大分間)

ウ　特急電車列車　つばめ，はと(新大阪・博多間)

エ　特急気動車列車　白鳥(大阪・青森間)　くろしお(名古屋・天王寺間)

(2)　寝台専用列車　宇宙・星座等から。

(例)　明星，月光(東京・大阪間)

(3)　前号以外の列車　その列車に関係ある河川・山岳・観光地・名所等から。この場合，都市を中心として，着地を表わすことにしている。

(例)　石狩(函館・札幌間)　霧島(東京・鹿児島間)　上高地(新宿・松本間)　宮島(新大阪・広島間)

(4)　外国の鉄道では，ゴールデンアロ(ロンドン＝パリ間の国際列車)　ミストラル(パリ＝ニース間)　ヘルベチア(ハンブルク＝チューリヒ間)　シティオブロサンゼルス(シカゴ＝ロサンゼルス間)等がある。

3　列車名標の種類と着色　列車名標には，列車の最前部と最後尾用のものと，旅客車の側面用のものとの2種類がある。

(1)　列車の最前部と最後尾用　特別急行列車は，全部(東海道新幹線列車は除く。)車両の構造上車体の一部となっており，照明設備付である。

急行列車は，列車の分割，併合等があるため，一部の列車しか取り付けられてない。着色デザインは，適宜となっているので，多種類にわたっている。

(2)　旅客車の側面用　特別急行・普通急行・準急行列車には，必ず取り付けることになっており，着色は，白地に赤文字と定められている。　(岡村総希)

れんさへいそくそうち　連査閉そく装置　(英)tokenless block system　連査閉そく装置は，単線区間における閉そく装置の一種で，閉そく区間の両端停車場に1対となる**連査閉そく器**を備え，連査閉そく器の閉そくてこの扱いと出発信号機の信号現示により，閉そくの取扱いを行なうものである。この装置の特色は，比較的簡単な設備で「玉(通票)なし運転」が可能な点である。

単線区間における閉そく装置は，連査閉そく装置のほかに，自動閉そく装置，連動閉そく装置・通票閉そく装置・票券閉そく装置などがあるが，これらのうち，自動閉そく装置・連動閉そく装置および連査閉そく装置は，閉そく装置と信号装置が一体となっており，乗務員は信号機の指示に従い運転するだけでよく，閉そく区間に列車が進入してもさしつかえないことを証明するもの(すなわちトークン)を携行する必要がない。

通票閉そく装置および票券閉そく装置は，国鉄における営業キロの65%を占めている(昭和38年度末現在)が，これらの装置については，次のような短所がある。

(1)　通票の授受に時間がかかる。したがって，列車の行違い時分が長びく。

(2)　通過列車の速度が通票授受のため制限される。

(3)　通票授受に伴う駅員および乗務員の負担が大きい。

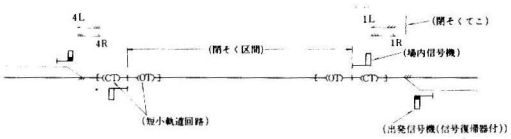
(4)　閉そく器と出発信号機の間に直接の連鎖がない。したがって乗務員は，通票の携帯と信号の確認をそれぞれ義務づけられる。

以上の欠点を解消し，比較的安価な工事費で玉なし運転を実現するために，連査閉そく装置が使用され，現在(昭和38年度末)では営業キロの11%2,343kmに設備されている。

次に連査閉そく装置の概要を説明する。図は連査閉そく装置の概要図，写真は連査閉そく器である。

閉そく区間の両端の駅には，1対となる連査閉そく器を設け

連査閉そく装置の概要図



る。連査閉そく器には，閉そくてこ，各種の表示燈・押しボタン類・電話機などを備えており，内部に継電器が収納してある。

閉そくてこ，および出発信号機の備える条件としては

(1)　閉そく区間の両端の停車場で，閉そくてこを協同して取り扱わなければ，出発信号機に進行信号を現示できない。

(2)　一方向の列車に対し進行信号を出したのちは，反対方向からこの閉そく区間に進入しようとする列車に対し，進行信号を現示できない。

(3)　列車が閉そく区間に進入したのちは，この列車が相手方の停車場に到着しなければ，次の列車に対する進行信号を現示できない

等がある。

連査閉そく器

閉そく区間に列車の有無を検知する方法として，閉そく区間の両端の停車場の場内信号機付近，すなわち閉そく区間の入口と出口に短小な軌道回路を設け，入口で列車の進入を検知して装置が記憶し，出口で列車の進出を検知することにより行なっている。このため，列車が停車場間で分離してその一部を遺留した場合や，トロリーを誤って使用した場合に，これを検知できないおそれがある。この点，自動閉そく装置や連動閉そく装置が，閉そく区間全体に連続して軌道回路を設け，列車の有無を完全に照査しているのに比較して，劣るところである。

連査閉そく装置は，腕木式信号機を設けた線区に多く使用される。腕木式信号機は，一般に手動の信号機であって，これに進行信号や停止信号を現示するのは駅員の取扱いによっているが，連査閉そくの場合は，列車が閉そく区間に進入したことにより，自動的に停止信号とし，続行列車の進入を押える必要がある。

このため，連査閉そく装置の腕木式の出発信号機は，信号機に信号復帰器を取り付け，これにより，出発した列車が短小な軌道回路を踏むと，信号復帰器が動作し，自動的に停止信号を現示する設備になっている。　(片岡　章)

れんらくちょくつうかしゃにかんするきてい　連絡直通貨車に関する規程　国鉄と連絡運輸契約を締結した社線との間に通して運送される車扱貨物の運送の用に供するため，国鉄線・社線間相互に直通運用する国鉄所属の貨車または社線所属の貨車を総称して連絡直通貨車という。連絡直通貨車として運用する場合，社所属貨車については，国鉄線区間において，国鉄貨車とともに列車に連結され，これと同様に運転の取扱いをする必要があり，また国鉄所属貨車については，当該社線区間の線路状態によっては入線禁止等の措置が当然必要となってくるが，これら連絡直通貨車の安全確保をはかる目的で，その承認基準，方法等を総合的に規定したものが「連絡直通貨車に