

れっしゃぼう

やむをえないときは、直ちにその列車を停止させることになっている。

(6) 列車の出発または到着通告

検知式または指導検知式を施行している停車場で、列車が出発したとき、または到着したときは、駅長は直ちに相手停車場の駅長に対しその旨を通告することになっている。

3 検知式 代用保安方式の一つで、複線運転をすることができる場合、故障などのため A.T.C. を使用できない列車を運転するとき、駅長は、列車検知区間に列車のないことを相手停車場の駅長と開通確認灯により相互に確認した後、その列車に対して、\* 進行手信号代用器に進行信号を現示する。運転士は、この進行信号の現示を確認しなければ、検知式を施行して運転する列車を出発させてはならないようになっている。このようにして列車運転の安全を確保する列車保安方式である。

4 指導検知式 代用保安方式の一つで、線路の故障その他のため、1線が不通となって単線運転をするときに用いられる列車保安方式であって、停車場には、指導者腕章と指導券とを備え、指導者は、左腕に指導者腕章をつけ、駅長の指示を受けて運転士と同乗するか、または指導券を運転士に渡す。運転士は、指導検知式を施行する区間に対する指導者が同乗するか、または指導券を携帯しなければ、列車を運転してはならないことになっている。指導券は、指導者のいる停車場でなければ発行できない。停車場から列車を出発させるときは、駅長は、列車検知区間に列車のないことを相手停車場の駅長と開通確認灯により相互に確認した後、その列車に対して、地上信号機に進行進号を現示することになっている。この場合、複線運転をする方向と同方向に列車を運転し、A.T.C. を使用できるときは、指導者を運転士と同乗させたか、または運転士に指導券を携帯させたかを確認した後これを使用し、その列車を取り扱い、開通確認灯および地上信号機を使用しないことになっている。さらに、その列車に対する出発進路の構成は、指導者が運転士と同乗するか、または指導者が運転士に指導券を渡したことを確認した後でなければ、行なってはならないことになっている。このようにして列車運転の安全を確保する列車保安方式である。

5 指導式 代用保安方式の一つで、線路の故障その他のため1停車場間を2以上の区間に分割して、駅長は、相手停車場の駅長と列車検知区間に列車のないことを開通確認灯により相互に確認し、列車運転区間に1人の指導者を定め、列車は指導者が同乗しなければその区間を運転できないようになっている。さらに、その列車に対する出発進路の構成は、指導者が運転士と同乗したことを確認した後でなければ行なってはならない。指導式を施行して列車を運転するときは、A.T.C. は使用しないで、地上信号機または手信号により列車の取扱いを行なうことになっている。(早川武士)

れっしゃぼうごスイッチ 列車防護スイッチ 列車防護装置の一種で、これを取り扱うことにより関係進路に停止信号を現示させ、\* 自動列車制御装置によって運転している列車を、自動的に停止させる目的で、本線路に沿って設けられており、その設置位置は (1) 盛土・切取り・高架区間は、上下線の各電車線柱に 30~75m 間隔を基準に (2) 橋りょう区間等で電車柱のない区間は、上下線各別に 50m 間隔に通路手すりに (3) ホーム上は、電車線支持柱となっている上屋柱および運転事務室に上下線各線に (4) すい道内は、全長 100m 以上のものに設け、その位置は、中央通路の側壁に上下線各別に 200m 間隔を基準として、それぞれ設置されている。

その種類は、停車場間用と停車場構内用の2種類があり、停

車場の出発進路の終端をそれぞれの設備境界としているが、ともに同一の操作により作用する構造となっている。停車場間用は、停車場間において取り扱うもので、常時は接点が開いており、操作したときは接点が閉じて軌道回路を直接短絡するもので、停車場構内用は、停車場構内において取り扱うもので、常時は接点が開いており、操作したときは接点を閉じて、自動列車制御装置の地上送信器および構内各進路を間接に制御するものである。(松尾 稔)

れっしゃぼうごようかいろうせいぎょき 列車防護用回路制御器 (自動列車制御装置用) 新幹線では高速運転列車

の安全を確保し、かつ高効率運転をするため A.T.C. (\* 自動列車制御装置)、C.T.C. (\* 列車集中制御装置) 等の設備をもっているが、線路を巡回検査する係員が、突発的な線路障害その他の設備の異状を発見して列車の運転に危険であると判断したときは、直ちに\* 列車防護用回路制御器を扱って進行中の列車を止められるようになっている。

この回路制御器は、線路の両側約 50m 間隔にある電車線柱ごとに設けられ、巡回用の歩行路からすぐに扱えるようになっている。その構造は押しボタン開閉器で、常時透明プラスチックカバーで封印されており、非常の場合このカバーの上から押しボタンを圧下すると、軌道回路がスイッチにより短絡され停止信号となり、この地点に進行してくる列車は、車上の A.T.C. が働いて自動的に停止する。なお停車場構内では運動設備が軌道回路に関係するので、直接軌道回路を短絡しないで、A.T.C. 送受信機の送信を断にして停止信号を出すようになっている。



列車防護用回路制御器

(佐野皓良)

れっしゃほんすう 列車本数 列車の数をいう。すべての列車は個々に始発駅および終着駅が定められており、個人の姓名と同様に固有名詞としての列車番号が付けられ、これを1本の列車としている。列車本数の表現の仕方は、その表現しよ

表-1 区間別列車設定本数 (昭和 39・10・1 現在)

線名	区間	単線 複線別	上下 別	旅客列車							貨物	その他	計
				特急	急行	準普通	普通	荷物	小計	回送			
東海道	東京~ 新橋	複線	下	5	24	17	135	10	191	73	3	268	
			上	5	25	17	135	6	188	73	1	264	
"	静岡~ 用宗	"	下	5	23	10	35	6	79	2	73	2	156
			上	5	23	10	36	6	80	2	73	2	157
山陽	東岡山~ 岡山	"	下	12	26	7	38	4	87	1	56	2	146
			上	12	26	7	37	4	86	1	57	2	146
東北	小山~ 宇都宮	"	下	4	20	15	42	5	81	1	25	5	112
			上	4	20	15	43	5	82	2	25	5	114
高崎	大宮~ 吹上	"	下	2	19	10	43	3	77		31	3	111
			上	2	19	10	43	3	77		31	2	110
中央	酒折~ 甲府	単線	下		8	4	28		40	1	10	1	52
			上		8	4	28		40	1	9	1	51
日豊	中津~ 柳ヶ浦	"	下	3	7	4	16	2	32		10		42
			上	3	7	4	15		29		10		39
羽越	新発田~ 坂町	"	下	1	3	2	12	1	19		25		41
			上	1	3	3	13	1	21		28		44