

なつて居り、且つ三箇月に一回は驛長、保線區主任、通信區主任は何れも立會の上、保安設備の検査をなし其動作及注油掃除等が、適當である事を確かめねばならないのである。

第二項 通信區擔當の保守

通信區に於ては保安装置の内、電氣的施設の一切、例へば電氣轉轍器或電氣鎖錠器の如きものの、工事に保守等を擔當するものであるが、夫等に就ては工務關係の協力を要するものがあるから、兩者相協調して其施設、機能の完全を期せなければならぬのである。

第七章 術語集

「あ」之部

「アップライト」

信號腕を上下するに用ふるもの、信號圖集では單に「ロッド」と謂れて居る。

安金装置

二條式信號機に於て導線が切れた時不正の信號現示をしない様にする装置。

安金子

安全装置の部分品。

安全桿

安全装置の部分品。

安全側線

列車が停止位置を虞つた時他の列車や車輛に衝突する様なことを防ぐに用ふる線路。

「アヂヤンスク」

直角「クランク」の一種で腕の長が加減出来るもの。「アヂヤンスク」に同じ。

「アスピンドル」

信號腕の軸、信號圖集では單に軸と謂つて居る。

「ス」之部

一條式鐵索裝置 信號機などを一本の導線を用ひ操縦する装置。

一條式信號機 右の裝置に用ふる信號機。

一條式信號挺子 右の裝置に用ふる信號挺子。

一段腕信號機 信號腕が一つある信號機。

入換信號機 入換に用ふる信號機。

誘導信號機 常置信號機の内の一種。

「ウ」之部

信號腕の事を謂ふのであつて、多く木製のものが用ひられるからである。

信號現示を後方から知ることが出来る様にする爲めに用ひらるるもの。

腕木式信號機 「ウ エ ー ト」

信號現示を腕木の狀態によつて示す信號機。

錘のこと、「カウンター ウエー ト」、重錘等皆同じことを謂ふ。

「エ」之部

掩護信號機 常置信號機的一種。

遠方信號機 常置信號機的一種。

圓板式信號機 常置信號機の形式上の一種類。

「エ ス ケ ー ク」 クラ ン ク 動程を消すに用ふるもの、信號機や轉換鎖錠器等の部分品。

S 型 聯 動 機 遠方信號機が單線式の場合に用ふる第二種聯動機。

「お」之部

表眼鏡
乙種聯動機
「オフセット」

夜間の信號現示をなす爲めに用ふるもので色硝子が嵌込まれてあるもの。
第二種聯動機の種類、之は又數種に別れて居る。
鐵管装置に於て鐵管を曲げること。

二一頁

一四六頁

二五七頁

「か」之部

簡易調整器
「カウンター」
「カウトリバー」
「カップリング」

導線の伸び縮みを調整する装置の一種、信號機の附屬品。
重錘桿のこと、一條式信號機の部分品。
鐵管の接手に用ふるもの、接手管に同じ。

一一五頁

二七頁

二二六頁

下向式信號機
下部「レール」
回路開閉器
甲種第二種聯動機

腕木式信號機に於て信號腕が下方に動作するもの。
第一種聯動機の部分品。
電氣を通したり止めたりするもの、「スイッチ」と謂れて居るもの。
第二種聯動機の種類。

九頁

一三四頁

「き」之部

周型聯動機
機械聯動裝置
機械信號機
軌條絕縁繼目
「キヤリヤ」
軌道回路

第一種聯動裝置に於ける聯動機の種類。
聯動裝置に於て其動作が機械的に行はれるもの。
信號機に於て其動作が機械的に行はれるもの。
軌條に電流を流す装置を用ひた時、之を區分するとき用ふる装置。
導車に同じ。
軌條に電流を流した装置で、電氣装置を動作せしむるに用ふるもの。

二〇九頁

二〇七頁

二二六頁

「く」之部

種々なるものがある。單に「クランク」と謂へば多くは鐵管装置に用ふるものであるけれども、機械の部分品にも「クランク」と呼ばれるものもあるから注意しなければならぬ。

信號機の部分品。

「クランプ」
「クロスバー」

第一種聯動機に於て鎖錠部に用ひらるるもの、「クロス ロック」、「クロス ロッキングバー」のことを謂ふ。

車止標識

車止の位置を明かにする爲め用ふる標識。

「クオードラント」

第一種聯動機の部分品。

控架型信號機

持ち送り形になつて居る信號機、「カンチレバー」型の信號機のこと。

「こ」之部

鐵管の伸び縮みを調整するに用ふるもの。

「コンタベン」

「さ」之部

三つの信號現示をなす所の信號機。

第一種聯動機の内一種。

轍査桿及鎖錠器をも含んだ装置。

一つの挺子を引けば他の挺子が引けなくなると謂ふが如き關係を謂ふ。

「ロック ロッド」のことを謂ふ。

三位式信號機
「サックスビー」
聯動機
鎖錠桿
鎖錠

「し」之部

本線の内で一番主要なるものを謂ふ。

主本線

主本線	主信號機	主體信號機	常置信號機	出發信號機	自動信號機	手動信號機	進行信號機	信號裝置	信號燈	信號桿	信號腕	信號橋
-----	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	------	-----	-----	-----	-----

主本線に用ふる信號機。
 常置信號機の内、主要なるものを謂ふ。
 遠方信號機が場内信號機に對して設けられてあれば其場内信號機を指して主體信號機と謂ふのである、通過信號機に對して出發信號機は主體信號機である。
 常に一定の箇所において信號を現示する所の信號機。
 常置信號機の内、一種、場内信號機に次で必要なもの。
 列車によつて自動的に動作する様にしたもの。
 信號機を動作せしむるに取扱者の操縦によらなければならぬもの。
 列車の運轉に必要な指示命令を與へるに用ふる装置。
 列車に對し進行してもよいと謂ふことを表はす信號。
 信號機及之を操縦する装置の一切を謂ふ。
 夜間信號現示に用ふる燈。
 第二種聯動機の部分品にして信號導線に結れてあるもの。
 信號現示に用ふるもの、腕木式信號機の部分品。
 信號機を橋型としたる構造物の上に装置したるもの、「ブリツヂシグナル」とも謂ふ。

主本線	主信號機	主體信號機	常置信號機	出發信號機	自動信號機	手動信號機	進行信號機	信號裝置	信號燈	信號桿	信號腕	信號橋

心金	車輛接觸限界	車輛接觸限界標	車輪止	集中挺子裝置	「シグナル」	信號扱所	信號所	上向式信號機	「シャフト」	上部「レール」	「シャツクル」
----	--------	---------	-----	--------	--------	------	-----	--------	--------	---------	---------

鐵管の接手に用ふるもの、「ブラツグ」とも謂ふ。
 分岐して居る線路の附近では其處を通る列車や車輛が御互に接觸するに至る限度がある此限度を車輛接觸限界と謂ひ之を示すに用ふる標を車輛接觸限界標と謂ふ。
 停車して居る車輛が自然に動き出すことがあつても其停車せる線路より外に出ない様にする爲めに用ふるもの。「スコツチ ブロック」に同じ。
 挺子集中裝置のこと。
 信號機のこと。
 信號挺子や聯動機を裝置し其他信號を爲す建物を謂ふのであるが多くは聯動機の裝置を指すのである。
 停車場ではなくして手動又は半自動の常置信號機を取扱ふ爲めに設けられたる場所を謂ふのである。
 腕木式信號機にして信號腕が上方に動作する様にしてあるもの。
 聯動機鎖錠部の部分品、「ロツキング シャフト」と謂れるもの。
 聯動機の部分品。
 導線を桿に繋ぐ場合に用ひらるるもの。

心金	車輛接觸限界	車輛接觸限界標	車輪止	集中挺子裝置	「シグナル」	信號扱所	信號所	上向式信號機	「シャフト」	上部「レール」	「シャツクル」

調整器の部分品
「ロッキンク」
場内信號機

簡易調整器の部分品
電気鎖錠装置の一種、照査鎖錠のこと。
常置信號機の内一種で一番主要なもの。

三六〇頁

一二頁

通過信號機

出發信號機に對する遠方信號機のことを謂ふ。

「し」之部

「て」之部

停止信號

信號現示の一つ。

轉轍器標識

轉轍器の開通の方向を示すに用ふる標識。

轉轍器鎖錠装置

轉轍器を鎖錠する装置、第一種聯動装置に用ふる。

鎖錠装置

轉轍器に装置するもので、第一種聯動装置に用ひられ、轉轍器の轉換及鎖錠をなし得るもの。

轉換鎖錠器

右に用ふる鎖錠器、即ち轉換及鎖錠をなし得るもの。

轉轍雙動機

巨り線轉轍器を操縦する装置。

轉轍桿(一)

第二種聯動機に於ける部分品、尖端軌條の動作に伴ひ運動し信號桿と聯鎖をなさしむるもの。

轉轍桿(二)

此のものは兩側の尖端軌條を繋ぐ「バー」であつて從來「タイバー」と稱せらるるもの、第二種聯動機の轉轍桿と間違はぬ様注意すること。

定位

信號機にあつては常に現示して居る信號を謂ひ、轉轍器にあつては常に開通して居る方向を謂ふのである。

三三三頁

二二七頁

二四六頁

二四九頁

三一九頁

一五五頁

二〇九頁

三五三頁

一六頁

「ド
ツ
グ」
「トッププレート」
「ドライバ」
動作片

聯鎖をなすに用ひらるるもの。
第一種聯動機の部分品。
右に同じ。
「モーション プレート」に同じ。

二二〇頁

二位式信號機

二つの信號現示をなす所の信號機。
腕木式信號機に於て信號腕を二段に装置してあるもの。

九頁

二段腕信號機

腕木式信號機に於て信號腕を二段に装置してあるもの。

三三三頁

「は」之部

背向轉轍器
反位

列車が轉轍器に對し轍又の方より轉轍器に向つて進む場合轉轍器を指して謂ふ言葉。
定位に對しての反對の言葉、即ち停止信號が定位であれば進行信號を指して反位と謂ふ。

三四五頁

一六頁

半自動信號機

操縦上より分類したる信號機の種類。
縦に動作する様に作られてある直角「クランク」。

一一頁

「バーチカル クランク」

「テール リバー」と「バーチカル クランク」とを接続する桿、聯動機の部分品。
縦に動作する様に作られた車。

「バーチカル ホキ」
「バーチカル リン」
「バーチカル シン」
「バーチカル マシン」

聯動機が高き機械臺上に据られ「バーチカル ロッド」「バーチカル クランク」を用ひて鐵管を信號扱所外に導き出す装置のもの。
鐵管の継手。

二二二頁

「パチポイント」

聯動機の挺子の番號を明かにする爲めに用ふるもの。
信號現示を遠方から知るに用ふるもの、信號反應器のこと。

三六二頁

反應器

信號現示を遠方から知るに用ふるもの、信號反應器のこと。
「ベース」に同じ。

三五頁

「バインド」線

巻き付け線、導線の継手に用ふるもの。

三五頁

「P」型第二種

第二種聯動機が二條式の遠方信號機に用ひらるるもの。

一四七頁

「ビ」

「クランク」其他を基礎に取付けに用ふるもので「コンクリート」中に埋込れる。

二五九頁

「ビ」

信號機柱の上部に載せるもの。

二五九頁

「肘」

尖端軌條に「ロック ロッド」を取付ける爲めに用ひらるるもの。

三三五頁

「板」

信號機柱の上部に載せるもの。

三三五頁

「2」之部

三六二頁

「フ」之部

「フ」之部

「フロントロッド」

「ロック ロッド」を尖端軌條に取付ける爲めに用ふるもの。

二四二頁

「ブラケット」

信號機を一纏めに建植するに用ひらるる信號機。

四七頁

「ブリ」

橋型信號機に同じ。

四八頁

「型」

轉轍鎖錠器に同じ。

二四二頁

「ラン」

極めて撓り易い鋼索。

三三頁

「ワイヤ」

極めて撓り易い鋼索。

三三頁

「ラ」

心金に同じ。

二二六頁

「フ」

爪「ボルト」のこと。

二二六頁

「副」

多くの本線がある場合一番主要なる本線以外の本線のこと。

四五頁

「本」

右に用ふる信號機。

四五頁

「副」

右に用ふる信號機。

四五頁

「本」

右に用ふる信號機。

四五頁

「線」

右に用ふる信號機。

四五頁

「機」

右に用ふる信號機。

四五頁

「レ」之部

第二種聯動機的一種。

常置信號機の一種、閉塞區間の入口に設けらるるもの。

閉塞装置を行ふ場合に用ふる装置。

第一種聯動機に於て鎖錠部を支へるもの。

一般には基礎と謂ふ意味であるけれども爰には信號柱に用ふる臺を謂ふ、信號圖集に

ては柱臺と謂つて居る。

列車運轉上相互の危険を防ぐ装置。

右の装置を施行する爲めに區分したる區間。

ある地點と地點とを結び付けて出來た假定の勾配。

一五〇頁
一二九頁

丙種聯動機
閉塞信號機
閉塞器
「ベヤリング」
「ベリス」
閉塞裝置
閉塞區間
平均勾配

「ほ」之部

第二種聯動機の内的一種。

第一種聯動機に於て之を高さ機械臺上に装置しない装置のもの。

「ブランチャー ロック」に同じ、但し主に「ブランチャー」が丸形の場合に謂ふ。

「クランク」の何列をも一つの枠に取付られたもの。

車の何列をも一つの枠に取付られたもの。

「スキング ドッグ」のこと。

一五一頁
二二二頁

二二〇頁

「め」之部

第一種聯動機に於て其挺子の番號や名稱竝に操縱順序を示す爲めに用ひらるるもの。

二五四頁

名稱札

戊種第二種聯動機
「ホリゾンタル
ウトマシナ」
「ボルト ロック」
「ボツク ス
クランク」
「ボツクス
ホキール」
「ホエン
ドツク」

「モーション」

「も」之部
轍査桿に取付け之を動作せしむるに用ふるもの、信號圖集に於ける動作片に同じ。

二四四頁

「ゆ」之部

U型「ボルト」

丸き柱等に取付くるに用ふるもので、U型をして居る「ボルト」の一種

二四四頁

「ら」之部

「ラッチハンドル」

挺子に装置せらるる小形の「ハンドル」。

「ラッチ ロッド」

「ラッチ ハンドル」にて動作せしめらるる「ロッド」。

「ラッチブロック」

「ラッチ ロッド」の下端に取付られ挺子を定位又は反位に保つ爲に用ひらるるもの。

「ラッチシンプル」

「ラッチ ロッド」を「ラッチ ハンドル」に取付けるに用ひらるるもの。

「ラ ッ グ」

鐵管の途中から分岐する鐵管を取付くるに當り用ふるもの。

二一六頁

「り」之部

臨時信號機

「リバー」

必要の場合に何處にても建てて信號を現示するに用ふるもの。挺子のこと。

二一六頁

「リバーテール」
「リバーシユ」
「リードアウト」

挺子の端のことを謂ふ。
第一種聯動機の部分品、挺子を支へ「ピン」の廻りに廻轉し得る様にする所のもの。
信號扱所の直前の場所を謂ふ。

二一六頁

二一六頁

二二二頁

「れ」之部

聯動圖表
聯動機
列車停止標
「レ」ツグ
「レールクリップ」

聯動装置に於て其聯鎖の關係を示すに用ふる圖表。
列車運轉を安全に行はしむべき關係、即ち聯鎖關係を附ける爲めに用ふる機械。
出發信號機の建植位置を表す爲めに用ふる標。
第一種聯動機に於て其機械を支ふべきもの、第一種聯動機の部分品。
之は單に「クリップ」とも謂ふ、信號圖集には轍查桿受となつて居る、轍查桿を所定の位置に保ち又動作片と相俟つて轍查桿を上昇せしむるものである。

三〇〇頁

一〇七頁

二四四頁

「レピーター」
聯動裝置
「レリースロック」

信號反應器のこと。
信號裝置と轉轍器との間に列車運轉上安全なる様に關係を附けた裝置。
信號扱所間の聯鎖に用ふる機械的裝置。

三六二頁

二五四頁

「ろ」之部

「ロツカー」
「ロツクバー」
「ロツケツト」
「ロツク ロツド」
「シヤフキン」
「ロツド ガイド」

第一種聯動機の部分品。
第一種聯動機鎖錠部の部分品、「ロンヂチユージナル ロツキング バー」のこと。
第一種聯動機鎖錠部の部分品。
鎖錠桿とも謂ふ、轉轍器の鎖錠裝置に用ふる。
第一種聯動機鎖錠部の部分品。
信號機の部分品、信號圖集で「ロツド」受けを謂つて居る。

二二〇頁

二四二頁

「わ」の部

「ワイヤー」

針金のこと。

「ワイヤーアイ」

「ワイヤー」の繼手に用ふる環。

三三三頁

三五五頁

附 録

信號及標識設備心得

(大正十四年十二月十日 達 第九八〇號)

第一章 總 則

第一條

信號及標識ノ設備ニ關シテハ本心得ノ定ムル所ニ依ル但シ特別ノ事情アル場合ハ承認ヲ得テ本心得ニ依ラサルコトヲ得

第二條

信號機、信號用器具及標識ノ形狀及寸法ハ附屬圖面ニ定ムル所ニ依ル

第三條

本心得ノ用語ハ次ノ例ニ依ル

- 一 主信號機トハ場内信號機、出發信號機、閉塞信號機又ハ掩護信號機ヲ謂フ
- 二 自動ノ信號機トハ軌道回路ニ依リ自動的ニ制御セラレ取扱者ニ於テ操縦セサル信號機ヲ謂フ
- 三 半自動ノ信號機トハ自動ノ信號機ト同様ニ軌道回路ニ依リ自動的ニ制御セラルル機能ヲ有シ且取扱者ニ於テ操縦スル信號機ヲ謂フ
- 四 手動ノ信號機トハ取扱者ニ於テ操縦スル信號機(半自動ノ信號機ヲ除ク)ヲ謂フ

五 主本線トハ本線路中最主要線路ヲ謂ヒ副本線トハ主本線以外ノ本線路ヲ謂フ

第二章 信號機

第一節 通 則

第四條 常置信號機ハ其ノ所屬機ノ直上又ハ左側ニ之ヲ設クヘシ但シ地形其ノ他特別ノ事情アルトキハ此ノ限ニ在ラス

第五條 二以上ノ線路隣接スル場合ニ於ケル信號機ハ各其ノ所屬線ヲ判別シ易カラシムヘシ

第六條 同一線路ヨリ分岐スル二以上ノ進路ニ對スル同一種類ノ信號機二以上ヲ同一柱ニ設クル場合ニ於テハ最左側ノ進路ニ對スルモノヲ最上位ニ以下順次右方ノ進路ニ對スルモノヲ設クヘシ

前項ノ信號機二以上ヲ同一柱(又ハ同一地點)ニ設クル場合ニ於テ場内信號機、出發信號機及遠方信號機ニ在リテハ主本線ニ對スルモノヲ最上位(又ハ最高位)ニ設クヘシ此ノ場合主本線カ最左側ニ在ラサルトキハ之ニ對スル信號機ト其ノ左方ノ進路ニ對スル信號機トハ同一柱ニ之ヲ設クルコトヲ得ス

前二項ノ場合ニ於テ三位式半自動ノ信號機ニ在リテハ主本線カ最左側ニ在ラサルトキト雖之ニ對スル信號機ヲ同一柱ノ上位ニ設ケ副本線ニ對スル信號機ヲ其ノ下位ニ設クヘシ

第七條 主信號機又ハ遠方信號機ヲ同一柱ニ設クル場合ハ三箇ヲ限リトス主信號機ト遠方信號機トヲ同

一柱ニ設クル場合ハ各一箇ヲ限リトス

第八條 主本線ニ對スル信號機ト副本線ニ對スル信號機トヲ同一柱ニ裝置セル三位式信號機ニ在リテハ上下ノ信號機ノ燈ヲ斜線狀ニ裝置スヘシ

二位式主信號機ト遠方信號機トヲ同一柱ニ設クル場合ハ上下ノ信號機ノ燈ヲ垂直線狀ニ設クヘシ

第九條 主信號機、遠方信號機及臨時信號機(除行解除信號機ヲ除ク)ノ列車ヨリ認識シ得ル範圍ハ四百米以上タルコトヲ通例トシ出發信號機及除行信號機ニ在リテハ百米其ノ他ノモノニ在リテハ二百米ヲ下ルコトヲ得ス

前項ノ規定ハ通過列車ニ對セサル出發信號機ニ適用セス

第十條 手動及半自動ノ信號機ニハ左ノ背面光ヲ裝置スヘシ

但シ色燈式信號機、燈列式信號機及電氣ニ依リ作用スル腕木式信號機ハ此ノ限ニ在ラス

一 遠方信號機

注意信號ヲ現示スルトキ大ナル白光

進行信號ヲ現示スルトキ小ナル白光

二 其ノ他ノ信號機

停止信號ヲ現示スルトキ大ナル白光

注意又ハ進行信號ヲ現示スルトキ小ナル白光

第十一條

自動ノ閉塞信號機以外ノ主信號機又ハ其ノ遠方信號機ノ現示又ハ背面光ヲ信號機取扱者ニ於テ認識シ得サル場合ニ於テハ取扱者ニ於テ認識シ易キ箇所ニ信號反應器ヲ設クヘシ但シ遠方信號機ニ在リテハ注意信號ヲ、其ノ他ノ信號機ニ在リテハ停止信號ヲ現示スルコトヲ確認シ得ル装置ヲ附シタル場合ハ信號反應器ヲ省略スルコトヲ得

第十二條

常置信號機ノ使用ヲ中止スル場合ニ於テハ信號燈ヲ消シ色燈式信號機及燈列式信號機ニ在リテハ其ノ前面ヲ白布ヲ以テ纏ヒ、腕木式信號機ニ在リテハ腕ヲ撤去スルカ又ハ腕ニ白色木片ヲ×型ニ取付ク若ハ腕ヲ白布ヲ以テ纏フヘシ、使用開始前ノ常置信號機ニ付亦同シ

第十三條

自動閉塞式ヲ一時他ノ閉塞方式ニ變更スル爲使用ヲ中止スル自動ノ閉塞信號機ニ在リテハ前項ノ施設ヲ爲スコト困難ナル場合ハ之ヲ省略スルコトヲ得但シ夜間停止信號ヲ現示シテ機能ヲ失ヒタルモノハ信號燈ヲ消滅スヘシ

第十四條

書間ト夜間トニ依リ現示方式ヲ異ニスル信號機ヲ隧道雪覆等晝間ノ現示ヲ認識シ難キ箇所ニ設クル場合ハ晝間ト雖夜間ノ現示方式ニ依ルヘシ隧道雪覆等ノ外ニ設クル場合承認ヲ得タルトキ亦同シ

第十五條

第一節 場内信號機
停車場ニハ場内信號機ヲ設クヘシ但シ列車ノ進路ニ轉轍器ナキ場合及轉轍器カ常時鎖錠セラルル場合ハ此ノ限ニ在ラス

第十六條

前項但書ノ場合ト雖列車ノ進路ニ出發信號機ヲ設クル場合ハ場内信號機ヲ設クヘシ

第十七條

同一線路ヨリ進入スル列車ノ進路ニ以上アル場合ニ於ケル場内信號機ハ左記ニ依リ之ヲ設クヘシ

第十八條

一 三位式信號機ニ在リテハ同一柱ニ二箇信號機ヲ裝置シ上位ノ信號機ヲ主本線ニ、下位ノ信號機ヲ副本線ニ對スルモノト爲スヘシ

第十九條

前項ノ場合下位ノ信號機ハ二以上ノ進路ニ對シ之ヲ共用ト爲スコトヲ得但シ進路ノ狀況著シク相違スルトキハ共用ノ信號機ニ開通セル進路ヲ表示スル裝置ヲ添裝スヘシ

第二十條

二 二位式信號機ニ在リテハ各進路ニ對スル場内信號機ヲ同一地點ニ設ケ主本線ニ對スル信號機ヲ副本線ニ對スル信號機ヨリ高位ニ設ケ各信號機ヲ其ノ進路配置ノ順位ニ列フヘシ但シ此ノ場合ハ第六條ノ規定ニ依リ信號機ヲ同一柱ニ設クルコトヲ得

(イ) 共用ノ信號機ニ開通セル進路ヲ表示スル装置ヲ添装セルトキ
 (ロ) 旅客列車又ハ混合列車(貨物列車ニ客車ヲ連結シテ旅客ノ取扱ヲ爲スモノヲ含ム)ヲ進
 入セシメサル進路ナルトキ但シ進路ノ狀況著シク相違スルトキハ共用ノ信號機ニ開通セル
 進路ヲ表示スル装置ヲ添装スヘシ

第十六條 停車場ニ入ル本線路二以上アル場合ニ於テハ各線路ノ場内信號機ハ之ヲ各別ノ柱ニ設クヘシ

第十七條 場内信號機ノ位置ハ左ノ各號ニ依ルヘシ
 一 當該進路上最モ外方ノ對向轉轍器ヨリ外方六十米以上
 二 當該進路上ノ背向轉轍器又ハ線路交叉ニ附帶スル最モ外方ノ車輛接觸限界ヨリ外方二十米

第十八條 停車場ニ於ケル列車ノ進入スル線路ハ必要ニ應シ之ヲ區分シ二以上ノ場内信號機ヲ設クルコト
 一 當該進路上列車ノ停止スヘキ區域ヨリ外方六十米以上
 二 當該進路上列車ノ進入スル線路ハ必要ニ應シ之ヲ區分シ二以上ノ場内信號機ヲ設クルコト

