

て現在の専用鉄道規程にその趣旨を存続している。

大正8年地方鉄道法制定に伴ない、私設鉄道法は廃止され、専用鉄道規則は専用鉄道規程に改められ、その後6回にわたって部分的改正が行われ今日に至っている。

1 適用範囲 この規程は、都道府県その他の公共団体または私人が、専用に供するため敷設する鉄道であって、つぎの各号の一に該当するものに適用される。

(1) 公衆の用に供する鉄道または軌道と直通するもの。

(2) 公衆の用に供する鉄道または軌道と連絡(たとえば、同一構内で貨物の積換え等を行うもの)するもの。ただし、人力または馬力を動力とするものを除く。

(3) 上記各号の専用鉄道と直通するもの(第1条)。

したがって、いわゆる専用側線は、公衆の用に供する鉄道の営業線の一部であるから、この規程の適用がない。

2 免許 専用鉄道を敷設しようとする者は、申請書に使用の目的を記載し、線路実測図、工事方法書、建設費予算書および他の鉄道または軌道と連絡もしくは直通に関する協定書の謄本を提出して運輸大臣の免許を受けることを要する(第2条)。

3 運転に関する規定の制定または変更 免許を受けた者は、運転、信号および列車保安に関する規定を定めて陸運局長の認可を受けることを要する。これを変更するときも同様に認可を受けることを要する(第5条)。

4 運輸開始 運輸を開始するには、陸運局長の認可を受けることを要し、これを実施したときは陸運局長に届け出ることを要する(第7条および第12条)。

5 譲渡、運転管理等の制限 専用鉄道の譲渡は、運輸大臣の許可を受けることを要し、運転管理の委託は、陸運局長の許可を受けることを要する(第6条および第8条)。

6 合併の届出 会社の合併によって免許に属する権利義務を承継したときは、運輸大臣に届け出ることを要する(第8条ノ2)。

7 目的外使用 専用鉄道は、使用の目的以外の物品運送の用に供するには、陸運局長の認可を受けることを要する(第9条)。

8 工事方法等の変更命令 運輸大臣は、公益上の必要があると認めるときは、工事方法、運転、信号または列車保安方法の変更を命ずることができる(第10条)。

9 その他 監査、行政処分等の規定について地方鉄道法の規定を準用し、工事方法変更、車両の設計および設計変更、直通運転等の規定について地方鉄道法施行規則の規定を準用し、踏切道、線路の防備等の規定について地方鉄道建設規程の規定を準用している(第12条)。

なお専用鉄道を地方鉄道に変更する場合には、改めて地方鉄道法による免許を必要とせず、運輸大臣の許可を受ければよい旨の道が開かれている(地方鉄道法第45条)。

昭和30・3・1現在この規則の適用を受けている事業者数は121で、開業線は498.5kmある。(石川武徳)

せんようてんわ 専用電話 接続線・両交換線・区間電話線および構内電話線のうちで、運転・配車・電力・信号・通信等の業務に専用するものを、とくに専用電話ということがある。(福島武雄)

せんらく 閃絡 (英) flash over 電力回路を形成する導体が、碍(かい)子等の絶縁物で空気中に支持されている場合、何かの原因で正規電圧以上の高電圧が発生した場合、その絶縁物の表面とこれに接する空気を通じて火花放電する状態を一般に閃絡現象という。

1 碍子の閃絡 碍子類の設計において、その主要絶縁部分の絶縁耐力を十分にとり、これに高電圧が加わる時は、必ず外部の空気が破壊されて放電を起すようにし、主要絶縁部分には、破壊放電が起らないようにするのが原則である。この碍子に支えられた導体に高電圧が加わる場合は、碍子に接する空気が最弱点となり、碍子の表面およびその付近を通じて火花放電となるのが普通である。これを火花閃絡現象と呼んでいる。この閃絡現象は碍子の形状によっても差異があり、また表面にじんあい等が付着し、大気中の湿気加わるような場合は閃絡を起し易い。

2 直流機および回転変流機の閃絡 直流発電機の負荷が急変するとき、整流作用が悪くなってブラシとセグメント間に、悪質な火花を発生し整流子が汚損すると同時に、セグメント間の電圧が異状に高まって、セグメント間に電弧短絡が起り漸次拡大して、ついに正極負極間の電弧短絡に発展し、回転子は全周、電弧におおわれるに至る。これを直流機の閃絡現象という。この現象は直流機には避けられないものであるが、磁束密度の急変を防止するような鉄心部分の構造、正極負極間に不燃性絶縁物の隔壁を設ける等の方法を講じて、その軽減を図っている。また回転変流機においては、遮(しゃ)断速度のとくに速い高速度遮断器を使用して、故障電流を早期に遮断して閃絡現象を防止している。(村田良二郎)

せんろ 線路 (英) track (独) Bahnlinie 広義には鉄道において列車または車両を運転させるための通路として、必要な施設いっさいを総称し、その中に路盤(切取・盛土・伏樋等)、橋梁(きょうりょう)、隧道(ずいどう)、軌道、建物、停車場設備、信号保安設備、通信設備等のほか、電気運転をする場合の饋(き)電線路、トロリー線路、レールボンド等の電車線路を含み、狭義には路盤、道床(ばらスト)、枕木、軌条およびこれらに直接付帯する建設物の総称。

国鉄の運転取扱心得では線路を*本線と*側線に分けている。

また日本国有鉄道建設規程では、本線路と側線の構造規格を区別して定めているが、これは側線では車両の速度も低いので、本線路ほどの高い規格を必要としないためである。国鉄では線路について区別別に強度に応じて*線路種別をきめている。(川崎敏視)

せんろいてん 線路移転 主として構内改良工事に伴う配線変更等の際に行われるもので、在来あった線路を取り払い、これを他の箇所に移すこと。(嶋原吉之祐)

せんろいどう 線路移動 工事その他の必要により線路の位置を動かすこと。

この場合の動かす量はあまり多くはなく、一般には同一路盤内程度である。

線路移動はつぎのような場合に行われる ① 曲線の円度修正 ② 緩和曲線を新たに挿入するとき ③ 配線変更 ④ 災害時危険箇所の回避等。(嶋原吉之祐)

せんろきょうよう 線路共用 ある運輸機関に所属しかつその運輸機関で使用中的線路を、他の運輸機関がその営業上の目的のため共同して使用することをいう。したがって共同使用駅構内の本線路や側線を、相手運輸機関の業務遂行上使用することは共同使用の範囲に属するが、駅構内構外を通じて他の運輸機関の本線路や側線を共用して、その営業上または輸送上の必要を充たす場合があり、それは線路所属運輸機関と共用を必要とする運輸機関との契約にもとづき行われる。この場合他運輸機関の線路を使用する共用運輸機関は、自己の列車を運転して