

研究

陸運調整の實際 (六)



武若時一郎

第二部 列國に於ける調整の動向

第一 イギリス(承前)

「ロンドン旅客運輸法(London Passenger Transport Act)」は一九三三年四月一三日に議會を通過し、同年七月一日より實施されたものであつて、錯綜した幾多の交渉に於ける最後の段階と目され多年續けられた尖鋭化した政治的論争を解消する「ロンドン旅客運輸局(London Passenger Tr-

ansport Board)」は同法に依つて設立されることとなつた。本法は翌一九三四年に改正を加へられることとなり、同年七月三十一日に勅裁を與へられた。本法の中には内環狀線を撤去し、特定地域に於いては電車の代りに無軌條電車を運轉し、また地下鐵道の或るものはこれを路面電車に代へることを規定してゐる。一九三四年三月、マンチエスター區にも類似の局を設置しようといふ企てが行はれると同時に、マンチエスター市會の一議員は、これが自發的に行は

れない場合には政府がこの種の案を市民に強制しても差支ないと述べてゐる。ロンドン旅客運輸法案は元來一九三一年三月一二日に提出されたものであつて、ロンドン交通区内に於ける交通の統制に關する意見を主務大臣に開陳するため、一九二四年の「ロンドン交通法」に依つて設置された機關たる「ロンドン及接續郡交通諮問委員」に依つて提出された勸告案にその起源を發したものと看られてゐる。

この運輸局は帝都及びこれに接續する約二千平方哩に至る地區に充分なる且つ適當に調整されたる旅客運輸機關を施設する責任を有するものである。地下鐵道、電車、乗合馬車、乗合自動車からテムス河の客船に至るまで、一切の旅客運輸事業を實際上その統制下に置き、また四大鐵道會社とは運輸協定を取り結んでゐるのである。この運輸協定はロンドン郊外の旅客交通に因る鐵道の純収入と運輸局の純収入とが運輸局に依つて管理される諸機關と四大鐵道會社の郊外旅客線との運輸協定に依つて共同計算にされる様な仕組とされることになつてゐる。

一九三四年五月までには、共同計算制度に關する全部の細目は未だ決定されるに至らなかつた。事實、數多の乗合馬車會社が未だ運輸局に依つて併合されるに至らないで殘存してゐたから、一九三四年の十月までに最後の決定に到達し得られさうにもない狀況に在つた譯である。然し共同計算協定は一九三三年七月一日に溯及するものである。同時にまた、運輸局は一九三三年の「ロンドン交通法」を改正して、同局の初年度の決算を作成、監査、公表すべき時期を一ヶ年延期し且つ同局が一九三三—三四年に對する〇株(後出参照)の利息計算の中間支拂を行ふことを認める法案を提出する許可を議會に申請する意嚮を有する旨を發表したことが傳へられた。共同計算協定に依る歩合分配を決定する目的から、一九三二年といふ年が基準に使用せられ、且つ次の資料の分析を以つて補足された。一九三三年末に於いては、運輸局に三分の二、四大鐵道に三分の一といふ歩合協定を基として取極が行はれるものと豫想されてゐた。「ロンドン運輸」の下に統合される運輸機關は車輛數

一一、四三〇臺、一日の運轉哩數一、三〇〇、〇〇〇哩、運輸旅客數九、五〇〇、〇〇〇人に達する。

謂はゆる「ロンドン運輸」は相當の營業成績を擧げてゐる。その日常の業務は推獎するに足る迅速と能率とを以つて行はれてゐる。抗議は、運輸局に依つて合併された私營の乗合自動車や乗合馬車の會社の所有者及び従業員の間から主として起つてゐる。この制度の社會主義的な諸部面は自由競争なくして市民に充分なるサービスを與へることは不可能であるといふ點から攻撃されてゐる。路線、停留場、終點等が一般旅客の完全なる要求に適合してゐないことは事實であるが、然し充分なる擴張の準備が備へられてをり、また運輸局は種々の不平を傾聴し検討してをりその理由あるものに對しては適當なる處置をなす能力を具へてゐるのである。ロンドンの如く尨大にして且つ人口の稠密なる都市に於ける競争制度が如何に高價なものであつたかは餘りにも顯著な事柄であつた。何等の統制も存しなかつたので、個々獨立の乗合自動車乃至乗合馬車經營者の運轉

