ運河のフォルヒハイムにいたるはずであった。しかし結果としては、ケールハイムでドーナウ河から取水され、ポンプによりマイン-ドーナウ運河の最高地点であるヒルボルトシュタインまで汲み上げられることになった。このポンプ費用の支弁のために、RMDのレヒ川諸水力発電所から上がる利益が投じられている。もし「レヒ川からの導水路」が建設されていたら、これらの水力発電所の建設は不可能であったらう。」さらにピアザク氏は、参照資料として Karl-Ernst Grünewald & Hansjoachim Kessler, *Der Lechzubringer und seine Ersatzlösungen* を送付して下さったが、紙類と時間の制約のため本稿でのこの紹介は割愛せざるをえない。

5. 企業はドイツ法による株式会社の形態をとる。当社にはライヒとバイエルンが、場合により他のラント、ゲマインデ連合、ゲマインデ、銀行、産業企業、水運会社等も参加する。

会社の所在地はミュンヘンである。

会社の定款はライヒ政府およびバイエルン・ラント政府の認可を必要とする。

6. 会社はまず、4 a および b で挙げられた任務を遂行する。この建設工事の資金の調達のために必要な株式資本に、ライヒが45%、バイエルンが26%の比率で参加する。ライヒおよびバイエルンは、この建設目的がプロヒンゲンまでのネカル川可航化<sup>9)</sup>と同時に達成されなければならないことで合意した。

7. 契約当事者双方は会社の社債に対して連帯債務者として保証し、株式資本への参加の比率で相互に償還義務を果たす義務を負う。

8. ライヒおよびバイエルンの株式の配当金は、特別の合意にもとづき——資金調達の必要に応じて——制限されうる。建設計画の達成までは、会社の収益から投資継続のための費用の補償のために十分な準備金が積み立てられるように、株式資本の配当金が計算される。それぞれ6年間続く工事中に、株式資本への払込みにより保証される建設利息は、払込み金額の5%を越えることができない。

9. 会社は、1200 t から1500 t までの積載能力のある船舶のために、会社との合意にもとづいて定められるライヒ交通省の一般計画にしたがい、また経済原則に厳しく則って策定され、ライヒ、バイエルン、会社の合意を基礎とする建設計画を遵守して、水路を建設する義務を負

う。パーデンとの境界上にあるメイン川区間およびビュルテンベルクとの境界上にあるドーナウ川上流の区間に関しては、これら諸国と設計および建設計画に関して合意が成されるものとする。会社はライヒおよびバイエルンの特別の免許状にもとづき、会社により開発された水力を100年間利用する権利を取得する。パーデンおよびビュルテンベルクの境界区間が問題になるかぎり、パーデンおよびビュルテンベルクの合意が成されるものとする。

100年間の経過の後に、発電所は無償でライヒに帰属する。免許状は、いかなる条件の下でライヒおよびバイエルンが早期に会社の解散を要求することができるかについての規定をも、含んでいなければならない。

発電所をライヒに引き渡した後に、その収益から、これにより企業の終了にいたるまで引き受けられるべきすべての費用の補償の後に剰余が生ずるならば、生産費用を相応に考慮して、各発電所で生産された電力に比例して、これは沿水諸国の貸方に記入される。

ライヒは、水路の一部の建設後、もしくは完工後ただちに、これを引き受ける権利を有する。会社は一交通区間の完工後ただちに、ライヒによる引受けを要求することができる。ライヒは引受け以降は、経営および堰堤を含む新航路施設の維持の費用を負担する。発電所水路の維持は会社の負担になる。

10. 建設は、ライヒと会社との間で締結されるべき契約にもとづき、会社の計算により行われる。

ライヒは建設されるべき水路を管理し、従来の規模で維持する。このために生ずる物的および按分比例の人的費用は、ライヒが負担する。

11. 会社は4. に挙げられた施設の建設のために、隣接地面の利用のために、(1920年8月3日の法律—ライヒ官報1613ページ) および高圧線の設置のために必要な土地所有を、必要な場合には公用徴収により取得し、もしくは、それで足りるかぎり継続的制限を課す権利を有する。会社はまた、1920年8月3日の法律の第5

9) ライン、メイン両河を結ぶ運河として、メイン川経由のものと同様にネカル川経由のものがあり、両者が競合関係に立ったことについては、Wolf-Ingo Seidelmann, *Der Neckar-Donau-Kanal 200 Jahre Planung für eine Wasserstraße quer über die Alb*, St. Katharinen 1988, を参照されたい。なお、シュトゥットガルトに本部を置く「ライン、ネカル、ドーナウのための西南ドイツ運河同盟」(Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Neckar und Donau e. V.) が、ネカル-ドーナウ運河の実現を目指して努力を続けている。*Westeuropäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar (WESKA)* 1995, 62. Ausg., Duisburg-Ruhrort 1995, S. B 415.

条にもとづいて、目的とされた収入の振替に対する権利を得る。

12. 発電所で生産された電力の価格は、会社の他の収入を考慮して、少なくとも、利息支払い、償却、支出金額の更新および維持費、経営費を補償するものでなければならない。

会社はビュルテンベルクおよびバーデンに、ビュルテンベルクおよびバーデンの水力に対応した電力量を販売しなければならない。それは、同じ事情の下でバイエルンに販売する場合よりも、不利であってはならない。

個別の発電所の予想される操業開始の1年前までに、これをもってビュルテンベルクおよびバーデンに割り当てられる電力が両者によって購入されず、その際、両者に対して上記の期限に算入されるべき3カ月の表示期間が設定される限り、この電力量は他の買い手に販売される。しかしその際には、契約締結から10年後の供給契約の解消が、これより後にビュルテンベルクおよびバーデンからの需要が生ずる場合にそなえて、留保されなければならない。上に定められた期間はこの場合にも準用される。

13. 一時的な労働者解雇を避けるために、ライヒはマイン川とドーナウ河に関する工事を、会社による事業の引受けまで長期的契約の締結を可能なかぎり回避しながら、続行する。

会社を商業登記簿に登記した後、ライヒはその既得の価値を無償で会社に譲渡する。会社は既に着手されている水路工事により、それまでに設定されたライヒの権利と義務を承継し、工事のために例えば第三者により提起された請求の弁済を引き受ける。詳細な規律、とくに、会社が無償で移付されるべき価値の譲渡の時点と最高限度との確定、および土地登記簿法上の関係の規律は、特別な合意に留保される。

かかる工事のためにバイエルンにより前払いで支出された費用は、ライヒによって補償される。

14. ライヒ政府は、大航路の各区間の完成のために、および各区間で取得しうる水力の開発のために適切な期限を、会社に対して定める権

限を有する。

会社がこの義務を遵守せず、もしくは会社が工事の続行に必要な資金を調達できないならば、ライヒおよびバイエルンは事業引渡しを請求し、その管理下に置く権利を有する。会社はその場合に免許状の規定(9.)にしたがって補償される。

#### B. ライヒによる建設

15. 会社が設立にいたらないときは、バイエルンもしくは他の参加者が建設費用の三分の一の調達を引き受けるならば、ライヒがその資金的能力の程度に応じて建設を逐次的に続行する。

ライヒ政府はその場合に、バイエルンの水路計画(4.aおよびb)、マンハイム-プロヒンゲン間のネカル川可航化、ミテルラント運河のなし得るかぎり平等な取扱いを可能ならしめる金額を、可能なかぎりライヒ予算によって要求する。

これに関して特別な合意が留保される。

この合意の成立にいたるまで支出された費用の配分に対しては、第1項の規定が該当する。

16. 4.aおよびbに挙げられた水路に関して、バイエルンはライヒに、その建設の際に目的とされライヒの所有に移る水力を、ドーナウ河のシュタインバハでの落差およびレヒ川からの導水路により取得しうる水力の完全な利用を含めて、無償譲渡する。

17. バイエルンはさらに、ライヒがバンベルクからニュルンベルクまでの大航路をレヒ川からの導水路の建設により完成して、適当な期間内にニュルンベルクとドーナウ河との間の接続区間を建設する基本的意向を表明すれば、ただちに、1921年4月1日にライヒ憲法の第97条第1項にもとづくライヒへの移管がなされていない、ケールハイムより上流のバイエルン領ドーナウ河を、大航路として建設するため、およびその水力を利用するためにライヒに譲渡し、それにより取得しうる水力の純収益を提供する<sup>10)</sup>。

10) この条項は、ライヒがマイン-ドーナウ運河の建設に協力するならば、ドーナウ河上流部の所有権をライヒに譲渡するという、バイエルンの取引条件が示されていない。

18. 経営・維持費用の補償の後に、ならびに航路および水力発電所の設備資本の利息支払いおよび原価償却の補償の後に、全事業収益から剰余が生じた場合には、これは沿水諸ラントにおいて産出した水力に準拠し、産出費用の適切な考慮の下で、その貸方に計上される。

19. ライヒは、上述の水路においてライヒに譲渡された水力の、可及的に広汎なかつ経済的な利用のために、航行の利益を完全に考慮に入れて努力する。まずラント内で利用されるべき水力の販売に際しては、ラントに、その経済上の要望を表明し、これを可及的に考慮するための機会が、適時に与えられる。

電力価格はバイエルンとの合意の下に、その収益から更新積立金およびライヒにより支出された、設備資本の利息支払いと減価償却とを含む発電所の経営・維持費用が補償されることを基準にして、決定される。

ラント境界が水路区間であるような諸沿水ラントが、バイエルンの支出の半額をもって資金調達に参加する場合には、12.第2項の規定が準用される。

水力がいかなる方式でもっとも目的にあって販売され、したがってこの電力の工業需要家に利益をもたらすかという問題の検討のために、ライヒおよびラント・バイエルンは一つの会社を設立し、これに双方が半分ずつ出資する。

水力利用のための諸会社の設立の際には、ライヒは、会社資本の30%にいたるまでの額をもってこれに参加する権利を、ラント [バイエルン] に認容し、もしくは取得させる。

20. バイエルンは、ニュルンベルク-ケールハイム間の接続区間の設計および大航路のためのドーナウ河上流の改修を、ライヒ交通大臣と恒常的に了解をとり合いながら、ケールハイムとウルムとの間のドーナウ河上流部に関してはビュルテンベルク政府および参加者の利益代表

