



営業表示盤

表示盤は高さ2m長さ6mのびょうぶ形で列車位置と列車番号の表示を表示灯により点燈表示する。表示の方法内容は列車集中表示盤と全く同じである。(長嶋 隆)

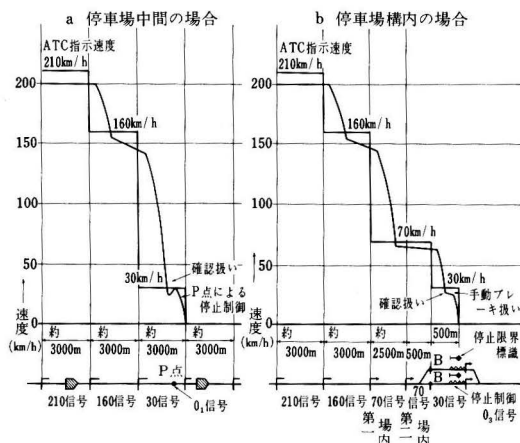
**エーそく・ピーそく・シーそく A速・B速・C速(ゲタ電用)** 電車区間における実運転時分の査定は、およそ2種類に分けられている。すなわち昼間および夜間における閑散時と朝夕の混雑時における編成ならびに乗車効率の差によって、電車の運転時分に差異が生ずるため、その条件の下で走行できる必要十分な運転時分を与えているわけである。しかしながら実際の輸送に際しては、時間帯によって駅の停車時分が異なるため、表定時分(運転時分+停車時分)に差をつける必要がある。

表定時分に対応する速度を表定速度といい、時間帯によって異なる表定速度を設けて円滑な輸送をはかっている。このようにして設けられた表定速度の種類の一つ一つをA速・B速・C速等と称している。

一般にC速は最大混雑時の表定速度であり、また線区によっては、このほかD速・A'速等が設けられているところもある。これらの速度名称は査定運転時分も考慮されたもので、各査定時分ごとにはない。(小林喜幹)

**エーテーシーしんごうしゅべつ A.T.C. 信号種別** 新幹線のA.T.C.装置は地上に軌道回路によって区分された閉そく区間を設け、その地上装置により先行列車との間隔、線路の条件、停車場内での進路の開通条件等を検知判断して信号を作成し、これを連続的に車上に伝達して車内信号として現示する。

A.T.C.による運転曲線



この信号現示は列車の運転許容速度を指示するもので、A.T.C.車上装置は、その信号現示の指示速度をこえないよう常に監視し、もし指示速度以上になると、自動的にブレーキが働く速度制御式となっている。したがって列車を最も能率よく運転するため、幾つかの速度段階に区分した指示速度を示すA.T.C.信号現示種別をもっている。

A.T.C.信号現示種別は列車の最高運転速度、列車運転時隔、常用ブレーキ距離をもとにして、先行列車との間が2閉そく区間あけて最高指示速度で運転でき、かつ1段低い指示速度に移るまでのブレーキ距離が、ほぼ等しくなるような速度として停車場と停車場の間では210, 160, 30 km/hを、また急曲線、徐行、駅構内分岐器区間の制限速度として110, 70 km/hが決められた。これをそのまま210信号・160信号・110信号・70信号・30信号・0(停止)信号と呼んでいる。なお停止信号はその停止制御の方法により、 $0_1$ ・ $0_2$ ・ $0_3$ 信号の区別がある。

この信号現示種別の使用区分と、この信号現示に従う運転曲線を表および図に示す。

信号現示種別の使用区分および運転曲線

信号現示種別	指示速度(許容運転速度)	信号制御(変調周波数)	搬送周波数	制限条件
210信号	210 km/h	10 c/s	上り線 { 720 c/s 900	最高許容速度 速度てい減または速度制限(曲線半径1,300~2,000 m) 速度制限(急曲線半径600~1,200 m) 速度制限(分岐器および徐行) 最終速度段階
160信号	160	15	下り線 { 840 1,020	
110信号	110	22	相隣り軌道回路に交互使用	
70信号	70	29		
30信号	確認後により30	36		
停止信号	$0_1$ $0_2$ $0_3$	36+P点 無電流 無変調	上り線 840 下り線 900	P点制御(地点検知地上子YY情報) 無閉そく 絶対停止

(佐野脩良)

**えきうんてんしどうたんとうじょやくせい 駅運転指導担当助役制** 駅の運転関係従事員に対し、運転業務について、日常実状に即した教育指導を行なわせる目的で、指導専任の助役を置く制度である。

駅に指導担当助役をおくようになったのは、昭和30年以降のことであり、一部の管理局では駅・車掌区運転関係従事員指導規程あるいは運転作業指導訓練規程等を定めて管内の主要駅に指導担当助役を配置していた。しかし、指導担当助役が全国的に配置されるようになったのは、三河島事故以後の運転事故防止体制強化の一環としてであり、その指導受持範囲も1駅に限定したもの、あるいは付近の数駅の指導を兼任しているものなどがある。車掌区についても、近年逐次指導担当助役が配置されるようになった。(遠藤敬一)

**えきたいしきディーゼルどうしゃ 液体式ディーゼル自動車** 車両駆動用原動機としてディーゼル機関を装備し、動力伝達装置に液体変速機を使用したディーゼル自動車を液体式ディーゼル自動車という。ディーゼル自動車は、このほか動力伝達装置に歯車装置を用いた機械式ディーゼル自動車ならびに発電機をとう載した電気式ディーゼル自動車がある。

- 液体式ディーゼル自動車は、
- (1) ガソリン自動車に比べ、燃料が軽油のため、燃料消費量が少ないため、安価でかつ取扱いに安全である。
  - (2) 機械式ディーゼル自動車と異なって、液体変速機を介してトルク変換を行なうので、動力の伝達が円滑であり、総括制御ができ、運転操作が容易である。