

論 說

ナチス交通機關の計畫化に就て

檜 崎 敏 雄

目 次

(1) 各種交通機關の個別主義克服

(イ) 鐵 道

(ロ) 道 路

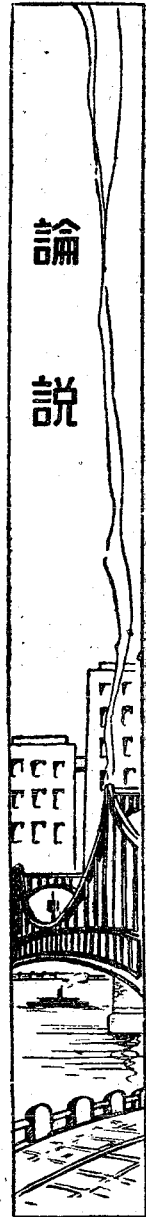
(ハ) 水 運

(ニ) 航 空 路

(ホ) 海 運

(ヘ) 結 論

論 說



(1) 各種交通機關の個別主義克服

(イ) 鐵道

由來交通事業なるものは、資本主義的經濟組織の下に於ても、他の事業群と異なる獨特の性格を有するものであることは明瞭である。蓋し工業、鑛業、商業、銀行等に在りては、資本主義旺盛なる自由經濟下に於ては其飽くなき利潤を追求して何等憚るところはないのであるが、獨り交通事業は其性質上當初より公益的奉仕又は國家的任務を要求されて居るのである。従つて獨逸に於ても斯る要求が無視される謂はれは無い。否、十九世紀の半ば以前既に、當時の澎湃たる英國學派的自由經濟に對抗して、國民經濟主義の高調された獨逸に於て、交通機關●斯る公益性又は國家性の力説されたことは當然の事と云はねばならない。況んや又第一次世界戦争に破れて臥薪嘗膽國民經濟の興隆を圖つた獨逸として。更に又全體主義の理念の下に大獨逸完成の理想に燃ゆるナチス獨逸として、斯る理想達成の重要前提の一を成す交通機關の國家的又は民族的性格の強調された事は、極めて看易き道理では無いであらうか。

斯くの如き獨逸的感情が十九世紀の前半既に看取されたと云ふことは、鐵道問題に就てである。蓋し獨逸に於ては一八三五年十二月始めてニュルンベルグ―フルト間の鐵道の開通を見、之が同國鐵道の嚆矢となつたのであるが、アダム・スミスの『諸國民の富』に對抗する『國民經濟學體系』の書を以て有名なフリードリヒ・リストは、鐵道建設は之を總て全國鐵

道網の一部として調査立案すべきものであることを主張したのである。然し聯邦分立の獨逸としては、斯る政策の確立は容易に望まれず、折角のリストの獨逸國民經濟確立の意圖は、此點からでも、其達成は覺束なげに見えたのである。但し斯くの如き鐵道計畫化は、リストの所説と前後して、又は夫れに引續いて、諸聯邦の理想としたところであつた様に見えたのである。例へばプロイセンに於ては一八四〇年當時既に鐵道建設の豫定線が發表され、ケールン—ミュンヘン線、柏林—ケールン—ヒスベルグ線、フランクフルト—プレスラウ線等が指定された様なこともあつた。又ヴュルテンブルグ、バーデン、オランダ等の諸州に於ては、最初から鐵道の建設乃至經營を國家のものとして居た。要之獨逸に於ては鐵道建設の創始以來略一般的な傾向として常に鐵道計畫化又は鐵道國有化の理想を有しつつも、地方分權的なる國內政情に災されて、其理想實現は容易ではなかつたのである。

然し一八七一年の獨逸帝國憲法の規定は漸く斯る獨逸國民の意圖感情を全國的に明確にしたのである。即ち該憲法第四十條乃至四十七條に於て鐵道に關する規定あり、殊に第四十二條は獨逸の全鐵道が一定の計畫網として建設せらるべきものであることを明らかにして居る。一國の憲法に於て斯る規定あることは、獨逸が如何に鐵道を重視したかを物語るものであり、又如何に鐵道の全國土的計畫化が、獨逸聯邦の政治的融合乃至經濟的統一を招來し、又國防的要求を滿たすものであるかを示したものであると云はなくてはならぬ。

續して一八七三年には鐵道廳 (Reichseisenbahnamt) 設置され、全鐵道に對する監督を實行することとなり、斯くして形式的には獨逸鐵道の計畫化も實現されたのであるが、其監督は必ずしも充分に行はれず、各鐵道間の競争、鐵道業者の無計畫的線路布設、高率運賃、不合理なる經營、運輸設備の不完全、國防的布設への無關心等は依然として存在した。斯くの