者とも了解をとり合いながら、推進する。ドーナウ河上流については一つの作業委員会が設置され、これはマイン-ドーナウ水流組合 (Main-Donau-Stromverband)、ドーナウ河上流連合 (Verband Obere Donau)<sup>11)</sup>、西南ドイツ運河連盟 (Südwestdeutscher Kanalverein) の代表者に、ビュルテンベルク政府 [の代表者]、および要求によりバーデン政府 [の代表者] を加えて、構成される。ライヒは、一般交通に供用される水路がライヒに引き渡された後に、バイエルンにライヒ水路官庁が設立されるときは、これに設計の技術的作成を委託することに同意する。

21. ライヒは事業の建設および経営に際して、参加者 (15.) の適当な協力に留意する (資金委員会)。

#### C. バイエルンによる建設

22. ライヒ参加による混合経済的企業 (3.から14.) もライヒによる建設 (15.から21.) も実現しない場合には、バイエルンはより詳細に合意されるべき条件の下で、マイン-ドーナウ水路を建設する権利を取得する。

ベルリーン, ミュンヘン, 1921年6月13日

ドイツ・ライヒのために

ライヒ交通大臣

代理 キルシュシュタイン (署名)  
(Kirschstein)

バイエルン共和国のために

内務省

博士シュバイアー (署名)  
(Dr. Schweyer)

#### マイン-ドーナウ水路建設に関する契約 に対するライヒ、バイエルン、バーデン の間の追加契約

ゝると読みとることが可能である。ワイマル憲法第97条を逆用して、所有権移管と引換えに、マイン-ドーナウ運河建設にライヒを引きずりこもうとする、バイエルンの計略を窺うことができる。

11) インゴルシュタットに本部を置く「ドーナウ河上流連合」は、ドーナウ河上流レーゲンスブルクからウルムまで、およびレヒ川下流アオクスブルクまでの区間を大航路として改修することを目指し、ドーナウ河とボーデン湖との水路接続を最終目標に掲げている。WESKA 95, S. B416.

ライヒ、バイエルン、バーデンは、謄本が添付されたマイン-ドーナウ水路の建設に関するライヒとバイエルンとの間の契約に附帯して、以下を合意した：

1. 上記の契約においてラント・バーデンに認容された権限により、バーデンは直接に権利を有するものとなる。契約のバーデンに関わる規定は、バーデンの同意を得てのみ変更されうる。

2. ライヒおよびバイエルンは、ラント・バーデンにその希望により、契約の6.で言及された株式会社の創立者として参加することを容認する。

ベルリン、ミュンヘン、カールスルーエ

1921年6月13日

ドイツ・ライヒのために

ライヒ交通大臣

代理 キルシュシュタイン (署名)

バイエルン共和国のために

内務省

博士シュバイアー (署名)

バーデン共和国のために

首相 フメル (署名)  
(Hummel)

## 1921年6月13日のマイン-ドーナウ契約 の第二補充

ドイツ・ライヒおよびバイエルンは、マイン-ドーナウ水路の建設に関する1921年6月13日の契約（マイン-ドーナウ契約）の以下の補充に合意する：

I. 6.に対して

ライン-マイン-ドーナウ株式会社はまず以下の任務を遂行する：

a) カハレット (Kachlet) およびフィーレト (Viereth) の堰堤の竣工 (第1工区)

b) ドーナウ河の低水調整の続行およびアシャフェンブルクからビュルツブルクまでのマイン川の可航化 (第2工区)

c) マイン-ドーナウ接続の準備工事

これらの任務の遂行に必要な資金は、これが社債もしくは会社の他の収入により調達されないかぎり、ライヒとバイエルンにより45:26の比率で調達される。

II. 7.に以下が追加される：

社債には1922年12月31日のライヒ予算法（ライヒ官報II/1923, 17ページ）の第116条が適用される。

III. 8.に対して、

事業を促進し建設補助金を可及的に低く抑えるために、契約当事者は発電所が竣工するたびに、発電所の剰余金が資本市場で起こされた社債の利息支払いおよび償還のために、ならびにライン-マイン-ドーナウ株式会社のその他の債務の履行のために必要とはされないかぎり、これが1.で挙げられた建設目的の遂行のために使用されることに合意する旨を、表示する。

ベルリン、ミュンヘン、1925年8月17日

ドイツ・ライヒのために

ライヒ交通大臣

委任により ケーニヒス (署名)  
(Koenigs)

バイエルン共和国のために

内務大臣 シュトゥツェル (署名)  
(Stützel)

## 二 アシャフェンブルク-パサオ-国境間およびケールハイム-ウルム間の大航路の建設および水力の利用に関する、ライヒ、バイエルン、バーデン、ライン-マイン-ドーナウ株式会社の間の契約（認許契約）

I. 航路

1. ライン-マイン-ドーナウ株式会社は、マイン-ドーナウ水路の建設のためのライヒとバイエルンとの間の契約の4.-14.に含まれる規定により、アシャフェンブルクとパサオのライヒ国境との間の大航路を建設する義務を負う。

契約当事者の同意を得て、ドーナウ河上流の改修およびアオクスブルクとミュンヘンの

[ドーナウ河への] 接続も事業に含めることができる。

2. ライヒは、ライン-マイン-ドーナウ株式会社の商業登記簿登記後に、マイン川とドーナウ河の工事との関連でライヒにより取得された価値を、原価の補償と引換えに、会社に譲渡し、会社はこれを引き受ける義務を有する。会社は、開始された水路工事によりそれまでに設定されたライヒの権利と義務とを承継し、建設のために例えば第三者によりライヒに提起された請求の弁済を引き受ける。詳細の規律、特に譲渡の時点の決定ならびに土地登記簿法上の関係の規律は、特別の合意が留保される。

3. ライン-マイン-ドーナウ株式会社は航行施設を、完成後に堰堤、閘門等の航行に利用されるあらゆる設備とともに、水力発電施設を除いて無償でライヒに譲渡しなければならない。ライヒは航路を維持し、経営しなければならない。

水路の一工区が建設されもしくは完工するとただちに、ライヒはこれを引き受ける権利を有する。会社は一交通区間 (Verkehrsabschnitt) が完工するとただちに、これのライヒによる引受けを要求することができる。

ライヒは引受け後、堰堤施設を含む新しい航行施設の経営および維持の費用を負担する。

航行に利用されない発電用水路の維持は、ライン-マイン-ドーナウ株式会社のなすべきことである。

レヒ川からの導水路の完工後に、その維持の費用は、この建設物が航行および水力発電の利益に資することを考慮に入れて、ライヒとライン-マイン-ドーナウ株式会社との間でこの利益に準拠して、衡平に配分される。これに関する詳細な合意が成立しない場合には、仲裁裁判所が決定する (17.)。

## II. 水力

4. ライヒおよびバイエルンはこれに必要な水上警察的手続きを留保して、会社にアシャフェンブルクからバンベルクまでのマイン川およびバイエルン領ドーナウ河の、水および河床の、さらに全事業の遂行に必要な水流の、とく

にマイティンゲン発電所の地下水道の流入口からのレヒ川の利用のための許可が、水力利用のためにライヒ交通省およびバイエルン内務省との了解の下に策定された計画にしたがって、与えられるように配慮する。

レヒ川区間の許可は、しかし、これが大航路とその発電所のために技術的かつ経済的に必要であるかぎりにおいてのみ、与えられるべきである。

個別水流のための許可は、全事業の遂行のための工事の進捗にしたがって定められるべき時間的順序をもって、会社に与えられるべきである：すなわち、アシャフェンブルクからバンベルクまでのマイン川およびケールハイムからパサオ国境までのドーナウ河に対しては現在、レヒ川からの導水路 (Lechüberleitung) およびドーナウ河上流に対しては会社による申請の後、という順序である。

会社はその都度適時に、水の利用の許可および水上、建設、営業警察上の認可を得るために必要な手段を講じる。その際ライヒおよびバイエルンは、会社にあらゆる支持と負担軽減とを保証する。

許可から生ずる諸権利の、ライン-マイン-ドーナウ株式会社による他の企業者への譲渡は、ライヒ (ライヒ交通省) およびバイエルン共和国の同意を得てのみ行うことが許される。これは子会社への譲渡に対しても該当する。

5. 許可の期間は、個別の発電所の全面的もしくは部分的操業開始から起算して100年間である。これは早期に操業を開始した発電所に対しては、後から操業を開始した発電所の許可期間の満了に至るまで延長される。許可期間はすべての発電所に対して遅くとも2050年12月31日に満了する。

6. I. 水力の利用に対して、ライヒにもバイエルンにもこの契約を超える対価は支払われないものとする。

II. 4.-6.の規定は、バーデン領のマイン川区間に関してラント・バーデンに準用される。

7. 水力から生産されたエネルギーは、原則としてまず生産地のラントで販売されるべきである。バーデンで会社は、バーデン領のマイン川水力に相応する【電力】エネルギーを、同じ事情の下でバイエルンで販売するのと同等の条件で販売しなければならない。バーデンがこれによりバーデンに帰属するエネルギーを供給開始後ただちに購入することを、個別の発電所の操業開始予定の遅くとも1年前に契約しないかぎり、このエネルギーは他の買手に販売することができる。ラント・バーデンには説明期限の遅くとも3ヶ月前に、条件が通告されなければならない。他の買手との間に締結される各供給契約の締結より10年後の解消が、バーデンが自己に帰属するエネルギー量を供給契約の満了後に購入しようとする場合のために、留保されなければならない。上記の期間はこの場合においても準用される。ドーナウ河上流のビュルテンベルク領水力についても、同様のことが妥当する。

