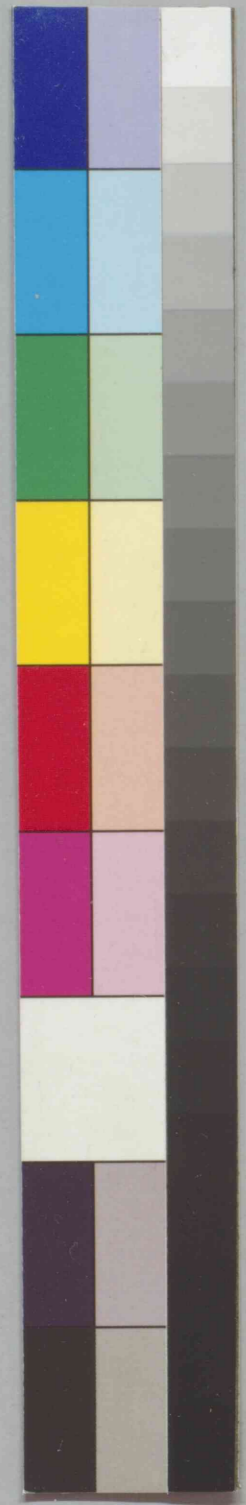


ヒトラー内閣の政策

第八編 交通政策

昭和十一年十二月

國政研究會



6398

注意事項

- 資料は大切に扱きましょう。
- 資料は転貸借はお断りします。
- 15日間の期限に必ず返して下さい。
- 資料を汚損または紛失した時は同一の資料又は相当代価を弁償していただきます。

群馬県立図書館
前橋市日吉町一丁目14-8
電話 (0272) 3008番

ヒトラー内閣の政策

第八編 交通政策

昭和十一年十二月二十日

國政研究會

目次

一 交通の建設

總論

交通審議會

交通ノ有機的建設ニ関スル命令

二 鐵道

國有鐵道の運賃政策

ドイツ國有鐵道の例外運賃

鐵道と自動車との關係

公共的鐵道企業經營維持ノ爲ノ標準ニ関スル法律

三 郵便

行政ノ簡易化及経済化ニ関スル法律

一
一
七
一
三二
三二
一一
七
三二
三二
四九
五二
六三
六六
七〇

四 ドイツ國自動車道路

ドイツ國郵便ノ豫算經理及財産管理ノ爲ノ一般的法規 七八

八九

ドイツ國自動車道路企業設立ニ関する法令の推移 九二

「ドイツ國自動車道路」企業設立ニ関スル法律 九二

同上法施行令 九五

同上企業設立ニ関スル告示 一〇六

ドイツ道路總監ニ関スル訓令 一一五

國自動車道路企業設立ニ関スル改正法律 一七

國自動車道路企業ノ監督權ノ委託ニ関スル訓令 一一一

國自動車道路企業設立ニ関スル法律施行ノタメノ第二命令 一二二

ドイツ國自動車道路建設事業 一二四

五 道路交通

國道路交通條令並ニ実施令 一三八

一三九

六 運送制度

自動車運送ニ関する免許法 一六二

一六三

陸上旅客運輸法 一六八

自動車ノ貨物長距離輸送ニ関スル法律 一九〇

流シ自動車營業ノ苦境克服ノ爲ノ命令 二〇八

臨時交通ノ爲ノ暫定的手数料令 二一五

流シ自動車營業ノ苦境克服ノタメノ第二命令 二一八

國自動車經營聯盟ノ假構成ニ関スル命令 二二一

七 航空

立法上より觀たる航空ノ國家統制 二二四

國ノ航空管理ニ関スル法律 二二六

航空ニ関スル命令改正ニ関スル命令 二四三

航空機ノ連絡輸送 二五二

ドイツ商業航空ノ新展開

八 航行

内水航行

内水航行ノ苦境克服ノ為ノ法律

海上交通

船舶抵當銀行ニ関スル法律

九 結語

交通政策ニ関スル法令一覽表

二七一

二八九

二九〇

二九一

二九五

三〇七

三三〇

三三二

一 交通の建設

總論

ドイツ國に於ては交通省が設置され、全般の交通事項を中央に統一せしめんとしたのは一九二〇年一月であつたが、當時自由主義的に經營される各交通業は一般に甚だ振はず而も其後に於て何等かの活路を見出さんとし結局そこに展開されたのは鎬を削るやうな競争だけであつた。而も其の組合は分裂、対立し非常な混乱状態にあつた。

然るにナチス政府出現と共にこの状態は根本的に一変して共同經濟的交通を形成する目的をもつて交通の有機建設を開始したのである。先づ逓信省と交通省とか人的結合により結付けられその結果、郵便、鉄道及び水路は合一せる責任の下に置かれ、國家

の最高部に於いて交通政策の統一を表明する結合が出来た。

即ち一九三三年一月、交通大臣は「國有鉄道及郵政廳ト共ニ全交通運輸ヲ打テ一丸トナシ交通省ニ於テ嚴正ナル統制ヲ爲サントス」と公示し、ついで一九三四年二月には、交通政策上の事項の諮問機關として、交通業者と交通機關利用者とより成る交通審議會を新設した。右審議會は交通の有機的機構中最高の諮問機關であつて、従つて従来ワイマール憲法に依り設置された鉄道審議會の交通各部門別の審議會は廢止されたのである。

ついで一九三五年九月二五日の「交通ノ有機的建設ニ関スル命令」によつて交通業の有機的機構は立法上終結的に決定されたのである。

今、右命令に關し交通業の組織、新設の交通諸團體と其構成員及交通審議會につき説明することにする。

即ち交通業の組織には自然人及法人の企業者及企業が属してゐるが、公法的に管理さるゝ國家の郵便、鐵道の交通經營、國水路行政部並にドイツ道路總監による諸經營は交通業に属さない。併し公法的に管理さるゝ國家の交通諸經營は交通審議會に於て交通業の組織と結付く。かくて交通審議會は私經營並に公法上の交通業者を網羅し、交通機關利用者も審議會委員として加はり、従つて交通審議會は交通業の組織の範圍を越え交通の有機的機構を完成してゐる。

交通業者は交通業の組織に強制的に加入せしめられ、一の交通團體の専門領域で独立的に活動し、又は活動せんとする企業者及び企業は管轄権のある交通團體の一員と自動的になるのである。全國交通團體の團員は、その指揮者から部門グループ並に部門下級グループ及び地域的構成員たる所屬を指定される。團員の所屬

に關し全國交通團體間に紛争ある場合は交通大臣之が裁定を爲すのである。

各團體は交通業の組織内で一名の指揮者(名譽職)を有し、全國交通團體の指揮者は交通大臣により任免される。部門グループ、地域的構成員及び部門下級グループの指揮者は上位團體の指揮者により任免されるが、この際交通大臣の同意が必要である。各指揮者は交通大臣又は全國團體の指揮者の要求により罷免せらる。各全國交通團體は一名の事務長を、各グループは一名の事務員を有し、之等の人々は全國交通團體の指揮者から發せられた指令により日常の事務を処理するのである。

全國交通團體の顧問會(指揮者の諮問機關)は部門グループの指揮者より成り、指揮者以外のもを顧問に任ずるには交通大臣の承認を得なければならず、部門又は地域的組成体内の顧問會は

これ等の組織体の最も近いグループの指揮者より成る。

顧問會は出納及會計の検査を行ひ、豫算案の確定、規約の制定等の重要措置につき決定前に意見を徴せられることをその主要任務とする。指揮者が顧問會の多数の意見に反する処置を採つた場合は上級グループの指揮者に右事項を報告することを要す。尚顧問會の外に更に小規模の顧問會を作り又特定の任務に対し特別委員會を設けることが出来る。

交通業の機構に対しては總會の定めがある。一の全國交通團體の組成体の各最下級グループは營業年度終了後出未得る限り六箇月以内に年々總會を用かなければならぬ。右總會はグループの活動と財政状態につき報告を聽き且意見を述べ、機會を構成員に與へる。

總會は指揮者に対する信任決議を行ふことが出来るのである。

交通業の部門的及地域的組織は他の実業経済に依據して規定されてゐるがその一般的命令は未だ発せられてゐない。

交通業は部門的には左の七全國交通團體に分る。

- 一 全國交通團體海上航行
- 二 全國交通團體^内國內航行
- 三 全國交通團體自動車業
- 四 全國交通團體馬車業
- 五 全國交通團體軌道業
- 六 全國交通團體運送及倉庫業
- 七 全國交通團體交通補助業（旅行案内所 寝台車會社）

而して全國交通團體は部門的グループに分れ、後者は更に必要により部門下級グループに分れる。交通大臣は未だ公布されぬ一般命令により部門別のグループを定め又その部門領域を定める。

全國経営團體は交通大臣の認可を得て実業経営の全國團體の地方的構成に倣つて地域的に構成されるのであつて、部門グループ及部門下級グループも地域的に組織することが出来る。併しこの

地域的及部門的組織に対しては、一交通地域に対して又は該地域内に於て一交通部門も結合せしむることが必要とされる。

全國交通團體は法律の規定により権利能力ある社團として認められるが、全國交通團體の部門別及地域的組成体に権利能力を有しない。但、全國交通團體海上航行のオルガニゼーションに対しては交通大臣により権利能力が與へられ得る。

交通審議會

交通事項を審議するため交通各種部向間及び交通利用者と密接な關係を設けるため全國交通審議會及数多の地方審議會が定められてゐる。従つて交通審議會には交通業者は勿論交通利用者も屬す。かくして交通審議會は凡ての交通業者を網羅し交通全体の部門的組成体と爲してゐる。交通利用者として審議會に屬するもの

は実業経済 全国食糧生産団体、ドイツ文化学院及び市町村の諸代表者である。

交通審議會は全ドイツ交通の有機的機構を完成せしめておると云ふことが出来、その特質は交通業者と交通利用者の緊急を結合に存するのであつて、更に言及しなればならぬことは、交通審議會は交通業者並に交通利用者、交通業内の事情に精通するものによつて組織され、審議會委員の任命は交通大臣によつて行はれることである。

而して交通業の代表者は、交通グループの指揮者、公法的に管理する、國家の交通経営の代表者及びドイツ道路總監であつて、交通利用者の代表者としては、全国食糧生産団の代表者二名（全国農民指揮者の提案に因る）、実業経済の代表者六名（全国経済會議所の指揮者の提案に因る）、ドイツ文化院の代表者一名（ドイツ

文化院院長の提案）、市町村の代表者一名（内務大臣の提案）、ドイツ労働戦線の代表一名（労働戦線全国指揮者の提案）を文部大臣が任命する。

交通大臣は全国交通審議會の議事を指揮し、該委員を召集し議題を決定し議事規則を制定する。更に交通大臣は個々の事項審議のため全国交通審議會内に常設委員会又は委員会を設け且意見聴取のため専門家を任命することが出来る。

全国交通審議會の事務は交通省内部に処理され、全国交通審議會の任務は交通大臣を補佐し、交通政策上の任務の遂行に當つて交通大臣の相談役となることである。

地方交通審議會は交通大臣より指定さるゝ交通地域に対して設けられるのであつて、その構成は前記全国交通審議會に準ずる。交通業の代表者として地方交通審議會に加はるものは、全国交通

團體の地域的團體の指揮者各一名、公法上管理さるゝ交通経営の代表者、ドイツ道路總監の代理者で、一方交通利用者の代表者として、全國食糧生産團の代表者二名、實業経営の代表者六名、ドイツ文化院の代表者一名、市町村の代表者一名、ドイツ労働戦線の代表者一名が加入する。

交通大臣は地方交通審議會に対しても、交通業に従事する又は交通業に特に精通する人々を委員に任命し得る。

地方交通審議會の議長は、該審議會の所在地に対し管轄権を有する上級行政官廳の長官である。即ちロシアでは州知事が議長となる。議長は委員を任命し議題を決定し交通大臣の認可を得て議事規則を制定し、個々の事項の審議の目的をもつて常設委員會又は委員會を設ける等のことか出来る。

交通ノ有機的建設ニ関スル命令

一九三五年九月二五日

一九三四年一月二七日附本法施行ノ為メノ第一命令第四十四條（法律公報第一部一九四頁）ニ関聯スル一九三四年二月二七日附「ドイツ經濟ノ有機的建設準備ノ為メノ法律（法律公報第一部一八五頁）第五條第二項ニ基キ且一九三四年二月二七日附「行政ノ簡易化及經濟化ニ関スル法律（法律公報第一部一三〇頁）施行ノ為經濟大臣及内務大臣ノ同意ヲ得テ茲ニ之ヲ命令ス

第一節 交通ノ建設

第一條

(一) 交通業ハ部門的ニ線括サル、モ必要ニ應シテ部門的且地域的

ニ組織サル、モノトス

(二) 公法上管理サル、交通業代表者並ニドイツ道路總監督官
— 及實業経営代表者、國食糧生產團、國文化學院及市町村代表者
— 交通利用者ノ加入セル交通業代表者ニ依リ全國交通評議
委員會及地方交通評議委員會カ形成サル、モノトス

第二節 交通業ノ組織

第二條

(一) 全國交通團體ニ於ケル交通業ハ部門的ニ海上航行、内水航行、
自動車業、馬車業、軌道業、運送及倉庫業、交通補助業ニ總括
サル
(二) 全國交通團體ハ部門グループニ組織サレ更ニ部門グループハ
必要ニ應シ部門下級グループニ組織サル

(三) 交通大臣ハ全國交通團體カ地域的ニ組織サル、コトヲ許可シ
得ルモノトス。コノ場合次ノ規定ニ於ケルカ如ク部門グループ
ノ名稱ハ地域グループニ、部門下級グループハ地域下級グル
ープニ、部門的成員ハ地域的成員ニ、部門領域ハ地域ニ依リ代置
サル、モノトス

第三條 部門グループ及部門下級グループハ、一交通地域又ハ該
地域内ニ於テ一交通部門ヲ線括スル緊急ノ必要ヲ生シタル場合
ハ地域的ニ組織サレ得ルモノトス

第四條 諸交通部門ノグループハ労働共同体ヲ形成シ得、労働共
同体ハ一般ニ發動機使用ノ又ハ發動機ヲ使用セサル車馬業ノ地
方交通ニ対シテハ形成サル、コトヲ要ス。労働共同体ノ活動範
圍ハ一定ノ物的範圍及地方的地域ニ制限サレ得

第五條 全國交通團體ハ權利能力アル社團ノ地位ヲ有ス。民法第

二十七條第三項、第三十條乃至第三十一條及第四十二條ノ規定ヲ準用ス。全國交通團體ノ部門別及地域的組成体ハ全然権利能力ヲ有セス。全國交通團體海上執行ノ成員ニハ右團體指揮者ノ意見ヲ聽取シタル後交通大臣ニ依リ権利能力ヲ賦與セラル

第六條

(一) 既存ノ交通大臣ニ依リ認可サレタル交通業代表團體及其組成体ハ本令実施ト共ニ全國交通團體及其組成体中ニ引入レラレ新法律形態ヲ採ル。全國交通團體ノ指揮者ハ右全國交通團體及其組成体ノ機關ノ定款ニ依ル権能ヲ執行シ得

(二) 一團體カ一全國交通團體又ハ全國交通團體ノ部門的或ハ地域的組成体又ハ他ノ獨立團體ト合併シタル場合ハ合併ト共ニ債務及其他ノ義務ヲ含ム其財産ハ全國交通團體又ハ他ノ獨立團體ニ移行ス

(三) 第一項及第二項ニ必要トスル権利変更ノ土地台帳及他ノ公ノ帳簿、ノ記載並ニ其ニ関聯セル權利手続及裁判業務ニ對シテハ手数料及印紙ハ徵收セス

第三節 交通業ノ組織ハノ所屬

第七條

(一) 交通大臣ハ一般命令ニ依リ部門的成員ノグループヲ規定シ其部門的領域ヲ限定ス。企業者及企業(自然人及法人)ニシテ部門領域ニ於テ獨立的ニ活動シ又ハ活動セントスルモノハ命令ニ依リ管轄權アル全國交通團體ノ一員タルモノナリ。

(二) 外國ノ企業ニシテ國內ニ店舗アルモノハドイツ交通業ニ所屬スルモノト見做ス。店舗ノ設立ナクモ國內ニ於テ正規ニ活動セル外國企業ニ對シテモ同シ。交通大臣ハ國際間ノ連絡ニ依リ已

ムヲ得サル例外ヲ規定ス

(三) 法律、命令又ハ個々ノグループノ定款ニ依リ規定サレタル以外ニアラサル限り所属ニ基ク活動ヲ長期ニ休止スルコトニ依リ交通業ノ所属ヲ喪失ス

第八條 企業者及企業ノ法上ノ代表者ハ兩業、停止前ニ其所属ニ基ク活動ヲ管轄権アルグループニ報告シ、所属ノ確定及出資資格ニ必要トスル通知ヲ為ササルヘカラス

第九條 全國交通団体ノ團員ハ其指揮者ヨリ部門グループ及部門下級グループ並ニ地域的成員ヲ指定サレ之ニ対シ異議ヲ申立ツルコトヲ得ス

第十條 團員ノ所属ニ関スル全國交通団体間ノ紛争ハ交通大臣之ヲ裁決ス

第四節 団体指揮者ノ任命及権限

第十一條

(一) 交通業ノ各団体ハ名譽職トシテ活動スル指揮者ヲ有ス

(二) 全國交通団体ノ指揮者ハ交通大臣ニ依リ任免セラル

(三) 部門グループノ指揮者ハ全國交通団体ノ指揮者ニ依リ交通大臣ノ同意ヲ得テ任免セラル

(四) 部門グループノ地域的組成体ノ指揮者ハ全國交通団体ノ指揮者ノ同意ヲ得テ部門グループノ指揮者ニ依リ任免セラル

(五) 部門下級グループ及其地域的組成体ノ指揮者ハ部門グループノ指揮者ニ依リ任免セラル

(六) 交通大臣又ハ全國交通団体指揮者ノ要求ニ依リ各指揮者ハ免黜セラル

第十二條 全國交通團體指揮者ハ交通大臣ノ同意ヲ得テ團體ノ定款ヲ制定ス。右定款ハ本令ノ規定ニ合致スルコトヲ要ス

第十三條

(一) 全國交通團體指揮者ハ其代理者ヲ任免ス。右任免ハ交通大臣ノ同意ヲ必要トス

(二) 部門グループノ指揮者ハ右代表者ノ要求ニ依リ任免セラル。其任免ハ全國交通團體指揮者ノ同意ヲ必要トス

(三) 其他ノ部門的及地域的組成体ノ指揮者代理ハ上級ノ部門的又ハ地域的グループノ指揮者ニ依リ任免セラル

(四) 全國交通團體ノ事務主任ハ交通大臣ノ同意ヲ得テ全國交通團體指揮者ニ依リ任免セラル

(五) グループノ事務員ハ全國交通團體指揮者ノ承認ヲ得テ任免セラル

(六) 事務主任並ニ事務員ハ全國交通團體指揮者ヨリ發セラレタル一般指針ニ從ヒ継続的業務ヲ行フモノトス

第十四條 一ノ團體ノ各指揮者ハ、指揮者ニ支障アルトキハ其代理者ヲ全國交通團體ノ指揮者ヨリ指定サレタル業務範圍内ニテ

第十五條 全國交通團體ノ特別代表者タルモノトス
(一) 豫算案及出資ハ年度開始前ニ決定スヘキモノトス

(二) 各全國交通團體ノ組織体、豫算案ハ統一的原則ニ依リ編成スヘキモノトス。出資ノ收益ニ依リ全國交通團體ノ凡テノ組成体ハ維持サルヘキモノトス。

(三) 全國交通團體及其成員ハ節約的且經營的財政方針ニ義務ヲ負フモノニシテ其團員ノ給付能力ニ留意スヘキモノトス

(四) 企業者又ハ企業ノ業務範圍ニシテ數多ノ全國交通團體ニ及フトキハ該企業者又ハ企業ハ關與セル凡テノ全國交通團體ノ團員

タルヘキモノトス

第五節 任務及義務

第十六條

- (一) 全國交通團體及其組成体ハ全國交通團體ノ一般的利害關係ヲ代表スル外専門領域ニ於テ團體員ノ相談ニ應シ其守護ヲ任トスヘキモノトス
- (二) 各指揮者ハ其團體ノ國民社會主義國家ノ意味ニ於テ指導セサルヘカラス。其際指揮者及全組成体ノ團體ハ全國交通團體指揮者ノ指令ニ拘束サル
- (三) 團體ノ團體員ハ團體ノ目的及交通責任者トノ關係ニ因リ制限サル、指揮者ノ指令ニ服スヘキモノトス
- (四) 指揮者及事務員ハ公平ニ業務ヲ処理シ忠實ニ個々ノ團體員ノ業務上及營業上ノ秘密ヲ守ルヘキモノトス

務上及營業上ノ秘密ヲ守ルヘキモノトス

第十七條

部門グループノ指揮者ハ其指令又ハ管轄権アル指揮者ノ再三文書ニ依ル要式命令ニ對シ故意ニ違反スル團體員ニハ千ライヒスマルク以下ノ罰金ヲ科シ其命令ヲ遂行セシム。命令違反ノ確定ニ對シテ全國交通團體指揮者ハノ抗告ハ文附後ニ週間以内ハ許可サル

第四節 顧問會ノ構成及權限

第十八條

- (一) 交通業ノ各團體ハ顧問會ヲ有ス
- (二) 全國交通團體ノ顧問會ハ部門グループノ指揮者ヨリ成ル。交通大臣ノ同意ヲ得テ全國交通團體ノ指揮者ハ更ニ指揮者以外ノモノヲ顧問ニ任スルコトヲ得

(三) 部門的又ハ地域的組成体ノグループノ顧問會ハ比等ノ組成体ノ最モ近キグループノ指揮者ヨリ成ル。指揮者ハ上級グループノ指揮者ノ同意ヲ得テ最下級グループノ顧問ヲ任ス。各指揮者ハ更ニ上級グループノ指揮者ノ同意ヲ得テ指揮者以外ノモノヲ顧問ニ任ス。

(四) 顧問會會長ハ團體ノ指揮者トス

第十九條

(一) 顧問會ハ金錢出納及會計ノ検査ヲシ負債軽減ノ配分ノ標準トナル根據ヲ検査ス

(二) 指揮者ハ最モ重要ナル規定ニ関シ顧問會ニ諮ルモノトス。全國交通團體ノ顧問會ハ特ニ左ノ事項ニ付意見ヲ徵セラル

一 豫算案ノ確定

二 出資ノ確定

三 基本財産及其他継続的日常工作ヨリ生スル以外ノ財産権的業務ヨリノ取得

四 事務主任ノ任免

五 定款ノ制定及変更

第二十條 全國交通團體ノ指揮者ハ上級團體指揮者ノ同意ヲ得テ部門的及地域的組成体ノ指揮者ト共ニ小規模ノ顧問會及一定ノ問題ニ対スル特別委員會ヲ形成スルコトヲ得

第七節 部員總會

第二十一條

(一) 全國交通團體組成体ノ各最下級グループハ毎年部員總會ヲ開クヘキモノトス。最下級グループノ活動範圍カ広汎ナル地域ニ及フ場合ハ全國交通團體指揮者ハ部員總會ノ代リニ顧問會ノ召

集サル、コトヲ規定シ得

- (二) 部員總會ハ出未得ヘクンハ事業年度終了後六箇月以内ニ用カ
ルヘキモノトス。召集ハ文書ニテ少クモ一週間ノ期限ヲ以テ行
フ。

第二十二條

- (一) 部員總會ハグループノ活動及財政状態ニ関スル部員ノ報告及
發言ノ爲行フモノトス。總會ハ指揮者カ信頼ヲ享クルマ否マヨ
決議ス

- (二) 部員總會ハグループノ指揮者ニ依リ指導セラル。指揮者カ信
頼ヲ享クルマ否マハ部員總會ノ疑問ニ依リ確定サルヘキモノト
ス

第二十三條 部員總會ノ用カレザルグループニ在テハ指揮者カ信
頼ヲ享クルマ否マハ顧問會之ヲ決議ス。第二十一條第二項及第

二十二條第二項ノ規定ヲ準用ス

第二十四條 全國交通団体指揮者ハ部員又ハ其法律上ノ代理人カ
全國交通団体顧問會ノ會議ニ何等信憑スヘキ理由ナクシテ出席
セサルトキハ百ライヒスマルク以下ノ罰金ヲ科スルコトヲ得

第八節 団体ノ解散及合併

第二十五條

- (一) 全國交通団体ノ形成又ハ解散及部門又ハ部門下級グループハ
解散及合併ハ交通大臣之ヲ命令ス
- (二) 解散ノ場合ニ於ケル清算ハ全國交通団体ノ指揮者、部門下級
グループニ在リテハ上級部門グループ之ヲ規定ス

第九節 交通評議委員會

第二十六條 交通事項評議會ノ爲全國交通評議委員會及地方交通評議委員會カ形成サル、モノトス

第二十七條

(一) 全國交通委員會ハ交通業者並交通利用者ヨリ成ル

(二) 交通業者ノ代表者ハ全國交通團體ノ指揮者及公法上管理サル、交通経営ノ代表者並ドイツ道路總監督官トス

(三) 交通利用者ノ代表者トシテ交通大臣ハ全國農民指揮者ノ提案ニヨリ全國食糧生産團ノ代表者ニ名、全國經濟會議所ノ提案ニ

依リ實業經營ノ代表者六名、ドイツ文化院院長ノ提案ニ依リドイツ文化院ノ代表者一名、内務大臣ノ提案ニ依リ市町村ノ代表者一名、ドイツ労働戰線全國指揮者ノ提案ニ依リドイツ労働戰線ノ代表者一名ヲ任命ス、

(四) 交通大臣ハ吏ニ交通業ニ活動セルモノ又ハ交通業ニ関係セル

モノニシテ特ニ信頼シ得ルモノヲ評議委員トシテ任命スルコトヲ得

第二十八條

(一) 交通大臣ハ全國交通評議委員會ノ議事規則ヲ制定シ該委員ヲ

召集シ議題ヲ決定シ議事ヲ指揮ス。交通大臣ハ個々ノ事項ノ審議ノ爲全國交通評議委員會内ニ常設委員會又ハ委員會ヲ設置シ

全國交通委員會及委員會ノ意見聴取ノ爲専門家ヲ任命シ得

(二) 全國交通委員會ノ費用ハ國之ヲ負擔ス

第二十九條

第三十條

(一) 地方交通委員會ノ設置及區域(交通地域)ハ交通大臣之ヲ規定ス

(三) 右交通地域ノ限界ハ交通大臣ノ行政手段ニ依リ確定サル
第三十一條

(一) 地方交通評議委員會ハ交通業者及交通利用者ヨリ成ル

(二) 交通業者ノ代表者ハ全國交通團體ノ地域的組成体ノ指揮者各一名、公法上管理サル、交通経営ノ代表者並ニドイツ道路總監督官ノ代理者トス

(三) 交通利用者ノ代表者トシテハ管轄権アル地方農民指揮者ハ全國食糧生産團ノ代表者ニ名ヲ、交通區域ノ設置ニ対シ管轄権アル經濟會議所ハ顧問會ノ意見ヲ徵シタル後實業經濟ノ代表六名ヲ、ドイツ文化院院長ハドイツ文化院ノ代表者一名ヲ、ドイツ市町村會議長ハ市町村ノ代表者一名ヲ、ドイツ労働戰線全國指揮者ハドイツ労働戰線ノ代表者一名ヲ送ル

(四) 交通大臣ハ更ニ交通業ニ從事シ又ハ交通業内ノ事情ニ特ニ精

通スルモノヲモ委員ニ任命スルコトヲ得

第三十二條

(一) 地方交通評議委員會ノ所在地ニ対シ管轄権ヲ有スル上級行政官廳ノ長官(プロシアニ於テハ州知事)ハ地方交通評議委員會ヲ召集シ議題ヲ決定シ議事ヲ指揮ス、長官ハ地方交通評議委員會ノ内ニ常設委員會又ハ委員會ヲ個々ノ事項ノ審議ノ爲メ設ケ専門家ヲ右委員會ニ招致ス。右ハ何レモ交通大臣ノ承認ヲ必要トス

(二) 地方交通評議委員會ノ經費ハ國之ヲ負擔ス
第三十三條 地方交通評議委員會ハ其交通地域ノ交通向題ヲ審議ス

第十節 交通業及實業經濟

第三十四條

(一) 交通業ノ團體ハ全國經済會議所及經済會議所ノ一員タルモノトス

(二) 交通大臣ノ提案ニ依リ經済大臣ハ交通業團體ノ代表者三名ドイツ國鐵道會社ノ代表者一名ヲ全國經済會議所顧問ニ任命ス
經済會議所會長ハ交通大臣ノ指名セル交通業團體ノ代表者三名以下ヲ經済會議所顧問ニ任命ス

第十一節 附 則

第三十五條

(一) 本令謂フトコロノ企業者及企業(交通業) 交通ノ企業者及企業(自然人及法人) 而モ私經済的交通業並ニ各邦 市町村及市町村組合ノ凡テノ交通企業ヲ含ムモノトス

(二) 公法上管理サル、交通經營ハ本令謂フトコロノ交通業ニ屬セス

第三十六條 組織サレタル交通業ノ組合ノ之般規定ト雖モ本令ノ規定ニ背馳スル限リハ效カナキモノトス

第三十七條 公法上ノ規定又ハ強制的物的必要上一定ノ交通部門又ハ個々ノ部分ニ対シ別段ノ規定ヲ必要トスル場合交通大臣ハ其ニ必要トスル規定ヲ定ム

第三十八條 各邦及市町村(市町村組合)ノ營業ニ対シテハ内務大臣ハ交通大臣ノ同意ヲ得テ特別規定ヲ定ムルコトヲ得

第三十九條 本法ハ一九三五年一月一日ヨリ效カヲ生スルモノトス

二 鐵道

國有鐵道ノ運賃政策

ヒトラ一の政權獲得後と雖も鐵道運賃の制定の如き公生活の甚だ重要なる分野に於て、他の多くの分野とは反対に事實徹底的な革新は生じてゐない。

併しドイツ國有鐵道は所謂過去の原理を固執して新思想の侵潤を拒んでゐるのでは絶対にない。國有鐵道はナチス政府の意圖に忝ふべく懸命の努力をし、財政の窮乏にも関らず政府の重要政策たる失業救済には三十億マルクに及ぶ巨額をさへ支出してゐる。

若し國有鐵道がドイツの改革を顧慮することなく旧來の傳統のみに囚はるゝならばかゝる犠牲を拂ふことは全く堪へ得られぬと

ころである。

即ち國有鐵道が運賃政策を含むその全経営方策を政府の綱領に於ける指導原理と完全に合致せしめてゐることと疑ふ余地はなきもの、運賃制度の根本原則を更改せず又更改する必要がなかつたといふ事實には説明を要するであらう。

しかしこの説明は國有鐵道が既に従前より全公私生活にとつて今日指針と認められてゐる原則に従つて行爲し来つてゐるといふ事實を挙げなければならぬ。

國有鐵道は嘗つて利己のみを考へた私的企業心をモットーとしたことはなく、常により高き全國民經濟の一般的利益を其の運賃政策の基準としてゐる。

「公益は私益に先行す」といふ命題がドイツに於ける鐵道運賃政策の標語となつたのは今日初めてのことではないのである。こ

の争題は州有鉄道の 國有化に際し國州契約の第十六條第二号及
び國有鉄道法第二條にも明かに規程として表現されてゐる。

かく己に以前より國有鉄道の運賃政策の根幹を爲してゐる「公
益は私益に先行す」といふ争題は一面に於ては企業としての國有
鉄道の國家に対する關係に於て、國有鉄道が専ら私経済的を追利
的を動因により運賃を制定することを許されぬことを云つてゐる
のである。

かゝる動因は利得の見地からすれば國有鉄道にとり有利なもの
ではあるが、これに対しては國家の一般政策上又は経済政策上の
重要性が対立する。故に運賃政策上の最高の基準は國家の總体の
利益でなければならぬのであつて國有鉄道の財政上の利益であつ
てはならぬのである。

併し一方又國有鉄道は勿論「全体に於てその營業費が償はれ得

る」やうその運賃を定めなければならぬといふ原則は右の規準と
背馳するものではない。寧ろこの原則は國家自らの利益なのであ
る。然らざれば國家は欠損額を補償せねばならぬことゝなる。唯
出ま得る限り多くの純益を擧ぐるは私企業と異り國有鉄道の任務
ではない。

「公益は私益に先行す」といふ争題は國有鉄道とその顧客との
關係に於ても適用されるがこの場合に於ては右の争題は個々の経
済部門の利益のみを重視すべきではなく社會一般の利益を普く顧
慮すべきことを意味する。而も國有鉄道は常にこの原則を遵奉し
之に利害關係を有する團體の猛烈な反対に會つてもこの同罪を犯
すことはなかつた。

國有鉄道の特殊利益は社會一般利益の背後に置かるべきである
といふ理解が出来得る限り経済界全体に常識として普及せられる

ことを切に希望してゐる。

従つて若し國有鉄道がその共同経済的運賃制度を國有鉄道とは違つて共同経済的の原則に束縛されて居らぬ他の交通機関との競争のために維持することを得なくなつた場合は一般経済界に國有鉄道のかゝる運賃制度を何の苦もなく断念し得べしと云ひ得るであらうか。

共同経済的運賃制度とは「公益は私益に先行す」といふ命題の具象化に他ならぬ。運賃政策に於ては凡ての交通機関の中独り國有鉄道のみがナチスの國家社會主義的経済綱領の指導原理と既に完全に合致してゐる。

國民経済に対する共同経済的運賃制度の價値は以前は屢々疑ふたのであるが、今日に於ては最早疑ふべくもない。尤も時には唯自己の特殊利益のみを追ふ短見な團體かこの價値を疑問視すること

ともあるか之等は單に例外に過ぎない。反対に國家社會主義経済綱領の根本思想こそこの共同経済的運賃制度の一の新しい支柱をなすものである。

右の國家社會主義の指導原理に基いてこそ共同経済的運賃制度は若しこれが未だ樹立されてゐなかつたならば今日當然制定さるべきものでなければならぬ。

以前の地方的対立の解消及び民族と経済との間隙なき接合を目標とする強くなる國家は経済力を顕示する遠距離貨物運輸が全く私経済的原則に依據する企業家の手によつて行はれ、従つてかゝる運輸が地方によつて全くその影響の度合を異にする結果、自然國內に著しく不均衡なる事態を発生せしむるに至るが如き需要と供給との純商業的法則によつてのみ行はるゝが如きことは堪へ難いことである。

貨物運賃の如き甚だ重要なる物價計算要素がかくの如き商業的
 原則により差別的に制定せらるゝ時は經濟の統一的目的平衡的發展
 は甚だ阻害せらるゝ故強かなる統一國家は必ず交通業の運賃政策
 を國家政治の基準たる指導原理と合致せしむる處に重心を置かな
 ければならぬ。かゝる方策は鐵道に關しては既に古くより行はれ
 てゐるのであるが、今後は他の交通機關に於ても行はるゝべきで
 ある。これは新企業たるドイツ自動車路會社に關する規定の最初
 の部分を見て分る。

凡ゆる交通機關、即ち國家の所有及監督下にある國有鐵道のみ
 ならず民間業者の手にある私設交通企業も亦その行動は今日に於
 ては最早自己独自の利益に對する顧慮のみより定められることと
 反對に一般社會の利益に適應するものでなければならぬ。國有
 鐵道は自己以外の他の交通機關にもかゝる原則を實行せしめんと

して努力してゐるのである。

國有鐵道の共同經濟的運賃制度が他の施設交通機關とは反對に
 主として一般社會の利害如何を基準として定めらるゝべきである
 ことはその方面の専門家より既に確信を以て述べられてゐる。

今その共同經濟的運賃制度の根本原則を綜括的に述べれば次の
 如くなる。

運送義務即ち私企業家の如く引合はざる輸送を拒絶することの
 禁止、公表せられたる運賃により國民全般を徹底的に平等に待遇
 すべき義務即ち公表せられざる特別の契約の禁止、これ等の義務
 乃至禁止は國民全般を一つの平等なる所謂交通共同團體に綜合し
 特典なるものは土地により又人により全等の作業に對する對價に
 差等を附すること、なるが故に之を排すべきことを目的としてゐ
 るのである。それ故「鐵道運輸」なる商品はドイツ全土に於て全

一價格及び統一的原則により販売せらるべきである。交通の密度如何により運賃に甚だしき差等を附するが如きことは断然排さなければならぬ。かくすれば運賃は全ドイツに亘り畢竟全じ分母によつて割出され且平均数をもつて概算され得るに至る。運輸数量多く従つて採算上有利なる幹線によるも亦因散にして経営の不経済なる支線によるも其間運賃の差別があつてはならぬ。辺僻なる土地に住む國民はその交通上の位置の不利なるが故に禍されてはならぬ。

鉄道貨物運賃規則は徹底的な平等待遇のみならず更に遙に効果の大なる距離階梯（垂直的階梯）によつても経済的隔離を除去せんと努めてゐる。この距離階梯（遠距離運減制）の制定に際しては極めて甚大なる政治的効果がその第一の規準として考慮せられてゐる。即ち長大なる輸送距離の短縮により遠隔の諸地方をより

緊密に相互に連繫せしむること。原料生産地と工業地帯との不利なる分散状態を出来得る限り調整すること。交通の特に便利なる地方に於ける過度の工業集中化を防止すること。その一部が他國に割譲せられたる地方（例之、上シレガマ）に生ずる損害を緩和すること等之である。而してかかる目的はナチスの政策と全く合致するものである。

階梯運賃の本質即ち長距離輸送貨物の運賃を高率運賃により影響を受くることが輸送数量の遙に大なるため、従つて運賃負擔力が大なるため前者より少き短距離貨物に対してそれだけ運賃を高くする方法によつて軽減する制度は國民的共同社會の思想と完全に合致する。この國民的共同社會の域内に於ては経済的に強力なる者及び自然的條件と存任位置の状況とに於て恵まれたる地位にある者は、経済上の弱者及び不利なる地位にある者のために助