前項ニ依ル場内信號機ハ各區分毎ニ之ヲ設ク最外方ノモノヨリ順次第一場内信號機、第二場内
 信號機等ト稱ス

前條ノ規定ハ第一場内信號機ニノミ之ヲ適用ス
 第三節 出發信號機

第十九條 停車場ニ於ケル列車ノ進出スル線路(以下出發線ト稱ス)ニハ出發信號機ヲ設クヘシ

但シ左ノ各號ノ一ニ該當スル場合ハ此ノ限ニ在ラス
 一 列車ノ進路ニ轉轍器ナキトキ及轉轍器カ常時鎖錠セララルトキ
 二 特ニ省略シ得ル事由アルトキ

第二十條 同一出發線ヨリ進出スル列車ノ進路二以上アル場合ニ於テハ各進路毎ニ出發信號機ヲ設クヘシ
 但シ左ノ各號ノ一ニ該當スル場合ハ此ノ限ニ在ラス

一 前條第二號ニ依リ出發信號機ヲ省略セルトキ
 二 出發信號機ニ開通セル進路ヲ表示スル装置ヲ添装シ承認ヲ得テ二以上ノ進路ニ對シ出發信
 號機ヲ共用スルトキ

第二十一條 出發線二以上アル場合ニ於テハ各線路ノ出發信號機ハ之ヲ各別ノ柱ニ設クヘシ
 前項ノ出發信號機ニシテ同一地點ニ設クルモノハ線路配置ノ順位ニ列フヘシ
 同一線路ニ向テ貨物列車ノミヲ出發セシムル二以上ノ隣接出發線ニ對スル出發信號機ハ其ノ出
 發線ノ使用頻繁ナラサル場合ニ限り之ヲ共用ト爲スコトヲ得

第二十二條 出發信號機ノ位置ハ左ノ各號ニ依ルコトヲ通例トス

- 一 當該進路上最モ内方ノ對向轉轍器（側線ニ係ルモノハ之ヲ除クコトヲ得）ヨリ内方
- 二 當該進路上ノ背向轉轍器又ハ線路交叉ニ附帶スル車輛接觸限界（側線ニ係ルモノハ之ヲ除クコトヲ得）ヨリ内方
- 三 當該出發線上列車ノ停止スヘキ區域ヨリ外方

前項ノ位置ニ出發信號機ヲ設クルコト能ハサル場合ニ於テ特ニ列車ノ停止位置ヲ表示スル必要アル場合ハ前項ノ位置ニ列車停止標ヲ設クヘシ

第二十三條 停車場ニ於ケル列車ノ進出スル線路ハ必要ニ應シ之ヲ區分シ二以上ノ出發信號機ヲ設クルコトヲ得

前項ニ依ル出發信號機ハ各區分毎ニ之ヲ設ケ最内方ノモノヨリ順次第一出發信號機、第二出發信號機等ト稱ス
前條ノ規定ハ第一出發信號機ニノミ之ヲ適用ス

第四節 閉塞信號機

第二十四條 閉塞區間ノ始點ニハ閉塞信號機ヲ設クヘシ但シ場内信號機又ハ出發信號機ニ依リ閉塞區間ニ列車進入ノ可否ヲ表示シ得ル場合ハ之ヲ省略スヘシ

第十九條但書ニ依リ出發信號機ヲ省略セル停車場ニ於テ出發信號機ヲ設クヘキ地點又ハ其ノ附近カ閉塞區間ノ始點ナルトキ左記各號ノ一ニ該當スル場合ハ閉塞信號機ヲ省略スルコトヲ得

- 一 當該停車場ニ同方向ノ場内信號機ノ設アルトキ
- 二 當該停車場カ終端停車場ナルトキ

第二十五條 自動閉塞式施行區間ニ於テ閉塞信號機トシテ兼用スル場内信號機及出發信號機ハ之ヲ半自動ノ信號機ト爲スヘシ

第二十六條 自動閉塞式施行區間ニ於テ場内信號機ノ遠方信號機ニ相當スル現示ヲナス閉塞信號機ハ必要ニ應シ半自動ノ信號機ト爲スコトヲ得

第二十七條 千分ノ十以上ノ上リ勾配ニ在ル自動ノ閉塞信號機ニハ承認ヲ得テ徐行許容標ヲ添裝スルコトヲ得

第二十八條 自動ノ閉塞信號機（徐行許容標ヲ添裝シタルモノヲ除ク）ニハ夜間他ノ常置信號機ト區別スル爲白色識別燈一個ヲ添裝スヘシ

第二十九條 自動及半自動ノ閉塞信號機ニハ其ノ線路名略符號及該信號機番號ヲ記入セル札ヲ附スヘシ但シ其ノ番號ハ建植位置ノ料程ノ十倍ノ近似數ヲ以テシテ線ニ對シテ奇數、止リ線ニ對シテ偶數トス

第五節 掩護信號機

第三十條 停車場外ニ於ケル可動橋、線路ノ分岐又ハ交叉等ニシテ特ニ防護ヲ要スル箇所ニハ其ノ外方六十米以上ノ地點ニ掩護信號機ヲ設クヘシ

第六節 遠方信號機

第三十一條 主信號機(通過列車ニ對セサル出發信號機ヲ除ク)ニハ遠方信號機ヲ設クヘシ但シ左ノ各號ノ

一ハ該當スル場合ハ此ノ限ニ在ラス

一 三位式信號機使用區間ニ在リテハ主信號機ノ前方ニ於テ遠方信號機ニ相當スル信號ヲ現示スル他ノ主信號機ノ設アル場合

二 主信號機(甲)ノ前方ニ他ノ主信號機(乙)ノ設アリテ信號機(甲)カ停止信號ヲ現示セル間ハ信號機(乙)ニ注意又ハ進行信號ヲ現示スルコトヲ得サル装置ト爲セル場合ハ信號機(甲)ニ對シテハ遠方信號機ヲ設クルヲ要セス

三 主信號機ノ停止信號ヲ二百米以上ノ距離ニ於テ列車ヨリ認識スル必要ナキ場合

第三十二條 同一線路ヨリ進入スル列車ニ對シニ以上ノ場内信號機カ同一柱又ハ同一地點ニ設ケラルル場合遠方信號機ハ之ヲ共用ト爲スコトヲ得但シ進路ノ狀況著シク相違スルトキハ必要ニ應シ共用ノ信號機ニ開通セル進路ヲ表示スル装置ヲ添装スヘシ

第三十三條 遠方信號機ノ位置ハ主體ノ信號機ノ外方左ノ距離トス但シ其ノ距離以内ニ停車場アリテ各列車

停止スル場合及第三十四條ノ場合ハ此ノ限ニ在ラス

主體信號機ノ外方一杆間ノ平均勾配

千分ノ十ヨリ急ナル上リナルトキ 二百米以上

千分ノ十及千分ノ十ヨリ緩ナルトキ 四百米以上

千分ノ十ヨリ急ナル下リナルトキ 六百米以上

第三十四條 遠方信號機ヲ設クヘキ地點又ハ其ノ附近ニ同方向ノ主信號機ノ設アル場合ニ於テハ遠方信號機

ハ其ノ主信號機ト同一柱其ノ下位ニ設クヘシ此ノ場合遠方信號機ニ以上ヲ設クルヲ要スルトキハ之ヲ同一地點ニ設ケ主本線ニ對スル遠方信號機ヲ主信號機ト同一柱ニ設クルモノトス

第三十五條 前條ニヨリ遠方信號機ヲ主信號機ト同一柱又ハ同一地點ニ設クル場合ニ於テハ其ノ主信號機カ停止信號ヲ現示セル間ハ遠方信號機ニ進行信號ヲ現示スルコトヲ得サル装置ト爲スヘシ

第七節 誘導信號機

第三十六條 場内信號機又ハ出發信號機カ停止信號ヲ現示セルニ拘ハラズ其ノ防護區域内ニ屢々列車ヲ進入セシムルコトヲ要スル箇所ニハ誘導信號機ヲ設クヘシ

第三十七條 誘導信號機ハ關係場内信號機又ハ出發信號機ト同一柱其ノ下位ニ設クヘシ

第三十八條 同一柱ニ設クル二以上ノ場内信號機又ハ出發信號機ニ對スル誘導信號機ハ之ヲ共用ト爲スコト

ヲ得

第三十九條 第八節 入換信號機

列車又ハ車輛ノ入換進路ニシテ左ノ各號ノ一ニ該當シ其ノ使用頻繁ナル場合又ハ特別ノ事情ア

ル場合ニ於テハ入換信號機ヲ設クヘシ

第三十條 第一節 本線路上ノ轉轍器ヲ經由スルトキ

一 本線路上ノ轉轍器ヲ經由スルトキ

二 旅客ノ乗込メル列車又ハ車輛ノ入換ヲ爲スコトアルトキ

第四十條 同一線路ヨリ分岐スル二以上ノ進路ニ對シテハ入換信號機ヲ共用スルコトヲ得

第三十四條 第九節 臨時信號機

第四十一條 線路ノ狀態カ一時列車ノ平常運轉ヲ許ササル場合ニ於テハ臨時信號機ヲ設クヘシ

第四十二條 臨時信號機ハ所屬線ノ左側ニ設クヘシ左ノ各號ノ一ニ該當スル場合ハ此ノ限ニ在ラス

一 地形上特ニ左側以外ニ設クルコトヲ可トスルトキ

二 第四十四條第三項但書ニ依リ徐行信號機ノ背面ヲ徐行解除信號機トシテ使用スルトキ

第四十三條 停止信號機ハ列車ヲ停止セシムルヲ要スル箇所ノ外方二百米以上ノ地點ニ設クヘシ停止信號機

カ地勢上六百メートル距離ヨリ認識シ難キ場合ニ於テハ其ノ前方四百米以上ノ地點ニ徐行信號機ヲ

設クヘシ

第四十四條 徐行信號機（前條第二項ノ徐行信號機ヲ除ク）ハ列車ノ徐行ヲ要スル箇所ノ始端ニ設クヘシ

前項ノ徐行信號機カ地勢上四百メートル距離ヨリ認識シ難キ場合ニ於テハ其ノ前方三百メートル以上ノ地

點ニ徐行豫告標ヲ設クヘシ

徐行解除信號機ハ徐行ヲ要スル箇所ノ終端ニ設クヘシ但シ單線ニ於テハ徐行信號機ノ背面ヲ反

對方面ノ徐行解除信號機トシテ使用スルコトヲ得

第三章 標識

第一節 轉轍器標識

附、錘附轉換器及リバーノ著色

第四十五條 左ノ轉轍器ニハ轉轍器標識ヲ附スヘシ

一 本線路ノ對向轉轍器但シ第一種聯動裝置ト爲セルモノ、常時鎖錠セルモノ及貨物列車ノミ

發著スル本線路上ノ使用頻繁ナラサルモノヲ除ク

二 本線路上ノ背向轉轍器ニシテ常置信號機ト聯動裝置ナク且頻繁ニ入換作業ニ使用セラルル

三 特ニ必要ト認めタル轉轍器

双動ノ轉轍器ニ轉轍器標識ヲ附スル場合ニ於テハ一箇ヲ以テ共用スルコトヲ得ニ適用スルモ

第四十六條 錘附轉換器ノ錘柄ハ轉轍器ノ定位ニ於テ之ヲ其ノ尖端ト同方向ニ置キ錘ハ左ノ如ク塗色スヘシ

第四十九條 轉轍器定位ニアルトキ 上半部ヲ白色、下半部ヲ黑色

第四十三條 轉轍器反位ニアルトキ 上半部ヲ黑色、下半部ヲ白色

第四十七條 標識ヲ附セサル轉轍器ノリバー(リバーヲ集中セルモノヲ除ク)ハ轉轍器ノ定位ニ於テラツチノ存スル方向ニ置キ其ノリバー臺ハ中央ヨリ定位側ヲ白色、反位側ヲ黑色ニ塗ルヘシ

第二節 遷移轉轍器及脱線轉轍器ノ標識

第四十八條 遷移轉轍器又ハ脱線轉轍器ニハ標識ヲ附スヘシ但シ左ノ各號ノ一ニ該當スル場合ハ此ノ限ニ在

ラス

一 遷移轉轍器又ハ脱線轉轍器ヲ經由スヘキ列車又ハ車輛ノ凡テノ運行ニ對シ該轉轍器ト聯鎖關係ヲ附シタル信號機ノ設アルトキ

二 入換頻繁ナラサル箇所ニシテ標識ヲ附セル轉轍器ト双動ト爲セルトキ
第四十九條 (削除) 第三節 車止標識

第五十條 左ノ車止ニハ車止標識ヲ附スヘシ

一 本線路ノ終端ニ於ケル車止

二 折返ヘシ線ノ終端ニ於ケル車止

三 入換頻繁ナル線ノ車止

四 特ニ必要ト認めタル車止

(註) 本條第一號乃至第三號ノ車止ニシテ當時列車又ハ動力車カ該車止附近迄運轉スルコトナキモノニ在リテハ車止標識ノ掲出ヲ省略シ得ルモノトス

附 則

第五十一條 本心得施行前工事ニ著手シ又ハ竣工シタル信號機及標識ノ設備ニシテ本心得ニ牴觸スルモノニ付テハ其ノ移設又ハ改築迄其ノ儘ト爲スコトヲ得

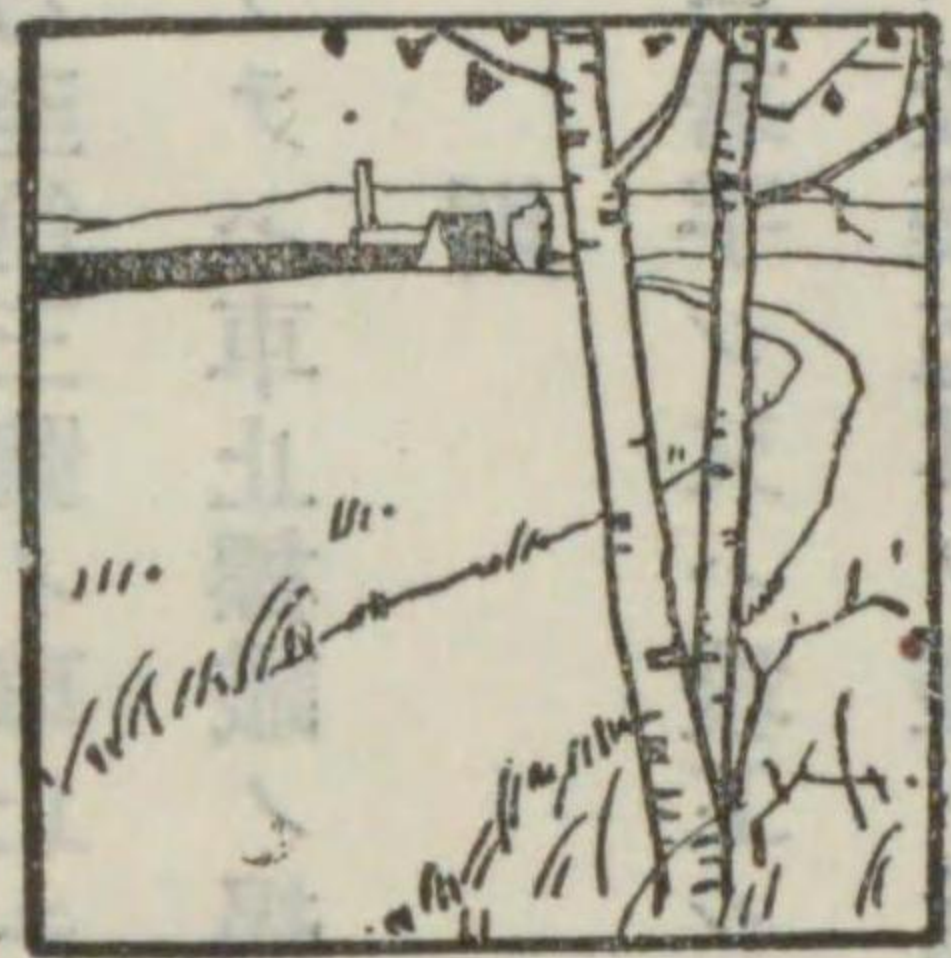
第三十一卷

本心縣政行前工事

於てハ其ノ諸項又ハ

ニハ計開及縣廳ノ諸般ニモ本心縣ニ

訓



チテハニ

出テ香

ニモ當和既車又ハ

- 一 本縣
- 二 本縣
- 三 入
- 四 本



(註) 本誌第一號

四 警ニ必要トシテノ車止

三 入警機ヲ用ルノ車止

二 警機ハニ入警ノ機ニ代ルノ車止

一 本誌機ノ機ニ代ルノ車止

信號及標識設備心得附圖 (一)

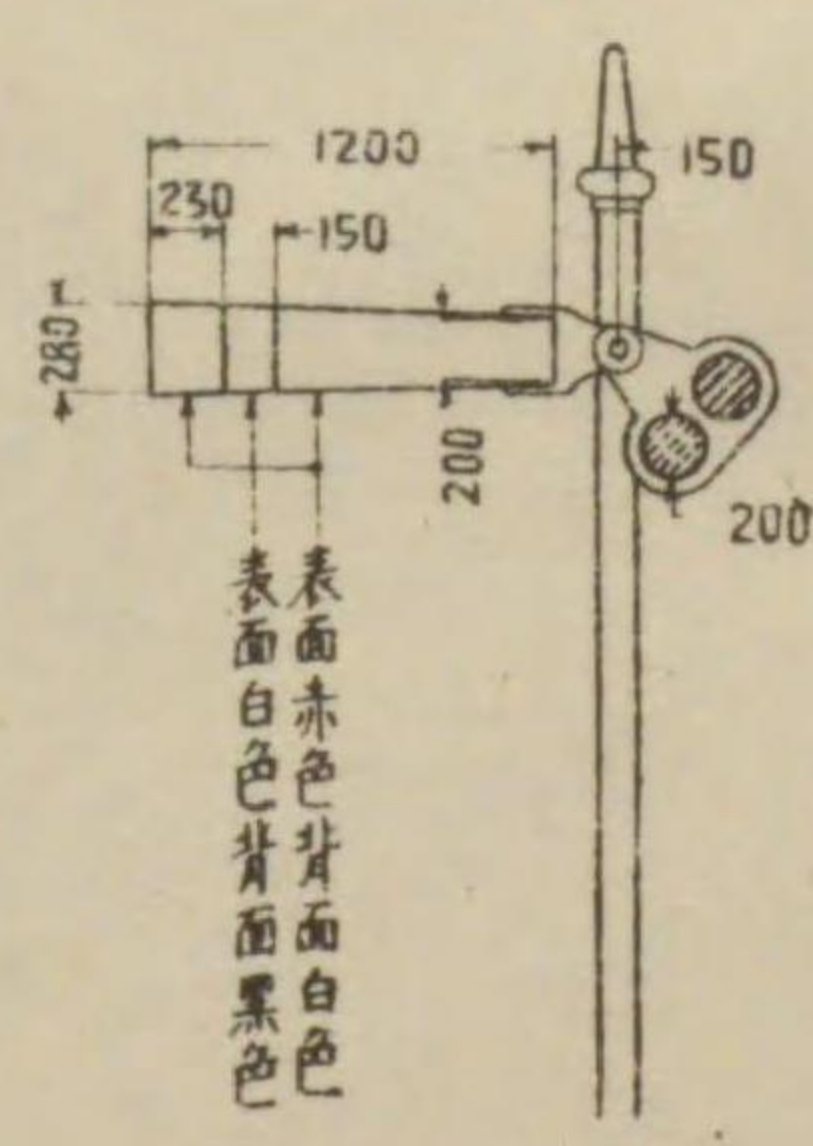
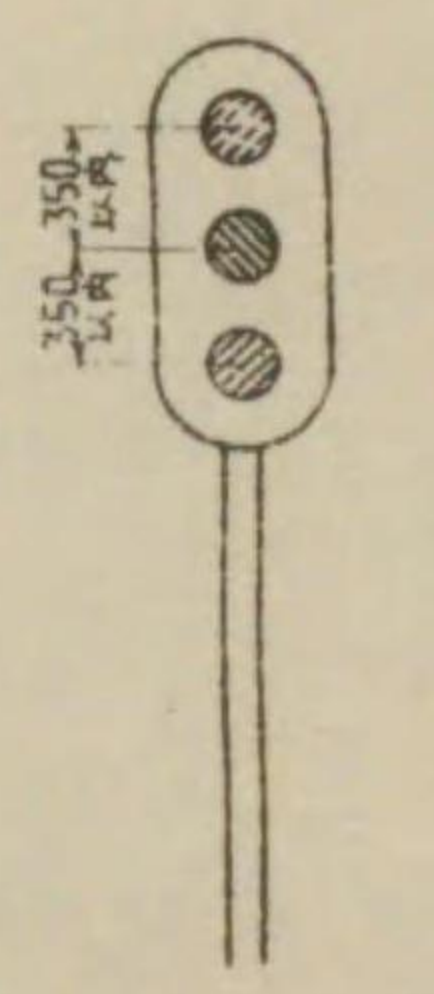
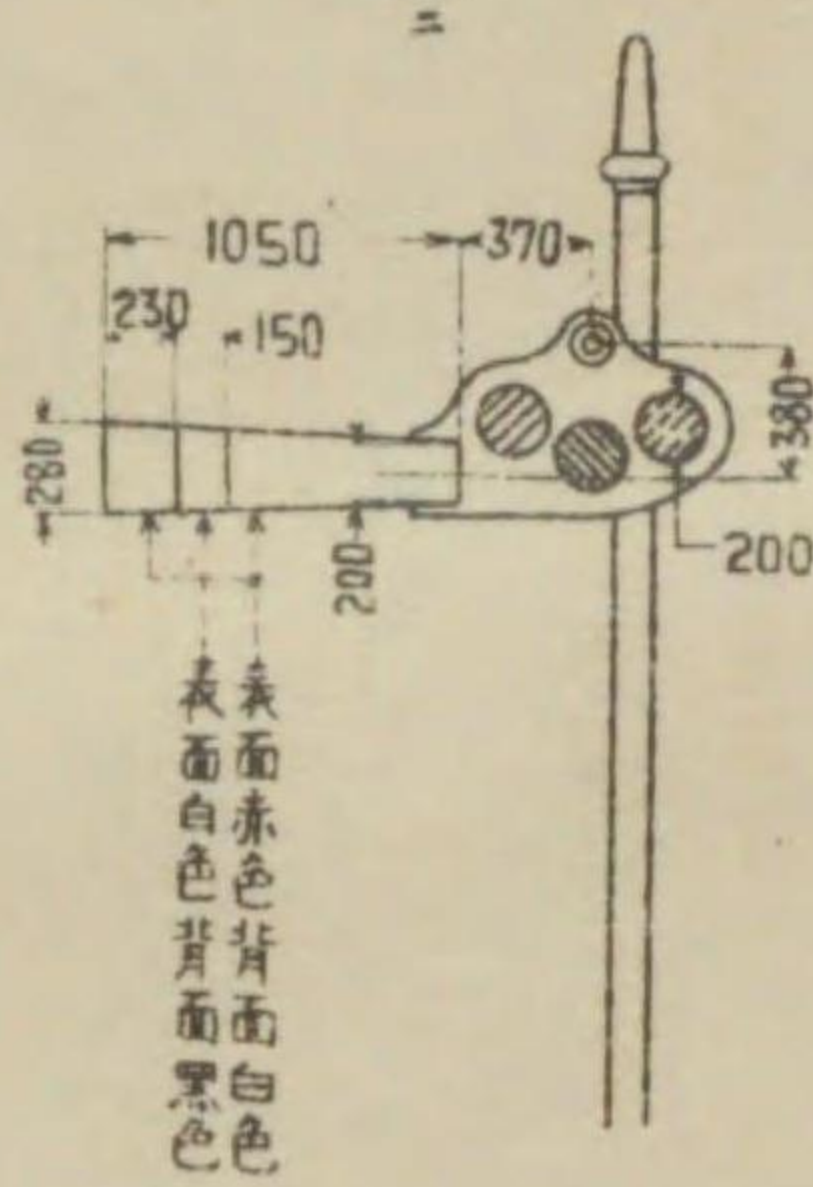
主信號機及遠方信號機ノ形狀

