

既設の道路に無軌条電車を設けようとする場合、その道路に設けてよいか、どうかという判定基準を定めたものである点等である。最後に鉄道・軌道の建設規程と異なり、運輸大臣・建設大臣の許可をうけてできる特別設計は全条文のうちの一部分に過ぎられ、また両大臣が特別設計を命ずることができるといった項を設けていないのも異なった点である。(江里口正夫)

むきじょうてんしゃのしゃりょう 無軌条電車の車両 軌条を有せず架空線より集電して走行する車両。その動力機器は電車とほとんど同様であり、車体は自動車とほとんど同じである。

車両の大きさ、構造およびこれに備うべき機器・装置は、無軌条電車建設規則(昭和25・12・5、運輸・建設省令第1号)に定められた事項(車両重量、最大寸法、タイヤおよび接地圧、荷重分配、安定性、制動装置、最小回転半径、灯類等)により一定の条件を具備したものでなければならない。そのおもなものをあげると車両の長さ12m、幅2.5m、高さ3.5mをこえないこと、走行幅員が5.5mの道路を運転する車両の幅は2.2m以下であること、操向車輪にかかる荷重は車両総重量の2割以上であること、空車の場合これを左右に35°傾けても転覆しないこと、制動装置には独立に作用する主・副2系統以上のものを備えること、最小回転半径は最外側の車輪のわだちで12m以内であること、電気機器の取付に対する絶縁、車両の偏位は電車線の直下から水平距離2.5m以上偏位して運転できること、トロリーボールのキャッチャー・電気主回路の自動しゃ断器・警音器・合図器・速度計・電流計・灯類等が設備されること。このほか補助回路は主回路から独立したもので、電圧は32V以下であること等である。

無軌条電車の整備・運転については、無軌条電車運転規則(昭和25・1・5運輸省令第92号)によって行われ、検査の種類には全般検査、重要部検査、各部の状態・作用の検査、要部検査がある。全般検査は3年ごと、重要部検査は1年ごと、各部の状態・作用の検査は1箇月ごと、要部検査は毎日使用開始前に検査しなければならないとされている。検査の種類にしたがって検査箇所も異なっている。全般検査の際は電気装置に絶縁耐力試験を行い、全般検査、重要検査、各部の状態・作用の検査の際は絶縁抵抗の測定も行わなければならない。なお主回路と車体との間の漏えい電流の値は、1MA以下とされている。

(柴崎金二)

むきじょうてんしゃのしんごう 無軌条電車の信号 無軌条電車は専用道を設けて運行することもあるが、これはまれでほとんどの場合一般の道路上を運転する。道路上を運転するときには道路交通取締法およびその委任命令に定める信号機の表示にしたがわなければならない。無軌条電車専用の信号としては、黄色の矢印灯をもって進行信号を表示することになっているが、停止信号については別段の定めはないので、矢印灯の消灯が停止を表示しているものとみなしている。また専用道において信号を表示するときは、進行信号を緑色灯、停止信号を赤色灯で表示してもよいことになっている。

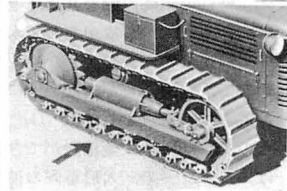
連動については分岐点において電車線の分岐を行うときに、可動フロッグを使う場合は必ずこの開通方向と信号表示は連動させなければならないことになっている。(清水隆成)

むぎせん 牟岐線 小松島線中田駅から紀伊水道沿岸にそって南下、羽ノ浦、桑野駅を経て終端牟岐駅に至る58.6kmの線。羽ノ浦・古庄間2.1kmの枝線を含み総営業キロ60.7km、徳島線に属し線路等級は簡易線である。昭和11・3羽ノ浦・桑野間開通牟岐線と呼称、昭和11・7阿南鉄道株式会社所属中田・羽ノ浦

間を買収、牟岐線を中田・桑野間および羽ノ浦・古庄間に改め、昭和17・7牟岐まで開通したものである。また羽ノ浦・古庄間は昭和18・7一時営業を休止したが、昭和28・5復活した。(森俣寿)

むげんきどう 無限軌道 (英)caterpillar 鎖輪と車輪の外周へ、環状に接続した鉄製履板(くついた)をかけた装置。鎖輪

を回転させると、履板は車輪に外接しつつ回転して車体を進行させる。普通の自動車のタイヤ輪では接地面積が僅少なため、悪道路では動くことができなくなるが、履板をつけることにより接地面積が増すので、どんなところでも進行することができる。これはトラクタ、ショベル機械、ドラグラインなどに用いられている。(福山健治)



むさつ 無札 旅客は、列車・汽船または自動車に乗車船する場合は、鉄道営業法第15条に定めるところにより、運賃・料金を支払って正当な乗車券類を購求したのちでなければ乗車船することができないが、時間のつごうで乗車券類の購求の暇がない等の、やむをえない事由により係員の承認を得て、乗車船をする場合がある。これも無札の旅客ではあるが、旅客および荷物運送規則上では、正当の理由がなくして、全然乗車券を所持せず、または乗車券を所持しているもその乗車船に有効のものでなく、運賃を免れんとする意思をもって不正に乗車船した旅客を無札の旅客という。

すなわち運賃を免れる意図をもって作為的悪意の乗車船をしている不正旅客である。国鉄ではかかる悪意の無札旅客に対しては、当該旅客が無札で実際乗車船した区間(乗車船駅が判明しない場合はその列車の発駅、汽船または自動車の出発駅、出発駅の異なる2個以上の列車を併結している場合はその最遠の出発駅から計算)に対する普通旅客運賃・料金を収受するほか、その2倍(自動車線相互発着については同額)に相当する金額(通行税の課されていないものにあつては免税の運賃・料金を増運賃・増料金としてあわせ収受する。これは運賃収入の確保と旅行秩序の維持をはかるためである。

つきに無札として取扱う場合を挙げるとつぎのとおりである。

1 係員の承認を受けず、乗車券類を所持しないで乗車船をしたとき。
2 定期乗車券・団体乗車券・貸切乗車券所持の旅客および他の有効の乗車券と併用の乗車券を所持する旅客以外の旅客が、入鉄(にゅうきょう)を受けないで乗車船し、またはその入鉄を受けない事由が悪意にもとづくものでないことを挙証できないとき。
3 乗車券類面表示事項の塗抹(とまつ)改変されたもの等、無効の乗車券類を使用したとき、または券面表示事項どおりに乗車船しないとき。
4 係員の請求があつた場合に乗車券類の呈示をこぼみ、また集札の際に乗車券類を引渡さないとき。
5 団体旅客または貸切旅客が、団体乗車券面記載事項に違反して乗車船したとき、または記載人員をこえもしくは、小児のかわりに大人が乗車船したとき。(平林善三造)

むせんがかり 無線掛 無線区、信号通信区、通信区におかれる職で、無線区長または信号通信分区長・通信分区長の指揮をうけて、無線通信設備の調整・保守および施工に従事するもの