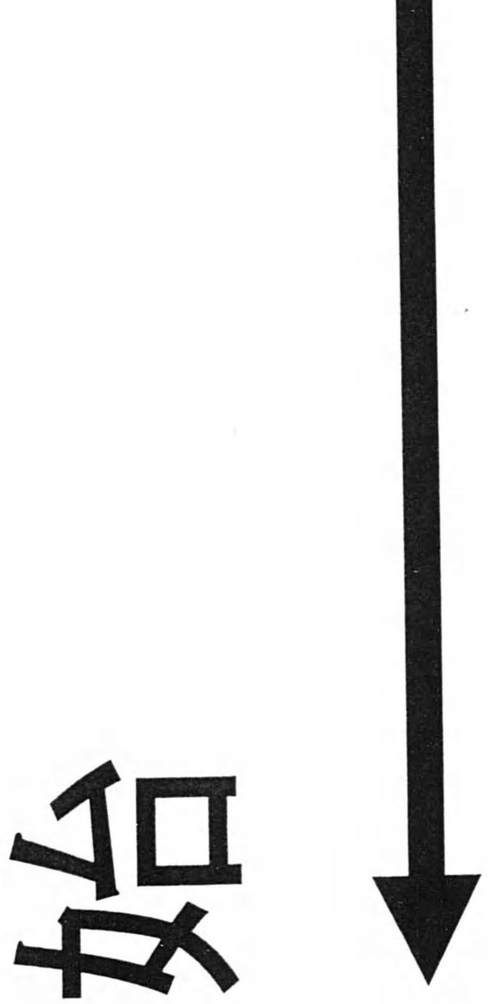

14.5
77
14. 5-77
1200600193058

512

倫敦乘客運輸局第一及第二年度報告書

東京市電氣局 庶務課調査掛

寄贈
11.7.14
帝國圖書館

倫敦乘客運輸局第一及第二年度報告書

發行所寄贈本

はしがき……頁一
第一年度報告書……二六
會計表……九三
統計表……一一
第二年度報告書……三九
會計表……一九四
統計表……二一三

東京市電氣局 庶務課調査掛

倫敦乘客運輸局第一及第二年度報告書

一九三四年六月三十日に終る年度及
一九三五年六月三十日に終る年度

はしがき

本號「調査資料」に於ては最近倫敦乘客運輸局の公表せる同局第一及第二年度報告書を紹介して、統制後に於ける倫敦交通の事業狀態及び事業成績の全般を明にせんとするものであるが、左に倫敦交通事業が統制されるまでの諸事情につき其の概畧を述べ、併せて運輸局理事長アシユフイールド卿が公表せる一九三三年倫敦乘客運輸法要綱を附加し、以て本報告書の理解に資したいと思ふ。

倫敦の交通事業は各種交通機關の群小分立經營に始まり、自由競爭を基調として各種交通事業は甚しく擴張されたが、その自由競爭主義は遂には事業の財政を亂し交通の混亂を生じて事業主と市民を痛く惱まし、倫敦の交通問題を益々解決困難ならしめた。然し數十年に亘り不斷の努力が傾注され、唯一の解決策は各種交通事業の合同統一にありとして、幾度か大小の合同を重ねて漸次に大規模の經營組織に統一され、つひに一九三三年倫敦乘客運輸法に依り倫敦乘客運輸局の設立を見るに至り、チ

ヤーリング・クロッスを中心する半徑二十五哩の倫敦乘客運輸區内に於ける全交通機關の所有及び經營は完全に該運輸局に統一されたのである。

以上は倫敦交通事業發達史の概要であるが鐵道、地下鐵道、軌道の各事業は何れも同樣の過程を經て居る。各地方廳がバス及び地下鐵道を經營する權限を有せざりしこと、地理的及び慣習上の事情に依り、倫敦のバス事業は特殊の發達を遂げ全交通事業に於ける重要なる地位を占むるに至つたのであるが、之とても其の經營上の問題は他の一般交通事業と同樣の經路を經て居る。即ち何れの交通事業について見ても、事業の存立、サービスの改善、交通混雜の防止を計るには、自由競爭主義を棄て合同統制の一途を辿るの外道はなかつた。

事業競爭に基く不合理なる經營のため、企業の財政を危殆に導き遂に勞働問題を生じたのは當然であつた。一九二四年三月二十一日夜半路面電車の從業員は賃銀値上を要求して罷業し、乘合自動車從業員も之に對して同情罷業を行つた。罷業突發と同時に勞働大臣トム・ショオ氏の任命せる首都地域路面電車事業調査委員會は三月二十四日中間報告として大要次の如く公表した。

（一）調査委員會を通じて、從業員の賃銀値上の要求については眞劍な質問は行はれなかつた。

（二）今回爭議の主要原因は、首都地域内に於ける路面電車事業が從業員の要求に應ずるに足る收益を擧げ得ざる事實に基くものである。而して路面電車事業が現在斯の如き苦境に陷るの止むなきに至りたる理由として次の三點を認めねばならぬ。

（イ）各運輸事業の統制なきに乘じて乘合自動車の競爭益々激甚となりたること

（ロ）現在の高率原價を以てしては軌道の更新維持に多額の費用を要すること

（ハ）道路面の維持に多額の法定負擔金を要すること

（三）本件に關して意見を陳述するに十分なる資格と權限を有する各代表者の一致せる見解は、首都地域内の運輸事業は乘車賃の値上のみを以て其の現在の事業不振の問題を解決することは不可能であると云ふに在る。

（四）首都地域内の全乘客運輸事業を統制するに非ざれば事業狀態改善の見込なしと云ふのが各種團體及び政黨の一致せる見解であるが、本委員會も之に同意するものである。

（五）政府が此際確固たる方針の下に全乘客運輸機關を統制管理すべき法律を提案し其の實施を促進せしむることは、勞資間の折衝を進展せしむべき新たなる基礎となり、現在之以上の對策は考へられない。

政府はこの中間報告を受くるや、政府自身に於ても右の如き諸點を考慮したる法律を制定すべき意思ある旨を聲明した。斯くて一九二四年倫敦交通法の通過を見たのであるが、同法は主として倫敦交通區内に於ける乘合自動車營業に制限を加ふるものであつて、倫敦及び圈内諸縣交通諮問委員會を創

設して倫敦交通問題に關し交通大臣に進言せしむると共に、該委員會に諮問したる上にて、シチー若は警視廳管轄區内の街路に於て客を求むる乘合自動車業を禁止若は制限し、又は其の總運轉回數を制限する權限を交通大臣に與ふるものであつた。

交通の混雜を防ぎ正規のサービスを維持せしむると云ふ點より見れば此の法律も大いに效果があつたが、倫敦の交通問題を根本的に解決するには足りなかつた、即ち完全なる統制を實現するには至らなかつた。

倫敦の交通問題に就ては、一九二四年法を制定せしむるに至りたる前記首都地域路面電車事業調査委員會（勞働大臣任命）の他に、一八六三年首都鐵道交通に關する上院選任委員會を始として幾多の委員會及び審議會が設けられ、幾多の報告書が公表されたのであるが、一九三一年に時の交通大臣ハーバート・モリソンが倫敦乘客運輸法案を提出するまでは、何れも根本的解決に至るべき立法の手續を取りたるものは無かつた。

而して、數十年間に亘り屢々提出されたる幾多の報告書を通じて著しく一致したる意見は、全企業を單一なる管理下に置いて之を統制すべしと云ふ點であつた。各種の報告書に於て勸告したる所は、共當時に於ける經濟上政治上の事情を異にして居るので自然其内容は異つて居たが、何れも大體次の如き點を主張したのである。

（一）首都の全運輸機關は、實際上可能なる限り、單一なる管理機關の下に統一すべきである。

（二）此の管理機關には、公の利益のために、首都内に於ける全乘客運輸機關を統制し管理すべき權限を與ふべきである。

（三）首都の運輸事業は、現在の中央又は地方廳の組織を以てしては、有效に經營することは不可能である。

（四）首都運輸事業に就て責任を負ふべき單一なる管理機關は、小數の人數を以て構成され且大なる權限を有するものたるべきことが必要である。

一九二四年倫敦交通法に基き、交通大臣は倫敦の交通問題研究のため倫敦及圈内諸縣交通事業諮問委員會を組織して其の報告書を齎らしめたのであるが、委員會の發表する所に依れば、倫敦の北部、東部、東北部及び東南部の諸地方に於ける乘客運輸狀態の完全を期するには交通機關の增設殊に地下鐵道の擴張を必要とし、不經濟不必要なる事業競爭を續くる現狀にありては事業の擴張改善に要する資金を得ることは極めて困難であり、一九二四年法を以てしては競爭を完全に防止し得ないから、眞の解決策は倫敦の全乘客運輸機關を單一なる公の管理機關の下に統一すべき法律を制定すべきであると云ふにあつた。

交通大臣は一九二六年四月十九日の覺書に於て委員會の意見に贊成し、その提案たる全運輸機關の

共同經營と共同基金の制度に於て一層の研究を希望し、その可能なるや否や又は望ましきことなるや否やにつきて審議せしめた。之が彼の「青色報告書（ブルー・レポート）」となつて現はれたのである。即ち一九二七年七月二十七日附にて「倫敦交通區内に於ける乘客運輸機關共同經營計畫案」として公表された。その主要事項は大要次の如きものであつた。

「本計畫案は、倫敦の乘客運輸事業を統一するために、次の三事項に關し公衆の利益を保護するに必要なる公の管理につき規定する。

（イ）乘車賃の標準

（ロ）適切なる運轉狀態

（ハ）運輸機關を利用すべき人口の限度まで設備の擴張を爲すこと。」

「各種運輸事業の財政的利害關係を統一するために共同基金及び共同經營の制度につき規定する。此の制度には倫敦交通區内に於て事業の全部又は一部を運轉せる全乘客運輸事業を加入せしめる。」

「現存事業の所有權は、公有私有を問はず、現在の事業所有者に殘存するものとする。」

委員會は此の提案が容認されて實現すれば、一切の運輸事業は、現在の一般乘車賃水準を高めることなしに、事業の存立を自助的に確保し得るものと考へたのであるが、勞働黨は之に反對した。その理由とする所は、此案は事實上事業の獨占を計畫したものであり、現在の事業所有者を其儘に殘存せ

しむる以上、獨占の實權は全事業の大部分を占むる私營事業の手に歸するは明かであり、公の利益のための眞の統一は期待できぬと云ふに在つた。斯くて倫敦の交通問題は益々政治上の問題として扱はれるに至つた。

次いで一九二八年―二九年の會期に、ロンドン・カウンチー・カウンシル（乘客交通統制）法案及び倫敦電氣鐵道會社（乘客交通統制）法案の二案が議會に提出された。會社團及びカウンシルの提出したる此の二法案は何れも權限賦與の法案に過ぎざるものであつて、次の三事項につき協定を爲すべき權限を、ロンドン・カウンチー・カウンシル及び倫敦交通事業聯合に賦與せんとするものであつた。

（一）各自の事業に關する共同經營、維持、運轉、擴張、改善

（二）運輸（收入及び支出を含む）の割當及配分

（三）共同基金の制定、及び之が管理と適用

交通大臣はカウンシル及び會社團の提出したる二法案を交通諮問委員會に付託して其の意見を求めた。委員會は二大事業團體の重要性に鑑み、先づ該二法案を支持し青色報告書に提案せる所は共後に實行すべきことを勸告した。政府は勸告の如く之を支持した。然し勞働黨は一九二九年のパンフレットに公表したる十二項の論據を以て强硬に反對した。

法案は一九二九年二月第二讀會を通過したが、その後（一九二九年五月三十日）總選擧行はれ勞

働黨が政權を得るに至つて、或程度の修正も試みられたが結局根本的原則に於て公の利益に反し且效果なきものとして、否決された。政府は之に代るべき法案を提出せねばならなかつた。

一九三一年一月勞働黨政府の交通大臣ハーバート・モリソンは「倫敦乘客運輸法案」を提出した。保守黨の反對に對し勞働黨及び自由黨は之に贊成した。幾多の審理を重ね多少の修正を加へて再び議會に提出された。然る所又總選擧行はれ勞働黨は少數となり、擧國內閣の成立となつた。政府は法案の重要性に鑑み、保守黨の反對する點に修正を加へても同法案の通過を計るべきことを決心した。

即ち同法案は勞働黨內閣の交通大臣モリソンの提出に始まり、自由黨に屬する交通大臣バイバスの修正を受け、保守黨に屬する交通大臣オリヴアー・スタンレーの努力に依り一九三三年始め上院を通過し、同年七月一日より實施されるに至つたのである。

一九三三年倫敦乘客運輸法は倫敦乘客運輸區內に於ける各種運輸事業及其財產を所有し且經營する公法人たる倫敦乘客運輸局の設立につき規定し、之に關聯せる各種事項につき規定したるものである。即ち同法に依り倫敦の交通事業は完全に統一されたのである。

一九三四年六月三十一日に終る第一年度の利益は四、七七八、七八二傍であり、之より減債基金各種株の法定利子及其他を差引きたる七〇八、七三八傍は最も商業的性質を有するC種運輸株に對

する三%の配當に充つることが出來たのである。一九三五年六月二十九日に終る五十二週間の總收入は二八、〇二〇、一〇〇磅であつて前年度に比し五九二、二〇〇磅の增收となつて居る。

尙多少重複の嫌ひはないこともないが左にロンドン運輸局理事長アシュフキールド卿が公表せる一九三三年倫敦乘客運輸法要綱を附加して本報告書理解の參考に供す。

一九三三年倫敦乘客運輸法要綱

一　倫敦乘客運輸法は一九三三年四月十三日に敕裁を經て、同法に依り設立されたる倫敦乘客運輸局は一九三三年七月一日より業務を開始した。

此の要綱には第一に前記運輸法通過以前に於ける倫敦の乘客運輸狀態について簡單に記し、第二に同法の範圍及一般規定につき概說し、第三には同法の財務規定につき記述する。

第一に記述する事項は一般に知られて居るところではあるが、第二及第三に於て同法の規定につき概說するに當り其の觀察を便ならしむるため加ふるものである。

第一　倫敦乘客運輸法通過以前に於ける倫敦の乘客運輸狀態

二　チヤーリング・クロッスを中心とし半徑約三〇哩を有するメトロポリタン區の人口約九、〇〇

○、○○○に對する乘客運輸機關としては從來路面鐵道、地下鐵道、乘合自動車、急行乘合自動車、及び路面電車があつた。而してこれ等事業は各個の會社及び地力自治當局が別々に所有して居たのである。

當時の乘客運輸事業數は次の通である。

鐵道——路面及地下	
主幹鐵道	四
地下鐵道	五
計	九
乘合自動車	六六
急行乘合自動車	二一
路面電車	
會社營	三
自治體所有事業	一三
計	一六
合計	一二二

これ等各種運輸事業の一九三二年に於ける總輸送乘客數は四、〇五一、五〇〇、〇〇〇と算定されてゐる。

三 ロンドン地下電氣鐵道株式會社（Underground Electric Railways Company of London Limited）の附屬會社が經營せる鐵道、乘合自動車、急行乘合自動車及び路面電車の各事業は單一事業として統制經營されて居た。然し、此の事業體の一團に依つて經營される運輸事業以外には各種運輸事業を統制經營せるものは存しなかつた。各事業體は何れも自己獨特の經營方針を踏襲するに止まり、一九二四年交通法實施以來街路に於ける乘合自動車數に制限を加ふる實效はあつたが、全乘客運輸事業の組織的統制に關する規定及び各事業の自由競爭を取締るべき規定は一切設けられなかつた。

四 斯の如き經營方針の結果は（或はその缺點）は次の如く要約することができる。

（一） 全運輸組織の發達及び經營計畫の完備と云ふ點より見るときは、全運輸機關を一體として單一なる管理當局の下に統制したる場合に比し遙かに及ばざるものがあつた。ロンドン地下鐵道の運轉地圖を見ても、同種事業者間に於てさへ統制を缺きたる點が明らかに觀取される。

（二） 汽車、乘合自動車、路面電車等の各種運輸機關は必ずしも常に最も經濟的に施設されては居

註。各地下鐵道事業は之を統制して地下電氣鐵道會社とする以前にありては、各々別個の事業として起業されたのである。（但しメトロポリタン鐵道を除く）

なかつた。例へば、路面電車事業にのみ利害關係を有する事業體は、常に路面電車網の發達にのみ努力を傾注し、他種運輸機關の發達については何等の關心を有してゐなかつた。

(三) 小規模の多數乘合自動車事業が無責任且純然たる自由競爭に基く經營を爲したことは、他の責任ある事業の發達を阻止した。

(四) 運輸設備は幾多の重複を來たし、單に競爭にのみ備へんとする不必要なる運輸施設に多額の資本が投下された。

(五) 主體事業に投下したる資本の利益は續いて貧弱であつた。

(六) 大倫敦に於ける急速なる都市の發達と人口の增加と共に、全運輸事業は益々增加する運輸需要を充たすことができなかつた、特に高速運輸機關について見るとき此の感は深くあつた。世界大戰以來計畫されたる地下鐵道建設事業は政府から多大の財政的援助を受けてやうやく完成された。

(七) 前揭(三)(四)(五)の事情のために各主幹鐵道の郊外線にはその電化を阻止されたるものがあつた。

五 一九三一年三月倫敦乘客運輸法を議會に提出したる當時に於ける倫敦の乘客運輸狀態は以上の如きものであつた。所で玆に留意すべきは、運輸法を提案したることは倫敦に於ける運輸狀態の急迫を突如として認識したる結果には非ざる點である。運輸狀態改善には極めて峻嚴なる處置が必要であ

ることは多年間明白に認められて居たのである。且、乘客運輸機關相互の間に行はるゝ無統制極まる事業競爭は倫敦の運輸問題に效果ある解決を下すことを阻止するものであると云ふ點も多年にわたり認められてゐた。此の問題は遠く一八六三年に遡る委員會以來幾多の委員會に於ける研究題目たりしものであつて、各委員會の報告書は何れも事業競爭を取締り、何等かの形式に於ける中央管理當局を設立して之に廣汎なる權限を賦與することの必要を力說してゐる。

第二 倫敦乘客運輸法の範圍及一般規定

六 倫敦乘客運輸法の根本理論は次に揭ぐる通りである。

(一) 各種乘客運輸機關全體の所有及經營を完全に統一して全事業の發達と統制を計ること。

(二) 全事業の讓渡を强制し、讓渡條件に異議ある場合には仲裁々判に付すること。

(三) 實現したる獨占事業は公益のために獨立せる公廳に經營せしむること。

(四) 新當局の事業經營は財政的に自立自營たらしむること。

(五) 乘車料金及び運輸設備については公衆の利益を保護すべきこと。

(六) 事業に從事する全員に對して合理的保護を加ふべきこと。

七 運輸法の主要規定は次に之を揭げる、但し財務規定については本要綱第三に之を示す。

(一) 倫敦乘客運輸局の設立

倫敦乘客運輸局と稱する公廳を設立し、一名の理事長及び六名の理事を以て之を構成する。局理事は第一條第一項の規定に從ひ任命委員會之を任命する。

運輸法に依り設立されたる倫敦乘客運輸局は政府の一省局にはあらずして、且何れの自治當局とも何等の關係を有せざるものにして、純然たる獨立の公廳であり、局職務の遂行及び其の職員の任命に當りては何等の政治的干渉を受けざるものであることは特に之を强調し明確に之を留意すべきである。

(二) 運輸局の義務 (第三條)

(a) チヤーリング・クロッスを中心とする半徑約三〇哩の面積を有し倫敦乘客運輸區と稱する地域に於て克く統制されたる十分なる乘客運輸組織を提供することは局の第一の義務である。

(b) 局に讓渡されたる全事業は單一體の事業として經營せねばならぬ。

(c) 經營方法及び乘車賃の制定は、收入を以て充當すべき總ての費用を支拂ふに足るべき收入を確實に得るやう之を決定せねばならぬ。

(三) 各種事業を局に讓渡すべきこと。(第五條)

(a) 局に讓渡したる各種事業の所有權は局に歸屬する。

(b) 各主幹鐵道會社の郊外線は局に讓渡するものにあらざることは留意せねばならぬ。これ等主幹鐵道を郊外線と本線とに分割すること及び郊外線を運輸局に讓渡することは何れも實際に適せざるものと思料されたのである。そこで、主幹鐵道の郊外線と運輸局との間に共同運轉を行ひ料金プール制を定むる規定が設けられた。((七)參照)

(四) 讓渡事業の對價

此の問題については本要綱第三に於て說明してある。

然し此に於ては、讓渡事業の對價が運輸法に明記され居らざる場合に其の對價の決定及び讓渡の範圍に關する紛爭の解決及び協定の確認を爲す目的を以て運輸法第十二條に依り設立されたる仲裁機關について述べる。局の支拂ふべき對價の決定に關して仲裁々判に適用さるべき主要規則は運輸法第十四條に次の如く規定されてゐる。

(a) 支拂ふべき對價の標準は各種事業間に公平均等でなければならぬ。

(b) 對價額を算定するに當りては、事業讓渡に强制的性質ある點を何等斟酌してはならぬ。

(五) 局の權限 (第十五條、第十六條、第十八條—第二十三條)

(a) 局は一般法に從ひ、倫敦乘客運輸區内に於ける道路に於て、一定の事情ある場合には該運輸區以外の道路に於ても、乘合自動車及急行乘合自動車の運轉を爲すことを得。

(b) 倫敦乘客運輸區內の大部內に於ては、局以外の乘合自動車及急行乘合自動車の運轉者は、局の同意を得ずして、乘客を乘車せしめ又は降車せしむることを得ず。

(c) 局は倫敦乘客運輸區に隣接せる地區に於て運轉せる他の運輸事業と運輸協定を爲すことを得。

(d) 局は(一)研究及び試驗の目的を以てする場合及び(二)乘合自動車々體數の限度內に於てする場合の外は車輛又は車體を建造せざることを得。

(e) 路面電車を廢棄すべき一般權限は局に之を賦與す。

(f) 局はテームス河に於ける乘客輸送船を運轉すべき權限を有す。

(六) 乘車賃及び料金（第二十六條―第二十八條）

既述せる如く、局は其の總ての支拂ひを爲すに適當なるべき收入を確保し得る程度の乘車賃を徵收すべき權限を與へられてゐる。

(七) 主幹鐵道との共同運轉（第三十一條）

(a) 局の乘客收入は總て郊外線運轉より得たる主幹鐵道の乘客收入と共に料金共同計算制（プール）に入れねばならぬ。プール制の根本原則は運輸法附則第十號に規定してある。

(b) 主幹鐵道の郊外線運轉と局の運轉との共同運轉を確保するために常設共同委員會（Standing Joint Committee）を設立すべき規定が設けてある。該委員會は八名の委員より成り、內四名は局を代表し殘四名は各主幹鐵道を代表する。

(c) 常設共同委員會の職務は次の如し。

(1) 局及び各主幹鐵道の相方間に於ける共同運轉に關する提案及び兩者の共通利害關係に關する他の事項について考察し報告すること。

(2) 先に述べたる料金共同計算制（プール）を制定すること。

(3) プール制實施後に生ずる總ての問題を決定すること、而して其の問題たるべき事項には運輸施設又は運轉の變更、局及び各主幹鐵道の兩者間に資本增加を必要とすべき運輸設備の新設若は擴張若は改善の提案の如きものを含む。

(八) 公衆の利益保護（第三十四條第三十五條）

公衆の利益を保護するために、各地方當局は、局又は各主幹鐵道がその郊外線に於て徵收する乘車賃及びその提供せる運輸又は運輸設備に關して、一九二一年鐵道法に依り設立されたる鐵道運賃裁定所に申立を爲すことを得。鐵道運賃裁定所は、地方廳の申立ありたる結果として局又は主幹鐵道を拘束すべき命令を發することを得、但し斯く申立てられたる問題を裁定するに當り局又は主幹鐵道の財政狀態を損ふべき命令を發することは控へねばならぬ。且、鐵道運賃裁定所は、資本增加を

爲すに至るべき關係當事者の同意なくしては如何なる命令をも發するを得ず、また權限の追加につき議會に提案することを必要とすべき命令を發することを得ない。

(九) 從業員の保護（第七十三條―第八〇條及附則第十四號）

運輸法には局に讓渡されたる各種事業の從業員を保護すべき規定が設けてある。該規定の趣意は、事業讓渡期日以後五ヶ年以内に雇傭條件を低下されるか又は雇傭を不必要とするに至つたと云ふ理由に依り共職を罷免せられたる從業員は補償を受ける權利を有することである。

(十) 事業讓渡に依る會社の解散（第八十七條第八十八條）

運輸法附則第二號の第一及第二に掲げられ且その事業を局に讓渡したる會社を解散すべき規定が設けられてゐる、その解散費用は局が之を支辨するものである。

地下鐵道團の持株會社たる倫敦地下電氣鐵道株式會社及び倫敦及郊外運輸株式會社もその會社清算の計畫案を作成せねばならぬ。

註。これ等の計畫案は既に作成されて株主は其を承認して居る、而して地下鐵會社及び郊外運輸會社は目下清算中である。

第三　倫敦乘客運輸法の財政的基礎

八 各種事業を讓受け、經營資本に充當し、將來の改善に資するために、局は次に掲ぐるが如き倫

敦運輸株（London Transport Stock）を發行する權限を賦與されて居る。

(一)「A」種倫敦運輸株

此の株は讓受事業の對價を支拂ふために二通りに發行される、一は四分五厘の利子を附し他の一は五分の利子を附す。何れも一九八五年十二月三十一日以後は局の選擇に依り券面額を以て銷却され、發行期日後九十ヶ年以後は事情の如何に拘らず券面額を以て拂戻されるものである。四分五厘株及び五分株は何れも同格に位するものである。

「A」種倫敦運輸株の將來の發行については、その利率及び償還條件は大藏省の承認を得て局が之を決定することができる。

(二)「T・F・A」倫敦運輸株

此の株は、產業助成法（Trades Facilities Acts）の規定に基き政府が其の資本及び利子を保證した る地下鐵道會社團の株を代置するためにのみ發行せられる。「T・F・A」株は四分五厘の利子を附され一九七二年六月三十日に又は一九四二年一月一日以後の日に償還され、政府の保證はこの株に附せられるものである。

(三)「L・A」倫敦運輸株

此の株は、運輸法附則第六號に掲げられたる各地方廳（Local Authorities）の路面電車事業を讓受

ける目的を以て發行される特殊株である。此の株には四分五厘の利子が附され、一九七五年十二月三十一日以後は局の選擇に依り券面額を以て償還され、發行期日以後九十ヶ年の後は事情如何に拘らず券面額を以て償還される。

(四)「B」種倫敦運輸株

事業讓受の對價として發行されたる「B」種倫敦運輸株は五分の利子を附され、一九六五年十二月一日以後局の選擇に依り券面額を以て償還され、發行期日以後九十ヶ年の後は事情如何に拘らず券面額を以て償還される。

「B」種運輸株の將來の發行については、その利率及び償還條件は、大藏省の承認を得て局が之を決定することができる。

(五)「C」種倫敦運輸株

「C」種運輸株は下級株であつて、最初は主として、局が讓受けたる「會社」事業の普通の株式と交換に發行されるものである。此の株の利子は事業利益の如何に依つて增減する、然し運輸法には「C」種株の標準利率は最初の二ヶ年は五分とし其の後は五分五厘とすべきことが規定してある。此の標準利率に依る利子を支拂ふことは局の義務であつて、若し局が三ヶ年間繼續してこの利率に依る利子を支拂はざる場合に於ては、「C」種株所有者は管財人(Receiver)(本要綱十一の項を參照)

の任命につき裁判所に訴へる權利を有してゐる。然しこの管財人の規定は最初から適用されるものではなくて、局は最初の四年間はその內部を整理すべき猶豫を有して居る。又運輸法には、局設立後最初の二ヶ年は「C」種株の利子は年五分を越ゆるを得ずその後は年六分を越ゆるを得ざる規定が設けてある。

「C」種運輸株は一九五五年十二月三十一日以後は何時にても局の選擇に依り券面額を以て償還せられるものである。

註。「C」種株が衡平株にあらざることには留意せねばならぬ、その利子には制限があり株主は事業の管理につき任命を爲すべき權利を有してゐない。

九 讓渡事業の對價

讓渡事業の對價として局がその所有者に支拂ふべき額は次の如く規定されてゐる。

(一) 運輸法通過以前に既に協定が成立せる場合には對價額は運輸法中に揭げてある。即、地下鐵道團に屬する各事業の讓渡條件は運輸法附則第三號に揭げてあり、メトロポリタン鐵道會社の事業讓渡の條件は附則第四號に揭げてあり、若干の地方廳の路面電車事業の讓渡條件は附則第六號に示されてゐる。これ等の各場合に於ては、讓渡事業の對價には倫敦運輸株を以て之に充當し、該株は各會社及地方廳別に夫々に發行されるのである。地下鐵團及びメトロポリタン會社に對して發行せ

られたる運輸株はこれ等會社の解散に當りその株主に配分されるものである。

(二) その他の事業の對價は運輸法第八條及び第十條の規定に從つて確定され、その支拂には倫敦運輸株又は現金を以て之に充當するのである。チリング會社の事業の對價は倫敦運輸株を以て支拂はれるのであるがその對價額はチリング會社及び局の兩者間に協定し又は仲裁々判に依つて決定されるのである。各「獨立」バス事業の對價は倫敦運輸株又は現金を以て支拂はれ、その額は協定又は仲裁々判に依つて決定される。地方廳の所有せる路面電車事業の場合にありては、多くの場合、地方廳がその讓渡事業に關聯して負擔せる負債の利子及び減債基金の支拂ひに充當し得るだけの額を局が年々支拂ふことになつて居る。二地方廳（ベックスレー・カウンシル、イルフォード・カウンシル）は協定又は仲裁々判に依り決定されたる額の倫敦運輸株を受取ることを選んだ。

十 運輸法に規定されたる各種對價額の決定に於ける一般理論は次の如く要約できる。

(一) 地下鐵道會社團及メトロポリタン鐵道會社（附則第三號及第四號）

(a) これ等會社の固定利子付株に對し過去に於て其の利子が固定利子の限度まで滿足に支拂はれて居た場合には、株主が過去に於て得たる利益と同額の利益を株主に與へることを基礎として、所有株と引換に倫敦運輸株を發行するのである。一般的に言へば、會社の交換株が社債（debenture stock）であつた場合には「A」種運輸株を發行し、交換株が優先株であつた場合には「B」種運輸株

を發行するのである。

(b) 會社の株に對して事業利益に基く利益配當を支拂つて居た場合には、一九二八年一九二九年及び一九三〇年の三ケ年の純收入を基礎として、利益配當に資すべき平均純收入額を決定し、各會社事業の價値を公平に表示せる各種株に對して配分すべき「C」種運輸株の額につき交通大臣（運輸局側）及び各會社の間に協定が成立したのである。

(二) 地方廳事業（附則第六號）

附則第六號に掲げたる各地方廳に配分すべき「L・A」倫敦運輸株の額を決定する一般的基礎は、各地方廳をして其の路面電車事業の現存公債を償還し得しむるにあつた。

十一 運輸株規則及び管財人規定（第三十九條第十四項）

倫敦運輸株の發行、交付、取扱、及び銷却は國庫の承認を得て交通大臣が定めたる規則に從つて行はれる、但し運輸法は特に次の如き規定を定めた。

(一) 運輸株發行の期日より十ケ年を經過せざる以前には、運輸局はその償還に充當する目的を以て年々收入より準備金に繰り入るべき權利及び義務がない。

(二) 局が三ケ月以上にわたり利子を拂はざる場合に於ては、「A」種株「L・A」株「B」種株の各未償還株の五%以上の株式所有者は管財人（Receiver）の任命を申請する權限を與へられて居る。

(三) 局が繼續して三ヶ年間「C」種株の標準利子を拂はざる場合に於ては、未償還「C」種株の五%以上の株式所有者は管財人の任命を申請する權限が與へられて居る、而して此の規定を適用すべき第一年は一九三六年六月三十日に終る年度である。

十二 料金共同計算制（プール）

先に述べたる如く、局の全乘客收入は各主幹鐵道會社の郊外運輸に依る乘客收入と共にプールに拂ひ込み、後に協定に依る割合に從つて局及び各會社間に配分される。その配分の割合は標準年度に於ける各收入を基礎とする。