カしなければならぬ。

鐵道貨物運賃の等級別（水平的階梯）はかゝる原則と一致するものである。貨物を運賃等級により区分するに當つては單なる私経済的考慮即ち運送実費又は貨物の市價の如きものを基準とせず國民経済全般に対する考慮をその基礎とすべきである。純私経済的見地により貨物を等級別するときには、石材、建築材料、土、鉦石の如き低廉なる大量貨物は其の生産地附近に於てのみ取途を求め得るやうな運賃を負担することゝなる。鐵道貨物の大部分を占めるこれ等原料品をドイツ経済界の存立に必要なとする距離まで運送し得るやうにするためにその運賃は純私経済的計算によつて割出される額よりも低廉としなければならぬ。

一方これによつて必要となる補償をなすためには石より高價の貨物に対してはそれだけ高い運賃を課さなければならぬ。

かくしてドイツ國有鐵道に於ては、F級G級最低賃率等級の貨物は貸切扱等級貨物の總輸送數量の約七割を占めてはゐるが、その収入は貸切扱貨物収入の約四割に過ぎない。之に反しA級、B級の貨物の輸送數量は貸切扱總輸送量の僅か一割に過ぎないが収入は貨物扱總収入の三割に及んでゐる。

かく貨物運賃に共同経済上の必要に應じて差等を附することは、國民的共同社會の内部に於てはその社會全体の利益のために努力すべき價値のある目的は、これに關係する凡てのものゝ協力と、経済的強者の犠牲に於て経済的弱者を扶助することゝによつて貫徹されなければならぬといふ根本原理に適合するものである。

かくて下級賃率等級の優遇により生ずる欠損を高級賃率等級の高率運賃により補償する可能性が將來も國有鐵道に依然として確保せらるゝならば其は畢竟國民全般の利益となるのである。それ

故共同経済の重要性を顧慮する必要に束縛されぬ他の交通機関が
鉄道の高賃率等級の貨物を蚕食するとき、鉄道はそれのもつとも
痛いところを突かれることになり、若し之に対し適時防止策が講
ぜられぬときは、國有鉄道は将来かゝる共同経済的運賃制度を維
持し能はざるに至るべしと云ふも宜なるかなである。

従つてこの点に徴しても一交通機関のみならず凡ての交通機関
を共同経済的に統制し、全経済界に同等の條件の下に配列すべき
必要が共同経済的考量に基いて必然的に認めらるゝのである。

全様に営業実費を基礎とせぬ即ち私経済的原則に據らざる発着
手数料及び副級割増率（副級十尾級及五尾級、副級賃率は主級
（十五尾級）賃率を五分乃至三割増せるもの）の算定方法も亦共
同経済的考量に適應するものである。

普通運賃でなく、鉄道貨物總輸送数量の六割以上に適用され
る数多の例外運賃についても、鉄道運賃の共同経済的精神が認めら
れる。窮状にある諸地方及び産業部門の援助、輸出奨励、ドイツ
海港運輸の促進及び其他一般的重要な国民経済上の諸目的の
達成促進の如き例外運賃設定の目的は共同経済主義の根本思想を
具体化するものに他ならぬ。しかし又この場合國有鉄道は共同経
済の假面へ不當なる例外運賃の下に純然たる私経済的目的が恩
沢をうくることを嚴重に警戒してゐる。かゝる不正事が行はるゝ
ときは右以外の他の恩沢を受けぬ企業は甚だしく損害を蒙るが故
にである。かくの如き種々の相異なる利害関係の考量、即ち特惠（
例外運賃）を要求する数多の申請中より真に共同経済的價值を有
するもののみを銓衡受理することは相當至難事で、経済界全般に
とつての重要性を基準としてよくこれを確保するためには不動且
断乎たる態度を大いに必要とする。

併し又直接には共同経済的理由によらず制定せられた例外運賃
もある。軍に外國鉄道の競争に対抗する目的から定められた競争
運賃之である。しかし乍らかかる競争運賃は間接的には國民経済
の利益となるのである。何故かといふに、國有鉄道がこの競争運
賃をもつて外國貨物を誘致するときは、外國爲替の形で競争運賃
を以つてしなければ外國の鉄道に落ちたかも知れぬ収入をドイツ
の鉄道に齎し國際貸借の改善に資し、更にかくて得た収入は再び
ドイツ國民経済の直接の目的に使用することを得るからである。
而もかかる競争運賃としてもドイツ國民経済の一般的利益に背馳す
るものであつてならぬことも勿論である。故にこの種の競争運賃
に於ても再び國民経済の一般利益が決定的な基準となつてゐるこ
とになる。國內の運輸機関に対しては國有鉄道はその現有勢力の
確保に必要な範囲に於てのみ競争をなす方針をとつてゐる。

旅客運賃も輸送実費のみを基礎とせず大いに一般國民経済の要
求を顧慮して定められてゐる。これは数多の割引運賃についての
みでなく普通運賃についても亦同様である。而も旅客運賃収入は
ドイツ國有鉄道に於ては旅客運輸費を償ふに足りず、一方その値
上には重大な反対理由があるため、この欠損額は企業全体の負擔
即ち明確に言へば貨物運輸の負擔に轉嫁されてゐる実状である。
以上は「公益は私益に先行す」なる國家社會主義経済の根本命
題の鉄道運賃制度の具体化について述べたのであるか、ついでナ
チス政府の最も重要な政策を検討してみるならば、政府の細心の
重點は全國民経済機構の基礎である農業の能率化と健全化とに置
かれてゐると云ふことが出来る。

従つてその目標は窮状特に甚だしい東部地方の救済にある。元
來國有鉄道は以前からもかかる目的に特別の注意を拂つてきてゐ

るので、約五百の例外運賃の中約四分一は農業、林業及び國民
扶養の目的に關聯したものである。特に匡救を要する東部地方の
一般経営促進のためには、東プロシアのみでも約三十、シユレジ
ア、グレンツマルク及びボムメルンの諸地方には約五十に及び特
殊割引運賃が制定されてゐる。

ビトラーは失業救済を最も緊要な政策としてゐるが、國有鐵道
はこれかためには既述の如き救済マルクに違する直接の失業救済
事業の外、更に政府の失業救済計画に關する建築材料の輸送及び
ジードルンクの建設、農耕地開墾、道路事業のため任意又は強制
的に服務する多数労働者の宿泊所施設等につき運賃の割引を行つ
てゐる。又政府の冬季匡救事業に対しては國有鐵道は既に数年前
より全額無償輸送までして之を支持してゐる。これらの割引運賃
及び無償輸送による國有鐵道の失費は数百万マルクに達する。

かく観るるならば若し凡ゆる交通機關の競走が共同經營的見地
に基いて統制せられ、従つて國有鐵道の従來の特別の負擔が除去
さるゝに至つたならばそれだけ國有鐵道は運賃割引に關しては従
來の程度以上の要望に対しても應じ得ることになる筈である。

ドイツ國有鐵道の例外運賃

ドイツ國有鐵道は旅客運輸に於ても貨物運輸に於ても可成多く
の特定運賃を定めて居る。事實そのために旅客運賃制度も貨物運
賃制度も複雑となり容易に概観し難い。賃率の種類も多い。そこ
で我々は先づドイツ國有鐵道に於ける運賃構成に關する原則を考
へてみる。ドイツ國有鐵道は前記の如く共同經營的に管理されて
ゐるのである。私經營的管理原則に依るものではない。鐵道私
有主義の諸國に於ては、その目的は能く限り多くの營業剰余金を

得るにある。之に反しドイツ國有鉄道は共同経済に対し充分に利用せしむるのを主眼としてゐる。従つてその運賃に付ても経済上の許す最大限度まで、即ち鉄道利用者に対しては運送作業の價値に相當する程度までに定めらるゝことをしなひで單に反対給付をもつて満足するのである。即ち荷主が経済上の不利益を蒙ることなく負擔し得る程度で充分なのである。ドイツ國有鉄道の如きドイツの國民経済の利益を確保し營利的原則に基いて管理さるゝ企業（ドイツ國有鉄道法第二條）にあつては右の二原則が結付けられてゐるのである。即ちドイツ國有鉄道の運賃は概して最低限界としての実費と最高限界としての利用者に対する作業の價値との間に横はる一つの線上を上下してゐると云ふことが出来るのである。ドイツ國有鉄道は貨物運賃に就いてもその例外運賃は五百八十種の多きに達してゐる。こゝで例外運賃といふのは、貨物運賃の

場合一般に適用する運賃たる普通運賃に対するもので、一般運輸に對するものよりも各貨物及び各駅発着に對し有利な基本賃率又は運送條件を定めた運賃の謂であつて、経済上の需要又は鉄道自らの利益に對して普通運賃の範圍内に該當しない場合に適用されるものである。

例外運賃をその制定目的から區別すれば、保護運賃、競争運賃、鉄道車輛の経済的運賃に大別出来る。

例外運賃の数が余りに多きに失するとの非難もなきに非ざるも、それは経済生活のその都度の状態に適合せしめて定められているのであつて、例外賃率規則（主として品目賃率で別冊として出版されてゐる）にしても、普通賃率等級による計算を爲し低廉な運賃の算出されない場合にのみ用ひられるのである。

而して各年、ドイツ國有鉄道の取扱貨物は、例外運賃に依る

方が普通運賃による運送よりもパーセンテージが多い。一方、併し運賃収入は兩者共に大差はない。

要するに例外運賃には夫々正當な根據があるのであつてその数の多少によつて運賃制度の良費を批判するのは當らない。

鐵道と自動車との關係

鐵道と自動車との關係は常に兩交通機關に關する問題といふよりは寧ろ將來ドイツ經濟の貨物運輸が陸上に於て行はるべき根本機構に關する問題と關係があるのであつて畢竟ドイツ一般經濟に關係がある問題といふことになる。

ドイツ國有鐵道の賃率組織は國民經濟上の利益の上に構成さるべきものであつて、凡ての貨物は實費を基礎に置くことなく特に可及的當該貨物の負擔し得る運送費に應じて構成されるのである。

高價貨物は概して高運賃に堪へ得るものである。何故かといふに之等の貨物にあつては運送費は殆ど問題とならないからである。これに反し大量貨物及び原料品は販売費に対する運賃の割當で非常に高い百分率となるから低廉な運送費で輸送されなければならぬ。凡て國有鐵道の賃率等級はこの方針の下に構成されてゐるのである。高價貨物は國民經濟上の利益のために大量貨物の經費の一部を負擔する。例へば銑鉄は鉄製品よりは五六%廉く輸送される。鉍石は更に銑鉄よりは三二%廉く輸送される。石炭は煙草及び熱帶果物よりは八九%安である。各地方についてみても、特に窮乏地方及び保護を必要とする工業地は特別運賃が適用される。海外輸出は普通賃率に対し五〇%の割引賃率により保護される。ドイツ國有鐵道はこれ等の割引運賃を実施し全經濟の窮局に於ては効果を得るやう努めてゐるのである。

國有鉄道は更に廣汎な營業義務を有してゐる。鉄道は一般運輸に奉仕しなければならぬのである。鉄道は不利益な區間の營業を中止し又は採算の採れぬ營業を放棄することは出来ないものである。之に反し營利的な貨物自動車は任意の運送のみを行ひ、國有鉄道の運賃よりは低廉な料金で營業を行はんとする。自動車は賃率組織を單に自己の利益の点からのみ考慮して定めるから公益を基とする國有鉄道の賃率組織とは相反する。自動車は運送費に対し実貨のみを基礎に置き利益を打算する。その際概して一般公益上の目的は顧慮しない。自動車は經濟上の成果を期して大量貨物を低廉な運賃で輸送することはしない。例へば煙草も石炭も全一運賃であり外國品も内國品も全一價格に取扱はれ鉄鉄の運賃も鉄製品のそれよりは低廉ではないのである。自動車は國民經濟上の義務を有せず、恐らく又この義務を引受けることは不可能事に属する。

この自動車との競争の結果、國有鉄道は全部の高運賃の貨物數量を自動車に轉嫁せしめない為めには鉄道所定の高い等級の賃率を低下せしめなければならぬ。運賃低廉により收入減を来したならば低廉賃の等級に対しては再び相當の値上をしなければならぬ。かくてはその結果原料品の運賃が非常に高くなりドイツ經濟界に悪影響を及ぼすは必然である。従つて國有鉄道が自動車との競争に於て自己の利益のみを考慮せず一般の利益を圖るものとするならば、公益的賃率組織を支持せんがためには是非とも公法上の保護を受けねばならぬこととなる。

事實自動車による國民經濟上の利益も僅少ではないが鉄道の利益に比すればその價値は減退する。そこで國有鉄道が損害を蒙らざる限りに於てのみ國民經濟上の利益は擁護されるのである。

そこで従来採用された自動車との競走に対する國有鉄道の自衛策を挙げてみる。

即ち旅客運輸については列車運轉時刻表の改善がある。汽動車の運轉回数を増加し、現在では直通列車運轉速度による急速汽動車が各區間に運轉されてゐる。へ例之、ピツタフェルト、ライプチツヒ間）外に、國有鉄道の各管区内では運轉回数を頻繁にするため所謂輕蒸汽列車を運轉してゐる。

更に賃率上の措置も講ぜられ、ピクニツク又は遊覽旅行には運賃割引の特典が與へられてゐるし、日曜運輸は急行料金の割引により一層拡大されてゐる。尚、鐵道局は大都市より必要に應じ遊覽地までの水曜午右まで有効の三三%割引の日曜往復乗車券を発売してゐる。鐵道管理局の認可さへ得れば、特別の催し祭礼等の場合にもその次の週日まで有効の日曜往復乗車券をも発売する。

右措置の他、更に一九二九年には國有鐵道とドイツ國郵政廳との間に自動車改定が締結された。この改定により國の二大交通機關が協力することとなり、國有鐵道は従来より広汎な範圍に於て未合自動車運輸に積極的に参加することゝなつた。

貨物運輸に於ては列車速度及び運送時間が著しく改善せられ引渡期間も短縮された。小口貨物の急速運送のためには一、二輛より編成せる輕貨物列車が運轉されることゝなつた。

この他、幾多の運轉及び營業方面に簡易化及び改善が行はれ、鐵道業務の合理化の旁ら自動車との競走防止に役立つた。

更に國有鐵道は直營の自動車運輸を設定し、一部は全然國有鐵道のみにより一部は自動車運輸會社及び運送業者との合同で業務を営むに至つた。しかしこの貨物自動車運輸については直接の經濟的効果は得られなかつた。

次に小運送事務の肉題も國有鉄道の要望する将来の貨物運送業務に於て、従来よりも一層能動的に自動車運送に参加すべき可能性と非常に密接な関係にある。小運送業務の新制度は緊急を要するものは特に近距離に対し不自然に高率となつてゐる小運送料金を運送費總額の相當の一定率に引下げる必要がある。

一九二八年以來國有鉄道は特定の貨物又は一定の運輸関係に対し競走運賃として自動車競走運賃を制定してゐる。この運賃は一九三〇年末には約三〇〇を算へ運輸量の自動車への轉嫁を防ぎ、既に吸収された運輸量の奪回のため最も迎合するものと認められた。右運賃は毎年の託送量の最少量に關聯し一定の運輸関係のみに適用されるのである。

自動車競走運賃が主として適用される貨物は紙類、板紙、野菜、製粉、砂糖、麥酒、酒類、鉍泉、セメント及び金屬製品である。

右以外自動車競走運賃の一部は運送業者の一括貨物運送のため特定の運輸関係に対して適用されるのである。

自動車が一定の賃率組織に拘束されることなく營業義務もなく又は運送強制に從小必要のないことは、自動車に対し、小口扱貨物及び高率の貸切扱貨物等級に属する貨物につき、國有鉄道の運賃より部分的には非常に低廉な料金を定める可能性が與へられてゐることになる。これに対して國有鉄道は自動車競走運賃の援助により相當範圍に既に轉嫁した運送量を鉄道に回収し、将来又自動車に轉嫁すべき運輸量に対しても充分な効果をもつてこれが防止に成功してゐる。運賃割引の率が非常に大きいにも拘らず、自動車競走運賃は國有鉄道にとり充分利益があるのである。

以上が大体ヒトラ政府成立前に於いて鉄道がとつた自衛策の外観であるが、これだけでは自動車との競走の對抗上完全な効果

を期待することは到底出来ない。

旅客運輸に於ける競走の重心は私人専用による自動車運輸の上に存する。この種の自動車運輸に対しては鉄道運輸による自衛策も亦國營による自動車運送の活動も何等施すべき途がないのである。私人専用自動車の職業旅行団体運輸、辺鄙な土地の運輸及び競走の影響を受けない貨物運輸のため國有鉄道の蒙る損害の負擔は相當大きいものがある。

兼合自動車運輸に於ける第三者との競走に対抗するため國有鉄道はドイツ國郵政廳と改定せる契約の補充として将来ドイツ國は計画中の路線運輸（ドイツ國有鉄道も利害關係を有す）の実行が果して一般公共の利益に反するものであるかどうか、或は又ドイツ國が一般交通政策の理由によつて、一定の自動車路線は國の經營たらしむるものであるかどうかを決定する意味に於て免許條令

の新制度を定めることが必要になつてくる。

更にドイツ國有鉄道は特別の運輸經營をも原則として免許を受くる義務あるものとされなければならぬ。

貨物運輸に対しても、國有鉄道、自動車兩運送機關は原則として對等の位置で經營を實行すべきものとされた。この目的のためには先づ以つて自動車と國有鉄道とが税金、路線の保守及び保安並に責任に關し負擔を平等にする必要がある。

更に重要なことは、この兩運送機關が交通法令上の關係に於て或程度の接近をなすことである。貨物自動車は運送の拱括及び個々の場合の料金制定に於て全然自由である。之に反し國有鉄道は運轉義務、輸送強制、共同經營の原則に基いて形成された賃率組織に束縛されてゐる。そこで國有鉄道はその財政上の利益、従つてドイツ國の利益のみでなく更に總經營の利益のためにも何等か

の規則が実施されなければならなくなつてきたのである。

そこで発令されたのが一九三一年一月六日の緊急令であつた。之により自動車に依る貨物長距離運送業は免許を要することゝなつた。蓋しこの緊急令は、自動車に強制せる運賃の遵守に付き監督を行ふことが不可能であつたがため実行不可能なることが判つたが、該緊急令がもつ意義は重大であつた。即ち其は利潤の追求のみを目的とする交通部門が共同経済的に経営せられる企業たるドイツ國有鉄道を侵害したる事実が判明した場合には國家が立法手段をもつて之に干渉を加へんとする意思を示したものである。

更上一九三五年六月二六日公布の「自動車ノ貨物長距離輸送ニ関スル法律」に因りては一般と共同経済的交通組織が國有鉄道と同様に貨物自動車運輸（五十料以上の營業路線を有する）に於て

もの確に支持せらるべきことを強調し規定してゐる。

公共的鉄道企業経営維持ノ爲ノ標準ニ関スル法律

一九三四年三月七日

ドイツ國政府ハ次ノ法律ヲ可決シ茲ニ之ヲ公布ス

第一條 公共的鉄道企業經營ハ監督官廳ノ承認ヲ得テノミ制限サレ休止セシメラル。鉄道所有者ノ財産ニ関スル破産宣告ノ場合モ同シ

第二條 公共的鉄道企業ヲ經營スル鉄道所有者ノ財産ニ関スル破産宣告ニ在リテハ次ノ場合ハ破産條令第三百三十四條ニ定ムル破産清算人ノ申請ニ基ク債権者委員會若ハ債権者集會ハ監督官廳ニ因テ行ハル

一 自由ニ讓渡サルヘキ個々ノ若ハ凡テノ鉄道企業
ニ 營業継続ノ爲メノ貸付カ引上ケラル、カ所屬岳ノ大量カ擔保
トサレナケレハナラヌ鉄道企業

第三條

(一) 公共的鉄道企業ノ營業ヲ目的トスル不動産ノ強制競売ハ鉄道
企業ニ與ヘラレタル營業免許ノ消滅スルマテハ監督官廳ノ同意
ヲ得テノミ執行サレ得 本法ノ施行カ発令サル、トモ營業免許
カ取消サラル、カ同意ノ與ヘラル、マテハ強制競売ハ一時中止
サル、モノトス

(二) 継続シテ直接若ハ間接ニ鉄道企業ノ目的ニ貢獻スヘキ恒久的
道路及ヒ其他ノ土地ハ鉄道企業ノ經營ニ貢獻スル不動産ト見做
ス

(三) 第一項ニ因リ一時中止サレタル強制競売ハ強制競売法第三十

一條第二項ニ因ル期間内ニハ開始スルモノトス

第四條

(一) 擔保ノ又ハ保障ノ爲メ讓渡サレタル公共的鉄道企業ノ運輸機
関ノ換貨ハ鉄道企業ニ與ヘラレタル營業免許ノ取消サル、マテ
ハ監督官廳ノ同意ヲ以テノミ許可サレ得

(二) 強制執行ニ付キ鉄道運輸機関差押不許可ニ関シテハ一八八六
年五月三日ノ法律ヲ適用ス(ハ法律公報第一三一頁)

第五條 本法ノ意味スル監督官廳ハ監督ヲ管轄スル最高國又ハ邦
官廳トス

第六條 本法ハドイツ國鐵道會社ニハ適用セス

第七條 交通大臣ハ司法大臣ノ同意ヲ得テ本法實施ニ必要トスル
行政規定ヲ公布スルコトヲ得 交通大臣ハ補完的規定ヲモ公布
シ得

トトラが政権掌握以来産業界の活況と共にそれと密接な関係にある通信事業もその計数に於て増加を示し、特に産業界の消長に敏感な電話通話数に顕著に現はれてゐる。

即ち一九三二・三兩年度に於ては共に二二〇百億通話以下であつたが一九三四年度には二三〇百億通話に達してゐる状態である。而も郵政省としては一九三三年度は相當以上の行政整理を断行してゐる。之は畢竟一九三四年二月二七日附「行政の簡易化及経済化に関する法律」の履行に他ならぬのである。その結果ドイツ國通信事業に好影響を與ふるは多言を要しないであらう。

當時行政整理の主なるものは、ミュンヘン市所在の郵政省第六局の廃止、ダルムシュタット、ハツレ、コンスタツツ、リーゲニツツ

及ミンデンの五地方管理局の廃止等であつた。

本法は全文十七條より成り、郵政、税政及鉄道に関する行政整理事項を規定してゐるのであつて就中、郵政に関する事項は通信事業特別會計制度の根本的規定を含んでゐる。本法に依り前年度限り管理委員會が廃止され、之に代つて評議員會が設けられ、同時にその権限は着しく制限されるに至つた。右評議員會は通信事業に関する基本的且特に重要なる問題についての郵政大臣の單なる諮問機関に過ぎず、管理委員會に於けるか如く或る事項については必ずその決議を全なければならぬといふ小程の権能は與へられぬのである。評議員會の構成は三年の任期にて政府より任命される委員六名より成り、委員は名譽職である。右委員送任範圍については管理委員會の委員送任の如き制限はなく、政府は自己の裁量により適當と認めるものを認命し得るので、現在に於ける委員

は、農民階級、商工業、中産階級、手工業、東プロシヤ及バイエ
ルンから各一名宛選定せられてゐる。

郵政大臣は自己編成の豫算を大蔵大臣に提出しその承認を経た
る後之を施行することとなり（第二條第四項）一九三三年度豫算
よりこの例によることゝなつた。これはドイツ憲法第八十五條第
項「豫算ハ年度開始前法律ヲ以テ之ヲ確定ス」の一例外をなすも
ので、年度開始前成可く短期間に編成より決定に至るまでを処理
することが肝要であるとの要請に合致するものであると云へよう。

「行政の簡易化及経済化ニ関スル法律」第七條により郵政大臣
は大蔵大臣の同意を得て一九三四年四月六日「ドイツ國通信事業
ノ豫算経理及財産管理ニ関スル一般的方法則及管理規則」を制定公
布した。右規則は「行政の簡易化及経済化ニ関スル法律」第二章
の規定と共に通信事業特別會計制度の基礎的事項を規定したもので

で、その第一條に於て「ドイツ國通信事業ハ其收入ヲ以テ債務ノ
元利支拂ヲ含ム一切ノ支出ニ充ツ」とある通りドイツ國通信事業
は独立會計たることを宣言してゐる。その他、積立金積立に關す
る事項、債務管理及豫算編成方法、計算証明に關する事項等の
大綱が本規則に定められてゐる。

要するにドイツ國通信事業に關して特筆すべきことは、一九二
四年三月十八日附通信事業特別會計法が廃止され、之に代ふるに
「行政の簡易化及経済化ニ関スル法律」及び「ドイツ國通信事業
ノ豫算及財産管理ニ関スル一般的方法則及管理規則」が制定公布さ
れ、管理委員會が廢されて詳議員會が新設され、郵政大臣は交通
大臣兼務として、交通省、郵政省、鐵道に綜合せられた交通機關
に關する政策統一の責に任せしめらるゝに至つたことである。

行政ノ簡易化及ヒ經濟化ニ
関スル法律

一九三四年二月二七日

國政府ハ次ノ法律ヲ決定シ茲ニ之ヲ公布ス

第一章 統一的交通政策

第一條

- (一) 交通大臣ハ交通省、郵政省及ヒドイツ國有鐵道ニ總括サレタ
ル交通機關ニ関スル交通政策統一ノ爲メ其責ニ任ス
- (二) 交通大臣ハ各交通様式ノモツ相互ノ権限及ヒ恊同ノ交通部門
ノ協力ニ関スル凡テノ紛争ヲ裁定ス
- (三) 賃率政策ノ領域ニ於ケル根本標準ハ交通大臣ノ同意ヲ要ス

第二章 ドイツ國通信事業

第一節

第二條

- (一) ドイツ國通信事業ニ移管シ且其レニ因リ取得サレタル國ノ財産
及ヒドイツ國通信事業ノ公法並ヒニ私法上ノ一切ノ權利義務ハ
ドイツ國通信事業ノ特別財産トシテ其他ノ國ノ財産、權利及ヒ
義務ト區分スルコトヲ要ス
- (二) ドイツ國通信事業ノ債務ニ対シテハ特別財産ノミ其責ニ任シ
其他ノ國ノ債務ニ対シテハ其責ヲ負ハス
- (三) ドイツ國通信事業ノ特別財産ハ郵政大臣ニ因リ管理セララル
- (四) ドイツ國通信事業豫算ハ大藏大臣ノ同意ヲ要ス。一九三四年
豫算ハ既ニ本法ノ標準ニ因リ確定サル、モノトス

(五) 毎年會計年度締切ニ関シドイツ國通信事業ノ財政狀態ノ仍ツ
テ以テ生スル損益計算書及貸借対照表ヲ添へ業務報告書ヲ作成
スルコトヲ要ス

第三條 ドイツ國通信事業ハ毎年ノ事業収入高ニ因リ納付金ヲ國
ニ提供スヘキモノトス。事業収入高ヲ確定スルニ當リテハ對外
通信ニ於テ通信事業者ニ支拂ヒタル補償金、内國通信ニ於テ鉄
道ニ支出シタル料金割當額ヲ控除ス。此残收入ヨリ左記ヲ提供
スルモノトス

ニニ億ライヒスマルク以下ノ場合 六分

ニ二億—ニ四億ライヒスマルク以下ノ場合 六分五厘

ニ四億ライヒスマルク以上ノ場合 六分六厘六毛

第四條 ドイツ國通信事業ノ通信設備利用條件及ヒ其手数料ニ関
スル命令ハ郵政大臣之ヲ發令ス

第五條

(一) ドイツ國通信事業ノ事務ニ関シ助言的效力ノ爲メ六名ノ委員
ヨリ成ル審議會ヲ組織ス。審議會ハ基本的且特ニ重要ナル向題
ニ付キ諮向セラル

(二) 審議會會長ハ郵政大臣之ニ任ス

(三) 審議會委員ハ三年ノ任期ニシテ國政府之ヲ任命ス

(四) 審議會ハ必要ニ依リ之ヲ招集ス

(五) 委員ハ名譽職トス

第六條

(一) 一九二〇年三月二九日及三一日ノバイエルン、ウエルテムベル
ヒトノ條約及ヒ最終議定書(法律公報第六四三頁)並ニ該條約
施行ノ爲メニスル改定ハ一九三四年四月一日ヲ以テ其效力ヲ失
フモノトス

(二) 一九三三年七月一五日ノ通信賠償金ニ関スル法律(法律公報第一部四八六頁)ハ従前通トス

第七條

(一) 一九二六年七月一五日(法律公報第一部四一〇頁)、一九三〇年七月二八日(法律公報第一部四二〇頁)及び一九三一年一月七日(法律公報第一部三頁)ノ改正法律ヲ含ム一九二四年三月一八日ノ通信事業特別會計法ハ一九三四年四月一日ヨリ之ヲ廢止ス

(二) 郵政大臣ハ大藏大臣ノ全意ヲ得テドイツ國通信事業ノ豫算經理及び財産管理ニ関シ必要ナル一般的法則及び管理規則ヲ發令ス

第二節

第八條

(一) タルムシタツトハツレ、コンスタンツ、リークニツツ及ミンデンノ上級通信管理局ハ一九三四年四月一日マテニ之ヲ廢止ス

(二) 新上級通信管理局區域ノ境界ハ内務大臣ノ承認ヲ得テ郵政大臣之ヲ規定ス

第九條 邦ノ飛地(Ecklanden)ニ関シテハ該飛地ヲ囲繞スル地域ヲ管轄スル通信管理局ノ管轄トス

第十條

(一) 獨立電信局ヲ電信所ニ變更シ―最少十局―及び既存ノ通信官署ヘノ編入並ヒニ電信局ノ數ノ減少―最少十局―ハ速急ニ行フモノトス

(二) 上級通信管理局ノ廢止ノ爲メ無用トナレル電信製機事務所ハ之ヲ廢止ス

第三章 財務管理（第十一條乃至第十四條）は大藏省関係に
つき之を省略す

第四章 ドイツ國鐵道

第十五條

(一) 國ニ於ケル國有鐵道ノ引受ハ完成セルモノト見做ス。一九二〇年三月三十一日ノ國家契約ノ規定（法律公報第七七三頁）ハ最終議定書並ニ右議定書ニ基ク國邦間ノ特別協定及ビ邦ドイツ國有鐵道會社間ノ特別協定ト共ニ一九三四年四月一日ヨリ其效カヲ失フ。從テ從來邦ノ管轄タリシドイツ鐵道局ノ地方支局ノ廢止。本據ノ移動又ハ重要ナル更改ニ関スル協贊權ハ將來國政府ニ因リ管掌スルトコロトナルモノトス。全様ニチューリンゲ

ン、ハムブルク及ブレームン邦ノ國ニ對スル權利ハ夫々ノ鐵道ノ讓渡ニ依リ消滅スルモノトス

(二) 國政廳ハ右清算ニ必要トスル規定ヲ制定ス

第五章 官吏法規定

第十六條 前掲各規定ノ標準ニ依リ官署廢止ノ爲メ無用トナレル官吏ハ當該最高官署ヨリ法律ノ定ムル休職給ヲ支給サレ一時休職ニ処セラル、モノトス

第六章 其他ノ簡易化標準

第十七條 國政府ハ第一章乃至第四章ニ定ムル以外ニ於テモ國官署ノ構成ヲ簡易化ス。此場合必要ナル法令及ビ行政規定ヲ發令ス

ドイツ國郵便ノ豫算經理及ヒ財産
管理ノ爲メ一般的方法規及ヒ行政規
定ニ関スル命令

一九三四年四月六日

予ハ一九三四年二月ニ七日ノ行政ノ簡易化及ヒ經濟化ニ関スル
法律第七條第二項ヲ基トシ大藏大臣ノ同意ヲ得テ命令ス

第一條

(一) ドイツ國通信事業ハ其收入ニ因リ債務ノ元利支拂ヲ含ム支出
ヲ補填ス。起債ハ設備價格ヲ増加セシムル爲メニ爲シ得ルノミ
ニシテ且其元本支拂ハ營業收入ニ依リ継続的ニ保障サル、コト
ヲ要ス

(二) 欠損額補填ノ爲メ現金又ハ有價証券ニテ確實ニ据置カルヘキ

一億ライヒスマルクノ積立金ヲ設定ス。積立金利子及ヒドイツ
國通信事業ノ剰余金一國ヘノ納付金ニ関スル規定(第三條)ハ
之カ爲メ妨ケラル、コトナシ一ハ最高額ニ達シ又ハ欠損額ニヨ
リ減少シタル場合ハ更ニ最高額ニ達スルマテ之ヲ積立金ニ繰入
ル、モノトス

第三條

(一) 國庫納付金ハ當然ノ收入ヲ基トシテ計算セル當該月收入ヨリ
翌月十二日マテニ之ヲ前拂スヘキモノトス

(二) 大藏大臣ニ因リ年計算書ク承認サレタルハ會計年度間ノ收入
支出ノ年報告) 後ハ當該手度中ニ支拂ヒタル前拂金ト差引計算
スヘキモノトス。前拂金カ納付額ヲ超ヘタルトキハ超過額ハ八
月一日マテニドイツ國通信事業ニ返還スヘキモノトス。不足シ
タル場合不足額ハ遲クモ八月一日マテニ國ニ納付スルモノトス。

(三) 差引計算ヲ爲シタル後残レル剰余金ハ積立金(第二條)充足ノ爲メ之ヲ充ツ。右ヲ超ユル分ハ借入金又ハ公債需要ヲ減少セシメ又ハ債務償還ノ爲メ之ヲ使用ス。剰余金ノ調査ニ當リテハ一九三四年二月ニ七日ノ行政ノ簡易化及ヒ經濟化ニ関スル法律第三條ニ依ル國庫納付金額ハ支出トシテ之ヲ計上スルモノトス

(四) 剰余金(第三條)又ハ欠損額(第二條)ト八年計算書ニ依リ確定サレタル豫算上ノ收入支出ノ差額ノ謂ナリ

第四條

(一) 左ノ事項ニ付テハ郵政大臣ト大藏大臣ノ間ニ事前ノ諒解アルコトヲ要ス

借入金及ヒ公債發行
擔保ノ提供
保証ノ引受

郵便振替貯金ノ運用及ヒ使用並ニ積立金(第二條)ノ運用ニ關スル一般的原则設置

(二) ドイツ國通信事業ノ債務ハ國ノ一般債務ニ適用セラル、現行原則ニ依リ國ノ債務管理委員會ニ於テ之ヲ管理ス。該原則上大藏大臣ニ屬スル権限ハ大藏大臣郵政大臣共同シテ之ヲ行使ス。債務証書ハ郵政大臣及ヒ國ノ債務管理委員會連帶ニテ之ヲ發行ス

第五條

(一) 會計年度ハ四月一日ニ始リ三月三十一日ニ終ル。期日ノ稱呼ハ當該曆年ニ依ル

(二) ドイツ國通信事業ノ毎年ノ豫算案ニハ歳入歳出ノミナラス當該會計年度中ドイツ國通信事業財産中ニテ豫見シ得ヘキ一切ノ変更ヲ見積ルコトヲ要ス。豫算ノ結尾ニハ金錢財産ノ増減ト其

他ノ財産ノ増減トヲ区分シ豫見シ得ヘキ損益ヲ明示スルコトヲ要ス

第六條

(一) 豫算ノ歳入歳出ハ業務ト設備トニ区分シテ見積ルコトヲ要ス。總財産ノ増減ヲ意味スル歳入歳出ハ之ヲ業務ノ下ニ見積リ金銭ノ増減ニ対シ他ノ財産構成部分ノ増減ヲ意味スル歳入歳出ハ之ヲ設備ノ下ニ見積ルコトヲ要ス

(二) 金銭財産ノ増減ニ依リ制限サレサル他ノ財産構成部分ノ変化ハ例之、一切ノ交換業務ノ場合ニ於ケルカ如ク或財産構成部分ノ減少カ他ノ財産構成部分ノ増加ニ対応スルカ如キ場合ハ之ヲ設備歳入歳出ノ部増減ニ計上スヘキモノトスルモ、例之、物件又ハ金銭價格ノ減價銷却、贈與、業務收入ニ於ケル債権及ヒ業務支出並ニ類似ノ事項ニ於ケル義務ノ変更ノ場合ニ於ケルカ如

キ財産構成部分ノ変更ニ対応シテ總財産ノ変更アル場合ニハ總財産ノ変更ハ之ヲ業務ノ下ニ、財産構成部分ノ変更ハ設備ノ下ニ置クモノトス

(三) 見積設備収入ト見積設備支出トノ差額ハ設備ノ項ノ下ニ決済シ且業務ノ項ノ下ニ支出又ハ収入トシテ擧クルコトヲ要ス。右差額ハ見積損益ノ金銭財産中ニ生スルモノニアラスシテ其他ノ財産(第五條)中ニ生スルコトヲ示スモノトス

第七條 豫算ハ第五條及ヒ第六條ノ規定ニヨリ之ヲ施行シ且計理サル、コトヲ要ス。歳入歳出ヲ業務ト設備トニ区分スルハ豫算施行上計理上ニモ強制的ニシテ設備支出ノ爲メ避クヘカラサル必要ニ因リ豫算ヲ超過シタル場合ト虽モ然リトス

第八條 右以外ノ豫算ノ編成及ヒ施行ニ際シテハ業務收入及ヒ支出ニ対シテハ經常豫算ニ関スル國豫算條令ヲ、設備收入及ヒ支

出ニ対シテハ臨時豫算ニ関スル國豫算條令ヲ準用スルモドイツ
國通信事業ノ經理ニ當テハ經常收支及び臨時收支ナリマ否ヤ又
ハ^経統費及び臨時費ナリマ否ヤヲ区分スルモノニアラスシテ、
カ、ル区分ハ業務ノ部ニモ設備ノ部ニモ存シ次ノ如キ広汎ナル
例外アルモノトス
一、設備支出ノ金額ハ豫算ニ明確ニ許容サレタル限度ニ於テノ
ニ、繰越サレ得（國豫算條令第三十條参照）
三、業務支出ノ金額ハ、一割ヲ超ユルコトヲ得サルモ一定ノ百
分率マテハ設備支出ノ金額ト相互ニ流用シ得ル旨豫算ニ明示
スルコトヲ得（國豫算條令第三十一條参照）
三、經費二十万ライヒスマルクト見積ラル、建築ニ対スル經費
ハ、之ヲ豫算ニ計上スルハ設計書、經費計算書及び説明書ヲ
要スルモ（國豫算條令第十四條参照）一時的臨時營繕費ト見

