

《研究ノート》

J. H. クラパム『近代イギリス経済史 第3巻 第4編 機械と国家間抗争
1887-1914年 付：エピローグ, 1914-1929年』要綱, 第6章一ノ瀬 篤
(岡山大学名誉教授)

第6章 交通手段

(最後の主要鉄道路線：グレート・セントラル)

ブリテンに張り巡らされた「鉄の血脈」(iron veins)は、制度としては80年代にはほぼ完成していた。実際、1912-13年の地表鉄道路線地図は、1872-73年のそれとあまり変わっていなかった。新規路線の建設は、1899年3月にグレート・セントラル (Great Central : G・C) 鉄道がメアリラボウン (Marylebone) 駅に最初の汽車を走らせたのが最後だった。G・Cのロンドンへの乗り入れは、遅ればせの殆ど余分な産物で、開拓者の生き残りである鉄道王E. ワトキン (Edward Watkin) が推進したものだ。彼は1854年(ミッドランド鉄道がロンドンに乗り入れる12年も前)にはマンチェスター・シェフィールド・リンカーンシャー鉄道 (Manchester Sheffield and Lincolnshire Railway : M・S・L) を経営していて、ロンドン乗り入れの議会認可が漸く下りた1893年になってもなお、同社の代表だった。1897年に社名がG・Cに変わった。

同社は当初から冒険心豊かだが利益の上がらぬ企業だった。同社の前身マンチェスター・シェフィールド社 (1836年) が、ペニン丘陵を通過してリンカーンシャーに向かって進むべく格闘を重ねた後に、1847年にM・S・Lと改名していた。その後、普通株への配当は行なわれず、1865年に漸く $2\frac{1}{4}$ %が支払われた。80年代には3%貰えれば上出来、というのが世評で、その後1912年に至るまで、普通株配当はほんの僅かであった。

同社は鉄道業では全く採算がとれず、M・S・L時代とG・C時代を通じて蒸気船保有、ドック整備、娯楽用公園、ホテルなどにも手を出した。ドック整備は、グリムスビーに対して多大の貢献となった。G・C時代にはイミンガム (Immingham) にもドックを建設した(後述)。

ロンドンへの乗り入れを計画しているとき、ワトキンは他の鉄道会社の代表でもあったし、ドーヴァー海峡トンネルの計画も抱いていた。それを含め、彼は自分の関連鉄道網をフランスまで張り巡らせるつもりだった。しかし歳をとりすぎていたし、G・Cの金融破綻の後では、その実行には無理があった。成功した最後の鉄道新設はバリー・ドック (Barry Dock) 石炭線 (1888年から97年にかけて開設) である。この鉄道は南ウェールズの石炭輸出活況に支えられた例外的存在であった。

20世紀に入っても路線延長、炭鉱線、支線、ループ線などの開設はあったが、ブリテンの路線延長総計は僅かなもので、1900年の1万8680マイルから1913年には2万0281マイルに増えただけだった(1887年のマイル数は1万6904)。増分1,601マイルのうち、395マイルがスコットランドのものだった。地理的にはブリテンの鉄道システムは、ほぼ完成していたのだ。

(ブリテンの鉄道経営は世界のモデルでなくなる：運転経費の上昇)

80年代には未だ、イングランドの鉄道制度は外国にとってのモデルだった。しかし90年代になると、既にその地位は揺らぎ、外国人達は鉄道に関してはもはやブリテンから学ぶものはないと考えるようになっていた。逆にアメリカの製品を模してアトランティックス (Atlantic) という名の機関車を造り始めたほどだった。

90年代のブリテンの鉄道が怠惰だったのではない。4軌道の線路が全国で大いに増大していた。スコットランドやアイルランドへの事業内容が大いに改善された。グレート・ウェスタン（Great Western：G・W）は1892年に最後の広軌路線部分を廃止して、全システムが標準車両に適合できるようにした。ただ、1899年に至るまでコーンウォール方面には、食堂車を備えていなかった。ロンドン・ノース・ウェスタン（London and North Western：L・N・W）は1895年に主要車両を電気照明したが、蒸気暖房が従来方式（金属製の足温設備）にとって代わったのは1900年以降だった。全国的に大きな機関車や貨車・客車への必要性が高まっていたが、鉄道先進国イギリスでは、既存の橋や線路のカーヴ、駅などが新しい方式の採用を相対的に困難にしていた。

1896年以降、物価が上昇し、鉄道が提供するアメニティが手の込んだものになるにつれて、そして鉄道会社が運賃を引き上げる権能が、水運への代替的依存や近年の政府の政策のために制限されるにつれて、収入に占める運転経費の割合が上昇していた。70年代、80年代にはその割合が55%を超えたことはなかった（良好な年には51-52%だった）。しかし、1900年までには、それは62%にも上がっていた。1900-13年間の平均値は62%と63%の間だった。当然、配当は低下した。L・N・Wやノース・イースタン（North Eastern：N・E）の債券価格は絶対的には低水準とは言えぬとしても、下落傾向にあった。

貨物や旅客の運賃を上げることが出来なかったので、鉄道会社は共同行動を増やすことで採算を追求した。この頃には、種々の同盟のお陰で、真正の料金・運賃の競争はなくなっていた。全ての路線が同じ貨物分類を用いていたし、貨物にせよ旅客にせよ、優良クラスの運送に対しては、かなり統一的な運賃を決めたりしていた。料率競争は出来なかったので、熱心な地方支部では貨物重量の計量を無料にする、貨物を無料で何日間も側線に預かってやる、などの非価格競争をしていた。しかし1900年以降になると、顧客への便宜供与は少なくなり、共同行動が増えた。とりわけ、共同苦情処理委員会（Joint Claims Committee）を立ち上げて、顧客がとくに敏感になるデリケートな問題を統一的に処理することにした。（「地域化」による節約と日常業務上の合意追求）

以上では未だ不十分で、鉄道の戦略家達は、「地域化」（‘districting’）と呼ばれていた戦略にますます力を入れる傾向にあった。20世紀初頭のモデル鉄道会社はN・Eだった。同社の総支配人達は鉄道統計や大型石炭車、あるいはアメリカのモデルにかんする特別な研究を重視する洞察力豊かな人々だった。彼らは他社の指導者達と異なって、労働組合を認知していた。1904年に同社は自動シグナルを導入しており、ラインサイドでは市営の電車と張り合って郊外線を電化していた。同社は常に地域を統御しており、フランスの鉄道同様、独占地域を形成していた。同社は公然とその利点を認めていた。他の鉄道会社も独占的地位を切望した。ASRS（鉄道従業員合同組合）の成長と1905-06年における新しい自由党内閣の態度が、共同行動の必要性を彼らに切実に感じさせていたのだ。1907年に鉄道労働者達が賃上げと労働時間短縮を柱とする全国的計画を提起し、商務省のロイド・ジョージによる斡旋がストライキを回避させたとき、会社側はこの斡旋案の受諾が労働側の全国的計画の実施を意味するのではないとしても、他方で確実に運転経費を増加させるであろうと認識した。会社側は、政府が業界の共同行動や統合を望んでいるのではないかという印象を抱いた。実際、ごく最近の1899年に、決定的とも思われる先例があったのだ。1899年に先立つ数年間、イングランド南東部に3つの別々の鉄道会社（London Chatham and Dover, London Brighton and South CoastおよびSouth Eastern：S・E）があるのは過剰だ、というのが大方の意見だった。ワトキン卿はS・Eの代表者だったが、個人的な確執からChatham社とは不仲だった。1894年に彼が引退して以降は共同行動が大いに進み、1898年には作業と管理運営の統合に向けた取り決めが出来上がり、1899年には確認的な法が議会を通過した。尤も彼らの対象地域は大規模とは言えなかったし、Brighton社は独立のままで残った。

至るところで大規模鉄道会社は互いに特定事業に関する取り決めに結んで、例えば路線の相互乗り入れや特定地点での領収金 (receipts) の共同保管、路線の賃貸借などを行なった。しかし完全な合同には議会の法が必要とされたし、一般的な事業結合は鉄道・運河委員会によって無効にされる可能性があった。そこで共同行動を求める会社としては、反対の生じそうもない上記のような諸取り決めでどこまで行けるのか、それを超えれば議会がどう出るのかを見定めねばならなかった。1899年の上記法律にも拘わらず、議会の態度は懐疑的だったし、元来「鉄道独占」に敵対的な商業会議所や取引業者一般から生ずる反対に動かされやすかった。

そこでG・Cは、1907年にグレート・ノーザン (Great Northern: G・N) との間で、或る事業合意を発表した。合同経営委員会を設置し、純収入の相互分与を行なうというのであった。この二つの会社は実に50年ほど前 (1858年) の或る鉄道法に依拠していて、その法はM・S・L (G・Cの前身) に、G・Nとの間でそういう取り決めに与える権限を与えていた。しかし鉄道委員達はこの提案に反対し、上訴裁判所も委員会を支持した。G・Cの4%優先株は最近のピーク値から20ポイントも下落した。

敗退した2社は、今度はグレート・イースタン (Great Eastern: G・E) と連携して議会に挑戦した。連携の内容は日常業務連合案 (1909年) であって、これは真正の「地域化」提案だった。しかし不運なことに、G・Cの新しい幹線は既存鉄道会社の幹線 (ミッドランドとL・N・W) の西を走ることになっており、シェフィールドに至るまで、これらと面倒な交差が生じることになった。この結果、法案の審議については議会の内外で意見が分かれ、結局法案は引込められた。

