

した。

他の道路交通機関に比較して、無軌条電車の優劣をみると概略つぎのようである。

1 路面電車(市街電車)との比較 まさる点としては (1) 軌条を必要としないから建設費が安い (2) 道路の整備状態の可否にもよるが、一般的に乗り心地がよい (3) 騒音が少ない (4) 特別の乗降設備を必要とせず、乗降客は歩道から自由に乗降できる (5) 事故があっても、車両が軌条に拘束されないの で車両運行の停滞を生じない (6) 建設費・保守費が比較的安いの で、輸送需要が少ない所にも使用できる。

劣っている点としては (1) 車両が路面電車に比較して小型なので、一時に大量輸送ができない。しかしこの欠点に対しては、トレーヤや、大形車両の使用が研究されているから、改善の余地があると思われる (2) バスのように車両の一端のみに運転室があるので、折返し地点には特殊の架線設備(電車線)を必要とする (3) 構造が複雑である。

2 バスとの比較 まさる点としては (1) バスのエンジンから発する騒音がないので乗り心地がよい (2) わが国において比較的豊富な電気を動力とするから、動力源の心配が少ない (3) 火災の心配がない (4) 悪臭を発生しない。劣っている点としては (1) 架線に制約されるので運転の自由が制限される (2) 変電所・架線などを必要とするから建設費が高つく。→ 無軌条電車の車両。無軌条電車運転規則。無軌条電車建設規則。(岡田 隆)

#### むきじょうてんしゃうんてんきそく 無軌条電車運転規則

無軌条電車の運転取扱方法と運転に関係ある諸設備の保守について定めた規則。無軌条電車の輸送を安全・正確・迅速に行うことを目的とするものである。

昭和7・4 わが国最初の無軌条電車が京都市に敷設されたが、当時は急速に普及・発達しなかったため、その運転取扱方法および運転に関係のある諸設備の保守については、軌道の運転取扱を規律する軌道運転信号保安規程を準用しては、昭和25年ごろから漸次普及し、すべての無軌条電車の運転を、市街電車のようなルールのあるものと同一の規定で規律することは、その特異性からみても不合理となったため、軌道法(大正10年法律第76号)第14・31条の規定にもとづいて、その委任命令として昭和25・12・5運輸省令第92号でこの規則を公布し即日施行された。

無軌条電車は専用道によって運転する場合のほかは、すべて一般交通機関の走行する道路に電車線を架設し、これから動力源としての電気を取って運転するものであるから、その運転にあたっては、道路法(昭和27年法律第180号)およびその委任命令で定められる道路標識または同法で規定している道路管理者の行う交通制限にしたがわなければならない。また道路交通取締法(昭和22年法律第130号)およびその委任命令に定められている警察官の行う手信号にしたがう義務、あるいは消防自動車、救急車等の緊急自動車が接近した場合の運転方法等一般交通に対する禁止・制限については、おのおのその法規の定めるところによらなければならない。その他無軌条電車の運転取扱および運転に関係する諸設備の保守については、すべてこの規則の定めるところによることになっている。規則の内容はつぎのとおりである。

#### 1 総 則

無軌条電車の運転は前記のように他の法規で定めているもののほかは、すべてこの規則の定めるところによらなければならないこと、および無軌条電車の係員は無軌条電車を安全に運転

するために必要な知識技能を保有して、この知識技能と運転に関係のある諸設備を総合活用して、安全確保に努めなければならないことを規定している。

#### 2 施設および車両

運転に関係のある諸施設、たとえば専用道、電車線の架線、車両等の構造の基準は、無軌条電車建設規則(昭和25年運輸省建設省令第1号)によって定められているが、この章においては建設されたこれらの施設および車両の検査の方法と、その期限ならびに整備の基準について規定している。

#### 3 運 転

(1) 通則 車両は信号の表示にしたがって運転しなければならないこと、車両は連結して運転してはならないこと、または車両の積載制限等車両を運転する場合の総括的禁止事項を規定している (2) 運行 車両は左側運転すること、長い区間退行してはならないこと等車両の運行について規定している (3) 速度 車両を運転する場合の速度は昼間毎時40km以下、夜間は毎時35km以下としているほか、車両を運行する上の速度制限を規定している (4) 信号 原則として黄色の矢印灯で表示すること、および表示が不正確である場合の取扱について規定している (5) 合図 方向指示機の合図、出発合図、警告合図等の合図をしなければならないこと、前照灯、尾灯および制動灯の点灯およびその取扱について規定している。

4 この規則のうち、とくに指定した規定の条項について、とくに必要がある場合においては、運輸大臣の許可をうけて、この規則の定めるところによらず、特別な取扱をし得ることとしている。またこの規則に規定された事項を実施するにあたっては、細部にわたる取組みが必要であるから、これについては各事業者がこの規則の趣旨にもとづいて細則を定め、実施前に所管陸運局長に届出ることを規定している。(清水隆成)

#### むきじょうてんしゃけんせつきそく 無軌条電車建設規則

無軌条電車の線路・建造物および車両の構造の基準を示した規則で、軌道法を準用して同法第14条の規定にもとづいて、昭和25年運輸・建設省令第1号をもって制定されたものである。無軌条電車は昭和7年京都市電で営業を開始したのがわが国最初のものであるが、この規則制定以前は昭和2年内務省土木局長より各地方長官に対する「無軌条電車運輸営業の件」という通ちょう、同4年鉄道省監督局長より各地方長官に対する「自動車専用道路および無軌条電車の所轄に関する件」という通ちょうにより処理されていた。

内 容 この規則は6章60条よりなり、第2章で無軌条電車の線路を建設しうる道路、橋梁、停留場、専用道路等の構造を定め(第3~11条)、第3章で電柱の位置、電車柱、電車線等の構造を定め(第12~30条)、第4章で電源設備には予備設備を設けなければならないこと、設けるべき保安設備、消火設備、必要な接地等を定め(第31~34条)、第5章で車両の構造、寸法、性能等を定め(第35~57条)、第6章では通信設備を設けるべき箇所、車両の収容設備および修繕設備の必要、特別設計の必要のある場合は運輸大臣・建設大臣の許可を受けて、特別の設計ができること等を定めてある(第58~60条)。

この建設規則が鉄道・軌道の建設規程と異なるおもな点は (1) 鉄道・軌道の建設規程が線路施設に重点をおいているのに対して、この建設規則は第3章の電車線路と第5章の車両とが主要部である点 (2) 車両については鉄道・軌道の建設規程よりはむしろ道路運送車両の保安基準に近いものである点 (3) 線路については鉄道・軌道の建設規程は新たに線路を作り、それを保守してゆくための規程であるのに反し、この建設規則は