者は市街に増集し、また旅客を吸引せんとする努力から再三再四その料金を切下げて、事態は急速に利潤消滅點に近づきつゝあつた。市内の運輸を運輸局の統制下に置いたことの結果に對して正確なる價值判斷を加へることは餘りに尙早ではあるが、この種の制度はロンドンの錯綜した交通問題を處理するためには最も適切なる對策であるといつて差支ないであらう。

一九三三年七月一日、運輸局は乗合馬車五、三五〇臺、電車二、六六〇臺（その内二、六〇〇臺は觸輪式電車、六〇臺は無軌條式電車）、鐵道客車三、〇〇〇臺（地下鐵道及び路面鐵道）、及び乗合自動車四二〇臺の買收を行つた。この總計一一、四三〇臺の中には、三の地下鐵道、一四の電車系統、既往の合同によつて生じた乗合馬車及び乗合自動車の五大會社、及び五五の個人經營の機關（主として乗合自動車と乗合馬車）より成る旅客運輸設備全部が包含されてゐる。

「モダン・トランスポート」誌の一九二七年五月一三日

號及び一九三三年六月一〇日號に現はれたところに從つて、本法の概要と若干の註釋を左に掲げる。

運輸局

運輸局は運輸、工業、商業乃至財政方面又は行政方面に關する該博なる經驗及び技能を有する者七人よりこれを構成し、その中二人はロンドン交通區内に於ける地方行政に六ケ年以上の經驗を有する者たることを要する。各議員は

三年以上七年以下の任期を有するが、任期滿了後再選されることを妨げない。通常の有限責任會社と運輸局との差異を強調する興味ある點は前者の場合に在つては取締役は株主たることを必要とするのであるが、ロンドン運輸局の議員は何等の株を所有することを要しないことになつてゐるのである。議員は「銓衡委員 (appointing trustees)」と稱する機關に依つて選任されることになつてゐる。この法案を提出した當時の勞働黨内閣の意嚮は交通大臣がこの任務を擔當すべきであるといふに在つたが、議會はその次に出來た舉國內閣の同意の下に、この種の事件には時として不

當の政治的勢力が介入する虞があるとなし、選任は下院議員、ロンドン及隣接郡交通諮問委員ヘンリー・ヂャックリン卿、ロンドン郡會議長アーネスト・デンス氏、ロンドン手形交換所理事長ラバート・ベケット氏、法曹協會長ベリ―氏、イングランド及ウエールズ計理士協會長クレヤ・ミス氏より成る獨立の機關に依つて行はるべきことに決定したのである。

運輸局の主なる職員としては、鐵道については總支配人技師長、營業部長各一人があり、電車については中部、南部及び東部地區に一人、西部地區に一人の各總支配人があり、また乗合馬車については中部地區に營業部長及び技師が各一人、郊外地區に總支配人一人（これは乗合自動車に關する事務をも擔當する）が配置されてゐる。これらの職員の下に各種の組織の管理及び營業關係職員が活動し、その總數は七一、九〇〇人に達し、内一四、三〇〇人は鐵道一、九、六〇〇人は電車及び無軌條電車、また三八、〇〇〇人は乗合馬車及び乗合自動車にそれぞれ配當されてゐる。

運輸局の統制下に在る諸事業の供用される地域を「ロンドン旅客運輸區 (London Passenger transport area)」と稱してゐる。その境界は不規則的であつて、チャーリング・

クロスよりの半径は區々であつて、小なるものは二〇哩以下から大なるものは三〇哩以上にまで及んでゐる。人口は九、〇〇〇、〇〇〇となつてゐる。一九三三年七月一日以來運輸局は該運輸區に於ける旅客事業の事實上の獨占權を保有してをり、また一九三四年一月一日以來、特別區に於ける旅客事業についても同様に廣汎なる統制權を行ふこととなつてゐる。右の二區以外に存する運輸事業は特定の條件の下にこの制限地域との間に於ける旅客運輸を行ひ得ることにはなつてゐるが、實際は該地域に於いて運輸局が經營してゐる地方的運輸事業と競争することを禁止されてゐる状態に在る。然しながら運輸局には運輸區及び特別區の兩區の境界外に互つて、或る道路には制限を加へずまた他の道路には制限を加へて、自己の路線を延長する權能が與へられてゐる。運輸局はまた交通の交換及び運輸區の境界外