做ス

四、継続支出金額ノ中如何ナル範圍カ詳細ナル設計図及び經費
計算書ナクシテ施行サレ得ル小建築計画ト見做サレ得ヘキカ
ハドイツ國會計検査院ノ同意ヲ得テ郵政大臣之ヲ定ム

第九條

(一) ドイツ國通信事業ノ金錢出納及び記帳ニ関スル細則並ヒニ收
入支出額ノ端数整理ニ関スル規定ハ會計検査院ノ意見ヲ聴取シ
タル後郵政大臣之ヲ公布ス

(二) 國豫算條令ニ金錢出納及び記帳ニ関スル一般様式ノ規定ノ存
スル限り該規定ハ計算及び検査ニ関スル國豫算條令ノ規定ト同
シクドイツ國通信事業ニモ之ヲ適用スルモノ一九三四年二月ニセ
日ノ行政ノ簡易化及び經濟化ニ関スル法律又ハドイツ國通信事
業計理方法ノ異ル爲メ本命令トハ別段ノ定アルコトヲ要ス

(三) 郵政大臣ハ會計検査院ノ諒解ヲ得テ國豫算條令中依然トシテ其儘適用セラル、規定並本令ニ據ル改正ヲ綜合シドイツ國通信事業内部関係及ヒ對會計院關係ニ對シ有用ナル「通信事業豫算規定」ヲ制定スルコトヲ得

第十條

(一) 一九三四年二月二七日ノ行政ノ簡易化及ヒ経済化ニ関スル法律第二條第五項ニ因リドイツ國通信事業ノ作成スル損益計算書ハ當該會計年度ニ関シ年計算書ニ明記サレタル業務ノ收入支出ニ基キ作成サル、コトヲ要ス。其結果ハ計算書ノ結果ト一致セサルヘカラス

(二) 貸借対照表ハ會計年度末ニ於ケル財産状態ヲ明示スヘキモノトス。貸借対照表作成ノ為メ計算書ニ証明サレタル設備收入及ヒ支出ニ基キ記載ワレタル財産勘定口座ヲ設クヘキモノトス

(三) 業務收入ノ債権及ヒ業務支出ノ債務ハ毎年財産目録ヲ以テ之ヲ確定スヘキモノトス。前年ニ比シ増減アルトキハ計算書ニ之ヲ明記スルコトヲ要ス。一万ライヒスマルク以下ノ額ハ斟酌サレサルマ、トス。貯蔵品ハ出来得ル限り毎年會計終了前ニ在庫品ニ依リ之ヲ確定スルモノトス。帳簿高ト一致セサル場合ハ當該會計年度ノ計算書ノ中ニ於テ決着スヘキモノトス。僅少ノ相違ニ過キササル貯蔵品ハ會計検査院ノ同意ヲ得テ例外トシテ許容サル、コトヲ得。現用ノ設備價格ノ調査ハ数年間ニ一回行フモノトス。該調査ノ実行ニ對スル規定ハ會計検査院ノ行フ會計検査ノ為メ會計検査院ノ諒解ヲ得テ之ヲ定ム

第十一條

郵政大臣ハ検査ヲ受クル為メ年計算書ニ損益計算書、貸借対照表及ヒ其資料ヲ添ヘドイツ國會計検査院ニ提出ス。會計検査院ハ検査者計算書ヲ國政府ニ送付シ政府ハ責任解除ニ関

シ決定ヲ與フルモノトス

第十二條 一九三四年二月二七日ノ行政ノ簡易化及び經濟化ニ関スル法律(第二章)並ヒニ本令中ニ定ムル以上ニ広ク大藏大臣ノ関與ヲ含ム國豫算條令ノ各規定ハドイツ國通信事業ニハ之ヲ適用セス

第十三條 本令ハ一九三四年四月一日ヨリ效カヲ生スルモノトス

四 ドイツ國自動車道路

ドイツ國自動車道路企業設立ニ関スル法令ノ推移

自動車の発達と共に國有鉄道と自動車との競争が激化しナチスの所謂共同經營の建前と一致しない事態が発生するに至つたので政府はドイツ國鉄道の保護の上から一九三三年六月二七日「ドイツ國自動車道路企業設立ニ関スル法律」を制定せざるを得なくなつた。

本法は其の後同年一月一日に一部改正され、同年八月七日及一九三五年三月八日兩度に亘り施行令が公布されたが、何れも國有鉄道と自動車との利益の相剋を緩和するのを目的としたものである。

本法によれば、ドイツ自動車道路の建設と經營はドイツ國自動

車道路會社の手によつて行はるゝものであつて、右會社は公法上の法人であり、ベルリンに本據を置き活躍することになつたのであるが（第一條）かくては國有鐵道との間に再び競争の激化される懸念が生ずるので施行令の直後同年八月二十五日「國自動車道路企業設立證書ニ関スル告示」の公布を見、國自動車道路の建設及び経営はドイツ國鐵道會社の一部事業として取扱はるゝものとされた。公法上は独立した法人たるべきではあるが、それが管理はドイツ國鐵道會社に委託すといふのであるから畢竟國家が自動車道路の建設及経営に對しては広汎な直接干渉權を把握するに至つたことを示したものである。ついでこれを確定する規定として、同年十一月三日。日「ドイツ道路總監ニ関スル訓令」が發布され、これによつてドイツ國自動車道路の路線送定及び設計は自動車道路會社によつて為されるのではなくドイツ道路總監により決定さ

れることゝなつた。

尙、一月一八日には「ドイツ國自動車道路企業設立ニ関スル改正法律」が發布されたが、改正の要旨は主としてドイツ道路總監の權限の拡大強化であつて土地收用權に關するものである。更に一九三五年一月二三日附「ドイツ國自動車道路企業ノ監督權ノ委託ニ関スル訓令」に於ては高一層國家の監督權の強化を明示して居る。

以上により概観するにドイツ道路總監は「ドイツ國自動車道路」會社の凡ゆる問題に關しての最高決定權と監督權とを併有することになり、而も「ドイツ國自動車道路」會社の経営及指揮はドイツ國鐵道會社の経営及指揮と緊密な關係を保つことになつたのである。即ち「ドイツ國鐵道會社總裁ハドイツ國自動車道路管理委員會會長タルト共ニ理事會會長タルモノトス」へ施行令一、第

三條)とあるを以つてもこの点は明かである。

「ドイツ國自動車道路」企業
設立ニ関スル法律

一九三三年六月二七日

- ドイツ國政府ハ次ノ法律ヲ可決シ茲ニ之ヲ公布ス
- 第一條　ドイツ鐵道會社ハ事業能力アル自動車路線網ノ建設及ヒ經營ヲ行フ爲メ「ドイツ國自動車道路」ト稱スル附帶企業ヲ設立スル権能ヲ付與セラル。當企業ハ公法上ニ於ケル一法人ニシテ其本據ヲベルリンニ有ツ
- 第二條　自動車道路ハ公道ニシテ自動車ヲ以テスル一般運輸ノ爲メニノミ規定ス
- 第三條　「ドイツ國自動車道路」企業ハ自動車道路ノ建設及ヒ經營ノ爲メ絶体権ヲ有ス

第四條　ドイツ國政府ハ「ドイツ國自動車道路」企業ニ関シテ監督ヲ爲ス

第五條　ドイツ國總統ハドイツ道路ニ関シテ一名ノ總監ヲ任命ス。總監ハ自動車道路ノ路線敷設及ヒ形成ヲ規定ス

「ドイツ國自動車道路」企業ノ管理及ヒ代理ハドイツ鐵道會社之ヲ擔當ス

第六條　ドイツ鐵道會社ハ「ドイツ自動車道路」企業ノ自動車道路計畫ニ関スル意見ヲ徵スルタメ審議會ヲ召集ス

第七條　「ドイツ國自動車道路」企業ハ使用料ヲ徵收スル權利ヲ有ス。使用料率ハドイツ國交通大臣ノ認可ヲ要ス

第八條　ドイツ道路總監ハ地方官廳ノ意見ヲ聴取シタル後道路計畫ヲ決定ス。計畫決定ハ右計畫形成ニ觸ル、凡テノ利害ノ最終

的決定ヲ包含ス

第九條 「ドイツ國自動車道路」企業ハ其業務遂行上土地收用権ヲ有ス。一九三〇年三月一三日公布ノドイツ國鐵道法第三十八條ノ規定ハ法律公報ニ、第三六九頁）及ヒ一九三三年五月一六日ノ労働授與施行ニ関スル第三次命令（法律公報一、第二八二頁）ノ規定ハ之ヲ準用ス

第十條 ドイツ國ハ自動車道路ニ関スル國家主権ヲ有ス。ドイツ國政府ハ自動車道路ノ建設、經營及ヒ運輸ヲ規律スル命令ヲ發布ス

第十一條 ドイツ道路總監ハ國道細計画ノ統一ヲ保障スルタメ州聯邦及ヒ其他國道維持責任者ヨリ國道ノ新設、改修ニ関スル計画案ノ提出ヲ要求スル權利ヲ有スルモノトス。ドイツ道路總監ハ「ドイツ國自動車道路」企業ノ改修及ヒ發達ヲ阻害スルカ如

キ建設案ニ対シテハ異議ノ申立ヲ爲ス權利ヲ有シ、異議ノ申立アリタルトキハ國道維持責任者ノ計画セル工事ハ之ヲ中止スヘキモノトス

國道維持責任者ハ異議申立ニ対シ訴願ヲ爲ス權利ヲ有ス。訴願ニ関シテハドイツ國政府ハ關係州政府ノ意見ヲ聽取シタル後之ヲ裁決ス

第十二條 本法實施ノ爲メ必要ナル諸規定ハドイツ國政府之ヲ發布ス

同上法施行令

一九三三年八月七日

政府ハ一九三三年六月二十七日附「國自動車道路」企業設立ニ関スル法律（法律公報第二部 五〇九頁）第十二條ニ基キ發令ス

第一條 企業ノ設立

ドイツ國鉄道ハ枝企業トシテ「國自動車道路」會社ヲ設立ス。右企業ノ対象ハ作業能力アル自動車路網ノ建設及経営トス。該會社ハ公報上独立シタル法人トス。本據ハベルリンニ置ク。

第二條 定款

ドイツ國鉄道會社ハドイツ道路總監ノ同意ヲ得テ會社ノ定款ヲ制定ス。

定款ハ國政府ノ承認ヲ受クルコトヲ要ス。

第三條 機關

定款ニ會社ノ機關トシテ擧グルモノ

- 一 管理委員會
- 二 理事會

「國自動車道路」管理委員會ハドイツ國鉄道會社管理委員會

會長ニ因リドイツ道路總監ノ同意ヲ得テ召集サル、モノトス。管理委員會ハ少クモ七名ノ委員ヨリ成ル。任期ハ三年トス。満期前ノ罷免ハドイツ道路總監ノ要求ニ依リ行ハル。再任ハ許可サル、モノトス。

理事會委員及其代理人ハドイツ道路總監ノ同意ヲ得テ「國自動車道路」管理委員會ニ依リ任命サル、モノトス。「國自動車道路」ノ管理委員會ハ何時ニテモ理事會委員ヲドイツ道路總監ノ同意ヲ得テ再任セシムルコトヲ得。右再任ハドイツ道路總監ノ要求アル場合ハ為ササルヘカラス。

ドイツ國鉄道會社總裁ハ「國自動車道路」管理委員會會長タルト共ニ理事會會長タルモノトス。ドイツ國鉄道會社總裁ハドイツ道路總監ノ同意ヲ得テ理事會委員中ヨリ理事會議長代理ヲ

任命ス

第四條 評議員會

評議員會委員（本法第六條）ハ「國自動車道路」管理委員會會長ニ因リドイツ道路總監ノ同意ヲ得テ若ハ其提案ニ依リ任命セラル

第五條 業務執行

會社ハ其經營ヲドイツ國民經濟ノ需要ヲ充スタメ商事的原則ニ從ヒ行フモノトス

第六條 資本構成

定款ハ次ノ事項ニ關シ規定ス

一 會社ノ構成サル、資本

ニ 會社カ借入金ヲ爲ス場合ノ條件

第七條 會計 損益計算

會社ノ會計ハ何時ニテモ其財政狀態カ確認サル、マウ商事的原則ニ依リ行ハルヘキモノトス

貸借対照表及損益計算ハ一營業年度經過後六箇月以内ニ公表サルヘキモノトス

國政府ハ何時ニテモ會社ノ貸借対照表及損益計算ヲ検査シ、貸借対照表及損益計算ヲ閲覧シ必要トスル一切ノ報告ヲ受ケル權利ヲ有ス

國豫算條令ハ會社ニハ全然適用セス

第八條 独立的建設及營業權

會社ハ自動車道路ノ建設及營業ニ對シテハ絶体權ヲ有ス
從來ノ維持責任若ニシテ會社設立當時マテ自動車道路ノ經營又ハ建設ニ從事セルモノハ右經營ヲ続行シ開始シタル工事ヲ完成セシムルコトヲ得。會社ハ右自動車道路ヲ買收スル權利ヲ有

ス。買收條件ニ対スル原則ハ紛議ノ場合國政府之ヲ規定ス。

國、各邦又ハ道路維持責任者ニシテ改修又ハ新設ニ依リ一般道路ニ自動車道路ノ技術的形成ヲ與ヘントスル意思アルモノニ限リドイツ道路總監ハ道路建設作業ノ爲メ特別ノ権限ヲ持テル委任者ヲ任命ス。右道路買收ニ対シテハ會社ニ依リ第二項ヲ適用ス。

自動車道路経営ノ爲メノ絶体権ハ附属物ト共ニ其他ノ副経営（タンク事務所、工場等）ヲ含ム一切ノ自動車道路ヲ包括ス。自動車道路ノ建設、経営及交通ヲ規律スル命令（本法第十條第二段）ノ公布ハ從前ト変ルコトナシ。

第九條 料金率

會社ハ料金ヲ徵收スル絶体権ヲ有ス。一九二七年四月九日附改正法律（法律公報第一節一九二七年九一頁）ノ中ニ於ケル

一九二六年四月二七日附財政調整法第十三條第一項第四段ノ除

外例ハドイツ道路總監ノ同意ヲ得テノミ許可サル、モノトス。

料金率ハ會社ノ理事會之ヲ確定ス。右料金率ハ管理委員ノ同意ヲ必要トシ交通大臣ニ呈示スルモノトス。

交通大臣ハ管理委員會ノ同意ヲ得タル賃率確定ニ異議ヲ申立ツルコトヲ得。異議申立ニ対シテハ國政府之ヲ決定ス。二十日以内ニ交通大臣ノ異議申立又ハ確答ナキ場合ハ賃率ハ承認サレタモノト見做サル。

國政府ハ必要ニ應シテ右賃率ノ変更ヲ求ムルコトヲ得。

第十條 租税免除

會社ハ純收入又ハ總收入、動産又ハ不動産若ハ其使用人ニ対スル直接税及國、各邦、市町村及其他公共團體ノ直接税ヲ免除サル、モノトス。

第十一條 法律ノ適用

會社ハドイツ國鐵道會社ト同一範圍ニ於テ一般法令ニ服スル
モノトス

第十二條

ドイツ道路總監ハ路線及自動車道路ノ構成ヲ規定ス

建設計画案ハ會社ニ依リ作成サレ、其検査ノ爲メ地方警察官
署ニ提出サル、モノトス。警察官署ハ之ニ検査調印ヲシ關係者
ノ反対及異議ヲ考慮按排シ更ニドイツ道路總監ニ手交ス。道路
總監ハ右計画案ヲ終結的ニ決定シ計画形成ニ觸ル、利害ノ一切
ヲ決裁ス

第十三條 收用

會社ハ其任務充足ノ爲メ收用権ヲ有ス。

第十四條 保障規定

會社ハ其建物カ保障ノ一切ノ要求ヲ充足セシムルコトニ責任
ヲ有ツモノトス

第十五條 政府ノ監督権

國政府ハ會社ニ對シテ監督権ヲ有ス。

特ニ

一 「國自動車道路」カ法律及交通並ニドイツ國民經濟ノ要
求ニ依リ管理サル、場合及會社ノ業務執行ニ對シ本令規定
及會社ノ定款ニ依リ生スル特別ノ權利、義務ヲ顧慮スル場
合

ニ 「自動車道路」ノ経営カ順調ニ行ハレテ居ル場合

三 認可

イ 自動車道路區向又ハ重要ナル報導路ノ継続的營業中止
ニ對スル

口 技術的施設ノ一般根本的改良及変更。建設的完成ハ專
ラ會社ノ事務トス

四 他ノ企業ノ設立又ハ獲得或ハ他ノ企業ヘノ参加ノ爲メノ
認可

五 本令第九條ニ依ル債率設定ノ改メ
國政府ハ其監督權ヲ全部又ハ部分的ニドイツ道路總監ニ委任
スル權限ヲ有ス

第十六條 他ノ法律規定ノ適用性

國鐵道ニ関スルドイツ國憲法ノ諸規定、國鐵道法及其他國鐵
道事項ヲ規律シタル諸規定ハ「國自動車道路」企業設立ニ関ス
ル法律又ハ本令ニ依リ明白ニ支持サル、限リニ於テノミ間接ニ
適用サル、モノトス。

第十七條 一般道路ニ関スル總監ノ權限

國道網計畫案ノ統一ヲ保證スルタメドイツ道路總監ハ各邦
聯邦及其他國道維持責任者ヨリ國道新設及改修計畫案ノ提出ヲ
要求スル權限ヲ有ス
道路維持責任者ニ対スル總監ノ權限ハ凡テノ公共交通ニ供セ
ラル、道路ニモ及フモノトス

第十八條 異議申立權

「國自動車道路」企業ノ改修及發展ヲ侵害スルカ如キ敷設計
畫ニ対シテハドイツ道路總監ハ異議ヲ申立ツル權利ヲ有ス。異
議申立ハ國道維持責任者ノ計畫セル工事ヲ中止セシメサルヲ得
サル效果ヲ有ス

右異議申立ニ対シテハ國道維持責任者ハ抗告權ヲ有ス。抗告
ニ対シテハ國政府ハ關係邦政府ノ意見ヲ徴シ決裁ス。

「ドイツ國自動車道路」企業

設立證書ニ関スル告示

一九三三年八月二五日

一九三三年六月二七日附國ノ法律（法律公報第二部、五。九頁）ニ依リドイツ國自動車道路會社ニハ作業能力アル自動車道路網ノ建設及ビ營業ノ爲メ「國自動車道路」ノ名稱ヲ有スル枝企業ヲ設立スル権限ヲ與ヘラレタリ。國政府ノ本法ニ対スル根據ハ次ノ如クデアル。「國自動車道路」ノ領域ニ於ケル管理ハドイツ國鐵道會社ノ関スルトコロノモノデアル。何故カト云フニ最近路線、自動車間ノ競走ハ全營業的長距離貨物運輸ハ統一の指導ノ下ニ置カレ、コトニ依テ調停サルヘキデアラカテアル。コノ点ニ関シ前掲法律ハ着シキ進歩ヲ爲シテ居ル。財政ヲ明確ニセントスルニハ

右企業ハ独立シタ公法上ノ法人タルヘキモ、其カ管理及代理ハ前記ノ理由ヨリドイツ國鐵道會社ニ委託サルヘキデアル。

斯クシテドイツ國鐵道會社ハ即日、一九三三年六月二七日ノ國法律ヲ基トシ枝企業トシテ國自動車道路會社ヲ設立ス。

同時ニドイツ國鐵道會社ハ國政府ト協議ヲシ「國自動車道路」會社ニ五千万ライヒスマルクヲ資本金トシテ提供セリ。

一九三三年八月七日ノ「國自動車道路」企業設立ニ関スル法律實施ノ爲メノ命令一ノ第二條ニ依リ、ドイツ國鐵道會社ハドイツ道路總監ノ諒解ノ下ニ國政府ノ同意ヲ得テ本日實施サル、左ノ「國自動車道路」會社ノ定款ヲ制定セリ。

一九三三年八月二五日ベルリン

ドイツ國鐵道會社

「國自動車道路」會社ノ定款

設立

一、一九三三年六月二七日ノ國ノ法律（法律公報第二部、五〇頁、九頁）ニ依リ、ドイツ國鐵道會社ハ「國自動車道路」會社ヲ設立ス。一九三三年八月二五日ノ設立調書ハ官報一九三三年第二〇〇号及一九三三年省報第四三八頁ニ之ヲ公示ス。

會社ノ任務

二、會社ノ任務ハ一九三三年六月二七日ノ法律ニ依ル公共自動車道路ノ建設及經營並ニ其ト関係セル又ハ其ヨリ生スル業務執行トス。

機關

三、「國自動車道路」會社ノ機關ハ管理委員會^會ト理事會トス。

四、管理委員會ハ一九三三年八月七日ノ國政府ノ命令第三條第二項ニ依リ設置サル、モ、トス。管理委員會ハ委員會ヲ形成スルコトヲ得。管理委員會ハ自身及ヒ委員會ノ為メ業務令ヲ確定ス。

五、管理委員會ハ會社ノ任務、業務執行ヲ監督シ凡テノ重要ナル又ハ根本的向題若ハ一般の意義ノ向題ニ関シ決裁スヘキモノトス。

管理委員會ハ國政府ノ助力又ハ承認ヲ得ル事項ニシテ自己ニ從屬スル事項ヲ規定ス。管理委員會ハ何時ニテモ理事會ニ會社ノ一切ノ事項ニ関スル報告ヲ要求スルコトヲ得。

管理委員會ハ會社ヲ代表スルモノトス。

六、管理委員會ハ毎年一名又ハ二名ノ議長ヲ選舉ス。再選ヲ許可ス。

決議ハ簡單ナル多数決ニ依ル。投票同数ノ場合ハ會長ノ投票カ決定ヲ與フ。委員ノ一名カ總會出席ヲ拒否シタル場合ハ書留又ハ電報ニテ其権限ヲ他ノ委員ニ委任ス。後者ハ其ニ依リ拒否シタル委員ノ投票権ヲ得

國政府ハ管理委員會ノ會議及委員會ニ参加スル資格ヲ有ツ常任代表者ヲ一名又ハ数名任命スルコトヲ得。ドイツ道路總監ハ右會議ニ参加スルカ代表ヲ送ル權利ヲ有ス

監理委員會ノ會議ニ関シテハ議事ヲ採録スヘキモノトス
右ノ寫本ハドイツ國鐵道會社ニ報告サルヘキモノトス

七 管理委員會委員ハ業務ノ各事項ニ関スル無條件極秘ノ義務ヲ負フモノトス

管理委員會委員ハ何時ニテモ文書ニ依ル聲明ニ依リ其官位ヲ去ルコトヲ得。委員ニシテ任官資格ヲ失フカ又ハ其財産ニ

関シ破産ヲ宣告サレタルカ如キトキハ即刻管理委員會ノ委員資格ヲ失フモノトス。

委員ノ辞任スル場合ハ任官中三箇月ノ期間以内ニ後任者ヲ任命スヘキモノトス

理事會

八 理事會ハ一九三三年八月七日ノ國政府ノ命令第三條第三項ニ依リ設置サル、モノトス。管理委員會會長ハ理事會委員(理事)及其代表者——國鐵道ノ役員ニアラサル限り——ト會社ノ謂フ任用契約ヲ締結ス。任用取消ニ対シテハ一九三三年八月七日ノ命令第三條第三項ヲ準用ス。契約上ノ報酬ノ請求ハ取消ニ依リテハ抵觸セス

理事會ハ會社ノ業務執行ニ対シテ責任ヲ負フモノトス。理事會ハ監事會ノ監督ノ下ニ業務ヲ執行スルモノニシテ毎月會

社ノ状況、財政上ノ状態ヲ監事會ニ報告スヘキモノトス
九、理事會ハ業務令ノ規定及監事會ノ決議ニ拘束サル、モノト
ス

理事會委員ハ其會社ノ業務ニ於ケル活動期間ハ「國自動車
道路」會社ノ監事會會長ノ從來ノ承認ヲ得テノミ他ノ報酬ア
ル又ハ無報酬（名譽職ノ）ノ活動ヲ爲スコトヲ得

代表権能

十、理事會ハ裁判上及裁判外ニモ會社ヲ代表ス
國鐵道局カ其名目ニテ會社ノ業務ヲ執行スル限り（第十三
節）其権限、代表権限及標識ノ形式ニ對シテハドイツ鐵道會
社ノ規定ヲ準用ス

資本及資金構成

十一、會社ノ設立資本金ハ五十万ライヒスマルクトス。公債又

ハ其他ノ借入金ハ國政府及ドイツ國鐵道會社ノ同意ヲ得テ行
フモノトス

金融

十二、會社ノ金融業務ニ對シテハドイツ國鐵道會社ノ金融業務
一般規定ヲ準用ス。經營及金融出納並貸借對照表ノ検査モド
イツ國鐵道會社ニ於ケルト同シ方法ニテ行ハル
各曆年ニ對シテハ年計算ヲ作成シ各營業年度經過後六箇月
ノ期間内ニ之ヲ公表スヘキモノトス

業務執行

十三、自動車道路ノ建設ニ對シテ「國自動車道路」會社ハ特別
營業所ヲ設ク。營業所ハドイツ國鐵道會社ノ同意ヲ得テ第一
線ニ國鐵道官吏ヲ置ク。右以外ニハ道路工事専門家及専門的
教養アル貪救者ヲ任命ス。「國自動車道路」會社ノ本表ノ組

織ハ能フ限リ小規模ナルモノトス。「國自動車道路」ノ理事
會ハ新企業ノ任命ヲ認ムル限リニ於テドイツ國鐵道會社ノ施
設及經驗ヲ利用スヘキモノトス。「自動車道路」會社トドイ
ツ鐵道會社トノ改定ニ依リ恊々ノ國鐵道官吏及國鐵道局ハ「
國自動車道路」會社ノ業務ヲ其名目ノ下ニ且計算スルコトヲ
委託サレ得。カ、ル場合ニハ「國自動車道路」會社ハドイツ
國鐵道會社ノ實費ヲ負擔スルモノトス。「國自動車道路」ニ
對シテ活動スル向右會社ノ為メ指定サレタル國鐵道官吏ハ其
物的指圖ヲ「國自動車道路」會社ヨリ受クルモノトス
財政事項ノ検査及會計検査ハドイツ國鐵道會社検査局ニ委
託サル。右局長ハコノ責ニ関シ直接「國自動車道路」會社管
理委員會ニ報告ス

定款ノ執行

十四 本規定ハ一九三三年八月七日ノ「國自動車道路」企業設
立ニ関スル法律執行ノ為メノ命令（法律公報第二部 五二一
頁）第二條第一項ニ依リドイツ道路總監ノ同意ヲ得テドイツ
國鐵道會社ニヨリ公布サル。右定款ハ一九三三年八月二二日
ニ國政府ニ依リ承認サレ「自動車道路」會社設立ト共ニ效力
ヲ生ス

ベルリン 一九三三年八月一日

ドイツ國鐵道會社

ドイツ道路總監ニ関スル訓令（統令）

一九三三年一月三〇日

國自動車道路建設ノ必要上及道路網形成ノ為メベルリンニ本據

ヲ有スル最高官廳ヲ設置シ、其長官ヲ「ドイツ道路總監」トス。
ドイツ道路總監ハ總理ノ提案ニ依リ大統領ヨリ任命サレ總理ニ
屬ス

ドイツ道路總監ノ業務範圍ハ「國自動車道路」企業設立ニ關ス
ル法律並ニ同法第一施行令ニ依リ道路總監ニ委任サレタル任務ニ
關スルコトナク、從來交通大臣ノ権限ニ屬セル國道ノ建設及維持
ヲ總括スルモノトス
立法上ノ規定ヲ作成スル場合ニハ交通大臣之ニ關與スルモノト
ス

國政府ハ本法施行ニ必要トスル実施規定ヲ公布ス

「國自動車道路」企業設立

ニ關スル改正法律

一九三三年一月一八日

ドイツ國政府ハ次ノ法律ヲ決定シ茲ニ之ヲ公布ス
一九三三年六月二七日附「國自動車道路」企業設立ニ關スル法
律ハ法律公報第二部 五〇九頁）ハ左ノ如ク改正ス

一 第三條ハ次ノ如ク改ム

「自動車道路企業」ハ自動車道路ノ建設及經營並ニ其等ニ
附帶スル副經營ノ為メ絶体權ヲ有ス

二 第八條ノ後ニ左ノ規定ヲ加フ

第八條(1) 自動車道路ニ添ヘル地所ニ於テハ國又ハ州法ノ
規定ニ關ハリナク

(イ) 十米以下ノ距離、カーブノ内側ニ於テハ十五米以下

ノ距離ニ於ケル各種ノ建設設備

(ロ) 奥地以外ニ於テハ五百米以下ノ距離内ニ於ケル各種ノ自

動車道路ノ副経営

右ハドイツ道路總監ノ承認ヲ得テノミ起エサレ得ルモノト

ス (ロ)ノ場合ニ於テハ反対給付ニ依存シテ認可ヲ與ヘラレ得ル

モノトス

ドイツ道路總監ハ其認可権限ヲ他ノ官廳ニ委任スルコトヲ
得。抗告ニ関シテハドイツ道路總監之ヲ裁決ス

三、第九條ハ次ノ如ク改ム

「國自動車道路」企業ハ其任務遂行上土地收用権ヲ有ス

四、第九條ノ後ニハ左ノ規定ヲ加フ

第九條(イ) 「國自動車道路」企業ハ土地收用権ノ許可ヲ確

定セル限り工事ノ速刻開始ニ必要ナル土地ヲ買收スルコトヲ

得。ドイツ道路總監ハ交付状ニ依ル文書ニ依リ土地所有者ニ

買收意向ヲ表示シ明渡ヲ請求スヘキモノトス。總監ハ他ノ事

務所ニ右権限ヲ委任スルコトヲ得。

買收意向ニ関スル通告ノ交付ト買收トノ間ノ期間ハ住宅ナ

キ土地ニ於テハ少クモ十日、其他ノ場合ニ於テハ三箇月猶豫

アルヘキモノトス

第九條(ロ) 自動車道路建設ノ爲メ必要トスル土地ハ「國自

動車道路」企業ニ対スル賦課手続ニ於テハ分離サレ得。管轄

ノ地方官廳ハ地方農民指揮者ノ意見ヲ聴取シタル後ハ関係者

ノ同意ナクトモ手続ノ施行ヲ命令シ得。管轄ノ地方官廳ハドイツ道路總監又ハ道路總監ニ依リ規定

サレタル事務所ノ同意ヲ得テ賦課地域ヲ確定ス。数多ノ市町
村地域又ハ其一部ハ賦課地域ニ包括サレ得ルモノトナス

「自動車道路」企業ハ関係者ノ總体ニ譲渡サレタル土地ノ
補償ヲ爲スヘキモノトス

ドイツ道路總監ハ地方最高官廳ノ同意ヲ得テ「國自動車道
路」會社カ自動車道路區域ノ改修ノ爲メ必要トスル土地ヲ何
時マテニ買收セントスルモノテアルカヲ規定ス。指定前ニ土
地買收カ行ハレタル場合會社ハ其買收ニ依リ生シタル損失ヲ
測定シ補償セサルヘカラス。其場合ニハ第九條(1)第二項第一
段及第三條ヲ準用ス

第九條(1)管轄ノ地方官廳ハ自動車道路敷設ニ依リ生スル
土地關係ヲ整備スルタメ地方農民指導者ノ意見を聴取シタル
後ハ関係者ノ同意ナシニ賦課施行ヲ命令シ得。ドイツ道路總

監ノ要求アリタル場合ハ地方官廳ハ之ヲ行ハサルヘカラス。
右ノ場合ハ第九條(1)第三項ヲ準用ス

「國自動車道路」企業ノ監督権ノ
委託ニ関スル訓令

一九三五年一月二三日

一九三三年八月七日附「國自動車道路」企業設立ニ関スル法律
施行ノ爲メノ第一命令(法律公報第二部 五二一頁)第十五條ニ
依ル國政府ノ権限ニアル「國自動車道路」會社ニ関スル監督ノ行
使ハドイツ道路總監ニ委託サルニモ、手数料賃率(第十五條第五
段)ノ決定並ニ財政上及經濟上ノ問題ニ関スル管轄大臣ノ監督又
ハ彼カニ付テハ國政府ノ権限ハ従前ト変ルコトナシ。

「國自動車道路」企業設立ニ関スル
法律施行ノ爲メノ第二命令

一九三五年三月八日

一九三三年六月二七日ノ「國自動車道路」企業設立ニ関スル法律（法律公報第二部 五〇九頁）第十二條ニ基キ國政府ハ発令ス
一九三三年八月七日ノ「國自動車道路」企業設立ニ関スル法律施行ノ爲メノ第一命令ハ次ノ如ク改正ス。

一 第七條ハ次ノ如ク改ム

「第七條 會計 収益及損失計算、検査會社ノ會計ハ其ノ財政状態カ何時ニテモ確實ニ保証ナレ得ルヤウニ商事の原則ニ從ヒ行ハルヘキモノトス

貸借対照表及損益計算書ハ一營業年度經過後六箇月以内ニ

公表サルヘキモノトス。

會社ノ營業及會計並貸借対照表及損益計算書ハドイツ國鐵道會社ノ任命セル機関ニ依リ検査サルヘキモノトス

會計検査院ハ豫算條令第四節ノ規定ヲ適用シ豫算條令第十八條第三項ニ依リ會社ヲ検査ス。右検査ニ當テハ會計検査院ハ能フ限り第三項ニ擧ケタル検査ノ結果ヲ換貸サル、モノトス。

右以外ノ場合ニ於テハ絶体ニ會社ニ豫算條令ヲ適用スルコトナシ

ニ 第十五條第一項第一段ハ次ノ如ク改ム

「國政府ハ會社ニ對シ監督権ヲ有ス。特ニ

一 「國自動車道路」カ法律ニ依リ且交通ドイツ國民經營ノ要求ニ添フテ管理サル、場合及會社ノ業務執行ニ関シテ本

令規定及會社定款ヨリ生スル特別ナル権利、義務ヲ顧慮ス
ル場合ノ監督

ドイツ國自動車道路建設事業

ア、工事の状況

ドイツ國自動車道路の建設工事は一九三三年九月二三日より
開始せらる。一九三五年一月現在迄に於て、ドイツ道路制總
監督官に依り送定及決定した豫定線の長さは、約六千九百キロ
メートルにて、その主なるものは西東大線及北南大線路に属し、
これを縦横に交叉して結ぶ支線を以て全國自動車道路網とする
西東大線路に属するもの

(1) デュスブルグ—エッセン—ドルトムント—ハンノヴァ—
ブラウンスウイツ—マゲデブルグ—ベルリン—フランク

フルト(—オーデル)線、ベルリン—スチットェン—ブウトウ
線、ダンチツヒ—エルビンゲ—ケニヒブルグ—インスタブ
ルグ—オストグレンツ線

(2) デコスブルグ—ケルン—フランクフルト—ウルツブルグ
—ノウランブルグ—パツソウ線

(3) ケカ^アメル^ン—カツセル—エルフウト—ドレスデン—ブレ斯拉
ウ—ビツセン線

(4) ウエストグレンツ—オスナブルック—ヒルデヒム—ヘハ
ンノヴァ附近—ライプチツヒ—ドレスデン線

(5) サルゲバイト—マンヒム—カールスル—ヒ—シトユツト
ガルト—ミュンヘン—ランデグレンツ—ミュンヘン—リン
ド
ウ線

北南大線路に属するもの

- (1) フレンスブルグーハンブルグーハンノヴァーカッセルー
フランクフルトーマンヒム線、カッセルーフルダアーウル
ツブルグーシトユツトグルト線
 - (2) ハムブルグーライプチツヒーヌーランブルグー
ハントゲルト
 - (3) ハムブルグーベルリンーブレスラウ
 - (4) リユベツクーハムブルグーブレーメンーオスナブラツク
ードルトムンドーケルンアーヘン
 - (5) ロストラツクスンドーベルリンー
ラドレプスチツン
- 右の内一九三三年一月末日には、設計実施中の區間は八百十
四キロメートル、工事着手中の區間六十キロメートルであつたが、
一九三四年一月末日に至りては、設計実施中の區間二千六十九
キロメートル、工事中の區間千百三十一キロメートルとなり、一

九三五年九月三日に至りては、設計実施中の區間は甚だしく増
加し豫定線路の四十六%なる三千百五十キロメートル、工事中の
區間も亦約二十五%なる千七百キロメートル以上、交通用通區
間は四十九キロメートルとなつた。一九三五年末には工事完成す
るもの五百キロメートルに及ぶであらうと報告せられてある。元
來建設工事は経者並に技術上の理由より各地に於て同時に着手さ
れ居るため聯絡せる竣工區間は比較的短距離なるも、工事として
は地方的に努力するを以て其の進行程度は迅速となる筈である。
自動車道路の建設は交通經濟を主眼とすること素よりであるが、
ドイツでは直接間接に該道路建設のために働く人数は大で、且勞
働力の提供を必要とする。それ故一面にあつては失業救済の意味
を多分に有してゐる。更に是等の工事のためには建設用品の必要
も亦大である。斯くしてドイツの産業を刺激し活動力を大ならし