如き獨逸鐵道の民間企業化、公益無視の傾向は特にビスマルクの憂へたところであつて、一八七七年全鐵道を國有化せんとしたのであつたが、之はプロイセン以外の諸洲の反對に逢ひ實現に至らなかつた。然し翌年に於てプロイセン州は此目的を達成し、國營鐵道管理所 (Staatsseisenbahnverwaltung) を設置したのであるが、之がプロイセンの財政なり經濟政策なりに與へた力は極めて大であつた。其後他の諸州に於ても州内限りの國有鐵道化の實現したところは、ザクセン、バーデン、ヘッセン等二、三の州に止まらなかつたのである。

續いて其後第一次世界戦争の近づくや、國防上の理由よりして、全獨逸鐵道の統一化が主張され、戦争中に於ても其議論が繰り返された。然し夫れは大戦後に持ち越され、結局一九一九年のワイマール憲法が此問題を解決したのである。即ち同憲法第八十九條第一項は一般交通の用に供する鐵道は之を國家の所有に移し、一體の統一的交通機關として管理する旨を規定して居る。斯くして一九二〇年四月一日を以て鐵道の國家移讓は完了し、プロイセン、ザクセン、ウエルテンブルグ、バーデン、メクレンブルク、オルデンブルグ等に於ける州有鐵道は、獨逸國有鐵道として、更生したのである。其後一九二四年二月の命令に依り、國營鐵道は國の直接の手を離れ、獨逸國有鐵道 (die Deutsche Reichsbahn) なる企業の手に移された。即ち政府は只鐵道の所有權と最高指揮權とを留保し、經營、維持、管理の任務は特殊獨立の法人に移讓された譯である。

斯くの如くに國營鐵道が國の直接的な手を離れたことは、國營鐵道の收入がドース案に依り賠償金支拂の爲に要求されたことに基づくものであり、新會社は百十億馬克の賠償債務を負擔することとなり、外國人より成る一委員會の命令に服し、又同時に取締役中に四人の外國人を加へる義務を負擔せしめられたのである。然し其後ヤング案乃至ローザンヌ協定に依り

漸次斯る負擔は輕減され、殊にナチス獨逸の實現以來は一層交通政策の統一化と強化が見らるゝこととなり、ヒットラーは一九三七年一月三〇日の議會に於て、獨逸鐵道會社は完全に從來の形態を棄て政府の支配下に置かるべき旨を宣言した次第であつた。斯くて同年二月一〇日の法律（ライヒス・バンク及びドイツエ・ライヒス・バインの關係の新規律に關する法律）に於て獨逸鐵道會社の改造條件規定され、獨逸鐵道は再び實質上國有國營の官廳事業となり、交通省鐵道部として交通大臣の完全なる指揮に服することとなつた。

斯様にして鐵道の國家的性格は完成されたのである。更に一九三九年七月四日のライヒス・バイン法は次の如く規定して此間の關係を明らかにした『ライヒス・バイン長官は交通大臣である。交通大臣はドイツライヒス・バイン總裁の名稱を有する。交通大臣はライヒス・バイン管理の責を有する』と。勿論獨逸に於ても私有鐵道は存在するのであるが。其料數に於て、又重要性に於て國有鐵道に遠く及ばないのであつて、一九三八年末に於ける國有鐵道の料數は六二、八二四料あり、之に對し一九三七年末の民間鐵道料は四、五九三料に過ぎないのである。況んや民間鐵道の監督權は國家の手に在り、準據法は一九二〇年一月三日の鐵道監督法の規定に在るのであるが、更に一九三八年七月六日の新法律に依り、國有ならざる公共的民間鐵道の賃率決定に關し、國の監督權を擴張するところがあつた。支線的輕便鐵道及び市街地電氣軌道も亦國の監督に屬することに於て變りはない。

斯くの如くに全國的主要鐵道の國有實現は獨逸民族の昔からの希望を達成したものであり、民族の政治的統一乃至國民經濟發展に與ふる好影響は決して尠少では無い。しかも此事業完成は最近の事であり、ナチス獨逸又はヒットラーに依り行はれたものである。ナチスの政權獲得以前一九二九年に於て時の交通大臣は、國有鐵道、國家郵便、平水航路、自動車交通事

