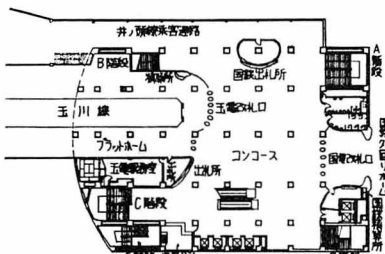


しかも一度発生した危険に対して適宜の防止方法を講じないときは、船舶も積荷もたちまちにして海中に滅失してしまう危険がある。単に航海中のみならず、碇泊(ていはく)中においても異常の暴風、衝突、坐礁(ざしょう)、火災等は発生するものである。さらにこのような危険にさらされている船舶および積荷は、各自その利害を異にする多数の利害関係人によって構成されているのが常である。ゆえにもし各人が自己心のおもむくままに行動するときは、他人の財産の救助が不可能となるばかりでなく、しばしば自己の安全すら図り得ないこととなり、ひいてはその航海団体全体をも救助することができなくなる。したがって全体は個人のために、個人は全体のために奉仕しなければならないこととなる。しかしながら全体の中には当然各自の財産が含まれているのであるから、もし特定のもののみに犠牲を忍ばせるならば、それは決して全体の安全と利益を図ったことにはならない。ここに共同海損行為による損害は関係者全体が平等に分担すべき理由が存する。各利害関係人は何人が共同海損行為によって直接的損害を受けても、経済的には各自の財産が損害を受けたのと同様な地位に置かれてはじめて、共同安全ないし利益維持の目的が最も合理的に達せられる。すなわち船舶と積荷の各利害関係人・共同団体構成員は平等の地位に立ち、平等の犠牲を分担し、何人といえども不当の利益を得ず、平等の利益を享受する途を講ずべきである。これが共同海損制度存在の理由である。共同海損制度があつてはじめて海上運送業務が円満に発達し、航海団体を構成する全財産が保護されるのである。なお共同海損の他の一半の目的は海上における人命救助にあることも忘れてはならない。——海損。

参考文献 宮本清四郎著 海運の実務。(今留光国)

きょうどうしうりょう えき 共同使用駅 1つの駅において、2つ以上の運輸機関の駅務を行っている駅。すなわち甲運輸機関所属の駅(操車場、信号場およびさん橋を含む)において、乙運輸機関の委託により、甲運輸機関所属駅の物的設備を甲および乙両者で共用し、または甲運輸機関所属駅の従事員および物的設備をもって乙運輸機関の駅務を行っているような場合である。

駅の共同使用の行われる理由としては、鉄道・軌道等のように固定資本を多額に要する事業では各個の運輸機関が設備を共用して能率的に業務を行い、費用の軽減を図ることが適当であるから、駅の共同使用が行われるのである。共同使用駅としては国鉄の駅を地方鉄道・軌道等施設を共同使用する場合の一例



に共用させる場合が多いが、地方鉄道相互間あるいは地方鉄道の駅を国鉄が使用する場合もある。駅が共同使用を開始する場合には、多くは連絡設備工事をなす必要が起きるが、国鉄ではこの場合工事の施行の範囲、工事費の負担の方法その他について契約を結ぶ。工事が完成して取扱準備が整えばそれぞれの運輸機関が契約を取交し、設備の共同使用範囲、施設の保守・修理の責任、取扱駅務の範囲、取扱運賃・料金、帳書類の処理方および共同使用に伴う料金等を決定する。これを駅共同使用契約という。共同使用駅で取扱う駅務は旅客、貨物、運転業務の全般にわたる

場合と、その中の一部の場合とがある。

国鉄では駅を共同使用する場合の共同使用契約について準則を定めており、これにもとづいて鉄道管理局長が社との間に駅共同使用契約を締結する。駅共同使用契約準則には、契約締結方式、駅務の区分および範囲、設備の使用範囲および保守、動力車の使用、駅務処理の適用規定、運賃および料金の取得方ならびに清算方、事故の損害負担、共同使用負担費の計算方および負担方、その他共同使用実施上必要な事項がきわめて詳細に明示されている。(鈴木与吉・森垣常夫)

きょうどうしうりょう 共同使用料 駅共同使用契約にもとづき1つの駅を他の運輸機関において、その運送営業のために共同使用する場合に、利用する運輸機関は、その駅所有の運輸機関に対し、共同使用のために要する経費を支払うことが通例であり、これを共同使用料という。その内容は人件費、設備保守費、動力車使用料、電気料金および除雪費の5種であつて各合理的基礎によって計算される。(鈴木与吉)

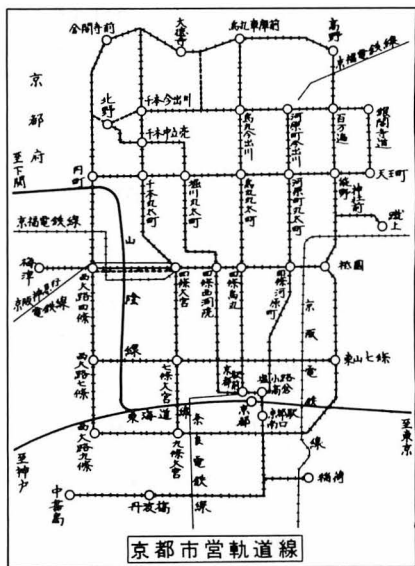
きょうとしえいきどう 京都市営軌道

1 事業者の概要

名称 京都市(交通局)、所在地 京都市上京区小山上総町、資本金 249,323 万円、おもな事業 軌道 74.4 km、無軌条電車 1.6 km、旅客自動車運送(一般乗合 194 km、一般貸切)。軌道従事員 2,786 人、保有車両 電動客車 329、無軌条電車 8、貨車 3 両。

沿革 明治 40・3・6 市会において軌道経営を議決、同 41・2・13 特許、同 45・

6・11 烏丸線、丸太町線、千本線、大宮線および四条線の一部 7.7 km を開業、その後逐年路線を拡張、大正 2・8 第一期計画路線を完成、総営業キロ程 22.3 km となる。大正 7・6・30 京都電気鉄道株式会社を買収、その路線 25.2 km をあわせ 47.5 km となり、



さらに路線を延長、昭和 7・4・1 無軌条電車の営業を開始し現在に至る。

2 軌道線

開業線 京都市内線 18 路線、総延長 74.4 km、動力電気、軌間 1.435 m (京都電気鉄道より買収路線のうち、堀川線 6.4 km、出町線 0.1 km は 1.067 m)、複線の併用軌道、旅客運輸を目的とする。(出町線は単線、九条線は一部新設軌道)、蹴上線、出町線は営業休止中。

未成線 千本今出川・白梅町間ほか 3 路線、延長 5.9 km、大正 14・8・29 特許、工事施行未認可。

3 無軌条電車

四条大宮・西大路四条間 1.6 km、昭和 6・12・11 特許、同 7・4・