

## ずいとうきか

れて風速に大差ができること、坑内の風速が立坑前後で異なり、乗務員の希望風向と一致しないことなど不利がある。

ウ Saccardo 式 送風機から出た気流を、ずい道周壁に沿って坑奥に開いている噴出孔から高速に噴出させ、ずい道内で噴流の速度勢力を静圧力に転換させ、前方坑口との間に気圧差を作って坑内気流を発生させるもの。効率が低い垂れ幕のように列車の運行を支障するものもなくとも通風できるから、ずい道のあまり長くなく、かつ列車回数の多い所に広く用いられている。

(看倉英明)

**ずいとうきかん 出納機関** 出納機関とは、会計機関の一つであって、会計長の命令に基づき、現金および有価証券の出納保管を行なう機関をいい、その事務をつかさどる者を出納役、分任出納役、出納員という。

### 1 出納役

出納役は、本社・支社（新潟・中国・四国に限る。）・鉄道管理局・同出納所・工事局（信濃川・岐阜・下関に限る。）；志免炭鉱整理事務所にそれぞれ設置され、国鉄の会計機関として、現金の支払および受領に関しては総裁を代理する。

なお、現金および有価証券の出納は、原則として会計長の事前の出納命令によって行なうことになっており、出納役は執行機関である。出納役は、現金および有価証券の出納を執行するため、その所在地の国庫金取扱銀行（日本銀行本・支店または代理店）に自己名義の預託金口座を設けるとともに、市中銀行にも自己名義の預金口座を設けている。

### 2 分任出納役

分任出納役は、駅・営業所・さん橋・\*管理所・運輸区・車掌区・連絡船・電務区・自動車営業所・鉄道病院等にそれぞれ設置され、国鉄の会計機関として出納役に所属し、主として旅客・荷物および貨物の運賃・料金等の直収入の取扱いおよび有価証券の出納および保管に関する事務の一部を分掌する。分任出納役は、駅収入金等を取り扱う関係上原則として、その所在地の銀行に自己名義の預金口座を設けている。なお、資金前渡を行なう\*資金前渡分任出納役も会計機関として出納役に所属する出納機関である。

### 3 出納員

出納員は、会計機関として出納役または分任出納役に所属し、現業機関の出札掛、改札掛、小荷物掛、駅務掛、車掌、電信掛、\*営業掛等で、その職務を担当して直収入の取扱いを行なう者および派出掛、資金前渡掛、駅直払について、それぞれその取扱いをするため指定され、現金および有価証券の出納保管に関する事務の一部を分掌する者ならびに諸給与の支払およびこれに関連する収納等の取扱いを行なう者である。（川井繁雄）

**ずいとうきかいほうそうち ずい道警報装置** 東海道新幹線では、列車の速度が高速のため退避の余裕時間が少ないので、ことに列車の接近の検知と退避が困難なずい道内には、巡回員や作業員に列車の接近を警報する音響器が設備してある。この音響器を鳴動させるための電源設備・\*列車検知器・継電器・電線路・音響器等を総称して、ずい道警報装置という。設備してあるずい道の基準は、長さ200m以上の照明設備のあるずい道で、警報は、ずい道の入口より約1,800mより2,200mの距離に、列車が接近したときから、ずい道出口に至るまで、連続して発する。

ただし、ずい道の長さが2,000mをこえる場合は、これを標準2,000単位に分割して警報する。警報器は音響器によるもので、取付間隔は500m、上り線用、下り線用を共用し、視覚その他によるものは使用していない。ずい道警報装置の電源は、ずい

道照明電源を使用しているため、停電時は使用できない。また警報は順方向列車に対してのみ行ない、逆線方向に進む列車に対しては、警報しない設備になっている。（鹿野 章）

**スケールせん スケール線(橋ばかり線)** 貨物を積載した貨車を計量することの必要性は、貨物を過積した場合の貨車自体の故障、またそれに伴う列車事故等を防止するためと、その貨車の性能に合った重量の貨物を積載させ、安全な貨物輸送を行なうことにある。したがって、全国の貨車の集まる駅（主としてヤード）、および重量品を取り扱う駅等に橋ばかり（秤）を設置し、必要に応じて貨車のまま計量を行なっている。その橋ばかりを設置した線をスケール線という。このスケール線は以上のような特殊な使命をもっているため、なるべく他の作業に支障しない線上に設置するのが理想的である。しかし、今後は作業中に計量できるような橋ばかりの自動化等の技術開発も進められている。（望月英策）

**ずしみんか 図師民嘉** 安政1・10・4 武兵衛の次男として鹿児島市潮見町に生まれ、早くより英語を学び、明治6年翻訳官として外務省に入り、同9年アメリカに渡航して経理を学んだ。同11年帰国して第五国立銀行に転じ、翌年工部省出仕を命ぜられて権少書記官となった。

明治18年工部省の廃止に伴い通信省鉄道事務官となり、以来鉄道経理の確立一筋を歩み、その大功労者となった。またわが国簿記学の初祖といわれるが、鉄道における主要経歴は次のとおりである。

明治17年少書記官として鉄道局兼務神戸在勤となり、会計主務を命ぜられ、同23年帰って会計課長に転じた。同26年鉄道庁第三部長心得、同年通信省鉄道事務官計理課長、同30年鉄道作業局計理部長に累進した。

明治31年鉄道制度研究のため、欧米各国に出張を命ぜられ、帰国して鉄道国有調査委員となり、同38年買収計理の調査を作成、具申に当たった。翌39年臨時鉄道国有準備局第三課長を命ぜられ、甲武鉄道国有の引継ぎに立ち会った。

こえて41年鉄道院計理部長に任ぜられ、翌年依頼願官、帝国鉄道協会理事として自適していたが、大正11・7・1 東京下落合の自邸に病没した。（篠崎四郎）

**スチールコンベヤ** (英) steel belt conveyer 一般にスチールコンベヤとはゴムベルトの代わりにスチールベルトを使用し、油を含む材料などの運搬を行なうスチールベルトコンベヤをさす。しかし、ここにいうスチールコンベヤは駅における手小荷物仕訳作業用のコンベヤで、コンベヤ上の荷物の横引きに便なように摩擦の少ないスチールベルトを用いたコンベヤをさす。駅における手小荷物の仕訳は、従来トラック等より地面に卸し、方面別に定められた位置に手作業により横引き仕訳を行なっていたが、多くの労働力を必要とするうえに非効率である。この解決策の一つとして最近可搬式コンベヤ、またはコロコンベヤ等を用いて仕訳を行なっている例もある。しかしターミナル駅等で多量の荷物を取り扱う場合には、上記補助機器では荷さばきができないため、仕訳専用機械が要求され、スチールコンベヤが開発された。

スチールコンベヤは在来の各種コンベヤに比べると、荷物との接触面の摩擦係数が小さいため、コンベヤ上の荷物を方面別に定めた仕訳位置で横引きする作業が容易になる。

スチールコンベヤの構造および能力は普通下記によっている。

1 コンベヤの長さ 長さは仕訳方向数によって決められるが、一般には30~40mである。

2 コンベヤの幅 荷物の大きさからコンベヤ機体幅1.2m、