業、航空事業、急行電車、パイプライン等が、民間事業たると、公共團體事業たると、國營事業たるとを問はず、混交して競争に没頭せる旨を報告して居る仕末である。

(口) 道 路

獨逸國の官私鐵道は大體に於て全國の旅客及貨物輸送に就き、旅客輸送の九割、貨物輸送の七割五分の輸送を受け持つて居り、此點より見れば各種交通機關の中で鐵道のみが統制が完成した事だけでも、多とせねばならないのである。然しナチス獨逸は勿論之のみを以て満足するものではなかつた。即ち先づ道路行政の統一が計畫され、一九三四年三月二六日に於て臨時道路組織及管理に關する法律が公布され、從來州、縣、郡、區、市、町等に屬して居た道路行政權は新設の道路總監の手に移讓され、約四萬杆の國道と共に、從來の州道は第一級道路として、又從來の縣道は第二級道路として、總監の管理するところとなつた。總監は此外に國營自動車道路建設の任務に服して居る。一九三七年三月三十一日現在に於て獨逸の各種道路の延長は國道四一、三二一杆、一級道路八四、二五七杆、二級道路八六、二一六杆であり、此外に一九四〇年末統計として略三、八〇〇杆の國營自動車道路が存して居る。

斯る道路行政の統一は誠に大きな仕事であつた。以前には國に依る道路統制は存せず、管理は各州各縣等區々であり、從つて道路建設技術も甚だまち／＼であつて、例へば自動車に依る旅行者は車中に感ずる道路狀況に依り、州、縣又は郡の境界を超えた事を知り得た程であつたと云ふ。それに又國營自動車道路の建設は誠に偉大な道路行政の現はれであつた。其詳細に就ては他日の機會に述ぶる積りであるが、ヒットラーが此種道路建設に依り、國防上乃至戰時の要求に應ずると共に、國民經濟の發展に資し、更に失業問題の解決を意圖し、兼ねてナチ主義の浸透又は國論の統一を目標として居たことは、疑

ひたいところである。

(ハ) 水 運

周知の如く獨逸は多くの水路に恵まれて居るのであるが、之等自然の河川利用の外に、運河の開鑿も既に十七世紀、十八世紀頃より行はれて居た。只十九世紀に入つて鐵道の開通あるや、其布設熱は一時運河を以て舊式の交通機關と看做し、折角の開鑿計畫も中途に於て放棄せらるるものすらあり、人々の注意は鐵道に集中したかの感があつたのである。然るに一八七一年獨逸帝國の成立するや、其經濟の大發展に連れ、有識者の間には再び運河交通の價値が認識され、鐵道とは異なる運河其ものの絶對價値が確認されたことは、さもあるべき事であつた。絶對價値とは要するに自然の水路網を横斷して開鑿する運河の場合であり、夫れは比較的短距離の運河を掘鑿することに依り、自然の長水路網が容易に聯結されるのである。

勿論斯る運河擴充計畫も順調に進んだ譯では無く、議會其他に於て熾烈な反對に逢着したことも尠くはなかつた。殊に議會に於ける農民代表は水路の低運賃に依る外國農産物の侵入を懸念して、斯案に反對したこともあつた。しかも斯る反對にも係はず、新運河の開鑿は第一次世界戦争の開始に至る迄、堅實な歩みを以て進められた。

さて大戦後のワイマール憲法は從來の州の有して居た水路の所有權と管理權とを國の手に移し、夫れに關する法律は一九二一年七月二九日に公布された。該法律及び之に基づく契約に於て、國は水路建設を持續すること、殊に中部運河の未完成部分(ハノウヴァーとエルペ河の間)を建設すること、マイン河とドナウ河の新連絡水路開設、ネツカール河とドナウ河との連絡、以上の義務を負擔することとなつた。

ナチス獨逸の水路政策は、單に運河開設に止まらず自然の河川改良に着眼實行した點に一つの特色があり、オーデル河、

エルベ河等の改修が相次で行はれた。運河としては南部地方に於てラインドナウ運河、ネツカールドナウ運河、オーデルドナウ運河、北部地方に於て中部運河、ハンザ運河が企畫され、其或ものは既に獨英開戦前に於て開通を見て居る。之等運河は總て遠大な經濟計畫に基づくものであり、ドナウ河との連絡諸運河は農産物、石油、其他諸礦産物に富む黒海、ウクライナ高架索又はバルカン地方と獨逸との連絡を意味し、又北部諸河川を聯結する中部運河は北部獨逸の工業地帯の重量原料品又は燃料等の輸送力を著増するものであることは、極めて見易き道理であると云はざるを得ないのである。

