

一九世紀における鉄道会社の合併に関するニューヨーク州法の展開

中東 正文

- 一 本稿の課題
- 二 現行法の概観
- 三 個別法律の誕生と普及
 - 1 前史（一八五〇年まで）
 - 2 個別法律の誕生（一八五〇年）
 - 3 個別法律の普及（一八五一年から一八六九年まで）
- 四 一般法律への移行
 - 1 一八六九年鉄道会社合併法
 - 2 一八七五年法による適用範囲の拡大
 - 3 一八六九年鉄道会社合併法のその後の改正
- 五 一般法律の統合
- 六 結語

一 本稿の課題

本稿は、一九世紀のニューヨーク州において、鉄道会社の合併に関する制定法がどのように展開したかを考察するものである。

なぜニューヨーク州を対象とするのか。それは、例えば一八一一年に世界で最初の製造工業会社の設立に関する準則主義を樹立した⁽¹⁾ことでも知られるように、ニューヨーク州は、先端的な会社法を制定してきた代表的な存在であるからである。⁽²⁾合併規定についても、いわゆる略式合併(short form merger)⁽³⁾に関する規定を他州に先駆けて設けるなど、注目に値する点が少なくない。⁽⁴⁾ニューヨーク州においては、早くも一八九〇年までに、現在の合併規定の基盤が整えられた。⁽⁵⁾本稿は、この過程に関心を寄せている。

なぜ鉄道会社に焦点を当てるのか。それは、第一に、一八八〇年代に始まる合併の大きな波の前から、ほぼ全州において、鉄道会社に適用される一般的な合併法が制定されていたという点で、他の業種に先んじていたからである。⁽⁶⁾第二に、この点にも関係するが、アメリカの市場の拡大にあたって鉄道が大きな役割を果たしたからである。⁽⁷⁾規模の拡大を狙った合併の前提条件として、鉄道会社の合併による路線の延長が重要であったと言いうこともできよう。

ニューヨーク州の鉄道会社に関する合併法は、一八五〇年の個別法律(special act)⁽⁸⁾の制定により誕生した。その後、一八六九年から一般法律への移行が進み、一八九〇年には鉄道会社に関する法律が統合されるという歴史を辿った。そこで、以下では、まず現行法の規定内容を概観した上で^(二)、この歴史的発展に沿って、個別法律の誕生と普及^(三)、一般法律への移行^(四)、一般法律の統合^(五)の順に取り扱っていくことにする。最後に、注目すべき点をまと

めて、本稿での考察の結語とする(六)。

- (1) この法律について詳しくは、伊藤紀彦「ニュー・ヨーク州における事業会社の設立に関する進則主義の発展(一)」中京法学二二巻一号四一頁(一九七七年)を参照。また、銀行につき設立進則主義を確立した一八三八年のいわゆる自由銀行法(Free Banking Act)については、伊藤紀彦「ニュー・ヨーク州における事業会社の設立に関する進則主義の発展(二)」中京法学一五巻三号二七頁(一九八一年)を参照。
- (2) 伊藤紀彦教授は、早くからニューヨーク州会社法の歴史に関心をもたれ、一連の論文を公表されている。前掲注(1)のほか、伊藤紀彦「一八四〇年代におけるニュー・ヨーク事業会社法の発展」北澤正啓先生還暦記念『現代株式会社法の課題』二八五頁(一九八六年)(以下、伊藤(一八四〇年代)と引用)、同「ニュー・ヨーク州初期事業会社法史」中京大学法学部二十周年記念論文集『現代の法と政治』一六九頁(一九八八年)(一八二一年法制定前の歴史を辿る)、同「ニュー・ヨーク州における株主の有限責任制の変遷(一)(二・完)」中京法学一九巻一号八九頁(一九九四年)、三一巻一号一頁(一九九六年)(以下、伊藤(有限責任)と引用)。本稿の準備段階では、伊藤教授から多くのご教示を受けるとともに、貴重な資料を提供していただいた。心からお礼申し上げたい。
- (3) 略式合併について詳しくは、龍田節「アメリカ法上の略式合併」民商法雑誌五九巻一号三頁(一九六八年)を参照されたい。また、拙稿「アメリカにおける締め出し合併とテイクオーバー(一)」名古屋大学法政論集一三七号六九頁、八七―八九頁(一九九一年)も参照。 See Fred Freedland, *Merger and Consolidation of New York Business Corporations: History of Enabling Legislation, 1776-1956*, 25 *Fordham L. Rev.* 672, 689-90 (1956-57)。
- (4) ニューヨーク州の合併規定の変遷に注目するものとして、Freedland, *supra* note 3 がある。
- (5) 合併規定の変遷の全体像については、Freedland, *supra* note 3 を参照されたい。この論文に基づき全体の流れを簡潔にまとめたものとして、伊藤紀彦「アメリカにおける株式買取請求権の発生と発展」中京法学二巻一号二五七頁、二六四頁注(12)(一九六六年)がある。

- (6) モートン・J・ホーウィッツ(樋口範雄訳)『現代アメリカ法の歴史』一〇九頁(成文堂、一九九六年)(Morton J. Horwitz, *The Transformation of American Law 1870-1960*, at 88 (1992))。これらの制定法は、鉄道の合併を株主全員一致の賛成がなくても、つまり多数決によって認めていた(同右)。一九〇〇年頃の制定法の概要については、ホーウィッツも注記しているように(*Id.* at 290 n. 129)。Walter C. Noyes, *A Treatise on the Law of Intercorporate Relations* 29 n. 1 (1902)のまとめが便利である。また、同書によれば、ほぼ全ての州で鉄道の合併に関する一般法律が設けられていたのに対し、その他の業種の会社の合併を授權する法律を制定していた州は半数に満たなかったとされる(*Id.* at 36)。
- (7) See Harbert Havenkamp, *Enterprise and American Law 1836-1937*, at 241 (1991)。
- (8) 本稿では、個別法律という語を、特定の会社についてのみ適用される法律という意味で用いる。
- (9) 本稿では、一般法律という語を、不特定の会社に適用される法律という意味で用いる。

