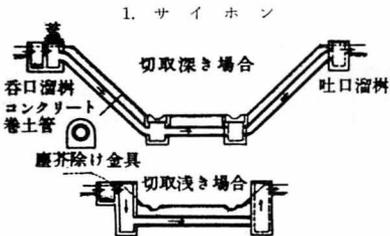


サイドドレン (英) side drain トンネル等の側壁脚部に設けられた排水溝。(松島 甫)

サイホン (英) syphon 水路と線路が交差する場合、水路は上方にあって、しかも施工基面と水路との高低差が少なく、架橋や水路橋を設けると建築限界に支障をきたすとき、線路の下に管類を埋設して通水する建造物。静水圧を利用したものであ



る。国鉄ではこれを伏樋の一種として扱っている。サイホンは構造上からは、取入口および放水口、溜槽、線路下水路とからなりたっている。取入口の溜槽は水路に連絡し、塵芥除金網および土砂溜を有する。



2. サイホン

放水口は排水路に連絡させ、溜槽にはいずれも蓋をする。管類は陶管または鉄筋コンクリート管を使用するが、コンクリート巻とし、水圧による漏水のないような施工をする。(尾崎 寿)

さいようきゅう 採用給 給与が同一労働、同一賃金の原則によるかぎり、労働の質と量に応じた給与、すなわち職務の重要性、困難性、責任の程度、勤労の強度ならびに労働環境に応じた給与でなければならず、したがって採用する職の職務内容がどんな能力資格を必要とするかによって、採用給をきめるべきであって、各個人の学歴によって採用給をきめるべきではない。たとえば大学卒業者でも高等学校卒業者でも、出札掛として採用する場合はそれに必要な能力があればよいわけであるから、出札掛として定められている採用給(最低号ほう)を適用すればよいのであって、同一の職務に従事しているながら学歴によって採用給に差をつけることは不合理なのである。しかしながら民間における学校卒業者の採用給との均衡もあるので、国鉄においては、これらを考慮して「学校卒業者最低保障号ほう」をつぎのとおり定め、採用された職の採用給がこの保障号ほう未満の場合にかぎってこれを適用している。新制大学14号、同(短期)10号、新制高等学校5号。

なお国鉄においては、採用給の特例として技能、労務職採用給が制定されている。前者は要員需給およびその他の関係から、国鉄においてすべてを養成することは困難な場合もあるので、業務上の必要によって新たに経験者を部外から採用する場合に、技能検定を行ってその成績にもとづいて、一般の者について定められている採用給に、1号から9号までの範囲内において加算を行うことができることになっている。後者は鉄道業務の特殊性からとくに肉体的労働を主とした職務であって、この職に従事している者はおおむね長年勤続者が多い。したがって学校卒業直後の者を一時的にこれらの職に採用することは、労務需給上好ましくなく職務内容からしてむしろ年輩者を採用することが望ましいので、これらの年輩者の採用を容易にするために制定された制度で、採用に当たっては各職に必要な能力と年齢とによって、一般の者の採用給に1号から4号までの範囲内において、加算を行うことができることになっている。採用給をきめ

る場合の要件としては、職務内容にもとづくことは当然であるが、このほか昇職基準および昇給制度との関連、あるいは民間賃金との均衡等がある。(斎藤愛三郎)

ざいりょうせん 材料線

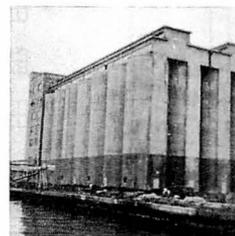
(英) materials line 保線区、建築区等において工事用材料を積おろすために設けられた側線。材料取卸線ともいう。(西田正之)



材料線

サイロ (英) silo 冬季青草

類の少ないときの必要に備えるため生草、根菜、牧草等を緑色かつ多液のままの状態で貯蔵しておく庫室、あるいは麦、大豆、とうもろこし等の穀物およびセメント等をばら荷のまま貯蔵しておく倉庫。穀物ならびにセメント貯蔵用のものは一般に縦形円筒状で単独の場合もあり、また多数を集合して造る場合もある。また四角形、六角形のものもある。構造はれんが造、石造、鉄筋コンクリート造等であるが、いずれも湿気の入らないように造る必要がある。穀物をサイロに搬入するには、



1. サイロ

主として空気ポンプを用い、ベルトコンベヤ、バケットエレベータ等も用いられる。またサイロ中の穀物を貨車または袋等に詰めるには底に設けたコック、あるいは戸を開いて流し込むのである。

国鉄大阪安治川内港のサイロは、輸入麦類の水切りから発送に至る荷役経費の節減、保管施設の改良増強を図る目的で、吸揚、計量、選分け、封袋、発送等を自動的に行うためにニューマチックコンベヤ、チェンコンベヤ、バケットコンベヤ、選分機、計量機、袋詰機等を備え、10,000t級本船から2日間で荷揚げを完了する設備である。第1期工事は容量12,500t、年間能力100,000t(年8回転として)、吸揚能力240t/h、出貨能力は200t/hで、構造は鉄筋コンクリート外径6.2m 壁厚外側20cm 内側18cm、高さ地上25.1m 地下8.3mの4個×5列=20個の集合体である(図-2次ページ)。(村田蔵人)

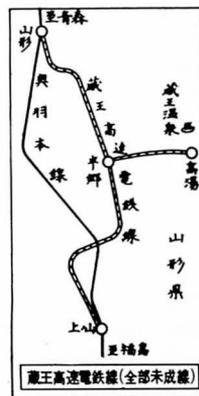
ざおうこうそくてんてつ 蔵王高速電鉄

1 事業者の概要

名称 蔵王高速電鉄株式会社、本社 山形県山形市香澄町、資本金5,000万円、従業員4人。

沿革 奥羽本線山形駅と上ノ山駅および高湯温泉を結ぶ目的で昭和24.4会社を設立、建設工事に着手したが、その後工事を中止し現在に至っている。

2 地方鉄道線 未成線 山形県下の国鉄奥羽本線山形駅および上ノ山駅に連絡、山形・上ノ山間12.6kmおよび半郷・高湯間13.2km 動力電気、軌間は1.067mで旅客および貨物運輸を目的とし、昭和23.5.7免許を受けた。山形・上ノ山間は昭和24.7.2工事施行認可を受け、同年10.15工事に着手した。(志村幹雄)



さかいせん 境線 山陰本線米子駅から境港駅に至る17.9km