

決めておかないと、列車は定時運転が困難となりダイヤ混乱の原因となる。このあらかじめ決めておく運転時分を基準運転時分という。いいかえると基準運転時分とは、別に定める速度種別に応じて列車を運転する場合の停車場間の所要時分である。

列車の速度種別に応じた各停車場間の運転時分を集録したものを**基準運転時分表**といい、停車場間の距離・標準勾配(こうばい)等も一目でわかるようにしてあって、運転計画者ならびに実際運転に従事する関係職員に知らされる。例を示せばつぎの

基準運転時分表
東 海 道 線

下 ヲ 列 車									区 間		上 ヲ 列 車								
標 準 勾 配	平 均 速 度				運 転 時 分				停 車 場	距 離	運 転 時 分				平 均 速 度				標 準 勾 配
	急 貨		停 客		急 貨		停 客				停 客		急 貨		停 客		急 貨		
	甲		乙		甲		乙				乙		甲		乙		甲		
	B	B	C	B	B	B	C	B			B	C	B	B	B	C	B	B	
0.8	28.5	28.5	28.5	28.5	4	4	4	4	東 京 新 橋 品 川 大 塚 浦 田 川 崎 鶴 見 横 浜 保 土 谷 戸 塚 大 船	1.9	4	4	4	4	28.5	28.5	28.5	28.5	1.9
2.4	49.0	49.0	49.0	49.0	6	6	6	6		4.9	6	6	6	6	49.0	49.0	49.0	49.0	4.9
5.5	42.5	42.5	52.0	52.0	6	6	5.5	5.5		4.0	4	4	6	6	64.9	61.3	40.9	40.9	3.3
1	55.4	55.4	72.0	72.0	3	3	2	2		3.0	2	2	3	3	72.0	72.0	55.4	55.4	2.1
3.0	66.9	66.9	82.9	82.9	3	3	2	2		3.8	2	3	3	3	82.9	76.0	66.9	66.9	3.1
2.0	64.6	64.6	76.4	76.4	3	3	2	2		3.5	2	2	3	3	76.4	76.4	64.6	64.6	0.2
3.0	53.3	65.5	65.5	68.2	8	6	6	6		7.1	6	7	7	7	63.1	60.9	60.9	60.9	3.1
3.4	45.0	60.0	48.0	48.0	4	3	3	3		3.8	3	3	3	4	55.4	55.4	60.0	42.4	1.6
10.4	54.6	57.5	66.2	70.5	10	9	8	7		9.1	7	8	9	10	70.5	68.2	59.0	54.6	10.4
0.3	48.0	58.4	61.1	61.1	7	5	5	5		5.6	5	5	5	6	61.1	58.4	64.8	51.7	1.5
×	50.2	54.4	59.0	60.1	55	51	47	46	計	46.5	45	46	51	54	61.3	59.7	54.4	51.2	×

とおりである。(西谷 曜・井上末次郎)

きじゅんえき 基準駅(旅客列車編成の) 気動車・電車以外の客車の方向や、旅客列車の編成順位を指示する必要上、各線路の基準となる駅を定めたもので、基準駅に近い方向を基準寄、遠い方向を反対寄と称している。

基準駅を定めたことは優等車、荷物車等の連結位置を常に一定させるためで、これらの客車の連結位置が一定することによって、旅客・荷物の取扱いが便利なためである。たとえば東海道線においては基準駅を神戸と定めて、荷物車は基準寄と指定しているので、下り列車は常に前部に荷物車を連結し、上り列車は逆に後部となっている。したがって荷扱いのための機械設備は各駅とも神戸寄に設備し、荷物車と荷扱いの機械設備の位置を同じ方向にしている。そのため荷扱いに非常に便利となっている。また優等客車は下りは荷物車の次位、上りは直前に連結することになっているので、旅客の誘導案内上からも便益が多いものである。

