

など各種の交通機関に拡充し、日本交通公社の委託経営となった(交通博物館の土地、建物、陳列物等いっさいは国鉄の所有である)。その後昭和23・9・1に、再度交通博物館と改称し、さらに鉄道開通80周年記念として拡充整備して現在におよんでいる。



動く交通博物館

また昭和26・10・14の鉄道開通80周年記念日から、全国を巡回する動く鉄道博物館が公開された。これは客車2両を展示車に改装し内部を展示室として鉄道資料を展示したものである。(橋本外喜久)

こうつうぶんかしょう 交通文化賞 昭和25・8に創設されたもので、つぎの各号の1に該当する者に対し、毎年1回運輸大臣から授与される。

- 1 交通運輸の運営・発達等にいちじるしい貢献をした者。
- 2 交通運輸関係職員で、学芸または福祉厚生等において文化向上に顕著な成果を挙げた者。

授与形式は運輸大臣賞(彰状)とし、これに副賞として賞はいまたは賞金を添えることができることになっている。交通文化賞は特別の事情がある場合を除き、同種の事項について同一人に2度以上授与されることはない。(岩井敏夫)

こうつうりょう 交通量 交通機関によって運送された人または物の量、または道路上における歩行者、あるいは自転車、人力車、荷馬車、自動車等の諸車の通行量、その他通信機関等の取扱う量をいう。

交通量の調査は交通網の決定をはじめ、輸送・運賃等の方策を確立するためきわめて重要であり、その方法は調査目的に応じて種類別・区間別・方向別・距離別・時間別等について行われる。(本山 実)

こうつうりょういき 交通領域 ドイツ語 Verkehrsgebietの訳語で、ピラート(Carl Pirath)はこれを「1または多数の交通機関によって充足され、一定の交通需要が存在する空間的に限定された地域」と定義しているが、これをいいかえれば、そこに発生する交通需要を自己に吸収しうる一定の地域、すなわち交通機関の勢力範囲を意味する。

交通領域は確定的のものではなく、交通機関の提供するサービスの内容と、運賃の高低によって増大し、または減少するものである。したがって交通領域の測定に当っては、自然の地形と競争交通機関との関係を考へて、自己の勢力範囲とみなしうる地域を測定し、さらに自己の与える交通サービスの内容および運賃を競争交通機関のそれと比較して、これに補正を加えて確定する。(本山 実)

こうてい 高低 レール面の上下方向の不整を指す場合に一般に用いられる語。

レール面の高低は高低狂いとして測定される。すなわちレール面上の2点に10m以内(通常10m)の弦を張り、この弦を基準として2点間のレール面の上下方向の狂いを測定する。一般には2点間の高低狂いの代表値として弦中央点の狂い、または2点間の最大狂いを用いる。軌道の高低狂いは不陸とも称しレール面の高低に、その位置のレール・まくら木・道床間の遊隙

(ゆうげき)を加味したものを指し、これについて軌道整備心得に狂いの許容限度を規定している。(山本 浩)

こうていひょう 効程表 機関車使用効程表と機関車乗務員仕業効程表とに分れる。機関車使用効程表は機関車運行表から交番、機関区、局別に仕業数、配置両数、機関車キロ、使用時間、1両当り機関車キロおよび使用時間が集計される。仕業数は定期、不定期、入換に内訳され、配置両数は使用および予備に、それぞれ定期、不定期ならびに旅客、混合、貨物、入換に内訳され、また機関車キロは定期、不定期、さらにそれぞれ旅客、混合、貨物、入換に内訳される。機関車乗務員仕業効程表は機関車乗務員運行表から交番、機関区、局別に仕業数、所要乗務員数、乗務キロ、勤務時間、1人平均乗務キロおよび勤務時間等が集計される。仕業数は定期、不定期、入換に内訳され、所要乗務員数は定期、不定期別に旅客、混合、貨物、入換、その他に内訳され、乗務キロも同様に定期、不定期別に旅客、混合、貨物、入換に内訳され、勤務時間は運転、折返、便乗、準備、その他に内訳される。このように効程表は機関車および機関車乗務員の業務量および能率を表わし、これらについてあらゆる角度からの検討を可能ならしめる資料である。(藤田 一)

こうとうきじょう 硬頭軌条 レールは車輪と接触して絶えず摩耗している。また重い軸重をうけるとともに、大きな衝撃力にも耐えなくてはならない。すなわちレールは耐摩耗性とともに靱性(じんせい)も必要となる。このためレールの頭部だけを硬くして強度ならびに耐摩耗性をもたせたもの。

硬頭軌条を作るには頭部だけに特殊合金鋼を用い、底部を普通鋼にしたものと、レールの頭部に熱処理その他の加工を施して、ソルバイト組織という非常に耐摩耗性と靱性をもった組織に変える方法によったものがある。前者にはコンパウンドレール、後者にソルバイトレールがある。

コンパウンドレールはドイツで主として製作され、その製法は鋼塊の製法はあらかじめ鋼板をもって鋳型の内部を左右に仕切り、各仕切りに硬質、軟質の溶鋼を同時に鋳入して製造されたもので、鋼板の鋼質はレールの底部と同程度のもので、これに多数の穴があり、この穴から同時に注入された両溶鋼が完全に接合して、合成鋼塊が製造される。コンパウンドレールは、このように製造した鋼塊から一般圧延工程と同じ順序によって製造される。

コンパウンドレール化学成分表

分析位置	化 学 成 分 %						
	Cr	C	Si	Mn	P	S	Cu
頭 部	1.2	0.69	0.282	0.75	0.033	0.024	0.149
脚 部	—	0.08	0.205	0.39	0.017	0.034	0.155

ソルバイトレールは鋼の組織のうち、ソルバイト組織が耐摩耗性と靱性に富むのを利用したもので、レールの頭部を表面より20~30mm程度の深さにソルバイト組織にしてある。現在わが国において硬頭軌条と称しているのはおおむねこのソルバイトレールをさしている。その製法は高周波電流または重油炉により焼入れ・焼もどしを行ったものである。このレールの耐摩耗性は普通レールに比較して約4~6倍もあり、経済的にも有利なもので広く利用されている。ことに急曲線、通過トン数の多いところでは効果が大きい。一方ソルバイト組織はきわめてち密で硬度も増加するが、脆性(もろきせい)は増加することはない。かえて鋼の延性を増し、弾性限度をたかめ、衝撃に対して抵抗力が強い。これを普通レールと比較するとつぎのようになる。