十三 收入の充當（第四十六條）

各年度の局收入は次に示す費用を支辨するために次に掲ぐる順序に從つて充當せられる。

(一) 經營及建物費

(二) 臨時借入金利子

(三) 地方廳がその路面電車事業のために募集したる公債の利子支拂として、局が地方廳に對し年々支拂ふ額、及び運輸法第四十四條に從つて制定されたる路面電車事業負債償還基金に積立てる額

(四) 「A」種株、「T・F・A」株及び「L・A」株の利子

(五) 中央倫敦鐵道新保證「承認」株（運輸法第八十八條參照）につき局が與へたる保證に基きて

支拂ふべき額

(六) 標準利率に依る「C」種株の利子

(七) 「A」種株、「T・F・A」株、「L・A」株及び「B」種株に關聯せる減債基金又は償還基金に拂込みを要する額

以上の支拂を爲したる後の殘高は次の如き方法により之を處分する。

(a) 局設立直後の二ヶ年は此の殘高を準備基金に繰入れること

(b) その後の年度に於ける殘高は、從來準備基金より支拂はれたる「C」種株の適當なる利子支拂に充當したる後、尙殘高ありたるときはその一半を「C」種株の追加利子（最高利率年六%を越ゆるを得ず）として支拂ひ殘高を準備基金に繰入れること

十四 準備基金（第四十二條）

局は其收入より繰入るべき準備基金を制定する權限を有し、之を左の目的に充當することができる。

(一) 諸費用に充當すべき收入に不足ありたる年度に之を補足すること

(二) 「C」種運輸株の償還又は買收に資すること

(三) 局が業務を提供せる地域に於ける乘客運輸の利便に資すること

(四) 局事業の一般目的のために資すること　以上

（高橋）

倫敦乘客運輸局第一年度報告書

（一九三四年六月三十日に終る年度）

二六

局理事

アシュフイールド卿（理事長）

フランク・ピック（副理事長）

ジヨン・タリツフ

アシユレー・クーパー

ジヨン・ギルバート

エドワード・ホーランド

ヘンリー・メーベリー

目次

局報告書

一　局の組織……頁 三

二　局の一般義務……三
三　局事業經營の範圍……三
四　倫敦乘客運輸仲裁々判所……三
五　局組織事業……三
A　一九三三年法第五條に基く事業讓受……三
B　一九三三年法第三條及第十六條に基く事業取得……三
C　一九三三年法第十七條に基く事業（地方運轉會社）の一部讓受……三
六　一九三三年法第十六條に基きて爲す局の運轉許可……三
七　局及各主幹鐵道會社常設共同委員會……三
A　常設共同委員會の組織……四
B　プール（料金共同計算制）……四
八　暫定財務規定……四
九　資本勘定細目……四
A　讓受又は取得事業の對價……四
B　倫敦運輸株發行額……四
C　資本支出……四
D　借入權限……四
十　局收入の割當……四
十一　一九三四年六月三十日に終る年度の事業成績……四

A 運輸收入及び乘客數……二五
B 經 營 費……二五
C 各費用に割當てらるべき純收入……二五
十二 新 工 事……二六
十三 聯合車輛會社……二六
十四 組織事業の共同經營と統一……二六
十五 從 業 員……二六
十六 職員及雇員の賠償……二六
十七 局堤案の法律……二七
十八 法律に依る規則及命令……二七
十九 倫敦及近接州交通諮問委員會……二七
二十 倫敦運輸株券錄者……二七
二十一 監 査 役……二七

附 錄

一 一九三三年法第五條に依り局の第一會計年度内に讓渡されたる事業及一部事業及び一九三五年九月三十日迄に其の額を決定したる對價の支拂高……二七
二 一九三五年六月三十日までに事業讓渡の範圍決定せざるため同期日までに局に讓渡せられざりし事業……二八
三 一九三三年法第十六條に依る局の承諾を拒絶されたるか又は同法第三條の規定に依りて局がその全部又は一部を取得したるか又は取得せんとする事業の經營者……二八

四 一九三三年法第十七條に依る地方運轉會社の財産及び業務の一部讓渡……二八
五 一九三四年六月三十日に終る第一會計年度の假一覽表……二八

會 計

一 資 本……二二
二 倫敦運輸株發行及未償還券面額……二三
三 倫敦乘客運輸局以外の事業團體に依つて發行されたる公稱資本にして局が其の固定利子又は配當を保證したるもの……二四
四 償還基金勘定……二六
五 資本支出……二六
六 收入勘定……二六
七 收入割當勘定……二八
八 經營費細目……二八
九 貸借對照表……二八

統 計

一 路線哩數……二二
二 車 輛……二四
三 走行車哩……二六
四 貨物運輸及收入……二七
五 電 力 費……二八
六 會計及統計一覽表……三〇

プール加盟各事業體の乘客運輸及收入

七 乘客收入……三四
八 乘 客 數……三六
九 乘客數及乘客收入一覽表……三八

倫敦乘客運輸局第一年度報告書

一九三四年六月三十日に終る年度報告書

一 局の組織

(1) 一九三三年倫敦乘客運輸法第一條は倫敦乘客運輸局と稱する公廳(Public Authority)の設立について規定した。局は一名の理事長及び六名の理事を以て組織され、これ等理事は交通大臣の召集せる任命委員會(Appointing Trustee)と稱する機關に依つて任命せられ任命委員會については同法第一條に規定してある。同法に規定されたる原則及び手續に從ひ任命委員會は一九三三年五月十八日理事長及び最初の理事を次の如く任命した。

氏名	任期
アシユフイールド卿(理事長)	三年
フランク・ピツク	七年
ジョン・クリツフ	七年
アシユレー・クーパー	五年
ジョン・ギルバート	五年
エドワード・ホーランド	三年
ヘンリー・メーベリー	三年

局は其後フランク・ピツク氏を副理事長及び常務理事に任命し、從業員に關する特殊任務をジョン・クリツフ氏に委任した。

二 局の一般義務

(2) 局が遂行すべき義務及び局が達成すべき目的については運輸法第三條に規定してある。同條第一項に依り局は、倫敦乘客運輸區に對して適當に統制されたる乘客運輸業務を提供すべき一般義務を課せられて居る。而して其の目的のためには、局は一方に於て、不必要無駄なる競爭的業務を廢止し他方に於ては同運輸區に於ける乘客運輸の施設を改善擴張するに必要なる方途を隨時に構じ、最も有效適切なる手段を取らねばならぬ。同條第四項は局に特殊の義務を課して居る、即ち、局は業務の經營に當り且運輸法の規定に從ひ料金を決定するに當つては、同法に依り局收入より支辨することを要する總ての費用を支辨するに十分なる收入を確保し得る方法を取らねばならぬ。これ等の義務については本報告書第四十二項に於て詳細に述べてある。

三　局事業經營の範圍

(3)　倫敦乘客運輸區は挿入地圖(註)に示すが如きものであつて運輸法附則第七號に規定してある。一九二四年法の交通區と重復したる部分は全運輸區の七八%に及んで居るが運輸法第十五條に於て之を「特別區」と稱して居る。この特別區内に於ては局以外の個人又は事業體は局の承諾書無くしては地方より同區内に乘客を輸送する驛程車又は急行車の道路運輸業務を營むことができぬ、但し同法第十六條には特殊の例外規定が設けてある。特別區内に於ては局は首都交通官(Metropolitan Traffic Commissioner)の道路運輸免許を必要としないが、驛程又は急行の公共運輸は交通官の認めたる路線に限られて居る。註。本號には之を省く。

(4)　倫敦乘客運輸區にして一九二四年の倫敦交通區に重復せざる部分に於ては局は一九三〇年道路交通法(Road Traffic Act, 1930)の規定に從ひ且交通官の道路運輸免許を得て公共車の運轉を行ふ權限を與へられて居る。倫敦乘客運輸區外に於ては局は(a)地圖に示したるが如き「外方運輸」路線に於て(b)運輸法第十八條に從つて締結したる運輸區外に於ける經營者との運輸協定に從ひ(c)適當なる終端地點又は停留所に到達するために半哩(バークシヤイアに於ては一哩)を越へざる限度に於て、道路運輸機關の運轉を行ふことができる。局は又、倫敦乘客運輸區内に於て、又區外にありては區境界地

點より十哩半經以内に於て又はケント洲にては五哩以内にて、契約運輸(Contract Carriage)を行ふことができる。

(5)　一九三三年七月一日以前にありては、首都警察區(Metropolitan Police District)内に於ける首都短距離驛程輸送の免許の權限は警視總監にあり、首都警察區外にありては全公共車の免許は其の運轉せられる地域を管轄する交通官が之を下付して居た。運輸法第五十條に依り、首都交通官の監督下にありたる區は擴張せられて今や全倫敦乘客運輸區を包括し、加ふるに該區外の一定地域を占むに至つた。此の管轄區擴張と共に、從來短距離驛程輸送の路線、終端地點及び停留所に關して警視總監に屬して居た義務は首都交通官に移された。然し首都交通官は免許を是認するに先立ち警視總監に相談せねばならぬ。

(6)　運輸局の特別區は一、五五〇平方哩であつて倫敦乘客運輸區は一、九八六平方哩である。この倫敦乘客運輸區は倫敦行政洲(County)の他にベッドフォード、ケント、サレー、及びサセックスの各洲(County)の一部及びミッドルセックス洲の全部を包抱するものであつて、その全人口は九、四〇〇、〇〇〇人と算定されて居る。

四　倫敦乘客運輸仲裁々判所

(7) 運輸局に對する事業の讓渡及び局の事業取得に關聯して生ずる紛爭事件の仲裁手續のために、及び運輸法の他の目的のために、運輸法第十二條には倫敦乘客運輸仲裁々判所の設立に關する規定が設けられた、而して此の規定に從ひ大法官はジョシュア・シヨルフィールド氏、サー・ジエームス・マーチン、サー・フイリップ・ナッシュを仲裁々判所を構成する委員に任命した。裁判所は一九三三年九月二十五日に任命され、當年度内に三十回の公開裁判を開き事業體十六に關する紛爭事件を取扱つた。一九三四年六月三十日には證言を聽取されたる事業體は十二、裁定を下されたる事件は五であつた。

五 局組織事業

(8) 局設立の直前にありては、現在局の特別區と稱する地域内に於て運轉されたる運輸事業は主幹鐵道會社の外に五鐵道會社、會社營路面電車事業三、及び一九二四年倫敦交通法の規定の下に運轉せる會社商會個人のバス事業六一であつた。これ等事業の大部分は別々に經營されて居た。運輸法第五條に依り本報告書附錄第一及第二に掲ぐるこれ等各事業の全部は本報告書の發行日に局に讓渡され且歸屬した。

A 一九三三年運輸法第五條に依る事業讓受

(9) 附錄第一に掲げたる事業は該附錄に示したる日に局に讓渡された。該附錄に掲げたる事業中大部分の事業の對價は運輸法の規定に從ひ決定又は協定された。一九三四年六月三十日に終る年度内に局に讓渡され前記附錄第一に掲げたる殘餘の事業に對して支拂はるべき對價は一九三五年九月三十日までには決定又は協定されるに至らなかつた。これ等の事業に關して提案されたる對價の額及び性質を示したる案は、運輸法第八條及び第十條に依り、局又は關係事業者が之を作成し仲裁々判所に提出して居る、但しアマーシヤム・エンド・デストリクト乘合自動車會社、及びベックスレー、ウールヴェットト、カースウエルの各町會事業の場合を除く。

(10) 附錄第二に掲げたる各事業は、局と關係事業主との間に事業讓渡の範圍につき協定の成立を見なかつたので一九三四年七月三十日には未だ局に讓渡されなかつた。故に、事業讓渡の範圍を決定するために、運輸法第五條第三項の規定に從ひ、仲裁々判に事件を附託する必要がある。

B 一九三三年運輸法第三條及第十六條に基く事業取得

(11) 運輸法第五條に依る事業讓受の他に局は一九三四年七月三十日に他のバス又はコーチ事業六八を取得し又は取得の方向を取つた、而してこれ等の事業はその取得の日附と共に本報告書附錄第三に列記してある。

(12) 運輸法第十六條第三項には、一九三三年十月三十一日に有效なる道路運輸免許を所有し地方より局の特別區に乘客を輸送する驛程及び急行車の運轉業者は一九三四年一月一日以後にもその營業の

繼續を欲する場合には一九三三年十月三十一日以前に局の許可を得るために局に申請せねばならぬ。從つて、主として遊覽車、競馬場行、フットボール見物その他の斷續的運輸を行ふ事業者三二〇よりの申請があつた。この種事業の多くは季節的のものであつて運轉の時期にも制限がある。各申請を受理したる後に局は二五一の事業者に對してその經營せる事業一、四〇四の全部を繼續すべき同意を與へ、五事業者に對しては其の經營事業五四につき部分的に繼續經營すべき同意を與へ、六九事業者に對してはその經營事業一二九の繼續を拒否した。この爲に局は、運輸法第十六條第四項に依り、これ等一二九事業の全部若は一部を受取るか又は課したる制限に對して賠償金を支拂ふべき義務を生じた。

(13) 一九三四年六月三十日に局は、實に、これ等事業者中の五八のものからその事業の全部又は一部を取得した、その内の二事業者即ちチャーレス・ラセット・エンド・サン及びエフ・スチーアは附錄第三には記入せず、その事業の一部が既に運輸法第五條に依り局讓渡として掲げてあるので附錄第一に入れてある。殘の一一事業の内五は一九三四年六月三十日に事業取得の手續中であり、三には一定期間中經營を繼續すべき制限付の同意を與へ、三には全事業の續營を爲すべき同意を與へた、而して運輸法第十六條に依る後者の三事業者に關する局の先の拒否は撤回された。尙第十六條第三項に依り先に許可されたる六事業者はその後第三條第三項(b)に依り買收された、その他に一九三四年六月三十日に事業取得につき未定のものが一つあつた。事業對價の總額四三九、二一三磅となる五三件は一九三

五年九月三十日以前に協定され、その内三件は成立しなかつた、而してその後も協定成立に至らないときは仲裁々判に附してその對價額を決定せねばならぬ。

C 一九三三年法第十七條に依る事業(地方運輸會社)の一部讓渡

(14) 運輸法第十七條に依り、同條に於て地方運輸會社と稱し且本報告書附錄第四に掲げたる事業の運轉は局に讓渡された。而して同條に規定したる場合の外はこれ等の會社は局の許可なくしては倫敦乘客運輸區内に於て驛程又は急行の運輸を行ふことができない。運輸法附則第八號には、事業の一部讓渡に對する對價及び事業分離の賠償としてこれ等の會社に支拂ふべき額の決定に關する規則が定めてある、而して協定成らざる場合にはこれ等の額は仲裁々判に依り決定すべき事が規定してある。レッドカー・サーヴイセス會社の場合を除き局と地方運輸會社との間に協定成立し、局がこれ等各會社に支拂ひたる總額は一九一、八二一磅であつた。レッドカー・サーヴイセスの場合には、該會社は倫敦乘客運輸區内に於ける驛程輸送を廢止せず、その運轉路線中の一部の乘客乘降地點を排乘したのである。該會社と局との間にその賠償額につき協定の成立を見なかつたので、事件は仲裁々判に附され會社に對する賠償額一一、二四二磅が裁定された。

六 一九三三年法第十六條に基きて爲す局の運轉許可

(15) 一九三四年一月一日以後は、運輸法第十六條第三項に依り局の許可を得たる事業の業務を變更せんと欲する事業者は同條第一項の規定に依り前以て局の許可を得たる場合の外は之を爲すことができぬ。斯の如き申請は多數受理されたのであるが、その申請を許可すべきや否やを考慮するに當つては局の事業施設主幹鐵道及びその他關係事業者の事業について愼重なる注意を拂ひ、現在の運輸施設の狀態を以つて十分なりと認めたる場合には斯の如き申請は拒否されたのである。運輸施設の現狀が不十分であると認められたる場合には、首都交通官の道路運輸免許の下附に從つて局はその許可を與へるのであるが、其の許可期間は普通首都交通官の下附する道路運輸免許の期間に關聯して居る。此の運轉許可の制限は、局がその正規運輸業務を調整又は增加して果して克く問題となれる運輸需要を充たし得るや否やについて愼重に考慮せんがためであつた。

(16) 二六一の新事業を開始せしむべき運轉許可は運輸法第十六條第一項に依り八三の事業者に與へられたが、之は主として遊覽又は見物の乘客を輸送するものであつて、此の種の運輸業務に對しては既に第十六條第三項に依り許可されて居り本報告書第十二項に於て述べてある。斯の如き件二〇〇の內實際業務を開始したるものは唯の一に過ぎない。二六一の新事業の外に、第十六條第三項に依る許可を得て居る四事業の變更を許可し、局許可の下に九事業者の開設せる六一事業を他の事業者に讓渡することを許可した、當會計年度內に於て既に第十六條に依る局の許可を得たる四七事業につき運轉

を中止したる事業者は一六であつた。

七　局及主幹鐵道會社常設合同委員會

A　常設合同委員會の組織

(17) この委員會は、運輸法第三十一條の規定を實施し、且特に局事業と四主幹鐵道會社の郊外乘客運輸業務との適正なる統制運輸を確保する目的を以て、一九三三年七月に設立されたものである。第三十一條第一項には、委員會は八名の委員を以て組織し、その內の四名は局之を任命し、四主幹鐵道會社の各會社はそれぞれ一名の委員を任命すべきことを規定し、本年度に於ては委員會は左の如く組織された。

局任命委員

アシユフイールド卿
フランク・ピック
アシユレー・クーパー
ヘンリー・メーベリー

四主幹鐵道會社任命委員

ジエームス・ミルン（グレート・ウエスタン）
ジヨージア・スタムプ（ロンドン・ミツドランド・エンド・スコチツシユ）
ラルフ・ウエツヂウツド（ロンドン・エンド・ノースイースタン）
ハーバート・ウオーカー（サウザン）

委員會はアシユフイールド卿及ジヨージア・スタムプ氏を夫々委員長及副委員長に選擧した。

(18) 運輸法第三十一條第三項に依り委員會は、通し切符の發行、通し運轉、路線の賃貸借又はその運轉、運轉權、業務の經營、切符の相互間利用、收入の割當等に關する提案及び委員會に代表された る二者以上の關係者に利益を及ぼすべきその他の提案の一切を含む乘客運輸業務又は施設の設備又は運轉の共同經營に關して、局又は鐵道會社が委員會に提出したる提案について考察し之を局及び四主幹鐵道に報告すべき義務がある。

(19) 當年度内に於て局及び四主幹鐵道會社から委員會に提出されたる案件は多數に上つた。委員會は倫敦乘客運輸區内に於ける乘客運輸に關する要求事項の全體につき愼重なる考査を遂げ、特に倫敦の東部及び東北部に於ける運輸上の要求事項については熱心なる研究を續けた。

B プール（料金共同計算制）

(20) 委員會は第三十一條第五項に依り料金共同計算制を制定して局及び四主幹線の各會社に提供せ

ねばならぬ。このプールは運輸法附則第十號に依つて組立てられるものであつて、局は各連絡線よりの乘客收入をも含みたる總ての乘客收入をこの内に入れ、各主幹鐵道會社は、運輸法に規定されたる如く、倫敦乘客運輸區内の二停車場間の乘客輸送又は或場合には運輸區外に於ける乘客輸送に基く乘客收入をこのプールの中に入れねばならぬ。

(21) この制度は一九三三年から溯及的に效力を有するのであるが、その基礎となる所のものは、プール制下にある各加入者はその各自の運輸收入中より委員會の決定せる運轉費承認額を保留することである。而してこの運轉費承認額は前記の運輸收入を得るについて要したる運轉費に限定されて居る。これ等の運轉費承認額は列車、バス、コーチ、路面電車及無軌條電車等の走行哩に依り夫々相異なる運轉費の要素に關聯するものであつて、あらゆる種類の運輸施設の設備に要する費用の全體に關聯を有するものではない。この運轉費承認額の他に委員會は、追加資本を必要とする新事業若は新施設の開設又は事業改善若は擴張の計畫を、委員會の同意を得て又は鐵道運賃裁定所の命令に依つて、實行したるプール加入者に對し「追加承認額」を定めることができる。これ等の追加承認額は、前記の運轉費承認額を以てしてはカヴアーし得られざる新工事の實施に依り生じたる追加運轉費若は維持費等と共に、資本支出につき委員會が決定する額の全部又は一部をカヴアーすべきものである。而して斯くの如くして各加入者が各自の乘客收入よりその運轉費承認額及び追加承認額を控除したる殘額は

プールに拂込まれ、プールの全額は「標準分配率」に從つて各加入者に分配されるのである。

(22) 標準分配率はプールの實施以前に於ける年度若は數年度(「標準年度」と稱す)の事業成績に關聯して決定されたものであつて、標準年度に選定されたる年度に於ける乘客收入より列車電車その他の車の走行哩に依り異る運轉費を要素として表現されたる運轉費額を差引き將來プールに拂込むべき收入を示すべき會計が用意されて居たのである。斯の如くして確定されたる純乘客收入の決定に對して取りたる正當公平なる態度は、當該年度又は當該數年度に於ては未だ十分に利益を擧げ得ざりし資本及び該年度又は數年度に於ける事業成績に十分に反映しなかつたその他の要素についても考慮されたのである。

(23) 標準年度の會計に於て示されたる各加入者の調整純乘客收入は「標準分配率」として表現され、實際にプールに拂込まれたる純收入はこの分配率に從つて分配されるのである。この標準分配率を修正するのは左の三事項の內何れかを基礎とする場合に限られて居る。

(a) プール加入者の何れかの一が、乘客收入減少の結果として、適當なる事業の維持に失敗したること。

(b) 委員會の同意を得て實行したるか又は運輸法第三十條第三十一條若は第三十五條に基く鐵道運賃裁定所の要求に依つて實行したる新業務又は施設又は改善擴張の計畫が追加承認額にてカヴアーされざるとき。

(c) 何れかの加入者に對して不公平なる標準分配率を適用せんとし又は適用することあるべきプール制の實施に原因せざるその他の重大なる事情の變化ありたるとき。

(24) 委員會は、一九三二年度の各加入者の運轉成績は、運輸法附則第十號に從つて調整されたる所より見れば、標準年度の會計の基礎とするに足るべき事を決定し、從つて標準分配率を之に依つて定むべき事を決定した。此の會計の用意は極めて複雜なるものであつた。各主幹鐵道の場合について見るに、各會社はプールの實施せらるゝ範圍內にて乘降車する乘客に關聯する乘車收入を確定するためにプール實施範圍內に於ける停車場の乘客收入の全部を分析せねばならなかつた。運輸局の場合には、鐵道、バス、コーチ、路面電車、無軌條電車の總ての乘客收入全部をプールに拂込まねばならぬものであり、而して標準年度の會計は、現在局に讓渡され又は局が取得したる事業の成績に基いて調べねばならなかつた。且、地下鐵園の各會社、メトロポリタン鐵道會社、地方廳の路面電車事業からバス及びコーチの多數獨立事業者に及ぶ多種多樣の事業に依り採用されたる會計組織は實に至大の調査と努力を要するものであつた。

(25) 標準年度會計の調製に關する仕事の量は實に尨大なるものであつた、運輸法に規定したる期間內にプール制を完成することは不可能であつた。從つて、第三十一條第五項に基き、一九三四年十一

月三十日まで之を延期すべき大臣の權限行使につき交通大臣に對する申請が行はれ、この申請は適正に承認された。倫敦乘客運賃共同計算制として知られたる此のプール制は此の期間内に完成されたものであつて、局及び各主幹鐵道會社は合法的に之を採用し、倫敦乘客運輸仲裁々判所は運輸法第三十一條第六項に從ひ一九三五年六月十八日命令を以て之を確認した。此のプール制の下に於ては各加入者は次に示す百分率の分配率に於てプール收入を分配されるものであつて、この分配率は加入者が共同的に所有又は賃貸借せる路線に依る持分をも含んで居る。

倫敦乘客運輸局	六二・〇〇四七三%
主幹鐵道會社	三七・九九五二七
主幹鐵道會社內譯	
グレート・ウエスタン鐵道會社	一・三三五四一
ロンドン・ミツドランド・エンド・スコチツシユ鐵道會社	五・〇九三四〇
ロンドン・エンド・ノース・イースタン鐵道會社	六・〇一四八八
サウザン鐵道會社	二五・五五一五八

此の決定が行はれたる時には、道路運輸の統制に依り局が撤回したる若は撤回することになつて居た運轉哩數に關し、及び勞働賃銀の標準化に伴ふ運轉費の變化、及び局が取得したるバス及びコーチ

に關聯するその他の費用に基く運轉費の變化に關しては、局及び主幹鐵道會社の爲に保留が行はれたのである。而して、この種の事項は標準分配率を修正し得べき重大なる事情の變化として取扱ふべきものであると云ふことに一致した。

(26) 一九三四年六月三十日に終る年度のプール制下に於ける乘客收入及び乘客乘車數の詳細に關する分析は本報告書統計表第七及第八に示してある。

八 暫定財務規定

(27) 運輸法は其の第四十八條に於て『局は適當なる會計及其他之に關係ある記錄を保存し且主務大臣の隨時指定する形式、內容及編輯方法に依り會計年報を作成すべし』と規定して居り、而して會計の寫を會計年度終了後二ヶ月以內又は主務大臣の許可したる期限內に主務大臣に送付せねばならぬ。また、交通大臣の規定したる取締規則に依り、局は如何なる年度に於ても會計年度終了後三ヶ月以內に「C」種運輸株に相當の利子を支拂はねばならぬ。

(28) 本報告書の先の項に於て述べたる主幹鐵道とのプール制の完成に止むを得ざる遲延を生じ、且局に讓渡されたる事業の對價として發行すべき倫敦運輸株又は支拂ふべき現金の額が一九三四年六月三十日には未だ決定せざるものあり、これ等の事情に依り局は、交通大臣に對して第一會計年度の會

計報告を爲し且同年度の「C」種運輸株の利子を拂ふ點につき、運輸法の要求するところを充たすことができなかつた。

(29) 故に局は一九三四年六月に倫敦乘客運輸（暫定財務規定）法案を起案し、之に依り、一九三四年六月三十日に終る第一會計年度の會計を作成、監査、報告すべき期限を延長し、第一會計年度の「C」種株の利子を之に充當すべき推定收入殘高に基いて支拂ふべき權限を得んとしたのである。此の法案は一九三四年七月十二日に裁可され局は其の規定に從つて、一九三四年六月三十日に終る第一會計年度の「C」種株の利子（本報告書附錄第五）の支拂に充當すべき推定收入殘高につき假報告を發表した。局は、この推定收入殘高を出すに當つては、當該年度に適用すべき限りの總ての費用に對する十分なる控除を爲し、且主幹鐵道會社と共に制定すべきプール制の下に支拂ふべき金額又は讓渡事業の對價として局がその後に發行すべき運輸株にして其の發行せらるゝや一九三四年七月三十日に終る年度の全部又は一部に對して生ずる利子として支拂ふべき金額及びその他の臨時費として支拂ふべき金額に對する控除又は準備を爲したのである。「C」種倫敦運輸株の利子支拂に適用すべき收入殘高は七〇八、七三八磅と算定されたのであるが、之は一九三四年六月三十日に終る年度の利子として年三分を以て支拂ふに足るものである。此の利率に依る利子は、一磅に對し四志六片の割合を以て所得稅を差引き、一九三四年九月十日に局の登錄者たる英蘭銀行に依り、一九三四年八月十日の事務終了時まで

に英蘭銀行の帳簿に登錄したる「C」種倫敦運輸株の所有者に對し適正に支拂はれたのである。

(30) 局の第二會計年度中に於ては、局及び事業讓渡の關係者との間に於て協定すべき事項につき關係者の同意を得ること困難なりしことゝ決定すべき問題の複雜なりしことゝに依り、局に讓渡したる總ての事業の對價を一九三五年六月三十一日以前に倫敦乘客運輸仲裁々判に依り決定されさうもないと云ふことが明瞭となつた。故に、局は會計の發表を之以上延期することを避けるために、一九三五年の四月中に、議會の許可を得て、既に他の目的を以て提案したる法案中に追加條項を挿入することを提案し、當該會計年度の會計が調製されたる日以前に仲裁々判に依り決定するを得なかつた讓渡事業の對價に對する利子を支拂ふに適當なりと局が認めたる額を、各年度の收入から當該年度の未拂利子勘定中に繰入れることを基礎として、各會計年度の會計を締切るを得るに至らんとしたものである。

以上の他に次に揭ぐる權限を得んとしたのである。

(a) 各會計年度終了後三ヶ月以内に、又は交通大臣の認むる其以上の期間内に於ける、當該年度の「C」種株の利子支拂は、該年度の會計に現はれたる收入殘高が前述の諸支拂と共に標準利率而して之を越えざる利率に依る利子を支拂ふに足る利率（⅛%の倍數に依る）に依るべきこと。

(b) 讓渡事業の對價が決定されたるときは、其に對する前年度又は前數年度の利子は當該年度の未

拂利子勘定から支拂ふべきものであつて、而してその對價が「C」種株を以て支拂はれる場合には前年度に於ける該株の利子は既に該年度の該株の利子として支拂はれたる利率と同樣の利率に依り支拂ふべきこと。

(c) 最後の讓渡事業對價が仲裁々判に依り決定されたる會計年度終了後三ヶ月間に、或は交通大臣の許可したるときは其以上の期間内に、未拂利子勘定の貸方の殘高は、未拂利子勘定に關係を有する會計年度に於て「C」種株に對し最高利率に依り支拂ひたる利子をも含む各會計年度の未拂利子勘定が調製されたる時に處分され得べき方法と同樣の方法を以つて之を處分すべきこと。

これ等の權限は一九三五年八月二日に裁可されたる一九三五年倫敦乘客運輸法の第七十七條及第七十八條に依り今や完全に之を得て居る。

九 資本勘定細目

A 讓受又は取得事業の對價

(31) 局は一九三三年法に依り讓渡され若は取得したる事業の全部又は一部に對する對價として券面總額一〇九、七七八、〇七三磅の倫敦乘客運輸株を發行した、而してその種別は次に示す通りである。

種別	償還期間	券面總額
四分五厘利付「A」種 倫敦運輸株	一九八五―二〇二三年	二三、八〇三、五五〇磅
五分利付 〃 〃	〃 〃	一六、二六三、九五〇
四分五厘利付「T・F・A」	一九四二―一九七二	一二、五八三、〇〇〇
四分五厘利付「L・A」 〃	一九七五―二〇二三	九、八三五、〇三六
五分利付「B」種 〃	一九六五―二〇二三	二一、九一二、七五〇
「C」種 〃	一九五六年又は其後	二五、三七九、七八七
總計		一〇九、七七八、〇七三

以上の數字は、運輸法第八十八條第一項の(a)に依り倫敦地下電氣鐵道會社が一二六、三四七磅の四分五厘利付「A」種倫敦運輸株及び四、一〇三、七五二磅の「C」種株を三、九八〇、〇九九磅の「B」種株に交換したる後に算出されたものである。

(32) 四分五厘利付及び五分利付の「A」種株は主として、讓渡事業の社債券に代替する目的を以て發行されたものであつて、その交換率は該社債券所有者が從前に得たる收入四分五厘の收利を繼續し得る程度のものである。而して「T・F・A」株は三讓渡事業の第二社債券の相當額と交換されたのである。この第二社債券は一九二一年及び一九二二年の産業助成法（Trade Facilities Acts）の條項に基き政府

が其の元利を保證したるものであつたが、今は局が「T・F・A」株の保證を爲し、利子は四分五厘である。「L・A」株は全部地方廳の讓渡路面電車事業の對價として地方廳に對し發行されたものであつて次の如き制限に從はねばならぬ。即ち、局の同意なくしては、此種株の發行を受けたる地方廳は一九四三年七月一日以前に該株を賣却又は其他の處分を爲すことを得ざるものである、而して其の利子は五分である。「B」種株は主として讓渡事業の優先株及び保證株の代替として發行され、「C」種株は主として讓渡事業の普通株の交換に發行されたのである。