めて景氣の恢復と維持に資することが大きい。自動車道路建設に
つきては以上の重大なる経済的意義のあることを諒解せねばなら
ぬ。だから工事の現場に於ける労働者の数も亦これを知らるの要が
ある。即ち工事現場なる労働者の最高数は一九三三年には三千九
百人、一九三四年は八万三千八百六十三人、一九三五年には十一
万五千六百五十七人により、此外自動車道路建設のため間接に働
く自動車道路會社の社員、被傭人及労働者等は一九三五年上半期
に五千七百七十余人、更に鉄、鋼鉄工業、セメント工場、砂利採
取、養樹園及植木職等の建設需要品側の労働人員を合計すれば、
一九三五年に自動車道路建設のために働いたものは約二十五万人
に達した。これを延人員より見れば工事開始以来夥しき数に上る
もので、一九三三年末迄には十一万七千人、一九三四年末迄に千
二百六万人、一九三五年九月末には実に三千百二十六万八千人と

なつた。毎年の延人員を月の平均数で示せば一九三三年は約三万
九千人、一九三四年は百万人、一九三五年は約三百五十万人とな
る。現場工事としての最も重要な仕事を分類すれば、自動車道路
の建設に指定された平原の削鑿、切取土盛、自動車道路の舗装及
橋梁架設等であり、工事の過程より見る時は一九三四年末までは
平原削鑿と切取土盛工事に労働は殆ど限定されて居つたが、一九
三五年に入りては以上に加ふるに舗装工事は著しく増加し、舗装
工事中にて最も多きは厚さ二十センチメートルの混泥土工事であ
つて、之れを表により示せば次の如くであり、工事の進捗するに
従ひ工事の変化せるを知ることが出来る。

関 鑿	自動車道路工 事の労働成績	
	工事開始以来の 実績	一九三五年末迄
切取土盛を件小用鑿	一九三四年末迄 一四、一五七、一一 ^{平方メートル} ハル	一九三五年末迄 二四、〇九六、七七一
切取土盛量	三四、四四六、二九四	五八、〇九一、八五一
車道舗装	三一、〇〇九、八九〇 ^{平方メートル}	八五、六四〇、五三二
コンクリート	五〇〇、七一一 ^{平方メートル} 三	四、一九一、五一五
黒 亀 舗 装	九三、〇〇〇	三二、四七四
石 塊 積	一五、一六〇	一、五二四〇
水 締 補 装		五〇、五〇〇

道路工事の進捗するにつれて工事材料の製量も亦増加した。例へば建築用混泥土及鉄筋混泥土は一九三四年末には六十二万七千

六百七十七立方メートルが、一九三五年九月末には百五十四万六千四百八十七立方メートルとなり、自動車道路用混泥土は一九三四年末の十万百四十二立方メートルは、一九三五年九月末八十四万八千六百五十三立方メートル、鋼鉄構造一九三四年末七千三百六十トンは一九三五年九月末四万八千三百四十一トン、其の他の鉄一九三四年末三万百五十八トンは一九三五年九月末九万二千二百十四トンとなつて何れも増加し、それ大ドイツの産業は生産を増し活況を呈したことになる。併し乍ら此の大規模なる工事に於てヒトラー内閣は前述せる如く労働力の増加を常に考慮して居たことは注目し得る。社會政策的なる施設に關しては如何なる場合に於つても忘れられたことはない。即ち工事に機械を使用することとは労働力を減少せしむること、なるから、出来得る限りかかる機械力の使用は制限せられた。特に地盤工事の多くの場合浚渫機

を使用せずして行はれた。

イ、工事の経費及金融

ドイツの國自動車道路の全豫定線に要する總費用額は、概算して三十五億ライヒスマルクに上ると計算せられて居る。其の大費目を爲すものは純工事費、土地收用費及事務費の三者で、純工事費は全部自動車道路會社の手に渡される。此の受取金はドイツ自動車道路會社の資本金中にて最大の費目を爲して居る。

自動車道路建設支出額（單位百万マルク）

自動車道路會社への支拂		一九三三年末	一九三四年末	一九三五年 七月末
右の内 土工に対する支拂	一、五	一五五、一	三五三、四	
その他の支出 (地所代、借地料、 事務費、運賃)	〇、九	九八、七	二〇四、二	
大、三	六、四	九六、三		

合 計	七、八	二一六、五	四四九、七
-----	-----	-------	-------

右の表に依りてこれを見れば、豫定總経費の中一九三三年末迄には七百八十万マルク支出されたるもの、一九三四年末には二億千六百五十万マルクとなり、一九三五年七月末には四億四千九百七十万マルクとなつて、總経費見積額の約十三%を既に支出した。而して其の内約五分の四なる三億五千三百四十万マルクは會社に對して支拂はれたるもので、残りの九千六百三十万マルクは土地收用及事務費として支出せられたものである。更に會社に支拂はれたるもの、内訳は次の如くである。

年度別會社への支拂金内容表（單位百万マルク）

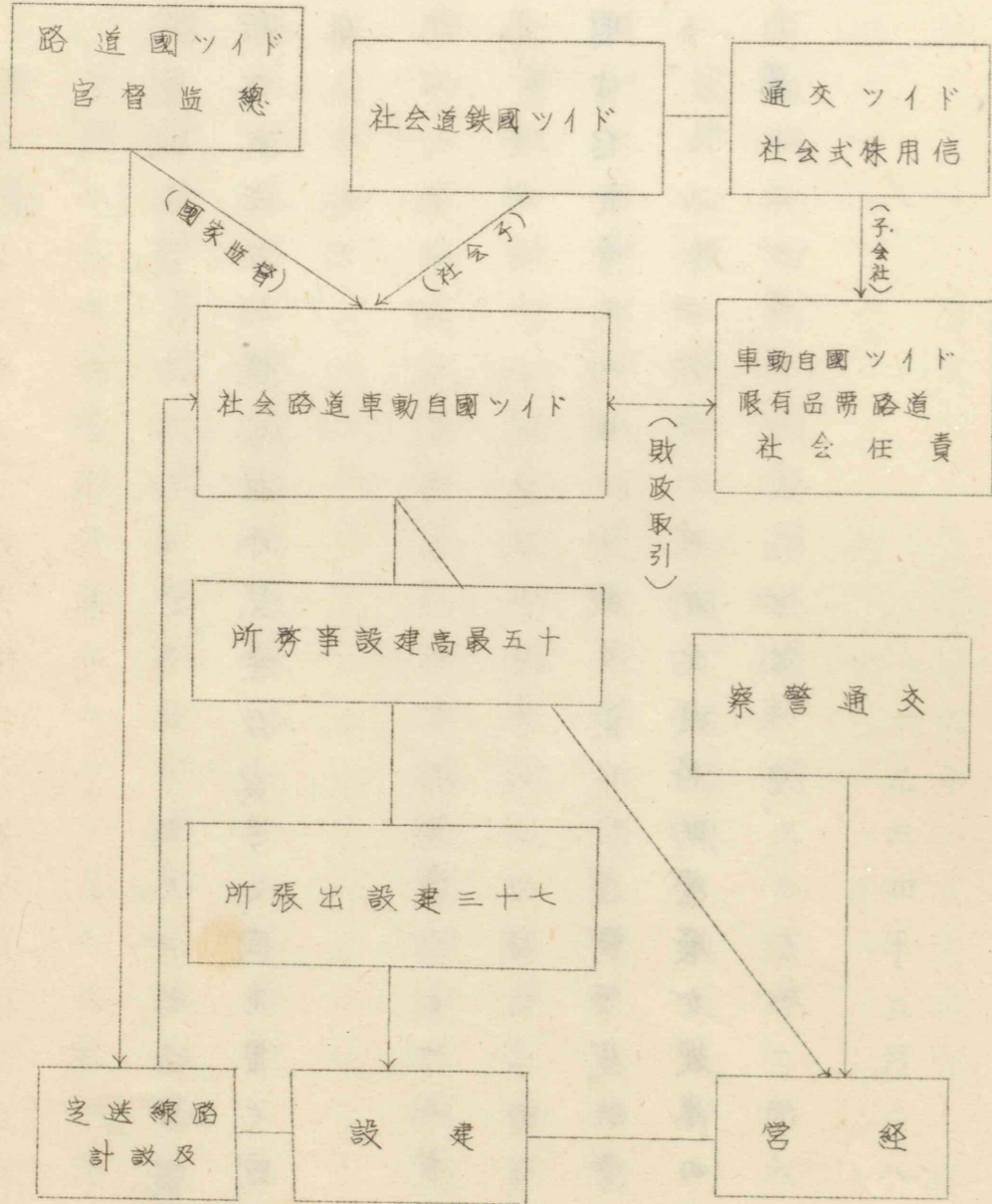
土 工	柵 塚	道 路 施 設	排 水 渠 及 橋	ト ン ネ ル	線 路	電 話 設 備	交 叉 地 点	車 輛	工 事 用 始 より 一 九 三 四 年 末 まで		一 九 三 五 年 一 月 一 日 迄		總 計	
									金 額	率	金 額	率	金 額	率
九八・七	〇・一	二四・七	一八・六	一	七・三	〇・一	一	一	一九三・四	六三・六%	一〇五・六	五三・三%	二〇四・二	五七・八%
六三・六	〇・一	一五・九	一三・〇	一	四・七	〇・一	一	一	一九三・四	六三・六%	五三・三	一六・四%	一九三・四	五七・八%
一〇五・六	〇・二	三二・四	二二・五	一	二二・二	〇・五	〇・六	〇・一	一九三・四	六三・六%	五三・三	一六・四%	二〇四・二	五七・八%
五三・三	〇・一	一六・四	一三・九	一	一・七	〇・二	〇・三	〇・〇	一九三・四	六三・六%	一六・四	一六・四%	一九三・四	五七・八%
二〇四・二	〇・三	五七・一	四二・一	一	三〇・五	〇・六	〇・七	〇・一	一九三・四	六三・六%	一六・四	一六・四%	二〇四・二	五七・八%
五七・八	〇・一	一六・二	一三・九	一	八・六	〇・二	〇・二	〇・〇	一九三・四	六三・六%	一六・四	一六・四%	一九三・四	五七・八%

合 計	非 常 的 施 設	社 會 政 策 的 施 設 宿 治 所 等
一五五・一	一・六	四・〇
一〇〇・〇	一・〇	二・六
一九八・三	二・八	九・四
一〇〇・〇	一・四	四・七
三五三・四	四・四	一三・四
一〇〇・〇	一・二	三・八

以上は経費の使途及其の工事経過より見た経費の支出額であるが、是等の大なる経費は如何にして捻出されつゝありやを知るの要がある、即ちドイツが世界経済不況の内にあつて、斯くの如き大事業を興したのには、産業の発達と失業問題の解決等に対してなしたことは既述したが、國の経費が他の國家事業に対しても必要であつて、税収入を以てこれを補填し得ざるの時に於て、其の金融方法は一種の特例であつたことは當然である。即ち基礎資本金としてドイツ國鉄道會社は五百億ライヒスマルを提供し、これにヴユルテンベルグ州のクレヂット七百万ライヒスマルを加へ、更

失業問題に關係があるので、國勞働紹介及失業保險局は一九三四年五月一五日までに建設工事費補助として約二百三十万ライヒスマルクを支出して居る。此の外の支出はライヒスバンクよりの再割引信用提供を利用し支弁するの建前である。金融は右の如きも他方自動車道路の経営よりの恒続的收入は未だ存在して居らぬ。此の方面の資金は現在の処見積ることが出来ない。其の原因は自動車道路は使用金を徴収する建前であるが、用通したる自動車道路は一部であつて其の使用は未だ無料なるが爲めである。建設の途中にあつては自動車道路よりの収入は第二義的のもので将来に望みを囁すべきものである。

ドイツ國自動車道路建設組織一覽表



五、道路交通

ヒトラー内閣成立後一九三四年三月二〇日「プロシア道路交通條例」が交布されたが右條例は不完全な点多く尙も尙く同年一月五日には廢止された。

現在實施されてゐるのは今年五月二八日判定されて「ドイツ國道路交通條例」である。右條例は三十六條より成るものであるが、その重要條項は自動車の操縦、申請、認可、運轉手免狀等に関するものである。いかに自動車の技術的經濟的發展が従来の道路交通も根本から覆したかを知ることが出来る。

國道路交通條例並實施令

一九三四年五月二八日

一九〇九年五月三日附「自動車交通ニ関スル法律」第六條乃至第二十七條（法律公報 第四三七頁）及其後ノ改正法特ニ「一九三三年一月一三日附法律（法律公報第一部 一〇五八頁）及ヒ一九三四年一月三日附「國ノ新建設ニ関スル法律」第二章（法律公報第一部 七五頁）ニ基キ左ノ國道路交通條例ヲ制定シ之ヲ公布ス

第一節 茲ニ公示スル國道路交通條例ハ一九三四年一月一日ニ第十條、第十二條第一項、第二十二條第二項及第二十七條第一項ヲ實施スルモ其效力ヲ生スルハ一九三五年一月一日トス

第二節 一九三四年九月三〇日ニ效力ヲ失フモノ (省略ス)

第三節

(一) 國交通條令ハ道路交通ノ独占的規則ヲ含ム
(二) 國交通條令ノ規定ニ依リ廢止サレタル國法上ノ規定ハ右
實施令ノ効力ヲ生スルト共ニ廢止サル、モノトス

自動車ノ技術上及經營上ノ發展ハ道路交通ノ轉向を根本から開
拓シテ、最新ノ急速車及遠距離交通ハ道路上に於ても簡易化され
て、大規模な統一の規律を必要とせざるを得なくなつた。

A 交通ノ爲メノ認可

一 人

一 一般交通へノ参加

第一條

- (一) 一般道路(通路、廣場)ノ交通ハ個々ノ交通機關ノ許可ニ對シ認可カ規定サレテ居ラサル限り何人ニモ許可サル、モノトス
- (二) 肉体的又ハ精神的欠陥ノ爲メ安全ニ交通シ難キモノハ適宜ノ措置ヲ採リ他ノ迷惑ニナラヌ限ニ於テ交通ニ参加シ得
- (三) 車輛又ハ動物ノ操縦ニ不適當ナルモノニ對シテハ行政官廳ハ其操縦ヲ禁止シ又ハ必要ナル條件ヲ課シ、駁若ノ認可ヲ取消シ其再下附ノ條件ヲ確定シ得ルモノトス。肉体的又ハ精神的性能検査ノ爲メ當局ハ専門醫又ハ鑑定人ノ陪同ヲ命スルコトアルシ

二 自動車ノ操縦

第二條

(一) 公共道路ニ於テ自動車ヲ操縦セントスルモノハ行政官廳ノ認可ヲ必要トス(操縦許可)、時速二十キロメートル以下ノ自動車ハコノ限リニアラス

(二) 運轉認可ヲ未タ得サルモノモ運轉教師(教員免狀所有者)ニ依リ監視サル、場合ハ運轉手免狀ヲ必要トスル自動車ヲ操縦スルコトヲ得

(三) 満十六才以下ノモノハ如何ナル種類ノ自動車ヲモ、十八才以下ノモノハ運轉認可ヲ要スル自動車ヲ操縦スルコトヲ得ス。行政官廳ハ立法上ノ代表者ノ同意ヲ得テ例外ヲ許可スルコトアルヘシ

第三條

(一) 運轉認可、交付ノ申込ハ地方警察官廳ニヨリ行政官廳ニ提出サルヘキモノトス。ソノ際住所生年月日ノ證明及寫眞ヲ添付ス

ヘキモノトス。行政官廳ニシテ右志望者ノ肉体的又ハ精神的性能ニ躊躇スヘキモノヲ認めタル場合ハ専門醫又ハ鑑定人ノ帶同ヲ要求スルコトアルヘシ

(二) 運轉手免狀ハ志望者ニシテ考査ニ依リ其資格カ立証サレ且自動車操縦ニ対シ不適當ト認めラルヘキ事案ナキ場合ニ交付サルルモノトス

(三) 外國ノ自動車免狀ヲ所持セルモノニ対シテハ、該當人ク官選専門家又ハ警察官吏ニ依ル考査ニ於テドイツ交通規則ノ知識ヲ明示シ且其能力ニ懸念ナキ場合ハ其ニ該當スル自動車等級ノ運轉手免狀ヲ下附シ得ルモノトス

第四條

(一) 運轉認可ハ各種ノ動力(電氣飛動機、燃燒機械、汽機)ニ付キ次ノ等級ニ分ツ

第一級 二輪車

第二級 比重三・五噸以上ノ車ニシテ時速二十キロメートル以上ノモノ

第三級 右以外ノ自動車

第二級ノ認可ハ第三級ノ認可ヲ包含スルモノトス

(二) 所有者ハ認可ノ證明トシテ公ノ免状ハ運轉手証、運轉手免状
ニ依リ授クヘキモノトス。運轉手免状ハ携帶シ管轄ノ官吏ノ要求
ニ依リ提示スヘキモノトス

二 車輛

一 一般的規定

第五條

(一) 個々ノ車輛ノ許可ニ對シ認可カ規定サレ居ラサル限り凡テノ

車輛ハ一般道路交通ノ爲メ許可サルモノトス

(二) 車輛ハ其運轉カ何人ニモ損害ヲ與ヘス又ハ阻害或ハ負擔ヲラ
シメサルヤウ操縦シ易ク設計機裝サルコトヲ要ス

(三) 各車輛ハ其独自ノ操縦ニ適セル運轉者ヲ必要トス。運轉者ハ
其車輛カ規定ニ副フ状態ニアルヤウ注意セサルヘカラス

(四) 車輛カ規則通りニ非サル場合ニハ行政官廳ハ其所有者又ハ占
有者ニ不備ノ点ヲ除去スル爲メ適宜ノ期間ヲ與ヘ且必要アル場
合ニハ一般交通ニ於ケル右乗物ノ運轉ヲ拒否シ又ハ制限スルモ
ノトス。鑑定人ノ帶同ヲ命スルコトモアルヘシ。

第六條乃至第九條ハ自動機^車ノ重量其他部分的ナ附属品ニ関スル制
限規定ニ付省略ス

第十條 手車、機以外ノ一切ノ車輛ハ運轉中容易ニ役立得ル制動
機ヲ有セサルヘカラス

第十一條 車輛ノ接近カ雜音ニ依リ認知シ難キ場合ニハ明瞭ニ響ク鐘ヲ装置セサルヘカラス。歩行者ノ携フル乗物ヘコノ限リニアラス

第十二條

(一) 凡テノ車輛ハ中央ト左外側トノ間ノ背面ニバック、ミラーヲ備フルコトヲ要ス。但シ幅一米未満ノ孤輪手押車、手摺並ニ兒童用車ハ此ノ限リニアラス

(二) 車道ノ照明、車輛ノ前方ニ対スル側面的限界ノ標識ハ白又ハ淡黄、後方ニ対スル標識ハ紅トス

(三) ランプハ眩惑スル如キモノヲ許サス

第十三條

(一) 各車輛ニ付テハ其所有者ノ姓名、住所(商館及本據)ノ明白ニ報告サル、コトヲ要ス

(二) 右規定ハニ輪車、馬車、手車、手摺及官廳用ノ車輛ニハ適用サレス

第十四條

(一) 公共道路ニ於ケル自動車ハ運轉認可ノ下付又ハ官廳標識ノ授與ニ依リ行政官廳ヨリ交通ヲ許可サレ居ル場合ニノミ運轉ノ許可サル、モノトス。運轉認可ハ個々ノ自動車ノ部分ニ対シテモ下附サル、モノトス

(二) 運轉認可ハ其車輛カ部分的ニ変更サレサル限り、右運轉カ他ノ交通参加者ノ危険ヲ誘発セサル限り依然トシテ効果アルモノトス(構造様式ノ改組、制動機ノ改造等)。カ、ル変更後所有者ハ車輛ノ規定状態ニ离スル官送ノ鑑定ノ意見ヲ附シ、個々ノ改造サレタル部分ニ対シ特別認可カ與ヘラレサル場合ト雖モ新

規ノ運轉認可ヲ申請スヘキモノトス

第十五條

- (一) 運轉認可ハ自動車カ本令ノ規定及其施行ノ爲メニ発令サレタル交通大臣ノ指令ニ合致スル場合ニハ下附セラル
- (二) 運轉認可ハ順位ニ組上レル自動車又ハ其部分品ニ対シ其製作者ニ經費ニ依ル検査(様式検査)後一般ニ下附サル、モノトス。外國ニテ製作セル自動車又ハ自動車部分品ハ其取引人ニ一般營業認可カ與ヘラレ得。
- (三) 右様式證明ノ所有者ハ其型ニ該當スル各自動車ニ自動車書類ヲ整ヘ、其書類ノ中ニ於テ自動車ノ構造ニ関スル報告ノ間違ナキコト及認可セル型ト合致セルコトヲ證明スヘキモノトス。様式證明ノ所持者ハ自動車部分品ニ対シ行政官廳ノ規定セル様式標識ヲ掲クルコトニ依リ認可サレタル型ト合致セルコトヲ確証

スヘキモノトス

- (四) 自動車カ認可セル型ニ属セサル場合所有者ハ官廳ヨリ渡サレタル自動車書類ヲ整ヘ行政官廳ニ營業認可ヲ申請スヘキモノトス。自動車書類ノ中ニ於テ官送鑑定人ハ右書類ノ中ニ於ケル自動車ノ記入ニハ間違ナキコト適用サル、規定ニ合致セルコト及交通ノ認可ニ対シテハ何等技巧的考量ノナキコトヲ確認スヘキモノトス

第十六條

- (一) 所有者ハ標識ノ割當——營業認可ノ下ラサル場合ハ直チニ其ト共ニ——ヲ自動車書類ヲ呈出シ行政官廳ニ申請スヘキモノトス

- (二) 營業認可ニ基キ標識ヲ受ケタル後ニ自動車證ノ完成ヲ見ルモノナリ。右自動車證ハ携帯スヘキモノニシテ管轄官廳ノ要求ニ

依リ提示スヘキモノトス

(三) 行政官廳ハ與ヘタル標識ヲ変更シ得ルモ其際自動車ノ提出ヲ命令シ得ルモノトス

(四) 自動車ノ所有者ニシテ其住所ヲ他ノ行政官廳ノ地域ニ移シタル場合ハ猶豫スルコトナク新規ノ標識ノ割當ヲ申請スヘキモノトス。許可サレタル自動車カ他ノ所有者ノ手ニ渡リタル場合ハ従来ノ所有者ハ速刻其居住地管轄ノ行政官廳ニ新所有者ノ姓名、住所及住居ヲ通知スヘキモノトス。前所有者ハ新所有者ニ右自動車利用ノ爲メノ自動車証明及自動車書類ヲ受領確認ノ爲メニ手交シ且右ヲ届出ニ添付スヘキモノトス。新所有者ハ猶豫スルコトナク其居住地管轄ノ行政官廳ニ新規自動車証明ノ作成ヲ申請スヘキモノトス。右自動車カ従来他ノ行政官廳ヨリ標識ヲ受ケ居リシ場合ハ新標識ノ割當ヲ申請スヘキモノトス。申請

(第一段及第二段)ニハ旧自動車證又ハ官廳ニテ確認サレタル書類ヲ添付スヘキモノトス

第十七條

(一) 官選ノ鑑定人ノ検査ノ際ハ營業認可ナクトモ鑑定人ヨリ受ケタル赤イ標識ノ押捺カアレハ運轉スルモ差障ナシ

(二) 自動車ノ使用能力ノ確定及證明ノタメノ運轉(試験運轉)及主トシテ他ノ場所へ自動車ヲ運搬スルタメノ運轉(運搬運轉)ハ營業認可ナクトモ赤イ標識及特別自動車證ニ依リ行ヒ得

第十八條

(一) 自動車ノ車輪、自動車ノ後ニ携帯スルマウ規定サレタルモノ(附属品)トシテハタイマヲ用意スルコトヲ要ス

(二) 彈力的鉄帶ニ関スル規定ハ總量四噸最高時速八料ヲ越エサル農業及山林業ニ用フル列車機関、構造様式ニ依リ主トシテ労働

作業ノ爲メ規定サレタル自動車（労働機械）ニシテ最高時速ハ
料ヲ超エサル自動車ニハ適用セス

第十九條

- (一) 自動車ハ一方カ役立タサル場合ニモ、二箇ノ相互ニ依存セ
サル制動機設備ヲ有セサルヘカラス
制動機ハ引離シ得ルモノタルヲ要ス。比重三百五十斤以上ノ
自動車ノ制動設備ハ確置タルコトヲ要ス

第二十條

- (一) 最高時速三十料以上ノ自動車ハ暗闇ニ於テモ最少限百米ノ車
道ヲ充分ニ照明スル照明設備ヲ有セサルヘカラス。右以下ノ時
速ノ自動車ニアリテハ車道二十五米ヲ照明スルモノヲ以テ足レ
リトス。

- (二) 自動車ノ照明ハ暗闇又ハ濃霧ノ場合ニ於テハ前方ニ対シ車輛

ノ側面限界ヲ示スヘキモノトス

- (三) 自動車ハ車輛ノ中央ト左側トノ間ノ後側ニバックミユラーヲ
装置スルコトヲ要ス

第二十一條

- (一) 自動車ハ警笛ノ装置ヲ必要トス。其笛ハ自動車ノ間近ニアル
コトヲ報ラシムルモノニシテ交通者ヲシテ驚駭セシメサル程度ノ
モノトス。

- (二) 自動車ノ制動機ニ故障ヲ生シタル場合ハ警信号ヲセサルヘカ
ラス

第二十二條

- (一) 進行方向明示器トシテハカーブスヘキ自動車ノ側面ニ現ハレ
ル黄紅色ニ輝ク標示器ノミカ使用サル、モノトス
(二) 後方又ハ前方ニ立テル停止者ニ速カノ緩減ヲ示スヘキ燈火記

号ハ黄紅タルヘキモノトス

第二十三條 總重量三五噸以上ノ自動車ハバックミラーヲ有セサルヘカラス

三 動物

第二十四條

(一) 動物ノ交通ニハ適當ナル引率者ヲ必要トス。引率者ハ充分右動物ヲ御シ得ルコトヲ必要トス

(二) 騎乗及引率ノ爲メニハ交通ニ適セル動物ヲ使用スヘキモノトス。動物ニシテ不適當ナル行動ヲ示ストキハ警察官廳ハ必要ナル場合ハ其利用ヲ禁シ又ハ條件ヲ附スルモノトス

(四) 交通ニ於ケル態度

第二十五條

一般交通ニ関與スルモノハ他人ニ危害ヲ加ヘ又ハ更ニ事情ニ因リテハ已ムヲ得ス他人ヲ沮害シ若ハ他人ニ負擔ヲ課スルカ如キ行為ヲスヘキモノニアラス

第二十六條

(一) 右ヲ避ケ左ヲ通行スヘキモノトス

(二) 同様ノ様式ノ二個ノ車道アル街路ニ於テハ車輛ハ其進行方向トシテ右側ノ車道ヲ利用スヘキモノトス

(三) 展望シ難キ区間ニ於テハ最右側ニ停止スヘキモノトス

(四) 衝突ノ避ケ難キカ如キ場合ハ状態ニ依リ最善ト考フル方向ニ轉向スヘキモノトス

(五) 廣軌車輛ハ空地ナキ爲メ右ニ避ケラレ得サル場合ハ左ニ避ケルモ差障ナキモノトス。

第二十七條

(一) 右方ヨリ来レルモノ道路横断ノ差支ナキモ自動車及機関力ニ依リ運轉スル広軌車輛ハ他ノ交通参加者ヨリ先ニ出ルコトヲ得。但右規則ハ官廳ノ交通標識ニヨリ他ノ規定ノ用ヒラル、場合ハ適用ヲ見ス

(二) 其進路ヲ変シ又ハ停止セントスルモノハ他ノ交通参加者ニ指シスヘキモノトス。但人道歩行者ハ此限りニアラス

第二十八條

(一) 警察官ノ指図及信号ニハ服スヘキモノトス。警察官ハ一般交通規則及官廳ノ交通記号ニ依ル地域の特別規則ノ範ヲ示スヘキモノトス

(二) 交通規則ノ爲メノ警察官ノ信号ハ次ノ如シ

一、交通方向ヘノ目ノ合図「通レ」ニ、一方ノ腕ヲ高く揚ケル場合、交通参加者ニ対シ遮断サレタル方向ニ於ケル「注意」

自由ナ方向ニ於ケル「止レ」、横断スル方向ニ対シテハ「通

レ」ヲ豫メ意味スルモノトス

三、片腕又ハ兩腕ヲ交通方向ニ対シ斜メニ伸ス場合ハ「止レ」ヲ意味ス

四、色彩信跡ヲ用フル場合綠色ハ「通レ」、黄色ハ交通参加者

ニ対シ豫メ遮断サレタル方向ニ於テハ「注意」、交通ノ自由ナ方向ニ対シテハ「止レ」、赤色ノ場合ハ「止レ」

五、施行規則ニ規定サレタル交通信号ニシテ明白ナル命令ニハ服スヘキモノトス。

六、交通信号ニ錯覚ヲ起ス因ヲ爲スカ又ハ交通信号ノ効果ニ影響ヲ及ホス種類ノ凡テノ設備ハ一般道路ニ設置スルコトヲ得ス

第二十九條

(一) 暗闇又ハ濃霧ノ際車輛ヲ運轉セシムルニハ車道ヲ充分照明シ得ルランプヲ携帯セサルヘカラス

(二) 歩行者ノ携帯スル車輛ニシテ巾一米以下ノモノニハ前方照明ニ関スル規定ハ適用サレス。後方照明ニ関スル規定ハ第十二條第一項ニ掲ケタル除外車輛ニハ適用セス

第三十條

(一) 車輛ノ積荷ハ人ニ損害ヲ與フルカ如キモノタラサルコトヲ要ス。車輛ノ運轉確實性ハ積荷ニ依リ沮害サレサルコトヲ要ス
(二) 積荷ノ巾ハ——農業及山林生産物ノ場合ハ除キ——車輛ニ於テ許可サレタル巾ヲ超ユルコトヲ得ス

(ハ) 附 則

第三十一條

(一) 第六條乃至第十條、第十三條、第十九條乃至第二十三條及第三十條ノ除外例ハ一般ニ又ハ規定サレタル個々ノ場合ニ對シテハ上級官廳カ、其他ノ本令規定ノ除外例ハ交通大臣又ハ交通大臣ノ規定シタル事務所ノ認可ヲ得ラル、モノトス
(二) 廣軌車輛ニ對シテハ第六條乃至第九條及第十三條ハ適用サレス

第三十二條

(一) 國防軍、警察及消防ハ其最高権的任務ノ充足ヲ必要トスル限リ本令規定ヨリ免セラル
(二) 公共又ハ一般安寧ノ為メノ任務充足ノ為メ自由軌道ヲ使用スル車輛ニハ優先権アルモノトス

第三十三條 公共道路ノ為メ一般交通ニ必要トスル以上ノ計画ハ官廳ノ認可ヲ受クルヲ要ス

第三十四條 交通ノ禁止又ハ制限若ハ規定道路ノ個々ノ交通機関ノ制限ハ警察官署又ハ行政官廳ニ依リ道路又ハ隣接セル建物ノ状態若ハ道路ニ於ケル交通ノ特質ノ要求スル限り一般のニ又ハ個々ノ場合ニ対シテ命令サレ得ルモノトス。他ノ理由ニ依ル其ニ該當スル命令ハ上級行政官廳之ヲ定ム。上級行政官廳ハ道路ノ安全性又ハ便宜ノ為メ道路利用ヲ制限シ得

第三十五條

(一) 本令ヲ基トスル行政規定ニ対シ地域的ニ管轄権アルモノハ居住地ノ官廳トス。居住地ニ官廳ナキ場合ハ申請者又ハ當事者ノ所在地(法人ノ場合ハ本據又ハ関係支局或ハ事務所ノアル地ノ官廳)ノ官廳トス。地域的管轄権アル官廳ノ処置ハ全國ニ対シ効果アルモノトス

(二) 申請ハ地域的ニ管轄権アル官廳ノ同意ヲ得テ全級ノ外國官廳

ニ於テモ取扱ハレ裁決サレ得ルモノトス

(三) 行政官廳ノ権限ハ郵政廳及ドイツ國鉄道ノ事務範圍ニ対シテハソレヲノ管理事務所ニ於テ認知サル、モノトス

第三十六條 本令規定又ハ其カ実施ノ為メ交通大臣ニ依リ公布サレタル指令ニ違反シタルモノハ百五十ライヒスマルク又ハ禁錮ニ処ス

六、運送制度

自動車運送に對する免許法

貨物運送

ドイツ國に於ては一九三一年までは免許を受くべき義務は定期運轉を行ふ自動車線にのみ限られて居つたが、一九三一年一月六日の緊急令に依り免許法は種々なる点で改正され、特に貨物運輸に關しては徹底的に改正された。

従來の例と異なる点は此命令に於ては貨物輸送と旅客運輸とを分離して取扱つてゐる。定期及不定期運輸の間には差別を置いてゐないが短距離及長距離運輸には截然と區別を設けた。距離五十料未満の運送は短距離運送と見做し、短距離並に自家用運輸には認

可を要さないのである。一方五十料を越ゆる場合貨物自動車ヲ以つてする有償貨物運輸は凡て認可を受けることを要する。同令の規定によれば貨物運輸に對する認可申請があれば申請人に認可の指令を與へなければならぬ（従來は、新旅客線開始に對する認可は其需要の有無を調査した後で與へた。）従つて其場合運轉の必要の有無は調査しない。運送會社にして信用するに足らずと認められたる場合は認可を取消し得る。本令中最も重要なる規定は五十料を越ゆる長距離貨物運送を、鐵道運賃を基礎として交通大臣の作成した一定の最低運賃率で実施すべき義務を事業主が負ふといふ点である。併し貨物運輸に關するこの緊急令は不完全な点が多くやがて実行不可能なることが判明した。最高官廳が競走の救済策として自動車企業者に課した最低運賃制度は實際の効果を擧ぐるに至らなかつた。何故かといふに國が自動車に強制せる運

價は各種の方法で又間接に引下げ得るからである。従つてこの緊急令の主要目的たる國有鉄道及其運賃組織の保護の目的を達成せしめることは出来なかつたのである。

かくて新規定の作成には長い年月が費され一九三五年六月二六日「自動車ノ貨物長距離輸送ニ関スル法律」が制定された。即ち認可を要しない短距離輸送は車輛が常に駐車する地点より半至五十料の地域内の貨物の運送を包含せしむるため従来とは異りたる方法にて制限する。純然たる自家用運送は凡ゆる距離の運送につき免許を要せざることとする。

長距離貨物運輸にありては一九三三年度に於て一定最低量を運送したることを証明し得る企業者に限り将来も右運送を許可する。企業者及新車輛は眞に必要ならざる限り運送を行ふことを許さるぬ。

将来も貨物遠距離輸送を公認されたる新旧企業者は結合して聯盟を結び國有鉄道と業務契約を締結する。又いかなる企業者も將來この契約を無視して遠距離運輸に従事することは出来ぬ。自己の自動車を使用し得る國有鉄道は聯盟所属の各企業者に対し遠近運輸の分配を行ふ。各企業者の作業に対しては國有鉄道が支拂をなす。

新法実施の時存在せる各企業者は毎年の最低運送料たる二万歩行料を基準として補償される。

國有鉄道の委任に基き各企業者の行小長距離及短距離運輸に於ける發送及精算事務は國有鉄道に移管される。國有鉄道は將來利用さるべき長距離自動車運送の路線、運送條件及び運賃をも決定するを要す。

新法に於て特筆すべき点は長距離運送に關し自動車運送業の敗

政的利益に基く競争から鐵道を保護するため政府が特別の注意を拂つてゐることである。

旅客運輸

ドイツ國有鐵道は比較的少い鐵道直營線に於て旅客自動車輸送を行つてゐる。前記一九三一年一月六日の緊急令に於ては貨物運輸は徹底的に改正されたが、旅客運輸については原則としてそれ以前の規定を適用した。

併し一九三四年二月四日附「陸上旅客運輸法」によつて旅客運輸は大分従来と趣を異にするに至つた。

即ち右法律は定期線と臨時運輸の別を設け、前者は大体従来の方規に據り又都市間連絡線も従来の方規に據り免許を得るのであるがこの免許を要する義務は従来通り兼合自動車運輸即ち運輸手席を

含み八人分を起ゆる坐席を有する自動車による定期運輸を営む線の方に限られる。且此免許はかかる運輸を必要と認むる場合にのみ與へる。右運輸の安全又は能力が保障されぬか又は公共運輸上の利益に相反するときは監督官廳は之を免許を拒否する。

次に本法に於ける新なる事項は一定の二地間を一箇年に二箇月に亘り一週二回以上の運輸をなすときは定期的運送の行はるゝものと見做さることである。

尚國有鐵道にとり最も重要なる意義あるものとしては本法はドイツ國有鐵道に対してその免許を受くべき義務を原則として免除してゐることである。従来郵政廳のみに適用されてゐた公知手続及國有鐵道にしてその儘適用されるのである。

本法は従来は免許を要しなかつた臨時旅客運輸に關し免許を受くる義務ありとしてゐる。尤もこの免許を受くる義務は唯營業と

して行小特別企業自体に対するのである。
不定期運送に關しても唯必要の有無によつて免許附與の當否が決定する。

陸上旅客運輸法

陸上旅客運輸法は一九三四年一月四日に公布され、一九三五年四月一日より実施せられたもので、従つて一九三一年一月六日の自動車運輸事業に關する第三大統領令第五部其他は廢止せられた。

同法の従來の法規と著しく異なる点は、その対象とするところが自動車事業に止らず市街軌道にまで及んでゐることである。

定期定路線運輸事業と臨時の事業とも區別して規定してゐる。

尚特異の点としては、國有鐵道、郵政廳は共に公示手續を履む義務あるのみで、免許申請義務を免かれしめてゐる。

従来免許を必要とせざりし臨時の旅客運輸事業も營利の目的をもたざる例外は別として本法によつて免許を必要とするに至つた。且又、定期定路線事業、臨時の事業共に旅客又は公衆により請求せられたる損害賠償に對しては特に考慮すべき規定も特筆しなくてはならぬ。