8. I. 4.にしたがい現在許可が下りる発電所で生産されるエネルギーの販売に対して、以下の規定が妥当する。

a) ライン-マイン-ドーナウ株式会社の発電所で生産されたエネルギーは、自家需要とライン-マイン-ドーナウ水路の需要とを充足した後に、7.の第2文およびこれに続く文を害することなく、第一にライヒ交通施設の目的のために、同等の事情の下でかつこの目的のためのライン-マイン-ドーナウ株式会社の不時の特別支出を考慮に入れて、他の大消費者へのエネルギーの販売の場合よりも不利であってはならないという条件の下で、販売される。

b) ライン-マイン-ドーナウ株式会社は、a)で挙げた需要の充足の後に、供給しうるエネルギーを、7.を害することなく、優先的にバイエルンベルク株式会社（Bayernwerk Aktiengesellschaft）およびバイエルンの卸業者（Bayerische Großverteiler）に供給する。その際にこれらの買手が、ライン-マイン-ドーナウ株式会社の経営状況を考慮に入れた条件の下でエネルギーを購入することが可能であり、かつ

その意向を持つことが前提とされる。条件が同等であれば、バイエルンベルクが卸売業者に対して優先権を持つ。

c) a)およびb)における優先規定に対する前提条件は、当該エネルギー供給契約が、個別発電所の完成見込みの遅くとも1年前までに締結されることである。

d) なお残るエネルギーの、各ラントに立地する生産箇所からラント外への輸出は、当該ラントの認可の下でのみ許される。輸出認可は生産ラントにおけるエネルギー販売が、少なくとも隣接ラントでの販売において実現されるような、条件の下で行われることが保証されるときにおいてのみ、拒否することが許される。

II. その許可が 4.にしたがって後に下りるような水力販売に関しては、特別の合意が留保される。

9. 許可期間の満了後、ライン-マイン-ドーナウ株式会社は、水力発電所をあらゆる附属設備（電気機械、その他の機械、変圧器、配電設備等および部品を含めて、かつ接続電線を含めて）および維持ならびに経営に利用される土地および権利とともに、建築上良好な、かつ完全に操業可能な状態で、無償かつ負債なしに自己の費用で、ライヒに、またライヒが引受けを拒否する場合には、地縁により参加している諸ラントに譲渡する義務を負う。ライン-マイン-ドーナウ株式会社が認可期間の満了前最後の20年間に建造もしくは取得した新建築物、および新設備ならびに土地および権利に対しては、ライヒもしくは会社に参加したラントは相応の減価償却分を控除して、原価を現金で補償しなければならない。新建築物および新設備の建造ならびに土地および権利の取得は、この期間内ではライヒもしくは参加したラントの同意の下においてのみ、行われるべきである。

10. ライヒもしくはラント・バイエルンは許可期間の満了後に、水力発電所から取得されたエネルギーの販売と経済的関連をもつ、水力によらぬ会社のエネルギー生産設備とあらゆる附属設備（9.参照）との譲渡を要求する権利を有

する。会社はライヒもしくはバイエルンによる上記の時点でのかかる設備の引受けを、要求することができる。

同様のこと（第1項）が、その施設が水力から得られるエネルギーの販売と経済的に関連している、電気エネルギー生産のための諸企業への、ライン-マイン-ドーナウ株式会社の資本参加についても妥当する。

第1項の場合には、ライヒもしくはラント・バイエルンは、ライン-マイン-ドーナウ株式会社に相応の減価を控除した施設費用または施設の実質価値（Sachwert）を、現金で補償しなければならない。実質価値という語は、それがある通りの状態を考慮した施設の建造のために、必要と考えられる価値を意味するものとする。

第2項の場合に、ライヒもしくはバイエルンは、ライン-マイン-ドーナウ株式会社に名目価値もしくは参加の収益価値（Ertragswert）を、現金で補償しなければならない。収益価値という語は、ライン-マイン-ドーナウ株式会社の最近5営業年における資本参加に対して取得された収益の、20倍の額にあたる価値を意味するものとする。譲渡もしくは引受け（第1、2項）の要求は、遅くとも5年前に行われなければならない。第3項および第4項で予見されている補償の可能性を選ぶ権利は、移転の要求が向けられた者に帰属する。

11. 9.および10.で挙げられた施設の移管とともに、ライヒもしくは参加した諸ラントは、ライン-マイン-ドーナウ株式会社がこれらの施設をもって取得した電気エネルギーの販売に関して締結した、すべての契約を承継する。

12. 他の方法による合意を留保して、9.および10.の場合に相応の減価として、建築・河川工事では0.5から0.7%、機械・電力設備では4.0から6.0%、配電盤、架線、変電所では2.0から4.0%が妥当し、その際に、操業開始の翌年において最初の減価償却が行われるものとする。

13. ライン-マイン-ドーナウ株式会社は水力発電所および10.第1項で挙げられた、水力によらぬ電力生産施設、ならびに10.第2項の意

味における資本参加もしくはこれの一部を、ライヒもしくはラント・バイエルンの同意を得てのみ譲渡することができる。バーデンの水力が利用されている水力発電所の譲渡のためには、さらにバーデンの同意が必要とされる。

### Ⅲ. 最終規定

15. ライヒ交通大臣はライン-マイン-ドーナウ株式会社に対して、1.に記された建設計画の遂行のために、マイン-ドーナウ水路の建設のためのライヒとバイエルンとの間の契約で挙げられた諸建設段階にしたがい、およびこれらの諸建設段階の期間内で航路の各工区の完成に対して、また水力の開発に対して、ラント・バイエルンの同意を得て、相応の期限を設ける。

16. ライン-マイン-ドーナウ株式会社が現行の契約により設定された諸義務に、とくに15.にもとづく期限の遵守の義務に、その機関の過失の結果として警告の反復にもかかわらず従わない場合には、ライヒおよびラント・バイエルンは（第4項を比較せよ）相殺過失がないかぎり、水力利用の許可を取り消して全事業をその管理下に置き、ライン-マイン-ドーナウ株式会社の資産を全面的に引き受ける権利を有する。

固定株主が、基本資本および優先株式資本が従来の比率を保って引き上げられる方式の増資を決定し、かつライヒおよびバイエルンが増額された基本株式資本を引き受ける意向を示すにもかかわらず、この増資が優先株主の多数によって否決されるときは、またさらに、ライン-マイン-ドーナウ株式会社が自己の機関の過失なしに事業の完成のために必要な資金を調達することができないときは、同じことが妥当する。

優先株主には上述の場合に、その株式の名目価値が返済されなければならない。

引受権はまずライヒとラント・バイエルンにより、次でライヒ単独により、最後にラント・バイエルン単独により行使されうる。その際、ライヒがラント・バイエルンの参加を拒否できず、かつバイエルンがその権利を公法上の自治団体もしくは自らが参加している会社に委譲することができるということに、準拠する。ライ

ヒによる引受権の行使の場合に、マイン-ドーナウ水路建設のためにライヒとバイエルンとの間で締結された契約のB節による規定が妥当する。

引受権に対する前提条件の開示に関しては、ラント・バイエルンの聴聞の後に、ライヒ交通大臣が決定する。この決定に対してすべての参加者が、17.の規定にもとづき仲裁裁判に控訴することができる。

17. 現行の契約から生ずる係争に関しては、まずライヒ交通大臣が決定する。その審決は、一人の参加者が送達の日から起算して2カ月以内に仲裁裁判の判定を請求しないときは、承認されたものとみなされる。

仲裁裁判所は5名から構成され、取決めのないときは、その指名をライヒ裁判所長官がライヒ交通大臣から要請されるべきである。係争当事者は、係争当事者が仲裁裁判官を同数選出する他の仲裁裁判所による裁決を求めることもできる。係争当事者が裁判長の人選に関して一致しないときは、これは、ライヒ交通大臣の依頼によりライヒ裁判所長官によって任命される。

ミュンヘン、1921年12月30日  
 ドイツ・ライヒのために  
 ライヒ交通大臣  
 代理 キルシュシュタイン (署名)  
 バイエルン共和国のために  
 内務大臣 博士シュバイアー (署名)  
 ラント・バーデンのために  
 博士フォン・バイアー (署名)  
 (Dr. von Bayer)  
 バーデン労働省審議官  
 ライン-マイン-ドーナウ株式会社のために  
 博士フォン・グラスマン (署名)  
 (Dr. von Graßmann)

三 大航路アシャフェンブルク-パサオ(国境)間およびケールハイム-ウルム間の建設執行に関する、ならびに発電所建設に関するライヒ、バイエルン、バーデンを一方とし、ミュンヘンのライン-マイン-ドーナウ株式会社(以下「会

社」と呼ぶ)を他方とする契約(建設契約)

#### 第I節 土地取得

1. ライヒおよびバイエルンは、マイン川、バイエルン領ドーナウ河、その他の河流の、会社に水と河床の利用の許可が与えられるであろう区間に関して、両者の水路・河川建設管理庁に属する、航路およびその附属施設の建設に必要な土地、土地に類似する権利および役権を、会社は無償で利用させる。建設執行のためにすでに取得された土地、土地に類似する権利、役権に関しては、認許契約の第1節2.の諸規定が適用される。

2. 1.で挙げられた種類の土地、土地に類似する権利、役権が、水力発電所およびその電力取得に使用される附属施設の建設のために必要であるかぎり、これらは会社にその要求にもとづき無償で所有が移転され、もしくは譲渡される。

3. バーデンは1.および2.で挙げられた会社に対する義務を引き受ける。しかし、そのラント内に存在した土地、土地に類似する権利、役権の会社への譲渡に対して、補償を請求する権利を留保する。

4. 1.で挙げられたもののほかに、航路およびその附属施設、ならびにその維持のために全面的にもしくは部分的に必要な土地、土地に類似する権利、役権を、会社はライヒの名で直接にライヒのために取得する。航路およびその附属施設のために部分的にのみ使用される土地から、他の目的に使用される部分は可及的速やかに分離され、かつ会社の所有にその費用負担で移転されるものとする。

5. ライヒは1920年8月3日のライヒ法の第1条(ライヒ官報1613ページ)<sup>12)</sup>によりライヒ

12) 「マンハイムからプロヒンゲンまでのネカル川の、およびアシャフェンブルクからバンベルクまでのマイン川の可航化の際の、ならびにパサオからケールハイムまでのドーナウ河の改修のための土地所有の公用徴収、および出資支払に関する、1920年8月3日の法律」、第1条「ライヒは、マンハイムからプロヒンゲンまでのネカ

に附与された、所有を停止しかつ制限する権利および土地に対する権利を、会社の申請にもとづき会社のためにかつ会社の費用負担で行使し、かつその手続きにおいて、要求により会社に代表させる。

ライヒ、バイエルン、バーデンは会社をこの法律の第2条<sup>13)</sup>の意味における公益団体 (gemeinnützige Vereinigung) として認める。

バイエルンおよびバーデンは、各ラント法の諸規定にしたがい、土地所有の取得もしくは負担に対して可能な援助を会社に与える。

6. 1920年8月3日のライヒ法の第5条<sup>14)</sup>にもとづき、得られるべき収入は会社に帰属する。

## 第Ⅱ節 建設計画の設計と施工

7. 会社は建設計画の施工のための全般的および個別的設計を作成する。会社は航路および発電所の水路工事部分の建設のための全般的計画および個別的建設施設の設計を、ライヒ交通

、ル川の、およびアシャフェンブルクからバンベルクまでのマイン川の可航化のために、ならびにパサオからケールハイムまでのドーナウ河の改修に際して、計画にもとづく附属施設、発電所、配電設備、接続高圧線、変電所の建設のために、これらの作業に必要な建設資材の購入のために、ならびに建設資材および廃材の置場のために、所有と土地に対する権利とを停止し、かつ制限する権利を有する。」 *Reichs-Gesetzblatt* Jg. 1920, Nr. 181. S. 1613.