(33) 一九三四年六月三十日までに讓渡され又は獲得したるバス又はコーチ事業の全部又は一部の對價又は對價の內金として一九三五年九月三十日までに局が支拂ひたる又は支拂ふべき義務を生じたる現金は一、四六四、〇〇七磅に達した。局は又運輸法第九條第三項に依り讓渡されたる路面電車事業の對價として若干の地方廳に對し總額八一八、六六四磅を支拂はねばならぬ。この後者の支拂は（その內一九三四年六月三十日までに支拂ひたるものが一四一、四二九磅あり、殘額は各異れる時期に支拂はれるものであるが）、地方廳をしてその讓渡路面電車事業のために起債したる公債に基く未濟資本の償還に充當し得しめたるに要する金額を表はしたるものである。尚局はこれ等未償還公債の利子として隨時支拂ふべき金額に等しきものを年々地方廳に支拂はねばならぬ。又、運輸法第九十條の規定に從ひロンドン・ユーナイテット路面電車株式會社の社債所有者に對し讓渡事業の對價の一部として

六、四三四磅を支拂つた。その他に、一九三五年倫敦乘客運輸法第八十六條第二項の規定に從ひ、一九三三年法に依り讓渡したるロンドン市(City of London)の路面電車事業の對價として二、五〇〇磅を支拂つた。

(34) 一九三四年六月三十日までに讓渡され又は獲得したる事業の對價として發行したる運輸株及び支拂ひたる若は支拂ふべき現金は一九三五年九月三十日までに其總額は（發行株を額面額を以て計算して）一一二、〇六九、六七八磅に達した。この額は、一九三四年六月三十日までに讓渡され又は取得したる四十四事業の對價が仲裁々判に依り最終決定を見たる時には、發行株數も增加し又支拂現金も增加するので、一層の增加を示すであらう。此の總額一一二、〇六九、六七八磅の內二、一七七、九七七磅は、讓渡され若は取得したる事業の一部として局に讓渡されたる純當座資產（在庫品、債務者、投資、現金其他の諸勘定から債權者及公債の勘定を差引きたるもの）を表はすものである。この二、一七七、九七七磅を差引きたる殘額一〇九、八九一、七〇一磅の內一〇二、七八二、〇五九磅は會計に於て資本資產に割當て、其の殘額七、一〇九、六四二磅は『一九三三年倫敦乘客運輸法の規定に依り讓渡され若は取得したる事業に對する對價の殘高』として示してある。（會計表第五）

(35) 局に讓渡されたる各資本資產の額を決定するに當つては帳簿價値に依つたのであるが、この帳簿價値には讓渡事業の會計と一致するものもあつた、又更新準備金が積立てゝある場合には、減價額

を差引きたる譲渡當日に於ける推定取替費及び、斯の如き資産の耐久年限を通常推定年限に依り見積つて帳簿に記入することを基礎とするその他の適切なる要素に基いて決定したのである。路面電車の軌道及び電車路線の電氣設備は帳簿に記載されて居るのであるが、その額は譲渡されたる全路面電車事業に對して支拂ひたる若は支拂ふべき決定を見たる對價の總額とこれ等事業から取得したる他種資産に記入したる額との差額を示して居る。

B 倫敦運輸株發行額

(36) 譲渡事業の對價として發行したる倫敦運輸株總額一〇九、七七八、〇七三磅の他に運輸法第八十八條第三項に依り、倫敦地下電氣鐵道株式會社及び倫敦及郊外運輸株式會社に對し、額面一〇〇磅に對し現金九五磅の割合を以て、五分利付「B」種倫敦運輸株一、七五七、三八一磅を發行した。故に一九三五年九月三十日までに發行したる倫敦運輸株の總額は、而して一九三四年六月三十日に至る年度の全部又は一部につき利子を生ずるものは、一一一、五三五、四五四磅に達し、その明細は次に示す通りである。

種別	償還期日	全年度利子を生ずるもの	一九三三年十月一日より利子を生ずるもの	計
四分五厘利付「A」種	倫敦運輸株（一九八五―二〇二三年）	二三、六五九、六七九磅	一四三、八七一磅	二三、八〇三、五五〇磅
五分利付 〃	〃（一九八五―二〇二三）	一六、二六三、九五〇	―	一六、二六三、九五〇
四分五厘利付「T・F・A」〃	（一九四二―一九七七）	一二、五八三、〇〇〇	―	一二、五八三、〇〇〇
四分五厘利付「L・A」〃	（一九七五―二〇二三）	九、八三五、〇三六	―	九、八三五、〇三六
五分利付「B」種 〃	（一九六五―二〇二三）	二三、五二六、二六一	一四三、八七〇	二三、六七〇、一三一
「C」種 〃	（一九五六年又は其後）	二三、八三五、〇二八	一、五四四、七五九	二五、三七九、七八七
總計		一〇九、七〇二、九五四	一、八三三、五〇〇	一一一、五三五、四五四

C 資本支出

(37) 譲渡され若は取得したる事業の對價として支拂ひたる額の他に、一九三四年六月三十日に終る年度に生じたる資本支出は、次に其の詳細を示す如く、一、六八四、二六八磅に達した。

鐵道

コックフォスタに至るピカデイリー線の擴張（殘高）	一〇九、四八六磅
ノースフイールドに至るピカデイリー線の擴張（殘高）	五〇、七二五
スタンモアに至るメトロポリタン線の擴張（殘高）	三一、一五五
新停車場の建設及び現在停車場の改築及改造及びエスカレーターの裝備	七二四、六二〇
信號、照明其他の改善	二七、三二二
其他工事	二六、一五一
計	九六九、四五九磅

バス及びコーチ

新バス三〇一臺（廢車バスの帳簿價額を差引く）
其他車輛の改善及雜費……三七九、八四五
新ガレージ（廢止ガレージの帳簿價額を差引く）及び工場、車庫、設備の改善及雜費……二六、三九七
計……四〇六、二四二

路面電車……一一、〇五二

無軌條電車……一〇、〇九三

其他資本支出

電力供給改善……一七四、〇四三
內譯、發電所……二八、六一五
配電組織……一四五、四二八
土地及建物——局に讓渡され又は局が取得したる事業から局に引繼ぎたる財產の賣却其他に依る收入にして局の入用額を超過せるもの（**一〇六、二二一磅**）より購入費（二、三三五磅）を差引きたるもの……**一〇三、九八六**
局組織費及其附隨費、事業取得に關する費用を含む……一五六、四一六
內譯、
一九三三年倫敦乘客運輸法費……四四、九〇八
仲裁々判所費……八六、一三四

其他……二五、三七四
五分利付「B」種倫敦運輸株一、七五七、三八一磅の發行に對する印紙稅……二、一九七
新工事建設中の利子費……四八、三七四
雜費……一〇、三七八
計……二八七、四二二

總計……一、六八四、二六八

D 借入權限

(38) 局は、讓渡事業の對價として運輸株を發行する權限の他に、運輸法第三十八條及第四十一條に依り借入權限を有して居る。運輸法第三十八條第三項の(a)の下に局は讓渡事業の未行使借入權二、六八六、六五〇磅を與へられて居る。この權限の一部は、倫敦地下電氣鐵道株式會社及び倫敦及郊外運輸株式會社に對し五分利付「B」種倫敦運輸株を額面一〇〇磅につき九五磅の割合を以て一、七五七、三八一磅を發行して現金一、六六九、五一二磅を得ることを以て行使し、尙未行使借入權一、〇一七、一三八磅を殘して居る。第三十八條第三項(B)に於ては尙一〇、〇〇〇、〇〇〇磅までの借入權が認められたのである。尙その他に、第三十八條第二項(a)に於ては讓渡事業の對價を支拂ふ目的を以て之に必要なる現金額の借入を爲す權限が與へられて居り、第三十八條第二項(b)に於ては地方廳事業讓渡の對價として現金支拂を爲すための借入權を與へられ、第三十八條第二項(c)に於ては第十六條及び第十七

條に基く義務履行を目的とする借入權が與へられて居る。第三十八條第二項(a)(b)(c)に於て言及せる事業にして一九三四年六月三十日に讓渡され又は取得したる事業に對し一九三五年九月三十日までに支拂ひたる又は支拂を決定したる對價の額は二、二〇五、一七一磅に達した。故に第三十八條に依る未行使借入權の總額は一三、二二二、三〇九磅を殘して居るが、この額は第三十八條第二項(a)及(c)に依り、讓渡され若は取得したるバス又はコーチ事業に對する現金にて支拂ふべき對價額が仲裁々判に依り決定したるときは其に從つて增加するであらう。

(39) 局の決定するところに從ひ「A」種「B」種又は「C」種倫敦運輸株の一種又は數種の株式發行に依り一、〇一七、一三八磅の借入權を行使することができる。殘りの借入權總額一二、二五〇、一七一磅は局の定むるところに從ひ「A」種「B」種若は「C」種株の一種又は數種の株式發行に依り行使することができるのであるけれども、此の場合には、交通大臣が大藏省の同意を得て別に認むるにあらざれば、未行使額の三分の一を越えざる額を「A」種株の發行に依つて行使することを得、三分の一を下らざる額を「B」種株の發行に依り行使せねばならぬ。

(40) これ等の借入權は、第三十九條第一項(a)に依り讓渡事業の對價として其の種類及び額を協定及び仲裁々判の確認に基きて局が追加發行せねばならぬ倫敦運輸株の發行に關して與へられたる權限と共に、事業對價として斯の如くして發行せられる株の三分の二を越えざる額は「C」種株以外の株たるべき制限を付されて居る。

(41) 局は、前述の如き資本勘定に於ける借入權の他に、第四十一條に依り最高額三、〇〇〇、〇〇〇磅までの一時借入權を與へられて居る。斯の如くして借入れたる金額は其の利子と共に局事業及び局の全收入の負擔となるのである。

十 局收入の割當

(42) 運輸法第四十六條第一項には、局が其の收入を以て支拂に當つべき年度費用の優先準序が規定してある。而して此の費用は次の如きものを含むのである。即ち、局の設立費及び經營費、事業の維持及更新に對する支出又は積立、局の權利及義務の行使及履行に對する支出、一般に收入勘定に負はしむべき費用、即ち一時借入金の利子支拂、路面電車債務淸算基金に繰入るべき金額及び地方廳が其の讓渡路面電車事業のために募集したる未償還公債の利子として地方廳に支拂ふべき額、「A」種「T・F・A」「L・A」及び「B」種倫敦運輸株の利子支拂、運輸法第八十八條第二項に基き中央倫敦(新)保證承認株の利子につき局が保證を與へたるに依り支拂ふべき金額、標準利率に依る「C」種倫敦運輸株の利子、及び一九四四年六月三十日に終る年度から始まるものであるが運輸法に依り「C」種株以外の倫敦運輸株償還のための償還基金に拂込むことを必要とする金額、以上は何れも局收入を以て其の支拂に

充當するのである。

(43) 運輸法第三十九條第七項の規定に依り、「C」種株の利子支拂は總ての場合に於て⅛%の倍數たる利率を以て行はれ、而して此の利子の支拂に充當すべき收入殘高に殘餘ありたる場合には「C」種株利子基金に繰入れることを要し、運輸法の規定に從つて、後續年度の「C」種株利子の支拂に利用することができる。「C」種倫敦運輸株の標準利率は最初の二ヶ年は各年度に對し年五分であるが、その後は五分五厘である。而して尙收入殘高を有したるときは、標準利率に依る「C」種株の利子支拂に充當したる準備基金に拂戻したる後、之を「C」種株追加利子の支拂に充當することができる、但し其の額は收入殘高の半額を最高とし且追加利率を五厘として「C」種株最高利率を六分とし、殘餘は準備基金に繰入れねばならぬ。局收入が「C」種株の利子を標準利率に依つて支拂ふに足らざる場合には、該收入を以て支拂ひ得る最高の利子を支拂はねばならぬ。

十一　一九三四年六月三十日に終る年度の事業成績

A　運輸收入及乘客數

(44) この年度に於ける乘客數（局の運輸機關に乘車の起點を有したるもの）は總計三、三九六、〇〇〇、一一八（第八統計表）であつて各種運輸機關の分擔は次の通である。

鐵　道	四一五、八八一、六二六人	一二%
バス及コーチ	一、九五〇、四六七、三四六	五七
路面電車	一、〇〇二、四一一、七〇九	三〇
無軌條電車	二七、二三九、四三七	一
總　計	三、三九六、〇〇〇、一一八	一〇〇

(45) プール制下にある總乘客數は三、九二一、八九六、五九六（第八統計表）であるが之は人口一人當乘車回數一年當四一七回を示して居る。

(46) これ等乘客の運送に基く總乘客收入は三七、六六八、五六五磅（第七統計表）である。之を乘客一人當にすれば二・三〇五片となる。この乘客收入中局の分前は二七、一五一、二七七磅（第六會計表）であるが、之に貨物收入及雜收入を加ふれば、該年度の局の總運輸收入額は二七、三七九、三五一磅である。

B　經營費

(47) 經營費は、更新に對する準備金を除き、二一、五八三、七四四磅（第六會計表）であつて、その分類は次の通である。

給料及賃銀(電力費に適用するものを除く)……
電力及燃料(石油及其他燃料の稅金を除く)……
內譯
給料及賃金……
其　他……
其他倉庫及供給品……
租稅、免許車輛稅、免許料、石油其他燃料稅……
其他支出……
總計……

額	率
一四、〇四三、五八二純	六五%
一、六七七、三八三	八
三三八、六六七純	二%
一、三三八、七一六	六
一、七七九、八九五	八
二、四九四、二二七	一二
一、五八八、六五七	七
二一、五八三、七四四	一〇〇

(48) 經營費（第六會計表）の勘定科目下に更新準備金として記入し且貸借對照表(第九會計表)に於て更新準備金としたる額が二、〇二〇、五〇〇磅に達して居る。この金額は、その理由の如何に拘らず一般に局財産の更新に利用し得られるのであるが、經營費明細表（第八會計表）に於ては各種運輸機關當に分配されて居る。

(49) 經營費明細表（第八會計表）の勘定下に於て各種運輸機關に割當てたる經營費は、但し更新準備金を除き、當該年度の一車哩當りにて次の如き數を示して居る。

	一車哩當
鐵　道	五・六七〇片
バス及コーチ	一〇・八六一
路面電車	一〇・八〇五
無軌條電車	一〇・二四五

一般費は各種運輸機關別に割當てなかつたのであるから上記の數字には之を含まれては居ない。一車哩當費用は統計表第三に於て示したる運轉車哩數統計を適用したのであるが、經營費目に適用する運轉哩數統計は各種費目に關聯して算出したるものであり、鐵道の場合に

(50) 一般費は之を含み更新準備金は之を除外したる經營費と總運輸收入との割合を示す經營率は七九%である。

C　各費用に割當てらるべき純收入

(51) 局の純運輸收入は三、七七五、一〇七磅（會計表第六）に達して居るが、之には其他收入一、五二〇、四〇八磅を加へねばならぬ。而して局の負擔となれる雜費三三八、八二四磅を差引けば各費目に割當て得る純收入は四、九五六、六九一磅となる。

(52) 運輸法第四十四條に從つて設立されたる路面電車債務清算基金に割當てられたる金額は一、八五〇磅であるが、此の額は、地方廳がその讓渡路面電車事業のために募債したる公債につき局が地方廳に對し資本支出の方法に依り支拂ひたる又は支拂を決定したる金額を（本報告書第三十三項參照）、一九三三年七月一日から九十年間に複利年三分を以て濟崩すに必要なる金額である。尙上記公債の利子として地方廳に支拂ふべき金額が三四、〇四五磅である。中央倫敦（新）保證承認株に對する局の保證に依り局の負擔となりたる額が二一、二七五磅であり、局の優先株に對する利子支拂として四、〇七三、三三一磅が必要であつた。而して此の後者の內四八、三七四磅は新工事の建設中に於ける利子として資本勘定に入れられた。これ等の總ての割當を行ひたる後に、「C」種倫敦運輸株に對する割當として八七四、六六四磅（會計表第七）が殘されたのである。

(53) 「C」種株の利子は一九三四年九月十日三分の利率を以て支拂はれたのであるが、之は假財務報告に基いたものであつて、その關係部分は本報告書附錄第六表に示してある。この額は七〇八、七三八磅を要したのであるが、其後に發行せられたる株の利子を合すれば七四九、七一二磅が必要であつた。故に殘額一二四、九五二磅は「C」種株に對する五厘の追加利子を支拂ふに適した。局の登錄者たる英蘭銀行は、一九三五年十月七日の執務時限內に英蘭銀行の帳簿に登錄又は記入したる「C」種倫敦運輸株の所有者に對し、一九三五年十月三十一日に、前記の利率に依る利子から一磅に對し四志六片の所得稅を差引きたる金額を支拂ふことになつて居た。

(54) 純收入殘高を算出するまでには、一九三五年法第七十七條に從つて局が適當と認むる額を控除したのである、而してこの額は、局に讓渡したる事業又は局が取得したる事業の對價にして一九三五年九月三十日に未だ確定せざるものに對し一九三四年六月三十日に於る年度若はその一部に對する利子又はその對價の一部として支拂ふに適當なりと局の認むる額である。此の金額は本報告書會計表第六に於て『一般費及現金差引、但し未拂買收對價に對する推定利子を控除す』と題する項目中に含まれて居り、利子支拂停止勘定に入れてある。一九三五年法の第七十七條に依り、上記の如き利子支拂額を最終的に確認したる後に尙上記の控除額に殘高ありたるときは、次の殘高が⅝%の倍數の利率に依る「C」種株の其後の追加利子を支拂ふに適當ならざる限り、「C」種倫敦運輸株利子基金に該殘高を繰入れるのである。

十二 新工事

(55) 本年度内に於て完成され又は建設中の各種新工事の一般を記せば次の通りである。

(a) コックフオスターズに至るピカデイリー線の擴張――此の工事は一九三〇年の秋に着手され、一九三二年九月にはアーノス・グローヴまで開通し、一九三三年三月にはエンフィールド・ウエストまで開通した。全擴張計畫が完成されたのは一九三三年七月三十一日であつて、エンフィールド・ウエストからコックフオスターズの終端に至るまで途中に一鐵道停車場を加へて〇・八八哩の運轉を開始した。加ふるに、アクスブリッヂに至るメトロポリタン線のプラットフォーム及び軌道の變更は、一九三三年十月に、アクスブリッヂに至るピカデイリー線列車の突入を可能ならしめた。コックフオスターズからアクスブリッヂに至る距離は三一・七一哩である。

(b) 新ナイツブリッヂ停車場――此の停車場は地方的の必要を充たすべく一層便利に改築したのであつて、ブロムトン・ロード停車場は閉鎖した。此の工事は二期に分れて完成されたのであるが、第一期工事は東部の工事であつて、スローン街及びナイツブリッヂの連絡點に於て街路面から入場する三の別々の入口と共に地下切符賣場の建設を含むものであり、一九三四年二月に使用を開始した。第二期工事は西部に於けるものであり、ハンス・クレッセント及びブロムトン・ロードの街角からの入口を地下道に依つて連結したる地下切符賣場の工事であつて一九三四年七月に使用を開始した。プラットフォームへの出入には上下兩用のエスカレーターが二ケ所に設備してある。

(c) 新ライセスター・スクエアー停車場――ライセスター・スクエアー停車場改築計畫に依る本年度の工事は進捗したのであるが、この計畫はピカデイリー線とモーデン――エッヂウエアー線の重要なる交替裝置を企圖したるものである。此の工事は一九三〇年に着手されたものであり、元來此の停車場が一九〇六年の昔に建設され使用に供せられたのであるから乘客交通の激增したる今日では倒底その用を爲さず早くから改造の必要に迫られ、一九三〇年に着手するに至らしめたのである。この新停車場は、ピカデイリー・サーカス停車場と同樣地下式であつて、街路面から五ケ所の入口を有する圓形切符賣場を有して居る。切符賣場から直通せる二鐵道のプラットフォームへの昇降には各三本のエスカレーターを有する昇降場が二ケ所に設けてある。吾人が打勝たねばならぬ難工事と云ふ點から見れば、此の工事計畫に成功した事は技術上の大なる偉業を示すものであると云はねばならぬ。

(d) 新ホルボン停車場――セントラル・ロンドン線のブリチツシユ・ミユーゼアム停車場は閉鎖され、ピカデイリー線ホルボン停車場附近に新たに停車場隧道が建設されて、兩線の交替裝置を完成した。街路面とセントラル・ロンドン停車場面との連結には昇降エスカレーターが四ケ所にあり、セントラル・ロンドン停車場面とピカデイリー線のプラットフォームとは別の昇降エスカレーター三ケ所に依り連結してある。ピカデイリー線プラットフォームの街路からの深さは一三五呎である。

四エスカレーターの設備を有する隧道は直徑三〇呎の大規模のものであつて此種の建設としては最大である。

(e) 新チヤンサーリー・レーン（グレース・イン）停車場――ホルボーンに於ける舊切符賣場は閉鎖され、之に代つて四の階段を以て街路との連絡を計る地下切符賣場が新設された。切符賣場と西行プラットフオームの間は三のエスカレーターを以て連絡し、東行プラットフオームは二の低階梯のエスカレーターに依て連絡されて居る。

(f) 新グリーン・パーク停車場――ドーヴアー街の舊停車場は閉鎖され、新たにグリーン・パークへは階段が東角のピカデイリー地下に切符賣場を開設し、デヴオンシヤイア及びグリーン・パークへは階段が通ぜられて居る。新切符賣場とプラットフオームの西端とは二のエスカレーターに依て連絡してある。

(g) 新ワレン・ストリート停車場――此の停車場はユーストン通及びトテナム・コート通の角に改築され、切符賣場とモーデン――エツヂウエア線のプラットフオームは二段に分れた四のエスカレーターに依つて連絡されて居る。

(56) 本年度内に着手又は完成されたる其他の工事は次に之を掲げる。

バンク（エツヂウエア線）及びモニユメント（デイストリクト線）兩停車場間にエスカレーターを

以てする交替裝置。

デイストリクト線のオスターリーに於ける新停車場。

デイストリクト線のボストン・メーノアーに於ける新停車場。

メトロポリタン線のクウキーンベリーに於ける新車庫、此の建設ありたるためウエアー、オンガーハートフオード及びエツピングに於けるバスの新停車場。

及びビショツプ・ストートフオードに於ける一時的又は不完全な他の車庫は閉鎖することになつた。

新バス三〇一臺の注文。以上。

十三　聯合車輛會社

(57) 局は、一九三三年十二月に、運輸法第六條第二項に依つて與へられたる權限の下に、後續十年間に亘るバスのシヤシー及び部分品の供給に關し聯合車輛會社と契約を取結んだ。此の契約は本質的には第六條に規定したる假契約である。

十四　局事業の統制

(58) 本年度内に局が直面したる重要問題の一は、運輸法に依り局に讓渡されたる又は局が取得した

る各種事業の全部を包括的且有能なる單一組織に統制することであつた。而して、本年度内に於て組織内に於ける統制と標準化を實現し乘客の利用に供すべき業務及び設備の改善を計る點については見るべきもの多々ありたることを記し得るのは滿足すべきところである。

十五　從　業　員

(56)　一九三三年七月一日局に引繼がれたる從業員七〇、五〇〇人は、本年度に局に讓渡又は取得されたる事業ありたるため、七五、四六八人に增加した。主要なる事業別にすれば次の通である。

鐵　　道	一四、一一九
中央バス	三四、一四八
地方バス及コーチ	五、八九一
路面電車及無軌條電車	一九、五五八
公衆運輸車	一、七五二
計	七五、四六八

(60)　局と從業員、勞働組合、從業員協會その他の從業員代表團體との間には本年度に於ては極めて滿足すべき關係が維持された。

(61)　雇傭關係から生ずる各種の問題について局と從業員との間に於て討議し解決すべき萬全の道を構ずる目的を以て協調機關を設立することは、局設立の途上に於ても大いに努力せられたところであるが、既に運輸法その他にも規定してあり、從業員代表と直接に、又は勞働組合及び從業員協會を經て幾多の協調案が既に協定され又は其の途上にある。

(62)　無警告勞働休止は一日間行はれたのであるが、之は一車庫に於ける路面電車業務に支障を生じたに過ぎない。この事件以外には局の全業務は圓滑に運轉されて何等の支障もなく、從業員は賞讃すべき注意と練達を以てその義務を果したのである。

十六　職員及雇員の賠償

(63)　運輸法第七十三條から第七十七條に至る條項に於ては、讓渡事業又は運輸法實施の效力を受けたる事業の職員及雇員を局が引繼ぐべきことを規定し、これ等職員及雇員が前記の條項に指示したる事情に依り直接金錢上の損害を受け又は一般雇傭條件の低下を生じたるときは其損害賠償金を支拂ふべきことを規定したのである。賠償問題にして局と關係當事者との間に於ける協定にて解決するを得なかつた紛爭を決定するために、大法官は運輸法第七十九條に依る其の權限を行使してローランド・トーマス氏を常任仲裁人に任命した。一九三四年六月三十日までに局が受理したる賠償請求は二一〇

件に達したのであるが、その内一七件は協定に依り解決せられ得るものであつた。殘りの事件中一六件は常設仲裁人に聽取され、その内四件に對しては一九三四年六月三十日までに常設仲裁人の裁定が發せられて居る。

十七　局提案の法律

(64)　局は本年度内に二の法案を議會に提出した。第一法案たる倫敦乘客運輸局法案の主要目的は左記事項に關する權限を確保することであつた。

(a)　路面電車軌道八五哩を無軌條電車運轉に變更し、從來路面電車の運轉を見なかつた道路の一定短區間に無軌條電車の運轉を擴張すること。

(b)　アルドゲート及びグローヴ・ロード間の軌道セクションを線渠式から架空線式の電氣牽引に變更すること。

(c)　局のキングス・クロッス及びムーアゲート兩停車場の改築。

(d)　局に讓渡されたる一定事業が先に得たる權限の下に許可されたる一定工事の遂行に對する期間延長。

第二法案は倫敦乘客運輸局（暫定財務規定）法案であつて、之については既に本報告書第八項に述べた通りである。而して兩法案は何れも既に救裁を經たのである。

十八　法律に依る規則及命令

(65)　直接に局に效力を及ぼす左記の取締規定及び命令は一九三四年六月三十日に終る年度内に發せられたものである。

(a)　一九三三年八月十八日附の倫敦運輸株規定は交通大臣が運輸法第三十九條第十四項の規定に從ひ大藏省の承認を得て發したるものであつて、倫敦運輸株の發行、讓渡、取扱ひ及び償還の方法を取締るものである。

(b)　一九三三年九月三十日附倫敦乘客運輸局（遺失物）假規定は運輸法第百六條に從ひ交通大臣の發したるものであつて、局に所屬する車輛又は建設物内に遺失されたる物の集收、保存、取扱又は處分に關して規定したるものである。

(c)　一九三三年十月三日附の倫敦乘客運輸局（料金改正の告知）規定は運輸法第二十八條に依り交通大臣の發したるものであつて、料金改正の公告につき規定したるものである。

(d)　一九三三年十月三日附の倫敦乘客運輸仲裁々判規則は運輸法第十二條第十三項に依り大法官の承認を得て倫敦乘客運輸仲裁々判所が之を發したものであつて、裁判所その他の件に關する手續に

つき規定したるものである。

(e) 一九三三年十二月二十二日附の交通大臣（倫敦乘客運輸局）命令は一九二一年鐵道法第二編に從ひ交通大臣の發したるものであつて、コックフオスタース・ロード及びエンフイールドに於ける乘客地下道及び工事の建設及び維持すべき權限を局に與へたるものである。

十九　倫敦及近接洲交通諮問委員會

(66) この委員會はもと一九二四年倫敦交通法に依り、倫敦及その附近に於ける交通及その取締を改善する目的を以て交通大臣を援助し又は交通大臣に建言するために設立されたのである。而して一九三三年法第五十八條五十九條及六十條の各條に依り委員會は改組されその義務範圍は擴長されたのである。その擴張されたる義務の一として委員會は、倫敦運輸區內に於ける局の運輸業務及び施設にして委員會の意見では局が考慮せねばならぬ事項と思惟せられるものに關して、局に對し建議せねばならぬ。諮問委員會の委員二名を局が任命すべき規定が設けられ、局はフランク・ピック氏及びサー・ヘンリー・メーベリーを任命した、其の任期は一九三六年六月三十日までである。

二十　倫敦運輸株登錄者

(67) 一九三三年倫敦運輸株取締規定の第二十八條に基く權限に依り局は英蘭銀行と協定を結び、其協定に依り銀行は局が隨時發行する各種倫敦運輸株の登錄者及び其利子支拂代理者となつた。

二十一　監　査　役

(68) 運輸法第四十八條第二項に從ひ局は、交通大臣に協議し其の同意を得て、トムソン、マックリントック會社及びデロイット、プレンダー、グリフイス會社の兩會社を局の會計年度第一年度及び第二年度の共同監査役に任命した。

理事長アシユフイールド

一九三五年十月三十一日

附錄第一號

運輸法第五條に依り局の第一會計年度内に讓渡されたる事業又は其の一部、及び一九三五年九月三十日までに決定したる範圍に於て支拂ひたる對價額

事業名	讓渡期日	對價額
地下鐵事業團 ロンドン電氣鐵道會社	一九三三年七月一日	四、七〇七、四八二磅 四分五厘「A」種株 八、四五〇、〇〇〇 五 分「A」種株 五、六〇六、〇〇〇 四分五厘T●F●A株 二、五三八、九三六 五 分「B」種株 八、六二八、三四五 「C」種株
メトロポリタン●デストリクト●レールウエー●コンパニー	同	三、八二七、七七二 四分五厘「A」種株 四、七五三、九五〇 五 分「A」種株 三、九六八、五九八 五 分「B」種株 二、九九二、三七五 「C」種株
セントラル●ロンドン●レールウエー●コンパニー	同	八二三、〇九八 四分五厘「A」種株 一、〇六〇、〇〇〇 五 分「A」種株

シチー●アンド●サウス●ロンドン●レールウエー●コンパニー	同	四五八、〇〇〇 四分五厘T●F●A株 四三二、〇〇〇 五 分「B」種株 二、七七五、〇〇〇 「C」種株
ロツツ●ロード●パワー●ハウス●ジヨイント●コミツチー	同	九九三、七六二 四分五厘「A」種株
ロンドン●ゼネラル●オムニバス●コンパニー●リミテツト	同	六、五一九、〇〇〇 四分五厘T●F●A株 八五〇、〇〇〇 五 分「B」種株
オーヴアー●グラウンド●リミテツト	同	一、三六九、〇〇〇 「C」種株
トラムウエース(M●E●T)オムニバス●コンパニー●リミテツト	同	三、四二二、一六九 四分五厘「A」種株 無、(ロンドン●ゼネラル●オムニバス●コンパニーの對價に含まる)
メトロポリタン●イレクトリツク●トラムウエース●リミテツト	同	無、(ロンドン●ゼネラル●オムニバス●コンパニー及びトラムウエース(M●E●T)オムニバス●コンパニー●リミテツトの對價に含まる)
ロンドン●ユナイテツト●トラムウエース●リミテツト	同	一八二、六三五 四分五厘「A」種株 一〇一、五四五 五 分「B」種株 三四八、〇一四 「C」種株 二九三、七七二 四分五厘「A」種株(a) 一四七、四六〇 五 分「B」種株(a)(b) 四八七、八一五 「C」種株(b) 四二八、七七三 五 分「B」種株(b)