そこで旅客運輸機關を統一的な法規によつて規定し、大なり小なり交通統制の觀念に之脚するものであることは次の前文が最もよき證左である。

陸上旅客運輸ニ關スル法律

一九三四年一月四日

交通ノ管理ハ國民社會主義國家ニ於テハ國家ノ任務ナリ。交通機關ハ公共又ハ私人ノ手ニ經營セラル、場合アルモ、凡テ其等ハライヒ全体ヲ統一のニ律スル規範ニ從フベキモノトス。各種ノ運輸部門ハ交通全体及ヒ經營ノ圈内ニ於テ最モ適切ナル運営ヲナシ之カ任務ヲ徹底スヘキナリトセバ、之カ爲ニハ直接相關聯スル交通部門ヲ規律スル數多ノ法律ヲ一ニシタルドイツ國交通法ヲ必要トス。從テ政府ハ以下鉄道ヲ除ク一般陸上旅客運輸機關ノ統一の規定ヲ制定シ公布セントスルモノナリ。

一、總則

第一條

(一) 本法ハ左ノ事業ニ適用セラル

一、市街軌道及ヒ機械カ又ハ動物カヲ動かトスル陸上運輸機關

ニ依ル旅客運輸營業

二、ライヒスポストニ依ル旅客運輸

(二) 本法ハ其他ノ鐵道軌道及ヒ「ライヒスポスト」ノランドクラフトポストニ依ル旅客運輸ニ付テハ之ヲ適用セス。

第二條 左ノ事業ヲ經營セントスル者ハ免許ヲ必要トス

一、市街軌道（市街軌道事業者）

二、定期定路線ニ依ル自動車（定期路線運輸事業者）

三、定路線ニ依ラサル陸上交通機關（臨時運輸業者）

第三條

(一) 市街軌道トハ專ラ若ハ或地域内ノ一般旅客運輸ヲ行フ軌道並ヒニ其旅客運輸、建設及ヒ運轉設備ニ關スル主タル規定ニ因リ隣接地域トノ相關アル地方ノ併用軌道ニ類似スルモノヲ謂フ

(二) 街路外ニ在ルモ或地域内ノ一般旅客運輸ヲ行フモノ又ハ隣接

地域トノ交通ヲ目的トスル高架及ヒ地下軌道モ市街軌道タルモノトス。

第四條 定期定路線トシテ認めラル、運輸ハ年间接続セルニ箇月ノ期間内ニ一定期定地矣マテ二回以上ノ運行ヲ爲シ公共運輸ヲ目的トスル企業タルコトヲ要ス。其他ノ運輸ハ凡テ定期定路線ニ非サルモノトス。

第五條

(一) 次ノ事項ニ関シテハ認可ヲ受クヘシ

一、市街軌道ニ於テハ其建設、軌道ノ設備及ヒ運輸

ニ、定期定路線運輸ニ於テハ其ノ設備及ヒ運輸

三、臨時運輸ニ於テハ企業自体及ヒ車輛ノ數、性質及ヒ構造

(二) 更ニ次ノ事項モ認可ヲ受クルヲ要ス

一、企業及ヒ其設備ノ拡張又ハ本質的変更、臨時的運輸ニ在テ

モ車輛ノ増加

ニ、免許ニ因リテ生スル権利及ヒ義務ノ他人ヘノ移轉

三、他人ヘノ運轉ノ委託

第六條 民法又ハ商法ノ諸形式及ヒ権利関係形式ノ可能性ヲ濫用シ本法規定ノ適用ヲ免ル、ヲ得ス

第七條 交通設備ニ付本法規定ノ適用セラルヘキマ否マノ疑義生シタル場合ハ當該企業ノ運管セラレ若ハ運管セララルヘキ地域内ノ上級監督官廳之ヲ裁定ス

第八條 免許ノ付與ニ関シテハ次ノモノノ管轄トス

一、市街軌道及ヒ定期定路線ニ在テハ當該企業ノ運管セララルヘキ地域内ノ上級監督官廳

二、公共道路又ハ広場ニ於テ一般運輸ヲ爲サントスルモノ及ヒ運轉手ノ座席ヲ含メ座席八名以下ノモノ（馬車）ノ陸上運輸

機関ヲ以テスル臨時事業ニ在テハ當該企業ノ本據アル地方ノ
警察署

三 右以外ノ臨時事業ニ在リテハ當該企業ノ本據アル地方ノ上
級監督官廳

第九條

(一) 免許ハ申請者カ信頼スヘキモノニシテ運営ニ関スル安全ト給
付能力カ與ヘラレ且當該企業カ一般交通ノ利益ニ背馳セサル場
合ニ付與セラル

(二) 必要ナキ場合ハ免許ハ拒否セラル

第十條 免許ハ特定ノ人格者ニ対シ一定期間附與セラレ、免許ニ
依リ他人ノ權利ヲ侵害スルヲ得ス

第十一條

(一) 當該企業ハ本法ノ規定及ヒ免許條件ノ恪守ニ関シ免許官廳ノ

監督ニ服スヘキモノトス

(二) 交通大臣ハ技術上ノ監督ヲ他ノ官廳ニ委託スルコトヲ得

第十二條 免許官廳ハ警察処分ニ対シ適用セラレタル規定ニ因ル
凡テノ命令ノ効行ヲ命スルコトヲ得

第十三條 免許官廳ハ企業者カ本法ノ義務又ハ免許條件ニ反シタ
ルトキハ該免許ヲ取消スコトヲ得

第十四條

(一) ライビスホスト及ライビスバーンハ定期定路線事業ノ設備及
ヒ定期定路線ノ車輛ニ依リ運営スル臨時事業ニ対シ免許ヲ必要
トセス。臨時事業ノ範圍及ヒ運営方法ニ付テハ交通大臣之ヲ決
定ス

(二) 專ラ當該事業ニノミ規定セル車輛ヲ以テスル臨時事業ノ運営
及ヒ地方自治團體ノ全意ヲ得サル地方的運輸ノ実施ハライビス

ホスト及ヒライヒスパインノ事務トナスコトヲ得ス

(三) ライヒスパインノ経営スル定期路線運輸及ヒ臨時運輸ハ交通大臣之ヲ監督ス

以上總則を概括してみるに、第一條は規律の対照たる事業を列挙し、鉄道と市街軌道、バス其他とを區別し、後者は特に之を一のシステムとして規定し、第二條は免許の規定に關してはあるが、臨時運輸事業も亦市街軌道、バス並みに免許必要としてゐる。この点我國の自動車を用ふる臨時事業と大いに異なる。

第三條に於ては市街軌道の、第四條に於ては定期路線の定義を下して居り、第五條に於ては認可を受くべき事項を列挙してゐる。

第六條、第七條は格別重要を規定ではなく、第八條では免許認可に關する主務官廳を規定してはゐるか、之は欧米各國と殆ど

大差はない（自動車事業の免許官廳が地方監督官廳たる点）

二 特別規定

一 市街軌道

第十五條

(一) 市街軌道ニ関シ公道ヲ使用スル必要アル場合ハ當該企業者ハ道路管理義務者ノ同意ヲ得ルコトヲ要ス。道路管理義務者ハ道路使用ニ対シ一定ノ報酬ヲ請求スルコトヲ得。

(二) 輸送設備ノ変更ヲ要スル場合、道路ノ使用、報酬ノ額若ハ道路ノ継続使用ニ関シ同意ヲ得ルコト能ハサルトキハ免許官廳ノ同意ヲ與ヘ若クハ報酬ノ額ヲ定ムルコトヲ得。

(三) 第一項及第二項ノ規定ハ市街軌道ノ道路トノ平面交又ニ付キ準用ス。

第十條 免許期間経過シタル場合ニハ企業者ハ道路管理義務者ノ請求ニヨリ市街軌道ノ設備ヲ撤去シ使用セル道路部分ハ之ヲ整然ト原状ニ復スルヲ要ス。此義務遂行ニ対シ免許官廳ハ一定ノ保証ヲ求ムルコトヲ得ス。

第十七條

(一) 運賃、運送條件及ヒ運行表ハ免許官廳ノ認可ヲ受クルコトヲ要ス。此等ハ実施前ニ公示スヘキモノトス
(二) 決定セラレタル運賃公平ニ適用セラルヘキモノトス。一般旅客ニ同一ノ條件ヲ以テセサル割引ハ之ヲ禁止シ且法律上無効トス

(三) 認可ニ際シテハ更ニ條件ヲ附加決定スルコトヲ得

第十八條 認可ニ際シテハ工事計画ノ補完留保、決定変更ヲ命スルコトアルヘシ

第十九條

(一) 工事ハ免許ヲ受ケ免許官廳カ工事計画ヲ確定シタルトキ之ヲ実施スヘキモノトス
(二) 工事計画確定ト共ニ市街軌道ノ凡テノ構成部分ノ状態、形成及ヒ構造ノ規定カ法律上有効トナルモノトス

第二十條

(一) 工事計画確定ノ際、公益上又ハ隣接地ノ危険又ハ損失ニ対シ保障ノ要アル場合、其カ設備ニ関シ企業者ヲシテ改新ヲ命スルコトアルヘシ
(二) 第一項ニヨル設備ノ維持ニ付テ企業者ハ同様ノ目的ニ使用セラル、現存ノ設備ノ維持ニ関スル義務ヲ超ユル程度ノ義務アルモノトス

第二十一條 市街軌道ノ竣功及ヒ運輸開始ニ対シテハ期間ヲ指定

ス。免許官廳ハ工事ノ竣功セサル場合又ハ免許ノ際指定スル期
間若ハ之カ伸長期間内ニ運輸ヲ開始セサルトキハ免許ヲ失効セ
シムルコトヲ得

第二十二條 運輸開始ニ付テハ免許官廳ノ同意ヲ必要トス。免許
ノ重要ナル條件カ充足セラレサル場合ハ全意ヲ與ヘラレサルモ
ノトス

第二十三條 企業者ハ免許期間内ニ適切妥當ナル運営ヲ為シ石ニ
関シ求ムル保障ヲ與フルモノトス

二 定路線定期運輸

第二十四條 定路線定期運輸ニ関シテハ第十七條、第二十一條及
第二十三條ノ規定ヲ適用ス

第二十五條 企業者ハ旅客ニ対スル義務上ノ責任ニ付キ契約ヲ以

テ之ヲ免レ又ハ制限スルコトヲ得ス。之ニ反スル合意ハ無効ト
ス

第二十六條 企業者ハ其車輛ノ運轉ニ因リ旅客又ハ第三者ヨリ損
害サルヘキ賠償ニ関シ保険ヲ付シ免許官廳ニ対シテハ何時ニテ
モ保険ヲ付シアルコトノ証明ヲスヘキ義務アルモノトス

第二十七條

(一) ライヒスポスト及ヒライヒスバーンノ定路線定期運輸ニ関シ
テハ第十七條第一項後段及ヒ第二項ノミ適用アルモノトス。運
賃、運送條件及ヒライヒスバーンノ定路線定期運輸ノ運行表ニ
付テハ交通大臣ノ同意ヲ必要トス

(二) ライヒスポスト及ヒライヒスバーンハ定期定路線開始前四週間
ニ上級監督官廳ニ報告スルト共ニ兩者相互ニ報告ヲナスヘキモノト
トス。上級監督官廳カ報告ヲ受理シタル後四週間以内ニ當該企

業カ一般交通ノ利益ヲ侵害スル旨ノ抗議ヲ爲シタル場合又ハラ
イビスポスト若ハライビスパーンカ其利益ヲ阻害サレタル旨ノ
抗議ヲ爲シタル場合ハ交通大臣之ヲ裁決ス。抗議ハ事件ヲ延期
セシムル効力ヲ有ス。

三、臨時運輸事業

第二十八條 臨時運輸事業ニ付テハ第二十五條及び第二十六條ノ
規定ヲ準用ス。

第二十九條 免許状ニ付テハ當該免許カ免許官廳ノ区域内ニ止ル
カ若ハ之ヲ越ヘテ効力ヲ有スルモノナリヤニ関シテ規定スヘキ
モノトス。

第三十條 申請者カ住所ヲ免許官廳ノ管轄區域外ニ移轉セシメタ
ル場合ハ免許ハ拒絕サル。

第三十一條 企業者カ其企業ノ本據ヲ他ノ免許官廳ノ管轄区域内

ニ移ストキハ免許ハソノ効力ヲ失フ。

第三十二條 臨時運輸事業ノ爲メノ車輛カ企業者ニ依リ公道若クハ

広場ニ於テ一般交通ノ用ニ供サル、場合ハ次ノ規定ヲ適用ス。

一、運賃、運送條件、運行表ハ免許官廳ノ確認ヲ受ケ公表スヘ

シ、此場合第十七條第二項及び第三項ヲ準用ス。

二、経営者カ六箇月ノ期間内ニ臨時運輸事業ヲ実施セサルカ又

ハ認可ヲ受ケタル車輛ヲ他ノ目的ニ使用シタル場合ハ免許官

廳ハソノ免許ヲ取消スコトヲ得。

第三十三條 ライビスポスト及ビライビスパーンノ臨時運輸事業

ニ付テハ第二十八條乃至第三十二條ヲ適用セス。

右特別規定を概観するに、一、市街軌道、二、定期定路線運輸

三、臨時的事業、に分ち、第十五條より第三十三條まで十九箇條

を設けてゐる。その中第十七條は運賃、運送條件等に関し、第十八條より第二十條までは工事計画に関し、第二十一條以下は運輸開始及び運輸の実施に関し規定したるものである。

芝期定路線の運輸に関しては第二十四條より第二十七條までの四箇條を設けて規定してゐるが、この事業にあつては市街軌道に關する規定の準用が多く、第二十六條の如きは責任保険に關する事項を、第二十七條はライヒスポスト及びライヒスバーン經營のものに關して規定してゐる。

第二十八條より第三十三條までは臨時運輸に關する規定である。

三、一般罰則及び経過規定

第三十四條 本法ノ規定ハ一九〇九年五月三日（法律公報四三七頁）ノ自動車交通ニ關スル法律及ヒ其改正法並ニ一九三四年三

月七日（法律公報第二號、九一頁）ノ一般交通ヲ目的トスル軌道事業ノ運轉ヲ精確ナラシムル爲メノ処分ニ關スル法律ノ適用ヲ妨ケス

第三十五條

(一) 警察官署ノ決定及ヒ処分ニ對スル訴願ハ之ヲ上級監督官廳ニ爲スコトヲ得ルモノニシテ上級監督官廳ノ裁決ヲ以テ最後決定的ノモノトス

(二) 上級監督官廳ノ決定及ヒ処分ニ對シテハ交通大臣ニ訴願スルコトヲ得、交通大臣ノ裁決ハ裁判所ト監督官廳トヲ連繫スルモノトス

(三) 第一項及ヒ第二項ノ訴願ハ事件ヲ延期セシムル効カヲ有ス、第三十六條 本法ノ適用ヲ受クル交通企業ハ凡テライヒノ必要ニ應シテ國防ノ目的ニ副フヘキモノトス

第三十七條 交通大臣ハライビスポスト、ライビスバーン及ヒ本法ノ規定ニ因リ常ニ免許ヲ受ケタル企業者ヨリ旅客運輸ノ方法及ヒ範圍ニ関スル報告ヲ求ムルコトヲ得

第三十八條 外國ニ起卓ヲ有スル遠距離自動車運輸事業ニ関シテハ交通大臣ハ本法ト異ル規定ヲ設クルコトヲ得。外國ニ於テ免許ヲ受ケ内國ニ於テ經營スル遠距離自動車運輸事業ニ付テ亦同シ

第三十九條 交通大臣ハ本法施行ノ為メ必要ナル規則及ヒ行政命令ヲ公布スルコトヲ得。交通大臣ハ特ニ次ノ如キ規則ヲ公布スルコトヲ得

- (一) 交通企業ノ運営ニ関スルモノ、軌道ニ在テ亦其建設ニ関スルモノ
- (二) 交通企業ノ免許及ヒ監督ニ関スル官廳ノ処分ノ手数料ニ関スルモノ

ルモノ

(三) 交通企業ノ緊急事項ニ関スルモノ

第四十條

(一) 免許ナクシテ故意又ハ不注意ニ因リ陸上運輸機関ニヨリ運営ヲ為シタルモノハ罰金刑又ハ三箇月以内ノ懲役ニ処ス

(二) 行為者若ハ行為加擔者ニ属セサルモノト雖罰金刑ヲ課シタル上使用シタル車輛ハ之ヲ没收ス。特定人ヲ追訴若ハ宣告シ得サル場合ハ独立シテ之ヲ没收ス。反覆シテ為シタル場合ハ之ヲ没

收スルモ當該車輛カ其所有者ノ責ニ非スシテ使用セラレタル場合又ハ没收カ關係者ニ対シ酷ナル場合ハ此限ニアラス

(三) 第一項及ヒ第二項ノ宣告カ當該運輸カ本法ノ規定ニ該當スルモノナリマ否マニカ、リ且第七條ニ因ル裁定ナキトキハ手續ハ最後決定的ニ裁決サル、マテ中止サル、モノトス。何等交通大

臣ノ裁定ナキ場合ハ裁判所ハ第七條ニ擧ケタル官廳ノ裁定ニ違
反スルコトナク交通大臣ノ裁定ヲ求ムルコトヲ得

第四十一條

(一) 第四十條ノ場合ニ於テ交通企業者若ハ其使用人カ本法ノ規定
免許條件又ハ本法ニ基キテ発布サレタル規定又ハ命令ニ違反シ
タルトキハ一五〇ライビスマルク以下ノ罰金又ハ拘留ニ処ス
(二) 前項ノ規定ハライビスポスト及ヒライビスバトンニハ適用セ
ス

第四十二條

ライビスポストハ本法施行ノ際現存スルバスノミニ
ヨル臨時運輸事業ノ爲メノ特定ノ車輛ヲ以テ向フ三箇年間臨時
運輸事業ノ経営ヲ継続スルコトヲ得

第四十三條

(一) 本法ノ規定ハ従来ノ權利ヲ基トシテ陸上旅客運輸ニ対シ免許

ヲ受ケタル企業者ニハ適用セシム。従来ノ權利ヲ基トシ引續キ
免許ヲ受ケ居リタル市街軌道ニ関スル限り其状態ヲ継続セシム

(二) 其他正當ニ取得セラレタル權利ニ付テハ觸レス

第四十四條 交通大臣ハ従来ノ權利ノ経過ニ対シ必要トスル命令
ヲ発布ス

第四十五條

第四十四條ノ規定ハ本法ノ施行ヲ告知スルモノナル

モ其他ノ規定ハ一九三五年四月一日ヨリ実施ス。其日ヨリ一九
三一年十月六日ノ経府及ヒ財政ノ保障並ヒニ政治的紛糾対策ニ
関スル第三次大統領令第五部第五章ノ旅客運輸ニ関スル規定ハ
法律公報一 第五五八頁)及ヒ營業條令第三十七條 第四十條及ヒ
第七十六條ノ規定ハ一定地域内ニ於ケル自動車及ヒ走行車ニヨ
ル一般旅客運輸ニ関スル限り效力ヲ失フ。

以上罰則及ビ経過規定ニ就いては取立て、言ふ程のこともない

一九。が、免許なくして事業を經營した者に対する罰則として罰金刑を課する上に使用した車輛を沒收することは相當思ひ切つた処罰であると言へよう。

自動車ノ貨物長距離輸送

ニ関スル法律

一九三五年六月二六日

鉄道、自動車間ノ競走ヲ保障センカタメドイツ國政府ハ次ノ法律ヲ決定シ茲ニ之ヲ公布ス

一 總 則

第一條

(一) 自動車ヲ以テ市町村區域ノ限界ヲ超ヘ自動車ノ常駐場ヨリ半

徑五。料以外ニ貨物ヲ他人ノ爲メニ運送セントスルモノ(貨物遠距運送業者)ハ免許ヲ受クルコトヲ要ス

(二) 家具及ヒ生キタル動物亦本法謂フトコロノ貨物ト見做ス。特ニ其向キノ家具(引越荷物、相続品、婚礼具ニシテ売買ノ目的ヲラサル家具)及ヒ専ラカ、ル運送ヲ目的トスル自動車並ヒニ生キタル動物ニヨル運送ニ付テハ交通大臣ハ本法ト異ル規定ヲ設クルコトヲ得

第二條 本法ノ規定ハ次ノ場合ハ之ヲ適用セス

- 一 小包以外ノ郵便物ノ運送
- 二 製作物ノ運送
- 三 特ニ屍体向キノ仕立テタル運送及ヒカ、ル運送ノ目的トセル自動車

第三條 貨物運送カ免許ヲ受クル義務アリヤ否マノ疑義生シタル

場合ハ企業ノ本據ヲ管轄スル上級行政官廳之ヲ裁決ス
第四條 民法又ハ商法ノ諸形式及ヒ權利關係形成ノ可能性ヲ濫用
シ並ヒニ假裝事態ヲ創成シ本法ノ規定ノ適用ヲ免ル、コトヲ得
ス

二 免許手續

第五條

(一) 免許ノ付與ハ企業カ本據ヲ有スル地域内ノ上級行政官廳ノ管
轄トス

(二) 免許ハ全國ニ対シ効力アルモノトス
第六條 免許ハ企業自体及ヒ自動車ノ車輛數、種類並ヒニ構造ニ
対シテ之ヲ必要トス

第七條

(一) 免許ハ企業者ニ信用カアリ且経営ノ保障及ヒ作業能力カ承認
サル、場合ニ之ヲ與フルコトヲ得
(二) 免許ハ國民經濟的ノ需要カ存セサル之ヲ失効セシムルコトヲ
得

第八條

(一) 免許ハ企業者ニ期限ヲ附シ當事者ノミニ與ヘラレ他人ノ權利
ヲ侵害スヘキモノニアラス
(二) 免許所有者ハ貨物遠距離輸送以外他ノ業務ヲ運営スルコトヲ
得ス

三 ドイツ國自動車運輸聯盟

第九條

(一) 企業者ハ「ドイツ國自動車運輸聯盟」ト稱スル公法上ノ聯盟

ヲ組織スヘキモノトス

(二) 聯盟ノ構成、構成員ノ權利及び義務並びニ構成員ノ聯盟ヨリノ脱退人ハ除名ニ関スル前提ハ定款ヲ以テ之ヲ規定シ其定款ハ交通大臣之ヲ公布ス

第十條

(一) 聯盟ノ任務ハ次ノ如シ

一、貨物遠距離運輸ノ完成及び整理

二、聯盟全構成員ニ利用ヲ許可スヘキ貨物置場割當所ノ設備

三、運送料金ノ計算、徴収及び支拂

四、聯盟構成員ノ運送スル貨物ノ運送條件ニヨル責任範圍ニ該當スル損害ニ対スル保険

五、全運送契約関係者ノ法律上ノ義務ノ監視

(二) 交通大臣ハ右以外ノ任務ヲ聯盟ニ委任シ且其場合第八條第二

項ノ制限ニ関スル例外ヲ認ムルコトヲ得

第十一條

(一) 聯盟ハ交通大臣ノ監督ニ従フ

(二) 交通大臣ハ聯盟ノ措置カ公共ノ福祉ヲ阻害シ又ハ聯盟ノ定款ニヨル任務カ充分充足サレサルモノト認ムルトキハ組合ノ任務ヲ國ノ委任者ニヨリ留意セシムルコトヲ得

(三) 國ノ委任者ノ行爲ニヨリテ生シタル費用ハ聯盟之ヲ負擔ス

第十二條 聯盟ハ料料ニ依リ其命令ノ遂行ヲ強制スルコトヲ得、料料ハ公課取立ニ関スル規定ニ依リ之ヲ徴收スルモノトス、構成員ノ出資ニ付テ亦同シ

四、賃率表

第十三條

(一) 聯盟ハドイツ國有鉄道ト協議シテ貨物遠距離輸送ニ関スル賃率表ヲ制定シ此賃率表ニハ凡テノ運送報酬(運送賃金及ヒ附帶作業ニ対スル報酬)ノ計算ニ必要ナル任務並ヒニ其他凡テノ運送委任ノ標準タルヘキ規定(運送條件)ヲ包括スヘキモノトス

(二) 賃率表ハ交通大臣ノ認可ヲ必要トス。聯盟トドイツ國有鉄道トノ間ニ賃率ニ関スル一致ヲ見サルトキハ交通大臣之ヲ決裁ス。交通大臣ハ何時ニテモ必要ト認ムル賃率表ノ変更ヲ要求スルコトヲ得

(三) 第二項ニ定ムル交通大臣ノ裁決ハ裁判所及ヒ行政官廳ヲ拘束ス

第十四條

(一) 賃率表及ヒ其変更ハ之ヲ公示スルコトヲ要シ早クトモ其公示ノ時期ヲ以テ之カ効力ヲ生スルモノトス。運送料金ノ値上又ハ

運送條件ノ加重ハ公示後早クトモ二週間ニ効力ヲ生スルモノトス

(二) 運送料金ノ値下及ヒ其他ノ特典ニシテ公示サレサルモノ及ヒ不平等ノ條件ノモノハ之ヲ禁止ス。更ニ賃率表ニヨル運送料金ノ回收ト同一視スヘキ支拂又ハ奇贈ハ之ヲ禁止ス

(三) 運送契約ノ法律効力ハ第二項謂フトコロノ賃率ニ違反セル約定ニヨリ抵觸セラレス。此場合運送料金ノ額ハ常ニ賃率規定ニ準スルモノトス(第十三條第一項)

第十五條 運送料金ノ支拂ニ対スル請求權ハ聯盟ノミニ帰属シ之ニ反スル協定ハ之ヲ無効トス

第十六條

(一) 聯盟ハ第十三條第一項ニ定ムル標準運送料金ト最低料金トノ差額ヲ追徴スヘキモノトス

(一) 追徴請求権ハ二年ノ時効ヲ以テ消滅ス

第十七條 第十四條第二項第二段ニ謂フトコロノ支拂又ハ其他ノ寄贈ヲ受ケタルモノハ之ヲ返還スルカ若ハ寄贈ヲ受ケタルトキト同價格ノ全額ヲ弁済スヘキモノトス 受領者ハ之ニ依リテ利得セサリシコトヲ主張シ得 第十五條 第十六條ノ規定ハ之ヲ準用ス

五 運送契約關係者ノ義務

第十八條 企業者ハ本法ノ規定又ハ第十三條第一項ニヨリ定メラレタル運送條件ニ依リ課セラレタル責任ヲ契約ニヨリ排除又ハ制限スルコトヲ得ス

第十九條

(一) 企業者ハ自動車運輸ニ関スル本法規定ニ因リ責任ヲ有スル凡

テノ損害ニ対シ保險ニ加入スル義務ヲ有ス

(二) 保險加入ノ證明ハ免許官廳ニ何時ニテモ提出スヘキモノトス 第二十條 企業者及ヒ発送者ハ交通大臣又ハ聯盟カ規定シタル運送狀及ヒ添狀ヲ作成スル様心懸フルヘキ義務アルモノトス

第二十一條

(一) 企業者及荷扱人ハ貨物遠距離運輸ニ関スル帳簿ヲ記帳シ之ニ運輸業務殊ニ運送料金ヲ正規ノ簿記ノ原則ニ由リ明確ニ記帳スルコトヲ要ス 企業者ハ更ニ発送狀ヲ運送終了後二箇年同保管スル義務アルモノトス

(二) 聯盟ハ第一項ニ定メラレタル義務ヲ引受クルコトヲ得

第二十二條 運送契約關係者ハ凡テ運送狀ニ於ケル其報告並ニ説

明ノ正嶋ヲ期スル義務アルモノトス

第二十三條 発送人ハ発送物ノ内容 重量又ハ運送期間ニ付不正

不確又ハ不備ノ記述ヲ為シタルトキハ運送料金ニ對シ割増ヲ支拂フヘキモノトス其詳細ハ運送條件(第十三條第一項)ヲ以テ規定ス

六 監督

第二十四條

(一) 企業者ハ本法規定ノ履行ニ付テハ免許官廳ノ監督ニ服ス

(二) 交通大臣ハ貸率表ノ嚴守監督ニ關シ一般命令ヲ發シ、殊ニ委託者ヲシテ各種ノ調査ヲ為サシメ且凡テノ運賃契約關係者ノ帳簿及ヒ業務書類ヲ檢閲セシムルコトヲ得

第二十五條 免許官廳ハ凡テノ命令ノ遂行ヲ警察処分ニ對シ適用セラルル、規定ニ因リ強制スルコトヲ得

第二十六條

(一) 免許官廳ハ企業者カ本法ニ據リ課セラルタル義務又ハ免許ノ條件ニ違反シタル場合免許ヲ取消スコトヲ得

(二) 第十四條第二項及第十八條乃至第二十一條ニ定メラレタル義務カ繰返シ甚タシク侵害サレタル場合免許ハ取消サル、モノトス

第二十七條 免許ハ企業者ノ聯盟ヨリ除名ト共ニ若クハ其自由意思

ニ因ル聯盟脱退ト共ニ消滅スルモノトス

第二十八條 上級行政官廳(第五條第一項)ハ次ノ場合荷扱人ノ

營業ヲ禁止スルコトヲ得

一 荷扱人カ第十三條、第十四條第二項第一段ノ規定ニ反シテ運送契約ノ仲介締結若ハ履行ヲ為シタル場合

二 荷扱人カ第十四條第二項第二段ノ規定ニ反シテ支拂又ハ此ノ寄贈ヲ承認シ、実行又ハ仲介シタル場合

三 荷扱人カ發送狀ニ運送貨物ノ種類又ハ數量ニ関シ若ハ運送
区間ニ関シ不正、不確又ハ不備ノ記帳ヲ為シタル場合

七 國鐵道ノ貨物遠距離運輸

第二十九條

(一) ドイツ國鐵道ハ貨物遠距離運輸ヲ自己ノ自動車ヲ以テ行フモ
ノトス 必要アル場合ニハドイツ國鐵道ト聯盟トノ間ニテ國鐵
道ノ貨物遠距離運輸ニ貨物遠距離運送企業者ヲ從事セシムル由
定ヲ為スコトヲ得

(二) 交通大臣ハドイツ國鐵道ノ貨物遠距離運輸ノ種類及ヒ範圍ニ
関シテ制限ヲ課スルコトヲ得

第三十條 ドイツ國鐵道ノ貨物遠距離運輸ニ関シテハ第十三條

第十四條ノ規定ノミ適用ス

第三十一條 ドイツ國鐵道ノ貨物遠距離運輸ハ交通大臣ノ監督ニ
服ス

八 附 則

第三十二條 上級行政官廳ノ決定ニ対シテハ交通大臣ニ抗告ヲ為
スコトヲ許可サル 此抗告ハ延期スル効力ヲ有ス 交通大臣ノ
裁決ハ裁判所及ヒ行政官廳ヲ拘束ス

第三十三條 本法ノ適用ヲ受クル凡テノ運送企業ハ國防ヲ目的ト
スル國ノ要求ニ従フヘキモノトス

第三十四條 外國ヲ發地トスル自動車ニ因ル貨物ノ運輸ニ付キ交
通大臣ハ本法規定ト異ル規定ヲ為スコトヲ得 外國ヲ着地トス
ル自動車ニ因ル國內ノ貨物運輸ニ付テモ同シ

第三十五條 交通大臣ハ本法施行ニ必要ナル法律命令及ヒ行政命

令ヲ發布シ、本法ノ要綱ヲ実現スル爲メ必要トスル範圍内ニテ
内容ヲ補足スル規定ヲモ發令スルコトヲ得

第三十六條

(一) 故意又ハ不注意ヨリ必要ナル免許ナシニ貨物遠距離輸送ヲ行
フモノハ罰金又ハ三箇月以内ノ懲役ニ処ス

(二) 如罰ト共ニ使用サレタル自動車カ行爲者又ハ関係者ニ属セサ
ルトキモ其ヲ没收スルコトヲ得。特定人ヲ追訴又ハ判決シ得サ
ルトキハ之ト独立シテ没收スルコトヲ得。累犯ノ場合ニハ没收
ヲ宣告シ得ルモ自動車カ其所有者ノ過失ニ因ラス犯行ニ利用サ
レタルトキ又ハ没收カ當事者ニ不當ニ過酷ナルトキハ此限ニア
ラス

第三十七條

(一) 企業者又ハ貨物遠距離輸送企業者ノ被備者若ハ荷扱人ニシテ

故意又ハ不注意ニ依リ次ノ行爲ヲ爲シタルモノハ罰金ニ処ス

一、本法ノ規定、免許ノ條件又ハ本法ニ基キ發布サレタル規定
若ハ命令ニ対スル違反
二、第十三條及ヒ第十四條ノ規定ニ反スル運輸契約ノ仲介、締
結又ハ履行

三、發送状ニ於ケル運輸貨物ノ種類又ハ数量若ハ運輸期間ニ関
スル不正、不確又ハ不備ノ記帳

四、本法規定ニ謂フトコロノ不正、不確又ハ不備ノ記帳ノ書類
ヲ自ラ所持シ又ハ聯盟或ハ管轄官廳ニ提出スルコト

(二) 貨物遠距離運輸ニ対スル免許ヲ所持セス自動車ニ遠距離貨物
運送ノ許可アリタル如ク外觀標示セルモノモ同シク処罰サル

第三十八條

(一) 本法ハ一九三六年四月一日ヨリ実施ス。當日ヨリ一九三一年

一〇月六日ノ経済及ヒ財政ノ保障並ヒニ政治的騷擾克服ノ爲メ
ノ第三大統領令ノ貨物遠距離輸送ニ関スル規定（法律公報一
第五三七頁、第五五八頁）ハ効カヲ失フ

(二) 本法公布ノ日ヨリドイツ國自動車業聯盟設立及ヒ賃率表決定
ノ爲メ凡ユル手段ヲ講スルコトヲ得

(三) 前掲法令第二十四條第一項第二段ニ対スル違反ハ本法実施後
ハ之ヲ追訴セス當該関係手續ハ之ヲ廃止スルモノトス。法律上
有効ニ宣告セラレタル処罰ハ其カ未タ執行セラレサル限り之ヲ
免除ス

第三十九條

(一) 本法ハ旧法ニ因リ貨物遠距離輸送ノ免許ヲ與ヘラレタル企業
者ニ適用ス。貨物遠距離ノ輸送ノ外貨物近距離輸送ヲモ營業ト
スル企業者ニ対シテハ第八條第二項ノ規定ハ一九三八年四月一

日ヨリ効カヲ生ス。交通大臣ハ旧法ヨリ新法ヘ移ル爲メ必要ナ
ル命令ヲ發ス

(二) 第一項ニ掲ケタル企業者ハ本法公布後ニ箇月以内ニ免許官廳
及ヒ聯盟ニ今後尚貨物遠距離輸送ヲ行フ意思アリマ否ヲ書面ヲ
以テ通告スヘシ。聯盟ニ加入セサル企業者ニ対シテハ免許ハ取
消サル

第四十條 本法ノ効カ發生ト共ニ旧法ヲ基トシ企業者ニ依リ五十
料以上ノ遠距離ヲ自動車ヲ以テスル貨物運輸ニ関シテ締結サレ
タル凡テノ運送契約ハ本法規定ヲ基準トスルモノトス

第四十一條 本法実施ト共ニドイツ國鉄道又ハドイツ運送取扱有
限責任會社（伯林所在）又ハ其指定ニ因ル他ノ荷扱人カ鉄道運
輸契約ヲ基トシテ締切シタル自動車トノ競争上ノ鉄道輸送ノ小
運送料金及ヒ其他附帶料金ヲ鉄道直轄指定小運送ノ一般現行料

率以下ニ引下クル為ノ契約ハ消滅スルモノトス

流シ自動車営業ノ苦境

克服ノ為ノ命令

一九三五年八月二日

一九三四年一月四日附陸上旅客運輸法（法律公報一）第一二
一七頁）第三十九條ヲ基トシ一九三三年四月一日ノ自動車稅改
革法第五章第五條ヲ併用スルコトヲ命ス

一 總 則

第一條 一九三五年九月三日以後ニ於テハ免許ヲ與ヘラレサル
カ故ニ一時的賠償ノ申告ヲ為スコトヲ得

第二條

賠償ハ次ニ擧グル申請者ノ場合ニノミ許可サレ得ルモノトス

一 一九三四年一月一日前ニ流シ自動車ノ免許ヲ得タル者又ハ

二 所轄警察令ノ及ハサル為メ一九三四年一月一日前ニ流シ自

動車業ヲ営メルモノ。

第三條 申請ニ関シテハ法律手續ハ除キ流シ自動車業免許ニ対ス

ル管轄警察官署之ヲ決定ス。却下サル、裁決ニハ理由ヲ附スヘ

キモノトス

第四條 賠償ヲ得タル流シ自動車業者及ヒ其傭主ハ十箇年ハ自動

車ニ因ル旅客ノ營業的運輸ノ免許ヲ付與サレサルモノトス

二 自由ニ脱退スル企業者ノ賠償

第五條

(一) 賠償認可ノ申請ハ遅クトモ一九三五年八月三十一日マテニ管轄

ノ警察官署（第三條）ニ申出ルモノトス
（二）申請ニハ次ニ掲クルモノヲ含マサルヘカラス

一、申請者ノ姓名、商號並ビニ署名

ニ、賠償ノ申請サレタル流シ自動車ノ台数及ヒ警察番號

（三）申請ニハ免許書類ヲ添付スヘキモノトス。免許書類カ附與サ

レサルトキハ流シ自動車業ヲ開始シタル日ノ一日瞭然タル台本

ヲ添加スヘキモノトス

（四）警察官署ハ右以外ノ台本ヲ要求スルコトヲ得

第六條

（一）賠償ハ次ノモノヲ包括ス。一、基本額 二、第二回及ヒ其以

上ノ流シ自動車ニ対スル割増

（二）基本額トシテハ次ノ額ク認可サル。一、特別階級ノ地域ニ於

テハ三〇〇〇ライヒスマルク、二、階級ノ地域ニ於テハ二五〇

。ライヒスマルク、三、其他凡テノ區域ニ於テハ二〇〇〇ライ

ヒスマルク
（三）割増ハ次ノ額ニ上ル。一、特別階級ノ地域ニ於テハ五〇〇ラ

イヒスマルク 二、階級ノ地域ニテハ四〇〇ライヒスマルク、

三、其他ノ地域ニ於テハ三五〇ライヒスマルク

第七條 賠償決定ニ際シテハ第二條ノ規定トハ関係ナク一九三五

年三月三十一日以後ニ營業セラルヘキ流シ自動車ハ斟酌セサルモ

ノトス

第八條

（一）相互ニ家内團体内テ生活セル雇主及ヒ縁戚ハ一回限りノ基本

額（第六條第二項）ヲ受クルモノトス。其際個々ノ家族員ニ流

シ自動車ニ関スル特別免許カ付與サル、カ個々ノ家族員ノ名義

ニテ流シ自動車ヲ許可スルカハ重要事項ニアラス

(二) 第一項ノ場合ニ於テ疑ハシキトキハ家長ト見做サレタルモノニ賠償ハ支拂ハルヘキモノトス

(三) 第一項及ヒ第二項ハ数多ノ経者上之ト独立セル企業ノ存スル限リ適用サレサルモノトス

第九條 人口五万以下ノ地域ニテハ第六條ニ定ムル賠償ハ與ヘラレサルモノトス

第十條

(一) 需要不足ノ為メ流シ自動車ニ対スル免許カ拒絶サレタル場合ハ賠償ハ與ヘラル、モノトス。企業者ノ確實性カ不足セル場合又ハ營業ノ保障及ヒ作業能力ノ不足ノ為メ免許カ拒絶サレタル場合ハ賠償ハ與ヘラレサルモノトス

