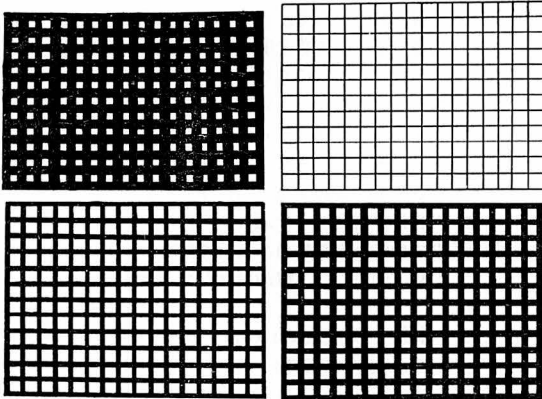


るにしたがって黒色部の面積が増加し、これをおある一定の距離から煙色と対比して、煙色の濃度を識別することになっている。煙色の表示方法としてばい煙値と称するものがあるが、これは煙の濃度に該当する煙線図の番号に、その時分を乗じたものである。ばい煙の濃度率とはばい煙のために光線のシャ断された割合をいうものであり、つぎのように求めることができる。

$$\text{煙の濃度率} = \frac{\text{総ばい煙値} \times 20}{\text{観測時分}} \%$$

観測方法としては下記のものが一般に採用されている。①

リングルマン煙線図



煙線図と観測者との距離は約15mが適当 ② 煙と観測者との距離は約30~400mとすること ③ 観測者の観測方向は煙の流れと直角とすること ④ 煙は煙突の直上のものを測定すること ⑤ 太陽の光線に向って観測せぬこと。

機関車に適用する場合はこの割合をもって縮減すればよい。(野村正義)

りんこうえき 臨港駅 船舶により到着した貨物を奥地に、また奥地より来た貨物を海上に輸送するためには港湾に接して鉄道を敷設して、取扱に必要な諸般の設備を施し、貨物輸送の迅速化をはからなければならない。このため鉄道の幹線から分岐して港湾に至り、水陸連絡のために敷設する鉄道の終端駅のこと。貨物を扱うもののほかに旅客を扱うものもある。貨物を扱うもの大きさは埠頭・上家・倉庫・臨港線等の臨港設備の大きさにより、また出入する貨車の数により着発線・仕訳線・その他運転設備等が定まるが、臨港駅の近くに貨車操車場があれば設備が少なくても十分である。旅客を取扱うものとしては遠隔地への定期航路を有する港で、入出港の際乗下船の客も多く、かつ送迎者もあるところでは、旅客に対して乗下船に便利な位置に旅客設備を設け、船車連絡列車を運転する。戦前横浜・神戸・長崎・敦賀・稚内等で実施されていた。(梶田 功)

りんこうせん 臨港線 (英) port railroad, harbour railway

水陸連絡の旅客または貨物を取扱うため港湾地帯に敷設された鉄道路線。臨港鉄道ともいう。港湾の岸壁、物揚場等における線と、本線からこれらの地帯に至る枝線とがあり、きわめてまれではあるが、この前者のみを臨港線ということもあり、また鉄道営業上営業線となっているものだけを臨港線ということもある。種々の見方から分類することができる。

1 その建設費負担からみると ① 国鉄負担のもの ② 国鉄と地方公共団体との共同負担のもの ③ 国または地方公共団体の負担のもの ④ その他の負担のものがあり、

2 鉄道営業上の分類からみると ① 営業線として営業キロを定め、駅を設けているもの ② 営業線として分岐駅の構

内側線としているもの ③ 非営業線としているもの ④ 地方公共団体の専用側線または専用鉄道となっているもの ⑤ その他の専用側線または専用鉄道となっているものがあり、

3 その臨港線の所在する岸壁・物揚場等の管理運営の主体からみると ① 国鉄管理の岸壁・物揚場等の線 ② 港湾管理者管理の岸壁・物揚場等の線 ③ その他べつの経営主体が管理する岸壁等の線がある。

国鉄の臨港線建設については時代時代により同一ではなく、積極的な場合もあり消極的な時代もあった。最近では国鉄財政がきわめて窮乏している反面、昭和25年港湾法制定施行以来、地方公共団体の行う港湾整備について、臨港線の建設も国家補助の対象となる関係もあり、臨港線の建設も地方公共団体がその主体となるものが大部分である。

なお、昭和32・2、国または港湾管理者の負担により建設し公共の用に供する臨港線の処理方について、運輸省と国鉄との関係者間の協議が成立し、覚書が交換された。この覚書は、上記の臨港線について、建設その他の協議方、工事費の負担区分、臨港線の種別(これによって、営業線・専用線等のほかに、公共臨港線の制度が新設された)、その取扱方等を定めている。

—臨港鉄道。(森 梯寿)

りんこうちく 臨港地区 港湾法に定められた港湾地域。都市の発展のために都市計画法があるように、港湾の発展のために港湾水域に接する一定の地区を臨港地区として指定し、その区域内の将来の計画を定め、港湾の開発発展に支障のないようにするためのものである。したがってこの区域内には、港湾の運営にいちじるしく支障をおよぼす建造物の建設は制限されるばかりでなく、現存する施設でもその目的をいちじるしく阻害するものは、撤去を命じ得るのである。港湾法に定められた臨港地区の概要はつぎのとおりである。

1 港湾管理者は都市計画区域以外の地域について、運輸大臣の認可を受けて臨港地区を定めることができる。ただしこの臨港地区は港湾の管理運営に必要最小限度のものであること。

2 港湾管理者は臨港地区内につきの分区を指定し得る。

(1) 商港区 旅客または一般の貨物の取扱いを目的とする区域。

(2) 特殊物資港区 石炭・鉄石のほか大量のばら積を通例とする物資の取り扱いを目的とする区域。

(3) 工業港区 工場そのほか工業用施設を設置させることを目的とする地区。

(4) 鉄道連絡港区 鉄道と鉄道連絡船との連絡を行わせることを目的とする地区。

(5) 漁港区 水産物を取り扱わせ、または漁船の出港の準備を行わせることを目的とする地区。

(6) バンカー港区 船舶用燃料の貯蔵および補給を行わせることを目的とする地区。

(7) 保安港区 爆発物その他の危険物を取扱わせるところを目的とする地区。

3 分区内の規制 前項の分区内には、各分区の目的をいちじるしく阻害する建築物そのほかの構造物で、港湾管理者としての地方公共団体の条令で定めるものを建設してはならない。

(1) 現存建物の撤去移転

ア 港湾管理者の長は、分区内に存する建築物そのほかの構造物が、港湾区域の制定施行により、分区の目的をいちじるしく阻害するときは、当該構造物の所有者または占有者に対し、当該構造物の改築移転または撤去することを命ずることができる。

イ 港湾管理者の長が前項の命令をしようとするときは、あ