ユニオン●サープラス●ランヅ●コンパニー●リミテット				
ユニオン●コンストラクション●アンド●フイナンス●コンパニー●リミテット	同	同	同	同
モーデン●ステーション●ガレーヂ●リミテット	同	同	同	同
アクメ●ブルマン●サーヴイセス●リミテット	同	同	同	同
バックス●エキスプレッセス(ワットフオード)リミテット	同	同	同	同
スカイラーク●モーター●コーチ●コンパニー●リミテット	同	同	同	同
グリーン●ライン●コーチエス●リミテット	同	同	同	同
サウス●メトロポリタン●イレクトリック●トラムウエース●アンド●ライチング●コンパニー●リミテットの路面電車及輕便鐵道事業	同	同	同	同
メトロポリタン事業				
メトポロリタン●レールウエー●コンパニー●(サープラス●ランヅ●コミツチーの事業を除く)	同	同	同	同
左記地方廳の路面電車及輕便鐵道事業				
ロンドン●カウンチー●カウンシル	同	同	同	同
ミツドルセックス●カウンチー●カウンシル	同	同	同	同
カウンチー●ボロー●オヴ●ウエスト●ハム	同	同	同	同
ボロー●オヴ●バーキング	同	同	同	同
ベックスレー●アーバン●ヂストリクト●カウンシル	同	同	同	同
カウンチー●ボロー●オヴ●イースト●ハム	同	同	同	同
カウンチー●ボロー●オヴ●クロイドン	同	同	同	同
シチー●オヴ●ロンドン	同	同	同	同
ダートフオード●アーバン●ヂストリクト●カウンシル	同	同	同	同
ボロー●オヴ●イルフオード	同	同	同	同
ボロー●オヴ●レートン	同	同	同	同
ボロー●オヴ●ウオルサムスタウ	同	同	同	同
チリング事業				
トーマス●チリング●リミテットの倫敦バス事業	同	同	同	同

ハートフオードシア●カウンチー●カウンシル	同	同	同	同
ロンドン●カウンチー●カウンシル	同	同	同	同
ミツドルセックス●カウンチー●カウンシル	同	同	同	同
カウンチー●ボロー●オヴ●ウエスト●ハム	同	同	同	同
ボロー●オヴ●バーキング	同	同	同	同
ベックスレー●アーバン●ヂストリクト●カウンシル	同	同	同	同
カウンチー●ボロー●オヴ●イースト●ハム	同	同	同	同
カウンチー●ボロー●オヴ●クロイドン	同	同	同	同
シチー●オヴ●ロンドン	同	同	同	同
ダートフオード●アーバン●ヂストリクト●カウンシル	同	同	同	同
ボロー●オヴ●イルフオード	同	同	同	同
ボロー●オヴ●レートン	同	同	同	同
ボロー●オヴ●ウオルサムスタウ	同	同	同	同
チリング事業				
トーマス●チリング●リミテットの倫敦バス事業	同	同	同	同

チリング・アンド・ブリチッシュ・オートモビル・トラクション・リミテットの倫敦バス事業	一九三三年七月一日	一、五四四、七五九	「C」種株(d)(g)	
		八、五一一	四分五厘「A」種株	
		八、五一一	五分「B」種株	
		一五六、五七一	「C」種株(d)(g)	
獨立事業				
G・H・オリット・アンド・サンス・リミテット	一九三三年十二月五日	未定		
アマーシャム・アンド・デストリクト・モーター・バス・アンド・ハウレッヂ・コンパニー・リミテット	一九三三年十一月二十四日	同		
B・B・P・オムニバス・コンパニー・リミテット	一九三三年十二月十五日	同		
バーチ・ブラザース・リミテット	一九三四年二月二十一日	一九一、二四一(e)(g)		
E・ブリックウッド・コンパニー・リミテット	一九三三年十二月五日	未定		
カーデイナル・オムニバス・コンパニー・リミテット	一九三三年十一月一日	同		
チヤリオット・オムニバス・サーヴイセス・リミテット	一九三三年十二月五日	同		
クリーヴランド・オムニバス・コンパニー・リミテット	一九三三年十一月十日	同		
コンヴエー・アンド・クレートン	一九三三年十一月二十四日	同		
イーグル・オムニバス・コンパニー・リミテット	一九三四年二月一日	同		
アール・モーター・オムニバス・コンパニー・リミテット	一九三三年十二月五日	同		
エンプレス・モーターズ・リミテット	一九三三年十一月十日	同		
エンタープライズ・トランスポート・コンパニー・リミテット	一九三三年十二月五日	同		

エセックス・オムニバス・コンパニー・リミテット	一九三三年十一月十日	未定		
フイルキンス・アンド・エーンスウオース・リミテット	一九三三年十一月一日	同		
グレン・オムニバス・コンパニー(ロンドン)リミテット	同	同		
ゴードン・オムニバス・コンパニー・リミテット	一九三三年十二月十五日	同		
ロバート・ホーキンス・アンド・コンパニー・リミテット	一九三四年六月十三日	同		
F・W・ヘース	一九三三年十一月一日	同		
ホリデー・アンド・バングス	一九三三年十二月五日	同		
E・G・ホープ	一九三三年十一月十日	同		
F・J・C・カーク	一九三三年十一月一日	同		
A・ミルス	一九三三年十一月十日	同		
ネルソン・オムニバス・コンパニー・リミテット	一九三三年十一月一日	同		
ペーターソン・オムニバス・コンパニー・リミテット	一九三四年六月十三日	同		
ペレック・トランスポート・コンパニー・リミテット	一九三三年十二月五日	同		
C・H・ピックアップ	一九三三年十一月十日	同		
バイオニーア・オムニバス・コンパニー	一九三三年十二月五日	同		
ボーウエル・アンド・ホワイブロー	一九三三年十二月十五日	同		
プレミアー・オムニバス・コンパニー・リミテット	一九三三年十二月二十日	一九九、五〇〇(f)(g)		
プレミアー・ライン・リミテット	同	六〇、〇〇〇(f)(g)		
プロ・ボノ・パブリコ・リミテット	一九三三年十一月十日	未定		

E・パタージル・リミテット	一九二三年十一月二十四日	未定	
A・H・レーバー	一九二三年十一月一日	同	
F・A・レーゼー	一九二三年十一月二十四日	同	
レッド・ローヴアー・オムニバス・リミテット	一九二四年二月十四日	同	
レナウン・トラクシヨン・コンパニー・リミテット	一九二三年十一月十日	二九、七七二(f)(g)	
チヤーレス・ラセット・アンド・サン	同	未定	
ライアン・オムニバス・コンパニー	一九二三年十一月一日	八、二〇四(f)(g)	
F・スチーア	同	未定	
A・G・サンマースキル・リミテット	一九二三年十一月二十四日	同	
スプリーム・モーター・オムニバス・コンパニー・リミテット	一九二三年十一月一日	同	
トライアンフ・モーター・オムニバス・コンパニー	一九二三年十一月二十四日	同	
ユーナイテット・オムニバス・コンパニー・リミテット	一九二三年十一月一日	同	
ウールヴエット・アンド・カースウエル	一九二三年十一月二十四日	同	
リユーウィス事業			
リユーウイス・オムニバス・コンパニー・リミテット	一九二三年十月一日	四九、七七一(f)(g)	

註。(a) ロンドン・ゼネラル・オムニバス・コンパニー・リミテット及びメトロポリタン・イレクトリック・トラムウエース・リミテットの譲渡に對する對價として示したる倫敦運輸株の額は、前者にありては運輸法に定めたる對價額から四分五厘「A」種株一四五、〇六九磅を差引き、後者にありては四分五厘「A」種株三、五一〇磅及び五分「B」種株二、八四七磅を差引きて算出したものである。

而してこれ等の差引額は、運輸法第七條第一項の規定に從つて、これ等各會社の事業が一九三三年七月一日に局に讓渡されたる以前に償還されたる各會社の社債の額に一致せしめてある。

(b) メトロポリタン・イレクトリック・トラムウエース・リミテット及びロンドン・ユーナイテット・トラムウエース・リミテットの兩事業の對價として示されたる倫敦運輸株の額は、五分「B」種株二九、七〇六磅及「C」種株二九、六三三磅を差引きて算出したのであるが、メトロポリタン・イレクトリック・トラムウエース・リミテット及びロンドン・ユーナイテット・トラムウエース・リミテットの兩會社が清算されたるロンドン・アンド・サバーバン・トラクシヨン・コンパニー・リミテットの株を所有して居たので、前記兩種株の額は該會社の清算に際し局の所有に歸したのである。而して此の兩種株の額は一九三五年倫敦乘客運輸法の第八十三條に從ひ相殺されたのである。

(c) これ等事業の讓渡に對する對價額は、一九三三年法第九條第三項に從ひ、地方廳がその路面電車事業を局に讓渡したる當時に殘存せる公債を償還するに足るだけの金額にして局が地方廳に對し隨時に支拂ふべき額を推定したるものである。

(d) チリング・アンド・プリチツシユ・オートモビル・トラクシヨン・リミテット及びトーマス・チリング・リミテットの兩會社の倫敦に於けるバス事業の讓渡に對する對價は夫々に七、五〇〇磅及び八二、五〇〇磅の「C」種倫敦運輸株を事業分離の對價として含んで居る。

(e) バーチ・ブラザース・リミテットの事業讓渡の對價は現金を以て支拂はれたものであつて、事業分離の對價として八、二五〇磅を含んで居る。

(f) これ等事業の讓渡に對する對價は現金にて支拂ひたるものである。

(g) これ等事業の讓渡に對する對價は倫敦乘客運輸仲裁々判所の裁定に依り一九三五年九月三十日までに確認又は決定されるものである。

(h) 一九三五年倫敦乘客運輸法の第八十六條に從ひ支拂ひたるものである。

(i) 運輸法第九十條に從ひ會社の四分利第一抵當權付社債の所有者に對し現金を以て支拂ひたるものである。

附錄第二號

一九三五年六月三十日までに事業讓渡の範圍が決定せざるため同期日までに局に讓渡されざる事業。

獨立事業

アンバサダー・バス・コンパニー・リミテット
チヨコレート・エキスプレス・オムニバス・コンパニー・リミテット
シチー・モーター・オムニバス・コンパニー・リミテット
ミラー・トラクション・コンパニー・リミテット
バーキンス・オムニバス・コンパニー・リミテット
プリンス・オムニバス・コンパニー・リミテット
リライアンス・オムニバス・コンパニー・リミテット
セント・ジヨージ・オムニバス・コンパニー・リミテット
スフイーア・オムニバス・コンパニー・リミテット
ヴイクトリー・オムニバス・コンパニー・リミテット
ウエストミンスター・オムニバス・コンパニー・リミテット

附錄第三號

運輸法第十六條に依り局が同意を與へざるため又は第三條の規定に依り事業の全部又は一部を局に取得され又は取得さるべき事業の經營者

經營者名及地域	取得期日
一九三四年六月三十日までに取得したる事業	
アイレスベリー	
ウエスト・ロンドン・コーチエス（C・E・ホームス）……	一九三四年一月十七日
グレーヴスエンド	
エンタープライズ・モーター・サーヴイセス（H・D・フレッチヤー）……	一九三三年十一月十四日
グレーヴスエンド・アンド・デストリクト・バス・サーヴイセス・リミテット……	一九三三年十月一日
グリーンハイス・アンド・デストリクト・バス・サーヴイセス（H・M・ハウエルス）……	一九三四年四月十八日
ホーランヅ・R・E……	一九三四年一月十七日
モリノークス・H・T……	一九三四年一月三日
ペンフオールド・アンド・プロデイー（W・E・ペンフオールド）……	一九三四年二月二十一日

グレース

アマルガメーテット・オムニバス・サーヴイセス・アンド・サップライス・リミテット……一九二三年十二月二十三日
クラークス・モーター・コーチエス(R・クラーク)……一九二四年五月十八日
エドワーヅ・モーター・サーヴイセス(F・W・エドワーヅ)……一九二四年一月六日
ハーヴエース・トランスポート・バス・サーヴイス(J・ハーヴエー)……一九二四年三月十日
フイリップス・H・F……一九二三年十二月十四日
パーフリート・サーヴイス・バス(E・J・コー夫人)……一九二四年三月三十日
リライアブル・オムニバス・アンド・モーター・コーチエス(J・T・G・スミス及びE・ゴツドン)……一九二四年五月二十一日
ステフエンス・レーンハム・オムニバス・サーヴイセス(A・A・W・ステフエンス)……一九二四年三月十七日
サツパー・サーヴイス・コーチエス(J・H・ブライス)……一九二三年十二月一日
チルベリー・コーチング・サーヴイス(S・J・&・I・M・スキンナー)……一九二四年三月二十四日

ギルドフオード

マグネツト・オムニバス・サーヴイス(A・R・ラツドール)……一九二四年三月八日

ロムフオード

エドワード・ヒルマンス・サルーン・コーチエス・リミテット……一九二四年一月十日
フアローフイールド・アンド・ナイト・リミテット……一九二四年三月十四日
フリート・トランスポート・サーヴイセス・リミテット……一九二四年二月二十一日

サンセツト・プルマン・コーチエス・リミテット……一九二四年一月二十五日
アツプミンスター・サーヴイセス・リミテット……一九二四年一月十日

セント・アルバンス

アルバニアン・オムニバス・コンパニー(F・J・コツプ)……一九二四年二月十七日
ビューモンツ・セーフウエー・コーチエス(W・D・ビューモント及A・W・ブリースト)……一九二四年四月二十八日
シチー・オムニバス・サーヴイセス(W・J・フラウアー及C・H・エッチエス)……一九二四年三月二十九日
コムフイー・コーチエス(A・P・&・P・B・モーガン)……一九二四年二月六日
エキスプレス・モーター・サーヴイセス(A・R・ブラウアース)……一九二四年一月二日
カリユー・コーチエス(J・カービー)……一九二三年十一月九日
リライアンス・コーチエス(A・バーンス)……一九二四年二月六日
ストローハツター・コーチエス(H・E・ヒル)……一九二四年二月一日
ヴイクトリア・オムニバス・サーヴイス(E・A・グリフイツス)……一九二四年三月十七日

スロー

ベルス・バスサーヴイス(F・W・ベル)……一九二四年五月十日
ベリー・F……一九二四年三月十五日
ボウラー・F……一九二四年四月二十八日
クラークス・ブリユー・バス・サーヴイス(H・R・クラーク)……一九二四年四月二十六日
リユーカス・アンド・サン(G・H・&・A・H・リユーカス)……一九二四年四月二十六日

ムーア・A・アンド・サン(A・F・&・A・J・ムーア)……	一九三三年十二月二十一日	八六
ニッピー・バス・サーヴイス(R・G・マーチン、及F・M・キング嬢)……	一九三四年二月七日	
オーウエン・F・C・……	一九三四年三月二日	
ローヤル・ブリウー・モーター・バス(V・S・フランシス)……	一九三四年三月十五日	
シヤンド・E・A・……	一九三四年五月三日	
スピードウエル・バス・サーヴイス(R・J・ラスト)……	一九三四年二月八日	
T・T・バス・サーヴイス(W・トムソン)……		
スティンス		
スタンレー・B・S・……	一九三四年四月二十四日	
プリユーベル・サーヴイセス(B・ドブソン)……	一九三四年三月十日	
イーガム・モーター・コンパニー(H・P・リューカス及J・ドレーク)……	一九三四年二月十七日	
ハウエス・ブラウン・バス(A・ハウエス)……	一九三四年三月二十三日	
レオ・バス・コンパニー(J・W・デイツドコック)……	一九三三年十二月十九日	
スタンウエル・コーチエス(T・E・ローリー)……	一九三四年一月四日	
サンシヤイン・サルーン・コーチエス・リミテツト……	一九三三年十二月三十日	
ウエーア		
ナウレス・R・C・……	一九三四年二月一日	
ピープルス・モーター・サーヴイセス・リミテツト……	一九三三年十二月一日	

ローウ・F・……	一九三四年四月二十七日	
ホワイト・ヘザー・バス・サーヴイス(G・W・カレル)……	一九三四年五月四日	
ワットフオード		
ビッガースタッフス・バス・サーヴイス(H・G・&・F・I・ビッガースタッフ……	一九三三年十一月八日	
エライト・オムニバス・コンパニー(ジヨンソン、ハンフリース、バートン)……	一九三三年八月三十日	
バイオニーア・オムニバス・コンパニー(S・H・ヴアイルト)……	一九三四年一月二十七日	
Y・S・コーチエス(W・M・ショート)……	一九三三年八月三十日	
ウオーキング		
W・エッグルトン・リミテツト……	一九三四年六月二日	
ハーウツド・R・G・……	一九三四年一月十七日	

一九三四年六月三十日に交拂中の取得事業

グレース

デー・P・W・及びベッデイングフイールド・C・R・(局が支拂ふべき對價は一九三四年六月三十日以前に協定成立)

チルベリー・セーフチー・コーチエス・リミテツト

ウエストクリツフ―オン―シー・モーター・サーヴイセス・リミテツト

ロムフオード

イムピーリアル・バス・サーヴイセス（A・E・ブレーン・リミテット）
ロムフオード・デストリクト・モーター・サーヴイセス（C・&・A・ロバーツ及E・ハムマー）
ス　ロ　ー
ワーウイック・A・E・

附錄第四號

運輸法第十七條に基く地方運轉會社の財産又は事業の一部讓渡

會社名	讓渡期日
アルダーショット・アンド・デストリクト・トラクション・コンパニー・リミテット……	一九三三年八月二日
イースタン・ナショナル・オムニバス・コンパニー・リミテット……	一九三三年九月一日
メードストーン・アンド・デストリクト・モーター・サーヴイセス・リミテット……	一九三三年七月一日
レッドカー・サーヴイセス・リミテット……	一九三三年十月一日
テームス・ヴアレー・トラクション・コンパニー・リミテット……	一九三三年七月一日

附錄第五號

一九三四年六月三十日に終る第一會計年度に對する假報告書

一九三三年倫敦乘客運輸（暫定財務規定）法第三條に從ひ發表したるもの

推定收入殘高……四、七七八、七八二磅

但し、局が適當と認むる控除金又は準備金にして左記(a)又は(b)の場合に第一會計年度に對する支拂として局收入より支拂ふことあるべき金額を含みたるもの及び其他の臨時費に對する控除金又は準備金を差引きたるもの

(a) 一九三三年倫敦乘客運輸法第三十一條に從ひ確認又は決定されたる場合にプール制下の合同鐵道會社に對する支拂

(b) 局が次いで發行すべき倫敦運輸株の利子支拂、但、該株發行後は一九三四年六月三十日に終る年度の全部又は一部に對して利子を附す

差引額

路面電車債務淸算基金（賦拂）……一、八五〇磅

地方廳に對する支拂額……四一、〇〇〇

但、地方廳が其の讓渡したる路面電車事業のために募集したる公債の利子支拂に充つるもの

現在倫敦運輸株利子

四分五厘「A」種倫敦運輸株……一、〇六一、八七九

五分　「A」種倫敦運輸株……七四九、〇〇五

新工事建設中の利子につき一九三三年倫敦乘客運輸法第三十八條第五項に基き資本勘定に記入したるものを除く

四分五厘「T・F・A」倫敦運輸株……五六六、二三五

四分五厘「L・A」倫敦運輸株……四四二、五七七

五分　「B」種倫敦運輸株……一、一七三、一九五

中央倫敦(新)保證承認株の利子の保證に基く支拂額……三四、三〇三

差引額合計……四、〇七〇、〇四四

差引殘高、「C」種倫敦運輸株の利子支拂に充當し得らるる推定收入殘高……七〇八、七三八

(高橋)

會計表

(一九三四年六月三十日に終る第一年度)

會計表ニ對スル註解

(一) 一九三四年六月三十日迄ニ「局」ニ讓渡サレタルカ又ハ「局」ニ依ツテ取得セラレタル事業ニ對シテ支拂ハル可キ對價ガ一九三五年九月三十日ニ於テ確定サレテヰル場合ニハ、カヽル對價ハ本會計表ノ中ニ算入サレル、カクテ一九三四年六月三十日以後發行サレタルロンドン運輸株ニシテ其年度ノ全部又ハ一部ニ對シテ利子ヲ負擔スルモノハ一九三四年六月三十日ニ發行サレ且未償還ノ株トシテ示サル。

(二) 一九三四年六月三十日迄ニ「局」ニ讓渡サレタルカ又ハ「局」ニ依リ取得サレタル一電車事業又ハ四三ノ乘合自動車事業ニ對シテ株又ハ現金ニテ支拂ハルベキ對價ハ一九三五年九月三十日迄ニ最終的ニ確定セラレナカツタ。カクテ一九三五年九月三十日ニ內金拂トシテ「局」ニ依リ支拂ハレタル金額ニ就テハ本表中ニ取入レラレテヲル、現金又ハ株ニテ支拂フベキ殘餘支拂額ニ就テハ爾後年度ニ對スル會計表ニ取入ラル、デアラウ。

(a) 株ノ將來ノ發行ニ關スル、一九三三年制定ロンドン乘客運輸法第卅九條、(一) (a)ニ基キ許可サレタルロンドン運輸株ニ就テハ資本力表(會計第一號表)ニ示サレテ居リ、既ニ發行サレ且未ダ未償還ノロンドン運輸株ノ名目價格ハ會計第二號表及收支計算表(會計第九號表)ニ示サレテヰル。

(b) 現金ニ依ル將來ノ支拂ニ關スル一九三三年制定ロンドン乘客運輸法第三八條(二)ノ(a)(b)及(c)ニ基ク借入能力ニ就テハ資本力表(會計第一號表)ニ示サレテヰル。

(c) 一九三三年制定ロンドン乘客運輸法ノ規定ニ基キ「局」ニ讓渡サレタルカ又ハ「局」ニ依リ取得サレタル事業ニ對スル對價

ノ收支ニ關スル種目ハ會計第五號表及貸借對照表（會計第九號表）ニ投資額トシテ示サレテアル。

（二）一九三五年制定ロンドン乘客運輸法ノ規定ニ依レバ——

(a) 積立金ハ「局」ノ收入ヨリ形成サレ、此積立金ニ就テハ會計表第六號表ニ示サレテアル、其積立金ノ金額ハ「局」ガ一九三五年九月三十日ニ確定未了ノ對價ノ全部又ハ一部ニ對シテ一九三四年六月三十日終了ノ年度ニ對シテ又ハ其年度ノ一部期間ニ對シテ支拂ハルベキ利子ヲ支拂フニ適當且充分ト思料スル額タルヲ要シ、此積立テラレタル金額ハ貸借對照表（會計第九號表）ニ「他ノ負擔額——雜勘定（七七條(二)）」トシテ項目ノ下ニ利子未拂勘定ノ中ニ入レラレタ。

(b) 會計第七號表ニ示サレタルロンドン運輸「C」株ノ利子ノ內金拂トシテノ二分ノ一パーセントノ支拂ハ第七七條(七)ノ條項ニヨリテ生ジタルモノデアル。

(c) 對價ノ額ガ確定シタル時ニハ局ハ一九三四年六月三十日終了ノ年度ニ對シ又ハ其一部期間內ニ對シ、其年度ニ對スル利子支拂停止勘定中ヨリ利子ヲ支拂フ（第七七條の九號）

(d) 總ノ對價ノ支拂ノ最終的確定額ガ確定セラルベキ財政年度ノ終了ノ後三ヶ月以內ニ又ハ大臣ガ許容スベキ期間內ニ於テ、一九三四年六月卅日ニ終了ノ年度ニ對スル利子停止勘定ノ借方ニ存スル殘額ハ、若シ支拂額ガ現在確定セラルヽ場合一九三四年六月三十日終了ノ財政年度ニ對スルロンドン運輸「C」株ニ關スル追加利子ノ支拂ヲモ含メテ支拂ニ充當セラルヽト同樣ニ、第七七條第十項ニ依リ充當セラルヽデアラウ。