二 現行法の概観

現在、鉄道会社の合併を規律するのは、鉄道法(*Railroad Act*)の一四〇条である。¹⁰⁰この規定は鉄道会社以外の会社であつても、鉄道・橋・トンネルを所有または操業する会社に対しても適用される。ただし、以下では、鉄道会社間の合併を想定して、規定内容を概観する。

鉄道法一四〇条一項は、鉄道会社が新設合併(*consolidation*)と吸収合併(*merger*)を行なうことを認めているが、それは、当社会社の路線が合併によって連続または接続する場合である。新たに連続または接続する路線は、現に操業されていなくても、建設が予定されていればよい。また、それらは直接繋がることは必要でなく、橋・トンネル・フェリーなどによって架橋されればよい。この規定で注目されるのは、新設合併の内実を、会社の株式(*capital stock*)、

営業権 (franchises) および財産を他の会社のそれらと統合する (consolidate) ことであると示している点である。このような記述は、一般の事業会社に関する合併規定では見られないようであるが、鉄道会社の合併については早い段階から存在した。

合併の手續や効果については、鉄道法には規定が置かれておらず、事業会社法九編の規定を準用するという形式が採られている。手續について見ると、まず、各当事会社の取締役会が合併計画 (Plan of merger or consolidation) を決定する (事業会社法九〇二条)。ここでは、各当事会社の株式に交付されるべき合併対価についても規定される必要があるが、存続会社もしくは新設会社の株式、社債その他の証券のほか、現金その他の対価であってもよいとされている (同条(a)項(3)号)¹¹²。その後、株主総会で議決権を有する全社外株式の三分の二以上の賛成が得られれば (同法九〇三条(a)項)、合併証書 (certificate of merger or consolidation) が作成される (同法九〇四条(a)項)。それが州務局 (department of state) で綴り込まれた時 (別段の定めがある場合には、それが三〇日以内であれば、その期日) に合併の効力が生じる (同法九〇六条(a)項)。

合併が効力を生じると、存続会社または新設会社は、当事会社の権利義務関係を承継する (事業会社法九〇六条(b)項)。つまり、当事会社の全ての財産権は、特段の行為を要せず、存続会社または新設会社に帰属することになる (同項(2)号)。他方で、存続会社または新設会社は、当事会社の全ての責任、義務および罰を承継し、それらに服することになる (同項(3)号一文)。当事会社に関して係属していた訴訟手續も、合併によって中断または終結させられることはなく、あたかも合併がなかったように継続し得るし、存続会社または新設会社が当事会社に代わることもできる (同項(3)号三文)。

鉄道法一四〇条三項は、略式合併について定めている。すなわち、鉄道会社が他の会社の九五%以上の株式を保有

する場合には、事業会社法九〇五条が準用され、親会社の取締役会の決議のみで合併がなされ得ることになる。

合併に反対する株主に対しては、株式買取請求権が与えられると思われるが、鉄道法の規定中にそれを明確に述べたものではなく、おそらくは事業会社法九一〇条が準用される趣旨であろう。¹⁰⁴⁾

現行法の規定は、おおよそ以上の通りである。これらを踏まえた上で、三以下で本題に戻って考察を進めることにする。

- (10) N.Y. R.R. Law §140 (Consol. 1995).
- (11) N.Y. Bus. Corp. Law §§ 901 to 912 (Consol. 1996). 以下での内容の叙述に際しては、長浜洋一訳「ニューヨーク事業会社法」二四三頁以下(商事法務研究会、一九九〇年)の邦訳を参考にした。
- (12) 通常合併についても現金を合併対価として交付することを認める改正がなされたのは、一九六一年のことであるが、少数株主の締め出しへの道を拡大したのもとして、他の州に先立った改正であった(See Elliott J. Weiss, *The Law of Take Out Mergers: Historical Perspective*, 56 N.Y.U. L. Rev. 624, 648 (1981))。アメリカにおける合併対価の柔軟化の歴史について詳しく研究したのもとして、柴田和史「合併法理の再構成(三)——吸収合併における合併対価の検討——」法学協会雑誌一〇五巻四号四四六頁、四七〇頁以下、一〇五巻七号八九九頁以下(一九八八年)。

また、最近の動向を踏まえて議論状況を的確に整理し、今後何が検討されるべきかを鋭く分析したのもとして、藤田友敬「持株会社の設立」商事法務一四三二号四頁、六一九頁(一九九六年)「どのような状況のもとで、どのような方法による締め出しが、なぜ容認されるのか、立法論を含めた検討の必要がある(八一九頁)」¹⁰⁵⁾。これらの論文のほか、締め出し合併(*freezeout merger*)などいす少数株主の締め出しに関する文献については、拙稿「閉鎖会社における少数株主の締め出しと除名」中京法学三〇巻四号三九頁、四五頁注¹⁰⁵⁾、八〇頁注¹⁰⁶⁾を参照されたい。

(13) See 15 Fletcher Cyclopaedia of the Law of Private Corporation § 7110 (1990).

