

場内、出發、閉塞、掩護の信號機が若し半自動装置のものであるならば、必要に依り注意定位又は進行定位にすることも出来るのである。

(イ) 注意信號を定位とするもの

A、停止定位の場内信號機の外方に在る半自動の閉塞信號機(特殊の停車場に限る)

B、或區間を通じて進行定位(場内、出發とも)の信號機を施設する場合、極端の停車場に於ける三位式場内信號機。

(ロ) 進行信號を定位とするもの

A、信號機が進行定位である停車場の半自動の場内及出發信號機

B、進行定位の場内信號機の外方に在る半自動の閉塞信號機

従つて半自動装置の信號機は停止定位のもの注意定位のもの進行定位のものがあることになる。

三、自動信號機……………注意又は進行信號定位

自動の閉塞信號機は電氣作用により自動的に動作をする仕組となつてゐる信號機であつて、線路の効率、使用の目的から判斷して、注意又は進行信號を定位とするものである。

(イ) 注意信號を定位とするもの

停止定位の場内信號機の外方に在る自動閉塞信號機

(ロ) 進行信號を定位とするもの

前號以外の自動閉塞信號機

前記の通り半自動装置の場内信號機、出發信號機には停止信號現示を定作とするものと、進行信號現示を定位とするものがあつて、何れが良いかの問題は、列車の運轉狀況に應じて定めねばならぬ。

停止定位に依るを利益とする場合

一、列車が進入してならないとき進行して來るも、停止信號を定位として置けば危険が無い。

二、保線、電氣係員等が信號機の内方で作業をする場合、信號が進行を現示する迄は安心して仕事が出来ぬ。

進行定位に依るを利益とする場合

一、停止信號を定位とすれば、信號掛が信號機の取扱を失念したときは、徒らに列車を機外に停止せしめることになるが、進行信號を定位とすればその心配は無いことになる。

二、停止信號定位では、その都度信號機を取扱はねばならぬので、信號取扱者を要するが、進行信號定位とするときは、信號機を取扱ふ場合が殆んどないので、信號機取扱者を要しない従つて人件費を節約することが出来る(運心一五二)。

第六款 常置信號機と線路との關係

同一の線路から分岐する進路が二以上あるとき、之等の進路に對し同一種類の信號機、例へば場内信號機とか、出發信號機とかを同一の柱上に設けてある場合には、信號機と進路との關係は、原則として最上位に在るものは線路中で最左側の進路に、次位にあるものは其の右側の進路に、以下順次右方の進路に對するものと定められてある。



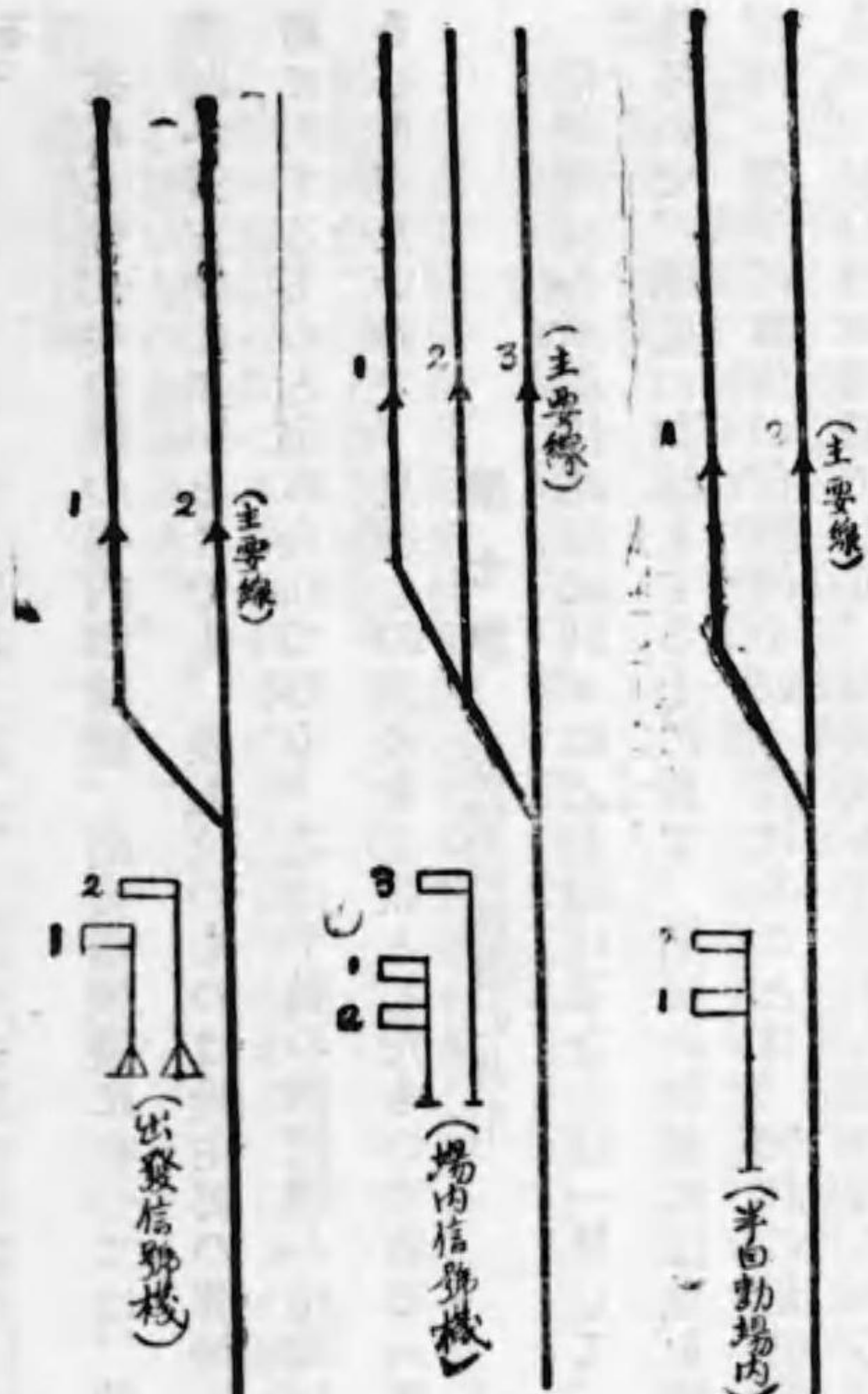
信號機(1)は進路(1)に
信號機(2)は進路(2)に
信號機(3)は進路(3)に

信號機(1)は進路(1)に
信號機(2)は進路(2)に

信號機は同一柱に對して何箇まで設けることが出来るかと謂ふに、主信號機又は遠方信號機に在つては、三箇迄を限度とし、主信號機と遠方信號機とを同一柱上に設ける場合は、各一箇に制限せられてゐる、其の他の信號機に在つては、遠距離から見透す必要が餘りないので、箇數に何等制限

は無し。

同一線路から分岐する二以上の進路に對する同一種類の信號機が、同一の柱上に設けてあるか、又は同一地點に並べて設けてある場合には場内信號機、出發信號機又は遠方信號機に在つては、最上位(同一柱上に設けた場合)又は最高位(同一地點に設けた場合)のものは、其の進路中最主要なる進路に對するものである。此の場合最主要なる進路が最左側でないときは、前記と抵觸することとなり、同一の柱上に設けることが出来ない爲、別の柱に之を設けて同一地點に並べられてある。



最主要の進路に對する信號機を最上位又は最高位に設けると謂ふことは、進路中で最も重要なものであるから、之に對する信號は、他の進路に對する信號よりも、一見して容易に識別することが出来るやうにする必要があるからであ

る。

次に三位式半自動の場合内信號機、出發信號機に在つては、前記の制限に依らない。即ち最主要的進路が最左側に無いときでも、最上位のものは最主要的進路に對し、下位にあるものは其の他の進路に對するものと定められてゐる。之は手動の信號機と比較して設備が完全であつて、誤扱ひをすゝる心配がないので、見透しの良否を主眼としたものである（運心一五四、信標七）。

第七款 常置信號機の共用

信號機は各所屬線路毎に別々に之を設けるならば一見して、其の進路を容易に判別することが出来るので、速度の調節をする上に於て、進路の状態に注意を拂ふ上に於て好都合であるが、然し一方同一箇所に數箇の信號機を並べ設けることは、何れの信號機が、何れの進路に該當するものであるかの見分けが困難になり、尙取扱も複雑する譯であるから、共用に依るもさして危険が伴はないものは之を共用して信號機の數を減らし、信號注視の便を計ることも一方法である、そこで副本線に對する信號機、貨物列車のみに對する信號機、取扱度數の少い信號機等は共用して良いことに定められてある。尤も共用の進路が速度調節の加減に於て甚だしく相違する場合は、間違が起らないとも限らないので、進路を表示する装置を添装することに定められてゐる。