一、會計表

第一號表　資本發行力（一九三四年六月三十日）

發行濟金額					發行餘力
許可額	發行株式ノ額面價額	控除—割引額	追加—起債ニ代エテ償却基金ヨリ流用シタル額	合計	
(一) (二) (三) (四) (五) (六) (七) (八) (九) (十) (十一) (十二) (十三) (十四) (十五) (十六) (十七) (十八) (十九) (二十) (二十一) (二十二) (二十三) (二十四) (二十五) (二十六) (二十七) (二十八) (二十九) (三十) (三十一) (三十二) (三十三) (三十四) (三十五) (三十六) (三十七) (三十八) (三十九) (四十) (四十一) (四十二) (四十三) (四十四) (四十五) (四十六) (四十七) (四十八) (四十九) (五十) (五十一) (五十二) (五十三) (五十四) (五十五) (五十六) (五十七) (五十八) (五十九) (六十) (六十一) (六十二) (六十三) (六十四) (六十五) (六十六) (六十七) (六十八) (六十九) (七十) (七十一) (七十二) (七十三) (七十四) (七十五) (七十六) (七十七) (七十八) (七十九) (八十) (八十一) (八十二) (八十三) (八十四) (八十五) (八十六) (八十七) (八十八) (八十九) (九十) (九十一) (九十二) (九十三) (九十四) (九十五) (九十六) (九十七) (九十八) (九十九) (百) (百一) (百二) (百三) (百四) (百五) (百六) (百七) (百八) (百九) (百十) (百十一) (百十二) (百十三) (百十四) (百十五) (百十六) (百十七) (百十八) (百十九) (百二十) (百二十一) (百二十二) (百二十三) (百二十四) (百二十五) (百二十六) (百二十七) (百二十八) (百二十九) (百三十) (百三十一) (百三十二) (百三十三) (百三十四) (百三十五) (百三十六) (百三十七) (百三十八) (百三十九) (百四十) (百四十一) (百四十二) (百四十三) (百四十四) (百四十五) (百四十六) (百四十七) (百四十八) (百四十九) (百五十) (百五十一) (百五十二) (百五十三) (百五十四) (百五十五) (百五十六) (百五十七) (百五十八) (百五十九) (百六十) (百六十一) (百六十二) (百六十三) (百六十四) (百六十五) (百六十六) (百六十七) (百六十八) (百六十九) (百七十) (百七十一) (百七十二) (百七十三) (百七十四) (百七十五) (百七十六) (百七十七) (百七十八) (百七十九) (百八十) (百八十一) (百八十二) (百八十三) (百八十四) (百八十五) (百八十六) (百八十七) (百八十八) (百八十九) (百九十) (百九十一) (百九十二) (百九十三) (百九十四) (百九十五) (百九十六) (百九十七) (百九十八) (百九十九) (二百) (二百一) (二百二) (二百三) (二百四) (二百五) (二百六) (二百七) (二百八) (二百九) (二百十) (二百十一) (二百十二) (二百十三) (二百十四) (二百十五) (二百十六) (二百十七) (二百十八) (二百十九) (二百二十) (二百二十一) (二百二十二) (二百二十三) (二百二十四) (二百二十五) (二百二十六) (二百二十七) (二百二十八) (二百二十九) (二百三十) (二百三十一) (二百三十二) (二百三十三) (二百三十四) (二百三十五) (二百三十六) (二百三十七) (二百三十八) (二百三十九) (二百四十) (二百四十一) (二百四十二) (二百四十三) (二百四十四) (二百四十五) (二百四十六) (二百四十七) (二百四十八) (二百四十九) (二百五十) (二百五十一) (二百五十二) (二百五十三) (二百五十四) (二百五十五) (二百五十六) (二百五十七) (二百五十八) (二百五十九) (二百六十) (二百六十一) (二百六十二) (二百六十三) (二百六十四) (二百六十五) (二百六十六) (二百六十七) (二百六十八) (二百六十九) (二百七十) (二百七十一) (二百七十二) (二百七十三) (二百七十四) (二百七十五) (二百七十六) (二百七十七) (二百七十八) (二百七十九) (二百八十) (二百八十一) (二百八十二) (二百八十三) (二百八十四) (二百八十五) (二百八十六) (二百八十七) (二百八十八) (二百八十九) (二百九十) (二百九十一) (二百九十二) (二百九十三) (二百九十四) (二百九十五) (二百九十六) (二百九十七) (二百九十八) (二百九十九) (三百) (三百一) (三百二) (三百三) (三百四) (三百五) (三百六) (三百七) (三百八) (三百九) (三百十) (三百十一) (三百十二) (三百十三) (三百十四) (三百十五) (三百十六) (三百十七) (三百十八) (三百十九) (三百二十) (三百二十一) (三百二十二) (三百二十三) (三百二十四) (三百二十五) (三百二十六) (三百二十七) (三百二十八) (三百二十九) (三百三十) (三百三十一) (三百三十二) (三百三十三) (三百三十四) (三百三十五) (三百三十六) (三百三十七) (三百三十八) (三百三十九) (三百四十) (三百四十一) (三百四十二) (三百四十三) (三百四十四) (三百四十五) (三百四十六) (三百四十七) (三百四十八) (三百四十九) (三百五十) (三百五十一) (三百五十二) (三百五十三) (三百五十四) (三百五十五) (三百五十六) (三百五十七) (三百五十八) (三百五十九) (三百六十) (三百六十一) (三百六十二) (三百六十三) (三百六十四) (三百六十五) (三百六十六) (三百六十七) (三百六十八) (三百六十九) (三百七十) (三百七十一) (三百七十二) (三百七十三) (三百七十四) (三百七十五) (三百七十六) (三百七十七) (三百七十八) (三百七十九) (三百八十) (三百八十一) (三百八十二) (三百八十三) (三百八十四) (三百八十五) (三百八十六) (三百八十七) (三百八十八) (三百八十九) (三百九十) (三百九十一) (三百九十二) (三百九十三) (三百九十四) (三百九十五) (三百九十六) (三百九十七) (三百九十八) (三百九十九) (四百) (四百一) (四百二) (四百三) (四百四) (四百五) (四百六) (四百七) (四百八) (四百九) (四百十) (四百十一) (四百十二) (四百十三) (四百十四) (四百十五) (四百十六) (四百十七) (四百十八) (四百十九) (四百二十) (四百二十一) (四百二十二) (四百二十三) (四百二十四) (四百二十五) (四百二十六) (四百二十七) (四百二十八) (四百二十九) (四百三十) (四百三十一) (四百三十二) (四百三十三) (四百三十四) (四百三十五) (四百三十六) (四百三十七) (四百三十八) (四百三十九) (四百四十) (四百四十一) (四百四十二) (四百四十三) (四百四十四) (四百四十五) (四百四十六) (四百四十七) (四百四十八) (四百四十九) (四百五十) (四百五十一) (四百五十二) (四百五十三) (四百五十四) (四百五十五) (四百五十六) (四百五十七) (四百五十八) (四百五十九) (四百六十) (四百六十一) (四百六十二) (四百六十三) (四百六十四) (四百六十五) (四百六十六) (四百六十七) (四百六十八) (四百六十九) (四百七十) (四百七十一) (四百七十二) (四百七十三) (四百七十四) (四百七十五) (四百七十六) (四百七十七) (四百七十八) (四百七十九) (四百八十) (四百八十一) (四百八十二) (四百八十三) (四百八十四) (四百八十五) (四百八十六) (四百八十七) (四百八十八) (四百八十九) (四百九十) (四百九十一) (四百九十二) (四百九十三) (四百九十四) (四百九十五) (四百九十六) (四百九十七) (四百九十八) (四百九十九) (五百) (五百一) (五百二) (五百三) (五百四) (五百五) (五百六) (五百七) (五百八) (五百九) (五百十) (五百十一) (五百十二) (五百十三) (五百十四) (五百十五) (五百十六) (五百十七) (五百十八) (五百十九) (五百二十) (五百二十一) (五百二十二) (五百二十三) (五百二十四) (五百二十五) (五百二十六) (五百二十七) (五百二十八) (五百二十九) (五百三十) (五百三十一) (五百三十二) (五百三十三) (五百三十四) (五百三十五) (五百三十六) (五百三十七) (五百三十八) (五百三十九) (五百四十) (五百四十一) (五百四十二) (五百四十三) (五百四十四) (五百四十五) (五百四十六) (五百四十七) (五百四十八) (五百四十九) (五百五十) (五百五十一) (五百五十二) (五百五十三) (五百五十四) (五百五十五) (五百五十六) (五百五十七) (五百五十八) (五百五十九) (六百) (六百一) (六百二) (六百三) (六百四) (六百五) (六百六) (六百七) (六百八) (六百九) (六百十) (六百十一) (六百十二) (六百十三) (六百十四) (六百十五) (六百十六) (六百十七) (六百十八) (六百十九) (六百二十) (六百二十一) (六百二十二) (六百二十三) (六百二十四) (六百二十五) (六百二十六) (六百二十七) (六百二十八) (六百二十九) (六百三十) (六百三十一) (六百三十二) (六百三十三) (六百三十四) (六百三十五) (六百三十六) (六百三十七) (六百三十八) (六百三十九) (六百四十) (六百四十一) (六百四十二) (六百四十三) (六百四十四) (六百四十五) (六百四十六) (六百四十七) (六百四十八) (六百四十九) (六百五十) (六百五十一) (六百五十二) (六百五十三) (六百五十四) (六百五十五) (六百五十六) (六百五十七) (六百五十八) (六百五十九) (六百六十) (六百六十一) (六百六十二) (六百六十三) (六百六十四) (六百六十五) (六百六十六) (六百六十七) (六百六十八) (六百六十九) (六百七十) (六百七十一) (六百七十二) (六百七十三) (六百七十四) (六百七十五) (六百七十六) (六百七十七) (六百七十八) (六百七十九) (六百八十) (六百八十一) (六百八十二) (六百八十三) (六百八十四) (六百八十五) (六百八十六) (六百八十七) (六百八十八) (六百八十九) (六百九十) (六百九十一) (六百九十二) (六百九十三) (六百九十四) (六百九十五) (六百九十六) (六百九十七) (六百九十八) (六百九十九) (七百) (七百一) (七百二) (七百三) (七百四) (七百五) (七百六) (七百七) (七百八) (七百九) (七百十) (七百十一) (七百十二) (七百十三) (七百十四) (七百十五) (七百十六) (七百十七) (七百十八) (七百十九) (七百二十) (七百二十一) (七百二十二) (七百二十三) (七百二十四) (七百二十五) (七百二十六) (七百二十七) (七百二十八) (七百二十九) (七百三十) (七百三十一) (七百三十二) (七百三十三) (七百三十四) (七百三十五) (七百三十六) (七百三十七) (七百三十八) (七百三十九) (七百四十) (七百四十一) (七百四十二) (七百四十三) (七百四十四) (七百四十五) (七百四十六) (七百四十七) (七百四十八) (七百四十九) (七百五十) (七百五十一) (七百五十二) (七百五十三) (七百五十四) (七百五十五) (七百五十六) (七百五十七) (七百五十八) (七百五十九) (七百六十) (七百六十一) (七百六十二) (七百六十三) (七百六十四) (七百六十五) (七百六十六) (七百六十七) (七百六十八) (七百六十九) (七百七十) (七百七十一) (七百七十二) (七百七十三) (七百七十四) (七百七十五) (七百七十六) (七百七十七) (七百七十八) (七百七十九) (七百八十) (七百八十一) (七百八十二) (七百八十三) (七百八十四) (七百八十五) (七百八十六) (七百八十七) (七百八十八) (七百八十九) (七百九十) (七百九十一) (七百九十二) (七百九十三) (七百九十四) (七百九十五) (七百九十六) (七百九十七) (七百九十八) (七百九十九) (八百) (八百一) (八百二) (八百三) (八百四) (八百五) (八百六) (八百七) (八百八) (八百九) (八百十) (八百十一) (八百十二) (八百十三) (八百十四) (八百十五) (八百十六) (八百十七) (八百十八) (八百十九) (八百二十) (八百二十一) (八百二十二) (八百二十三) (八百二十四) (八百二十五) (八百二十六) (八百二十七) (八百二十八) (八百二十九) (八百三十) (八百三十一) (八百三十二) (八百三十三) (八百三十四) (八百三十五) (八百三十六) (八百三十七) (八百三十八) (八百三十九) (八百四十) (八百四十一) (八百四十二) (八百四十三) (八百四十四) (八百四十五) (八百四十六) (八百四十七) (八百四十八) (八百四十九) (八百五十) (八百五十一) (八百五十二) (八百五十三) (八百五十四) (八百五十五) (八百五十六) (八百五十七) (八百五十八) (八百五十九) (八百六十) (八百六十一) (八百六十二) (八百六十三) (八百六十四) (八百六十五) (八百六十六) (八百六十七) (八百六十八) (八百六十九) (八百七十) (八百七十一) (八百七十二) (八百七十三) (八百七十四) (八百七十五) (八百七十六) (八百七十七) (八百七十八) (八百七十九) (八百八十) (八百八十一) (八百八十二) (八百八十三) (八百八十四) (八百八十五) (八百八十六) (八百八十七) (八百八十八) (八百八十九) (八百九十) (八百九十一) (八百九十二) (八百九十三) (八百九十四) (八百九十五) (八百九十六) (八百九十七) (八百九十八) (八百九十九) (九百) (九百一) (九百二) (九百三) (九百四) (九百五) (九百六) (九百七) (九百八) (九百九) (九百十) (九百十一) (九百十二) (九百十三) (九百十四) (九百十五) (九百十六) (九百十七) (九百十八) (九百十九) (九百二十) (九百二十一) (九百二十二) (九百二十三) (九百二十四) (九百二十五) (九百二十六) (九百二十七) (九百二十八) (九百二十九) (九百三十) (九百三十一) (九百三十二) (九百三十三) (九百三十四) (九百三十五) (九百三十六) (九百三十七) (九百三十八) (九百三十九) (九百四十) (九百四十一) (九百四十二) (九百四十三) (九百四十四) (九百四十五) (九百四十六) (九百四十七) (九百四十八) (九百四十九) (九百五十) (九百五十一) (九百五十二) (九百五十三) (九百五十四) (九百五十五) (九百五十六) (九百五十七) (九百五十八) (九百五十九) (九百六十) (九百六十一) (九百六十二) (九百六十三) (九百六十四) (九百六十五) (九百六十六) (九百六十七) (九百六十八) (九百六十九) (九百七十) (九百七十一) (九百七十二) (九百七十三) (九百七十四) (九百七十五) (九百七十六) (九百七十七) (九百七十八) (九百七十九) (九百八十) (九百八十一) (九百八十二) (九百八十三) (九百八十四) (九百八十五) (九百八十六) (九百八十七) (九百八十八) (九百八十九) (九百九十) (九百九十一) (九百九十二) (九百九十三) (九百九十四) (九百九十五) (九百九十六) (九百九十七) (九百九十八) (九百九十九) (千) (千一) (千二) (千三) (千四) (千五) (千六) (千七) (千八) (千九) (千十) (千十一) (千十二) (千十三) (千十四) (千十五) (千十六) (千十七) (千十八) (千十九) (千二十) (千二十一) (千二十二) (千二十三) (千二十四) (千二十五) (千二十六) (千二十七) (千二十八) (千二十九) (千三十) (千三十一) (千三十二) (千三十三) (千三十四) (千三十五) (千三十六) (千三十七) (千三十八) (千三十九) (千四十) (千四十一) (千四十二) (千四十三) (千四十四) (千四十五) (千四十六) (千四十七) (千四十八) (千四十九) (千五十) (千五十一) (千五十二) (千五十三) (千五十四) (千五十五) (千五十六) (千五十七) (千五十八) (千五十九) (千六十) (千六十一) (千六十二) (千六十三) (千六十四) (千六十五) (千六十六) (千六十七) (千六十八) (千六十九) (千七十) (千七十一) (千七十二) (千七十三) (千七十四) (千七十五) (千七十六) (千七十七) (千七十八) (千七十九) (千八十) (千八十一) (千八十二) (千八十三) (千八十四) (千八十五) (千八十六) (千八十七) (千八十八) (千八十九) (千九十) (千九十一) (千九十二) (千九十三) (千九十四) (千九十五) (千九十六) (千九十七) (千九十八) (千九十九) (千百) (千百一) (千百二) (千百三) (千百四) (千百五) (千百六) (千百七) (千百八) (千百九) (千百十) (千百十一) (千百十二) (千百十三) (千百十四) (千百十五) (千百十六) (千百十七) (千百十八) (千百十九) (千百二十) (千百二十一) (千百二十二) (千百二十三) (千百二十四) (千百二十五) (千百二十六) (千百二十七) (千百二十八) (千百二十九) (千百三十) (千百三十一) (千百三十二) (千百三十三) (千百三十四) (千百三十五) (千百三十六) (千百三十七) (千百三十八) (千百三十九) (千百四十) (千百四十一) (千百四十二) (千百四十三) (千百四十四) (千百四十五) (千百四十六) (千百四十七) (千百四十八) (千百四十九) (千百五十) (千百五十一) (千百五十二) (千百五十三) (千百五十四) (千百五十五) (千百五十六) (千百五十七) (千百五十八) (千百五十九) (千百六十) (千百六十一) (千百六十二) (千百六十三) (千百六十四) (千百六十五) (千百六十六) (千百六十七) (千百六十八) (千百六十九) (千百七十) (千百七十一) (千百七十二) (千百七十三) (千百七十四) (千百七十五) (千百七十六) (千百七十七) (千百七十八) (千百七十九) (千百八十) (千百八十一) (千百八十二) (千百八十三) (千百八十四) (千百八十五) (千百八十六) (千百八十七) (千百八十八) (千百八十九) (千百九十) (千百九十一) (千百九十二) (千百九十三) (千百九十四) (千百九十五) (千百九十六) (千百九十七) (千百九十八) (千百九十九) (二千) (二千一) (二千二) (二千三) (二千四) (二千五) (二千六) (二千七) (二千八) (二千九) (二千十) (二千十一) (二千十二) (二千十三) (二千十四) (二千十五) (二千十六) (二千十七) (二千十八) (二千十九) (二千二十) (二千二十一) (二千二十二) (二千二十三) (二千二十四) (二千二十五) (二千二十六) (二千二十七) (二千二十八) (二千二十九) (二千三十) (二千三十一) (二千三十二) (二千三十三) (二千三十四) (二千三十五) (二千三十六) (二千三十七) (二千三十八) (二千三十九) (二千四十) (二千四十一) (二千四十二) (二千四十三) (二千四十四) (二千四十五) (二千四十六) (二千四十七) (二千四十八) (二千四十九) (二千五十) (二千五十一) (二千五十二) (二千五十三) (二千五十四) (二千五十五) (二千五十六) (二千五十七) (二千五十八) (二千五十九) (二千六十) (二千六十一) (二千六十二) (二千六十三) (二千六十四) (二千六十五) (二千六十六) (二千六十七) (二千六十八) (二千六十九) (二千七十) (二千七十一) (二千七十二) (二千七十三) (二千七十四) (二千七十五) (二千七十六) (二千七十七) (二千七十八) (二千七十九) (二千八十) (二千八十一) (二千八十二) (二千八十三) (二千八十四) (二千八十五) (二千八十六) (二千八十七) (二千八十八) (二千八十九) (二千九十) (二千九十一) (二千九十二) (二千九十三) (二千九十四) (二千九十五) (二千九十六) (二千九十七) (二千九十八) (二千九十九) (三千) (三千一) (三千二) (三千三) (三千四) (三千五) (三千六) (三千七) (三千八) (三千九) (三千十) (三千十一) (三千十二) (三千十三) (三千十四) (三千十五) (三千十六) (三千十七) (三千十八) (三千十九) (三千二十) (三千二十一) (三千二十二) (三千二十三) (三千二十四) (三千二十五) (三千二十六) (三千二十七) (三千二十八) (三千二十九) (三千三十) (三千三十一) (三千三十二) (三千三十三) (三千三十四) (三千三十五) (三千三十六) (三千三十七) (三千三十八) (三千三十九) (三千四十) (三千四十一) (三千四十二) (三千四十三) (三千四十四) (三千四十五) (三千四十六) (三千四十七) (三千四十八) (三千四十九) (三千五十) (三千五十一) (三千五十二) (三千五十三) (三千五十四) (三千五十五) (三千五十六) (三千五十七) (三千五十八) (三千五十九) (三千六十) (三千六十一) (三千六十二) (三千六十三) (三千六十四) (三千六十五) (三千六十六) (三千六十七) (三千六十八) (三千六十九) (三千七十) (三千七十一) (三千七十二) (三千七十三) (三千七十四) (三千七十五) (三千七十六) (三千七十七) (三千七十八) (三千七十九) (三千八十) (三千八十一) (三千八十二) (三千八十三) (三千八十四) (三千八十五) (三千八十六) (三千八十七) (三千八十八) (三千八十九) (三千九十) (三千九十一) (三千九十二) (三千九十三) (三千九十四) (三千九十五) (三千九十六) (三千九十七) (三千九十八) (三千九十九) (四千) (四千一) (四千二) (四千三) (四千四) (四千五) (四千六) (四千七) (四千八) (四千九) (四千十) (四千十一) (四千十二) (四千十三) (四千十四) (四千十五) (四千十六) (四千十七) (四千十八) (四千十九) (四千二十) (四千二十一) (四千二十二) (四千二十三) (四千二十四) (四千二十五) (四千二十六) (四千二十七) (四千二十八) (四千二十九) (四千三十) (四千三十一) (四千三十二) (四千三十三) (四千三十四) (四千三十五) (四千三十六) (四千三十七) (四千三十八) (四千三十九) (四千四十) (四千四十一) (四千四十二) (四千四十三) (四千四十四) (四千四十五) (四千四十六) (四千四十七) (四千四十八) (四千四十九) (四千五十) (四千五十一) (四千五十二) (四千五十三) (四千五十四) (四千五十五) (四千五十六) (四千五十七) (四千五十八) (四千五十九) (四千六十) (四千六十一) (四千六十二) (四千六十三) (四千六十四) (四千六十五) (四千六十六) (四千六十七) (四千六十八) (四千六十九) (四千七十) (四千七十一) (四千七十二) (四千七十三) (四千七十四) (四千七十五) (四千七十六) (四千七十七) (四千七十八) (四千七十九) (四千八十) (四千八十一) (四千八十二) (四千八十三) (四千八十四) (四千八十五) (四千八十六) (四千八十七) (四千八十八) (四千八十九) (四千九十) (四千九十一) (四千九十二) (四千九十三) (四千九十四) (四千九十五) (四千九十六) (四千九十七) (四千九十八) (四千九十九) (五千) (五千一) (五千二) (五千三) (五千四) (五千五) (五千六) (五千七) (五千八) (五千九) (五千十) (五千十一) (五千十二) (五千十三) (五千十四) (五千十五) (五千十六) (五千十七) (五千十八) (五千十九) (五千二十) (五千二十一) (五千二十二) (五千二十三) (五千二十四) (五千二十五) (五千二十六) (五千二十七) (五千二十八) (五千二十九) (五千三十) (五千三十一) (五千三十二) (五千三十三) (五千三十四) (五千三十五) (五千三十六) (五千三十七) (五千三十八) (五千三十九) (五千四十) (五千四十一) (五千四十二) (五千四十三) (五千四十四) (五千四十五) (五千四十六) (五千四十七) (五千四十八) (五千四十九) (五千五十) (五千五十一) (五千五十二) (五千五十三) (五千五十四) (五千五十五) (五千五十六) (五千五十七) (五千五十八) (五千五十九) (五千六十) (五千六十一) (五千六十二) (五千六十三) (五千六十四) (五千六十五) (五千六十六) (五千六十七) (五千六十八) (五千六十九) (五千七十) (五千七十一) (五千七十二) (五千七十三) (五千七十四) (五千七十五) (五千七十六) (五千七十七) (五千七十八) (五千七十九) (五千八十) (五千八十一) (五千八十二) (五千八十三) (五千八十四) (五千八十五) (五千八十六) (五千八十七) (五千八十八) (五千八十九) (五千九十) (五千九十一) (五千九十二) (五千九十三) (五千九十四) (五千九十五) (五千九十六) (五千九十七) (五千九十八) (五千九十九) (六千) (六千一) (六千二) (六千三) (六千四) (六千五) (六千六) (六千七) (六千八) (六千九) (六千十) (六千十一) (六千十二) (六千十三) (六千十四) (六千十五) (六千十六) (六千十七) (六千十八) (六千十九) (六千二十) (六千二十一) (六千二十二) (六千二十三) (六千二十四) (六千二十五) (六千二十六) (六千二十七) (六千二十八) (六千二十九) (六千三十) (六千三十一) (六千三十二) (六千三十三) (六千三十四) (六千三十五) (六千三十六) (六千三十七) (六千三十八) (六千三十九)

第二號表　發行サレタルロンドン運輸株ノ額面額（一九三四年六月三十日終了ノ年度ニ於ケル）

株ノ種類	一九三四年六月三十日終了年度ニ於ケルモノ 讓渡サレタル事業ノ對價トシテ發行	起債權ニ依リテ發行	一九卅四年六月卅日現在 發行サレ且未償還ノ額計
ロンドン運輸四・五分利付「A」種株（一九八五年及二〇二三年）	二三、八〇三、五五〇（磅）	（磅）	二三、八〇三、五五〇（磅）
ロンドン運輸五分利付「A」種株（一九八五年及二〇二三年）	一六、二六三、九五〇		一六、二六三、九五〇
ロンドン運輸四・五分利付「T・F・A」株（一九四二年及一九七二年）	一三、五八三、〇〇〇		一三、五八三、〇〇〇
ロンドン運輸四・五分利付「L・A」株（一九七五年及二〇二三年）	九、八三五、〇三六		九、八三五、〇三六
ロンドン運輸五分利付「B」種株（一九六五年及二〇二三年）	二一、九二三、七五〇	一、七五七、三八一	二三、六七〇、一三一
ロンドン運輸「C」種株（一九五六年或ハ之以後）	二五、三七九、七八七		二五、三七九、七八七
合計	一〇九、七七八、〇七三	一、七五七、三八一	一一一、五三五、四五四

△註釋（一）及（二）ノ（a）參照

第三號表　「局」ガ確定利子及配當ヲ保證スルモノニシテ「局」以外ノ者ニ依リ發行サレタル資本額（一九三四年六月卅日）

資本ノ種類及保證ノ範圍	發行資本額	發行餘力
一八六七年制定グレート・ウエスタン・レールウエイ法ニ依リグレート・ウエンタン・レールウエイ會社ト共同保證ヲナスモノ	（磅）	（磅）
ハンマースミスアンドシテイ・レールウエイ		
五分利保證優先株（一八六四年）	六〇、〇〇〇	—
五分利保證優先株（一八六五年）	* 一〇〇、〇〇〇	—
五分半利保證普通株	一八〇、〇〇〇	—
合計	三四〇、〇〇〇	—
*未拂込分 六・〇〇〇磅ヲ含ム		
一八九七年、一八九八年、一九〇〇年、一九〇二年及一九〇五年制定ノホワイトチヤペル・アンド・ボウレールウエイ法ニ依リロンドンマイランドスコテイシユレールウエイ・コムパニイト共同ニ又ハ獨立シテ保證スルモノ		
ホワイトチヤペル・アンド・ボウ・レールウエイ		
四分利社債	三五九、〇〇〇	二〇、〇〇〇
一九一二年制定グレート・イースタン・レールウエイ法ニ基キ「ロンドン乘客運輸局」ニ依リ三五%分ニ對シテ保證スルモノ		
ロンドン・アンド・ノースイースタン・レールウエイ		
四分利社債（イーストロンドン鐵道電化債）	五〇、〇〇〇	四〇、〇〇〇
一九卅三年ロンドン乘客運輸法ニ基キ「ロンドン乘客運輸局」ニ依リ保證スルモノ		
セントラルロンドン（新）保證承認株		
年額四分利保證	二、八二一、八三九	—
此保證ハ受托人ニヨリ所持サルヽロンドン運輸「C」株二、六〇五、六九八磅ニ對スル利子額ガ保證承認株年利四パーセントヲ支拂フニ要スル金額ヨリ少キ範圍ニ於テ有効ナリ		

第四號表　償却基金勘定

一九四四年六月卅日ニ終ル年度ニハ行ハレズ

第五號表　投資額（一九三四年六月卅日）

種目	讓渡サレタル事業ヨリ收受セル資産	一九卅四年六月卅日ニ終了スル年度ニ對スル投資額	一九卅四年六月卅日現在ニ於ケル全投資額
	(磅)	(磅)	(磅)
鐵道—			
開業路線	六一、五〇〇、四三二	一、三三三、七六七	六二、八三四、一九九
未開業路線	三九〇、四五九	＋三九〇、四五九	—
賃借路線	一、六〇〇、〇〇〇	—	一、六〇〇、〇〇〇
輪轉資材	七、六四七、九二八	一〇、一一三	七、六五八、〇四一
店舗、工場、倉庫—			
土地及建物	六八六、三五二	三、一一二	六八九、四六四
工場設備及機械	一六一、七五四	一二、九二六	一七四、六八〇
バス及コーチ—			
輪轉資材	七一、九八六、九二五	九六九、四五九	七二、九五六、三八四
店舗、工場、車庫—			
土地及建物	四、七二三、五四九	三七九、八四五	五、一〇三、三九四
工場設備及機械	二、四四七、六一九	二〇、九五二	二、四六八、五七一
	二五九、三二三	五、四四五	二六四、七六八
	七、四三〇、四九一	四〇六、二四二	七、八三六、七三三

電車—			
路線及路線電化設備	六、三一九、四三四	四、三四五	六、三三三、七七九
輪轉資材	一、九三七、二六四	五、三五四	一、九四二、六一八
店舗、工場、車庫—			
土地及建物	一、八五一、七六一	一、二九五	一、八五〇、四六六
工場設備及機械	六二、七二三	二、六四八	六五、三七〇
トローリーバス—			
架線電化設備	一〇、一七一、一八一	一一、〇五二	一〇、一八二、二三三
輪轉資材	一九、八六四	一、八四三	二一、七〇七
店舗、工場及倉庫—	一〇九、一四七	二、〇〇〇	一一一、一四七
土地及建物	一八、八九二	六、二五〇	二五、一四二
他ノ投資額	一四七、九〇三	一〇、〇九三	一五七、九九六
發電計及配電設備	七、九〇〇、四八三	一七四、〇四三	八、〇七四、五二六
建物及土地	四、〇二六、〇二二	＊一〇三、九八六	三、九二二、〇三六
他ノ事業ヘノ參加—			
路線ヲ共有スルカ或ハ共同ニ賃借スル場合—			
メトロポリタン・アンド・グレートセントラル共同委員會	一〇〇、七九九	三、二五八	一〇四、〇五七
メトロポリタン・アンド・ロンドン及ノースイースタン鐵道—			
ワツトフオード共同鐵道委員會	一八八、四三八	—	一八八、四三八

ハムマースミスアンドシテイ鐵道共同委員會

他ノ事業ヘノ投資——

ホワイトチヤペルアンドボウ鐵道會社

「局」ノ設立費ヲ含メテノ「局」ノ建設費並ニ建設雜費

ロンドン運輸株發行費

新工場建設中ノ利子

雜　費

一九三三年制定「ロンドン運輸法」下ニ於テ讓受又ハ取得セラレタル事業ニ對スル對價勘定

合　計

（註）十　共年度ニサービスヲ呈供スルヲ得ルニ到レルエンフイールド及コツクフオンター間ノ路線ハ開業路線中ニ算入セリ

＊　投資額ヨリヨリ少シシカ實現セラレズ

一九三四年六月三十日ニ「局」ニ依リ承認サレタル資本勘定ニ於ケル增加投資見積ハ一、五九〇、〇〇〇磅ナリ

第六號表　收入勘定

運輸收入——

一九三五年六月十八日付ロンドン乘客共同計算制ノ開設以後ノ乘客收入

貨物運輸收入

他ノ運輸收入

差　引——

運轉費（會計第八號）

費　用

更新費

純運輸收入

追　加——

他ノ收入

賃借路線ヨリノ料金

剩餘資產ヨリノ收入（費用ハ差引）

廣告收入及他ノ賃料（費用ハ差引）

共同所有又ハ共同賃借路線ヨリノ純收入

メトロポリタンアンドグレートセントラル共同委員會

メトロポリタンアンドロンドン及ノースイースタン鐵道——

ワットフオード共同鐵道委員會（缺損）

ハムマースミスアンドシテイレールウエイ共同委員會（缺損）

イーストロンドン鐵道共同委員會（缺損）

他ノ事業ヘノ投資ノ利子

ホワイトチヤプルアンドボウ鐵道會社

一般利子及現金割引額

產業助成法ニ依ル國庫ヨリノ補助金

失業者救濟委員會ノ承認ニ基ク勞働者ヨリノ補助金

第七號表　純收入處分勘定

純收入			
雜收入			四九、九六六
差引——雜費			一、五二〇、四〇八
不動產賃料及通行許可料金（原價鎖却費ヲ含ム）			五、二九五、五二五
賃借路線ノ賃料及保證利子			三六八、三四
社債利子——			
ロンドンマイランドアンドスコッテイシユ鐵道會社			四五、〇二五
ブルーデンタルアシュアランス株式會社			二六、三二五
投資上ノ損失			五五、二七五
收入稅			五七、三二五
			七二、三五〇
			四、八八四
			一五〇、〇〇〇
			四、九五六、六九二
益金處分ニ充當サルベキ會計第六號表ヨリノ純收入			四、九五六、六九二
處分——			
電車債清算基金繰入		（純）	四、九五六、六九二
「局」ニ讓渡サレタル電車事業ノ爲ニ地方廳ニ依リテ起サレタル公債ノ利子トシテノ地方廳ヘノ支拂額		（純）	一、八五〇
		（純）	四、〇四五

利子——			
四分半利付「A」種ロンドン運輸株			七四九、七二五
五分利付〔A〕種ロンドン運輸株			八二三、一九七
四分半利付〔T・F・A〕種ロンドン運輸株			五六六、三三五
四分半利付〔A・L・A〕種ロンドン運輸株			四四三、五七七
五分利付〔B〕種ロンドン運輸株			一、八二二、六九四
年率三分半付〔C〕種ロンドン運輸株（標準率年五分）			八七四、六六四
次ノ各法條ニ基ク內金拂——			四、九四七、八九五
一九卅四年ロンドン乘客運輸法（臨時財政整理）ニヨリ一九三四年九月十日利率三分ニ確定セルモノ			四八、三七四
一九三五年ロンドン運輸法ニヨリ一九三五年十月卅一日二〇・五分ト利率ノ確定セルモノ			八七四、六六四
減額——新工場ノ建設中資本勘定ニ歸スル利子額			二四、三九五
セントラル・ロンドン(新)保證承認株ノ利子保證ノ爲ニ支拂フ額			四、八九九、五二一
ロンドン〔C〕運輸株利子基金 *			二、二七五
			四、九五六、六九二

* 此基金ニ繰入ル、額ハ〔局〕ニ讓渡サレタルカ又ハ〔局〕ニヨリ取得サレタル事業ニ支拂フ對價額ガ決定セラルヽ迄ハ確定セズ

第八號表　經營費明細表

鐵道

事務費			
維持費			
	輪轉資材		
	昇降機及エスカレーター		
	軌道		
	隧道、橋梁及他ノ工作物		
	停留場及建物		
	信號		
	電動機		
	電話、電信、時計、及其他		
	通風裝置		
	維持費準備金ヘノ繰入		
運轉費			
	列車ノ運轉、電燈、及暖房用電力費		
	蒸氣列車用ノ燃料及水		
	列車從業員ノ勞賃及被服		
	車輛洗滌費及倉庫費		
	昇降機及エスカレーター		

運輸費			
	運輸高級員ノ賃銀及被服費		
	信號作業費		
	切符事務費		
	停留場作業費		
	雜費		
運轉權（貸方）			
更新積立金			
合計			

バス及コーチ

事務費			
維持費			
	輪轉資材		
	建物		
	維持準備金ヘノ繰入		
運轉費			
	燃料費（稅金ヲ含ム）		

運轉手及車掌ノ勞賃及被服費		
車體洗滌費及其他ノガレーヂ費		
タイヤ費		
運輸費		
運輸高級職員ノ俸給及被服		
切符作業費		
免許車稅及免許料		
雜費		
更新積立金		
合計		
電車		
事務費		
維持費		
輪轉資材		
軌道		
建物		
路線電化施設		
維持準備金ヘノ繰入		

運轉費		
運轉、燈火及暖房用費		
運轉手及車掌ノ賃銀及被服費		
車輛洗滌及車庫費		
運輸費		
運輸高級員俸給及被服費		
切符作業費		
免許車稅金及免許料金		
軌道洗滌費		
雜費		
更新積立金		
合計		
無軌道電車		
事務費		
維持費		
輪轉資材		
建物		
路線電化施設		

運輸費			
トローリーバス運轉、電燈及暖房用電力		一三、三二九	
運轉手及車掌ノ勞賃及被服費		五一、二七六	
車體洗滌費及其他車庫費		六、〇七六	
タイヤ費		二、八一三	
運轉費			七三、四九四
運輸高級員俸給及被服費		四、四五五	
切符作業費		五〇七	
免許車稅及免許料金		五、三三二	
雜費		一、一七八	
更新積立金			一一、四六二
合計			一一三、一五九
			一五、五三二
一般費用			一二八、六九一
〔局〕理事者報酬			二四、七〇一（務）
監査役報酬			七、五〇〇
一般事務高級職員ノ俸給及事務費			四〇九、九〇二
店舗費			一五九、一一三
法律及議事費			三三、八五九
〔株〕登錄及記帳費			二七、〇七〇
鐵道料金裁判費			二二〇

稅金			四八二、一〇九
鐵道貨物輸送割戻基金			五〇、四四七
報償		一四七、四七三	
乘客、第三等級團體、其他		二五、一一一	
勞働者			一七二、五八三
國家保險		一二九、八五九	
健康、扶助料、其他		一二五、三七九	
失業			二五五、二三八
火災及其他ノ保險			三一、五五三
保險者ヘノ支拂			二八四、八八八
養老、慰勞基金、扶助料其他			一一三、九五四
運輸廣告			七五、一四九
雜費			二、一二六、〇八六
合計			

收計	費用	更新積立金	合計
鐵道	三、〇六六、二一三	七六三、七九六	三、八三〇、〇〇八
バス及コーチ	一一、六八四、三九三	八二三、〇二八	一二、五〇七、四二一
電車	四、五九三、八九四	四一八、一四四	五、〇一二、〇三八
無軌道電車	一一三、一五九	一五、五三二	一二八、六九一
一般費用	二、一二六、〇八六	—	二、一二六、〇八六
合計	二一、五八三、七四四	二、〇二〇、五〇〇	二三、六〇四、二四四

第九號表　貸借對照表（一九三四年六月卅日）（I）

資本		
發行濟未償還株		
四分半利付〔A〕種ロンドン運輸株（一九八五―二〇一三）		二三、八〇三、五〇〇
五分利付〔A〕種ロンドン運輸株（一九八五―二〇一三）		一六、二六三、八五〇
四分半利付〔T・F・A〕種ロンドン運輸株（一九四二―一九七二）		二三、五三三、〇〇〇
四分半利付〔L・A〕種ロンドン運輸株（一九七五―二〇一三）		九、八五五、〇六六
五分利付〔B〕種ロンドン運輸株（一九六五―二〇一三）		二三、六〇一、一三二
〔C〕種ロンドン運輸株（一九五六或ハ之以後）		二五、三七九、七八七
		二二、五三五、四五四
讓渡サレタル電車事業取得ノ爲ニ地方廳ニヨリ發行サレタル債權		
ニ關スル地方廳ヘノ債務（九三年ロンドン乘客運輸法第九條(3)）		八、八〇、六四四
差引――電車債務淸算基金ニ拂込マレタル金額		一四二、四二九
		六七七、三三五
資本消却		
電車債務淸算基金――		
		二三、三三三、六九
債務		
ロンドンマイランドアンドスコツテイシユ鐵道會社		一、八五〇
プルーデンシアル保險會社		一、三四六、三四四
		四七二、九八八

他ノ負擔		
債權者未拂負擔		
雜勘定		一、八三〇、六三
貯蓄銀行		一、三四四、四一五
ロンドン運輸株ニ對シテ發生シタル利子（收入稅ヲ差引）		四八〇、五三三
ロンドン運輸株ニ對シテ要求サレザル利子		三六二、二七八
		二、七六、六六
		二、八四
準備金		
更新準備金		
其年度ニ對スル準備額		一、〇三〇、五〇〇
差引――其年度ニ課サレタル額		四八、九〇三
		一、九七一、五九七
		一八、八三
維持準備金――既ニ許可サレタル臨時支出ノ爲ノ準備金		六、一五、七三
		一、九〇、一七九
合計		三三、三〇、六三

（註）一九卅四年六月三十日迄ニ〔局〕ニ讓渡サレタルカ又ハ〔局〕ニヨリ取得サレタル事業ニ關スル局ノ未確定責任及一九三五年九月卅日ニ確定サレザリシ對價ニ就テハ註解ヲ見ヨ