(二) 人口五万以下ノ地域ニ於テハ申請者カ流シ自動車營業以外ニハ自動車ヲ以テスル免許義務アル旅客運輸ヲ營業セサル場合ニ

ノミ第一項ノ規定ニ関セス賠償カ與ヘラル、モノトス

第十一條 賠償ハ第六條ニ掲ケタル率ノ半トス。申請ハ業者ニ最後決定的免許拒絶ノ報告サル、日ヲ含メテ一箇月以内ニ申出ルモノトス。其他ハ第五條第二項乃至第四項及ヒ第七條、第八條ヲ準用ス

臨時交通ノ為ノ暫定的手数料令

一九三五年九月二〇日

一九三四年一月四日附陸上旅客運輸ニ関スル法律第三十九條
 (法律公報一、第一二一七頁)ヲ基トシ左ノ通令ス

第一條

(一) 臨時交通ノ免許ニ関スル手續ニハ手数料ヲ徴收ス

一 免許ノ付與ニ対シテノ場合

二、 免許ノ拒絶ノ場合
 三、 免許カ拒絶サレテ裁決ニ対スル抗告棄却ノ場合
 第二條 手数料ハ次ノ如シ（單位ライヒスマルク）

一、 流シ 一 | 一〇〇

二、 遠送ノ場合 二〇 | 三〇〇

三、

a. 旅客車ノミ使用ノ場合 一 | 一〇〇

b. 乗合ヲ使用スル場合（主トシテ又ハ副次的ニ旅客車

ヲ使用ス） 一〇 | 二〇〇

c. 貨車使用ノ場合 三〇 | 三〇〇

四、 定路線ノ車輛ヲ臨時交通ニ使用スル場合ノ免許ニ対シテハ

（法律公報一 第四七三頁） 三 | 三〇〇

第十三條 手数料ノ規定ニ際シテハ企業ノ範圍及ヒ意義ト共ニ企

業者ノ経済上ノ關係カ考慮サル、モノトス。特殊ナル場合ハ第一條ニ掲ケタル最低率以下タルコトヲ得ルモ、五〇ライヒスマルク以下タルコトヲ得ス

第四條 手数料ハ遅クトモ決定書又ハ免許書類カ交付サレタルトキ納付スヘキモノトス。手数料ハ其以前ニモ取立テルコトヲ得

第五條
 (一) 手数料債務者ハ抗告手續ニ於ケル申告者タルモノトス
 (二) 手数料ノ徴收ハ行政手数料ノ徴收ニ付定メラレタル一般適用規定ニ因リ行フ。

第六條 手数料カ徴收サレサル場合ニハ特別前拂金（現金）ハ償還サルヘキモノトス。其場合ハ第四條乃至第五條ヲ準用ス

第七條 本令ハ公布ト共ニ効カヲ生ス

流シ自動車営業ノ苦境克服
ノ為メノ命令(第二)

一九三五年一月一日

一九三四年十二月四日ノ陸上旅客運輸法第三十九條(法律公報
第一一七一頁)ヲ基トシ一九三五年八月二日ノ命令(法律公
報一、第一〇六一頁)ヲ補充シ且一部改正シ——次ノ主要命令ト
シテ——公布ス

第一條 一九三五年八月三十一日マテ自由意思ノ脱退ニ付キ賠償ヲ
申請シ且其申請ニ基キ賠償ヲ受ケタル流シ自動車業者ハドイツ
國機關ヨリ更ニ千ライヒスマルクノ額ヲ與ヘラレ得ルモノトス

第二條

(一) 一九三五年九月三日以後必要トスル免許ヲ需要不足ノ為メ

拒絕サレタル流シ自動車業者ハ賠償トシテ第六條ノ主要命令ニ
掲ケタル額ヲ凡テ受取ルモノトス

(二) 第一項ニ擧ケタル業者ニシテ一九三五年一月一五日マテニ
自由ニ脱退セントスル意思ヲ聲明シタルモノハ更ニ千ライヒスマ
ルクヲ受クルモノトス

第三條

(一) 一九三五年九月三日マテ流シ自動車ヲ營業トシ居タリシ業
者ニシテ需要不足ノ為メ一部免許ヲ拒絕サレタルモノモ營業以
外ノ流シ自動車ニ対シテハ賠償ヲ與ヘラレ得。自動車ヲ以テスル營業
的旅客運輸ヲ完路線ニテ運営スルカ故ニ流シ自動車ノ免許ヲ拒
絶サレタ業者ニ対シテモ同様トス

(二) 第一項ノ場合營業外ノ流シ自動車ノ賠償ハ第六條第三項ニ定
ムル主要命令ヲ準用サル、モノトス

第四條 賠償支拂ノ請求權ハ千ライヒスマルク以下ノ差押ヘニハ
服セサルモノトス。主要命令ヲ基トシ第一條及ヒ第二條ノ規定
ニ因リ與ヘラレタル賠償ニ付テモ亦同シ

第五條

(一) 旧令ノ規定ハ本令ヨリ何等カ異例ノ生セサル限り通用サル、
モノトス

(二) 旧令ニ基ク補償額カ本令ニ依リ承認サレタル額ヨリ少キ場合
其差額ハ後拂サル、モノトス

第六條 主要命令ハ次ノ如ク改正サル

一 第四條ニ於ケル「スルコトヲ要ス」ト「期間ニ」ノ間ニ「
從來ノ營業所在地ニ於テ」ヲ挿入ス

二 第二條第一段ハ削除ス

第七條 本令ハ(一)一月一五日)公布ト共ニ效カヲ生ス

國自動車經營聯盟ノ假構成

ニ関スル命令

一九三五年九月二一日

一九三五年六月二六日附「自動車ノ貨物長距離運輸ニ関スル法
律」第三十八條第二項ヲ基トシ左ノ通命令ス

一 國自動車經營聯盟一次ニ謂フ聯盟ハ本法公布ト共ニ設立
サル、モノトス

二 右聯盟ハ國自動車運輸業聯盟ノ構成員ニシテ「貨物遠距離
運輸」ノ權利義務ヲ擔任ス

三 聯盟ハ一九三五年一〇月一日ニ其活動ヲ開始ス

暫定的定款

第一條 聯盟ハ其所在地ヲベルリンニ置ク

第二條 本聯盟ノ構成員ハ本法第三十九條第二項ニ依リ書面ヲ以テ将来尚貨物遠距離運輸ヲ營業スル意思アル旨聯盟ニ通告セル凡テノ貨物遠距離輸送業者トス。明確ナル参加ノ意思表示ハ必要トセス

第三條

(一) 聯盟ノ業務経営ノ費用ハ會員ノ經常會費ニ因リ補填ス
(二) 會費ハ聯盟指導者ニ依リ交通大臣ノ承認ヲ得テ決定サル、モ
ノトス

第四條 聯盟指導者ハ最後決定的構成ノ準備ヲスヘキモノニシテドイツ國有鉄道ト貸率ニ関スル交渉ニ際シテハ聯盟ヲ代表スヘキモノトス。右指導者ハ聯盟構成員ヲシテ其法律上ノ義務遵奉ヲ懇請シ得ルモノトス

第五條 聯盟ハ其命令遵奉ニ付処罰ニ依リ強制スルコトヲ得。構

成員ノ會費ニ付テモ同シ(第三條)

第六條 聯盟ノ公示ハ聯盟指導者ノ規定シタル用紙ヲ以テス

七 航 空

立法上より観たる航空の國家統制

ドイツ國に於ける航空行政は一九二〇年一月九日附「ドイツ國交通省令」により交通省航空局の擔當するところとなつたが、一九二七年七月二三日には大統領により航空の保安を計る爲め航空保安中央局が設置され、航空氣象業務、遠距離航空通信業務及夜間航空路照明業務が管理せしめらるゝに至つた。

かくて漸次航空の國家的統制の氣運に向ひつゝあつたが、トラ一政權掌握と共にドイツ國の航空は更に一段と飛躍的發展を示し、組閣後同もなく一九三三年二月二日には「ドイツ聯邦航空長官ニ関スル命令」が發布され、従来交通大臣の任務とするところのものは航空長官に移讓さるゝに至つた。因に初代航空長官にはヘル

マン、ゲーリンクが任命された。

かく政府は航空長官の任命により民間航空の發達及び促進に資せんとしたのであるが更に独立せる一省をもつて民間航空を統制せしむるに及かずとなし同年五月五日の「航空省設置ニ関スル命令」によりいよいよ航空省が設置さるゝに至り、かくして航空長官の職務権限は航空大臣に移轉したのである。

更に同年一月一五日には「國航空管理ニ関スル法律」が制定され翌一九三四年四月一八日には國の航空事務管理の爲め航空大臣の下に特別地方官廳たる航空官署を設立する必要上「國ノ航空管理ノ構成ニ関スル命令」が發せられた。かくて航空事務は全面的に國の管理に属することとなり従来各邦政府の管理下にあつた事務が右の航空管署により処理せらるゝことになつた。

尚、一九三三年一月一五日發布の「國航空管理ニ関スル法律

レに付き一言するならば、右法律の内容は一九二二年八月一日附航空法の改正か主であつて、それに航空保安事務、帝國保險法等の改正が擧げてある。

続いて翌一九三四年三月二〇日レ「航空ニ関スル命令改正ニ関スル命令」が出たが右は一九二二年八月一日の航空法及び一九三三年一月一五日の航空行政法の改正であつて、従来の規定と異なるところは、(一) 従来「航空機の製作検査規則」の制定に當つてゐたドイツ航空機委員會が将来航空大臣の諮問機関として其使命を充足することになつたこと、(二) 従来登録記号として使用せる数字を将来ドイツの飛行機及航空船は國際間に行はれて居る文字を使用することとし、(三) 飛行機及航空船の許可及試験並に登録簿への登録は航空保安局より航空省航空機検査所に移管さることになつた等である。

ついで更に翌一九三五年一月一日附「航空法」改正法律レに於ては同じく一九二二年八月一日附「航空法」の一部改正であつて、飛行機着陸に際して生じたる損害の補償、罰則等であつて、今後更に航空法施行規則の改正をみるとしても一般に前記の改正を條件とする部分的のものたるべくそれ以上の改正は航空管理の新法令の確立を俟つて向題たるべきものである。

ドイツ國交通省設立及業務範圍ニ関スル布告

一九二〇年一月九日

ドイツ國憲法ニ從ヒ郵便事務ヲ除ク交通ノ領域ニ於ケル國ニ屬スル全職務ヲ遂行センカ爲メ「交通省」ノ名稱ノ下ニ特別最高官廳ヲ設置シ、右官廳ノ長官ヲ「交通大臣」ト稱ス

交通省ハ先以テ一般交通ニ供セラル、鉄道及水路並ニ航路標識ヲ國ノ所有及管理ニ移スヘキ責任及エルガス、ロートリンゲンニ於ケル鉄道ノ清算ヲ行フヘキ義務ヲ有ス

交通省ノ主要事務ハ交通全般ヲ統一の中央部署ニ總括スルニ在ル、國ノ擔當スル鉄道及水路並ニ自動車交通、水路交通及空中交通ハ交通省之ヲ管掌ス

國ニ依リ管理サレサル一般交通ノ爲メノ鉄道ハ交通省之ヲ監督ス、交通省ハ鉄道局、水路局及航空自動車局ニ分ルヘ國ノ航空局及自動車局ノ野戰鐵道長官ノ管轄下ニ在リタル旧航海局ハ「交通省航海局」トシテ交通省ニ合同ス

國ニ於ケル航空保安事務官廳

設立ニ関スル命令

一九二七年七月二三日
 (法律公報第一二三七頁)

地方飛行場無線事務所ハ國內ニ於ケル航空保安事務ノ統一の總括ノ爲メニ、ベルリンニ其本據ヲ設立サルヘキ「航空保安中央局」ノ名稱ヲ有テル官廳ニ從屬セシメラル、右「航空保安中央局」ハ直接交通省ニ屬ス

交通大臣ハ右ニ関スル詳細ナル規則ヲ制定ス
 本令ハ一九二七年七月二〇日ヨリ実施ス

航空保安中央局ノ設置、構成
及任務範圍ニ関スル規則

一九二七年一月二四日

一九二七年七月二三日ノ命令（法律公報第一部 二三七頁）ヲ
基トシ左ノ如ク規定ス

第一條 一般職務

航空保安中央局（以下ハ「局」とス）ハ國內ニ於ケル航空保安事務ヲ管
理シ、右目的ノ為メ必要ナル一切ノ措置ヲ採ル。該局ハ航空保
安ノ為メ規定サレ、官廳ニ依リ計上サレ、若クハ交通大臣ニ依
リ振當テラレタル豫算ヲ管理シ且一般規定及左ニ掲クル特別規
定ノ範圍内ニテ之ヲ処理ス

又ハ其長官ノ單獨決裁的責任ノ下ニ在ル官廳トス。該局

ハベルリン、テムベルホフノ本局及各地支局ヨリ成ル

第二條 法律業務ノ締切

航空保安中央局ハ其職務範圍内ニ於テ各種ノ法律業務ヲ締結
シ、國ノ為メニ權利ヲ取得シ、國ノ為メニ義務ヲ負擔シ且裁判
上又ハ裁判所ニ於テ國ヲ代表スル権限ヲ有スヘキモノトス
價格五万ライヒスマルク以上ノ契約ノ締結及其他其レニ関聯
スル義務並ニ土地ノ購入及売却ヲ行ハントスルトキハ其都度交
通大臣ノ認可ヲ受クルコトヲ要ス

従来交通大臣カ航空無線設備ノ新設及既存航空無線設備ノ修
理ニ関シ締結セル契約ハ航空保安中央局之ヲ繼承ス

第三條 根本問題 毎年ノ勞務案

技術的、組織的及法律的性質ノ問題ニシテ重要ナルモノハ航
空大臣ノ決裁アルコトヲ要ス

航空保安中央局カ其業務ニ関シ毎年三月三一日ヲ以テ締切ラ
ル、豫算年度終了後七月一日マテニ管理報告ヲ作成スヘキ中特
ニ重要ナルモノハ左ノ如シ

- 一 航空無線設備及其附屬物一切ノ技術的狀態
- 二 航空無線經營ノ範圍
- 三 經營材料ノ狀態
- 四 職員ノ狀況
- 五 經營ノ收入及支出
- 六 經營障害及事故

第四條 監督

長官ハ航空無線及航空電纜業務ノ全般的經營及航空無線教育
事業並ニ之ニ屬スル研究施設ヲ監督ス

長官ハ直接本局及各地支局ノ官吏、雇員及其他ノ使用人全般

ノ人物及物的ノ監督者タルモノトス。長官ハ各地支局ノ職務規
定ヲ定メ並ニ交通大臣ノ定メタル業務規定又ハ其他ノ規則ニ從
ヒ本局ニ於ケル職務規定ヲ定ム

第五條 職員

一九二二年六月一四日ノ大統領令（法律公報第一部、五七七
頁）ニ基キ航空保安中央局長官ニハ俸給ゲル一、A第一級俸乃
至第九級俸ノ官吏ノ任免及内務大臣及交通大臣ニヨリ公布サレ
タル施行規則ニ從ヒ之等官吏ニ交付サルヘキ任免令書ヲ作成
スルノ権限ヲ附與セラル。但其レカ為メニハ豫メ交通大臣ノ認
可ヲ受クルヲ要ス

長官ハ救済費支出ノ為メ其処分ヲ委任サレタル豫算額ノ限度
ニテ並ニ賃銀契約及交通大臣公布ノ特別規程ヲ顧慮スル限りニ
於テ必要ナル雇傭人ヲ雇入レ、契約ニ依リ義務ヲ課シ宣誓ヲ行

ハシメ場合ニ依リテハ独自ニ解雇セシメル権能ヲ有ス
 雇傭関係ニ於テ勤務スル雇傭人ニ関シ航空保安中央局ハ一九
 二七年七月七日ノ國ノ水路監督ニ於ケル國雇傭人給料契約通用
 ニ関スル規則第一節第四號（交通公報一〇五頁）ニ謂フ中向官
 廳ノ権能ヲ有ス。更ニ航空保安中央局ハ右規則第三十六條ノ規
 程ヲ独自ニ職務上必要ノ措置ニ從ヒ適用スルコトヲ得
 第六條 局 印

航空保安中央局ハ國ノ紋章タル鷲ヲ置キ周圍ニ「航空保安中
 央局」ナル文字ヲ配シタル局印ヲ用フ。

航空長官ニ関スル命令

一九三三年二月二日

航空ノ為メニ航空長官ヲ任命ス。航空長官ハ國ノ總理大臣ニ隸

屬シ其本據ヲベルリンニ置ク。航空長官ハ國ノ最高官廳トス

交通大臣ノ任務ハ航空ニ関スル限り、内務大臣ノ任務ハ防空ニ
 関スル限り之ヲ航空長官ニ委譲ス。航空保安中央局ハ航空長官ノ
 監督ヲ受ク

航空長官ハ詳細ナル規定ヲ制定ス。航空長官ハ交通省及内務省
 ノ業務範圍ヨリ航空及防空ニ関スル事務移管並ヒニ西大臣ノ同意
 ヲ得テ人員引継ノ為メ必要ナル措置ヲトル
 本令ハ一九三三年一月三〇日ヨリ效力ヲ生ス

航空省ニ関スル命令

一九三三年五月五日

航空ニ関スル最高官廳トシテ航空省ヲ設置ス。航空省長官ヲ航
 空大臣トス

事務範圍ハ航空ニ関スル國ノ任務ヲ綜括シ爾後航空長官ノ職務
及ヒ權限ハ航空大臣ニ移ルモノトス

國ノ航空管理ニ関スル法律

一九三三年十二月十五日

國政府ハ次ノ法律ヲ決定シ茲ニ之ヲ公布ス

第一條 氣象、遠距離通信及ヒ無線方向探知業務並ニ航空標識ノ
設置及業務ニ依ル航空ノ保障（航空保障）ハ國ノ任務ニシテ航
空大臣之カ責ニ任ス。一九二八年一月一四日ノ遠距離通信業務
法ノ諸規定（法律公報第一部、八頁）ハソノ儘トス

第二條 一九二二年八月一日ノ航空法（法律公報第一部、六八一

頁）ハ次ノ如ク改正ス

一、第七條第一項ヲ次ノ如ク改ム

「飛行場ノ設置及ヒ經營ハ許可ヲ受クルヲ要ス」

二、第十一條第二項ヲ削除ス

三、第十四條ノ後ニ次ノ第十四條ヲ加フ

「飛行機ヨリノ寫眞撮影ハ官廳ノ許可ヲ得テノミ爲スコト
ヲ得。飛行機ヨリ撮影シタル寫眞（空中寫眞）及ヒ之ニ依リ
作成セル圖面又ハ模寫ハ官廳ノ許可ヲ得テノミ之ヲ取引スル
コトヲ得」

四、第十五條第二項ヲ左ノ如ク改ム

「航空ノ目的ノ爲メニ大統領ハ收用ノ許容ヲ制定ス。航空大
臣ハ行政訴訟手續ニ依リ行ハレサル收用實施ノ方法及ヒ其範
圍並ニ收用準備ノ實施ノ爲メ必要ナル他人ノ土地使用ノ許容
ニ関シ管轄地方官廳ノ意見ヲ徵シ最後決定ヲ爲ス。其他ハ土
地收用法ヲ適用ス」

第十六條第一項ヲ左ノ三項ニ改ム

國ハ適當ナル補償ノ下ニ次ノモノヲ讓受クルコトヲ得

一 航空企業、飛行場、航空保安設備並ニ養成機関（飛行學

校）及ヒ航空研究所ノ經營權又ハ右企業ノ設備及ヒ其經營

ニ使用セラル、物件ニ付テノ所有權又ハ其他ノ權利

ニ 第一号ニ掲ケタル事業ノ一ヲ經營スル商法上ノ會社ニ於

ケル持分、航空大臣ハ權利者ニ對スル意思表示ヲ以テ第一

項ニ舉ケタル權利又ハ持分ヲ讓受ケ且意思表示後三箇月以

内ニ補償額ヲ決定ス

補償額ノ決定ニ對シ右權利者ハドイツ國經濟裁判所ノ判

決ヲ拘ムルコトヲ得、通常裁判所ニ於ケル訴訟方法ニ依ル

コトヲ得ス。申請ハ補償ノ通知後四週間以内ニドイツ國經

濟裁判所ニ提起スヘキモノトス。ドイツ國經濟裁判所ハ裁

判長一名、裁判官二名及ヒ鑑定人二名ヨリ成ル部ニ於テ判
決ス

旧法第十六條中第二項ヲ第四項ニ改ム

六 「F節共通規定」中第十七條ノ前ニ左ノ規定ヲ加フ

「第十六條 a」 航空ノ取締（航空警察）ヲ含ム本法ノ

施行ハ國ノ任務トス

國ハ從來各邦官廳ニ依リ行使サレタル航空警察權限ヲ行

使スル為メ一般ニ各邦官廳ヲ利用スルコトヲ得、各邦ハ國

ノ請求ニ依リ邦ノ官廳ヲ國ノ利用ニ供スヘキ義務アルモノ

トス

一 地ニ於テ國及ヒ各邦ノ官廳カ航空事務ヲ執ルヘキ場合

ニハ航空大臣ハ右官廳ヲ地域的統一指揮ノ下ニ綜括スルコ

トヲ得、各邦ハ右官廳ニ必要ナル警察權ヲ委任スルノ義務

ヲ負ヒ且之ト異レル各邦法律ノ規定アル場合ニモ之ニ委任ス
ルコトヲ許容セラル。

七、第十七條中、其文首及ヒ第一号ヲ次ノ如ク改ム

國政府ハ左ノ規則ヲ制定ス

一、本法施行規則

八、第十七條ノ後ニ次ノ第十七條ヲ加フ

「航空大臣又ハ航空保安局長官ノ請求ニ依リ行政及試験
手数料並ニ航空法及ヒ其施行規則ノ執行ニ當リ手数料規則
ニ基キ國ノ官廳ニ依リ徴收サル、業務補償金ハ稅務官吏ニ
依リ租稅規則ノ規定ニ從ヒ徴收セラル、モノトス
手数料及ヒ業務補償金ノ時効ハ一年トシ、時効ニ関スル
ドイツ國租稅規則ノ規定ヲ之ニ準用ス
償還請求ニ関シテハ航空大臣之ヲ裁決スルモ、手数料又

ハ業務補償金カ財務官吏ニ依リ徴收セラレタルトキニ限ル
モノトス。右決裁ニ對スル法律上ノ救済方法ハナシ

第十八條第一項ハ削除ス

十、第三十二條ノ後ニ第三十二條A、第三十二條Bヲ加フ。

第三十二條A、左ニ擧クルモノハ其行爲カ他ノ規定ニ依リ一層重
キ罰ヲ課セラレサル限リ禁錮及ヒ罰金又ハ其一ノ刑ニ処スモノ
トス。

一、故意ニ許可ナク航空機中ニソノ飛行向使用シ得ルカ如クニ
シテ寫眞機ヲ携帯シタルモノ又ハ航空機長トシテカ、ル携帯
ヲ認容シタルモノ

二、故意ニ許可ナク航空機ヨリ寫眞撮影ヲ爲シタルモノ
許可ナクシテ又ハ官廳ノ頁摺ニ反シテ若クハ管轄官廳ニヨ
リソノ取引ヲ禁止サレ居ル空中寫眞又ハ其ニ據ル報函若ハ模

寫ヲ取引シタル者モ同シク罰セラル

右未遂罪ハ罰セラル

刑罰ト共ニソノモノカ犯人ニ属セサルトキト雖モ寫眞撮影ニ使用サレタル航空機及寫眞機並ニ撮影シタル寫眞ノ没收ヲ宣告スルコトヲ得

第三十二條 第三十二條ノ掲ケタル罪ヲ過テ犯シタル者ハ罰金又ハ三箇月以下ノ禁錮ニ処ス

刑罰ト共ニ其ノモノカ犯人ニ属セサルトキト雖モ寫眞撮影ニ使用サレタル航空機及寫眞機並ニ撮影シタル寫眞ノ没收ヲ宣告スルコトヲ得

第三條 國保險法第五百三十七條第一項第 号中「電信行政」ノ後ニ左ノ如ク加フ

「國航空省ノ事務範圍内ニ於ケル經營」

第四條 ドイツ競技飛行協會及ドイツ防空聯盟並ニ其各州及地方支那ハ一九三三年三月二一日ノ國民振興政府ニ対スル悪意アル攻撃ノ防禦ニ関スル大統領令ハ法律公報第一部一三五頁)中 所轄國政府ノ指揮下ニアル團體ニ属スルモノトス

第五條 本法ハ一九三四年一月一日ヨリ実施ス。國政府ハ之カ施行ニ必要ナル規則及ヒ一般行政規定ヲ制定ス

航空ニ関スル命令改正ニ
関スル命令

一九三四年三月二〇日

一九二二年八月一日ノ航空法第十七條(法律公報第一部一六八頁)及ヒ一九三三年一月一五日ノ航空行政法第二節(法律公報第一部一〇七七頁)ヲ基トシ左ノ通命令ス

第三條 一九三〇年七月一九日ノ航空ニ関スル命令第一條乃至第

十二條（法律公報第一部三六三頁）ヲ左ノ如ク改正ス

一 第一條、第四條、第七條、第八條、第十條及び第十一條中
ノ「交通大臣」ヲ「航空大臣」ニ改ム

第十條中「交通公報ニ於テ」ヲ「航空公報ニ於テ」ニ改ム

二 第二條ヲ左ノ如ク改正ス

「航空大臣ハ飛行機ノ交通保障ノ検査ニ対スル規定（建造
及び検査規定）ヲ発令ス。航空大臣ハ右規定制定ニ関シテハ
附録第一ニ依リテ其製作及び任務ノ規定サレタルドイツ航空
機委員會ヲ利用スルコトヲ得」

三 第三條ヲ左ノ如ク改正ス

「航空ノ為メノ飛行機ノ認可ハ其使用目的ヲ表示シテ航空大
臣——飛行機検査所——ニ申請スルモノトス

航空大臣ハ製作、検査規則（第二條）ヲ基トシ飛行機ノ交

通安全性ヲ検査ス。右検査ハ交通ノ安全性ヲ顧慮スルニアラ

スシテ飛行機ヲ航空ニ用フヘキコトヲ許可スルモノトス

使用機材ノ品質、製作様式、飛行機ノ製作及び運行ニ対

スル製作者又ハ所有者ノ責任ハ右ノ検査及び許可ニハ抵触セ

サルモノトス

四 第四條第二項第二ノ後ニ更ニ第三ヲ追加ス

「三、所有者ノ責任ハ保険又ハ供託ニ依リ補償サルトノ証
明」

旧法ノ第三、第四ハ第四、第五トナル

五 第五條ハ左ノ第二項ヲ含ム

「飛行機発動機ニ対シ特別検査證カ與ヘラレタルトキハ飛
行機中ニ許可證ト共ニ之ヲ携フルモノトス」

六、第六條ヲ左ノ如ク改正ス

「登録ニ際シテハ飛行機ニ登録記号ヲ與フ。右記号ハ同時ニドイツ主権記号即チ一九三三年七月六日ノ航空旗令（法律公報第一部、四五六頁）ニ因ル國旗及ビロ文字ト共ニ附録第二ノ詳細ナル規定ニ從ヒ飛行機ニ明瞭ニ記入スルヲ要ス

七、第七條第三項中ノ「地方警察官署」ヲ「警察官署」ニ改正ス

八、第八條第三項ハ左ノ第二段ヲ含ム

「飛行場ニ於ケル操縦ハ第九十八條及ビ第九十九條ヲ適用ス

第二條 航空法令附録第一ヲ次ノ如ク改正ス

ドイツ航空機委員會規則（D.L.V.）

一、ドイツ航空委員會ノ使命

ドイツ航空委員會ハ航空機ノ交通安全性ノ問題ニ関スル航空大臣ノ専門機關トス。本委員會ハ特ニ航空機ノ製作及ビ検査規定ニ對スル提案ヲ為スモノナルモ、其際實際ノ必要及ビ科学ノ成果並ニ國際間ノ改良ヲ顧慮スルコトヲ要ス

製作及ビ検査規定ニ関スル申請ハ航空大臣ニ提出セラルヘキモ
ハトス

二、ドイツ航空機委員會ノ構成

ドイツ航空機委員會ハ航空大臣ニ依リ任命セラル、ニ一名ノ正委員及ビニ一名ノ代表委員ヨリ成ル

委員ハ其任ヲ解カル、マテ現職ニ在ルモノニシテ各専門ヲ基トシ優レタル知識及ビ良心ニ従ヒ決議スル義務ヲ有ス。名譽職トシテ活動スルモノニシテ旅費及ビ日当ハ委員會ヨリハ與ヘラレス

三 ドイツ航空委員會ノ事務執行

ドイツ航空機委員會會長ハ航空大臣ニ依リ任命サル、會長ハ會議ヲ用キ継続事務ヲ執行シ且航空大臣ニ依リ制定セラルヘキ委員會ノ事務規則ヲ制定ス

ドイツ航空機委員會事務所ノ本據ハベルリン、アドラー、スホーフトス

ドイツ航空機委員會ハ下級委員會及ビ事業團體ヲ設置シ専門家ヲ任命スル権能ヲ有ス

會長ハ航空大臣ノ要求ニ依リ會議ヲ用ク義務アルモノトス。委

員會ハベルリン以外ニ於テモ用クコトヲ得

會長ハ委員會會議ノ爲メ凡テノ正委員及ビ代表委員ヲ召集ス。

代表委員ハ代表委員カ代表スル正委員カ出席セサルトキニノミ表決權ヲ有ス。

専門家ヨリノ議事日程及ビ召集ニ関スル申請ハ遅クモ會議前一

週前ニ會長ニ手交サルヘキモノトス

必要アル場合ハ會長ハ文書ニヨル委員會ノ意見ヲ求ムルコトヲ得

四 ドイツ航空機委員會ノ意見ニ

関スル決裁

會長ハ委員會ノ意見及ビ提案ヲ航空大臣ニ提出シ航空大臣之ヲ決裁ス

第三條 航空ニ関スル命令附録第二ヲ左ノ如ク改正ス

一、第二條ヲ左ノ如ク改ム

「ドイツ飛行機及飛行船ハ主権標識トシテ、黒・白赤旗及ヒ

一九三三年七月六日ノ航空機用旗ニ関スル命令（法律公報第

一部 四五六頁）ニ依ルハ一ケンクロイツ旗（國旗）並ニD

ナル文字ヲ記ス、登録記号トシテハ更ニ四文字ヲ記ス（雛形

ニ参照）航空船ニ対シテハ航空大臣ハ別個ノ登録記号ヲ許可

スルコトヲ得

飛行機ニアリテハ其胴体ノ登録記号ハ最初ノ飛行ノトキ警察官署

ニ依リ押印セラル

第七條第二第三段及ヒ第八條第二項中ノ「交通省」ハ「航

空省」ニ改ム

附録第二ノ雛形一ニ於ケル第一署名名列ハ次ノ如ク

「ベルリン

一九三

航空機検査所

トシ其次ニ分離記号ヲ記ス

第二署名名列中ノ「交通大臣」ハ次ノ如ク改ム

航空大臣

航空機試験所

三、雛形（二）ハ附録ニ採録セル雛形ノ如ク改ム

第四條 本令ハ一九三四年四月一日ヨリ効力ヲ生ス

一九三三年三月二十九日ノ飛行機及ヒ航空船ノ許可及ヒ試験ニ

関スル命令（法律公報第一部 一五四頁）ハ同時ニ効力ヲ失フ

第三條第一ニ依リ新ニ規定サレタル登録記号ハ一九三四年四月

一日前ニ許可セラレ且航空機登録簿ニ登録セラレタル航空機ニ

ハ一九三四年一月三十一日マテニ之ヲ記載スルコトヲ要ス

國ノ氣象業務ニ関スル命令

一九三四年四月六日

内務大臣、大藏大臣、交通大臣及び農林大臣協議ノ下ニ次ノ如ク規定ス

氣象業務ハ航空大臣ノ業務範圍ニ属ス

氣象業務ハ航空、産業、海洋、高空及び天候氣象業務ヲ包括スルモ、専門学校ニテ行フ研究及び課程ニハ抵觸セス

氣象業務ニシテ従来國ノ他ノ機關ニ依リ管掌セラレタルモノハ航空大臣ノ管理ニ移管サルヘキモノトス

國航空管理ノ構成ニ関スル命令

一九三四年四月一八日

一九三四年一月三〇日ノ國ノ新構成ニ関スル法律第五章（法律公報一、第七五頁）及び一九三三年一月一五日ノ國ノ航空行政

法第五章（法律公報一、第一〇七七頁）ヲ基トシ次ノ如ク規定ス

第一條 航空及び氣象業務ノ管理並防空ノ領域ニ於ケル航空大臣

ニ依リ規定サル、特殊ノ権限ノ認知ハ「航空行政」ナル統制的

管理ノ下ニ包括サル

第二條 國ノ航空行政ノ任務施行ノ爲メ航空大臣ノ下級官廳トシ

テ航空官署ヲ設置ス

第三條 航空官署ヲ次ノ如ク設置ス

ケーニツビスブルヒ

東部プロイセン

シユテツテイン

ホンメルン州

キー

シエレスウイヒホルシユタイン州

メクレンヴルク邦

ハンブルク自由市

リユーベック自由市

オルデンブルクノ

リユーベック地方

ベルリン市

ヴランダンプルク州

ポルセン西プロイセン國境

エルフルト縣以外ノ

ザクセン州

アンハルト邦及ブラウンシュ

ワイクノ一部カルフェルデ

ハンノーファー州

ブラウンシュワイク邦

ベルリン

マクデブルク

ハンノーファー

一八三四年一月三日

ブレスラウ

ニーダーシユレージエン州

ザクセン邦

チューリングゲン邦

エルフルト縣(ザクセン州)

ヘツセンナサウ州

オーバーヘツセン州

ウエストファールン州

リッペ邦

ライン州

ドレスデン

ワイマール

フランクフルト(ヘマイン)

ミュンステル

ケルン

オルデンブルク邦ノ一部

ビルケンフェルト

ドナウ川北部ノバイエルン邦

ラインヘッセン州

シュタルケルブルク

バイエルン邦ノ一部ファルツ

ドナウ川南部ノバイエルン邦

ウエルテムベルク邦

バーデン邦

ホーエンツォレルン領

第四條 航空官署ハ一九三〇年七月一九日ノ航空ニ関スル命令ヘ
法律公報一 第三六三頁) 及ヒ一九三〇年一月一〇日ノ滑空
機 自由氣球ニ関スル命令(法律公報一 第四八五頁)ニ謂フ

トコロノ「地方官廳」及ヒ「警察官署」ニ代ル

航空官署ハ其外局ヲシテ個々ノ権能ヲ行使セシムルコトヲ得

第五條 國警察行政法ノ発令アルマテハ諸州ノ法律及ヒ命令ノ適
用ハ國法上何等ノ変更ヲ見ス。航空官署ハ航空警察事務ニ於テ
ハ邦警察官署ノ権限ヲ有ス。

第六條 國ノ警察処分取消ニ関スル一般的规定ノ制定アルマテ航
空官署ノ航空警察上ノ処分ニ対シ交通大臣ニ行政上ノ抗告ヲ爲
スハ直接其權利ノ侵害ヲ受クル該當人トス。行政法ノ抗告ハ処
分ノ公示後ニ週間以内ニ文書又ハ航空官署ニアル調書ニ因リ爲
スモノトス。航空官署カ其抗告ヲ理由アルモノト認ムルトキハ
右処分ヲ更正ス。然ラサル場合ハ其抗告ヲ一週間経過前ニ航空
大臣ノ決裁ニ委スヘキモノトス

第七條 第一條ニ掲クル任務ニ関スル人件費ハ一九三四年ノ會計

年度ニ於テハ從來ノ範圍内ニテ各邦ノ負擔トシ、一九三四年三月二四日ノ一九三四年度國豫算法第十一條第二項（法律公報ニ第一二一頁）ニ依リ國ノ航空行政ニ関與スル各邦官吏カ直接國ノ事務ヲ擔當スルマテハ各邦ニテ負擔スヘキモノトス。第一條ニ掲ケタル事務ニ対スル物件費ハ國之ヲ負擔ス

