

# イギリス運輸業国有化に関する覚え書き

— 鉄道と道路との調整に関して —

吉 武 清 彦

## 1. 序 言

筆者はかつて、国有化産業研究のための方法論について小論をまとめて見たことがある<sup>(1)</sup>。この覚え書きは、筆者のこの方法論に従って、イギリス運輸業国有化政策を分析して見たものであるが、ここでは鉄道と道路とに問題を限定し、他の運輸機関にふれていない。更にこの覚え書きでは、鉄道と道路の価格政策に重点を置き、鉄道と道路との調整の手段としての価格政策が国有化後どんな変化をとげたかを分析しようとした。

国有化産業の価格政策については、厚生経済学の立場から、理論的に色々扱われているし、論文も可成り多い。しかし現実の価格政策がどうであり、それは如何なる要因によって規定されたかについての歴史的・実証的な分析は余り多くないと考えられる。この覚え書きは、始めから体系的にかかる実証的な分析を試みようとしたものではないが、筆者の方法論によって運輸業の価格政策をめぐる問題を整理し、よって筆者本来の念願である国有化政策の是非をめぐる一連の分析の一助にしようと考えたものである。

筆者の方法論を簡単に要約すると次の如くである。すなわち第一には国有化政策も、イギリス資本主義の長い歴史的趨勢と云う関聯において理解及び評価されるべきであると云うことであり、かかる関聯なしに国有化政策をそれだけ取り出して評価しようとするのは正しい分析態度ではないと云うこ

(1) 拙稿「イギリス国有化産業研究における問題点」(「商学討究」第14巻第1号) 1963年6月参照。

とである。第二には、現代イギリス資本主義の課題との関聯において国有化政策も評価されねばならぬと云うことである。戦前は不況と失業が最大の問題であったが、現代のイギリス経済では成長とインフレが最大の問題と云えよう。この現代の課題を解くのに国有化政策がどんな役割を果たしているかの評価が大切である。第三には現代において経済政策手段が豊富化しており、従来国有化政策プロパーと考えられていた機能も、今では他の政策によって代置されるようになった。かかる3つの観点から国有化政策を再評価すること、これが私の方法論の骨子である。

## 2. 鉄道と道路輸送国有化の意図と成果

1947年法によってイギリスの鉄道は単一の事業体として国有化されることになった。その昔1921年に鉄道業は従来の群少120の個別会社から4大会社に整理統合されたが、1947年の国有化はその独占化過程を、その論理的な帰結に迄おしすすめた結果である。だが労働党政府は、単に鉄道を国有化したのみでなく、更に道路貨物運輸において基地から25マイル以上にわたる長距離運輸業をも国有化した。

この長距離貨物輸送に従事していた企業数は1948年当時約4,000あり、その所有していた自動車台数は約40,000であったが、英国運輸委員会 British Transport Commission は強権を発動して、1950年末までにそれら4,000の企業の接収を完了した。このように企業数が多数でしかも規模も小さく、従って相互間の競争が激甚であるこの長距離貨物輸送産業を当時公有にうつしたのは、専ら鉄道との Coordination と云う目的があったからであることは申す迄もない。しばらく当時の国有化の意図について吟味してみたい。

1947年当時労働党政府は、鉄道と道路とを一緒に国有化し、両方を含めた単一の独占体をつくり、これによってイギリス国内の長距離輸送はすべてこの単一独占体によって計画的に行なおうとした。これについて国有化政策に批判的な立場に立つ Kelf-Cohen は、この単一独占体を形成することによ

り労働党政府は、鉄道と道路の間の競争をすべて廃止し、道路輸送と鉄道輸送の収益損失をプールし、それにより運輸業全体としての収支を合わせようと考えていたと極言しているが、これが果たして労働党の真の意図であったか否かは俄かに速断出来ない。今日では1947年に長距離道路貨物輸送産業を国有化したことは、労働党の失敗であったとされておる。もともとこの産業の国有化は始めから保守党からの反対が強く、従って1953年保守党政府により直ちに非国有化がなされた訳であるが、一体当時の労働党政府の意図はどこにあったのであろうか？ そもそも鉄道と道路とを何故1947年当時労働党政府は単一の独占体によって経営しようとしたのであろうか？