疑いもなく、上記計画の推進者達に影響を及ぼしたのは、ミッドランド、L・N・Wおよびランカシャー・ヨークシャー (Lancashire and Yorkshire: L・Y) の3鉄道間の親密な関係であった。1872年に後者2鉄道の合同が計画され議会に拒否されて以来、2社間の関係は緊密で友好的だった。遡る1853年にはミッドランドとL・N・Wとの間の合同話もあった。1900年以降は、地方での領収金プーリングなどの合意が行なわれていたし、1908年には非常に包括的な共同行動にかんする合意がミッドランドとL・N・Wとの間でなされ、競合する全ての運輸からの領収金等をプールすることとした。翌1909年、ちょうど上記のG・Nグループの法案が議会に提出されたとき、L・Yがプールに加わった。同様の取り決めが、ほぼ同時期に、主要なスコットランド鉄道との間でも結ばれた。取引関係のある公衆は、情報が不十分でもあり、いらだち始めた。そこで通常の鎮静剤、即ち委員会 (「鉄道会社間の合意・合同にかんする省委員会」) が処方された。委員会報告は1911年まで提出されなかった。L・N・Wの総支配人は委員会で、プーリングは自社にも公衆にも非常に役立っているし、友好関係にある2社との完全な合同を目指していると語っている (1910年)。全員一致の委員会報告は「より完全な相互理解や共同行動」に好意的だったが、合同や「地域化」について精細なことは何も言わなかった。報告に基づいた行動は全く起こされなかった。それどころではなく、商務省は1911年に14万5000人の鉄道員ストライキという重大事に直面していたのである。

ストライキは少なくとも或る一点で、鉄道会社に有難い結果をもたらした。政府は概して労働者に友好的だったので、労働者達の要求を賄うに必要な費用を公衆に転嫁することを認めたのだ (「鉄道・運河運送法」1913年)。同法は、費用が労働条件改善の結果として生じたと鉄道委員会が認めうる限り、貨物・旅客の運賃を引き上げる権限を会社に与えたのだ。実際、運賃はすぐに4%引き上げられた。

(1913年法が料率・料金の引き上げを認める: 法による料率規制の起源)

1913年議会法は、大価格低落 (1873-96年) とそれに伴う利潤減少の結果の一つだった。法制面では、1894年秋の法律が関連している。価格低落期の初期、即ち未だ低落が70年代初期の価格上昇の単なる反動と見えた時期に、鉄道の関係取引者達は、全ての他の価格が下がっている時期には鉄道運賃も下がるべきだと考え、鉄道運賃の調査の必要性を認めさせていた。この調査 (1881年) が、運賃に限定した多くの調

査の最初のものとなった。しかし鉄道会社には、運賃を下げる意志がなかった。70年代の多額の投資に対する見返りを望んでいたし、他方で経常的費用となる賃金は下がっていなかったからである。数年間の駆け引きがあったが、1886年までには、議会がすぐにも行動を起こし、それまでの古くさいやり方（会社定款で定められた貨物運賃上限規制等々）を超えた方法で貨物運賃を規制しそうだということが確実になっていた。実際1888年に、議会は1888年「鉄道・運河運送法」によって、貨物運賃に手をつけたのだ。

(1888-94年の立法)

これは野心的で格別な立法だった。というのも、貨物運賃の公的な規制というのは、3等旅客に対するマイル当たり運賃上限の固定などとは全く別物だったからである。議会はこのことを承知していて、熟慮の上、事を運んだ。全ての鉄道会社が運送貨物の分類を更新して提出しなければならなくなった。更に料率・料金上限についての表も更新・提出が義務づけられた。とくに重要なのは、大いに議論され、また大いに誤解されてきた「ターミナル」の料率・料金の更新も含まれていたことである。「ターミナル」費は、実際の運送費やその際の路線使用税とは別の、運送の両端における労役に課されるものである。20年以上も前に、鉄道諸会社は分類したターミナル費上限を提出する代わりに、議会から「ターミナル」原理を認可して貰うことを望んだが、その努力は失敗していた。ターミナルは規制を受けないまま、絶えず摩擦要因となっていた。今や鉄道会社は、新たな料金表において種々のターミナル費が徴収されるべき状況や条件を精確に説明せねばならなかった。

貨物分類はさほど困難な問題ではなく、鉄道精算所（Railway Clearing House）は或る分類を何年も使用していた。彼らは貨物を価額、壊れやすさ、取り扱いの難易度、等々に従って等級付けを行なった。これは大いに満足すべきものだったので、1865-67年の王立委員会も、その法的承認を推奨していたほどである。その後、状況の変化に対応して修正はなされたものの、この分類は新分類の基礎となった。ところが料率表の方は、はるかに問題が多かった。鉄道会社と商務省との意見も合わなかった。1889-90年に、会社側からの料率表提案を特別委員（商務省のMr Courtenay Boyle と Lord Balfour of Burleigh: Burleigh はパークシャーの村）が検討したが、その提案には4,000もの反対意見が一覧表で示されていた。その後、商務省は議会に35の緊急指令（Provisional Orders）を、料率上限表を添えて提出した。これらは1891-92年に両院の合同委員会に送られた。ここで料率は再度検討された。この段階で、会社側が低すぎると宣言していた幾つかの料率上限が引き上げられた。その結果、一連の「鉄道（料率および料金）関連指令確認法」（Railway [Rates and Charges] Order Confirmation Acts）が成立し、当初、施行期日は1892年の8月1日とされたが、施行日は1893年の元日に延期された。ここまでの手続きは全体として徹底的で欠陥への配慮もなされ、委員達による調査も非常に公平だった。

新料率を分析すると、古くからあった道路使用のための通行税は、運輸料率（conveyance rates: 通行税・運輸費・鉄道会社の車両使用料をカバー）に吸収されていることが明らかだ。距離（長距離に対してはマイル当たりを低率にした）や大規模託送にかんする差別料率は認められた。しかし、貨車荷やトラック荷に対する特別低率はあまり優遇的でなかった。これはブリテンで典型的な、おしなべては小規模な貨物託送のケースとのバランスをとるためであって、小規模託送者は貨車荷等が可能な業者への優遇を快く思わなかったからである。ターミナル費はついに認められた。それらは原理的に駅ターミナル費（場所の使用料）とサービス・ターミナル費（そこでなされるサービス料）に分けられた。料率は全て上限値で示された。料率上限の決め方は理論的というより、単に過去の経験値に基づいていた要素が強いが、理論値の算定が困難である以上、やむを得ない。ところが、この折角の新法の内容（とくに料率）も、精細な研究には値しない。というのは、3年をかけて苦労して作り上げたこの成果も、20か月後（下掲1894年8月に、1892年法を実質無効化する法が成立）には中断されてしまったからだ。

施行日になったとき、鉄道会社は未だ準備が出来ていなかった。時間が不十分で、無数の問題への心構えが出来ていないというのである。というのも、精細に工夫された上限料率はあくまで上限にすぎず、現実の料率ではなかった。数的には少なかったが、幾つかの上限値は会社が実際に課していた料率に等しいかそれ以下であった。この場合には、当然に上限値が現実の料率となった。しかし、大部分は優に現実値を超えていた。そこで、現実料率をどれくらい上限値に近づけるのが望ましく実行可能なのかを決めねばならなかった。我が国の鉄道運輸の大きな部分が、主としては水運との競争に対応するために、特別料率を定めており、それは他の諸国に比べてこみ入っていたばかりでなく非合理的でもあった。競争が至るところで存在していたからである。鉄道会社は、法で課された削減分を取り戻すべく、特別料率を引き上げようと計画していた。議会に居る彼らの批判者達ですら、特別料率が低すぎる所では若干の引き上げが行なわれるだろうと予期していた。しかし1892年の秋には誰も、1893年1月に鉄道会社が行なったことを予測していなかった。会社は当分の間、新たな特別料率が算定されるまで、という口実で、上限料率を全て現実の料率表に入れてしまったのだ。彼らは駅長達にすら、これらの新料率が「大多数の場合、単に試行的なものにすぎない」ということを告げなかったのである。

しかし、これは愚策だった。鉄道との取引業者達は、それまでの例えば12s.という運賃の代わりに16s.とか20s.というような送り状を受け取って、しかもそれには何の説明もなかったわけである。他方で世界的に物価は下落し、ブリテンの失業者も増えていた。怒りに満ちた通信が商務省と鉄道協会との間で飛び交った。国会議員達は山のような不平の通信を受け取っていた。商務省の長 (President) は「鉄道を正気に戻す」という話をした。そして5月までには、下院の特別委員会が更なる鉄道調査を主張していた。この委員会は「議会や商務省が期待していた最大限は2, 3の異常な低料率の引き上げにすぎず、新規の上限値を超えているものを別とすれば、鉄道会社は従前の料率を維持し、穏やかな変更を少し行なうだけで良かったのだ」と論じた。鉄道側は、時間がなくてそれが出来なかったのだ、と主張した。この年の終わりまでには、鉄道会社も配慮が足りなかったと認め、新しい料率表を完成した暁には、年初からの過大徴収は返金すると、下院委員会で申し出た。

しかし、それでも鉄道会社は、1894年8月の風変わりな短議法の制定を免れることは出来なかった。この法の主要条項は、1892年12月31日以降に鉄道会社が料率・料金を引き上げ、誰かがそれを不当なものだと訴えた場合、鉄道・運河委員会でこれに反証する義務は鉄道会社にある、と宣言していた。続いて法は「料率・料金が法的に定められた上限内であることを示すだけでは十分ではない」と言う。ちなみに鉄道会社の料率変更は、法的上限内であって不当な優遇を含んでいない限り認められるという一般の権利が、この時初めて制限されたのであった。

(鉄道政策への影響)

アメリカの鉄道問題著作者メイヴァー (J. Mavor) は、この法が通過する直前の時点で、自国の読者に次のように説明している。「英国の鉄道料率は、アメリカにおけるほど激しく変動することはなく、突然の相当な変化はこれまでほぼ皆無だった」、「1891-92年の法制化に続く変化は、それまで英国で起こった最も激しいものだった」(J. Mavor, "The English railway rate question", *Quarterly Journal of Economics*, Boston, April, 1894)。1894年の議会議法はその激しい変化への反動であって、結局、変更前の料率を合理的なものとし、それを超えるものは裁判で認められねばならないとした。こうしてこの法は、アメリカ鉄道料率に対する英国のその安定性を、引き続いて保証する結果となった。

結局、鉄道会社は見込みが非常に確実である場合以外、料率引き上げに取り組もうとしなくなった。それでも委員会は1894年以降も種々の料率引き上げを認めたが、それは特定の運輸に対して恒久的な費用増加が見込まれる場合であった。そのような判断がなされるか否かは不確実だったので、鉄道会社は料率引