(14) また、敵対的企業買収に対して設けられた事業結合規制（事業会社法九二二条）も鉄道会社に準用されることになろうが、実際上の意味はさほど大きくないであろう。

三 個別法律の誕生と普及

1 前史（一八五〇年まで）

既に述べたように、ニューヨーク州では一八一一年に、世界で初めて製造工業会社の設立に関する準則主義が樹立された。⁽¹⁵⁾この時までには、二六三社が個別法律によって設立されていたが、会社の合併を授権したものとはなかったとされる。⁽¹⁶⁾また、一八一一年法にも、合併に関する規定は設けられていなかった。⁽¹⁷⁾

その後、ニューヨーク州においては、一八四六年の憲法八条一項で、個別法律による法人の設立が原則と禁止されるとともに、一般法律による法人の設立（準則主義）が州議会に授権されることになった。⁽¹⁸⁾この規定を履行する形で、一八四七年以降、多数の準則主義立法が制定された。⁽¹⁹⁾鉄道会社については、一八四八年と一八五〇年にそのような法律が制定されたが、いずれも合併に関する規定は設けられていなかったようである。⁽²⁰⁾

同じ頃、鉄道の路線がたまたま接続した場合に、それらが統一的な支配の下に置かれることが便利であることが認識されつつあり、合併の利用が考えられるようになってきていた。⁽²¹⁾州によっては、個別法律によって、合併を授権する例が見られるようになっていた。⁽²²⁾さらに鉄道が拡大するにつれて、発起人は最初から合併を授権してもらっておくのが便利であることに気づき出したが、そのような者によってけしかれられ、立法者はしばしば合併の権限を原始特

許状 (original charter) に盛り込むようになったとされる。⁽²⁷⁾

設立当初から合併が授權されている例として、ニューヨーク州に関しては、一八三六年法二六二号が指摘されることがある。⁽²⁸⁾ 同法一条では、この法律により設立される会社が他の鉄道会社などと、交差または結合 (cross, intersect, join or unite) することが認められている。この文言から合併を行なう権限が与えられたと説かれているのであるが、単なる路線の交差または結合をこえて、会社組織の結合をも予定していたかには疑問の余地がある。⁽²⁹⁾ もし合併もが授權されたものとするれば、取締役は二つの会社の取締役が同意した条件で合併がなされることになり、協議が整わない場合には裁判所の決定に委ねることとされており、かなり特異な手続が予定されていたことになる。

2 個別法律の誕生 (一八五〇年)

遅くとも一八五〇年には、合併を授權したことが明らかな法律が制定されている。本稿では、マックマスター弁護士によって作成されたリストを手掛かりにして、⁽³⁰⁾ ニューヨーク州において合併を授權する個別法律が生まれ普及していく様子を、規定の内容に注意しながら概観することにする。

このリストによれば、一八五〇年四月九日に二つの個別法律が制定されており、それらが合併を授權した最初の法律であったと考えられる。ただ、同じ日に制定されながら、この二つの法律は内容面でかなり異なっていたので、以下で順次概観しておくことにしよう。

まず、一八五〇年法二二六号は、特定の二つの鉄道会社の新設合併 (to consolidate or amalgamate themselves into a single corporation) を認めた (一条柱書)。新設合併を実行するにあたっては、両当事会社の取締役が合併契約を締結することが必要である。この合併契約では、①合併の条件、②合併の方法、③新設会社の商号、④新設会社の取締役の数 (一

三名以内)、⑤取締役の最初の選任を行なう時間と場所、⑥新設会社の株式の数、⑦一株の額面、⑧二つの当事会社の株式を新設会社の株式に転換する方法、⑨株式の転換に同意しない当事会社の株主に対する補償の方法などが、一八五〇年の鉄道会社の設立を授權する法律に抵触しないように定められなければならない(一条一号)。ここでは、合併対価が新設会社の株式に限定されていたこと(⑧)と、反対株主の買取請求権が合併契約の二内容として定められるべきとされていたこと(⑨)が注目される。このような取締役間の合併契約は、各当事会社の株主総会に提示され、出席株主が有する株式の三分の二にあたる賛成を得られた後に、当事会社間の合併契約であると認められる(一条二号)。そして、この合併契約書の写しが州務局で綴り込まれた時に、合併の効力が発生し、当事会社が新設会社に吸収(merger)されることになる(二条)。取締役の最初の選任がなされると、合併の効果として、両当事会社が有する全ての営業権や財産権などは、特段の行為を必要とせず当然に、新設会社に移転し帰属することになる(四条)。他方で、当事会社が負う義務や責任に関しても、本法が債権者の権利を害するものと解釈されてはならず、新設会社は当事会社の義務や責任を承継するものとされた。また、当事会社に関して係属していた訴訟も、中断または終結させられることはなく、合併がなかったかのように終局判決まで至り得るが、裁判所の命令により新設会社が当事者たる地位を承継することもできる(五条)。以上で概観したように、早くもこの段階において、現行法の基本的な枠組みが出来ていたことが注目に値しよう。

これに対して、一八五〇年法二三九号³¹⁾も特定の二つの鉄道会社の新設合併を授權するが、規定の体裁や内容はかなり異なっている。この法律は、新設合併を、「当事会社の株式、財産および権利を結合し、二つの当事会社から一つの会社を作る」ことであると表現している(一条)。この取引は合併当事会社の取締役会かぎりで行なうことができ、取締役会が基本定款(articles of association)を作成するが、そこでは、①新設会社の商号、②資本株式の額(amount of

capital stock)、③株式の数、④取締役の数および第一回の選任まで取締役として行動すべき者、⑤取締役の最初の選任を行なう時間と場所、⑥合併の条件が定められる。この基本定款は、州務局に綴り込まれるが、それにより合併の効力が発生することになる。合併の効力が発生すると、両当事会社が有する全ての権利は、特段の行為を必要とせず当然に、新設会社に移転し帰属する(一条)。基本定款が綴り込まれると直ちに、取締役の最初の選任のための招集通知がなされなければならないが、この通知を受けて反対の意思を表明しなければ、当事会社の株主は合併に承認したものとみなされる。反対株主は、選任の日の五日以上前に会社に書面で届け出ることを要し、その書面では株式の希望買取価格を述べなければならない(二条)。各当事会社の四分の一以上の株主が合併に反対しているにもかかわらず、会社がその希望買取価格を支払わない場合には、取締役の最初の選任は延期されなければならない。このような場合に限らず、会社が株主の希望買取価格を支払わない場合には、会社は裁判所に申し立てて、自己の費用において三人の評価人を選任してもらう必要がある、これにより買取価格が決定される(三条)。当事会社が負う義務や係属中の訴訟については、先の一八五〇年法二二六号とほとんど同じ規定が設けられている(一〇条)。

