

これに使用の機関車は最大速度 175 km/h に設計され、試運転の際 205t の列車を引張って 195.6km/h の速度を出したものが、これが世界における最大速度の蒸気機関車といわれている。

国鉄では運転取扱心得で列車の最大速度の制限があり、従来は特甲線で 95 km/h としていたので、蒸気機関車は急行旅客用でも最大速度を 100 km/h として設計されてきた。しかしこのように設計された機関車でも 100 km/h 以上の運転も不可能でなく、昭和 29 年末に行われた木曾川橋りょうの強度調査試験の際、C62 形(単機)を使用して同橋りょう上で時速 120km(地上測定器は 125 km を示した)という、蒸気機関車としては国鉄始まって以来の最大速度を記録したが、別に危険は認められなかった。

運転取扱心得は昭和 22 年に改正され、制限速度は特甲線の場合 110 km/h(ただし線路が強化されるまでは暫定的に 95 km/h)に向上されたので、今後急行旅客用機関車を設計する場合は、110km/h 以上を設計最大速度とすることになる。(高桑五六)

**さいだいでんりょく 最大電力 (英) maximum power demand** 電力の需用において問題になるのは、その負荷がどのくらいの大きさの電気を使うかということと、どのくらいのエネルギを使うかということである。その負荷の必要とするいちばん大きな電気を最大電力といっている。

一般に電気の使い方はその大きさが一定ではない。国鉄の電気運転のようにラッシュ時に最大になり、それ以外は小さくなる。しかし供給側でも最大の所要電力が問題になる。供給側としては、それだけの大きさの電力供給設備を必要とし、受電側でも受電設備を必要とする。したがって供給力が間に合わねば供給力の開発を、受電設備が小さければ設備の増強をしなければならない。以上から電力需給契約上においても最大電力が需用料金の対象になるわけである。

電力は時々刻々変化するため、この計測は一般には困難である。したがって単位時間の消費電力量を計測し、単位時間の平均で電力を求め、その最大のものをもって、最大電力を表わしている。現在の電力会社の電気供給規程によれば、最大電力は 15 分需用電力計すなわち、ダイヤモンドメーターによって計量するようになっている。しかし計器取付までは、積算電力計の 1 時間ごとの読みのうちの、もっとも大きいもの(ただし瞬間最大電力の 50% を下らないもの)を使うことになっている。また最大電力は、1 分間最大電力等という場合もある。これは機器の容量と安定度の関係を論ずる場合に用いられる。(長岐靖隆)

**さいだいのせいげんをふするしんごう 最大の制限を付する信号** 信号機または手信号による信号には、進行信号、減速信号、警戒信号、徐行信号、停止信号等の数多くの信号が定められていて、その指示条件がおのおの定められている。最大の制限を付する信号とは、これらの信号の指示条件のうちでもっとも制限の大きいものをいうのであって、実際の取扱方としては、個々の信号機について、その信号機の現示すべき信号のうちで列車または車両の運転にもっとも大きな制限を与える信号をいうものである。これを例示すればつぎのとおりである。

- 1 場内信号機、出発信号機、閉塞(へいそく)信号機、入換信号機は、進行信号、注意信号、停止信号を現示する信号機であるから、この場合の最大の制限を付する信号は停止信号である。
- 2 同様に遠方信号機、通過信号機は進行信号、注意信号の 2 現示のみを現示するものであるから、この場合は、注意信号が最大の制限を付する信号である。

信号機または手信号による信号が、故障等のために消灯しているか、現示が不正確であるような場合、万一機関士が独立の判断で信号をおく測するようなことがあってはならないので、このような場合当該信号機または手信号が、列車または車両の運転に最大の制限を与える信号を現示するものとして、安全確保の処置をとらせるために、この言葉が生れたのである。(三和達忠)

**ざいちゅうひんめいさいしよ 在中品明細書 駅留手荷物** や一時預り品を荷受人に引渡す場合は、手荷物切符甲片、または一時預り品切符甲片と引換えに引渡すのが原則であるが、甲片の紛失その他の事由によりこれを提出できないときは、正当荷受人であることを確認し、手荷物または一時預り品の内容の明細を書いた在中品明細書の提出を

求め、これと現品とを対照して引渡すことにしている。在中品明細書は、手荷物または一時預り品の内容を明らかに記載したものであればよいのであるが、一般には上記のような様式で作成することにしている。(金田政吉)

**ざいしょうしょうめいしよ 再徴証明書** 旅客が乗車券・急行券または特別 2 等車券を紛失した場合は、これを拾得した者が再使用または運賃料金払いもどしの請求をする等のおそれがあるので、鉄道ではこれらを紛失した旅客から、さらにその乗車船区間に相当する運賃料金(係員が紛失の事実を認定することができないときは、既乗車船区間については増運賃、増料金とも)を収受する。この場合旅客は、再徴証明書の交付を請求することができる。この証明書は、運賃料金等を収受した駅、概算額を収受して車内補充券を発行したときはその精算をする駅、また過不足のない車内補充券を発行したときは旅行を終了する駅で、いずれも特殊補充券を発行し、再徴証明書として旅客に交付する。なおこの証明書は、旅客が紛失した乗車券類を発見した場合は、1 箇年以内にこれとともに最寄の駅に差出し手数料を支払って、運賃料金等の払いもどしを受けることができる。(青木武夫)

**さいていうんちん 最低運賃** 旅客の運送実費にはキロ当りの輸送実費(ranning cost)のほかに、キロ程に関係のない発着費(turminal cost)がある。運輸機関としては、短区間乗車の旅客に対しても、キロ当り輸送実費のほかに、発着経費を負担させる必要があるため、その意味で定めた運賃が最低旅客運賃である。

現行の片道の最低旅客運賃は、

	3等	2等	1等
大人	10円	20円	40円
小児	5円	10円	20円

で、鉄道・航路または自動車線相互にまたがって乗車船する場合の最低旅客運賃は、各別に上記最低旅客運賃を合計したものであり、異級普通旅客運賃の最低額は、上級旅客運賃に対する最低旅客運賃を適用する。貨物については\*貨物最低運賃。(平林善三造)