一〇哩以内の地點への直通運輸を目的として、區域外の事業者との間に運輸協定を締結することも許されてゐるのである。

從前の車輛及び運轉者免許制度よりの經過手續は、交通大臣の特別命令に依つて實施された。本法に依れば、帝都交通區 (Metropolitan traffic area) は、從來はロンドン市域と警視廳管轄區域とから成つてゐたが、それが擴張されてロンドン旅客運輸區全部とロンドン交通區とを抱擁することとなつた。これを要するに擴張された區域内における一切の公共用車輛 (從來警視廳保安部長に依つて免許されたロンドン乗合馬車を含む) の免許は、警視廳交通部長がこれを擔當することになつたのである。公共用車輛は、一九三〇年の道路交通法第六八條に依つて檢證官が合格證書を發行した場合、又は保安部長に依つて附與された免許が一九三三年の帝都交通區 (特例) に關する命令に依つて合格證書の効力を有する場合の外は免許を與へられない。

帝都交通區内に於ける電車及び無軌條電車の免許に關す

る職權は警視廳交通部長に移管された。

警視廳保安部長はロンドン市及び警視廳管轄區域内に居住する公共用車輛の運轉者及び車掌の免許、及び右の區域内に於いて運行する電車及び無軌條電車の運轉者及び車掌の免許に關する事項を管掌すること従前の通である。尙ほ保安部長は擴張された帝都交通區内に居住する者より公共用車輛の運轉者又は車掌として活動せんとすることの免許の申請を處理する。帝都交通區内に於いて運行する電車又は無軌條電車の運轉者又は車掌たらんことを希望する者よりの申請も處理する。

運輸局の資本需要は當初約二二〇、〇〇〇、〇〇〇ポンドに相當する運輸株 (Transport stock) の發行に依つて満たされた。運輸株には五種あつて、Aは四歩五厘又は五歩、Bは地下鐵道について發行されたものは五歩、その他のものについては運輸局の定むる歩合、T・F・Aは通商施設法 (Trade Facilities Act) に基き國庫から保證された特定會社の四歩利附社債券に代はるもの、L・Aは總額九、八三

五、〇三六ポンド、四分五厘利附であつて、四の地方行政廳 (郡三、市一) に對するもの、C又は普通株は最初の二ヶ年間は五分、その後は五分五厘と、超過收入のある場合には五厘までの特別配當歩合が附く。これら五種の株はいづれも特定又は隨意の期間内に買收される。C以外は總て信託證券である。運輸株所有者の地位は社債券所有者のそれと酷似してゐる。事業經營に關與せず、また議決權を有しない。

運輸事業の取得及び運輸株の回收以外の目的のためにする資本借入に對する制限は (一) 一九三三年七月一日現在に於ける地下鐵道會社の募集資本金額と公稱資本金額との差額に相當する金額 (二) 一〇、〇〇〇、〇〇〇ポンドの額となつてゐる。運輸局はその債務を辨濟し又はその義務を履行するため三、〇〇〇、〇〇〇ポンド以内に限り、債券その他の有價證券の發行又は金融機關との契約に依つて一時借入金をなすことが出来る。運輸局の収入は一切振替資金に拂込まれ、その支拂は總てこの中から拂出される。この

他に合計上の特徴と見らるべきものは、準備資金及び電車債務清算資金（兩者とも義務的のもの）と保険資金（任意的のもの）とである。最初の準備資金は〇株の回收、施設の改良、料金の低減その他一般の目的のために適用される。次の電車債務清算資金は移管された事業に對する地方行政廳の借入金債務を辨済するために地方行政廳に對して行ふ資本の支拂に適用せられ、また第三の保険資金は特定種類の危険よりの保護を目的としてゐる。

一九三三年七月一日以降合同された數多の運轉事業の統制權を運輸局が掌握した條件は、ロンドン旅客運輸法の規定に従つたものである。何れの場合に於いても根本問題は個々の會社の株と引換にする運輸株の發行の點であつた。特別の要求に對しては種々の事例に於いて、現金の支拂に依り又は株と現金との交附に依つて満たされた。國驥尙書の選任する三人の判事より構成する仲裁裁判所がロンドン旅客運輸法に依つて設置せられ、運輸局と私營の乗合馬車及び乗合自動車事業經營者との間に締結される一切の讓渡

