

## れっしゃのう

ト (ニューオーリンズ=ロスアンゼルス), ニューヨーク・セントラル鉄道の 20 世紀 (ニューヨーク=シカゴ間) 等。(竹村浅次郎)

**れっしゃのうかい 列車の迂回** 旅客列車を線路不通等の事由により臨時に、あらかじめ公示された経路と異なる経路によって運転することをいう。たとえば東京発湊町行急行大和号が、関西本線名古屋四日市間線路不通となったため京都、奈良を経由して運転するような場合がこれである。(竹村浅次郎)

**れっしゃのうちきり 列車の打切り** 旅客列車の時刻は一般に公示されて、毎日定められた時刻に、定められた列車の編成で運転されるのがたてまえである。しかしながら天災や不慮の事故のために、ときたま運転を阻害されることがある。すなわち水害による線路の不通事故、雪害による不通事故、踏切における不測の事故等である。かかる場合これが回復に長時間を要すと認められるときは、列車の前途運転休止のやむなき場合がある。これを列車の打切りと称する。この場合不通区間を他の交通機関または徒歩による連絡もせられ、旅客の希望によっては乗車券の通用期間の延長や発駅に無貨送還等の手配をとることになっている。(竹村浅次郎)

**れっしゃのしめい 列車の使命** 列車はそれぞれの目的を帯びて設定されているがこの目的をいう。列車には客車・混合・電車・気動車・貨物のほか試運転・回送・排雪・単行等の種類があって、同種類の列車でもそれぞれ異なった使命をもっている。旅客列車では特別急行、普通急行、準急行・普通の別、あるいは昼行、夜行の別、また朝晩の会社や学校に通勤・通学する旅客を対象とする通勤・通学列車等、また貨物列車でも市場列車、石炭列車、代用列車、急送品列車、急行小口列車あるいは組成駅または操車場相互間を結ぶ輸送力列車というように、それぞれの列車がその使命を果たすように作られているのである。(萩原貞次)

**れっしゃばんごう 列車番号** (英) train number 列車に付けられた名称。列車も数多くなるとその取扱が複雑なので、名称をつけるが、固有名詞を各列車に付けることは、実際上困難であるばかりでなく、はんざつにたえないので、列車にはみな数字を用いて列車番号を付ける (ただしお召列車には番号はつけない)。東海道線を運転する特急つばめとか普通急行の銀河等固有名詞のついたものもあるが、これはいずれも愛称であって、正式にはつばめは 1, 2 列車、銀河は 15, 16 列車である。列車番号は原則として、東京を中心として下り奇数番号、上り偶数番号を付けることになっているが、大阪発北陸線經由青森行普通急行 501 列車は、大阪米原間は上りであるにもかかわらず奇数番号であり、また大阪発特別急行 2 列車は東京到着後空車を品川へ回送するが、5000 台を冠して 5002 列車として品川へ、すなわち上り列車番号で下り方向に運転している。

列車番号は単に固有名詞のかわりに、数字をもって表わしているのみでなく、10 位以下 1~49 までを旅客列車、50~99 までを貨物列車に使用しているが、これにまた 100 位または 1000 位を冠して列車の使命、種類、系統、運転順序、機関車・客車の運用との関連、連絡船との接続の関係等を表わし、電車の場合は所属電車区名、運行番号、始発駅の発時間帯、運転方向等も表わしている。このように列車番号は簡単な数字の組合わせで、種々の条件を表わし得るものであるから、列車番号のみで取扱方を直感できるので、まことに便利である。

列車番号の付け方についてはつぎのような原則がある。

- 1 下り列車は奇数、上り列車は偶数の番号をつける。
- 2 旅客列車は 10 位以下の数字を 1~49 とし、貨物列車には

50~99 を用いる。ただし電車列車・気動車列車の場合には例外がある。

3 同一停車場に発着する列車には同一番号をつけない。

4 100 位の数字で、列車の運転系統線区を区別し、1000 位の数字で不定期、臨時、回送、試運転等の列車の種類を表示する。

昭和 31・11 改正のダイヤから例を上げると行先別で、東海道線では旅客の場合 1~4 は東京・大阪間特別急行、5, 6 京都・博多間特別急行、7, 8 東京・博多間特別急行、11~18 東京・大阪間普通急行、21~26 東京・(広島・宇野・大阪)間普通急行、31~44 東京~九州線内間普通急行とし、貨物の場合は 51~58 汐留・(梅田・鹿児島)間急行小口列車、161, 162 新鶴見操車場・吹田操車場間輸送力列車、81, 83 新鶴見操車場から門司操車場行輸送力列車等であり、また線区別では 100 台は東海道線・鹿児島線、200 台は山陽線・常磐線・関西線、500 台は北陸線・日豊線、700 台は上越線、800 台は羽越線・山陰線等また 1000 台を冠したものは不定期列車の予備番号、2000 台は定期列車の予備番号、3000 台は臨時旅客列車、9000 台は臨時貨物列車に使用、4000~8000 台は回送・試運転・単機に使用している。(内田富彦)

**れっしゃばんごうひょうじき 列車番号表示器** 停車場構内および途中線路において作業する従事員に列車番号を的確に認識させ、運転事故の防止ならびに正常運行の確保を図るため、機関車の前頭に列車番号を掲げる標識で、列車名標識ともいう。その構造は灯箱とその内部に表示装置、および 4 個の電球をもった照明装置とからなっている。灯箱には 4 個の窓を備え、これに 4 位の数字を表示できる構造とし、この操作は灯箱側面に取り付けたハンドルを回転することにより、容易にかつ確実に所要の数字を表示できるものである。現在ではまだ試作の域を脱せず正式に採用の運びとはなっていない。(三和達忠)



列車番号表示器

**れっしゃひょう 列車標** 特別急行列車の愛称名を表示する



列車標 (第 1 種)

もので、第 1 種 (後尾用)、第 2 種 (前頭用) の 2 種類がある。(竹村浅次郎)

**れっしゃぼうご 列車防護** (英) train protection 列車が故障等のために停車場間の途中に停止したとき、その前方または後方から進行してくる他の列車との衝突を防止するために行う手段、または線路が故障等のために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ないとき、その外方に列車を停止させるために行う手段をいう。

列車防護のうち、前段で述べたように停車場間の途中に停止した列車の、後方から進行してくる列車に対する防護を後方防護ともいう。

列車防護はその目的によってつぎの 3 種に分けられている。