き上げを躊躇したのである。のみならず、試行的な引き下げをも躊躇することになった。というのは、試行が成功しなかった場合、元の料率への引き上げが訴訟を引き起こしかねなかったからである。

鉄道会社は1896年以降、物価上昇に伴う運転費用の増加に直面した際も、種々の共同行動と、政府の許す限りコンビネーションを試みた。他の全ての価格が上がっていたので、鉄道料率の穏やかな引き上げは公平に見て妥当のように見えた。しかし鉄道会社の経営者達は、それを言うとは軽率になることを学んでいた。政府委員達が種々のテスト・ケースで、特定運転費の上昇に対応するには特定料率の引き上げが妥当であることを認めていたにもかかわらず、一般的物価上昇というような抽象概念を裁判で訴えるのは非常に難しかったのだ。1911年にプーリングを弁護する際、鉄道のスポークスマンは注意深くも、それが料率を全く引き上げることなく逆に若干引き下げた、と指摘した。彼らは、公衆や議会の目には料率引き上げが鉄道の原罪と映ること、それに繋がる鉄道政策は全て不当に断罪されることを学んでいたのだ。

物価上昇期に鉄道が料率を上げることをためらったことが、おそらく鉄道労働者賃金の停滞、ひいては1910-11年の労働紛争の原因であった。しかしこの紛争は、少なくとも鉄道料率の一般的引き上げに口実を与え、議会や公衆もそれを理解できた。そして結局、前述の1913年法と料率4%引き上げとなったわけである。この際の賃上げをカバーする料率引き上げは、既に裁判所が特定の場合に認めていたやり方の適用にすぎなかった。にも拘わらず、鉄道取引関係者や産業人の精神は、自分達の場合には認める価格引き上げも、鉄道料率に関してだけは認めないということになっていたのだ。

(他の形態の運輸手段：運河)

1906年以降、自動車は急速に実用化されていたが、長距離輸送の場合、1913-14年には未だ旅客でも貨物でも自動車による道路輸送はとるに足らなかった。1913年には「バスが今やウィンザー、バーネット、エピングまで走っている」(Webb, S. and B., *The Story of the King's Highway*, 1913, p.261)と言われていたが、それは未だ非常に新しい出来事にすぎず、船による沿岸輸送と鉄道が、熾烈に競争しながら長距離輸送をほぼ独占していた。1904-06年間から1910-12年間までに、鉄道で運ばれた旅客人数は9%、一般商品トン数は10%、鉱物トン数は12%増えていた。鉄道会社は総収入に対する運転経費の割合を63%以下に下げることが出来なかったが、鉄道株はなお投資家達には魅力があったのだ。従来同様、運河との競争はあったが、一つの顕著な例外(Manchester Ship Canal:MSC)を別とすれば、20世紀初頭には運河の運輸量は1888年(不十分ながら一応の統計がある年)に比べると、ほんの僅かしか増えていなかった。MSC(巨額の海路運輸を含む)を算入しても、1905年のブリテンにおける内陸水路(MSCの海路を含む)経由の貨物運送量は、鉄道のその10分の1にも満たなかった。

鉄道への批判者や、内陸水路運輸の停滞は地理的・経済的理由によるのではなく国家による無視や鉄道の不正によるのだと信じていた人々は、「鉄道が所有・統御している水上運輸の量は1888年以来、独立系の運河による運輸がかなり増加しているのに比べて僅かに減少している」と指摘することが出来た。また、かなりの重要性をもつ二つの水運システム、即ち Leeds and Liverpool Canal と River Dun Navigationの運送量が、鉄道による完全な統御がなくなって(前者は1874年、後者は1895年)以降、増加したことも指摘された。前者は妥当な配当を支払っていた。後者は1895年にG・Cの手を離れて或る新会社の所有下に置かれたが、新会社は普通株に配当を支払っていなかった。但し、運河は運行されていた。

これらの運河が自由競争下で相対的には成功していたとしても、全ての運河が自由競争下で運送量を増加させたかどうかは、全く別問題である。例えば多少とも鉄道と平行的に流れていて、かつ鉄道に支配されている運河が、鉄道との完全な競争下でなら運送量ももっと増えるのかどうか。決定的材料にはならないが、実際1905年には平均的に見て鉄道所有運河の方が独立運河より多くの荷を運んでいた。

強力で鉄道など他の運輸手段と有効に競争できる運河は、決して独立性を失わなかったし、本来の仕事

を続けていた。チェシャー平野の塩の町からマージー川に至るウィーヴァー水運 (Weaver Navigation) は、適例であった。その歴史は1721年に始まっていた。この運河は会社ではなく管財制度 (Trustee system) の下に置かれ、1895年にはトラストは利害関係者全員を代表するものとされた。業務は1866-75年間に、水力エレベーターがノースウィッチ (Northwich) 近くのアンダートン (Anderton) に作られ、これによってポッターズに向かう途中、船をウィーヴァーの水路から鉄道支配下のトレント・マージー運河に運ぶことが出来るようになって、非常に改善されていた。こうして塩の町に発する塩取引の全てがウィーヴァーを下って行なわれ、運送費は鉄道によるよりも遥かに安かった。

水運での第二の成功例エア・カルダー水運 (Aire and Calder Navigation) は、ウィーヴァーより更に古かった (根拠法は10 and 11 William III c.19:原文では William IVとなっているが、William III の誤りだろう)。1872年には「施設改良のために多額の資金が投じられつつある」と報告された唯一の運河だった。60年代に掘削が進められたり閘門が延長されたりして170トンまでの船を運べるようになっていた。後には一連の「コンパートメント船」(小さな蒸気船で牽引する金属製の浮きタンク) が900トンまでの石炭を、西ライディングの炭鉱からグール (Goole) の会社ドックまで一度に運べるシステムを開発した。こうしてリーズから海に至る標高100フィート以下の地帯における重要な運送手段として、その地位を確保していた。

(The Manchester Ship Canal)

マンチェスターはリーズよりも低地にあり、海に近い。南ランカシャーと北チェシャーの平野部は、英国運河と英国鉄道が最初に大成功をおさめた場所であった。鉄道が成功する以前の1825年に、マンチェスターからディー川の河口まで400トンの船が運行できる運河の計画があった。次の半世紀間、間歇的に (とくに景況が非常に悪い時に喧しく)、MSCが話題とされた。最終的には1870年代後期の不況期に、或る計画が熱心な人々の間で形を整え始めた。1882年までには準備委員会が活動しており、その後3年間に亘って、両院で激しい争いが続いた。ついに1885年に、20近くもあるMSC法の最初ものが法制化された。

マンチェスターとその支援者達は、鉄道料率の高さ、それを守るための鉄道と運河との汚い同盟、リヴァプールではドック費用が高く、ドック税を全ての商品に掛けていること、などを論じていた。それら個々の不満とは別に、彼らはマンチェスターが地理的な地位を何らかの方法で改善する権利を持っている、と主張した。リヴァプールおよび同地と利害を共にする諸鉄道は、この計画は実行が困難で、実行されるとすれば、リヴァプールから仕事を奪えると確信してのことであって、そのためにマンチェスターは多額の費用を支出してきた、などと論じた。また、計画はマージー川の河口を駄目にするだろうとも論じた。尤も、この点についてはリヴァプール自体が他の団体から訴えられていたのである。

この最後の技術的問題に対応すべく、最終計画では、運河は真ん中を通してほぼリヴァプールへというのではなく、12マイルに亘って河口の側を流れ、イースタム (Eastham) で海に出ることとされた。しかし河口を巡る議論は沸騰し、マンチェスター側とリヴァプール側との間に熾烈な応酬があった。

特定問題法案委員会 (Private Bill Committees:ここでは「議員立法委員会」よりも適切だろう) でのやりとりは、非常に高くついた。運河建設のための資金調達が多くなったのだ。800万ポンドの資金が必要とされたが、熱心な推進者達 (生協関係者や労組員など) が居たにも拘わらず、第一回公募では100万ポンド未満しか集まらなかった。そこでロスチャイルド家を通じて600万ポンドを調達する試みもなされたが、うまく行かなかった。次には新たな宣伝活動が行なわれた上で、最初の応募者に400万ポンドの優先株発行を同意させた。この発行はロスチャイルドとベアリングによって共同で行なわれ、ロンドンで成功裏に売り捌かれた。普通株の方は地方で調達された。1887年に工事が始まった。

工事の完成には6年以上を費やした。完成時の会社の資本額は株式・借入・社債を合わせて (share, loan and debenture capital) 1,500万ポンドと評価されていたが、そのうち171万ポンドは、当時繁栄してい

たBridgewater Canalの購入に充てられたものだった。請負業者達（contractors）は当初、土地を除く建設費を575万ポンドと見積もっていたが、異例の不運や或る大規模技術会社の計算違いなどに遭遇した。もしマンチェスター市議会の援助がなければ、工事は永遠に完成しなかつただろう。同市は1,000万ポンドが費やされ、それ以上の資金調達の見込みがないと分かった時に、会社に300万ポンドを融資しようと決断したのだった。議会もこれを承認した。しかし未だ資金が足らなかつた。1893年に、同市は更に200万ポンドの資金を会社に何とか調達してやった。見返りの条件は、会社の重役会に市の代表が多数派として参加することだった。こうして、同年に運河は完成した。

1907年になると、会社は融資への利子を全て支払えるだけの収益をあげていた。平和時の最後の数年、会社の状況はまずまずだったが、それでもMSC社の普通株に値段の付くことは稀で、額面10ポンドの優先株は30s.前後で変動していた。マンチェスターの人々は全体として、普通株の損失を埋め合わせるだけの成果はあったと満足していた。市議会の支援を誇りとし、ドックや運河の周辺に多様な産業施設が建造されていることを喜んでいて。広範に分布する優先株保有者の意見は聴取されなかつた。

運河は疑いもなく、マンチェスターの諸取引に顕著な便益と繁栄をもたらした。他方でリヴァプールも、その陣営の論者が予言したようなひどい状況にはならなかつた。1882-85年に同市がマンチェスターと戦っているとき、同市の港から出ていく船舶トン数は年平均で500万トン未満だった。1912-13年には、それは750万トン近くになっていた。マンチェスターもこの20年間に110万トンという実績を積み上げていた。もしマンチェスターがこの110万トンという実績をあげていなければ、リヴァプールのトン数は750万トンを大きく上回っていたのかどうかは、分からない。同市は浚渫を怠ったり、港の水深を画期的に改善したり、港の諸費用を引き下げたりしなかつたかもしれない。同市は現実には、ドックの拡張も行ない、諸施設を改良した。とりわけドックの全長に亘って高架電鉄を建設したことが重要だ。

