

号機の進行を指示する信号現示により停車場に進入する場合、進路内の転轍器上に列車が在る間に信号でこを定位に復すると転轍器でこは解錠され、もし誤ってこのてこを取扱ったとすると列車脱線や異線進入など悪性の事故を起すこととなるから、列車が関係転轍器を通過し終るまで信号でこは復位してはならないことに定められている。しかし運転ひん繁な停車場では取扱者の注意力にのみ信頼することは困難となるので、これを電氣的に解結する鎖錠を進路鎖錠という。

進路区分鎖錠 (sectional route locking) 停車場構内が広く入換作業もひん繁な大きい停車場で進路鎖錠を施してあると、列車が信号機の進行を指示する信号現示によってその進路内に進入したのち、関係転轍器は解錠されないで、他の作業ができず不得策な場合がある。よって進路鎖錠を施しても運転保安上危険でないかぎり、列車が通過し終るごとに順次転轍器の鎖錠を解き、自由な取扱いにすると列車進行中の転轍器の途中転換も防止でき、また構内作業も向上されることになる。このように進路鎖錠を工夫して列車または車両が進行するにしたがい、順次転轍器の鎖錠を解錠する装置を進路区分鎖錠という。

接近鎖錠 (approach locking) 進路鎖錠は列車または車両が信号機の内方に進入したのち、その進路内の転轍器を鎖錠するのであるが、接近鎖錠は列車が信号機の外方一定の区間に接近すると、信号でこが反位になっているとき、これをそのまま鎖錠する装置である。いま列車が信号機の進行を指示する信号現示で停車場に接近したとき、何らかのつごうにより到着させる線路を変更する場合などには、まず場内信号機を定位に転轍器の鎖錠を解かなければならない。このようなとき何らの設備もなければ、列車が停車場に接近している位置によっては、急に停止信号現示にされても列車は場内信号機までに停車することができず、信号機の防護区域内に突入することもあり得るので、このようなとき進路内の転轍器は解錠されているから非常に危険な状態となる。これを防止するため列車が信号機の外方適当な位置に達したのちは、信号でこを反位から定位に復することができないようにする必要がある。これを接近鎖錠という。

保留鎖錠 (stick locking) 保留鎖錠は接近鎖錠の簡易なものと考えてよい。接近鎖錠は信号機に進行を指示する信号を現示した場合、列車の接近によって初めて鎖錠されるのであるが、保留鎖錠は列車の位置に関係なく、信号または入換標識のてこはいったん反位にして、進行信号または進路が開通した現示または表示をすれば必ず鎖錠されるのである。これを保留鎖錠という。この鎖錠を解くためには接近鎖錠を解錠すると同様に、列車または車両がその進路内に進入するか、または限時解錠器を使用しなければならない。

閉路鎖錠 (route check) 信号機の進路に関係のある軌道回路内に列車があるときは、列車によってその信号機のてこを反位にし得ないこと、すなわち定位に鎖錠することを閉路鎖錠という。継電動装置の場合には、てこは何ら鎖錠がないので信号機の進路が構成されないようにしてある。

表示鎖錠 (indication locking) 表示鎖錠は電氣的に信号機または転轍器を動作させる信号でこ、または転轍てこに付する鎖錠で、信号でこにあってはてこを反位から定位に復するとき、信号機が停止信号を現示するまで、そのてこを完全に定位にすることができない鎖錠をいい、転轍てこにあってはてこを定位から反位に、または反位から定位にすると転轍器が反位に、または定位に転換完了するまで、そのてこを完全に反位に、または定位にすることができない鎖錠をいう。

定位鎖錠 (normal lock) 甲・乙のてこ相互間で甲のてこを

反位にしたときは、乙のてこは定位に、かつ乙のてこを反位にしたとき、甲のてこは定位にそれぞれ鎖錠される連鎖をいう。

つぎの図の4 Cによって定位鎖錠を説明すると、場内信号機甲に進行信号を現示する、すなわちてこを反位にすると、転轍器乙のてこは定位に鎖錠される。また乙のてこを反位にすれば甲のてこは定位に鎖錠されて反位にすることができない。これが定位鎖錠であって、この連鎖によって信号機甲の進路が確保されるのである。

反位鎖錠 (reverse lock または back lock) 甲・乙のてこ相互間で乙のてこを反位にし、甲のてこを反位にしたとき乙のてこは反位に、かつ乙のてこが定位にあるときは甲のてこは定位に、それぞれ鎖錠される連鎖をいう。

図の4 Bのような配線で甲の信号機に進行信号を現示するためには、乙の転轍器のてこを先き引きにし鎖錠しなければならない。なおてこ乙は甲が定位にあるときでなければ転換できないという連鎖、これを反位鎖錠という。

定反位鎖錠 甲・乙のてこ相互間で、甲のてこを反位にしたとき、乙のてこが定位または反位のいずれにあるときでも、乙のてこはその反位に鎖錠され、甲のてこは乙のてこが定位または反位のいずれのときでも鎖錠されない連鎖をいう。

図の4 Aは転轍器に轍査かんを付けた例であるが、轍査かんのてこ甲は転轍器のてこ乙が定位のときでも反位のときでも引ける、すなわち反位にできる。しかし転轍器のてこ乙はその状態で鎖錠される。また甲でてこが反位にある間は乙でてこはその位置に鎖錠されることができない。この連鎖を定反位鎖錠という。(川崎徳政)

させばせん 佐世保線 長崎本線肥前山口駅から分岐して西進し、早岐を経て佐世保駅に至る48.8kmの線。長崎線に属し線路等級は乙線である。明治28・5 肥前山口・武雄間、明治30・7 武雄・早岐間、明治31・1 早岐・佐世保間開通、長崎線(肥前山口・早岐間)と呼称していたが、昭和9・12 肥前山口・小長井・諫早間短絡線の開通によって長崎線はルートを変更し、肥前山口・早岐間を佐世保線と呼ぶこととなり、さらに昭和18・8 佐世保線は、肥前山口・佐世保間に改められた。(森 俣寿)

ざっしたくそうしょ 雑誌託送書 鉄道が特別扱運送の承諾をした雑誌の荷送人が、雑誌を託送する場合に託送駅に提出する物品託送の証票書。小荷物が受託したときは、鉄道は小荷物切符を発行し荷送人に交付するのを原則とするが、雑誌は性質上一時に多量のものを託送するので、とくに受託事務の簡素化を必要とし、また計画的な運送を行うためには、あらかじめその内容の申告を求める必要もあるので、例外として小荷物切符の発行にかえ、荷送人から本書を提出する制度になっている。本書は荷送人において作成し、雑誌発送日の2日前までに託送駅に提出を要する。

本書の様式は甲・乙・丙の3片制で、記入事項は、荷送人氏名または商号、発着駅名、発送月日、列車番号、荷受人、個数、重量等である。甲片は荷送人が保存、乙・丙片は駅に提出、駅は相当運賃を記入のうえ、乙片は保存、丙片は所管審査課に提出し、荷送人に対する当該後扱運賃の徴収その他の資料に供される。(伊藤 孝)

さっしょうせん 札沼線 函館本線桑園駅から石狩川東岸にそって北上し石狩沼田駅に至る85.3kmの線。

この線は当初南北両線にわかち工を起し、まず北線として石狩沼田・中徳富(現在十津川)間を昭和6・10開業、ついで昭和9・9 中徳富・浦臼間を開業した。南線は桑園・石狩当別間として昭和9・11開業したが、昭和10・10 浦臼・石狩当別間が全通し