三位腕木式

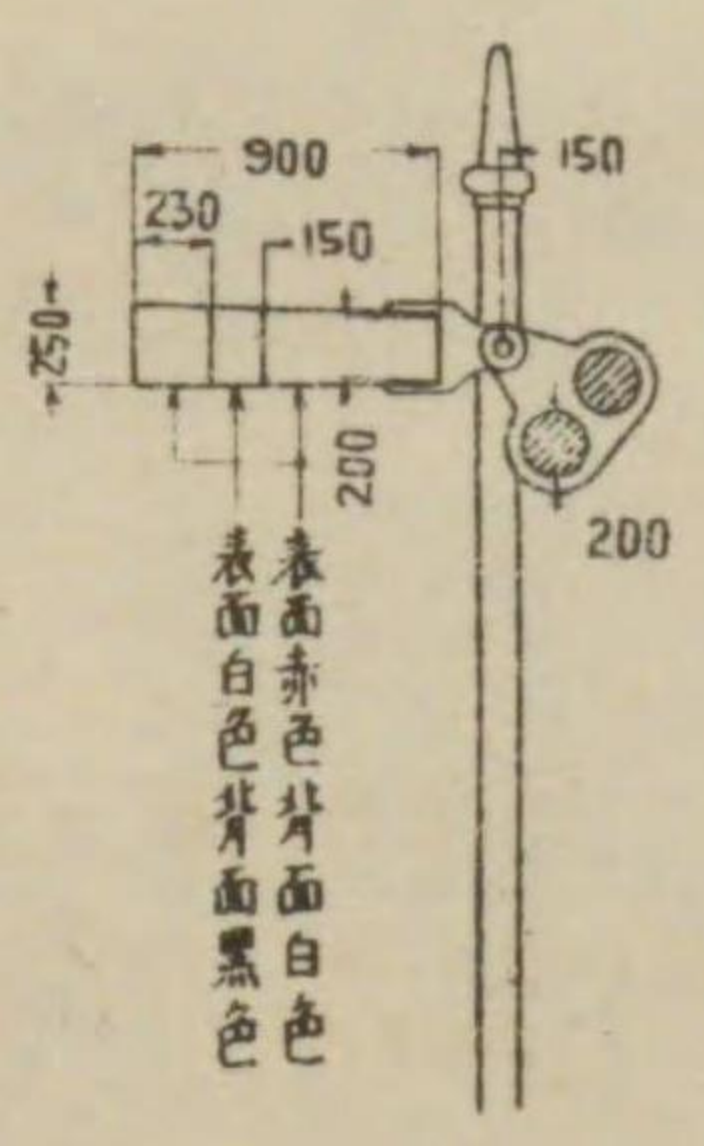
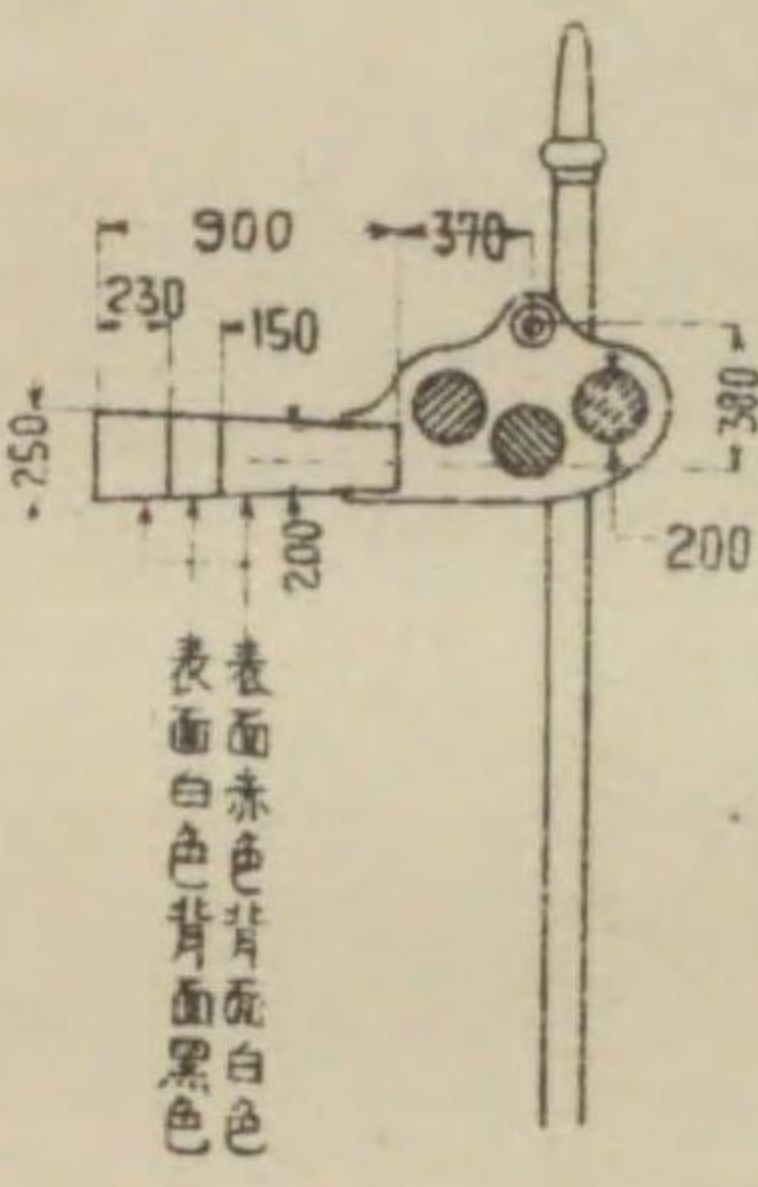
三位色燈式

二位腕木式

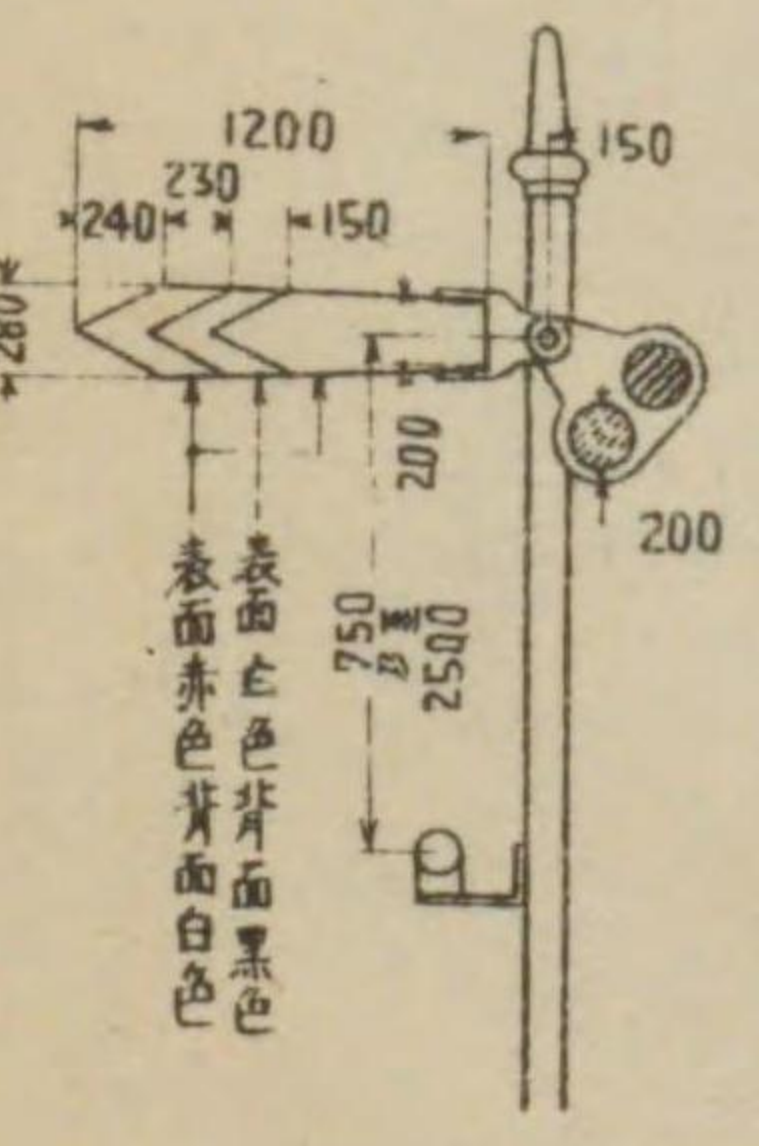
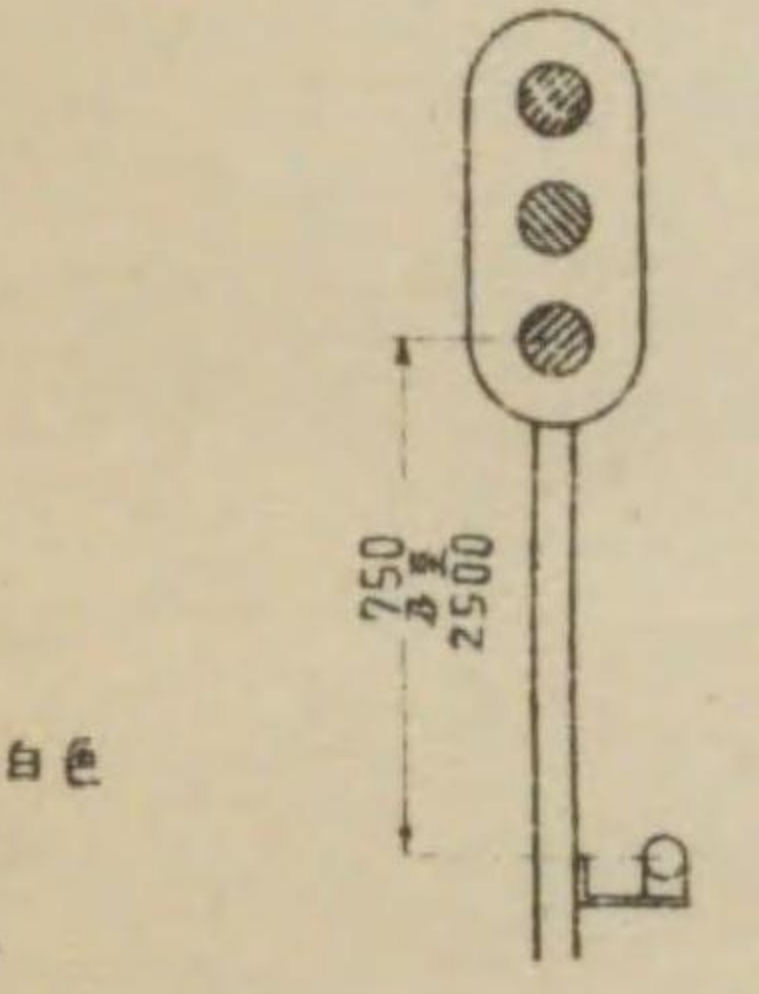
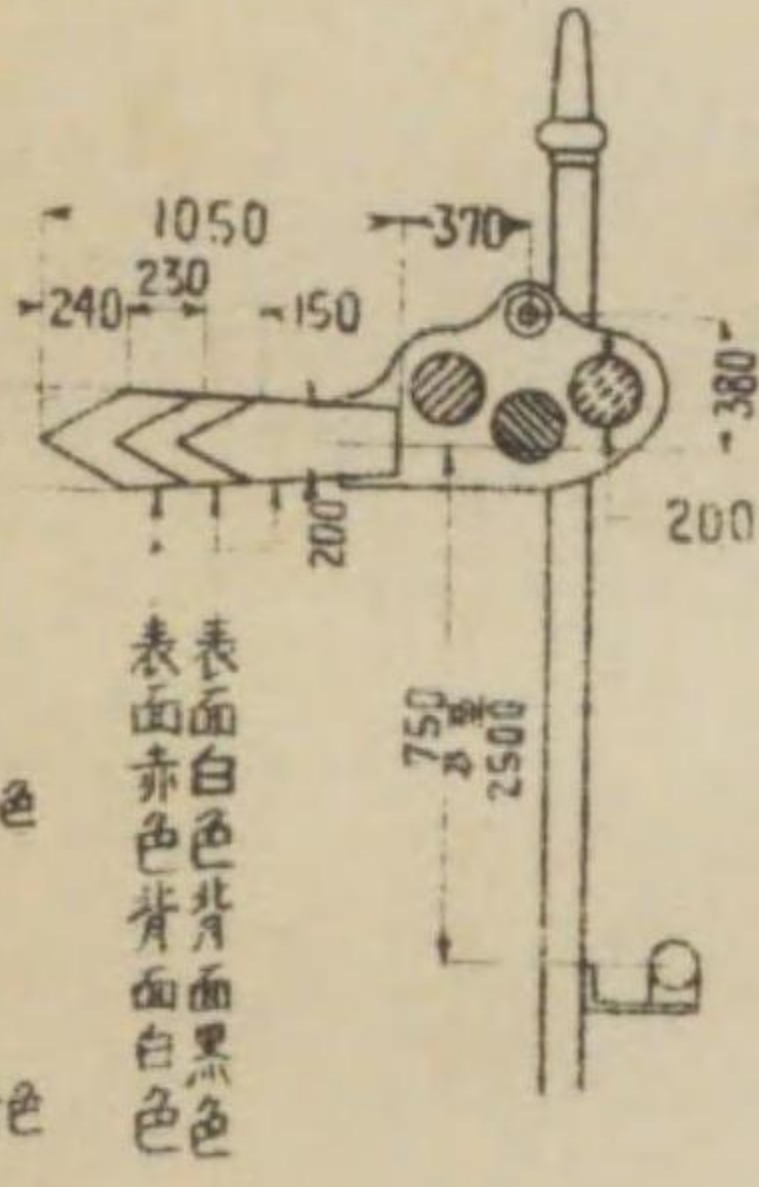
場内手動及
半自動閉塞並
掩護信號機



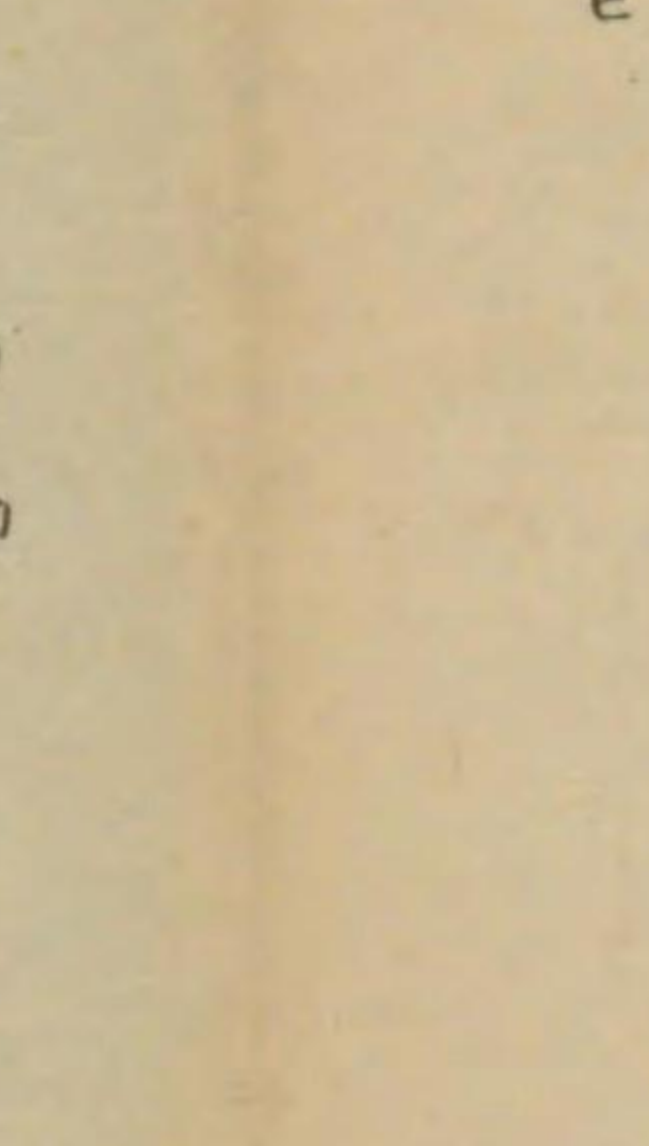
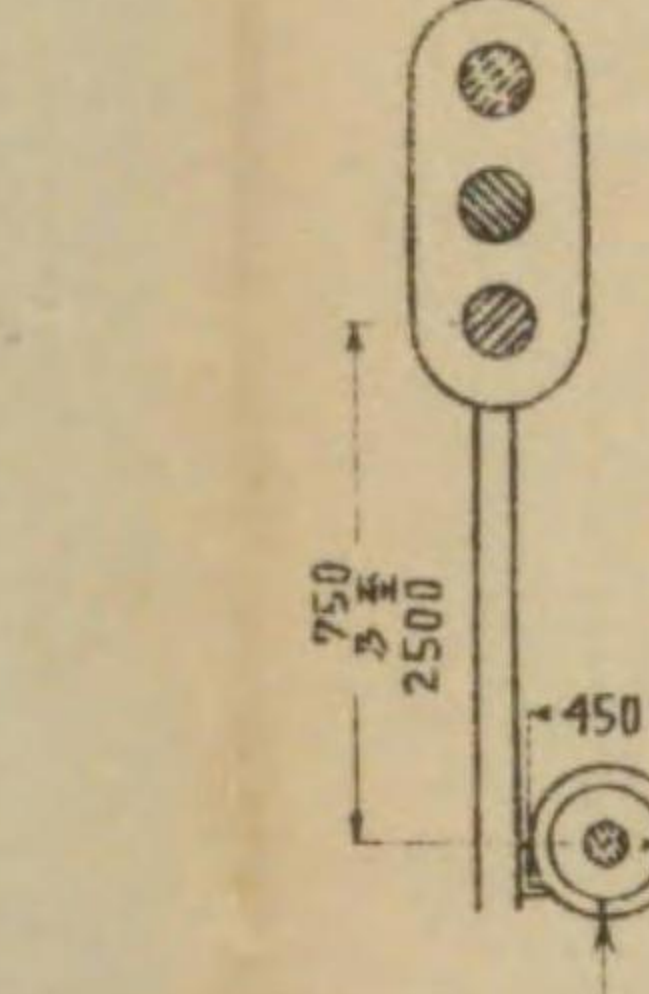
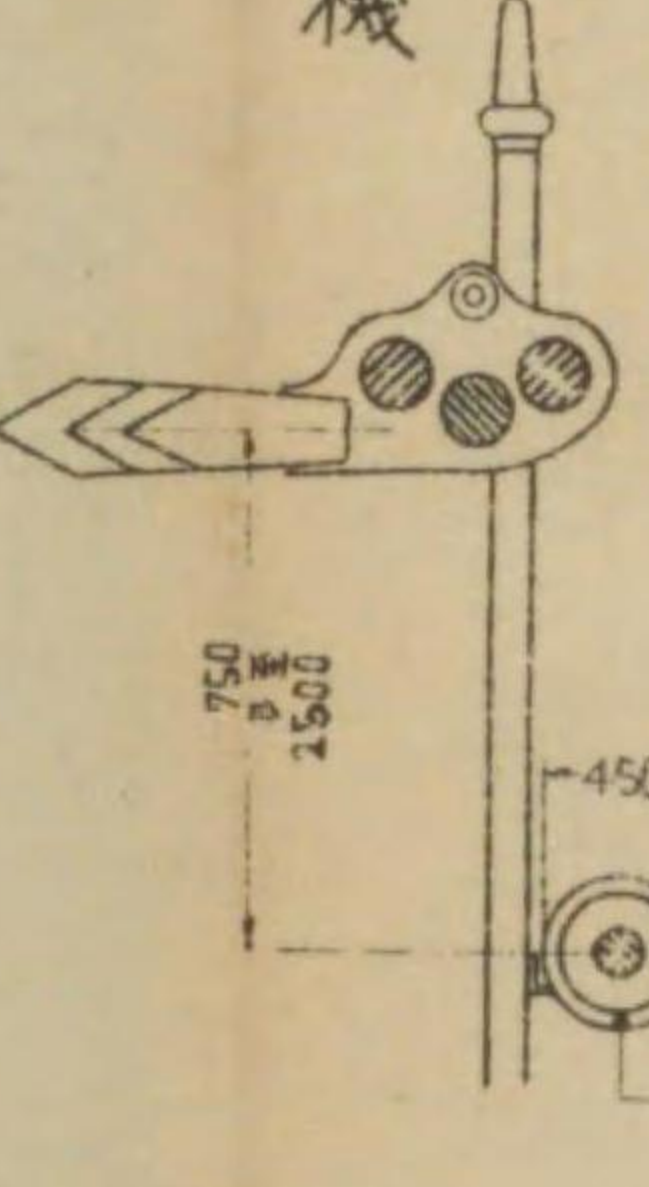
出發信號機



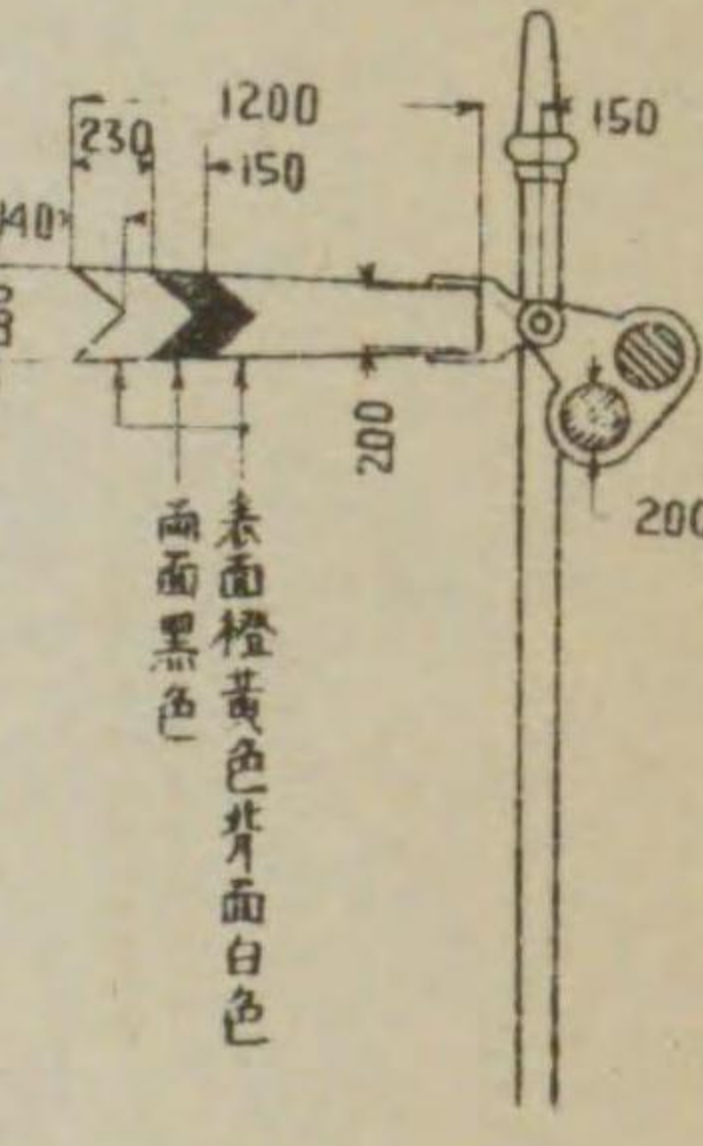
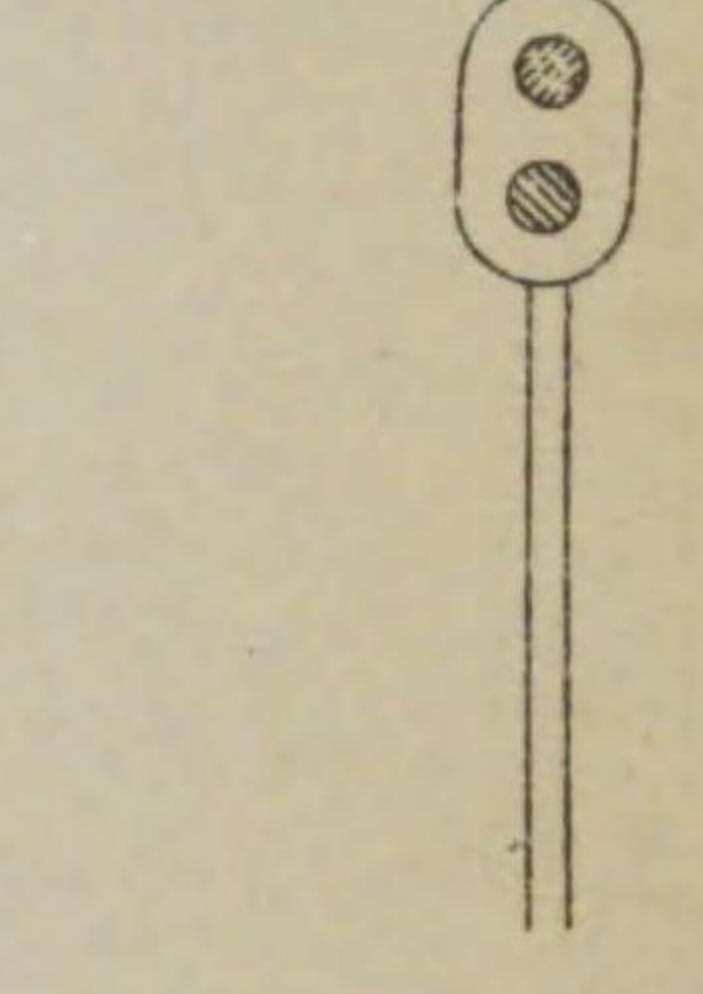
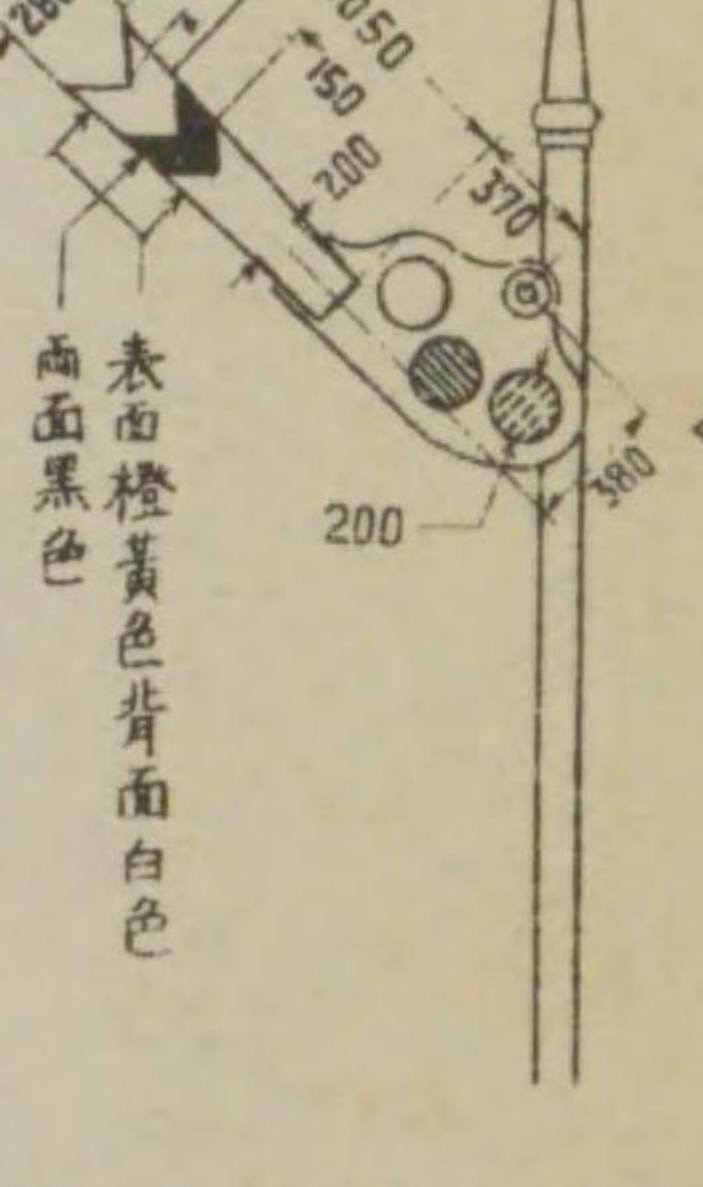
自動閉塞
信號機



