

た。(可野虎男)

じょうようひん 常用品 国鉄物品取扱上の調度用品である消耗品のうち、当該物品の必要度による分類。たとえば電報用紙・定例的な記録・調査・報告等に使用する諸用紙・手小荷物切符・駅名札・貨物通知書・貨車車票その他日常業務に必要欠くことのできない消耗品で、使用量がほぼ一定しているため、一定期間ごとにその所要量を予定して、定期的に配給する物品を常用品といい、これ以外の消耗品を**随時品**という。

常用品の範囲は鉄道管理局・工場・地方自動車事務所・地方資材部・資材事務所等関係の本社付属機関および地方機関において協議のうえ、品名で定められるものであり、その請求および配給についても、一般の場合にくらべてつぎのように簡易な取扱い方をすることができる。これは業務の計画化および合理化を目的として定められるものである。

1 一定期間ごとに一定量の物品が使用現場に配給されるので、各使用箇所においていちいち配給請求をする必要がない。

2 物品を請求する場合に使用する配給票、および配給の際使用する物品送付書は、とくに多品目のものを1表に連記し得ることにするとともに、その様式も簡易なものとする。

3 常用品の各品目には一連の整理番号を付し、品名および品質・形状・寸法にかえてこの番号により整理することができる。なお常用品の品種が多い場合は、そのは握を便利ならしめるため、第1種常用品、第2種常用品の例により所要の群別に区分することができる。(市原高之)

じょうようブレーキ 常用ブレーキ 列車を停車または減速させる場合に使用するブレーキの扱い方である。常用ブレーキを行うにはブレーキ弁のハンドルを、ブレーキ位置に移して所要の減圧をすればよい。

停車の際のブレーキの使用方法是通常、旅客列車では階段ブレーキにより、貨物列車では1回ブレーキによっている。

階段ブレーキは第1回に0.4kg/cm² くらいの減圧をして、つぎに0.2～1.0kg/cm² くらいを必要に応じて追加減圧し、1回ブレーキは、最初から必要減圧量を1度で減圧する方法である。

いずれの場合も減圧量は1.4kg/cm² 以上減圧しても、無効減圧となるのでこれを行わない。

常用ブレーキ後ゆるめめる場合には自動ブレーキ弁ハンドルをゆるめ位置に移し、つぎにこれを運転位置に移し(この場合にブレーキ管圧力が約4.5kg/cm² となるように、ゆるめ位置に置く時間を加減する) ブレーキ管圧力がつり合ったのち、キックオフ(自動ブレーキ弁ハンドルを約1秒間ゆるめ位置に置き、すぐ運転位置にもどす)を行う。

これはブレーキ管圧力を込めたとき空気の流れの慣性で、前部車両のブレーキ管圧力が1時的に降下して、自然にブレーキがかかるのを防止するためである。

停車場の入口に速度制限箇所があるような場合には常用ブレーキで減速したのち、いったんブレーキをゆるめてふたたび所定のブレーキをかける。このとき停止位置までの距離が少ない場合には、ブレーキ管の圧力が5kg/cm² まで込まないこともある。これを**込め不足**という。この場合には常用ブレーキを使用しても、所定のブレーキシリンダ圧力が得られないので、所定の位置に停止できない。

これと反対にブレーキ管の圧力が5kg/cm² 以上になった場合、そのままブレーキをかけるのと、つぎにブレーキをゆるめようとして自動ブレーキ弁ハンドルを運転位置に移しても、ブレーキがゆるまない、これを**込め過ぎ**という。

この場合には込め過ぎた位置まで再度ブレーキ管圧力をあげ

ればブレーキはゆるむ。またブレーキをかけるときブレーキシリンダ圧力は一定でも、速度が下がるにしたがって、減速度はだんだん大きくなり、停車の際に衝動が起る。これをさけるために、ある程度速度が下ったとき、ブレーキハンドルを運転位置に小時間移して、ブレーキシリンダ圧力を少し下げ、ブレーキを低くする。これを階段ゆるめといい、1回ないし2回行うことがある。(塚越義寿)

じょうりょう 丈量 近代の「測量」なる用語が生れる以前の測量術をいう。わが国では古来から縄量法(じょうりょうほう)と称され、土地や山林の距離や面積、ならびに土量等を測定する技術で転訛(てんか)して丈量といわれている。

国鉄では用地買収のための地籍測量や車積または屋外に山積された石炭の体積を測定し、それに単位基本重量を乗じて総重量を算出する。この場合の測定を丈量といっている。(高橋浩二)

じょうれいようむりょこうのりょひ 常例用務旅行の旅費

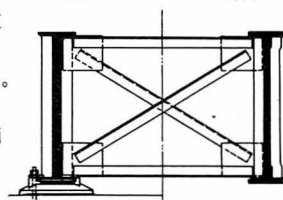
本来の業務の執行が旅行を伴ない、反復してなされるのが常態であるもので、また性質上常例的のみなされる旅行の旅費。したがって1個人についていえば、1年に1回ぐらいいかない旅行であっても、仕事の性質が常例的なもの(たとえば監査など)は、常例用務旅行となる。また常例用務旅行に対しては、近距離旅行、勤務地内旅行に該当しても、それらは適用されない。これは常例用務旅行は旅行の形態から身分による定額差が認められないため、特別の定額が定められているからである。定額はつぎのとおりである。(青木秀夫)

区 分	日 当	宿泊料
勤務地内	円 45	円 510
近 距 離	80	680
遠 距 離	140	680

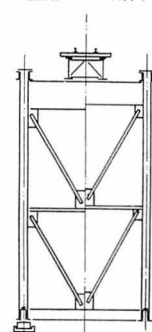
じょうろきょう 上路橋

(英)deck bridge 橋梁(きょうりょう)の路面または軌道を支持する床組が橋桁(けた)の上部に配置されているもの。ただし上路プレートガーダーにおいては、主桁で直接路面または軌道を支持する構造となる。

上路プレートガーダー断面



上路トラス断面



図は上路橋のプレートガーダーおよびトラスの断面を示したものである。プレートガーダーにおいては、上路型式が下路型式にくらべて桁重量が重い。したがって桁下空間に余裕のあるときは当然上路プレートガーダーが採用される。

トラスにおいては上路型式が、下路型式にくらべて一般に桁重量が大であるので、桁下空間に余裕のある場合でも、下部構造の費用を含めて有利な場合のみに上路トラスが用いられる。(菊池洋一)

しょうわりあい 使用割合(貨車の)

貨物輸送上所要車に対する使用車の割合を、100分率で表わしたものをいう。貨物を輸送するために貨車を使用する場合は、貨主は駅に輸送の申込をするが、この申込の中でその駅の積卸場その他の取扱設備・入換および到着荷さばきを含め、荷役能力および輸送制限の範囲内で、翌日中に使用を希望する貨車を所要車といい、所要車と現実使用した貨車、すなわち使用車との比率を使用割合と称する。したがって使用割合は輸送需給のひっ迫する繁忙期には低く、逆に閑散期には高くなる。また