主要線路の基準駅はつぎのとおりである。

(線 名)	(基準駅)	(線 名)	(基準駅)
東海道本線	神 戸	鹿児島本線	鹿 児 島
北陸本線	米 原	長崎本線	長 崎
高山本線	岐 阜	久大本線	大 分
中央本線	新 宿	豊肥本線	大 分
山陽本線	下 関	日豊本線	鹿 児 島
山陰本線	下 関	筑豊本線	若 松
関西本線	名 古 屋	函館本線	函 館
東北本線	上 野	室蘭本線	(長万部・岩見沢間)
奥羽本線	福 島	同	(東室蘭・室蘭間)
羽越本線	新 津		

信越本線	高 崎	日高本線	苫小牧
総武本線	御茶ノ水	根室本線	滝 川
予讃本線	高 松	宗谷本線	旭 川
高德本線	高 松	名寄本線	遠 軽
徳島本線	徳 島	網走本線	網 走
土讃線	多度津	釧網本線	東 釧 路

(古池義雄)

きじゅんレール 基準レール 敷設されたレールは、つねに

正しい状態におかれなければならない。そのため、に整正作業を行う場合、一側のレールを基準側レールと定め、対側レール測定のための基準とする。この一側のレールを基準レールと呼んでいる。一般に作業は、普通には基準側をさきに正しいものとし、つぎにこれを基準として対側を整正する順序である。

基準レールは、曲線においては水準・高低狂整正は内側レール、軌間および通り狂整正は外側レールとし、直線においてははいずれか適当な一側、あるいは曲線の付近では曲線の基準レールの一側をとればよい。しかし検査規程では統一する必要がある。直線部においては基点から終点側に向って左側を基準レールとしている。(伊知地堅一)

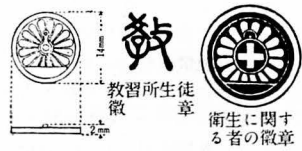
きしょう き章 身分・職務または名誉を表わす標章で、国鉄のき章は、身分または職務を表わすものには、前章、帽章、襟(えり)章、胸章等*服制に定められたもののほか、つぎのようなものがある。

1 制服ヲ着用セサル職員ノ徽章ノ件(大正7・9 達1157) 制服ノ定ナキ職員及制服ノ定メアルモ特別ノ事由ニ因リ之ヲ着用セサル職員ノ附着スヘキ徽章ハ左ノ通定ム。徽章ハ左胸部見易キ所ニ附着スルモノトス。銀製 蒸気機関車動輪銀色但シボス及クランク腕ノ部分金色、形状寸法図ノ如シ。

2 教習所生徒徽章ノ件(大正11・4 達268) 鉄道教習所生徒徽章着用ノ件ノ通トス。(1) 鉄道教習所生徒ハ徽章ヲ着用スヘシ (2) 徽章ハ上衣左襟(左襟章ヲ外シ其ノ位置)ニ着用スルモノトス (3) 徽章ノ様式、寸法及材料ハ左ノ通トス。様式図面ノ通、寸法 図面ノ通、材料真鍮鍍金鍍金(めっき)。

3 衛生ニ関スル者ノ徽章ノ件(大正3・3 達291)

衛生ニ関スル徽章左ノ通定ム。動輪ハ赤色、十字形及地色ハ白色、救護・消毒其ノ他ノ衛生事務ニ従事スル職員及嘱託員ハ本徽章ヲ



左腕上膊部ニ装着スヘシ、此ノ場合ニ於テハ七宝製径1寸ノモノヲ用フヘシ、但シ制服ノ定メナキ者ニ限リ径6分ノモノヲ左襟見返シノ釦孔(ぼたんあな)ニ装着スルコトヲ得。

また名誉を表わすき章には、*鉄道頭功章と*効績章とがある。(大迫貞矩)

きじょうけた 軌条桁 (英) rail girder 軌条を組合わせて主桁とした橋桁。この桁は支間1m未満のごく短いものに、工形桁の代用として用いられたが、最近国鉄では荷重が増大してきたので使用しないことになっている。現在一般には工事その他の際一時的に使用される仮軌条桁をさしている。

仮軌条桁は数本または十数本の軌条を組合わせて橋桁とするもので、これには普通軌条桁と特殊軌条桁とがある。特殊軌条