

一部を作用シリンダおよび作用空気室に入れたまま、そのときの圧力を保持するのである。このように分配弁は単独ブレーキ弁または圧力空気室から直接にブレーキシリンダに送気しないので、作用部を中継として容量の大きい元空気だめの高压空気を導入し、作用シリンダとほとんど等圧までブレーキシリンダに込める機構となっており、作用部は単独または自動ブレーキ作用により、作用シリンダ圧力の変化をそのままブレーキシリンダ圧力変化として伝える中継部分であるから、単独または自動ブレーキ弁取扱による作用シリンダ圧力操作を行えば、自動的にブレーキシリンダの圧力制御ができる。

現在国鉄で使用されている分配弁には6番、14番分配弁の2種類があり、前者はET 6, EL 6 A, EL 14 B, EL 14 BS ブレーキ装置などに、後者はEL 14 A, EL 14 AR, EL 14 AS, EL 14 AAS ブレーキ装置などに用いられる。6番と14番分配弁の相違点は、後者にはブレーキの場合に、ブレーキ管の圧力空気をあらかじめゆめ管に入れておくための通路を設けてあることで、その他は外観・構造ともほとんど変わらない。14番分配弁

はブレーキ弁との配管長さがET 6のそれにくらべ長い場合に用い、ブレーキ後、自動ブレーキ弁ハンドルを保ち位置に移すと、作用シリンダの空気がゆめ管へ膨脹し圧力が降下するので、これを防止するため、あらかじめブレーキの場合につきありすべり弁および度合弁の通路を経て、ブレーキ管の圧力をゆめ管へ入れる通路が構成される。この通路は自動ブレーキ作用の初期において、ブレーキ管がこの通路に連絡されブレーキ管の減圧を促進すること、すなわち急ブレーキ作用にも利用している。またEL 14 AS, EL 14 AAS, EL 14 BS ブレーキ装置のように、配管を簡素化するためにとくに分配弁の弁部と空気だめ間に中間体を設け、これに切換弁をつけた切換弁付分配弁がある。2室空気だめには分配弁の取付箇所の状態に対応し、ぎ装上の便を考慮して空気だめ部の上または下部に取付足を設けた2種のものが用意されており、これらと組合わされる分配弁は、たとえば上足付6番分配弁、下足付14番分配弁などと呼ばれている。(高桑五六)



へいけつうんてん 併結運転 2個列車を併結して1個列車として運転することをいう。ある区間併結運転して、ある駅から2個列車に分れて運転する場合と、2方面から各1個列車として運転されてきた2個列車を、ある駅で併結して1個列車として運転する場合とがある。機関車、乗務員等を節約することができ、また線路容量に余裕をもつことができる利点がある。(橋本武司)

へいごうたくそう 併合託送 通運事業者が、荷主は異なるが発着駅を同じくする貨物を取りまとめ、1口として通運事業者名義をもって鉄道に託送することをいう。小口混載車扱も異なる荷主の小口貨物を取りまとめて混載車扱として鉄道に託送するのであるが、これは小口混載制度として確立されているので、ここにいう併合託送とはいわない。この方法は、1荷主の委託数量だけでは、鉄道輸送制度からみて不経済となる場合に利用され、荷主の運賃負担の軽減に資するもので古くから行われていた。しかし最近では特殊な場合以外は利用されない。(高柳 卓)

へいさんうんちん 併算運賃 連絡運賃を計算する場合に、関係各連絡運輸機関所定の運賃を併算して計算するものを併算運賃または併算制運賃という。現在国鉄線の関与する連絡運輸の場合の連絡運賃の中で、この併算運賃によっているものは、旅客運賃ならびに車扱貨物運賃の中で、例外として通算運賃によっている特定の社線との場合を除く大部分の社線との場合である。(鈴木与吉)

へいしゅうぜん 丙修繕 所定の運転キロ(現行のものは下のとおり)を標準に、または所定の期間(現行は12箇月)以内ごとに工場または区で行う修繕で、主として走り装置(電気機関車では各主要回路を含む)を修繕する。

蒸気機関車の現行走行キロ

C51, C54, C55, C57, C59, C60, C61, C62	50,000km
C58, D50, D51, D52, D60, D62, C10, C11, C50, 8620	40,000
E10, 9600, C12, C56	36,000
その他形式(入換専用機を含む)	30,000

電気機関車の現行走行キロ

EF 52, 53, 55, 56, 57, 58	60,000
EF 10, 11, 12, 13, 14, 15 および ED 16	50,000
EF 50, 51, ED 10, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 35	30,000
ED 40, 41, 42	15,000
その他形式	20,000

(石黒 寛)

へいすいこうろ 平水航路 船舶を安全に航行させるために、その大小・構造および設備に応じて、その船舶の航行区域が限定される。この航行区域は船舶安全法によって平水区域・沿海区域・近海区域および遠洋区域の4種に大別され、その各区域を航行区域とする船舶に対し、その大きさ・速力・構造および設備の基準が示されている。平水区域は湖川港内および特定の湾内等を区域とし、この区域内の航路を通常平水航路という。(今留光国)

へいそく 閉塞 (英)blocking 鉄道は旅客・貨物を輸送するために線路を敷設して、その上に列車を高速度で運転させるものであるから、その行動範囲は限定され、道路上を走行する自動車のように、他の車馬や通行人を見てこれを避けて走るといようなことはできない。また制動距離も長いので線路上に他の列車や車両を発見してから停止手配を採ったのでは、間に合わずにこれに衝突して、脱線転覆等の事故をおこし客貨に損傷を与える恐れがある。したがってこれら線路上を走行する列車または車両相互の間を統制して運転の安全をはかる必要がある。この衝突防止の手段として、ある一定の区域を1列車に占有させる方法を講ずる。このように一定の区域を1列車に占有させることを閉塞という。この閉塞を行う方法を閉塞方式といい、閉塞方式を施行するため分割した区間を閉塞区間といっている。(三和達忠)

へいそくかいせん 閉塞回線 種々の閉塞方式のうち、両端の停車場が打合わせ、協力して取扱わなければならない閉塞方式に対して、双方の機器相互間を電氣的に結ぶ電線。これに属する閉塞方式には通票閉塞式、双信閉塞式、連動閉塞式、単線の自動閉塞式等があり、電線には通例2.0mmないし2.9mmの