

さいかもん 載貨門 (英) cargo port 船舶によって運送される貨物は、貴重品、高価品、または他の貨物に損害を与える粗悪品、冷凍貨物等の特殊貨物を除き、上甲板に大きく開いている艙(そう)口から船艙内に積込まれるが、船客の手荷物、郵便物等は満載きつ水線付近の船側の開口から積込まれる。この開口を載貨門という。だいたい貨客船に多く、中甲板に手荷物庫(baggage room)がある場合が多い。

参考文献 橘 治著 海運の実務。(今留光国)

さいかわせん 犀川線 長野県松本市と長野市方面とを結ぶ国鉄自動車路線であって、所管する自動車営業所は長野県東筑摩郡中川平村(明科)にある。

1 区間・キロ程および沿革

| | |
|---------|-----------|
| 松本・長野 | 79 km |
| 新伊勢町・藤池 | 24 |
| 明科・明通 | 22 |
| 明科・高府 | 45 |
| 信濃塩沢・麻績 | 23 |
| 坂北・山清路 | 9 |
| 全線 | 昭27・9・1開業 |

2 営業範囲は貨物のみを取扱う。

3 使命 この路線は信濃川上流犀川流域に位し、当初食料、戦災復興資材の輸送を目的として昭和22・12・20区間貨物運輸として発足したが、昭和27・9・1から路線事業とし、地方産業の開発を使命として再発足した。(西山清氏)



さいきゅうこうばい 最急勾配(地方鉄道・軌道の)

1 地方鉄道の最急勾配

地方鉄道の最急勾配については、地方鉄道建設規程(大正8年閣令第11号)において本線路の勾配は $\frac{33}{1,000}$ より急であってはならないこと、停車場および停留場における本線路の勾配は $\frac{5}{1,000}$ 、特別の事由のある場合は $\frac{10}{1,000}$ より急であってはならないことを規定している(同第15条)。本線路の場合の $\frac{33}{1,000}$ という数字は、地方鉄道は1地方の交通を担当するもので、列車編成も小規模であるため、旧鉄道建設規程(明治33年逓信省令第33号)第3条の通例の勾配である $\frac{1}{40}$ を多少緩和して規定したものである。また特別の事由ある場合とは国有鉄道建設規程(昭和4年鉄道省令第2号)の第15条のただし書と同様に車両の解結をしない本線路で、列車の発着に支障しない場合のことである。

2 軌道(法制上の)の最急勾配

軌道の最急勾配については、軌道建設規程(大正12年内務省鉄道省令)において本線路の勾配は $\frac{40}{1,000}$ 、特別の箇所においては $\frac{67}{1,000}$ より急であってはならないこと、停留場における本線路の勾配は $\frac{10}{1,000}$ より急であってはならないことを規定している(第16条)。軌道は原則として併用軌道で、おもに国府県道に敷設するため、運転速度も遅く、連結両数も少なく、とくに併用する道路の勾配に合わせなければならない点から、道路構造令(大正8年内務省令第24号)第6条の国道の勾配は $\frac{1}{30}$ 、府県道の勾配は $\frac{1}{25}$ 、特殊の箇所においては $\frac{1}{15}$ より急であってはならないという規定の内容と一致させたものである。したがって、この規定は*新設軌道には適用されない。

3 特別設計の許可

地方鉄道にあっては運輸大臣、軌道にあっては建設・運輸両大臣は特別の設計を命じ、もしくは許可することができる(地方鉄道建設規程第1条、軌道建設規程第35条)が、現在許可

されている特別設計としては、地方鉄道では箱根登山鉄道の $\frac{80}{1,000}$ 、神戸電気鉄道の $\frac{50}{1,000}$ 等がある。ただし箱根登山鉄道の場合は、車両に特別の自動制動装置を設けることを条件として許可されたものである。

4 無軌条電車の最急勾配

軌道法(大正10年法律第76号)を準用するものとして無軌条電車があるが、この最急勾配については、無軌条電車建設規則(昭和25年運輸省・建設省令第1号)において、本線路は道路の勾配が $\frac{70}{1,000}$ をこえる箇所には設けてはならないことが規定されており(第4条)、特別設計については建設・運輸両大臣の許可をうけることができるという点は地方鉄道・軌道と同じであるが、両大臣は特別設計を命ずることができるという事項は本法には定めがない。→勾配。(末村三郎)

さいじかしょ 採時箇所 列車が停車場を発着する際、その運転時分の基準となるべき地点をいい、一般につきよっている。

- 1 停車列車 常時列車が停止する位置
- 2 通過列車 複線区間ではホームの先端、単線区間では通票授柱。(井上末次郎)

ざいしけんさ 在姿検査 新製車両の出来栄(できばえ)や鉄道工場または区における修繕または改造が、正しく指定どおりに行われているかどうか、その良否を検査する場合、必要に応じて各部を分解し、車両全体にわたって細密な検査を行う場合もあれば、車両を解体することなく単に外部から車両のありのままの状態を検査する場合もある。在姿検査とはこの後者の場合をいい、簡単な車両検査はすべて在姿のままで行われる。(西山信夫)

ざいしゅうじょう 材修場 国鉄の鉄道管理局の現業機関。そのおもな担当業務は、軌道用材、保安用品および線路用機械器具の修繕および更生である。すなわち軌条、分岐器、まくら木、保安用品等の修理・更生ならびに鋼建造物および諸機械器具の修理を任務とし、保線区とともに軌道その他の保守管理の一翼をになうものである。札幌、仙台、新潟、東京、名古屋、大阪、四国、広島、門司の各鉄道管理局に1機関ずつ置かれ、四国の小松島材修場を除いては、所属鉄道管理局のほか所定の他局管内をもその担当区域として持つ機関であることが特色である。

材修場に材修場長が置かれ、鉄道管理局長の指揮を受けて助役、事務掛、用品掛、技術掛、器材士、自動車運転士、守衛、技工長、技工、用品手および雑務手を指揮監督し、材修場に属する一切の業務を処理している。これらの職員を材修場従業員といい約700人いる。(宮坂正直)

ざいじょう 在場(車両の) 車両が修繕あるいは改造などで工場に入場(貨車など工場の構外で作業をするときは着手した時刻)から落成検査(あるいは手直し)または構内試運転終了の時刻(出場)までを在場といい、入場当日(または時刻)から出場当日(または時刻)までの日数(時間)を在場日数(時間)という。

在場中の車両数を在場両数、その1日当り平均を1日平均在場両数といい、車両入出場計画の1要素である。在場日数(時間)の計算方は、貨車は時間を単位とし、その他の車両は日数を単位とする。工場の休業日、作業をしない時間、夜間および試運転当日は在場日数(時間)として算入し、本線試運転は算入しない。なお入場とは工場の修繕線に引取った時刻(構外作業では着手時刻)をいう。(石黒寛)

ざいしょうきょくせんはんけい 最小曲線半径(地方鉄道・軌道の)