

け軌道を地方鉄道に変更した)。また岩ヶ崎・細倉鉾山間は昭和15・10・8免許を受け、同17・12・1開業した。

3 沿線の観光地 県立公園栗駒山(岩ヶ崎駅)。

4 運輸概況

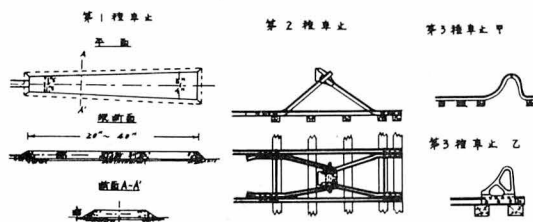
項 目	年 度	昭 和 28	29	30
旅 客 輸 送 人 員 (千 人)		940	946	1,059
人 キ ロ (千)		8,011	7,889	8,464
貨 物 輸 送 ト ン 数 (千 t)		175	168	192
ト ン キ ロ (千)		4,094	3,954	4,377
旅 客 収 入 (千 円)		26,431	25,574	26,775
貨 物 収 入 (〃)		64,655	62,588	75,982
運 輸 雑 収 (〃)		394	426	355
収 入 合 計 (〃)		91,481	88,588	103,112
営 業 費 (〃)		75,764	69,762	75,470
営 業 利 益 (〃)		15,717	18,826	27,642
営 業 係 数 (%)		82	79	73

(石川 貢)

グリーン・カーゴ (英) clean cargo 船舶の運送する貨物には原料品あり、加工品あり、その種類は実に千差万別であって、画然と分類することは困難であるが、貨物の特性と積付上の便宜から、これを普通貨物(グリーン・カーゴ)と特殊貨物(スペシャル・カーゴ special cargo)とに大別する。グリーン・カーゴとは雑貨または口取貨物(lot cargo)のうち乾燥の十分な、外装も清浄な貨物で、他の貨物と同一船艙(せんそう)内に積合わせても他の貨物に損傷を与えない貨物をいう。たとえば綿糸布、マッチ、陶磁器、その他加工品ならびに各種穀類等のごときものである。特殊貨物は、さらに荒荷、重量貨物、嵩(かさ)高貨物・長尺物・高価品・生動物・腐敗性貨物、危険性貨物等に分類される。

参考文献 村上孝一著 海運の実務。(今留光国)

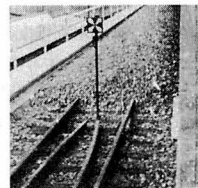
くるまどめ 車止 (英) buffer stop (独) Prellbock 線路の終端に設けて過走列車または逸走車両を停止させる装置。国鉄では砂利盛線を用いた第1種、軌条を組立てた第2・3種がある。



敷 設 線 路 の 状 態	第 1 種 車 止 (砂 利 盛 上)				記 事	
	延 長 (m)	普 通 の 場 合		そ の 他 の 場 合		
		レール面 上厚(mm)	レール面 下厚(mm)	レール面 上厚(mm)		レール面 下厚(mm)
車止の外方1km間の平均勾(こう)配が列車または車両の進行に対して $\frac{10}{1,000}$ より急な下りのとき	40	250	250	0	500	その他の場合とはレール面上に砂利盛の設置できない場合であるが、このときもなるべく普通の場合に近い構造とすること。
同 $\frac{10}{1,000}$ およびそれより緩なとき	30	250	250	0	500	
同 $\frac{10}{1,000}$ より急な上りのとき	20	250	250	0	500	

ある。

第1種車止は安全側線の終端、折返線の終端およびとくに必要と認められる箇所に設置する砂利盛上車止であり、その中心線はこれを設ける線路の方向に一致させることが必要である。この車止中心線と隣接線との間隔はつぎのように定められている。



第1種車止

安全側線を分岐する線路との間

2.5 m以上

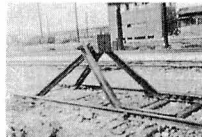
その他の線路との間

3.5 m以上

第1種車止の寸法は図のように定められている。

車止用砂利は径20~56mmの硬質の小石で土砂の混入しないものを用いる。

第2種車止は行止り到着本線、棧橋線またはこれに類似の線および主要側線に設置するが、施設箇所は線路状態および使用程度によっては、延長2~5mの砂利盛とすることができる。



第2種車止

第3種甲車止は車庫線その他建物内の線に設置する。

第3種乙車止はその他の側線に設ける。

車止の後方が建造物または高い築堤、深い切取等で、列車もしくは車両が適当の位置に停車を誤まれば、甚大な事故を発生するような場合は、制走堤を設けて第2・3種車止にかえることがある。

また昭和16・8以来暫定第2種車止を制定した。これはコンクリート造の永久構造物であって、現在は大部分がこれを設置している。(西田正之・嶋原吉之祐)

くるまぬき 車抜き 車両を工場または区において検査修繕のために、ブレーキ引棒・ブレーキ装置のリンクなどを取はずし、蒸気機関車においてはボイラおよび台枠(だいわく)から車輪を、炭水車においては水槽(すいそう)および台枠から車輪を、また水槽から台車を、電気機関車においては台枠から車輪および先台車を、貨車においては車体から車輪を、客車および気動車においては車体から台車を取はずすことを車抜きといい、逆に修繕を終って取付けることを車入れという。

この作業は車両修繕における解体作業を迅速に進めるための第一歩であるから、この時間を早めるため努力が払われ、入場後車種により多少の差異はあるが1~2時間で完了する。

一方タイヤの偏耗などのため、車輪のみの修繕を行う必要があるとき、あるいは運転中の車軸の発熱のため軸および軸受けの検査等を行う必要があるときは、車体修繕の有無にかかわらず、車抜きを行うことがしばしばある。

この作業はつぎの機器によって行われる。(1) 天井(てんじょう)起重機 (2) ビームジャッキ (3) ドロップビット (4) リフチングジャッキ (5) 操重車 (6) ジャッキ。(海沼武彦)

くるりせん 久留里線

房総西線木更津駅から上総亀山駅に至る32.2kmの線。総武線に属し線路等級は簡易線である。

大正元・12木更津から久