13) 同、第2条「ライヒはこの事業に関連して、公共の利益 (das öffentliche Wohl) に向けられた目的の達成のために、とくにまた、流路 (Fluß)、平行運河、港の中央線から1 km までの水路の両側に居住用地 (Siedlungsgelände) を創出するためにも、必要となる土地および権利に関して、同様の権利を取得する。この権利の行使は、これが交通の発展とは別の目的の振興に関するかぎり、ラントの同意に拘束される。ライヒが公用徴収権を請求しないかぎり、ラントの請求にもとづいて、ラントにより、ラント、自治体連合、自治体もしくは公益団体の利益のために、行使されるものとする。

第1項の理由によって停止された土地および土地に対する権利は、投機的濫用が有効に排除されるような条件の下でのみ、さらに第三者に譲渡することが許される。」 *Ebenda*, S. 1613-1614. (傍点、筆者)

14) 同、第5条「ライヒによる水路の建設もしくは改良によって、交通経済的利益とは別の利益がもたらされる土地もしくは権利 (Berechtigungen) の所有者および利用者を、ライヒに生じた費用の補償のために参与させること (Heranziehung) は、特別なライヒ法により規定される。」 *Ebenda*, S. 1614.

大臣に提示する。個別設計には、もっとも重要な設備部分の判断のために必要な、すべての明細と基本測量値が含まれていなければならない。航路および発電所の水路建設部分の建設のための個別設計は、提示後にライヒ交通大臣により会社との合意の下で可及的速やかに確定される。

8. 航路および発電所の水路建設部分は、確定した個別設計にしたがって施工されなければならない。施工中に望ましいこと、もしくは必要であることが判明して大幅な変更が行われる際には、会社によりライヒ交通大臣との合意が図られなければならない。

9. ライヒ交通大臣は随時、会社に工事の状況および確定計画の遵守に関して、委員 (Kommissare) を通しても情報を要求する権利を有する。

10. 会社は、定款<sup>15)</sup>第2条にしたがって会社により執行されるべき建設計画の施工のための、建築主である。

11. 会社は個別設計を、新建設署 (Neubauamt) という名称を持つ、管轄権を有するバイエルンの局地的下級水路官庁により、個別計画を作成 (herstellen) させる。当該官庁は設計作業において、ラントに関する利害を可及的に考慮することができるために、他の参加したラント諸官庁と適時に協議することを会社から要請される。

会社は、航路および発電所の水路建設部分の建設のための水利建設物の建設指導を、後者が航路と直接に関連しているかぎり、新建設署に移管する。会社は、設計の作成および会社の他の建設計画のための建設指導をも、新建設署に移管する権利を有する。

レーゲンスブルクからパサオまでのドーナウ

15) 定款は „Satzungen“ という複数形で表記されている。この点についての筆者の疑問に対するピアザク氏の回答は、「複数形であることは理解し難く、RMDは当然に一つの定款しか持っていない。あるいは建設契約の起草者が、複数形で後日の変更もしくは補充を表現しようとしたのかもしれない」ということであった。現行の定款 (1980年7月24日の株主総会により変更された) が資料として添付されてきたが、これの全訳は別稿で果したい。

河の低水調整の続行は、会社によりレーゲンスブルクおよびデゲンドルフの道路・河川建設署に委管される。

12. 新建設署はシュタート [ラント] の官庁にとどまる。しかし、これが設計の作成と建築指導にあたるかぎり、専属的に会社の裁量に服し、その指令を会社の取締役会からのみ受け取る。新建設署のシュタートの公務員 (staatliche Beamte) は国家公務員 (Staatsbeamte) にとどまる。会社は、新建設署にその支援のために、会社の契約職員を配属する権利を有する。

この規定は、低水調整に関してレーゲンスブルクおよびデゲンドルフの道路・河川建設署にも準用される (11. 第3項)。

新建設署および会社の管理部門に、バーデンの要望によりバーデンの水路建設行政の公務員もしくは職員の相当数が、詳細な合意の下で任命される。バーデンは、アシャフェンブルクの建設署がマイン川のバーデン領区間に対しても建設指導にあたることを、認容する。

13. 会社は、バイエルンの建設工学上の高等教育を終了した公務員の階層の中から選抜された、一人の取締役を任命する。この取締役は、会社におけるその活動に関して他の取締役と同等である。

バイエルンは、新建設署で従業する公務員の直接の上司に建設技術担当取締役を任命し、かつ、これらの官庁および公務員に、会社の取締役会からの指令に専属的に従うことを命令する。

バイエルンは、会社はその要求にもとづいて、建設技術担当取締役の支援のために必要な公務員を派遣する。

14. ライヒ交通大臣およびバイエルンならびにバーデンの省は、会社の水路建設技術担当取締役、新建設署もしくはその公務員ならびに道路・河川建設署に、低水調整に関して直接には命令を与えず、その請求を会社の取締役会に向かって行う。会社は、航路および発電所の水路工事部分の建設に関連する事項の責任ある処理が、第一に建設技術担当取締役によって成されるように配慮する。

15. 会社はバイエルンに、新建設署ならびに道路・河川建設署への移管によりバイエルンに対して生じた費用を、全面的にもしくは按分比例額で支払わなければならない。会社は、新建設署の国家公務員に国家からの俸給に加える手当を、バイエルンの了解を得ることによってのみ与えることが許される。

16. 新建設署に配属されない国家公務員が会社の管理部門に転任する場合には、建設技術担当取締役を例外として、これらは国家勤務から離脱しなければならず、かつ、専属的に会社の公務員 (Beamte) となる。これら公務員の国家および会社に対する権利は、特別の契約によって規律される。国家は公務員にとくに一定年数の間、会社との勤務関係が解消した際に再び国家勤務に復帰する権利を保証する。その際公務員には、会社へ転任する前に取得していた権利が、バイエルンとバーデンにより保証される。

17. バイエルンもしくはバーデンに、上記の新建設署の代りにライヒ所有の水路官庁が設立されるならば、ライヒがバイエルンおよびバーデンの代りにこの契約から生ずる権利および義務を承継し、かつ、会社は、ライヒによる承継を自己に対して効力を持たしめる義務を負う。ライヒがどの程度に、16. から生ずる公務員の再受入れの義務を負うかは、特別の合意が保留される。

### 第Ⅲ節 建設期間の会社による水路の維持

18. 新建設により著しく影響を受ける水路の区間の管理と維持とは、会社のために従業する建設官庁に移管することができる。これにより生ずる物的および人的費用は、一括してその総額を確定することができ、ライヒにより会社に補償される。

### 第Ⅳ節 最終規定

19. 会社は当契約の第Ⅰ節を自己費用で公正証書に作成させ、満期の費用および公印を負担する。

当契約から不備が生ずる場合には、契約改正

のため参加者間の新しい交渉が保留される。

ベルリン, 1922年12月1日  
 ライヒ交通大臣  
 代理 キルシュシュタイン (署名)  
 ミュンヘン, 1922年12月18日  
 バイエルン内務省  
 博士シュバイアー (署名)  
 カールスルーエ, 1922年12月28日  
 バーデン労働省  
 博士Wilh. エングラー (署名)  
 (Dr. Wilh. Engler)  
 ミュンヘン, 1922年10月20日  
 ライン-マイン-ドーナウ株式会社  
 博士フオン・グラスマン (署名)

#### 四 契 約

統合経済地区の交通行政 [評議会]<sup>16)</sup>は、そ

16) 事実上1946年12月2日(協定上は1947年1月1日)に米英占領地区が経済的に統合し、統合経済地区(Vereinigtes Wirtschaftsgebiet, いわゆる Bizone)が発足した。これは制度的に様々な欠陥を含んでいたため二度にわたり改革が行われ、1948年2月9日の第二次機構改革により、制度的に確立した。執行機関である行政評議会(Verwaltungsrat)は6人の行政担当理事(Direktor)によって構成された。交通担当理事もその一人である。1949年9月21日にドイツ連邦共和国政府が発足し、同日をもって行政評議会は解散した。したがって1949年9月20日までは、行政評議会が行政権を行使していたことになる。なお、遅くとも基本法施行(1949年5月24日)までに統合経済地区はフランス占領地区を吸収して、Trizoneに拡大していたと、みなしてよからう。「中間契約」締結は行政評議会解散直前の権力行使であった。統合経済地区の機構については、渡辺尚「ラントとプントー西ドイツ政治・経済空間の形成過程」、諸田實他著『ドイツ経済の歴史的空間—関税同盟・ライヒ・プントー』昭和堂、1994年、212ページ以下、を参照されたい。なお、1949年2月9日にフランクフルトで開かれた第47回行政評議会理事会で、RMDに対する保証が議題として取り上げられている。その議事録によれば、ライン-マイン-ドーナウ水路建設の目的のための社債に対する統合経済地区行政[評議会]による保証の引受けに関する法案が承認され、レンダー評議会(Länderrat 第二院)および経済評議会(Wirtschaftsrat 第一院)に法案を送付することが決定した。この法案によれば、マイン-ドーナウ水路ならびにマイン川の4のダムおよびレヒ川の1のダムの建設のために、ラント・バイエルンと共同で統合経済地区行政[評議会]の責任で、2500万DMを限度として連帯責任保証を引き受け

