

って直送する方式も採用している。イギリス鉄道で現在力を注いでいる小口貨物地帯集約運送はこの方式が発展したものである。地帯集約運送とは、全国をおよそ直径 48km をもつ 250 の地帯に区分し、この地帯内に一定の集配区域をもつ地帯中心駅箇所と、レール・ヘッド (rail head) とサブ・レール・ヘッド (sub-rail head) と称する取扱駅数箇所を指定し、区域内の小口貨物を集約して集配し、必要の場合は戸口から戸口までを直配し貨物輸送の迅速化をはかるものである。

ウ イギリス道路旅客サービス

最初道路旅客経営委員会によって管理されていたが、これは 1952・9 廃止され、現在はスコッチッシュ・バス・グループとチリング・グループによって経営されている。

スコッチッシュ・バス・グループはスコットランドにおける 5 つのバス会社の集合体で、チリング・グループはイングランドにおける 17 のバス会社の集合体であって、いずれも運輸委員会の子会社として運輸委員会の支配の下にバス事業を営んでいる。

エ ロンドン運輸

ロンドン市内における公共交通機関のバス、トロリーバス、市街電車および地下鉄道は 1933 年以降ロンドン旅客運輸局 (London Passenger Transport Board) によって総合的に経営されて来たが、1948・1 以降ロンドン運輸経営委員会がその経営に当たっている。ロンドン運輸に属する自動車運送はバスおよびトロリーバスの運転される道路で延長はおよそ 400km である。

以上運輸委員会に属する国有企業以外の民間バスサービス会社としてはブリチッシュ・エレクトリック・トラクション・グループ (British Electric Traction Group)、ハイランド・トランスポート会社 (Highland Transport Co.)、シェフィールド・ジョイント・コミティ (Sheffield Joint Committee) などがある。

ブリチッシュ・エレクトリック・トラクション・グループはイングランドの中部地方にある 18 のバス会社の集合体で、前述スコッチッシュ・バス・グループおよびチリング・グループとともにイギリス本国におけるバス企業を 3 分する勢力をもっている。運輸委員会はブリチッシュ・エレクトリック・トラクション・グループの株を所有することにより同グループに対してもある程度の支配権をもっている。

(3) 営業収支 運輸委員会の経営に属する各種道路運送の 1953 年度における取扱数量と営業収支はつぎのとおりである。

ア イギリス道路サービス

輸送トン数		39,812 千 t
収 支	収 入	80,248,316 ポンド
	支 出	71,376,373 "
	純 益	8,871,943 "
	営業係数	89 %

イ イギリス鉄道集配サービス

輸送トン数	貨 物	29,899 千 t
	小 荷 物	154,301 千個
収 支	収 入	11,723,264 ポンド
	支 出	13,794,886 "
	欠 損	2,071,622 "
	営業係数	118 %

ウ 道路旅客サービス

輸送人員		2,367,920 千人
収 支	収 入	50,469,710 ポンド
	支 出	45,674,415 "

収 支		純 益	4,795,295 ポンド
		営業係数	90 %
エ ロンドン運輸 (バス、コーチ、トロリーバス)			
輸送人員		3,658,158 千人	
収 支	収 入	50,109,475 ポンド	
	支 出	50,165,701 "	
	欠 損	56,226 "	
	営業係数	100 %	

以上のように 1953 年度運輸委員会道路関係企業の収支は集配サービスとロンドン運輸において合計約 2.1 百万ポンドの欠損を出したが、他のサービスにおいて合計 13.6 百万ポンドの純益を得たので差引 11.5 百万ポンドの純益となっている。1953 年度において 8 百万ポンドという比較的多額の純益をあげた道路貨物サービスは 1954 年度より民有に還元されたのであるが、他方欠損を出した集配サービスとロンドン運輸は 1952 年度においても営業係数がそれぞれ 123%、101% という不成績であったが、その後も運輸委員会において経営を続けているものである。ここに国有道路企業にとって困難な問題があるわけであるが、民有還元により貨物輸送を失うことによって生ずる欠損は民間貨物自動車に課せられる運輸課金によって償われることになっており、これを救済する立法的措置はすでに講ぜられている。

参考文献 斎藤治平著 イギリスの鉄道と自動車 昭和 29・11. British Transport Commission, Sixth Annual Report & Account 1953. Road Traffic Act, 1930. Road & Rail Traffic Act, 1933. (柄沢貞治郎)

イグナイトロン (英) ignitron 整流器の 1 つの型。多極水銀整流器の電力 (または電圧) の制御は専ら格子によるのであるが、単極水銀整流器の発達で 1 個の鉄槽に 1 陽極 1 陰極を装置し、点弧によって電力を制御しようとしたものがイグナイトロンである。1933 年 WH 社のスレピアン (Slepian) によって発明され、点弧子 (イグナイタ) というものをを用いた所からイグナイトロンと名付けられた。

点弧子はボロンカーバイド (炭化硼素) またはシリコンカーバイド (炭化珪素) 等の高抵抗材料でつくられた小電極で、このせん端を常時水銀中に浸漬して置き、これに各サイクルごとにごく短時間比較的高い電圧を加え、十数アンペアの電流を流して、周囲の水銀との間に火花を発生する原理を応用して、任意の瞬時に陰極輝点を発生させて陽極よりの電流を流すようにしたものである。

イグナイトロンがエキサイترونに比較して優れた点は、(1) 点弧極および点弧線輪が不要である。(2) 励弧極がなくても良い。この場合は励弧損失もなくしたがって総合能率が良いこと等である。しかし短所としては、(1) 点弧子は 1 サイクルごとに火花を発生するので、そのせん端は摩耗する。そのため時々浸漬度の調整が必要である。(2) 点弧子はその工作上できずきがあり、そのため比較的使用寿命が短い。(3) 陽極の点弧は格子と点弧子との両方がともに働かないと行えないので、幾分失弧を起す虞れがある等があげられる。——整流器。(村田良二郎)

イこうアルミこうきんよりせん イ号アルミ合金より線

アルミを主成分とし、これに珪 (けい) 素およびマグネシウムを適量に加えたアルミ合金線をより合わせたもので、合金線はその組成と特殊な熱処理によって、導電率および引張強さの増大をはかったものである。

アルミ線にくらべて導電率は低いが、抗張力では 2 倍以上を有している点の特長で、架空送電線あるいは裸通信線に使用さ