第一にはやはり「競争は悪」とする労働党の根本理念が根底にあったと見ることが出来る。資本主義下における無政府的生産と浪費的な競争とは、30年代の労働党が絶えず攻撃してやまない目標であった。それに代るものとして当時計画経済と統制とが経済社会の新しい理念として唱えられた。かかる「競争は悪なり」とする労働党の理念は、1930年代の大不況時において鉄道と道路との間に見られた激烈な競争のプロセスの中で、一層強い確信となった。道路貨物輸送業は1920年代30年代を通じて強度に競争的産業であり、しばしばコストを割った料金で営業して、鉄道貨物に喰い込んだのである。鉄道は1921年法以来ひきつづき経営内容が悪化して行き、1924年から1941年にいたる期間において、鉄道の運営費を上廻る収入剰余は4,000万ポンドをこえることがなく、しかも運賃値上げ自体結局運輸量をへらす恐れが多分にあった。このようになった原因としては大不況による産業の沈滞とそれに基づく輸送総量の減少や、更にはまた産業構造の変化（主要産業の斜陽化）などをあげることが出来るが、しかし最大の原因は道路運輸業からの過当競争にあったことは否定し得ない。経営不振は当然近代化投資の意慾をなくさせ、従って鉄道の近代化を阻害し一層の能率低下を招く訳であるが、それと云

---

(2) Kelf-Cohen, *The Ende of a Dogma*, (London: Macmillan & Co. Ltd., 1959), p. 190.

うのもその原因は道路輸送の過当競争にあった訳である。「競争は悪」とする当時の労働党の理念にはそれを裏付ける歴史的事実が存在したのである。更に労働党政府をして交通機関の「計画化」を推進せしめた確信としてこの、「競争は悪」なりとする理念だけでなく、1933年に成立したロンドン乗客運輸局 The London Passenger Transport Board が非常な成功であったと云う実例があげられなければならぬ。それは第一次大戦後生じたロンドン市内におけるバス会社間の過当競争を止揚し、地下鉄をも含めてロンドンの乗客運輸の一切の事業を単一独占体にまとめ、それによって鉄道、道路、地下鉄の Coordination をなしとげたのであった。<sup>(3)</sup>そしてこの事業は主として Herbert Morrison に依って推進されたのであって、彼 Morrison は第二次大戦後の労働党内閣において交通政策を推進した人であることは知られている。

このように「計画」化に対して確信と情熱とを持っていた労働党政府は、Transport Act 1947 によって、老大で雑多な各種運輸機関をかかえる「計画」の下に Coordination しようとした。そしてこの目的のためにイギリス運輸委員会 British Transport Commission を設置したのであり、この委員会の管轄におかれた運輸機関は、鉄道、すべての鉄道所有の船舶、ドック、ホテルならびに道路運輸業、運河の大部分、そしてロンドン乗客運輸組織の全部であった。それによってイギリス運輸委員会は約80万の雇用者をもつイギリス最大の単一事業体となった。労働党政府が当時自動車運輸全般を「計画」化しようとしたことは、勿論この長距離貨物輸送を国有化したことに現われているが、1946年の末、労働党政府は自動車輸送の中でも最も私的輸送機関の色彩が強いC許可制に対してさえも強い統制を加える法案を準備したと云うことにも明らかに示されている。この法案は立ち消えになり実現されな

---

(3) M. R. Bonavia, *The Economics of Transport*, (Cambridge : Nisbet & Co. Ltd., 1955), pp. 188—192. には要領よくロンドンの乗客運輸をめぐる競争と調整の問題が述べられている。

かったが、C許可制は本来「自家用」であって「営業用」でなく自己の物資のみしか輸送出来ないものであるが、これすらも統制しようとしたのは、自動車輸送業全体に競争的要素を除去して計画的色彩を強化しようとしたことに他ならない。<sup>(4)</sup>

以上に依って1947年の交通運輸業の国有化には計画化と云う理念が深く浸透していたことが明らかであるが、当時然らば価格政策については労働党政府なり運輸委員会は如何なる構想を有していたであろうか？国有化と云うことの目的がそもそも競争による浪費を排除し、経済的かつ合理的な交通業の確立にあったとすれば、当然何が最も経済的な運輸体制であるかと云うことに最大の関心が寄せられざるを得なくなり、そこには綿密なコスト計算の必要性が生じて来る。果たして出来上ったばかりの運輸委員会は早速 Traffic Costing Service を設置し、各種運輸方式についてコストの比較計算を行なうことになった。<sup>(5)</sup> そのコスト計算に基づき委員会は、同一サービスを提供する各種交通機関のうちどれが最も経済的であるかを決定し、それに依って各種交通機関の Integration を行なうことに努力したのである。このコスト計算の成果は1949年に草案として発表されたが、その草案の内容は、料金をコストに出来るだけ近づけると云う私企業経営の一般原則を重視したものである。<sup>(6)</sup> これは自明の事のようにであるが、従来の鉄道の価格政策がコストでは