左記各種信號機は二以上の進路に對して共用することが出来るのである。

一、場内信號機

同一線路より進入する列車の進路が、二以上ある場合で、三位式信號機を使用する停車場の副本線に對するもの。

二位式信號機に在つては、副本線に對するもので左記各號の一に該當し、然かも承認を得たるもの。

(イ) 共用の信號機に開通進路を表示する装置を施しあるもの。

(ロ) 旅客の乗車する列車を進入せしめない進路であるとき。

二、出發信號機

同一出發線より進出する列車の進路が二以上ある場合。

出發信號機に開通進路を表示する装置を施してあるとき。

出發線が二以上ある場合。

同一線路に向つて貨物列車のみ出發せしめる二以上の隣接出發線に對するもので、頻繁に使用しないものなるとき。

三、遠方信號機

同一線路より進入する列車に對し、二以上の場内信號機が同一柱又は同一地點に設けられるとき

之に對する遠方信號機。

四、誘導信號機

同一柱に設ける二以上の場内信號機又は出發信號機に對する誘導信號機。

五、入換信號機

同一線路より分岐する二以上の進路に對する入換信號機（信標一五、二〇、二二、三二、三八、四〇）。

第八款 徐行許容標と識別燈

(甲) 徐行許容標

線路が100以上の標準上り勾配である區間に建植せられてある自動の閉塞信號機には、必要に應じてその下位に次の方式に依り徐行許容標を添裝することになつてゐる。

晝間 白色緑の群青色圓板 夜間 紫色燈

自動の閉塞信號機に對して、徐行許容標を添裝する主旨に就ては、第二章第二節第六款第二號を参照せられたい。

(乙) 識別燈

自動の閉塞信號機の停止信號は、他の常置信號機の停止信號とは聊かその趣きを變へてゐる、即ち前者は停止信號現示中でも、列車は一旦停止するならば、次の閉塞區間に進入して差支へない

然るに後者は絶対信號であつて、それが注意又は進行信號を現示するか、代用として進行手信號の現示があるまでは、その位置を超えて進行することを許さないものである。同一の停止信號でありながら斯様に列車の取扱方に相違がある、従つて信號確認の責を負ふ乗務員に於て、一見して、それが何れの信號であるかを容易に判別することの出来る方法を講じて置く必要がある、尤も晝間は腕木式のもの、腕端の形狀に依り、色燈式のものでも建植位置の状態に依り判斷することは容易であるが、夜間に於ては何れも色燈に依ることになるので、兩者の區別が困難である。そこで之を一目瞭然にするために、自動の閉塞信號機に限り信號燈の下位に白色識別燈一箇を添裝してゐる。然し徐行許容標が添裝せられてあるものは、それによつて自動の閉塞信號機であると謂ふことが明瞭であるから、識別燈の必要はないので省略してゐる（運心一四九、一五〇）。

第九款 信號燈の斜線狀裝置

自動閉塞式施行區間の停車場に於て三位式場内信號機で、主本線に對するものと副本線に對するものとを同一柱上之を上下に設ける場合には、夜間の信號を斜線上に裝置することになつて居る。之は三位式場内信號機と、二位式場内信號機の下位に遠方信號機（通過）を附設したものと兩者の信號現示が次圖の通り夜間全く同一となる場合があつて乗務員に於て混視する虞れがあるからである。

一、三位式場内信號機を斜線狀に装置した場合



A、赤色燈（停止信號）主本線に對するもの
 B、橙黄色燈（注意信號）副本線に對するもの

二、二位式場内信號機に通過信號機を附設した場合



A、赤色燈（停止信號）主本線に對するもの
 B、橙黄色燈（注意信號）主本線に對するもの

前記兩圖の信號現示を比較するに、何れも上段は赤色、下段は橙黄色で、そこに何等變りが無い然るに今列車に對する指示條件を比較するに、第一圖の信號現示は副本線に停止する列車は、該信號機を超えて進入してよい、第二圖の信號現示は列車は該信號機を超えない位置に於て停止しなければならぬことになる。即ち同一信號現示であるに拘らず、乗務員側から視るときは、其の取扱方に相違があることになつて彼此混視するやうなことがあると、思はない事故を惹き起す虞れがあるそこで前圖のやうに信號燈を一方は斜線狀に他方は垂直狀に装置して、兩者の區別を明かにしたのである（運心一五一）。

第十款 自動及半自動の閉塞信號機の番號

自動及半自動の閉塞信號機には、當該線路名の略符號及信號機の番號を附することになつて居る例へば東海道本線に於ては「東123」山陽本線では「陽345」と信號機の下位に縦列又は横列に白書した鐵釘が附せられて居る。而してこの番號は大體線路の基點より計つて、建植位置までの杆程の十倍の近似數に依り列車番號と同様、下り線に對するものは奇數番號を、上り線に對するものは偶數番號を附することになつてゐる。

自動及半自動の閉塞信號機は閉塞區間の境界をなすことに於て、恰も信號所に該當するものと看做すことが出来る。今列車が事故の爲途中停止をしたとか、信號機の故障を發見したとか謂ふ場合に現場が何れの地點であるか、何れの信號機であるかを知るの目安となり、列車運轉上何かと都合が良いので、此の番號を附するものである、尙上下線により番號を奇數偶數と區別したのは番號に依つて上下何れの線路であるかを容易に知ることの出来る便利があるからである。次に番號を杆程に對する十倍の近似數に依るとしたことは、信號機建植箇所相互間の距離が一般に短かいので、四捨五入の結果同一の番號となる場があるので、之を避ける爲小數一位迄を取入れたものと考えればよいのである（運心一五五）。

第十一款 遠方信號機及之に相當する信號機に
進行信號を現示する場合の條件

遠方信號機に對しては進行信號を現示しやうとするときは、それに先だつて、其の主體の信號機に進行を指示する信號、即ち注意又は進行信號を現示せしめた後でなければならぬ。元來遠方信號機なるものは、常に主體の信號機に從屬し、主體の信號機に向つて運轉して來る列車に對して運行の條件を指示する役目をなすものであるから、主體の信號機が未だ進行を指示する信號の現示をしてゐないのに、遠方信號機に先に進行信號を現示するとしたならば、乗務員は之を視て主體の信號機は當然進行を指示する信號の現示があるものとの考へから、相當高速度で主體の信號機に接近し、遽かに停止信號を發見して、そこに急停車を取扱はねばならぬやうな場合があるかも知れない斯くては制動距離が短縮される關係上、時に停止信號を超えて突進し、不測の事故を惹き起すやうなことがないとも限らないからである。

三位式信號機の使用區間にあつては、遠方信號機は設けない代りに、前方の信號機は、後方の信號機に對して遠方信號機の役目を兼ねて居るものであるから、前記同様後方の信號機が注意又は進行信號を現示した後でないとなつて前方の信號機に進行信號を現示することが出來ぬやうな装置となつてゐる。

遠方信號機が同一進路上の場内信號機、出發信號機、閉塞信號機又は掩護信號機と同一の柱又は同一の地點に設けてある場合は之等の信號機が停止信號を現示して居る間は、遠方信號機には進行信號を現示することが出來ぬ装置とされてある。之は夜間の信號現示状態を考へると、進行信號は双方とも綠色の現示であるから、乗務員に於て遠方信號機の進行信號を主信號機の進行信號と見誤つた場合には、列車は主信號機の停止信號を冒して前進すると謂ふ危険があるからである（運心一五六、信標三四、三五）。

第十二款 常置信號機の取扱時期

停止信號現示を定位として居る場内信號機、出發信號機、閉塞信號機、掩護信號機及其の遠方信號機は列車が停車場に進入又は進出する時刻の五分前（列車が遅延して居るときは實際進入、進出する時刻の五分前）より早く之に注意、又は進行信號を現示することを許さないのを原則とするものであるが、地勢其の他の關係で、この五分前を嚴守するときは、進入列車に對し信號の現示が遅延する處れのある場合は、實際其の取扱に適する時間、即ち七分なり八分なり、相當前廣に取扱つて差支ないのである。

信號機は其の進路に支障の無いときは、何時取扱つても差支ないものと定めればよいやうなものであるが、それでは取扱方が兎角放漫に流れ易く、一方停止信號定位の原則にも悖ることゝなるの

で、列車の運轉に差支へ無い限りの最少限度の時間に於て、取扱ふことに定められてゐるのである。尙自動閉塞式施行區間を除いた他の區間の出發信號機、閉塞信號機などは、次の停車場又は信號所に對して「列車進入し得るや」の電鈴合圖をなし、之に承認の返示を受けた後（隔時法を施行する場合は所定の運轉時間、即ち先發列車が次の停車場、又は信號所に到着する豫定時刻を經過した後）でないと共に進行信號を現示することは出來ぬのである（運心一五七、一五八）。