契約の條項について決定を與へることゝされた。

一九三三年七月一日ロンドン旅客運輸局の設置と共に、統制下におかれた諸會社の職員その他一切の使用人は、従前受けてゐたと同一の條件に依つて、運輸局に勤務することとなつた。任期、給與、恩給その他の點がすつかり考慮されることとなつた。特定の使用人を解職する權利は運輸局に留保されたが、この種の處分の當否が充分審議せられ且つ適當の補償が提供された後でなければこれを行使し得ないこととされた。恩給及び廢疾手當は合併前の會社に依つて定められてゐたところに大體従ふことになつてゐる。

爾來市内運輸に於ける勞働爭議は殆ど起らない様になつた。運輸局に依つて買収された一私企業の使用人間の罷業は關係者の總てに満足な條件に依つて解決された。一般的にいへば、勞働條件はよくなつてゐる。この運輸法は曩の勞働黨内閣に依つて立案されたものであつて、従つてその勞働規定は自然使用人にとつて満足すべきものとなつてゐる。運輸局はその（イ）乗合自動車及び乗合馬車の經營の

ために三八、〇〇〇人、(ロ)電車及び無軌條電車の經營のために一九、六〇〇人、(ハ)地下鐵道の經營のために一四、三〇〇人、總計約七一、九〇〇人を使用してゐるのである。

第二 イタリ

陸上運輸事業の調整問題は、イタリに於いては、嘗て行政組織に關する問題として研究されたことがあつた。夙に一九二八年に、新規に出來て來た道路事業や觀光線路よりの競争によつて國有鐵道の蒙るべき損害の問題を豫備的に考究する必要性が認められてある。この年に發せられた命令に依つて調整委員會が設置せられ、遞信省の次官が委員長となり、國有鐵道當局や鐵道、軌道及び自動車の監督部局の職員を以つてこれを構成することになつた。本委員會は新道路事業に依つて惹起せられ得べき競争に關する一切の事項の解決を擔當せしめられた。最初から定期的に會議を開くこととしてをり、従つてその業績には相當見るものがある。一九二九年に國立運輸研究所が(一)國有鐵道と共同研究を行ひ役務及び設備の改善に依つてその交通を最

大限度にまで増大すること及び(二)鐵道運輸に附隨する一切の役務及びこれらの目的を達成するために適當と認めらるる支分的役務の遂行のため直接及び間接に準備することを目的として設立された。この研究所の活動は年々擴大しつつある。

斯くて政府に依つて採用せられるに至つた確定政策なるものは一もないけれども、政府以外の方面に於いては、國有鐵道が現在經營されてゐると同一の方法に依つて道路運輸事業は遞信省を通じて國家がこれを經營すべきであるとか、又は道路車輛の使用は貨物自動車に對する免許料の引上を行ふことに依つてこれを縮減すべきであるとかいふ意見が行はれてゐる。然しながら現在のところ、政府がこの政策を遂行する意思を有してゐることを示すべきものはない。實際に於いても、一九三四年三月に傳へられた遞信大臣の聲明を基礎として考へて見ても、この種の形式の統制には考慮が拂はれてゐない様に思はれる。當時遞信大臣は。鐵道の更生を圖るために道路競争を停止せしむべき

時期が來たものとは考へられない、イタリーの現況では他の諸國に於けるが如き激烈な競争は行はれてゐないといふ風に批評してゐるのである。一九三一年に行はれた研究では道路運輸施設が國有鐵道に與へた影響は約三パーセントにすぎないといふことになつてゐるが、これはその後増大して一九三三年八月には約一三パーセントにまで及んで來てゐるのである。

遞信大臣はまた、鐵道の獨占權は永久に終了した、従つて鐵道は新しい秩序に適合する様に經濟的に且つ技術的に自己を矯正しなければならぬといふ意見を述べてゐる。一九三三年の夏本問題に關する議會の討議に際して遞信大臣が表示したところの政府の地位を引用することも興味深いことである。その當時遞信大臣は、遞信省が國有鐵道の經營を監理してゐるために、道路運輸事業に對する監督權は或る程度まで單純化されてゐる、といふ點に注意を喚起した。大臣は次の二原則を闡明したのであつた。

(一) 自己の車輛に依つて自己の商品を運搬する者に對

して自由を與へること

(二) 第三者のために執行される一切の運輸事業、換言すれば有料貨物の運搬に使用されるものを取締ること。この訓練にこの種の事業に對して特許狀を發給して、該事業の諸條件を確立し正當の責任を明確ならしめることに依つて實行せらるべきものである。一切の契約運輸事業を免許制度に依つて取締るといふこの方法は漸進主義に據つてゐるものと見られてゐる。