ナチス獨逸は以上述べた如く自然的水路乃至人工水路の國策的整備を行ふと共に、水上運送の統制を強化した。蓋し水運業者間の競争は無益な精力の浪費であるから、之を除去して水運業をして獨逸國民經濟確立上の必要な輸送機關として強化せしめねばならぬと云ふことが、ナチスの信條であつた。茲に於て一九三三年六月一六日の法律は此趣旨に立脚し、協同精神を以て内水航行を行はしめ、仕事を出來得る限り公平均等に分配せしめ、且つ運賃の統制を行つたのである。即ち航運業者をして公認組合を組織せしめ、同時に艀船及び曳船の利用乃至増加を制限し、又運賃に就ては交通大臣自ら、又は交通大臣が權能を與へた組合其他の團體が内水航行に於ける最低價格及び最高價格を定め、且つ又運送貨物の割宛を決定するものとして居る。

斯様にして獨逸の内水路航運も統制されたのであるが、一步を進めて其國有國營と云ふことは、獨逸國有鐵道の場合とは異なり、適當とは思惟されなかつた。蓋し一九三四年一月一日の現在として獨逸に於ける内水路の小型船々主又は船夫は九三一人であるが、國營の結果として之等の獨立職業人を失職せしめ、之を勞働者としての地位に立たしめることは、恐らく民族社會主義の根本思想に反するものと考へられたからである。但し水運の斯る國營否認と、一九一三年四月三〇日のプ

ロイセン法律及び一九二一年七月二十九日の州より國に水路を移轉せしめる國家契約に關する法律に依り、ライン河及びエルベ河の運河連絡線に國家の曳船獨占權が存在する事實とは、互に矛盾するもので無いと獨逸當局は考へて居る。斯る曳船獨占權存在の理由は、(1)運河設備の慎重使用、(2)國定曳船賃適用に依り外國農産物の無制限的な水路侵入排除の目的達成、(3)水運の競争に依る國有鐵道の損失豫防などに在りとされるのである。

(二) 航空路

獨逸の空中交通も亦國家的見地から統一された。蓋し一九二六年迄は諸航空輸送會社が並び存したのであつたが、其年に之等會社は統合され、國、州、市町村、私人が參加して、ドイツ・ルフト・ハンザ會社が設立され、國策會社として一元的な空中輸送に乗り出すこととなつた。勿論斯會社も他國の航空輸送會社と同様に國庫の補助金を得て運航されて居る。補助金額は明らかにされて居ないけれども、佛蘭西の航空事業を目標として居た關係上、夫れよりも小額と云ふことはあるまいと考へられる。佛蘭西の民間航空豫算は一九三七年に於て一八七、〇五〇、〇〇〇フラン、一九三八年に於て二四六、五五一、〇〇〇フランである。

航空輸送の規模の現段階としては、強ち獨逸と云はず固より大量輸送は望まれないのであるが、各國共に旅客、貨物、郵便共に輸送量は逐年著しく増加して居る。一九三七年に於けるルフト・ハンザ會社の扱つた歐洲内空輸客數は三三三、一〇一人であり、同年度に於ける佛蘭西の空輸客數七九、八六四人、英國の二四四、四〇〇人、伊太利の九五、四三七人に比較して格段の差を示して居る。

ルフト・ハンザ會社の設立に依り民間航空の經濟的統一を圖つた獨逸は、一九三三年五月五日の航空省設置に依り航空

行政の統一目的を達成した。蓋し空中交通の管轄權はナチスの政權獲得までは、國と州とに分割され、飛行機及び航空船の免許、航空企業及び飛行場の認可は國に留保され、乗員の免許、航空警察の實施は州の事務となつて居たのであるが、一九三三年一月五日の航空行政法は州の高權を國に移讓することゝなつた。そして現に獨逸の空中交通を支配する法は一九三六年八月二一日の航空法、一九三六年八月三日の航空法施行規則、其他の附屬法令である。

(木) 海 運

最近に於ける獨逸の海運對策は第一次世界戰爭に際して壊滅に瀕した獨逸商船隊の再建と云ふことに集中され、官民共に之に向つて其力を集中したのであつた。蓋し戰爭開始前に於て獨逸は總噸數約五百十萬噸に達する商船隊を保有して世界第二位の海運國たることを誇り、當時日本の如きは僅かに第六位を占むるに過ぎなかつたのである。然るに獨逸は戰爭中相手側の戰鬪行爲に依り約百二十萬噸を破壊され、約百六十萬噸は抑留又は破壊された中立國船舶の賠償として引き渡しを要求され、加ふるに總噸數千六百噸以上の船舶の全部、千噸乃至千六百噸の船舶の半數は聯合國に引き渡され、結局獨逸の海運勢力としては僅々約五十萬噸の勢力を殘存するに過ぎなかつたのである。