競争がリヴァプールに刺激を与えたのだ。刺激という要因は、この「利益の上がらないと同時に利益の上がる」事業が、マンチェスターにとどまらず国民全体にどれだけ便益を与えたかをイメージする際に重要である。確かにこの運河がこの時期に建設されなくても、現実に生じた様々な現象は、多かれ少なかれ生じたことだろう。しかし運河建設によって、綿、食料、とりわけ綿製品等の商品を最も人口密度の高い地域へ（もしくは地域から）配達（内外に発送）することが容易になったのは、確かに国民的な利益である。配達・発送の中心地はマンチェスターだった。更にマンチェスターとリヴァプールおよび両都市にリンクする諸鉄道に、努力と節約への刺激が与えられたことを加味すると、運河は、批判者達が「マンチェスターのどぶ」と呼んでいたにも拘わらず、大きな国民的利益をもたらしたと考えてよい。

(運河にかんする王立委員会)

或る王立委員会が、連合王国の運河と内陸水運を調査するために任命されたのは、「どぶ」の間接的な利益が一般的に認識され、またその金融上の見込みも十分に明るくなった時（1905-06年の景況回復中には10ポンドの優先株が40s.になっていた）だった。調査に積極的だったのは商業会議所、とりわけマンチェスターとバーミンガム地方の会議所だった。前者はMSC等で実証された水運の有益性を評価していた。後者はこれら水運に参加したがっていたし、重工業がミッドランドから海に逃げていくのを防ぎたかつた。1900-04年の景況不全期に、いつものごとく運送費削減のための提案が山のように出てきた。議会には一連の運河および水運法案が提出された。1905年にマンチェスター商業会議所は公的トラストを創設して政府がこれに財務保証を与え、内陸水運の全システム変更の指揮を執るよう求めていた。これこそが、議会委員会（Commission）に期待された助言の内容であった。議会委員会は3年以上もその任に就いて、11部にも上る証言と報告を刊行した。

半世紀に亘って諸委員会を悩ましてきた理論や迷信の全てが再考された。鉄道はいつものごとく検討の

対象とされたが、結局、名誉を得て無罪放免になったと言えよう。委員会は、鉄道に所有されたり統御されたりしている運河が、全体としては他の運河よりも維持状況が悪いと結論することは出来なかった。委員達は、全国の内陸水運で移送される貨物トン数総計の5分の1以上を運んでいるバーミンガム運河（都市間の狭い水路159マイルで）のシステムが、もしもその背後に強力なL・N・W鉄道がなかったとすれば、それほど順調に維持されはしなかった、と認めた。また、あの非常に重要な田野横断運河であるトレント・マージー運河は、ノース・スタッフォードシャー鉄道会社の所有下にあったが、ポッターリー地方にとって測り知れない価値があったし、どんな独立型の運河に対しても優位にあった。逆に、パディントンからライムハウス（Limehouse）までのリージェント運河（Regent's Canal）は独立型だったが、非常に高い貨率を課していた。

委員会は主要報告では言及しなかったものの、種々の鉄道が種々の運河を、損失を出しながらも正常に維持していることを学んでいた。鉄道は法の下でそのように行動することを余儀なくされていた。それでG・Wは、ケネット・エイヴォン（Kennet and Avon）運河を、L・N・Wは狭いハッダースフィールド運河（ヨークシャー側には42の閘門があり、牽き船道のない頂上トンネルがあった）を維持していたのだ。1905年にはこの頂上を通った全路運送はなかった。鉄道で速く貨物を運べるのに、わざわざ水路で運ぶ必要がなかったのだ。今や独立型になっており、全水路に亘って幅が広く、エア・ギャップ（Aire Gap）地帯では地形にも恵まれていたリーズ・リヴァプール運河すら、丘越えの長距離輸送は殆ど行なっていなかった。

他方で、委員達は水路による一貫運送を発展させることが重要だという観念にとりつかれて、殆どの一貫ルートは連結部分が狭いことに注意を向けた。リーズ・リヴァプール運河がそうでなかったことには触れなかった。時代に即応して発展してきたグランド・ジャンクションを賞賛したものの、この運河が首都圏での短距離運輸に依存していることを見逃していた。

委員会の主要提案は、まず、新たな水路当局と政府信用（government credit）の下に、改良された運河の「交差」（'Cross'）を創りだし、100トン級（代替案では300トン級）の船をテムズからマージーへ、セヴァンからハンバーへと運行させるというものだった。交差点はバーミンガム地域に置かれ、同地域はそのことから非常に利益を受けると期待されていた。グランド・ジャンクション運河を拡大すれば、年当たり300万トンの石炭をミッドランドの炭鉱からブレントフォード（Brentford）やパディントンに運べるのではないかという期待も提起された。しかし、なぜ公信用（public credit）がロンドンの石炭を安くするため（そういう想定であった）に用いられねばならないのかという点は明らかにされなかった。石炭をロンドンに運ぶための鉄道料金は、海路との競争のために制限されていたのだが、その石炭運送を鉄道から逸らせて水路に切り替えようというのであった。運河で運ばれる「パディントン石炭」（と呼ばれていた）は、まず第一に海路石炭との、次いで鉄路石炭との競争で敗北していた。公信用をバックにしても、再度敗北する可能性はあった。

それでも委員会は、石炭のような安価大量貨物の場合、大改善された水路を活用しそうだという意見で一致した。未だ運河の水路と結ばれていない石炭採掘所や石切場、あるいは重工業用建造物をいかに「交差」とリンクさせるべきかという問題は、まっとうに取り組みされてはいなかった。また、そういう場所に通じる鉄道の側線が敷設される難易度も評価されていなかった。更にバーミンガム地域のように、土手が「工場に並行」している狭い運河の問題もあった。これら運河を拡幅するためには大規模な建物破壊と巨額の補償が必要なはずだった。逆に、もし狭い運河をそのままにしておくと、「交差」との結合点で100ないし300トンの船からもっと小さな船への貨物積み替えが必要となり、それは水路による全路輸送の経済性を台無しにするはずであった。

一般的に、改良されて技術上の統一性が確保された運河システムが運輸に有用なのは明白である。しか

し、上記のような高い代償を払ってもなお有用なのかは別の問題である。自然的な優位性を備えた運河は公開市場で資本を調達し得ていた。マンチェスターからの類推は説得性がなかった。マンチェスターの場合の非常な有利性は、海路の貨物が35マイルも陸地に入り込んだ所、つまりまさに消費者や生産者の真っ只中で、積み下ろし出来ることだった。とりわけ、我が国の取引は年々ますます小単位託送と敏速な運送を基礎とするようになってきていた。ロンドン向けの石炭取引の場合ですら、そうだった。そこでは坑口の側線から直接積まれたトラック1台の荷というのは全く普通の運送単位であって、100ないし300トンの託送は稀であった。また、ガス事業等における大量託送は、通常、海路で行なわれていた。ちなみに、ブリテンでは農業関係者も決して運河を好まなかったのである。大量の穀物を船でゆっくり運ぶことには魅力がなかった。ミルク、鶏肉、果物、野菜、魚などの場合はますますそうだった。

委員会は、運河建設を必要としない新たな輸送形態があるかもしれない、という考えによって影響を受けるには、任命が早すぎた。委員会の活動期にはロンドンの街路でモーター・バスが次第に台数を増やしていたのであって、もしもこれが提起していた技術上の可能性について想像力を働かせれば、次の段階は予測可能だったかもしれない。この頃、グリムズビーからヨークシャー産業地帯に、エア・カルダー水運を用いて材木を運ぶ小さな蒸気船が用いられていたのだが、まもなく同じ仕事は大型トラックによって行なわれていた。高い管理的地位にある人々は、上記の想像力を働かせたのか、喫緊性の乏しい面倒な問題を棚上げするための手段として委員会の調査を利用したにすぎないのか、あるいは（これが最もありそうな場合だが）、財務上の問題（運河以外に、多くの資金需要があった）を考えていたのか、分からない。原因が何であれ、政治家は全く委員会提案を支持しなかった。

(道路：路面軌道：発動機による牽引と路面：道路基金)

しかし政治家達は、他の輸送形態からの要求に関しては、注意深く実験的に支援を与えた。それは丁度、運河委員会が仕事を終わろうとしていた時だった。「開発・道路改良基金法」(Development and Road Improvement Funds Act)が1909年の12月3日に国王の裁可を得、同法が設立した道路局(Road Board)が1910年5月10日に最初の会合を開いた。局が管理すべき基金は自動車免許税とガソリン税を原資としていた。しかし局が存在することによって、議会が「王の街道」(King's Highways)の管理に接触する可能性が与えられたとはいえ、どの省の長もいかなる街道への直接的責任も有してはいなかった。そして殆ど信じがたい制度上の杓子定規的理屈と惰性とによって、1914年までは道路の状況に関して下院で政府に問題を提起することすら許されていなかった。伝統があまりにも頑強だったので、全ての道路が地方自治体の仕事になっていた。1871年から1895年に至るまで、下院の常置委員会があらゆる有料道路トラスト（これも地方事案だったが）の更新を、組織的に拒否してきた。そのためトラストは、1888年の地方政府法が主要道路の維持管理を新たな州議会に委譲した時には、殆どなくなっていた。（したがって、道路の管理主体がいつそう曖昧化）。地方政府局とその長が、地方行政の重要問題である道路の方向づけに、何らかの責任を持つであろうと想定されたのかもしれない。しかし、議会の慣例では、そうではなかった。