一般的にいへば、イタリーの鐵道は政府の所有に屬し且つその經營に屬するものと見て差支ない。尤も私營の線も相當に多いことは事實であるが。イタリーの國有鐵道組織は一九〇五年四月二二日の法律に依つて構成されたものである。その時からみれば他の線の追加に依つて相當に増大されてゐる。國有鐵道は最初は「國有鐵道局 (Administration of the Railways of the State)」と稱する行政機關に依つて經營されてゐた。この局は土木省の下に存する自治的組織として創設されたものであつた。その後に至つて遞

信省に移管されたのである。私有鐵道はその特許の條項に従つて政府の監督を受ける特許には原則として、建設及び經營に關する規定の外に、一定の期間後には該線路が國家

の財産となるべき條件の下に毎年一キロメートル當り幾何といふ標準に依つて下附せらるべき國庫補助に關する規定が置かれてゐる。これらの特許が最初與へられた頃は、存續期間は五〇年乃至九〇年となつてゐたが、現今では特許の最大命數は七〇年となつてゐて、平均は恐らく五〇年見當であらう。

道路運輸事業はその個々の特許の條件に依つて取締られてゐる。夙に一九〇四年に政府はこれらの企業の發達を奨勵する政策を樹て、原則として特許條件の中には、毎年補助金の形式に於いて九ヶ年間に互つて國庫より助成すべき旨の條項が加へられてゐた。これらの補助金は道路運輸事業の目的が未だ鐵道の敷設されてゐない。地點を聯絡することに在る場合に限つて交附されたのである。一九二〇—二一年には、政府は郵務局が郵便物の運搬のために道路

運輸事業を利用し、この事業に補助金を交附することを認めることに依つて、これらの道路運輸事業に一層の援助を與へることとなつた。

現在に於いては、新たに道路旅客運輸事業の創始を希望する者は逓信省の鐵道軌道自動車監督局に申請しなければならぬことになつてゐる。申請書の審査は監督官の手に依つて行はれ、公共の利益を増進するものと認められた場合には、必要な許可が逓信省に依つて賦與されるに至る。最初の許可は一般に一時的のものであるが、願出の再審査に依つて恒久性を有するものとなる。現在に於いては、統制の問題については全面的に検討が加へられ、恐らくは何等かの有機的な統制が創設されることになるであらうと豫想されてゐる。

ドイツ

ドイツに於ける運輸事業調整の動向は、産業合理化の既定方針に従ひ、一切の運輸形態を固有私營に移さんとするに在るもの様である。この方針の遂行は、ルドルフ・ヘ

ス大臣に従へば、順調に完成への一路を辿りつつある様に思はれる一九三四年九月ミュンヘンに於ける國際道路會議の演説に際して、彼は道路對鐵道の問題は兩種の運輸形態が唇齒輔車の關係に持つてゆかれたので、ドイツでは實際上解消して終つた、と述べてゐる。一九三三年の後半に於いて調整問題が非常に喧しくなつて來たので、交通大臣フオン・エルツ・リユーベナツハに依つて、ドイツの運輸機關の幹部職員はベルリンの會議に招集せられ、公共的及び私的努力の一切の單位を政府の監督下に存する「地位」に綜合せんとする政府の方針に従つて、交通代表者等を聯邦交通會議に集めることに依つて、全ドイツの運輸事業を調整する目的のために採るべき處置を指示されることになつた。現在では、總て土地、内陸水路、又は空中交通に對する法律上の權限は交通省の所管に屬することとなつてゐる。この會議に出席した代表者は鐵道、郵便、航空、水運、自動車、私設鐵道、運送業等の關係者であつた。

ドイツ政府が如何にしてこれらの運輸事業を調整せんと

欲したかを最もよく説明するために、交通大臣の聲明の一部を左に掲げる。

「交通は本來、商業、貿易、農業、自由職業等の如く、劃然たる「身分」の一部ではないから、特殊の業務單位として數多の「身分」の間に介在してゐる限り、特別の代表者を出すことが必要である。現在では、當省及び聯邦鐵道會社 (Reichsbahn) には若干の補助的會議が存してゐて、該産業と各種の行政との中間に於ける仲介者として活動してゐる。聯邦鐵道には聯邦鐵道會議と十二の地方會議とがある。水路局は聯邦水路顧問一人と地方顧問八人を有し、自動車局は參與一人を有し、また海軍觀測所はこの種の者一人を有してゐる。