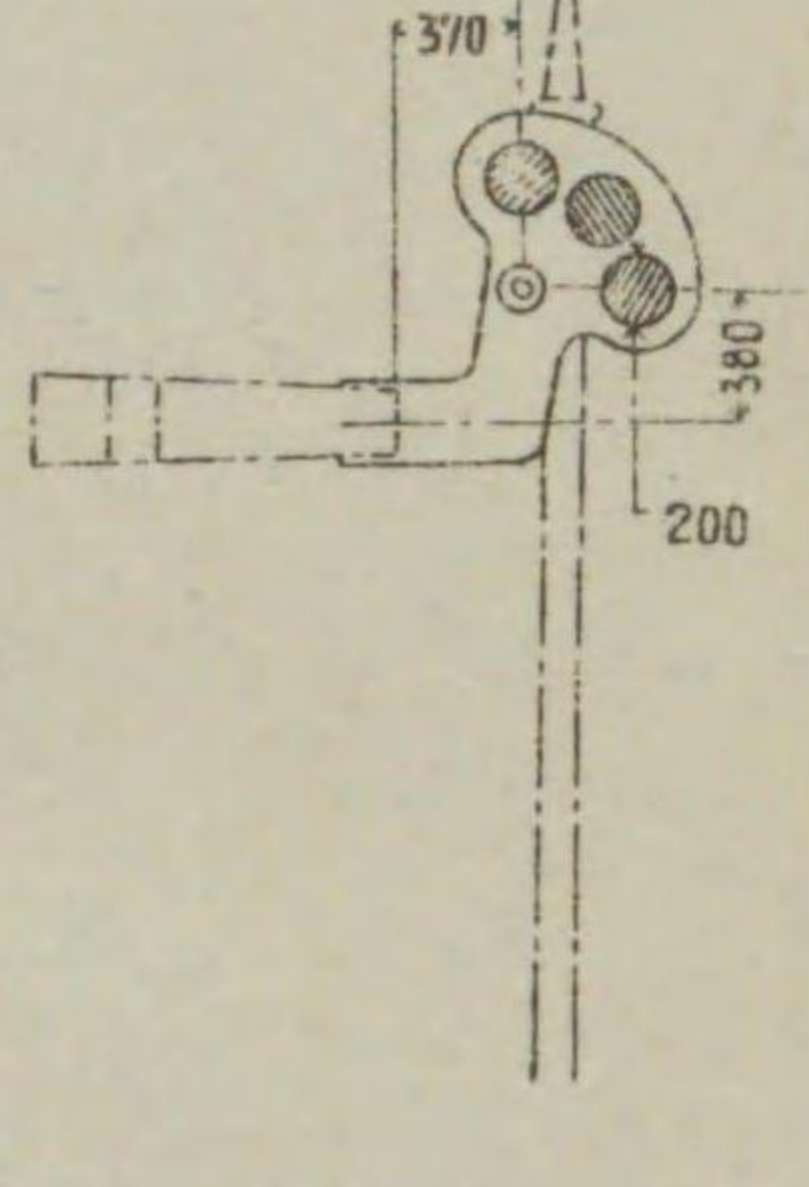
徐行許容標附
自動閉塞信號機



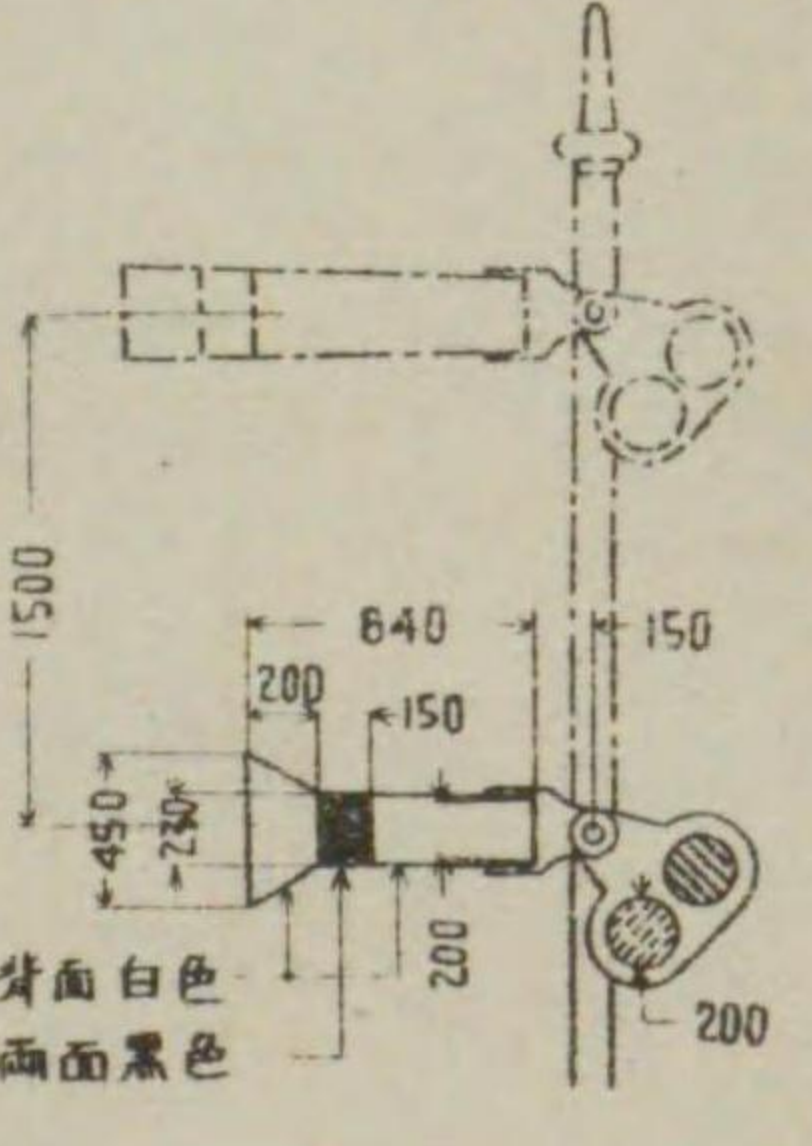
遠方信號機
(通過信號機ヲ除)



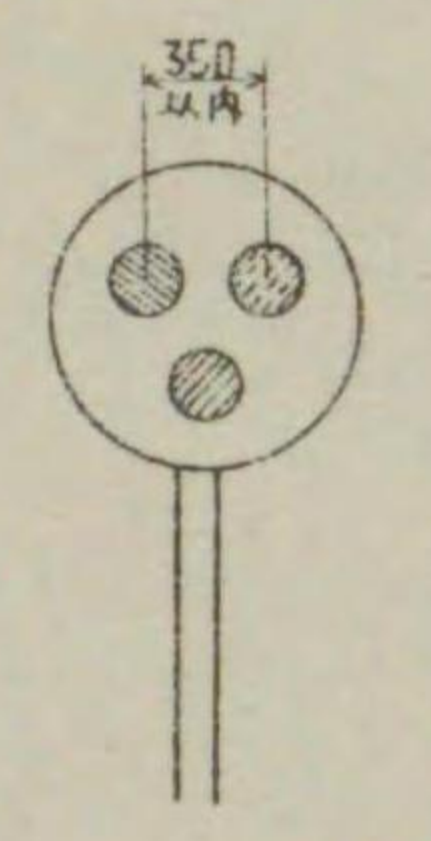
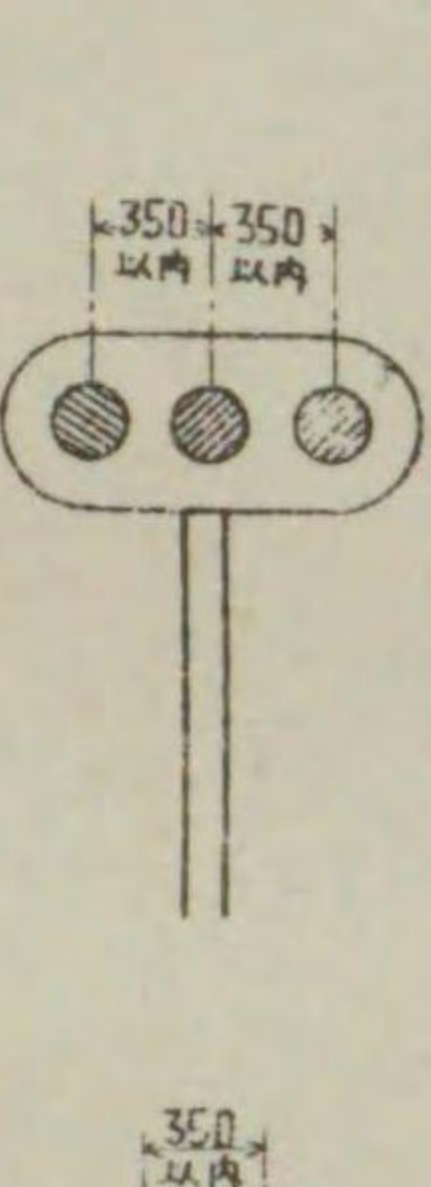
信號燈ヲ柱ノ右側ニ裝置スル場合ニ用フル表眼鏡



通過信號機



色燈式信號機ハ必要ニ應シ左記形狀ノモノヲ使用スルコトヲ得

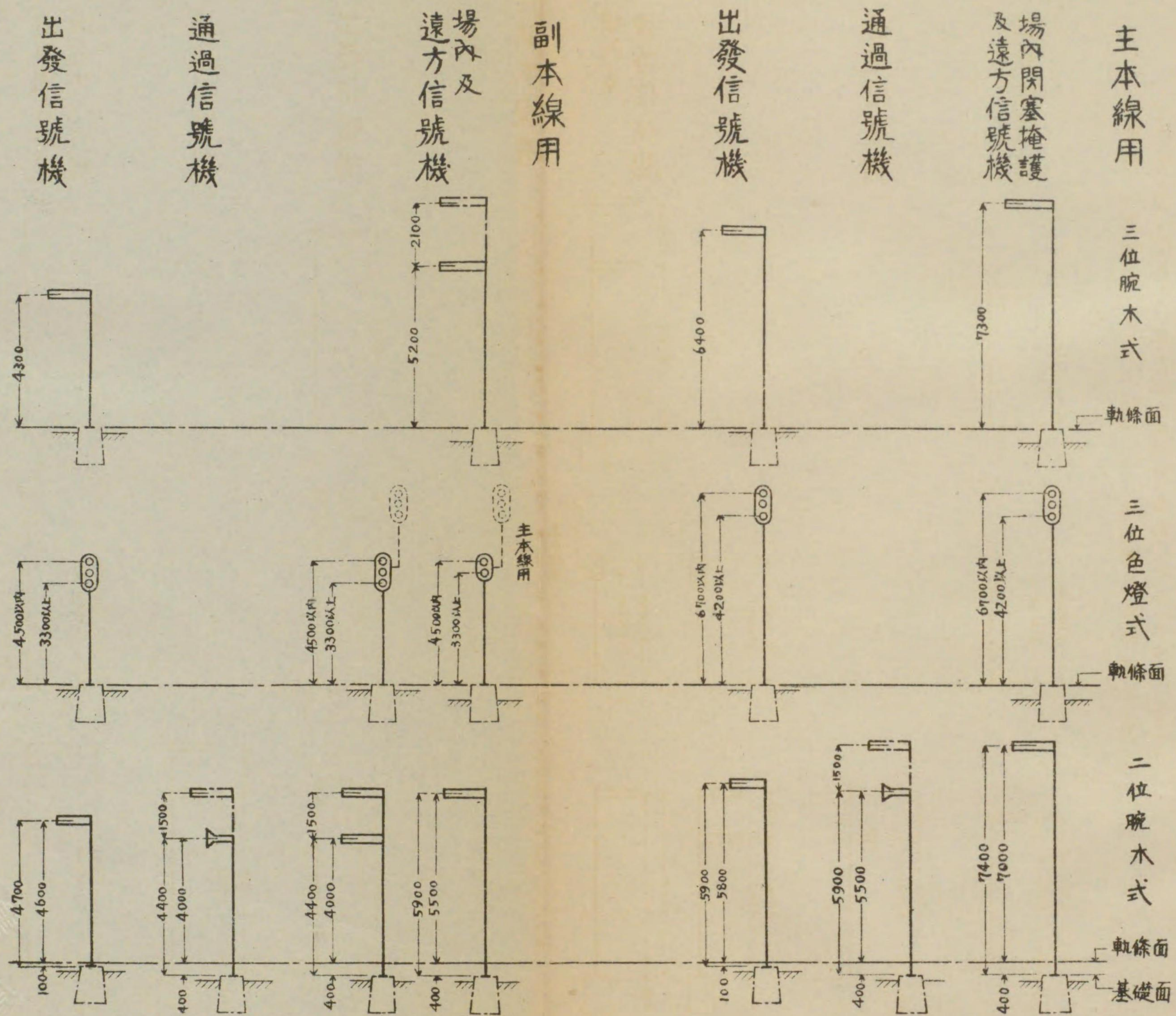


色燈式信號機ニテ停止信號注意信號進行信號ノ内何レカノ信號ヲ現示スル必要ナキ場合ハ其燈ヲ取外シタルモノ又ハ之ヲ省置シタルモノヲ使用ス

- 凡例 ○ 白色
- 赤色
- 橙黃色
- 綠色
- 紫色

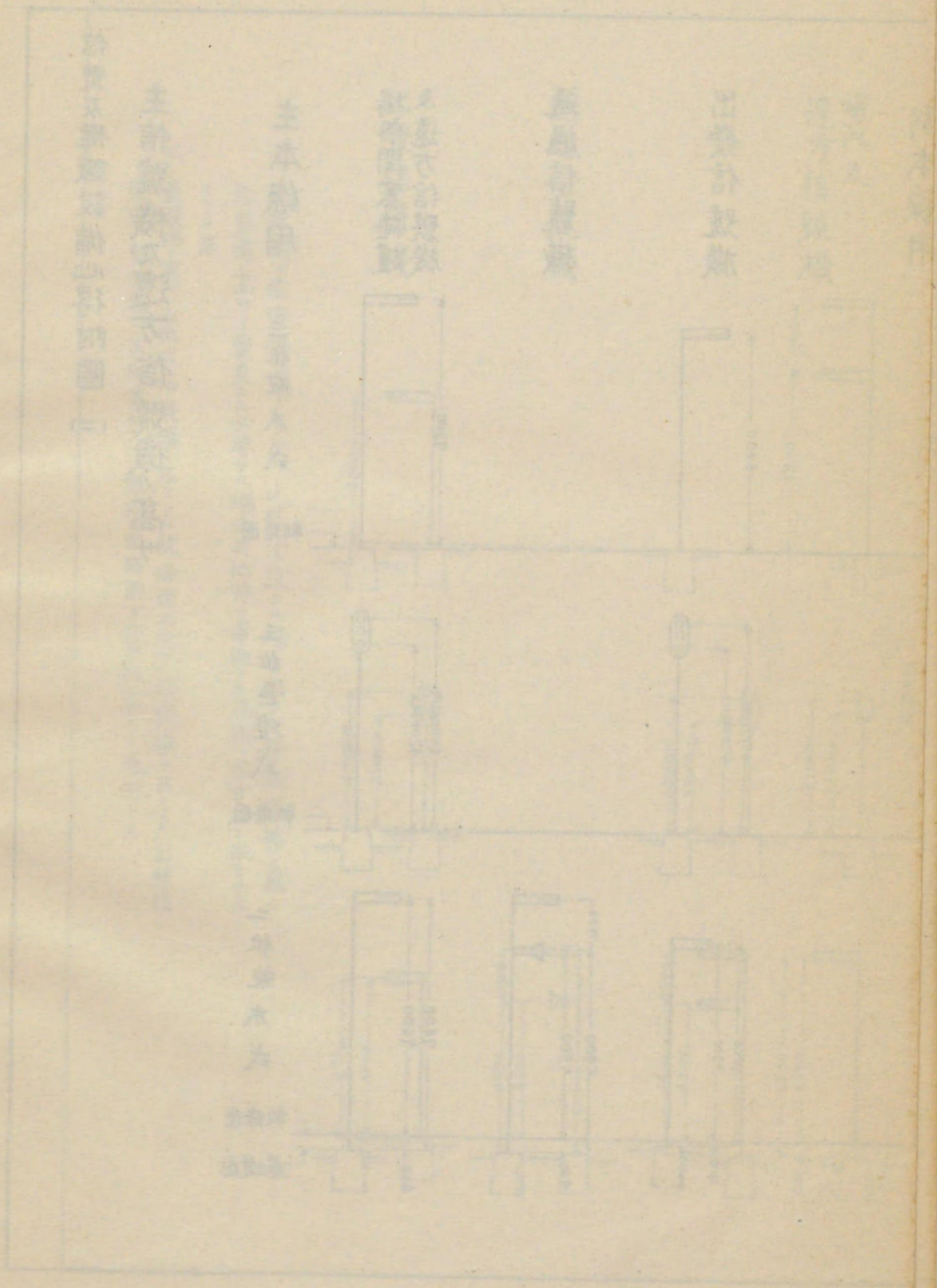
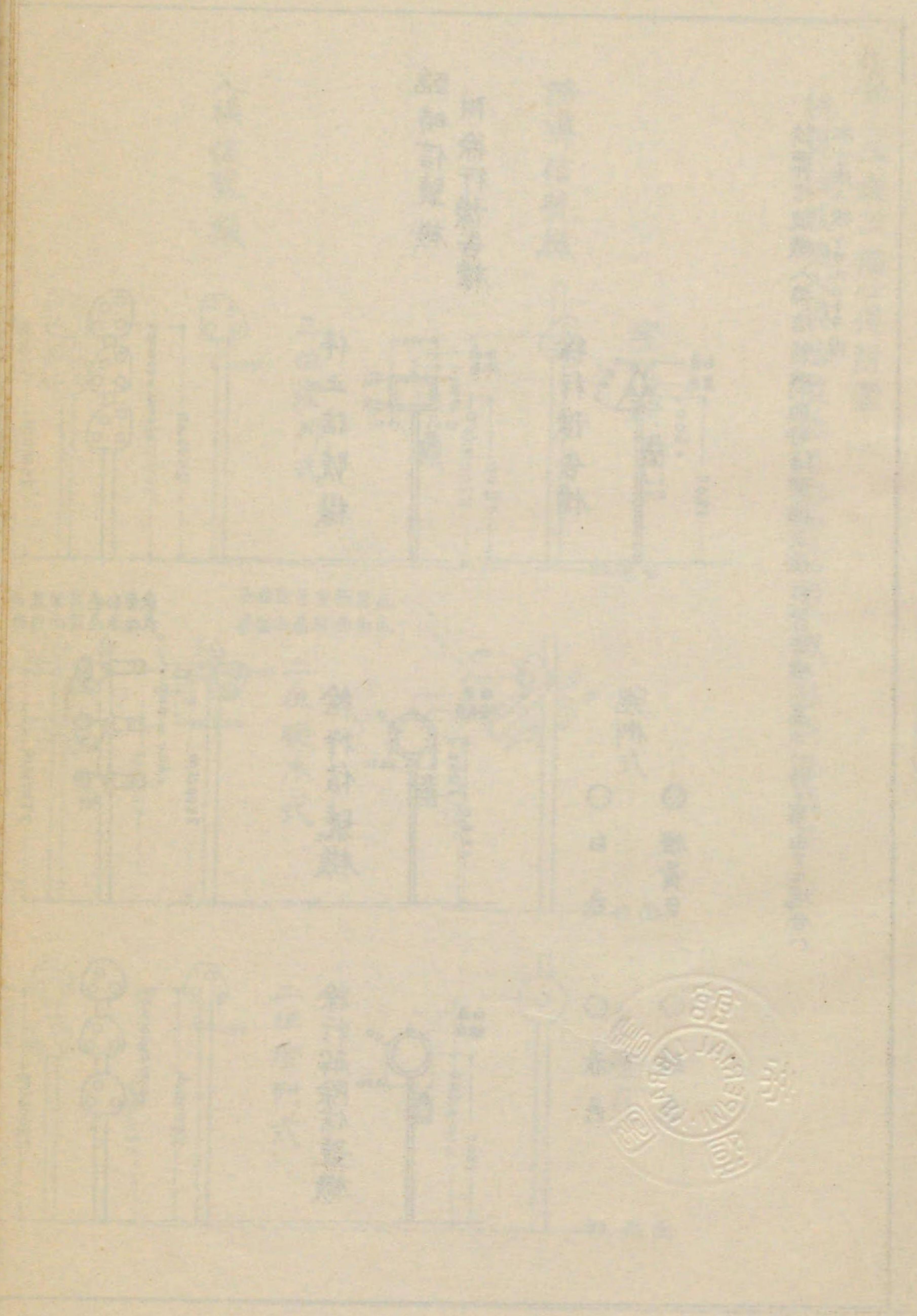
信號及標識設備心得附圖 (二)

主信號機及遠方信號機ノ高さ



- 一 信號機ヲ信號橋又ハ「ラケット」柱上ニ設クル場合若クハ跨線橋等ノ爲メ
信號機ノ高サヲ變更スル必要アル場合其他特ニ事由アル場合ハ本寸法ニ依ラサル
コトヲ得
- 二 基礎面ノ高サニ三位式信號機ニ在リテハ軌條面ニ二位式信號機ニ在リテハ出發信
號機ハ軌條面下百牯其他ノ信號機ハ軌條面下四百牯トナスヲ通例トス

