戦後物価の高騰による資材の値上りと賃金引上げによる支出の増大および運賃値上げ実施の時間的ずれは総合収支の均衡に大きく影響している。欠損については政府補償や対外借入金によらず、内部流動資産の処理によって吸収するたてまえであるが、この吸収は一時的なもので欠損として切捨てを行わず繰越し欠損として将来の資金で回復することとしている。

参考文献 C. E. R. Sherrington, "The Economics of Rail Transport in Great Britain". Railway Act, 1921. London Passenger Transport Act, 1921. Transport Act, 1947. Transport Act, 1953. Henry Sampson, World Railways (1954~55). Tothill Press Limited, Directory of Railway Officials & Year Book (1954~55). British Transport Commission Report & Account, 1954. (柄沢貞治郎)

イギリスのどうろゆそう イギリスの道路輸送

1 沿革

イギリスにおける自動車運送は、第1次世界大戦(1914~18)の直後急速に発達したものであるが、貨物自動車運送は主として多くの復員軍人が軍当局から貨物自動車の払下げを受け、旧式の馬車にかえて貨物運送を開始したことがその端緒となった。当時鉄道に関しては1840年鉄道規制法(Railway Regulation Act)から1921年鉄道法(Railway Act)に至るまで多くの法律が制定され、鉄道はその制約の下に貨物引受および運賃公示の義務が課されたほか不当な優先を与えることも禁止されていた。これに対して道路運送に関する法律はまだ制定なく、業者は比較的低廉な運賃によって自己の欲する貨物を選択して輸送することができた。かくして自動車による貨物運送は、鉄道との競争上きわめて有利な立場に立って急速に発展し、たちまちにして鉄道の恐るべき競争相手となった。一方バス企業者も従業員の勤務条件や賃金について何らの法的拘束も受けなかったため、鉄道に比較してきわめて低廉な運賃を課することができ、それによって旅客を吸収し、鉄道会社の旅客収入に致命的な打撃を与えるに至った。

従来鉄道会社は道路運送事業を経営しまたは既設の道路運送事業に投資することができなかったが、1928年鉄道会社道路運送法(Railway Companies' Road Transport Act)によってその権利が賦与された。しかし鉄道会社はバス事業については、自ら経営して既設の会社に対抗する方法をとらず、これと密接に協調を保つ政策をとって、バス会社の株をおよそ50%取得するに至った。他方貨物運送については、既設のトラック会社に対抗して貨物の発着地間通し運送を自己の手によって行う政策をとったのである。既設のトラック企業は経営規模が小さく、その数が多いこととトラック企業の新規開業が容易であることのため、既設企業を買収しても競争防止の効果は期待できなかったからである。

鉄道会社の道路運送参加によって鉄道と自動車との競争は若干緩和されたとはいえ、自動車運送は法的統制がまったく加えられていなかったため、きわめて有利な立場において鉄道輸送を漸次さん食していった。事態は最早そのまま放任することが許されないまでになったので、道路運送に関する最初の重要立法である1930年道路運送法(Road Traffic Act)と1933年道路・鉄道運送法(Road & Rail Traffic Act)が制定されるに至った。

かくして自動車関係法律の制定によって、鉄道と自動車運送との調整は、監督法規をもって両者の競争を公正ならしめるいわゆる公正競争主義を確立したといえる。しかし1947年運輸法による長距離貨物道路運送の国有化が実現したことによって、

公正競争主義は一転して国有主義となったのである。しかるに国有長距離道路運送は実施6年にして、1953年運輸法によりふたたび民有に還元され、国有主義は再転して公正競争主義におちついたのである。

2 法令

(1) 1930年道路運送法 道路運送に関する問題についてはかねて政府部内の委員会によって調査が進められていたが、1928年王室運輸委員会(Royal Commission on Transport)を設置し、鉄道と道路運送に関する諸問題の調査に当らせた。同委員会は1929年から30年にかけて3回にわたって、旅客および貨物の道路運送に免許制度の必要なことを強調した報告書を提出した。この報告書にもとづいて制定されたのが1930年道路運送法である。

1930年道路運送法は主として道路旅客運送に関する法律で、第1編車両に関する規定、第2編自動車の使用上生ずる第三者危険に対する規定、第3編自動車道路法の修正、第4編公共営業用車両に関する規定、第5編地方機関による公共営業用車両の運転、第6編総則の6編123条付則5から成立している。

同法はバス企業に対する免許制度を設け、バスを① 駅通バス(stage carriage)一個別に賃賃料または報酬を受け旅客を輸送する近距離輸送用バス ② 急行バス(express carriage)一個別に1シリング以上の賃賃料または報酬を受けて旅客を輸送する長距離輸送用バス ③ 貸切バス(contract carriage) — 1個の契約によって一定率の運賃または特約運賃を得て1車両全部の使用を提供して旅客を運送するバスの3種に区別し、自動車を有償で公共営業として道路上に使用する場合は、その目的に応じてこの3種のうちのいずれかの免許を得ることを必要とした。

車両を駅通バスまたは急行バスとして使用する場合は以上の車両免許を得るほか、線路免許を得ることが必要である。

これら車両および線路に関する免許は、イングランド内とスコットランド内に設けられた13の運輸地区(Traffic Area)の運輸委員(Traffic Commissioners)にこれを下付する権限がそれぞれ与えられている。

イギリスにはロンドン市内バスを除き全国におよそ43に上る主要バス会社があったが、1930年だいたい3大グループすなわち、① スコッチッシュ・バス・グループ(Scottish Omnibus Group) ② チリング・グループ(Tilling Group) ③ ブリチッシュ・エレクトリック・トラクション(British Electric Traction)に統合された。これら連合バス会社に統合されない単独の会社もなお若干あるが、それらはだいたいにおいて地方的運送を経営するに過ぎない。

(2) 1933年道路・鉄道運送法 さきの王室運輸委員会による報告には貨物道路運送に関する調査も含まれていたが、鉄道および自動車による貨物運送の競争および輸送の分野について詳細調査させる目的でアーサー・ソルター卿(Sir Arthur Salter)を委員長とする鉄道・道路運輸会議(Conference on Rail and Road Transport)が設置された。

同委員会は貨物運送に関する鉄道と道路の競争に対して適当な規制が必要であることと、貨物自動車の免許制度について勧告している。

この勧告にもとづいて制定されたのが1933年道路・鉄道運送法である。同法は主として貨物自動車の免許に関する諸条件を規定したもので、第1編道路運輸、第2編鉄道運輸、第3編総則の3編49条、付表3から成立している。

本法に定められた免許証には公共運送人免許証(public car-