

経年による老朽のための変状等のため、施設(隧道・橋梁)の大改築あるいは取替を要する場合、または電化のために支障する隧道断面の拡大を行う等で、列車運転中施工いちじるしく困難な場合に起る線路変更。

5 天災地変による災害に起因する線路変更

近年再三発生する台風による被害、または天然地盤の地すべり・沈下・隆起あるいは河川の浸しよく等自然現象による被害のために、現在線を放棄して新線路を敷設する線路変更。

6 河川改修による線路変更

大河川の改修に伴って線路の高上、あるいは橋梁区間の拡築等のために、現在線改築がいちじるしく困難な場合には別線に変更することがある。

7 ダム建設に起因する線路変更

電源開発・洪水調整・灌漑用水等のため建設するダムのために線路が水没する場合に、水没範囲が僅少の場合は線路高上によるが、いちじるしい場合には線路変更を要する。ダム建設による線路変更の特長はダム地点まで急勾配で取りつき、湛水区域ではほとんどレベルに近い勾配となる。また地形は険峻(しゅん)となるので線形、線路構造は悪くなる場合が多い。最も大規模な例を挙げるとつぎのとおりである。

飯田線	中部天竜・大嵐間	17 km 9	電源開発株式会社 佐久間ダム建設のため
土幌線	清水谷・幌内間	14 km 0	電源開発株式会社 樺平ダム建設のため

(別所多喜次)

せんろぼうご 線路防護 (英) track protection 列車防護の

一種で、従来は列車防護を細分して列車防護と線路防護とに分けられていたものであり、線路の故障により、列車を運転することのできないとき、または徐行させなければならぬとき、その外方に列車を停止させるために行う手段を、線路防護といっていたものである。

しかしその目的とするものは列車の防護であり、現在では線路防護という用語を廃して列車防護に含められている。(三和達忠)

せんろゆうこうちょう 線路有効長 (英) clearance; effective length of track (独) nutzbare Gleislänge (仏) longueur efficace 停車場内で列車を停止させる線路、または車両を留置する線路において、隣接線路に支障なく列車または車両を停止・留置させ得る部分の長さ。普通それら線路の両端にある車両接触限界相互間の長さをいうが、出発信号機の設けられている線路では出発信号機までの長さとする。

本線有効長はその区間を運転する最長列車長に、必要な余裕長を加えたものとする。したがって有効長はそれに発着または待避する列車の長さ、つまり連結両数を制限するものであるから、線区の輸送力に影響することが大きい。一般に輸送量の大きい線区では、有効長は長く、少ないところでは短くてよい。

現在の建設規程ではその標準を

- 甲線 460m~380m
- 乙線 380m~250m
- 丙線 250m~150m
- 簡易線 80m

としているが、実際に当っては輸送量、使用機関車の形式、区間の勾配、列車速度などを考慮して決定しなければならぬ。近

山中線西山東田間 西山点起 km から 線路平面図 縮尺 $\frac{1}{2,500}$ (印刷に当り縮写したのでこの図の縮尺は違っている)

