

鉄道の北部に位するグレート・ウェスタン鉄道、バーリー鉄道、キヤンムブライアン鉄道、カージフ鉄道、リムネー鉄道、タフ・ペール鉄道、アレキサンドラ・ドック鉄道ほか26の補助鉄道を合併。

ウ ロンドン・ミッドランド・スコッチッシュ鉄道 ロンドンの西北部からスコットランドにわたる地域内にあるロンドン・ノース・ウェスタン鉄道、ミッドランド鉄道、ランカシャー・ヨークシャー・鉄道、ノース・スタッフォードシャー・鉄道、ファーンズ鉄道、カレドニア鉄道、グラスゴー・サウス・ウェスタン鉄道、ハイランド鉄道ほか27の補助鉄道を合併。

エ ロンドン・ノース・イースタン鉄道 ロンドンの北東部に位するノース・イースタン鉄道、グレート・セントラル鉄道、グレート・イースタン鉄道、グレート・ノーザン鉄道、ハル・パーンスリー鉄道、ノース・ブリチッシュ鉄道、グレートノース・オブ・スコットランド鉄道ほか26の補助鉄道を合併。

以上の合併はすでに業務協定その他によって地方的に密接な関係のある諸鉄道をできるだけまとめて一団としたもので、合併の仕事はきわめて円滑に行われた。

(8) 賃率諮問委員会 (Rate Advisory Committee)

初期の時代鉄道賃率は法律をもってその最高額が定められ、これが取締りについては普通裁判所および各種の特別委員会に委任する方針によった。各鉄道会社は最高賃率の範囲内で競争関係その他を考慮して自由に賃率を決定したので、鉄道賃率はいちじるしく複雑化し、一般国民は賃率の当否の判断ができないうばかりでなく、取引上も不便であった。そこで賃率制度を簡易にして民衆化をはかる目的をもって1920年、運輸大臣の諮問機関である賃率諮問委員会が設けられた。しかしこの機関は正式のものではなく、1921年鉄道法によって鉄道運賃審判所が設けられたのに伴ない1921・7かぎりで廃止された。

(9) 鉄道運賃審判所

1921年鉄道法第20条にもとづいて鉄道・運河委員会(1873年に設置された運賃料金に関する審判機関)の権限を引き継ぐと同時に賃率諮問委員会の任務を受け継いで設けられた機関である。その権限はきわめて広範で鉄道賃率、貨物等級その他運送条件を制定し、監督を行い、さらに鉄道と荷主公衆との間に起る賃率問題についての紛争を解決する権限も与えられた。

鉄道運賃審判所の組織と職務権限はつぎのとおりである。

ア 組 織

3名の常任審判員と常任審判員がその権限によって陪審員名簿のうちから任命する若干名の陪審員から成る。陪審員名簿は一般陪審員名簿と鉄道陪審員名簿の2種に区別される。前者は実業界の代表者36名から成り、後者は鉄道会社の代表者12名から成っている。常任審判員のうち1名は実業家から、1名は鉄道事業の経験者から、1名は法律家から大法官、商務院総裁、運輸大臣の推せんによって任命され、このうち法律家が審判長に任命される。審判員の任期は7年であるが、任期満了後も再任を妨げない。

審判所の判決は常任審判員および陪審員の多数決によって行われ、純法律事項を除き絶対的の効力を有するものとなっている。審判所の申請手続は運輸大臣の承認を得て審判所がこれを定める。審判所はロンドンに常置されるが時宜によりイギリスのいかなる地域においても臨時開庁することができる。

イ 職務権限

鉄道賃率の決定改廃(とくに直通賃率の改廃、グループ賃率の設定改廃、例外賃率の改廃)、貨物等級の改正、ターミナル・サービス料金の設定・解釈、料金および運送条件の適否の決定

および改正後の監督を行う。このほか鉄道の標準収入と標準賃率の調節、鉄道関係の紛争の審判もつかさどるもので、鉄道賃率に関する行政権を有するばかりでなく、司法権も有するものである。

審判所は毎年審判の結果を運輸大臣に報告する義務を負い、同大臣はこれを議会に提出する。

審判所の経費は手数料によってまかなうのが原則であるが、不足の場合は鉄道会社にこれを分担せしめる。

(10) ロンドン旅客運輸法

ロンドン市内における交通を統制しその混雑を緩和するため1924年ロンドン運輸法(London Traffic Act)が制定された。これによって多数のバス会社はほとんどロンドン・ゼネラル・オームニバス会社に吸収され、市街鉄道も若干の企業に統合され、地下鉄道もロンドン地下鉄道団ほか3社に整理された。しかし分野の異なる企業間にはまだ何らの連絡なく、相互に競争し、旅客公衆にとってもすこぶる不便であった。全企業を包含した交通統制を要望する声が次第に高まったので、運輸大臣は交通事業諮問委員会を設置して、ロンドン市内の交通統制について研究に当らせた。同委員会はロンドン市内の全交通機関を共同経営組織として、公の監督下におき、運賃の標準化、設備および輸送の適正化ならびに能率の増進と経営の合理化をはかることを目的とした計画案を作成して運輸大臣に勧告した。この勧告にもとづいて政府は旅客運輸統制法案を議会に提出した。この法案は結局否決となったが、その代案として作成された法案が1933年議会を通過してロンドン旅客運輸法(London Passenger Transport Act)となったのである。

ロンドン旅客運輸法は1933・4・13公布された法律であって、第1章ロンドン旅客運輸局の組織および一般権限、第2章同運輸局の事業、第3章財政規定、第4章1930年道路交通法の修正、第5章1924年ロンドン運輸法の修正、第6章賃金および勤務条件、第7章職員および退職、第8章経過規定と補助規定の8章109箇条および補則16から成っている。

同法による最も重要な事項を概説するとつぎのとおりである。

(7) 組織と権限 ロンドン旅客運輸局(London Passenger Transport Board)を設置し、ロンドン運輸区域内の公共旅客運輸機関を一元的に経営する権限を与える。同局は局長および6名の役員から構成されるが、これら局長および役員はロンドン市会議長、諮問委員会委員長、ロンドン銀行組合委員長、法律協会会長、イングランド・ウェールズ会計士協会会長から成る任命委員会によって任命される。

(4) 局の性格 同局は公共企業体として独立採算のたてまえをとり、経営者の自由裁量によって経営し、すべての費用は収入によってまかなうものとする。したがって予算を議会に提出する義務はなく、単に毎年事業報告を運輸大臣と議会に提出する義務を課されているだけである。

(9) 事業範囲 チャリング・クロスを中心として半径48km(30マイル)以内の区域をロンドン運輸区域とし、運輸局はこの区域内にあるすべての鉄道、地下鉄道、市街電車、バス、トロリーバスを総合的に経営する。この区域内にある4大鉄道の幹線は運輸局の管轄から除外されているが、その収入は運輸局の収入とプール計算される。

(11) 鉄道の第2次国家管理と国有化

4大鉄道への統合とロンドン旅客運輸局の設置によって鉄道相互間の競争はほとんど消滅し、またロンドン市内における都市交通企業は完全に一体化し、競争関係のない運営が行われるに至った。しかし鉄道は第1次世界大戦後急速な発展を遂げ