第十三款 常置信號機の取扱方

(甲) 停止列車に對する場内信號機、出發信號機の取扱方

列車運轉時刻表に於て停止になつて居る列車を停車場に進入せしめる場合の場内信號機、出發信號機の取扱方は次の各號に依ればよい。

一、三位式場内信號機の設けられてある停車場に於ては、出發信號機は停止信號の儘で場内信號機に注意信號を現示すること。



二、二位式場内信號機の設けある停車場に於ては、出發信號機は停止信號の儘で、場内信號機に對し進行信號を現示すること。



此の場合進行信號現示を定位とする場内信號機及出發信號機の設けある停車場であるならば前記の取扱をする必要はない、此の種信號機は閉塞區間の開通の如何に依つて、電氣の作用に依り自動的に種々の動作をする仕組である。

(乙) 通過列車に對する場内信號機、出發信號機の取扱方

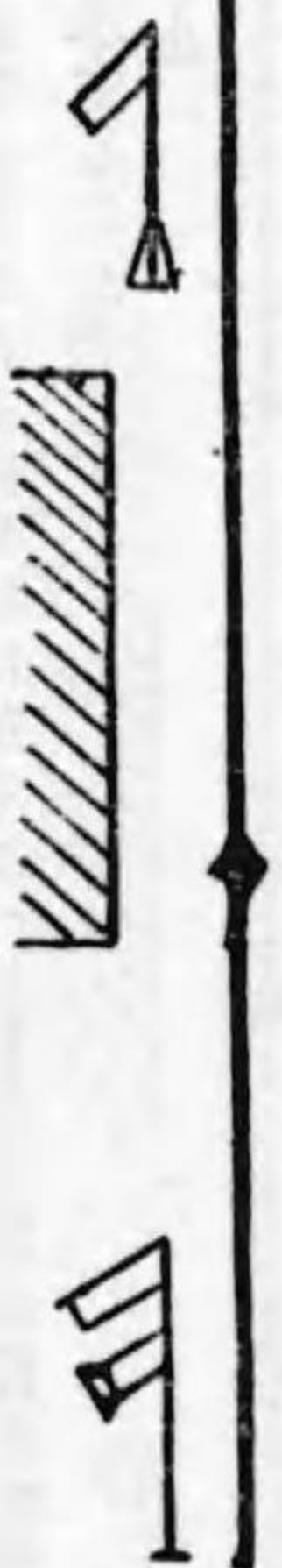
通過列車をして停車場を通過せしめる場合の場内信號機、出發信號機及通過信號機の取扱方は次の各號に依ればよい。

一、三位式場内信號機の設けられてある停車場に於ては、先づ出發信號機に進行信號、又は注意信

號（半自動装置の場内信號機、出發信號機で停止定位のものは、挺子を取扱へば前方第一閉塞區間のみ開通して居るときは、注意信號、第二閉塞區間以上が開通して居るときは、進行信號を現示するやうな電氣的装置となつて居る）を現示し、次に場内信號機に對して、進行信號を現示すること。



二、通過信號機（出發信號機の遠方信號機）を附設してゐる二位式場内信號機の設けられてある停車場に於ては、最初出發信號機に進行信號を現示し、次に場内信號機及通過信號機に進行信號を現示すること。（通過信號機は、常に場内信號機の下位に附設せられるもので、大概電氣又は機械の撰別品を装置し、場内信號機の挺子を取扱ふことに依つて、撰別器が働いて通過信號機も同時に降下するやうな仕組となつて居る）。



三、通過信號機を附設してゐない二位式場内信號機の設けられてある停車場に於ては、先づ出發信號機に進行信號を現示し、次に場内信號機に進行信號を現示すること（次圖A）此の場合出發信號機の設けはあつても、外方よりの見透しが甚だ悪いとか、又は設けられて無い停車場に於ては乗降場其他適當の箇所を見計らひ、其の位置に於て進行手信號を現示した後、場内信號機に進行信號を現示すること（次圖B）然し次の停車場又は信號所に對して「列車進入し得るや」の電鈴合圖をなし、之に承認を受けた後でないと其の進路に所屬する場内信號機に對して、進行信號の現示をしない場合は鐵道局長に於て之を指定し、進行手信號の現示を省略することが出来るのである。

進行信號現示を定位として居る場内信號機及出發信號機を使用する停車場に在つては、信號機の取扱をする必要はないのである。





(丙) 通過列車を停止せしめる場合の場内信號機、出發信號機の取扱方

停車場を通過することになつて居る列車を何かの都合で臨時に停止せしめる必要がある場合の場内信號機及出發信號機の取扱方は左記各號に依ればよいのである。

- 一、三位式場内信號機又は通過信號機を附設する二位式場内信號機の設けられてある停車場に於ては、出發信號機は停止信號の儘で場内信號機に注意信號(三位式)又は進行信號(二位式)を現示すること、尤も單線區間に於て一旦列車を場内信號機の停止信號に依つて停止せしめ、更に進行信號を現示して進入せしめた方が安全と認められる停車場は鐵道局長に於て豫め之を指定して其の取扱をせしめることが出来るのである。
- 二、通過信號機を附設しない二位式場内信號機の設けてある停車場に於ては、場内信號機の停止信

號で一旦列車を信號機外に停止せしめた後、場内信號機に進行信號を現示して列車を進入せしめれば良いのであるが、此の場合出發信號機の見透しが悪いとか、又は設られてないときは、場内信號機に進行信號を現示するに先だち列車から見透しの良い適當の位置で停止手信號を現示する必要がある。

- 三、進行信號現示を定位とする場内信號機又は出發信號機の設てある停車場に於ては、前記一、二號の取扱に準じて場内信號機及出發信號機に相當信號を現示すること。

(丁) 通過列車を停止せしめる取扱をした後、其の必要が無くなつた場合の取扱方。

- 一、三位式場内信號機の設けてある停車場では、出發信號機に注意又は進行信號を現示する、然るときは場内信號機は自動して進行信號の現示となる。

二、通過信號機を附設してゐる二位式場内信號機の設ある停車場に於ては、出發信號機及通過信號機に進行信號を現示すれば良いのであるが、此の場合場内信號機を一旦定位に復した後でないとき、前記の取扱が出来ぬ装置のものであれば次の方法に依るのである。

(イ) 列車が未だ停車場に接近してゐないとき

此の場合には信號の引き直しをする餘裕がある譯であるから、一旦場内信號機を定位に復し、出發信號機、場内信號機、通過信號機と謂ふ順序に挺子を取扱ふこと。

(ロ) 列車が既に停車場に接近してゐるとき

此の場合、場内信號機に進行信號を現示して居つたものを遽かに停止信號に変更することは列車取扱上甚だ面白くないことである、そこで出發信號機に進行信號を現示することが出来ない装置のものであるならば、該信號機は定位の儘にして置けば列車は場内信號機の進行信號に依り停車場内に進入停止することになる。列車が進入したならば場内信號機を定位に復し、直ちに出發信號機に進行信號を現示して列車を出發させればよい。次に通過信號機に進行信號を現示することの出来ぬ装置のものは、該信號機の注意信號は其の儘で置き、出發信號機に進行信號を現示すればよい、此の場合出發信號機の見透しの悪い停車場に於ては見易い適當の位置で進行手信號を現示して通過して良いことを早く乗務員に知らしめる必要がある。

三、通過信號機を附設しない二位式場内信號機の設けある停車場では、前記乙三號に依り取扱ふこと。

(戊) 進入線路の變更及場内信號機の設けない線路に列車を進入せしめる場合の取扱方

一、進入線路を變更する場合

(イ) 停車列車であるとき

A、變更する線路に對して場内信號機の設けあるとき

平常一番線に進入せしめて居つた列車を何かの都合で臨時に二番線に変更して進入せしめる場合には一番線の場内信號機には停止信號を現示して置き、二番線に對する場内信號機に對して注意信號(三位式)又は進行信號(二位式)を現示すればよい。此の場合其の進路に出發信號機の設けあるときは、それには停止信號を現示して置くこと勿論である。

B、變更した線路に對して場内信號機の設けがないとき

豫め機關士に進入線路を變更する旨通告してあるときは、平常使用して居る場内信號機の箇所で行進手信號を現示すれば良い。若し豫め通告する暇がなかつたときは、從來使用の場内信號機の停止信號で一旦列車を機外に停止せしめた後、更に進行手信號を現示すること。

前記A、Bに於て取扱方に相違のある理由は、前者は變更線路に場内信號機の設けあることによつて常時列車を進入せしめてゐる線路であることが明かであり、列車が場内信號機の見透しが出来る位置まで接近したときには機關士は、進入線路が變更されてゐることに氣付き適當に運轉を取扱ふ譯であるから危険がない、後者は變更線路に信號機の設けがない場合であつて要旨を機關士に豫告してあるときは、その考へで進入することになるから危険はないが、豫告しなかつたときは單に手信號のみでは機關士に於て何番線に進入するものかが判然しないから、時に速度の調節を誤るやうなことが無いとも限らない、斯くては危険であるか

