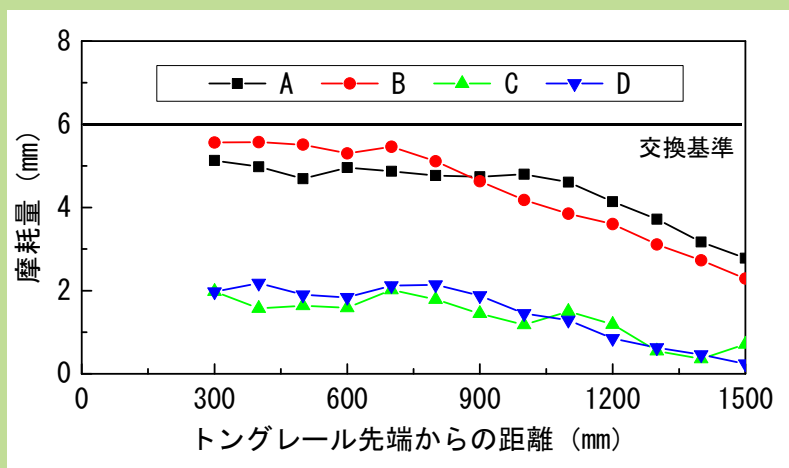


# 耐摩耗トングレール

軌道構造研究室

- ◆ 交換周期の延伸によりメンテナンスコストを低減します。
- ◆ 70S、80Sおよび50kgNレールを使用したトングレールに適用できます。

**概要** 分岐線側の通過車両が多いポイント部ではトングレールの摩耗が著しく、交換周期が非常に短くなっています。そこで、熱処理条件および断面形状を変更することによって耐摩耗特性を向上させたトングレールを開発しました。



記号	分岐器番数	敷設日数 (日)	平均敷設日数※ (日)
A	8	349	181
B	12	354	237
C	8	182	190
D	8	174	180

※過去10年間の交換までの敷設日数(現行品)

A、B: 交換基準に達するまでの日数が現行品の1.5~2倍程度

C、D: 現行品の交換までの敷設日数と同程度敷設して摩耗量は交換基準の半分以下

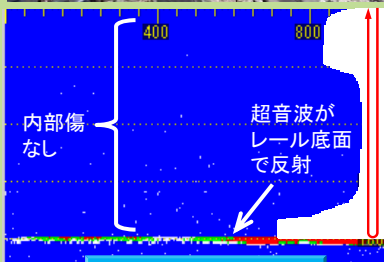
摩耗進行状況の比較

# レール鋼製ノーズ可動クロッシング

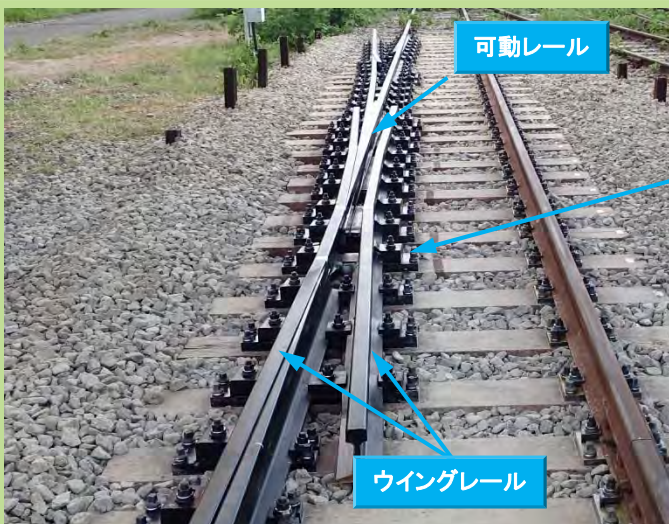
軌道構造研究室

- ◆ 超音波探傷により検査を効率化します。
- ◆ 交換周期の延伸および部分交換によりメンテナンスコストを低減します。

**概要** 新幹線で使用されている高マンガン鋼製ノーズ可動クロッシングは、速度を落とさずに直線側を通過できる機能を有していますが、超音波による内部傷の検査が困難なため、超音波探傷検査が可能なノーズ可動クロッシングを開発しました。



検査結果のイメージ



クロッシングの全景と超音波探傷検査の状況



大床板