1864年に或る証人は下院委員会で、グレート・ノース・ロード(Great North Road: GNR)は「通常の教区街道」と全く同様に地方のものだ、と述べている。次の20年間には、冒険的な自転車旅行者が、非常に小規模な非地方的道路交通を生み出した。しかし80年代後期になっても、自転車旅行者は未だとるに足らない存在だった。高い管理的地位にある人々にとって、街道は地方の騎乗者の標準に適合しておれば十分だった。他方、最後の有料道路トラストも消滅しつつあり、ブリテンの道路に責任を持つ寄せ集めの諸機関（四季裁判所、実験的な街道地区、バラ、地方衛生地区、街道教区など）からは、道路行政に関する統一性や一般的活力は期待すべくもなかった。州議会が創設された後ですら、5,000以上もの教区（都市部であれ田舎であれ）が存在した時期もあり、それら教区は自らの特定の道路に最高の権限を持っていた。

したがって精力的な州議会であればあるほど、1888年（の地方政府法成立）以前（長年に亘る、分断的で不安定な管理の時代）には無視されていた道路維持上当然行なうべき仕事に、全力をあげて取り組んだのは当然だった。新世紀に入ってモーターで動く乗り物が増え、それが地方税からの道路関連支出の増額を必要としたにも拘わらず、以上の事情によって支出額はその遥か以前から高まっていた。実際、自動車時代の最初の10年間（1903-13年）、年々の支出額は先立つ15年間に比べてさほど増加していなかった。

道路行政活動とそのための支出は、1894年地方政府法の下で統御機構の最終的再調整がなされたことによって、刺激を受けた。同法は街道地区（Highway Districts）も「街道教区」（Highway Parishes）も廃止し、今や地区道路（District Roads）となったものを、都市議会と地方議会（Urban and Rural Councils）に委ねた。1914年までには、ロンドンとカウンティ・バラ（County Boroughs）の外部では、2万7879マイルの主要道路が州議会（County Councils）の下に置かれ、11万1884マイルの地区道路もしくは第二級道路がイングランドとウェールズの地区議会の下に置かれていた。しかしこれも未だ、およそ道路統御の統一性や道路維持の統一的な基準を保証するものではなかった。ロンドンから出る主なウェスト・ロード（West Road）の最初の18マイルは12の主体が管理していたし、ロンドンからカーライルに至るGNRの302 $\frac{3}{4}$ マイルには72の管理主体があった。

道路建設の方法には、テルフォードやマカダムの時代からあまり進歩がなかった。但し市や大きな町は別であって、ここでは既に四角な御影石の敷石や新式の木片、アスファルトなどが、砂利や小石、あるいは御影石を砕いた「マカダム」（これはなお、地方では最上の道路として一般的に用いられていた）にとって代わっていた。ロンドン以外では、木片やアスファルトはあまり見られず、地方（とくに石の多い北部やスコットランド）の多くの町では、小石での舗装が多かった。

19世紀末頃、路面軌道（tramway）による道路運輸は、ほぼ完全に、舗装された都市部道路に限定されていたし、用途も旅客と小包に限られていた。路面軌道システムはあまり前進していなかった。公的筋の説明では、1886年までにはブリテンに779マイルの路面軌道等があった（その10年前は僅か136マイル）。しかし、1900年になっても総延長は1,040マイル弱にとどまっていた。他方、ブリテンの外部世界ではその間に電車がごく一般的に使用されるようになっていた。ブリテンでの採用の遅れは、主としては電気時代の一般的問題に直面した法制定者達が想像力を欠いていたこと、および路面軌道は通常、馬が牽引するもので、馬を念頭に置いた法で統制されるものだ、という観念上の惰性によっている。

しかし20世紀になると、この面での遅れは過去のものとなった。若干の市は既に発電所を持ち、路面軌道の当局でもあったが、財務的に健全と感じた場合、ごく自然に電気軌道システムの開発へと進んだ。同時に British Electric Traction Company (BETC) が、南ヨークシャーやポッター地方等で子会社を育てて、近隣のバラ・地区街道当局から免許が確保できる場合には、サービスを提供しようとしていた。新世紀最初の7年間には多大の仕事が遂行された。我が国の軌道総延長は1900年の1,040マイルから、1907年には2,232マイルにまで延びていた。しかし、それ以上の勢いで伸びることはなかった。ただ、有力な諸市の既存システムが、1914年までに総マイル数を2,530にまで延ばしてはいた。その10年後には100マイル未満がそれに付け加わっただけだった。その後は抑制が始まった。

もし、巨額の市の資金が路面軌道に流れていなかったとしたら（上記1900-07年における軌道の大幅延長を指す）、この抑制はもっと早くなっていただろう。ロンドンでは、路面軌道とバスでは規制当局が異なっていた。路面軌道の当局は州議会だった。その政策は、最近ではテムズ河岸に電車を走らせるところまで来ていたが、ロンドン人の通常の旅は、なおバスで行なわれていた。他方、バスの当局は首都圏警察の委員であった。この当局としては、安全である限り、自動バスが馬の牽くバスにとって代わることを拒否する理由がなかった。州議会はロンドンの多くの路線が軌道交通には不適であることを認めていた。また、

バスを規制する権限もなかった。バスは走り回っていた。ところがミッドランドや北部をはじめ、ロンドン以外の全国ほぼ至る所で、町議会や市議会は路面軌道と同時にバスの免許当局でもあった。そこで、路面軌道のためを思う場合は、バス免許の認可を遅らせた。更にブラッドフォードやハリファックスのように、軌道を持てばバスを併せ持つことは賢明でない街路もあった。

しかし、交通上の熟慮が事態を支配するケースは稀だった。そのことは、街路の条件は同様に悪いが当局が軌道を持っていない多くの場所で示されていた。(そういう場所では、地方当局はバスの浸透に有利な政策を採りがちだった。そこで)バスがロンドンから地方に広がっていくにつれて、BETCから地方当局に対する嘆願が起り始めた。地方当局は軌道会社には面倒な認可条件を課したすぐ後に、彼らと競争させるために別の認可をバス会社に与えるという調子だったのだ。こうして新しい形の輸送手段(電車)は、さほど早くその先行者(鉄道)の後に続くことが出来ず、多少の嘆願は不可避だった。

初期のダイムラーやパナール(Penhard)は、あたかも道路機関車(traction-engine)であるかのように運転せねばならないという義務を課されていたが、1896年の法律によってこの義務から解放された。この結果、法がダイムラー同様に軽機関車と分類していた全ての乗り物の所有者も、解放された。1903年に自動車の法規制(motor-car legislation)がまさに自動車規制という名称になったとき、重い鉄の輪金を付けた(大部分は蒸気で動かされる)沢山の乗り物と、ゴムのタイヤを付けた1万5000から2万台程度の車が路上を走っていた。後者の速度は1時間20マイル未満だった。両グループの数的な成長は驚くほど早かった。2、3年のうちに公衆は道路の状態を心配するようになっていた。自転車愛用者達(90年代半ば以来、数において優勢で、かつ上品ぶった階層だった)と自動車の所有者達(数は少なかったが最も上品ぶった階層で、発言力もあった)は、10年以上も道路の状態を心配しており、前者が典型的にイギリス的な道路改良協会を立ち上げ、後者はこれを支援した。同協会は早くも1902年にファーンバラ(Farnborough)で道路の砂埃を抑える方法を実験していた。協会の活動は非常な成功をおさめ、当時の統制のとれない道路管理に対する或る厳しい批判家も、1913年に「ここでは砂埃の無い道路が何マイルもある」と認めている。

1905-06年の王立委員会は道路改良協会と共に、全国至る所に地方当局による多くの非常に劣悪な道路建設があることを認めているが、抜本的助言は全くしなかった。そして、それが賢明であった。委員会報告は、適切に底付けされた御影石仕上げのマカダムは、今なお最良のものだ、と述べている。タールを用いた種々のマカダム・システムのメリットについては、未だ実験段階だったので、委員会は判断を留保している。しかし、これらのシステムは道路改良協会のテストを経て推奨され、次の7年間に、埃の少ない街道(黒っぽくて見かけは良くないが)を、満足できる程の割合で我が国に供給したのだった。

自動車等の使用者達は今や組織化された利害団体で、富裕であり、議会にも過剰なほどに代表を送っていた。彼らは、我々の乗り物やそれに使う燃料に課される税は良い道路という形で返還されて然るべきだ、と論ずる傾向があった。これらの源泉から生じる急成長所得が、例え部分的にであれ道路改良に用いられるのは、道理に合ったことだった。道路改良はそれ自体望ましいし、税収をもいっそう増加させるだろうからである。この種の考慮が、1909-10年に創設された道路局(Road Board)の背後にあった。この局は最初から研究・調査のための中央調整機関、即ち一種の国営化された道路改良協会と考えられていた。局は、新設の道路改良基金の部分的統御を基礎として、政策統御の任にも当たった。

同局はこの基金から、州議会等の街道当局に助成金や貸付を推薦する権限を与えられた。また、中央機関としては重要かつ新しい機能となるのだが、新規道路を建設し維持する権限も与えられた。しかし同局は、最初はこの第二の機能を用いなかったし用いる用意もなく、道路表面の問題に集中した。というのも、既存の水漬け(waterbound:マカダムを造る際に表層を水に浸すことから来た言葉)表層は、10万台以上のモーター車の車輪の下で、すぐに破片になったり砂埃や泥になったりしていたからである。最初の2年間、同局は

道路拡幅と支線造りおよび橋造りのために少額を支出するよう助言した。しかし第2年目(1911-12年)には、83%近くの助成金・貸付が表層の改善用に支出された。

1914年3月までは、事態はその調子だった。表層が相変わらず最も緊急を要する問題だった、と局は1914年報告で述べている。しかし今や局は、新規建設問題に相対していた。ロンドンへの西方アプローチの改善について、ロンドンおよびミドルセックスの州議会との間で交渉がもたれ、局は1914年に、ミドルセックス州議会との間で、キュー・ブリッジ(Kew Bridge)からハンスロー(Hunslow)に至るブレントフォード・ループ(Brentford Loop)を建設する取り決めが完成し大蔵省の認可も得た、と報告することが出来た。同局が真に新しい道路のための計画を実現したのは、これが初めてだった。新規建設は慎重に抑制されていた。同局の根拠法は、局が雇用創出的支出を景気動向に適応した形で行なうよう求めていた。これは法上のもう一つの革新である。景気は1910年以来活況を呈し、失業率も信じがたいほど低かった。

