

をはかったり、また列車の遅延時分が相当大きく、そのまま運転したのでは輸送計画に支障をきたすと認められるときには、前途の客車または貨車のある駅から特発し、あるいは線路が不通となったときには不通箇所の近くの駅で折返し運転を行ったり、線路を変更して迂回(うかい)輸送を行うなど、臨機適切な処置により輸送が円滑に行われるよう列車運行の管理を行うものである。

運転整理の業務を行うものを列車指令(または運行指令あるいはデスパッチャー)(*指令電話線)といい、本社・支社・鉄道管理局に配置されていて、鉄道管理局の列車指令は専用の指令電話(デスパッチング・テレフォン)で関係箇所に必要事項を指示している。

運転整理に使用される言葉にはつぎのようなものがある。

1 特発列車 事故その他で列車がいちじるしく遅延または運転休止となった場合、列車の性質上前途をそのままにすることができないときはこの列車にかわって、ある駅からできるだけ所定時刻で列車を出発させるときこの列車を特発列車という。特発列車を所定時刻より早く運転することはない。

2 定時運転 列車が所定時刻どおり運転することをいう。

3 遅運転 列車が所定時刻よりも遅れて運転することをいう。

4 早運転 列車が所定時刻よりも早く運転することをいう。

5 臨時行違変更 単線区間においては列車の行違は時刻表に定められた時刻によって定められた停車場で行違をするのであるが、列車が遅延または事故等のため所定の停車場で行違をすることができない場合がある。この場合は臨時に行違をする停車場を他の停車場に変更する。これを臨時行違変更という。

6 待合わせ 列車が停車場に着発するとき、他の列車の影響によって着、または発を待たなければならぬことがある。これを待合わせという。

7 開通待 先発列車が遅延したため後発列車は先発列車が前方の停車場に到着するか、または前方の閉塞(へいそく)区間に進入するまで発車を待合わせることをいう。ブロック待ともいう。

8 接続待 接続駅で一方の列車から他の列車へ乗換えできる時間のあるように定められている場合、一方の列車が遅延したため他の列車が乗換客のために待合わせることをいう。

9 回復運転 列車が遅延した場合停車場間において、運転時分を可能な範囲で短縮して運転し、列車の遅延を回復することをいう。

10 着線変更 列車の着線は各停車場において定められているが、事故その他のため所定の着線に到着できないとき、臨時に着線を変更することをいう。

11 定発・定着 定発とは列車が時刻表に定められた時刻で発車をすることをいい、定着とは列車が時刻表に定められた時刻に到着することをいう。

12 延発 列車が定められた時刻より遅れて停車場を発車することをいう。

13 延通 列車が定められた時刻より遅れて停車場を通過することをいう。

14 延着(列車の) 列車が定められた時刻より遅れて停車場に到着することをいう。

15 早発 列車が定められた時刻より早く停車場を発車すること。旅客の乗降する列車は停車場を定められた時刻より

早く発車することはできないが、貨物列車等は5分までは鉄道管理局長は指定して早発させることができる。

16 早通 列車が定められた時刻よりも早く停車場を通過することをいう。この場合5分よりも早く通過することはない。

17 早着 列車が定められた時刻よりも早く停車場に到着することをいう。

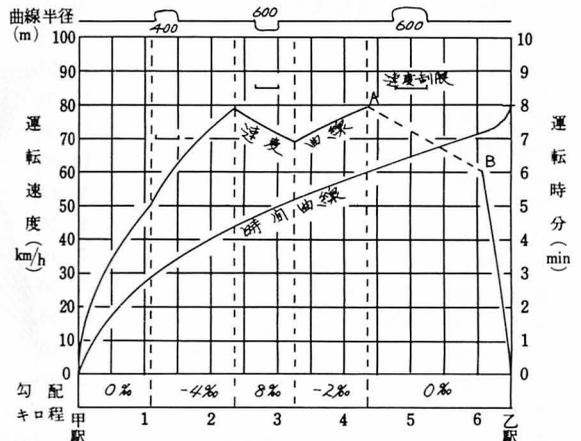
18 抑留 事故その他の場合で列車が所定どおりの回数が運転できないとき、平常の回数が運転できるまで一時、列車を抑えておくことをいう。この抑留する場合は主として貨物列車であって、旅客列車は折返し運転するのが通例である。

19 定通 列車が定められた時刻どおり停車場を通過することをいう。

20 運休 事故その他のためまたは貨物列車では貨物がないとき、列車の運転を休止することがある。これを運休といひウヤと略称することもある。(橋本武司)

うんでんせんず 運転線図 時々刻々に変化する列車の運転速度および運転時分を図-1のように図示したものをいい、一般にランカーブともいわれている。運転線図には力学的に求め

1. 運転線図



た計画運転線図と、実際に列車を運転して速度・時間・締切率・缶水位(かんすい)・電圧・電流等を図示した基準運転線図とがある。図-1を説明すると列車は甲駅を発車後徐々に速度を向上しA点まで力行運転をつづけA点から惰行運転に移り、B点でブレーキを使用して乙駅で停車する。この速度の変化を示す線を速度曲線といい、甲駅からA点までを力行曲線、A点からB点までを惰行曲線、B点から乙駅までを制動曲線またはブレーキ曲線という。また一方列車の運転時分は甲駅から乙駅まで8分かかるとがわかる。この時間の変化を図示したものを時間曲線(タイム・カーブ)という。このように運転線図を画いてみれば、各地点における列車の運転速度、運転時分はもちろん、どこで惰行に移ったらよいか、またどこでブレーキを使ったらよいか等がわかる。以下運転線図の書き方を略述する。運転線図はつぎに詳述する加減力曲線より速度時間線図(柳線図)を作成し、べつに透写し得るセクションペーパーを用意し、これに線路勾配(こうばい)、キロ程、速度制限、曲線、駅名等を記入し、この用紙を速度時間曲線図の上に載せ、線路の勾配に応じて速度時間曲線を順次に写しとって、運転線図を画くのである。

1 加減力曲線 列車の速度を高めるものに機関車の引張力