予はも早やこれらの助言者を利用しない積りである。蓋し彼等は現政府の機構に適しなくなつたからである。然しながら彼等の位置は或る程度までは補足されねばならぬ。この目的のために、聯邦交通會議を通して代表され交通「部門」は政府と協力するものと稱すべきである。

活動の詳細は後に述べる筈である。

交通はその行ふべき機能にも拘らず、それ自らに於いて完全なることを要し、また従つて聯邦政府に注意を向けこれと協力するそれ自らの首腦組織を有せねばならぬこの組織内の各種集團に政府の充分なる支援を受けるであらう。

聯邦交通會議は該産業内の各種集團よりの代表者並びに結合的努力よりの代表形態を含むであらう。これらの者は運送會社間に於いて無益なる競争を行はずして交通を運搬せんとする意見を有し國家に貢獻せんとする人々である。

吾人は現在既に聯邦鐵道のドルプミューラー總長、遞信省のオーネゾルゲ次官、ドイツ・ルフトハンザの取締役の如き有能の士を有してゐるから、極く僅かばかりの新人が一切の一般交通及び運輸の單位の完全なる認識を可能ならしめるために交通會議に要求されるのである。

この計畫の下に行はれた運輸の發達及び調整の段階を指

摘することは、相當に興味あることであらう。

一九一八年までは、鐵道は各政府及び私設會社に依つて所有され支配されてゐた。各州にはそれぞれ鐵道縮取規則や經營に關する法律が設けられてゐた。一九一九年八月に採用された憲法の第七條に依りドイツ國は鐵道に對する完全なる主權が與へられた。現實に鐵道取締の完全なる權能を取得したのはドイツ聯邦鐵道會社 (Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft) (ドイツ國が普通株全部を所有する) が組織された。年の一九二四年のことにすぎなかつた。ドイツ聯邦鐵道會社は同國に於ける總ての鐵道線路の約九〇パーセントを所有し且つ經營してゐるが、これ以外の鐵道は總てドイツ聯邦鐵道會社に適用されると同一の法律及び規程に依つて支配されねばならぬことになつてゐるのである。總て交通に關する法律及び規程の勵行はドイツ交通省の手に存しましたこの交通省は各種の規程を發布する權能を法律によつて認められてゐる。

道路交通を統制せんとする努力は一九二六年に試みられ

この年ドイツは特に法律を發布してゐる。これは後に一九二八年の特別命令によつて擴張及び改正を加へられまた一九三一年十月特別命令によつて改正されたが、後者は今猶ほ施行されてゐるのである。

一九二六年の規程によれば（一九二八年に改正されたが）一定の時間表に従つて道路旅客運輸事業を經營する會社は交通省の免許を受くべきことを要求された。これは一九三一年の命令に於いて擴張せられ、また道路運輸路線については現在、定期に運行される路線及び東西連絡物にして一般の利用に供するものは時間表の一定せると否とに拘らず總て道路運輸事業なりと定義されてゐる。現在では觀光及び團體旅行のみが特別の免許なくして經營し得ることになつてゐるが、この種の運輸に於いては貨物運送を行ひ、また途中に於いて旅客を乗車せしめることは許されない。

ドイツ聯邦郵便會社（Deutsche Reichspost）によつて行はれる道路運輸事業は、既に國有且つ國營となつてゐるから免許を受け又は行政官廳の監督に服すると云ふことはな

い。然しながらドイツ聯邦郵便が新に路線を擴張する場合には四週間前に交通省及び聯邦鐵道に通知することを要する。聯邦鐵道が新規の路線の經營に異議を唱へた場合には交通省は遞信省と協議の上異議を裁定せなければならぬ。實際に於いて總て運輸企業は或る路線の經營が公益に適せずと認めた場合は交通省に訴願をなすことを認められ、また交通省はこれ等の異議を裁定する權能を與へられてゐる。一九二六年の法律に従へば旅客及び貨物の交通は同等の待遇を與へられ、従つて定期的に運行される貨物線のみが免許を受くべきことを要求された。この法律は特に道路貨物運送業と鐵道事業との間の競争防止を目的として制定されたものである。