(4) M. R. Bonavia, *Op. Cit.*, p. 205. なおイギリスの自動車運輸に対する許可制は Road and Rail Traffic Act 1933 によって成立したものであり、A, B, Cの三つの免許証に分けた。A免許証は Public Carrier's Licences 公共運送人免許証と云い、一定地域においてなんらの制限なく営業を目的として運送する権利を与えられるものであり、B免許証は Limited Carriers' Licences 限定運送人免許証と云い、A免許証と同じように有償で貨物を運送出来るが、同時にまた自己の業務に関連した貨物を運送することも出来る権利を与られている。C免許証は Private Carrier's Licences 自家運送付免許証と云い、自己の貨物しか運送出来ないものである。1947年法はこの三つの免許証のうち、A免許証とB免許証のものなかの25マイル以上の長距離輸送に従事するものを国有化したのである。免許制の詳細については、Gilbert Walker, *Road and Rail* (London: George Allen and Unwin Limited, 1942) Chapter VII pp. 143~p.165. 参照。

(5) M. R. Bonavia, *op. cit.*, p. 208.

(6) J. R. Sargent, *British Transport Policy* (Oxford: At The Clarendon Press, 1958) p. 49. 及び p. 70.

なくて運送する貨物の価格に比例した料金制度を採用していたことを考えると、それなりに可成り画期的な成果であったと云わざるを得ない。

労働党の国有化に対する意図は以上の如くであるが、現実にはどの程度のことか実現されたのであるか？ 1951年保守党が政権を握ると道路貨物運輸を再び私有にうつし、1953年法は競争的要素を再び濃くしたため、労働党政政府は国有化してからほんの僅か数年の間しか自己の政策を推進することが出来なかった。従ってその間になされたことは僅かであり、例えば赤字路線の廃止とか、自動車貨物輸送と鉄道貨物輸送との連絡調整とか、若干の手直し程度のことが実現されたにすぎない。かくて現実の成果は乏しかった。しかもその上運輸業国有化に伴って運輸委員会は新しいそして困難に充ちた多くの課題を同時に背負い込まねばならなかった。

運輸委員会が直面した最大の困難は、一手におさめた鉄道、道路、運河それぞれの価格体系をどうするかと云うことであつた。運賃をどのように決定するかは運賃計画 Charges Schemes は、始め1947年法が通過してから2年以内に作成される筈であつたが、1951年8月迄延期となり、また更に2カ年延長された。その間一部のものは草案が成立し、乗客用運賃は1952年5月1日に発効するに到つた。しかし貨物用運賃についてはなかなかまとまらず、ついに1951年末に政権交替がなされ、保守党政府によって交通政策についての変更が声明されるや、ついにこのような三つの交通機関を統合する貨物運賃計画は放棄されるに到つた。たしかに Kelf-Cohen が指摘しておるが如く<sup>(7)</sup>、運賃計画は立案から実施調整の段階を経るまでに5～6年は必要であつたであろう。そしてまた一旦運賃体系が出来上つたとしても新しい製品の成立やその他の経済状況の変化に応じ絶えず運賃体系は変更を余儀なくされ調整のためには更に多大の時間と労力とが必要であつたことであろう。実際上はかかる調整は不可能であつた。総合的運賃計画がかく如く練られたその間、現実の鉄道料金は1947年以後も根本的な改変がなく、戦前の価格体系そ

(7) Kelf-Cohen. *Cp. Cit.*, p. 60.

のままが維持されたのであり、この価格体系が根本的に手直しされるに到ったのは1953年法に依ってであった。

現実の鉄道料金体系が、国有化後も戦前そのままが維持されたことの理由は、やはり鉄道の日々の運営が、急激な価格体系の変更のために阻害されることを恐れ、価格体系をふくめて従来の鉄道組織を戦前そのままの形で維持したことにある。<sup>(8)</sup> 戦争直後の疲弊したイギリス経済のすみやかな回復を計るためには、鉄道・エネルギー産業等の基幹産業において無用な混乱が生ずるのを極力避けねばならなかった訳である。

私はかつて、イギリスの国有化に依って何か根本的に新しい原理が確立されたと考えるべきでなく、むしろ従来の組織なり構造なりに何が新しいこととして確立され導入されたかを見ること<sup>(9)</sup>がより重要ではないか<sup>(9)</sup>と書いたが、そのことはここでも妥当するであろう。鉄道なり石炭なりの伝統的な基本産業は、たとえ国有化したとしても根本的な姿における変化は容易に生じうるものではない。このことは鉄道のみでなく運輸業全体の国有化についても妥当する。

