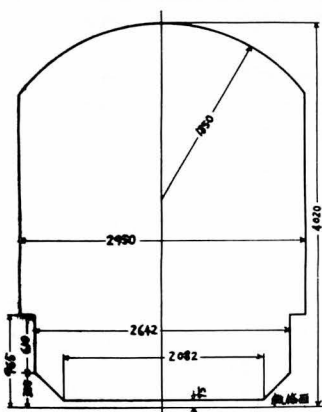


2. 第1縮小車両限界



装置の車側知らせ灯などの標識に対して定めたものである。

この限界は砂まき管および排障器に対するもので、これらはその性質上レール面に近く、かつ曲線においてもレールから左右の片寄りが少なくなければならぬから、レールに近く比較的狭く規定してある。

この限界は制輪子に対するもので、これは普通ばねの作用によって上下動をする部分に取付いているが、その構造ならびに性質上、ばねにより上下動をしない部分に対する限界と同一の高さまで許すことにしてある。

および++++ この限界は信越線碓氷峠のアプト式ラックレールを考慮して定めたもので、ばねの作用により上下動をする部分と、しない部分とに対しては高さに25mmの差をつけてある。

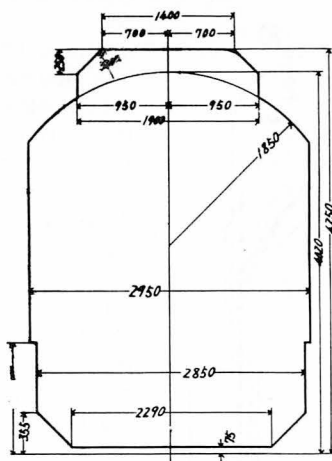
架空電車線により電気運転をする車両の、集電装置を取付ける屋根面のレール面上の高さを3,850mmとし、これに集電装置を畳んだ場合の高さ450mmを加えて4,300mmとしたのである。

架空電車線による運転区間以外の区間を運転する場合には、屋上装置（集電装置はもちろん、時には空気だめ・元ヒューズなど）を折畳み、あるいは取りはずして基礎限界内に納めることができる構造としておかねばならない。

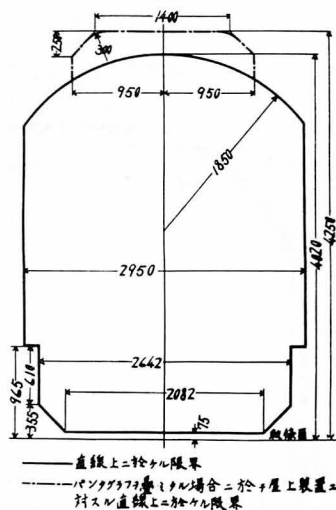
架空電車線の最大高さは5,500mmであるから、これに150mmの余裕を加えた5,650mmを、集電装置を延ばした場合の最大高さとしているのである。

以上に述べた車両限界はさきに述べたように昭和4年に改正されたものであり、明治33年制定の建設規程による車両限界が大正10年に改正された際、幅・高さともに増大されたのであるが、建造物の改築がはかばかしく進行しなかったため、車両は実際にはこれによっていなかった。昭和4年改正の現車両限界は、さきに述べたように大正10年改正の限界より幅が多少縮小されたのである。しかしこの車両限界は将来の車両を考えて定められたものであり、既設の建造物は改築されることを前提としていたのである。しかるに古い建築限界によった建造物で未改造のものが多数存在している現状では、この限界によった車両をつくることはできない実情にある。実際には大正9年以降「大形客車に対する限界」を暫定的に定めてこれにより、逐次その運用範囲を調査して広げていた。現在では特殊の線区や特殊の場所だけがこの限界による車両の入れない区間として残っている。電車に対してもその運転が必要となった線区の実

3. 第2縮小車両限界



4. 第3縮小車両限界

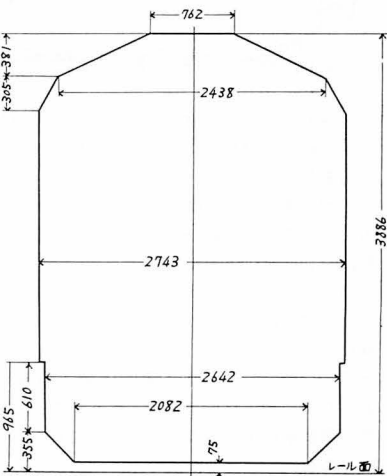


情を調べ、できる

だけ大きな断面の車両を製作して運用していた。これらの特別の限界は本限界よりも小さいものであるから、普通には縮小車両限界と通称されている。前記大形客車に対する限界は第1縮小車両限界(図-2)、電車に対する限界は第2縮小車両限界(図-3)とも呼ばれる。

第1縮小車両限界によっている車両は大正9年以降の機関車・客車・内燃動車・ボギー有蓋車・雪かき車・操重車および大物車であり、第2縮小車両限界は大正15年以降の新製電車がこれによっている。

電気機関車は第1縮小車両限界による車体の上に、集電装置



6. 地方鉄道車両限界