現在施行されてゐる命令には、總て有償の道路貨物運輸は五〇斤を超えて運搬する場合は、農業又は商業團體が自己の利益のため貨物自動車に依つて運搬する場合を除くの外、特別の許可を受くべき旨が規定されてゐる。

總てこの種の運搬のためにする免許は各州廳の何れから

これを取得しても差支ない。各州廳は命令の規定に依つて同一視せられ、従つて此様にして發行された免許は他の總ての州に依つて承認せらるべきことになつてゐるのである。聯邦交通省は鐵道及び道路車輛間の價格競争が同等なりといふ基準に於いて、最高の運賃率を決定することを要求された。これらの料金の決定に際して聯邦鐵道及び各種の道路運輸事業は次の様な協定に到達した。即ち三、五〇〇砵までの貨物の料金は聯邦鐵道の個品運賃と等しくすること。三、五〇〇砵を超える貨物の運賃は貨車扱貨物の甲級及び乙級に屬する聯邦鐵道運賃（有蓋車に依る輸送について支拂ふべき五歩の割増金を含む）に等しくすること。

運送貨物の集配を行ふ運送業者はこれらの特定料金に従ふことを要しない。聯邦鐵道に依つて經營される道路運輸事業がこれらの料金を保持すべき義務を負ふことは、他の總ての道路運輸事業會社と毫も異なるない。

従て道路運輸車輛は現實の經營者の氏名及び住所に依つて登録されねばならない。これらの車輛は車輛の外部に會

社の名と事務所所在地と「長距離運輸許可（Genehmigung für Fernverkehrs）」といふ文言を明瞭に表示しなければならぬ。貨物引換證と運賃請求書とは運輸の證明書となるものであつて貨物に隨伴し後には運送人に依つて保管せられねばならぬ。運送人（運轉者も同様であるが）は運搬した貨物について行政廳に申告をなす義務を課せられてゐる事實問題として、州廳は方法の何たるを問はず、運搬せられたる貨物の内容について何人に對しても申告を命ずる權能を有してゐるのである。

この命令（一九三一年）の公布後ドイツ聯邦鐵道會社がその年報中に於いて、道路運輸事業の數を限定せず、或る些細な要求を滿し得るにすぎない者にまで殆ど總て免許を受けることを許したことが主要なる原因となつて、實質的な利益は何等擧げるに至らなかつた、といつてゐるのは面白いことである。その一九三二年の年報に於いて、該鐵道會社は總て長距離の貨物運輸の調整は道路運輸事業を州の獨占事業たらしめることに依つて遂行せられ且つ鐵道會社

との緊密なる聯絡の下においてのみ發展せらるべきものである、といふ意見を述べてゐる。この意見に對する政府の態度は未だ判明しない。然しながら價格切下競争が或る程度まで除去されたことによつて鐵道は相當に利益を受けたに相違ないと考へられる。一九三二年に聯邦鐵道會社と聯邦郵便會社とは、包裝貨物の取扱上の競争除去について協定を取極めてゐる。この協定に依れば、聯邦郵便會社は總重量七疋までの小貨物を取扱ひ、聯邦鐵道會社の方はそれ以上の重量の貨物を運送することになつてゐる。料金表は小貨物は郵便の上が安く大貨物は鐵道の方が安くなる様に改正せられた運輸事業に關する數多の補充的な法律や取締規則（主として車輛の取締及び規格、附隨車の制限、經營者の責任等に關するもの）が制定されてゐるが、これに次ぐ調整への劃切なる動向は、ドイツ鐵道會社の補助的機關として別個の道路運輸會社を設立したことであつた。

この處置は結局政府に道路運輸に對する完全なる統制權を與へることにもなるのであるが、これは聯邦自動車道會

社 (Reich-Auto-Bahnen Gesellschaft) の設立に關する命令 (一九三三年六月二七日) に於いて規定されたものである。一九三三年五月一日首相アドルフ・ヒットラーが失業救濟事業の擴張を宣言しその一部として一大道路開設計畫が存することを述べた演說に端を發したものである。ヒットラーは首相になつて以來、或は自動車所有者の重荷となつてゐた租税を免除又は輕減することに依り、或は自動車製造業者に獎勵を與へて密接なる組織體を形成し不當競争を抑制せしめることに依つて、ドイツに於ける自動車の使用の促進に多大の貢獻をなしてゐる。實際、一時は彼は聯邦鐵道會社に對する道路運輸の影響を看過してゐるかの様に見られたことさへあつた。然し叙上の命令が實施されて以來、ドイツの交通經濟學者等は政府は専ら公共事業に基礎をおいた政策に没頭してゐるのであつて、公共事業を阻害する程度にまで聯邦鐵道會社を保護する様なヘマはやらないであらうといふことを感じてゐる。斯かる統制の細目については聯邦自動車道會社の道路網が或る程度完成する