以上で見たように、両者には大きな違いがあると言えるが、その根本は後者(法三三九号)が取締役会限りで合併を行なうことができるものとしており、株主総会決議を要求していない点にある(反対株主に株式買取請求権は認められる)。これはなぜか。推測の域を出ないが、一つには、地方公共団体等が当事会社の株式の相当割合を所有しており、その意思が立法者に伝わっていた場合であつたためであるとも考えられる。とするならば、株主総会の決議を要求していないとはいえ、それが一般的に不必要であるとの判断に基づくものではないことになろう。

いずれにせよ、これら二つの法律が、これ以降の立法のモデルとなつていった。

3 個別法律の普及（一八五一年から一八六九年まで）

一八五一年六月二三日に制定された法二七五号³⁶⁴は、一八五〇年法二二九九号を基礎として起案されたものであり、合併に関する規定はほぼ同一の表現が採られている³⁶⁵。

一八五三年四月二日に制定された法七六号³⁶⁶は、数社の吸収合併を同時に授権したものであるが、一八五〇年法二二九九号を基礎としつつも、それを若干ながら洗練したものになっている。すなわち、合併の効力発生時と権利の承継時とに齟齬があつたのを統一させ、合併契約書が州務局に綴り込まれるとともに、取締役の最初の選任がなされると同時に、合併の効力が発生することとした二二条。また、反対株主の権利に関して、一八五〇年法二二九九号では合併契約書に株主に対する補償の方法として定められるだけであつたのに対して、一八五三年法七六号では、一八五〇年法二二九九号の第三条に倣つた規定が設けられ、株式評価の方法が明確に規定されることになった二六条。ここに、一八五〇年法二二九九号を基礎としつつも、法二二九九号の優れていた部分が組み込まれることになった。この形式は、同じく一八五三年の四月一二日に制定された法二〇五号³⁶⁷においても引き継がれた。

この後しばらくの間、鉄道会社の合併を授権する法律は制定されなかつたようである。久々にそれが制定されたのは、一八五八年四月六日のことであつたが、規定内容が非常に簡素化されていた³⁶⁸。重複した内容の規定がうまく整理されたという面もあつたが、他方では、反対株主の株式買取請求権に関する規定が欠落するといふ問題もあつた。このように、合併規定は一八五三年に一応完成したようにも見えるが、すぐ後に少なからず揺り戻しがあつた³⁶⁹。委細につき述べる余裕はないが、最大の特徴は、株式買取請求権に関する規定が設けられなかつた例が多かつたことである⁴⁰。

一八六五年は、鉄道会社の合併に関する立法が一般的立法に展開していく上で、一つの大きな区切りの年になつ

た。同年四月二十九日制定された法六一四号⁽⁴¹⁾では、特定の会社が他の不特定の会社と新設合併を行なうことが授權されたからである。合併が許されるのは、両当事会社の路線が直接にまたは架橋により連続する場合である(一条)。新設合併を遂行するためには、第一に、当事会社の取締役によって合同契約(joint agreement)が締結されなければならない。これには、①合併の条件、②合併を遂行する方法、③新設会社の商号、④取締役その他の役員の数および氏名、ならびに、最初の取締役および役員が誰であるか、⑤住所、⑥株式の数、⑦各株式の額面の価値、⑧当事会社の資本株式(capital stock)を新設会社の資本株式に併合(connect)する方法、⑨取締役および役員が何時どのようにして選任されるか、などが記載されなければならない。合併契約は各当事会社の株主総会に付議され、全株主の三分の二以上の賛成⁽⁴²⁾が得られれば、合併決議は成立する(二条)。この合併契約書またはその写しが州務局で綴り込まれた時に、合併の効力が発生し、当事会社は一つの会社になったとみなされる(三条)。以上の手続を終えると、合併の効果として、新設会社は当事会社の全ての権利義務関係を承継することになる。但し、債権者の権利および当事会社の財産に対する担保権は害されはならず、これらを維持するため各当事会社は存続しているものとして取り扱われ得る(四条)。合併決議に反対した株主には、株式買取請求権が与えられる(八条)。細かく見れば一八五〇年に制定された二つの法律と異なった点も少なくないが、その大枠は維持されていたと見ることができよう。翌一八六六年にも同様の法律が制定されている⁽⁴³⁾。

以上の過程を経て、不特定の会社間での合併を認める法律の制定に向けた動きが、一気に加速することになった。ニューヨーク州鉄道会社の合併に関する一般法律の制定とその発展については、項を改めて取り扱うことにしよう。

(15) 前掲注(1)参照。

- (16) Freedland, *supra* note 3, at 682.
- (17) 柴田・前掲注(12)一〇五卷七号九〇五頁。
- (18) 伊藤(一八四〇年代)・前掲注(2)二八八頁。この規定が制定される経緯については、同論文の二八八―九二頁を参照。
- (19) 伊藤(有限責任)・前掲注(2)三二卷一号一五―一八頁。
- (20) An Act to authorize the formation of Railroad Corporations, ch. 140, 1848 N.Y. Laws 221. この法律の第一九条六号では、「鉄道を交差または結合(cross, intersect, join and unite its railroad)」する権限が与えられているが、その趣旨は必ずしも明らかではない(後掲注(26)ないし(28)および該当の本文を参照)。
- (21) An Act to authorize the formation of railroad corporations, and to regulate the same, ch. 140, 1850 N.Y. Laws 211. この法律の第二八条六号の規定内容につき、前掲注(20)参照。
- (22) 一八四八年法は事実上特許主義立法であったと説かれており、一八五〇年法の方が、一八四八年の会社法(伊藤(一八四〇年代)・前掲注(2)二九七―三〇三頁参照)と並んで、一九世紀半ばにおける最も重要な設立準則主義立法であると考えられている。以上につき、詳しくは、伊藤(有限責任)・前掲注(2)三二卷一号一八頁。
- (23) Comment, *Statutory Merger and Consolidation of Corporation*, 45 *Yale L. J.* 105, 109 (1935).
- (24) *See id.*
- (25) *Id.*
- (26) An Act to amend act entitled "An act to incorporate the Castleton and West-Stockbridge rail-road company," "passed May 5th, 1834, ch. 262, 1836 N.Y. Laws 361.
- (27) Comment, *supra* note 23, at 109 n. 19.
- (28) 交差または結合という文言には、「当事会社の取締役が賢明と考える地点(at any point which the directors of the said companies may think advisable)」という句が続けられており、単に路線の交差や結合のことを述べていたに過ぎないようにも見える。See