### 3. 外界の変化

国有化産業を分析する際、単に国有化産業の内部のみに分析を限定するのは不十分であり、それだけでは国有化産業を理解出来ないのであって、絶えず国有化産業をとり巻く外界の変化との関聯においてそれをとらえなければならぬ。このことはこの小論の冒頭において述べたことである。運輸業国有化の場合、1947年の国有化以後にかかる外界の変化として挙げられ、戦後の運輸業がそのため大きな変容を蒙らざるを得なかった要因として何をあげることが出来るであろうか。私はかかる外界の変化として α) 鉄道投資の抑制 β) 鉄道料金の抑制 γ) Private-Car の増大の三点をあげることが出来るよ

(8) 布目真生『英国国有化産業の研究』（東洋経済新報社、昭37年）p. 143.

(9) 拙稿「イギリス国有化産業研究の問題点」p. 8.

うに思う。これらはいずれも1947年に労働党政府が、運輸業を国有化した当時から少しずつ現われ始めていたことではあったが、その後イギリス資本主義が戦後の歴史を歩み始める間に、次第にその比重は大きくなり、運輸業国有化にも大きな影響を与えたものである。以下これらについて考察する。

a) 鉄道投資の抑制

鉄道・運輸事業は第二次大戦後ひきつづき投資の面では非常に軽視されていた。それは何よりも1947年の燃料危機による事情が大きかった。終戦直後の石炭不足、電力、ガスの不足は燃料の確保を最緊急のものたらしめ、国有化産業内における資本投資は石炭・電力に傾斜した。第一表に示されるように、鉄道は第二次大戦後マイナスの投資がなされて来たのであり、漸く1955

第一表 国有化産業の粗及び純資本形成 (1948年価格換算)

	石炭	ガス	電力	鉄道	道路 旅客 輸送	製造業及び流通部門				
						車輜	工場及 び機械	工業用 建物	商業用 建物	
粗 固 定 資 本 形 成	1938	7	18	91	53	31	70	230	54	120
	1948	18	26	99	36	35	99	275	90	15
	1949	22	28	120	37	40	111	300	96	25
	1950	16	32	127	38	39	105	337	108	43
	1951	15	34	124	34	27	97	367	96	35
	1952	19	35	118	27	22	88	339	99	29
	1953	26	35	131	36	20	104	333	104	29
純 固 定 資 本 形 成	1938	2	1	31	-10	8	8	88	17	78
	1948	12	12	39	-21	19	49	114	48	-25
	1949	15	14	58	-20	23	56	131	52	-14
	1950	9	16	63	-18	19	42	160	62	3
	1951	8	17	57	-21	4	25	180	49	-5
	1952	11	17	48	-28	-2	10	143	52	-12
	1953	18	16	58	-18	-5	20	127	56	-12

注 1. P. Redfern, Net Investment in Fixed Assets in U. K. 1938—1953.

J. R. S. S. Vol. 118. Part II. p. 160.

注 2. 石炭業は建物・機械・車輜のみとする。

年になって始めて本格的な近代化投資がなされ始めたにすぎなかった。これに反しエネルギー産業に対する投資は同表でも明らかなように1938年の2倍以上に及んでおる。石炭は戦前の3倍以上、ガスは約2倍、電力は約1.5倍の粗固定投資が1953年にはなされておるが、鉄道は戦前の70%程度にすぎない。第一表の Redfern の計算では鉄道は戦前から資本の減耗（Disinvestment）は生じ、戦後も引続いて生じて来ている。1938年には -£10 million, 1948~1953年では1948年の価格で -£20million<sup>(10)</sup> である。国有化を推進した動機の一つが、イギリスの鉄道に多大の投資を行ない、もって運輸機関を近代化することにあつたとするならば、これは思いがけない支障であつた。これに依つて鉄道の近代化は非常におくれた。だがしかし戦後の国有化産業は——特に電力・石炭——どれも大きな投資を遂行し、イギリス全体の投資の大きな比重を占めていただけに、鉄道投資はその中であつて1955年迄はおさえられねばならなかつた。その意味で鉄道は scapegoat の役を担つたと云えるであろう。鉄道投資の削減は止むを得なかつた。何故なら、戦後の大量の国有化公債の発行は、公債の未消化を招き、それは大蔵証券の濫発となつて、戦後イギリスのインフレーションの一因となつていたものであり、到底鉄道的大幅投資を許すだけの余裕がなかつた。

投資の削減は、当然近代化を阻み、それはコスト高を意味する。そして鉄道のコスト高は、当然競争相手である自動車輸送による貨物輸送の増大をもたらし、かくて鉄道の斜陽化と道路輸送の発展を一層促進した。<sup>(11)</sup>

### β) 鉄道料金の抑制

戦後国有化された産業は石炭・電力・ガス・鉄道のいずれも、政府のインフレーション政策に協力するために長い間低価格政策を維持するよう政府か

(10) P. Redfern, 'Net Investment in Fixed Assets in the United Kingdom, 1938—53', *J. R. S. S.*, Part 2, 1955, p. 160.

