

ている。線名は津軽半島をとっているので名付けた。

(森 梯寿)

つがるでつどう 津軽鉄道

1 事業所の概要

名称 津軽鉄道株式会社, 本社 青森県五所川原市宇字大町, 資本金 5,000 万円, おもな事業 地方鉄道業のほか一般乗合旅客自動車運送事業路線 372km および一般貸切旅客自動車運送事業。鉄道従業員 105 人, 保有車両 蒸気機関車 1, 内燃機関車 2, 内燃動車 3, 客車 11, 貨車 42 両。

沿革 昭和 3・2 五能線五所川原・津軽中里間の鉄道敷設免許を受け, 資本金 100 万円の津軽鉄道株式会社を設立, 同 5・7 営業開始した。

2 地方鉄道線

青森県下において五能線五所川原駅に連絡し, 五所川原から津軽中里に至る 20.7km の単線, 動力は蒸気および内燃, 軌間は 1.067m で旅客・貨物運輸の鉄道である。昭和 3・2・13 免許を受け, 同 5・7・15 五所川原・金木間を運輸開始し, その後大沢内, 津軽中里へと逐次延長, 同年 11・13 全通した。



3 沿線の観光地 芦野公園(金木駅, 芦野公園駅)。

4 運輸概況

項 目	昭和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)	1,020	1,097	1,191
人 キ ロ (千)	10,061	10,696	11,197
貨物輸送トン数(千t)	28	27	34
ト ン キ ロ (千)	384	378	484
旅客収入(千円)	37,272	39,909	41,946
貨物収入(〃)	10,178	10,077	11,923
運輸雑収(〃)	583	509	478
収入合計(〃)	48,032	50,495	54,347
営業費(〃)	58,508	55,364	47,570
営業利益(〃)	△ 10,475	△ 4,869	6,777
営業係数(%)	121	110	88

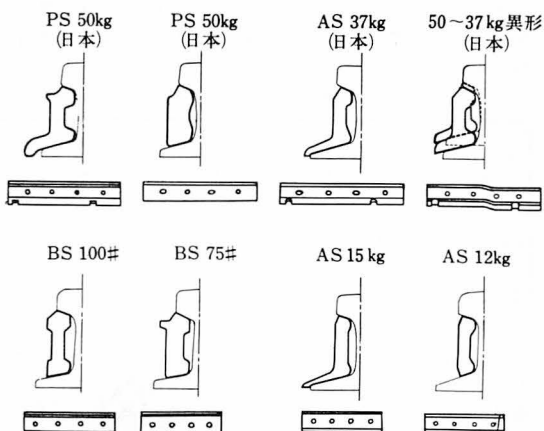
(志村幹雄)

つきそいにんりょうけいさんキロてい 付添人料計算キロ程 荷送人の要求により, 鉄道は荷送人が貨物に付添人を付けることを認める場合があるが, この場合に収受する料金を付添人料といい, この料金の計算基礎となるキロ程を付添人料計算キロ程という。このキロ程の計算方は, 運賃計算キロ程の計算方と同じである。(重森直樹)

つぎめいた 継目板 (英) fish plate, splice bar レールを接続するために, その継目部に添える鋼製の添接板。フィッシュプレートまたはベシともいう。継目板はレール相互を緊結して継目部の強度を確保するためのものであるから, その強度上の必要性から種々の形のものが考えられ, 継目板の種類は通常その形状によって分類されている。すなわち短冊型継目板(または平継目板) アングル型継目板(または L 型継目板) 異形継目板, 特殊継目板のようにわかれている。

1 アングル型継目板 レールに比較してその強度は 30% 程度で, 一般軌道用としてわが国で最も多く利用されている。この形の継目板はその剛性を大にするため, 頭部および脚部を大にしてあり, ことに脚部は脚を長くしてその形が L 型をして

1. 各種継目板

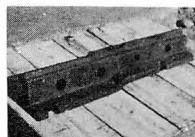


いるのでこの名称がある。

2 短冊(ざく)型継目板 アングル型継目板は中立軸が水平になるように働くときは, 強度が大であるが実際の軌道においては傾くので, その有効強度が 80% 程度に減少する。このため上下対照型にしたものが短冊型継目板で, 欧州各国で広く使用されている。わが国でも 50kg レールには, その初期に用いられたが, 強度が小さく, これを増大するためには, その形をアングル型にする方が有利であるため, 現在はこれを逐次アングル型継目板に更换しつつある。なお軽レールの継目板は, ほとんど短冊型継目板を使用している。



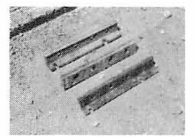
2. 異形継目板



3 異形継目板 断面の異なるレールを接続するときに用いる継目板で, 3. 異形継目板(改良型) 両種のレールの形状に応じて半分ずつ継目板の形状をかえたものである。このため荷重がかかったときに, 断面変化部に大きな集中応力をうけ, き裂の原因となるので, 現在は重要な線区ではほとんど用いられなくなった。

4 特殊継目板 レール継目部は強度が弱く, 軌道における弱点部になっているため, 継目箇所を強度を増大する目的で考えられた継目板で, 各国とも種々の型式のものが考案され, 敷設されている。

このように継目板はその断面形状により種々分れるが, 一方長さもボルト穴の数により, 4 つのものと 6 つの穴のものに分けられる。4 つ穴の継目板の長さは 610~686mm, 6 つ穴のもので 914~965mm である。わが国でも初期 37kg のものに 6 つ穴を使用したことがあるが, 現在は 4 つ穴のものに更换している。これは継目板に生ずる曲げモーメントの大きさは, その長さにはほとんど関係なく, 長い継目板を使用しても, レールの断面をさらに大きいものにしないかぎり, その効果が少ないからである。しかし 6 つ穴の継目板を使用することは, いずれかのボルトがゆるんでも他のボルトで補うことができ, また継目板とレールとの接触圧力は 4 本ボルトの場合より大であるから, 継目板とレールとの密着をよくし, 継目板の機能を十分働かせることがで



4. 50kg L 型
" 短冊型
37kg 継目板