Noyes, *supra* note 6, at 43 (「他の鉄道と接続または結合する権限」が授与されても、これは路線の物理的な接続を意味するのみであり、二つの会社の営業権の結合あるいは新設合併を授權するものではない)。

- (29) R. Bach McMaster, *The Railroad Laws of the State of New York 277-301* (1872). 同書は、「鉄道会社」とに、「一八二六年から一八七一年までの間」どのような法律が制定されたかを網羅している (Table of Railroad Charters and Local Enactments, from 1826 to 1871 inclusive)。
- (30) An Act to authorize the consolidation of the Onawanda Railroad Company and the Attica and Buffalo railroad Company into a single corporation, and prescribing the powers of such corporation, ch. 236, 1850 N.Y. Laws 465.
- (31) An Act to unite the two Railroad Companies between Syracuse and Rochester into one company, and to provide for the construction of a more direct and level Railroad between said cities, ch. 239, 1850 Y.N. Laws 471.
- (32) 株式資本 (capital stock) の意味は必ずしも統一されていないようであり、株式を表すこともあれば、その基礎となる資本を表すこともあるようである。資本という意味で用いられていることが明らかな例として、一八六七年法五九八号 (後掲注(43)三条の「資本株式 (capital stock) は五万ドルで構成され、各五〇ドルの一〇〇〇の株式 (shares) に分割されるものとする」) の規定がある。本稿では、両者を適宜使い分ける用語として、株式資本とそのまま記した。
- (33) このような場合も少なくなかったであろう。後で述べる一八九〇年鉄道法 (五参照) も、地方公共団体が保有する株式の議決権の行使者につき、特別の規定を設けている (七五条)。
- (34) An Act to facilitate the construction of the Lewiston Railroad, and to authorize the Buffalo and Niagara Falls Railroad company and the Lewiston railroad company to unite in one company, ch. 275, 1851 N.Y. Laws 551.
- (35) この法律は後に「二年間効力が延長された (An Act relative to the Lewiston Railroad, ch. 46, 1853 N.Y. Laws 72)」。
- (36) An Act to authorize the consolidation of certain railroad companies, ch. 76, 1853 N.Y. Laws 110.
- (37) An Act to authorize the consolidation of the Syracuse and Binghamton and the Oswego and Syracuse Railroad Companies, ch. 205, 1853

N. Y. Law 391.

- (38) An Act to authorize the Buffalo and Pitsburgh Railroad Company to consolidate with the Buffalo and Gradford Railroad Company, ch. 102, 1858 N. Y. Law 198.

- (39) An Act authorizing the Brooklyn Central and the Brooklyn and Jamaica railroad companies to consolidate and continue their roads, ch. 460, 1860 N. Y. Laws 788 (各当事会社の株式の三分の二以上の賛成により合併契約が効力を生じる(一条)。反対株主には株式買取請求権が認められる(二条)。主が有する株式の三分の二以上の賛成により合併契約が効力を生じる(一条)。反対株主には株式買取請求権が認められる(二条)。料金は合併前と同一でなければならぬ(三条))； An Act to consolidate the Boston, Hartford and Erie, the Boston, Hartford and Erie Extension, the Boston, Hartford and Erie Ferry Extension railroad companies, ch. 385, 1864 N. Y. Law 884 (営業権および財産権の譲渡 (sell and convey) につき、証書が州務局に提出されると、特段の手續を要せず法律上当然に効力が生じる(一条)。会社内部の手續や株式買取請求権に関する規定はなし)； An Act for the consolidation of the Buffalo and Allegany Valley Railroad Company with the Buffalo and Washington Railway Company, ch. 439, 1865 N. Y. Laws 798 (取締役会の決議で吸収合併できる(一条)。消滅会社に係属していた訴訟等は影響を受けない(二条)。合併当事会社の権利義務は全て存続会社に引き継がれ、新設会社はその名において訴訟等を承継し得る(三条)。株式買取請求権に関する規定はなし)。

- (40) 前掲注(39)参照。これがなぜであったかは、他日の分析に待つほかない。

- (41) An Act to authorize the consolidation of the Atlantic and Great Western Railroad Company in New York and the Buffalo extension of the Atlantic and Great Western Railway Company with certain other railroad companies, ch. 614, 1865 N. Y. Laws 1275.

- (42) 頭数制を予定するかのような表現がとられているが (two-thirds of all the stockholders) その意図するところは通常の資本多数決であろうか。

- (43) An Act for the consolidation of the Buffalo and Washington Railway Company with the Simonomahoning Portage Railroad Company of Pennsylvania, ch. 672, 1866 N. Y. Laws 1439, 但し、一八六五年法六一四号とは多少異なった内容になっている。主たる相違点は、

①合併契約の条件や方法につき具体的な内容が指示されていないこと、②株主総会の決議が出席した株主が有する株式の三分の二以上の賛成で足りるとされていること、③係属中の訴訟は中断または終結せず、終局判決まで至り得るし、申立に基づき裁判所の決定で新設会社に承継させることもできることが明記されたこと、④運賃の値上げの禁止が明言されたこと、⑤株式買取請求権についての規定を欠くことなどにある。