ら列車を一旦機外に停止した後、進入せしめることに定められたのである。

(ロ) 通過列車であるとき

A、變更した線路に對して三位式場内信號機又は通過信號機を附設してゐる二位式場内信號機の設がある場合は、機關士は場内信號機の見透しが出来る位置まで接近するならば、信號の現示状態を確認することに依つて、何れの線路を通過するものかを見分けることが出来る譯であるから、危険はないものとして本款乙一、二號に依り取扱へば良いのである。

B、變更した線路に通過信號機を附設しない、二位式場内信號機を使用して居る場合場内は信號機の取扱のみで通過せしめることは取扱者側から見ても機關士側から見ても不安であるから場内信號機の停止信號によつて、一旦列車を停止せしめる。而して線路變更を機關士に豫告しなかつたときは要旨を通告した上で本款乙三號に依り取扱へば良いのである。

(ハ) 通過列車を停止せしめるとき

變更した線路に場内信號機の設があるときは、本款丙の各號に依り通過列車を停止せしめるときは、本款丙の各號に依り通過列車を停止せしめるときは、場内信號機の外に一旦停止せしめることとなるのであるが、それが折返式停車場で上り勾配を進入するものであるときは、場内信號機外に停止せしめず其の儘進入させることが出来るのである。之は列車は牽出しに

困難である勾配線に殊更に停止せしめなくても、もとゞ高速度運轉の出来ない場所であるから、減多に氣遣いはないものと看做されてゐるのである。

前記(ロ)、(ハ)の場合で變更した線路に場内信號機の設がないときは其の儘進入せしめることは不安であるから、必ず他の線路に對する場内信號機の停止信號で一旦列車を停止せしめた上變更した旨を機關士に通告してから、進行手信號を現示して進入せしめねばならぬ。

二、場内信號機の設がない線路に列車を進入せしめる場合

進入線路の變更ではない、停車場で場内信號機の設ない本線路に列車の到着を指定されてある場合には他の進入線路に對する場内信號機の設置箇所で行手信號を現示して居ればよいのである。例へば一番線には場内信號機の設があるも、二番線にはないとき、二番線に到着を指定されてある列車に對しては一番線の場内信號機の箇所で行手信號を現示して居ればよいのである。

(巳) 常置信號機を定位に復する時期

列車又は車輛が常置信號機の箇所を通過した場合は速に之を定位に復して後方を防護する必要がある、尤も信號機と轉轍器との間に聯動装置が施されてあつて、信號機に進行信號を現示して居る間は關係轉轍器は他の方向に轉換することが出来ぬやう鎖錠装置がしてあるものは、列車又は

車輛が該信號機を通過したからと謂つて、直ちに之を定位に復すならば折角の鎖錠も解錠されることとなり聯動装置にした目的に反する譯であるから、それ等の關係轉轡器を全部通過し終るか又は所定の位置に停止した後でない之を定位に復すことは出来ないものである。

普通は列車が遠方信號機を通過したならば速に之を定位に復すべきものであるが、信號機の構造が主信號機と其の遠方信號機とを一本の主信號機の挺子で操縦する装置（A型電気信號機）のものがある、この場合の遠方信號機は主信號機を定位に復すまで、反位の儘で置くことは差支ないのである、即ち機構上已むを得ない譯である（運心一五九、一六四、一七一）。

第十四款

天候の爲信號の認識困難なる場合に於ける

信號用雷管の使用方

煙霧風雪などの關係で常置信號機の信號現示が、外方百米の距離から認識することの出来ない場合に於て場内信號機、掩護信號機、手動又は半自動の閉塞信號機が列車の進入時刻に迫つて尙停止信號を現示して置かねばならぬやうな事情にある場合は、列車進入の相當時刻前に次の箇所信號用雷管を装置して警戒しなければならぬ。

一、遠方信號機又は之に相當する信號機（三位式場内信號機の外方にある、自動の閉塞信號機は遠方信號機では無いが遠方信號機の役目を兼ねて居る信號機であるから、之に相當する信號機と謂ふことが出来る）の設けられてある箇所、尤も前記の信號機が後方の信號機から見て甚だしく遠距離に設けられてあるときは、該箇所迄雷管を装置に出かけることは容易でないから、後方の信號機の外方四百米以上を隔てた箇所を見計ひ、装置して差支ないのである。信號用雷管を装置した位置から信號機まで四百米の距離は、制動距離としては充分とは謂へないのであるけれども、斯くした場合は、機關士に於ても前途の信號に對しては格別の注意が拂はれて居る筈であるから、先づ別狀がないものとされてゐるのである。

二、遠方信號機が設けられてゐない場合は、主信號機の外方二百米以上の箇所、元來場内、閉塞（手動）掩護などの主信號機に對しては、遠方信號機を設けることを通例とするものであるが、線路が之等の信號機の方に急なる上り勾配となつてゐるときは、列車は勾配抵抗に依つて制動距離が著しく短縮されることになる、即ち停止が容易である、従つて主信號機を遠距離から認識しなければならぬと謂ふ必要がないこととなる。そこで主信號機の停止信號を二百米以上の距離に於て列車より認識する必要のない場合は、遠方信號機は省略するも差支ないことになつてゐるのである（運心一六五、信標三一）。

第三節 臨時信號機

第一款 臨時信號機の種類及現示方式

臨時信號機は線路の状態が一時列車の平常運轉を許さぬと謂ふやうな場合に於て、列車の停止を必要とする箇所又は徐行を必要とする區域の外方に臨時に設けるものである。即ち常置信號機のやうに常に一定の場所に設置されてあるものではない、必要に依りその都度隨所に持ち運んで設置する性質のものである。

其の種類及現示方式は次の通りである。

- 一、停止信號機(停止せよ)

晝間	白色縁の赤色長方形板
夜間	赤色燈
- 二、徐行信號機(徐行せよ)

晝間	白色縁の橙黄色圓板
夜間	橙黄色燈
- 三、徐行解除信號機(徐行を解除す)

晝間	白色縁の綠色圓板
夜間	綠色燈

臨時信號機の標板の背面及夜間に於ける背面板は何れも白色である。尤も單線區間に於ては徐行信號機の背面を利用して徐行解除信號の現示をしても良いことになつてゐる。

尙臨時信號機には夜間消燈した場合に備へる爲看守人を附けることになつて居る(運心、一六六)。

第二款 停止信號機の建植方

線路の故障とか又は其の應急修理などを爲列車を途中線路に停止せしめる必要がある場合は、支障箇所の外方(複線では列車の進行して來る方面、單線では前後兩方面)二百米以上の地點に停止信號機に依り停止信號を現示しなければならぬ。此の場合停止信號を建植しあることを豫め乗務員に通知する追がなかつたときは、支障箇所の外方八百米以上の箇所に信號用雷管を裝置して信號無視に依る危険を防止することになつてゐる。

尙所定の箇所に建植してある停止信號機が地勢の關係に於て外方六百メートルの距離から、見透すことが出來ないときは、停止信號機の外方四百メートル以上の地點に徐行信號機を設けるものである。而して此の場合の徐行信號機は恰も主信號機に對する遠方信號機の格にあるものであつて、列車は徐行信號機を確認して速度を減じ停止信號機に依つて停止を取扱ふことになるのである(運心一六七)。

第三款 徐行及徐行解除信號機の建植方

線路の故障又は修理の爲列車を徐行させる必要がある場合には、徐行區域の始點には徐行信號機を建植して徐行信號を現示しなければならぬ。尙其の旨を豫め乗務員に通告する追がなかつたときは單に徐行信號機のみを建植では安心がならない、元々豫期しない箇所とて或は之に氣付かないで平常速度による運轉が取扱はれるかも知れない、斯くては危険であるから、徐行信號機の外方四百

米以上の距離に信號用雷管を装置し、一旦列車を停止せしめ、要旨を機關士に通告しなければならぬ。

前記の徐行信號機が地勢の關係で四百米の距離から、見透しの出来ないときは、該信號機の外方三百米以上の地點に徐行豫告標（圖面参照）なるものを設けなければならぬ。之は前款停止信號機の外方に徐行信號機を建植するものと同意義と見ればよいものであつて、列車は徐行豫告標に依り前途に徐行信號機のあることを知り、徐行信號機の位置から徐行運轉を開始することになるのである。

次に徐行區域の終端には徐行解除信號機を建植して徐行解除信號を現示しなければならぬ。即ち列車は當該信號機の位置を通過した後は徐行を解除されたことになる譯であるから、速度を平常に復して運轉してよいのである（運心一四八）。