までは、勿論々議されないことであらうが、政府がこれらの道路に依る貨客運輸機關を取締り、これに依つて現在の組織の下に於けるよりも遙かに容易に競争を統制する地位に立つてあらうことは明瞭である。

この命令に依つて聯邦自動車道會社が設立せられ、聯邦鐵道會社の分身とはいふものゝ、一個の獨立體として活動することゝなつた。法律はドイツ聯邦鐵道會社に對して聯邦自動車道會社の經理を行ふべき任務を課した。従つて一九三三年七月四日ドイツ聯邦鐵道會社は聯邦自動車道會社が直ちに事業に着手することを得しめるために、これに五〇、〇〇〇、〇〇〇マルクを貸付けることゝなつた。ドイツ聯邦鐵道會社は現在、普通株の百パーセントを所有してゐると稱せられてゐる。この命令をみればドイツの各地方に達し専ら自動車運輸のみに限定された道路の廣大なる網が開設されることになつてゐる。立體交叉を殆ど完全に除去することゝ都市間の可及的最短路線に道路を築造することゝに依つて、これらの道路は大なる荷重と迅速なる交通と

を收容することになるであらう。これらの道路の使用については特別の料金を支拂ふことを要する旨及び聯邦自動車道會社は土地收用權を有する旨が規定せられ、各州の管轄權は排除されてゐる。

現在、鐵道及び道路運輸機關を支配する法律及び規則の間に存する差異を左に掲げる。これは國際商業會議所ドイツ支所が作成した一覽表である。

(鐵道)

責

任

(道路)

聯邦責任法鐵道取締規則及び
一八三八年十一月三日の鐵道法
に依つて規定せらる。

自動車交通法及び同改正法
(一九〇九年五月三日)に依つて
規定せらる。尙ほ陸上運送經營
者は責任保險會社と保險契約を
なす義務を課せらる。

許

可

私設鐵道は州の特許を要す。

旅客運輸並に貨物運輸は「自
動車に依る陸上運送に關する規
程 (Verordnung über den
Überlandverkehr mit Kraf-

(Fahrzeugen) に依る特別の許

可を要す。

構成

鐵道線路の新設については、

聯邦政府の許可を必要とす。

路線の新設については主務官廳の許可を必要とす。

土地收用權

鐵道法第三八條に依つて存す

存せず。

經營

種々の簿記規則。これらはド

イツ聯邦鐵道會社について存す

るものにして、私設鐵道會社に

ついては統計の目的のためにす

るものに限る

經營者の帳簿及び商業書類に

對する監督官廳の檢閲權。正確

なる運送狀を作成すべき經營者

の義務。

時刻表

聯邦鐵道の時刻表は政府の特

別の許可を要せず。私設鐵道の

時刻表は監督官廳の特別の許可

を要す。

時刻表は主務官廳の許可を要

す。

運輸方法

鐵道は技術の進歩に従ひてこ

れを維持、改造及び改良する義

務を有す。

定期に使用前自動車を検査し

またその運輸中隨時これを検査

する義務を有す。

速度及び最大重量

自動車交通取締規則改正に關

する命令（一九三〇年七月一五

日施行）に依る制限。

從業員の保險

保險に關する聯邦政府の命令

に依りて存す。

經營者は總て自己の業務のた

め使用する者を保險に附すべき

義務を有す。

國防

國防のためにする各種の義務

が聯邦憲法中に規定せらる。尙

ほ私設鐵道については特許書並

に鐵道規則中にもこの種の義務

を規定す。

郵便業務

鐵道法第一三條に規定あり。

私設鐵道については一八七五年

の鐵道郵便法に規定あり。

聯邦郵便會社に對する業務は

私法上の契約に基くものに他な

らず。

運輸

鐵道は政府のため運輸税を徵

收すべき義務を有。

稅

斯る義務存せず。