

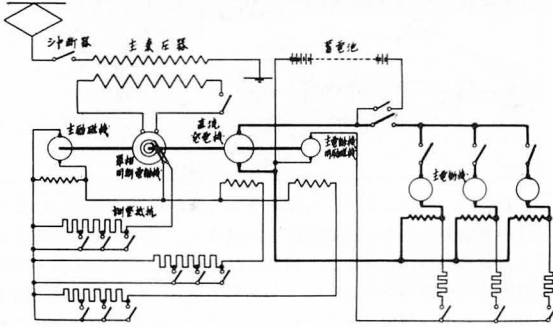
単相高圧系統から動力の供給を受け、主変圧器で電圧を下げて単相同期電動機—直流発電機または単相誘導電動機—直流発電機によって直流電力に変換するものである。

図-6は同期電動機—直流発電機を用いた方式を示している。その速度制御は発電機他励界磁を加減して行う。

(4) 分相形

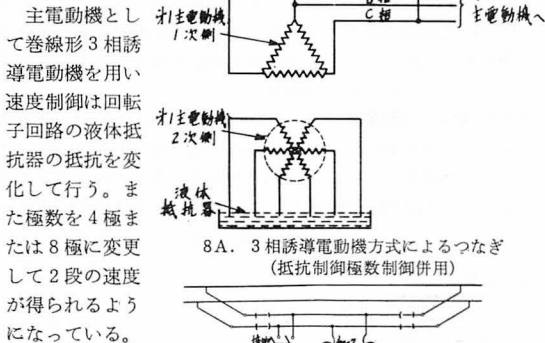
主変圧器の2次側に接続された回転相変換機を通じて、単相電力を低圧3相電力に変換する。この相変換機の始動には小形

6. 同期電動機—直流発電機方式による回路つなぎ



7. 分相形つなぎ

電動機が用いられている。この1例としてアメリカのバージニア鉄道に用いられている方式のつなぎを示せば図-7のとおりである。



8A. 3相誘導電動機方式によるつなぎ (抵抗制御極数制御併用)

(5) 3相式

現在は北イタリア地区に用いられているのみである。2つの架空電車線と第3相としてレールが用いられている。主電動機として3相誘導電動機が用いられている。架線電圧を3,300Vとして変圧器を使用せず、直接主電動機にこの電圧が加わるようになっている。

誘導電動機は定速度特性を有しているから、速度制御を行うためにつぎの方法によっている。

ア 抵抗制御

回転子回路に水抵抗器をつなぎ電車線に固定子をつないだ状態で起動する。加速するためには抵抗を次第に低減し、最後には回転子が直接接続された状態になる。

イ 極数制御

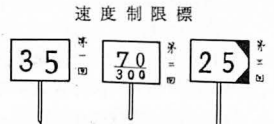
誘導電動機はその固定子巻線の接続を変換して極数を変え、これによって速度を制御することができる。極数を8極と4極に切換えて2段の速度制御ができる。

ウ 縦続制御

主電動機が偶数個の場合に適用できる方法で、2個を1組として最初に第1電動機の固定子が電車線につながれる。その回転子は第2電動機固定子につながれ、後者の回転子は起動抵抗につながれている。これを抵抗制御して第1段の速度に達する。つぎに電車線に両者の固定子を並列につなぎ、回転子回路を抵抗制御して最高速度に達する。

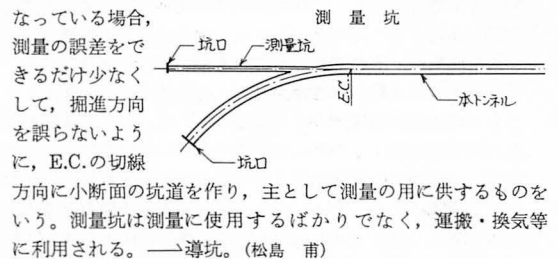
図-8Aは抵抗制御と極数制御を並用したつなぎ、図-8Bは抵抗制御に縦続制御を並用したつなぎを示している。(沢野周一) **そくどせいげんひょう 速度制限標** 列車または車両の運転速度の制限を要する箇所に表示する標である。

この標は鉄道管理局ごとにそれぞれ定めているので数種のものがあるが、そのおもなものを示すと図のとおりである。



第一図はこの標のあるところだけ速度制限をすることを示す。数字は制限速度。第二図の上段の数字は制限速度を示し、下段数字は速度制限を要する距離を示す。第三図はとがった方向に制限箇所のあることを示す。(三和達忠)

そくりょうこう 測量坑 長大トンネルで坑口付近が曲線とな



測量の誤差をできるだけ少なくして、掘進方向を誤らないように、E.C.の切線方向に小断面の坑道を作り、主として測量の用に供するものをいう。測量坑は測量に使用するばかりでなく、運搬・換気等に利用される。——導坑。(松島 甫)

**そくりょうりょうこうのりょひ 測量旅行の旅費** 次年度以降の計画工事その他未指定工事の旅行に必要な、現地測量のために旅行した場合に支給される旅費。現地測量のための旅行にかぎり支給するものであって、これらの工事のための調査ないしは打合せなどのための旅行に対しては支給されない。この旅行に対しては、近距離旅行および勤務地内旅行の適用がある。定額は\*業務連絡旅行旅費定額と同じである。(青木秀夫)