

サイレン等がある。

14 その他の設備

消火せん、従事員通路、貨物自動車通路、排水設備等がある。
(鈴木 宏)

きかんくせん 機関区線 (英) engine office track 機関車が所定の仕事を終り、つぎの仕事までの間検査、修繕、給炭水、収容等を行うための諸線路。機関区にはその規模に応じ種々の使命をもった線路が必要となるが、機関区内の作業順序はだいたい下記のようになっている。

入区一灰整理、給炭水砂、 $\left\langle \begin{array}{c} \text{収容} \\ \text{検査} \end{array} \right\rangle$ 作業検査、一出庫機待一出区。

ゆえに区内配線はこれらの作業に応ずるよう、なるべく一方交通にして競合を少なくしている。

1 車庫内線路

(1) 丙修繕線

機関車の定期修繕には走行キロと回帰月数より甲、乙、丙の各種修繕があり、機関区では丙修繕を行う。丙修繕とは機関車の走行キロ(形式別により異なる)が、蒸気機関車は30,000～50,000km、電気機関車は20,000～60,000kmごとに、また前回より12箇月経過したものに付き解体して全般にわたり検査・修繕を行うもので、この丙修繕施行機関区においては、修繕坑を設けた丙修繕線を設置し、車体高上用にビームジャッキ(電気機関車用にはリフティングジャッキ)、また重量品運搬用に天井(てんじょう)クレーン、そのほか各種工作機械・器具を有する職場等を付属させる。

なお丙修繕の車数および線路延長の算定は付表のとおり。

(2) 区修繕線

随時発生する修繕を行う線路で修繕坑を設け、車輪取替、車軸・軸箱等の検査および曲線の多い線区の子輪片べり防止上の車輪振替作業を行うため*ドロップビットを設備する。修繕線の容量は個々の実績より査定するほかないが、だいたい80両くらいまで1線に間に合うようである。

(3) 車輪積込線

主として丙修繕および区修繕の際工場送り、または逆に工場からの到着車輪を取扱うための貨車留置線と丙修繕線、区修繕線におのおの1線ずつ必要であるが、車庫・クレーン等の構造上共用する場合が多い。この積込線には隣接の区修または丙修繕線よりドロップビット、モノレールクレーン等が接続する。

(4) 交番検査線

機関車は甲、乙、丙各修繕施行時または蒸気機関車は5,500km、電気機関車は7,000kmごとに、または前回検査より40日(電機25日)を超過したものについて各部の状態、作用の良否を解体せずに調べる交番検査を行う。

これがため交番検査線には検査坑、圧さく空気等の設備を設けるほか、この線路は特に車体の水平を検査するため、50kgレールを用い水平狂いのないよう施行・保守しなければならない。検査坑は電気機関車用には制動引棒の調整等のため便利のようにサイドビットを有するプール型とする。交番検査両数の算定はつぎの式による。

$$\text{蒸気機関車 } 0.02 \frac{r}{R} \quad (\text{両分})$$

$$\text{ただし交番回帰日数超過の場合は } 0.6 \frac{N}{D}$$

ここに $r = 1$ 箇月機関車走行キロ

$R =$ 交番検査標準回帰キロ 5,500km

$N =$ 配置両数

$D =$ 交検回帰日数 40 日

$$\text{電気機関車 } \frac{NY}{R} C \quad (\text{両分})$$

$$\text{ただし回帰日数超過の場合は } \frac{N}{25} \quad (\text{両分})$$

ここに $N =$ 配置両数

$Y =$ 配置1両当り1日平均運転キロ

$R =$ 交番検査標準回帰運転キロ

$C =$ 係数

(5) 洗缶線

蒸気機関車の缶水はその使用水質により大いに異なるが、だいたい25日に1回くらい缶水を落し、無火の状態にして缶・煙管等の検査、水垢(みずあか)の掃除等を行う。特に水質の悪い所は洗缶と洗缶との間に水張替を行う所もある。洗缶線には排気利用の温水洗缶装置、またはインゼクタ式洗缶装置ならびに排煙装置、検査坑、蒸気・水・圧さく空気取管等を設ける。洗缶線の容量はつぎのように算定する。

$$1.2 \frac{N}{D} \quad (\text{両分})$$

ここに $N =$ 配置両数 $D =$ 配置1両当り平均洗缶回帰日数

(6) 仕業検査線

仕業検査すなわち蒸気機関車600km、電気機関車は仕業のつど外部より走行部の作用を検査・注油する線で検査坑、給油装置を設ける。その容量は最大1時間施行両数4両までのところならば1両分を必要とする。

(7) 収容線

屋内と屋外収容線とがあり、屋内収容線は寒冷地のみに設ける。

(8) 融雪線

寒冷地においては検修線に入れる前、車体下部に氷雪が氷結して検査困難なものを融雪庫に入れて熱風等で溶かす装置をした線。

(9) 操重車線

事故復旧用操重車(クレーン車)および復旧資材積込貨車を留置待機させて置く線。なお以上車庫内線の長さ間隔等については*機関車庫。

2 車庫外線路

(1) 入庫線

仕事を終えた機関車が最初に到着する線で給炭水線への待合わせ等を行う。

(2) 給炭水線

機関車の石炭、運転用水、砂を補給する線路で、給炭線にはその機関区の1日使用石炭量により平たな石炭台、または高架貯炭槽(そう)を有する機械給炭設備、給砂装置、集灰坑、灰坑、給水柱等を設備する。

(3) 機回線

駅と機関区との間、駅構内の機待線(機関車付替駅で本線に近く、交替機関車の待機する線路)と着発線との間のように、主として機関車の専用通路線とするものをいい、ほかの線と作業上なるべく競合を避けるため立体交差する場合もある。

(4) 転向線

主として蒸気機関車が終端駅に到着した場合、また機関車庫等で、ほかの線に転線するために設ける設備で、大別すればつぎの3種類がある。

ア *転車台