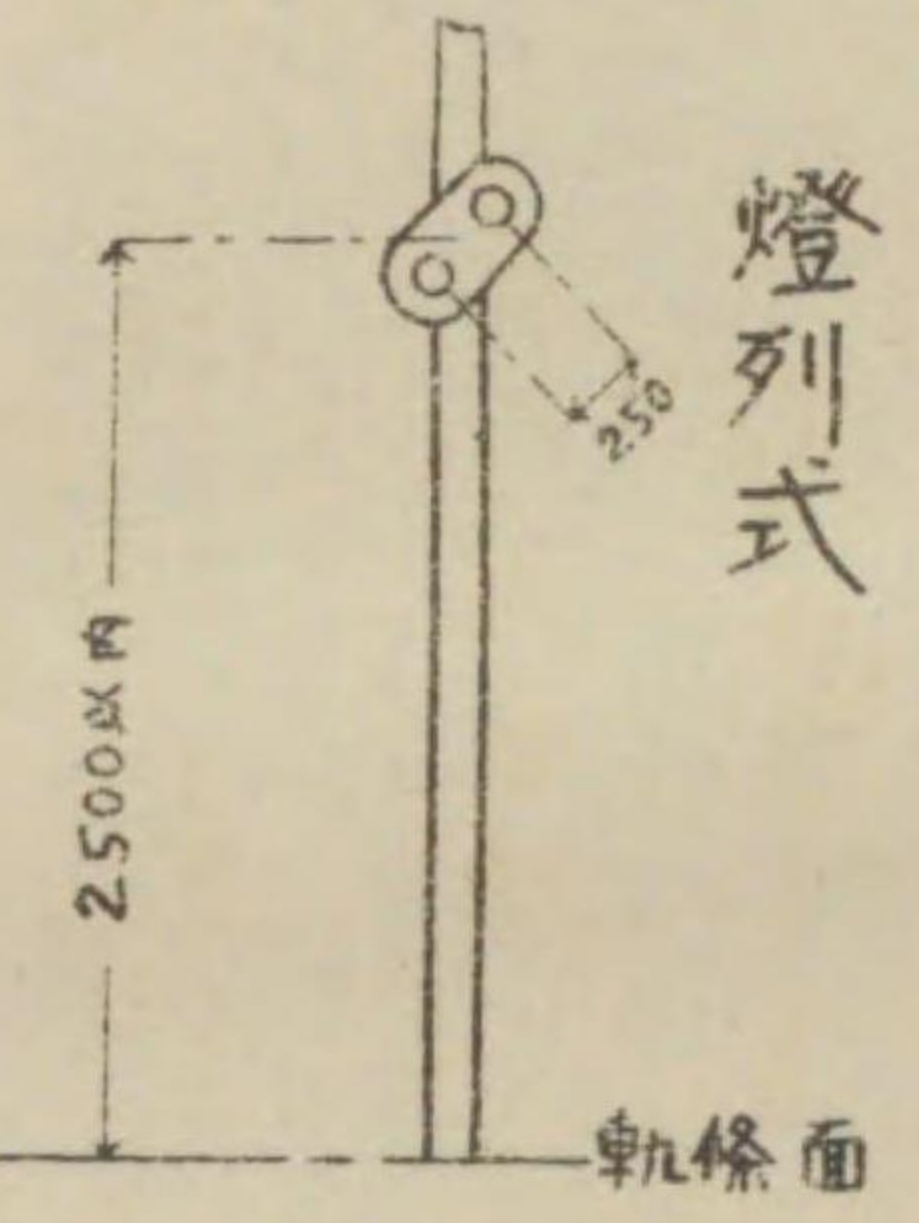




信號及標識設備心得附圖 (三)
誘導信號機入換信號機及臨時信號機ノ形狀及高さ

誘導信號機

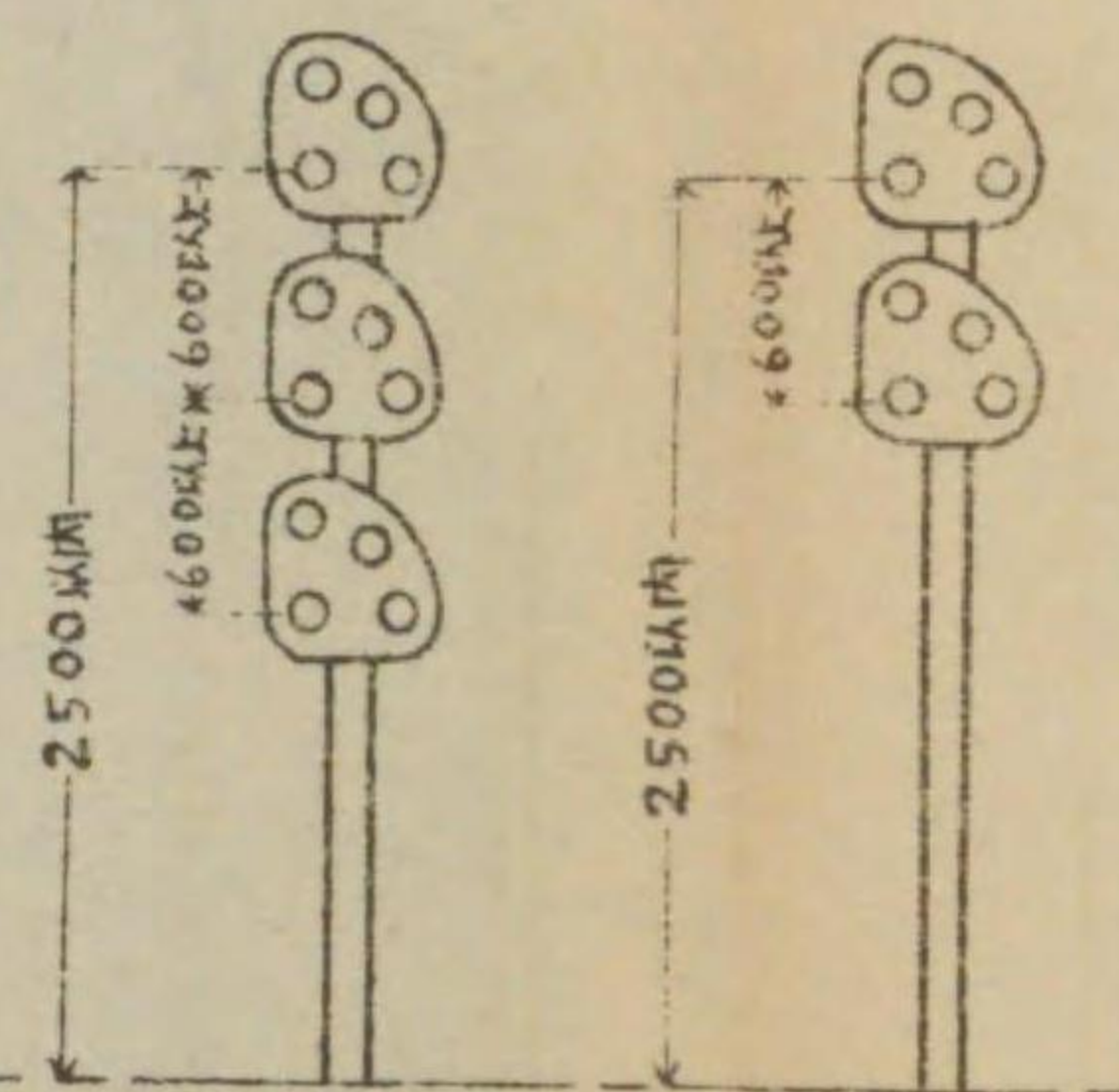
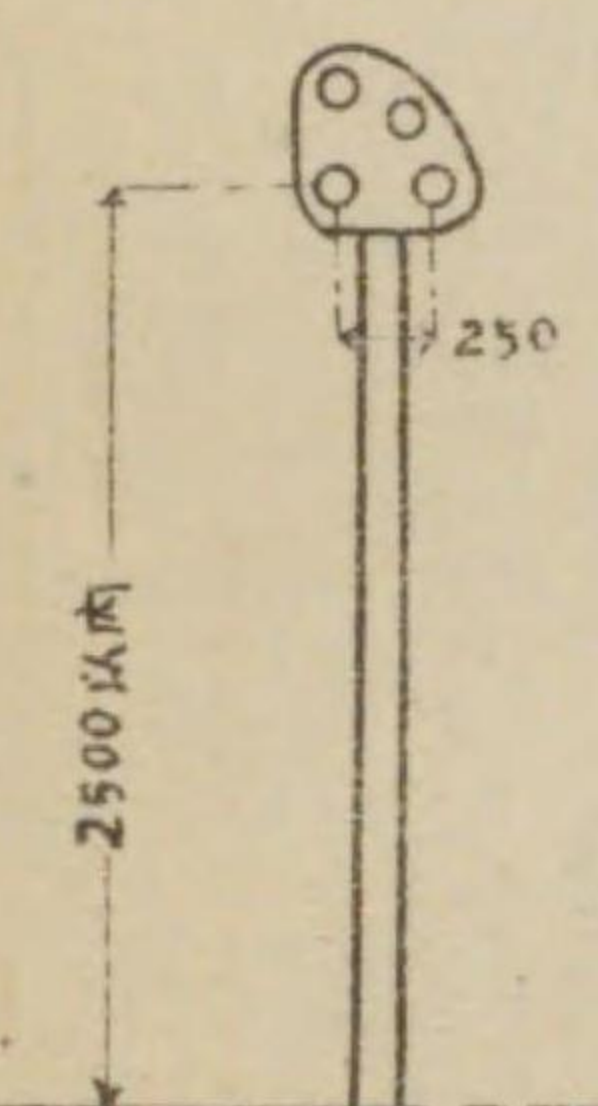
燈列式



軌條面

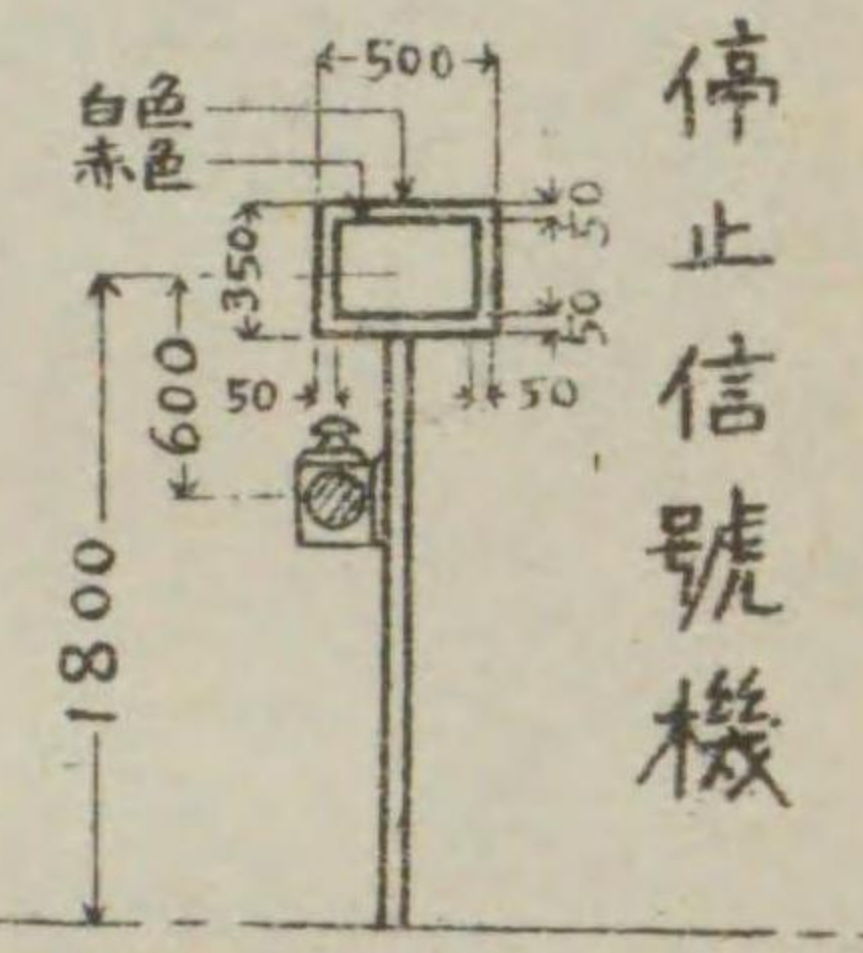
入換信號機

三位燈列式

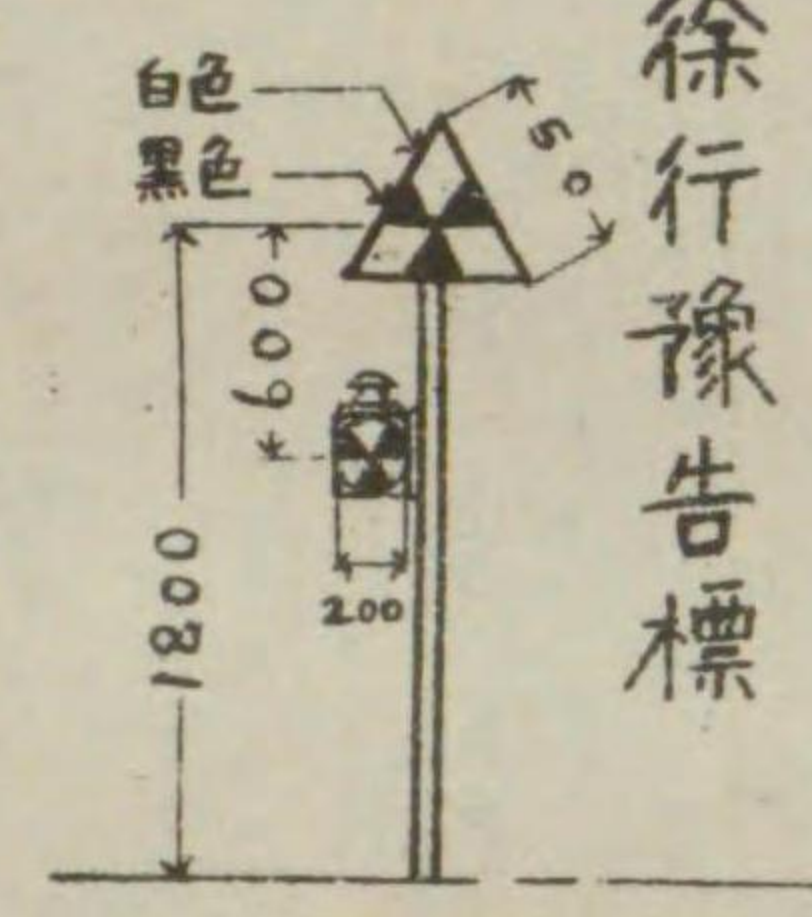


臨時信號機
附徐行豫告標

停止信號機

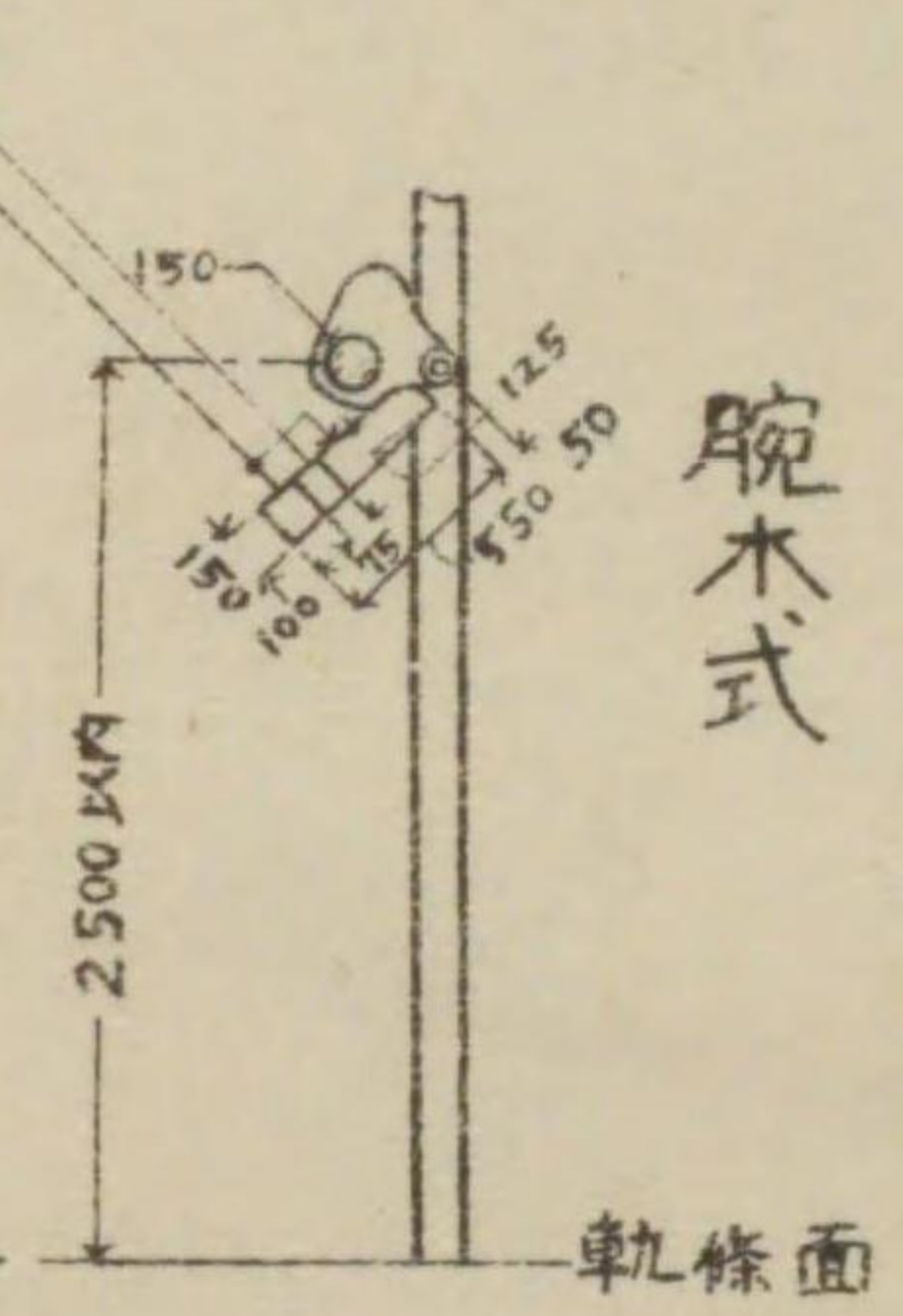


徐行豫告標



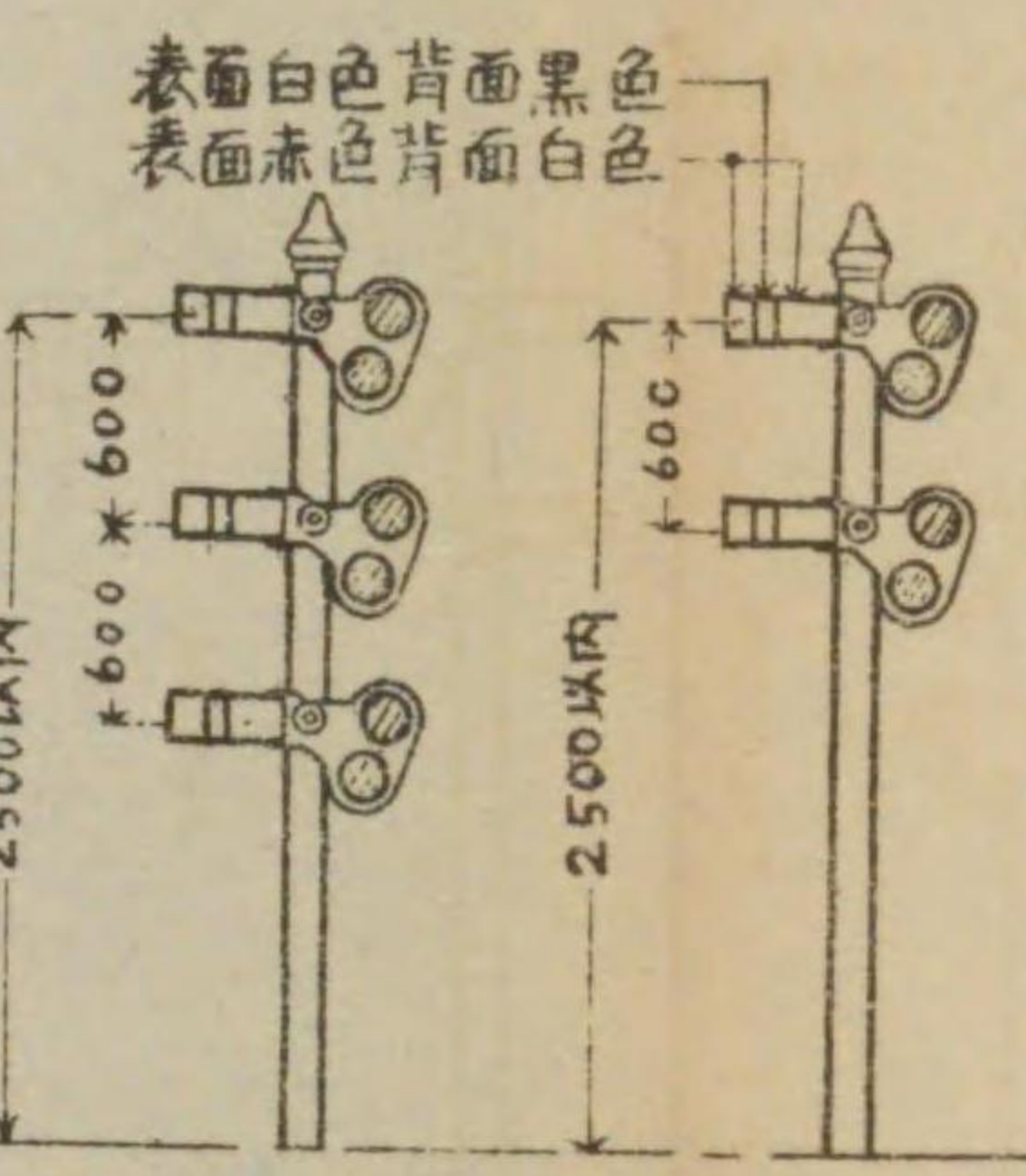
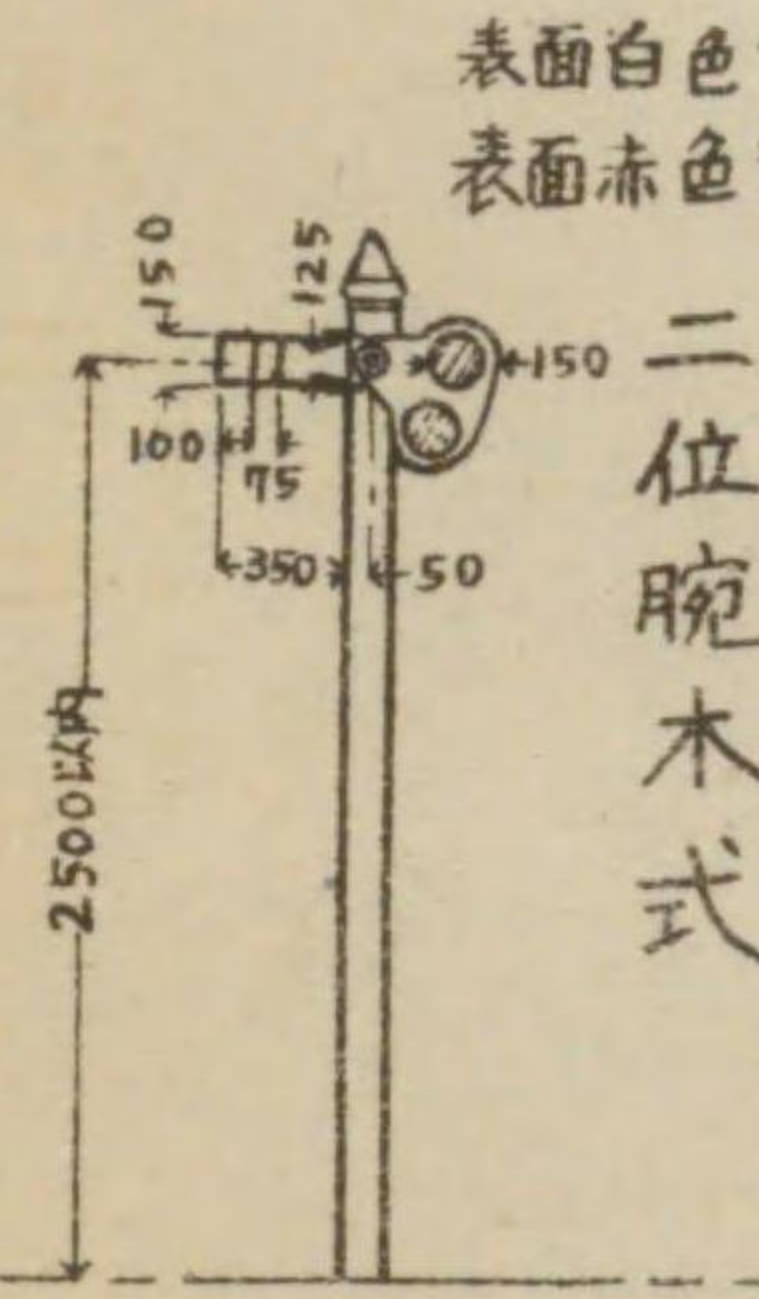
誘導信號機入換信號機臨時信號機及徐行豫告標ノ高さハ特ニ事由アル場合ハ本寸法ニ依ラザルコトヲ得