ヴェルサイユ條約は獨逸政府が船舶沒收の憂目に逢つた獨逸船主に對し賠償義務を有することを規定して居る。然し之は獨逸政府として實行し難いところであり、船主も亦大體に於て國家の補償を斷念し、多少の示談金を以て船主は船舶建造に乗り出した。其後悪性インフレーションの問題もあり、船主は相當苦境に立つたけれども、努力の結果一九二三年末迄の期間に於て大戦前の總噸數の約三分の一の商船隊を再建するに成功した。そして一九二五年乃至二六年には船主は建造費の半額を政府の低利貸付に仰ぐ事となり、更に一九二七年乃至三〇年の期間に於ては幾分の好景氣に乗じて資金を自由資本市場又

は外國資本に仰ぎ、プレーメン、オイローバ、ハンザ、ハンブルグ等の巨船相次で進水竣工した。

一九三〇年の世界經濟恐慌發生以後は多少の打撃を獨逸再建海運界に與へた。蓋し弗乃至磅に依存するスカンディナヴィア本位貨の下落は獨逸の海運業者を大に困惑させたのであつて、彼等の磅建て又は弗建ての旅客收入、貨物收入は價值激減した。さりとて建て値を變更することは海運競争又は國際協定の關係上不可能とされ、結局彼等は價值下落の外貨收入を受け入れて、支出は價值下落を見ないマルクで行はねばならなかつた。斯くて一九三三年五月以來彼等は爲替補助金の支給を受けはしたけれども、然し夫れは損失の一部を償ふに過ぎなかつた。政府は更に此外船舶の建造に際しても補助金を與へ、海運業者の對外競争力を補強したのである。

然し第一次世界戦争に於て殆んど壊滅し終つた獨逸商船隊が僅少の年月を以て財政苦境の中に復興した事は賞讃に價するものと云はねばならない。一九三八年七月一日に於て獨逸海運の勢力は總噸數四百二十三萬二千噸、世界海運の總噸數に對する比率は六割三分三厘で、英、米、白、諸威に次ぎ世界第五位である。斯くて今次大戰に於て英米を覆滅し去つた曉に於ては、日本海運に次で世界第二位の海運國たる地位を占むる事は期待して誤りないところであらう。

(一) 結 論

要之獨逸に於ける交通行政の統一は古くから要望されたところではあつたが、第一次世界戦争開始以前の頃までは、事實上各聯邦の手に任されて居たのである。然るに戦争の經驗は交通事業統合の必要を獨逸當路者に痛感せしめ、前に述べた様に先づ鐵道の所有、水路の建設維持及び航路標識の事務は州の手より國の手に移讓されて、統合化の第一歩を踏み出し、殊に一九一九年六月二一日の大統領處分に依り交通省設置せらるゝに及び、交通行政統一の基礎は漸く築かれたのである。一

九二〇年一〇月九日の大統領通牒は云ふ様「憲法に依り交通の分野に於ける郵務を除きたる凡ての問題は、國に於て之が處理を行ふこととなつたのであるが、其爲の特別最高官廳として獨逸國交通省が設立せられたのである。右官廳の長官は獨逸國交通大臣なる稱號を有する」と。茲に於て當初の交通省は郵務を除く獨逸國の全交通組織を統轄し、鐵道部、水路部、航空乃至自動車部及び航路部より成るものであつた。そして其中で鐵道は特に國有國營の形式をとり、非國有の鐵道に就ては交通省に於て之を監督することとなつた次第である。

然し其後に於て獨逸の交通行政には多少の變動が見られた。それは前にも述べた一九二四年一〇月一日のライヒスバーン社の設立であり、鐵道は一企業として交通省の手を離れ、只ライヒスバーンに對する形式的な監督權が残された事である。要之交通省は水路の建設、維持と云ふことを除けば交通省は單なる交通關係の立法及び監督の官廳たるに過ぎなくなつた。加ふるに一九三三年航空省の設置に伴ひ、航空行政は其手に移されたことは云ふ迄もないのである。

然しヒットラーに依る政權の獲得は獨逸國交通政策を強化させ、交通大臣の權限は擴充確立された。交通大臣は一九三三年一月三〇日から實質上其地位を高められたのであるが、更に三四年二月二七日からは「行政の經濟化及び單一化に關する法律」に依り、形式的にも其地位を確認された。即ち大臣は交通省、逓信省（三七年まで交通大臣は逓信大臣を兼ねて居た）、ライヒスバーンの有する全交通機關に對する統一政策の實施、各種交通機關の競争の裁定及び協力に關する問題の處理に關する全責任を背負ふこととなつた。加之三七年二月一〇日以来ライヒスバーンは實質上會社企業の手を離れて再び國有國營の形式を採り、それは更に三九年七月四日の法律に於て確認されたのである。

