

自動貨車運轉手	此人數は材料運搬距離によりて	
異にす。	.....	四十六人
材料檢收係	.....	一人
六 混合場 (Hicing)		
捏混機操従手	.....	一人
七 仕上工 (Finishing)		
混凝土掻均し方	.....	二人
鋪裝仕上機操従手	.....	一人
人工仕上手	.....	一人
麻布被覆手	.....	二人
混凝土養生方	.....	六人
混凝土表面撒水手	.....	二人
雑役 (Miscellaneous)		
全工夫長	.....	一人
時間勵行係	.....	一人
見張番	.....	一人
小使	.....	一人

資 料

總員數(但し雜役と運轉手を除く).....四十六人
 第五十二圖は材料を鐵道によりて材料置場に輸送する場
 合の「ヤード」の配置を示す平面圖で先づ標準的のもの
 と考えられるものである。

(第五十二圖は裏面)

乗合自動車協會よ

鐵道省が乗合自動車を経営するさうだ、始め言ひ難されたやうに鐵道建設の代用作用を司るのでは無く、郷等が經營してある乗合自動車に餘り不十分であるから、鐵道省自ら之を經營しやうと言ふのだ。

實際、鐵道省が仕事を始め出したら一路線一營業主難だなんて言つて喜んで居ても、夫れは總て駄目となる。

元來是等の仕事を國營にするのが可いのか悪いかは、産業合理化の爲めに國有鐵道の民營までが主張されてあるとき、大に考へものだ、又國鐵が獨占でやるのでは無いと言つた所で、事實獨占になるのは必定だ、言はゞ卿等の事業に對する一大強敵が生れたのだ、鐵道省に陸運行政が移管されたと言つて喜んで居る間に、此強敵を造つて呉れた、可い加減に眼を醒して斯界の爲に奮闘するが良し。

判つたか、乗合自動車協會よ。