

た自動車運送から激しい競争を受けきわめて不利な立場におかれた。道路運送はつごうのよい輸送だけを引受け、運賃も自由に決定できたのに対し、鉄道は運送引受け義務と運賃の決定にきびしい法令上の制限を受けていたからである。この不合理は道路運送に対する統制法たる 1930 年道路運送法および 1933 年道路・鉄道運送法(*イギリスの道路輸送)の制定によって若干緩和されたが、鉄道はなお運賃の決定に関しきびしい統制を受けていた。鉄道会社は 1938 年に法令による統制の緩和を要求する運動いわゆる公正取引運動 (Square Deal) を起すに至ったが、1939 年第 2 次世界大戦がぼつ発したため、この運動も自然中止されるに至った。

第 2 次世界大戦のぼつ発に当って 4 大鉄道、ロンドン運輸、輕便鉄道および港湾鉄道は国家防衛法 (Defence Regulation) により運輸大臣に与えられた権限にもとづいて、すべて政府の管理下におかれ、各被管理鉄道の総支配人から成る鉄道管理委員会 (Railway Executive Committee) によって経営された。

戦時中政府は鉄道を管理するほか道路運送および海運の統制を行い、戦時輸送の完遂を期したのである。この経験によって鉄道がなお 4 大鉄道に分れていることによって生ずる多くの不便とむだを省き、自動車との競争を避けるためにはすべての陸上運輸の統合が必要であることが痛感された。とくにイギリス労働党は社会に対し最も効果的なサービスを提供し、同時に労働者に満足な生活標準を与えるためには各種産業を国有化する必要があるという見解にもとづいて、つとに運輸の国有を主張してきた。たまたま第 2 次大戦直後労働党は内閣を組織し、政策実行の機会を得たので社会主義政策の一環として運輸の国有を断行するに至った。

(12) 1947 年運輸法

イギリスの運輸を国有化(公共企業体化)するための法律で、1947・8・6 公布、1948・1・1 から実施されたものである。これはイギリス鉄道の長きにわたる私有私営の運営を国有国营に切替えた最も重要な法律である。

同運輸法は第 1 章イギリス運輸委員会、第 2 章鉄道および運河、第 3 章道路貨物運送、第 4 章その他の形態の運輸および施設、第 6 章財政、第 7 章役職員の雇用条件、恩給ならびに補償、第 8 章強制収用に伴う問題の処理、第 9 章雑則の 9 章 128 箇条および補則 15 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。

ア 各種委員会の設置 イギリス運輸委員会 (British Transport Commission) を設置して、これに国有化された鉄道、道路運送、港湾、内陸水路、鉄道直営ホテルの各企業を経営する権限を与える。運輸委員会はこれら各企業に実際に経営する権限を鉄道経営委員会 (Railway Executive)、ドック・内陸水路経営委員会 (Dock and Inland Waterway Executive)、道路運輸経営委員会 (Road Transport Executive)、ロンドン運輸経営委員会 (London Transport Executive)、ホテル経営委員会 (Hotel Executive) に委任する。このほか輸送事業が公共の利益のため経営されることを保証するための諮問機関として、中央運輸諮問委員会、運輸利用者諮問委員会を設置する。

イ 運輸審判所の設置 1921 年鉄道法によって設けられた鉄道運賃審判所の組織を改正し、その名称を運輸審判所 (Transport Tribunal) とする。運輸委員会は各種運賃料金計画書を作成して、同審判所の認可を受けることを要するものとし、運賃料金の改正についても同様とする。その組織について若干改正され、陪審員としての選考適格者のうち鉄道業務に経験ある者

は運輸業務に経験ある者に改められ、その範囲が広げられた。

ウ 国有化財産 国有化される財産は 4 大鉄道、ロンドン旅客運輸局を始め、およそ 60 の鉄道企業とその付帯事業ならびに運河・ドック・内陸水路企業 13 団体であるが、従来荷主の所有に属していた私有鉄道貨車もほとんど国有に移管された。譲渡会社に対する補償は本法公布前の会社株と同価格のイギリス運輸債券を肩代りとして株主に交付することによって行われた。

(13) 1953 年運輸法

労働党内閣が 1947 年運輸法を制定した目的の 1 つは統合によって自動車運輸と鉄道の競争を避けることにあった。しかし 1951 年内閣を組織した保守党のチャーチル首相は 1952・4 運輸政策白書を発表して、1947 年運輸法による鉄道と自動車の統合は達成されなかったしその見込のないこと、鉄道の経営は過度に中央集権化され、地方の利益は反映されていないことを指摘し、1947 年運輸法を改正する意図あることを明らかにした。この白書の趣旨にもとづいて制定されたのが 1953 年運輸法 (Transport Act, 1953) である。

1953 年運輸法は 1953・4 議会を通過し、同年 5・6 公布された法律であって、第 1 章道路貨物運送、第 2 章運輸課金および運輸基金、第 3 章鉄道の改組、第 4 章道路旅客運送、商港および港湾施設、第 5 章運賃料金その他、第 6 章運輸委員会の一般任務およびその構成に関する改正その他、第 7 章恩給権および従業員に対する報酬、第 8 章雑則および通則の 8 章 36 箇条および補則 5 から成立している。

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。

ア 長距離道路貨物運送の民有還元 1947 年運輸法によって国有化された 64 km (40 マイル) をこえる長距離道路貨物運送は民有に還元する。このため道路運送処分委員会を設けて、この委員会をして道路貨物車両および施設を民間に払下げさせる。

イ 運輸基金と運輸課金の設定 貨物運送を民有に還元することによって運輸委員会が道路貨物運送を失いそのこうむるべき損失を補償するため民間自動車に一定の運輸課金を課し、これを運輸基金に繰入れ、この基金から鉄道に補償金を払込むものとする。

ウ 鉄道の改組 鉄道経営委員会を廃止し、これにかわる地方分権化となるべき機関を設置する。この機関は法人格を賦与された公庁とする。なお道路経営委員会、ドック・内陸水路経営委員会、ホテル経営委員会も同時に廃止され、法人格を賦与された公庁たる管理委員会がそれぞれ設置された。

エ 運賃制度の改正 自動車貨物運送の民有還元に伴ない、鉄道と自動車運送を公正競争主義によって適正な分野において発展させるため、鉄道運賃制度に根本的な改正を加えた。すなわち運輸委員会は最高運賃についてのみ運輸審判所の認可を求めることを要するものとし、実施運賃は最高運賃の範囲内で自由裁量によって決定しうることとしたほか従来鉄道のみ課せられていた不公平な多くの法令上の制限はすべて撤廃された。

2 監督と管理組織

イギリスの鉄道に対する監督行政機関としては運輸・民間航空省があり、鉄道の管理ならびに業務運営機関としてはイギリス運輸委員会、地区委員会 (Area Board)、管区 (Region) がある。さらに運輸事業に関する運輸大臣の諮問機関として中央運輸諮問委員会 (Central Transport Consultative Commission) および運輸利用者諮問委員会 (Transport Users Consultative Committee) が設けられている。つぎにこれら機関についてその概要を述べる。