

る際に、分解の順序、貨車の種別、仕訳線名、貨車数等を記入した表を使用する。この表を単に分解表または列車分解表といい、車号掛が作製する。分解作業を行う際には、連結手はこの分解表によって、貨車を解放し、信号掛または転轍手は、この分解表の順序によって転轍器を操作する。とくにハンプ操車場における分解作業はこの分解表によって操車掛、信号掛、連結手の連絡打合わせにかえ、作業の安全確保を期している。

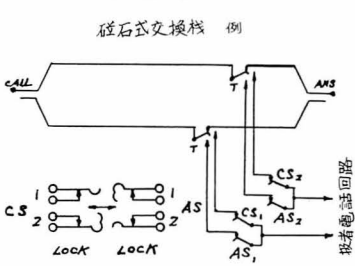
前掲表は分解表の一例であって、記号らんには分解作業の際に判別する必要のある貨車の種別を、簡単な記号によって、記入する。たとえば

キ 火薬もしくは爆発質危険品 カ 家畜積車 ボ ボギー車 フ 不良車 ○ 空車等である。線名らんには線番号を数字によって記入する。(内田富彦)

ぶんかつうんでん 分割運転 併結運転の列車が、ある駅から2つの列車に分れて運転すること。(橋本武司)

ぶんかつてんけん 分割電けん (英) split key 手動式交換機の接続ひも回路 分割電けん

に使用され、形状および構造は結合電けんと同一である。ハンドルをいずれか一方に倒すことにより、扱者電話機は一方の加入者のみ接続され、通話することができる。この場合他方の加入者はこの回路から切り離される。→結合電鍵。(相原 茂)



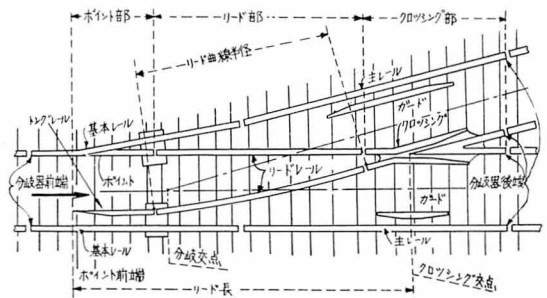
ぶんぎえき 分岐駅 (英) junction station 名称の異なる営業線の分岐している場所にある駅。これをジャンクションともいう。広義における接続駅の1つである。国鉄では普通は国鉄線相互間が分岐する場合に用い、会社線を分岐する駅は接続駅ではあるが一般的には分岐駅とはいわない。(森 徳寿)

ぶんぎき 分岐器 (英) turnout 1つの軌道を2つに分ける軌道構造。ターンアウトともいう。2つの軌道が同一平面で交わったとき生ずるダイヤモンドクロッシングは分岐器ではない。分岐器・ダイヤモンドクロッシングおよびこれらを組合わせた軌道構造を総称して分岐器類、あるいは略して分岐器という。したがって分岐器は狭い意味と広い意味と2通りの内容を有することになる。なお軌道が2つに分れることを分岐という。

図-1 はもっとも敷設数の多い分岐器の構造図で、直線路より片側に軌道が開いた形になっているので**片開き分岐器**といい、ダイヤモンドクロッシングとともに分岐器類の基本形となっている。分岐器はポイント、クロッシング、ガードおよび主レール2本、基本レール2本、リードレール2本よりなる。図-1において横に直線状態となっている軌道を分岐器の**基準線**と称し、斜め右上に向っている軌道を分岐線という。また、分岐線の分岐器後端における軌道中心線の接線が、基準線の軌道中心線と交わる点を**分岐交点**という。図-1は車両が基準線進入の場合を示す。矢印の方向から車両が進入する場合を**対向**といい、反対方向から進入する場合を**背向**という。また図-1のようにポイント側より見て左側に分岐している分岐器を**左分岐器**、右側に分岐しているものを**右分岐器**という。図-2のように分岐器を向き合って敷設する場合に**突付け**に分岐器を敷設するという。

分岐器は図-1のようにポイント部とクロッシング部とその間のリード部からなる。ポイント部における一対の動くレール

1. 分岐器構造図(片開き・左分岐)



を**トングレール**といい、トングレールに接する外側の2本のレールを**基本レール**という。クロッシング部には2つのガードがあり、ガードに接する外側の2本のレールを**主レール**という。基本レールの前端を**分岐器前端**または**分岐器趾端**(したん)といい、クロッシングの後端と主レールの後端を**分岐器後端**または**分岐器踵端**(しょうたん)という。リード部の曲線を**リード曲線**という。ポイント前端からクロッシング交点までの基準線の方向に測った直線距離を**リード長**という。基準線が曲線の場合にはリード長はポイント前端における基準線の接線の方向に測る。リード長を表わすときのポイント前端としては、図-1とは反対に分岐線のトングレールが基本レールに密着した場合のトングレールの先端の位置とする。

分岐器の性能を大きく左右するものは分岐器の番数である。分岐器の番数は分岐線が基準線から分岐する角度の大小を示すものであり、分岐器に使用されているクロッシングの番数で表わしている。8番分岐器といえ、8番クロッシングを使用した分岐器を示す。分岐器の番数が大きくなると、リード長は長く、リード曲線半径が大きくなる。したがって高番数の分岐器ほど高級な分岐器といえることができる。高番数の分岐器は基準線および分岐線が本線の場合に適する。これに反し低番数の分岐器は側線に使用して効果がある。国鉄では主として8番、10番、12番、16番を使用している。8番は側線同士の分岐に、12番、16番は本線同士の分岐に、また10番は本線から側線が分岐する場合に使用するのが普通である。

分岐器は現場の状況によりいろいろな形状に敷設される。図-3は分岐器類の基本形である片開き分岐器である。図-4は**両開き分岐器**で、分岐線と基準線が同じ曲線半径である。したがって基準線・分岐線ともに使用条件が同じ場合に適している。図-5は**振分岐器**で、クロッシング部が振動する構造である。

図-6は**内方分岐器**で、分岐線が基準線の内側に曲がる構造である。図-7は**外方分岐器**で、分岐線が基準線の外側に曲がる構造である。図-8は**3枝分岐器**で、1本の基準線から3本の分岐線に分岐する構造である。

図-9は**振分岐器**で、クロッシング部が振動する構造である。図-10は**3枝分岐器**で、1本の基準線から3本の分岐線に分岐する構造である。