斯くして今日に於て交通省の手を離れて居る交通事業は（一）航空行政（一九三三年五月五日の命令を以て航空大臣へ移

管)、(二)道路行政(一九三四年三月二十六日の法律を以て道路總監へ移讓)、(三)ライヒス・アウトローパーンの建設維持(同様總監の手へ)、以上である。勿論官廳間の協議に依り連絡は充分にとられて居る。

各種交通機關の間の協力のためも講ぜられて居る。即ち「鐵道と空中交通との聯絡」に就ては、國有鐵道のルウフト・ハンザ會社との間に一九二七年一月一日の協定があり、貨物輸送に就き連帶の方法を定め、又二八年一月一日の協定があり旅客輸送に就ての乗換引繼ぎの便法が採られて居る。又「鐵道と自動車輸送」との聯絡に就ては、二九年獨逸鐵道會社と獨逸國郵便との間の協定があり、夫れに依れば旅客自動車輸送は原則として獨逸郵便に、貨物自動車輸送は原則として獨逸郵便に割宛てられて居る。但し小包及び貨物に就き見れば、重量七疋迄のものは獨逸郵便の方が運賃割安であり、十疋以上のものは獨逸國有鐵道の方が割安であり、其中間の重量のものは兩者の運賃が均等である。斯様に輸送の分野を定めて兩者間の無用の競争を避けて居る。但し獨逸當局は鐵道と自動車間の正當な競争の存在は、獨逸の交通制度の完備を期する爲に、寧ろ之を歓迎すべきものとし、自動車の貨物長距離輸送(自動車の所在地から五十杆の近距離を越ゆる輸送)を是認して居る。蓋し此際に於ける鐵道と自動車との秩序あるサアヴィス競争は、結局獨逸交通の爲に協力するものと見られるのである。但し此際に於ける自動車運賃率は鐵道運賃率に等しからしむるものとし、鐵道運賃制度を侵害することは許されない。尙此點に就ては他日自動車輸送論議の際に詳述しようと思ふ。

鐵道と内水路に就ても或る程度の協調は保たれて居る。但し一面に於ては競争又は協調不充分的點もあり、水運としては鐵道の遠距離運賃遞減は水運の貨物を奪ふ強敵であると考へられ、又鐵道の近距離運賃値上げは水陸連絡輸送を阻害するものと思惟して居る。斯くして水運は鐵道に對して一般的の割引積換運賃率を希望したのであるが、國有鐵道は原則的に之に

同意せず、只國民經濟上必要とせらるゝ場合のみに、其の希望に應ずる用意あることを明らかにし、それが實行されて居る場合もある。例へばライン河上流諸港からの、又之に向けての特定貨物に對し、又獨逸の北海諸港を經由する食鹽又は加里の輸出に對し、水陸聯絡輸送に就き特別運賃率の方法が採られて居る。然し一般的には鐵道と水運との競争關係を如何に統制するか、其方法を發見することは、困難であるとされて居る様である。

要之ナチス獨逸の交通政策は總て國を基本として統一的に企畫施行され、漸次完成の域に向つて進行しつゝある様に見えるのである。斯る政策が今日迄に現はれた主なる具體的の諸點は次の如くである。

(一) 交通行政の統一——交通省の設置

(二) 交通事業群の組織

(三) 交通審議會の制度

尙此外に注目すべき國本的交通政策の施設として次の制度を擧ぐることが出來ようと思ふ。

(一) 經濟會議所と交通事業代表者との連絡

(二) 交通科學研究所の設置

以上の諸制度の中で交通省に就ては既に説明したところであり、又交通事業群の説明は後述に譲る。交通審議會 (Reichsverkehrsrat) の制度は一九三四年の二月設けられたものであり、之に依り交通行政官廳、交通事業代表者及び交通機關利用者間の活氣ある連絡を圖ることを目標としたものである。但し必要に應じ交通大臣は右以外の者をも委員に参加せしめ得るのである。さて其中の交通事業代表者は次の如く指摘されて居る。

(1) 交通事業群長

(2) 國營交通事業（ライヒス・バイン及びライヒス・アウトバーネン）代表者

(3) 獨逸道路總監

又交通機關利用者代表は次の如くである。

(1) 營養廳代表

(2) 經營經濟代表

(3) 文化事業代表

(4) 公共團體代表

(5) 勞働戰線代表

之等の利用者代表は各其長官又は指導者の提議に由るものである。

同時に又地方交通審議會が設けられ、交通大臣の定むる地方交通區域に於て地方上級行政長官の下に交通問題審議の役割を果すものとされて居る。そして其委員は中央に於ける交通審議會の夫れに準じて任命さるゝものであり、交通事業者の代表としては（一）交通事業群地域群長、（二）國營交通事業代表者、（三）獨逸道路總監代理者を任じ、交通機關利用者としては（一）營養廳代表者、（二）經營經濟代表、（三）文化事業代表、（四）公共團體代表、（五）勞働戰線代表とし、之等は各其所屬團體の指導官吏又は指導者の提議に由るものである。