(11) PEP, *Growth in the British Economy*, (London: George Allen & Unwin Ltd, 1960), p. 92.

ら要請されて来た。<sup>(12)</sup> 従って鉄道も希望するような料金の値上げが出来ずに1950年代は過ぎた。その最もその典型的な例は1956年の鉄道料金値上げ要求に対する政府の干渉に見られる。1955年運輸委員会の赤字は £ 30 million 増加し、次年度には更に £ 55 million に赤字がふくれ上がる懸念が増し、その結果累積した赤字総額は £ 100 million になると見られたので、貨物・旅客双方の料金値上げを要求し、値上げの結果は £ 37 million の増収になるであろうと見積った訳であった。しかし政府は経費の節約、経営の合理化の余地がまだあることを根拠に、旅客運賃の値上げのみを容認し貨物運賃の方は容認しなかった。その結果増収は £ 20 million 程度にすぎなかった。<sup>(13)</sup> すでに1953年法は、鉄道料金については、従来の統制を撤廃し、定められた最高限以下の料金であれば、自由に料金を決定して差支えないことに決定されていたのであるから、この1956年の値上げの際も、鉄道当局は政府干渉なしに値上げが出来る筈であったが、<sup>(14)</sup> 事實は政府がそれに対して可成りの干渉をしていたことになる。旅客・貨物運賃が双方共かかる干渉からまぬがれ、運輸委員会の希望するような料金設定が可能になったのは、ようやく1960年頃からである。政府が鉄道料金に干渉したのは、一方では運賃体系に対してであるが、他方では運賃水準に対してである。後者は特にインフレ対策の一環として重要な意義をになっていた。鉄道業の国有化以来、鉄道業の非能率とコスト高に対してはしばしば非難がなされて来たが、以上二つの要因に依って鉄道業の合理化は著しく阻害されて来たことは見逃すことが出来ない。国有化政策を批判する際にはかかる「意外な」外界の変化を心にとめる必要がある。

(12) Clegg, "Nationalized Industry," *The British Economy 1945—1950*, ed. Worswick & Ady (Oxford: At the Clarendon Press, 1952) p. 436.

(13) W. A. Robson, *Nationalized Industry and Public Ownership* (London: George Allen & Unwin Ltd.) 1960. p. 153.

(14) D. L. Munby, "The Nationalized Industries," *The British Economy in the Nineteen-Fifties*, ed. Worswick and Ady, (Oxford: Clarendon Press, 1962), p. 400.

## r) Private-Car の激増

道路貨物運輸は、注4が示すように大別して Public Transport と Private Transport とに分けられ、Public Transport は他人の財貨を輸送するものを指し、Private Transport は自己の財貨を輸送するものを指すのであり、前者はA免許証、後者はC免許証を以って表わされる。従って、ここで云う Private-Car とはこのC免許証のことを指す。イギリスにおける貨物輸送自動車の増加は、两大戦間は年平均約2万台程度であって、イギリスの全貨物輸送自動車の台数は1910年約10万台であったが、1939年には約49万<sup>(15)</sup>となった。第二次大戦後はその増加率において更に著しいものがあり、1946年から1955年の間、年平均の増加台数は約6万台である。特に C Licence のものは1946年12月約38万台であったのが、1955年12月には94万台と約56万台増加した。

(第二表参照)

第二表 イギリスにおける貨物輸送自動車数

	A Licences	A Contract	B Licences	C Licences
1936年4月	85,337	5,156	52,809	316,714
1938年6月	83,749	9,467	54,906	365,025
1946年12月	81,056	9,627	58,386	383,738
1948年12月	74,210	16,311	65,573	590,516
1953年12月	90,813	13,280	63,622	866,322
1955年12月	90,352	18,860	66,488	944,194

注 G. Walker, *Road and Reil*, p. 164 及び D. Burn, *The Structure of British Industry*. Vol. 1. 1958. p. 95.

