

ちほうてつどうけんせつきてい 地方鉄道建設規程 地方鉄道の線路および車両の規格を定めた閣令。

1 沿革 鉄道営業法の規定(第1条)にもとづいて、地方鉄道における線路・建造物および車両の構造の基準を示した規程である。最初明治33年国有鉄道と私設鉄道とに共通適用される通信省令第33号鉄道建設規程が制定されたが、明治43年軽便鉄道法の制定により、軽便鉄道は鉄道建設規程の適用から除外され、その建設構造については免許のつど命令をもって指示することになった。大正8年地方鉄道法の公布によって、私設鉄道と軽便鉄道とはあわせて地方鉄道となり、地方鉄道の建設構造に対して適用するため閣令第1号をもって現行地方鉄道建設規程が制定された。その後昭和5年、14年、18年、19年、25年、26年と6回の改正を経て現在に至っている。

2 内容 この規程は4章59条からなり、第1章総則には地方鉄道の建設は本規程の定めによるべきであるが、特別の設計を必要とする場合は所管陸運局長を経由して、運輸大臣の許可を受けて本規程によらないことができると定めてある(第1条)。第2章線路および建造物では軌間、軌条の高度、建築定規、曲線、勾配(こうばい)、軌道、橋梁(きょうりょう)、待避所、踏切道、常置信号機、平面交差、諸標、車両の逸出防備、線路の防備、停車場その他の設備等の構造規程を定めた(第4~35条)。第3章車両には車両定規、輪軸距・車輪の構造寸法、緩衝器、連結器、機関車の装置、客車および緩急車の装置、気動車、内燃車、電気機関車、電車、車両の標記等について定めてある(第36~58条の3)。最後に第4章の雑則において、特殊の軌間の地方鉄道に対する前2章の適用に関して定めてある(第59条)。

この規程が国有鉄道建設規程と異なるおもな点は、まず地方鉄道には大都市付近の優秀な施設のものから、地方のきわめて簡易な施設のものまで種々のものがあり、これらをすべて包括するため、施設および車両の最低線の規格をもって定め、国鉄のように線路等級を区別していないことで、つぎは国鉄の軌間が1.067m 1種類であるのに対し、この規程では地方鉄道法で定められた3種類の軌間についてそれぞれ規定していること、第3は車両関係においてとくに安全保安の面に重点をおいていることなどである。(江里口正夫)

ちほうてつどうしゃりょうせいびきじゅん 地方鉄道車両整備基準 地方鉄道運転規則(昭和25・12・29運輸省令第99号)第3条の規定により、地方鉄道業者は車両整備の細則を定めることになっているが、その細則は運輸大臣が基準を定めた場合にはそれにしたがって定めることになっている。その基準がこれで、昭和26・8・1付の運輸省告示第177号で定められた。内容は各種車両の全般検査、ならびに蒸気機関車および自動車の重要部検査に関するものである。

地方鉄道には軌間の種類が多く、列車速度も広範囲にわたって差があるため、これらを一律の基準で規制することはいろいろ支障が多いので、車両部品の摩耗限度および機能調整の標準値等は、その路線の最高速度によってつぎのような4種類、すなわち ① 毎時80kmをこえるもの ② 毎時60kmをこえ、80km以下のもの ③ 毎時40kmをこえ60km以下のもの ④ 毎時40km以下のものに分類して適用の差異を設けている。(柴崎金二)

ちほうてつどうのうんてんほあん 地方鉄道の運転保安 地方鉄道において、列車または車両を運転する場合に、相互に衝突または接触しないよう、安全な運転を行うための手段方法である。鉄道の運転保安の上からみれば、列車相互の衝突を絶対

に避けねばならない。もし衝突をさけようとするならば、1つの列車を運転する区間には同時に他の列車を運転することのないような方法を講ずる必要がある。この構想を方式化したものが「閉そく」という保安方式である。この方法は列車を運転する線路(本線路という)を必要に応じて適宜な距離で分割して、その区域内を運転する権利を唯一つの列車にのみ与え、絶対にその他の列車には同時にこれを与えないようにすることによって、この方式を「閉そく方式」(block system)と呼び、一定の部分に区分した線路を「閉そく区間」(block section)と呼んでいる。

1 閉そく区間の設定と省略 地方鉄道では、列車を運転するための本線路は、閉そく区間に分けなければならない。例外として、1企業体の全線またはその一部の線区が、同時に2以上の列車を運転する必要のない短少なもの、または運転間隔が大きいものであるときは、閉そくの観念をもたずに列車を運転しても同時に2以上の列車が動かないのであるから、線路を閉そく区間に分けることも閉そく方式を行うことも省略してよいことになっている。

2 閉そく区間の分割と併合 閉そく区間という保安上の基礎的な条件が、一定であるかまたは、時と場合によって変化するかは、保安効果に大きな差を生ずるから、原則としては、保安区間の分割と併合は禁じられている。しかし一定の手続を経た場合は、閉そく区間を併合または分割することができることになっている。

3 1閉そく区間1列車主義の例外 1閉そく区間には2以上の列車を同時に運転してはならないことが原則であるが、つぎのような場合には、事態に応じて、速度を制限したりまたはその他の運転上の制限を行って、1閉そく区間に2以上の列車が入ることを許容されている。

(1) 自動閉そく式の自動閉そく信号機は、電氣的に動作するもので、便利である半面故障を生ずる場合がある。故障の場合には停止信号を現示するから、故障を除去するまではいつまでも列車が立往生してはならない。そこで自動閉そく信号機にかぎり、停止信号を現示している場合でも、信号機の外方で停車し、1分間を経過したならば毎時15km以下の速度で進行してもよいとしている。

(2) 常用閉そく方式を使用することができなくなった場合で隔時法を行うときは、列車が発車してからつぎの列車を出発させるまでの時間を、その区間を運転するのに要する時間の2倍を隔てることとし、またその時間が5分以内であるときは、5分を隔てなければならないこととし、その速度を毎時25km以下に制限して他の列車を閉そく区間に入れることができる。

(3) 勾配(こうばい)が急なために、1台の機関車では列車を運転することが困難な場合には、補助機関車をつけて運転することがある。このような補助機関車を閉そく区間の途中で切り離す作業がときに行われることがあるが、この場合には、切り離す場所をどこに選んでも、同一区間に2個の車両が存在することになるので、全般的に原則から除外している。しかもこの場合には別段制限をつけていない。

(4) 列車を運行する場合に、計画した時間と実際に運行する時間とでは多少の差違が生ずるのはやむをえない。このような場合計画運行になるべく近づける方法として、列車を誘導することが行われる。この作業は、だいたいが短少な距離の移動であり、停車場構内で行うのが通常のことで、この場合には運転速度を毎時15km以下に制限して、1区間に2以上の列車が入ることになっても、やむをえないとしている。