

奥名田線(小浜・奥名田間)
鶴ヶ岡線(殿田・鶴ヶ岡間)
宇和島線(八幡浜・宇和島間)路盤幅及び橋桁並びに軌条の大きさは丙線に準ず
音更線(糠平・三股間)
名雨線(初茶志内・朱鞠内間)
川口線(会津標津・川口間)
只見線(小出・只見間)
窪川線(須崎・窪川間)
中湧網線(中佐呂間・常呂間)
戸井線(函館・戸井間)
羽咋線(氷見・羽咋間)
江川崎線(近永・江川崎間)
根北線(根室標津・斜里間)
窪江線(江川崎・窪川間)
檜木内線(角館・檜木内間)
松前線(福島・渡島大島間)

建設規程および簡易線建設規程は昭和24年以来改正されていないので、現在とは線名など違っている区間もあるが、上表は大体法令にしたがった。(川崎敏視)

せんろけいかい 線路警戒 列車の運転の安全を図るため風雨雪その他災害に対する線路の警備。保線区関係は保線区従事員災害警備心得によりこの警備を行う。警備は保線区長が発令および解除を指示するが、風水害その他の災害は地域的に差があり、区長の予知できないものもあるので、保線区従事員の自発的出動も認められている。しかし警備の解除は適切を期するため熟練者の判断によって行うために、保線区長の指示にかざられている。

警備の種別はつぎのとおりである。

第1種警備 広い範囲に災害の発生が予想される時、その最悪の事態に備える場合に行う警備で、標準としては線路班・保安班および工事班員の全数が警備に従事する。

第2種警備 降雨雪が続き災害の発生が予想される場合、または台風接近に備える場合に行う警備で、標準としては線路班・保安班および工事班員の各半数が警備に従事する。

第3種警備 前各号に至らないが、列車運転に影響をおよぼすおそれのある場合、または局部の警備を必要とする場合に行う警備で、標準としては線路班・保安班および工事班員の各一部が警備に従事する。

警備員はつぎのとおり区分される ①連絡員 線路班または線路分区にあって命令・指示および情報の連絡に当る ②固定警備員 局部的に著しい災害の発生が予想される箇所をもっぱら警備する ③巡回警備員 担当区域の全線またはその一部を見まわり警備する。固定および巡回警備員は1組2人を標準としているが、警備の実情に応じ1人でもさしつかえない。(鳴原吉之祐)

せんろけんさ 線路検査 線路施設は鉄道財産中大きな部分を占め、輸送力確保上きわめて重要であるにもかかわらず、その実態を科学的に数字で表現する方法が不完全であった。戦後の輸送状態として大形機関車の入線・速度向上・電化など変革の時期にあり、同時に経営の合理化はますます要請される時代となったので、線路の実態は握が問題となった。終戦後いろいろと軌道現状は握の科学的方法が考えられ、昭和28・2に総裁達第88号として線路検査規程が制定された。適用範囲は軌道・路盤の検査であって、建造物・信号保安設備は除かれている。目的は線路の実態を把握し、線路の合理的な保守管理をはかることである。検査の種類はつぎの4つである。

1 軌道保守検査 軌道の保守状態について軌間、水準・高低・通り・遊間・継目落・匍進(ふくしん)量を、一部を除き年4回検査する。

2 軌道材料検査 材料そのものの良否と材料の使い方すなわち保守の良否の二方面を、年1回(まくら木は年2回)検査する。

3 路盤検査 路盤および側溝の保守状態につき年1回検査する。

4 列車動揺検査 列車動揺度について年2回検査する。

線路検査の結果はすべて一定の数値で表現される。例えば軌道の狂は平均値・標準偏差・軌道狂指数で表わされ、軌道材料の状態は不良率、路盤状態は不良箇所数、列車の動揺度は重力加速度換算値で表わされる。したがって線路状態の過去との比較ならびに他線区との比較ができる。つぎにこれらの数値による管理図によって労力・資材・予算・作業の適正か否かが検査できるから、必然的に保守状態を管理できるようになる。また検査の結果と変動要因との相関関係を求めて、予算資材の配分等基礎計画資料とすることができる。(伊地知堅一)

せんろこうしゅ 線路工手 保線区におかれる職で、線路工手長・信号保安掛の指揮をうけて、線路(土工、軌道、保安設備等)の保守作業・施工作业・線路付帯用地の保守作業および線路付帯建設物(橋梁・隧道・乗降場等)の看視を行うものである。

このうち最も主要な職務は軌道の保守施工作业で枕木の交換・軌条の交換・犬釘の手入れ・道床のつきかため等がおもな作業としてあげられる。(加藤誠次郎)

せんろこうしゅちょう 線路工手長 保線区におかれる職で、線路分区長の指揮をうけ線路工手副長・線路工手を指導して、線路(土工・軌道・保安設備等)の保守施工作业・線路付帯の建設物(橋梁・隧道・乗降場等)の看視および線路付帯用地の保守作業を行うものである。

このような職務を遂行するため、線路工手長は毎日、担当区域を徒歩で巡回して障害の有無を確かめるとともに、線路工手等に対して適切な作業の指導を行わなければならない。(加藤誠次郎)

せんろこうしゅふくちょう 線路工手副長 保線区におかれる職で、線路工手長の指揮をうけ線路工手を指導して線路(土工・軌道・保安設備等)の保守作業・施工作业・線路付帯用地の保守作業および線路付帯の建設物(橋梁・隧道・乗降場等)の看視を行うもので、線路工手長不在の場合は、その職務を代行することができる。(加藤誠次郎)

せんろこうじょう 線路こう上 線路(軌道・路盤とも)をこう上させること。たとえば線路勾配(こうばい)の変更・縦曲線の改良・線路浸水防止で路盤の高さを高くするときなどの場合で、線路そのものを高くすることである。これと反対に、線路を低くすることを線路低下という。(田中正彦)

せんろこしょう 線路故障 人因によらない線路の故障で列車の運転に支障をおよぼしたもの。風水害により線路浸水・築堤欠壊および切取崩壊等のため、線路が一時不通状態となったもの、または雪害によって線路が埋没し、地震によって線路が破壊され、その他軌条き損、軌条張出し、凍上などのため列車の運転に支障をきたしたものを含む線路の故障をいう。(鳴原吉之祐)

せんろしけんく 線路試験区 国鉄の鉄道管理局の現業機関。そのおもな担当業務は、軌道および建設物に関する試験である。昭和24・12の鉄道技術研究所の改組に伴い同所から分離して設