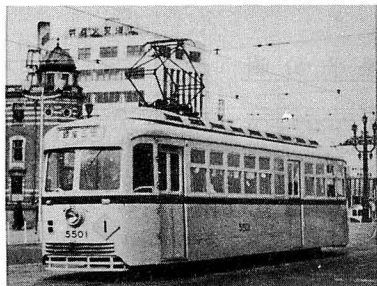


軽量、高速、高加減速度、防振防音構造、全電気式制御、強制通風等の特長をもったものであり、わが国でも1954年に東京都で1両試作されている。(筒井謙二)



無音電車

むがいかしゃ

無がい貨車

屋根のない貨車の総称。つぎのような種類がある。

- 1 * 無がい車。2 * 土運車。3 * 長物車。4 * 大物車。(笹潤次)

むがいかしゃづみかもつ 無がい貨車積貨物 貨車に積載した場合貨車に施封保護の必要がなく、雨浸または火気をいとわぬ貨物、有がい貨車に積載できない長尺またはかつ大貨物等のように、通例無がい貨車積を適当とする貨物あるいは現に無がい貨車に積載されている貨物をいう。(重森直樹)

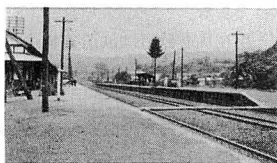
むがいかしゃ 無がい車 * 無がい貨車的一种であって、この貨車の使用方はつぎによる。

施封の必要がなく、雨浸または火気をいとわぬ貨物、有がい車に積載できない長尺またはかつ大貨物の輸送に使用する。この貨車は有がい車に代用することができる。ただし火薬類、可燃性固体、吸湿発熱物(タンク入密封のカーバイドを除く)、酸化腐しよく剤、揮散性毒物、死体の輸送に使用することはできない。貨車記号は「ト」をもって表わし、荷重トン数の大小によりつぎの4種がある。

| (荷重トン数) | (記号) |
|---------------|------|
| 10 t | ト |
| 15 t | トム |
| 17 t | トラ |
| 30 t および 35 t | トキ |

(笹 潤次)

むがいかしゃホーム 無がいホーム (英) no shed platform 上家設備のないホーム。旅客の乗降について降雨雪の量も比較的に少ない地方や乗降人員も少ない場合は、旅客の乗降に不便ではあるが上家を設けない場合が現在相当ある。この場合手回り品をもって列車待ちすることは降雨雪時は困難のため簡単な待合所を設けたり、手小荷物のぬれるのを防ぐため一時置上家を設けたりすることが多い。しかし列車の乗降に際してはホームの全長にわたり旅客が離散するので、その間ぬれる憂いがあり、サービス上はなるべく多少なりとも必要に応じて設けるべきである。貨物に対しては濡損の憂いあるものはもちろん上家内で作業すべきであるが、れんが、土管等で上家外の方が、かえって柱がなく積卸に便なときは上家外ホームを使用する。(杉田勝美)



無がいホーム

むかけんさ 無火検査 蒸気機関車検査修繕規程に定められた検査の称で、その使用状況に応じて所定の運転キロ11,000kmを標準に(2割以内増加することができる)、無火における特定部分の状態について行う検査である。ただし標準運転キロに達しない場合でも前回の検査後80日を経過するものを使用するときは、事前にこの検査を行うものである。すなわち無火検査

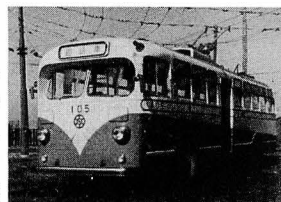
は有火の場合の検査ができない箇所とか、困難の箇所等の特定の箇所について行うものであって、規程に定められた検査箇所は (1) ボイラ内部 (2) 火室内部および溶けせん (3) 煙室内部 (4) 煙管 (5) 火格子装置 (6) インゼクタ内部 (7) 水面計内部 (8) 給水逆止め弁 (9) バイパス装置 (10) ピストン弁 (11) その他とくに必要のある箇所となっており、(9)・(10)は使用の実状によってこれを3箇月まで延長してもよいことに定められている。

バイパス装置とかピストン弁のように有火でもさしつかえないものは、時間に余裕のあるときを利用し、綿密な検査を施行した方が有利であるような箇所である。また休車して前回の検査後80日を経過したものを使用する場合には、念のためもう一度無火検査をするのは、この検査箇所は重要な箇所であるから、長らく休んでいるうちに、さび等のため機能を失っているような場合もあり得るので、これらの最悪の場合を考慮したものである。(麻田武公)

むきじょうてんしゃ 無軌条電車 (英) trolley bus (独) O-bus (Oberleitungsomnibus) (仏) électrique sans rail 電車的一种でトロリーバスともいわれる。集電装置および電動機その他の構造・装置は普通の路面電車と変わらないが、車体・操縦機構(ハンドルで操作する)、車輪などは自動車と同様で、軌条を用いずに路面を走行する電車である。

法制上は軌道に準ずべきものとして取扱われ軌道法第31条第2項、昭和22・12運輸省・内務省令第2号軌道に準ずべきものを定める件、軌道法や同法付属法令により規制されているが、構造・装置が特殊なものであるため、その建設および運転は、それぞれ無軌条電車運転規則(昭和25・12運輸省令第92号)、無軌条電車建設規則(昭和25・12運輸省建設省令第1号)によって規制されている。

無軌条電車は最初ヨーロッパで使用され、アメリカにおいて近代化された。わが国では昭和7年京都市電気局(現在の交通局)が、四条大宮・四条西大路間1.5kmに運転



無軌条電車

したのを最初とする。これは山陰本線と嵐山線が交差しているため、市電が平面交差できないので、やむをえず無軌条電車としたものである。その後昭和18年名古屋市交通局が東大曾根・桜山間6.2kmに運転したが、これも第2次世界大戦中の鉄資材不足のため無軌条電車としたもので、いずれもアメリカのように路面交通の近代化という観点から出発したのとは、その発生原因を異にしている。戦後においては騒音防止、経営経済性、輻湊(ふくそう)した道路交通の緩和など、都市交通の近代化という点から注目されてきた。また無軌条電車の欠点であった集電装置、タイヤの摩耗度(主としてバスのタイヤを使用していたため、摩耗度が大きかった)の大きいことなどが技術的に改良され、また年間輸送需要が約250万人から1,500万人の間においては、他の道路交通機関にくらべて経済性においてまさっていることが認められ、さらに石油資源の乏しいわが国の実情からみて道路交通機関として適当であると考えられたので、運輸省も無軌条電車の発達・助成に努め、相当の発達をとげた。すなわち昭和26・3に川崎市交通部が古川通・池上新田間3.7kmに運輸を開始したのを初めとして、昭和27・5には東京都交通局が上野公園・今井橋間15.5kmに、昭和28・9には、大阪市交通局が大坂駅前・神崎橋間5.7kmに、昭和30・6~31・9にかけて東京都交通局が池袋・渋谷間17.5kmに、昭和32・1に池袋・亀戸四丁目間14.9kmの運輸を開始