

が、イギリス議会は1846・9、1,435mを標準軌とする法律を通過させたため当時およそ500kmに上った2,034m軌の鉄道は1892年までにすべて1,435m軌に改軌された。この長きにわたるゲージの論争を軌幅論争 (Battle of the Gauges) という。

一方アイルランドにおいては最初1,575m(5'2")軌と1,8796m(6'2")軌の2つ軌間をめぐって論争がつけられたが、結局その中間をとって1,6002m(5'3")軌を標準軌とすることに決定し現在に至っている。

#### (4) 鉄道清算所

初期時代イギリスにおける鉄道の発展はきわめて目覚ましいものがあり、1843年ごろまでには70を数える小規模鉄道が都市を中心に建設された。鉄道の発展にしたがって2以上の会社線にまたがる輸送の需要は漸次増加し、鉄道会社線間に連絡運送の取扱いを要望する声が増え盛んとなった。若干の鉄道会社はこの要望に応じて会社線間に連絡運送の取扱いを開始するに至ったが、連絡運輸の収入の分配に関して常に紛争が絶えなかった。これらの紛争を防ぐため連絡運輸の実施から生ずる運賃・料金、直通車両の使用料などの清算事務を行う清算所設置の必要がさげばれ、ロンドン・パーミンガム鉄道理事長ジョージ・カール・グリーン、同鉄道技師ロバート・スチーブソン、同鉄道会計長ケネス・モリソンなどの尽力によって、手形交換所の例にならって、清算事務の実施に必要な諸規定が作成され、1842年鉄道会社の任意組合として鉄道清算所の設立を見るに至った。設立当時の参加鉄道は (1) ロンドン・パーミンガム (2) ミッドランド・カウンティ (3) パーミンガム・ダービー・ジャンクション (4) ノース・ミッドランド (5) マンチェスター・リード (6) リード・セルビイ (7) ヨーク・ノース・ミッドランド (8) ハル・セルビイ (9) グレート・ノース・オブ・イングランドの9鉄道であった。

清算所は最初わずか数人の職員をもって発足したが、清算事務を開始した結果旅客および貨物の連絡運送の利便は増大し、1865年までには160の鉄道が参加するに至った。1850年には鉄道清算法の制定によって法律上の効力が賦与され、ついで1897年には「鉄道清算委員会設定に関する法律」が議会を通過し、法人組織に改められ、法人としてのすべての権能を具備するに至った。鉄道清算委員会は最初参加鉄道より各1名ずつ選出された代表者をもって組織されたが、1922年には4大鉄道会社の代表者4名および4大鉄道以外の鉄道の代表者1名によって組織された。本部事務所はロンドンにおかれ、総務部、貨物部、旅客部の3部から構成された。

1947年運輸法が制定され、その第38条にもとづいて鉄道清算所法および鉄道清算委員会設定に関する法律の2つを廃止し、これらにかわる規定として1954年鉄道清算所計画命令が制定され、この新しい命令にもとづいて鉄道清算所はその財産、権利、義務を1954・5・24運輸委員会に譲渡し、従来の法人としての組織は解散された。しかし鉄道清算所は名称もそのまま存置してその後運輸委員会内の1機関として各種鉄道関係資料の出版、貨物等級の研究、運送書類の審査などの業務を行うことになった。

#### (5) 鉄道の第1次国家管理

初期の時代において鉄道は建設の免許さえ得れば自由に建設することができた。しかも当時イギリスにおける製造工業は発展しはじめ人口も比較的稠密(ちゆうみつ)であった関係上鉄道がいっただん建設されると輸送貨客を得ることが容易であったので、資本家は進んで建設に必要な資金を提供し、多数の短距離鉄道が相ついで建設された。その結果鉄道会社間に激烈な競争

関係を生ずるに至った。しかし各鉄道はやがて競争の不利を覚り、営業協定、会社合同などによって競争を回避する政策をとるに至った。また鉄道清算所の設置は競争会社間に適当な協定を促進させるに役立った。

第1次世界大戦ばつ発の1914年には大小170を数える鉄道会社があったが、戦争遂行の必要上これら鉄道のうち21の主要鉄道と109の小鉄道は大戦ばつ発と同時に国家の管理下におかれた。戦時中物価の高騰および賃金の引上げのため鉄道財政は極度にひっ迫し、運賃機構を改正し、鉄道組織全般にわたる根本的な改革を断行するのでもなければ到底窮状を救い得ない状態であった。よって政府は1918・11休戦協定成立後も引つづき国家管理を行い、1919・8運輸省を設置して、運輸一般に関する監督を統一的に管掌させ、鉄道建直しの根本策を講ぜしめた。

運輸省は各方面の意向を徴して研究した結果、鉄道建直しのためには戦前の自由主義を捨てて鉄道を統合させ、監督を厳にするほかないという結論に達し、1921年鉄道法(Railway Act, 1921)の制定となり、同時に政府による鉄道管理の解除となった。

#### (6) 1921年鉄道法

1921・8・19公布された法律で、第1章鉄道の改組、第2章鉄道の規制、第3章鉄道運賃、第4章賃金および労働条件、第5章軽便鉄道、第6章通則の6章86箇条および補則9から成っている。

同法によるもっとも重要な事項を概説するとつぎのとおりである。

ア 鉄道会社の統合と財政補償 130の被管理鉄道のうち120鉄道を4大鉄道(7参照)に統合する。1914年より1921年まで政府の管理によってこうむった損失を補償するため被管理鉄道に対して政府から6千万ポンドの補償金を支払う。この金額は初年度1921年に23.5百万ポンドを、次年度に30百万ポンドを、3年度に残額6.5百万ポンドを各被管理鉄道に分配する。

イ 鉄道に対する規制 鉄道会社が合理的なサービスおよび便益を提供するよう監督する権限を鉄道・運河委員会に与える。また鉄道の買収、借入れ、営業に関する協定に承認を与える権限を運輸省に与える。これら権限の賦与は従来何らの統制なく発達してきた各鉄道の軌道、施設、車両の統一と鉄道全体として経営の合理化をはからんとするためである。

ウ 鉄道運賃審判所の設置 新たに鉄道運賃審判所(Railway Rate Tribunal (9)参照)を設置し、これに従来鉄道・運河委員会に与えられていた鉄道運賃および貨物等級を承認し、監督する権限を与える。

エ 労使交渉機構の確立 戦時中鉄道は物価の高騰と労働攻勢に悩まされたので、1921年鉄道法では労使交渉および労使協議制度を確立し、賃金および労働条件についてはこの制度を通じて解決をはかり、解決できない問題については中央賃金局および全国賃金局に提訴させることとした。

#### (7) 4大鉄道

1921年鉄道法によって120の鉄道が4大グループに統合されたが、これら統合された4鉄道を称する場合に用いる名称である。これら4鉄道の名称とこれに統合された旧鉄道はつぎのとおりである。

ア サザン鉄道 ロンドンの西南部に所在するロンドン・サウス・ウェスタン鉄道、ロンドン・ブライトン・サウス・コースト鉄道、サウス・イースタン鉄道、ロンドン・キヤサム・ドーバー鉄道、サウス・イースタン・キヤサム鉄道会社管理委員会ほか14の補助鉄道を合併。

イ グレート・ウェスタン鉄道 ロンドンの西北部、サザン