腕木式

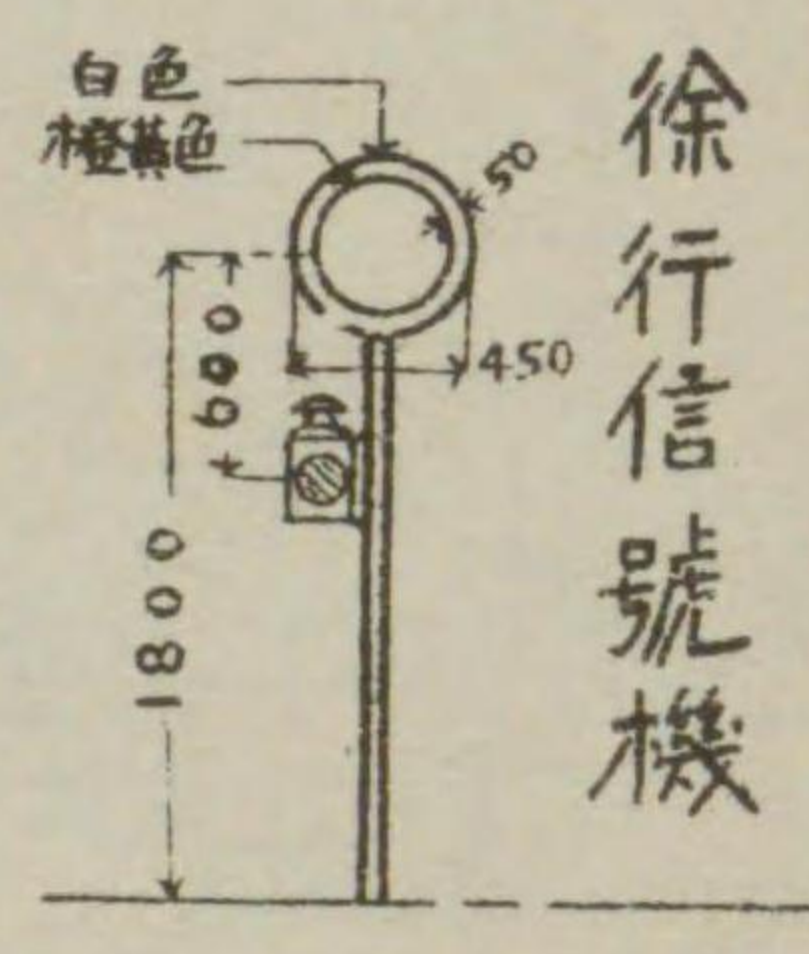


軌條面

二位腕木式



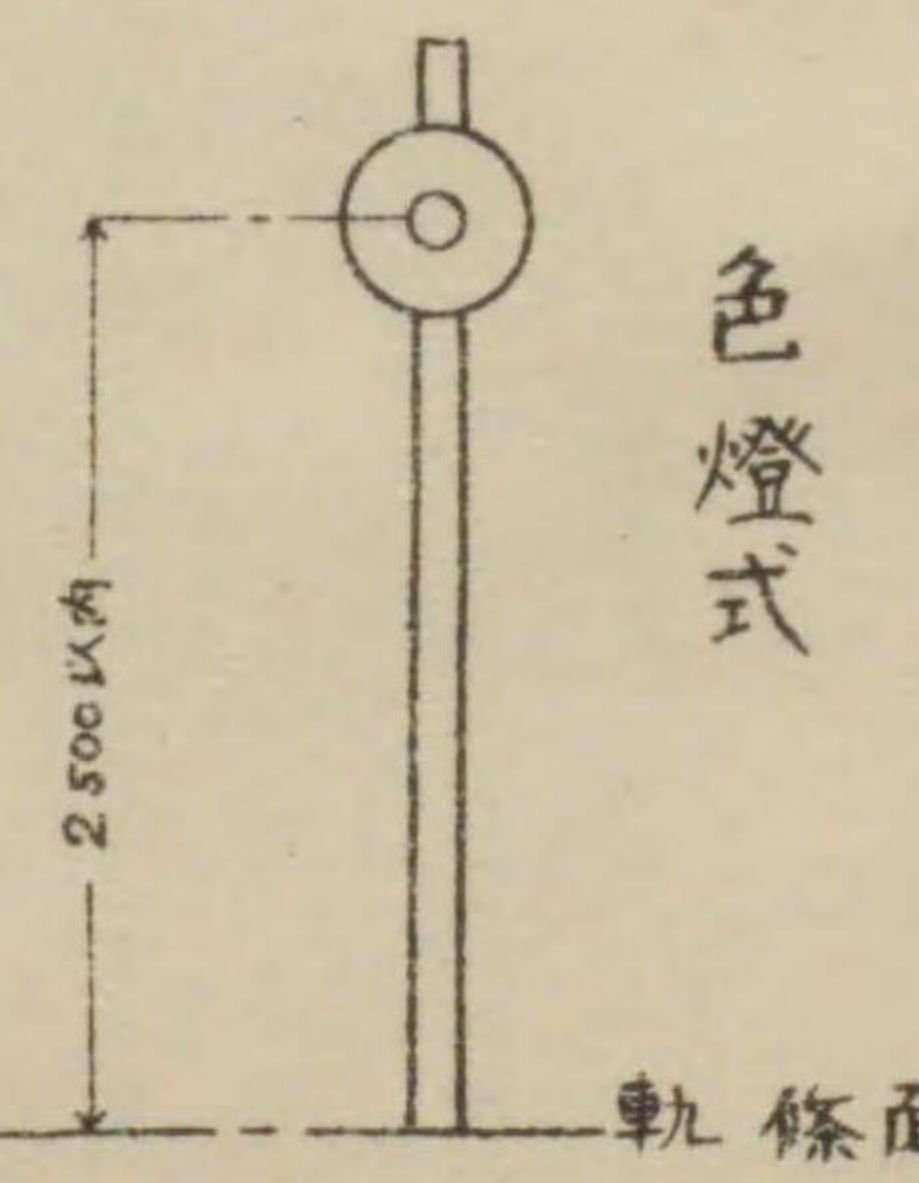
徐行信號機



丸例

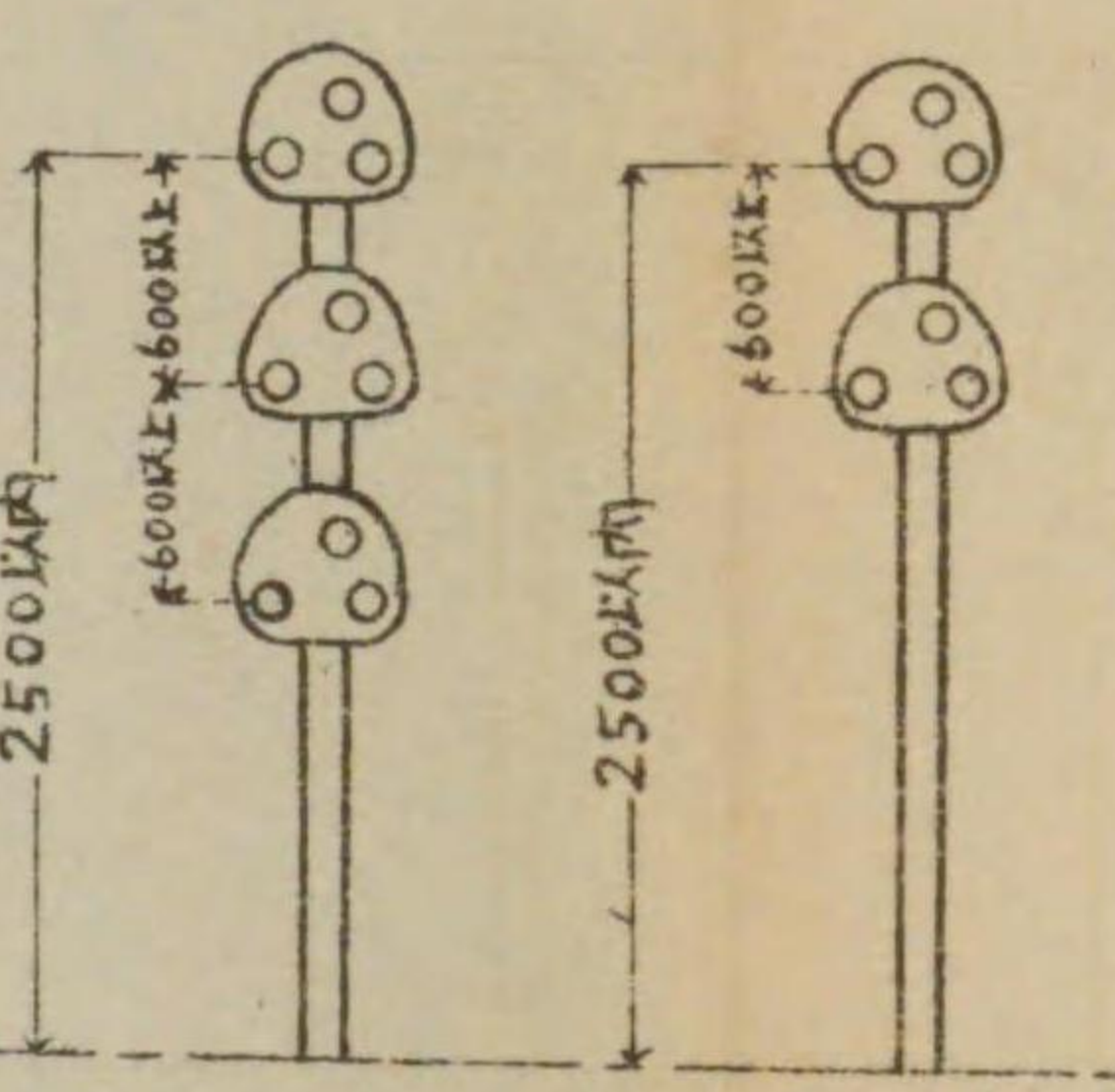
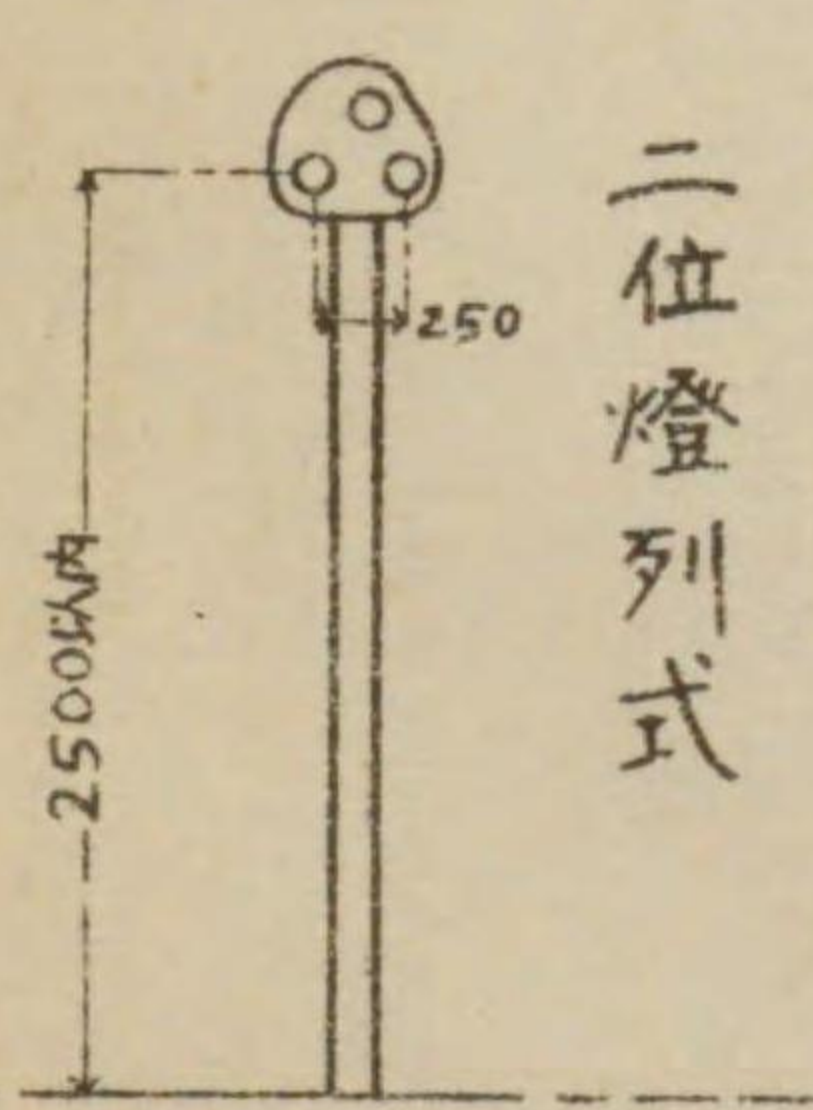
- 白色
- 橙黄色

色燈式

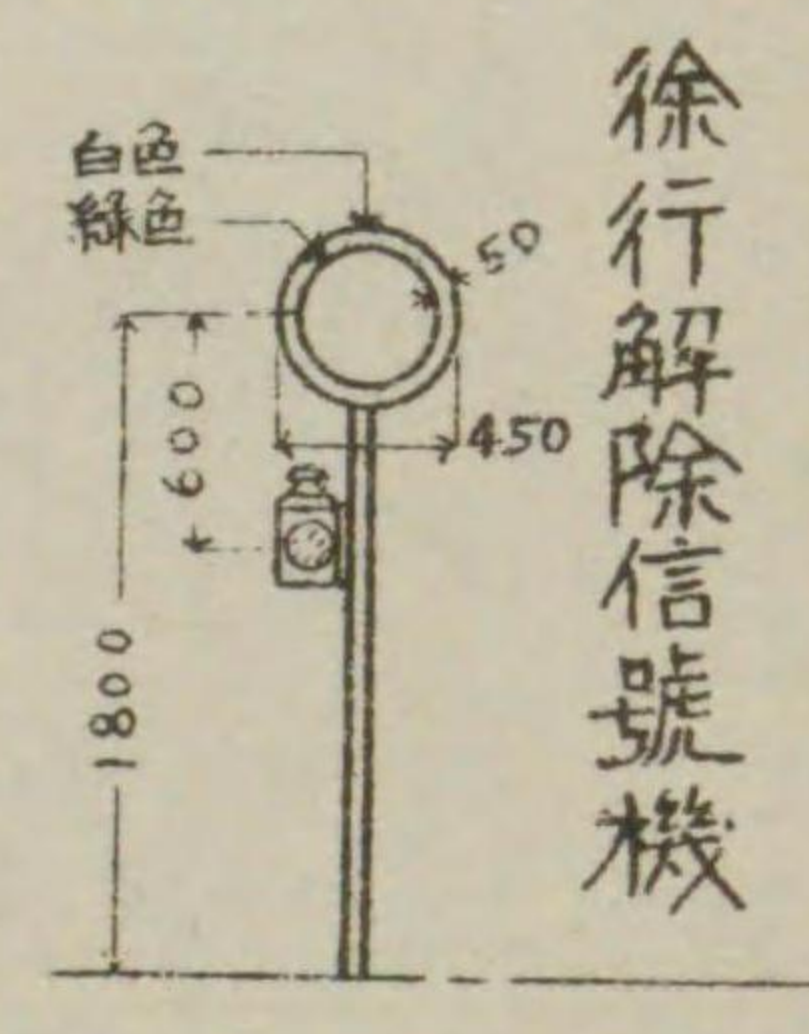


軌條面

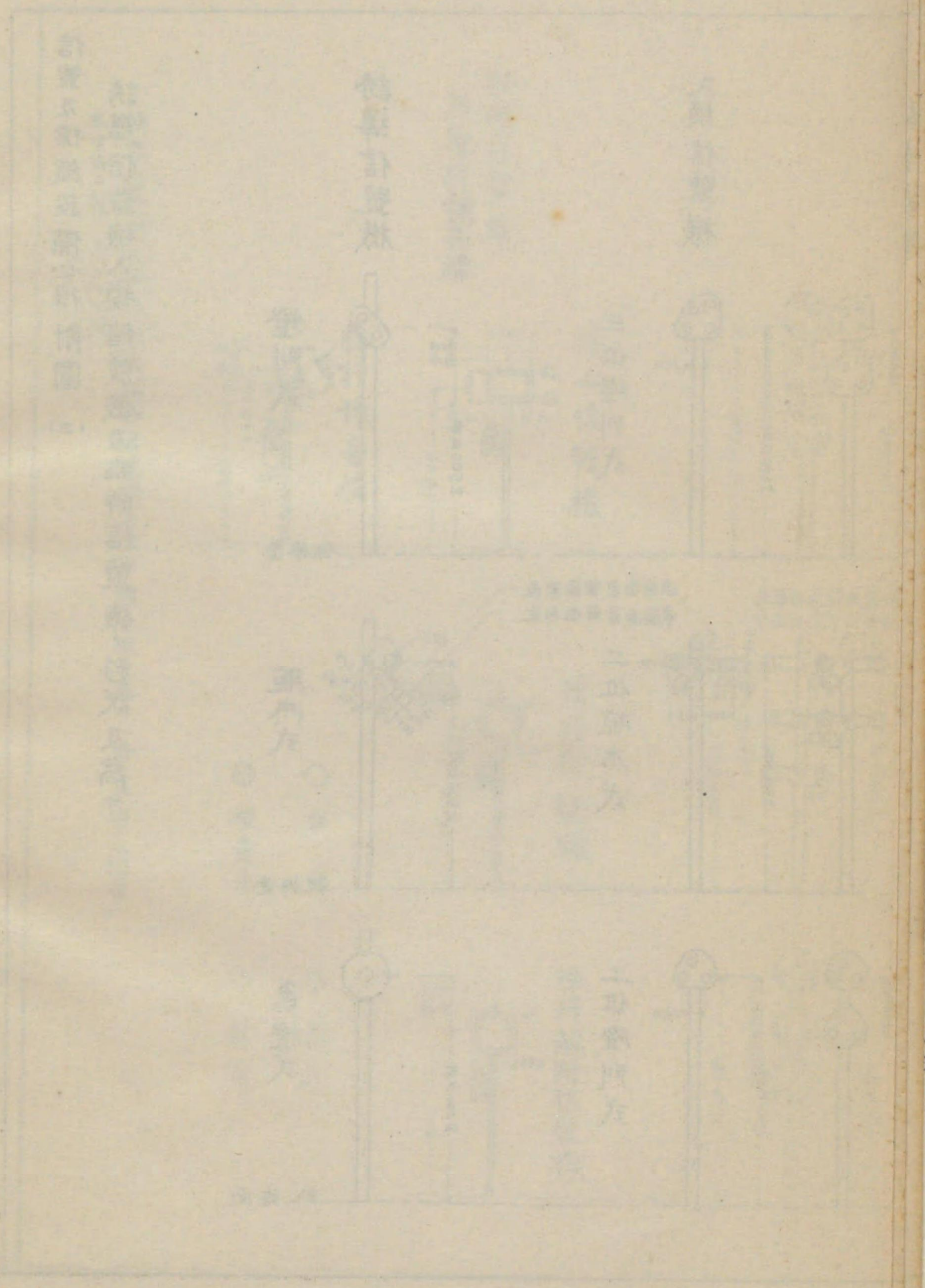
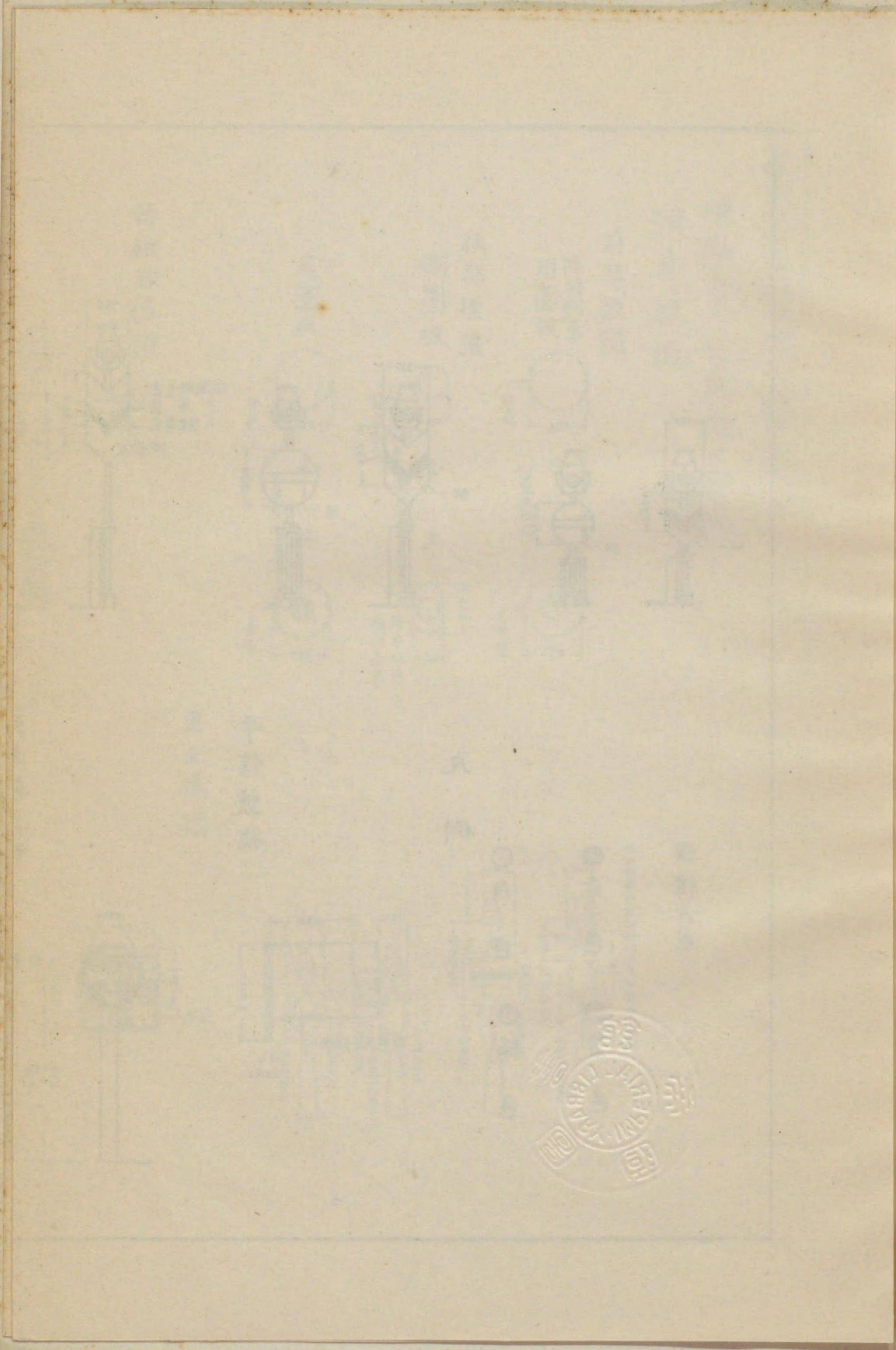
二位燈列式



徐行解除信號機



- 赤色
- 綠色



此圖係根據...
 說明書...
 繪製...

Blank white strip on the right edge of the page.

信號及標識設備心得附圖 (四)

