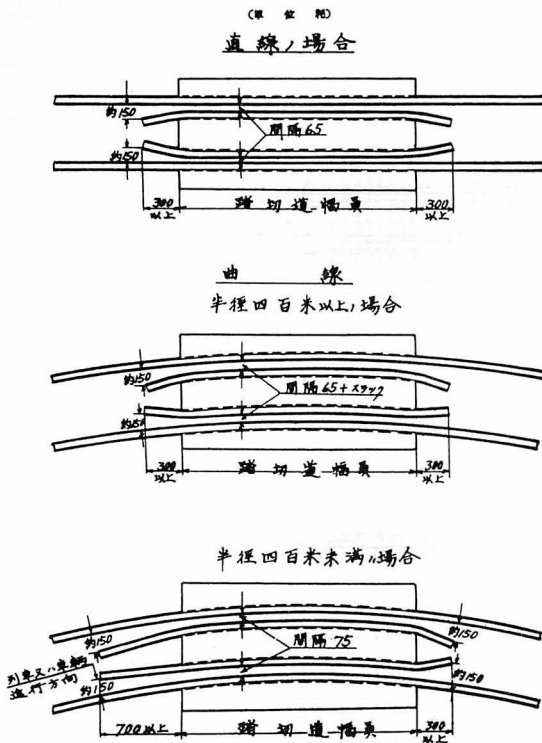


図-2. 踏切道護輪器設備図



脱線防止軌条は特別の場合を除くほか、継目に継目板を使用し、ボルトナットは輪縁路外に取付ける。

[本線路でとくに必要とする曲線]とは本線路曲線中、高い築堤または急勾配等で脱線した場合危害のはなはだしいおそれのある箇所、およびその他現場の状態によって、とくに脱線防止軌条敷設の必要ある箇所を指している。その敷設位置は曲線で発生した過去の脱線事故の実情を調査した結果、曲線の内方へ脱線した場合も外方へ脱線した場合も、発生件数では統計上大差がないから、曲線の内外軌いずれの内側に敷設してもよいことになっているが、実際敷設する場合は脱線してうける危害の程度を比較推量して定めるのである。

本線レールと脱線防止軌条との間隔は、建築限界によって定められたものであって、終端の間隔180mmは車輪の最大厚さ150mmに、スラックの最大30mmを加えたもので、車両が脱線したまま進行してきた場合も、なるべく車輪を護輪軌条と本線との間に誘導して、自然復線の機会をあたえるよう考えたのである。

摩耗防止軌条は急曲線において、主として曲線外軌の摩耗を減じ、あわせて車輪の脱線を防止するために、軌間内の内軌側に敷設するレールをいう。

摩耗防止軌条は、国有鉄道軌道整備心得には、敷設することに規定されていないが、地方鉄道には敷設されているところもある。摩耗防止軌条は、その曲線のスラックに38mmを加えた間隔で敷設して、両端は2m以上の長さにおいて漏斗形に彎曲し、終端において少なくとも180mmの間隔を保たなければならない。なおこの場合のレールで、底面を輪縁路側にむけ、横倒して敷設することもある。これを横倒式軌条という。(沢田謙二)

コロじくグリス コロ軸グリス 高荷重のコロ軸受の潤滑剤に用いられるもので、ナトリウム石けん基と石灰石けん基とあるが、一般には鉱油とナトリウム石けんから作られるファイバーグリスの一種である。耐荷重性、耐熱性にすぐれているが耐水性に乏しく、水または水蒸気と接する部分には使用できぬ。車軸のコロ軸受に用いられているものの成分鉱油は、内燃機油程度の良質のものである。(河野通郎)

ころび 転び (英) batter 橋台、橋脚、擁壁等の壁面の傾斜の度合を示す現場用語であって、一般に急傾斜の場合にのみ用いる。たとえば石垣、擁壁等の傾斜でその比が、水平に0.3、垂直に1のときには、この傾斜を三分の転びと呼ぶことにしている。築堤のような緩傾斜のときは法勾配(のりこうばい)と呼んでいる。

→法(のり)。(別所多喜次)

コンクリートしんどうき コンクリート振動機 (英) concrete vibrator コンクリートに機械的の振動を与え、コンクリートを密に、しかも内部に存在する気泡、水分等を締め出すために使用される機械。

現在使用されている振動機は、だいたいつぎのような型式のものに区別することができる。

1 使用方法による区分

(1) 内部振動機(棒型) コンクリートの内部に振動機自体を入れて、コンクリートに振動を与えるもの。

(2) 表面振動機(平面型) コンクリート表面または型枠(かたわく)に振動を与えるもの。

2 原動機による区分

(1) 電気式 三相または単相交流電動機によって運転され、設備の点からはもともと安直に使用し得るが、電気的障害(電圧降下による回転数の低減、配線のロス、電気的故障など)にその性能が左右される。

(2) 空気式(圧縮空気を使用するもの) エヤモータによって運転され、空気圧縮機や配管などの設備を必要とするが、電気式にくらべて重量が軽く、振動部の大きなものがあり、かつ供給空気量によって相当無理な使用もでき、ダム、トンネルなどにもっとも多く用いられる。

(3) エンジン式 エンジンの回転を増速して利用し、主として道路用に用いられる。

(4) 電磁式 電磁を利用して振動を起させ、主としてセメントや砂のホッパなどに使用される。

3 構造による区分

(1) 直結式 原動機と振動部が直接連結されているもの。

(2) 連結式 原動機と振動部がフレキシブル・シャフトその他により連結されているもの。

一般構造から分類するとつぎの2種類に区別することができ

