

6 部内規律に関する事項

7 その他必要と認める事項。(加藤誠次郎)

かんさんきどうキロ 換算軌道キロ 本線軌道延長に側線軌道延長の $\frac{1}{3}$ を加えたもの。施設関係において線区、または業務機関の規模、あるいは業務量等を表す代表的尺度の1つとして、しばしば換算軌道キロが用いられる。(宇多田巳与太)

かんさんしゃりょうキロ 換算車両キロ 各種動力車ならびに客貨車の走行キロに所定の換算両数(車両換算法による)を乗じたいわゆる重量換算キロを総称する。だいたい各車両の換算率は10t1両の割合であるから、換算車両キロの10倍は総トンキロとみなすべき数値である。換算車両キロはつぎの5種に分類されている。

換算機関車キロ 機関車キロをもって集積された形における本キロを除いた商は、平均機関車換算両数として機関車の大小を示す数値となる。

換算客車キロおよび換算貨車キロ 各種列車に連結した客貨車の走行キロに所定の換算両数を乗じたもので、運輸統計における客車・貨車キロが現車キロであるのに対し、本キロはもっぱら車両の重量を本位として単一化された重量換算キロである。したがって車種、積空等の区別は設けていない。換算客車キロと換算貨車キロを合算したものを換算客貨車キロという。人キロに対する換算客車キロ、トンキロに対する換算貨車キロとの相関は経営的観測資料として利用される。

換算電車キロならびに換算気動車キロ 電車ならびに気動車の走行キロに換算両数を乗じ算出したものである。運輸統計における客車キロは電車および気動車の現車キロを包含しているが、運輸統計では電車キロ、気動車キロとしてこれらの現車キロも算出されている。(一条幸夫)

かんさんしゃりょうひゃくキロあたりせきたんしょうひりょう 換算車両100キロ当り石炭消費量 牽引(けんいん)車数とその走行キロとの相乗積を仕事の単位と見なし、その100km単位当りに消費した石炭量をいうもので、消費した石炭量を換算車両キロで除しそれを100倍したもので表わされている。

換算車両キロとは列車全体の換算車両数とその走行距離との相乗積であり、機関車のなした仕事量(厳格な意味では機関車の換算1両と、客貨車のそれとは、抵抗が約2.8~3.7倍ほど異なり、また線路の状態によっても異なるから必ずしも比例しない)とだいたいみることができ、消費量の成績判定には比較的合理性があり普通はこれを用いている。換算車両100km当り石炭消費量には、実数消費量と換算消費量とがあり、おのおの次式のようにして求められる。

$$A = \frac{B}{N \times S} \times 100 \dots \dots (1)$$

$$A' = \frac{B'}{N \times S} \times 100 \dots \dots (2)$$

A: 換算車両100km当り石炭実数消費量(kg)

A': 換算車両100km当り換算石炭消費量(kg)

B: 石炭実数消費量(kg)

B': 換算石炭消費量(kg)

換算石炭消費量とは換算率に石炭消費量を乗じたものである。

N: 換算車両数(両)

S: 走行距離(km)

昭和31年度の国鉄平均換算車両100km当り石炭使用量は実数で約49.05kg、換算で約39.14kgである。(野村正義)

かんさんせんく 閑散線区 運輸量も少なく、列車の運転系統等からみて国鉄の運営上重要でない線区を指す用語。一般的な意味における明確な定義はない。営業成績も良好でないのが

常であり、また他におよぼす影響が多くないので、経営改善の見地から特殊な取扱が認められている。駅務の処理については[特定線区の合理化について](昭和25・4・19 施管第201号通達)、線路保守については[特定線区の線路保守方式の実施について](昭和25・3・4 施管第93号通達)があり、また列車の運転については[運転取扱の合理化について](昭和24・7・2 運保第50号通達)で特別の取扱を認めるのほか、さらに取扱の簡易化の方策が検討されている。(森 梯寿・三和逸忠)

かんさんつうすう 換算通数 鉄道電報の取扱通数を計算する場合、実通数(受付番号別によるもので電報文の長短にかかわらずないもの、ただし同一番号の電報でも受信人が異なる場合は、1受信人ごとに計算する)とは別に、字数60字をもって1通とする基準により均一化計算した通数をいう。この字数の計算は額表(指定・番号・受付時間・字数および記事)、発受信者名・本文および添送符号等電報の全部について行う。換算通数は、通信設備ならびに要員の負担状況を検討するために適切である。(関根辰雄)

かんさんりょうすう 換算両数 国鉄には現在1万両以上の客車、10万両以上の貨車があるが、その用途によりいろいろな形式があるほか重量もおのおの異なっている。同一の機関車でこれを引張る場合、重量の軽い車両は多数牽引(けんいん)できるが、重量の重いものは少数しか牽引できない。また旅客の乗車している場合と、乗車していない場合あるいは貨物を積んだ場合と空貨車の場合とでは重量が異なるのでこれを区別して計算するのである。旅客は客車の標記定員20名の重量を1tとしている。

換算両数とは以上のように客車は自重と旅客の重量の合計重量、貨車は自重に平均積載量を合計した重量10tを換算1両に計算することである。なお貨車について車両換算法は積載物が重量品か軽量品かによって牽引し得る車数を増減することもある。(古池義雄)

かんじょうせんけいりょうすう 環状線経路図表 経路が2途以上ある場合における国鉄環状線内各駅の最短経路および特定経路を図示して輸送経路を明らかにした図表で、貨物環状線経路図表と旅客環状線経路図表とがある。

1 **貨物環状線経路図表** 経路が2途以上ある場合には貨物運賃計算経路(最短経路)および貨物の輸送経路を確認する必要がある、また管理部門輸送担当者は、全国的な輸送計画をたてるため、また運輸統計部門においては運輸統計計算上必要のため、最短経路および輸送上指定された経路を知る必要がある。この資料として貨物線および旅客・貨物共通線で形成する国鉄環状線内各駅および同環状線經由各駅相互発着の経路に対して、営業キロを基準として**最短経路**を算出し(貨物運送規則第52条第3項)これに貨物輸送手続第9条によって本社営業局または支社が指定した**特定経路**を加えて図解作成し、環状線内各駅間の輸送経路を明らかにしたものである。

2 **旅客環状線経路図表** 運輸統計計算上の基本資料として、旅客専用線および旅客・貨物共通線で形成する国鉄環状線内各駅および同環状線經由各駅相互発着の経路に対して、営業キロを基準として最短経路を算出し、これに運輸統計計算上設けた特定経路を加えて図解作成し、環状線内各駅間の輸送経路を明らかにしたものである。

3 東海道本線米原・京都間各駅発の貨物環状線経路図表を例示すればつぎのとおりである。

図表上使用している記号

◎ 分岐駅