

み)の鉄道である。小田原線新宿・小田原間は大正11・5・29免許、昭和2・4・1運輸開始した。江ノ島線相模大野・片瀬江ノ島間は大正15・10・4免許、昭和4・4・1運輸開始した。

3 沿線の観光地

箱根(小田原駅)、丹沢(大寮野駅、渋沢駅)、江ノ島(片瀬江ノ島駅)、中津渓谷(本厚木駅)、大山(伊勢原、大寮野駅)。

4 運輸概況

項 目	昭和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)	100,608	108,166	113,803
人 キ ロ (千)	1,077,097	1,167,682	1,252,792
貨物輸送トン数(千t)	260	258	275
ト ン キ ロ (千)	12,324	11,248	11,931
旅客収入(千円)	1,493,298	1,654,049	1,739,133
貨物収入(〃)	57,056	56,428	57,623
運輸雑収(〃)	10,400	14,824	15,995
収入合計(〃)	1,560,755	1,725,302	1,812,751
営業費(〃)	1,380,378	1,508,897	1,573,084
営業利益(〃)	180,377	216,405	239,667
営業係数(%)	88	87	83

(志村幹雄)

オーダーボタン (英)order key 甲種共電式交換機、無紐(むひも)中継台その他に用いられ、自席の電話掛が他席の電話掛に通話したい場合、該当するオーダーボタンを押すことにより、自席の電話回路は他席の電話回路に割込み相互に通話することができる。ボタンは手を放すと旧に復し回路は開放される。(相原 茂)

おちこみ 落込み 線路の縦断勾配(こうばい)が下り勾配から上り勾配に移るところをいう。一般に切取およびトンネル区間では排水が困難で、工事が不経済となるから設けられないのが常識となっている。例外として関門トンネルはその性質上設けられ、排水は豆トンネルを通じて行われている。この反対に上り勾配から下り勾配に移るところを**積み勾配**という。勾配変更点では列車が動揺して乗心地が悪いばかりでなく車両や連結器を損傷し、高速度の場合は脱線の危険があるので、建設規程には勾配変化が $\frac{10}{1,000}$ 以上の場合には縦曲線をそう入するように定められている。(高橋浩二)

おつしゅうぜん 乙修繕 国鉄車両修繕の1方式。車両の種類により内容を異にする。

1 機関車

所定の運転キロを標準に、または定めた期間以内に、丙修繕の工事にボイラ部分の工事を併施する修繕である。したがって電気機関車には乙修繕はない。現行の運転キロはつぎのとおり。

主要形式

C51, C54, C55, C57, C59, C61, C62	100,000km
C58, D50, D51, D52, D60, D62, C10,	
C11, C50, 8620	80,000km
E10, 9600, C12, C56	72,000km
その他(入換専用機を含む)	60,000km

2 電車

甲修繕とつぎの甲修繕との間に行われる修繕で、運転キロ80,000km以内または9箇月以内に施行される。主回路・補助回路・走り装置・制御回路・戸閉め装置・点灯装置などがおもな修繕部分である。なお電車の乙修繕には、臨時修繕の工事も含まれる。

3 気動車

昭和28年度までは乙修繕があったが、29年度以降は機関定期修繕および5万キロ検査がこれにかわっている。

4 客貨車

事故のあったときまたは運転上必要を生じたときに工場または区で行う修繕。(石黒 寛)

おつしゅうしていかしゃ 乙種指定貨車 1時間につき75kmまでの速度で運転することのできる貨車として指定されたものをいう。現在指定されている貨車はつぎの形式のものである。
トキ10および15,000形式 ≒ 2,000および3,500形式

(三和達忠)

オートマチック・スピード・コントロール (英)automatic speed control 自動速度制御装置。列車の運転速度を自動的に制御する装置で、たとえば列車の速度制御を誤った場合等には、自動的に制動機を動作させ、所定の速度に低下させるまで制動を行うことのできる装置である。この装置を自動列車停止装置に付加したものが自動列車制御装置といわれるものである。(三和達忠)

オートマチック・ブレーン・コントロール (英)automatic train control 自動列車制御装置で、自動列車停止装置に自動的に行われる速度制御装置を付け加えたものである。(三和達忠)

オートマチック・ブレーン・ストッパー (英)automatic train stopper 自動列車停止装置であって信号現示と列車の制動機とを関連させて、信号機に停止信号を現示しているとき列車操縦者がこれを誤認するとか、無視して進进行を継続しようとするときは、自動的に列車の制動機を動作させて列車を停止させ、衝突等の重大事故を未然に防止するためのものである。この装置には、数種類あってそのおもなものはつぎのとおりである。

打子式(トリップ・アーム型)、誘導子式、連続誘導式

わが国では地下鉄道において打子式、誘導子式、連続誘導式のいずれも試験が行われたがまだ実用化されていない。

1 打子式

一般に地上装置として信号機の付近に打子(トリップ・アーム)を設け、この打子は軌道回路によって制御され信号機の信号現示と関連して動作し、信号機に進行を指示する信号を現示している間は軌条面より下に降下し、停止信号を現示しているときは軌条面上に起き上るようになっていく。したがって信号機に停止信号を現示しているときその箇所を車両が通過すると、車両に設けられた車上装置の腕がこの打子に突当り、車上装置の腕は回転され制動管内の圧力空気を排出させて制動を行うものである。

2 誘導子式

打子式のように機械的に作用されるものでなく電磁的に行うもので、地上装置として成層鉄心で成形した誘導子(インダクター)を設け、車上装置として一種の電磁石であるレンジャーを機関車に設けたものである。

機関車が地上装置の設けてある箇所を通過するときは、インダクターとレンジャーとの間に磁気回路が作られることを利用して、レンジャーの磁原密度の変化を利用して車上装置の制動管圧力の排出を行うものである。

この場合誘導子にもコイルを巻いておき、このコイルを信号現示によって開閉することとすれば、コイルを閉路とした場合には、このコイル内に誘起電圧が発生して電流が流れるから、レンジャーの磁原密度が大きくなろうとするときに、誘導子のコイル内にもこれと反対方向の磁原が発生して打消すから、誘導子のない所を車両が通過するときほとんど同様の状態とな