

定方式には理論生計費と実態生計費とがある。

日本国有鉄道法(第28条第2項)により、国鉄職員の給与は生計費をも考慮して定めなければならないので、昭和24・5国鉄職員生計調査規程が制定され、これによって実施しているのが現行の生計調査であって、職員の生計の実態を調査し諸施策に資するのを、その目的としている。

国鉄における生計調査は、実態生計費の調査であって職員的生活実態をそのまま生活内容として受けとり、他の資料と対比したり、あるいは種々の角度から総合分析等の観察を行うことができるもので、賃金決定の基礎資料ともなし得るものである。

国鉄における第1回の調査は、昭和15・9から翌16・8までの1箇年間の実態調査であり、その後は戦時中のため中止した。太平洋戦争直後賃金の上昇が物価の騰勢に追いつかない時期に遭遇したので、生計費を調査して家計の実態を把握し、これにもとづいて賃金や物価対策その他に資すべく本調査を再開し、昭和22・4実施以降引続き今日に及んでいる。

調査は昭和22年度600世帯、翌23年度以降は2,000世帯をその対象として行われ、その約1割は独身者である。調査の結果は月報または年報で発表されている。

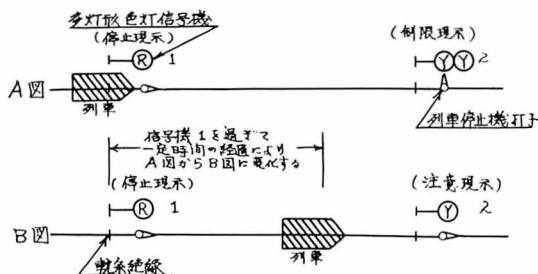
昭和29年度以降の国鉄職員の生計実態は前ページの表のとおりである。(岩淵清孝)

せいげんこうばい 制限勾配 (英)ruling grade 機関車が全能力を発揮して、最大の両数を牽引(けんいん)して、所定の最低速度で無限にのびり得る勾配。

機関車が牽引し得る最大両数は、勾配・曲線などの抵抗によって支配されるが、勾配の緩急がことに大きく影響する。したがって牽引し得る最大両数は、当該線中の最急勾配によって制限を受ける場合が多い。しかしその最急勾配の延長が短く、かつその最急勾配のふもとの速度が大であれば、列車の惰力で突破し得るから、その場合は制限勾配にならない。(高橋浩二)

せいげんしんごうげんじせつび 制限信号現示設備 地下鉄道の信号保安設備で、列車の過走を防止するために考案されたものである。この信号の現示は、上位黄色灯と下位黄色灯の2灯で1つの現示としている。すなわち地上の鉄道で使用している警戒信号と同一の現示である。この信号現示は、列車の「速度を制限せよ」という条件を指示するため制限信号現示といっている。現示は警戒信号と同じであるが、非常に違った設備がしてある。それは地下鉄道には、閉そく区間の始端にすべて自動列車停止装置が設備されているため、その列車停止機(打子)と現示を関連させていることである。どのように関連させて列車の速度を制限し、過走を防止させているかを図によって説明すると、図のYYとあるのが制限信号現示である。この現示との

制限信号現示設備



きは、停止機(打子)は起立している。この状態(A図)のとき、列車が1つ手前の信号機No.1を越えて、信号機No.2の

YY現示をみ、速度を制限して規定速度以下で運転すれば、すなわち一定時間が経過すると、信号機の現示が制限(YY)から注意(Y)となり、列車停止機(打子)も起立から伏せの状態となり、(B図)、列車はつぎの閉そく区間をYの条件で運転できるようになっている。しかしもし誤って制限信号を無視して、速度を制限しないで運転すれば、列車は停止機打子に触れて自動的に停止させられる。このような設備を制限信号現示設備という。この設備は場内信号機とか、勾配(こうばい)区間の手前または勾配区間中の閉そく信号機などに設備されている。またつぎの信号機の現示が制限(YY)であることが1つ手前の信号機から分ると、運転にはたいへん便利であるため、普通YY現示のときは、1つ手前の信号機に減速信号(YG)を現示させている。→自動列車停止装置。(三田村福三郎)

せいこう 整合(無線関係の) 空中線で能率良く電波が乗っているかどうか、また空中線と無線機を結び電線が能率良く電波を乗せて給電しているかどうかは、実測または計算で判るが、実測や計算で空中線とき電線に食違い、無線機とき電線に食違いの値がでた場合に、両者の間に1つの回路網を取付けて、相違する値を調整し合わせて行くことが必要である。この合わせて行く方法には種々あるがこれを整合という。したがって無線機とき電線、き電線と空中線の間には整合回路が必要である。(柴内五郎)

せいさこう 静砂工 砂防造林に当り砂の安定をはかるために行われる静砂垣、覆砂工のこと。飛砂を静定させ、幼樹木の保護を目的に行われるもの。使用される材料はすのこ・わら・麦わら・そだ・刈草等で、使用材料の名称を付してそだ立工あるいはわら被覆工等と呼ばれる場合が多い。(高村義次)

せいさんせん 西讃線 香川県三豊郡観音寺町・豊浜方面と同県仲多度郡善通寺町および琴平町等を結ぶ国鉄自動車路線であって所管する自動車営業所は同県三豊郡観音寺町にある。

1 区間・キロ程および沿革

西讃本線	観音寺・琴平	23 km	昭11・2・25 開業
	観音寺・観音寺海水		
	浴場	2	昭11・2・25
	観音寺・観音寺港	2	昭25・5・10
豊浜線	財田大野・豊浜	10	昭11・11・21
善通寺線	一ノ谷・善通寺	16	昭12・8・1
	六ノ坪・本山	1	昭29・11・1
	一ノ谷・六ノ坪	13	昭31・11・19
仁尾線	観音寺・善通寺大通	26	昭12・8・1 昭19・10・1
	仁尾・薦島渡船場	1	昭12・8・1
	仁尾・生里	1	昭31・4・25

2 営業範囲

旅客・手小荷物および貨物を取扱っている。

3 使命

鉄道の補助、地方産業文化の発展助長の使命を有する。

4 特長

瀬戸内海国立公園に面し、気候温暖地味ゆたかで、沿線には農産物の収穫多くまた内海から海産物食塩等の産出が多い。

沿線には琴弾公園、仁尾薦島公園、琴平