の管轄地域において旧ライヒ水路行政の任務を遂行する。

ドイツ連邦共和国、バイエルン共和国、ライン-マイン-ドーナウAGの間の最終的な契約による規律にいたるまでの期間に対して交通行政局に代表される統合経済地区行政[評議会](V V W), バイエルン共和国(バイエルン)ライン-マイン-ドーナウAG(RMD)は、ライン-マイン-ドーナウ大航路に関する相互の関係をこの中間契約(Zwischenvertrag)において、以下の通り確定する:

1. 契約当事者に対して、後に他の定めをなさないかぎり、以下が拘束力を持つ:
    - a) 1921年12月30日および1925年8月17日の補足協定を含む1921年6月13日のマイン-ドーナウ契約。
    - b) バンベルク-ケールハイム間の運河区間の建設およびバイエルン・ドーナウ河の水力の利用のために、RMDの確認された権利を明示的に承認した1921年12月30日の認許契約。
    - c) 1922年10月20日、12月1日、12月18日、12月28日の建設契約。
    - d) 1944年5月4日の新秩序契約(Neuordnungsvertrag)。
- 契約当事者は1938年5月11日(ライヒ官報II 149ページ)のライン-マイン-ドーナウ法<sup>17)</sup>を、

る権限が、財政行政担当理事に付与されることになっていった。なお5のダムに附設される水力発電所で年間1億700万kWhの電力生産が見込まれていた。Hans-Dieter Kreikamp (bearb.), *Akten zur Vorgeschichte der Bundesrepublik Deutschland 1945-1949*, Bd. 5, Teil 1, München 1989, S. 159.

17) 1938年3月13日のドイツ・ライヒとオーストリアとの合併から間もなくして制定された、「1938年5月11日のライン-マイン-ドーナウ-接続およびドーナウ河の改修に関する法律(ライン-マイン-ドーナウ法)」の第1条、第2条は以下の通りである。

第1条 (1)マイン川を経てライン河をドーナウ河に接続するためのライヒ水路は、1945年までに完成されるべきである。

(2)同時にドーナウ河は、[同運河と直結して]ウィーン直下流のライヒ国境にいたるまで、ライヒ水路として改修される。ノ

1938年7月26日の執行命令 (RGI. II 281ページ) およびこれにもとづく1939年5月16日の新規制契約 (Neuregelungsvertrag) とともに適用しない。

2. RMDは再び建設契約の第10条により、ライン-マイン-ドーナウ大航路の建設主である。

3. RMDは、1945年以降バイエルンの名でRMDによる大航路建設の続行のために締結された諸契約による、バイエルンの権利と義務を承継する。V V Wおよびバイエルンは、RMDがライヒの名で大航路の建設のために締結した契約にもとづく諸権利を、自己の名で行使し、かつ、これと関連する諸債務を履行することに、これが認可された建設計画に必要であるかぎり、同意した。

大航路建設の目的のために必要となる土地に対する所有および権利、ならびに土地に類似する諸権利を、RMDはバイエルン共和国の名で、これらの取得のための全権が当社にドイツ連邦共和国の名で附与されるまで取得する。RMDはドイツ民法第181条<sup>18)</sup>の制限から解放されて、この土地と権利に関するあらゆる法律行為上の説明をなすために、バイエルン共和国の撤回できない代理権を取得する。V V Wとバイエルンは、土地取引における法律行為のために、1938年7月21日にライヒ交通省によりRMDに附与された代理権を、有効であると認める。

4. その任務の遂行のために、現地官庁としてアシャフェンブルク、ビュルツブルク、シュバインフルト、ニュルンベルク、レーゲンスブルク、パサオの水路署 (Wasserstraßenamt)

、第2条 (1)必要な建設資金は毎年ライヒ予算案に計上される。

(2)ラント・バイエルンの契約による資金支払いは5千万ライヒスマルクに限定される。Reichsgesetzblatt, Teil II, Nr. 19, 1938, S. 149.

18) ドイツ民法典第181条 [自己代理 (Selbstkontrahieren)] 「代理人は、他人が許容しないかぎり、被代理人の名で、自己の名による自己と、または、第三者の代理人として、法律行為をなすことはできない。ただし、法律行為が専一的に債務の履行であるときはこのかぎりではない。」

訳出に際して、山田『ドイツ法概論II』68ページ、を参照した。

がRMDの利用に供せられる。ドーナウ河上流についての設計作成および建設執行のためのインゴルシュタットおよびノイウルの道路・河川建設署に関しては、必要に応じて同様の規律が行われる。しかし、これらの諸署は現在すでに、大航路としてのドーナウ河上流の将来の建設および電力取得に影響しうるあらゆる問題において、RMDに鑑定表明を行う立場にいたっている。

RMDは上述の水路署に対して、これらが大航路建設に従事しているかぎり、物件に関する命令権を有する。その限りにおいて、RMDはV V Wの中間官庁 (Mittelbehörde) の地位に立つ。その他のいかなる点においても、会社のために従事しているこれらの署の人員のV V Wに対する関係は、この規律によって変わることがない。自己の人員をRMDは、従来通り署の幹部の了解を得て署に派遣する。

5. RMDは、バイエルンとの合意の下でV V Wにより提案された建設工学上の高等教育を受けた一人の公務員を、取締役役に任命する。かかる者として、これはRMDおよび水路行政との密接な協調を図り、特に大航路の後年の経営と後年の維持とを管轄する水路行政の中間官庁が、適時にかつ十分に水路行政の重要性を守る状態に置かれるよう図らなければならない。

6. ライン-マイン-ドーナウAGが大航路建設に必要な資金を自ら調達することができないかぎり、V V Wおよびバイエルンは、予算上の承認を留保して、建設続行に必要な資金を、当該時の財政事情が許す範囲に置いて、無利息、かつ、新秩序契約のI, 4第2項に相應するRMDの帳簿利益からのみ返済しうる消費貸借 (Darlehen) として貸し付ける意向のあることを、言明する。この消費貸借貸付金は交通行政局およびバイエルンにより

- a) 通常2 (V V W) 対1 (バイエルン) の比率で、
- b) アシャフェンブルク-ビュルツブルク間のマイン川区間の残余工事に対しては、45 (V V W) : 26 (バイエルン) の比率で

調達される。

前述の資金により、以下の費用が補償されるものとする：準備作業、建設執行および建築指導、ならびに、すでに暫定的に供用されているアシャフェンブルク-ビュルツブルク間、カハレトおよびフィーレトをのぞき、水路行政部による引受けにいたるまでの航行施設の維持および経営の費用、RMD本社、諸署、その他の外業部に関わる人件費および物件費。

V V Wおよびバイエルンは、当面必要な経営資金を準備することができないために必要となる中間金融の費用が、消費貸借付金から補償されることで合意したことを言明する。

V V Wおよびバイエルンの出資比率にもとづいて、1948年6月20日以降の大航路建設のための支出が算定される。

7. 消費貸借付金は、RMDによって開設されるべき銀行特別口座「大航路建設のための消費貸借付金」宛に、毎月振り込まれる。

ミュンヘン、1949年9月9日  
統合経済地区行政〔評議会〕のために  
交通行政担当理事 代理 博士シラー(署名)  
(Dr. Schiller)

ミュンヘン、1949年9月9日  
バイエルン共和国のために  
内務省 代理 フィシャー(次官)(署名)  
(Fischer)

ミュンヘン、1949年9月9日  
ライン-マイン-ドーナウ株式会社  
ヘセルベルガー、カスパー、ラオプ(各署名)  
(Hesseberger) (Kaspar) (Laub)

##### 五 連邦交通大臣ならびに連邦大蔵大臣により代表されるドイツ連邦共和国とバイエルンの大蔵省により代表されるバイエルン共和国との間の融資協定

ライン-マイン-ドーナウ株式会社によるライン-マイン-ドーナウ大航路のバンベルクからニュルンベルクまでの運河区間の建設を、この区間が可及的に1969/70年までに利用に供せられるように推進する努力を払いながら、

ドイツ連邦共和国およびバイエルン共和国の協力により、1921年6月13日/1949年9月9日のマイン-ドーナウ契約およびこの協定にもとづいて、ライン-マイン-ドーナウAGに必要な支援を保証する意図の下に、

附録に収めた融資計画が一般的に妥当するという前提の下に、

ドイツ連邦共和国およびバイエルン共和国は以下の協定を締結する：

##### 第1条

(1) バンベルクからニュルンベルクまでの運河区間の建設のための、およびレーゲンスブルクより下流のドーナウ河の低水調整のための残余〔資金〕需要は、1964年以降ライン-マイン-ドーナウAG(出資金負担なし)により443.6百万DM+2百万DM=445.6百万DMと計上されている。このうち連邦およびラントが併せて164.5百万DM(7×13.5百万DM+7×10百万DM)を調達する。

この融資のために、ライン-マイン-ドーナウAGに1964年から1970年まで、無利息の、1949年9月9日の中間契約の6.の意味における、条件付きで返済しうる消費貸借付金が、

連邦により年間13.5百万DM

ラントにより年間10百万DM、

立法府が必要な資金を承認する限り、各予算から支出される。

(2) 予算計画の原案の提示の際に、連邦大蔵大臣とバイエルン大蔵省は、無利息の、条件付きで返済しうる消費貸借付金のために第(1)項で規定した額を支出することを、連邦もしくはラントの財政状態が許さないようなときには、適時に協議する。

(3) 連邦予算の第1203節(連邦水路・航行行政)における1回限りの支出が将来景気要因により削減もしくは停止にいたることがあるならば、第(1)項にしたがい各年度に行われるべき連邦支出は相応に引き下げられる：削減もしくは停止される額について、第2条第2項は適用されない。〔第1条〕第(2)項が準用される。当項

