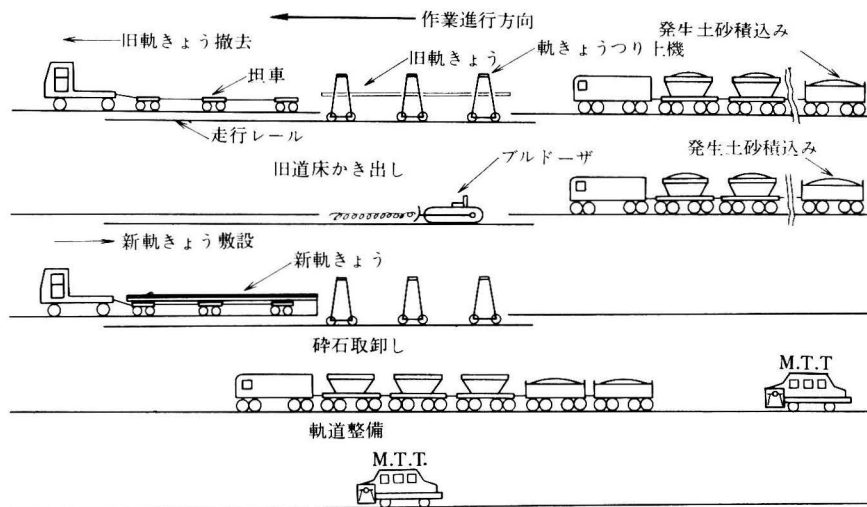


図-2 本 作 業 順 序



直し、むら直し、道床整正などの軌道整備を行なう。

キ 発生土砂積込み 旧道床を現場付近で取捨てできない場合、仮土留工に集積され、工事列車に連結された空車に積み込み輸送する。

したがって工事列車は発生土砂積込み、現場砕石取卸し、先卸しの3種の作業が行なわれる。

3 列車徐行

本作業が終了し、工事列車がもより駅に入り、マルタイなどの機械も基地に到着、あるいは現地付近に横取り待避が終了すると、線路閉鎖は解除され列車の運転が始まる。軌道は機械力を活用して一様に仕上げられているが、新設軌道であるため、列車通過により若干の軌道狂いが発生するので、軌道が落ち着くまで列車は徐行運転される。通常初列車は15~25km/h、以下約1時間数本の列車を45~50km/hの速度に制限し、この間にタイタンバでむら直しを行なった後、列車徐行は解除され、正常速度で運転する。1回の施行延長は、作業内容、間合の大きさ、使用機械によって異なるが、4時間の列車間合で100~200mであり、各種機械の高性能化、施行法の改善などにより、さらに能率向上が期待される。

複線区間で単線更新法が適用される場合、通常列車を単線運転して間合が確保される。軌道更新工事は駅間全部に及ぶため、単線運転区間は駅間とし、閉そく方式は単線自動式として、逆線方向にも閉そく信号機を設置して輸送力の低下を最小限にとどめる。このため単線運転を行なう設備として、両端駅のわたり線、閉そく・場内・出発用の信号機、方向でこ、継電器、ケーブル、わたり線のための保安装置、電化区間では、わたり線に伴う架空電車線などが必要であり、既設のものが無い場合は、すべて仮設されている。これらの設備をするための投資額は、約1,000万円必要とし、次回以降大部分の材料を反復使用しても、補充材料と工事費として毎回約3,000万円必要となる。今後労務需給の点から保線の機械化は必ずであり、単線運転の必要度も増加するので、単線運転設備を固定設備とする検討も進められている。

(伊藤 裕)

だいにしゅうしきゅうし 第2種使用休止 動力近代化が進められて蒸気機関車が大量に廃車されているが、この

廃車に先だって使用を中止し、保管されている時期がある。また、運転事故によって使用できなくなる車両や、新形式車の出現によって陳腐化し、あるいは車令が多くなって多額の修繕費を必要とするなどの理由により保管する場合もある。このように、再使用の見込みの少なくなった車両を使用休止し、保管する場合の種別を第2種使用休止と称している。使用の見込みがなくても、私鉄からの払下げの要請、輸送需要の思わぬ激増などに備え、腐食・盗難・紛失等を防止する手配を行ない、車両状態の維持をはかることになっており、原則として解体を予定する車両工場に保管される。

第2種使用休止の決定は支社長が行ない、使用休止した車両の番号、その理由等は本社の関係局長に報告し、廃車の調整が行なわれることになっている。(佐々木 康彦)

タイミングライト (英) timing light ストロボ・スコープ(strobo scope)の一種で、光源にクセノンガス(白色光)またはネオンガス(赤色光)入りの放電管を用い、交流発振器で600~15,000サイクルの任意の周波数で点滅させ、1秒間の発光回数 n と回転体の回転数 N との間に、 $n=N$ なる関係があるときは、被測定物が常に同一位置にくるときのみ発光することによって、測定物が静止しているように見える原理を応用し、回転数や振動などを測定する場合に利用される。ネオン放電管を適当な速さで明滅させるには、コンデンサーの容量および抵抗値を適当に加減して行なう。

最近ディーゼル機関では、燃料の噴射時期を測定する際にも使用されるようになったが、回転計を取り付けることのできない被測定軸、または回転トルクが小さくて回転計を取り付けると、測定値が大きく変わるおそれのある回転軸の測定には、同種のストロボ・ライトが広く用いられている。(立木一男)

だいようしゅうだくあつかい 代用承諾扱い 昭和32・3日本国国有鉄道公示第105号「15t貨車を10t貨車に代用する場合の特殊取扱方」の取扱制度をさすもの。この制度は10t貨車の運送申込みに対し、鉄道が10t貨車を配車できない場合、荷送人の承諾を得て15t貨車を10t貨車に代用使用ができるようにしたもので、1車2口扱いとともに、小形貨車の不足を緩和するために設定された臨時的運送制度の一つである。この制度の