第四款 天候の爲臨時信號機の認識が困難なる場合の取扱方

煙霧風雪其他天候の状態に原因して停止信號機又は徐行信號機が四百米の距離から見透すことが出来ぬ場合は次の手配を要するものである。

一、停止信號機であるならば支障箇所から、外方八百米以上（停止信號機よりは全體六百米以上）の距離に列車の通過前信號用雷管を装置し尙停止手信號を現示すること。

二、徐行信號機であるならば支障箇所の外方四百米以上の距離に差蒐つた列車の乗務員から、見透すことの出来る箇所（従つて支障箇所からは百米とか二百米とか其距離は地勢の状態に依り一定しない）に徐行手信號を現示すること。尤も徐行豫告標が設けられてある場合は、急に徐行信號機を見ると謂ふことがないから、其の必要を認めないのである（運心一六九）。

第四節 手 信 號

第一款 手信號の意義及現示方式

手信號は常置信號機又は臨時信號機の設けられて無い場合とか、或は設けられてあつても、故障其の他の事由に因り使用することが出来ぬ場合に、列車又は車輛に對し現示するものであつて、其の現示方式は次の通りである。

一、停止信號（停止せよ）

晝間 赤色旗 但し已むことを得ない場合には兩腕を高く擧げ又は綠色旗以外の物を急激に振つて之に代へることが出来る

夜間 赤色燈 但し已むを得ない場合には綠色燈以外の燈を急激に振つて之に代へることが

出来る

二、進行信號（進行することを得）

晝間 綠色旗 但し已むことを得ない場合には片腕を高く舉げて之に代へることが出来る

夜間 綠色燈

三、徐行信號（徐行せよ）

晝間 赤色旗と綠色旗を絞つたものを頭上高く交叉する

夜間 明滅する綠色燈（運心一七〇）。

第二款

手信號の使用を要する場合及使用方法

（甲）列車停止位置の指示

列車が停車場へ進入の際は機關士に於て適當の位置を見計ひ停止するのが通例であるが、特に停止位置を示す必要のあるときは（御召列車運轉の場合とか停車場内作業上の關係等）停止せしめやうとする位置に於て停止手信號を現示しなければならぬ。さすれば列車は手信號の現示箇所を越えない位置に於て停止することになる。又季節に依り開設する停車場などでは、常置信號機を設けないのを通例とするものであるが、此の種停車場に於ては停止列車に對しては、停止せしめやうとする位置で停止手信號を現示して其の位置を示さねばならぬのであるが、若しそれが通過列車であるならば別に手信號は現示しなくても良いのである。尤もこの取扱は開設期間を豫め定め

て列車の著發を取扱ふ常置の停車場（假乗降場を含む）は除外するものである。

（乙）違式運轉の列車に對する手信號

複線に於て事故其の他の事由に依つて途中より退行する列車、又は一線を閉鎖し一時單線運轉を取扱ふ場合、複線運轉のときと反對の方向に運轉する列車、例へば上り線が閉鎖されたときの上り列車の進入に對しては、停車場又は信號所適當の位置（轉轍器の設あるときは最遠轉轍器の外方）に於て進行又は停止等相當手信號を現示すればよい、此の場合は平常と進路が相違することとなり常置信號機の設が無い譯であるから、其の代りに手信號に依ることに定められたものである。

（丙）常置信號機の故障其の他に因る代用手信號

一、場内信號機、出發信號機、手動又は半自動の閉塞信號機、掩護信號機の故障

（イ）機關士に對し豫め通告してゐないとき

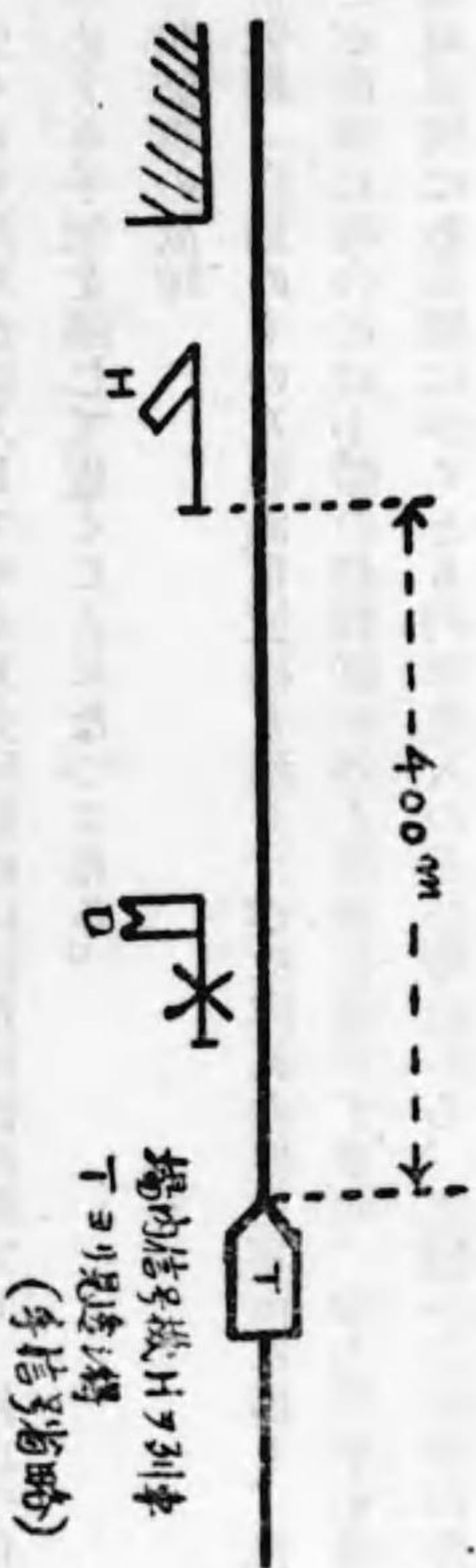
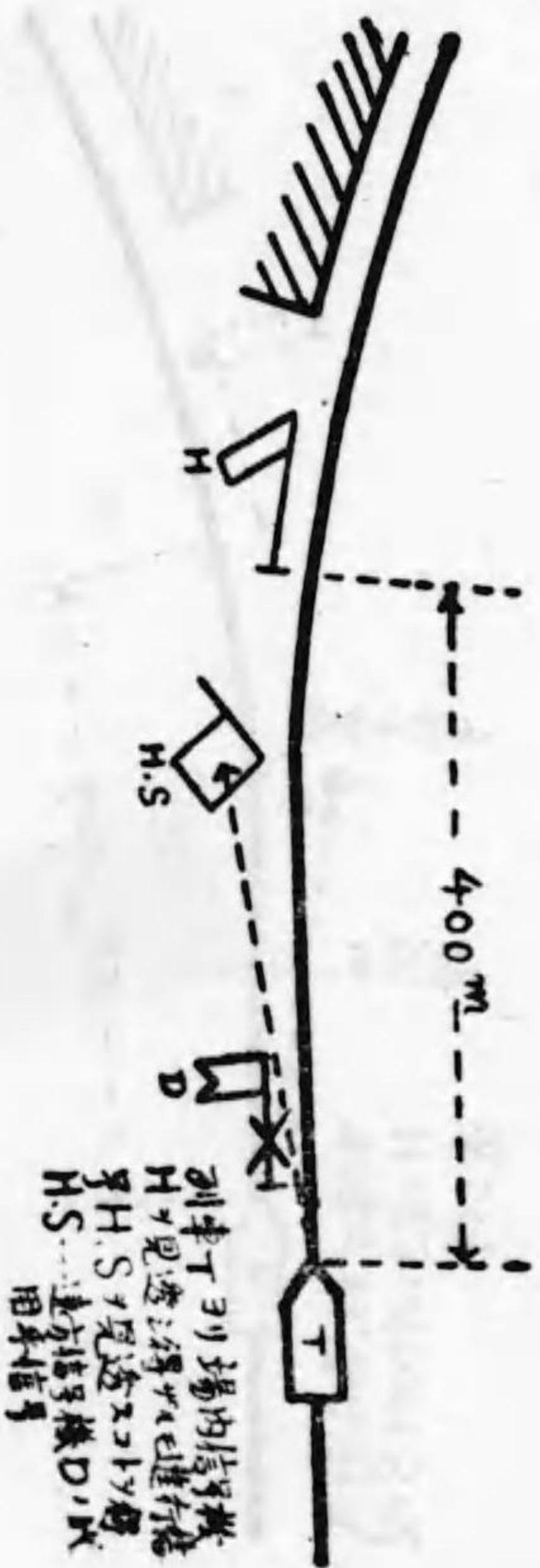
場内、出發、手動又は半自動の閉塞、掩護信號機などが故障其の他の事由に依り注意信號又は進行信號を現示することの出來ぬときは、故障信號機の停止信號で一旦列車を機外に停止せしめる（夜間消燈の場合には停止手信號を現示して停止せしめること）そして機關士に要旨を通告した後該箇所で進行手信號を現示すること。