次に經濟會議所と交通事業代表との連絡に就ては、交通事業が經濟の重要な部分を成すものであるとの見解に基づくも

のであり、交通事業の組織は經濟會議所及地方經濟會議所の組合員たる旨を明らかにして居る。斯くて交通大臣の提議に依る交通事業組織の代表及びライヒス・バーンの代表は組合員として會議所に加はり、又地方經濟會議所は大臣の任命に依る交通事業組織代表を會議所參與として加入せしめて居る。

更に一九三五年の春に於て獨逸國の交通省及びプロイセンの交通省に於て交通科學研究所が設けられて居り、學問的又は政策的な交通政策の研究に精進するものとして居る。委員は學者、獨逸國々有鐵道、獨逸國郵便、獨逸交通事業群の代表者より成つて居る。

いづれにせよ、全體主義の理念に依り、各種交通機關は國家及び國民に奉仕することに於て遺憾なき様に企畫され指導されねばならない。それに就ては獨逸當局は交通政策は國策的に統合されねばならないと深く信じて居る。

(2) 各種交通企業の組織化

獨逸に於ける各種交通事業の組織化は勿論昨今に初まつた問題ではなく、ナチス獨逸の出現以前に於て、其形態は存して居たのである。但し其組織化の精神は今日の獨逸に於けるとは異なり、全體主義的又は國家的見地より出たものではなく、業者自身の利益を促進せんとするカルテル式企業聯合に外ならなかつたのである。要するに私的資本の利潤を高調達成せんとする利益共同聯盟 (Interessen = Verbände) に過ぎなかつたのであり、ナチス獨逸に於て強調せらるる『經濟は國民經濟的に、資本は經濟奉仕的に』と云ふ様な精神は何處にも見られなかつたのである。加ふるに業者は強制加入ではなかつた爲に、到る處所謂アウトサイダーの問題があり、此點からも業者間の充分な統制は存しなかつたのである。

さて之等の交通事業カルテルは次の如きものであつた。

(1) 海運事業關係としては(一)獨逸船主聯盟 (Verband DeutscherRader) (二)獨逸沿岸船主聯盟 (Verband Deutscher Küstenschiffer) (三)獨逸船舶仲介人中央聯盟 (Zentral Verband Deutscher Schiffmakler) (四)獨逸水先案内聯盟 (Verband der Deutschen Lotzet) を擧げることが出来るのであるが、之等は夫れ夫れの業務の中央最高組織であつて、其下に各地方的組織が結成されて居た。

(2) 國內水運關係としては、獨逸内水運中央聯盟 (Zentral Verein für Deutschen Binnenschifffahrt) があり、同時に各河川毎に航路利益保持團體が存在して居た様である。

(3) 自動車運輸事業に就ては第一次世界戦後の頃より業者間に或る程度の聯盟が見られ、殊に一九三一年の頃からは遠距離運輸に就き賃率協定乃至積載量配分に關して業者間の協定があることとなつた。自動車貨物遠距離交通積荷分配廳 (Laderaumverteilungsstelle für den Kraftwagen Güterfernverkehrs) の如きはそれである。又近距離輸送に就て

は荷馬車との關係があり、從つて自動車と荷馬車との間に、中央の乃至地方的協定組織も見られた。又旅客自動車運輸に就てはバス所有者全國聯盟 (Reichs Verband der Kraftomnibus Besitzer) の中央組織があり、又タクシー業に就ては獨逸タクシー業聯合 (Reichs Verband für das Deutsche Kraftroschke Gewerbe) の中央組織があつた。又一九三四年には凡ての自動車交通事業を包括する連盟の『自動車營業聯合』(Veichs Verband der Kraftfahrgerhe) の結成が見られた。

(4) 荷馬車營業に就ては其歴史が古くだけに既に前世紀の頃から獨逸荷馬車聯合 (Reichs Verband der Fuhrbetriebe

Deutschland) が存して居り、之は一九三四年まで貨物自動車聯盟と合體しつゝ存在して居たのであるが、其後貨物自動車業者と分離し、荷馬車營業全國聯盟 (Reichs Verband der Fuhrgewerbe) として存して居た。

