

はぐるまがた

経済状態、文化の程度、鉄道技術の水準を表わすものであるから、白紙ダイヤ改正を行なう場合は、その時期における輸送設備を十分に活用しながら、輸送需要を極力充足させるように列車ダイヤを計画する必要がある。そのため白紙ダイヤ改正は、計画当初から実施までには少なくとも2年の期間を必要とする。

このような白紙ダイヤ改正の持つ意味と、その内容から、その実施時期は時代とともに異なっているが、戦前は7~8年の周期で行なわれており、戦後は国民経済の急速な伸張と輸送近代化の進ちょくに対応するため、逐次周期が短くなって、最近では3~5年となつてきている。戦前から最近まで白紙改正を行なったのは、次に示すとおりである。

昭和9・12・1

丹那トンネル開通、従来の御殿場経由東海道本線列車を熱海経由とし、全国的に列車のスピードアップを行なった。

昭和17・11・15 (前回から8年目)

関門トンネル開通および戦時陸運非常体制の実施に伴い、急行旅客列車のスピードダウンを行なうとともに、本州から九州への直通列車を設定し、貨物列車を大増発した。

昭和25・10・1 (前回から8年目)

戦中から敗戦を経て、国民経済の復興と国鉄の立直りを盛り込んで、特急「つばめ」「はと」の戦前復帰(東京・大阪間8時間運転)をはじめ、急行・準急列車の増発を行なって、敗戦からの立直りを国民に示し、明るい希望を持たせることになった。

昭和31・11・19 (前回から6年目)

東海道本線的全線電化および日本経済の著しい進ちょくに対応するため、講和条約発効後初めて、国鉄の自主的計画による列車ダイヤの組替えを行なった。

昭和36・10・1 (前回から5年目)

第2次5箇年計画の初年度に当たり、全国に特急旅客列車網を整備、輸送の質的改善をはかるとともに、客貨合わせて11万キロに及ぶみぞうの列車大増発を行なった。

昭和40・10・1 (前回から4年目)

東海道新幹線の本開業および第2次5箇年計画の最終年度に当たると同時に、第3次長期計画の初年度にも当たるので、新幹線の輸送力増強に対応するとともに、全国にわたる輸送力増強、設備の有効活用により、前回の白紙改正に次ぐ列車の増発を行ない、貨物輸送については急行・快速列車網を整備して、質的改善をはかった。

4 白紙ダイヤ改正の規模

白紙ダイヤ改正を行なう基本的な主旨は、2項に述べたように、物置の整理と同じような列車ダイヤの根本的な整理である。白紙ダイヤ改正というと、列車の大増発を第1の目的としたダイヤ改正のように考えられがちであるが、列車の大増発は二義的なもので、相当の列車増発を行なうにしても、現在のダイヤを操作することによって、それが可能ならば、そう入式ダイヤ改正で列車増発を行なうことがある。

ところが、現在の国鉄の主要幹線は、各線とも線路容量が行きつまっているため、限度いっぱい列車が設定されているところが多く、また一方、これを解消するために、逐次線増が行なわれており、それが完成した区間では、線路容量にゆとりを生じてゆくことになる。

このように、逐次、設備条件が緩和されてゆき、一方、列車増発は抑圧されがちなので、適当な時期にそのときの設備条件に合わせた白紙ダイヤ改正を行ない、この機会に抑圧されてきた列車増発を行なうという方法がとられている。別表は、昭和

25年度以降のおもな時刻改正の実施状況であるが、白紙改正は3項で触れたように、輸送設備の特別な増強またはそれぞれの時代の国民経済の様相を全面的に反映させる必要があり、そう入式時刻改正では対応できなくなったときに行なわれるもので、

昭和25年度以降の時刻改正

時刻改正年月日	増発列車キロ							合計	記事
	旅客列車				貨物列車	特列車	計		
	客車	電	気	混					
25・10・1	8,295	9,806	5,657	23,758	4,923	—	18,835		
27・9・1	10,935	227	172	11,334	15,244	—	26,578		
28・11・11	7,827	2,858	881	11,566	9,136	—	20,702		
29・10・1	7,079	0	993	8,072	7,771	—	15,843		
30・7・20	618	3,271	78	3,967	56	—	3,911		
●31・11・19	21,627	4,854	1,336	27,817	9,871	—	37,688	白紙改正	
32・10・1	5,409	4,481	859	10,749	24,653	△ 31	35,371		
33・10・1	5,227	4,044	3,833	13,104	3,364	△ 263	16,205		
34・9・22	1,212	9,190	1,675	12,077	1,033	—	13,110		
35・6・1	503	13,446	2,299	16,248	8,827	10	25,085		
36・3・1	4,676	6,366	14,326	14,016	4,797	—	18,813	白紙改正	
●36・10・1	26,258	26,747	30,281	83,286	31,267	163	114,716	白紙改正	
37・6・10	300	4,502	415	5,217	380	52	4,889		
37・10・1	7,472	10,747	7,581	10,856	13,844	—	24,700		
38・3・25	△ 219	334	2,755	2,870	132	—	3,002		
38・4・20	△ 1,737	5,078	3,937	7,278	109	△ 9	7,378		
38・6・1	△ 3,635	4,207	4,072	4,644	△ 1,726	—	2,918		
38・10・1	1,723	8,966	4,132	14,821	15,401	—	30,222		
39・10・1	△ 654	700	10,595	9,241	24,478	—	33,719		
40・3・1	△ 2,877	5,191	3,340	5,654	231	—	5,423		

(注) △は減少を示す

その規模は全線区にわたり、列車の増発もそう入式より大きくなるのが通例である。(今野 尚)

はぐるまがたたわみじくつぎで 歯車形たわみ軸継手

JIS でこの名称を決める前は、可とう(掬)歯車継手と呼んだ。相対する2軸の軸方向変位、半径方向変位、角変位を許しながら動力を伝える装置の一種。2軸にそれぞれ小歯車をつけ、同じ歯数の内歯車を備えた外筒をはめ、バックラッシュを大きくとり、小歯車は大きくクラウンングし、歯先を丸め、内歯車は歯幅を大きくしたもので、組立てを容易にするため、外筒を2分してフランジ合せとし、外筒の軸方向の位置決めのため、中心に円板をはさんで、小歯車との間にばねを入れて押し合うようにしておく。

潤滑管理がむずかしく、歯車が損傷しやすい欠点があるが、主電動機を台車装荷として、レールからの強い衝撃から開放し、高速軽量主電動機の採用を可能にして、電気車の軽量化に役だっている。(日高 冬比古)

はしけたかせつしゃ 橋けた架設車 橋けたを新たに架設する場合、または旧けたを新けたに取り替えるときに用いる橋けた架設用機械は、橋けたの種類により、トラス用と、はんけた用の2種に大別される。橋けた架設車は、はんけた用けた架設機械の一種で、はんけたの新設、取替えはもちろん、PCけたまたは合成けたの架設も可能である。

橋けた架設車という名称は、橋けたを架設できる車両の総称であって、土木工用機械と区分されている。車両としての名称は操重車である。

けた架設用操重車には、形式によって「ソ1形」と「ソ200形」の2種がある。

1 ソ1形操重車 (図-1)

大正9年国鉄浜松工場で製作されたものが最初のもので、その後昭和2年までに浜松工場・大宮工場等で6両製作された。主として上路はんけたの架設(新設)に用いられたものである。

2 ソ200形操重車 (図-2・写真)