

ウェスチングハウス社の減圧弁、給気弁形式はつぎのものが
ある。

減 圧 弁	C 6	M 3		加減ハンドルなし
給 気 弁	B 6	M 3 A	D 24 B	加減ハンドル付

(高桑五六)

けんいんきいれかえ 牽引機入換 入換機関車を配置していない中間駅では、列車の停車時間中に、到着した列車の牽引機関車で入換作業を行っている。このように列車の牽引機関車で、構内入換を行うことを牽引機入換という。一般に到着車を解放して貨物側線の入換を行い、発送車を連結する作業を行うが、専用側線の入換も行う場合がある。また中間駅でなくても、構内の作業量が少ない場合、あるいは専用入換機または兼用入換機の作業が繁忙で、これらを補助しなければならない場合には、到着列車または出発列車の牽引機で入換を行うのが普通である。この場合には鉄道管理局長が機関車運行表によって、入換作業駅と入換時分を指定する。この指定を**着発機入換指定**という。

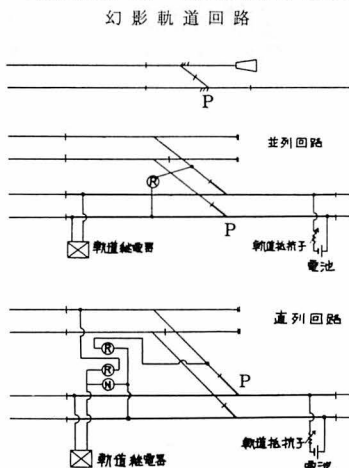
(山岸勘六)

けんいんりょうすう 牽引両数 (現車両数、換算両数) 動力車が列車として牽引した車両数 (連結両数または編成両数) の呼称で、現車両数は牽引した車両の個体数の集計であり、換算両数は車両換算法による各牽引車両の換算両数を集計したものをいう。列車の運転状況を統計的に観察するために、列車キロまたは機関車キロで、客・貨車キロあるいは換算客貨車キロを除いた値は、列車または機関車平均牽引両数であって列車形体を知る一資料としている。→機関車牽引定数。(一条幸夫)

げんえいきどうかいろう 幻影軌道回路 (英)phantom track circuit

図に示すような場合、転轍 (てんてつ) 機 P が定位のときは太線のみが軌道回路を構成し、反位となったときのみ細線部分もこの軌道回路の構成部分となるとときこれを幻影軌道回路といい、比較的重要でない線路において設備費を少なからしめるために利用される。一般にファンタムトラックサーキットという。

(柏木 実)



げんかけいさんかしょ 原価計算箇所 国鉄の原価計算制度上、原価計算に関する数値を地域ごとに中間的に計算整理するために設けた単位である。

本来原価計算においては個々の工場または事業場等、生産活動が行われる単位ごとに原価を計算するのであるが、国鉄は経営組織が広い地域にわたっているため、原価計算の事務を一箇所に集中して行うことは困難である。そのために鉄道管理局に原価計算係員を配置して、それぞれの地域における原価計算事務を分掌させ、それを本社において総括する形態をとっている。各鉄道管理局は業務運営上においては独立した地方管理組織であるが、原価計算上においては原価数値の中間的処理をする一単位に過ぎず、また鉄道管理局に配置された原価計算係員の原

価計算上の分掌事務は、鉄道管理局の一般業務の分掌と趣を異にするところがあるので、とくにそれを原価計算箇所という名称で呼び、経済計算規程によって独自の機能を与えることとしている。

参考文献 中島勇次著 鉄道原価計算。(中島勇次)

げんぎょうきかんのうりつしひょう 現業機関能率指標

国鉄では現業機関の能率測定を行うために、その現業機関の業務能率を代表すると考えられる基本能率指標を選んで、指標の業績を測定する方法を採っている。この指標を現業機関能率指標 (efficiency indicator) という。多くの鉄道管理局においては、能率指標によって現業機関の能率測定を行い、経営の仕方の改善に資するとともに、現業機関の総合成績を見るための1つの資料としている。

現業機関能率指標の一例をつぎに掲げる。かつこの数字は標準点数 (重要度係数) であって、この点数を指標値に乗じて各指標の得点を算定し、これを総計してその機関の総合能率を算定する。こういう方法を能率指標とポイント・システム (点数制) による能率測定といわれている。なお指標値の算定は指標の実績値を標準値で除して計算する。

駅能率指標例

- | | |
|--------------------|-------------------|
| 1 作業能率 (1,000) | |
| (1) 生産性指数 (760) | |
| ア 旅客取扱 (240) | イ 荷物取扱 (100) |
| ウ 貨物取扱 (120) | エ 列車取扱 (120) |
| オ 貨車入換 (180) | |
| (2) 列車取扱成績 (80) | (3) 貨車着発成績 (80) |
| (4) 運輸帳表取扱成績 (40) | (5) 報告成績 (40) |
| 2 経費能率 (1,000) | |
| (1) 収入指数 (400) | |
| (2) 経費指数 (600) | |
| ア 人件費 (400) | イ 物件費 (200) |
| 3 保全能率 (-1,000) | |
| (1) 運転事故指数 (-400) | (2) 荷物事故指数 (-240) |
| (3) 建物火災事故指数 (-60) | (4) 職員事故指数 (-140) |
| (5) 職員死傷指数 (-120) | (6) 休暇不消化指数 (-40) |

総合能率 1+2+3

車掌区能率指標例

- | | |
|--------------------|-------------------|
| 1 作業能率 (1,400) | |
| (1) 生産性指数 (1,300) | |
| ア 補充券発行 (200) | イ 乗務効率 (400) |
| ウ 荷物取扱 (200) | エ 貨物取扱 (200) |
| オ 客貨車取扱 (300) | |
| (2) 運輸帳表取扱成績 (100) | |
| 2 経費能率 (600) | |
| (1) 収入指数 (200) | |
| (2) 経費指数 (400) | |
| ア 人件費 (200) | イ 物件費 (200) |
| 3 保全能率 (-1,000) | |
| (1) 運転事故指数 (-400) | (2) 荷物事故指数 (-160) |
| (3) 建物火災事故指数 (-60) | (4) 職員事故指数 (-120) |
| (5) 職員死傷指数 (-160) | (6) 公金事故指数 (-40) |
| (7) 休暇不消化指数 (-60) | |

総合能率 1+2+3

機関区能率指標例

- | | |
|-------------------|-------------------|
| 1 作業能率 (1,400) | |
| (1) 機関車運用効率 (140) | (2) 機関車使用効率 (220) |