

危险品をつぎに示す。

塩素酸塩類、過塩素酸塩類、過酸化水素A、過酸化水素B、硝酸(しょう)酸塩類、過マンガン酸塩類、黄りん、硫化りん、赤りん、硫黄(いおう)、金、



奈良自動車区危険品庫

属粉A、金属粉B、金属カリウム、金属ナトリウム、炭化カルシウム(カーバイド)、りん化石灰、生石灰、エーテル、二硫化炭素、コロジオン、アセトン、アセトアルデヒド、第一石油類、さく酸エステル類、ぎ酸エステル、メチルエチルケトン、アルコール類、ビリジン、クロールベンゾール、第二石油類、テレピン油、しょう脳油、松根油、第三石油類、動植物油類、硝酸エステル類、セルロイド類、ニトロ化合物、発煙硝酸、発煙硫酸、クロールスルホン酸、無水硫酸、濃硝酸、濃硫酸、無水クロム酸。(藤島 茂)

きけんひんぼうそうひょう 危険品包装表 貨物等級表の危険品に対する包装規格を定めたもので、貨物運送規則の別表の1つである。火薬類、火薬類以外の危険品、特別規格等の各項から成る。この表は包装の方法・材料等を規定したもので、個々の危険品に対し、どのような包装を施さなければならないかは、貨物等級表の危険品の品目らんに記されている。したがって危険品包装表と貨物等級表とは表裏一体の関係にある。

火薬類の包装は火薬類運送規則第7条の別表と同一で、火薬・爆薬・火工品の容器および施封法、外装法が規定されている。

火薬類以外の危険品の包装は包装番号で表わされる。包装番号は2桁(けた)または3桁の数字から成り、2桁以上の数字は包装の種別を、1桁の数字は包装の強度を示す。強度は1を最上位とし2・3・4の順に低下する。したがって同一の包装種別で下位の数字の場合は、上位の数字のものによってもさしつかえない。緩衝方法はローマ字で示されている。

特別規格は包装番号による規格よりも、さらに詳細な表現を必要とする包装を規定したもので、現在第1号から第5号まである。またこの表には貨物運送規則第12条ただし書による国鉄の承認した包装が掲げられている。なお輸入した危険品の包装で、その強度が危険品包装表に定めたものと同等以上のものはそれによることができる。(片山伊吾吉)

きけんぶつせんぱくうんそうおよびちようきそく 危険物船舶運送及び貯蔵規則 危険物と称せられるものの中には、その本来の性質上危険なもの、数量により危険性を帯びるもの、積付方または積合せにより危険を生ずるもの等がある。したがってこれら危険物の運送および貯蔵に伴う危険防止のため、船舶安全法(昭和8・3法律第11号)には規定を設けているが、さらに関係法規として危険物船舶運送及び貯蔵規則(昭和9・2通信省令第14号)がある。この規則は船舶による危険物の運送または船舶の常用危険物の貯蔵に関して適用される。ここで船舶とは社会上の通念から船舶と称せられるすべてを包含する。すなわち危険物を貨物として運送するのみならず、これを船舶自体の常用に供するため貯蔵する場合にも適用される。この規則においては、危険物は船舶の種類および危険物の性質に応じ、あるいは絶対にとり載することを禁止し、あるいは包装および積付方を制限してそのとり載を許すことになっている。

規定されているおもな事項はつぎのとおりである。

1 危険物全般 危険物全般に関しつぎの事項 (1) 荷送人の手続すなわち包装・表示・明細書の添付 (2) 船長の手続すなわち危険物明細表の備付 (3) 危険物の荷役中の危険防止すなわち灯火の使用制限、修繕工事の制限、発火しやすい物品の携帯禁止、荷役中止または完了後の船そうの閉鎖。

2 火薬類 (1) 積蔵一般に関する規定 常用火薬類の貯蔵制限、火薬庫外積蔵の条件、旅客をとる載する船舶の船積制限 (2) 湖川港内における取扱手続に関する規定 船積および陸揚の届出、火薬類積蔵船舶の航行・碇泊(ていはく)および繋留(けいりゅう)に関する届出および標識の掲揚 (3) 荷役に関する規定すなわち船積、陸揚または荷繰の際におけるつぎの事項 貨物の取扱方、旅客乗下船中の荷役禁止、荷役道具の装置。

参考文献 運輸省編 船舶安全法規。(今留光国)

ぎこうちよう 技工長 機械器具等の修繕作業を行う国鉄現業機関におかれる職で、機械器具等の修繕の作業計画をたて、技工とともに修繕作業にあたるもので技工に対しては技術上の適切な指導を行わなければならない。(加藤誠次郎)

きざいし 器材士 保線区、材修場におかれる職で、区長または場長の指揮をうけて線路用器材(ビーター、パール等)、諸機械類(モーターカー、レール切断機等)、保線用各種鋼製品(橋桁(はしげた)、尖端(せんたん)軌条等)の修理および保守の作業計画をたて、技工を指導してこれらの作業の遂行にあたるものである。(加藤誠次郎)

ぎしちよう 技師長 国鉄の最高議決機関である理事会構成員の1人であって、技術の改善および進歩について総裁を補佐する。いわば技術面における副総裁である。なお国鉄には執行機関として技師長室がおかれ、技術的事項に関する重要な計画の審査および監査、鉄道技術の研究計画の策定、その計画実施の推進に関する事務を行っているが、そこに配属される副技師長が技師長のスタッフとしてその職務を行っている。(宮坂仁八郎)

ぎじつがかり 技術掛 技術系統の鉄道現業機関におかれる職で、その職の職務内容は具体的には各機関において多少相違があるが、一般的には各種試験、調査、統計等現場長の管理業務中技術についての補助業務を行う。このほか保線区・電力区等のように設計を行う機関では、設計に関する業務に重点がおかれている。(加藤誠次郎)

きじゅんうんてん 基準運転 列車を定時運転するために機関区・電車区などにおいて基準となる運転方法を定めているが、この方法による運転を基準運転と称している。基準運転における運転速度・運転時分その他運転状況(蒸気機関車の場合はボイラ圧力・ボイラ水位・締切率・投炭回数など、また電気機関車ならばノッチ位置・電車線電圧・主電動機電流・電力消費量など)を図示したものを基準運転線図と称している。この線図は技量優秀な乗務員を選んで定時運転させ、その状況を記録してつくられる。(井上末次郎)

きじゅんうんてんじぶん 基準運転時分 ある区間の列車の運転時分は機関車の形式が決まれば、その機関車が牽引(けんいん)する重量の大小によって左右される。たとえばD51形機関車で600t牽引した場合と1,000t牽引した場合とでは、前者の方が後者よりはるかに運転時分が短くてよい。

このように運転時分は牽引重量と密接な関係があり、牽引重量が大きければ運転時分は延長し、小さければ短縮する。また列車は速度種別に応じた牽引定数の車両を牽引して運転するものとして設定されるので、あらかじめ定数に応じた運転時分を