

の接点の左右交互の動作を利用して、コード変圧器の2次側に低周波交流すなわち3サイクルあるいは2サイクルまたは $1\frac{1}{4}$ サイクルを発生させる。さらにこの低周波交流をリアクターおよびコンデンサーよりなるそれぞれのデコーダーを経て、これに同調したそれぞれの車上継電器を動作させるのである。こうして軌道回路に流れているコード電流すなわち地上信号機の現示は、上記車上継電器の選別動作によってそのまま再現されることとなる(図-1)。

1. 車内信号装置

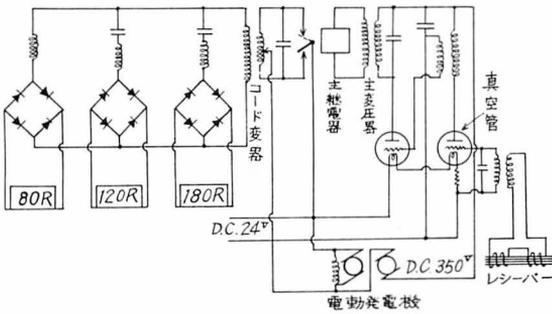
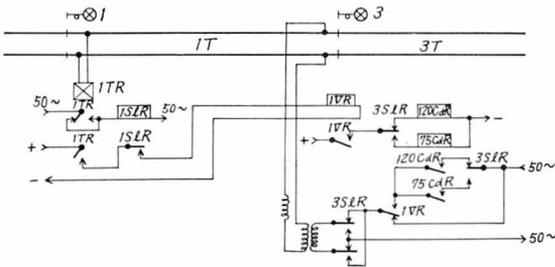


図-2は3位式自動信号機の場合の地上装置の例を示したもので、コードは120と75のみを使用している。図中1VRは切換継電器、120CdRおよび75CdRはそれぞれ120コード発生器および75コード発生器を示す。コード発生器は一種の断続

2. コード式車内信号装置



継電器で、これが励磁されるとその接点を断続閉閉させる。図で明らかなように列車が軌道回路1T区間に進入すると軌道継電器1TRは動作を失いその接点を落下させる。したがって1VRが励磁されると同時にコード発生器が動作する。この時信号機3が進行または注意信号を現示しているときは120CdRが動作し、停止信号を現示しているときは75CdRが動作する。したがって前の場合は軌道回路1Tに120コードが送電され、あとの場合は75コードが送電される。これによって車内信号は前の場合は進行信号を、あとの場合は注意信号を現示する。

また1T区間に先行列車がすでにあり、その区間に続行列車が進入したときは、コード電流は先行列車の車軸によって短絡されているので、続行列車の受電器はそれを受けることができないから、車上継電器はいずれも動作せず車内信号は停止信号を現示する。

4位式の場合はさらに180コードを使用する。(小泉章三)

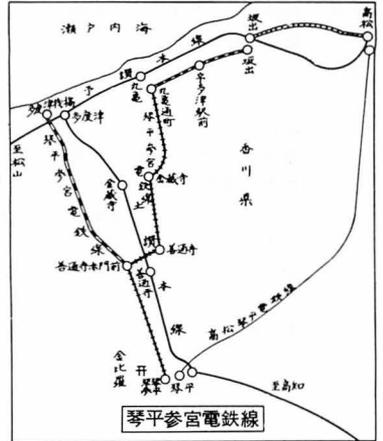
ことひらさんぐうでんてつ 琴平参宮電鉄

1 事業者の概要

名称 琴平参宮電鉄株式会社、本社香川県丸亀市津森、資本金10,000万円、おもな事業 地方鉄道12.7km、軌道13.9km、

一般乗合旅客自動車運送269km、ビルディング。鉄道・軌道従事員244人、保有車両電動客車16。

沿革 明治44・9・8讃岐電気軌道株式会社設立、大正11・10、丸亀・善通寺間を営業開始、商号を琴平参宮電鉄株式会社と改称、逐次計画線を延長し現在に至る。なお昭和23・7休止中の琴平急行電鉄(坂出・琴急琴平間15.7km)を吸収合併したが、復旧ならず同29・6営業廃止した。



2 地方鉄道線

開業線 香川県下国鉄予讃本線坂出、丸亀および土讃本線善通寺駅に連絡、旅客輸送を目的とする。多度津線善通寺赤門前、多度津棧橋通間6km複線、坂出線丸亀通町・坂出間6.7km単線、大正12・8・29免許、同13・10・9より逐次開業し、昭和3・3・10までに全通、いずれも動力電気、軌間1.067m。

未成線 高松市五番町・下笠居村間7.2km(大正15・5・3免許)、下笠居村・坂出町間12.2km(昭和2・9・14免許)、動力電気、軌間1.067m、工事施行未認可。

3 軌道線

国鉄予讃本線丸亀、土讃本線琴平駅に連絡、旅客運輸を目的とする。丸亀線 丸亀・善通寺赤門前間7.1km単線、明治43・5・20特許、大正11・10・21開業、琴平線 善通寺赤門前・琴参琴平間6.8km複線、大正11・9・23特許、同12・8・8開業、いずれも動力電気、軌間1.067m。

4 名勝・観光地 金刀比羅宮(琴参琴平駅)。

5 運輸概況(鉄道、軌道)

項目	昭和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)	4,825	4,737	4,742
人キロ(千)	30,490	29,689	29,659
旅客収入(千円)	68,842	66,236	65,014
運輸雑収(〃)	385	552	458
収入合計(〃)	69,227	66,788	65,472
営業費(〃)	67,696	64,382	64,236
営業利益(〃)	1,531	2,406	1,236
営業係数(%)	98	96	94

(原 功)

こにもつ 小荷物

1 小荷物の概念

小荷物は俗に客車便と呼ばれ、比較的少量の物品を対象とし、旅客列車に連結されている荷物車によってこれを運送する制度であって、貨物運送とともに鉄道における純然たる物品運送の1形態をなしているものであり、小荷物運送制度は、社会的な要望と鉄道の経営上の利益をその存在理由とするものである。

2 分類

小荷物は観点のいかんによって、つぎのようにこれを種々に分類することができる。