の第1文および第2文は、ラントの比較しうる予算額の削減もしくは停止の際にも準用される。

(4) さらに必要な資金、445.6百万DM-164.5百万DM=281.1百万DMがニュルンベルク市の4.4百万DMの残余消費貸借貸付け、ライン-マイン-ドーナウAGの発電所収入、ライン-マイン-ドーナウAG(附録の融資計画をみよ)による外部資金の借入れによって調達されるものとする。

### 第2条

(1) 附録の融資計画によれば、ライン-マイン-ドーナウAGがバンベルクからニュルンベルクまでの運河区間の費用の資金調達のために、追加的に受け入れなければならない27.5百万DMの信用のための出資金負担は、自己の発電所の収益によって填補されない。したがってドイツ連邦共和国およびバイエルン共和国は、信用条件が連邦大蔵大臣およびバイエルン大蔵省の同意を得られるかぎり、債権者に対して1:1の比率で出資金負担を保証し、附表により予想されうる利息、償還額を負担する。

(2) 第1条第1項によるドイツ連邦共和国の、無利息の、条件付きで返済しうる消費貸借貸付金が、10百万DMを超過せず、したがって第1項をこえて追加的にライン-マイン-ドーナウAGにより信用が引き受けられるならば、第1条第2項はかかる信用の最高額21百万DM(=6×3.5百万DM)の総額にいたるまで、かかる追加信用の出資金負担に対しても該当する。

### 第3条

(1) このほか第1条および第2条は、マイン-ドーナウ契約で合意されたドイツ連邦共和国およびバイエルン共和国の保証義務比率(2:1)に抵触しない。

(2) 1949年9月6日の中間契約の6.にしたがひ、ドイツ連邦共和国およびバイエルン共和国の無利息の、条件付きで返済しうる消費貸借貸付金は、通常2:1の比率で調達されるべきである。バイエルン共和国は従来この規定比率を

顕著に上回る融資を行ってきた。1949年9月9日の中間契約で規定された通常配分比率2:1に、当協定は抵触しない。

ドイツ連邦共和国のために  
ボン、1966年2月28日  
連邦交通大臣 委任により

博士アツラー部長  
(Dr. Atzler)

ボン、1966年2月16日  
連邦大蔵大臣 委任により

ゴルフ局長  
(Korff)

バイエルン共和国のために  
ミュンヘン、1965年11月25日  
バイエルン大蔵省 委任により

博士フロイトリンク局長  
(Dr. Freudling)

## 六 ニュルンベルク-フィルスホーフエン(パサオ)間のライン-マイン-ドーナウ大航路建設に関する、連邦交通大臣および連邦大蔵大臣に代表されるドイツ連邦共和国とラント首相に代表されるバイエルン共和国との間の契約

### 第1条 確認

(1) ライン-マイン-ドーナウ株式会社は1921年12月30日の認許契約において、ライヒ、バイエルン、バーデンに対し、1921年6月13日のマイン-ドーナウ水路の完成(マイン-ドーナウ契約)のためのライヒとバイエルンとの間の契約の、4.から14.までに含まれている規定にしたがひ、アシャフェンブルクからパサオのライヒ国境まで大航路を建設する義務を負った;マイン-ドーナウ契約は、ライヒとバイエルンとの間の1925年8月17日の契約により補完された。マイン-ドーナウ契約ではライヒおよびバイエルンは、資金が社債もしくはその他の会社収入によって調達されえないかぎり、とくに会社の社債のために保証し、かつ必要な資金を調達する義務を負っている。

(2) 統合経済地区行政[評議会]、バイエルン共和国、ライン-マイン-ドーナウ株式会社の

間の1949年9月9日のいわゆる中間契約は、契約当事者に対してとくにライン-ドーナウ契約および認許契約を拘束力あるものとして認め、建設続行のために必要な資金を、当該時の財政状態で可能な額の範囲内で、無利息かつライン-ドーナウ株式会社の決算利益からのみ返済しうる消費貸借付金として提供することを、統合経済地区行政〔評議会〕およびバイエルの意向として表明した。

(3) 統合経済地区行政〔評議会〕の権利および義務を、連邦は承継する（基本法第133条）。

第2条 任務一般の遂行のために  
契約当事者は以下について一致した、

1. ニュルンベルクからフィルスホーフエンまでの大航路工区の建設は1949年に開始されるべきこと、および、レーゲンスブルクからシュトゥラオピンクまでの運河工区の工事はニュルンベルクからレーゲンスブルクまでの区間のための工期に算入されるべきこと；

2. ニュルンベルクからフィルスホーフエンまでの区間の工事は、遅くとも1981年までにニュルンベルクからシュトゥラオピンクまでの区間が、〔また〕遅くとも1989年までにシュトゥラオピンクからフィルスホーフエンまでの工区が完成するように、促進されるべきこと。

第3条 個別的資金調達のために

(1) 契約当事者はニュルンベルクからレーゲンスブルクまでの区間の工事に必要な資金を、ライン-ドーナウ株式会社の自己資金により、

第三者の資金により、

ドイツ連邦共和国およびバイエルン共和国の、無利息で、会社の決算利益からのみ返済しうる消費貸借付金により（比率2：1）、

ならびに、ライン-ドーナウ株式会社が借り入れ、ドイツ連邦共和国およびバイエルン共和国が保証する外部資金により、調達することで一致した。

この契約においては、第3項および第4項を

害することなく、上段の諸原則に照応する資金調達計画が基礎をなしている。この資金調達計画に述べられた工事費用から逸脱が生ずる場合には、契約当事者は工事計画の資金調達のためにその参加比率に応じて分担額を変更する。

(2) 連邦政府およびバイエルン共和国政府は、予算計画原案において消費貸借付けを行うために必要な資金を計上する。

(3) 工事計画の資金調達のための契約当事者の義務は、

a) 契約当事者の資金状態もしくは景気状況が、とくに、水路工事において工事計画の遂行を可能にするとき、

b) 立法府が出資金を承認するとき、

にのみ有効である。

契約当事者には、会社がすでに債務を負っているかぎり、a)による留保は適用されない。会社は a)による留保を無効とする債務を負担する前に、契約当事者の了解をとりつける。

(4) 一方の契約当事者がその割当金を予算額から支出することができないかぎり、これは会社に、相応する信用資金の借入れを行う権利を与える。この場合に当契約当事者は、これにより会社の借り入れる資金を保証し、利息を支払い、償還し、ならびに信用費用を引き受ける義務を負う。

第4条 ドーナウ河の可航化

バイエルン共和国は、ライン-ドーナウAGがレーゲンスブルクからフィルスホーフエンまでのドーナウ河の可航化を、ドイツ連邦共和国の委託により遂行することに合意し、ドイツ連邦共和国が予算額からこのために支出する資金の半額を支出することに応じる。

第5条 準備作業およびその調整

(1) 1949年9月9日の中間契約の6.により、ドイツ連邦共和国およびバイエルン共和国の無利息の、会社の決算利益からのみ返済しうる消費貸借付金は、通常2：1の比率で貸与される。バイエルン共和国は従来この通常比率を顕

著に上回る資金貸付けを行ってきた。新たな追加貸付けが、1965年11月25日および1966年2月16日、28日のバンベルクからニュルンベルクまでの区間に対する融資協定により行われている。ドイツ連邦共和国はこの超過貸付けを調整する。詳細は各年の予算計画の範囲内で規律される。

(2) ニュルンベルクからレーゲンスブルクまでの区間のための資金調達において、一方の契約締結者により、その財政事情が完全な資金貸付けを許さず、それゆえ、他方の契約締結者がこの比率に照応するより多くの資金貸付けを行うために、2:1の比率を維持することができなくなるならば、超過貸付けは調整されなければならない。

#### 第6条 修正留保

重大な理由により、とくに法的措置により、この契約の修正もしくは補完が、一方のもしくは双方の契約締結者のここで確定された利益を守るために必要となるときには、双方は直ちに相互信頼にもとづき協調することに合意しなければならない。

デュースブルク、1966年9月16日

ドイツ連邦共和国のために

ダールグリューン      ゼーボーム  
(Dahlgrün)                      (Seebohm)

バイエルン共和国のために

ゴペル      (Goppel)  
ペーナー      (Pöhner)

七 レーゲンスブルクからフィルスホーフェンまでのドーナウ河の可航化に関するドイツ連邦共和国—以下連邦という—、バイエルン共和国—以下、バイエルンという—、ライン-マイン-ドーナウ株式会社—以下、RMDという—の間の契約(ドーナウ河可航化契約)<sup>19)</sup>

1966年9月16日のニュルンベルク・フィルスホーフェン(パサオ)間のライン-マイン-ドーナウ大航路の建設に関する、連邦とバイエルンとの間の契約(デュースブルク契約)の第4条は、RMDが連邦の委託でレーゲンスブルクからフィルスホーフェンまでのドーナウ河の可航化(ドーナウ河可航化)を遂行し、かつバイエルンが、連邦がこのために予算金から支出する資金の半額を支出することを、規定している。この規定の遂行のために契約当事者は以下のよう合意する:

#### 第1条 連邦の委託

連邦はRMDにレーゲンスブルクからフィルスホーフェンまでのドーナウ河の可航化を、以下の諸規定の基準にしたがって委託する。

#### 第2条 RMDの任務

(1) 連邦の下級官庁としてドーナウ河可航化の工事作業の遂行(現地での工事指導を含む)が義務づけられる、レーゲンスブルクのドーナウ河改修新建設署<sup>20)</sup>は、そのかぎりRMDの排他的、物的指図に従う。RMDはとくに、新建設署が、第3条により策定される工事計画による工事計画の執行のための原案を作成し、かつ執行するように配慮する。RMDは個別設計を自らも作成し、もしくは第三者に作成させることができる。このほか、この契約が別に定められないかぎり、連邦交通大臣、RMD、新建設署の間の比率に対しては、1922年10月20日、12月1日、12月18日、12月28日のライヒ、バイエルン、バーデン、RMDの間の建設契約の7.から9.まで、11.第1項、12.第1項、ならびに1949年9月9日の中間契約の4.および5.が準用される。

