

最高基準運賃は上記のとおりであるが、地方の実情によりつぎのような賃率が実施されている。

(1) 基準運賃をキロ制で100円から70円程度まで引き下げ、旅客の吸収をはかっている地区がある。

(2) 遠距離通減制を実施し、100kmまで120円、101～150kmまで100円、151～200kmまで85円の如く、段階制のキロ制運賃を実施している地方が多い。

(3) 往路回送料の収受については、無料回送キロを設定しているものが多い。

運賃の適用方法はつぎによる。

(1) 貸切制運賃

ア 時間制は1時間または走行10kmとし、数時間におよぶ場合はこれの累計による。

イ 日貸制は1日の就業時間8時間または走行キロ80kmとする。

ウ 就業時間8時間をこえる場合は、日貸運賃および時間制運賃の併算とする。

エ 貸切制運賃による場合は、その走行キロが当該貸切契約時間1時間につき10kmの割合をこえる場合は、その超過走行キロに対し所定のキロ制運賃の半額を加算する。

オ 時間制運賃の算定に当り、その貸切時間に30分までは数を生じた場合は、当該は数時分に対する運賃は1時間貸運賃の半額とする。

(2) キロ制運賃

遠距離通減制を適用する場合を除き、通算キロ計算とする。

(3) 待 料 金

つぎの場合には待料金を収受する。

ア 貸切運賃を適用する場合で、当該貸切契約を遂行するため就業時間をこえてその車両を使用する場合

イ キロ制運賃を適用する場合で、その走行キロ10kmにつき所要時間1時間の割合をこえる場合

ウ 宿泊等のため2日にわたる場合は、8時間分を最高として待料金を収受する。

キロ制運賃を適用するか貸切制を適用するかについては、原則としてキロ制運賃を適用することとし、貸切制運賃は特約による。

そのほか対キロ運賃を基礎とした、東京・箱根とか東京・日光とかの区間制運賃も認められている。

3 一般乗用旅客自動車運送事業の運賃料金

この運賃は2大別して、タクシー運賃とハイヤー運賃に分けられる。

タクシー運賃はメーターによる対キロ運賃であって、現在は大型・中型・小型の3種類に分けられ、運賃率は普通大型車を標準として1車キロ当り50円、中型はその2割減、小型は3割減となっている。この業種では短距離旅客が多いので、最低運賃としてスタート運賃制を設け、おおむね最初は2kmまでの運賃を収受している。それ以上は400mとか、500mごとに20円ずつ加算されるようになっており、待合等のため走行しないで時間を空費させられる場合は、4分単位または5分単位で20円の待料金が加算されてゆく。

ハイヤー運賃は車庫内で旅先を待つので、実車率（旅客の乗っている間の走行キロと空車走行キロとの比率）も若干低くなるから、キロ制運賃はタクシーより高く、スタート運賃1.5kmで150円あるいは100円ぐらいとなっている。

ハイヤー運賃で、貸切制運賃を併用しているところもある。これは官庁とか大会社等に長期契約で貸す場合の運賃で、東京

の場合は普通大型車と称するもので1日貸（1車拘束8時間または走行70kmまで）3,500円、超過した場合は1時間または走行10kmまでごとに550円となっている。

割増運賃は深夜・早朝（22時～5時または23時～6時）の稼働に対し、3割増あるいは2割増運賃を実施している地域もあるが、東京では実施していない。ハイヤーで往復乗車をする場合には東京、京都等では復路の運賃は半額となっている。

大都市以外は街路上を流し運転して旅客を拾うことは少ないので、おおむねハイヤー運賃のみ適用されるところが多い。

4 特定旅客自動車運送事業の運賃は、多くは乗合型車両で特定の工場、駐留車の労働者輸送等が大部分であるので、車両運行に要する経費は一般バスと大差はないのであるが、その車両の運用において特殊な部面があるので、この点を勘案して本事業独自の運賃が個々の場合に応じて定められる。（福島真義）

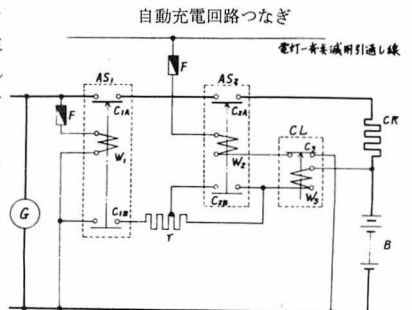
じどうじゅうでんそうち 自動充電装置（電車の）

（英）automatic battery charging device (of electric rolling stock) 電車には低圧電源、予備電源、非常電源として蓄電池を使用している。この蓄電池の充電方法はその種類・負荷状態によって異なっている。アルカリ電池のように過充電してさしつかえないものは、空気圧縮電動機回路に直列にアルカリ電池をつなぎ、空気圧縮電動機が動作時に自動的に充電を行う。これは継電器・接触器等を要しない利点がある。鉛電池等ではその端子電圧がある値以下に低下したならば、電動発電機の発電機側から自動的に充電する方法を採用している。

一般に電車の電動発電機の容量は全負荷の場合では、蓄電池を充電すれば過負荷となるおそれがあるため、その軽負荷使用の場合にのみ充電を行う方法を採用することがある。その一例として図は電灯負荷のない消灯時に充電を行う方式を示している。この装置は充電制御器と充電抵抗器からなり、充電制御器はAS₁およびAS₂の2個の自動接触器と、CL充電接触器および付加抵抗を納めてある。

AS₁接触器は発電機が規定電圧に達している場合、その電圧コイルW₁によってAS₁主接点およびC_{1B}の補助接点を閉じている。AS₂接触器の電圧コイルの励磁は、消灯時に生じる引通し線を通じて行われるようになっている。しかしこのコイルは充電接触器の接点CLを通じて回路を形成されている。この接点は蓄電池電圧がある値に低下したならば閉じる。これにより主接点AS₂および補助接点C_{2B}が閉じて、発電機から充電抵抗CRを通じて蓄電池Bが充電される。かくして蓄電池の充電電圧が上昇して規定電圧になったならば、充電接触器の接点が切れ、W₂コイルは消磁され、主接点AS₂も切れて充電を停止する。

充電接触器はW₃電圧コイルおよびCL接点を有している。W₃コイルは蓄電池電圧を受けて電動発電機が発電しているときは、前記補助接点C_{1B}を通じて回路を形成し



B 蓄電池
AS₁ 自動接触器
C_{1A} 全上主接点
C_{1B} 全上補助接点
W₁ 全上電圧コイル
AS₂ 自動接触器
C_{2A} 全上主接点
C_{2B} 全上補助接点
W₂ 全上電圧コイル
CL 充電接触器
C₃ 全上主接点
W₃ 全上電圧コイル
CR 充電抵抗器
R 付加抵抗