標識及手信號旗之形狀
列車標識

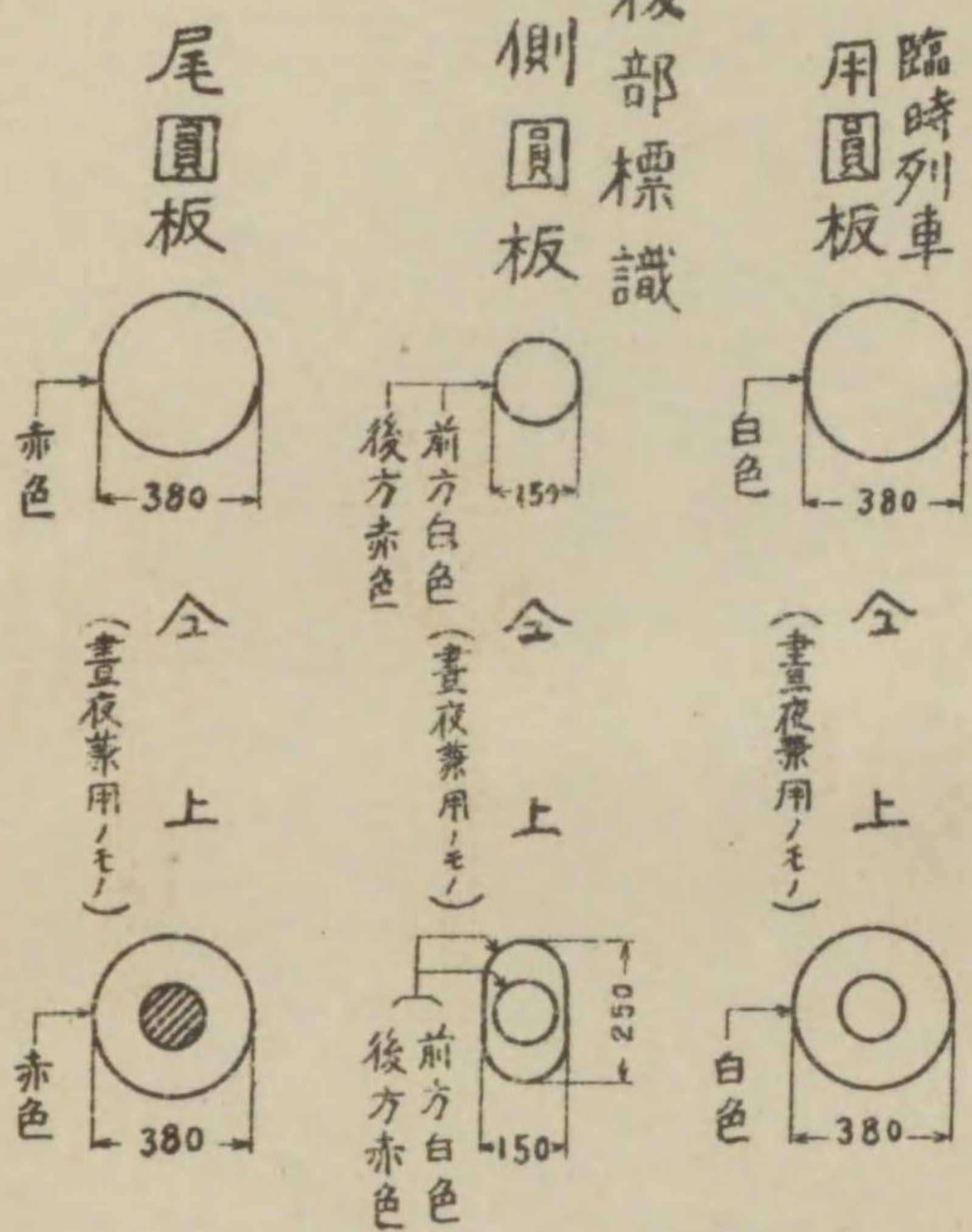
前部標識

臨時列車
用圓板

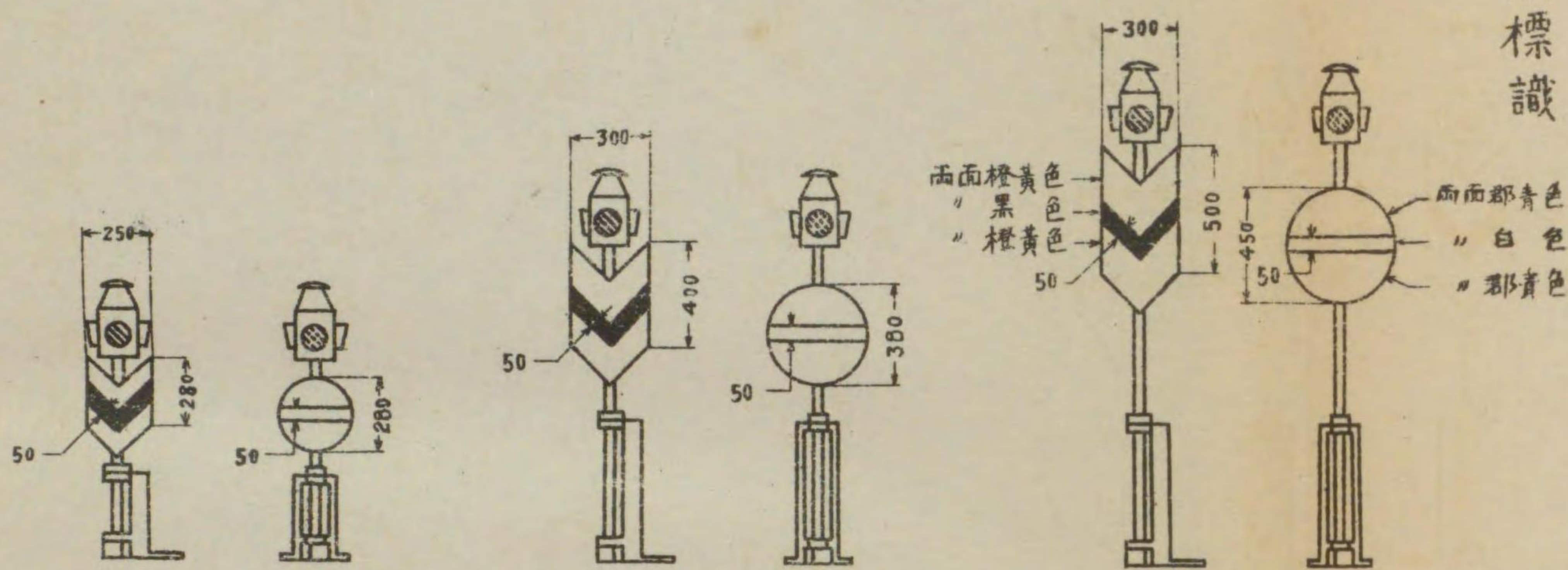
後部標識

側圓板

尾圓板



轉轍器標識



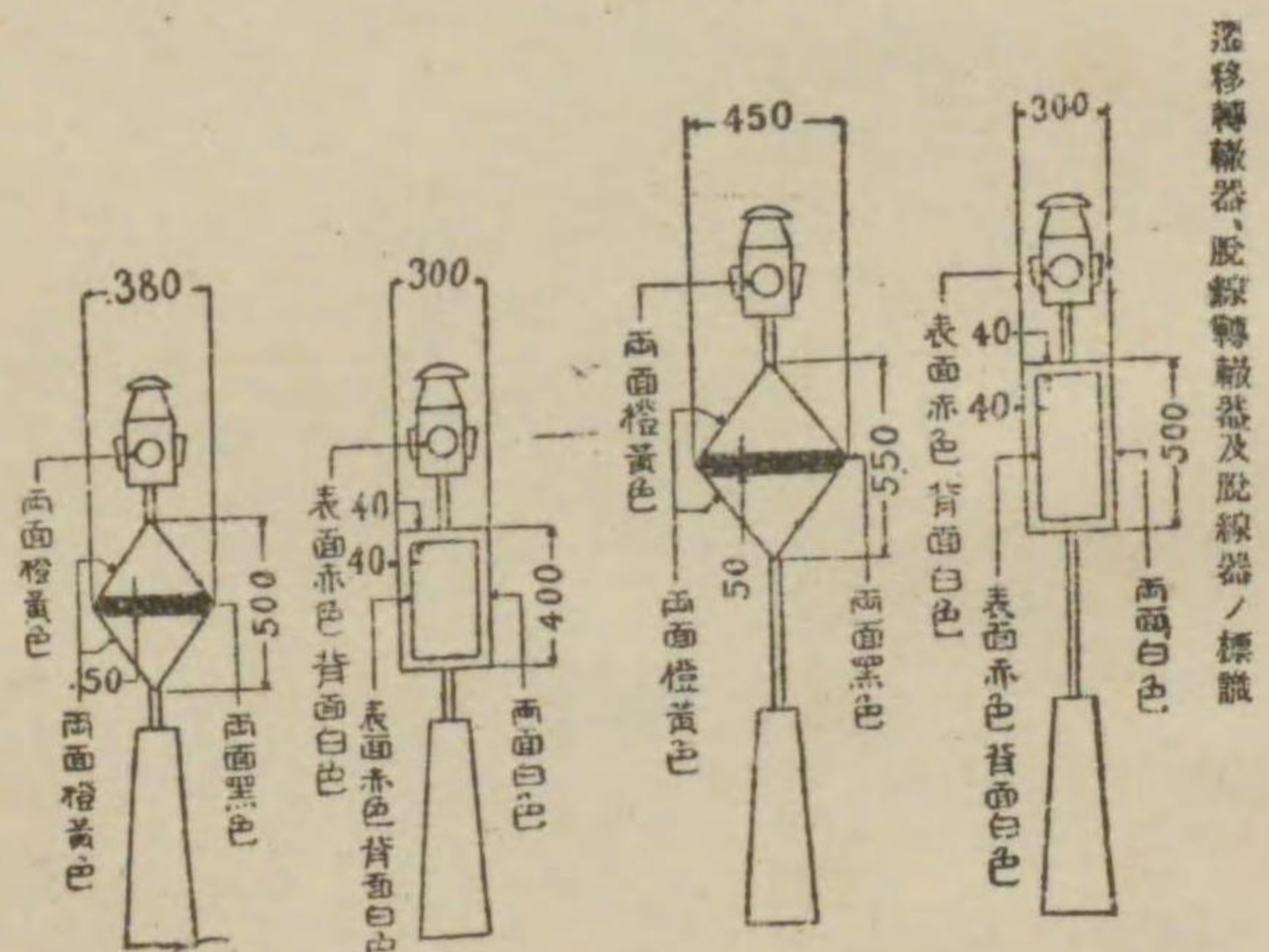
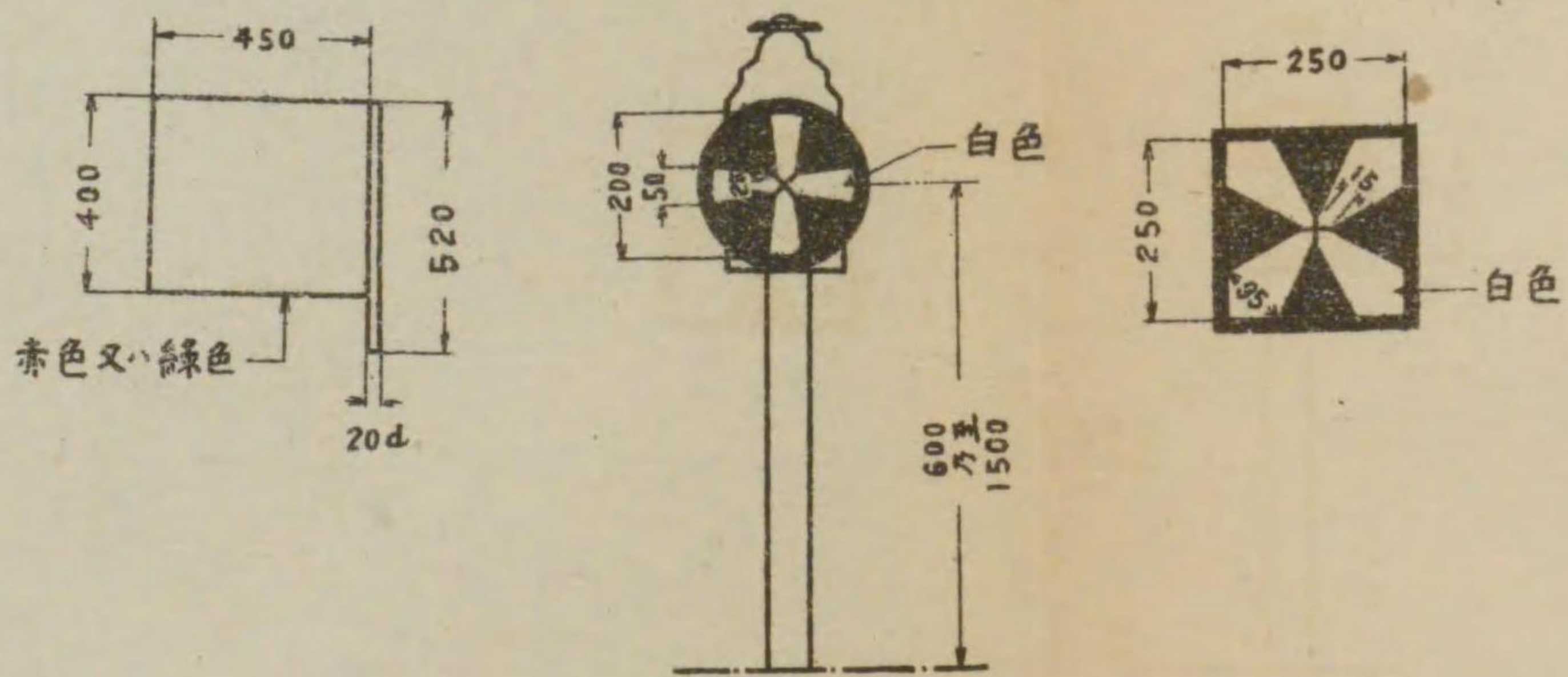
車止標識

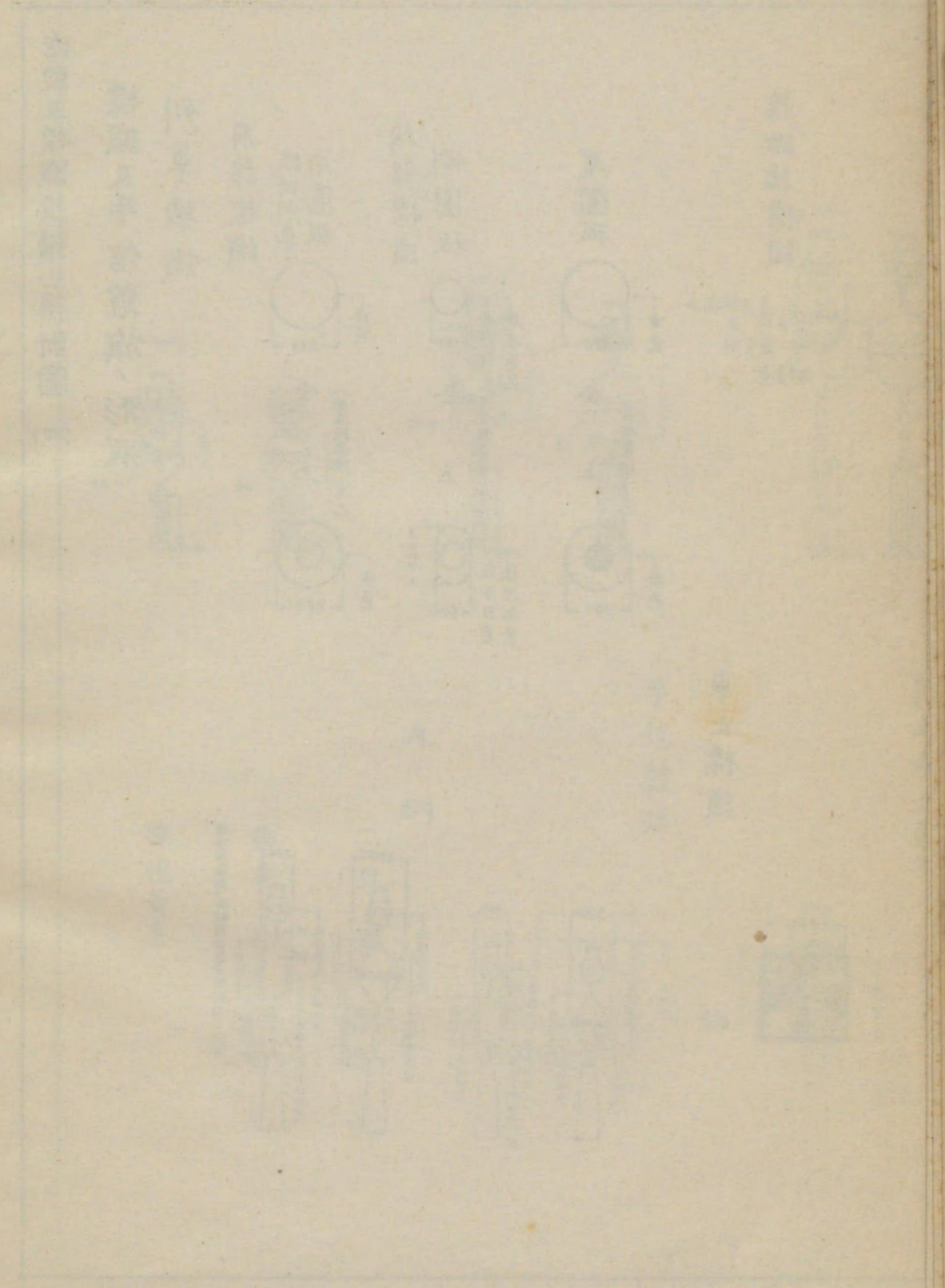
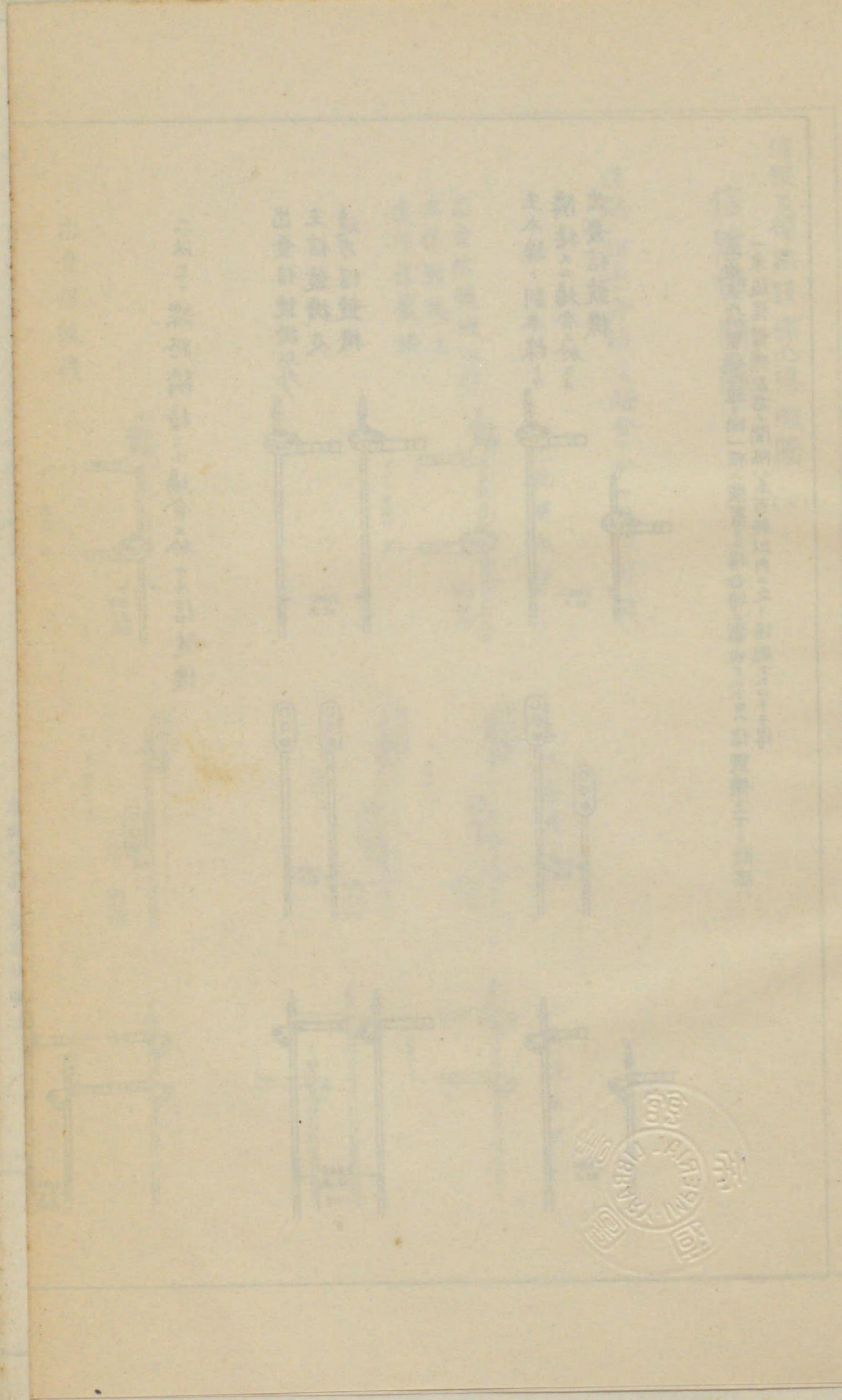
列車停止標

手信號旗

凡例

- 橙黃色 (Orange-yellow)
- 赤色 (Red)
- 白色 (White)
- 紫色 (Purple)
- 綠色 (Green)



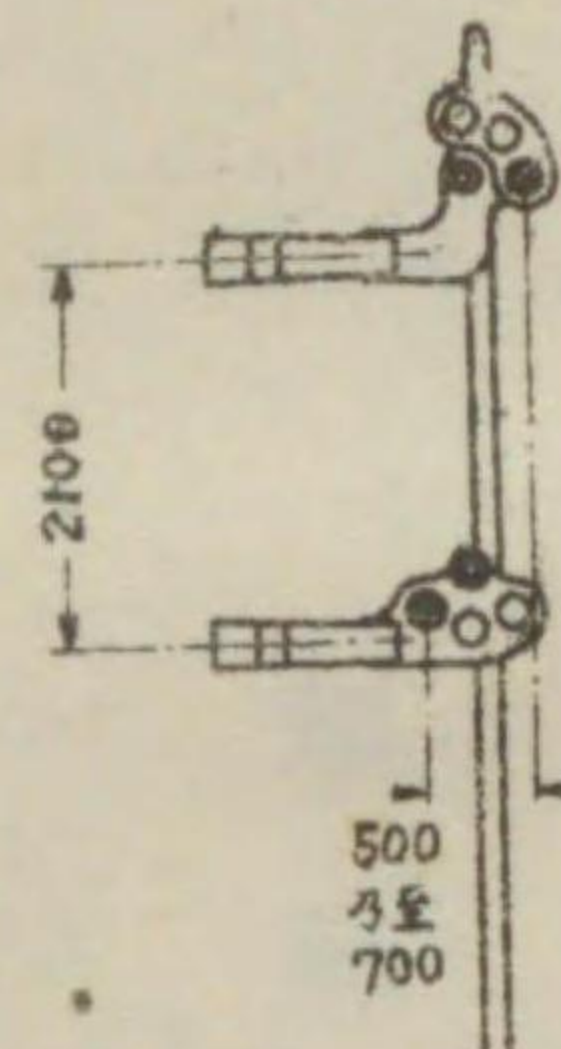


信號及標識設備心得附圖
信號機ノ間隔 (五)

