

ーブルの静電容量および相互誘導量を個々のケーブルについて測定し、それぞれの心線のもつ値の大きいものと小さいものを組合わせることにより、全部の接続ができたときはおのおのの値に大きな相違がないようにする。

静電容量の測定を行う方法を静電結合試験、相互誘導量の測定を行う方法を電磁結合試験といい、重信ケーブルでは前者のみを行い、搬送ケーブルでは両方を行うのが通例である。

(松下純二郎)

じげんほう 時限報 鉄道電報の一種で、緊急要務のため特定の時間内に受信者へ到達させる必要がある場合に使用する電報をいう。この制度は、昭和20・10 鉄道電報規程改正の際廃止した。(関根辰雄)

しけんゆそう 試験輸送 輸送方法を改善するために、特定の物資または特定の貨車について種々の角度から輸送中の変化を調査・研究するために試験的に行う輸送をいう。これによって貨物の積付方の改善・貨車構造の改良・荷造の適否等をはかることができる。すでに鮮魚、生果物の輸送途中における品質変化についての試験輸送、馬れいしょの冷蔵車による厳寒期の保温試験輸送、その他各種の試験輸送が実施された。(平井隆三)

じこうせん 自航船 他船の助力をかりることなく、自力で航行し得る船舶。(今留光国)

じこうへん 磁鋼片 (英) magnetic link 送電線の落雷によって、継続時間はきわめて短いが、波高値の非常に大きい異常電圧が生じる。

このような異常電圧をサージ電圧、それによる電流をサージ電流といい、磁鋼片はサージ電流波高値測定器の一種で、コバルト鋼や炭素鋼の薄片を積層して適当な大きさの鋼片にしたものである。これを磁鋼片保持器に入れて鉄塔などの付近に固定しておく。落雷により鉄塔にサージ電流が流れると、その磁化力に応じて磁鋼片が磁化されるから、ときどき磁化の強さを測って流れたサージ電流の大きさを逆算する。磁鋼片は鉄塔、地線、*アレスターなどのサージ電流を測定するために用いられる。(長岐靖隆)

じこきゅうえん 事故救援 運転事故または災害事故が発生した場合に、応急的に行う救援作業をいい、不時に発生するこれらの事故に対して、急速に被災者を救助し、線路を開通させるため、平常から救援態勢をととのえておく必要がある。国鉄ではこのような場合に備えて「運転事故および災害事故工場救援手続」(総裁達)または「運転事故救援手続」(局達)でつぎの事項が定められている。

1 機関区、電車区、客車区、貨車区、客貨車区、保線区、信号区、通信区、信号通信区、電力区、気動車区、工場ごとの救援受持区域

2 事故救援隊の編成と指揮者

3 事故救援車を準備し、これにとう載する定められた救援器具の整備。

事故救援は、鉄道管理局長の命令または要請によって出動し、重大事故の場合には受持区域外に出動することもある。被災者の救助と、線路の応急復旧が目的であり、これに伴う破損車両の収容・復旧は修繕受持区域にしたがって行われる。(下村篤夫)

じこきゅうえんしゃ 事故救援車 運転事故または災害事故が発生した場合に、その復旧のために使用される車両。車両の脱線または転覆事故は列車運行に大きな支障をおよぼすため、その復旧はきわめて迅速に行う必要がある。このため復旧用の

器材や道具は常に整備しておき、事故発生の場合はただちにこれらを積んで急速に事故現場に出動する。この器材や道具を積む車両を事故救援車という。客車または有がい貨車を用い、常時復旧用器材を積んで待機させておく場合と、そのときどきに仕立てる場合とあり、非常用以外には使用しないため、とくに**非常用車**ともいう。常時器材を積んでおく場合は車内を改造し、器材・道具を積みやすくするばかりでなく、クレーンその他の簡単な機械設備をし、要員の乗車にも便利な設備も施してある。事故救援車の車両記号は「エ」(エマーゼンシイのエおよび救援のエの意)で、車種によって「ナエ」等と呼称する。配置箇所は機関区、電車区、気動車区、客貨車区、および工場である。(塚越義寿)

じこくかいせい 時刻改正 従来実施している列車の運転時刻を改善することで、これを実施に移すための手段・手続をも総称する。国鉄では時刻改正は総裁が行うことになっているので、鉄道管理局長が時刻改正をしようとするときは、規定により上申し、総裁の承認を得てからでなければ実施できない。

時刻改正の規模の大きさは、関係する線区の範囲、増発または削減する列車キロの多少、輸送方式を大きく変えるかどうか等によって種々様々であるが、改正の方式としては全面改正と挿入(そうにゅう)式とに分けられる。全面改正は従来のダイヤ(ダイヤグラムすなわち列車の運行図表)を根本的に組直す場合であって、全国一せいに行うのが理想的であるが、場合によっては、一部の線区のみを改正することもある。

ダイヤは旅客・貨物の輸送要請に応じて作られているが、社会状況に変化を生じ、実情に添わなくなった場合または輸送施設が改善進歩されてより良いサービスを提供できる場合は、時刻改正を行って新しい輸送の体系を整備するのである。

時刻改正の作業は、まず、客・貨ともに輸送要請に応じて*列車回数を定め、つぎに列車種別を決定し、1時間目ダイヤを使用し、運転時分・停車時分・停車駅等を勘案して書く。このようにして改正しようとする主旨が、ダイヤによく現わされたことを確かめたのち、2分目ダイヤに正確に時刻を記入し、各列車の時刻を決定する。この2分目ダイヤから、各列車の各駅における時刻を抜き出し、さらに列車の取扱い(運転手続)を付して、列車運転時刻表を作製する。列車の取扱方については、停車場における作業をもっとも合理的にするよう、十分な研究がなされなければならない。このようにして、日時を定めて新しい時刻に移るのであるが、その移り替りは、夜半零時を期して行うのが原則であるが、運転中の列車を一せいに行うことは不可能なので、長距離列車は前日から時刻を変更し、利用者にできるだけ迷惑をおよぼさないように行うのであって、この時刻改正の前日から当日にわたるダイヤを、**移り替りダイヤ**といっている。

また**時刻変更**とは、現場の作業または線路工事による徐行等のため、列車時刻を一時的に変更することをいう。

また**挿入式時刻改正**とは列車を増発する場合、その増発区間の列車を、系統その他を全面的に変更することなく、増発する列車を運転することによって生ずる関係列車の時刻の変更程度に止めて、列車増発を行うことで、時刻改正の手続は一般時刻改正と変りはないが、時刻改正の作業が一般の場合より簡単である。なお電車の時刻改正も列車の場合と同様であるが、電車は夜間運転を休止するので、移り替りが容易である。

国鉄におけるおもな時刻改正の歴史は、別表国鉄線急行列車その他列車の変遷に示す。(内田富彦)