道路局はやる気のある地方当局の助力の下に、ロンドン地域の交通量の増大ぶりと道路事業の喫緊性を、大まかにながら測定することが出来ていた。1911-12年については、ケントから最良の統計がもたらされた。ケントの道路で最も繁忙な区間はエルサム(Eltham)とシドカップ(Sidcup)の間だったが、ここでは1日に772台の乗り物が通過し、そのうち318台が自動車とオートバイだった。昼夜ぶつ通して1時間当たり13台であり、大変な数値である。翌年にはそれが丁度倍加したが、馬の牽く乗り物は1時間当たり19台から16台に減少した。しかし1913年に最も繁忙だったのはエルサムとシドカップ間ではなかった。それはサリーの或る区間であって、そこでは時間当たり82台のモーターによる乗り物(オートバイを含む)がキングストンの谷をガンガン音を立てて走っていた。その他にロンドンからのバスも、いずれかと言えば辺鄙なこれら郊外の街道に登場していたのである。

(ドック:ロンドン港の諸問題:リヴァプール, マンチェスター, ハンバー, サウサンプトン)

80年代半ばの不況期に、東西インド会社によるティルベリーのドックが完成した。このドックはロンドン・キャサリン会社のアルバート・ドックへのライヴァルとして計画されたものだった。これが、ロンドン港のみならず全国取引が停滞している時に、事業開始しようとしていたのである。テムズの船塢頭は、このドックは遠すぎると不平を述べ、彼らや波止場主(wharfingers:波止場主はドック会社と激烈に競争していた)はこの施設を使わなかった。ティルベリーとヴィクトリア&アルバート・ドックとの間で船会社獲得のために激烈な闘争が生じた。1886-87年にはロンドン・キャサリン社の配当が1%に下がり、1888年(景況はやや回復)までには、打撃のいっそう深刻だった東西インド会社が社債に利子を払えず、収益管理人(receivers)の下に置かれていた。

困難の結果、これら二つの指導的テムズ会社は仲間になった。1888年、彼らは議会の認可を得て、或る共同委員会(a Joint Committee)の管理の下に日常業務協定締結を目指した。この際、資本の統合は避けていた。委員会は苦難の門出だった。東西インド会社は収益管理人の手中にあって債権者達との最終和解は1898年まで叶わず、あらゆるドック関連法は「船で運び去られる限り波止場に荷揚げされた財貨にはトン税を課さなくてもよい」という古くからの項目を含んでいた(90年代までは実に財貨の4分の3がこのように処理されたようだ)。似たようなドック回避取引方法は、他にもあった。また、ロンドン取引の拡大自体がごく緩やかだった。更に1894-96年に行なわれた或る技術上の調査は、船がますます大きくなってきているので、テムズ下流の川底が深くされない限りいっそうの発展は難しいと示唆していた。ドック施設を必要としている既存の取引については、川は既にドック過剰の状況にあった。そのためドック会社の配当は貧相であり、ドック改良のための資金調達も難しかった。

1901年までに共同委員会は、その前年の法によって、完全な企業統合を目指す体制に引き継がれていた。またこの法に先立って、或る王立委員会が任命され、ロンドン港の抱える問題の全局面を調査することに

なっていた。この調査はロンドン州議会が、所有者として何らかの形で港を統御したいと望んで、ロンドン商業会議所（取引人達の不平の貯蔵所だった）とともに、何年も力説してきたものである。

ロンドンの川の統制が混線していて不完全であることは、調査をまたずして明らかだった。自由競争の隆盛期に設立された諸ドック会社は、ドック諸便益の80%を統御するこの統合によって、終末を迎えていた。シティ当局（the City Corporation）は港の衛生管理当局であって、テムズ管理委員会（Thames Conservancy）でも十分な代表権があったにもかかわらず、長らく港湾運輸に対する権限を失っていた。管理の不統一に対しては、今や活動的で効率的と認められているマージー川や大陸諸国の港の管理を引き合いに出すことも出来た。委員会報告の中心点、即ち何らかの種類の管理統一は、容易に予期出来た。

委員会は抑制的にその勧告を行なった。辛辣な批判家達は、ロンドンの取引停滞は混合管理の欠陥のゆえである、と言っていた。しかし委員会は、この批判にそのまま同意はしなかった。結局のところ、ロンドンの取引は大雑把に船の出入りで測った場合、1886-1901年の15年間に50%伸びているではないか：これはリヴァプールとマンチェスターを合わせた場合には劣るが、リヴァプール単独の成長よりも速い：本質的に航海の終着点であって古くから確立された港に、それ以上を期待するのは無理である：ロンドンが何をしてもしなくても、外国船のサイズやルートなどを変更することは出来ない：ただ、主要ドック会社が資金を調達できない、管理委員会が怠惰である、一般的に管理が適切でない等々、改善すべき点は大いにある、というのだった。委員会は、種々の当局や会社に権限が分散している状況が改善を妨げていることは間違いないので、集中が必要だ、と報告した。

世論も概ねはこれに賛成だったが、政治問題の成行きが集中を6年間遅らせた。そして1908年になって複雑なロンドン港湾法が成立した。種々の港湾使用者から成る18人のメンバーと公権力によって任命された10人のメンバーが当局（Authority）を構成した。当局は交渉した条件に従って全てのドックを買い取った。また、古くからの免許認可権をも船頭組合（Watermen's Company）から買い取った。水先案内協会（Trinity House）には手を触れず、シティも衛生当局のままであった。出入りする財貨の全てに港湾税が課され、ドックを使う船に対しては、ドック使用料（上限を付す）が課された。種々の等級のロンドン港株式が、ドック会社の買取および新規開発費を賄うために、発行される予定だった。

残された平時の5年間に、当局は予定通り浚渫、補修、改良、設備更新などを行なった。また一つの新たなドック（South of the Royal Albert）を計画したが、完成には至らなかった。この当局の管理下で港の取引は成長したが、異常なほどということにはなかった。変革前に比べた新体制の評価は種々に可能だが、とにかく新体制の下でテムズ川の取引が以前に比べて便利・迅速に行なわれるようになったことは確かである。当港でのほんの小さな改良でも国民的な重要性を有していた。というのは、UK総輸入（価額）の3分の1強がテムズ川を上ってきたからである。ちなみに、輸出は同様に金額にして丁度3分の1強がマージー川を下って行なわれていた。どちらの数値も1882-1913年間、非常にコンスタントでほぼ3分の1強だった。

上記マージー川の3分の1強という数値には、MSCの運送が含まれている。1912-13年までに、マンチェスターは海上運送でグラスゴーを凌いでいた。尤もその取引量は、未だリヴァプールの6分の1以下であった。マンチェスターのドック面積はリヴァプールの420エーカーに比べて120エーカーだった。1903年に、リヴァプールは商務省に対して「休みなく」ドックの改良を進めている、と誇らしげに報告している。新たなドックも、770フィートも続く御影石の広い海壁を擁して、最近着手されていた。1914年までには壁は8マイルの長さになっており、最後のドック・システム（グラッドストーンと名付けられた）の最初の部分が公開された。さてイングランドを東西に見ると、北部の東側産業河口地帯、即ちハンバー川の河口が、古くからの港一つ（Hull）、新興の港二つ（GrimsbyとGoole）を擁して、北部の西側産業河口地帯（マ-

ジー河口を指す)よりも急速に取引を拡大していた。但し絶対量では、未だ遥かに後塵を拝していた。マージー川は輸出・輸入を合わせるとUK海外取引の3分の1以上を運んでいた。テムズは3分の1をやや下回っていた。ハンバー川は10分の1強というところだった。ドックを保有している鉄道に助けられて、ハルはUK第三の港という地位を易々と確保していた。町の東にあるアレグザンドラ・ドックは1885年以来フル稼働していたが、1899年には拡張が必要となった。そして1905年にはテムズ以北の東海岸最大のドックが建設され始めた。これは、ブリテン最初の全域電気操作ドックでもあった。この工事が完成したのは、その近くにあるイミンガム(Immingham)のG・C鉄道ドック(45エーカーの広さで、20世紀におけるハンバー南岸の大企業)と同様、戦争で設備が使えなくなる直前だった。

グリムズビーでは80年代以来重要な建設はなかったが、既存ドックが拡張・改良されて、1900-02年から1912-13年の間に取引価額の倍増を可能にした。グリムズビーはブリストル、ニューカッスル、リース(Lieth)に十分に先んじており、グラスゴー、マンチェスターにもさほど劣っていなかった。

ロンドンやリヴァプールのドック改革者達が競争上最も恐れていたのは、サウサンプトンだった。次の諸点が警戒されていた: 北欧の海から大西洋に抜ける途中にあるという地の利、日に4度潮の干満があつて、しかも同地のWater(固有名詞)に安全に出入りできるという便宜、Waterでは最大級の船も容易に航行できること、1892年にドック会社を同地にもたらしたサウス・ウェスタン鉄道と港湾局の進取の気性。同地のエンプレス・ドックは、最大級の船でも、日夜を問わずいつでも接岸できる大ブリテン唯一のドックだった。なお、アクイタニアスやタイタニックのような巨船が造られたこともサウサンプトンには良い材料だった。同地でのドック拡張と改良は、止むことがなかった。

80年代初頭には主要な南ア、西インド、南米航路はサウサンプトンをベースにしていたが、年々出港する船のトン数は100万トン以下だった。1899-1902年間は、戦争関連の運輸がそれをピークの180万8000トンにまで押し上げていた。しかし、平時になっても出航トン数は殆ど減らず、1906年までには195万5000トンであった。それから、半ば人為的な数値のインフレが生じた。つまり港に旅客や郵便物を下ろしたり逆に積み込んだりするためにだけ立ち寄った船も、正規の出入港として申告されることになった。このため、出港数値は1907年には357万1000トン、1913年には574万2000トンにまで上昇したのだ。見せかけの要素を含むとは言え、この時期におけるサウサンプトン港の隆盛をしのぶことが出来る。

