

mm, 軌間 762mm のものでは 1,520mm より高くなつてはならないこと(第 10 条)。

(5) 乗降場および貨物積卸場の擁壁面のもつとも突出した点と軌道中心との距離は、軌間 1.067m および 1.435m のものでは 1.372m まで、軌間 762mm のものでは 1.118m まで縮小することができること(第 11 条)。

(6) 並行している 2 つの軌道中心間の距離は、軌間 1.067m および 1.435m のものでは 3.350m 以上、軌間 762mm のものでは 2.740m 以上とすること(第 12 条)。

## 2 沿 草

この建築定規は大正 8 年地方鉄道建設規程制定の際、軌間 1.067m および 1.435m のものについては、大部分明治 33 年通信省令第 33 号の鉄道建設規程の付属図面の寸法(ft, in)をそのまま換算したもので、上部円弧部分および軌条部分が少々変更されたものである。また軌間 762mm のものについては主として、\* 軽便鉄道法(明治 43 年法律第 57 号)によって建設された鉄道を対象としたものである。現在の建築定規には架空電車線によって電車運転をする区間の定規については規定されていない。——建築限界。(末村三郎)

**げんちくぶんくちょう 建築分区長** 建築区・保線区における職で、区長の指揮をうけて、担当区域内における建物の保守および施工の作業計画をたて、建築工手長・建築工手を指導して、これらの作業の遂行にあたるものである。

このような職務を遂行するために、建築分区長は常に担当区域内の建物を巡視し、所属員を督促して保守の万全を期するとともに、工事施行にあたっては、あらかじめ工事の工程・方法等必要な事項を指示して、工事の円滑な遂行を期さねばならない。(加藤誠次郎)

**げんていきゅうゆ 限定給油** 機関車の機械部分に対する給油は、その機関車の使用状態に応じて行われ、普通所定の標準運転キロまたは所定の日数に達するごとに行われている。このように給油回帰キロまたは日数を定めて行う給油を限定給油という。

給油回帰キロは機関車の形式および給油箇所別に定めてある。(麻田武公)

**げんていくぶん 限定区分** 高圧配電線路上における事故は停電を伴うために早急に復旧せねばならないが、事故の箇所を知るために高圧配電線路を区分し、順次に区分を追って事故の箇所を調べ、健全な区分間に対して送電する方法を限定区分としており、それには高圧配電線路中の油入開閉器を人為的に、あるいは遠方操作による方法がとられている。(江口銚三郎)

**げんばつ 現発** 運転用語で列車を停車場から実際に出発させたことをいう。運転取扱上列車を正確に取扱うために列車を出発させたならば、その時刻を相手停車場に速かに通知することになっている。この通告を一般に**現発通知**といっている。これは相手停車場における入換作業の中止、信号機の取扱または列車監視等の準備時期を確実にする必要からである。(三和達忠)

**げんりゅうき 減流器(電気車の)** 主電動機の常時開閉または過負荷、短絡などの過電流事故に際して、遮断(しゃだん)に先立って回路に減流抵抗を挿入して電流をある程度減らしたのち、断流器または遮断器によって回路の遮断を行う。これを減流遮断という。この減流抵抗に並列につながれたスイッチを減流器という。

常時開閉の場合は減流遮断によって車両の衝動を緩和するとともに、このときに生じる開閉サージ電圧の緩和をはかっている。過電流開閉の場合、とくに変電所容量の大きい線区では、

事故電流の急増に対処して電気車の遮断容量の増強をはかることが特に重要であるので、減流遮断を行うことが特に有効である。これによって開閉サージ電圧の急昇を制限することができる。

常時開閉の減流器には断流器などと同じ構造のスイッチを用いるが、過電流開閉用の減流器には断流器と同じ構造のスイッチを用いる場合と、高速度遮断器と同じ構造を用いて電流の立上りの途中において、充分電流が増大しないうちに減流抵抗を挿入する方法がとられる場合とがある。後者の場合を高速度減流遮断という。(沢野周一)

**げんりゅうけいてんき 限流継電器** (英) current limiting relay 主電動機の自動制御に際して、抵抗加減スイッチ、組合せスイッチ、界磁スイッチ等の切換動作を自動的に制御して制御段の進行を支配するもの。この継電器は簡単な構造のものでは、主コイルおよび補助接点を有している。主コイルには主電動機電流が流れ、車両の速度の増加すなわち主電動機電流の減少にしたがって、主コイル電流が一定値(限流値)に低下したならば、補助接点を閉じ前記スイッチの作用によりつぎの制御段に進める。つぎの制御段に進むと再び主電動機電流の増加により補助接点を開きその制御段に止まる。このような一連の動作が行われて次第に制御段を進める。

動作の確実性を要求するものには主コイルおよび補助接点のほかに引上コイルを設ける。引上コイルは各制御段の途中において主コイルの動作を助けて接点を引放す方向に作用する。

**加速コイル**をとくに励磁した場合は主コイルと反対の起磁力を与え限流値を高めて車の加速度を増加させる。

保ちコイルおよびノッチ進めコイルは非自動制御を必要とするものに設ける。勾配等で電動機電流の減少がおそく、つぎの制御段に進みにくい場合、運転室のノッチ進めスイッチを操作して、限流継電器のノッチ進めコイルを励磁して補助接点を閉じる作用を行わせてつぎの制御段に進む。ノッチ進めスイッチの操作を続ける急速に最後の制御段に進み、主電動機を損傷することを防止するために保ちコイルを設ける。これは引上コイルと直列につながれているため制御段の途中で励磁されて、ノッチ進めスイッチを操作しているかぎり、このコイルの漏洩(ろうえい)磁束によって補助接点が開かれたまま保たれているから、1 段ずつ制御段を進めるごとにノッチ進めスイッチを[切り]にしなければ制御段を進めることができない。(沢野周一)

**げんりゅうそうち 限流装置** (英) current limiter (独) Strombegrenzer (仏) limiteur de courant 列車が軌道回路内に入り車軸で両軌条が短絡され、だんだん送電端に近づく多くの電流が流れて、軌道変圧器または軌道電池をいためるおそれがあるので、この電流を制限するとともに軌道継電器の位相を調整して動作を円滑にするために、軌道変圧器または軌道電池とレールの間軌道抵抗子または軌道リアクトルを使用する。電化区間では抵抗子、汽車区間ではリアクトルがおもに使用される。——軌道抵抗子。軌道リアクトル。(西沢毅)