(ロ) 機關士に對し豫め通告してあるとき

信號機故障其の他の事由に依り注意又は進行信號を現示することが出来ぬ爲、代用として手信號に依る旨を豫め通告してあるときは列車を停止せしめる必要はない、不良信號機の箇所にて最初から進行手信號を現示して居れば良いのである。

二、遠方信號機の故障

遠方信號機（自動のものを除く）が故障其の他の事由に依り進行信號を現示することが出来ぬときは、之に對する主體の信號機の外方四百米以上の距離に於て、列車から見透すことの出来る箇所（従つて主體の信號機の外方百米とか又は二百米とか其の位置は地勢の状態に依り一定しないことになる）に於て進行手信號を現示すればよい。尤も主體の信號機の信號現示（又は信號機に代用する手信號）が外方四百米以上の距離から充分見透すことが出来る場合、若くは見透しは悪くても人手が少なくて仕事に差支へるやうなときは、この手信號は省略するとしても良いのである。此の場合は成るべく、代用手信號を現示した方が結構であるが、假に省略するとしても列車は不必要に速度を低下するやうなことはあるかも知れないが危険は毫も伴はない譯である。



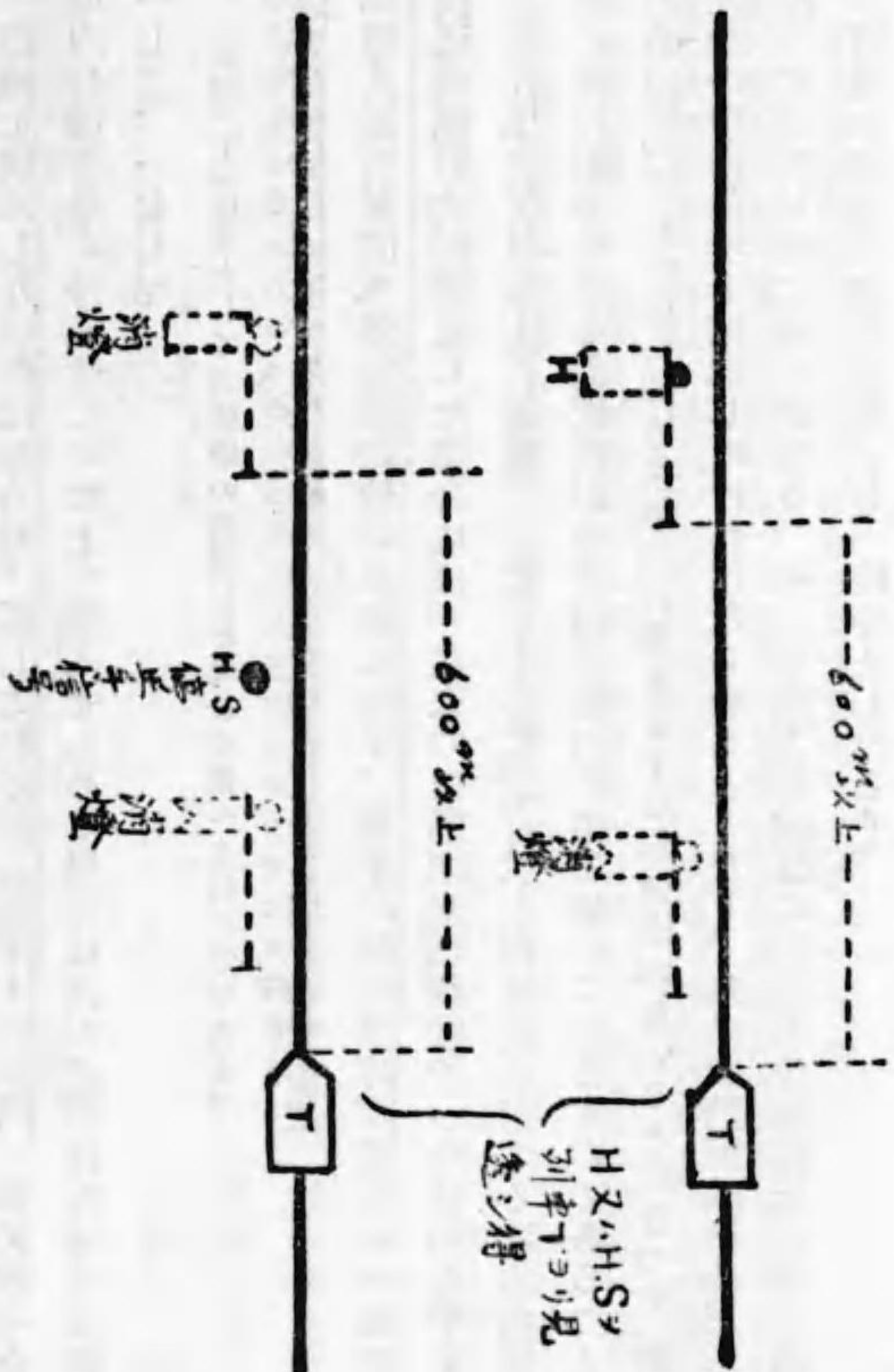
(丁) 常置信號機の故障其の他（停止又は注意信號現示不能）に因る代用手信號

一、場内信號機、手動又は半自動の閉塞信號機、掩護信號機の故障

前記の信號機が故障其の他の事由に因り停止信號を現示することが出来ぬ状態にあり、然も列車が進入して来る間際になつても、尙停止信號を現示して置かねばならぬやうな事情にあるときは、少くとも列車が進入して来る五分前には該信號機の外方で、停止手信號を現示して列車を停止する手配を講じて置くことになつてゐる。

二、遠方信號機の故障

遠方信號機（自動のもの及通過信號機を除く）が故障其の他の事由に因り、注意信號を現示することが出来ぬ場合には主體の信號機が停止信號を現示する間、即ち列車を進入せしめることが出来ぬ事情にある間は少くとも列車進入の五分前から、主體の信號機の外方六百米以上の



距離に接近した列車から、見透すことの出来る箇所に停止手信號を現示して列車を停止する手配を講じて置かねばならぬ。尤も主體の信號機の信號現示（又は代用の手信號）が外方六百米以上の距離から、見透すことが出来る場合はこの手信號を省略するも差支へないのである。

三、出發信號機及通過信號機の故障

故障其の他の事由で出發信號機に停止信號を、通過信號機に注意信號を現示することが出来ぬ場合に於て、通過列車を停止せしめやうとするときは進入して来る列車から見易い位置で、停止手信號を現示しなければならぬ。然しこれは第二節第十三款丙一號に述べたやうに一旦列車を場内信號機外に停止せしめた上で進入せしめる場合は其の必要はないことになつてゐる(運心一七二、一七七)。