これらの法律が制定された後にも、特定の鉄道会社間の合併を認める法律が数多く制定された。E.g., An Act for the consolidation of the Buffalo and State Line Railroad Company with the Erie and the North East Railroad Company, ch. 66, 1867 N.Y. Laws 97; An Act to authorize the consolidation of the Maspeth Avenue and Toll Bridge Company and the Williamsburgh and Newtown Railroad Company into one corporation, ch. 598, 1867 N.Y. Laws 1621; An Act to authorize the consolidation of the Buffalo and Oil Creek Cross-cut Railroad Company, in the State of New York, and the Cross-cut Railroad Company in the State of Pennsylvania, ch. 753, 1867 N.Y. Laws 1856; An Act to provide for the consolidation of the Greenpoint and Williamsburgh railroad with the Nassau railroad, of Brooklyn, ch. 576, 1868 N.Y. Laws 1193. 以上の法律のうちで、反対株主に株式買取請求権が予定されているのは、一八六七年法七五三号のみである。

四 一般法律への移行

1 一八六九年鉄道会社併法

ニューヨーク州において鉄道会社の合併を認める一般的な法律が制定されたのは、一八六九年五月二〇日のことであつた。⁴⁴⁴同年の鉄道会社併法⁴⁴⁵は、線路が連続する州内会社間または州内会社と州外会社との合併を、⁴⁴⁶鉄道会社を特定することなく認めたのである。当事会社の路線が直接繋がる場合はもちろん、橋やフェリーによって架橋される場合であつてもよい(一条)。

合併のためには、当社会社の取締役が合同契約を締結しなければならない。合同契約では、①合併の条件、②合併を遂行する方法、③新設会社の商号、④新設会社の取締役その他の役員の数および名称 (number and names)、⑤最初の取締役および役員の名および住所、⑥株式の数、⑦各株式の額面の価額、⑧各当社会社の資本株式を新設会社の資本株式に転換する方法、⑨取締役および役員が何時どのようにして選任されるかなどが規定されなければならない(二条一号)。この契約は、各当社会社の株主総会に付議される。総株主の総投票の三分の二 (two-thirds of all the votes of all the stockholders) 以上の賛成を得た上で、この契約書等が州務局に綴り込まれると合併の効力が生じる(二条二号)。以上の手続が採られると、当社会社は合併契約で定められた商号を有する一つの会社であるとみなされる(三条)。合併が完了すると、新設会社は当社会社の権利義務関係を承継する(四条)。債権者の権利および当社会社の財産に対する担保権は害されてはならず、これらを維持するため各当社会社は存続しているものとみなされる。他方で、当社会社の債務または責任は、新設会社に引き継がれ、新設会社またはその有する財産に対しても強制することができる。係属中の訴訟は合併により中断または終結することはなく、終局判決まで至り得るし、申立に基づき裁判所の決定で新設会社に承継させることもできる(五条)。合併に際して、運賃を値上げすることは許されない(七条⁴⁷⁾。平行しまたは競合する路線 (parallel or competing lines) を有する会社は、この法律に基づき合併を行なうことができる(九条)。

以上のような規定の内容や文言から見ると、この法律は、一八六五年法六一四号と一八六六年法六七二号を基礎としつつ、それらを洗練させたものであった⁴⁸。但し、この法律でも株式買取請求権に関する規定が欠けている。立法者の主たる関心はむしろ、運賃の値上げを禁止したり、競争を制限することになる合併を制限するなど、公共的な規制に向けられていたようでもある。

2 一八七五年法による適用範囲の拡大

一八六九年に一般法律が制定された後も、合併を授權する個別法律が制定されなくなった訳ではなかった。鉄道会社の合併につき二元制度⁽⁴⁹⁾が採られていたことになる。

個別法律の形で合併が授權されたものには、一八七〇年法七八四号⁽⁵⁰⁾などがある。これは、特定の二つ鉄道が路線を延長して相互に接続させた上で、鉄道会社が合併することを認めたもののようなものである。一八六九年合併法は合併により路線が連続する場合にのみ合併を認めていたから、路線を延長して初めて路線が連続する場合には当然に認められるものではなかったからである。⁽⁵¹⁾

このような不便を解消するためか、一八七五年には、合併後直ちに当事会社の路線が連続しなくとも、路線を延長して接続することが予定されていれば、合併を行なってもよいとする法律が制定された。⁽⁵²⁾この法律は非常に簡素なもので、手続等は一八六九年合併法などを準用する形式を採っているほどであるが、運賃に関しては慎重な態度を示しており、既存の法律に何ら影響を与えないことが明記されている。

なお、右の一八七五年法は、全ての鉄道会社に合併の権限を一般的に与えたものではなく、ニューヨーク州の一般法律に基づいて設立された鉄道会社のみを対象としていた。従って、個別法律に基づいて設立された鉄道会社は、この法律の恩恵を受けることができなかつた。その後、一八八三年に同法が改正され、全ての州内会社に合併が認められることになった。⁽⁵³⁾

3 一八六九年鉄道会社合併法のその後の改正

一八六九年鉄道会社合併法に対しても、部分的な改正がなされた。⁽⁵⁴⁾

一八八〇年改正⁵⁵⁾では、合併契約の内容に関して、以下の二点が追加して規定された。第一に、新設会社の資本株式は合併当事会社の資本株式の和を超えてはならない⁵⁶⁾。第二に、合併の対価としてまたはそれに関連して、いかなる社債またはその他の債務の証拠(bonds or other evidences of debt)も発行されてはならない⁵⁷⁾。

一八八一年改正⁵⁸⁾では、合併後に連続または接続する路線(continuous or connected line)は、支線ないし一部の路線であつても構わないものとされた。おそらくは、各鉄道会社の路線が長距離に及ぶようになり、あるいは、支線が建設され路線が単一ではなくなつていったため、このような措置が必要とされたのであろう。路線の拡大に際しては、一八六九年法に依拠した度重なる合併も寄与したであろうから、その意味では、この改正は一八六九年法の成長過程で不可避であつたと見ることもできよう。

(44) 鉄道会社の合併に関する一般法律の初期の動きについては、Freedland, supra note 3, at 684 n. 2が参考になり、本稿もこれに負うところが大きい。

(45) An Act authorizing the consolidation of certain railroad companies, ch. 917, 1869 N.Y. Laws 2399.