同表が示す如く、A, B Licence も増加しているが、C-Licence の増加が圧倒的である。C-Licence は本来は自己の貨物運搬用であり、地方的な需要を満たし、食料品や雑貨などを極く限られた地域内で運搬するのであるから、A及びBの Licence とは競合しないものである。かくしてC-Licence の $\frac{3}{4}$ は地方

(15) C. I. Savage, *An Economic History of Transport* (Hutchinson of London, 1959), p. 145.

の小売配給用に使われておると云われておる。しかし残りの $\frac{1}{4}$ はかかる地方的な輸送に限られずに40マイル以上の長距離輸送に従事していると云われ、しかもその比重は極めて大きく、Glover and Millerの調査に依ると1952年9月でイギリスの運送距離40マイル以上に及ぶ運送貨物の総量のうちの55%は、このC-Licenceに依って運ばれておると云う。<sup>(16)</sup>C-Licenceが、かくの如く長距離道路輸送に大きな比重を占めておると云うことは、道路輸送業が戦前よりも一層激しい競争に立たされており、従って戦前以上に運輸業一般にコストに基づいた価格政策を強要しておることを物語るものであると云える。<sup>(17)</sup>

この3つの要因は、1947年国有化された当時、誰も予想しなかったような外界の変化であって、これらは国有化政策の成り行きを大きく変化させた。鉄道投資の抑制と、鉄道料金の抑制とは、鉄道の近代化と云う国有化の大きな目標であったものの実現を甚だしく損なった。そしてこれに加えるにC-Licenceの貨物輸送量が甚だ増大したと云うことに依って鉄道は激甚な競争の前に立たされた。そのことは累積する鉄道の龐大な赤字によって表わされていた。これら三つの要因は1950年代前半において、すなわち1955年辺り迄に鉄道業に大きな作用を及ぼしたのである。

これら三つの外界における変化は、いわば国有政策に対するChallengeであった。このChallengeに対し、どのように適応しまた反応したかが、次の課題とならざるを得ない。

#### 4. 適 応 と 反 応

これら外界の変化に対して、鉄道は如何に適応しまた反応したであろうか？この問題を始めに鉄道の価格政策、次には投資政策について見て行きたい。適応は、このどちらの政策においても1953年長距離道路輸送業を再び民

(16) K. F. Glover and D. N. Miller, 'The Outlines of the Road Goods Transport Industry,' *J. R. S. S. Series A (General)*, vol. 117, Part 3, 1954, pp. 313—14.

(17) J. R. Sargent, *op. cit.*, p. 73.

有化し競争的要素を増大させた時から始められたと云ってよいが、しかしその適応の過程は急激でなく、徐々に進行し、適応態勢が一応完了するのは大体1960年であった。この適応の過程を始め戦前について見てみよう。

鉄道の19世紀以来の伝統的価格政策は、コストに従ったものでなく運送する貨物の価格に従った Ad Valorem Pricing であった。勿論两大戦間に自動車輸送が増大し、この新しい競争相手がコストにもとづく価格政策を採るようになるや、次第にこの伝統的な価格政策は破綻をきたしつつあった。<sup>(18)</sup>

鉄道は两大戦間にかかる競争相手にどのように対抗したか？ 鉄道は伝統的な Ad Valorem Pricing を容易に棄てることが出来ず、反ってその独占的地位を利用することに依って対抗した。それは例えば1933年道路・鉄道運輸法の如くに、道路運輸自動車に免許制をしき、道路運輸業の発展を許可制によって阻止しようとした如き例によって明らかである。これによって新規業者は道路運輸部門にはいることが嚴重に制限された。独占的地位を利用した例は更に例外料金制 Exceptional Rate の採用にも見られる。この Exceptional Rate は道路との競争に悩みぬいていた鉄道によって两大戦間に広く用いられた。鉄道の不況に直面して、Transport Tribunal もこの例外料金を広く認めざるを得なかった。Exceptional Rate は、1921年法に定められた標準賃率の5～40%の割引範囲内では、鉄道会社によって、40%をこえる割引率の場合には、運輸審判所 Transport Tribunal の許可によって認められていたが、Sargent によると、1928年には鉄道の貨物運賃収入の50%がこの Exceptional Rate によった運賃率に基<sup>(19)</sup>づいておるのであり、それは1935年には68%、1948年には72%にまで増加している。これによって

(18) Ad Valorem Pricing を全国的なスケールで実施することをきめたのは Railway Act 1921 であったが、しかしその前年の1920年には鉄道運賃の一率大幅値上げが実施されると共に、他方第一次大戦中に使用された軍需トラック2万台が軍需省から格安の値段で払い下げられ、除隊兵士達がこれを購入して道路貨物輸送に従事し始めたのである。つまり皮肉にも鉄道の伝統的な価格政策が全国的規模で確立されるや否や、それは新しい競争相手に挑戦され始めたのである。Cf. C. I. Savage, *op. cit.*, p. 133.