第九號表　貸借對照表（Ⅱ）

資本投下額（會計第五號表ヲ見ヨ）			
鐵道		七二、九五六、三八四	
バス及コーチ		七、八三六、七三三	
電車		一〇、一八二、二三三	
無軌道電車		一五七、九九六	
他ノ資本投下額		一三、三三二、九八一	
一九卅三年ロンドン乘客運輸法ニヨリ讓渡サレタル事業ニ對スル對價トシテノ勘定		七、一〇九、六四二	
			一一一、五七五、九六九
ロンドン運輸株ノ割引			八七、八六九
店舗、手持原料及進行中ノ工場			九七七、五七五
流動資産			
借方及前拂勘定		一、一五〇、八七〇	
雜勘定		一一六、六八四	
投資			
法定擔保物（一九三四年六月卅日市場價格二、三一三、二三四磅）	二、二二五、三六四		
他ノ投資	五六、七八七		
		二、二八二、一五一	

銀行預金、交互計算及手元現金		六、〇一九、五五五	
合計			九、五六九、二六〇
			一三二、二一〇、六七三

統計表

表一　軌道哩數（一九三四年六月三十日現在）

	營業路線 路線長	營業路線 軌道延長	構内及待避線 軌道延長	構内線及待避線ヲ含メテノ全軌道延長
	（哩）	（哩）	（哩）	（哩）
鐵道				
開業哩數				
〔局〕ノ所有ニ屬スルモノ	一七四	三七三	一一九	四九一
〔局〕ニ所有サレ且營業ヲナセルモノ	一三一	二六八	九八	三六六
〔局〕ニ依リ所有セラレ且共同經營サルヽモノ	四五	八八	三三	一一〇
〔局〕ガ賃借ヲナシ經營スルモノ	三	七	一	八
〔局〕ガ共同所有權ヲ有スルカ或ハ賃借シテ單獨若クハ共同ニ經營スルモノ（〔局〕ノ持分又ハ賃借）	八	一五	四	一九

	未開業路線		建設中ノモノ	中止中ノモノ
	路線長	路線長及待避線長	路線長	路線長
許可サレヲルモ未ダ開業セザルモノ	(哩)	(哩)	(哩)	(哩)
所有路線				
新線				
キヤムバーウエル擴張線	—	—	—	二
合計	—	—	—	二

	路線長
「局」ノ列車ニヨリ使用セラレヲル哩數	(哩)
〔局〕ガ完全ナル所有權ヲ有シ且完全ニ經營セラルヽモノ	一二一
〔局〕ガ完全ナル所有權ヲ有スルモ經營ハ共同ニナサルヽモノ	四五
〔局〕ガ完全ナル賃借ヲナシ完全ナル經營權ヲ有スルモノ	三
〔局〕ガ共有權ヲ有スルカ又賃借シテ且單獨又ハ共同シテ經營セルモノ	一九
〔局〕ガ繼續シテ他社線ニ乘入權ヲ有スルモノ	三九
合計	三三七
乘合自動車及急行乘合自動車	(哩)
路線哩數	二、三九六

表一　軌道哩數（續キ）

	營業路線		構內線及待避線	構內線及待避線ヲ含メテノ全軌道延長
	路線長	軌道延長	軌道延長	
電車	(哩)	(哩)	(哩)	(哩)
開業路線哩	三二七	六三五	三三	六六七
許可濟ナルモ未開業ノモノ	五	九	—	九
トローリーバスニ變更サレタルモノ	一六	三〇	一	三一
トローリーバス				(哩)
開業路線哩				一七
軌道電車ヨリトローリーニ變更セルモノ				一
他ノ路線				一八
合計				三
許可濟ナルモ未開業ノモノ				

表二　輪轉資材（一九三四年六月三十日現在）

	一九三四年六月三十日ニ於ケル車輛數	全座席數
客車		
鐵道		
電氣車輛		
動力車	一、二七八	四六、五九六
客車	一、七九四	八五、六一五
蒸氣車輛		
客車	八四	五、九〇三
合計	三、一五六	一三八、一一四
乘合自動車及急行乘合自道車	五、九七六	二八〇、五九〇
電車	二、五六〇	一七八、一一〇
トローリー・バス	六一	三、四三四
他ノ車輛		
鐵道		
機關車		
電氣機關車	五一	
蒸氣機關車	三八	

貨車		
無蓋車	四五六	
有蓋車	四四	
其他	六三	
業務車		
土運車及緩急車	一一〇	
其他	八八	
合計	八四九	
道路		
軌道土車	一一一	
故障急救車	二五	
荷車	一五六	
其他	二五〇	
合計	五四二	

表三　運轉列車哩及車哩（一九三四年六月三十日調）

	〔局〕ノ鐵道網上ヲ運轉サル、哩數		「局」ノ列車ニ依リ運轉サル、哩數	
	列車哩	車哩	列車哩	車哩
鐵道				
乘客列車				
役務哩	二五、一二〇、一〇二	一二六、一八五、四五一	三〇、一三七、一九七	一五一、六六二、八四五
空走哩	六〇三、五〇二	三、二四七、〇〇九	七五四、七六一	四、一一〇、二六八
合計	二五、七二三、六〇四	一二九、四三二、四六〇	三〇、八九一、九五八	一五五、七七三、一一三
貨物列車				
役務哩	一〇三、五四七	—	一七七、四〇二	—
空走哩	二三、六六五	—	二六、七三四	—
合計	一二七、二一二	—	二〇四、一三六	—
乘合自動車及急行乘合自動車				「局」ノ路面車ニヨル運轉車哩
役務哩				二五八、一九九、〇八六
空走哩				六九九、四九六
合計				二五八、八九八、五八二
電車				
役務哩				一〇二、〇四二、五五〇
空走哩				四〇六、七七一
合計				一〇二、四四九、三二一
トローリー・バス				
役務哩				二、六五〇、七八八
空走哩				二、四六七
合計				二、六五三、二五五
局ノ路面乘客車ニヨル總運轉車哩				五一九、七七四、二七一

表四　貨物運輸量及其收入

	重量（噸）及個數	收入	一噸當平均收入	「局」ノ鐵道網ニヨル受付運輸
	（噸）	（弗）	（志）（片）	（噸）
鐵道				
商品（第一級—六級迄ノモノ除外）	九二九、五二八	五〇、五三三	一　一・〇五	一四、三〇二
鑛物及商品（第一級—六級ノモノ）	一、〇九六、八二六	四四、二四六	九・六八	一〇、三七三
石炭、コークス、特許燃料、	二、〇六二、〇一八	五四、七二八	六・三七	三七六
合計	四、〇八八、三七二	一四九、五〇七	八・七八	二五、〇五一
生物	數量		數量	數量
合計	五五、九九七	四八二	—	—
	—	一四九、九八九	—	—

表五　電　力　費（一九三四年六月三十日）

「局」ノ發電所ノ發電費*(a)		
事務費		
建物及定着物維持費		
工場設備及機械維持費		
電線及附屬物維持費		
燃料費		
燃料及灰殼取扱費		
經營上ノ俸給及勞賃		
水		
供給費及其他費用		
雜費		
地代、利息及稅金		
更新積立金		
全發電費		
他ノ發電所ヨリ購入スル高壓電力(b)		
(a)及(b)ノ配電費		
事務費		

變電所建物及固定設備及維持費		
變電所工場設備及機械維持費		
電線及付屬具維持費		
變電所經營費		
地代、利息及租稅		
更新費		
全配電費		
全低壓電力費		
低壓電力一單位費		
供給電力		
汽車、電車及トローリーバスノ運轉用、燈火用、暖房用電力		
動力用電力		
燈火用電力（汽車、電車及トローリーバス以外ニ用ヒラルヽ）		
他ノ用途ノ爲ノ電力		
全供給電力		

（註）＊ロツツロード發電所、ニースデン發電所、グリーンウイチ發電所

表六　財務實績及統計總括

會計號	財務實績	一九三四年六月三十日ニ終了スル年度
	資本	
二	六月卅日ニ發行サレタルロンドン運輸株	一二、一五五、四五四
九	此度讓渡サレタル電車事業所有ノ爲ニ地方廳ニ依リ發行サレタル公債ニ關スル地方廳ニ對スル債務	六七、三三五
五	六月卅日ニ於ケル資本支出	一二、一五五、九八九
	收入及經費	
六	一九三五年六月十八日「ロンドン乘客プール制」ノ設定後ニ於ケル乘客收入	三七、一五二、三七七
六	貨物運輸收入	一四九、八九九
六	他ノ運輸收入	七八、〇八五
六	局ノ總運輸收入	三七、三七九、三五一
八	經營費	
	支出	
	鐵道	三、〇六八、三一二
	乘合自動車及急行自動車	二、六八四、三九三
	電車	四、九五三、八九四

	無軌道電車一般費	
八	更新積立金	一二三、一五九
八	合計	二、一三六、〇八六
		三、〇三〇、〇五〇
六	純運輸收入	三三、六〇四、三四四
六	其他ノ收入	三、七五一、一〇五
		一、五三〇、四〇八
六	雜費	三三八、八三四
七	處分シ得ル純收入	四、九五八、六九二
	處分——	
七	電車事業債償還基金	一、八三〇
七	讓渡セラレタル電車事業所有ノ爲ニ地方廳ニヨリ起債セラレタル公債ニ關スル地方廳ヘノ年割支拂金	三四、〇四五
七	ロンドン運輸株ヘノ利子	四、八九九、五三一
七	「C」種ロンドン運輸株利子率	(三½%)
七	セントラル・ロンドン保證引受株ノ爲ノ支拂額	三一、三七五
七	「C」種運輸株利拂基金	—
		四、九五八、六九二

表六　財務實績及統計總括（其二）

統計表番號	統計		
Ⅰ	運轉開始セル「局」ノ鐵道路線長哩	一七四	
Ⅰ	「局」ノ列車ニ依リ運轉セラル、路線長哩	二三七	
Ⅰ	「局」ノバス及コーチニ依リ運轉セラル、路線長哩	二、三九六	
Ⅰ	「局」ノ電車ニ依リ運轉セラル、路線長哩	三七	
Ⅰ	「局」ノトロリー・バスニ依リ運轉セラル、路線長哩	一八	
Ⅱ	客車——鐵道	二、一五六	
	バス及コーチ	五、九七六	
	電車	二、五六〇	
	トローリーバス	六一	
Ⅱ	他ノ車 鐵道	八四九	
	道路	五四二	
Ⅲ	「局」ノ車ニ依リ運轉サレタル乘客運轉車哩	一五一、六六二、八四五	
	鐵道	二五八、一九九、〇八六	
	バス及コーチ	一〇二、〇四二、五五〇	
	電車		

	トローリーバス		
	合計		
Ⅴ	電力費（低壓單位當リ）	二、六五〇、七九九	
		五二四、五五五、二六九	
Ⅰ	停車場數	〇・四九〇d	
Ⅰ	昇降機數	一八六	
Ⅰ	エスカレーター數	八九	
Ⅰ	ガレーヂ數	三七	
Ⅰ	電車及トローリーバス車庫數	一二四	
		三	

ロンドン共同收入計算制ヘノ參加者ノ乘客運輸及收入

共同路線ヨリノ收入ヲ含メテロンドン乘客運輸局ノ全乘客收入ハ一九三五年六月十八日設定ノロンドン乘客收入共同計算刷ニ依リ「ロンドン乘客運輸地域」内ニ於ケル二停車場間ノ乘客運輸及其「地域」外ノ若干ノ場合ニ於ケル乘客運輸ヨリ生ジタル**グレート・ウエスタン、ロンドンミドランドアンドスコテイツシユ、ロンドンアンドノースイースタン、サウザンレールウエイ**各會社ノ總收入ト共同計算サル、本制度ニヨル乘客收入及乘客乘車回數ハ次ノ如クデアル

表七　乘客收入

種別	(弗)	(弗)
鐵道（ロンドン運輸局、グレートウエスタン、ロンドンミドランドアンドスコテイツシユ、ロンドンアンドノースイースタンサウザーンレールウエイ及共通路線）		
普通券收入		
一等	二八八、九三二	
二等	二三、九二四	
三等	八、六一四、八一四	
勞働者割引券收入	二、六四二、二五三	
定期券收入		
一等	六六五、六六一	
二等	四〇四、〇〇一	
三等	四、三四一、五九五	一六、九八〇、一八〇
バス及コーチ（ロンドン運輸局）		
普通券收入	一四、五八八、五四三	
定期券收入	四六、〇四九	一四、六三四、五九二
電車（ロンドン運輸局）		
普通券收入	五、〇四〇、一八二	
勞働者割引券收入	八五五、七三八	五、八九五、九二〇
トロリーバス（ロンドン運輸局）		
普通券收入	一四九、七四九	
勞働者割引券收入	八、一二四	一五七、八七三
合計		三七、六六八、五六五
一乘車當リ平均收入		二・三〇五(d)

表八　輸送乘客數（一九三四年六月三十日ニ終了スル年度）

ロンドン乘客運輸局ノ運輸施設ニ於テ生ジタルモノ

鐵道		
普通客		
一等	一、四三六、二六七	
二等	二、四五一	
三等	二七七、四七四、三〇八	
勞働者	六八、三二七、九〇〇	
定期券乘客		
一等	二、〇八七、七五〇	
二等	—	
三等	六六、五五二、九五〇	
バス及コーチ		四、一五、八八一、六二六
普通乘客	一、九四七、七二七、五六八	
定期券乘客	二、七三九、七七八	
電車		一、九五〇、四六七、三四六
普通乘客	八五〇、七六五、三二五	
勞働者	一五一、六四六、三八四	
		一、〇〇二、四一一、七〇九

トローリバス		
普通客	二五、五九八、四〇五	
勞働者	一、六四一、〇三三	
合計		二七、二三九、四三七
		三、三九六、〇〇〇、一一八

グレートウエスタン、ロントンミドランドアンドスコテイシユ、ロンドンアンドノースイースタン、サウザンイースタン及共通路線ニ於テ生ジタルモノ

普通客		
一等	三、七四五、四三三	
二等	一、〇六八、九八八	
三等	二〇八、九四四、四九一	
勞働者	一二三、五五六、九二四	
定期券乘客		
一等	一五、五六〇、四四八	
二等	一九、五七二、三四二	
三等	一五三、四四七、八五三	
合計		五三五、八九六、四七八
總合計		三、九二一、八九六、五九六

表九　ロンドン共同收入計算制參加者ノ乘客輸送及收入總收計

統計表番號		一九三四年六月三十日終了年度ニ對シ
七	ロンドン收入共同計算制參加者ノ乘客收入——	(弗)
	發生種別	
	鐵道（ロンドン乘客運輸局、グレートウエタン、ロンドンマイランドアンドスコテイツシユ、ロンドンアンドノースイースタン、サスザーンレールウエイ及共同路線）	一六、九八〇、一八〇
	バス及コーチ（ロンドン乘客運輸局）	一四、六三四、五九二
	電車（ロンドン乘客運輸局）	五、八九五、九二〇
	トローリバス（ロンドン乘客運輸局）	一五七、八七三
	合計	三七、六六八、五六五
七	一乘車當リ平均收入	二・三〇五(d)
八	ロンドン收入共同計算制參加者ノ運輸乘客數	
	ロンドン乘客運輸局運輸乘客數	
	鐵道	四一五、八八一、六二六
	バス及コーチ	一、九五〇、四六七、三四六
	電車	一、〇〇二、四一一、七〇九
	トローリー・バス	二七、二三九、四三七
	合計	三、三九六、〇〇〇、一一八
	グレートウエスタン、ロンドンマイランドアンドスコテイツシユ、ロンドンアンドノースイースタン、サウザーンレレールウエイ及共通路線ノ運輸乘客數	五三五、八九六、四七八
	總合計	三、九二一、八九六、五九六

（古澤）

倫敦乘客運輸局第二年度報告書

（一九三五年六月三十日に終る年度）

局理事

アシユフイールド卿（理事長）

フランク・ピツク（副理事長）

ジヨン・クリツフ

P・アシユレイ・クーパー

エドワード・J・ホーランド卿

チヤールス・ラサム

ヘンリー・P・メイベリー卿

目次

局報告書　頁

一　構成事業の統制並に調整……一三三

表九　ロンドン共同収入計算制參加者ノ乘客輸送及收入總收計

統計表番號	發生種別	一九三四年六月三十日終了年度ニ對シ
七	ロンドン收入共同計算制參加者ノ乘客收入——	(弗)
	鐵道（ロンドン乘客運輸局、グレートウエタン、ロンドンマイランドアンドスコテイツシュ、ロンドンアンドノースイースタン、サスザーンレールウエイ及共同路線）	一六、九八〇、一八〇
	バス及コーチ（ロンドン乘客運輸局）	一四、六三四、五九二
	電車（ロンドン乘客運輸局）	五、八九五、九二〇
	トローリバス（ロンドン乘客運輸局）	一五、八七二
七	合計	三七、六六八、五六九
七	一乘車當リ平均收入	二・三〇五(d)
八	ロンドン收入共同計算制參加者ノ運輸乘客數	
	ロンドン乘客運輸局運輸乘客數	
	鐵道	四五、八八一、六二〇
	バス及コーチ	一、九五〇、四七二、三四八
	電車	一、〇〇三、四二一、七〇九
	トローリー・バス	三七、三九、四三七
	合計	三、九六、〇〇〇、一八四
	グレートウエスタン、ロンドンマイランドアンドスコテイツシュ、ロンドンアンドノースイースタン、サウザーンレールウエイ及共通路線ノ運輸乘客數	五三五、八九六、四七八
	總合計	三、九二一、八九六、五九六

（古澤）

倫敦乘客運輸局第二年度報告書

（一九三五年六月三十日に終る年度）

局理事

アシュフイールド卿（理事長）

フランク・ピツク（副理事長）

ジョン・クリツフ

P・アシュレイ・クーパー

エドワード・J・ホーランド卿

チヤールス・ラサム

ヘンリー・P・メイベリー卿

目次

局報告書……一頁

一　構成事業の統制並に調整……一二三

A 一般統制計畫……一三四
B 勤務條件及び賃銀……一三五
C 運轉整備……一三五
D 運賃整備……一三九
二 發　展……一四二
A 倫敦乘客運輸地域に於ける新事業計畫に關する政府當局との折衝及び大藏省協定……一四三
B 大藏省協定に基きて遂行せらるべき事業……一四九
C その他の新事業……一五五
三 局の構成事業……一七七
A 一九三三年法第五條に基く事業の讓渡……一七七
B 一九三三年法第三條及び第十六條に基く事業の取得……一七七
四 一九三三年法第十六條に基き局より與へらるゝ運輸上の許可……一八八
五 倫敦乘客運輸仲裁々判所……一九五
六 資本勘定の細目……二〇〇
A 倫敦運輸株……二〇〇
B 資本支出……二〇〇
C 借入權……二〇四
七 プール(運賃共同計算制)……二〇五
八 一九三五年六月三十日に終る年度の事業成績……二〇七

A 運輸收入及び乘客數……二一七
B 營　業　費……二一八
C 充當し得べき純收入……二二一
九 局事業の課稅評價……二二三
十 即位二十五週年記念運轉……二二四
十一 路面運輸……二二五
A コーチ路線の變更並に停留所の制限……二二五
B バス路線の系統番號付替……二二八
C 停留所の固定計畫……二二九
十二 道路上の保安增進……二三〇
十三 テムス河の乘客運輸……二三一
十四 從業員並に職員……二三三
十五 職員及び從業員に對する補償……二三四
十六 局提案の法律……二三五
十七 士爵ジョン・ギルバアト卿の逝去と治安判事チャールス・ラサム氏の就任……二三六
十八 監　査　役……二三七

附　錄

一 一九三五年六月三十日現在の局主腦職員及び專門的並に技術的顧問氏名……二三七

二　一九三三年法第五條に基き一九三五年六月三十日に終る年度中に於いて局に讓渡されその一部となり
一九三五年九月三十日までに對價の決定を見ざりし事業……一九〇
三　一九三三年法第十六條に依る局の承認を拒絶されたるか又は同法第三條の規定に基き一九三五年六月
三十日に終る年度中に全部又は一部が取得されたる事業……一九一

會　計

一　資　本……一九四
二　倫敦運輸株發行及び未償還劵面額……一九五
三　倫敦乘客運輸局以外の事業團體に依つて發行されたる公稱資本にして局がその固定利子又は配當を
保證したるもの……一九六
四　償還基金勘定……一九七
五　資本支出……一九八
六　收入勘定……二〇〇
七　收入割當勘定……二〇三
八　營業費細目……二〇四
九　貸借對照表……二一〇

統　計

一　路線哩數……二一三

二　車　輛……二一五
三　走行車哩……二一七
四　貨物運輸及び收入……二一八
五　電　力　費……二一九
六　會計及び統計總括の前年度比較……二二一
プール加盟各事業體の乘客運輸及收入……二二五
七　乘客收入……二二五
八　乘　客　數……二二七
九　乘客數及び乘客收入總括の前年度比較……二二九

倫敦乘客運輸局第二年度報告書

一九三五年六月三十日に終る年度報告書

一　構成事業の統制並に調整

(1)　倫敦乘客運輸局の頭初の第一任務は、一九三三年倫敦乘客運輸法に基き局に讓渡されその取得

する處となれる各種數多の諸事業の統制を確立することであつた。本報告書は、局創立以來今日に到る二ヶ年間の事業成績を概述したものである。

A 一般統制計畫

(2) 局の設立せられるや直に、局の方針に基いて、各部門に依つて一の機關が設けられ管理行政事務の遂行に當らしむることゝした。各種部門の業務並に主義政策に關する總ての問題は副理事長の指導下にある職員委員會(Committees of Officers)に於いて考究され、而してこの委員會は副理事長が關係職員と直接連絡を保ちつゝ局事業の全部門に亘る諸活動並に諸問題を審議し得る組織を有する。諸事項の決濟に關係する職員は總て通常同時に出席するものであり且つ審議に參加することを得る。

(3) 斯る委員會に提出された問題にして理事會(Board)の承認を必要とするもの及びその他理事長若くは副理事長の管理に屬するが如き議題は、役員會に附託するに先立ち、理事長の主宰する會議に於いて審査されることを必要とする。

(4) 局開設以來より得たる諸種の經驗に徴し、各種部門の構成は之を隨時改變することの得策なることを發見した。即ちかゝる構成の改變は、統制の根本方針が據つて以て立脚する一般原則を害せざる限り、各部門の擔當範圍を更に有效ならしむる效果あるものである。一九三五年六月三十日現在に於ける局主腦職員及び專門的乃至技術的顧問氏名は後節に之を列記した。(附錄第一號)

B 勤務條件及び賃銀

(5) 局事業は各種の交通機關——鐵道、バス、コーチ、路面電車及び無軌道電車——を包含してゐる。これら繼承事業の統制と調整の目覺し進歩發展を實現するには、先づ各種交通機關別部門に於いて從業員の入替りが圓滑に行はれ得る樣、從來の多種多樣な從業員の勤務條件並に賃銀支拂率の原因たる諸變則を各部門毎に合理的にして實行可能なる範圍に於いて除却することを緊急欠くべからざる重要事とした。各勞働組合及び從業員代表との折衝の結果斯る變則は大部分除却されその錯綜性は次第に淸算せらるゝに至つた。然し乍ら各種交通機關にはその運轉並に維持方法に原因する相異なる事情乃至條件が存する如く、賃銀支拂率並に勤務條件にも夫れ相應の差位が依然存續するのは當然と言はなければならぬ。偶々局は、局創立前に一、二合同事業とその關係勞働組合との間に存したる協定契約を履行し或は一九三二年以來實施せられてゐた俸給賃銀の切下率を撤廢すべく從業員に對する追加支出を行ふことを決定した。

C 運轉整備

鐵道

(6) 局營鐵道の統制調整に關して最も努力の注がれたものは、幹線鐵道會社の路線と極めて類似せる路樣を運營してゐた以前のメトロポリタン鐵道の標準と實際を以前ロンドン地下電氣鐵道株式會社

によつて管理されてゐた諸鐵道に於けるものに調和せしむる點であつた。因に、ロンドン地下電氣鐵道株式會社は局に讓渡せられた鐵道事業の大部分を占めてゐるものである。さて如上の仕事を遂行するためには先づ第一に、個々獨立の鐵道を單一組織に結合せしむる範圍を究明することが必要であつた。かゝる方面に於ける工作は既に着手せられてゐた。例へば、ピカデリー線がウリスブリッヂまで延長せられた如き夫れである。然し乍ら、この目的の更に完全なる實現は、メトロポリタン線の改善に關して本報告書に述べられてゐる諸計畫が完成した曉に初めて可能となるであらう。

路面運輸

(7) 運輸　局の地域内に於ける路面運輸を營む諸事業體が局に繼承せられた結果は、當地域内の交通需要が總括的に觀察されることが出來るやうになつた。局は、全然關係がないか若くは屢々相軋轢し合ふが如き郊外地域の各種交通運輸は之を別として、統制ある定期的な組織を作り上げやうと企てた。斯くするうちに局は、必要なる公共利便は全部そのまゝ存續せしめ、將來に於ける乘客公衆の需要を或る程度まで見透さうとした。この問題は、完全なる計畫が樹立せらるゝまでは徐々に考究されねばならぬもので、郊外地域に於いては殊更容易ならざる難事である。本計畫の發表が遲れた理由は、二、三の事業の取得が遲れたこと及び計畫案實施と共に行はれる諸變更がその影響する諸地域の需要に充分滿足し得る供給を行ひ得るやう廣範なる地域に亘る全般的な交通事情を知り且つそれを分析研究す

る必要があつたゝめである。局創立以來二年間に於ける郊外地域の主たる合併計畫は、ダアトフォード、グレイヴセンド、グレイズ、ヘメル・ヘムプステッド、セント・アルバンズ及びワットフォード等の地域に關するもので、一九三五年六月三十日現在に於いては更にアマアシャム、ウキザア及びその他の諸地域が本計畫に含められるに至つた。コーチ運輸に關する統制計畫も亦主として局の運營する北西部及び東部地域に於いては、バス及び路面電車運輸は更に完全なる調和を計るべく調整せられ且つ獨立諸事業が繼承せられた結果、種々の變更改革が行はれたのである。これと同時に、交通量の增加に歩調を合せ且つ新住宅地域の發達に便益を提供するにはバス運輸を新に設け若くは現在のバスを擴張することが必要なりと認識せらるゝに至つた。

(8) 車輛　局は多くの事業を掌握するに至つた結果實に種々雜多なるバス及びコーチの車輛群を所有するに至り、一時の如きは四十種にも及ぶ車臺型があり車體型に至つては更に多くの種類を包含してゐたのである。之れは又一つの困難なる問題を提起した。その難事と謂はれる主なるものを擧げれば、いづれは移轉せられねばならぬ車庫が多數存在してゐたこと、修理及び運轉當事者が各種車輛仕樣に關する專門的な智識を欠いてゐたこと、車體及び機械の檢查、操作上故障が多かつたこと及び標準的方法に統一し得ざるために維持費が增大することと等である。局は愼重なる研究の結果、本問題を總體的に滿足し得る樣に解決するには、之ら車輛の變更計畫を立て出來得る限り雜多なる車型を撤廢

するにありと結論するに至つた。この目的のために新車輛が注文された。一九三五年六月三十日までの二年間には、總計七七九臺の新車輛が運轉せられ數種の舊式車型は撤廢された。之等の新車輛は維持作業を著しく簡易ならしめ經費を低減した。而してこれと同時に公衆よりは絶大の好評を博し得たのである。

(9) 一九三五年二月二十五日以前にありてはロンドン地域内に於けるバス及び郊外地域内に於けるバス並にコーチの維持乃至檢査は各別個の統制下にあつたが、この日以來この種事業は全部チスウヰック工場に於いて特にこの種目的に設けられたる部門の統制下に合同統一せらるゝことゝなつた。これは局の運營に懸るバス並にコーチの全部に對し標準的な維持並に檢査方法を適用せしむることが出來たので、將來もこの準備的工作が完了した時には、維持費の經濟に相當の影響を及ぼすことゝなるであらう。

(10) 路面電車に關しては、この二年間に新に運轉せられた新車輛は一臺もなかつた。然し乍ら既存の車輛に就いての乘心地とか能率とかの一般的標準の改善の點では相當多くの努力が注がれたのである。二百五十臺の車輛が全部新しく模樣替えされ運轉手專用の出入口の裝備等が行はれた。局は二、三路線の路面電車を無軌道電車に代へることに決定した。これに關しては第三十節に改めて述べられてゐる。路面電車の維持並に檢査の業務も亦中央集中化が行はれ六修理工場が閉止されて業務が統一

された結果、現在ではチアルトン車庫がその補助工場となつてゐる彼のウエスト・ハム及びヘンドン車庫と共に主要工場となつてゐる。斯く修理工場の集中主義を採つた結果は業務及び使用材料の標準を單一化し得ることが出來たのである。

(11) 車庫 乘合自動車事業が局に移された結果、若しその運營に關して能率的にして經濟的な方法が採られさへすれば、車庫の問題に關する計畫も必然的に明確に樹立されるに違ないことが認められるに至つた。群少の獨立事業から局に繼承された車庫は、大部分今日局がその地域内に於ける交通需要を個々斷片的でなく全體總括的に觀察せねばならぬ樣な現狀を考慮すると、その形態及び設備が不完全であると同時にその所在地の如きも甚だ不便な處にあるのである。實際、これらの車庫の或るものゝ如きは局が利用したことの一度もないものである。これは郊外地域に於いて更に甚しいのである。而してこの二年間に、六車庫を新設して最早適當な車庫と認められぬ八車庫に代へ、更にこの外二つの車庫を擴張して車輛全部が入庫し得る樣な計畫が出來た。中央地域に於いては目下建設中のものではあるが最新式な設備を採り入れて擴張されつゝある車庫が一つある。この計畫は今後も繼續して行はれねばならぬ。而るときは更に新なる車庫が建設され從來の舊式な車庫は擴張され近代化され益々能動化されるに至るであらう。

D 運賃整備

(12) 一九三三年法第二十五條に基き局に繼承されたる鐵道、路面電車及び無軌道電車の經營者の運賃徴收權に關し一九三三年七月一日直前に効力を有する法令の諸規定は、局が事業者に代りて之等の規定中に規定せられたるものとして効力を有する。但しメトロポリタン線は最早一九二一年鐵道法の規定に從ふを要しない。然し乍ら本線に適用せられたる基本運賃表は現在では本線に關する限り局の最高額徴收權を規定してゐる。局は斯くの如くその鐵道、路面電車及び無軌道電車に關する限りに於いては諸種の法令及び規則の規定に從ひ最高額運賃を徴收する權限を有するのである。局の特別地域内に在るバス並にコーチ運輸に關しては局は何ら拘束せられることなく自由にその運賃を決定することが出來る。特別地域外にあつては局はその運賃を決定するに當り一九三〇年道路交通法の規定を考慮するを要する。然し乍ら、局の運賃は總て鐵道運賃裁判所の管轄を受くるものである。當運賃裁判所は、地方廳の申請により又は局が單獨にて運賃の改正を爲す權限を有せざる時は局の申請に依つて、局の財政を保護する樣諸種の事情を考慮して、鐵道、路面電車及び無軌道電車に關する最高額運賃徴收權若くは特別地域外に運營するバス並にコーチの運輸に關する一九三〇年道路交通法の規定を考慮することなく運賃の値上又は値下を行ふことを得る。斯く公衆に對しても又局に對しても同樣に保證が與へられてゐる。

(13) 過去二年間に於いて、局營鐵道の普通運賃にして現行一般運賃率に比し高率である二、三の運賃は切下げられ、同時に低廉な一日限通用切符(Day Ticket)が賣出されたりその使用權を改正して有效時間並に地域が擴大された。これらの運賃改正は六、五〇〇以上の鐵道運賃に亘つて値下げが行はれることゝなつた。

(14) この外運賃その他の便益の統制に對して局が實施したるものを擧げれば左の通りである。

(a) 一九三五年六月一日より局營鐵道全般に亘り郊外地域の停車場より都心地域に至る低廉夜間切符の發行

(b) ベックスレイ及びダアトフォード路面電車の運賃に關し法定額以上の運賃を課し得る一九一八年臨時運賃値上法(Temporary Increase of Charges Act, 1918)に依つて與へられてゐた權限の廢棄。その結果として運賃整備が行はれ、當該區及びその隣接地域に於いて一般に實施されてゐる他の運賃と統一調和し得るやうになつた

