

説はない。実際的には距離が長くなれば集約的輸送手段が用いられ、したがって運搬具の利用効率も上げられ、運送速度も高められるので運送原価は割安となることも考えられるが、これを理論的にかつ計数的に立証することは不可能である。このために一般的には運送原価の構成式はつきに示すように、距離の原価を輸送距離に正比例する扱い方をしている。

1人または1トン当り運送原価(K)

$K = a + b \times l$ a = 場所的原価(1人または1トン当り)

b = 距離の原価(1人キロまたは1トンキロ当り)

l = 輸送距離(キロ)

1人キロまたは1トンキロ当り運送原価($\frac{K}{l}$)

$$\frac{K}{l} = \frac{a}{l} + b$$

——場所的原価。(中島勇次)

きょりひれいせいいうんちん 距離比例制運賃 運賃額が運送距離に比例する運賃、すなわちその構成が距離の長短にかかわらず常に単一の運賃率に運送距離を乗じて計算する運賃制度をいう。

この運賃制度は、日本の国情にはあわないので国鉄においては、採用していないが、遠距離通減制運賃と比較して、つぎの利点を有する。

1 運賃構成が単純であるから、旅客・荷主に運賃計算がわかりやすく、係員にとっても、運賃の計算およびこれに関する手続が簡単である。

2 運賃のキロ当り負担が距離の遠近にかかわらず均等であり、かつそのために不正旅客に乗ぜられる機会が少ない。

3 自動車・航路など連絡運輸機関の多くは、距離比例制の旅客運賃を採用しているので、これとの運賃通算が可能である。

——遠距離通減運賃。(平林喜三造)

きりかえコック 切換コック(空気ブレーキの)(米) transfer cock 両運転台付機関車または重連機関車間につりあい管を渡して、空気ブレーキの総括運転を可能とする機関車において、運転台を乗換える場合ブレーキ装置と取扱ブレーキ弁相互の切換を行うコック。

主として電気機関車用空気ブレーキ装置に用いられ、ブレーキ管・ブレーキ弁間の通路の開閉と切換弁の転換とを行う。ハンドルの取り得る位置は下表のように第1・2および3位の3位置がある。

コックせんおよび体には2つの空気通路を有し、この組合わせにより各通路を同時に開閉する。

両運転台の切換を行う車の場合は、切換コックは原則的に第2運転台に取付けられ、第1運転台にはブレーキ管とブレーキ弁の間に締切コックが使用されるだけで、切換弁の転換は第2運転台で行う。つりあい管付の機関車の場合はどの運転台にも切換コックを置く。取扱はどの種の機関車も同一とし、運転士が乗務してブレーキ扱いをする運転台は「1位」、乗務しない運転台は「2位」とし、無動力回送の場合はどの切換コックも「3位」とするのを原則としている。

ハンドル 位 置	空 気 通 路 の つ な が り					記 事
	ブレー キ 弁	ブレー キ 管	元だめ 枝管	切換弁ピ ストン室 ばね側	大 気	
第 1 位	○	—	○	○	—	ハンドルはブレーキ 管に直角
第 2 位			○	—	○	ハンドルはブレーキ 管に平行
第 3 位				○	—	第 2 位を過ぎてつぎ の止まで回す

切換コックにはブレーキ弁脚台にガスケットを介して直接取

付けられるものと、脚台の設計される以前のもので配管中に取付けられる旧式のものとがある。作用は両者同一である。(高桑五六)

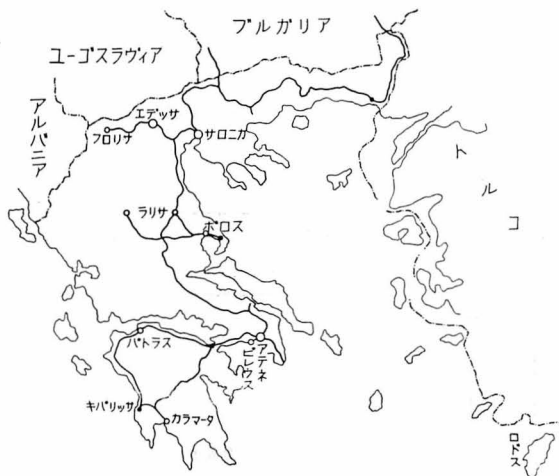
きりかえスイッチ 切換スイッチ(電気車の)(英) change-over switch (of electric rolling stock) 集電装置にパンダグラフと集電ぐつとを併有している場合これらの切換装置、電車線電圧750Vおよび1,500Vのような高低両電圧区間を運転する場合、その電車線電圧に応じて主電動機・主抵抗器などの接続を変更する転路開閉器を操作する装置、力行および電気ブレーキを併有している場合主電動機・主抵抗器などの接続を変更するための切換装置、戸じめ装置の表示灯回路、戸じめ機械電磁弁回路の切換装置などに用いるスイッチである。

構造は主として円筒形スイッチが用いられているが、まれには刃形スイッチが用いられることもある。刃形スイッチは手動操作が用いられ、円筒形スイッチは手動操作専用のものと、手動操作および電磁あるいは電磁空気操作両用のものとがある。

切換え時には低圧回路の電流を切ることは差支えないが、高圧回路の電流は、切ることは危険であるから、高圧回路が無電流になってから切換えるようになっている。——転路開閉器。

(沢野周一)

ギリシャのてつどう ギリシャの鉄道 近東の南隅にあって、海岸線の長いギリシャは海運において優れ、ぼう大な船腹を有しており、陸上交通についてはむしろその重要性が少ない。



ギリシャの鉄道図

最大の鉄道事業体としてギリシャ国有鉄道(Chemins de Fer de l'Etat Hellénique)がある。これは元のギリシャ鉄道会社、オリエント鉄道会社およびサロニキ・コンスタンチノーブル連絡鉄道会社の3鉄道を国有に移して、1920年に設立されたものである。なお現在テサリー鉄道が1954年から臨時にこの国有鉄道により運営されている。

第2次大戦中、一時ドイツ軍の占領に委されていた同国は、やはり連合軍により解放されたが、1944・10にドイツ軍の撤退の際には鉄道を初め、道路も港湾もひどく破壊されてしまった。

1946年には国民投票による国王パウロス1世の復位とともに、国の一般秩序は回復したが、鉄道の復興は思わしくなかった。

しかしようやく1950・12・1にスキドラ・エデッサ(Skydra-