同地で最も重要なのは旅客運送だった。しかし貨物も並外れて高額だった。貨物運送の着実な成長が、統計上のトン数変動を調整していたので、景気変動も上昇曲線に深刻な凹みをもたらすことがなかった。出・入取引額総計は1887年に1,400万ポンドだったが、1900年には2,600万ポンド、1913年には5,400万ポンドになっていた。ロンドンやリヴァプールには遥かに劣り、ハルとも大きな差があるが、マンチェスターやグラスゴーとは同じグループに属していた。後者の2港では食料の大量輸入が数値を膨らませていたのだが、サウサンプトンでは後背地が田舎だったので、その必要がなかった。もしサウサンプトンの取引が1887-1913年間に、UK全体と同じ速度でしか成長していなかったとしたら、上記の取引価額は5,400万ポンドではなく3,050万ポンドにとどまっていただろう。

(ブリストル、グラスゴー、石炭港)

同じ期間、ブリストル港の取引は、国全体の取引をほんの僅かに上回る程度に成長していた。同港が非常に一方向的な取引を行っていたことも一因である。グラスゴーやグリムズビーのような純粋の石炭港を抱えている街では、通常、輸入よりも輸出が多かった。リヴァプールも、外国・植民地財の再輸出を含めれば、輸出の方がやや多かった。ハルでは、再輸出を含めた場合、輸出の輸入に対する割合は3対4程度だった。ロンドンでは、羊毛やゴム、お茶の再輸出が多額だったので、この割合は3対5程度に保たれていたが、再輸出を除けば遥かに低くなる。ところがブリストルでは、この割合は1対4以下であった。

国全体をとれば、相当な輸入超過が正常かつ健全だったが、単独の港にとっては、極端な輸入超過は少なくとも窮屈なことだった。

上記の割合がどうであれ、取引が国全体のそれと同程度に成長している港町は多忙だったし、港の事業にお金をつぎ込むことも出来た。プリストル等では、波止場の拡張が行なわれていた。ロイヤル・エドワード・ドックはエイヴォンマス (Avonmouth) に新設されていたし、1896年に相当な規模のエイヴォンの改良工事が着手されていた。概して港の状況が良好だったのは、プリストル市当局の努力に帰せられるべきで、この当局は全国の主な港の中でも唯一、船の運航と港の全面的な統制を確保していた。

グラスゴーは川を港にしていた。港は、小さな船のためにはグラスゴー橋の半マイル上流、その他の船のためにはその4マイル下流にあって、非常に効率的で、80年代までには修理や通常の改良のために十分の役割を果たしていた。グラスゴーはプリンス・ドック (Prince's Dock) という、乾ドック付きの新たな湿式ドックをも建設していた。埠頭の再建設、浚渫が行なわれ、水運管理トラストが正常に活動していた。1884-88年間、航行総トン数は年平均237万トン（地方および沿岸航行を除く）であった。1909-13年間は、その数値は541万トンとなっており、UK全体の港湾運輸の成長度とほぼ正確に同じだった。

航行トン数が最も急速に増え、したがって港の発展が最も必要だったのは、石炭港だった。石炭の輸出量は、1884-88年間と1909-13年間とを比べると、ほぼ3倍になっていた。主立った一般港の多くは、ロンドンと南海岸の港を別として、石炭を輸出していた。リヴァプールとマンチェスターは少量、グール、グラスゴー、グレンジマス (Grangemouth)、リースはもっと多く、グリムズビーとハルは更に多く、という具合であった。最後の2港は、ヨークシャー炭鉱の東方に向かった急速な発展に伴って、第一級の石炭港になりつつあった。1913年には二つの港の航行トン数は771万2000トンになっていた。しかし石炭の大部分は、石炭専門港によって輸出されていた。ブライズ (Blyth)、サンダーランドなどタインの港、グラモーガンやモンマスの石炭のためのカーディフ等の港、ファイフの港などである。半世紀以上に亘って、新しい交通手段が一般的な取引をますます大きな港に集中させ、劣位の港を観光地に転換させていた一方で、石炭取引は港の創設者となっていたのだ。

バリー・ドックは、カーディフから9マイル西南にあり、統計上はカーディフ・グループに含まれているが、実際はカーディフの特別ドックというのではなく、新規の港 (a new port:「ドック=港」という叙述) だった。1884年に竣工され89年に完成して以来、114エーカーの面積を持つ3つのドックは多忙だった。このドックの開始は、カーディフの活気を全く減殺しなかった。当地旧来のブート・ドック (Bute Dock) に、ローズ・ドック (Roath Dock)、南ブート・ドック、その後は52エーカーのクィーン・アレグザンドラ・ドックが加わった。1913年にはカーディフ・バリー・ペナース (Penarth) の混成港は2,009万5000トンの石炭・コークスおよび加工燃料を海外に送り出していた。モンマスシャーのニューポートは、1914年に「世界最大のドック」を持っていると自慢していた。アレグザンドラ女王にちなんだ名を持つその全システムは213 $\frac{1}{4}$ エーカーの広さがあり、484万2000トンの石炭や重量のある財貨を積み出していた。スウォンジーでは石炭取引がそれよりやや少なかったが、エドワード7世が1904年にキングス・ドック (King's Dock) の竣工式を行なっていた。これがプリンス・オヴ・ウェールズ・ドック (1881年) を補強することになった。グラモーガン海岸では、他にも重要なドック工事が行なわれていた。

北東海岸ではブライズが、自然条件のために港建設にハンディがあって、1883年には僅かに15万トンの石炭を積み出していただけだった。しかし1885-86年に東堤防を堅いコンクリートを用いて延長し、その先端めがけて西堤防を建設した。12年後には東堤防が更に900フィートだけ延長された。石炭積み出し量は1887年の104万1000トンから1897年には227万6000トン、1913年には447万5000トンに増加した。これはスウォンジーやサンダーランドからの積み出し量以上であった。尤も後者2港がブライズに追い抜かれた

とはいえ、タインはカーディフ（両者共に混成港）に次ぐ石炭港としての地位を保っていた。一般港としてはタインはいっそう重要だったし、沿岸石炭取引も重要だった。ただ石炭輸出に限れば、タインは1913年の1,361万9000トンが天井値で、この時、カーディフの石炭輸出量は2,009万5000トンだった。タインは新たな係船ドックを造ることはしなかった。グラスゴー同様、その必要性が少なかったのだ。しかし、河口にある二つの大規模防波堤は絶えず波の攻撃を受け、1893-94年に破損し、97年には決壊した。100ヤードに亘る決壊をカバーするべく、新たな防御線が構築されねばならなかった。

ファイフからの石炭輸出の成長には、ファースの北側海岸の港湾施設拡張が伴っており、成長はむしろ後者によって可能になった。1887年にはノース・ブリティッシュ鉄道が、カーコーディの北東にあるメシル（Methil）に、石炭用ドックを開設した。石炭はまた、バーンティスランド（Burntisland）からも南東に向けて船積みされた。3つの港は、当時の取引統計ではカーコーディ港の下に一括されている。1886年には僅かに50万3000トン（石炭以外を含む）が、これら混成港から船積みされていただけだったが、取引は90年代に急拡大して、1897年にはメシルに第二ドックが開設された。1910年代には、商務省がこれらを別々の三つの港として認めた。1913年にはバーンティスランドが195万2000トン、メシルは259万4000トンの石炭を海外に送り出していた。2港とも、石炭以外の船積みは殆どなかった。母港であったカーコーディの小規模輸出入取引は、10万6000トンの石炭を含んでいただけで、港も長らくせいぜい維持・修繕を必要としていただけだった。

（二級港、漁港）

スコットランド、イングランド、ウェールズを問わず、第二級以下の一般港の大部分も同様だった。アバディーン、ダンディー、バロー（Barrow）、ドーヴァー海峡の諸港などがそれで、仕事はあったが一線級の重要性はなかった。ただドーヴァーの大海軍港は別で、これはブリテン海軍政策の新局面が生み出したものだった。しかし西海岸では、鉄道政策と競争とがアンドロッサン（Androssan）から南に向かう多くの場所で改良をもたらしていた。アイルランド取引を念頭に置いた動きである。フィッシュガード湾では、新しい港やドックを創設していた。1913年までには、そこからロスレア（Rosslare）に向かって、高速のタービン式蒸気船が走っていた。キューナードやブース（Booth）などがここに立ち寄っていた。

観光地になってしまった港が商業的に蘇生することはなかった。貿易等以外の目的で造られた鉄製のブルムナードは、廃れていた。例えばマインヘッド（Minehead）は新しい700フィートの建造物を自慢していたが、1903年には未だ完成していなかった。1883-1903年の20年間を通じて、他にこれくらいの規模の新棧橋が報告された例もない。

1909年以降は、漁業にとくに注意を払うよう指令を受けた開発委員達（Development Commissioners）が、漁港開発のために沿岸を旅していた。彼らはローストフト、ハル、グリムズビーなどの活発な場所は無視して、1912年までにイングランドとウェールズから1港、スコットランドから18港を選び、対処法の計画を立てた。彼らが最初に支出したお金（first spendings）が誰かを潤したことに間違いはないが、ハイランドやそれ以北の港を開発するための支出は、不経済であり重要性も乏しかった。

（郵政省と電話）

70年代の郵政省は、近年国有化された電信システムで利益を上げようと努力していたが、成功していなかった。その間、省の電気技師であったW. H. プリース（W. H. Preece）は、1877年に初めて最初の実用的電話機をもたらしていた。翌年、議会で電話の導入を提案するのかと問われて、郵政大臣（Postmaster-General）は「そのつもりはない」と答えたが、電信法案に郵政省による電話独占を含む条項を用心深く挿入していた。下院はこれを削除した。しかし2年後に、高等法院（the High Court）は、エディソンの電話は電信であって、電話での会話は先立つ諸法律の意味の範囲内のメッセージである、と決定した。この裁

判での被告はUnited Telephone Company (UTC) であって、バルとエディソンの関係者が合同したものであった。この結果、ブリテン電話開発の実験期であった80年代初期に、種々の会社が郵政大臣から免許を得て仕事をする形となった。これらの免許も1911年12月末に失効すると定められた。当時、郵政省はH. フォーセット (既述) が率いていたのだが、当初の政策を変更して1881年に首都圏で自らの電話交換局を2、3開局していた。これは成功せず、1888年に政府は僅かに1,370人の加入者しか得ていなかった。

