

2 内 容

この規則の構成は総則、係員、施設および車両、運転、閉そく、鉄道信号の6章からなっている。

(1) 総 則 この規則の目的として、地方鉄道の輸送を安全・正確かつ迅速に行うことにより、その使命達成をはかり、もって公共の福祉を増進する旨を明示している。地方鉄道業の規模は大小種々あり、その設備も新旧雑多のものがあるから、幅の広い規定の仕方を必要としたので、施設・車両および運転の状況によって特別の事由がある場合で、運転保安上妥当と認められる事項は、運輸大臣の許可を受けて、この規則によらないことができるという例外取扱のみちを開いている。

(2) 係 員 列車または車両の運転にあたっては、鉄道係員の知識技能ならびに運転関係の設備を総合活用して、その安全確保に努めるべきことを規定している。事業者は直接運転に関係する鉄道係員に対しては適性検査を行いその作業を行うに必要な保安のための教育を施し、所要の知識技能を保有することを確かめた後でなければ作業を行わせてはならない。およびこれを監督する職務にある者は、鉄道係員が安全な作業をするように、必要な指示を与える等適切な監督をするように義務づけている。さらに直接運転に関する鉄道係員は列車防護用の信号器具を、携帯するよう義務づけている。

(3) 施設および車両 線路・線路建造物・電力設備・保安装置・車両等について、列車または車両が所定の速度で安全に運転することができるように、所要の検査および整備をなすべきことを定めており、主要なものに対しては、検査期限と検査範囲を定めている。とくに車両については全般検査・重要部検査の要領を細部にわたって、地方鉄道車両整備基準(昭和26年運輸省告示第177号)で定めている。検査および整備の具体的方法については、鉄道事業者が軌道整備心得、建造物整備心得、電力施設整備心得、通信整備心得、信号保安整備心得、車両整備心得等の細則を定めて、それによって作業すべきことを定めている。

(4) 運 転

ア 列車の組成 施設・車両の構造および性能等によって組成する列車の最大両数を定め、また保安上重大な関係のある列車の非常制動距離を定めている。列車分離の場合を考慮して、列車の後部の車両は制動手配可能なように組成すべきことを定めている。

イ 列車の運転 所定の時刻どおり行うことを原則とし、列車の運転順序変更・行進変更・取消等の変更ある場合は、運転整理担当者の指令によらなければならないと定めている。また列車の推進運転、動力車の列車後部での操縦、退行運転等については、特別の場合および安全と認められるとき以外はこれを禁止している。閉そく準用法を施行して後続列車の運転される場合に列車が途中停止したり、あるいは停車場または信号所間の途中で停止した列車が救援列車を要求し、または救援列車を運転する旨の通知を受けたとき、あるいは途中で停止した工事列車がさらにその区間に他の工事列車を運転する旨の通知を受けたとき、あるいは線路・電車路線その他の箇所列車の停止を要する障害を発見したときは列車防護するよう定められている。停車場における同時発着・先行列車への接近等の場合は、衝突または接触等の危険があるので、とくにその取扱方を定めており、工事のための線路閉鎖、トローリ使用、暴風時の運転等についても、運転の安全を保持するために、それぞれの取扱方を定めている。

ウ 車両の入換 入換信号機・入換標識または入換合図によ

ること。停車場・停留場または信号所外の本線路を支障しての入換で、列車の進行してくるおそれのあるときは、相当の防護をして行うことを定めている。制動の不適當な車両は突放を禁止し、危険品を積載した車両または旅客の乗り込んでいる車両に向って、突放することを禁止している。

エ 転轍器(てんてつき)の取扱 転轍器は取扱の誤りを防止するため、主要と認められる線路の方向に開通しておくように、種々の場合の定位を定めている。

オ 車両の留置 留置車両の転動および自動を防止するため、各種の手続をなすべきことを定めている。

カ 運転速度 施設および車両に応じて区間の最高速度を定めさせ、列車はそれをこえて運転してはならないと定めている。またつぎの場合につきそれぞれ運転する列車の制限速度を定めている。線路の状態すなわち下り勾配(こうばい)、曲線、転轍器、徐行を必要とする箇所。閉塞(へいそく)準用法施行の場合、自動閉塞信号機故障の場合および誘導信号現示のある場合。車両の状態すなわち推進運転、後位の運転台での操縦、機関車を逆向にしての操縦、退行運転および入換の場合。

(5) 閉 塞

列車を運転するときは、列車の衝突・接触等を防止するため常用閉塞方式を、常用閉塞方式によることができないときは代用閉塞方式を、代用閉塞方式を施行できないときは閉塞準用法を施行するように定めている。以下それらの方式について述べる。

ア 常用閉塞方式

(7) 自動閉塞方式 自動閉塞区間の信号機は、進路の開通していないときおよび閉塞装置に故障のあるときは、自動作用により停止信号を現示すること。複線区間の自動閉塞式の信号現示は3位式とすること。単線区間では、列車の運転方向を決め、1方向の信号機に進行信号を現示したときは、反対方向の信号機は停止信号を現示する装置のものとしなければならないこと等を定めている。

(イ) 双信閉塞式 閉塞区間の両端に双信閉塞器を備え、相互に関連する腕または燈により列車の有無を標示し、かつ専用の電話機で打合わせの上列車の取扱をしなければならないこと。

(ロ) 連動閉塞式 出発信号機は、閉塞区間に列車または車両があるとき、および閉塞装置に故障を生じたときは、停止信号を現示するものとし、この信号機に進行信号を現示したときは、相手停車場の自駅方面への出発信号機に進行信号を現示させないような装置とし、専用の電話機により両端で打合わせの上列車の取扱をすること。

(ハ) タブレット閉塞式 タブレット式閉塞器を用い、両端の打合わせにより1閉塞区間に、隣接の閉塞区間の通票とは形状を異にするただ1個の通票を取出させる装置とし、これを携帯する列車のみその閉塞区間に向って運転できることとしたものである。

(ニ) 票券閉塞式 通票を用い1閉塞区間に、隣接する区間の通票とはその形状を異にするただ1個の通票または通券(同一方向に続行列車を運転するとき、通票のあることを裏付としたもの)を携帯した列車のみ、運転することができるものとする。

(ホ) スタッフ閉塞式 通票を用い1閉塞区間に、隣接する区間とはその形状を異にする通票1個を備えさせ、かつこの通票を携帯する列車のみ運転できることとしたものである。

イ 代用閉塞方式

(7) 通信式 複線区間で故障その他の事由で自動閉塞式または双信閉塞式が施行できないとき、両端で専用の電話機によ