

を通過し終って初めて回復する。もちろんその間において押ボタンを押せばブザーの鳴響を止めることができる。なお表示灯を並置し、AXT・XTに列車が在るとき点灯をつけ、取扱者に注意を与えるようになっている。(小泉章三・嶋原吉之祐)

れっしゃそせいけいかく 列車組成計画 組立駅において列車を組成するに当っては、種々の規定や制約があるので、それらにもとづいて計画を立てなければならない。この計画を列車組成計画という。また列車を組成することを**列車仕立**ともいう。旅客列車の組成は客車運用表によりそれぞれの列車について、その列車の編成が定められているので、それぞれの列車の所定の編成にしたがって、客車を連結し列車を組成する。貨物列車の組成に当っては、それぞれの列車の使命種別に応じて、つぎの原則にしたがわなければならない。

1 急行小口列車は、小口貨物の急送品そのほか急送を要するものを積載した小口積車・小口混載貨物積車および別に指定する貨車で組成する。

2 急送品列車は急送品積車、およびその列車の終着駅以遠行の貨車で組成する。ただし出貨低落期で終着駅以遠行の貨車がない場合には、前途の輸送力、停車駅および停車時間等を考慮してもっとも適当と認める先行の貨車を連結することができる。

3 輸送力列車はその列車の終着駅以遠行の貨車で組成する。ただし終着駅以遠行の貨車がない場合には、なるべく遠距離行貨車を連結する。

4 ローカル列車および中間駅において貨車を解結する混合列車は、組立駅間における急送品・または輸送力列車で解結できない貨車で組成する。

5 代用車列車は代用車で組成する。この場合けん引力に余力がある場合が多いので、代用車以外の近距離行貨車、および急送品または輸送力列車の通過駅発着貨車を連結する。

6 旅客および混合列車(第4号を除く)は、相当停車時間のある組立駅以遠行の貨車のみを、後付して輸送することができる。

旅客列車、貨物列車いずれの場合にも、組成する車両の連結両数には長さや重さの制限がある。この制限を**車数制限**といい、その車数を**制限車数**という。そのうち機関車のけん引定数による制限は、車両換算法による換算両数で表わし**換算制限**という。また線路の有効長によって、列車の長さを制限するために指定された連結両数の制限は、現車で表わされるのでこれを**現車制限**という。組立駅において貨物列車を組成する場合には、構内現在車、入込の状況ならびに中間駅の連結申込み等を考慮して、指定された集結方により、制限車数をこえない範囲の車両を連結して列車を組成する。ただし制限車数に余裕を残すことは、輸送能率を低下させることになるので、極度に連結不足となる場合には運転休止の手配をとる等、連結車数に不足をきたさないようにするのを原則としている。(山岸勘六)

れっしゃダイヤ 列車ダイヤ (英) train diagram 列車の運転状態を一枚の図に表わしたもので、列車の番号・種類・行違い・待避・通過・停車その他列車の運転計画に必要な事項を一目で了解しやすいように作られたものであって、日常の列車運転にまた新たに列車の運転計画をする場合に必要欠くべからざるものである。列車ダイヤは縦を時間線、横を停車場線で画し、列車の運転状態を斜線で表わしたもので、縦・横・斜の3線の交差点が、その列車の位置と時刻を示すものである。この列車ダイヤを単にダイヤと略称している。列車ダイヤには1分目、2分目、10分目、1時間目等の種類があって、各その使用目的に

よって異なるが、縦線すなわち時間線は1分目より細かく分けて線を引くときは、いたずらに表が大きくなって一枚の表に表わすことが困難となるばかりでなく、取扱にもまた不便を来たすので、秒の単位は記号をもって表わしている。縦線(時間線)は24時間を左から右へ間隔を等分にし、横線(停車場線)は停車場間の距離に比例した間隔とするのであるが、実際には距離のみで間隔を定めることは、限られた紙面で正確に表わすことに非常な無理があり、またこうして書いた斜線(列車線)は屈曲した線となり、数多い列車線を書いた場合非常に見にくくなって非能率的になる。そこで線を修正する上からもまた小さな表に書き表わす正確度の点からも、停車場間の運転時間を基礎にして、この間隔を定めている。列車の運転速度は常に一定しているものではなく、勾配(こうばい)によって上り勾配では遅く、下り勾配では速くなることはいうまでもなく、曲線によっても速度は異なってくるし、その他いろいろの条件により、速度は著しく異なるものである。ゆえに停車場間の距離の長短が、列車ダイヤ面の停車場間隔と必ずしも一致しているとは限らない。停車場線や時間線は太線と細線とをもって表わす。停車場線の太線は主要駅または接続駅であり、中間駅は細線で表わし、時間線も太線は時、細線は分を示しているが、これが列車線になると、その種類が多いため太線、細線、太点線、細点線、鎖線または2条線等で表わすほかに、この線または点線にいろいろの記号を付加して表わした線などで、その数は非常に多くなるが、列車番号とともに線の様式によって列車の種類を知ることができる。

以上はある区間と、0時から始まって24時に至る時間内の中に記載された内容であるが、列車ダイヤにはこのほか欄外に列車運転上重要な事項が表示されている。欄外は左側と右側に分けて、まず左側には停車場名はもちろん、下り列車に対する標準上りこう配、同下りこう配、停車場間営業キロ程、起点からの累計営業キロ程、その他停車場の種類を表わす記号等が記されており、右側にはかな文字による停車場名(電報略号)、単線・複線・複複線の別、閉塞方式、本線・待避線の有効長、機関車給水設備等が表示してある。列車ダイヤの実例は図(1788~91ページ)のとおりである。

ダイヤは作製方法および用途によって、つぎのような種類・呼称がある。

1 **1時間目ダイヤ** 縦線(時間線)は左方から右方へ0時から1時間ごとに区切り24時までを1日分とする。用紙の大きさはA列2番を用い1時間の間隔を20mmとし、時間線のうち6時、12時、18時は太線とする。ただしとくに必要あるものはこれによらなくてもよい。一般事務用、運転計画および整理用に用いられる。

2 **10分目ダイヤ** 縦線(時間線)は左方から右方へ0時から10分ごとに区切り、24時までを1日分とする。用紙の規格はないが横に細長いダイヤである。

3 **2分目ダイヤ** 縦線(時間線)は左方から右方へ0時から2分ごとに区切り24時までを1日分とし、1時間の間隔は38mmとする。用紙の規格はないが横に細長いダイヤであって、列車運転計画の基本として使用している。時または分表示記号はつぎの例による。

