

だいようほあ

取扱いは、品目および貨物積載数量を指定して適用することとしている。

1 適用品目 貨物の重量算出が容易な貨物で、国鉄が別に指定するもの。

2 貨物積載数量 10t貨車を使用する場合と同様にするため、重量貨物においては、その重量は10t以下。軽量貨物においては、その個数は別に指定した制限個数以下とする。

3 運賃計算トン数 10tとするが、小形貨車による減トンのある貨物については10tから所定の減トン数を控除する。

(小野田 栄)

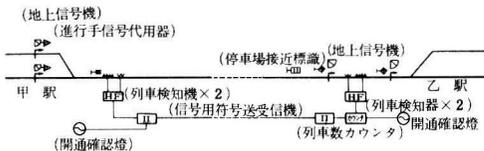
だいようほあんそうち 代用保安装置 東海道新幹線における*代用保安方式の検知式に使用する装置。代用保安装置とは列車保安方式のうち代用保安を確保する装置として指令電話なども含めた広義の保安装置を意味するものであるが、通常狭義の*列車検知装置をさす。

列車検知装置は*列車検知器(HF形)・*信号用符号送受信機(Π形)・列車数カウンタ・列車数表示燈・*開通確認燈・代用運転てこ等により構成される。

列車検知装置の構成を図に示す。各駅の進出端・進入端で車両入れ換えの関係しない地点に列車検知器が設置され、そこを列車が通過して駅中間に入ると列車数カウンタが1を計数する。続いて続行列車が進入すれば2を計数する。先行列車が次の駅の列車検知地点を通過すれば、カウンタは1を減じ、結局駅中間に存在する列車数をカウントして列車数表示燈にその列車数を表示する。

駅中間に列車が存在しないとき、すなわちカウンタの計数値が零のときは開通確認燈が点燈するから、いま代用保安方式を施行しようとするときは、両側の駅長は電話で打ち合わせると同時に、この開通確認燈により中間に列車のいないことを確認し、代用運転てこ、ならびに地上信号機の進路てこを反位に扱って、*進行手信号代用器と地上信号機に進行信号を現示する。運転士は、この現示と駅長の出発指示合図(常用保安方式では不用)によって出発する。到着側の駅においては、場内進路始端の*停止限界標識の手前に入ったん停車し、その後地上信号機の現示に従って進入することになるのであるが、いったん停止すべき停止限界標識または地上信号機の見通し距離が110km/hよりの制動距離約600mを確保できないので、その外方に*停車場接近標識が設けられている。

代用保安装置



図では下り線の例を示してあるが、上り線も全く同様である。ただし進行手信号代用器は、使用されるチャンスが比較的多いと考えられる順方向進出進路に対してのみ設けてある。なお列車数カウンタは継電器回路の組合せであり、最大計数値は7である。(八木正夫)

たいらだてせん 平館線 東北本線沼宮内駅から花輪線平館・大更駅および東北本線好摩駅に至る路線とこれに付帯する路線からなる国鉄自動車路線であって、所管する沼宮内自動車営業所は、岩手県岩手郡岩手町にある。

1 区間・キロ程および沿革

平館本線

沼宮内～平館 15.9km 昭18・11・20 開業

久保口～沼宮内高校前 0.8 昭34・10・5

大更線

新出口～大更 12.4

昭34・2・8

陸中渋川～山崎 4.4

昭34・2・8

中間～好摩口 8.0

昭34・2・8

本路線は昭和32・10・15

沼宮内西線から分離

した。

2 営業範囲

沼宮内・平館間は旅客・手小荷物および貨物の、その他区間は旅客および手小荷物の取扱いをしている。

3 使命

東北本線と花輪線の短絡および、この地方の産業文化の発展助成を使命としている。

4 特長

原産地路線として開業したものであるが、現在は、この地域の住民の重要な足の役割を果たしている。(佐野 実)

たかしまかえもん 高島嘉右衛門 天保3・11・3 常陸国(茨城県)の名主平兵衛の子として生まれ(一説に生地は江戸三十間堀ともいう)、吾象と号す。幼にして材木商の小僧となり、のち独立して京橋木挽町に材木商を営む。幕末、海外貿易を企図して幕府の禁に触れ、獄中で易学の書を読み、易理を研究、出獄後材木商のかたわら土木建築に手を出して成功、鍋島藩に出入するうち民部兼大蔵大輔・大隈重信に近づいて信を得、また大蔵少輔・伊藤博文ともねんごろになった。

明治2年新橋・横浜間の鉄道建設に介在し、鉄道および国道の用地にあてるため、横浜海岸の埋立てを請願、石崎から神奈川青木町間の幅35間、長さ770間に及ぶ埋立てを晴天140日間の契約で完成し、今の高島町をつくる。また横浜のガス燈事業に成功し、横浜伊勢山下に高島学校を建設して育英事業に努めるなど多方面に活躍した。次いで明治4年秋から翌年春にかけ「蒸気車形ノ法」(鉄道建設資金の公債方法)を建言し、同年には「陸奥青森マテ鉄道築造ノ議建言書」を工部省に提出した。その内容は上野・青森間に鉄道を建設するため、各日藩知事の財産を10箇年政府に借り上げ、政府はこの資金に年7分の利子を付けるというものであった。

明治7年東京府内週廻の鉄道建築見積書を提出、また東京・青森間鉄道建築の意見書も提出したが、これは上述の建言書を具体的に説明し、華族間に建設の説明を加えたものである。下って明治21年にはセメント製造業を始め、翌22年北海道炭礦鉄道を創設して社長に就任、一方石狩国十勝に高島農場を開いた。続いて同23年金沢に北陸鉄道建設の総会を開き、同25年その社長となる等、まさに八面六臂の活躍ぶりであった。

その後、小樽・函館間の函樽鉄道(のち北海道鉄道と社名を

