

よって判定するものである。この検査用紙は8種類を用いているが、むずかしさは同じで適宜取替えて使うようになっている。

4 反応速度検査

この検査は動作の機敏性を神経の反応速度によって確かめるもので、その検査方法として現在行われているのは、電気式神経速度測定器による方法である。

この測定器は赤・緑・白の3色の灯と計時器とを備え、押針(おしボタン)によってどの色の灯でも自由に点灯できるものであり、被検者はこの灯が点灯されたことを認めたときは、ただちに他の指定された押針を押すことにより表示された灯は消灯し、灯が点灯されてから消灯されるまでに要した時間が測定されるものである。

つぎに地方鉄道および軌道の運転検査制度について、略述するとつぎのとおりである。

1 事業者において実施すべき要領

(1) 教育および検査の規程作成および届出 教育および検査は地方鉄道・軌道業者においてその業態に応じて規程を作成して行うものとする。この規程を制定または変更したときは、そのつど所管陸運局長に届け出ること。

(2) 従事員に対し運転に関する規程その他職種に応じて遵守すべき事項を指導教養するため、適当な組織方法により適時実施すること。

(3) 下記の従事員に対しては運転に関する規程その他運転業務上遵守すべき事項について、少なくとも1年に1回行うものとする。

ア 列車または車両の運転、閉そくおよび信号の取扱等運転業務に直接従事するもの。原則として機関士、機関助手、電車運転士、車掌、駅長(運転を担当するもの)、助役、運転掛、信号掛、操車掛の職種とする。兼職者については運転に関係の多い職務について検査すること。

イ 線路もしくは保安施設の保守または工事関係業務に従事するもののうち、列車または車両の運転に直接関係のある作業を担当するもので、単独作業に従事するものおよび集団作業の直接監督に従事するもの。

(4) 実務審査 前号のア、イの従事員に対し、実務の向上をはかるために必要に応じて施行すること。

2 報告

陸運局長は教育および検査規程ならびに検査の結果を取りまとめたものを、下記により鉄道監督局長に報告するものとする。

(1) 毎年4月から翌年3月末日までの分を4月末日までに報告すること。

(2) 報告は各社別地方鉄道・軌道別とし、内容は検査問題・模範解答および該当職種別人員表(現在員・受験人員・不合格者数を表わす)とする。(高野唯治・三和達忠)

うんてんじこ 運転検査員 鉄道輸送には安全の確保が絶対に要請される。したがって国鉄では運転事故の防止すなわち輸送の安全保持のための1つの方法として、運転に関係のある従事員に対して心身機能の健全と関係規程の理解の程度とを確認することとし、これを運転検査と称している。このため各鉄道管理局に検査員を置き、鉄道管理局・工事事務所および電気工事事務所の職員で、所定の運転に関係のある従事員に対して安全の確保に関する規程および職別運転取扱心得の理解の程度ならびに精神機能検査(作業素質検査および知能検査による一般適性検査、反応速度検査ならびに注意配分検査)を担当させている。なお工事事務所および電気工事事務所の対象職種の職員に対しては、それぞれの事務所の所在地を所管する鉄道

管理局の検査員が担当している。→運転検査。(宮坂正直)

うんてんじこ 運転時隔 (英) headway ある1つの列車に対して、それに続行する列車または対向する列車間の時間的間隔をいう。列車回数が多くなると必然的に列車間隔が小さくなる。列車間隔が小さくなれば列車運転上相互の支障する時間を、安全確保の最小限度まで縮めなければならない。この最小限度まで縮めた列車間隔を**最小運転時隔**という。すなわち最小運転時隔とはある1つの列車に対して、それに続行する列車または対向する列車を、所定の速度で運転するために保つべき時間の間隔の最小をいうのである。したがって自動閉塞(へいそく)式施行区間において、注意信号や停止信号の現示によって速度を制限されて接近するような時隔は最小運転時隔とはいわれないで、列車がいつも進行信号の現示を注視して進行できる最小時隔をいうのである。この時隔を短縮することは危険が伴いやすく定時運転を乱しがちとなるが、一方では線路容量を支配するから、その決定にあたっては実際運転を基とした合理的時間を査定しなければならない。この最小運転時隔はつぎの諸条件によって支配される。

1 列車運転速度 2 信号設備 3 列車の長さ 4 停車場における停車時分 5 停車場構内の配線並びに設備の状態。

一般には列車の運転速度が向上すると最小運転時隔は短縮されるが、特種な列車のみをスピードアップするような場合は、かえって時隔を延長しなければならない場合がある。信号機の建植本数が多ければ多いほど、いいかえると閉塞区間が短いほど、最小時隔は短縮されるのであるが、この閉塞区間にも一定の限度がある。列車の長さが長ければ1閉塞区間を通過するに要する時間が長くなり、最小運転時隔は延長される。すなわち閉塞区間が長い場合は列車の長さはあまり問題にならないが、閉塞区間が短くなるにしたがってその影響は大きくなる。同一線路に列車が着発する場合、停車時分が増加すれば最小運転時隔は停車時分の増加だけ延長されるわけである。停車場の構内配線ならびに設備の状態、最小運転時隔に関係するものとしては関係線路の本数・長短・ポイントの制限速度およびその転換の時分等がある。単線においては安全側線の有無により同時進入のできる場合があるから、対向列車の最小運転時隔は変わってくる。このように最小運転時隔は種々の条件によって変わってくるが、一般につぎの場合に分けて考えられる。

1 単線区間における列車の行違いおよび続行

2 複線区間の双信閉塞式施行区間における先発列車と後続列車

3 複線区間の自動閉塞式施行区間の (1) 停車場間における列車と列車 (2) 停車場に着発する列車と列車 (3) 停車場における列車の平面交差 (4) 停車場における列車の追行および閉塞待。

列車はもちろん信号の現示状態により運転するのであるが、列車運転時刻設定の場合、これらの最小運転時隔が正しく設けられなければ列車は定時運転できないばかりでなく、ダイヤ混乱のもとともなるから、適正な最小運転時隔を査定して線路を有効に使用し、最小限度の経費で輸送を行うように努めなければならない。(山岸勲六)

うんてんじこ 運転事故 (英) railway accidents 国鉄および私鉄(地方鉄道・軌道・専用鉄道および索道)において、列車または車両の運転に支障をおよぼした場合はいい、国鉄の航送船中において発生した事故、または工事だけに使用する線路内および国鉄工場線内で発生した事故は含まない。

私鉄に運転事故が発生したときは、それぞれ地方鉄道運転事