(46) 実際の規定では、「資本株式、営業権および財産を、他の鉄道会社……の資本株式、営業権および財産と併合する(merge and consolidate its capital stock, franchises and property with the capital stock, franchise and property of any other railroad company...)」の表現がなされている。

(47) 第三条では、特定の鉄道会社(New York Central Railroad Company)の運賃についても規定されており、一マイルあたり二セントを超えことはできないとされている。

(48) 両法については、三三を参照。

(49) ニューヨーク州での会社設立に関する二元制度については、伊藤(有限責任)・前掲注(2)二九卷一号九八頁を参照。

- (50) An Act to authorize the New York and Oswego Midland Railroad Company to consolidate with other railroad companies, and for other purposes, ch. 794, 1870 N.Y. Laws 2087.
- (51) 路線を延長した後に一八六九年法に基づき合併をすればよいだけのようにも思えるが、路線の延長そのものに許可が必要であったのかもしれない、たやすいことではなかったのかもしれない。もともと、そうであるとするならば、一八七〇年法七八四号の主たる意義は路線の延長にあり、合併に関する部分は確認的なものであったとも言い得る。同様の法律として、例えば、An Act to authorize the extension of the track of the East New York and Jamaica Railroad Company, and the consolidation of Jamaica and Brooklyn Plankroad Company and the East New York and Jamaica Railroad Company, and any other Railroad Company running in the county of Kings, ch. 224, 1871 N.Y. Laws 452 が、619。
- (52) An Act in relation to railroad corporations, ch. 108, 1875 N.Y. Laws 96.
- (53) An Act to amend chapter one hundred and eight of the laws of eighteen hundred and seventy-five, entitled "An act in relation to railroad corporation", ch. 387, 1883 N.Y. Laws 565.
- (54) See Charles T. Haviland, A Concise Treatise on the Law of Corporations Having Capital Stock 74-75 (1890).
一八七五年には、ニューヨーク州の鉄道会社とペンシルバニア州の鉄道会社につき、路線が連続することになる合併を認める法律が制定されている(An Act relating to the consolidation of certain railroad companies, ch. 256, 1875 N.Y. Laws 248)。しかしながら、一八六九年法に依拠してもこのような合併を行なうことが可能であったことから、不必要な立法であったとの指摘がなされている(Freedland, *supra* note 3, at 684 n. 48)。
- (55) An Act to amend section two of chapter nine hundred and sixty-nine, entitled "An act authorizing the consolidation of certain railroad companies", ch. 94, 1880 N.Y. Laws 208.
- (56) 「その額面値(at the par value thereof)」という句が付されているが、それが具体的に何を意味するかは明らかではない。
- (57) 立法趣旨は必ずしも明らかではないが、合併後の会社の債権者の保護に資する面があることを指摘できよう。なお、この点は、

合併対価の種類に直接関係するようでもあり、その意味では、締め出し合併が許容されるかという問題意識からは興味深い（前掲注(12)参照）。

(58) An Act to amend chapter nine hundred and seventeen of the laws of eighteen hundred and sixty-nine, entitled "An act authorizing the consolidation of certain railroad companies", ch. 685, 1881 N.Y. Laws 921.

五 一般法律の統合

一八八〇年代まで、鉄道会社に関する合併法は、鉄道会社の設立や運営に関する法律とは別の法律の形で発展してきた。また、合併に関する法律だけについてみても、一八六九年鉄道会社合併法を基礎としつつも、これを補う形の立法もなされており、かなり複雑な構造になっていた。

鉄道会社以外の事業会社法についても同様の事情が存在したようであり、散在する諸規定を統合する動きが一八九〇年から活発になった。同年には、一般会社法(General Corporation Law)、株式会社法(Stock Corporation Law)、鉄道法(Railroad Law)、運送会社法(Transportation Corporation Law)、事業会社法(Business Corporation Law)が、それぞれ法五六三号ないし五六七号として制定された。⁵⁹ここでは、鉄道法の合併に関する規定のみを概観することにしよう。一八九〇年鉄道法は、一般法律第三九編(Chapter XXXIX of the General Laws)として位置付けられており、合併規定は、「第三章 新設合併、賃貸、譲渡、組織変更(Article 3. Consolidation, Lease, Sale, Reorganization)」の一部をなしている。

州内で鉄道を業とする州内会社は、既存の路線の全部もしくは一部(支線)または建設中の路線が連続または接続す

ることになる場合に、その資本株式、営業権および財産権を、州内または州外の他の鉄道会社(⁶²)のそれらと合併する(merger and consolidate)ことができる。路線が直接繋がる場合はもちろん、橋またはフェリーによつて架橋される場合であってもよい(七〇条)。この規定は、一八六九年鉄道会社合併法一条を基礎としつつ、一八八一年の改正と、一八七五年法および同法の一八八三年改正による適用範囲の拡大をも盛り込んだものである。

合併のためには、当事会社の取締役が合同契約を締結しなければならない。この合併契約では、①合併の条件、②合併を遂行する方法、③新設会社の商号、④新設会社の取締役その他の役員の数および名称(number and names)、⑤最初の取締役および役員の名前および住所、⑥株式の数(number of shares of the capital stock)、⑦各株式の額面の価値、⑧各当事会社の資本株式を新設会社の資本株式に転換する方法、⑨取締役および役員が何時どのような方法で選任されるか、などが記載されなければならない。新設会社の資本株式は当事会社の資本株式の和を超えてはならない。合併の対価としてまたはそれに関連して、いかなる社債またはその他の債務の証拠も発行されてはならない(七一条一号)。この規定は、一八八〇年に改正された一八六九年鉄道会社合併法二条一号を承継したものである。

