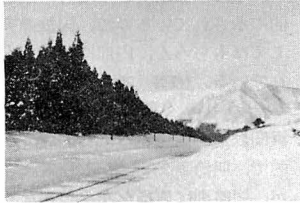


の目的に応じて防雪林、防備林、苗圃(びょうほ)に大別され、さらにつぎのように細分される。

1 防雪林

(1) 吹雪防止林 冬期の常風向が線路に交差し、吹寄せられた積雪が切取、築堤を埋めて吹たまりを生じ、軌道面上相当量に達して列車運転を支障する箇所、あるいは平坦線においても「スノーブラウ」雪かき車等により排除された積雪によって吹たまりを生ずるおそれのある箇所等の風上面に施設する。

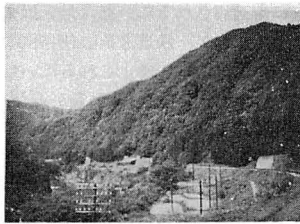


1. 鉄道林(吹雪防止林)

(2) なだれ防止林 なだれをおとす斜面あるいは発生のおそれある斜面に施設する。

2 防備林

(1) 飛砂防止林 吹雪防止林または防風林のように風力を弱めて、海岸などの細砂が飛散し線路上に吹たまりを生じ列車運転を支障することを防ぐために、風向、風速を考慮して風上面に施設する。



2. 鉄道林(土砂かん止林)

(2) 土砂かん止林 大規模の荒地地および無林地等で、降雨などのため土砂を流し鉄道線路に流入または堆積して列車運転を支障するおそれのある箇所に育成し、地盤の安定をはかり、雑草、こけるいの成長を促進して一時の増水を緩和し、土砂崩壊を防止する。

(3) 落石防止林 山はだの露出した急な斜面下の線路においては、しみ解け、融雪または暴風雨等のため斜面上の岩石がゆるみ、線路に転落して運転を支障する。この落石を防ぐには法(のり)面の浮石や転石を整理し、あるいは落石を受け止める施設物を構築するが、この費用は非常に多額となり広範囲に施設することが困難である。これらの施設にかえて、発生源になる斜面に防止林を育成し、斜面を強い樹木群で被覆し落石と風化を防ぎ災害を未然に防止する。

(4) 防風林 一般には耕地、住宅地の潮風の害を防ぐため設けられるが、鉄道においては直接列車運転の安全のため設けられる。したがって設置の条件は一般の場合と異なり、高い築堤で強風の吹き上げるところ、じょうご状に風圧の圧縮される箇所では毎秒25m以上の強風にさらされる地帯に、主風向に直角に設備される。

(5) 水源涵養林 森林の治水機能を利用し、河川の上支流において流水の調節をはかり、土砂、砂利の流下を防ぐ。鉄道においては夏期乾燥期あるいは冬期凍結期において、機関車給水や駅、宿舎等の飲料水の水源養護のため設けられている。

(6) 防火林 機関車の散火に起因する沿線火災防止の目的で、4・5月の乾燥期における主風向反対側に設け、あるいは線路に近接した森林、建物等を守るために設けられる。

(7) 水制林 上流地帯における土砂かん止林、水源涵養林がこう水予防に有効であるのに対し、中下流においては堤防の外側あるいは堤防のない河川にそって出水時には遊水地帯となって水量を減じ、また樹根によって河岸や堤防の欠壊を防いではん濫を緩和し、流下する土砂、砂利、木材等をおさえて、濁

流の破壊力と土砂による埋没を防ぐために設ける。

3 苗圃 各種の林地に造林する苗木は、通常苗圃を設けて養成をはからなければならない。とくに鉄道林に使用する苗木は特殊のものが多く、これを民間の專業業者に求めることは困難である。苗圃の種類を業務の性質から分けると播種苗圃と移植苗圃となり、その規模および存続上の点からすれば固定苗圃と移動苗圃となる。また植栽地との関係からみれば中央苗圃と分置苗圃に分けることができる。(鳴原吉之祐)

てつどうれんらくこうく 鉄道連絡港区 港湾管理者が港湾の利用を秩序あらしめる意味において、港湾法にもとづいて利用の目的にしたがって臨港地区を細分した1分区で、鉄道と鉄道連絡船との連絡を行わせることを目的とする区域である。港湾は海陸交通の連絡点として水域(港湾区域という)と陸域(臨港地区とよぶ)とからなり、産業・経済・社会活動が活発に行われているが、文化・経済の発展に伴う港湾区域の規模の増大によって、臨港地区も整備拡大が要請される。この場合、港湾管理者は都市計画法の規定により、臨港地区として指定された地区のほか、運輸大臣の許可を受けて都市計画区域外の地域について臨港地区を指定することができるのである。港湾管理者はさらに港湾の機能を高め、その利用の増進をはかるために、この臨港地区において、港湾管理者としての地方公共団体の区域の範囲内で、分区を指定することができる。港湾法はその分区をつぎのように定めている。

- 1 商港区 旅客または一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域。
- 2 特殊物資港区 石炭・鉱石その他大量ばら積を通例とする物資を取り扱わせることを目的とする区域。
- 3 工業港区 工場その他工業用施設を設置させることを目的とする区域。
- 4 鉄道連絡港区 鉄道と鉄道連絡船との連絡を行わせることを目的とする区域。
- 5 漁港区 水産物を取り扱わせまたは漁船の出漁の準備を行わせることを目的とする区域。
- 6 バンカー港区 船舶用燃料の貯蔵および補給を行わせることを目的とする区域。
- 7 保安港区 爆発物その他危険物を取り扱わせることを目的とする区域。

参考文献 運輸省編 港湾管理と建設。(今留光国)

てつどうれんらくせん 鉄道連絡船 国鉄の所管にかかる連絡船を鉄道連絡船とよぶ。鉄道連絡船は、海による鉄道線路の不連続点を結ぶ列車として、海陸一貫した鉄道路線体系上重要な機能をはたしている。現在国鉄所管航路は青函航路、宇高航路、仁堀航路、宮島航路、大島航路、関門航路の6航路である。各航路に配属する連絡船その他は第1表のとおりである。

鉄道連絡船は国鉄の組織機構の面では、各船それぞれ駅区と同様1現場機関とされ、船長をその現場長とする。したがって国鉄連絡船の船長は商法・船員法その他海事法規による公法上の職務権限を有し義務を負うと同時に、国鉄の現場長としての職責を併せもつものである。なお外国における鉄道連絡船の主要なものは第2表のとおりである。(今留光国)

てつどうろうどう 鉄道労働 鉄道労働といえば一般に鉄道事業に従事する職員の労働関係の意であるが、この中には国有鉄道も民有鉄道も包含されることはもちろんのことである。民有鉄道の労働関係は労働法制の上からは一般産業従業者のそれと同一であるので、ここでは主として国鉄の労働関係を述べることにする。