

ブレーキシリンダ使用基準・補助性能表

三 動 弁	形 式	K	P	M	L	J 5	J 5 A
	急 動 作 用	○	○	○	○	○	○
能	急ブレーキ作用	○	×	○	○	○	○
	減速ゆるめ および止め作用	○	×	×	×	×	×
弁	階段ゆるめ作用	×	×	○	○	○	○
	非 常 高 圧	×	×	×	○	×	○
大 き さ に 対 応 す る 三 動 弁	常 用 後 非 常	×	×	×	○	○	○
	形 式	CDE	MF	RN	N		
ブ レ ー キ シ リ ン ダ	6" (152)	K 1					
	7" (180)						
	8" (203)						
	10" (254)	K 2	P 1, P 2 A	M 1	L 1 B		
	12" (305)	(Eシリ ンダ) K 2		M 2 A	L 2 A	J 5	J 5 A
	14" (356)			M 2 B			
	16" (406)				L 3		
	18" (457)						

注 性能欄の表示記号 ○印 該当性能あり、×印 該当性能なし
「込め」が同期的になる「減速ゆるめおよび込め」位置を設けている。

単一三動弁は間もなく姿を消しその後製作された三動弁の大部分のものは、急動作用および急ブレーキ作用など付加性能を有し、ブレーキ性能はいちじるしく向上している。

現在または過去においてわが国で主として使用している三動弁には種々の形式があり、形状性能も異なるが、ブレーキシリンダ大きさに対する使用基準ならびに基本作用以外の補助性能を表に示す。(高桑五六)

さんばし さん橋 さん橋は国鉄における用語として ① 物的施設 ② 現業機関の名称 ③ 営業上の窓口の3種があり、それぞれ異なった意味に用いられている。

昭和32・9・1現在②に該当する場所16箇所③に該当する場所3箇所が設けてある。なお物的施設としての国鉄のさん橋があっても、そのさん橋の管理を駅において行うこととし、現業機関としてのさん橋が置かれていない箇所もある。

1 物的施設としてのさん橋

港湾施設としてのさん橋は、一般的には船舶を横づけにし旅客の乗降、貨物の荷役をする埠頭(ふとう)のうち、橋梁(きょうりょう)と同様な形式のものだけを指すのが普通である。国鉄ではこの狭義のさん橋のほかには岸壁、物揚場など船舶の接岸、旅客の乗降、貨物の積卸等に用いられる場所全部をさん橋ということが多い。

2 現業機関の名称としてのさん橋

国鉄連絡船のけい離作業ならびにさん橋(①の意味における)、補助汽船および海上工作物の保守および運用に関することを担当するところで、設置されている場所は (1) 連絡船航路の発着する埠頭のある場所 (2) 補助汽船を常置し、船舶のけい離作業を行う場所および (3) 単に物的施設として国鉄のさん橋のある場所との3種がある。

いずれも鉄道管理局および船舶管理部の現業機関であって、そのおもな担当業務は、連絡船のけい離作業ならびにさん橋・補助汽船および海上工作物の保守および運用である。

さん橋は連絡船航路の両端、すなわち青函航路の青森と函館、宇高航路の宇野と高松、仁堀航路の仁方と堀江、宮島航路の宮島口と宮島、大島航路の大島と小松港、関門航路の下関と門司港に設置されている。このほか小樽、室蘭、敦賀、勝浦、戸畑および博多にも置かれている。前者は直営連絡船の発着用であるが、後者は国鉄の事業用品の積卸しや一般船舶のため、けい離船をするもので、補助汽船を配置し、船舶の発着の便をはかっている。そして一般船舶に対しては、けい離料を徴収している。なお函館さん橋には有川に支所がある。

さん橋にはさん橋長が置かれ、鉄道管理局長または船舶管理部長の指揮を受けて、支所長、助役、事務掛、技術掛、さん橋管理掛、諸機掛、船匠、さん橋掛、補助汽船の船長、操込掛、機関長、操機掛および自動艇運転手を指揮監督し、さん橋に属するいっさいの業務を処理している。これらの職員をさん橋従事員といい、また船舶従事員とも呼び約1,000人いる。

3 営業上の窓口としてのさん橋

旅客・荷物取扱のための駅がない場所または駅から離れている場所で、とくに公示して利用者に対する窓口とし、荷客・貨物の取扱をするところで、貨物運送規則第2条に規定する「さん橋」はこの意味である。現在は宮島、高松(高松は公示では「さん橋待合所」としている)小松港の3箇所過ぎない。そのうち小松港だけは、対外的な名称を「営業所」としている。

(森 俣寿・宮坂正直)

さんばしがかり さん橋掛 さん橋におかれる職でさん橋管理掛の指揮をうけて、連絡船のけい離作業・航路標識の整備・測深その他さん橋の諸作業に従事するものである。(加藤誠次郎)

さんばしかんりがかり さん橋管理掛 さん橋におかれる職でさん橋長の指揮をうけて、連絡船のけい離作業および車両航送に付帯する一切の作業・港内の航路保安・見張・信号の操作・船舶着発の連絡・構内の保安等に従事するものである。(加藤誠次郎)

さんばししりょうりょう さん橋使用料 鉄道さん橋に繫留(けいりゅう)する船舶に対して国鉄が収受する繫船料金。現在神戸鉄道棧橋使用規則(昭和24・6・公示第38号)および敦賀鉄道棧橋使用規則(昭和24・6・公示第37号)中にこれを定めており、使用料は繫留24時間までごとに総トン数1トンにつき1円50銭となっている。この料金は運輸省海運局所属港湾施設使用規則(昭和23・9運輸省令第28号)第10条の規定による海運局所属港湾施設使用料の額およびその納入の方法を定める告示(昭和29・8運輸省告示376号)に定められた繫船さん橋使用料と同じである。(重森直樹)

さんようせん 山陽線 山陽本線とこれから分岐する23の支線の総称。その支線は加古川線、高砂線、三木線、北条線、銀台屋線、播但線、姫新線、赤穂線、津山線、吉備線、宇野線、伯備線、芸備線、三江南線、福塩線、呉線、吉品線、可部線、岩徳線、山口線、宇部線、小野田線および美濃線である。線名はむかしの五畿七道の1たる山陽道をとっているところから名付けた。(森 俣寿)

さんようてんききどう 山陽電気軌道

1 事業者の概要

名称 山陽電気軌道株式会社 本社下関市大字大坪、資本金15,000万円。おもな事業 地方鉄道、軌道、一般乗合旅客自動車運送446km、遊園業。鉄道、軌道従事員367人、保有車両電動客車44両。

沿革 大正13・7・9資本金45万円で会社設立、同15年松原・壇の浦間5.4kmの軌道営業開始、昭和3・12・18長州鉄道株式会