

は駅および車内掲示用、旅客事務用、貨物事務用、運転事務用その他があり、市販のものも数多くある。

国鉄では旅客荷主および公衆の誘導・案内等のため、駅および客車内に掲出する鉄道線路図について、つぎのように定めている。

1 種類 駅待合室等の掲出用を第1種とし、客車内額面掲出用を第2種とする。

2 寸法 第1種 縦72.8cm 横103.0cm

第2種 縦36.4cm 横51.5cm

3 内容 鉄道、国鉄自動車路線、駅名等案内に必要な事項を記載したもの。(森 梯寿)

**てつどうだいちょう 鉄道台帳** 地方鉄道業者は、その鉄道のすべてを具体的に記載した鉄道台帳を調製して備えおくべきことを、地方鉄道法施行規則第50条で定められている。その様式は大正8・8鉄道院告示第66号で制定され、昭和5・6鉄道省告示第181号で改正されたが、用地、橋梁(きょうりょう)、隧道(ずいどう)、蒸気機関車、自動車、電気機関車、電車、客車および貨車の各種台帳に分れている。鉄道台帳は随時監督官庁から派遣される監査員によって査閲されることがあり、また政府の買収もしくは譲渡、合併等の際の重要な引継事項ともなるから、異動等には十分注意して正確に整理しておく必要がある。(福田四郎)

**てつどうつうしん 鉄道通信** 国鉄では業務上の指揮・命令・報告・連絡・通報・問合わせ等の通信を迅速に行うため、業務に即応して、随時自由に使用できる自営の電気通信設備を有している。この自営の設備によって行われている通信を鉄道通信という。

国鉄が電気通信を自営し得る根拠は日本国鉄道法第3条に明示されており、輸送の迅速・安全・正確性を極度に要求される事業の本質と、全国にわたるぼう大な組織を運営するためには、他の設備に依存したのでは、その完全な業務の遂行が期しがたく、したがって必然的要求にもとづいて施設されたものである。

わが国の鉄道事業に電気通信が使用されたのは、実にわが国に鉄道が開通された当初からであって、当時の通信設備は電信機のみで、明治5・10鉄道開通と同時に新橋・横濱間に電信機が設置されたのである。その後明治13・9神戸、三ノ宮両停車場に電話が初めて使用されるにおよび、鉄道通信は電信と電話となり、その後電話は長足の進歩発展をした。現在では、約11万個の電話機と約2千5百座の電信機が設備され前者で約7億、後者で約1億の通信が行われている。(福島武雄)

**てつどうつうしんせんろ 鉄道通信線路** 鉄道を運営するには専用の通信線がどうしても必要である。明治5・10新橋・横濱間鉄道開通と同時に鉄道の通信も施設されて、列車運転およびその他の業務の連絡に用いられていた。

その後明治33年に官庁用電信電話法および私設電信電話法により、鉄道省および私鉄は専用通信を持つことが法的にも認められ、今日に至っている。

今日国鉄では全国鉄道線路のある所必ず通信線路がある。通信線路には列車事故または日常の保線作業の場合等隣接駅とただちに連絡できるように約500m置きにジャック・ボックスを設け、駅間のどこからでも通信連絡できるようになっている。それで通信線路は鉄道線路に接近してほぼ並行して建設されている。

つぎに国鉄の通信線路の特長をあげると

1 架空裸通信線が主体であり、一部都市近郊または長いト

ンネル等ではケーブルが使用されている。

2 とくに架線条数が多く80条にもおよぶ所がある。

3 腕木間隔が45cmである(電々公社は36cm)。

4 腕木取付方向が電柱ごとに反対になる。電々公社は同方向である。(松下純二郎)

**てつどうつうしんちようせいきてい 鉄道通信調整規程**

鉄道通信回線の機能を常に良好な状態に維持し、円滑な通信のそ通を確保するとともに、非常災害時における緊急通信の運用に万全を期するため、昭和26・4総裁達第173号により制定されたもので、本社電気局および鉄道管理局に通信調整部をおき、通信回線の使用配分、通信の監査、通信回線の変更、または回構成、通信回線障害時の措置および障害の調査等を行うことが規定されている。(岩沢 弘)

**てつどうつなみけいほうてんたつこころえ 鉄道津波警報**

**伝達心得** 地震その他の気象状況により津波の来襲のおそれ

があるとき、その被害を最少限度にとどめるために津波警報を関係地域の業務機関に対し、迅速的確に伝達

する方法を定めたものである(昭和25年総裁達第268号)。警報は東京

外6箇所の気象官署から関係の鉄道

管理局長に伝達され、鉄道管理局長は所管内業務機関に電信

または電話により伝達する。なお警報の種類は上の4とおりで

である。(岩沢 弘)

警報別	警文
第1種	ツナミナン
第2種	ヨワイツナミ
第3種	オオツナミ
第4種	ツナミカイジョ

**てつどうていとうほう 鉄道抵当法** 地方鉄道の借入資本の融資を容易ならしめるために、鉄道の有機的に一体となった有形固定資産について鉄道財団を組成して、これに抵当権の設定を創設した法律であり、同財団抵当権の設定およびその実行に関する諸手続等を定めている。

1 沿革

本法は明治38・3法律第53号をもって制定公布され、その後数次の改正をみて今日に至っているが、最近では昭和31・4・2法律第63号による改正が最も大きい(以下この法律を「改正法」という)。当初大規模な私設鉄道に抵当権を設定して、外資の導入を容易にすることに制定の目的があったといわれる。なお本法の制定当時私鉄の本法にもとづく外資導入の実例を掲げると、明治38・11・1北海道炭礦鉄道株式会社が日本興業銀行と信託契約を締結し、同年11・4該契約の趣旨にしたがってさらに英京ロンドン所在の The Chartered Bank of India, Australia & China との間に締結された社債引受契約にもとづいて同鉄道はその経営にかかる事業設備につき第1順位の鉄道財団および鉱業財団を設定した。この外国社債総額100万ポンドであり、明治39年鉄道国有法にもとづく政府の買収に際してはうち40万ポンドが鉄道所屬分として国へ引継がれた。このほか関西鉄道株式会社外国社債として英貨100万ポンドがあった。

2 内容

(1) 鉄道財団抵当権の設定手続

ア 鉄道財団

本来民法の規定による抵当権を設定するとすれば、鉄道の営業用有形固定資産のうち、土地・家屋について1つ1つ抵当権を設定し、これを登記することになり、ことに動産については質権を設定することとなり、広範囲の財産についてこのような担保権を設定することは繁雑である。ことに質権のように相手方に物の引渡しを要するものはその設定が困難である。また抵当権についても、債務の弁済不能の際抵当権を行使しても、鉄道の不動産を断片的に処分すれば経済的価値が乏しく、担保の