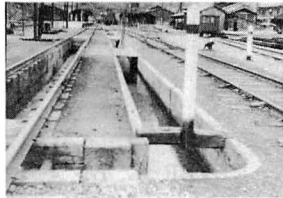


制御線を通じて被制御所の受信継電器群のうちコードに応じたものだけを動作させる。これによって進路の選別は可能となり、継電連動装置の場合と同様の動作順序により、転轍器を転換し、信号機に進行を指示する信号を現示させる。そうしてこれら現場の状態が変化すればそのつど表示発信継電器群により、その状態を制御所に送信し、制御盤上の表示灯が現場と同様の状態を表示する。取扱者はこの表示灯を確認しつつ、迅速かつ確実に操作を行うことができるのである。この遠隔制御方式は*列車集中制御法の方式がそのまま使えるが、この選別コード式では、1つの制御・表示にそれぞれ2~4秒の時間を要するので、最近米国ではシンクロスステップコード制御方式およびマルチプレックスコード制御方式が、複雑な駅構内の制御用として生れた。これは機械式振動子または高周波を応用したもので、1秒程度の所要時間でたりるものである。(尾松広一)

りゅうせつこう 流雪溝 除雪のため、人力や雪捨列車等により遠くまで雪を運搬するかわりに、雪塊を投入し、流水により運搬するために造られた水路。雪国では従来、河川や用水路をいわゆる流雪溝として利用して、除雪の効果をあげていたが、鉄道が流雪溝を造り、これを利用するようになったのは、昭和の初め頃からである。流雪溝は降雪地の停車場や操車場の構内の線路の間、および除雪困難な両切取区間の路盤にそって造られる。一部には排水溝と兼用したものもある。水源より水をみちびく導水路と、主体である流雪溝および流雪溝に投入された雪塊を放流する放水路からなっている。構造はコンクリート、鉄筋コンクリート、石積、コンクリートブロック造りがあり、形はおおむねU字形である。導水路にはこのほか管類を使用したものもある。



流雪溝

流雪溝の作用

は、投入された雪塊の一部を水温により融解し、残余を流水により運搬するものである。水温により融雪することは、放水路を有しない駅間の流雪溝では重要な要素となることもあるが、一般にはあまり問題ではない。機能を完全に発揮させるためには、これを利用する面積上の降雪を処理するために必要かつ十分な流量を得ることである。駅間ではだいたい0.05m³/秒以上、構内では一般駅の場合0.1m³/秒以上あれば十分である。流量は流速・断面・構築材料に関係しており、概ね1つ1つを限定することは困難である。流速は流雪溝中に土砂を沈澱させることなく、流下させる程度のものが必要で、最小限0.6m/秒は必要である。勾配は一般に $\frac{1}{500}$ 以上を考えればよい。断面は水理学的に多少欠点はあるが作業上U字形がよく、断面幅は60~80cmが適当である。水深は雪塊を流下させるためには少なくとも10cm以上が必要であり、溢水等を考慮すれば流雪溝の深さの $\frac{1}{2}$ 以下とすることが必要である。

十分な流量を得るためには、水源の選択が重要である。水源が良好であれば流雪溝はきわめて経済的である。水源としては河川、海水、深井戸およびずい道その他からのわき水が利用されている。河川は海水や深井戸にくらべ水温は低いが、十分な水量が得られ、自然流下のものが多い。乱流する河川では取入口に注意を要する。海水や深井戸は水温は高いが、ポンプでくみ上げなければならず、経済的に不利である。ずい道その他からのわき水は水温も高く、常に一定の水量が得られるが、量が少ないのが普通である。水源としては流雪溝に必要な流量の2~3倍の流量が得られるものが必要である。流雪溝は放水路にも注意を要する。流量が十分であっても放水口付近の河川に雪塊が残留するようでは、流雪溝自体の効果をいちじるしく減殺する。(尾崎 寿)

りゅうちしゃ 留置車 行先未定または発送準備の完了しない貨車のうち、当分使用または回送の見込みのないため、鉄道管理局の指示によって留置した貨車をいう。貨車の留置は、全体的に貨車が遊休気味になっている状況において、慣例上おおむね3日間以上にわたって、使用または回送の見込のない場合に行うものである。駅は貨車を留置する場合は、鉄道管理局に申出で、留置しようとする貨車について認証を受けなければならない。長期にわたる留置車は、[封鎖]と称することがある。(笹 潤次)

りゅうちしゃりょう 留置車両 (英) retained car 停車場内に一時留めておく車両のことをいう。機関車・客車または貨車等のいわゆる車両は、列車に連結されて運転されるまでの間には、停車場内で荷物の積卸のため、または列車に連結するのを待っているため、あるいは他の線路に向うためなど一時留めておかなければならないことがある。このような車両を留置車両といい、列車に連結され運転することとなる車両と区別しているのである。(三和達忠)

りゅうちりょう 留置料 荷送人が託送の目的で駅構内に持込んだ貨物を託送まで一時駅構内に留置く場合、または貨物が着駅に到着し荷受人が受取ったのち、もしくは発駅で託送取消しをして、駅構内から持出さない場合において鉄道が荷受人または荷送人から収受する料金をいう(鉄道運輸規程第47・71条)。留置料は鉄道が駅構内に貨物を留置することを許容したことに対して支払われる対価であって、その性質は土地の使用料に類するもので、鉄道が貨物の保管責任を負っている場合に収受する保管料や、一時預り料とはその性質を異にしている。したがって留置料の額は保管料や一時預り料とは低額であるべきであり、国鉄においては貨物保管料の $\frac{1}{2}$ に相当する額となっている。

留置料は貨物を留置く場合に収受するもので**貨物留置料**ともいわれているが、積卸貨主負担の貨物の積卸しを、積卸時間内に完了しなかった場合に収受する貨車留置料とはその性質を異にしている。(小林倉雄)

りゅうどうかしゃすう 流動貨車数 停車場における取扱貨車数を、入込および送出の方向別に分けて、貨車の流動状況を考えた貨車数である。通常、入込区分は線路別に[東海道線東京方から]あるいは[城東貨物線から]等に区分し、送出区分は主要集結区分または線路別に区分する。これによって中継車および通過車、到着車、発送車の流動方向、およびその貨車数を判別し貨車の流動状況をは握することができる。(内田富彦)

りゅうどうねんりょう 流動燃料 (英) liquid fuel 一般的には液体燃料といわれているが、大別するとガソリン(gasolin)、灯油(kerosine)、軽油(gas oil)、重油(fuel oil)の4種類となる。これらをさらに細別するとガソリンは航空用・自動車用・工業用、灯油は白灯油・茶灯油・信号灯油、軽油は普通軽油・ディーゼル軽油、重油はA重油・B重油・C重油に区別される。わが国におけるこれら燃料油の需給状況は下記のとおりである(昭和31年)。