

写真-1. マンガンクロッシング

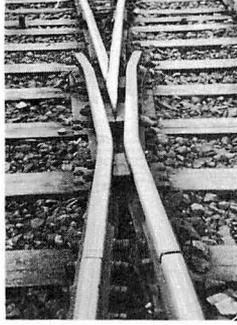


写真-2. 組立クロッシング

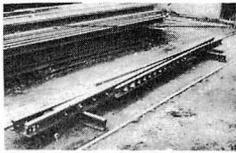


写真-3. 無床板クロッシング

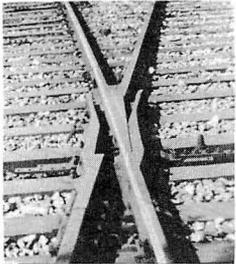


写真-5. 可動クロッシング(鋳鋼形)

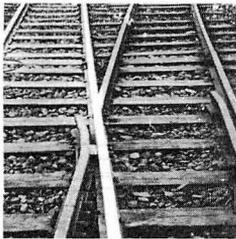


写真-7. 可動クロッシング

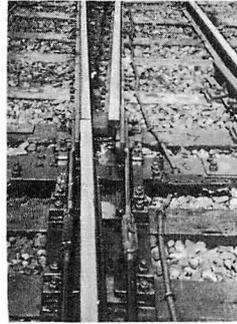


写真-4. 可動クロッシング(鈍端形)

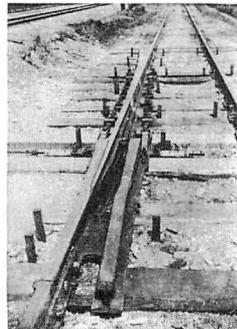


写真-6. 尖端形クロッシング
(鋳鋼製)



写真-8. 三路クロッシング

ロッシング床板(しょうばん)は一般軌道のタイプレートを数枚合わせた形で、これにノーズレール・ウイングレールがリベット止めされている。このためリベットがゆるみがたがたになり易い。この欠点をなくするため写真-3に示すように大きな床板を用いないクロッシングがある。これを無床板クロッシングという。これに対し床板のある組立クロッシングを床板付クロッシングという。固定クロッシングはその構造上、鼻端付近では車輪の乗るレール踏面の面積が小さい。そのため普通レールを加工した組立クロッシングはとくに摩耗が速い。この欠点をなくすためにクロッシングに焼入れ焼もどしの熱処理を行った焼入クロッシングがある。

可動クロッシングとは、クロッシングの一部が可動で軌間線欠線部をなくしたクロッシングをいう。固定クロッシングにくらべて転換設備が必要である。鼻端レールに匹敵する部分のレールが動くものと、翼レールの動くものがある。前者は鈍端形可動クロッシングと尖端(せんたん)形可動クロッシングの2種類に分れる。鈍端形のは普通レールを加工し組立てたもの(写真-4)。このタイプは可動レールの継目が弱く、また道床振動も大きく、かつ保守が困難である。国鉄では現在ほとんど使用されていない。この改良形として写真-5のように高マンガン鋳鋼製のものがあり、実用に供せられている。写真-6に示すように尖端形の高マンガン鋳鋼製のものもある。継目は強固であり、かつ保守も容易である。

翼レール可動クロッシングはアメリカで多く使用されている。図-3にその構造を示す。分岐線を通るときは車輪自から割って進入する。常時はスプリングによって可動レールは片側に押しつけられ、基準線が通過できる状態になっている。したがって転換設備は不用である。

乗越クロッシングとは名前のようにレールを車輪が乗り越えてゆくクロッシングである。基準線は一般軌道とまったく同じ状態であって、乗越ポイントと併用する。固定式と可動式とがあり、写真-4は固定式、図-4は可動式の乗越クロッシングを示す。固定式乗越クロッシングは背向運転ができないので、図-5のように受けレールを付けて背向運転もできるようにしたものがあるが、建築限界に支障するため現在使用されていない。

ダイヤモンドクロッシングの中央の1対のクロッシングは、*K字クロッシングといって普通のクロッシングと少し形が違っている。

ダイヤモンドクロッシングの両端のクロッシング(図-6)は、構造は普通のクロッシングとまったく同じであるが、とくに端クロッシング、端轍又(たんてつさ)またはエンドクロッシングという。*シーサースクロッシング、*スリップスイッチに使用する場合も同様である。

三路クロッシングとは、特別のスリップスイッチに使用するクロッシングで、普通のK字クロッシングにレールがもう1本付いた形である(写真-8)。→シングルスリップスイッチ。(木下勝敏)

ぐんせん 群線 (英) group of tracks 線群と同意語。到着線群、出発線群のように線路の使用方を冠して呼称するのに対して、大操車場等で線群の所在する箇所の固有名称を冠して呼ぶ場合に群線ということがある。たとえば品川操車場における白金群線・札の辻群線等 (半谷哲夫)

にリベット止めされたものである。

鼻端レールはノーズレールともいう。鼻端長レールと鼻端短レールがあり、普通レールを加工して先端をとがらしたものである。鼻端レールまたは鼻端長レールの先端部を鼻端またはノーズという。翼レールはウイングレールともいい、名前のようにクロッシングの両翼となっている。ク