〔註〕前記(丁)は主として信號燈の消滅した場合に備へる爲の定である。

(成) 遠方信號機に相當する信號機の使用を中止したる場合の手信號

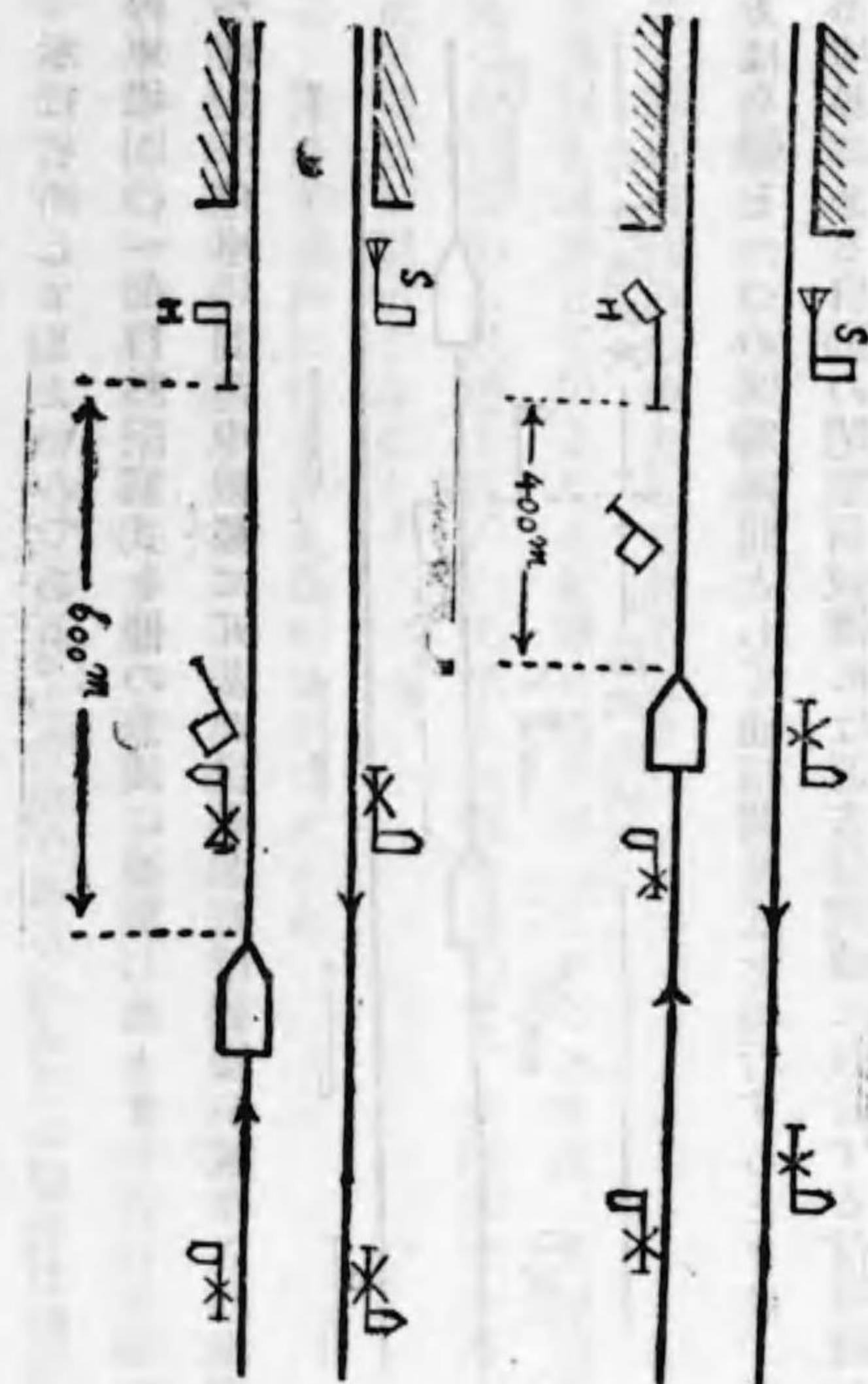
自動閉塞式施行區間で停電其の他の故障に因り、停車場間又は停車場間の一部を他の閉塞方式、例へば通信閉塞式に變更した場合には、従来の自動閉塞信號機で一時使用を中止するものが出来る。元來三位式の自動閉塞信號機を使用する區間では、主信號機に對する遠方信號機は設けないもので常に其の前方にある信號機が遠方信號機の仕事を兼ねて居るものであることは既に述べた通りである。従つて此の場合遠方信號機の働きをする信號機がないことになつて、列車は直ちに主體の信號機の信號現示を確認しなければならぬこととなり、茲に制動距離が甚だしく短縮される理窟となつて安全を缺ぐ虞れがある、そこで遠方信號機に代る手信號現示を次の通り定めて居る。

- 一、停車場間を通じて自動閉塞式を一時中止したとき。

(イ) 場内信號機が停止信號を現示するとき

列車が進入して来る間際になつても場内信號機に停止信號を現示してゐなければならぬやうな事情にあるときは、進入の五分前から該信號機の外方六百米以上の距離に差し蒐つた列車から見透すことの出来る箇所に停止手信號を現示してゐなければならぬ。

(ロ) 場内信號機が注意又は進行信號を現示するとき

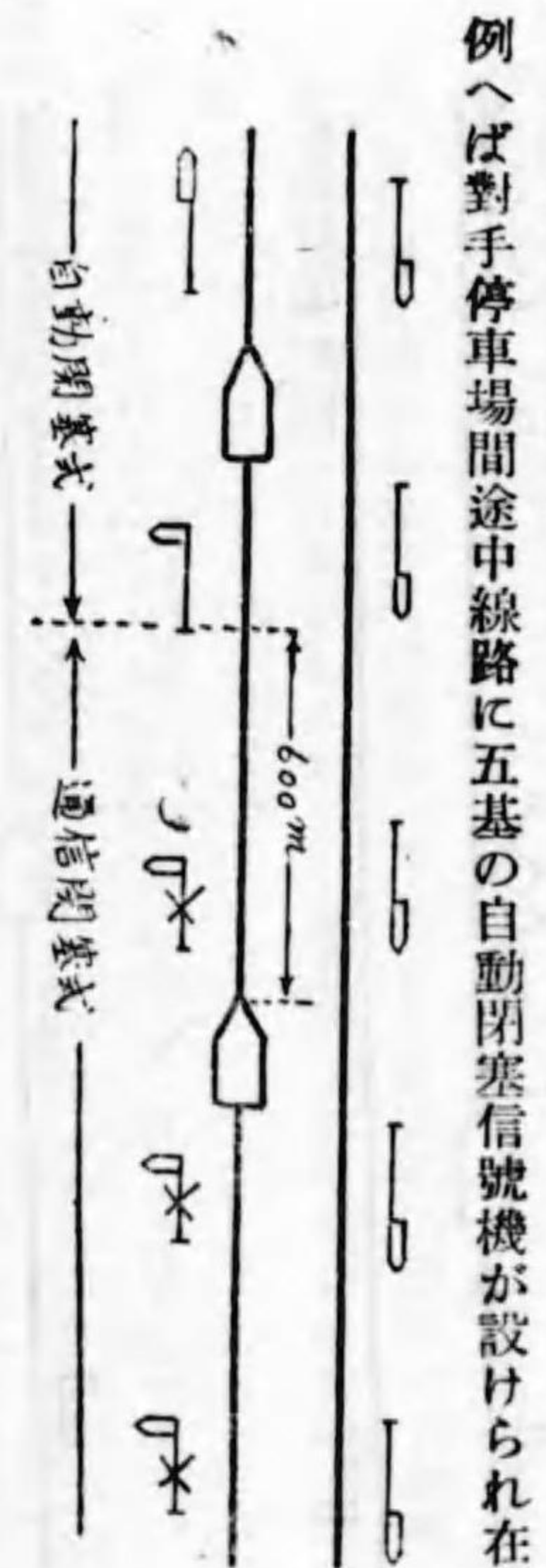


場内信號機の外方四百米以上の距離に差し蒐つた列車から見透すことの出来る箇所に進行手信號を現示してゐなければならぬ。

尤も前記(イ)の場合に於て六百米以上、(ロ)の場合に於て四百米以上の箇所から場内信號機を見透すことが出来るならば手信號の現

示は省略してもよいのである。

二、停車場間の一部自動閉塞式を他の方式に変更したとき



例へば對手停車場間途中線路に五基の自動閉塞信號機が設けられ在來六つの閉塞區間として運轉を取扱つて居つたところ、その中續いた三基が故障となり一時使用を中止する場合は上圖に示す通り一方は從來の自動信號機を使用し

他方は全體を一つの閉塞區間として通信閉塞式を施行するときは、通信閉塞式より自動閉塞式に互る境界にある自動の閉塞信號機には遠方信號機に該當する信號機が無いことになる。そこで前記(戊)と同様の理由で(イ)(ロ)に依り取扱はねばならぬ(運心一七六ノ二)。

(己) 運轉中の列車を停止する場合の手信號

列車運轉中車掌又は制動機取扱者は、車輛中に荷崩れとか火災とか運轉上危険の状態を發見して之が處置をなす爲に列車を停止する必要のあるとき、列車に貫通制動機の裝置が無いか、或は同制動機的作用しない部分に乗務して居つて、機關士に其の旨通告するの途がないときは緩急車の手

用制動機を充分緊縮して速度の減殺に努め、尙機關士に向つて停止手信號を現示するのである。

(庚) 臨時信號機に代用する手信號

線路の故障とか又は其の應急修理などの爲に列車を停止又は除行せしめる必要がある場合には、臨時信號機を建植するものであることは第三節二、三款に於て既に述べたところであるが咄嗟の出來事で臨時信號機を取寄せ建植する邊が無いと謂ふ場合は、一時手信號を以て代用することになるのである。

一、列車を停止せしめる場合

(イ) 豫め乗務員に通告してあるとき

手信號を現示して居ることを豫め通告がしてあるときは、支障箇所の外方八百米の距離に差し蒐つた列車から見透すことの出來る地點であつて、支障箇所の外方二百米を下らない箇所に停止手信號を現示すること。

(ロ) 豫め乗務員に通告する邊がなかつたとき

乗務員は前途に支障箇所のあることは承知してゐない譯であるから、前號に依る手信號の現示のみでは充分でない、謂はゞ全く豫期しないことゝして折角の手信號も見遁して進行するやうなことがないとも限らない、それでは危険であるからこの場合は前記の手信號を現示する外に、支

障箇所の外方八百米以上の距離に信號用雷管を装置して絶対停止に備へること。

然し晝間輕微な電線路の應急修理をする場合に限り、電車に對しては八百米を必要條件としないことになつて居る、即ち支障箇所の外方四百米の距離まで差し蒐かつた電車から見透すことの出来る地點で、支障箇所の外方二百米以上の距離に停止手信號を現示すればよい、假令乗務員に豫め通告する邊がなかつたときでも信號用雷管は装置しなくても良いのである。