(2) RMDは連邦の名において、その委託を受け、かつ、その負担で、ドーナウ河可航化の

19) Donaukanalisierungs-Vertrag. *Kanalisation*とは河川を船舶航行に適するように改修すること、すなわち*Schiffbarmachung*の意味である。これに対して*Regulierung*(河道修正)とは、蛇行する河道を短絡する工事をいう。

20) この第2条第1項により、新建設署が連邦の下級官庁(Unterbehörde)であることが明示されている。これは、基本法第89条第2項第1文、「連邦は、自己の官庁(eigene Behörden)によって連邦水路を管理する」という規定と整合する。

目的のために、以下の事業を遂行する：

1. 調達と施工の発注；
2. 必要な土地およびその他の諸権利の取得；
3. ドーナウ河可航化工事により不利益を蒙る者との補償合意。

物件の取得の際、RMDは連邦のために直接占有を取得する。

(3) 第2項による事業のために、連邦はRMDに一般的、譲渡可能な代理権を附与し、これは、取得した諸権利に関するRMDのあらゆる処分行為とその他の通告、および諸権利の取得もしくは行使のためのあらゆる手続きにも及ぶ。

RMDはその代理権を、その都度この契約の範囲内で、行使する。RMDはそのために、第2項による事業の価値が個別事例において以下の限界を超えるかぎり、連邦およびバイエルンの一般的もしくは特別の同意を得る：

- a) 1.の事業において
  - 一般競争入札  
400,0000DM: 現行600,0000<sup>21)</sup>
  - 制限競争入札  
200,0000DM: 現行300,0000<sup>21)</sup>
  - 随意契約 50,0000DM
- b) 2.の事業について 100,0000DM
- c) 3.の事業について
  - 一時的補償 100,0000DM

ドーナウ河可航化の1区間(第6条)の引受け後も行われなければならない反復補償に関する合意のために、RMDは管轄の水・航行局(Wasser- und Schifffahrtsdirektion)と協議する。これが成功しない場合には、連邦交通大臣およびバイエルン内務省の決定を仰がなければならない。

(4) RMDは受託者として、故意に対してのみ連邦に責任を負う。

(5) 連邦はRMDに、ドーナウ河可航化のためのあらゆる連邦官庁における手続きにおいて、

法律上可能ないかなる支持および協力をも与える。RMDは第1項による任務の履行において、第1文による手続きにおいて自己の名をもって公法上の立場を主張する。

### 第3条 建設計画と設計

(1) 連邦およびバイエルンは、ドーナウ河可航化工事の技術上、金融上の主要な基盤である工事計画を、両者間の合意の下で確定する。これにはとくに、堤内地排水(Binnenentwässerung)および遊水地(Hochwasserfreilegung)の導入、ならびに可航化区間の信号設備および機器の設置のための範囲の確定も属する。連邦とバイエルンは工事計画の期間設定をRMDと調整する。

(2) 連邦交通大臣は(建設契約の7., 8.と関連して第2条第1項)、策定されるべき工事計画の基準に合わせて作成されるべき設計を確定する。その際、連邦交通大臣は、水経済もしくはラント文化に関する事項が問題になるかぎり、バイエルン内務大臣の同意を得る。

### 第4条 資金の徴収と使用

(1) RMDが連邦の負担を求める際の根拠となる第2条第2項の規定を害することなく、RMDはドーナウ河可航化のために必要な資金を、連邦が2/3、バイエルンが1/3という比率の金額で、必要に応じて請求する。バイエルンはRMDへの直接の払込みにより、連邦に対する出費(デュースブルク契約第4条)を行う。

(2) 資金の用途については、ライン-マイン-ドーナウ契約の諸規定が、1976年7月21日、7月23日、8月11日の解決契約を含めて準用される。

この資金のうちから、ドーナウ河可航化のためにRMDに生ずる責任債務、および租税も填補されなければならない。

### 第5条 資金の検査と使用

(1) 連邦はRMDに対して、予算法上の規定において支出の補償(Ersatz)の際に規定され

21) 1984年9月27日の連邦交通省文書 BW 17/52. 04. 02. 08/5 Ver 84 および1984年10月9日のバイエルン内務省文書 II B3-4463. 1-0.4 にしたがい変更(原註)。

ているのと同様の検査権を有する。連邦および RMD に対するバイエルンの会計検査権は、抵触されないままにとどまる。さらにバイエルンは、委託者としての連邦と同様の報告を RMD に要求することができる。

(2) RMD は連邦に、簡単な形式による適切な支出証明書を提示する。連邦は自己が検査した支出証明書をバイエルンに送付する。

#### 第 6 条 RMD の活動の終了

(1) RMD の任務および資金の支出は、連邦とバイエルンとの間の合意による移管の際に残余処分が確定しないかぎり、ドーナウ河可航化区間の連邦による引受けの都度終了する。

(2) 一区間の規模および移管の時期に関して、連邦、バイエルン、RMD は当該時に合意する。バイエルンは必要な残余処分を留保して、当該時に一区間の供用に続く予算年度の開始時に、移管を要求しうる。

#### 第 7 条 可航化区間の水力発電所

(1) 可航化区間に設立されるべき水力発電所に対して、ライン-マイン-ドーナウ契約〔複数〕の諸規定が適用される。とくに設計作成および工事指導に対しては、建設契約の 11. 第 2 項が適用される。

(2) ドーナウ河可航化および水力発電所のために同時に支出が行われるかぎり、RMD は資金の分担額（第 4 条）を可及的に早く呈示する。

ボン, 1976年 8月11日

ドイツ連邦共和国のために

連邦交通大臣 代理 ハイッツ・ルーナオ  
(Heinz Ruhnao)

ミュンヘン, 1976年 7月21日

バイエルン共和国のために

バイエルン内務大臣 メルク  
(Merk)

ミュンヘン, 1976年 7月23日

ライン-マイン-ドーナウ株式会社

エダー, リューメルン, シュバイガー  
(Eder) (Rümelin) (Schwaiger)

#### 八 認許権上の諸問題の解決に関するドイツ連邦共和国（連邦）、バイエルン共和国（バイエルン）、ライン-マイン-ドーナウ株式会社（RMD）の間の契約（解決契約）

1921年12月30日の認許契約締結の後に、RMD の認許義務の範囲および連邦（旧ライヒ）とバイエルンとの間の諸ライン-マイン-ドーナウ契約による法的関係に関して、繰り返し疑問が生じてきた。さらに、1949年 9月 9日の中間契約は一連の問題を未解決のまま残した。以下の条文により契約当事者は、従来未解決であった認許権上の諸問題を解決する。

#### 第 1 条 認許の登録修築負担<sup>22)</sup>

(1) 1921年12月30日の認許契約の 1. 第 1 項および 1921年 6月 13日のマイン-ドーナウ国家契約の 10. 第 1 項および 9. 第 3 項（認許登録修築負担）によるライン-マイン-ドーナウ大航路建設のための資金の調達義務は、公法上の負担として認許契約による水力の全面的利用と結びついている。負担は以下による水力利用にまで拡張している；

1. RMD の機関会社（Organgesellschaft<sup>23)</sup>）に認許権の執行が委せられるかぎり、これらによる〔水力利用〕、

2. 1952年の 2月 13日のドーナウ発電所ヨヘンシュタイン株式会社に関する政府協定の第 14 条と結びついて、1952年 2月 12日の内国ヨヘンシュタイン契約によるドイツ側エネルギー割当

22) Baulast の訳語「登録修築負担」はゲッツェ『独和法律用語辞典』による。バイエルンをのぞく各ラントの建築法に含まれる規定によると、土地所有者はその所有する土地に関する、公法的建築法からただちに生ずるのではない、作為、受忍、不作為の公法的義務を引き受けすることができる。登録修築負担の引受けは建築法官庁（建築監督官庁）に対する、また部分的には自治体に対する意思表示によって行われる。Art., Baulast (Baurecht), in: *Deutsches Rechts-Lexikon*.

23) 機関会社は、法律上独立の人格を有するが、他の会社に編入されて独立の意思を失い、納税義務の主体とならない会社、をいう。山田『ドイツ法律用語辞典』。なお、初版では「器官会社」と訳されている。

に関して、ドーナウ発電所ヨヘンシュタイン株式会社による [水力利用]。

(2) 航路建設のための資金の調達は認許払込み (第3条) をも含む。

(3) 認許登録修築負担は、発電所の各時の収益が十分であるかぎり、履行されなければならない。

(4) 認許登録修築負担の引受人は、まずRMDであり、第1項, 1., 2.に挙げた諸企業である。後者の諸企業は、RMDに自己費用の補償と引換えに提供されるエネルギーの販売を委ねることにより、認許登録修築負担を履行する。帰属後 (マイン-ドーナウ国家契約9.第3項) もしくは連邦およびバイエルンの合意により遂行された水力発電所の売却の後には、水力発電所の取得者が残余の認許登録修築負担を引き受ける。(3)は、ドーナウ発電所ヨヘンシュタイン株式会社に関する政府協定の第14条にしたがい、RMDのエネルギー購入権に対し準用される。この権利は内国ヨヘンシュタイン契約の第3条第1項により帰属権者に移行し、これに、内国ヨヘンシュタイン契約の第3条第2項第3にしたがい、ドイツの普通株が譲渡される。

## 第2条 建設資金の支出

(1) 航路建設の資金 (第1条第1項) は、マイン-ドーナウ国家契約の9.第1項第1文による合意にもとづき策定された建設計画の範囲内において、以下の目的のために支出される：

1. 確定設計 (1922年10月20日, 12月1日, 12月28日の建設契約の7., 8.) にもとづく航路建設 (必要な車輛と機器の装備を含む) の計画, 準備, 施工および建設指導；

2. 航路建設のためにRMDにより受け入れられた信用のための資本業務 (費用を含む), ただし, 第3条第2項第2文で挙げられた信用は除く；

3. 連邦による当該交通区間の引受けにいたるまで, 航路の維持および経営, ならびに航路の建設および経営の結果生ずる経常負担；閘門・航路用の要員の費用は, 当該区間において

航行料の最初の徴収に続く会計年度開始以降は, 建設資金の負担に算入されない；

4. 1.から3.までの措置に含まれる, RMDおよび管轄の水・航行署の按分比例の件・物件費 (租税を含む) の補填；水・航行署の費用はこの契約の附属表に見出される。

