

シャフトに取付
けられたドライ
バーにより、図
-7のようにロッ
クバーおよびド
ック(駒-こま)

は矢印の方向に
動き、ドックの
斜面でクロスバ
ー(縦駒)を右
方に押し、ドッ
ク2の斜面には
まり込み、2の

ドックを動かなくする。すなわち1のリバーを引くと2のリバーは定位で鎖錠されるのである。このドックには種々の形があって、用途によりいろいろ組合わせて使うのである。シングドック(揺駒-ゆれこま)は図-7の1あるいは2のドックのようにロックバー(駒付桿)に固定せず、ロックバーに固定されたピンを中心に動き構造になっていて、ある条件のときにのみ他を鎖錠するとともに使用される。(天野 猛)

きかいらんどどうそうち 機械連動装置 (英) mechanical interlocking 信号機、入換標識、転轍(てんでつ)器等のすべての連鎖および操作を機械的に行う装置の総称で、連鎖の方法等により第1種および第2種に区分される。

第1種機械連動装置とは信号機、入換標識、転轍器等の機械てこを集中して、これらのでこ相互間の連鎖を機械的に行う機構すなわち第1種機械連動機を使用するものをいい、第2種機械連動装置とは、*第2種連動機を使用し信号機、入換標識等と転轍器との連鎖を行うものをいう。

1 第1種機械連動装置

列車または車両の運転が相当ひん繁な停車場で、信号機、入換標識等に電気式を使用する必要のない場合に設備される。信号扱所に第1種機械連動機を設備し、信号機、入換標識等はワイヤにより、転轍器はパイプによって操作する。一般に見張人を置き、作業状態を監視しつつこの操作を行うが、監視の困難な場合等には一部に軌道回路を設けて、轍査鎖錠または閉路鎖錠を施す場合がある。

2 第2種機械連動装置

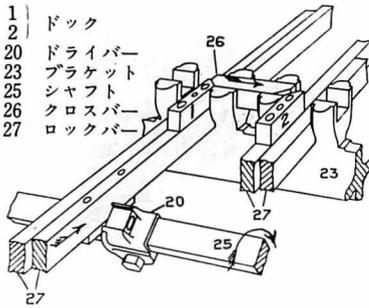
連動装置中もっとも原始的なもので、列車または車両の運転のひん繁でない停車場に設備される。信号てこは取扱に便利な位置に集中され、ワイヤによって信号機・入換標識等を操作し、転轍器は現場において操作する。信号機・入換標識等と転轍器との連鎖は第2種連動機によって行いが、信号機・入換標識等の相互間の連鎖が必要な場合には、第2種連動機または電気鎖錠器もしくは特殊なこま組を用いて行う。この場合の特殊なこま組による連鎖を特殊連動ともいう。(尾松広一)

きかん 軌間 (英) gauge of track 軌条面から16mm以内の距離における軌条頭部間の最短距離。

曲線部においては車両の運動を円滑にするため、直線部における軌間よりやや広くする。この拡大量を*スラックというが、国鉄では半径800m以下の曲線には半径に応じて、最大30mmまでのスラックをつけることになっている。

軌間にはいろいろあるが、1,435mmを標準とし、これより広い軌間を広軌、狭い軌間を狭軌と呼んでいる。わが国で用いられている直線部の軌間は、国鉄では、1,067mm、外国では、1,000、1,435、1,524、1,600、1,676mm等の軌間が用いられている。

7. 鎖 錠 部



地方鉄道の軌間は地方鉄道法第3条により1,067mmと定められており、特別の場合にあっては1,435mmまたは762mmとすることができることになっている。またこれらの軌間の制限は特殊な地方鉄道については適用しないことになっており、これらの特殊な地方鉄道として(1)鋼索鉄道(2)懸垂鉄道(3)軌道より変更される地方鉄道(その延長線を含む)(4)前号の地方鉄道の所属車両を直通して運転する地方鉄道を掲げている(地方鉄道法施行規則第7条の2)。また転轍器(てんでつ)に付帯する場合以外の曲線のうち、軌間1,067、1,435mmのもので曲線半径600m以下のものは25mm以内、軌間762mmのもので曲線半径400m以下のものは16mm以内の拡度(スラック)をそれぞれ該軌間に付すべきことになっている(地方鉄道建設規程第5条)。

軌道の軌間は軌道建設規程第5条には762、1,067、1,435mmとすべきことが規定されており、このほかの軌間を採用する場合は、特に許可を受けなければならない(軌道建設規程第35条)。併用軌道では軌間1,067mmもしくは1,435mmにして曲線半径120m以下のものは25mm以内、軌間762mmにして曲線半径60m以下のものにおいては13mm以内の拡度を該軌間に付すべきことになっている(軌道建設規程第6条)。新設軌道の拡度については地方鉄道に準じている。(福田策次・林四郎)

きかんく 機関区 国鉄の鉄道管理局の現業機関。そのおもな担当業務は機関車・電車・気動車および暖房車の運用、機関車乗務員・気動車乗務員および暖房車乗務員の運用、機関車・気動車および暖房車の運転・整備・検査および修繕である。そしてその検修業務は所定により仕業検査、運転検査、交番検査、無火検査、局部検査、丙修繕、臨時修繕等日常の車両運用上の検修を行うことになっており、機関区で行わない乙修繕、甲修繕、機関定期修繕その他の検査および修繕は、受持工場で担当することになっている。また業務を合理的に遂行するため機関区で、電車区において行っている業務をも担当しているところがある。機関区は機関車および同乗務員のもっとも経済的な運用、列車運転の始点・終点その他地理的条件等が考慮されて、主要駅または操車場の構内に設置されている。その数は187(昭和32・6末)におよび、門司鉄道管理局の16を筆頭に1局に3-12置かれている。(なお本区を置く程度に至らない59の地区には支区が置かれている)。また機関区に所属する職場として派出所、機関車駐泊所、給炭水所等がある。

機関区には機関区長が置かれ、鉄道管理局長の指揮を受けて支区長、助役、事務掛、機関士、機関士見習、機関助士、機関助士見習、電気機関士、電気機関士見習、電気機関助士、電気機関助士見習、機関車検査掛、機関車掛、信号掛、誘導掛、諸機掛、燃料指導掛、燃料掛、整備掛を指揮監督し、機関区に属するいっさいの業務を処理している。また車両の種類に応じて、気動車運転士、気動車運転士見習、電車運転士、電車運転士見習、電車運転助士、電車検査掛、客貨車検査掛を置いている。これらの職員を機関区従事員といい、また運転従事員とも呼び、約66,800人(全職員の約15%)いる。(宮坂正直)

きかんくせつび 機関区設備 機関車を保守整備し、機関車乗務員を配備・運用する機関区の設備ならびに機関支区・駐泊所等機関車または機関車乗務員の運行先での機関車整備施設、乗務員宿泊・休養施設等の総称。機関区設備にはつぎのものがある。

1 車庫

検修車庫と収容車庫およびその他車庫がある。検修車庫とは、一定標準運転キロまたは期日ごとに、機関車の要部を解体して