(5) 國有ならざる鐵道乃至軌道事業に就ては、早くより業者間の連盟があり、其後更に路面電車、地方軌道及び私設一般鐵道の各々に就き分派的聯合が發達した。然し一面に於て包括的聯盟も強化され、一九三〇年には獨逸交通管理聯盟 (Verband deutscher Verkehrsverwaltung) の結成を見て、附帶の自動車部門乃至専用線部門までも其中に統合されることとなつた。

(7) 獨逸では古くから運送取扱業者の間に獨逸運送取扱業聯合 (Verein deutscher Speditaur) なるものが存在して居た。又一方倉庫業に就き業者間の團體があつたのであるが、之等の運送取扱業者及び倉庫業者は一九三四年以來合同して獨逸運送取扱及倉庫業團體 (Verein deutscher u. Lagerungsgeschäfte) なる連盟を結んだのである。

(7) 旅行案内營業に就いては第一次戰役に於てライゼ・ビュウロウ全國聯合 (Reisbureau nationale Vereinigung) が結成されたのであるが、一九三五年以來は交通補助專業最高代表體 (Spitzenvertretung Hilfsgewerbe des Verkehrs) に依り置き換えられて居る。

然し以上述べた各種交通專業のカルテルは私益保護の組織であり、ナチス交通政策の線に沿ものではない茲に於てナチスは全國私有交通機關の國策的組織を到達する爲に、一九三四年二月二七日に『獨逸經濟の組織的構成準備に關する法律』を公布し、次で三五年九月二五日に至り『交通の組織的構成に關する命令』を發布して、其向ふところを明らかにした。即ち該命令に依つて、國が自ら其經營を引き受けなかつたところの交通事業に就き、七種 (現在は六種) の交通事業群

の結成を見る事となつたのであるが、要するに斯る新事業群は、指導者原理に依る自治管理組織たるものであつて、國家の眼より見れば、業者の創意を認め、且つ其國家社會主義的精神に信頼するものであり、従つて交通省内の交通事業監督部は單に業者の監督機關たるに止まる譯である。

交通事業群の仕事を実行するに就き人的構成は(一)群長 (Leiter)、(二)業務執行者 (Geschäftsführer)、(三)參與會 (Beirat)、(四)組合員總會 (Mitglieder Versammlung) から成立して居る。群長は交通大臣の任命するところであり、原則として名譽職である。そして各群の専門群の群長に就ては各群々長が大臣の承認を得て之を任免し、下級専門群々長は上級専門群長より任免せられる。

群長は各其事業群に就き指導權を有し、又事業群の全體主義的活動に就き責任を負ふ。従つて又群長は群員に對し秩序、罰を課し得る權能を有し、又各種群長は上級群の群長に對し、其各群の指導に就き責任を負ふ。

業務執行者は交通大臣の任務を得て各群長之を任免する。執行者は職として勤務する者であつて名譽職では無い。

參與會に就ては、原則として交通事業群參與會の委員は専門群長より成り、専門群及び地域群參與會の夫れは下級専門群長及び下級地域群長より成る。最下位群の參與會の委員に就ては、群長は上級群長の同意を得て之を任命する。參與會の會長は總て群長である。參與會は群長の單なる諮問機關であり、群長は其答申に拘束されることはないのであるが、一定の重要事項例へば豫算の決定、負擔金額決定、業務執行者の任免等に就ては、必ず諮問を経なければならぬのである。

組合員總會に就ては、先づ組合員たる者は當該交通事業は當然其資格を有する者であり、強制組合員制度 (Zwangsmitgliedschaft) に據るものである。組合員總會は群の活動乃至財政状態に就き報告を受け、所屬員と群長との間の意見

交換に役立つ。只其特別權能として群長の信任秘密投票を行ひ、群長任免者の裁斷に資する。又組合員總會の代りに參與會を招集して之に代へる場合があり、群が最上級群なる場合、又下級群であつても其群地域が廣汎なる場合は、左様に運営されて居る。

以上交通事業群に就き、其人的構成を述べたのであるが、次で各種交通事業群の組織的構成に就き述べて見よう。前記の一九三五年九月二五日の交通の組織的構成に關する命令に依れば、先づ次の如き群に分れたのである。

- (1) 航路事業
- (2) 内水航路事業
- (3) 自動車運輸事業
- (4) 荷馬車營業
- (5) 鐵道軌道事業
- (6) 運送取扱及倉庫營業
- (7) 交通補助事業

但し以上の中で荷馬車營業は一九三九年一月一日以降、自動車運輸事業の中に包含されることとなつた。以上を以て一先づ獨逸交通機關計畫化の論議を終ることとする。