(c) 路面電車及び無軌道電車の全線に通用する六片夜間廻遊切符(Evening Tourist Ticket)の發行擴張。本券はテムス河の南北何れの地域に於いても利用し得るものである

(d) 中央バス、郊外バス、路面電車及び無軌道電車の各々に於ける學生運賃の基準決定

(e) 變則を除却し統一基準を確立する樣數多の地域に於ける個々運賃の改正

(f) コーチ季節切符(Season Ticket)の發行を統一基準に依り全線に擴張

(15) 叙上の如く總ての方面に亘り局はその統制事業に着手してゐる。今後尚遂行せらるべきもの多々ありと雖も、ともかく、交通運輸統制の基礎は滿足に樹立せられたのである。

二 發 展

A 倫敦乘客運輸地域に於ける新事業計畫に關する政府當局との折衝及び大藏省との協定

(16) 尖鋭化せる交通混亂の問題を解決し公衆に對しては新なる交通便宜を供給し且つ住宅問題の解決を助成するには倫敦に於ける鐵道その他の乘客交通便宜を更に增大し改善することが焦眉の緊要事であることは、一九三三年倫敦乘客運輸法の通過前より倫敦運輸地域内に於ける乘客運輸便宜の供給當事者に依つて早くから認識されてゐたのである。然しながら關係交通事業者は喫急欠くべからざる之等多數の擴張並に改善問題に對し敢て積極的な態度を採り得なかつたのである。何故なれば、彼等は勿論その緊要なることは克く認めてはゐるが、本法通過前の如き競爭狀態の下にあつては假令當然新資本の投下を爲すべき立場にあつてもかゝる資本投下の冒險に多大の不安なきを得なかつたからである。

(17) 本法の通過を見るや事態は全く一變し、局及び幹線鐵道會社の常設合同委員會が企てたる最初の任務の一は處置の適不適を決定すべく倫敦乘客運輸地域内に於ける交通需要の全般を包括的に檢討

することであつた。當委員會では、最も考慮を要する地域はロンドン北東地區（即ちリー河以東テムス河以北の地域の一部にして倫敦乘客運輸地域内に屬するもの）なることを認めた。然し實地に交通調査を行つた處、當該地域内の鐵道便宜の改善に關する如何なる滿足すべき計畫から生ずる收入を豫測して見ても投下資本に懸る利子さへこの收入を以ては賄ひ得難いことが發見された。之は主として次の二つの理由に依存するのである。(一)、當該地域の住民は大部分工場通勤者であること、換言すればこゝの交通量は主としてラッシュアワーに於けるもので勞働者料金の乘客が大部分を占めてゐること、(二)、工事費自體が庞大なものとなること、である。そこで上記常設合同委員會では、局及び幹線鐵道會社に對し本問題に對する何らかの解決策を採るべしと勸告するまでに至つた所、此處に、若し所要の庞大なる新資本を得る見透しが付き而もその利率が事業自體の收入よりも著しく低いものでなければ如何なる計畫も實行を延期するの止むを得ざるに至るであらうと言ふことが判明した。そこで、遂に政府の協力を求むることに決定した處、政府は好意を以て當常設合同委員會の提案を受入れてくれた。斯る大事業計畫は失業問題と住宅問題とに影響する處大であるといふことが政府當局の支持を得た一原因であつた。而して數次の折衝の後一九三五年六月二十日に至り鐵道その他局地域内に於ける運輸交通施設の擴張並に改善の根本計畫を遂行すべく大藏省、倫敦乘客運輸局、グレイト・ウエスタン鐵道會社、ロンドン・エンド・ノース・イースタン鐵道會社の四社間に協定が成立した。

(18)　大藏省との協定の主要種目を簡單に述べると左の様なものである。

(a)　本事業計畫（詳細は本報告書の第二十四乃至三十六節にあり）は一九三五年九月三十日以後五ケ年間若くは交通大臣の認許する延期期限内に完了すべきものとす。

(b)　大藏省は金融會社より調達する四〇、〇〇〇、〇〇〇磅まで現金公債の元金並に利子を保證するものとす。交通事業者（即ち局及び二鐵道會社）は斯く法定借入權を得たるに依り協定割合に依つて本公債金を借入るゝものとする。協定割合は左の如きものであるが、必要に應じて變更改正することを得。

倫敦乘客運輸局	七〇パーセント
グレイト・ウエスタン鐵道會社	五パーセント
ロンドン・エンド・ノース・イースタン鐵道會社	二五パーセント

(c)　交通事業者は金融會社より借入せる金額の實効利率による利子支拂ひをなすと同時に金融會社の費用その他の支出を適當な割合を以て負擔するを要す。一時未借入のまゝの金額は、大藏省及び常設合同委員會と協議の上金融會社に依つて投資さるゝことを得。但し、各交通事業者は夫々事業を遂行し且つ下記(f)項の規定に依りて貸付又は賣却し得る擔保品を發行する權限が與へられてゐる限り、上記の利子及び斯る投資による收益金を算定する場合金融會社が擔保所有者に支拂ふべき利子

を規定するものとす。

(d)　局は次の如き目的を遂行する權限を議會に申請するものとす。

(i)　局の事業計畫にして斯る權限の必要とせらるゝ部分の遂行及び(f)項に規定するが如き貸付又は賣却し得る運輸株の發行

(ii)　局より金融會社に支拂ふ利子は總て局の收入より之を支拂ふべきことを規定すること。その割合は平等に三分の一を「A」種株利子、三分の一を「B」種株利子及び三分の一を「C」種株利子とす、但し「C」種株利子の割合を充當するに足る收入を得ざる時は斯る不足額は「C」種株利子よりも優先權を有するものとす。利率の低率なるを考慮すれば、本計畫の實行は將來局の利益となるものなるが故に局は斯る優先權に同意すべきは至當と思料さる

(iii)　局をして、斯る金額の流用せられる事業の完了するまで、金融會社に支拂ふ利子及び(e)項に述べられたるが如き局の支拂ふべき金額とを資本勘定に記入し得しむること

(iv)　局をして、その決定に應じ局の支拂ふ利子及びその他の金額の二分の一は新事業遂行に必要とする法的權限の得らるゝ日より十年間の据置勘定に記入することを得しむること。斯る記入金額は借入金の期間の年度に於ける收入より埋合せらるべきこと。斯る利子及びその他の金額の負擔高は局が事業遂行に依つて得らるゝ資產と近密に相應する樣に考慮せらるべきこと

(e) 交通事業者は各自事業者と金融會社との連名に依り發行日より十五年以上二十五年未滿の金融會社擔保の最終滿期一月前に於いては斯る擔保發行に關する割引を含む未償還借入金を英蘭銀行に預金するものとす。而して斯る金額は期限滿了日一日前に當會社に引渡さるべきものとす。

(f) 局は、金融會社の要求ある場合は、上記金額の返還日前十四日以内に局に對する公債の副擔保として一定額の倫敦運輸株「A」、「B」及び「C」(一九三三年法により認許せられたる株に非ざるもの)を金融會社に對して發行するものとす。但し大藏省の承認ある場合は斯る公債の返濟に當てるため當該株を賣却することを得。他の二鐵道會社に對する公債の副擔保に關しても亦規定あるものとす。

(19) 大藏省協定の成立に依り政府は金融會社募集にかゝる公債の元金及び利子の大藏省による保證に關する協定の條項その他を履行すべく議會に法案を提出した。本法案は一九三五年倫敦乘客運輸(協定)法として一九三五年七月十日に裁可せられた。

(20) 金融會社は一九三五年七月十日に設立され倫敦電氣交通金融株式會社(London Electric Transport Finance Corporation, Limitted)と稱されることゝなつた。當會社の主要目的は大藏省協定に基き交通事業者に對して資金を調達し、貸付けることにある。當金融會社は額面一〇〇磅の株券を有するもので、理事は無報酬就任とし、その氏名は左の通りである。

社長ウオルター・ケネディー・ウィグハム氏 (Mr. Walter Kennedy Whigham)
英蘭銀行理事
ロンドン・エンド・ノース・イースタン鐵道會社
パトリツク・アシユレイ・クーパア氏 (Mr. Patrick Ashely Cooper)
英蘭銀行理事
倫敦乘客運輸局理事
エドワード・ホーランド・マアテイン氏 (Mr. Edward Holland-Martin)
英蘭銀行理事
ケネス・オスワルド・ペツピアツト氏 (Mr. Kenneth Oswald Peppiatt)
英蘭銀行出納課長

(21) 一九三五年七月十一日に大藏省協定を有効ならしむる目的を以て金融會社と交通事業との間に協定が成立し、次いで同年七月十七日には金融會社は發賣價格を九七磅として一九五〇―五五年償還二分五厘利子保證社債株三二、〇〇〇、〇〇〇磅を一般に發行することゝなつた。この社債株發行に

對しては由込超過となつた。

(22) 本社債株は、本種株の元金及び利子支拂に關する大藏省の保證と受託者としての英國ロンドン取引所の好意とを受け一九三五年七月十一日附の信托證書に依つて保證された。償還期日中に拂戻しなき場合には本株券は一九五五年八月一日に平價にて拂戻されるものである。然しながら金融會社は一九五〇年八月一日又はその後の半期利拂期日に於いて平價の券面額五〇〇、〇〇〇磅を下らざる場合には株の全部又はその一部の拂戻をなすべく、三ヶ月の豫告をなす權限を有してゐる。一部償還をなす場合には償還すべき部分は利子を除いた券面通り又は券面以下の賣買又は入札若くは抽籤に依り決定されるものである。信托證書には金融會社は尙上記發行株と同樣な大藏省保證の株を更に隨時發行する權限が與へられてゐる。但し全株の發行高總額は各發行條件に依り現金總額四〇、〇〇〇、〇〇〇磅を支給するに足る額を超えてはならぬのである。斯る增發株は金融會社が大藏省の承認を得て發行前に決定したると同樣な利率を以て利子を拂ひ若くはそれと同樣な條件又は日附で平價を以て償還され又は拂戻さるゝものである。

(23) 大藏省協定の規定に從ひ、局は議會の最終期に法案を提出し、金融會社よりの借入權及び大藏省協定を有效ならしむるに必要なる財政上の權限を要求した。本法案に對しては一九三五年倫敦乘客運輸（財政）法として一九三五年八月二日に裁可された。事業遂行に必要とする權限及び運輸株の發

行に依つて運行せらるゝ局の借入權を擴大する權限は、今後局に依つて提出せらるゝ種々の法案に見出さるゝことであらう。

B 大藏省協定に基きて遂行せらるべき事業

(24) 交通事業者が大藏省協定に基きて擔掌することを同意せる事業計畫には、約十二哩に亘る新地下鐵道の建設、約四十四哩の郊外鐵道の電化、これ以外の郊外鐵道線十二哩半の複線化並に電化及び約一四八哩の路線に於ける路面電車の無軌道電車化が含まれてゐる。本事業計畫は大藏省協定に詳細に定められてはゐるが、然し交通事業者は交通大臣の承認を得るときは事業を變更し又は追加する權限が協定によつて與へられてゐる。本事業に含まれてゐる諸計畫は左に擧げるが如きものである。

(i) ロンドン東北部に於けるロンドン・エンド・ノース・イースタン鐵道郊外線の電化及び之ら郊外線と連絡して中央地域に直通運轉をなすが如き地下鐵道線一本の建設

(25) 上記の目的に對し、ロンドン・エンド・ノース・イースタン鐵道會社では、ルーフトン・グランヂ・ヒル支線と共にリヴアプール街よりシエンフイールドに至る幹線を電化する豫定である。地下鐵道線は局の手により中央ロンドン線の延長としてリヴアプール街から東方に向つて建設されることゝなつてゐる。當地下鐵線はストラットフオード・イースタン鐵道會社のシエンフイールド線と乘替交叉をなし、再びレイトンに至るまで地下式となつてル

ーフトン線と交叉し、北部イルフォードを通過して東方に向つて進み遂にニューベリー公園近傍の地點に達する。此處では又路面に現はれてグランヂ・ヒル環狀線と交叉するものである。當地下鐵線はルーフトン並にグランヂ・ヒルの兩線から列車をロンドン西端部まで中央ロンドン線を通過して直通運轉することを可能ならしむるものである。之等擴張の結果中央ロンドン線の輸送量增加に關しては更に大量な而も近代式な車輛群を置き長連結の列車の停車に便ならしむる樣プラットフォームを長くし二、三の停車場にはエスカレーターを設備しその他本線上に於ける種々の改善工事を行ふ必要があるであらう。本計畫は全體としてロンドン東北部地域に居住する住民に對し高度に改善された列車運輸便宜とロンドンの西部中央地域の多數諸地點に至る直通列車運轉の便を與へるものとなるであらう。

(ii) 北部ロンドンに於けるロンドン・エンド・ノース・イースタン鐵道郊外線の電化及び地下鐵道を延長してロンドン・シチー及び西部中央地域に直通運轉を與ふる樣之を連絡せしむること

(26) ロンドン・エンド・ノース・イースタン鐵道會社はそのエドガア、ハイ・バアネット及びアレクサンドラ宮殿の諸線を電化する外エドガア線の軌道增設を行ふであらう。局はハイゲート地下鐵道を延長しイースト・フインチレイに於いて右の電化郊外線と交叉し、且つ現在フインスベリー公園が終點となつてゐるノーザン・シチー地下鐵道は延長されすぐその北方に於いて矢張りこの電化郊外線と交

叉されることゝなつてゐる。列車の直通運轉はあらゆる支線からシチーに向つて更にエドガア及びハイ・バアネットの諸線から西部中央地域に向つて行はれることゝなる。ハイゲートにはアレクサンドラ宮殿線から西部中央地域行の直通運輸に乘繼をなす乘客のために便利なる交叉驛が設けられる豫定である。

(iii) ノース・アクトンよりルキスリップに至るグレイト・ウエスタン鐵道線に軌道二線を增設し電化すること

(27) グレイト・ウエスタン鐵道會社はノース・アクトンよりルキスリップに至る當會社線に路面軌道二線を建設し電化することゝなつてゐる。現在ウッド・レーンに於いて一部が終點をなしてゐる中央ロンドンの列車はルキスリップまでの本線上に入ることになり、之れに依り中央地域とシチー間に直通運轉を行ひ得ることゝなる。以上の增設運輸の行はれる地域殊にパアク・ローヤル、ベリヴエール及びグリーンフォードの近傍には住宅と工場が著しく發達してゐるのである。この新設備は、ロンドン西部の目覺しい發展地域に從來より遙に圓滑な交通便宜を提供する一方、その東北への延長を考ふるときは中央ロンドン線の交通量を幾分なりとも緩和して列車運輸の運轉能率を向上せしむることゝなるであらう。

(iv) フインチレイ街からベーカアルー線に連絡せしむるための地下鐵道建設、信號等を包むベー

カアルー線の改良工事遂行及びメトロポリタン線の一部に於ける電化軌道の再整理

(28) 局に依りて施行せらるゝ右事業はメトロポリタン線の各停車場よりシチーを始め西部中央地域に至る電氣列車の直通運轉を行ふことを得しめ、且つ更に定期的な發車度數の多い列車便宜を供し得ることゝなるものである。この目的のために現在のベーカアルー線のベーカア街近くの地點よりフィンチレイ街に至る地下鐵道が建設されることになるであらう。フインチレイ街に於いてはメトロポリタン線の現存軌道と連絡し、フインチレイ街以北のメトロポリタン軌道は急行線と普通線との混亂を除却する樣再整理されることゝなつてゐる。本計畫は究極に於いてメトロポリタン線をロンドンに於ける他の地下鐵線と結合せしめ現在廣大なる住宅地として發展しつゝある地域に充分なる交通便宜を與へることゝなるであらう。從來の局の經驗に徴するに乘客公衆の需要が採算點に達し一日を通じての交通量のバランスが更に改善されきへするならば西端部への直通運轉は喫急の重要事であることが知られてゐるのである。

(v) アルドゲート・イーストに於ける交叉點及び停車場の改修

(29) 局に依つて施行せられる改善工事の結果は、デイストリクト線の列車の外メトロポリタン線の列車をバアキングやアップミンスタアに入れ得ることゝなり、尨大なる規模の下に住宅及び工場の建築の行はれてゐるこれからの地域には充分なる便宜を與へ得ることゝなるであらう。而して現在朝

夕のラッシュアワーに見受けられる超雜沓の深刻なる苦惱を著しく緩和し得るは言ふを俟たぬであらう。

(vi) 局地域の各部分に於ける路面電車の無軌道電車化

(30) 現存の路面軌道中には現在若くは極く近くの將來に於いて更新をせねばならぬものが多數あるのを見ると、路面電車を引續き運轉して行くべきか或は之れを無軌道電車に代置すべきかといふ問題は速急の決定を必要とするものであつた。路面電車を無軌道電車に代へることに依り、電車軌道を路面から全然除却し得るであらうし、この事は自動車の配備と共に交通混亂を緩和しより安全なより能率的な運轉を行ふ上に著しい効果があるであらう。無軌道電車の運轉に代置きるべき路面電車路線は以前ベックスレイ、ダアトフォード、エリス、イルフォード及びウオルサムストウの地方廳とロンドン合同路面電車株式會社に依つて運營されてゐたものである。この外クロイドン、イースト・ハム、レイトン及びウエスト・ハムの地方廳とメトロポリタン電氣軌道株式會社及び南メトロポリタン電氣軌道電燈株式會社に依つて運營されてゐた路面電車線の大部分及びロンドン府會地域内の小部分が之に含まれてゐる。これら路線の大部分に於いては路面電車が除却されてその代りに無軌道電車が運轉される筈であるが、現在直通運轉されてゐる路面電車交通を防害せざる樣數ケ所の小區間では之れら兩者が運轉されるやうになつてゐる。

(vii) キングクロス、郵便局及びその他中央地域の諸點に於ける停車場の改修

(31) 局に依つて遂行せらるべき之等改修工事には昇降機を廢してエスカレーターを代置することが含まれて居り、新鐵道延長運轉によつて中央地域に奔流して增加し來る厖大なる交通量を緩和するに必要缺くべからざる便宜を設備することゝなる。

(viii) 局の電力供給事業の擴張並に改善とその他これに附隨する諸事業

(32) これらの事業は本計畫完成の曉に行はるべき增發運轉に依つて需要增加する電力配供上必要とされるものである。

(33) 局は左記の新規事業の遂行に必要とする議會の權限をば既に獲得してゐる。フオンチレイ街よりベイカアルー線に結ぶ地下鐵道線の建設、アルドゲート・イーストに於ける交叉點並に停車場の改修、數路線に於ける路面電車の無軌道電車化、及びキング・クロス並に郵便局停車場の復舊。

(34) アルドゲート・イーストに於ける改修工事は既に着手せられて居り、一九三六年の初めにはメトロポリタン線よりバアキング及びアツプミンスタアに至る新列車運轉が行はれる豫定である。路面電車の無軌道電車化の作業も既に進涉中であつて、ベックスレイに於ける新車庫の建設、ハウンスロウ並にスツトンに於ける修理設備を有する車庫の復舊及び四二〇臺の新無軌道電車並に一三の新配電所の設備等が含まれてゐる。

(35) 本計畫に含まれる他の多くの事業に對しても議會の權限を得る必要があるであらう。本目的(及びグレイト・ウエスタン及びロンドン・エンド・ノース・イースタンの諸鐵道會社の場合に於いては大藏省協定に基く財政上の權限)に關する法案は局及びこれら鐵道會社に依つて次回の議會に上程さるゝ豫定である。全計畫の細目に亘つては目下着々として準備中である。

(36) 局では、全體として見且つ追加資本が依つて以て起債さるべき條件に關連して考慮せらるゝ本事業計畫は關係幹線鐵道諸會社と協定して遂行するが至當なりといふ意見を有してゐる。

C その他の新事業

(37) 如上の大藏省協定に依りて生ずる事業の外、當年中に着手し又は完成せらるゝ新事業の主要計畫項目を擧げれば左の通りである。

(a) モダアン——エヂウエア、メトロポリタン及びノーザン・シチーの諸線のムアゲート停車場に於ける交互乘繼設備の設置

ムアゲート停車場に於いてはモダアン——エヂウエア線の路面電車切符賣場が全線の切符を發賣し得る樣に擴張されつゝあり、又地下鐵道はメトロポリタン(循環)線驛と街路の兩側とに連絡し得る樣に設備されつゝある。この外、擴張される切符賣場とノーザン・シチー線のプラットフオームとの間に二個のエスカレーターが備付けられ、又ノーザン・シチー線とモダアン——エヂウエア線

のプラットフォーム間に乗繼の便を慮り二個の單式エスカレーターが新設されつゝある。

(b) モニユメント驛に於ける地下道

モニユメント（デイストリツクト線）驛の復舊したる切符賣場に通ずる地下道は市當局の建設にかゝる地下公道及び鋪道入口と共に建設中である。

(c) サウス・ハロウ驛の改修

サウス・ハロウ（ピツカデイリー線）驛のプラットフォームが延長され且つ驛の建物も改築された。

(d) 地下鐵驛に於けるプラットフォーム軌道の折返線

投身自殺等の事故に依りて發生する運轉遲延を防止するため五〇驛に折返線が建設せられた。

(38) その他本年度中に着手され若くは完了せらるゝ主要事業等は次の通りである。

(i) プツトニイ（チエルヴアトン街）、アマアスハム、グレイズ、ハツトフイールド、ヘメル・ヘンプステツド、ルートン及びトリングに於ける車庫の新設乃至擴張

(ii) メトロポリタン（循還）線の若干驛に於ける新裝

(iii) 六六七臺の新バス及び在來の車臺に使用すべき車體四三個の購入

(iv) ロツツ街發電所に於ける一五、〇〇〇噸石炭貯藏所新設及びこれと同時に河川、鐵道兩方面より運般せらるゝ石炭の荷卸に都合よき新設備の設置

(v) メトロポリタン線に於けるバアキング並にアツプミンスタアまでの延長及びデイストリツクト線の代置に必要とする增加車輛の補給

三 局の構成事業

A 一九三三年法第五條に基く事業の讓渡

(39) 第一回年度報告書附錄二には、本法第五條の規定に基き一九三四年六月三十日に局に讓渡せらるべく殘存せられたる事業及び事業の一部に關する細目が揭げられてゐる。かく讓渡の延期せられたるは局及びこれら事業體が當期日までには讓渡の範圍に關して協定の成立を見得ざりし爲めであつた。本年度に於いてこれら殘存事業並に事業の一部は全部局に讓渡せられ、その讓渡期日は夫々本報告書附錄二に揭げられてゐる。以上の如何なる場合に於いても、局の會計締切期日迄には、本法の規定に基く讓渡價格は、仲裁々判所に依つて確認され決定されて居らなかつた。

B 一九三三年法第三條及び第十六條に基く事業の取得

(40) 一九三四年六月三十日現在に於いて本法第十六條（三）に同意せざりし五事業體は、本法第三條に基きて當時取得折衝中の一事業體と共に、いづれも爾後取得せらるゝものとなつてゐた。一九三五年六月三十日に終る年度中に於いて、G・L・ルキス事業の取得と共に如上の六事業の取得は本法第三

條に基いて完了し、その譲渡實現の期日の詳細は附錄三に示されてゐる。インピリアル・バス・サービス(A・E・ブレイン株式會社)の場合に於いては、取得繼承に關する對價額は局の會計年度締切期日までは協定も成立せず又決定も見てゐない。ロムフオード・デイストリツクト・モーター・サービス(C・&・A・ロバアツ及びE・ハンマア)の場合にあつては仲裁々判所が對價額を決定する必要に迫られ一〇、九七八磅と定められた。その他附錄中にその各々が擧げられてゐる他の五事業體の運營する運輸設備は總額一三、七七二磅を以て繼承取得されることゝなつた。この外、局は同年度内に三三、二八三磅の對價を支出して一事業體の一部は既に前年度に於いて讓渡されてゐるものである。斯く更に多くの取得を行つたのは本法第十六條(五)の規定に基く事業分離に依る損失補償要求を避くる目的に依つたものである。

四　一九三三年法第十六條に基き局より與へらるゝ運輸上の許可

(41)　本年度中に於いて二〇一の新運輸の運營が許可せられた。そのうち一五四のものは僅か一日運轉せられたに過ぎない。更に、皇帝即位二十五週年記念のため市中の建物の電飾及び街路の裝飾が行はれたので、觀光運轉認可の申請をなす者が多數に上り、中央地域外の諸地點より發する四六系統の五〇臺以下のものに限り運轉が許可された。局は亦局の最初の認可は夫々一時的なものであつたが、

四五の系統に對しては更に向ふ十二ヶ月運轉を許可した。一方この外二五のものに對し本法第十六條(三)に基いて局の第一年度に許可せられてゐた運轉に關しその多少の變更を認可した。

(42)　本法第十六條(三)に基きて局の承認を得てゐる五四事業體の一〇四系統の運轉は本年度中に中止せられ、このうち十二の事業者は六八の系統を局の承認を得て他の事業者に賣却した。

(43)　局創立以來二ヶ年間に局より受けたる認可にして一九三五年六月三十日現在尚有效なるものは、二六二事業體に依る一、四一五の運轉設備の業務に關するものである。これらの設備は主として遊覽廻遊旅行、競技場行、フツトボール見物行その他特殊用に運轉されるものである。これらのうち九十二のものに與へられてゐる認可は現在の道路運輸免許の滿了の上は局の審査を受くべきものである。上記一、四一五の運輸設備は、本報告書の該當年度中に僅か一日のみ運轉された一五四のもの若くは即位記念に特別運轉された四六のものを含んでゐない。

五　倫敦乘客運輸仲裁々判所

(44)　本年度中に於いて當裁判所は六八回の裁判が開かれ又一九三三年法第十六條(四)に從つて支拂はるべき補償の一件を含む一〇事業體の讓渡範圍或は對價に關する紛爭を審議した。如上の事件のうち六件及び前年度に於いて審議せられたる六件に關しては一九三五年六月三十日までにはいづれも判

決書が下され、その他四件は審議は完了してゐるが未だ判決を見るに至らずになつてゐる。更に、當裁判所は八の地方廳路面電車事業に關する讓渡の範圍及び局の支拂ふべき對價を決定せんとする計畫を企てた。このうち二地方廳の場合には讓渡範圍に關して紛爭が起つたが、その他の場合にあつてはこの計畫はいづれも承認され局よりも確認を得たのである。これらのうち五件に關しては一九三五年六月三十日までにはいづれも判決を見、殘りの三件に於いては審議は完了したが未だ判決を見るに至つてゐない。

六 資本勘定の細目

A 倫敦運輸株

(45) 一五三五年六月三十日までに發行せられたる倫敦運輸株の額は一一一、五三五、四五四磅に上り、一九三四年六月三十日までの前年度今期又はその一部分期に於ける利子付株額と比較すべき程の變化を見せてゐない。この數字は、讓渡又は取得せられたる事業に對する殘額對價が倫敦乘客運輸仲裁々判所に依つて決定され確認される場合には、更に增額するものである。

B 資本支出

(46) 一九三五年九月三十日までには、一九三五年六月三十日に終る年度に於いて局に讓渡され取得

されたる事業に對する對價又はその一部として現に支拂はれ若くは支拂はるべきことに決定せる額は更に增加し一六一、六〇六磅に達した。この額のうち一二、八六五磅は純流動資金（持株、前拂株その他）を表はし、一四八、七四一磅は資本支出に含まれる。一九三五年九月三十日までに支拂はれ若くは支拂はるべき讓渡事業に對する對價の總額（運輸株の券面額を含む）は、從つて次の通りである。

左記各年度中に讓渡され取得されたる事業に關するもの	純流動資金	會計第五號に含まるゝ資本支出	總計
	磅	磅	磅
一九三四年六月三十日に終る年度	二、一七七、九七七	一〇九、八九一、七〇一	二二、〇六九、六七八
一九三五年六月三十日に終る年度	一二、八六五	一四八、七四一	一六一、六〇六
	二、一九〇、八四二	一二〇、〇四〇、四四二	一二二、二三一、二八四

資本支出（會計第五號）に含まれてゐる一四八、七四一磅のうち一三八、六五九磅は資產に割當てられ、殘りの一〇、〇八二磅は「一九三三年倫敦乘客運輸法規定ニ基キテ讓渡サレタル事業ニ對スル對價ノ貸借平均」に充當されることゝなつた。

(47) 讓渡事業に對する對價として支拂はれたる額の外、一九三五年六月三十日までの年度に行はれたる資本支出は一、四二七、四二六磅の額に達する。即ち左の通りである。

	細目（磅）	合計（磅）
鐵道		
停車場の復舊改修及びエスカレーターの設置	二七〇、一五五	

その他信號照明等の改修	一六二
ハンプステツド線及びピカデリイ線の新車輛	八三、九五〇
その他車輛、店舗、工場及び車庫の改修	一一七、一二五
バス及びコーチ	六三、五八七
廢止バスの帳面價額以下の新バス四七八臺その他車輛の補修	五九一、三八六
廢止車庫の帳面價額以下の新車庫その他工場、車庫等の改修	一一三、七三二
路面電車	五三四、八一七
廢止軌道の帳面價額（即ち消失資産にして會計に繰入れ得ざるもの）	△四七、七三五
その他車輛、工場、車庫等の設備補修	一〇、一一八
	△三七、六一七

無軌道電車	
路線の電氣設備	二〇、六〇三
車輛	六、一三九
新車庫、及び現存三車庫の改修	二三、六七三
その他の資本支出	四九、四一五
電力供給改修	
發電所	三〇、三〇三（磅）
配電網	一〇一、三四八
土地並に建物	一三一、六五一
讓渡事業より局に繼承されたる不動産の賣買價格にして局の支出額（△一二〇、四一四磅）と年收（四七、九六四磅）との差額	△七二、四五二
事業繼承に關する經費を含めたる局構成上の諸費用	
裁判手續費	三七、五三一
その他	九八〇
	三八、五一一

その他

消失資産にして回收不能のもの　一六四

廢止路面電車軌道の帳面價額（路面電車に關する資本支出）四七、七三五　二六、一六五　一二三、八七五

廢止に關する支出　四、〇八三　五一、八一八　一、四二七、四二六

(48) 一九三三年七月一日創立以來二年間に於ける局の資本支出總額は、讓渡事業に支拂はれたる對價を別として、三、一一一、六九四磅に達する。

C 借入權

(49) 一九三五年六月三十日までの年度中に局に讓渡されたる事業に對する對價勘定として一六一、六〇六磅が一九三五年九月三十日までには支拂はれ若くは支拂はれる筈である。從つて局の借入權は、一九三三年法第三十八條(二)(イ)並に(ハ)に依る事業に關する總額一六一、六〇六磅と釣合ふ樣、一五五、五〇三磅の額まで增大せられた。

(50) 本法第三十八條に基く借入權にして一九三四年六月三十日に行使せられなかつた總額一三、二二二、三〇九磅は故に一三、三七七、八一二磅（會計第一號）まで增額せられた。而してこの額は本

法第三十八條(二)(イ)並に(ハ)によるバス又はコーチの讓渡事業に對し仲裁々判所の判決に從つて現金支拂の追加をなす時は更に增額せられるであらう。

(51) 一九三五年八月二日裁可を經たる一九三五年倫敦乘客運輸法（本報告書第九七節）の規定に基き、當該借入權は、局の決定する種類の倫敦運輸株を發行して更に一〇、〇〇〇、〇〇〇磅まで增大され得る。但し、大藏省の承認を得たる交通大臣の認可なき限り如何なる時に於いても未拂額の三分ノ一以上はA種株であつてはならず又三分ノ一以下はC種株であつてはならない。これらの權限は主として既に述べたるが如き大藏省との協定に基いて實施せらるべき新事業計畫の一部に關連するものである。

七 プール（運賃共同計算制）

(52) 一九三四年六月三十日に終る年度報告書にも記載したるが如く、局並に幹線鐵道諸會社間の運賃共同計算制は一九三五年六月十八日仲裁々判所の承認を得るに至つた。局並に幹線鐵道會社の常設合同委員會は、共同收入を、本計畫の實施に依つて生ずる變化ではなく計畫の如何なる部分にも不公正な割合となる樣な本質的な情勢の變化に依つて、分割するが如き標準比率を改正する權限が本計畫に依つて與へられてゐる。