合併契約は、各当事会社の株主総会に付議される。そこで、総株主の三分の二以上で総株式の三分の二以上にあたる株式を有する株主(at least two-thirds of all the stockholders and owning at least two-thirds of all the stock)の賛成が得られれば、契約書等が州務局に綴り込まれ、その時に合併の効力が発生する(七一条二号)。一八六九年鉄道会社合併法二条二号を基礎としつつ、決議要件を加重したものであるが、これは一八八〇年の改正でもなされなかった修正であり、統合の際に内容面での変更がなされたものようである。所定の手続が採られると、当事会社は合併契約で定められた商号を有する一つの会社であるとみなされるが、新設会社は当事会社の制限、責任または義務から免れられるものではない(七一条二号。一八六九年鉄道会社合併法三条参照)。

合併が完了すると、新設会社は当事会社の権利義務関係を承継する（七二条。一八六九年鉄道会社合併法四条参照）。債権者の権利および当事会社の財産に対する担保権は害されてはならず、これらを維持するため各当事会社は存続しているものとみなされる。他方で、当事会社の債務または責任は、新設会社に引き継がれ、新設会社またはその有する財産に対しても強制することができる。係属中の訴訟は合併により中断または終結することはなく、終結判決まで至り得るし、申立に基づき裁判所の決定で新設会社に承継させることもできる（七三条。一八六九年鉄道会社合併法五条参照）。平行しまたは競合する路線を有する会社は、合併することができない（八〇条。一八六九年鉄道会社合併法九条参照）。

この法律においても、反対株主の株式買取請求権に関する規定は設けられていないようである。

以上のように、一八八〇年鉄道法は、一八六九年鉄道会社合併法を基軸とする諸法を内容面で大きな修正を加えることなく統合したものである。その後、ニューヨーク州では、一九一〇年に鉄道法を含む全ての法律の公式の統合を完了し⁶³、それが現在の法体系の基盤となっている。これ以後の経緯も興味深いが、本稿の射程をこえる。

(59) Freedland, *supra* note 3, at 686, 701.

(60) An Act in relation to railroads constituting chapter thirty-nine of the general laws, ch. 565, 1890 N. Y. Law 1082.

(61) 正確には、ニューヨーク州の法律に基づいて組織された(organized)会社、または、同州および他州の法律に基づいて組織された会社である。

(62) 正確には、ニューヨーク州の法律、同州および他州の法律または他州の法律に基づいて組織された会社である。
(63) Freedland, *supra* note 3, at 686.

六 結語

以上で一九世紀における鉄道会社の合併規定の変遷を辿ってきたが、最後のまとめとして、次の四点を確認しておくことにしよう。

第一に、合併の手續に関する規定は、直線的なようではバラツキのある発展を遂げていた。すなわち、立法当初の一八五〇年法二二六号には既に、比較的よく整理された規定が設けられており、この法律が後の立法で大いに参考とされたが、他方では、乱雑な体裁の個別法律も散見されるのである。各法律の立法過程にその原因があるのかもしれないが、本稿の考察から得られたことは、結局はよく整理された規定が淘汰していき、時代の要請を汲み取りながら一層洗練されていったという事実である。

第二に、株式買取請求権についても、法律中にそれに関する規定が設けられることもあれば、設けられないこともあるといったように、個別法律の時代には大きな揺れが見られた。一般法律の時代になると一貫性が見られるようになったが、それは株式買取請求権に関する規定を置かないという態度においてであった。現在の感覚から見れば、この点で、鉄道会社の合併規定は退化していったと見ることもできよう。⁶⁴

第三に、当事会社の権利義務関係を包括的に新設会社に承継させるという意識が、当初から非常に強かったことが興味深い。これは驚くべきことであろうが、ニューヨーク州の各種の会社法一般にそうであったのか、鉄道会社に固有の事情であったのかは今後の研究を待ちたい。もっとも、「債権者の権利が害されないものとする」とか、「新設会社は消滅会社の義務を承継する」との規定が設けられていても、新設会社は全ての義務を承継するものとは解釈されないとの指摘もある。⁶⁵ 一当事会社の債権者にとっては、新設会社が承継した他の当事会社の財産に関し、新設会社は

新しい独立の会社に過ぎず、そのような財産を引き当てとして権利を行使することができないと説くのである。⁶⁶ しながら、少なくとも鉄道会社の合併に関する限り、規定の内容は現行法とさほど異なっておらず、一般的に論者が指摘するように言えるかは検討の余地がある。⁶⁷ なお、当事会社に係属中の訴訟については、早くから特別の規定が設けられており、この点も注目すべきであろう。

第四に、鉄道会社が準公益企業(*quasi public corporation*)であることから、合併が認められるのは、当事会社の路線が連続することになる場合などに限定されていた。⁶⁸ にもかかわらず、他方では、多業種に先立って合併法が発達したという事実も存在した。鉄道会社の合併法の変遷は、合併の推進と歯止めとの均衡点を探る試みの歴史であったとも言えよう。

本稿での考察の結果は以上のようにまとめることができるが、取り扱った範囲はごく限られており、ニューヨーク州以外の法律あるいは鉄道以外の業種の会社に関するものについては十分に言及できず、それらとの相関関係を明らかにすることもできなかった。また、判例法との関わりや各法律の制定過程について考察する余裕もなかった。それは今後の課題としたい。

(64) 二〇世紀初頭の株式買取請求権に関する規定の状況については、*Noyes, supra note 6, at 94-95* を参照。合併に関する株式買取請求権の歴史については、伊藤・前掲注(5)二五八―六二頁参照。

(65) *Haviland, supra note 54, at 76.*

(66) ニューヨーク州の判決を引用する(*Prouly v. L.S. & M.S.R.Co., 52 N.Y. 363*)。

(67) なお、アメリカでの合併の際の債権者保護につき、田村諱之輔「会社合併における債権者保護(一・完)」上智法学論集一八巻二号八七頁八三頁、八四頁注(1)(一九七五年)、柴田・前掲注(2)一〇五巻七号九四―一七三頁参照。

(68) これらはニューヨーク州に特有な事情ではなく、このような制限が課されるのが一般的な傾向であった。See generally Noyes.

supra note 6, at 49-55.