

こうじょうゆ

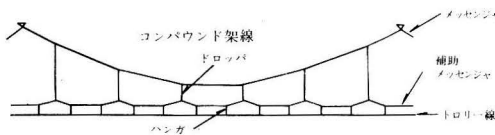
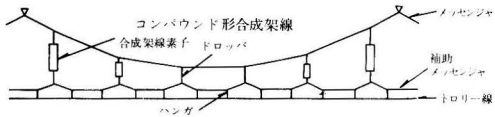
その使用着手に承認を与えることになっている。道床パラストの走行散布を行なう工事用車は、その停車場間において上下線とも作業時間帯になった後でなければ、停車場を出発してはならない。道床パラストの走行散布を行なわない工事用車は、確認車に代用してもよいことになっている。→保守作業列車間合。(早川武士)

こうじょうゆそうがかり 工場輸送掛 車両工場・自動車工場におかれる職で、昭和36年の職制により新設され、旧工場工手から移行したものである。工場輸送指導掛の指揮を受け、修繕品および修繕材料の運搬積卸作業に従事するほか、運搬用機械器具の整備も行なう。(森川政雄)

こうしんぼう 更新法 取替法ともいい、固定資産の取替の際における会計整理の一方として、旧資産が除却され取り替えられたときに新資産の取得価額を費用に計上し、帳簿価額の異動整理を行なわない方法である。国鉄においては*取替資産がこの方法によっている。(庄野弘之)

こうせいコンパウンドがせん 合成コンパウンド架線 高速用架線に必要な特性としては、架線のばね定数、および等価質量が均一であり、しかも架線の振動が早期に減衰することの3条件があげられる。

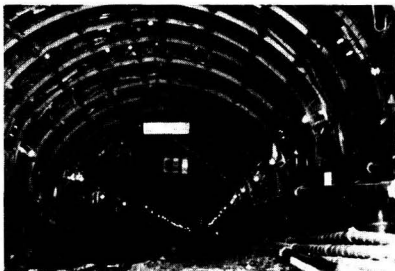
合成コンパウンド架線は、この三つの条件を満足するため、従来のコンパウンド架線の支持点付近に、ばねとダンパーからなる合成架線素子をそう入し、各点のばね定数を径間中央の値に合わせて均一化するとともに、特にダンパーによって架線振動を吸収するため、架線はパンタグラフ通過後長く上下運動を繰り返すことなく、後続のパンタグラフは安定した集電ができる。



このダンパーは空気ダンパーを使用し、トロリー線上昇時には作用せず、下降するときのみ作用する片ぎきとし、架線の硬点とはならないような構造となっている。図は従来のコンパウンド架線と合成コンパウンド架線の比較である。

(寺地亨二)

こうせいしほこう 鋼製支保工 (英) steel support (独) Stahlauflege 鋼製支保工とは、鋼材(H型鋼が多い。)を使用



鋼製支保工

した支保工で、アーチ形が普通である。

鋼製支保工を使用すると、ずい道全断面または半断面の広い空間を得られ、大型機械の使用が可能のため、従来用いられた木材支保工に代わって広く用いられるようになった。覆工コンクリート中に埋めごろしされるのが普通で、木製支保工と異なり、木はずし(覆工コンクリートの打込みに伴い、順次木材支保工を撤去すること)を必要としないため、ずい道工事施工中の安全性を著しく高めることができる。

鋼製支保工は、あらかじめ坑外で加工し、建込み現場に搬入する。鋼材断面としては、125×125、150×150mmのH型鋼が多く、建込み間隔は、地質によって相違するが0.6~1.5mが普通である。(藤井浩)

こうせきれっしゃ 鉱石列車 石炭・石灰石・硫化鉱等の鉱石を専門に輸送する貨物列車である。鉱石列車は主としてホッパ貨車(石炭については石炭輸送専用の石炭車がある。)による編成で組成されており、産地の山元から港湾あるいは工場へのピストン輸送の形態をとっている。すなわち、山元で鉱石を積載した貨車は、そのまま1本の列車として組成され、目的地まで直行し、もどりは空車みの編成で山元まで直行する。

産地・目的地が限定され、かつ貨物財源が大量にまとまるので、このような輸送形態をとることが有効となる。

国鉄では列車設定基準規程の中で列車種別に鉱石貨物列車を設け、普通貨物列車と区別して、けん引定数、基準運転時分等を別個に定めている。

国鉄の鉱産品輸送トン数は表-1に示すとおりで、全貨物の37.5%に当たる。そのうち19.4%は石炭であり、鉱産品の過半数を占めている。鉱石貨物列車の設定キロは国鉄全体で19,896kmである。鋼社別の設定キロは表-2のとおりであるが、特に北海道・西部支社が著しく多いのは石炭輸送の関係である。

表-2 鉱石列車設定キロ

表-1 鉱産品輸送トン数

昭和38年度			昭和39・10・1現在	
物資別	輸送トン数 (単位千トン)	%	支社別	設定キロ
石炭	39,917	19.4	北海道	7,761.9
石灰石	12,329	6.0	東北	2,003.0
鉱石類	12,274	6.0	新潟	—
じゃり	7,692	3.7	関東	776.3
その他	4,878	2.4	中部	—
計	77,090	37.5	関西	423.2
全貨物	206,174	100.0	四国	118.6
			中国	1,642.2
			西部	7,170.5
			計	19,895.7

(注) 鉄道貨物概況による

(二平肇)

こうそくじどうしゃくどう 高速自動車国道

1 高速自動車国道の生いたち

道路は、従来、自動車・自転車・人が通行する一般の混合交通のための施設で、その交通態様または流動状況から、幹線的な1・2級国道、地方的な都道府県道や市町村道があり、このほか自動車専用の自動車道、特定の目的に使用する林道・農業用