

って打合わせをなし、通信記録簿に記入して列車の取扱をする。

(f) 指導通信式 複線区間で一線が不通となったとき、または単線区間で常用閉塞方式を施行することができないときに施行する。ただしスタフ閉そく式を施行する区間を除く。1閉塞区間の両端で打合わせをなし、1人の指導者を設定して、その指導者が同乗するかまたは指導券（続行列車を運転するとき、指導者のいることを裏付としたもの）を携帯した列車のみ運転できるものとする。指導者のかわりに指導票を使用することがある。

(g) 指導式 スタフ閉塞式を施行することができないとき、または列車もしくは線路の故障により1閉塞区間を2以上の閉塞区間に分割したとき、各区間に対し施行するものである。1閉塞区間に1人の指導者を設け、指導者が同乗しなければ列車を運転できないこととしたものである。指導者のかわりに指導票、タブレットまたはスタフを使用する場合もある。

ウ 閉塞準用法

(7) 隔時法 複線区間で通信がと絶したため、双信閉塞式または通信式を施行することができないとき、一定時分経過後続行列車を運転する方法である。

(f) 票券隔時法 単線区間で通信がと絶したため、票券閉塞式を施行することができないとき、対向列車に対しては通票を使用し、続行列車に対し一定時分経過後続行列車を運転する方法である。

(g) 指導隔時法 単線区間で通信がと絶したため、連動閉塞式、タブレット閉塞式または指導通信式を施行することができないとき、対向列車に対しては指導者を使用し、続行列車に対しては一定時分経過後続行列車を運転する方法である。

(4) 伝令法 列車または車両のある閉塞区間に、さらに他の列車を運転させるとき、閉塞区間の両端で打合わせて1人の伝令者を定め、伝令者が同乗した列車のみ運転する方法である。

(6) 鉄道信号

鉄道信号の種類は信号・合図および標識であって、列車または車両は、鉄道信号が現示または表示する条件にしたがって運転しなければならないと定めている。

ア 信号 信号は形・色・音等により列車または車両に対して、一定区域内を運転するときの条件を現示するもので、進行信号・注意信号・警戒信号・減速信号・停止信号・誘導信号・徐行信号・徐行予告信号および徐行解除信号がある。つぎに信号を現示する手段すなわち常置信号機・臨時信号機・手信号および特殊信号について述べる。

(7) 常置信号機 一定の場所に常置して信号を現示するもので、主信号機・従属信号機および進路表示機がある。主信号機の種類は場内・出発・閉塞・誘導および入換の各信号機とし、従属信号機の種類は、遠方および通過の各信号機とし、それらの現示方式を定めている。常置信号機の取扱の正確を期するため信号現示の定位・時期・条件および取扱者について定めている。同一地点で2以上の同一種類の信号機をたてるときは、その信号現示と列車の進入する線路との関係を明確にすべきことを定めている。

(f) 臨時信号機 線路の故障その他の事由により、列車または車両が所定の速度で運転することができないとき、臨時に設けて信号を現示するもので、徐行・徐行予告および徐行解除の各信号機について定めている。

(g) 手信号 信号機を使用することができないときに、旗または灯により信号を現示するもので、代用・通過および臨時の各信号について定めている。

(4) 特殊信号 予期しない箇所でとくに列車を停止させる必要を生じたとき、または天候の状態その他の事由によって、信号の現示を識別することができないときに、音または炎により信号を現示するもので、発雷信号および発炎信号について定めている。

ウ 合 図 形・色・音等により鉄道係員相互間でその相手者に対して、合図者の意思を表示するものであって、出発・気笛・車両入換の合図について定めている。

エ 標 識 形・色等により物の位置・方向または条件等を表示するものであって、列車標識・入換機関車標識・自動識別標識・入換標識・転轍器標識・列車停止標識および車止標識について定めている。（高桑六郎）

ちほうてつどうきどうせいびほう 地方鉄道軌道整備法

昭和28・8・5法律第169号として制定公布され、同日から施行された。本法は地方鉄道・軌道（以下両者を地方鉄道という）業に対して特別の助成および補償に関する措置を講じて、地方鉄道の整備をはかることによって、産業の発達および民生の安定に寄与することを目的とする法律である。この法律は27箇条をもって構成され、関係法令として、地方鉄道軌道整備法施行令（昭和28年政令第389号）、同法施行規則（昭和28・12運輸省令第80号）等がある。本法の内容は、1補助 2補償の2つからなっており、補助については地方鉄道の補助を受けるための適格をさだめた認定または承認の条件を規定し、認定または承認鉄道について直接補助をなすとともに、認定または承認鉄道が特定の条件で施行する工事の借入金利子の負担軽減をはかり、他面地方税の課税免除および軽減の途をひらいている。補償については、国鉄が接近または並行して鉄道を敷設し、運輸を開始したことを原因として当該地方鉄道がこうむった損失について、その営業廃止にかかわる損失の補償（営業廃止補償）と営業継続中の減益補償（営業継続補償）の諸事項を規定している。

1 補 助

補助を(1)直接補助と(2)間接補助(3)補助金または補給金の計算にわけて述べる。

(1) 直接補助

ア 新線補助 天然資源の開発その他産業の振興上とくに重要な新線として、政府が認定した地方鉄道に対してなす補助のことである。認定の基準として ① 国土総合開発法にもとづく特定地域の開発計画にもとづいて建設を行う地方鉄道 ② 北海道開発法にもとづく北海道総合開発計画にもとづいて建設を行う地方鉄道 ③ ①②のほか天然資源の開発その他産業の振興上とくに建設を必要とする地方鉄道が定められ、いずれか1つに該当することが条件である。

イ 改良工事補助 産業の維持振興上とくに重要な地方鉄道が運輸の確保・災害の防止等の必要から、大規模な改良工事を必要とする場合、政府が当該改良工事ににかかわる改良計画の承認をなし、当該改良工事の稼働開始後、当該改良工事費に対してなす補助である。改良工事はつぎに示す大規模なものですなわち ① 当該改良工事に要する費用が、現有の固定資産の総額の50%以上であること ② 改良工事の内容がおおむね全線にわたる線路の増設、軌間の拡張その他設備の重要な改良、動力の変更（おおむね全動力車にわたる改良）のうち、①または②のいずれか1つに該当することが必要である。

ウ 欠損補助 設備の維持が困難なため老朽化した地方鉄道であって、その運輸が継続されなければ、国民生活にいちじらしい障害を生ずるおそれのあるものとして政府が認定した場合、当該地方鉄道の欠損に対してなす補助である。なお欠損鉄道の