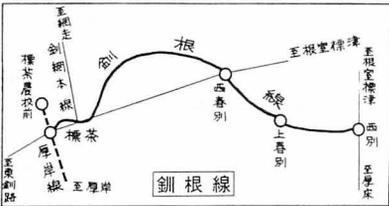


べきである。線群を構成する各線路の間隔は、車両限界のほか各種作業に応じた所要の幅員をとらなければならない。国鉄では停車場内の軌道中心間隔を4mとし、構内作業上その必要のない場合には3.8m、荷物積おろし線とこれに隣接する側線との中心間隔、および車両の収容を主とする軌道相互間の中心間隔は、3.4mまで縮小できることにしている。なお曲線の場合には、この間隔に相当した拡大寸法となる。(半谷哲夫)

**せんごくみつぐ 仙石貢** 5代目鉄道院総裁(大正3・4~4・9)と5代目鉄道大臣(大正13・6~15・6)をつとめた。高知県人。明治11年東京大学理学部卒。はじめ東京府に奉職したが、後鉄道に入り、日本鉄道会社線中田・宇都宮間、白河・福島間、甲武鉄道等の工事を担任(明治17~21)、現場人として活躍。その後、鉄道局監理課長、運輸課長、汽車課長等を歴任。明治29年には逓信省鉄道技監となった。この間工学博士となる。同年退官。その後筑豊鉄道会社専務、九州鉄道会社社長等を歴任、大正3年大隈内閣の鉄道院総裁となる。退官後政界に活躍し、大正13年加藤高明内閣の鉄道大臣となり、つづく加藤第2次・若槻内閣の鉄道大臣として留任。昭和4・8山本条太郎の後を受けて満鉄総裁となる。在任1年10箇月。昭和6・6・10ぼつ。67歳。(中村英男)

**せんこんせん 釧根線** 釧網本線の標茶駅を起点とし、西春別を経て、標津線西別を終点とする国鉄自動車路線で、これを所管する厚岸自動車営業所を北海道厚岸郡厚岸町に、また標茶派出所を釧路郡標茶町に設置している。



- 1 区間・キロ程および沿革 標茶・西別 67km, 昭28・2・20開業
- 2 営業範囲 旅客・手小荷物の運輸営業を行っている。
- 3 接続駅 標茶、西春別、西別
- 4 使命 釧根原野の開拓促進をはかると共に、標茶と西別・根室方面の短絡を使命とする路線である。冬期積雪のため例年西春別・西春別市街間および上春別・西別間は1~4月下旬まで運転を休止する。(福田幸市)

**せんざんせん 仙山線** 東北本線仙山駅から奥羽本線羽前千歳駅に至る58.0kmの線。東北線に属し線路等級は丙線である。仙台と山形を結ぶ鉄道として、昭和4・9仙台・愛子間、昭和6・8愛子・作並間が仙山東線として、昭和8・10羽前千歳・山寺間が仙山北線として開通、昭和12・11作並・山寺間の開通によって全線開通、仙台・羽前千歳間を仙山線と呼ぶこととなった。線名は両端地仙台、山形両市の頭文字をとった。(森 徳寿)

**せんしゃおおうわや 全車おおい上家** 貨物上家は濡損または日光の直射を厭う貨物を取扱う場合に設けられるが、上家の軒先が線路側で貨車の全体をおおう形式のものを全車おおい上家という。その覆長(ホーム縁端から上家端母屋、またはこれにかわるべき鼻隠し中心までの水平距離)は、線路側で3.8mである。取扱量が多く、雨雪量の多い箇所に設けられる。(近藤正弘)

**せんしゃけん 船車券** 旅行者が旅行中に乗車船する民営の鉄道・バス・船舶等の乗車船券として、旅行あつ旋業者が当該運輸機関との契約にもとづき、旅客運賃・料金を収受して発売する乗車船券をいう(見本次ページ)。

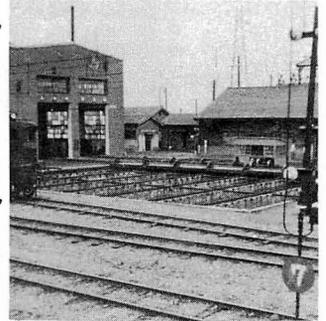
旅行あつ旋業者は広範囲に、多数の民営運輸機関との間に船

車券発売契約を締結しているので、旅客は出発前に必要とする乗車船券を一括購求することができ、旅行先でそのつど乗車券類を購求する手数料が省け、あらかじめ乗車船の予約ができ、また多額の現金携行をしなくてもよい利便がある。

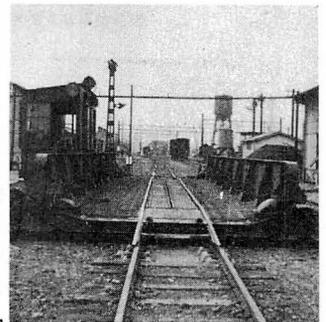
旅行あつ旋業者は一定期間の発売額について、個々の運輸機関との間に精算を行い、その発売額に対して一定の手数料を受取る。

現在わが国においては、日本交通公社が発売している船車券が最も代表的なものであって、発売対象となる運輸機関の数は約400社に達している。(平林喜三造)

**せんしゃだい 遷車台** (英)traverser (独)Schiebebühne 互に平行する線路の1線から他の線路へ車両を平行移動するための装置。写真のようにこれらの線路に直角に移動し得るテーブルを有し、テーブル上には軌条が取付けてあって、これに車両を引込み、テーブルを電動または手動で移動させて、目的の線路に車両を移すようになっている。国鉄では停車場および工場に設備され、停車場に設備されたものは\*貨車遷車台(長さ5.5m)、機関区には機関車遷車台が使用されている。鉄道工場に設備されたものは客貨車用、電車用で20m前後のものが多い。遷車台には2つの式がある。



1. 機関車遷車台



2. 貨車遷車台

1つは軌道の途中に坑を造り、この内に移動桁(けた)を渡し、この上に車両を載せて動かすので、したがって台の移動した後は軌道は中断される。他はこの欠点を補うため坑内の桁移動用軌条と直角に軌条を敷設し、勾配(こうばい)で本線に取付けたものである。普通この勾配をゆるやかにするため、移動桁上の軌条にも上り勾配を付けている。したがってこの桁上に勾配の付く点が、前者と比較して不利な点である。(鳥羽秀雄)

**せんしゃれんらく 船車連絡** 航路と鉄道あるいは自動車線との連絡運輸をする形態をいう。この場合の荷物および貨物の引渡期間については、とくに鉄道船舶通し運送規則第4条で、接続期間を計算するよう定められている。(鈴木与吉)

**せんしゃれんらくけいしゃきどう 船車連絡傾斜軌道** 車両を陸上の線路から水上の航送船に乗り移らせるとき、水位差のはなはだしい場合に用いられる1つの方法。

これは河岸より河底に木造または石造の傾斜路をつくり、その上面に線路を敷き、その上に楔(くさび)形台車を動かすものである。台車は木製または鉄製で、その下面には数多の車輪を備えて傾斜路の上を移動させる。またその上面は航送船の方に向って上り勾配(こうばい)とし線路を敷設し、その端にエプロンけたをつけて船との連絡をはかる。傾斜路の勾配は30%程度の下り勾配、楔形台車上の勾配は20~30%程度の上り勾配