

立公園法〕に基づき昭和9・3に、瀬戸内海・雲仙・霧島の3国立公園が指定されたのが最初で、昭和39年末でその数23、総面積1,963,052.9ヘクタールに達しており、国土面積の5.31%を占める。国立公園事業は原則として国が執行することになっており、また自然公園制度の一つの目的であるすぐれた自然の風景地を保護するために、国立公園および国定公園について、厚生大臣は公園計画に基づき特別地域および特別保護地区を指定し、当該区域内における風景観を損する一定の行為を制限している。特別地域は全公園に指定され、全公園面積の62.8%を占め、特別保護地区は14公園において指定され5.0%を占める。国定公園は国立公園に準ずるすぐれた自然の風景地であって、関係都道府県の申し出により、審議会の意見をきいて厚生大臣が指定するもので、昭和39年末現在で24箇所、総面積593,831.4ヘクタールである。都道府県立自然公園は238箇所、1,858,303ヘクタールであり、国土面積の5.02%に当たる。(越智正英)

したてけんさ 仕立検査 貨車の使用状況に応じて、所定の周期で、要部の状態、作用および機能ならびに電気部分の絶縁抵抗について在姿の状態で行なう検査である。仕立検査の周期は、1級55日ごと、2級45日ごと、3級35日ごとであるが、その*検査周期の到達前から引続き輸送途中の積貨車および検査施行上の都合による場合に限って、仕立検査の周期をそれぞれ5日以内に限り延ばすことができる。また長く構内に滞留している留置車等は、この周期によらずその使用に先だって仕立検査を行ない、主要部分の取替え等を行なったときは、この周期にかかわらず仕立検査を行なうものとする。従来は客車・貨車とも仕立検査と称していたが、昭和36・10に客貨車検査規程の全面改正が行なわれ、客車は交番検査という名称に改められたので、貨車だけが仕立検査として残ったものである。

(清水次郎)

したてけんさ 仕立検査(指定取替) 貨車の使用状況に応じ所定の周期で、*仕立検査に準じた検査のほか、特定部分の取替え、または取りはずしを行なう検査である。*検査周期は、空気ブレーキ装置8月以内、列車用発電機および同付部品1年以内、蓄電池1年以内であるが、貨車の制御弁の取替えを行なったときは、その周期にかかわらず仕立検査(指定取替)を行なうものとする。また長く構内に滞留している留置車等は、この周期によらず、その使用に先だって仕立検査(指定取替)を行なうものとする。従来は客車・貨車とも局部検査と称していたが、昭和36・10に客貨車検査規程の全面改正が行なわれ、客車は*交番検査(指定取替)という名称に改められ、貨車は仕立検査(指定取替)と改められた。

(清水次郎)

しゅいとうけい 疾べい統計 職員の業務外傷病による休業が経営に及ぼす損失は、要員・経済の面はもちろんのこと作業能力の低下、事故発生誘因等の影響を考え合わせると実にばく大なものがある。したがって発症の経緯が私生活に基因する場合が多いとはいえ、疾べい予防が労働生産性の向上に与える効果は少なくない。このため予防対策の推進は、とりもなおさず経営の合理化の一助となるので、疾べい統計の作成により、その実態はあくが可能となり、衛生管理対策の適正化をはかる資料として大いに活用されるものである。

現在国鉄では業務外傷病のため継続して6日以上休業したものを対象として、業務外傷病統計を年度ごとに作成しており、分類方法は「国際疾病傷害及び死因統計分類」に準拠し、分類項目は傷病別に所属別、業務機関別、職名別、年令別、発生月別とに分け、それぞれの発生件数および、り病率のほか傷病別の休業日数も対象としているため、傷病の具体的なあくと、

その重度を推測することが可能である。(荒張忠朗)

してつとうけいねんぼう 私鉄統計年報 運輸省の業務の参考資料として、鉄道監督局が監修し、毎年1回発行。

これに使用されているおもな資料は、地方鉄道法・軌道法に基づく各社の統計報告書および営業報告で、各統計とも陸運局別、事業別に編さんされている。

この年報の発行はかなり古く、昭和2年鉄道省鉄道統計規則が制定されてから、そのうちの監督編として編さんされてきたが、昭和24年国有鉄道が分離してからは「地方鉄道軌道統計年報」として編さんされ、昭和30年度版からは編集方法を一新して表題も「私鉄統計年報」と改め現在に至る。

私鉄統計年報のおもな内容は次のとおりである。

1 運輸

- (1) 運輸成績表Ⅰ(輸送量・運輸収入)
- (2) 運輸成績表Ⅱ(延べ人キロ・延べトンキロ)
- (3) 車扱貨物主要物資別輸送実績表

2 作業量

- (1) 営業キロおよび走行キロ表
- (2) 使用延べ日車表

3 財務

- (1) 貸借対照表
- (2) 営業成績表

4 施設・車両

- (1) 線路土地建物面積表(地方鉄道)
- (2) 線路土地建物面積表(軌道)
- (3) 停車場・停留場・構造物
- (4) 軌条重量別軌道延長表
- (5) 電力線路設備表
- (6) 信号保安設備表
- (7) 踏切保安設備表
- (8) 通信設備表
- (9) 変電所設備表
- (10) 車両現在表
- (11) 車令表

5 職員

役員および職員表

6 資材

運転用電力および燃料消費額表

7 運転事故

運転事故件数および死傷者数表 (白波瀬 福光)

してつようらん 私鉄要覧 運輸省鉄道監督局監修で毎年度末に発行。地方鉄道・軌道・専用鉄道および索道事業の主要(業者名、授權株式・発行済株式数、資本金、本社所在地、代表者名、連絡運輸の有無、他の主要事業、鉄道線の動力、軌間、線名、区間、キロ程、単複線の別、免許年月日、運輸開始認可年月日、同実施年月日、その他参考事項)を収録してある。

(木川 卓)

じどううてん 自動運転 (英) automatic train operation=略称 A. T. O. 列車運転というものは、きわめて複雑多岐にわたるものであるが、大別して、計画を立てる部門とその計画を実行する部門とに分かれる。前者は、たとえば、列車ダイヤの作成、乗務員運用計画の立案、車両運用計画の作成などを行なう部門であり、後者は、列車の操縦、進路の設定、運転整理などに関する分野である。普通、自動運転といっているのは、主として後者の「計画を実行する分野」に、サイバネックスなどの新しい技術を導入して近代化をはかることをさしている。

列車運転の自動化に関する研究は、近年とみに活発に行なわれているが、技術開発の現状を簡単に解説する。

主として現在乗務員によって行なわれている列車操縦、つまり駅間を定時に運転すること、速度制限箇所において速度を低減すること、駅構内ホームの定位置に停車させること、障害物を探知して列車を停止させることなど一連の作業を自動化しようとする試みが行なわれ、一部の鉄道では既に実用化されている。たとえば定時運転を行なう装置として P. T. C. (プログラ