

作業をする。作業班は1箇所にとどめ、あるいは線路の状況によって2〜3箇所に駐在させる。班長は線路工事長とする。

4 作業補助班 分区長の指揮により随時作業班の作業を補助する。班長は線路工事副長とする。(伊地知堅一)

せんろぶんく 線路分区 保線業務を遂行するにあたっては、線路保守上適当な区域に分割してこれを担当区域とするのであるが、現場業務機関としては保線区を単位として、これをいくつかに分割したときの作業組織。線路分区はさらに2〜4に細分されて線路班をもうけている。

担当区域の全責任者として線路分区長がいる。保線区長の指揮を受け、担当区域内における線路(電気関係の保安設備を除く)、線路付帯の建設物および付帯用地の保守ならびに軌道の保安設備(電気関係のものを除く)の施工に従事している。したがって巡回・検査・作業計画の樹立、作業の指揮・監督、その成果の確認、指導およびこれらに伴う事務的業務が主要な業務となっている。(伊地知堅一)

せんろぶんくちょう 線路分区長 保線区におかれる職で、保線区長の指揮をうけて担当区域内における線路(土工・軌道・保安設備等)の保守・施工および線路付帯用地の保守の作業計画をたて、線路工事長・線路工手等を指導して、これらの作業の遂行にあたるとともに、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ある。

このような職務を遂行するために、線路分区長は2日に1回以上、担当区域を徒歩で巡回し、所属員を督励して保守の万全を期するとともに、工事施行にあたっては、工事の工程・方法等必要な事項を指示して、工事の円滑な遂行を期さねばならない。(加藤誠次郎)

せんろへいさ 線路閉鎖 (英) blocking up track to operation 破線工事または線路切換工事のように、線路を一時切断するような作業を行うときは、列車の運転に支障をおよぼす状態となる。したがってこのような工事を行う場合は、列車の運転に支障しないような列車の間合を利用して、一時営業線の使用を休止して工事を行うが、このように営業線の使用を一時休止すること。国鉄においては原則として列車の予定時刻は変更せず、その間合を利用して作業を行うため、線路閉鎖の取扱に手違を生ずると運転不能の線路に列車が進入することとなり、重大な結果をまねくおそれがあるので、線路閉鎖工事手続を定め、閉鎖工事とする工事および作業を指定するとともに、その取扱方を規定している。すなわちこのような工事または作業を行うときには、工事監督者と、その工事を行っている区間に関係する駅長とが打合せて、工事が終了するまでその区間に列車を進入させないようにしている。(嶋原吉之祐・三和達忠)

せんろへいさこうじ 線路閉鎖工事 軌条の新設・撤去等の工事をするとき線路閉鎖の取扱をして、その区間に列車を進入させない手配をしてからでなければ施行できない工事。

線路は列車または車両の運転に常用しているため、軌条の新設・撤去等の工事をするときには、関係駅長と工事監督者とが打ち合わせて工事の終了するまでその区間に列車を進入させないようにして、線路閉鎖工事を施行するのである。この場合駅長と工事監督者との間で、打合連絡のため使用する帳表を**線路閉鎖工事記録簿**といい、駅長は線路閉鎖工事を行うときは、その列車間合を**線路閉鎖工事表示板**に記入し関係者に周知させることになっている。(三和達忠)

せんろへいめんこうさ 線路平面交差 線路が相互に同一平面上で交差すること。平面交差の場合は運転上危険のおそれが多いので、国鉄の本線路は、停車場内でも相当の保安設備

のある場合にかぎり、本線路または他の鉄道・軌道と平面交差することができると規定されている。ただし本線路が臨港貨物線・炭坑線等のように、貨物列車のみを運転する場合で、列車の速度も低く、かつ平面交差とした方が有利な場合には、信号所を設け、信号機を置いて運動装置とするような保安設備をすれば、停車場外でも相互に平面交差し、また他の鉄道や軌道と平面交差することが認められている。また他の鉄道・軌道が人力もしくは馬力を動力とする場合にも、速度が小さく容易に停止することもできるから、踏切門扉または踏切警報装置のような相当の保安設備をすれば、停車場外でも本線路と平面交差することができることになっている。

停車場内で線路が相互に交差する場合には、一般にダイヤモンド・クロッシング、シーサース・クロッシング、シングル・スリップスイッチ、ダブル・スリップスイッチ等のように、一定の角度をもって交差する。ダイヤモンド・クロッシングは2つの線路がひし形に交差するもので、交差点は4組のクロッシングで組立てられている。この交差している線路の相互間に、列車または車両を移動させることができるように装置したものをスリップ・スイッチといい、交差線の一方の側にだけ移動できるものと、両側に移動できるものとがあって、それぞれシングルまたはダブルという名称が冠せられている。シーサース・クロッシングというのは、平行した2つの線路の間に、列車または車両を移動できるように2つのわたり線を交差させてある。→クロッシング。(嶋原吉之祐)

せんろへいめんず 線路平面図 縮尺 $\frac{1}{50,000}$ または予測で作図された $\frac{1}{2,500}$ 等の地形図に、線路中心線と線路に付属するおもな構築物を、縮尺に応じて現図した図面。 $\frac{1}{2,500}$ 図には線路中心線に起点から20mごとのキロ程がきざまれ、曲線部分にはBTC. BCC. ECC. ETC. 等の位置、IA. R. TL. CL. T. CL. θ . f の値、停車場・橋梁・隧道等のおもな構築物の位置・名称・延長と築堤・切取区間の別、鉄道用地の概略も図示され、平面図と同縮尺の*線路縦断面図に対照して読図すると、立体的に線路の形状が判明する(次ページ図)。(高橋浩二)

せんろへんこう 線路変更 線路の改良および施設の取替修理あるいは災害、河川改修、ダム建設等の諸要因により、既設線路のルートを変更すること。線路付替ともいう。線路変更する諸要素を大別すればつぎのようになる。

1 勾配(こうばい)改良のための線路変更

急勾配区間では機関車けん引力と速度が低下し、輸送の隘路となるので補助機関車を使用しているが、漸時輸送量が増加すれば線路容量が不足するので、新たに緩勾配線路を設けて輸送力の増加と、経費の節減をはかるために線路変更をする。代表的な事例は東海道本線国府津・沼津間で、御殿場線(勾配25%)経由を現在の熱海線経由(勾配10%)に変更した結果は、いちじるしい輸送力の増加、および運転費の節減となっている。

2 曲線改良のための線路変更

急曲線連続区間では列車速度が制限され運転時間が長くなり、輸送量の増加に伴って線路容量の不足を来し、また運転保安上および線路保守上の隘路となるので、これらを除去するために曲線改良をする。このような長区間の曲線改良はほとんど山間部に多く、勾配改良と同時に施工される。単に1曲線のみを改良する場合でも、現在線と離れれば線路変更とみてよい。

3 短絡線となる線路変更

輸送系統上ある区間の線路をショートカットして、輸送系統調整を目的とする線路変更。

4 施設の取替・修理等による線路変更