(19) M. R. Bonavia, *op. cit.*, p. 182.

標準賃率は名目上のものだけになり、鉄道の価格政策はコストとは一層無関係なものになった。更に鉄道にはその独占的地位に基づく多くの法的義務があった。例えば運賃を発表し、不当な差別扱いを避けねばならぬ義務や、赤字路線をも背負わねばならぬ義務などその例である。従来の鉄道業の経営は全体としての総収入が総支出を上廻わり、一定の net revenue が確保されるならば、それでよかった。従って料金設定がコストに基づく必要はなく、鉄道全体として、赤字路線を利益をあげておる路線で財政的にカバーすると云う現象が可成り見られた訳である。戦前はかくの如くであった。

かかる鉄道の価格政策は、イギリスの運輸業全体の能率と合理化のためには誠に阻害的であることは、労働党政府が1947年国有化政策を実施した時には誰の眼にも明らかであったし、これを是正すべきことが労働党政府の国有化政策のねらいであった訳で、Traffic Costing Service を設置したのもそのためであった。しかし労働党の価格政策は余りに planning の色彩が強くと、自由競争を考慮に入れず統制的色彩が強かったのである。

1953年法は始めて鉄道の伝統的な価格政策を打ち破って、新しい自由競争の要素を多分にとり入れ、コストに基づく価格政策を大幅に採用した。その点では画期的なものであった。同法は、従来の鉄道の「差別運賃」をしてはならぬと云う原則を棄てたし、また市場に応じて価格を自由に設定してもよいことを認めたし、「例外的運賃公表の義務」をも免除した。かくして、鉄道業は同法によって伝統的な独占企業体としての扱いから Commercial なベースに乗った企業としての扱いをうけることになった。そして運賃の最高限を設けることを義務づけられただけで、自由に価格を設定することを許されたのである。それだけでなく、かつての1933年法は道路運送業を新しく始めたい希望者に対し多くの点で制限を設けたのであったが、1953年法は出来るだけその制限を解除し、自動車輸送産業への新規加入を容易にした。<sup>(20)</sup>

(20) J. R. Sargent, *op. cit.* pp.72~73.

1953年法は原則としては、かくの如く自由競争的要素を増加させ、価格政策をコストに近づける方向をとったが、しかしこのような新政策は現実には容易に全面的な展開を見せなかった。例えば従来鉄道の乗客輸送において Peak 時のコストが高い時刻に例外割引運賃率が適用されていたのを、コストに比例して運賃率を高めようとする事などは1950年代にしばしば試みられたが、絶えず政府と輿論の圧力のためになかなか実行されず、このようなコストを反映した運賃率が全面的に実現されたのは1959年11月の運賃値上げの際であった。<sup>(21)</sup> 更にまた1953年法の改正にも拘らず貨物運賃率は1957年7月まで公表することを義務づけられていたのである。また旅客運賃は、1954年と1955年に値上げが延期せしめられて、思うような価格政策がとれず、漸く1960年になって、旅客運賃は満足すべき水準及び体系に達したと云う。<sup>(22)</sup> かくの如く鉄道運賃が新しい原理に立って、コストに密接に結びついた体系を確立したのは、1950年代の後半からであって、そのプロセスは徐々たるものであった。

次に投資政策である。鉄道に対する投資が、政府によって、長い間軽視されて来たことはすでに述べた。そして鉄道料金の抑制や自動車運輸の増大に伴って鉄道の赤字は累積していった。鉄道への投資が大幅になされるようになったのは漸く1956年以降である。<sup>(23)</sup> 1955年から Modernisation Plan が

(21) PEP. *op. cit.*, p. 87.

(22) D. L. Munby, *op. cit.*, p. 400.

(23) O. Hobson は次の如き数字をかかげている。

*The Banker*, April, 1957. p. 233.