UTCは二つの電話管理特許を持っていたが、これらはそれぞれ1890年と1891年に失効した。それまでにUTCはロンドン地域を自らのために留保しており、他方で免許のある州会社を傘下に有し、それらが特許権を行使していた。そのうちの二つ、即ちNational of GlasgowとLancashire and Cheshireは成長して非常に強力になっていた。しかし彼らも他の全ての会社と同様、電線のための他有地通行権 (wayleaves: 他人の所有地を通して鉱物などを輸送するための通行権) を巡って地方政府と恒常的に揉めていた。郵政大臣は免許の条件を緩めていたが (80年代初期にはどんな交換局も半径5マイルが最大限の通話範囲だった)、それでもなお自らの電信システムを守るために様々な方法で免許権を行使していた。電信システムには、未だ多大の欠陥があった。全ての利害関係者が特許の失効を注視し、失効時には郵政省が電話制度全体を獲得することになるだろう、とっていた。3つの会社は、その財務上および交渉上の力を強めるため、1888年に合体してUnitedの名を捨て、Nationalを名乗ることにした (National Telephone Company: NTC)。合同の際、資本金は400万ポンドに引き上げられたが、『エコノミスト』誌 (1888年6月8日) は、50%が水増し分だ、と述べている。

1884年に郵政大臣がそれまでより免許を惜しまなくなってきた以来、都市間幹線の実験が行なわれていた。しかしロンドンは1884年の終わりごろにやっと、最初の幹線 (ロンドン・ブライトン間) を手にしたのであった。その後、都市間幹線はますますのペースで建設された。とくにスコットランドと北部ではそうだった。エディンバラ・グラスゴー (1884年)、マンチェスター・リヴァプール (1885年)、マンチェスター・リーズ (1886年)、等々である。多くは民間会社の、そして若干は郵政省の仕事だった。大多数は単線接地回線 (single earth circuit) で始めたが、郵政省を含む2、3の幹線はより良質の金属回線を初めから用いていた。他方、ロンドンにはなお、接地回線や驚くほど多数の交換局、あるいはあらゆる方向に走るもつれあった高架電線と格闘していた。マルバラ公爵は1889年に上院で、「文明化された欧州でこれほど遅れている市はない」と述べていた。『エコノミスト』誌 (1890年7月12日) も同様の見解だった。

NTCは着実に他の会社を吸収していたが、自らの欠陥は電線用に他有地通行権を獲得するための法的な権限が欠如していることだ、と常々論じていた。他有地通行権獲得には、それぞれ別個で面倒な交渉が付きものだったのである。NTCへの批判者達は、法的権限は政府のものだ、と応えた。既に1888年に商業会議所連合が国営電話制度に賛意を表していたし、『エコノミスト』誌もバジョットの伝統に忠実に、私的独占よりは国家を選好すると述べていた (1888年6月8日)。4年後にはロンドン商業会議所がロンドンの電話サービスについて政府に不満を述べていた。しかしその頃には、国有化のチャンスは遠ざかっていた。電話管理特許は失効していたが、郵政大臣はそれに干渉していなかった。この不満表明時には、大臣は民間会社との新たな妥協策を考慮中だった。

NTCはちょうど或るライヴァルを処理しようとしていた。ライヴァルはロンドンのNew Telephone Company (New) であって、1891年にエディソンの特許が失効しようとしている時に清算過程にあり、それがマルバラ公爵によって蘇生させられていたのだ。彼は NTCの金属回線に対抗するために、ロンドンにそれを実現するつもりだった。しかしNTCの交渉人達は1892年7月にNewを懐柔して、両システムの長所を出来る限り採用するという合意を得た。不運なことにマルバラ公爵は11月に突如死去し、Newは1898年に消滅するまでNTCの付属物となった。

郵政省が気に入っていた妥協策は、1892年の電信法に具現された。幹線は段階的に郵政省に引き取られることになった。そして郵政省は民間諸会社に地方の他有地通行権を獲得する権限をリースすることになっていた。1895年までに郵政大臣は2,651マイルの幹線を保有していて、その使用に対しては大臣は非常に控えめな使用料しか課さなかった。諸会社（と言っても実際はNTC単一）は地方で利益を得た。長距離電話からの競争による電信の損失は郵政省に負担される結果となった。技術面では、相当な進歩があった。例えば二重線の金属回線は急速に普及しつつあり、NTCの戦闘的な指導者J.S. フォーブス（James Staats Forbes）は、気の毒な公爵がロンドンのためにしようとしていたことを我々が成し遂げた、と自慢していた。しかし国内の他の専門家は、我が国の電話システムは他国と比べて未だ不十分だ、と述べていた。アメリカの専門家なら、もっと厳しいことを言ったに違いない。

世紀が改まる前に、問題は新たな形をとるようになっていた。幾つかの大都市（リヴァプール、マンチェスター、バーミンガム）で、地方当局は金属回線敷設を助けるために、地下に電線を埋める便宜を（NTCに）与えていた。しかしグラスゴーはNTCと戦争中で便宜供与を拒否し、敵対的な市独自のシステムを発足させると脅していた。1897年に或る特別委員（a special commissioner）がこの市計画に反対の報告を出したが、翌年にもっと根本的な調査が行なわれて、特別委員報告をひっくり返した。この結果、1899年に市の電話システムが法の認可を得た。

1898年の委員会（The Committee of 1898）は、国家管理に非常に肩入れしていた。「政府の手中にある我が幹線は、ヨーロッパで最も大規模である」、欠陥の多いのは民間の手中にある交換制度である、と言う。しかし委員会は国有化ではなく、「NTCに対する一般的で即時かつ有効な、郵政省もしくは地方政府による交換局競争」を提案した。こうして1899年に法が変更され、首都圏で郵政省による交換局が復活した。

市の電話はあまり成功しなかった。6都市が実際に試みただけだった。1905年には、市の電話への加盟者は僅かに全体の5%にすぎなかった。まずターンブリッジ・ウェルズ（Turnbridge Wells）が、次いでスウォンジーが、相次いでNTCに降参した。1906年には、パイオニアであったグラスゴーの他に、ブライトンも郵政大臣に施設を売却した。1912年には、ポーツマスが続いた。ハルだけが、大戦が終わるまで自らの交換システムを保持していた。

郵政大臣の側は微妙な動きであった。ロンドン交換局の政策に戻ったとき、彼は会社と協働してそれを遂行した。実はそのとき、彼は交渉上強い立場にあった。つまり、1900年7月24日に高等法院が会社に対して、郵政大臣と州議会の許可がない限り電線を埋めるためにロンドンの街路を掘削することをやめるよう、命令を出していたからである。1901年11月の合意によって、郵政省の電話加盟者と会社の加盟者は相互にアクセスが可能となった。更に重要なのは、この合意によって国家が会社の首都圏施設と資産を買い取るお膳立てがなされたことである。買取は1911年12月末（かねてから予定されていた会社免許の失効期日）に、特定の評価によって行なわれ、のれん価値には一切支払わないこととされた。1905年には郵政大臣は6万マイルの二重電線による幹線、会社の方は35万7000マイルのうち31万6000マイルの電話線を保有しており、協約当事者間の状況には大差がなかったが、力関係では郵政大臣の方に分があった。

業務移転と支払価格の裁定の時が来て、会社は初め2,090万ポンドを要求したが、結局1,250万ポンドしか入手できなかった。

郵政大臣の財務上の立場は、30年前に比べてさほど良くはなかった。電信収入は弾力性を欠き、電話を引き継いだ年の彼の電信勘定赤字は、商業ベース（この場合は資本への利子〔interest on capital〕や減価償却費等を控除）を採らなくても、128万7000ポンドもあった。電話勘定は、もっと良好だった。NTCを買い取ってからは、商業ベースでさえ利益を計上し始めた。1914-18年の大中断がなかったならば、収支均衡はすぐにでも回復していただろう。均衡は実際には電話の利益が電信の損失を超えた1923-24年に回

復されたのだが、これも特定の損失を除外した計算だった。

(無線)

1896年にマルコーニが最初に郵政省を訪れて以来、同省は無線電信に強い関心を示してきた。それも当然で、同省は近海電信ケーブルの大部分もしくは一部を保有していたし、大洋の海底ケーブルを保有している大会社と密接に協働していたからである。マルコーニは郵政省の協力の下にブリストル海峡で実験を始めた。1901年12月には、最初のメッセージ（Sの一文字）が、Poldhu（コーンウォール南部の地名）からニューファウンドランドに送信された。世界中、とりわけ軍事関係者や船舶関係者が、興奮状態になった。諸国政府は互いに連絡を取り合い、1906年10月にベルリンで国際無線電信協約が調印された。しかし無線電信の直接の経済的重要性は、会社幹部や戦争関係部局での騒ぎぶりとは別で、ごく限定されたものだった。明らかな採択例は船舶の場合だった。1908年3月には僅か72隻のブリテンの船に無線が搭載されていただけだったが、1912年3月には450隻、1914年3月には879隻となっていた。この879隻にはもちろん、大海運会社の船が含まれていた。尤も、この年にはブリテンの登録船は2万1000隻、蒸気船は1万3000隻ほどあった。電気産業は新たな分野を獲得したのだが、無線通信そのものは未だ殆ど誰かのお腹を満たすまでにはなっていなかったし、賃金・俸給、利潤率、賃貸料、物価などへの影響も殆どなかった。人はその気になれば一日のうちに、一文を電信か電話で送ることが出来たのである。もし諸国が無線電信に熱心であったとすれば、それは主として戦争が近づいていたからに他ならない。

(大気)

大気には未だ、無線電波が広がっていく媒体としての役割を超えるほどの経済的重要性がなかった。確かに内燃機関の登場によって、人類は空を飛べるようになっていた。1909年7月には、フランス人ブレリオ（Blériot）がドーヴァーを渡ってケントへの着陸に成功した。しかしこの頃は未だ、人員や重要な資材あるいは軍事情報を運んだりする段階ではなかった。但し、爆弾投下の実験は始めていた。1914年8月末に初めて、戦闘態勢に入った英国陸軍航空隊（Royal Flying Corps）が、63機をMaubeuge（フランス北東部、Sambre河畔の町）飛行場に集結させたのだった。