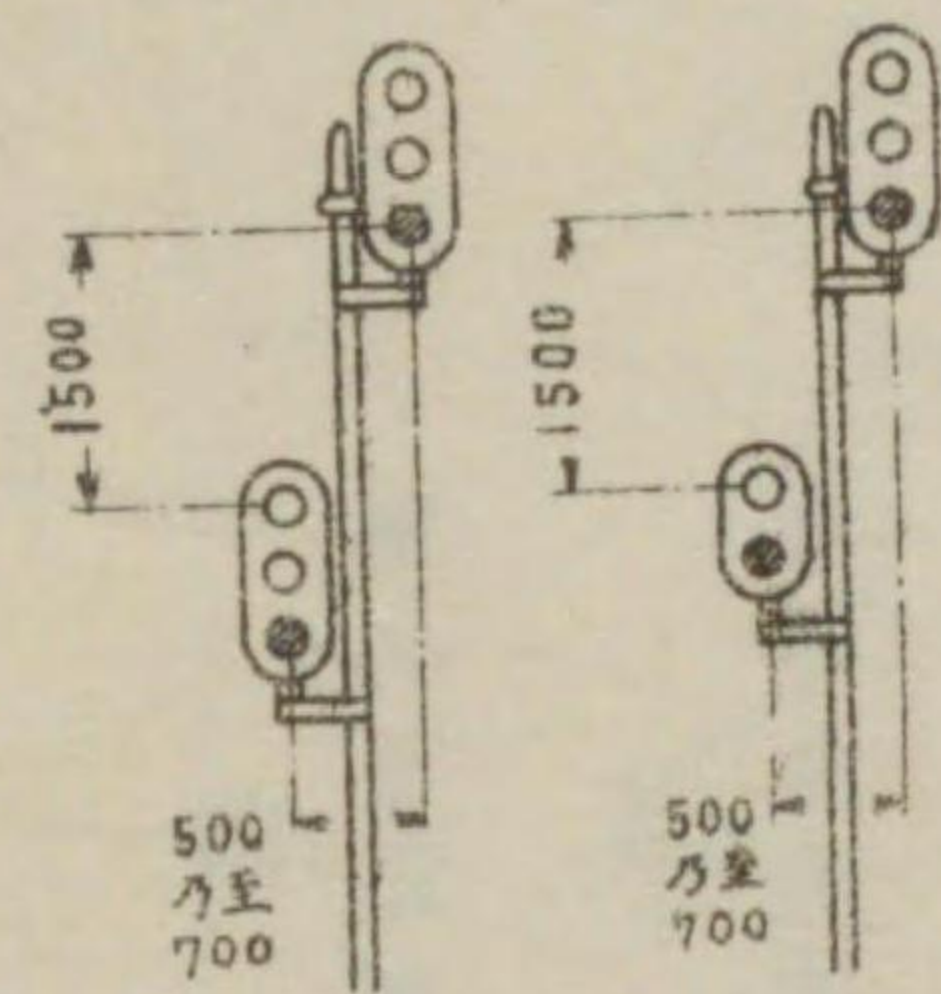
進路二以上ニ分岐スル場合ニ於ケル信號機

二位腕木式

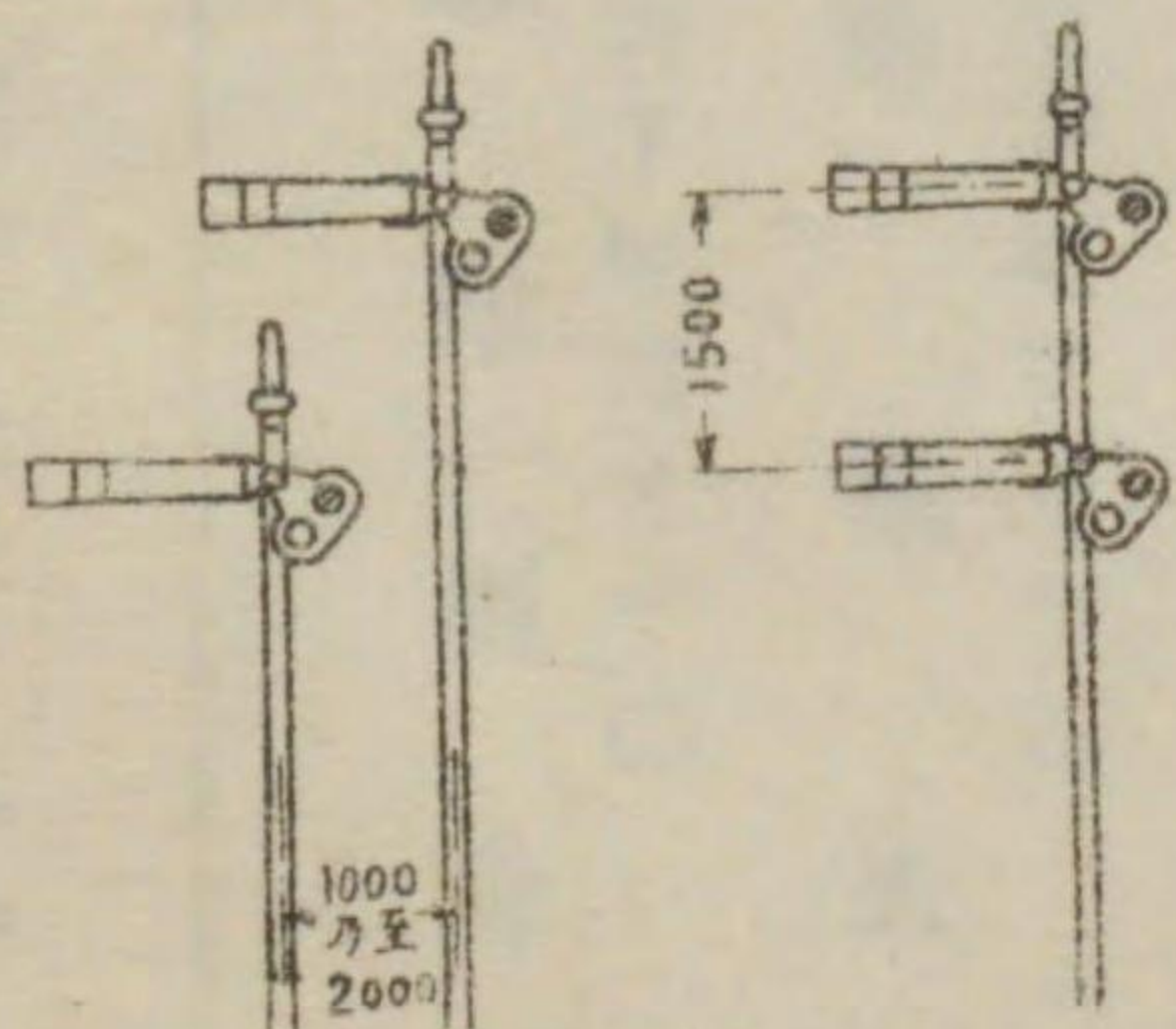
出發信號機以外、
主信號機及
遠方信號機



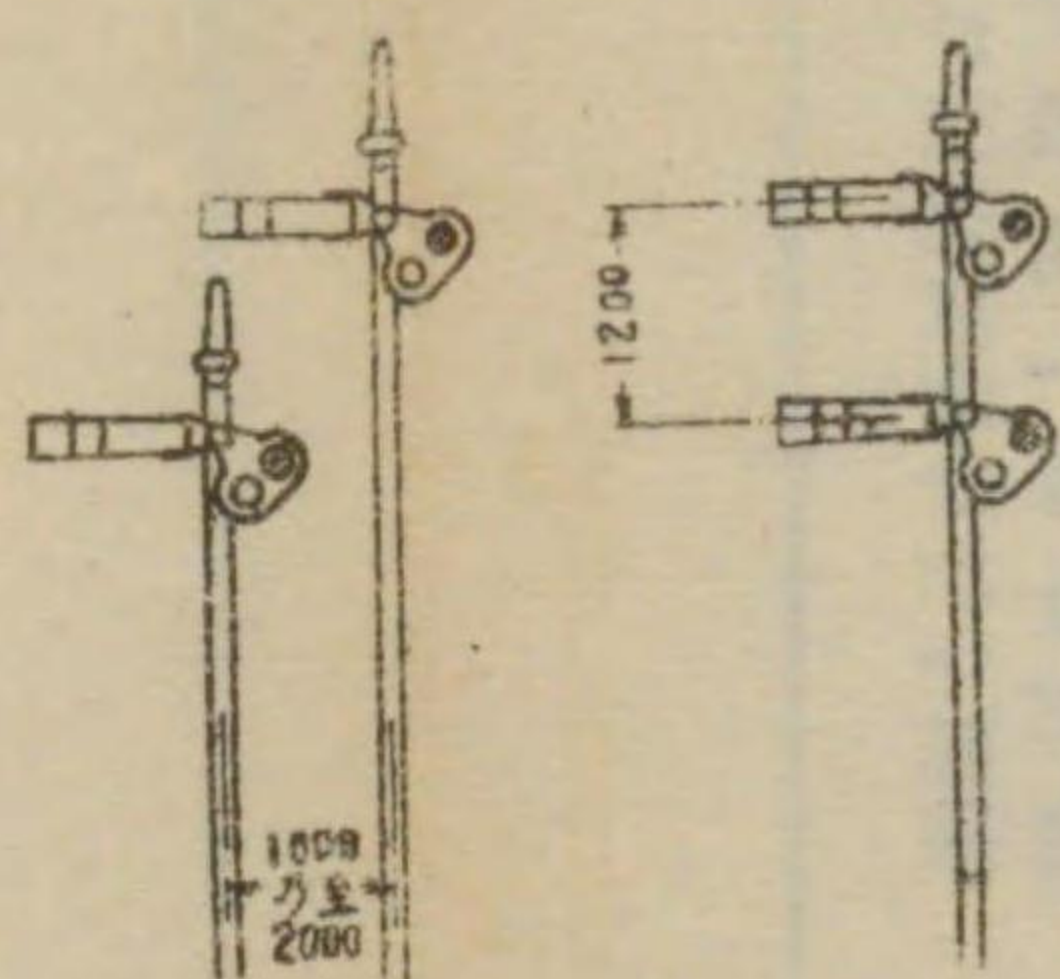
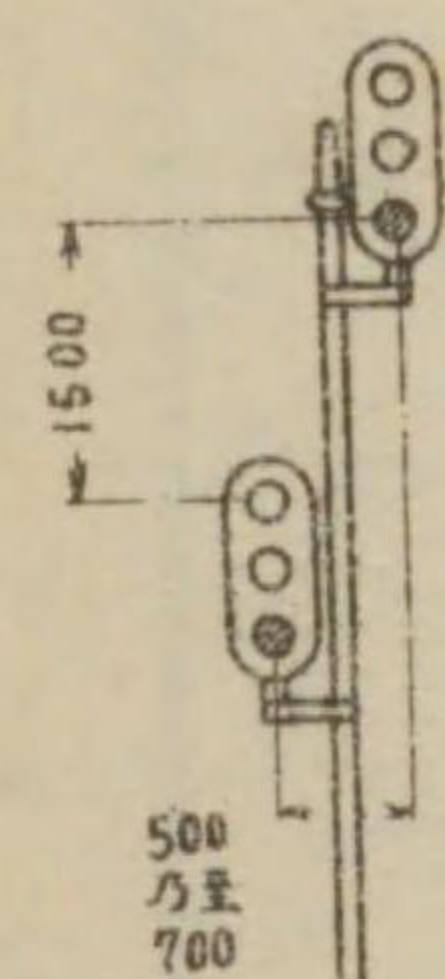
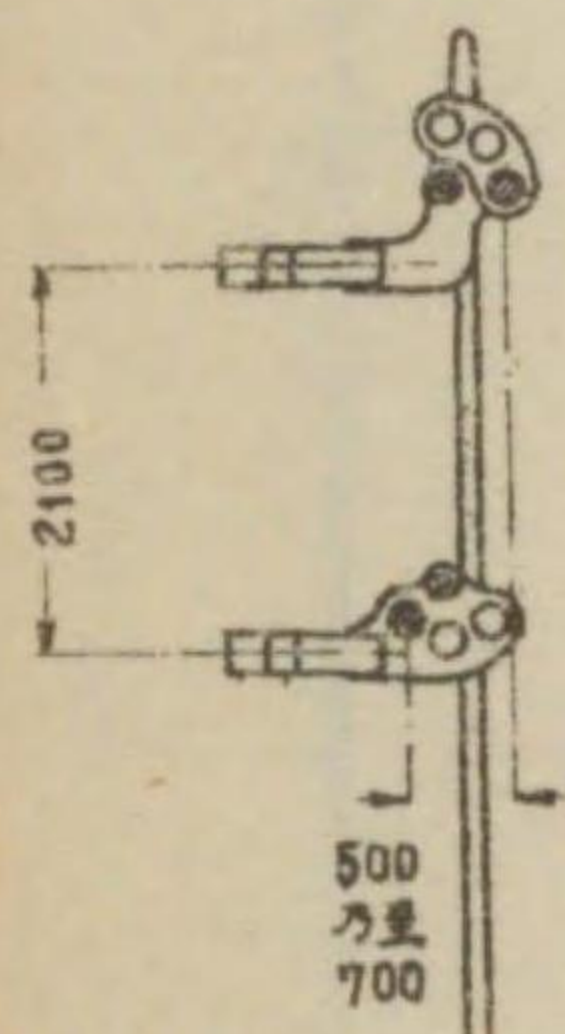
三位色燈式



二位腕木式

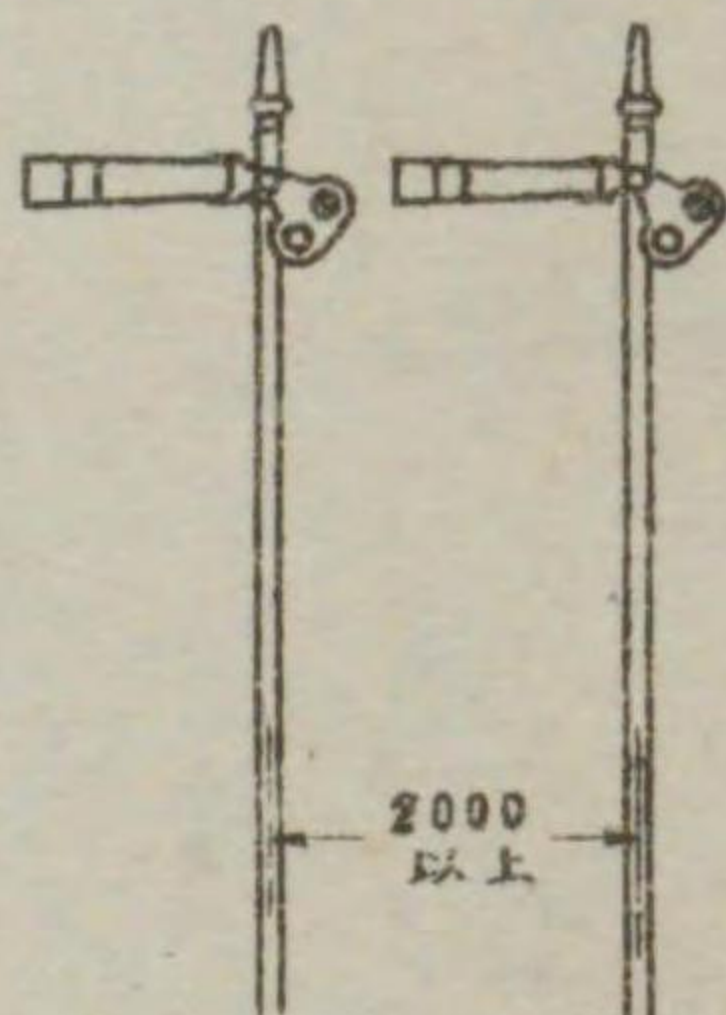
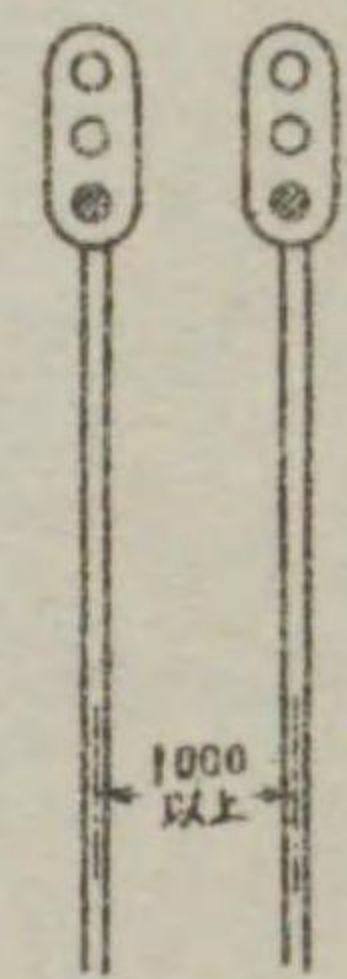
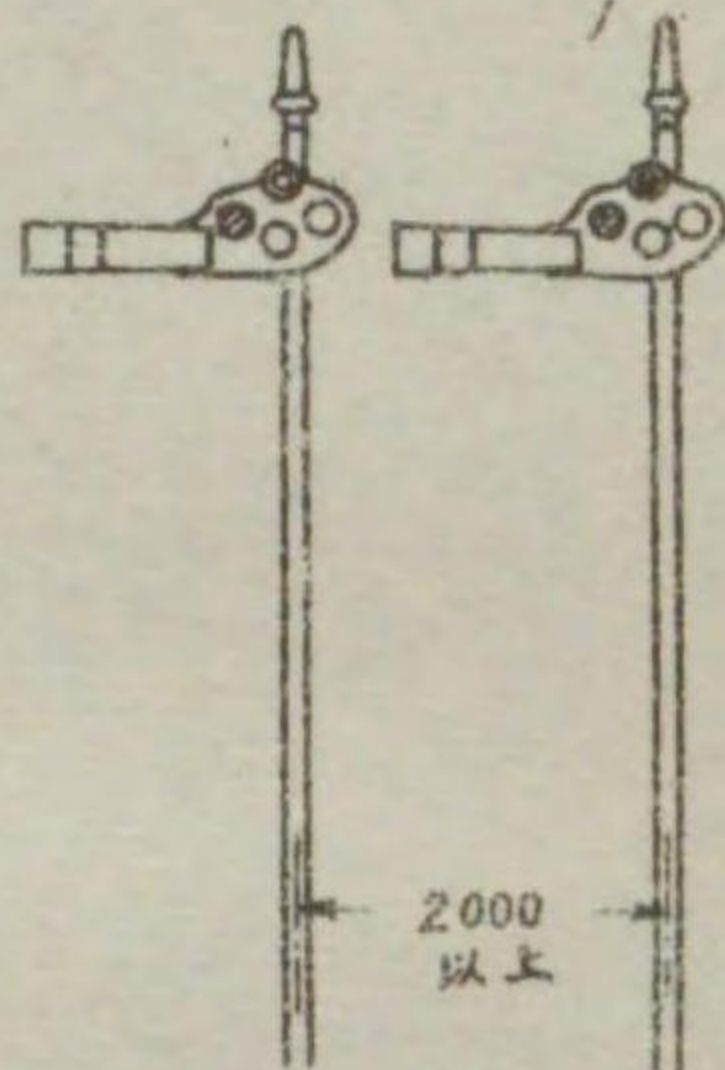


出發信號機

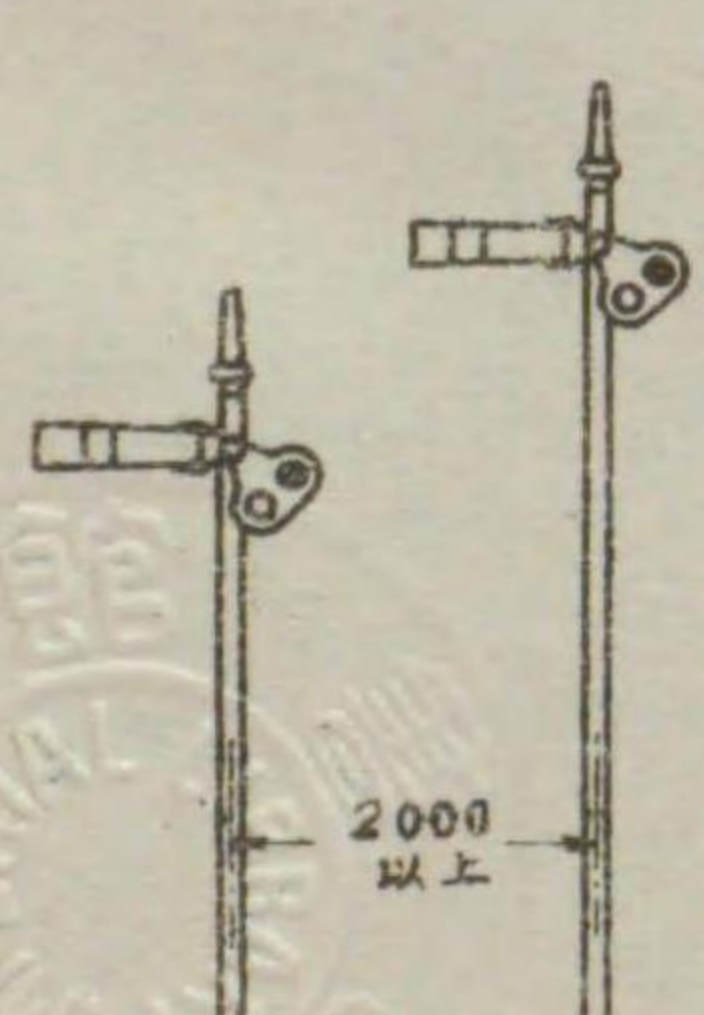
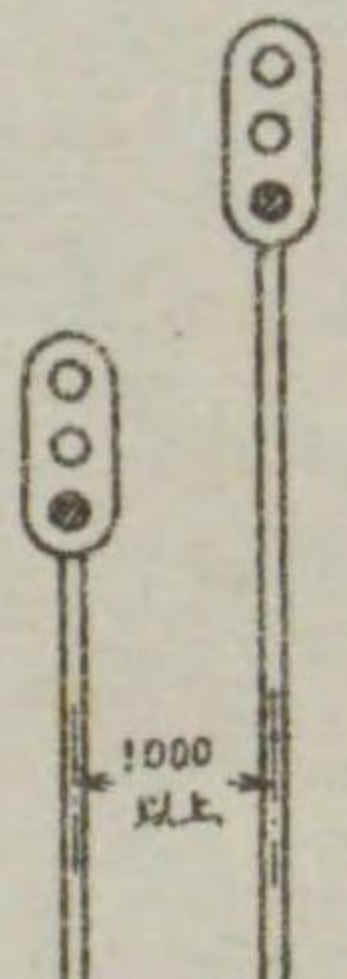
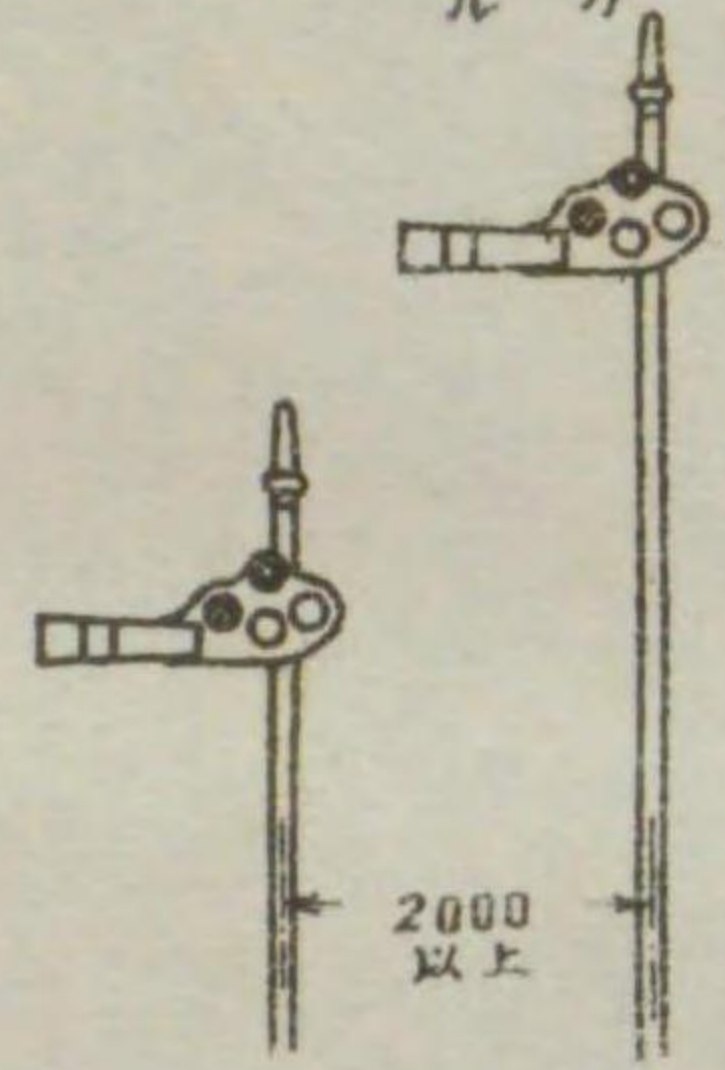


二以上ノ線路ニ隣接スル場合ニ於ケル信號機

出發信號機以外、
主信號機及
遠方信號機

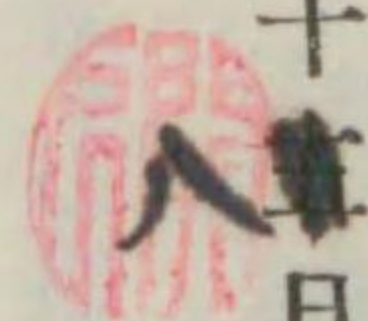


主本線ト副本線トカ
隣接スル場合ニ於ケル
出發信號機



色燈式信號機三組ヲ同一柱ニ裝置スル場合特ニ事由アルトモ信號機上下ノ間隔ハ
一米迄信號機左右ノ間隔ハ五百米以内ニ之ヲ短縮スルコトヲ得

昭和六年四月十日印刷
昭和六年四月十日發行



版權
所有

編者

發行者

印刷者

印刷所

保安裝置の保守

定價金貳圓也

送料 內地十八錢
殖民地四十五錢

鐵道省仙鐵保安裝置研究會

東京府荏原郡松澤村松原一、七八四

關 戶 高 三 郎

東京市芝區愛宕下町三ノ一〇

山 縣 國 次

東京市芝區愛宕下町三ノ一〇

山 縣 印 刷 所

發行所

東京市芝區櫻田
善右衛門町七(榮和ビル)

鐵道技術社

電話 銀座一七七二番
振替口座東京七七七一四番

土木と水研究委員会 募集員々

◎委員の言葉

土木工事としては最も密接な交渉のある土に就いては餘りに閉却され過ぎてゐる。土の性質に關する研究が最近漸く注視されて來るやうになつたが一體土を取扱ふのに水を無視する事は出來ない、何故ならば土の性質は恰然一個の「生物」であり、土を肉體とするならば、水は其の血液に相當するものでさへあり得るか
ら。

此の意味からして我々の「土と水」研究委員會が生れた、大勢集まつて一生懸命捏ね廻してゐる中何とか形が出来るだらう、十年でも二十年でも我々は撓まず此の努力を續けて行かう。

我々で駄目なら次のゼネレーション其又次と何かは物になる時が來るであらう。若し斯うした研究に熱情を持つて呉れる人々があつたらドン／＼入會して欲しい研究報告は年四回發行するが、尙定期に「セミナー」を開いて内外論文の輪講討議を行います。

規約

- 委員會ハ左記ノ規約ニ依リ熱心ナ委員及ビ會員ノ入會ヲ希望イタシマス
- 一、年四回發行ノ研究報告ニ論文ヲ發表スルコト
 - 一、セミナーニ出席シ内外論文ノ輪講討議ヲ行フコト
 - 一、委員會ノ研究事項ノ研究
- 編輯委員・渡邊理學士

鐵道技術社内
土木と水研究委員會

發行所

東京市芝区西船場

鐵道技術社内

刊行所

東京市芝区西船場
鐵道技術社内
東京市芝区西船場
鐵道技術社内
東京市芝区西船場
鐵道技術社内
東京市芝区西船場
鐵道技術社内

昭和六年四月十日

東京市芝区西船場

鐵道省山形保線研究會編

八版

保線作業

上下篇で

定價 金二圓五十錢

送料 普通十八錢
書留二十七錢

堂々、菊版一千頁に垂んとする大冊子を僅々貳圓五十錢の廉價を以て諸君に頒たんとする
本社の奉仕的壯舉を。

本書は鐵道省仙臺鐵道局保線課技術掛長工學士大島末彦氏が前任山形保線事務所長として
在任中所員と共に殆ど不眠不休の努力を以てものされたるもので、一字一句苟も熱と汗の
結晶である。巷間に群る机上の空論を羅列したものではない。具に經驗し、體驗した記録
である而も述ぶる所平易で何人も一讀して其の蘊奥を掴むであらう。全冊を上下二編に分
ち、軌條作業、繼目作業、軌間作業、轉轍器及轍又作業、枕木作業、道床作業、路盤作業、
保安作業、除雪、雜作業附執務の心得、防雪林作業教範、術語解説に分類し何れも總振カ
ナ付である。讀まれよ、本書を。

(御申越次第内容目次見本贈呈)

鐵道技術社 發行所

振替東京七七七番四

鐵道技師 工學士 川口利雄氏著

最新混凝土要綱

菊版 六十頁

挿圖 三十三葉

定價 五十錢
(送料共)

今日の混凝土は慎重なる科學的實驗研究と多くの正しき經驗とに立脚した合理的な方法と
設備とに依つて造られなくてはならない。

アブラムス氏の水セメント比説は當今一般に信ぜられるものであり又實用に最も便である
が夫でも從來のものに比し比較的面倒である事は事實である。之は當然で唯如何にせば之
を平易化して頭に入れやすくし又正しく實地に應用せしむるかがさしあたりの問題である
と著者は喝破してゐる。

本書は最新のコンクリーの造り方に關聯してどうしても知らなくてはならない諸事項を簡
明な箇條書の體裁を以て記述されてゐる。

最新の混凝土の造り方に就いて知らんと欲する者は何を措いても本書を讀まれよ。

鐵道技術社 發行所

振替東京七七七番四

鐵道省建設局計畫課長 工學士 池原英治氏 共著
鐵道省建設局工事課 工學士 小宅習吉氏

再版
最新土質力學說

定價 金二圓五十錢
送料 金十八錢

著者池原英治君は我國土木界の權威たり。大正の末年に於て三歳の久きに亘て英米獨佛に渡りて研鑽を積み其精髓を究む。歸朝後有名なる丹那隧道の難工事に直面して名所長の名を斯界に轟かした人。著者小宅習吉氏つとに數學的練達と語學的素養を以て鳴る新進の土木工學士なり。

本書は兩者が其多年の蘊蓄を傾けて、其の最も得意とせる「土」の全般に亘りて深遠なる研究を發表せるもので眞に唯一無二の名著なり。

目次概論

- 第一編 土質力學の理論 第一章 工學としての土質力學 第二章 粘土の凝集と表面張力の作用 第三章 粘土の弾性と應壓強度 第四章 粘土の滲透度 第五章 粘土の沈下と凝固 第六章 砂と粘土と比較 第七章 砂及び粘土の弾性 第八章 砂及び粘土の摩擦 第九章 土質力學の現狀と將來
- 第二編 新土壓理論 第三編 基礎に就ての理論

發行所 鐵道技術社

振替東京七七七番四

鐵道局技師 工學士 土井源三良氏著

鐵道改良工事の話

定價 八十錢
送料 十四錢

著者は鐵道改良工事の全盛時代と謂はれた大正の末期、而も改良工事の中心と稱せられた東京に久しく在勤し或は設計に、或は現場主任とし或は他官省との接衝に、具に粉骨碎身の苦を嘗めた鐵道改良工事の通曉者なり。著者の綿密なる着想と確固たる信念より迸出する一字一句は讀者を首肯せしめ、簡易平明然も熱情覃たる著述の内容は何人をも魅了するであらう。

上野保線事務所長 工學士 中山忠三郎氏著

四谷御所隧道内
コンクリート道床に就て

定價 十錢
送料 二錢

本書の一節に曰く「隧道内の道床改良といふ事は今日重大なる問題の一と云つて良からう殊に中央線に於けるが如く運轉時間三分間隔といふ様な線路に於ては保線作業は困難といふよりも寧ろ不可能といつた方が適當であらう」と述べてゐるコンクリート道床に就て知らんと欲する者は本書を讀むに如かず。

發行所 鐵道技術社

振替東京七七七番四

東京市立第一工務局 工務士 藤原友吉氏
東京市立第一工務局 工務士 小笠原清氏
東京市立第一工務局 工務士 山田三郎氏

本局に於ける土木工事の概況は、昭和十一年の概況に比し、概して増加したるに非ざるを得ず。其の理由は、東京市の人口増加に伴ひ、住宅、学校、官公署等の建築が著しく増加したるに在り。又、東京市の交通の便を改良するに当り、道路の拓充、橋梁の修繕、下水道の敷設等の工事が、概して増加したるに非ざるを得ず。茲に、本局の工務士が、これらの工事に従事し、その完成に努めたるに、概して功を奏したるに非ざるを得ず。茲に、本局の工務士が、これらの工事に従事し、その完成に努めたるに、概して功を奏したるに非ざるを得ず。

四谷論、河川、築港、肉、...

本局に於ける土木工事の概況は、昭和十一年の概況に比し、概して増加したるに非ざるを得ず。其の理由は、東京市の人口増加に伴ひ、住宅、学校、官公署等の建築が著しく増加したるに在り。又、東京市の交通の便を改良するに当り、道路の拓充、橋梁の修繕、下水道の敷設等の工事が、概して増加したるに非ざるを得ず。茲に、本局の工務士が、これらの工事に従事し、その完成に努めたるに、概して功を奏したるに非ざるを得ず。

築港、築堤、工事の概況

本局に於ける土木工事の概況は、昭和十一年の概況に比し、概して増加したるに非ざるを得ず。其の理由は、東京市の人口増加に伴ひ、住宅、学校、官公署等の建築が著しく増加したるに在り。又、東京市の交通の便を改良するに当り、道路の拓充、橋梁の修繕、下水道の敷設等の工事が、概して増加したるに非ざるを得ず。茲に、本局の工務士が、これらの工事に従事し、その完成に努めたるに、概して功を奏したるに非ざるを得ず。

東京市立第一工務局 工務士 藤原友吉氏

東京市立第一工務局 工務士 小笠原清氏

東京市立第一工務局 工務士 山田三郎氏

608
267