(2) 第1項1.による建設の執行には, 確定した設計の計画に沿う施工のほか, 以下のものが含まれる：

1. 連邦, バイエルン, RMDの間の合意により, 建設計画のほか追加的に講ぜられる措置；

2. 航路建設により必要となる, 当局の決定もしくはRMDにより認諾された抗弁にもとづく追加的, 一回限りの措置 (補償を含む)。工区移管後にかかる措置が必要となるならば, 工区移管後4年が経過するまでに, 遅くとも航路供用 (通常, 航行の開始) 後6年が経過するまでに, 相応する請求がRMDにより認諾され, もしくは当局の手続きにおける有資格者により有効とされるかぎりにおいてのみ, RMDが措置費用を負担する；しかし, 工区移管の際に, もしくは事後的に, 1.により講ぜられた措置から当該請求が生じるならば, 措置を講じた後, 場合により当該施設の供用開始後, 4年が経過するまでに, 請求がRMDにより認諾され, もしくは当局の手続きにおける有資格者により有効とされるときは, RMDが費用を負担する；

3. 工区移管の前に, もしくは後に建設された施設にあってはその引取りの前に, 認識されなかった建設工事および構造の小さからぬ瑕疵の除去が, 当該施設の稼働開始後3年が経過するまでに, 連邦, バイエルン, RMDの間の合意により講ぜられることがないときは, その除去；

4. 大航路建設により生ずる第三者の経営・維持負担が上昇し, もしくは第三者の新しい経営・維持負担が生ずるかぎり, 経営・維持負担の第三者への一回限りの弁済；これは以下の弁済にのみ有効である。

a) 経済的に代替しうる弁済,

b) 国家の比較可能な水路建設措置の際に,

建設資金の負担に対して通常支払われる弁済、

c) 工区移管の前までに行われる、もしくは、工区移管の際に交渉が継続中のために RMD に留保された弁済。

(3) 第1項1.による建設の執行には、水・航行署の職務建造物の建設は含まれない。

### 第3条 認許による消費貸借

(1) 認許による消費貸借の付与、使用、返済に対して、この契約が他の定めをなさないかぎり、中間契約および1966年9月16日の契約(デュースブルク契約)が決定的となる。

(2) 認許による消費貸借は、連邦もしくはその法律の先行者およびバイエルンにより付与され、RMDにより航行路建設のために使用されるすべての消費貸借金額である。RMDの建設資金に、信用から効果的に組み入れられ、その資本負担が連邦もしくはバイエルンによりデュースブルク契約の第3条第4項にしたがって、もしくは他の取決めにしたがって保証される資本金額は、連邦もしくはバイエルンにより付与された無利息の、認許による消費貸借として取り扱われるものとする。

(3) 認許による消費貸借は、RMDにより中間の必要に応じて、部分的に履行が要求される。これは第2条に挙げられた目的に対してのみ使用されなければならない。

(4) 認許登録修築負担の担い手は(第1条第4項)、RMDに付与された認許による消費貸借を、第1条第2、3項にしたがう連邦およびバイエルンへの支払(認許支払)により償還する。

(5) RMDは1948年6月21日から1970年12月31日までの期間に対して、連邦およびバイエルンにダム水域用益貸借料<sup>24)</sup>の暫定的支払い

24) 「ダム水域用益貸借料」は *Staupacht* の仮訳である。これはダム貯水により電力生産を行うために水域を利用する者が、水域所有者である国家に対して支払うべき対価である。認許契約6.により、RMDは当該契約を超える対価を、ライヒに対してもバイエルンに対しても支払う必要のないことが、明確に規定されていた。それにもかかわらず、ナチス時代の1944年にRMDに対して「水域用益貸借料」の支払いが違法に強制された。解決契約の第3条第5項の規定にしたがい、それまで

(1944年5月4日の新秩序契約第II)を行ってきた。この支払いは中間契約の6.a)にもとづき付与された、認許による消費貸借に算入されるものとする。

(6) 認許された支払いは、RMDの収益が第2条による建設資金としてもはや必要でなくなるとき、ただちに、かつそのかぎりにおいて開始される。これは連邦およびバイエルンが他の定めをなさないかぎり、以下の順序および以下の按分比例で行われるものとする。

1. 按分比例45(連邦):26(バイエルン)で付与された、認許された消費貸借に対する認許された支払い;

2. 按分比例2(連邦):1(バイエルン)で付与された、認許された消費貸借に対する認許された支払い。

### 第4条 認許権によるエネルギー供給

RMDの認許範囲の発電所から航路経営のための連邦への、ならびにドーナウ河およびアルトミュール川の水を航路を利用してレーグニツ川-マイン川地域に水利経済上の目的をもって導くためにバイエルンへの、エネルギー供給の問題は、別の協定により規定される。その際、契約当事者は、エネルギーが連邦およびバイエルンに対して等しく有利な条件で、RMDにより供給されるように努力する。

### 第5条 帰属

一発電所が許可期間の満了時に(認許契約5.)連邦水路ではない水域(*Gewässer*)に面しているならば、バイエルンは認許契約の9.から12.までにしたいが、RMDがこの発電所をバイエルンに譲渡するように、請求することができる。

### 第6条 最終規定

(1) 1939年5月16日の新規制契約ならびに

、の支払いが認許消費貸借に参入されることにより、RMDは事後的にそれまでの支払いを補償されることになったのである。ピアザク氏の御教示による。

1944年5月4日の新秩序契約のI 3., 4.およびIIは, 1948年6月21日をもって廃棄される。予算資金をもって取得された土地を規定にしたがい使用する, 新秩序契約により根拠づけられたRMDの義務は, 変わることなく存続する。この土地の管理の費用は建設資金(第2条)の負担となる。この土地からの不時の収益は建設資金に算入される。

(2) 大航路の, 従来連邦により引き受けられてきた交通区間に関する協定は, 以下の規制により補完される:

1. 連邦, バイエルン, RMDにより合意されるべき規制の留保の下に, 定められたすべての規定は, この契約が他の定めをなさないかぎり廃止される。

2. 引受協定にもとづいて建造される施設に対しては, この契約の第2条(2)2., 3.が適用される。

3. そのほか, 移管された交通区間に関するRMDの義務は, これまでの移管交渉, およびこの契約の第4条にしたがって締結されるべき協定により, 定められる。

4. 移管された交通区間における第三者は, RMDにより維持措置のために従来行われてきた弁済の対象にとどまる。

(3) 行政官庁の決定, および行政裁判所の判決において取り扱われるべき契約当事者の義務は, 変更を蒙らない。このほか, 従来未解決のすべて認許法上の諸問題は, この契約が他の定めをなさないかぎり, 確定的に解決された。

ボン, 1976年8月11日

ドイツ連邦共和国のために

連邦交通大臣 ハイント・ルーナオ

ミュンヘン, 1976年7月21日

バイエルン共和国のために

メルク

ミュンヘン, 1976年7月23日

ライン-マイン-ドーナウ株式会社

エーダー, リューメリン, シュバイガー

## 解決契約資料

### 第1条第1項4. による水・航行署の費用

準用されるべき, 1922年10月20日, 12月1日, 12月18日, 12月28日の建設契約の15. にしたがい, 費用が発電所の水路工事部分を含めて大航路の建設(以下, 新建設と略記)のための諸署の活動によって生ずるかぎり, 水・航行署の費用は連邦に補償されなければならない。この, 連邦の人件費と物件費との区別は, 個別事例において, 不可能ではないにしてもきわめて困難であろう。それゆえに水・航行管理(Wasser- und Schifffahrtsverwaltung WSV)の一般的服務規定の照応する文言にてらして, 建設契約15.の基本思想を考慮して確定されるべきである。

#### 1. WSVの機器の投入

「水・航行管理の一般服務規定(Allgemeine Dienstvorschrift der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung A D W) 6502. 一機器利用規定(Gerätenutzungsvorschrift G N V)」はそれぞれ適用される文言において, 費用が投資名目の負担となる工事に対するのと同様に確定されるという規定をもって, 適用されなければならない。

#### 2. WSVの人員の投入

2.1 「水・航行管理の一般服務規定6501—自己費用規定(Selbstkostenvorschrift S K V)」はそれぞれ適用される文言において, 投資名目の負担となる工事に対するのと同様に確定されるという規定をもって, 適用されなければならない。

#### 2.2 労働時間は

##### 2.2.1. 賃銀労働者に対して

新建設のために事実, 時間証明にしたがって支出された時間にもとづき

##### 2.2.2. 公務員と職員に対して

事実, 新建設(就業報告, 労働証明等)のために支出された労働時間の, 全労働可能時間に

対する比率に応じて、月毎に確定されるものとする。全労働可能時間には休暇、休日、病欠日も算入される。

### 3. W S Vの自動車の投入

新建設のための投入費用に「水・航行管理の一般服務規程6504—業務用自動車の運転および維持」がそれぞれ適用される文言において、費用が投資名目の負担となる工事に対するのと同様に確定されるという規定をもって、適用されなければならない。

## 4. 建物および業務室

### 4.1. 未だ移管されていない交通区間における建物と業務室

解決契約の第2条(1)3.にしたがい、航路の維持および経営に、建設資金の負債(解決契約第2条)として建設された建物の管理も含まれる。これらの建物の賃貸料やその他の収入は建設資金に繰り入れられる。

W S Vの業務建物の室が新建設のために十分

でないかぎり、追加的室の取得と管理との費用は建設資金の負担となる。

### 4.2. W S Vおよび新建設のための業務室の利用

その維持と経営が建設資金の負担となる業務室が、W S Vの目的のために利用されるかぎり、もしくはW S Vの業務室が新建設の目的に供されるかぎり、維持と経営のためのいかなる費用も算定されてはならない。しかし、W S Vもしくは新建設の専一的目的のための、不時の追加的設備の費用は補償されなければならない。

## 5. 最終規定

1.から4.までは1973年1月1日より適用される。1973年1月1日より前の時期に対しては、RMDによって補償された費用のままに最終的にとどまる。1.から4.までは、1.から3.までに挙げられた一般服務規程の大幅な変更により必要となるかぎり、建設契約の15.に適合しなければならない。