(53) 本年度中に、當共同計算制が初めて制定される時まで保留されて居り局の營業上その必要が叫ばれてゐた標準比率公正化の問題は常設合同委員會に依つて審議されることゝなつた。之等の問題は、原標準比率を決定せんがためではなく從來讓渡事業が營業してゐた路面運輸との統一の結果生じたる局の路線哩短縮による經費節減に關係するものであり、且つバス及びコーチ等の讓渡事業に關する賃銀その他の經費の標準化に伴ふ局營業費の變化に關係するものであつた。

(54) 常設合同委員會は一九三五年六月三十日に終る年度に於いて標準比率を左の如く改正することに同意した。

	原標準比率	改正標準比率
	パーセント	パーセント
倫敦乘客運輸局	六二・〇〇四七三	六二・一〇三六四
幹線諸鐵道		
グレイト・ウエスタン鐵道	一・三三五四一	一・三三一九四
ロンドン・ミドランド・エンド・スコチツシ鐵道	五・〇九三四〇	五・〇八〇一四
ロンドン・エンド・イース・イースタン鐵道	六・〇一四八八	五・九九九二二
サザーン鐵道	二五・五五一五八	二五・四八五〇六

幹線諸鐵道合計　三七・九九五二七　三七・八九六三六

一〇〇　一〇〇

八　一九三五年六月三十日に終る年度の事業成績

(55) 一九三四年及び一九三五年の各六月三十日に終る各年度中に於いては多數のバス及びコーチ事業が種々の日附を以て讓渡され、これら事業の營業成績は局へ讓渡せられた日以降の局營業成績中に含められた。故に、一九三五年六月三十日に終る年度の成績は一九三四年六月三十日に終る前年度の成績と比較することが出來ない。從つて誤り易き比較數字は本報告書に記載せぬことゝした。

A　運輸收入及び乘客數

(56) 本年度に於ける局の交通網總乘客數は三、五八二、三四八、四三〇人(統計報告第八號)に上り、交通機關別に見ると左の如くなつてゐる。

	實數	百分比	前年度合計の百分比
	(人)	(%)	(%)
鐵道	四四五、八八八、二八九	一二	一二
バス並にコーチ	二、〇九四、七六四、四三六	五九	五七
路面電車	一、〇一三、四三三、六九二	二八	三〇

無軌道電車……二八、二六二、〇一三　一　一
合　計……三、五八二、三四八、四三〇　一〇〇　一〇〇

(57) 共同計算制區域内に於ける總乘客數は四、一二九、四四〇、七〇二人（統計報告第八號）により、これは沿線人口を約九、五〇〇、〇〇〇人と見れば一人當り年四三五の乘車回數となる。因に前年度の乘車回數は四一七であつた。

(58) 如上の乘客輸送に依つて得たる收入は總額三九、七一八、一八七磅（統計報告第七號）に上つてゐる。平均乘客一人當り收入は二•三〇八片であつた。局の分前はこのうち二八、八二三、二六二磅（會計第六號）となり、この外貨物その他の輸送收入を加算せねばならないが、之を加へると今年度の局の總運輸收入は二九、〇一六、〇八五磅となる。

B 營 業 費

(59) 更新費を含めたる營業費は二二、五一五、八八九磅（會計第六號）に達する。この内譯は左の如くである。

	金　額	百比分
俸給及び賃銀（電力部のものを除く）……	一四、八七七、三四九（磅）	六六

俸給及び賃銀……	三五五、七九九（磅）	
その他の經費……	一、三三九、二二一	六
倉庫及び供給所等の增設……	二、五四一、一〇四	一一
地方稅、租稅、免許車輛稅、免許手數料及び石油その他燃料の稅金……	一、七〇八、九一二	八
その他の經費……	二二、五一五、八八九	一〇〇

(60) 路線の擴張に伴ふ營業費の增加分は之を別としても、一九三二年の全國的商工業不況時に切下げられた俸給賃銀率の復活及びその他賃銀の割增に依つて、本年度の營業費は增加してゐる。然しこれら諸變化の實際的結果は一九三六年六月三十日に終る會計年度に至らなければ明確に知ることが出來ないであらう。

(61) 二、五二六、〇〇〇磅の額は主要營業費（會計第六號）の項目に於いては更新準備金となつて居り貸借對照表（會計第九號）に於いては更新控除金となつてゐる。この金額は、一般にその理由の如何を問はず局財產の更新に使用し得るものではあるが、營業費内譯（會計第八號）に於いては特

に各交通機關別に分類されてゐる。更新準備金の金額決定に當つては、標準化の見地より局に讓渡されたるバス並にコーチの若干の更新及び大藏省協定に基いて遂行さるゝ新事業計畫による車輛その他の設備の更新が考慮されてゐる。

(62) 更新準備金以外の營業費にして營業費細目（會計第八號）に於いて交通機關別に區別されてゐるものについてみるに、車哩當り營業費は前年度と比較すると次の如くなつてゐる。

	車哩當り營業費	增減(△)
鐵　道	五・八〇九(片)	〇・一三九
バス並にコーチ	一〇・七三四	△　〇・一二七
路面電車	一〇・九三九	〇・一五四
無軌道電車	一一・〇七六	〇・八三一

一般營業費は交通機關別に區分されてゐない。故に上記の數字より除外されてゐる。車哩當り經費は、鐵道の場合にあつては、各種の經費項目に相應する哩程として利用し得る統計報告第三號の運轉車哩數に就いて計算されてゐる。バス並にコーチに於いては車哩當りの賃銀經費は增加してゐるが、バス並にコーチの運轉並に維持に要する補填經濟は斯る增加を埋合す樣他の方面から得ることが出來たのである。無軌道電車の場合にあつては、この經費增加は主として車輛の座席付換及び架線設備の

變更等の特別維持工費として使用されたものである。

(63) 營業費割合即ち更新準備金を除外し一般經費を包含した營業費の總運輸收入に對する割合は、前年度の七九パーセントに對し、七八パーセントとなつてゐる。

C　充當し得べき純收入

(64) 局の純運輸收入は三、九七四、一九六磅（會計第六號）に及び、これにその他雜收入一、五〇〇、〇一四磅を加算しなければならぬ故、合計五、四七四、二一〇磅となる。これに對し局の雜負擔金三四七、九三九磅を之れより控除せねばならぬ故、差引損益處分に充當し得る純收入は五、一二六、二七一磅（會計第七號）となり、前年の四、九五六、六九一磅に比較すると一六九、五八〇磅の增加となる。

(65) 二、三の地方廳が募集したる讓渡路面電車事業の公債に關し資本拂込の方法に依り地方廳に支拂ふべき金額を淸算するために一九三三年法第四十四條に從つて設けられたる軌道事業債務淸算基金へ一、九〇六磅の金額が拂込まれた。その外二四、二五二磅の金額が斯る公債の利子として地方廳に支拂はねばならなかつた。中央倫敦（新）保證承認株利子の局負擔による債務は八、二四六磅の金額を必要とし、又局の優先株の利子支拂には四、〇七六、六七五磅の金額を必要とした。これらの支出を全部行つた後には「C」運輸株の用として一、〇一五、一九二磅（會計第七號）が殘る。これは前

年度にあつては八七四、六六四磅であつたのである。

(66) 「C」株の利子勘定支拂は一分五厘の率に於いて一九三五年三月二十五日に行はれた。之には三八〇、六九七磅を必要とし、その差額六三七、四九五磅は二分五厘の利率としても裕に支拂可能となるもので、一九三四年六月三十日迄の年度に於ける三分五厘支拂に比し本年度は四分の支拂を爲し得るものである。一磅に付四志六片の所得稅より少い二分五厘の利子は一九三五年十月三十一日に英蘭銀行の局書記に依り一九三五年十月七日の業務締切と同時に英蘭銀行の帳簿に登記されたる「C」種倫敦運輸株の所有者に支拂はるゝ筈である。

(67) 純收入の差引計算に於いて、局が讓渡事業の對價として一九三五年六月三十日に終る年度中に支拂ふべき利子に適當なる額の準備金が一九三五年法第七十七條に依つて控除された。この金額は「一般利子並に現金割引」と題されてゐる會計第六號の項目中に含まれて居り、利子据置會計に繰入れられてゐる。一九三五年法第七十七條の規定に從ひ、一分の八分ノ一倍の率で「C」倫敦運輸株の利子支出に不足する場合は、利子債務遂行後の差引殘高は、「C」倫敦運輸株利子基金に繰入れられるものである。

九 局事業の課稅評價

(68) 一九三四年六月に鐵道評價局は、一九三〇年鐵道（課稅評價）法及び一九三三年倫敦乘客運輸法第九十二條(二)の規定に基いて作製せられたメトロポリタン線の評價基礎をなす一九二八年及び一九二九年の平均純收入は當局の發表に依ると六七七、九五一磅となつて居りその純年價格は三三六、〇〇〇磅となつてゐる。若しこの數字がこのまゝ採用されるならば、本線現在の評價は著しく增大し、最終決定となるときには純年價格は一九三一年に溯つて同年四月一日からのものとなるであらう。

(69) メトロポリタン線に關する評價簿の作製に先立ち、當局はサザーン鐵道會社に關する評價簿を發表し、當局が本評價簿作製に當つて採用したる二三の原理が局及び幹線鐵道諸會社に知られる事となつた。サザーン鐵道會社はこれら評價原理の適用に反對し鐵道運河委員會裁判所に對して訴訟を提起した。鐵道運河委員會裁判所はサザーン鐵道會社の主張を支持し、一方鐵道評價局は當裁判所の判決に反對して上院に訴へた。上院の決定に依つて二三の原理が有效化し鐵道會社の總て及び局のメトロポリタン線に適用されることゝなるであらう。メトロポリタン線評價簿に記載されたる價格に反對せる局の申告及び幹線鐵道會社の同樣な反對申告は遂に鐵道評價局を動かし、評價局は上院の決定あるまでその評價簿の改訂を延期することに同意した。

(70) 鐵道評價局は亦、運輸局の鐵道、路面電車及び無軌道電車に關する事業に對し一九三〇年鐵道

(課稅評價)法を適用すべく一九三三年倫敦乘客運輸法第九十二條(二)に基いて一の計畫を立てた。本計畫は、一九三〇年法を改正せるものであつて、保健大臣の審議を求めたものである。本大臣は本計畫を却下し若くは修正し又は修正することなく承認を與へる命令を發する權限を有するのである。本計畫を保健大臣に提出する前に鐵道評價局と運輸局の代表者は數次會合論議し、その結果運輸局の顧問が提示したる二三の修正が本計畫に織込まれることゝなつた。一九三三年倫敦乘客運輸法第九十二條及び附則第十五號に從ひ、保健大臣は一九三六年四月より効力を發することゝして本計畫承認の命令を發した。本計畫の下に於いては初步的段階の外何らの具體的なことが行はれて居らず、局事業の評價は上述の控訴が決定するまで延期さるゝものと思はれる。

十　即位二十五週年記念運轉

(71)　本年度は陛下即位二十五週年記念の年に當つた。この記念祝賀のためロンドンには厖大な人出があり從來の乘客數記錄を破つて仕舞つた程である。二週間の記念祝祭には局は一億五千三百萬の乘客を輸送し、五月四日土曜の如きは無慮一千四百二十五萬人の乘客があり一日の交通量としての最高記錄を示した。之等に對する輸送便宜が大した故障も事故もなく遂行し得たことは寔に喜ぶべきことであつた。この滿足すべき記錄を作り得たのは齊しく現業員の崇高なる協同精神と義務觀念とに依存するものである。

十一　路面運輸

A　コーチ路線の變更並に停留所の制限

(72)　一九三二年一月交通大臣は樞密顧問官アムルリー卿を委員長とする倫敦モーター・コーチ運輸調査委員會(Commitee of Inquiry into London Motor Coach Services)を任命した。之は路面運輸免許特に運轉の制限、停留所の限定及びロンドン中央地域よりモーター・コーチを除却すること等に關するメトロポリタン交通委員會の決定に反對し、一九三〇年道路交通法に基いて控訴した爲めに生じた紛糾を審議する目的から生れたものである。交通大臣は當委員會の勸告に基き一九三三年十月四日より實施される命令を發したのである。この命令に依ると局のコーチ運輸の主なる變更は次の二であつた。

(a)　コーチ路線の大部分をロンドン中央地域より本地域外の街路に變更すること

(b)　停留所の制限

(73)　今や如上の制限適用の結果を檢討するに充分適當なる時期に到達した。乘客公衆に對するコーチ運輸の効果は甚しく毀損された。制限規定適用以降の十二ヶ月に於いてはその直前の十二ヶ月に比

較して繼承事業との統制によるものを含めたるコーチ路線哩程の廢止は僅か九・五パーセントに過ぎなかつたにも拘らず乘客數は約二六パーセント減少し乘客收入は二四パーセントまで減少した。現在の如き收入狀態では局のコーチ運輸は深刻なる缺損に陷れるものである。制限規定の適用前にあつてはコーチ運輸は一般に漸く自給自息し得る點に接近してゐたのであるから、現在のところでは他の交通機關の收入より補助を得ねばならず且つその發展は遲々たるものである。ロンドン郊外地の住宅發達と共に將來は更生も可能ではあるが統制交通の不可缺的役割たるコーチ運輸の價値は不必要に而も有害に傷けられたまゝとなつてゐる。

(74) アムルリー委員會に依つて本問題が審議された結果ロンドンに於ける事態は一變した。局が設立されその管轄下に來るバス及びコーチ運輸全部は單一的に統制されることゝなつた、而してロンドンに於いて運轉されてゐる群少の短距離コーチ運輸が局に讓渡されたゝめ交通運輸の統制組織が出來且つ從來の競爭的な無駄な經營方法が消滅することゝなつたのである。更に局は中央地域に終點を有する路線に比し直通コーチ路線の發達に意を用ひ、この結果以前の狀態では駐車中の車輛に依つて雜沓を惹起したるが如き中央地域街路の終點としての使用を廢止することゝなつた。長距離コーチ運輸のみは局の統制下になく、その運輸便宜は全然性質を異にし中央地域外の終點に通ずるもので問題の解決には殆ど關係のないものである。

(75) 短距離コーチ運輸にあつては、之らの運輸が中央地域街路に行はれる場合は相當重大な意味を持つ。短距離コーチの乘客は集中的一地點ではなく路線上に在る多數の重要地點で拾はれるものであり、その比較的短い輸送距離は公衆が車と乘換えることなく直接に目的地に行くといふ利便上からは無くてはならぬものである。

(76) 停留所だけの問題についてみるに、住宅の發達はロンドン郊外の全路線に沿ふて急速に進涉して居りこれら新發達地域に居住する公衆は斯る住宅地に併行的に發達したる買物娛樂等の新中心地と同樣その住宅地にもシステマテイックな停留所の設定を望んでゐるのである。コーチ運輸は大體に於いて幹線鐵道に對する補助的なものでありロンドンに輻合集中し幹線鐵道驛より距つてゐる新動脈道路又はその近傍に於ける諸發展に主として應ずるものである。

(77) 一九三三年十月に實施されたコーチ運輸制限や局設立に依つて生じた事態の變化等を觀察した局はコーチ運輸に關する制限を緩和するに適當な時期が到來したと考へてゐる。このため、中央地域の街路にコーチ運輸を復活せしめ局のバス及び短距離コーチ運輸を斯る街路に於ける公共交通機關の配備問題と關連して取扱ふ權限を要求すべしといふ提案が起つてゐる。更に、局は停留所制限に關して再審議し乘客公衆の便を慮つて停留所を增設することの權限を求めることを提唱してゐる。局は、關係當局へ出願する結果として、現在の如き苛重な狀態より脫し自給的基礎に據つてコーチ運輸を經

營し乘客公衆に對しては更に廣範圍の利用價値と利便とを提供し得る樣にしたいと希望してゐる。

B バス路線の系統番號付替

(78) 一九三四年十月三日以前にあつては、幹線系統の分岐線は系統番號を付けてゐなかつたが、バス路線の短距離は總て系統番號の外に明瞭な車輛後部文字が記載されてゐた。斯る方法は一般公衆にとつては厄介な堪えられないものと考へられてゐたので、警察委員と交通委員との協同のもとに十月三日新しい方法が採用されることゝなつた。簡單に云へば、この方法は系統路線の終點を表示してゐない樣な後部文字を廢し專ら幹線路線から分岐してゐる短距離路線には當該系統番號と後部文字を附するものである。系統番號の付替は出來る限り之を避け根本的な變更を成るべく少くして路線の擴張をなし得る樣に計畫されたのである。

C 停留所の固定計畫

(79) 從來乘客の需めに應じで隨所に停車してゐたバスや路面電車の停留所固定計畫が一九三五年三月二十日に試驗的に實施された。試驗路線はイーストン街とトツテンハム（ゼヴン・シスター・コーナー）間のもので、ハムプステッド街、ハイ・ストリート・カムデン・タウン、カムデン街、バアクハアスト街及びセヴン・シスター街を通過するものである。停留所は總て標識に依つて示され、その位置選定に當つては交通大臣、警察委員及び地方政廳と協議しその土地の事情を愼重に考慮されたのである。

る。この試驗は先づ成功であつたと見てよい。煩雜な停車が無くなつたゝめ定期的な運轉が可成り確實に出來、公衆一般からも殆ど非難がなかつた模樣である。今後は更に交通雜沓の多い中央地域全般に亘つてこの停留所固定計畫を試驗せんとする意向を有してゐる。

十二 道路上の保安增進

(80) 局は道路上の保安增進確保の重要性を認識し道路車輛の設計及び從業員の訓練に細心の注意を拂つた。

(81) 交通事故を分析研究した結果二、三の車輛設計を修正することゝなつた。この結果は或る種の事故數を減ずるものと見られてゐる。乘客は未だに急激な加速又は低速機能を有する最新式バスの高速運轉に馴れてゐない。併しながら次第に馴れて來るものと思はれる。公衆は確かに速度のある乘車を望んで居り、頻繁に停車する樣な車輛では如上の方法に依るより外に高速度を得る方法がないのである。局はバス利用公衆に對し事故を減少せしむる樣その協力を求めて止まない。

(82) 從業員の訓練に關しては、局は幸にして完備せる各種交通機關の教習所に彼等を收容することが出來る。これらの教習所は新設備を持つた最新式なものである。懲戒よりは寧ろ訓練をその任務とする監察員は從業員が實地の乘務に就いた後は教習所の訓練を勵行せしむる樣に監督し運轉能率の向

上に努力してゐる。

(83) 局の雇傭する路面交通機關の運轉手は熟練せる信賴の置ける人々であることは世上廣く認められてゐることであつて、局は、この從業員に對する讃辭に滿腔の感謝を棒げると共に今後ともこの好評を裏切らざる樣萬全の注意を拂ふべく心掛けるであらう。

十三 テムス河の乘客運輸

(84) 一九三三年法第十九條に依り、一九〇四年並に一九〇八年のテムス河蒸汽船運輸法に基くテムス河乘客船運輸に關するロンドン府會の權限は、局に移管せられた。

(85) 一九三三年七月局はテムス水上乘合委員會なる團體との間に折衝を重ねた。當委員會では局はその權限を行使し局事業の一部としてテムス河の水上乘合運輸を行ふ意思なりや或は局は斯る運輸を個人企業となす意思なりや否やを質ねた。これと同時に亦個人企業となす場合には局は幾分の財政的援助をなすべきであるといふ提案が起つた。局は、熟慮の結果、現在最大の關心事たる交通雜沓の緊急なる問題を考ふるときその財源の如何なる部分と雖もテムス河の水上乘合運輸に對し直接にせよ間接にせよ流用するが如きは至當ならずと思料するものなりと回答した。

(86) 一九三四年三月五日交通大臣は倫敦及近縣交通諮問委員會に對しテムセ河に於ける乘客輸送船

定期航行の有望性と實際を調査する一般審議會を開催しその結果を報告書にして提出することを要求した。審議會は一九三四年六月二十八、二十九日及び七月五、九、二十四日に開かれ、局の副理事長が證人として列席した。倫敦及近縣交通諮問委員會は一九三四年十一月十四日にその報告書を發表した。當委員會ではテムス河の定期的乘客運輸にはさして重大なる交通需要もなければ又斯る運輸便宜は現在の陸上交通機關の補助となるものとも考へられないと述べてゐる。委員會は個人企業に依る水上運輸の經營は、局又はその他の公衆交通事業體に依つて繼承される場合の條件と同樣に斯る事業を取得する權利を先づ最初に規定されて後初めて行はれるべきであるといふ意見を有してゐる。委員會は更に斯る運輸はロンドンの現存乘客交通機關と時間表、料金及通し切符等の協調をなすべきであつて、そのためには先づ局と協定をなすが根本問題であると考へた。その結果、委員會では、局はその廣汎なるロンドン乘客交通網の一部として定期的水上運輸を行ふに最適の事情のもとに置かれねばならぬと考へた。然しながらこれらの見解は總て次の如き認識に基くものである。即ち、陸上には便利なる交通施設があり、水上運輸の經營費及び埠頭棧橋等は多くの場合現在の鐵道停車場、バス及び路面電車の停留所に比較して公衆にとつて不便であるといふ事實に依り、斯くの如き水上定期運輸は自給自足するに充分な交通量を得る事が出來ないものであらうと思料したゝめである。

(87) 委員會の報告書は、局が未だその試驗的經營期にあつてその收入も豫裕充分ならざる現狀に於

いて斯る運輸に投資することは之を斷念すべきであると勸告してゐるものである。

十四　從業員並に職員

(88)　一九三五年六月三十日現在に於ける局事業に從事する從業員の數は七七、五〇〇人に及び、交通機關別に見ると大要左の通りである。

鐵道	一四、三七三(人)
中央バス	三五、八三五
郊外バス並にコーチ	五、五六三
路面電車及び無軌道電車	一九、七四七
一般運輸車	一、九八二
計	七七、五〇〇

(89)　上記從業員數は前年の同日に比べて二、〇三二名の增加を示してゐる。この增加は主として本年度中に讓渡事業より隨時局に引繼がれた從業員があつたゝめである。

(90)　賃銀支拂率及び雇傭條件等に關する協定の適用乃至解釋の問題を總て適當に審議し公正に解決すべく、局從業員全員は現在勞働組合代表又はその選出せる從業員協議會乃至委員會を通じての接衝

機關を有してゐる。

(91)　本年中に三回罷業が起つた。之れは從業員側より何らの豫告もなく起つたものでバス及びコーチ運輸に一部影響を及ぼしたものである。これらの罷業は幸にして短期間で解決し關係勞働組合は何ら支持せずに濟んだものである。

(92)　局は從業員に對して局との協定を守り紛爭の解決に當つては協讃同意のもとに設定されたる機關を利用することを希望し、既定の紛爭解決手續を直接蹂躙するが如き斯る罷業は合法的方法に對して直接挑戰するものであり從業員全般並に一般公衆の利益のために斷乎として拒否せられねばならない、と局は中外に言明した。

(93)　局と勞働組合、從業員協會その他從業員代表機關との關係は依然として順調に行つてゐる。從業員の利害に關する問題は協定方法に依つて圓滑に處理されて居り、局は局と從業員との意思の疎通に効果あるかゝる方法を高く評價してゐるものである。

(94)　局創立以來職員は局事業の管理と發展とに關する困難にして煩瑣なる諸問題の處理に沒頭されてゐる。斯る問題を處理するに當つては愼重なる調査と研鑽とを以てせねばならぬものである。尙、局の行政、技術及び管理事務擔當者は無數の個々獨立せる各種事業體が單一組織に編成統一されたゝめに生じた尨大なる事務を處理せねばならない。局は創業二年間に於いてこれら職員全部が問題の處

理に當つた才能と熱意とに對し深甚の謝意を表したいと思ふ。局は亦事業の運營並に維持に從事せられたる從業員に對してもその日々の業務に於ける賞讃すべき熟練と注意乃至は局の運輸を最高度の能率に保持すべく盡したる眞摯なる努力を深く感謝したいと思ふ。抑々從業員の日々の業務は一般公衆と最も密接なる接觸を有するものでその才能と奉公心とはロンドン市民の絶大なる好評を博し得たものである。職員及び從業員は公共事業としての自己の職務を遂行すべく最善の努力を拂つたのである。

(95) 局は勞働大臣の申出に依る貧困青年の失業救濟の趣旨に副ふべく、各年毎缺員補充に採用する人員數一〇パーセントを之ら貧困青年から募集することに決定した。

十五　職員及び從業員に對する補償

(96) 一九三五年六月三十日に終る年度中に於いて局の受理したる要求は三〇二件に及んだ。そのうち三件は常設仲裁人に付託されて補償を得た。この外前年度末に未裁定のまゝとなつてゐた十二件も夫々補償が與へられた。仲裁人の裁定を分析研究してみたところ他の多數の未裁定の問題を解決し得る一つの基準を作り得ることを發見した。その結果一九三五年六月三十日までに二三六件の補償要求が仲裁人に上訴することなしに圓滿に解決された。一九三三年法第七章に基いて一九三五年六月三十日までの二年間に決定し又は承認された補償總額は六一　七六二磅に上り、年支拂額は五、三二一磅に

達した。

十六　局提案の法律

(97) 局は本年度中に二法案を議會に提出した。第一法案の主要主旨は次の如き目的を遂行するに必要とする權限を得るにあつた。

(a) 主として現存路面電車軌道上に於ける五八・七五哩の無軌道電車路線增設。

(b) ベーカア街のベーカアルー線とフインチレイ街のメトロポリタン線とを連絡せしめメトロポリタン線とロンドン西端部との間に直通運轉を行ひ得る樣な地下鐵道の建設、及びフインチレイ街とハロウ間に於けるメトロポリタン線電化軌道の再整理。

(c) エレフアント・エンド・カツスル驛の終點折返設備の改修。

(d) ベーカア街驛の改修。

(e) ウクスブリッヂ、ハイ・ストリートに至るメトロポリタン線の擴張及び新終點驛の設置。

(f) 地下鐵驛の乘換を便利ならしむる樣キングクロス（循還線）に於ける新停車場の建設。

(g) オルドゲートに於ける交叉線の改修及びオルドゲート・イースト驛の改築。

(h) 局よりメトロポリタン並にグレイト・セントラル合同委員會に貸與されたる複線鐵道のハロウ

よりリックマンスウォースまでの延長。

(i) サウス・ケンシントン驛に於ける直通列車と循環線列車とを直接プラットフォーム連絡をなし得る様サウス・ケンシントン、クロムウエル街に於ける立體的交叉點の建設。

(j) 運輸株發行に依る增額資本一〇、〇〇〇、〇〇〇磅の借入。

(k) 局が讓渡事業に支拂ふべき對價の利子に充當するに適當と思料する金額に關する据置會計に收入金より支出する様臨時財務整理の實施。

(a) より(f)に至る各項の事業は本報告書の第十六節乃至二十三節に揭げたる大藏省協定に基く新事業計畫の一部をなすものである。

(98) 第二法案即ち倫敦乘客運輸局（財政）法案は第二十三節に述べた處のものである。之等の法案はいづれも裁可を得てゐる。

十七　士爵ジヨン・ギルバアト卿の逝去と治安判事チヤールス・ラサム氏の就任

(99) 局は一九三四年十月二十一日士爵ジヨン・ギルバアト卿の逝去に對して深甚なる弔意を表するものである。卿は倫敦乘客運輸地域内の地方政廳に於いて長期間而も尊き經驗を積まれ、卿が局に與へたる助力は就任期間の比較的短かゝりしにも拘らずその同僚諸氏に依つて高く評價されてゐるところである。

(100) 一九三三年法第一條の規定に基く任命委員會は、一九三五年一月二十一日より向ふ三ケ年間ジヨン・ギルバアト卿に代る局の理事として治安判事チヤールス・ラサム氏を任命した。

十八　監　査　役

(101) 局創立二年間合同監査役たりしトムソン・マックリントック會社及びデロイット、プレンダー、グリフイス會社は、交通大臣に協議しその同意を得て、一九三三年法第四十八條(2)に依り第三年目も同じく局の合同會計監査役に任命せり。

一九三五年十月三十一日

理事長　アッシュフイールド

附　錄　第　一　號

一九三五年六月三十日現在の局主腦職員及び專門的並に技術的顧問氏名

職名	氏名
秘書、會計主任並に法律顧問	J・S・アンダアソン
會計檢查員並に會計係	G・S・ルーチ

總支配人（鐵道）	J・P・トマス
營業支配人（鐵道）	G・ハリー
技術長（鐵道）	W・S・グラフ・ベーカー
營業支配人（中央バス）	A・W・C・リチヤードソン
副營業支配人（中央バス）	H・S・F・ランズダウン
總支配人（中央バス並にコーチ）	A・H・ホウキンズ
總支配人（路面電車並に無軌道電車）	T・E・トマス
監督主任（路面電車並に無軌道電車）	G・H・ブルックス
技術長（土木並に機械）（路面電車並に無軌道電車）	A・V・メイソン
技術長	A・R・クーバア
土木技師	V・A・M・ロバアトソン
技術長（バス並にコーチ）	A・A・M・デューラント
電氣技術長	J・H・ミルン
商業主任	A・L・バアバア
一般關係事務係	E・ロウドン・スミス
宣傳係	C・バアマン
商業宣傳係（バス、コーチ、路面電車及び無軌道電車）	H・L・スプラット
商業宣傳係（鐵道その他の財産）	W・ゴット
車庫監督主任	R・H・ピツツ

現業主任	T・L・B・リンゼイ
議會關係係	C・G・ベイヂ
補償要求係	S・ニユーマン
土地係	F・C・バアラア
醫療係	J・エイドン博士

局は如上の諸職員の外更に隨時次の如き專問的且つ技術的顧問に囑託を依頼す。

議會關係事務	ダイソン、ベル會社
局の法律顧問	
一般業務	バアチヤム會社（L・B・カアスレーク氏）
事故關係——バス及びコーチ	ジヨイソン—ヒックス會社（R・マックドナルド氏）
顧問技師（鐵道）	モット、ヘイ・エンド・アンダアソン會社
	ハアレイ・フー・ダルリンプル・ヘイ輔
顧問建築技師	アダムス・ホールデン・エンド・ピアソン會社
	ワリス・ギルバアト・エンド・バアトナーズ會社
顧問調査員	ヴアイジヤーズ會社
顧問冶金技術員	S・ホワイト氏
顧問統計係員	R・ワットソン・エンド・サンズ會社

附錄第二號

一九三三年法第五條に基き一九三五年六月三十日に終る年度中に於いて局に讓渡されその一部となれる事業。これらの對價は一九三五年九月三十日迄には決定を見るに至らなかつた。

事業名	讓渡年月日
アンバサダー・バス株式會社	一九三四年八月二十九日
チヨコレート急行オムニバス株式會社	一九三四年八月十日
シチー・モーター・オムニバス株式會社	一九三四年十一月七日
ミラー運輸株式會社	一九三四年八月二十九日
バアキンズ・オムニバス株式會社	一九三四年八月二十九日
プリンス・オムニバス株式會社	一九三四年十二月五日
リライアンス・オムニバス株式會社	一九三四年十一月七日
セント・デヨーデ・オムニバス株式會社	一九三四年七月十八日
スフイア・オムニバス株式會社	一九三四年八月二十九日
ヴイクトリー・オムニバス株式會社	一九三四年十一月七日
ウエストミンスター・オムニバス株式會社	一九三四年七月十一日

附錄第三號

一九三三年法第十六條又は同第三條の規定に基き一九三五年六月三十日に終る年度中に全部又は一部が取得されたる事業。

事業名及び地域名	取得月日
グレイズ	
P・W・デイ・エンド・C・R・ベッデイングフイールド	一九三四年八月一日
テイルベリー・セーフテイ・コーチ株式會社	一九三四年七月十八日
ウエストクリフ・オン・シー・モーター運輸株式會社	一九三四年七月十八日
ロムフオード	
インピリアル・バス運輸（A・E・ブレイン株式會社）	一九三四年十一月二十八日
ロムフオード・デイストリクト・モーター運輸（C・&A・ロバアツ・エントE・ハンマー）	一九三四年七月十一日
スロウ	
A・E・ウアキック	一九三四年十月二十七日
ウエア	
G・L・ルキス	一九三五年二月二十六日