国有化産業の将来の投資計画 (£ millions) (固定資本形成)

	1955	1956~65(計画)	1956~65 平均
電力業	213	2,900	322
(そのうち原子力)	(—)	(900)	(100)
石炭	82	1,000	100
鉄道	74	1,240	124
ガス	57	500*	50*
	426	5,640	596
総固定資本形成 (住宅は除く)	2,181		

注\*は非公式の推定。

実施され始めたが、近代化投資の効果が現われるにはまだ数年を要した。その間鉄道の赤字は累積して行くばかりで、特に1958年のスランプ期には運送量の激減が反映して、鉄道の総収入は £ 30 million 減少し、経常収支の赤字は £ 27 million から £ 48 million に増加した。かかる赤字の増大、更に鉄道従業員の低給与水準の改善——これが50年代ひきつづき鉄道ストが発生した原因である——などを考慮して、1959年には更に大幅な近代化投資計画を発表した。すなわち Re-appraisal of the Plan for the Modernisation and Re-equipment of British Railways, 1959. である。果たしてこれに依って鉄道の近代化が実現され、道路と競合して充分耐えるだけの実力を備えうるか否かは疑問であるが、戦後引続き多くの不利な条件の下にあった鉄道も漸く50年代も遅くになって近代化の方向に進み始めたと云える。しかし将来も引続き多額の投資が必要なことは誰の眼にも明らかである。

## 5. 結 論

以上、私の方法論に従って戦後の運輸業国有化政策の成果を分析整理して見たが、結論として次のことが述べられるであろう。

a) 運輸業国有化が1947年に実施されてから、前述した如く三つの重要な変化が外的条件において生じた。これらの変化のうち、鉄道投資の抑制と、料金の抑制とは鉄道の合理化を非常に遅延させたのであるが、これは国有化政策が本来目的としていたものを、インフレ抑制と云うより高次の目的に沿うために犠牲にしたものと云えるであろう。また外界の変化の第三としての C-Licence の激増は、鉄道貨物輸送量を激減させたことになるが、かかる自由競争的色彩の強い産業の出現は、否応なしに鉄道をして Commercial ベースをとることを余儀なくさせた訳で、その点で1953年法が長距離輸送を民間に還元し、また鉄道料金についてもコストを反映するような政策をとらしめたのは成功であったと云えるであろう。何故かなれば C-Licence の激増は産業構造の発展に伴ない必然的に生ずるものと云えるであろうから。

1947年法の統制的色彩の強い価格政策から1953年の自由競争的色彩の強いそれに移行したことは必然的であったと思われる。このことは国有化政策も産業構造の変化に適応すべきことを示す好例と云える。

β) しかしながら1953年法が新しい原理に立って価格政策をたてたとは云っても、その原理が全面的に採用されるに到ったのは1960年近くになってである。このことは価格政策が急激な変更に耐えうるものでなく、徐々にのみ進行しうるものであることを明らかにしている。過去の長い間の遺産のため新しい政策は容易には実施されない。PEPが *Growth in the British Economy* で、この点を強調し、過去の遺産から脱却することがおくれたため、運輸業の投資全体が最適な形でなされなかったことを主張しているが、<sup>(24)</sup>このことは反ってイギリスの国有化政策の性格を示すものと云えよう。国有化によって凡てが新しくなったのではなく、国有化によって古いものの中で何が新しくなったかを見きわめることが大切な所以であろう。

γ) それにしても、一体イギリスの運輸業国有化政策は全体として成功であったか否かの問いが残る。その点筆者の今迄の分析からは次のように答えたい。すなわち鉄道業の国有化そのものは、両大戦間の私企業下にあった当時の矛盾や困難を克服するための唯一の方法であったし、それなりに必然的なものであったが、イギリスの龐大な運輸業全体を1947年に国有化し、それを Integration しようとしたことは失敗であったと考える。何故なら C-Licence の激増が示す如くに絶えず産業構造は新技術の発展に伴ない変化して行くし、かかる状況下で雑多な運輸機関を統合して行くことは、その価格政策の複雑さから見ても困難であろう。長距離運輸業を再び民有化したのはかかる点から見て成功であったと考える。

更に、運輸業に対する投資が削減され、また鉄道料金が抑制された点は、このため国有化政策の目的としたものが犠牲にされたと見るのが妥当であろう。ただこれらがインフレ対策としてなされたのであるから、問題はかかる

---

(24) PEP, *op. cit.*, p. 107.

価格投資抑制政策によって果たしてインフレ抑制がどの程度成功をおさめたかと云うプラスと、かかる料金抑制政策によって、運輸業全体の近代化が遅れたと云う国民経済的マイナスとを、比較考量することが必要と考える。このプラス・マイナスを比較することは云うまでもなく難事であるが、この比較においても国有化政策の評価はイギリス現代資本主義の性格と密接な関聯があることが分ると云える。

1964. 5. 10