

写真-1に示すように円形坑の中に軌条を取付けた、けたを敷設し回転させるもので、その構造は普通コンクリートで中央に回転の中心部に回転の中心部を設け、周囲はコンクリートで土留壁を付け、その内方にガードレールを敷設し、電動牽引(けんいん)機でけたを回転し所要の線に転線する。転車台にはけたの種別上、上路式と下路式また力学的に中央1点バランス型と3点支持式とがあり、けたの長さは18, 20 mが多い。

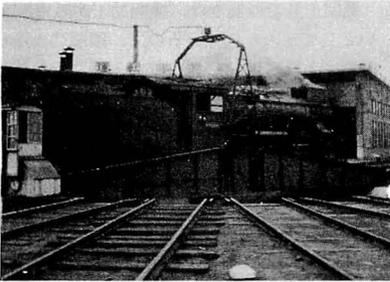


写真-1. 転車台

イ \* 遷車台  
写真-2に示すように矩(く)形庫の後に設け、直角方向に移動、転線するものである。

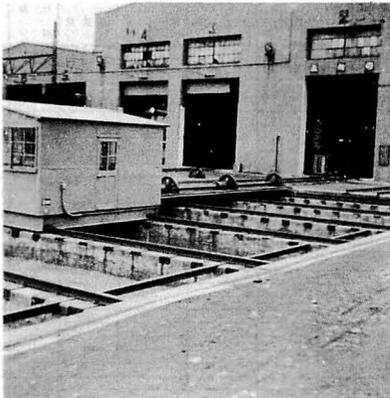
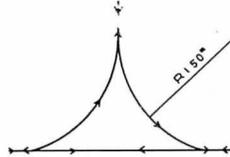
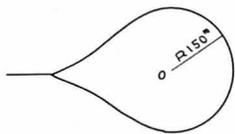


写真-2. 遷車台

ウ その他 転車台、遷車台はいずれも狭い場所でも能率よく転線し得るが、故障や検査の際の障害が大きい。これに反し

図-1. ループ線

図-2. デルタ線



ループ線、デルタ線は用地さえあれば列車編成のままでの回転にも利用し得る便利がある。(図-1, 2)

(5) 出庫線

以上述べた機関区内の種々な作業を終えて、出発準備の完了

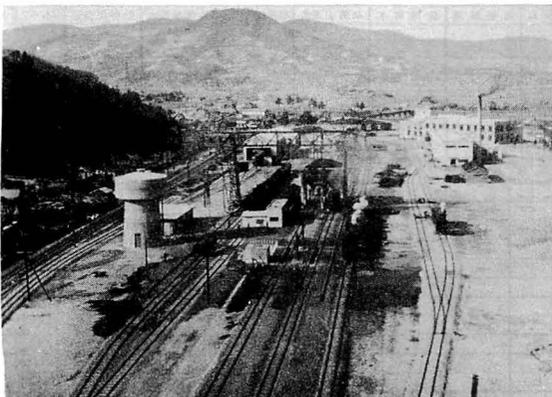


写真-3. 機関区線配線

した機関車が出区待機するところである。

写真-3は高松機関区の配線を示す。

付 表 丙修繕両数および線路延長の算定

$$(1) \text{ 蒸 気} = 0.72 \left( \frac{r_a}{R_a} + \frac{r_b}{R_b} + \frac{r_c}{R_c} + \frac{r_d}{R_d} \right) \dots \text{線}$$

ただし  $r_a, r_b, r_c$  = 主要形式 (A, B, C) 機関車おのおの1箇月走行キロ

$R_a, R_b, R_c$  = 主要形式 (A, B, C) 機関車甲修繕回帰キロ

$r_d$  = その他形式機関車1箇月走行キロ

$R_d$  = その他形式機関車甲修繕標準回帰キロ

また回帰月数超過の場合は、

$$0.48 \frac{N}{M} \dots \text{線}$$

N = 丙修繕受持両数

M = 甲修繕回帰月数

形式分類	機 関 車 形 式
主要形式	A C51, C54, C55, C57, C59, C61, C62
	B C58, D50, D51, D52, D60, D62, C10, C11, C50, 8620
	C E10, 9600, C12, C56
その他形式	入換専用機関車を含む

$R_a$  (主要形式A) 300,000 km

$R_b$  (主要形式B) 240,000

$R_c$  (主要形式C) 220,000

$R_d$  (その他形式) 160,000

M 48 箇月

(2) 電 気

$$\text{丙修繕線 } m = 0.24 \left\{ \left( \frac{N_a V_a}{R_{a3}} + \dots + \frac{N_e V_e}{R_{e3}} \right) - \left( \frac{N_a V_a}{R_{a1}} + \dots + \frac{N_e V_e}{R_{e1}} \right) \right\} \dots \text{線}$$

ただし回帰月数超過の場合は  $m = 0.015 N$

ここに

$N_a \dots N_e$  = A...Eの各分類別配置両数

$V_a \dots V_e$  = A...Eの各分類別配置1両当り月間運転キロ

$R_{a3} \dots R_{e3}$  = A...Eの各分類別丙修標準回帰運転キロ

$R_{a1} \dots R_{e1}$  = A...Eの各分類別甲修標準回帰運転キロ

N = 配置両数

形式分類	機 関 車 形 式
A	EF 52, 53, 55, 56, 57, 58
B	EF 10, 11, 12, 13, 14, 15
	ED 16
C	EF 50, 51
	ED 10, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 35
D	ED 40, 41, 42
E	その他形式

(宇野浩彰)

きかんし 機関士 主として機関区におかれる職で機関助手とともに機関車に乗務し、機関助手を指導して機関車の運転を行うものである。とくに命ぜられたときは乗務員の技術指導に従事する。また蒸気機関車の運転整備・乗務員および蒸気機関車の