

(国立公園の一部・屋島山上駅)，観光旅客年間約 100 万人。

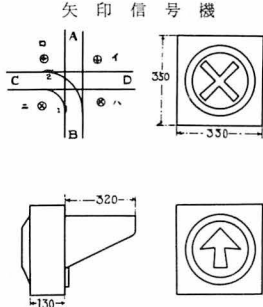
4 運輸概況

年 度	昭和 28	29	30
項 目			
旅客輸送人員(千人)	1,330	1,426	1,377
人 口 (千)	1,064	1,141	1,102
旅 客 収 入(千円)	39,662	42,921	43,028
運 輸 雑 収 (〃)	33	13	13
収 入 合 計 (〃)	39,695	42,934	43,041
営 業 費 (〃)	30,054	32,460	34,779
営 業 利 益 (〃)	9,641	10,474	8,262
営 業 係 数 (%)	75	76	76

(嵯峨野福次)

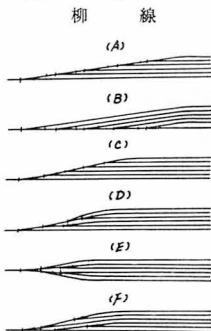
やじるししんこうき 矢印信号機

市内電車に普通の信号機を使用すると、道路交通信号機と混同するおそれがあるため、各地区・各会社で文字による信号、あるいは符号による信号など、それぞれ独特の信号を使用していたが、運輸省でこれを統一して市内電車にかぎり図に示すような矢印の信号機を制定した。すなわち軌道運転規則の第 82 条に、常置信号機による信号現示として、停止信号は赤色の×印、進行信号は黄色の矢印灯と定めている。設置場所は図のような場合の分岐箇所で、A⇒BもしくはC⇒D行の電車は交通信号機にしたがえばよいが、C⇒B行の電車がある場合には矢印信号機が必要である。C⇒B行の電車はイの矢印信号機を見てから進行すれば(イの矢印信号機は2の転轍器が反位であること、交通信号機が黄色であること、およびハとニの信号機が×印を表わしていることを条件として現示する)安全に進行できる。同様にB⇒C行の電車はロの矢印信号機を確認してから進行すればよい。なお交通信号機が設置されていない分岐箇所では、直進の電車に対しても矢印信号機を取付ける。(服部英夫)



やなぎせん 柳線 (英) ladder track, gathering track

1本の母線より分岐して数多くの平行線路を設けた場合に、この線群を柳線という。この場合分岐した各線と並列素線、母線を梯子(はしご)線と呼ぶ。柳線は仕訳線群、収容線群等に広く使われている。図のように種々の形があり、それぞれ特長をもっているが、地形的考慮を除けばBが有利とされている。最近では3枝分岐器または複分岐器を使用して、有効長の延伸、各線有効長の均整化、走行抵抗の均一化をはかった線形とするのが理想的とされており、国鉄では大宮、吹田両操車場の方向別仕訳線に3枝分岐器を使用している。(半谷哲夫)



ヤネ 貨車集配上の用語で、普通貨車のうち有がい車(ワ・ワム・スム)の略称。略号の出所は、屋根付貨車の意である。*ヤムの対称語。(笹 潤次)

やね 屋根(客車・電車および自動車の) (英) roof (独) Dach

客車・電車および自動車の屋根の形状を大別すると、モニタ型屋根、丸屋根および切妻屋根に分けられる。

1 モニタ型屋根 上屋根と下屋根の間に段を設け、この段の部分に明り取りの窓および通風用の窓を設けてある凸形の2段屋根で、昭和の初期までの客車および電車はこの型の屋根で造られていた。

2 丸屋根 円弧の形をした屋根で、妻の部分に丸味をつけたものと、切り立っているものがある。昭和18年頃までの電車と昭和20年頃までの客車は両妻の部分も丸味をつけた屋根で造られている。

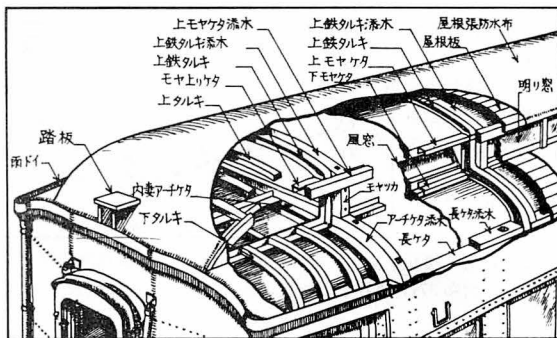
3 切妻屋根 丸屋根の1種で最近の客車および電車に見られるように、妻の部分の屋根がその形のまま切ったような形をしている屋根で、車両を連結した場合屋根の線が外観上そろような形になっている。このような屋根の形状の変化は、主として外観上・製作上および強度上から変化して来たものである。

モニタ型屋根の構造は車体側構(がわかまえ)の上部に、長けたを通し、下屋根と上屋根と段のつく部分にはそれぞれ、下母屋(もや)けたおよび上母屋けたと称するけたを通し、長けたと下母屋けた、下母屋けたと上母屋けたおよび上母屋けた間を、屋根の長手方向の適当な所で、それぞれ下屋根たるき・母屋束(つか)および上屋根たるきを取付けて屋根の骨を組み、その上に下屋根板および上屋根板を張ったものである。もや(母屋)とは下屋根と上屋根の間に段のついた部分のことで、この部分に明り窓および通風窓をつけてある。

丸屋根の構造は長けたと長けたの間をアーチ状のたるきで結び、妻の部分は弓状の登りけたを、内妻のアーチけたと外妻上棧の間にわたして丸味をもたせ、その上に屋根板を張ってある。

切妻屋根は丸屋根の構造と同じであるが、妻の部分に登りけたを設けず、屋根板をそのまま外妻のアーチけたに取付けた構造である。

モニタ型屋根



丸 屋 根