第八條 本令ハ一九三四年四月一日ヨリ効力ヲ生ス

航空官署ニヨリ最後決定的ニ事務ヲ擔任スルマテハ國ノ航空管理構成ニ関スル命令第一條ニ準ケタル事務ハ從來之カ爲メ委任サレタル官廳ニ因リ從來ノ方法ニテ行ハル

航空法ノ改正法律

一九三五年一月一九日

ドイツ國政府ハ次ノ法律ヲ決定シ茲ニ之ヲ公布ス

第一條 一九三三年一月一五日附法律（法律公報第一部、一〇

七七頁）ニ依リ改正サレタル一九三二年八月一日附航空法（法

律公法第一部、六八一頁）ハ次ノ如ク改ム

一 第十二條ハ次ノ如ク改ム

「第十二條 航空機ハ一般飛行ノ飛行場以外ニ於テハ航空ノ安全カ保障サル、カ航空大臣ニ依リ許可ヲ與ヘラル、カ又ハ航空大臣指定ノ場所ニ於テノミ着陸スルモノトス

第一項ノ場合ニ於テハ土地所有者ハ右航空機ノ着陸ヲ禁止スルコトヲ得サルモ着陸ニ際シテ生シタル損害ノ補償ハ之ヲ請求スルヲ得 損害補償請求ハ第十九條ヲ準用ス、航空機所有者ハ占有者及操縦者ノ姓名、住所ヲ権利者ニ報告スヘキ義務ヲ負フモノトス、占有者及ヒ操縦者決定後ハ権利者ハ右航空機ノ飛行及空輸ヲ阻止スルヲ得ス

三、第三十二條中第一項第六号及第二項ヲ左ノ如ク改ム

「六、航空機操縦者トシテ一般航空ノ飛行場以外ニテ第十條第一項ノ禁止ニ反シテ着陸シタルモノ又ハ第十二條第二項ノ報告義務ヲ拒否シタルモノ

第一号ヨリ第六号ノ場合過失行爲ヲ犯シタルモノハ三箇月以内ノ禁錮又ハ罰金ニ処ス

三、第三十一條ヲ左ノ如ク改ム

「第三十一條左ノモノニシテ他ノ刑法ニ依リ重キ罰ヲ課セラレサル限り百五十ライヒスマルク以下ノ罰金又ハ禁錮ニ処ス

一、本法ヲ基礎トスル一般ノ秩序安全ヲ保護スル爲メ制定セラレタル航空及航空業ニ関スル命令ニ違反シタル者

第二條 航空大臣ハ航空法ノ意義ヲ全部又ハ部分的ニ法律公報ニ

新ニ公表シ法文ノ一致セサル点ヲ除去スル権能ヲ有ス

航空機の連絡輸送

航空機は今日では郵便と関係するばかりでなく、國有鉄道とも協調を保ちドイツ國有鉄道は專属の航空機まで所有してゐる。この他飛行船、船舶とも密接な共同營業を行つてゐるか、特に貨物運送ニ於てこの連絡作業が行はれてゐる。

右は外面的には時間の節約及び顧客に利便を與へるといふことになるが、内面的には交通の統一を主眼とするものであるといへやう。この際更に航空機の使用若又は他の急速運輸機関及び其他の陸上運輸機関が運送營業費の全部を航空運賃、航空郵便割増料金又ハ貨物運送料金として收受せず、この将来的な急速運輸に対し政府が適當に補助金を交付してゐることも見逃せまい。

戦後ドイツではヴェルサイユ條約及びその後の幾多の規定によ
 リ航空機の使用範圍が著しく制限され、他の歐洲諸國と異り交通
 機關の範圍内に航空機を併合することによつてのみその發達を期
 待出来たのである。この航空機の併合運輸の發達は既に数年前に一
 應完成されてはゐたのであるが、特に最近ヒトラー政府になつて
 から頗る促進され、他の交通機關と全等の地位に置かれるやうに
 なり、正當な協調はその以前に於けるよりも政府の統一的指導の
 下に一官廳に統合せられた後に促進されたところが多い。

又航空機は尙發達の可能性があり將來有望な交通機關として優
 先的經濟上の取扱を受けて然るべきである。このことは航空機が
 諸運輸機關に併合され、その一部門として認められその收入及び
 支出を統一して処理し得る程度に發達すればする程従前よりも一
 層その必要を認められて然るべきである。かくの如き協調は特に

旅客及び貨物の運送証券が全一のものとなり出来得る限り僅少の
 時間で一運送機關より他の運送機關に移送せられ、特に郵便運送
 に於て航空機を利用する場合に現はれる。

即ち優先取扱を要求する権利については急行運輸に於ては右
 が大量輸送を取扱ひ従つて國民經濟を振興する点からも之を主張
 し得るのであつて、特に航空機が益々利用されてゐる急速の遠距
 離輸送の場合に適用される。右は今日既に原料品に乏しく他國の
 供給を仰ぐ地方の諸國民相互間の貨物交易の場合に密接の關係が
 ある。

かく貨物運送に於ては航空機と協同して作業することは、よし
 んは其が營利を目的とする協調であつても甚だ重要である。旅客
 はバスより軌道に未替へ、全所より飛行機に移乘し、最終の航空
 港より自動車にて鉄道の駅まで達し鉄道の旅行を經続することが出

来る。この場合旅客は各運輸機関が夫々制定せる手続により、例
 之、未継證により、賃率表或は未車證により料金徴収の如何に関
 はらず自由の行動をとることが出来るのである。
 貨物に於ては其か運送取扱人に委託されてゐる間は顧客が之に
 干渉し得ないから運輸誘導者としての鉄道は、鉄道航空連絡運送、
 積換及び費用計算については、運送取扱業者と鉄道との関係と類
 似の方法によつて航空運送と同作業を行はねばならない。更に
 又迅速な貨車よりの積換及び貨物取に於ける迅速な航空機への積
 換をも配慮しなればならなくなる。
 この要求に應ずるためには数年前から鉄道航空貨物連絡運送へ
 フライ、フェルケーアが実行されてゐる。航空機はその迅速な継
 続能力ある運送と独特な取扱により運送を引受けるが必しも一
 所のみならず常に急速貨物が集中し荷費されないが故に連絡の必

要が生じ、この併合された航空鉄道連絡運輸のため航空貨物運送
 が促進され各航空港の凡てが開発されるのである。
 これと多少類似の方法で、旅客の航空鉄道連絡運送も実施され
 てゐる。この「フライフェエケーア」制度は、従来鉄道と船舶と
 の連絡運送の場合に旅客に提供してゐたと同じ方法で航空運送に
 対しても旅客券を一つの冊子に綴込んだものと旅客に提供するの
 である。

航空機は鉄道に対して單に共同経営の關係にあるばかりでなく、
 國有鉄道は之を自らの運送機関としても使用してゐる。例へば
 ケーニヒスベルク行のニ夜行列車は運送量の半分にも充たさなかつ
 たのであるから旅客輸送として一列車で充分間に合ふので、郵便
 輸送に於ては、ドイツチエルフトハンザの経営に依託して國有鉄
 道の航空機をもつて運送せしめてゐるのである。かゝる航空輸送

は列車運行よりも遙かに低廉であるばかりでなく迅速に目的地に到達するから、例へばベルリンに夜託送された郵便物は翌日の最初の配達に於てケーニツヒスベルクの荷受人に引渡すことが出来、尚他の東プロイセンの各地に送達する運送も従来の連絡よりは早いことが屢々である。

航空機の優秀なる特徴としては、立体的の拡がりをも有してゐること、ラヂオにより飛行の安全を保ちつゝ、各區間に自由に運行を重ねることが出来ることである。これに反し一條の軌道に於ては、急行列車、普通旅客列車又は貨物車を適當に取交せて運行することは困難な場合が多く、従つてその到達し得られる運轉速度を充分に發揮出来まいことが屢々起る。

尚國有鉄道の航空運送はケーニツヒスベルク行くとゞまらず既に他區間に対しても或る列車の代用として試験的に航空機が使用

されてゐる。

郵便輸送についても國有鉄道が取扱ふ郵便物と全く原則としては割増金を徴收しないが、普通航空郵便は内地は一通一〇ペニツヒ、外國に対しては大體一五ペニツヒを收受する。尚ドイツ郵政廳も今日では諸區間の航空輸送を自己の勢力範圍に誘致すべく努め、又陸上運輸機關に対し時間の節約上割増金を免除してゐる場合が多い。

航空輸送の時間節約は、航空機が比較的緩速度の船舶と競争關係にある海路運送の場合にその効果を現はす。大西洋の沿岸運送に關する場合は飛行船を使用することも可能である。飛行船は比較的緩速度で風圧の抵抗は相當強いが、航空機よりは長距離區間を中間着陸をせず航行することが出来るので両者は密接な連絡作業をとつてゐる。航空機が午后に旅客及び郵便物をベルリン及びスト

三六
ットガルトよりフリードヒツヒスハーフェンに運送すれば、全所より飛行船で四日間、途中着陸を要せず南アメリカに到着し、再び航空機に継送されるのである。

大洋航空運送の他の形式は現在尚軽量の郵便輸送にとまつてゐるが、航空機と船舶の共同作業である。北太平洋では、ノルト・ドイツチェル・ロイドがガタパルト施設ある急速汽船を航行せしめてゐるが、運航路中の約一千料はアメリカ沿岸より、復路は屢々一千料以上の距離に亘り、サンプトンより郵便航空飛行機が飛行するが、運送物は一日乃至二日、ニューヨーク又はフレージャースハーフェンに到着し、或は又ベルリンの夜間郵便飛行區間に連絡してゐる。南アメリカに於ても既に航空機と急速汽船との協同作業により郵便物の運送時間が著しく短縮された。更に便利なのは水上航空機により沿岸より沿岸に輸送される運送方法があり、

之は運輸區間が一度に充分の積載量なき場合、移動運送機関として使用されるのである。この施設は今日に於ては船舶の場合に比較的低廉に作用し、且設備し得られるので汽船を利用して行はれる。航空區間の短縮せらるゝため燃料の補給又は他の作業に要する時間は、この船舶の運航により充分補はれる。この汽船にはカタパルトの他、船尾に着水防衛布板を備へ、風波高き場合にも容易に着水せしめ、尚航空艇引上げのために使用する起重機をも備へてゐる。この水上飛行機に多少特別装置を施した普通の航空機に過ぎないものであるが、外國ではその主権に關し國際聯盟の裁奪を要するものとしこの運輸手段を阻止せんとしてゐる。

併し一方又航空機を他の運輸機関と種々の異なる手段によりその協調を促進せしめんとする場合には幾多の障害に逢着する。何故かといふに航空機は外國では多くは軍事上の見地から觀察されて

る。この遠距離交通機関に於いて必要を國際協定に於て、例之隣接國間の直通列車運輸に關する協定又は船舶航行に於て、その性質上主として一國の港のみに限定されるやうな事になつてゐる。これかため一運送機関より他の運送機関への通過に於ては、鉄道、船舶間の連帶運輸の如く簡易の方法によることか出末ず、個々の運送機関相互間に交通法上の差別が設けられてゐる。旅客及び貨物の運送禁止に付ては國有鉄道と全様の規定が設けられてゐるが、空中輸送の場合、寫眞、無電器具、その他の携帶に對しては特に國境通過に於て著しい制限が加へられてゐる。運送契約により生ずる權利及び義務についても航空企業は大体他の交通機関と同じであるが、責任の範圍は他企業と同じでない。

ドイツ商業航空の新展開

ドイツ航空政策はヴェルサイユ條約による空軍常備の禁止以來必然的に専ら商業航空の領域に向けられ、一九一九年二月五日最初の定期航空路たるベルリン—ライプツィヒ—ワイマール線の郵便業務開始後、牢固不屈なる國民性は苛酷なる桎梏に耐へつゝ國家の援助と國內的並びに國民的に有利なる地理的條件とに助成せられて、ドイツ民間航空は常に列國に一步を先んじ、一九二四五年には世界全航空路の三分の一を制するの優位を占めた。併しながら此の國に於ける政治、經濟上の絶へざる動搖は、稍もすれば航空の歸一的活動を妨げ、一九二六年にはルフト・ハンザ航空會社の成立に基く航空事業の統一と抑制規約の緩和とによりて新進路は開かれながら、近來の航空輸送は世界恐慌の重圧と相俟ちて不安

定なる事情の下に置かれ、その航空対策は健全なる進展を見るに至らなかつた。然るにナチス政権の確立に基き、その標榜せる強カ國策の遂行は、當時の姑息なる航空政策に劃期的な変革を齎らすに至り、即ちヒトラー總統は特に航空の重大任務とこれが根本策樹立の急務なるを認識し、先づ一九三三年二月には交通省及内務省より航空事業一切を移管して新に航空長官に統制管理せしめ更に同年五月航空省なる独立の一省を新設した。

斯の如く従来の航空組織を革め、航空に関する國家最高の統轄機関の新設によりドイツ商業航空をは確固たる基礎の上に置き爾後の積極的開展を期せんとしたもので、こゝに始めて航空政策の統一の運用が可能となり、ドイツの商業航空は組織的計画に基き従来各方面より要望されつゝも実現し得ざりし広範圍に互る航空使命の達成に關し確固たる方向が與へらるゝに至つた。

ドイツの歐洲に於ける定期航空路網はその密度に於ては世界の首位を占め一九三二年を期として殆んど完成飽和の域に達した。従つて歐洲の航空輸送に關する限りは單に航空路の増設の如き外延的問題よりも寧ろ航空事業の合理化により、既設線の整備を図り、主要航路に於ける交通勞務の改善、充實、交通需要の振作、誘発等の内実的問題が重要で、かくすることに依つてのみ商業航空の本質的發展は期待され得るものであつて空輸政策の基底はこの点に求められねばならぬ。

(一) 速力の増進

近來運輸機関全般に互りてスピード化が著しく促進せられ交通勞務改善の核心は恰かもこの点に凝結されたるかの觀あるが航空機はこの方面に於ては決定的なる有利性と多分の将来性を有する。既にアメリカ合衆國の航空工業は洵沢なる資力に支持せら

れ、数ヶ年の発展期を通じて快速商用機を建造し、これらを主要航空路に配備せる他、欧州ではスピアスの航空會社がアメリカの快速機を輸入して優良なる運輸成績をあげた。ドイツは之等の事実に多大の衝撃を受け、その全智能を傾注し、技術の要訣を窮め、米の輕快さに独の豎牢性を加味し、アメリカ機と輸贏を争ひ得るの成功を収めた。即ちドイツの最新快速機の典型としてはハインケルHセ。型、ユンカースJU一六。型及ユンカースJU五二。大型機を挙げ得る。これらの新旅客機は何れも最善の性能と最新式の装置を備へ、特に長距離の國際航空にはユンカース大型快速機を使用し、欧州に於て相隔つこと遠き主要大都市相互間を一日にて連結するの快挙を可能ならしめた。それ等の都市相互間及距離は次の如くである。

區 間 距 離

ア	デ	ン	—	ロ	ン	ド	ン	三、〇三八	料	
モ	ス	ク	ワ	—	ロ	ン	ド	ン	二、六七一	
モ	ス	ク	ワ	—	パ	リ		二、五七〇		
ロ	—	マ	—	マ	ル	メ		一、八五七		
ベ	ル	リ	ン	—	バ	ル	セ	ロ	ナ	一、七一六
ロ	ン	ド	ン	—	オ	ス	ロ		一、五二六	

又國內航空路では石の最新小型快速機を以て主要都市間に急行線を新設したるも特に一九三四年六月より電光區間の名の下に首都ベルリンを中心とする若干都市との定期航空路にハインケルHセ。型を配して飛行時間を一躍半分以下に短縮した。各電光區間を表示すれば左の如し。

區	間	距	離	飛	行	時	間										
ベ	ル	リ	ン	—	フ	ラ	ン	ク	フ	ル	ト	四	二	二	料	一、二五	分

ベルリン	—	ハンブルグ	二五五	五〇
ベルリン	—	ケルン	六一二	三一〇
フランクフルト	—	ケルン	一四九	三五
ハンブルグ	—	ケルン	三五七	一一〇

ニ 他種運輸機関との連絡

ドイツ航空輸送に於ては又他の運輸機関との連絡、協調につきて積極的態度をとつた。その一は飛行機と船舶との運輸連絡である。これは北太平洋航路に於ける汽船との特殊連絡飛行として一九二九年以来実施しされ居り。即ちケルンより欧州の最終港シエルブルを出帆する所の自國汽船に連絡する郵便渡送飛行、又ブレーメルハーフェンに入港する船客の出迎飛行、更にブレーメン号、オイローパ号よりのカタパルト飛行等之であ

る。今一つは航空と鉄道との協力で、この両者の連帶運輸制度は既に早く一九二七年にルフト・ハンザ航空會社とドイツ國有鐵道會社との協約に基き、この國の航空網は稠密なる鐵道網と緊密に結合されたもので、実施以来この両者の協力は大いに促進拡大せられ、漸次利用の向上を示し居るか、特に空陸連絡に於ける有意義なる進歩は一九三三年一月よりベルリン、ケルン、ヒスベルグ間の夜間急行列車中止の代用として、郵便、貨物の急速輸送のため、ルフト・ハンザ委託の下に國有鐵道專属の飛行機を就行せしむるに至つたこと、こゝに國有鐵道は自ら航空輸送を兼營する多年の懸案を實現することとなり、この飛行区間は最近更にベルリンよりブレスラウ、ハンブルグ、フランクフルト、ミュンヘン、ミュンスタール及シユツトガルトの各地へも拡張せられ、益々その發達を期待されて居る。

(三) 夜間飛行

ドイツ航空輸送最近の情勢は又夜間飛行の本格的拡張に於て見られる。夜間飛行は比較的短距離輸送の場合には夜行列車に對抗すべき唯一の手段であり又特に郵便物、貨物の輸送に對し重要なる意義を有する。ドイツでは夙に夜間飛行の重要性を認め、一九二四年最初の夜間郵便飛行の開始後、漸次これが延長を進め、北部、西部より更に南部地方に及ぼし、特に一九三三年以來數箇の夜間路線が陸續開設せられ、一九三五年六月現在夜間照明の完備せるドイツの航空路は左表の七線にて全長三、四一六料に上り、全歐洲諸國の首位に居る。

區	間	距離	
ベルリン	— ケーニッヒスベルグ	五四八 ^料	
ベルリン	— ライプツヒ	— ニュルンベルグ	—

ミュンヘン	— ライヘンハル	六三九
ベルリン	— ハンノーヴァー	五〇三
ケルン	— フランクフルト・アム・マイン	五〇七
ハンノーヴァー	— フェーマルン	二五五
ハンノーヴァー	— フランフルト・アム・マイン	—
シュツットガルト	—	四二七
フランクフルト・アム・マイン	— バーゼル	二九二

右の外主要航空路に於ける運航度の増加、飛行実施の充實、安全性の向上などの部面に於ても一九三三年末頃にその着しさを加へ、而して新航空路の開設は極く少数の重要線に限定し、各航空路相互の連絡に留意し、全線に互る整備の進捗を見た。

以上はドイツ商業航空の従来の特異的發展方向並に新政権の積

極的助成策に基く主要方面の最近の展開過程なるが、かゝる実勢は必然的に新興交通機関としての航空機を愈々緊密に國民の日常生活に接觸せしむるの度を加へ、航空に対する交通需要を益々喚起することとなり、商業航空は一九三三年を期として利用の範圍を拡大し、利用率は著しき増進を示すと共に、各季節を通じて相平均するの成果を齎らしてゐる。即ち一九三三、三四兩年度に於けるドイツの欧州定期航空路に於ける飛行成績、運輸成績につき、各前年度に対する比較数は次の如き高度の進境を示す。

尚最近數ヶ年に於けるドイツ全航空路の統計數字を掲ぐれば次表の如くである。

年次	飛行距離 <small>十料</small>	輸送旅客數 <small>人</small>	輸送貨物量 <small>噸</small>	輸送郵便量 <small>噸</small>
一九二八年	一、四五〇	二一〇、七一	二、一六三、八七五	三五〇、三九三
一九二九年	一、四一九	九六、八三五	二、〇七〇、三五五	三五八、三二四

種別	一九三〇	一九三一	一九三二	一九三三	一九三四
飛行料	一〇、八六二	一〇、三三八	九、二六七	一〇、五四四	一四、二六三
旅客料	九三、六七七	九八、一六七	九八、四八九	一二三、〇三六	一六五、八四六
手荷物料	二、一七六、〇一六	二、二三〇、七五六	二、一八、六七〇	二、五一九、五〇五	三、二一八、〇〇五
貨物料	四八〇、九六〇	四〇五、九三三	三八四、二〇〇	四六七、三一四	七七一、七一三
郵便物料	九三、六七七	九三、三三三	九三、二六三	九三、二六三	九三、二六三

対前年
一九三三年の増加率

対前年
一九三四年の増加率

種別	一九三〇	一九三一	一九三二	一九三三	一九三四
飛行料	一五・五%				
旅客料	五・四	一〇・一	一〇・八	一〇・八	一〇・八
手荷物料	一一	九七	八四	九七	八四
貨物料	一一	二・三	二・三	二・三	二・三
郵便物料	三二	三一	三一	三一	三一

今日航空機が國內乃至近接諸國との迅速なる交通に寄與する所大なるは周知の如きも、航空機本末の交通使命は更に大陸間を連絡する大規模なる遠距離國際交通領域に重点が置かれ、この領域に於てこそ一層実益を發揮し得るもので、現にこの意味の世界的定期航空路が多数營業せられ、將來に向つて益々その開設は期待されて居る。

ドイツでは夙に航空輸送に於ける大陸横断、海洋横断の眞義堪唱せられ、歐洲大陸に於ける航空網の充実に嚮心する一面、世界的航空路の開設につきても嚮導的役割を務め、ドイツの眞面目は寧ろこの領域に於ける遠大なる航空政策に窺はれる。即ち歐洲と東亜との航空連絡は、植民地保有の關係より現に英和佛の三國が競争的にいづれも南アジア經由の定期航空路を開設せしがこれに対しドイツは他に卒先して北アジア經由による連絡空路の設定に目

標を置き、一九二五年には独露航空會社によりて先づベルリン—モスクワの空路を開設之を漸次東に進めシベリアを經由して北平を結ぶ一大定期線樹立のため、翌年七月訪支往復飛行を試み、改亜連結空路の建設企図に先鞭をつけた。

次で一九三〇年には支那との間に改亜航空公司の設立をみるに至り、シベリア、滿洲を經由する改亜連結定期航空は、その第一線として翌年五月上海—滿洲里間の營業を開始したが滿洲事変勃発のため路線変更の余儀なきに至り、従來の北方迂回線に代りて中央アジアを直通する中間空路を選び、上海—塔城間が一九三三年一月開業された。この一万料に連する最短空路の完成したる曉にはベルリン—上海間は僅々三四日にて連結可能となる筈で改亜航空連絡は一大新勢を加ふるものである。

又改米兩大陸を連絡する大西洋横断定期飛行、特に歐洲と北米

との連絡は世界で最も要望されつゝ、未だに実現するに至らざるもドイツは一九二九年未空と海との有効なる協同にて過渡期的なる成果を擧げて居る。即ち前述せる北大西洋航路の汽船ブレーメン、オイローパ兩号の甲板よりのカタパルト飛行がそれで、欧州のシエルプール港への郵便後送飛行の補完作用と相俟ちてケルンよりニューヨークへの郵便物遞送は従来の六日乃至六日半より四日半への短縮を齎らし、北大西洋に於ける最短運輸を達成して居る。併し乍ら元来ドイツの欧米連絡定期航空計画は寧ろ南大西洋に於て見出される。即ち先づ一九三〇年に快速郵船との協力で、間接的に欧州と南米との連絡郵便飛行を開始したるも、更にカタパルト飛行の本格的利用により直通空路の設定に向つて躍進を遂ぐるに至つた。この計画実施のためウエストファールン号なる五千噸級の貨物船を改造して、これにカタパルト、起重機、着水布

板、探照燈、無電方向探知装置など一切の特別設備を施し、一九三四年二月三日遂にベルリンとブエノスアイレス間一万四千料に及ぶ世界最初の大洋横断定期郵便飛行を開始するに至り、爾來この方法に基く有効性の確認と毎週一回の定期運航実施のため同年九月より更に一隻の同型船シユワーベンランド号が改造の上南大西洋に配置された。

尤も右の方法による場合と雖も海洋横断に當りて一部區間は中継船の補助を仰ぐもので完全なる航空連絡とは稱し得ざるも、鬼も角ベルリンよりブエノスアイレス迄僅か三日半にて郵便遞送行はれ、海洋横断定期飛行の可能性を列國に実証せるはドイツ商業航空の進取的意氣を表明して余りある。

以上の外ドイツ商業航空に一段の精彩を添へドイツが特に他國に誇示し得るものとして飛行船グラーフツエッペリン号の南大西

洋定期就航を看過してはならぬ。世界的航空路殊に海洋横断航空に於て飛行船利用の有効性は、その長途継続飛行と大量輸送との可能性に於て夙に各國の認識する処であるが、折角巨額の費用と長き日子とを以て建造され乍ら飛行船遭難事件の頻発は航空界に多大の衝動を與へ、交通機関としての飛行船の價値につきその是非論さへ再現し前途は頗る悲觀の状態にある。此の間たゞ独りその安全性を確保しつゝ、堅実なる成功を収め、飛行船による航空輸送の開拓に一道の光明を投ずるものはドイツ飛行船あるのみである。既にツェ伯号は一九三二年に於て前記飛行機による定期空路の開設に一步を先んじ、南大西洋横断の定期就航を開始し、同飛行船は一九三四年一月一日を以て建造以來実に百万料、一万時間記の運航録をあげ、その間航空度数は四百二十三回に上り二万二千七百人の旅客、四十二噸の貨物、五百五十万通の郵便を運搬した。

た、更に豫て建造中のZL一ニ九ヘインデンブルグ号は今春に至りて竣工の運びに達し、南米定期航路の処女飛行を無事終了した。

斯くの如くドイツの航空運送は斯界に於て常に嚮導的役割を演じ、アメリカに對抗し得る唯一の商業航空國なるが輓近ナチス政権の出現に伴ふ航空統制は在来の進取的氣魄に更に一段の活力を與へドイツ空輸界は之を契機として一大更生期を迎へ、航空機能は各方面に於て頗る促進せられ航空交通はドイツの全交通組織に於て本来の地位を構成せんとしてゐる。即ち國內航空はよくその合理化、集約化を進捗せる一方國外領域に於ては航空根據地たるべき海外領土の喪失にも拘らず常に卒先して國際航空の實現につき鞏固なる基礎を扶植して来た。

併し乍ら固より以上の如き躍進が國家の廣汎なる保護助成に資

ふは明かなる如く、航空事業が未だ成長期に達せざる今日事業の
経済的自立は各國共将来に属するも、ドイツ航空運輸の利用方面
に見らるゝ最近の顕著なる増進傾向は漸進的乍ら経済的基礎確立
の遠からざるを期待し得べく、要するに今後ドイツの商業航空に
課せられたる使命は真に交通経済的立場より、その整備しつつあ
る欧州航空網につきより台目的々なる交通需要の振起、促進によ
りて経済的效果を高むる一面、将来性に富む所多き國際乃至世界
的航空に關しては關係諸國との協調により、これが伸張、拡充へ
の窮極的追求にその焦点が置かるべきものである。

八 航 行

内 水 航 行

内水航路は鉄道に比すれば概算ではあるがドイツ全國の貨物移
動総数量の五分の一乃至四分の一を輸送し、この數年來右割合に
はさしたる変動なく、元來自由主義的に經營されたる運輸業とは
玄へ國有鉄道の共同経済的經營を不可能ならしめるが如きことは
なかつた。しかし内水航路も將來國有鉄道より運輸を奪ひとる日
がないとは断言出來ない。若し何時の日かその時が到來したなら
ば國家は自働車による長距離運送に對して行つた如く内水運輸も
ドイツ交通業の國家社會主義機構に編入するに躊躇しないであら
う。併し國有鉄道に及ぼすと思はれる危険の著しいものは唯中郵
地方運河に於ける低廉なる石炭運賃であるが、これに對しては運

河に於ける船舶交通税減額等二三の政策の建言がないのではな
く目下のところ、自由主義的経営といふその特項へそれ故にこそ
多年ドイツ経済界に無限大の奉仕をしてきたのではあるが、を直
ちに放擲するやうな事情には迄到つてゐない。

併しヒトラー政府成立後直ちに制定された一九三三年五月二四
日附「内水航行ニ於ケル執行保護ニ関スル法律」に於ても又は同
年六月一六日附「内水航行ノ苦境克服ノ為メノ法律」に於ても國
家の監督権限は從來に比し非常に強化されてゐる。即ち交通大臣
に依り権限を與へられたる組合へ公法上の一をして内水航行に於
ける最低及最高運賃の決定に関与せしめてゐるが如きもその一邊
左である。

内水航行ノ苦境克服ノ為メノ法律

一九三三年六月一六日

政府ハ次ノ法律ヲ決定シ茲ニ之ヲ公布ス

第一條 交通大臣ハ内水航行ノ苦境克服ノ為メ即チ積荷及荷船ノ

需給間ノ調整ノ為メ交通経済上ノ規定ヲ制定スル権能ヲ有ス。

特ニ次ノ場合ニ之ヲ行使シ得ルモノトス

(イ) 航行者ヲ公法上ノ組合ニ結合セシメ並ニ小艇及曳船利用及
其増加ヲ制限スル場合

(ロ) 内水航行ニ於ケル最低及最高報酬へ運賃、曳船賃、仲買人

報酬、船賃賃料、内水船舶内ニ於ケル貨物貯蔵ニ対スル報酬

ヲ交通大臣自ラ又ハ交通大臣ニ依り権限ヲ与ヘラレタル組合

又ハ他ノ事務所ニテ確定スル場合及貨物、倉庫品ノ配分及曳船事項ヲ規定スル場合

(イ)ニ準ケタル組合ニ権利ヲ与ヘンカ為メ租税ヲ徴收スル場合

第二條 第一條(イ)ニ準ケタル組合及第一條(四)ノ権限ヲ与ヘラレタル組合及他ノ事務所ハ國家ノ監督ニ服ス。交通大臣ハ監督官廳ヲ規定ス。交通大臣ハ地方官廳ノ監督ヲ委任スルコトヲ得

第三條 監督官廳ハ第一條(イ)ニ準ケタル組合ニ関シ監督執行ノ為メ特別委任者ヲ使用スルコトヲ得

監督官廳ハ組合構成員ノ營業帳簿ヲ閲覽スルコトヲ得
組合ノ措置カ一般安寧ヲ阻害スルカ組合ノ任務満足ニ充足サレサルコトヲ監督官廳カ確認シタル場合ニハ、監督官廳ハ自ラ組合ノ任務ヲ執行フカ又ハ交通大臣ノ同意ヲ得テ特別委任者

ニ委任スルコトヲ得、監督官廳ノ決定ハ組合ノ会長ニ文書ヲ以テ公表スヘキモノトス。委任者ノ活動ニ依リ生シタル経費ハ組合之ヲ負担ス

第四條 組合ハ第一條(イ)ノ負担スル金銭上ノ給付ハ一般公課徴收ニ関スル國法上ノ規定ニ依リ回收サル、モノトス
第五條 警察官廳ハ監督官廳ノ要求ニ依リ其任務執行ニ当リ支持スヘキ義務ヲ負フモノトス

第六條 交通大臣ハ交通大臣ノ権限ニ依ル違反行為ニ対シ罰金刑ニ処スルコトヲ得ルモノトス

第七條 交通大臣ハ本法施行ノ為メ國ノ命令ヲ公布スルコトヲ得ルノミナラズ本法ノ目的達成ノ為メ必要トスル限リ補足的規定ヲ制定スルコトヲ得

第八條 一九三一年一月二三日ノ経済及財政ノ変動セル状態ニ

對スル大統領令（適應命令）（法律公報第一節七八三頁）中ノ
内水航行ノ苦境克服ニ関スル命令ハ廢止サル

國航路廳設立ニ関スル大統領令

一九三四年六月二一日

一九三四年七月一日マテニリユーベツク航路廳ハ地方官廳トシ
テリユーベツクニ設之サル、モノトス。右官廳ニハエルベ、トラ
ベ運河及國ニ移転サレタルトラベ下流ノ管理カ河川及船舶航行
警察ノ執行ト共ニ委任サル、モノトス
交通大臣ハ航路廳ノ任務範圍ヲ規定シ且本令施行ニ必要ナル管
理規定ヲ制定ス

海上交通

國內各種産業が十二部門に分れてゐることは前述の如くである
が、海運は右の中の交通業中の下級組合に属し、業種別により七
組合を有し更に之が数個の地域別組合に分れてゐる。

而も之が統制機関としてドイツ海運統制機関を創設しドイツ海
運の再組織に後事しつゝ、あるのである。要するにドイツに在つて
は現在のところ海運業者に対し直接強制的義務を負はしめる特別
の法制はないが、國家社会主義の指標の下に漸次ナチス政府の意
見により統制整理せられんとしつゝ、あるのは正に当然である。

大戦後極めて悲惨な状態に落ちたドイツ海運業もその後異常な
努力により昨今は日本と殆ど肩を並べる位にまでその陣容を整備
し一九三五年六月の統計では其の船腹は三百七十万屯を算するに

至つた。

ドイツの二大船舶會社漢米線と北独ロイドの二大船舶會社がハ
パック、ロイド同盟と締結したのは一九三〇年の首である。とこ
ろかこの巨大なるグループは翌一九三一年より莫大な欠損を生じ
更に一九三二年には支拂期到来の諸債務も之を履行することが出
來ず、政府としてもこの両社に七千万麻の保障を与へなければな
らなくなつた。その後於ても両社の経営状態は依然として改善
の跡を見ないが、ドイツ海運を代表する両社の不振は單に両社の
所在地たるハンブルグ、ブレーメン兩港の地方的死活問題と云は
んよりは寧ろドイツ國民經濟全般の問題である。従つてこのハパ
ック、ロイド同盟の改組を中心とするドイツ海運再組織問題が当
事者間に於て眞劍に研究され、一九三四年エスベルガーが海運部
長となるや、交通大臣の命を受けて極力この問題の解決に奔走し

その結果、漢米線、北独ロイド間には新契約が成立した。新契約
は一九三〇年來存続せる両社の経営合同關係に根本的改訂を加へ
たるものではあるが、旧契約によれる規定中、出帆日割、配船、
運賃についての両社間の不健全なる競争の排除及び両社の母港た
るハンブルグ、ブレーメン兩港の利益の相互侵進に關するものは
再び新契約にも採用せられてゐる。

要するに新協定（十五ヶ年有効の船主協定）は一九三五年二月
成立し同年一月に適及して実施せられたか、両社の全航路を大別
すると、重要性の比較的大なるものと然らざるものとに区分し、
前社を両社の共同経営として共同計算に附し以て徹底的の統制を
行ふと共に後者は之を両社の單独経営としたのである。

一方ドイツ海運現下の不振の原因としては、諸外國船舶會社が
航路補助及貨幣價值下落により有利なる地位に有ること並びにト

イツ船舶會社の財政的基礎が債務過多のため不安定なること等も
挙げなければならぬ。

前者の如き原因の爲めには、政府は一九三三年五月以來、政府
は國內海運業者に対し、主要競争國との貨幣相場差額より生ずる
不利の一部補填のため船舶運航並に船員給料補助金を支給して
る。因に政府は一九三二年三月以來、船主の新旧債務の支拂に対
し総額七千七百万麻を保證してきたのであるが、右保証期限は当
初同年末までであつたのを其後再三延長され遂に一九三五年末を
以つて打切られたもの、如くである。

造船についても船舶運航並船員給料補助金と各種の理由を以つ
て、一九三四年初より船舶の建造、改造及修繕に対し政府は補助
金を支給してゐる。

一九三三年五月二六日の閣議に於て政府は同年五月一日から半

々年を限り二千万麻を「船舶運航並船員給料補助金」の名目の下
に支給するに至つたがその後更に実施期間を無期限に延長したの
である。本制度の目的とするところは最近諸外國の通貨下落によ
つてドイツ海運の苦境は益々深刻化の傾向を辿り、事態をその低
に放置する場合には繫船の増大、ひいては失業者の増加の虞があ
るので、之を出來得る限り防止すると共に当時繫留中の船舶の出
動及失業中の船員の就職を図るにあらうとの予想の下に定められたのであるが、全
問題を解決を見るであらうとの予想の下に定められたのであるが、全
問題は遂に何等解決されなかつたばかりでなく其後貨幣下落の範
囲は益々拡大せられたので引續き期限を定めず当分の間補助金を
与へることと決定したのである。

尙補助金に關して交通省のフエスラー博士は次の如く述べてる

「正当な補助金と不当な補助金とを区別することは、金本位維持のため磅、弗、円等の外貨下落によりハンダイキヤツプを附せられて諸國にとつては特に重要な問題となつてきて居る。而して之等諸國が通貨價值の差額を補填するため施した手段に海運の國際競争上真に已むを得ない対策であるが故に之は正当な補助金と称することが出来る。」

右補助金の實際的通用方法に關して政府は關係者と協議をし、之が支給に關する規定を定めたるのであるかその現行の大要は次の如くである。

一、補助金総額 二千万麻

（但、船主ノ収入カ補助金ノ全部又ハ一部ヲ返納スルニ足ルト政府カ認メタルトキハ政府ハ船主ヨリ其全部又ハ一

部ヲ回收スルコトヲ得。其ノ認定ハ所得稅納付義務額ヲ基トシテ計算シ大藏大臣ノ同意ヲ得タルト通信大臣之ヲ決定ス）

二、支給ノ基礎

就行中ノ船舶ニ対シ一日ニ付一總屯當リ三ベニツヒ及就航中ニ支給セル船員給料ノ二割

（港内ニ於テ貨物ノ揚卸又ハ旅客ノ乗降ニ費サル、日数モ就航日数ニ加算ス。若シ船舶ニシテ相当ノ時日内ニ再ヒ就航スヘキ場合ニハ最後ノ積荷又ハ荷揚港ニ於テ乗組員ノ九割以上ハ引続キ雇傭セラシ居ル限り該港ニ碇泊中モ亦就航中ナリト見做ス。但シ此場合日数計算方法ニ修正ヲ加ヘラル、コトアルヘシ）

