

この外、資材輸送臨時貨物列車運転に伴ない列車の間合がつまり、保守作業の時間的損失も大きく、とくにトロリーを用いて行う作業、線路閉塞工事（列車が通過後、次の列車が隣駅を発車する5分前までに完了せねばならない工事、例えば連続して行うまくら木交換、軌条交換、軌条転換、路盤入替等による作業時間は大巾に圧縮された。

その概況を 図-4・表-12 に示す。

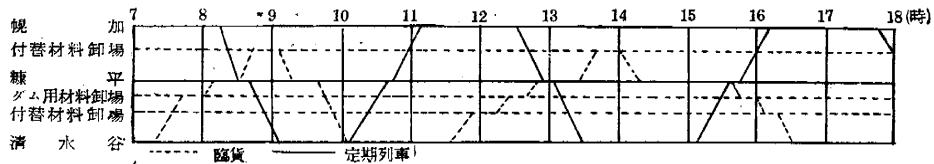


図-4 土幌線 清水谷～幌加間列車運行図

この地区のうち、清水谷～糠平間 53.7 km から糠平～幌加間 65.9 km までは昭和 30 年 8 月に付替のため廃線となる箇所であるが、この地区が目下臨時輸送、各種施設の新設、請願踏切等のため従来に比し線路の狂いも多く、きわめて繁忙をきわめているのであつて、余すところ約 10 ヶ月をいかにして線路の安全を守るかという点に今後の施策が残されているのである。

この点についての釧路鉄道管理局の方針は次の如くである。

- (a) 輸送開始以来の線路の狂いの変化を勘案して、軌道狂指数 P の目標値を次の如く定め、 P は毎月ごとに観測して狂いをその限度内に保守する。

P の暫定目標値

軌 間 8%
水 準 24%
高 低 29%
通 り 17%

- (b) き損軌条発生に対処するため予備軌条を要所に配備する。
(c) 道床砂利補充は極力圧縮し、特に現地に撒布せず、産地帯広に応急予備用 500 m^3 を常時集積する。

表-12 トロリー使用線路閉塞工事作業時分

作業時分 区 間	在 来	工事開始	増 減 Δ
清水谷～糠平	6 時間 37 分	3 時間 57 分	Δ 2 時間 40 分
糠平～幌加	6 時間 18 分	4 時間 40 分	Δ 1 時間 38 分

- (d) まくら木は昭和 29 年度上期において必要全数交換したが、今後は原則として交換はしない。
(e) 線路内除草は特に行わない。
(f) 特に要注意箇所を除き側溝等の手入れを省略する。
(g) 路盤かさ置き、法面補修等については特に要注意箇所を除き施工を見合わせる。
(h) 冬期、排雪車の運転ならびに人力除雪には重点をおき、工事輸送の円滑をはかる。
(i) 列車妨害の防止に重点をおき、線路巡回を密にする。

む す び

以上概略について述べたが、開発地区は各地共活況を呈し、国鉄施設側もこの事業に昼夜の別なく尽力しているが、特に糠平地点を中心とする土幌線 11.4 km 区間は昭和 30 年 8 月付替えられる新線 13.8 km を目撃にひかえ、今後とも多種多様の難問題が予想されるが、このことについては爾後にゆづり、今回はとりあえず中間報告としてこの一文を草する次第である。

いささかなりとも御参考になれば幸いである。

軌 道 狂 指 数

線路の良し悪しを云うのに軌道狂の状態が重要な要素の一になつてゐるが、従来は軌道整備心得による保守限度を超過した個所の数によつて示す方法が多くとられて来た。この方法によれば対照の全線区に涉つて調査することが必要であり、又全体の狂状態を把握するのに必ずしも好ましい方法とは云えない。

それで対照線区の一部を測定する事で全体の間違いのない狂状態を推定し、異状なものはその原因の一端でも掴み得る方法が研究された。

調査の結果相當数の測定値をとれば軌道狂が大体正規分布することが判つたから、狂の測定を全体の調査区間の一部分として任意に抽出して行つた場合全体の

区間に亘る間違いのない推定が出来る。測定値から平均値或いはバラツキの度合を求めるのであるが、更に之を一本で表わすことが出来れば便利で、 $\pm a$ 以上の狂が全体の何%であるかを求め、それによつて線路の良し悪しを表わす尺度とし、之を軌道狂指数と名付けた。

この限度 a のとり方はいろいろあるが、整備心得に示された限度をとれば従来の狂の表わし方になるが、指数が非常に小さくなり比較が不便になるので、軌間・水準・通り・高低の各項目に亘つて一様に $\pm 3 mm$ にとつて保守管理に使用している。

(谷垣盛二)