

委ねている。しかし鉄道運送においては、取扱上の必要から鉄道運輸規程第 28 条によって高価品の範囲をつぎのように定めている。

1 貨幣、紙幣、銀行券、印紙、郵便切手および公債証書、大蔵省証券、株券、債券、商品券その他の有価証券ならびに金、銀、白金、その他の貴金属、イリジウム、タングステン、その他の稀金属、金剛石、紅玉、緑柱石、こはく、真珠、その他の宝玉石、ぞうげ、かめのこう、さんごおよびその各製品。

2 美術品および骨董(こつとう)品。

3 容器荷造を加え 1kg の価格が金 2 万円の割合をこえるもの、ただし動物は除く。

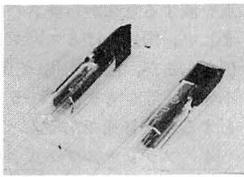
なお高価品と高価品でないものとを混じた場合においては、その容器荷造を加えたものの 1kg の価格が金 2 万円の割合をこえないときは、高価品としては取扱わないこととなっている。また 2 万円の割合をこえるかどうかの判定は 1 荷造ごとに計算することになっている。

高価品が一般の物品と区別されるのは、その性質上運賃・料金の決定に大なる影響をおよぼすことと、運送中盗難にかかるおそれが多く、輸送上特別の注意を必要とし、しかもいったん紛失した場合においては多大の損害をこうむることとなるので法令、または鉄道が自ら定める規則等によって運送に関する特別の注意事項および損害賠償に関する事項を規定し、鉄道の責任の有無・程度等を明らかにしているのである。

参考文献 喜安健次郎著 鉄道運送法。森本寛美著 判例運送法解説。(小林倉雄)

こうかんきらランプ 交換機ランプ 点滅によって回路の標示、監視、信号等に使用するものである。

写真は 2 号形標示ランプを示すもので、織条は普通炭素線またはタングステン線を使用し、これをガラス管におさめ、織条の両端につけた白金線をガラス管上のにり付けた真ちゅう板に取付けたものである。このランプをランプ受口にそう入し、上部にランプキャップをかぶせ、光を拡散させて使用する。キャップには色別することにより、それぞれ異なった標示をさせることができる。また電鍵(でんけん)盤等破損のおそれのある所にはランプガードをつけたキャップを使うこともある。(相原 茂)



交換機ランプ

こうかんとりあつかいようご 交換取扱用語 国鉄の電話掛が電話の交換取扱をするのに用いる言葉は、鉄道電話取扱心得第 37 条に「交換取扱上=於ケル用語ハ親切ヲ旨トシテ例ニ依ルモノトス」とあって、そこに用語例が示されており、それを基準とすることになっている。たとえば繁忙のため応答が遅れたと思われるときは「はい、お待ちせしました」というように、あらゆる用語を 1 応答 2 要求聴取 3 通話続続 4 呼出し 5 障害試験 6 記録通話の取扱 7 特殊通話の取扱 8 その他に区分してそれぞれの例を示して、その基準用語を列挙している。これを交換取扱用語といい、電話掛はなるべくこの用語を使用して日常の作業を行う。(福島武雄)

こうき 広軌 (英) wide gauge, broad gauge 世界における主要な諸国の鉄道線路の軌間は 1.435m が大部分をしめており、これを標準軌間と称している。一般に軌間がこれをこえるものを広軌 (wide gauge) といい、これ未満のものを狭軌 (narrow gauge) といっている。わが国では * 標準軌間を 1.067m としているので、軌間がこれをこえるものを広軌と呼び、これに満たな

いものを狭軌と呼んでいる。狭い意味で広軌といえば、1.435m 軌間そのものをさす場合が多い。

国鉄では建設規程で軌間を 1.067m と定めている。地方鉄道や軌道には広軌のものもある。昭和 14~16 年に計画された東京・下関間の新幹線は広軌構造であった。

軌間を一律にするのは、車両が自由に出入し得るようにするためである。

わが国の軌間は大部分狭軌であるが、輸送力が優っている広軌に改良したいという議論、すなわち広軌論がしばしば起った。広軌論について簡単に説明するとつぎのようである。

広軌・狭軌は単に軌間の大小だけでなく、線路および車両のすべての構造がその軌間に相当したように造られ、したがって輸送能力にも相違がある。そこで広・狭の議論が台頭する。明治 5 年わが国最初の東京・横浜間の鉄道を敷設するときに広軌論もでたが、わが国の地勢や当時の経済力から見て、広軌の適しない懸念があったし、当時鉄道知識にもとほしく、その建設・運輸等のいっさいを英人建築師長のエドモンド・モレル等に委任した関係もあり、大した議論もなく、軌間を 3' 6" (1.067m) の狭軌に決定した。

その後明治 20 年ころから陸軍参謀本部は広軌論を主張して、27, 8 年戦役の終結後は戦時中の実績から輸送力増強を痛感しその声を大にした。29・2・3 第 9 帝國議會に、議員市島謙三ほか 3 名は、東海道線に関する質問書を提出し、広軌の優っていることを主張して政府の所信をただした。さらに議員提出の、広軌採用が有利であるという建議案 2 件を上程し、可決されるに至り、衆議院の大勢は広軌採用に決したが、政府としては費用の点で難色を示したので、さらに同年 3・26 議員福田久松等は、改築準備として調査を行い、狭軌建築規定を改正し、広軌建設を容易にする趣旨の建議案を提出して可決された。

また四日市および東京の商工会議所から逓信大臣に建議をして、速かに広・狭軌道の優劣比較調査に着手し、研究の結果報告を公表することを希望した。ここに至って政府は世論の声に動かされ、明治 29 年度に入るや、逓信省内に軌道取調委員会を設置し、精細な調査を行い、同年 6・16 その調査結果を報告して、本位軌道(軌間 1.435m)の敷設は困難でないことを公表した。つぎに建設規程を確定するために、専門家をもって技術的および経済的研究に着手し、漸次その歩を進めていたが、伊藤内閣辞職で委員会もその影響をうけて中絶し、解散するに至った。

明治 38・9 いわゆる米國鉄道王ハリマンの投資による改軌の問題もあったが、条件が複雑であるため協定が成立しなかった。つぎに明治 43 年後藤鉄道院総裁は東京・下関間の広軌鉄道と、これと同等の運輸力を有する狭軌鉄道の調査を行った。その結果広軌改築が有利であることが結論づけられた。ここで政界方面に広軌改築の有利なことを力説し、これが容れられ、さしあたり東海・山陽の幹線を改築し、ついで他の幹線におよぼす方針とした。

政府はまず明治 44 年度(第 27 議會)に広軌改築の予算案を提出したが、議会は財政上および経済上重大な関係があるので、実行の順序・影響等につき、さらに深重な調査を行う必要があるとして改築予算は削除された。この趣旨にそい明治 44・4・6 勅令をもって、広軌鉄道改築準備委員会官制が公布され、総理大臣を会長とする委員会を結成し、前記諸条件について種々研究を行い、報告書および 6 件の建議を提出して、同 45・1・17 委員会の官制は廃止された。

これよりさき、44・8 西園寺内閣となり、さらに大正元・12 桂、翌 2・2 山本内閣と、相つぐ政変があり、いずれの内閣も行政お