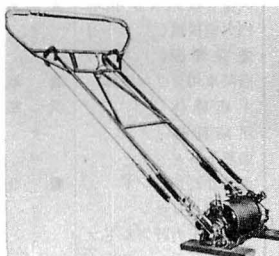


ら電気車に電気を受け入れる装置を、その操作装置を含めて集電装置という。集電していない時は折たみができるようになっており、操作は圧縮空気またはばねによって行われる。集電装置はその構造により種々のものがある。市内電車のように低速のものにはボール・トロリ輪・ばね装置からなる簡単なトロリポールが用いられているが、架空電車線が分岐する所では人為的に新しい電車線にのせかえてやらねばならない。これは交通密度が大で、電車線分岐の多い所では非常に不便である。構造がやや複雑になるが、ボールのようなはん雑さのない、集電面が弓形をしたビューゲルが最近市内電車にも盛んに使われるようになった。

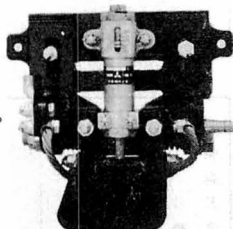
運転速度が高く、集電電流の多い電気機関車や電車には、菱形(ひしがた)のわく組をもったパンタグラフが用いられている。

アプト式電気機関車や、地下鉄の電車のように第三軌条から電気をうける電気車の集電装置は**集電靴(か)**とよばれる。トロリポール、ビューゲル、パンタグラフは屋根上に取付けられているが、集電ぐつは台車に取付けられている。

ボール輪から直接集電するトロリポール以外は、電車線または第三軌条と接触する部分に電車線の摩耗・集電に際しての電気的性能を考慮したすり板が取付けられており、すり板のみを取換えるようになっている。→パンタグラフ。(浜野周一)



1. ビューゲル



2. 集電か

しゅうどうりょくしゃ 私有動力車 国鉄および国鉄と連絡運輸をしている社線以外のところで所有している動力車をいう。私有の動力車が国鉄線内に入って作業する場合には、国鉄の定めるところにしたがって、車両の検査を受けなければならない。(近藤正弘)

しゅうなんせん 秋南線 秋田県羽後本荘を中心として、南北に伸びた国鉄自動車路線であって、所管する自動車営業所は秋田県由利郡象潟町(象潟)にある。

1 区間・キロ程および沿革

羽後本荘・櫛淵

33km 昭27・9・1 開業

羽後本荘・西久米

57km 昭27・9・1 開業

2 営業範囲は貨物の取扱だけをしている。

3 使命

この路線は秋田県南部にあり、昭和22・12・20区間貨物運輸として食料・復興資材の輸送を目的として発足したが、その後昭和27・9・1路線事業として再発足し、地方産業の開発を目的としている。(西山清氏)



しゅうはいえき 集配駅 荷物または貨物の集貨・配達の手配をする駅。現在国鉄では所定の区域内にかぎり、手荷物・小

荷物については旅客または荷主からの請求により配達を行い、宅扱貨物については国鉄の責任で集貨・配達することとし、また自動車線における、車扱貨物については荷主から請求のある場合には集貨または配達を行うこととしている。この荷物または貨物の集貨もしくは配達を行う駅を集配駅という。(森 徳寿)

しゅうはいえきかん 集配期間 鉄道運輸規程の定めるところにより、引渡期間は発送期間・輸送期間および集配期間の各期間を合算したものから構成される。したがって、集配期間は引渡期間の構成部分の1つであって、駅外の荷主の居宅(集貨先および配達先)への貨物の受取および引渡しに要すると認める所要の期間の意である。現在国鉄では宅扱貨物については集貨または配達の期間各1日、手小荷物については配達期間1日と定めている。(重森直樹)

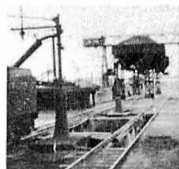
しゅうはいえき 集配区域 荷主の利便をはかりかつ運送荷物の増加をはかるため、鉄道は荷物・貨物をその責任において集貨または配達を行うことがある。その集貨または配達をする区域は、駅から一定距離の範囲内にある地域について定め、これをその駅の受持集配区域として集貨および配達の取扱をすることが通常である。この受持区域を集配区域という。

集配区域は広ければ広いほど荷主に便利であるが、駅からあまり遠距離にある地域や交通不便な地域などは、費用がかさみまた作業が困難なので、集配作業の合理的かつ能率の運用をはかる必要上、現行制度では、駅を中心としておおむね6kmを標準とし、これに具体的事情を考慮した集配区域を、国鉄で定め、この区域内のものにかぎって集配を行うこととしている。これを国鉄では、総裁達によって「荷物集配区域表」として制定し、集配区域・集配駅等を都道府県別にし、さらにそれを市町村別として五十音順に詳細に列記し、集貨する場合および着駅を選定する場合は、これにもとづいて行っている。→集配駅。(重森直樹)

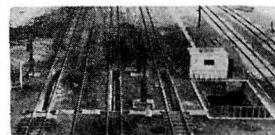
しゅうはいこう 集灰坑 灰の取扱量が多い場合には、人力によって灰坑から取出すことは困難かつ不経済となるので、機械力によることが得策となる。この機械設備利用には給炭用のガントリクレーンが多く、1つかみ1~1.5tのグラブにより灰を貨車積し得るよう、灰坑に落ちる灰を全部1箇所に集める装置にしたものを集灰坑と称する。集灰坑はその容量により1線型と2線型とがあり、いかなる型式の機関車で給水ならびに灰落し作業ができるよう一応両端の余裕を見て9mとしている。なお機関車の給水取入口と灰落し位置との関係寸法については*灰坑。

集灰坑には前後に通常の灰坑を付属させ、また集灰坑の軌道下には灰箱内の灰整理用に歩行用格子を設ける。坑の深さは落下する灰の量により異なるも、機関車が1回に落す灰は灰床ならびに灰箱合せて0.9m³、1日1両1.5回くらいの平均となり、だいたい4mぐらゐを適当としている。2線型の標準集灰坑を示すと図・写真-1のようである。

現行標準型の集灰坑は、列車荷重を受けるため相当の基礎工事を含む構造物となり、また2線型の場合線路間隔も広くなく、用地利用上不経済ともなるので、昭和25年モデルとして高松機関



1. 集灰坑



2. 集灰坑