三、支給最高限度

四百総屯未満ノ船舶ニ対シテハ一総屯当リ

十二麻半

四百総屯以上七百総屯未満ノ船舶ニ対シテハ一総屯当リ

十麻

七百総屯以上一千総屯未満ノ船舶ニ対シテハ一総屯当リ

八麻半

一千総屯以上ノ船舶ニ対シテハ一総屯当リ

七麻半

四 支給方法

通信者ハ大藏省証券ヲ以テ補助金ヲ支給シ、全証券ノ實際
的金融ハ特ニコノ目的ノ為メニハンブルグニ設置サレタル

「シツクファールト、トロイハンド」ヲシテ之ヲ取扱ハシム

五 実施期間

一九三三年五月一日ヨリ無期限

六 通用船舶

就航船舶トハ旅客又ハ貨物運送ニ従事シ且船員トノ雇傭契

約経過中ノモノヲ謂フハ沿岸遊覧船及「サルベ」チ船ニハ

支給セズ

七 條件

船舶ヲ船名録及船主協同組合ニ登録スルコト

社會保険料及一般租税ノ証明書ヲ提出スルコト

一九三三年三月二十九日ノ緊急命令ニ依ル七千七百万麻支拂

保証ヲ以テ融資ヲ受ケタル船主ハ右利息完納ニ関スル債権者

ヨリノ証明書ヲ提出スルコト

八 事務処理

申請名簿ハ各地方官廳ヨリ処理セラレ毎月通信者ニ提出セ

本制度ノ実施状況ハ毎月逋信大臣ニ之ヲ報告ス

九、違反

若シ補助金ヲ失業海員ノ新雇入等ニ使用セス却テ之ヲ運賃ノ引下ニ依ル競走ノ激化ニ利用スルカ如キ場合ニハ補助金ハ直ニ中止ス

脱税ノ為ニ船主カ収入ヲ切下ケ又ハ税法ニ違反シタルトキハ補助金ヲ支給セス

本制度の利益に浴すへき船舶は三百万総トンと概算せられ、即ドイッ全商船隊の約七割五分に当り、平均一総トン当り五マルク半乃至六マルク半とのことである。

尚、一九三四年初以来、船舶の新造、改造及び修繕に対しても競走諸外國の貨幣下落に鑑み補助金を支給してゐるが、これは即

ち内外造船所に於ける工事費の差額の一部を補填するのであつて右補助額は現在に於ては、工事費総額の三割となつてゐる。補助金総額は公表されてゐないが、一箇年四百万麻見当と云はれてゐる。

右船舶運航並船員給料補助金にしても造船補助金にしてもナチス政府としてみれば、これは勞働授与の範圍内に於ける助成策と考へることも出来るのであつて、茲に於て失業救済に關する二三の法律と海運業との關係に付一言することゝ此ではないてあらう。即ち(一)一九三四年六月一日の失業輕減法第二部の規定に依ると、一九三四年六月三日より一九三五年一月一日までの間に於て、機械、器具等の新品を使用する場合には、之が調達に要する経費だけ、所得税、財産税及營業税等課税上の便益を受くることとなつてゐるが、右規定は船舶備付の諸機械及び器具に対しても

適用される。更に一九三四年七月一五日の租税軽減法第一條は本年六月三日以降一九三五年一月一日間に於ける營業的建造物の修繕及補足工事は其に要せる経費の一割又は所得税及び財産税を引下ぐる旨規定してあるが、右規定は船舶に対しても亦適用される。蓋し登録船舶は營業的建造物に外ならないからである。更之は早晚船舶にも当然適用されるべきものに、一九三四年九月二一日の第二失業軽減法第一節に、建物の修繕及補足工事に対する補助及利息支拂の規定である。

最後に一九三三年八月一四日制定された「船舶抵当銀行ニ関スル法律」(船舶銀行法)を受けなければならぬ。右法律は一九三三年一月一日より実施されたのであつて、四十二條に亘り船舶抵当権の設定に対する貸付金の許可並に既得抵当権に基く債券の発行に関する手續を規定したもので、要は従來一般の船舶抵当

債券取得を妨げてゐたところの障害を除去すると共に、船舶抵当債券に不動産抵当銀行の抵当債券と同様の地位を認め、政府として巨額の船舶不動産抵当を準備し以て巨額の建造促進を図らんとするのである。

船舶抵当銀行ニ関スル法律

(船舶銀行法) 一九三三年八月一四日

國政府ハ次ノ法律ヲ決定シ茲ニ之ヲ公布ス

第一條 業務ノ認可

株式会社、株式会社合資會社ニシテ船舶抵当権ノ設定ニ対シテ貸付ヲ行ヒ、其取得セル抵当権ヲ基トシテ債券ヲ發行スルモノハ船舶抵当銀行ニハ其業務ヲ営ムニ當リ國政府ノ許可ヲ要ス

船舶抵当銀行ノ各定款変更ニ対シテモ國政府ノ許可ヲ要ス
本法ニ付テ謂フトコロノ船舶抵当權トハ船舶若クハ建造中ノ
船舶（造船所）ニ対スル登記消ミノ抵当權トス

第二條 業務ノ除外

商事会社、合資会社、有限責任會社、法律上認メラレタル又
ハ認メラレサル團體及個人ハ第一條第一項ニ掲ケタル企業ノ經
営ヨリ除外ス

第三條 國家的監督

船舶抵当銀行ハ國家的監督ニ服ス、監督ハ右銀行カ其本據ヲ
有スル地方ニ帰屬スルモノトス、監督ハ銀行ノ業務全般ニ及ビ
且右会社ノ解散ト虽モ清算ノ終了ニ至ルマテ継続スルモノトス

第四條 監督官廳ノ權限

監督官廳ハ右銀行ノ業務營業ヲ維持スル為メ必要トスル一切

ノ規則ヲ定ムル權能ヲ有ス。

即監督官廳ハ左ノ權限ヲ有ス

- 一 何時ニテモ銀行ノ帳簿類及書類ノ閲覧ヲ為シ並ニ金庫ノ
現在高及有價証券ノ現在高ヲ調査スル權限
- 二 營業全般ニ関スル報告ヲ銀行ノ理事ニ要求スル權限
- 三 銀行ノ總會及理事ノ集会ニ一名ノ代表者ヲ^派遣シ、總會
ノ召集、理事ノ集会期日ノ指定並ニ決議事項ノ公告ヲ要求
スル權限、而シテ要求カ一致セサル場合ニハ召集期日ノ決
定又ハ公示ハ銀行自ラノ費用ヲ以テ之ヲ処理スル權限
- 四 法規、定款又ハ其他義務的規定ニ抵触スル決議、命令ノ
実行ヲ禁止スル權限

監督官廳ハ其指揮ノ下ニ監督ヲ掌ル一名ノ監理官ヲ任命スル
コトヲ得、監督官廳ハ監理官ノ活動ニ対スル報酬ヲ銀行ヨリ國

庫ニ納付スヘキコトヲ定メ右報酬金額ヲ確定スルモノトス

第五條 銀行ノ業務範圍

船舶抵押銀行ハ船舶若クハ造船所ニ対スル抵押、貸付及船舶
抵押債券ノ発行以外ニハ唯左ノ業務ヲ執行シ得ルモノトス

- 一、船舶抵押權ヲ設定スル貸付債權ノ獲得、賣却及貸與
- 二、右貸付金ノ仲介及第三者ノ為メニスル其貸付金ノ管理
- 三、有價証券ノコンミツションヲ伴フ売買、但シ定期取引ハ除外ス
- 四、金銀其他財物ノ預託、但シ預託総額ハ拂込資本金ノ半額ヲ超ユルヲ許サス
- 五、為替、手形及之ニ類スル証券ノ取之ノ管理

銀行ニ預託スルコトニ依リ、其銀行ノ船舶抵押債券ノ買入ニヨリ、銀行法ニ因リ國之銀行ノ買入ヲ行フヘキ為替及有價証券

ノ買入ヲ為スコトニ依リ並ニ当該船舶抵押銀行ノ提示シタル指
図ニ從ヒ有價証券貸付ヲ為スコトニ依リ処理シ得ヘキ金銀ヲ利
用シ得

船舶又ハ造船所ノ取得ハ抵押權ニ対スル損失ノ防止トシテノ
ミ船舶抵押銀行ニ許サル、モノトス

不動産取得ハ營業用地ノ設定又ハ銀行ガ特別ノ理由ニ依リ船
船若ハ造船所ニ対スル抵押權ニ附加シテ其貸付債券ノ担保トシ
テ設定セシメタル不動産抵押權ニ対スル損失ノ防止トシテノミ
銀行ニ許サルモノトス

第六條 船舶抵押債券ノ償還

流通船舶抵押債券ノ総額ハ何時ニテモ少クモ同價格ノ船舶抵
當權及少クモ同額ノ利子收益ヲ伴フ船舶抵押權ニ依リ償還サレ
サルヘカラス

第三二五
第七條 船舶抵当債券ニ対スル流通限界

船舶抵当銀行ハ發行サル、船舶抵当債券ノ總額カ拂込資本金
及專ラ欠損補填又ハ抵当債券債権者ノ保証ニ向ケラレタル積立
金ノ二十倍ノ額ヲ超過セサル限リ船舶抵当債券ヲ發行スルコト
ヲ得、船舶抵当銀行独自ノ株券ハ流通限界計算ニ当リ資本金ヨ
リ控除スルモノトス

第八條 船舶抵当債券ノ内容

船舶抵当債券ニハ船舶抵当銀行ト抵当債券債権者トノ間ノ法
律関係ヲ規律スル規定、特ニ船舶抵当債券ノ告知権ニ関スル規
定ヲ明白ニ為シ置クコトヲ要ス
船舶抵当銀行ハ船舶抵当債券ノ償還ニ関スル其権利ヲ最長十
箇年ヲ限リ放棄スルコトヲ得、抵当債券債務者ハ告知権ヲ讓与
サル、コトヲ得ス

償還價格カ額面價格ヲ超エル船舶抵当債券ノ發行ハ許サレス

第九條 償還ノ為メ利用サル、船舶抵当権ノ必須條件

船舶抵当債券ニ対スル償還トシテハ第十條乃至第十二條ニ掲
ケタル必須條件ニ合致セル船舶抵当権ノミカ利用サレ得ルモノ
トス
最高額抵当権ハ船舶抵当債券ニ対スル償還トシテハ許上サレ
ザルモノトス

第十條 船舶ノ貸付ニ対スル前提

抵当貸付ハ船舶若クハ造船所ニ限定セラレ、ドイツ船舶又ハ
抵当権目録ニ登記サレタルモノナルコトヲ要ス
特別ノ理由アル場合ニハ外國ノ目録ニ登記サレタル船舶又ハ
造船所ニ対シテモ監督官廳ハ貸付ヲ許可スルコトヲ得
抵当貸付ハ本法ニ依リ第一順位ノモノニノミ之ヲ許可スルモ

ノトス。 抵当貸付額ハ船舶又ハ建造中ノ船舶ノ價格ノ五分ノ三ヲ超ユルコトヲ得ス。 貸付期間ハ最長十二箇年ヲ超ユルヲ得サルモノトス。 該期限ハ貸付金拂渡ノ時ニ始リ分割拂渡ノ場合ニハ最後拂渡ノ時ニ始マルモノトス。 借受人ニシテ前掲貸付最長期間ヲ超エルコトアル場合之カ支拂猶予ハ管理人ハ第二十七條ノ同意ヲ得テ許可サルヘシ。 貸付金ハ通例平均シテ之ヲ年賦ニテ償還ス。

第十一條 船舶ノ保証

船舶又ハ造船所カ其營業條件ニ從テ銀行ニ対シ保証ニ供セラレタル場合ニノミ抵当貸付ハ許可サル、モノトス。 銀行ハ右抵当貸付ヲ遲滞ナク保証人ニ通知スル義務ヲ負フモノニシテ該通知ハ銀行ノ為メ登記サレタル船舶抵当権ハ法律上保証人ニ対スル債権ニ及フ效果ヲ有スルモノトス。 保証シタル

物件カ修復セサル限り保証人ニ対スル債権上ノ責任ハ消滅スルモノトス。 右以外ノ場合ニ於テハ抵当債券ニ通用スル規定ヲ準用ス。

第十二條 船舶又ハ造船所ノ評價

造船所ノ抵当権ニ依ル船舶抵当債券償還ノ為メ最高限度船舶ノ抵当貸付ニ際シテ行ハレル評價ハ細心ノ調査ニ依リ決定サレタル賣却價格ヲ超エルヲ得ス。 右價格決定ニ當リテハ船舶ノ永續的特性及船舶カ順当ナ管理ニ依リ各所有者ニ持続的ニ与ヘ得ル收益ヲ斟酌セサルヘカラス。

第一段ノ規定ハ造船所ノ評價ニモ準用スルモノトス。

船舶抵当債券ノ償還ノ為メ計上セラル、造船所ニ対スル抵当権ハ合計シテ船舶抵当債券償還ノ為メニ用ヒラル、船舶抵当権ノ総額ノ十分ノ一並ニ拂込資本金ノ半額ヲ超過スルコトヲ得ス。

監督官廳ハ特別ノ理由ノ存スル場合ニハ例外ヲ許スコトヲ得

第十三條 船舶價值調査ノ規則

船舶抵当銀行ハ第十二條ノ規定ニ基キ價格調査ニ関スル規則ヲ公布スヘキモノトス。右規則ハ監督官廳ノ承認ヲ要ス

第十四條 現金ノ貸付支拂

船舶抵当権ニ依リ保証サレタル貸付ハ現金ニテ与ヘラルルモノトス。船舶抵当債券ニテ貸付ヲ与フルコトハ銀行ニハ許サレザルモノトス

第十五條 貸付ノ條件

船舶抵当権ニ依リ保証サル、貸付ニ対スル條件ノ特性ハ船舶抵当銀行ニ依リ決定サルヘキモノトス。右特性ハ監督官廳ノ承認ヲ必要トス。條件トシテハ主トシテ、如何ナル不利益カ法定期日ニ依ラサル支拂ニ当リテ債務者ニ與ヘラル、カ並ニ如何ナ

ル條件ノ下ニ銀行ハ貸付金ノ期限到來前ノ償還ヲ請求スル権限ヲ有スルカニ付キ規定サルヘキモノトス

監督官廳ハ右條件カ銀行ニ対シテモ債務者ニ対シテモ利害ヲ公平ナラシメテ居ルヤ否ヤニ付注意スルコトヲ要ス

第十六條 銀行ノ貸付説明書及申込用紙ノ内容

船舶抵当銀行ノ用フル貸付説明書並ニ其申込用紙ノ中ニハ貸付ノ支拂様式、銀行ノ為ノ控除、利子ノ金額及満期、其他債務者ニ課セラレタル給付、余着始期ニ関スル及テノ規定ヲ採録スヘキモノトス

第十七條 銀行ニ因ル貸付通知ノ禁止

債務者ノ年々ノ給付

貸付ニ当リテハ銀行ノ為メ告知權ハ制約サル、コトナシ。債務者ノ行為又ハ担保物件ノ著シキ減價ノ如キ理由ニ依リ期限

到來前ニ貸付金ノ償還ヲ求ムル權利ヲ銀行ニ許容スル協定ハ之
ト抵触スルモノニアラス

債務者ノ年々ノ給付義務ハ約定利子ト支拂額（償還金）ノミ
ヲ含ムモノトス

銀行ハ其解散ノ場合ニハ当然期限到來前ト虽モ貸付金ノ償還
ヲ要求スルコトヲ得

第十八條 貸付ノ弁済

一年ヲ超ヘサル期限ニ対シテハ弁済始期ハ之ヲ延期スルコト
ヲ得ヘク、該期間ハ特別ノ理由アル限り個々ノ貸付ニ付キ監督
官廳ノ許可ヲ得テニ箇年之ヲ延長スルコトヲ得。但シ此場合ト
虽モ第十條第三項ニ豫メ定メタル貸付最長期間十二箇年ヲ超エ
ルコトヲ得ス

償還開始ヨリ年々ノ利子ハ前年末ニ生シタル残余元本ニツキ

生シタル額ヲ超エルコトヲ得サルヘク、年々ノ給付ニ関シ臨時
剩余额ノ生シタルトキハ之ヲ弁済ニ向クルヘキモノトス

第十九條 剩余额ノ報告

銀行ハ弁済額ニ関シ船舶抵当権目録訂正ノ為メ市民権規定ニ
依リ課セラレタル行為ヲ目論ム義務ヨリ解放サル、ヲ得ス。右
制限ハ第九條第二項ニ掲ケタル最高額抵当権ニハ適用サレス
銀行ハ各債務者ニ対シ其要求アルトキハ前年末ニ於ケル貸付
金ノ残高ヲ報告スルコトヲ要ス

第二十條 償還目録

銀行ハ船舶抵当債券ノ償還ノ為メニ規定サレタル貸付債券ト
之カ担保ニ供セラレタル船舶抵当権並ニ第九條第二項ニ掲ケタ
ル最高額抵当権トヲ夫々別個ニ目録ニ登記スルコトヲ要ス。貸
付債権ト共ニ保證人（第十一條）及余セラレタル追加擔保ニ依

ル償還保證ノ抵当権モ亦登記スルヲ要ス

第六條第三項ノ場合ニ於テハ償還ノ為メ規定サレタル有償証券モ全シク償還目錄ニ登記スルモノトス。登記ハ個々ノ項目ヲ掲グルモノトス

第二十七條ニ依リ任命サレタル管理人ハ各曆年ノ上半期ノ最初ノ月以内ニ前年ノ上半期ノ間ニ於テ目錄ニ記載サレタル登記ヲ証明スル書類ヲ監督官廳ニ提出スルコトヲ要ス。書類ハ監督官廳ニ依リ保管サルヘキモノトス

第二十一條乃至第二十六條ニ於テは、抵当債券償還分担金、銀行ノ年度決算、額面價格以下及以上ノ船舶抵当債券ノ発行の際ノ決算、利益及損失計算、營業報告若ハ貸借対照表に附シ作製さるべき報告に附シ規定してあるので、其等ノ規定は船舶抵当銀行の

單純なる監督事務なるに付き者思す。

第二十七條 管理人ノ任命

各船舶抵当銀行ニ於テハ各一名ノ管理人及代理人ヲ任命スヘキモノトス

右任命ハ監督官廳ニ依リ銀行ノ意見聴取ノ上行ハレ、何時ニテモ監督官廳ニ依リ取消サレ得

管理人ノ義務ハ第四條第三項ニ於テ其任命ヲ見ルモノト予測サル、國家ノ監理官ニモ委任サレ得

第二十八條 管理人ニ依ル抵当債券償還ノ監視

管理人ハ何時ニテモ船舶抵当債券ニ対スル正規ノ償還ノ用意アリヤ否ヤノ実ニ付キ注意セサルヘカラス。其際管理人ハ貸付船舶ノ價值カ監督官廳ニ依リ許可サレタル指図ニ依リ確定セル限り、右確定價格カ實際價格ニ合致スルヤ否ヤヲ調査スルニ及

ハサルモノトス

管理人ハ船舶抵当債券ノ償還ニ充テラレタル抵当貸付債券、船舶抵当債権及有價証券カ第二十條第一項第二項ノ規定ニ依リ償還目錄ニ記載サレ居ルヤ否ヤニ注意スルコトヲ要ス

管理人ハ船舶抵当債券ノ発行ニ先ヅテ正規ノ償還ノ準備及償還目錄ノ記載ニ関スル証書ヲ管理スルコトヲ要ス

償還目錄ニ記載サレタル貸付債券又ハ償還ノ保證ニ供セル抵当権及償還目錄ニ記載サレタル有價証券ハ管理人ノ同意ヲ得タル場合ニノミ之ヲ抹消スルコトヲ得。管理人ノ同意ハ文書ノ形式ヲ必要トシ。管理人カ償還目錄ノ抹消欄ニ署名スル方法ニヨリ行ハル

第二十九條 管理人ニ依ル証明書、有價証券、現金ノ保管

管理人ハ償還目錄ニ記載サレタル貸付債券及船舶抵当権並ニ

目錄ニ記載サレタル有價証券及第六條第三項ニ依リ船舶抵当債券ノ償還ノ為メ規定セラレタル現金ヲ銀行ノ金庫内ニ保管スルコトヲ要ス。管理人ハ之等ノ物件ヲ本法規定ニ依テノミ引渡スコトヲ得。監督官廳カ第六條第三項第三段若ハ第三十六條第二号第二段ニ依リ特別補償償還様式ヲ許可シタル場合ハ第一項ノ規定ヲ右補償々還ニ準用スルモノトス

管理人ハ貸付債権及船舶抵当権ニ関スル証明書並ニ有價証券、及現金ヲ銀行ノ要求ニ依リ引出ス義務ヲ負フト共ニ其他償還目錄ニ記載サレタル船舶抵当権及有價証券ヲ船舶抵当債券償還ノ為メニ充足スル限り償還目錄ニ於ケル抹消ノ為メニ協カスヘキ義務アルモノトス。銀行カ債務者ニ対シ証明書ヲ手交スル義務アル場合ハ前掲ノ規定ナキ限り管理人モ亦証明書ヲ引出シ得ルモノトス

第三十條 管理人ノ閲覧権及報告権

管理人ハ何時ニテモ船舶抵当債券及償還目録ニ記載サレタル船舶抵当権ニ関スル限り銀行ノ帳簿類及書類ヲ閲覧スル権限ヲ有ス

銀行ハ償還目録ニ記載サレタル船舶抵当権ヘノ元本償還並ニ其他抵当債券債権者ニ対スル右船舶抵当権ニ関スル重要ナル変更ハ不断ニ管理人ニ報告スヘキ義務アルモノトス

第三十一條 銀行、管理人間ノ紛議ノ調停

銀行ト管理人トノ間ノ紛議ニ付テハ監督官廳之ヲ裁定ス

第三十二條 管理人ノ報酬

管理人ハ其業務執行ニ関シ船舶抵当銀行ニ相当ノ報酬ヲ請求スルコトヲ得。協定サレタル報酬金額ハ監督官廳ニ報告セサルヘカラス。協定ナキ場合ニハ監督官廳之ヲ決定ス

第二十七條第三項ニ依リ管理人ノ義務カ國家ノ監理官ニ委任

サレタル場合、右報酬ハ第四條第三項ノ規定ニ從ヒ之ヲ規律ス

第三十三條 讓渡禁止

船舶抵当銀行ハ償還目録ニ記載サレタル債権若ハ償還ノ保証ニ供スル抵当権ニ関シテハ管理人ノ書面トノ同意ヲ得タルトキニ限り之ヲ讓渡、負擔、棄権スルコトヲ得

第三十四條 執行ノ制限

償還目録ニ記載サレタル債権若ハ其償還保証ニ供スル抵当権並ニ償還目録ニ記載サレタル有價証券ニ対スル差押及強制執行ハ船舶抵当債券ノ請求ニ付テノミ許サル、モノトス。船舶抵当債券ノ償還ノ為メ管理人ニ預託サレタル現金ニ関シテモ亦同シ

監督官廳カ第六條第三項第三段或ハ第三十六條第二号第二段ニ依リ特別ノ補償々還ノ様式ヲ許可シタル場合ニハ前掲第一項

ノ規定ヲ右補償々還ニ準用スルモノトス
第三十五條 破産ニ於ケル優先権

船舶抵当銀行ノ資産ニ関シ破産ノ公示アリタルトキハ償還目録ニ記載サレタル債権及償還ノ保証ニ供スル抵当権並ニ償還目録ニ記載サレタル有価証券ニ依ル弁済ニ関シテハ船舶抵当債券債権者ノ請求権ハ他ノ凡テノ破産債権者ノ請求権ニ優先ス。船舶抵当債券償還ノ為メ管理人ニ預託サレタル現金ニ付テモ亦同シ。船舶抵当債券債権者相互間ノ順位ニ付テハ相同シキモノトス。

監督官廳カ第六條第三項第三段又ハ第三十六條第二号第二段ニ依リ特別補償々還ノ様式ヲ許可シタル場合ニハ前掲第一項ノ規定ヲ右補償々還ニ準用スヘキモノトス
抵当債券^債債権者ニシテ銀行ニ対シ他ノ財産ニ依ル弁済ヲ請求

シタル場合ハ別除権ニ対シテ通用スル破産法第六十四條、第五十三條、第五百五十五條、第五百五十六條及第六十八條第三号ヲ準用ス

第三十七條 管理人ノ不誠意ニ対スル処罰

故意ニ抵当債券債権者ノ不利ヲ図ル管理人ハ不誠意ノ故ヲ以テ刑法第二百六十六條ニ依リ処罰ス

第三十八條 償還規程違反ニ関スル罰則

船舶抵当銀行ノ為メ故意ニ償還目録ニ記載サレタル額ヲ超エテ又ハ第六條第二項ニ基ク船舶抵当権又ハ償還目録ニ記載サレタル有價証券若ハ管理人ニ保管サル、現金或ハ第六條第三項第三段又ハ第三十六條第二号第二段ニ依リ許可サレタル補償々還ニ依リ正規ニ償還サル、額ヲ超エテ船舶抵当債券ヲ発行シタルモノハ一箇年以内ノ禁錮及罰金ニ処ス

船舶抵当銀行ノ為メ故意ニ償還目錄ニ記載サレタル貸付債券
又ハ其カ保証ニ供セラレタル抵当権或ハ償還目錄ニ記載サレタ
ル有價証券ヲ賣却又ハ負担ニ依リ処分シタルモノモ右ト同シ
酌量スヘキ事情アル場合ニハ罰金ノミニ処セラル、コトモア
ルヘシ

第三十九條 第二十八條第三項ニ対スル罰則

船舶抵当銀行ノ為メニ第二十八條第三項ニ依リ必要トスル証
明書ナシニ船舶抵当債券ヲ発行スルモノハ罰金又ハ三箇月以内
ノ禁錮ニ処ス

第四十條 第二條ニ対スル罰則

第二條ノ規定ニ違反シタルモノハ罰金ニ処ス

第四十一條 本法ノ執行

司法大臣ハ本法ノ執行ニ必要ナル法律命令及一般的管理規定

並ニ必要ナル場合ニハ特別指導規定ヲ発スル権限ヲ付与セラル

第四十二條 本法ノ效力發生

本法ハ一九三三年一月一日ヨリ効力ヲ生ス

既ニ右期日ニ成立セル船舶抵当銀行ニ關シテハ本法ノ規定ハ
一箇年ノ猶予期間ヲ置イテ初メテ其適用ヲ見ルモノトス

九、結 語

ヒトラー政権確立と共に國內政策にも異常な变革が加へられ、全経済機構に重大な意義をもつ交通経済の上にも後來に見られぬ変化が生じ、交通計画は目を捻うて進捗し、交通の全般に亘つて大規模の新たな統制が行はれつゝ、あることは以上により理解されることと思ふ。

一九三三年以後に於けるドイツの凡ての交通業に新しい規律の根本觀念に立脚して後來にない交通政策の影響を強く受くるやうになつたので、最近の法令はこの意味から考察されなければならぬ。

総じて全経済部門中に於ける一特殊部門たる交通業に対し國家

が直接干渉することは当然のことであつて、この突は必ずしも新しいこととは云ひ得ないか、最近のドイツが特にこの原則を交通組織の全般に徹底せしめんと努力健闘せることは充分認め得るべきである。

交通政策ニ関スル法令一覽表

年月日	項	目	摘要
一九二〇年 一月九日	ドイツ國交通省設立及業務範圍ニ 関スル布告		航 空
一九二七年 七月二三日	國ニ於ケル航空保安事務官廳設立 ニ関スル命令		〃
〃	航空保安中央局設置 構成及任務 範圍ニ関スル規則		〃
一九三三年 二月二日	航空長官ニ関スル命令		〃
〃	航空者ニ関スル命令		〃
五月五日	内水航行ニ於ケル執行保護ニ関ス ル命令		内 水 航 行
〃	内水航行ノ苦境克服ノ為ノ法律		〃
六月一日			〃

六月二七日	「ドイツ國自動車道路」企業設立 ニ関スル法律	自 動 車 道 路
〃	「ドイツ國自動車道路」企業設立 ニ関スル法律施行令(一)	〃
八月七日	「ドイツ國自動車道路」企業設立 ニ関スル法律	航 海
〃	船舶抵当銀行ニ関スル法律	〃
八月二五日	「ドイツ國自動車道路」企業設立 證書ニ関スル告示	自 動 車 道 路
〃	「ドイツ道路總監督官ニ関スル訓令 國ノ航空管理ニ関スル法律	自 動 車 道 路
〃	「ドイツ國自動車道路」企業設立 ニ関スル改正法律	航 空
一九三四年 二月二七日	行政ノ簡易化及經濟化ニ関スル法 律	郵 便

一九三四年

三月七日

公共的鉄道企業経営ノ維持ノ為ノ
標準ニ関スル法律

鉄道

三月二〇日

航空ニ関スル命令改正ニ関スル命令

航空

四月六日

國ノ氣象業務ニ関スル命令

〃

四月六日

ドイツ國郵便ノ予算經理及財産管理ノ為ノ一般の法規

郵便

四月一八日

國航空管理ノ構成ニ関スル命令

航空

五月二八日

ドイツ國道路交通條令

道路交通

六月二一日

國航空廳ノ設立ニ関スル命令

航空

九月二六日

鉄道資本ハノ國法の規定適用ニ関スル法律

鐵道

一月二四日

陸上旅客運輸法

陸上旅客運輸法

一九三五年

一月二三日

ドイツ國自働車道路ノ企業ノ監督權ノ委託ニ関スル訓令

自働車道路

三月八日

ドイツ國自働車道路ノ企業設立ニ関スル法律施行令(一)

〃

六月二六日

自働車ノ貨物長距離運輸ニ関スル法律

運送制度

八月二日

流シ自働車營業ノ苦境克服ノ為ノ命令

〃

九月二〇日

臨時交通ノ為ノ手数料假條令

航空

九月二八日

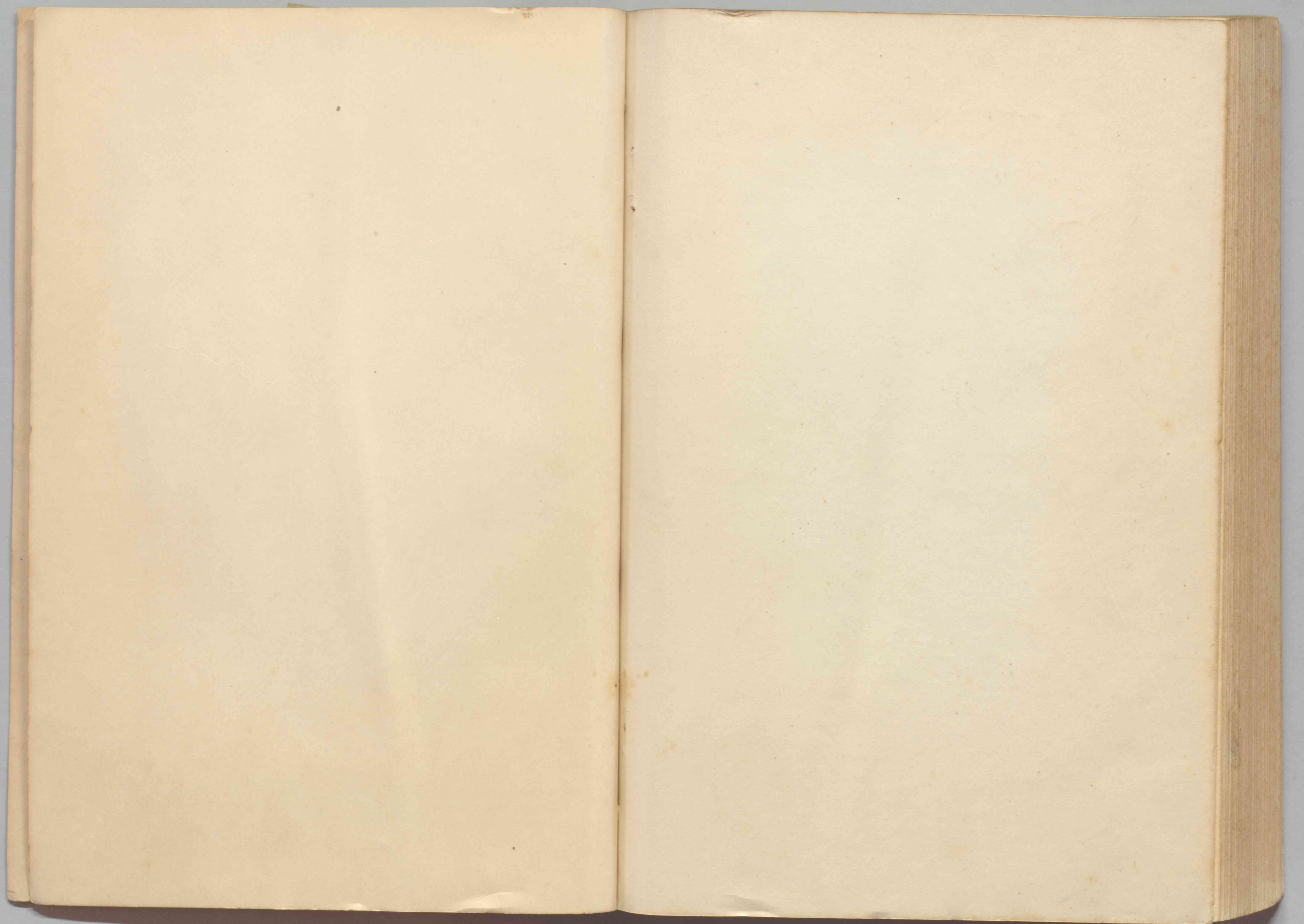
海上事故ノ審査ニ関スル法律

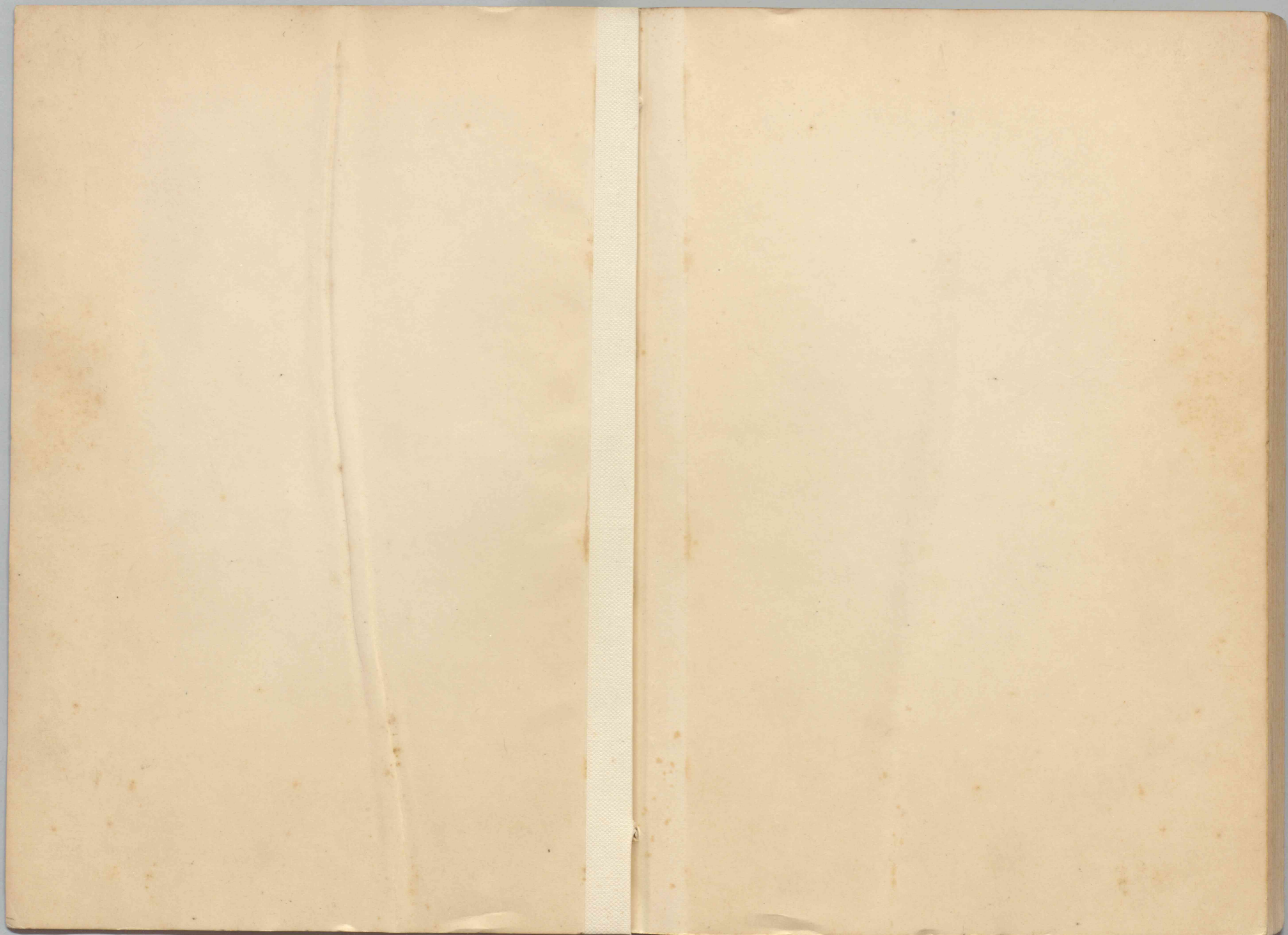
運送制度

一月二九日

航空法ノ改正法律

航空





甲

群馬県立図書館



0706398-5