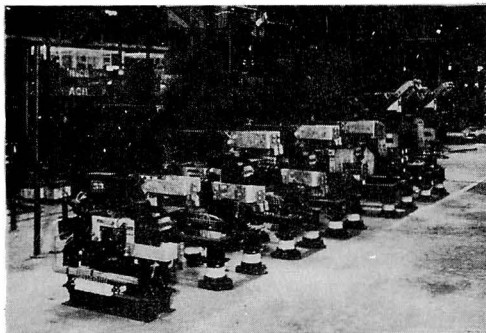




高速度遮断器

の短時間である。接触部は常に強力な弾条に反抗し電磁力に吸引されて接触位置に保たれる。遮断される電流自体の電磁力を利用し、強力な消弧作用を持たせた一種の気中遮断器である。電気鉄道用直流変電所に使用して、所内の機器を保護するとともに、き電室のそれを併用し電車・電気機関車等の車両故障、き電線路の故障等に対し広く利用される。(村田良二郎)

こうそくどてつどう 高速度鉄道 都市内・郊外間または近接している都市間等において、高速度運転による強大な輸送能力を必要とする場合に敷設する鉄道であって、人車の一般交通との平面交差を避けるため、高架または地下に敷設されるのが普通である。

高速度鉄道は1863年ロンドンにおいて、メトロポリタン鉄道が約6kmの地下鉄道を開業したのが初めであって、ついで1868年ニューヨークにマンハッタン高架鉄道が試運転を開始し、1871年実用に供された。わが国においては高速度鉄道の発達がおそく、大正14年に上野・神田間約2.7kmの高架鉄道が国営で開業されたのが、高速度鉄道に準じた鉄道の最初であって、純然たる高速度鉄道としては、昭和2・12・30に、東京地下鉄道会社によって浅草・上野間2.2kmの地下鉄道を開業し、ついで大阪に昭和8・5・20市営によって梅田・心斎橋間3kmの地下鉄道が開業されている。名古屋では名古屋駅・栄町間2.6kmが目下工事中である。

一般に人口100万人以上の都市には高速度鉄道の必要ことが強調されている。アメリカではだいたいこの域に近く、その他の国でも人口200万人以上になると、だいたいこの施設を持っているようである。

高速度鉄道を高架にするか、地下にするかは、都市の地勢・発達の過程などに支配されることはもちろんであるが、都心部は地価も高く、また沿線市民の影響・都市美観等の点から原則としては工事費が高くても、永久の利便のために、地下鉄道を採用することが望ましく、現にシカゴおよびニューヨークでも、高架鉄道を廃して地下鉄道を建設している。しかし都市周辺においては、地価や交通量等に応じて、高架鉄道を採用すべきである。(福田策次)

こうそくほう 港則法 道路の交通に規則があると同時に、海上においても往来する船舶の衝突を避け、接触を防ぐ通航規則があり、また港内の通航についても交通法規がある。前者は海上衝突予防法であり、後者は港則法(昭和23・7法律第174号)である。港則法はその第1条に「この法律は、港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図ることを目的とする」と明示されているように、港内における船舶交通の安全およびこれに関連して港内外の整備ならびに船灯・信号の掲示についての取締法規である。その規定事項の概要はつぎのとおりである。

1 総則(第1章) この法律の目的、港の区域、用語の定義を規定する。

2 入出港および停泊(第2章) 停泊する船舶は港長から錨地(びょうち)の指定を受け、また出入港には届出なければならないこと、停泊場所の移動については港長の許可を受けることを規定する。

3 航路および航法(第3章) 特定港に出入し、または通過するには港則法施行規則(昭和23・10運輸省令第29号)の定める航路によること、この航路内においては投錨、曳航している船舶を放してはならないこと、航路に出入する船舶は他船の進路を避けること等を定める。

4 危険物(第4章) 爆発物その他の危険物を積載した船舶は、港長の指揮を受けて入港し、その指定する場所に停泊すること、危険物の積込・積替または荷卸は港長の許可を受けること等を定める。

5 水路の保全(第5章) 港内ではバラスト、廃油、石炭がら、塵芥(じんかい)その他これに類する廃物を海中に捨てることを禁じ、港内で発生した海難により、他船の交通を阻害する状態が生じたときは、当該海難にかかる船長はただちに標識の設定、危険予防の措置をとり、それを港長に報告すること命じている。

6 船灯および信号(第6章) 船舶は港内においては、夜間航行中は灯火を表示すること、みだりに汽笛やサイレンを吹き鳴らすぬこと、入港しようとするときは信号符字を掲げること、私設信号を定めようとするものは港長の許可を受けること等を定める。

7 雑則 上記の条章に包含し得ない事項を規定する。

8 罰則

なお港則法の運用および諸手続については、港則法の委任によって港則法施行規則に規定されている。

参考文献 運輸省編 航海概説。(今留光国)

こうたいかかいぞう 鋼体化改造(車両の) 木製車の車体を鋼製に改造すること。昭和初期以降客車・電車の新製は鋼製のものにかぎられた。これは事故の際の被害を小さくすることができるほか、速度の向上、車両容量の増大といった車両の近代化に適合するからである。そこで従来からの木製車の車体を改造して鋼製として、時代の要求するような構造とし、あわせて保守・修繕費の節減を計るため、客車・電車の鋼体化が行われた。

最初には電車の鋼体化が行われた。電車は運輸量の増加とともに仕業が激化し、連結両数が増加し、その起動および停止の際における加速度・減速度が大きいと、列車の中央に動力車があるため前後衝撃がはなはだしく、かつ側構に大きな出入口があること等のために、車体のし緩は年とともににはなはだしくなり、到底補強の程度では解決できなくなった。その上電車は運転時隔が短く事故発生危険率が高いので、車両は十分の強度を持たせておく必要がある。そこでこれらの弱体の電車は鋼製化するよりほか手段のないものとして、昭和9年まづし緩のはなはだしい木製車9両(モハ5、クハ4)を国鉄大井工場で台わくをはじめ、そのほかでき得るかぎりの部分品を再用して、車体を鋼製に改造した。ところがその成績がはなはだ良好であったために、翌年から引続き両数を増加して、単車運転の電車以外は全部鋼製化することになり、戦争のため昭和19年に中止されるまでに、次表のように総計380両が改造されたのである。

一方客車においても昭和元年5百数十両の木造客車の新製を最後とし、以後鋼製車の新造に切換えられたため、年々鋼製車