

4 **1分目ダイヤ** 縦線(時間線)は左方から右方へ0時から1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って、列車密度の高い電車区間、列車と電車の併用区間に使用される

5 **整理ダイヤ** 通常1時間目ダイヤを運転整理のため使用するのかというのであるが、列車密度の高い区間では10分目ダイヤまたは2分目ダイヤを整理ダイヤとして使用することがある。

6 **石版ダイヤ** 1時間目ダイヤをいい、昔全部石版印刷にかけ印刷していたのでこの名がある。

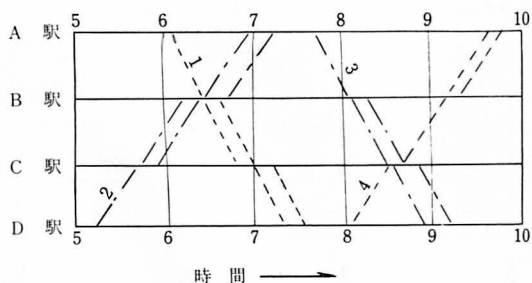
7 **電車ダイヤ** 電車の運転状態を主体として作られたダイヤをいうのであるが、1分目ダイヤを電車ダイヤともいう。

8 **夏ダイヤ・冬ダイヤ** これは夏と冬とで通勤時間帯、すなわちラッシュ時間帯にずれがある東京付近では、交通量に対して輸送力を合わせるため、4月と11月に電車にかぎり時刻改正を行っているので、この夏用のものを夏ダイヤ、冬用のものを冬ダイヤとっている。また降雪地においては列車が冬でも正常運転ができるように、停車時分や運転時分に余裕があるので、夏期には速度向上によるサービス改善を目的としたダイヤを使用することがある。この場合も夏ダイヤ・冬ダイヤと呼んでいる。

9 **ネット・ダイヤ** 単線区間では駅間運転時分のもっとも長い区間で最大列車回数が制限されるから、線路容量を増すために、中間に行違い設備のある停車場を設けるのであるが、トンネルや勾配等の関係で、それができない箇所がある。このような場合にはその区間を中心として、列車のすじを網の目のように組んで、列車回数を最大限にするのである。このダイヤをネット・ダイヤという。

10 **規格ダイヤ** とくに規格ダイヤという名称はないのであるが、線路容量が行詰った区間では、列車を設定する前に線路容量をもっとも活用できるような一定の標準規格を作り、そのすじに設定すべき列車のすじを当てはめていくので、このようなダイヤを規格ダイヤと称している。

11 **三角ダイヤ** 1つの列車は始発駅から終着駅まで定められた時刻で運転するよう、列車ダイヤに線をもって表現されているが、これが始発駅以外の駅で、日により停車時間を伸縮し得るように、ある幅のある時間をもって運転するよう考えられているダイヤを三角ダイヤという。もっぱら輸送量も少なく、したがって列車回数も僅少な閑散線区で、混合列車または貨物列車について行うのである。その実施方は平常においては貨物の取扱いの少ない駅、またはその取扱いのない駅に、最小限度の停車時刻または通過時刻を設定しておき、特別にその取扱いが多いとき、または急にその取扱いが生じた場合に、平常の時刻より多い停車時間を与え、または通過となっているものを停車させて荷扱・貨車の解結等の作業を行うのである。よって列車ダイヤ



車は順次繰下った時刻で運転してくるのであるが、あらかじめ計画され指示されているので、駅長と乗務員の間で実際に即して行ってよいのである。平常にはあまり停車時間の要が多いものを無駄に停車させておかないで、到達時分を短絡し多くの旅客・荷主の利便をはかり、実際に即して列車を運転させるものである。いま一例を示すと、前掲の図のように列車が運転される。

12 **平行ダイヤ** すべての旅客・貨物列車のすじを平行に引き、線路容量を有効に使用し、ダイヤ設定上の困難性を除くために用いるダイヤであって、支線からの乗入れがある箇所のような、局部的に列車回数の多い区間、長いトンネルまたは勾配区間、極端に多くの列車を運転する場合等に、時隔をひとしくして、ダイヤを平行に引くことである。(山岸 六)

れっしゃたんらく 列車短絡 (英) train shunt 軌道回路に列車または車両が進入し、その車軸により両側軌条間を短絡し、軌道継電器の動作を失わせること。この場合の短絡抵抗を列車短絡抵抗といい、次の部分から構成されている。① 一方の軌条と車輪との接触抵抗 ② 車輪および車軸の抵抗 ③ 他方の軌条と車輪との接触抵抗 ④ 軌条上面上の浮きびの抵抗。すなわち車両の重量、運転速度、軌道の状態(車両の浮上り等による)および天候によって変化するものであり、一般には一軸0.0007Ω程度である。(柏木 実)

れっしゃたんらくかんど 列車短絡感度 軌道回路に列車が進入して短絡した場合の感度。すなわち軌道回路の両側軌条間を、ある抵抗をもって短絡したとき、ちょうど軌道継電器の反位接点(継電器が動作を失ったときできる接点)を構成するときはその抵抗、軌道定数、軌道回路の調整状態によって異なるものであり、その軌道回路中の短絡する位置によっても異なる。列車短絡感度をよくするには軌道回路の調整によって、その性能としての列車短絡感度をよくすること、軌間電圧を上げ、軌条上面上の浮きびを破って列車短絡抵抗を低下させることまたは軌条上面上に銅等を溶接し浮きびの発生を防ぎ、列車短絡抵抗を低下させることとの2通りが考えられる。(柏木 実)

れっしゃちょう 列車長 明治の末期に定められた旧職名で、現在の急行列車に乗務している客扱専務車掌の1種である。鉄道創業当時から車掌は車長と呼ばれていたが明治37年運輸従事員服務規程の制定に伴ない車掌となった。ついで明治45・5新たに列車長の職制が定められ同年6月新橋・下関間に初めて1,2等特別急行列車が運転されるにいたり、その列車に客扱専務車掌とともに列車長を増乗務させた。大正8・8職制の大改正が行われ、列車長も客扱専務車掌に改められた。(秋田 豊)

れっしゃつうちき 列車通知器 (英) train describer 同一線路に行先を異にする数種の列車を運転する場合、分岐停車場の信号機および転轍(てんてつ)器等の取扱いを迅速正確にするため、分岐駅の手前の停車場において列車が発発すること、あらかじめその列車の行先を次駅に通知するもの。その方式には手動式と半自動式とがある。前者は送信駅と受信駅との間を運転し得る列車本数を考え、各行先別に前記列車本数だけの送信装置と受信装置およびこれらを結ぶ回線を作り、列車の出発および到着ごとに相互に打合わせて、その表示の変更を行うものである。後者は送信駅に列車が到着するごとに、その駅において列車の種別に応じた送信押ボタンを逐次押すことを必要とする。受信駅においてはその表示を列車到着の順序に蓄積しておき表示するもので、列車が順次到着するごとに軌道回路の作用により蓄積表示を順次繰上げて表示を変更するものである。半自動式の取扱いと作用は、大略つぎのとおりである。