

である。穀類、食料品、鉄鋼製品、機械、肥料、木材、果物等 22 の貨率グループに分類されている。例外貨率による貨物の輸送量は総量の 80% に達する。

なお貨物運賃改正案が運輸審判所に提出され、1955 年現在なお審議中である。これは 1947 年運輸法によって国有化された長距離貨物自動車運送が 1953 年運輸法によって民有に還元され、鉄道と自動車運送がふたたび競争体制にもどったため、これに対する措置の 1 つとしてとられたもので、この案による改正の要旨はつぎのとおりである。

(ア) 運賃負担力主義を基調とする貨物等級制度を貨車積載効率主義を基調とすることに改め、貨物の重量、とう載能力、積込可能性を基礎として等級を決定する。

(イ) 個別的に運輸審判所の認可を必要とした従来の貨物運賃制度を改め、最高運賃についてのみ運輸審判所の認可を必要とし、鉄道はこの最高運賃の範囲内において自由裁量によって実施運賃を決定しうることとする。

(ウ) 对人的差別運賃の適用は禁止されていたが、この禁止を解除する。

(エ) 運賃公示の義務は課さないこととする。したがって鉄道は最高運賃のみを公示すればよい。

6 経 理

(1) イギリス運輸債券 (British Transport Stock) イギリス運輸債券は 1947 年運輸法の定めるところによって運輸委員会が運輸大臣の同意と大蔵省の承認を経て発行することのできる事実上イギリス政府証券であって、資本勘定に課せらるべき永続工事に關する所要資本の調達、イギリス運輸債券の償還、運転資本の調達、事業の買収に対する補償金に充当する資金の調達、その他資本的支出となるべき諸支出に充てる資金の調達のため発行するものである。

運輸債券は額面と等価で発行され、元金および利子に関しては大蔵省によって保証されている。また発行された運輸債券はロンドン株式取引所で相場がつけられ、自由に売買することができる。

運輸企業国有化に當って、イギリス政府が取得した鉄道、運河会社の証券はすべて運輸債券によって肩代りされた。肩代りされた運輸債券の種類と金額は第 3 表のとおりである。

第 3 表 運輸債券の種類と金額

種 類	償 還 期 限	金額(単位万ポンド)
3 分利付運輸債券	1978~1988	105,240
"	1967~1972	1,290
"	1968~1972	6,655
3.5 分利付運輸債券	1952	9
計		113,194

鉄道会社株はもっぱら 1978~88 年を償還期限とする 3 分利付運輸債券と交換されたが、これら鉄道会社株の総額は 92,731 万ポンドに達した。

運輸委員会は事業の譲渡に対する補償金および運輸債券の償還に充当する場合以外に一時的借入金をするため運輸債券を発行することができるが、この場合の発行限度は 1953 年運輸法第 26 条によって 27,500 万ポンドに制限されている。

(2) 営業収支 イギリス運輸委員会はその業務を (ア) 輸送業務 (イ) その他活動に大別し、輸送業務はさらに (ア) 鉄道貨客輸送サービス (イ) 鉄道集配・道路サービス (ウ) イギリス道路サービスの道路運送 (エ) 地方・スコッチッシュ・グループの道路旅客サービス (オ) ロンドン運輸 (カ) 船舶 (キ)

内陸水路運送の 7 項目に分ち、その他活動については (ア) ドック・港湾 (イ) 輸送以外の内陸水路 (ウ) ホテル・食堂 (エ) 商業広告 (オ) 土地店舗貸付の 5 項目に分ち、各項目別に毎年収支の計算を行い、最後に全項目の分を集計し、その合計額より資本償却、中央の管理に要する諸費および利子を控除した結果をその年度の最終的勘定としている。

以上の分類にしたがって 1949 ないし 54 年度のイギリス鉄道輸送サービスおよび同集配サービスの営業収支を示すと第 4 表 (A および B) のとおりである。

第 4 表 A イギリス鉄道貨客輸送サービス営業収支表 (単位千ポンド)

年 度	収 入	支 出	営業益金	営業係数 %
1949	325,489	312,828	12,661	96
1950	340,070	313,740	26,330	92
1951	372,722	337,769	34,953	91
1952	403,357	363,756	39,601	90
1953	421,390	386,330	35,060	92
1954	435,520	418,951	16,569	96

B イギリス鉄道集配サービス営業収支表

(単位千ポンド)

年 度	収 入	支 出	営業益金	営業係数 %
1949	8,600	12,320	3,700(欠)	143
1950	9,561	12,336	2,775(欠)	129
1951	10,563	13,873	3,310(欠)	131
1952	11,318	13,900	2,582(欠)	121
1953	11,723	13,795	2,072(欠)	118
1954	12,160	13,980	1,820(欠)	115

第 4 表のようにイギリス鉄道貨客輸送サービスは毎年利益を挙げているが、集配サービスは引続き欠損を出している。しかし集配サービスの欠損は比較的少額であって、両サービスを含めたイギリス鉄道はなお相当の利潤をあげている。

運輸委員会は 1947 年運輸法の定めるところによってすべての国有運輸を一体として収支の均衡のとれるよう経営する義務を負っている。したがって営業収支を論ずる場合鉄道の分のみをとり上げることが実際的でなく、全体の収支について検討することが必要である。

1948 ないし 54 年の運輸委員会の総合収支は第 5 表のとおり。

第 5 表 総合収支表 (単位 100 万ポンド)

年 度	営 業 益 金	支 出		剰 余 (+) または 欠 損 (-)
		管理費、中央諸費、利子	資本償却費、特殊費目	
1948	45.2	46.9	3.0	-4.7
1949	31.3	48.6	3.5	-20.8
1950	40.0	49.8	4.3	-14.1
1951	49.1	46.2	2.8	+0.1
1952	55.7	47.3	3.9	+4.5
1953	59.4	51.8	3.4	+4.2
1954	45.5	53.8	3.6	-11.9

第 5 表によって明らかなように運輸委員会は総合収支において、運輸国有後引続き 3 年間欠損を出したが、1949 年はとくに 2 千万ポンドの欠損を出した。その後 1951 ないし 53 年において若干の利益をあげたのであるが、1954 年にはおよそ 12 百万ポンドの欠損を生じた。

ドック・港湾、内陸水路、ホテル・食堂、ロンドン運輸 (道路) のごときはほとんど毎年欠損となっており、また第 2 次大