

イ 適任者を走らせて後方駐車場の駅長の指示を受けたとき。
ウ 短い距離の退行で、その終端の外方に第2種防護を行ったとき。

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する必要のあるとき行われる閉塞準用法の一種である。停車場には伝令者腕章を備え、伝令法を施行する区間には1人の伝令者を定める。伝令法により運転する列車を出発させるときは、駅長はその区間に対する伝令者を機関車に乗り込ませる。この場合伝令者は左腕に伝令者腕章をつける。機関士は伝令者が同乗しなければ列車を運転してはならない。駅長は伝令者が停車場に到着したことを確かめたのちでなければ、他の列車をその区間に入らせてはならない。このようにして列車運転の安全をはかっている。(三和達忠)

へいそくそうち 閉塞装置 (英) block instrument 列車の閉塞を行うために使用する装置。その装置の性能により国鉄では、つぎのように分けて用いられている。

複線運転用 自動閉塞装置、双信閉塞機。

単線運転用 自動閉塞装置、連動閉塞装置、通票閉塞機、通券箱。

自動閉塞装置 閉塞区間に分けた線路上に軌道回路をつくり、これと信号機とを関連させることにより、閉塞区間に列車があるときは信号機に停止信号を、また列車のないときは進行を指示する信号を自動的に現示する装置。単線区間用のものはこれに方向てこが付加され、その作用により一方の信号機に進行を指示する信号を現示したときは、反対方向の信号機はすべて停止信号を現示するようになり、列車の運転方向を支配するようになっていく。

双信閉塞機 閉塞区間の両端に1個ずつ設置し、両端相互間で打合わせの上相手駅の送電によってこれに設けられている表示腕が水平となり、列車の進入進出を確かめる装置で、表示腕が降下しているときは区間に列車のないことを表示する。

連動閉塞装置 閉塞区間両端の停車場の出発信号機を相互に連動させ、これにつぎの条件を備えさせている。

- 1 閉塞区間に列車があるときは停止信号を現示すること。
- 2 閉塞装置に故障の生じたときは、停止信号を現示すること。
- 3 閉塞てこを設け両端停車場が協同してこれを取扱うことにより、一方の出発信号機に進行信号を現示したときは、他方の出発信号機には進行信号を現示することのできない装置となっている。

通票閉塞機 通票閉塞式に用いられる閉塞装置で両端停車場に各1個ずつ1組を装置し、閉塞区間専用の通票を収容できる装置となっており、電話機と電鈴を備える。またつぎの条件を備えた装置となっている。

- 1 収容している通票は閉塞区間両端の停車場が、協同して取扱わなければ取り出すことができないこと。
- 2 1閉塞区間で取り出すことのできる通票は1個にかぎること。
- 3 取り出してある通票を通票閉塞機に納めなければ、他の通票は取り出すことができないこと。
- 4 異区域の通票は収容できないこと。

通券箱 票券閉塞式を施行する場合に用いるもので、閉塞区間専用の通票でなければこれを開くことができない装置となっており、この中に閉塞区間両端の停車場名、発行年月日、使用列車番号を記入する通券が収容してある。連続して2以上の列車が同一方向に運転する場合先発の列車は通券を、最後発の

列車は通票を携帯する。(三和達忠)

へいそくてこ 閉塞てこ (英) blocking lever 単線運転をする区間で連動閉塞式を施行するとき、閉塞を行うために閉塞区間の両端の停車場に1対として設けるてこをいう。単線自動閉塞式を施行する隣接停車場に、それぞれ設備される方向てこ何ら技術的には異なるものではないが、自動閉塞式はその名の示すように、信号機の現示が閉塞区間に入るとよいか否かを現わすので、方向てこは単に列車の運転方向を示すものであるが、閉塞てこは両端停車場で協同してある方向にこのてこを倒したことによって、その区間の閉塞を完了したことを意味するので、観念的に方向てこと違っている。そこで閉塞てこは列車を運転する必要のないときには、中立の位置におかねばならないことになっている。(川崎徳政)

へいそくほうしき 閉塞方式 (英) block system 1閉塞区間に1個列車のほか、他の列車を同時に運転させないために施行する運転保安方式をいう。閉塞方式はそれぞれのもつ保安度・性能により日常使用される**常用閉塞方式**と、これが使用できなくなった場合、そのかわりに使用される**代用閉塞方式**に分けられている。またこれらは複線運転をする区間に使用するものと、単線運転をする区間に使用するものによってつぎのような種類がある。

自動閉塞式 複線運転用のものと単線運転用のものに区別され、複線運転区間はほとんどこの方式を採用している。また単線運転区間用のものは、とくに列車密度の高い線区に使用されている。この方式は閉塞区間に分けた線路上に軌道回路をつくり、これと信号機とを関連させることにより、その閉塞区間に列車のあるときは信号機に停止信号を、また列車のないときは進行を指示する信号を自動的に現示する装置になっていて、列車運転の安全を保証する閉塞方式である。自動区間では閉塞信号機を設け、停車場間を2以上の閉塞区間に分けることにより、停車場間に2以上の列車を運転することが可能となり、したがって列車回数を増加し得る特長がある。自動区間の信号機は、自動作用によってつぎの条件を備えた装置となっている。

- 1 閉塞区間に列車または車両のあるときは、停止信号を現示すること。
- 2 閉塞区間にある関係転轍器が正当方向に開通していないときは、停止信号を現示すること。
- 3 他の線路上にある列車または車両が線路の分岐箇所または交差箇所、車両接触限界を冒し閉塞区間を支障しているときは、停止信号を現示すること。
- 4 閉塞装置に故障を生じたときは、停止信号を現示すること。

5 単線自動区間では、前記のほか一方の信号機に進行を指示する信号を現示したときは、その区間に属する反対方向の信号機に停止信号を現示すること。この場合列車を進行させる方向に対する信号機に注意または進行信号を現示するためには、隣接停車場が協同して方向てこを取り扱わなければならない。

双信閉塞式 複線区間に用いられる常用閉塞方式であって、小さな表示腕の上下により列車の運転しているか否かを表示する双信閉塞機を使用して、列車運転の安全を保証する閉塞方式である。双信閉塞機は、閉塞区間両端の停車場に装置され、表示腕はつぎの表示をする装置で、電話機と電鈴とを備えている。

- 1 列車閉塞区間になし
 - 2 列車閉塞区間にあり。
- 双信閉塞機は、列車を閉塞区間に入らせた停車場では「列車閉塞区間にあり」の表示を変更することのできない装置のものとなっている。