二、列車を徐行せしめる場合

(イ) 豫め乗務員に通告してあるとき

支障箇所の外方四百米の距離に差し蒐つた列車から見透すことの出来る地點に、徐行手信號を又徐行區域の終端に進行手信號を現示すること。

(ロ) 豫め乗務員に通告する邊がなかつたとき

乗務員は前途に徐行を要する箇所のあることは承知しない、従つて前號に依る取扱では徐行手信號の現示に氣付かないかも知られない、さうなると危険區域でも平常速度で通過する虞れがあるので、單に徐行手信號のみでは不安であるから更に支障箇所の外方四百米以上の距離に信號用雷管を装置して危険防止に備へること。

線路の故障箇所を發見し其の旨を通告する爲停車場又は信號所に走る場合停止手信號を現示しな

がら走行するのであれば其の方面の停止手信號は現示しなくても差支ない、又列車が来たときは信號用雷管を装置する約束であるならば、其の方面に對する信號用雷管の装置は省略することが出来る、尙防護する箇所附近に停車場なり信號所なりがあつて、驛長に事由を通告して其の區間に列車を入れないやう手配をしたときは、其の方面の防護は之を省略しても差支ないのである（運心一七八、一七九）。

第三款 入換手信號

(甲) 入換手信號の現示方式

列車又は車輛の入換をする場合に操車掛又は車掌（信號者）が機關手に向つて現示する手信號を入換手信號と謂ひ次の方式に依つて現示するものである。

一、信號者の方へ來い

晝間 綠色旗を左右に振る。尤も旗を持合せないときは片腕を左右に動かして旗の現示に代へることが出来る

夜間 綠色燈を左右に振る

二、信號者より去れ

晝間 綠色旗を上下に振る。尤も旗を持合せないときは片腕を上下に動かして旗の現示に代へる

ことが出来る。

夜間 綠色燈を上下に振る

三、停止信號

晝間 赤色旗を現示する、尤も旗を持合せないときは兩腕を高く舉げて旗の現示に代へることが出来る

夜間 赤色燈を現示する

而して前記一、二號の信號は其の動作をも含めて一つの信號現示と看做す譯であるから目的地點まで移動するまでの間は何回でも同じ動作を繰返し現示しなければならぬ。

(乙) 入換信號の途中變更

入換信號なるものは信號者側を本位として定められてある結果「信號者の方へ來い」の信號に依つて信號者の位置まで進んで來た列車又は車輛を、更に前方に進める必要があるときは機關士が信號者の位置まで來たときを見計らひ「信號者より去れ」の信號に變更しなければならぬのである。

(丙) 機關車二輛以上を連結したる列車又は車輛に對する入換信號

機關車二輛以上を連結したる列車又は車輛を入換する場合には操車掛は本務機關車の機關士に向

つて入換信號を現示するものである。尤も本務、補助の區別がつかないときには作業に先だつて豫め信號を受ける機關士を指定して置いてから入換信號を現示すれば良いのである（運心一八〇—一八二）。

第五節 發雷信號

第一款 發雷信號の意義

信號は大體晝夜を通じて人の視覺に訴へ其の現示状態によりそれが何を意味するものであるかを認識するものであるが、發雷信號のみは全く聽覺に訴へ判断する信號であつて、偶々煙霧風雪など天候の關係に依つて常置信號機、臨時信號機及信號など視覺に依る信號現示が一定の距離から見透すことの出来ぬ場合、又は乗務員の豫期しない箇所にて不意に列車を停止せしめやうとする場合などに使用される信號であつて、雷管の爆音そのものを發雷信號と謂ひ一種の停止信號と定められてある。そこで機關士は運轉中にこの爆音を耳にしたときは出来るだけ速かに列車又は車輛の停止に努めねばならぬ譯である（運心一八三）。

第二款 信號用雷管の裝置

信號用雷管を裝置するときは其の効果を確實にする爲に軌條面上約十五米の距離を置いて二箇以

上を、下部に取付けられてある鉛製の足を屈けて軌條頭部に密着させ列車に依る振動で轉び落ちることのないやう装置するのである。

茲に二箇以上を相互十五米を距て、装置することに定められたのは萬一不發に終るやうなことがあるとか、或は古い物で爆音が微弱であつた爲機關士に於て氣付かなかつたと謂ふことがあつてはならないので大事を踏んだものである、又十五米の間隔は一回の爆發よりも續いて爆發することが注意を喚起する上に於て効果が大きいからである。而して雷管を装置する箇所は隧道内、橋梁上、踏切道などは成るべく避ける方が良く、こうした箇所は一般に雑音が高くて聴取り悪いのみならず踏切道は通行の車馬などにより妨げられる處れがあるからである（運心一八四）。

第三款 信號用雷管の備付及携帶箇數

信號用雷管は受給の年月日を記録し配給の順序を明かにして置き、古い物から順次使用することになつて居る。又之を保管するには爆發を防ぎ且つ濕氣を避ける爲密閉した容器中に保存し必要により何時でも取出すことの出来るやうに一定の場所に置き、その所在に就ては、長主任は部下従業員によく知らせて置くことが必要である。

- 一、停車場及信號所 六箇以上

- 二、各車掌 一人乗務のとき 四箇以上
- 二人乗務のとき 二箇以上
- 三、車掌の乗務しない列車の機關士 四箇以上
- 四、保線係員、電氣係員線路を巡回するとき 四箇以上
- 五、踏切、隧道、橋梁看守者詰所 四箇以上

（運心一八五）。

第六節 合 圖

第一款 列車の出發合圖

列車は停車場を出發する際は驛長の出發合圖がないと出發することは出来ないのを原則とするものであるから、進路の出發信號機が假令進行信號を現示して居つても、通票、通券の受授は完了して居つても、そこに出發合圖のあるまでは出發することは許されないのである。尤も之に對しては次のやうな例外とも見るべきものがある。

- 一、車掌に於て出發合圖をして差支ない場合

(イ) 驛長の在勤してゐない停車場

(ロ) 鐵道局長に於て特に指定したる停車場とか又は列車

二、出發合圖を省略して差支ない場合

出發信號機の停止信號に依り停止した列車が出發する場合は、鐵道局長が特に指定した停車場であるならば該信號機に進行信號の現示があつたときは其の儘出發して良いのである。

之は主として進行信號現示を定位とする出發信號機を使用する停車場とか、又は折返し式停車場で折返し線より列車が出發するとかの場合にこの方法によるものである。

三、特殊の合圖裝置に依り出發する場合

乗降客の混雜に妨げられるとか、又は曲線の爲とかで驛長の出發合圖が機關士側より見透し難い停車場では特別の合圖裝置（サイレン式、色燈式、標板式）を設け音響とか燈の現示などによつて出發合圖に代へることがある。

次に列車の出發合圖は左の方式に依り機關士に向つて示すものである、尤もこれに對しては必要により鐵道局長が指定するならば手笛の吹鳴を併用するも差支へないのである。

晝間 機關士に向つて片腕を高く擧げる

夜間 機關士に向つて綠色燈を圓形に動かす

前記の出發合圖は必要によつて口頭で通告しても差支へないのである。

線路が曲線になつて居るとか又は建造物などの關係で驛長又は車掌の出發合圖が機關士側から見

透すことの出來ぬ場合には、その列車の車掌とか又は其の他の適任者（例へば操車掛、制動手）をして前に述べた方式に依つて機關士に對し之を中繼させることが出来るのである。

列車が信號機又は之に代用する手信號の停止信號以外の事由（人畜の死傷とか車輛の故障等）で途中線路に停止し再び運轉を始めやうとする場合は車掌の出發合圖を要するものである。（従つて信號機又はこれに代用する手信號の停止信號に依つて停止した場合は、進行又は注意信號の現示があつたならば出發合圖を待たずとも直ちに進行して差支へない）一方機關士に於ては車掌の出發合圖を認めるまでは運轉を開始することは出來ぬ。若し事故が機關車の故障などで一寸の手當により運轉に差支ないことになつたと謂ふやうな場合には、機關士は車掌の出發合圖を待つまでもなく、適度の汽笛一聲を吹鳴して車掌に對し出發合圖を促し徒らに列車を遅延せしめないやう心掛けねばならぬ（運心三六、一八六―一八九）。

第二款 汽笛合圖

(甲) 機關士が他の係員に對して爲す汽笛合圖の種類及方式

- 一、運轉を始めるとき、隧道、雪覆、散火圍又は長い橋梁に近づいたとき……適度の汽笛一聲
- 二、停車場、信號所又は交通頻繁なる踏切道に近づいたことを知らすとき……長緩汽笛一聲
- 三、制動機緊締を促すとき……短急汽笛三聲

- 四、制動機緩解を促すとき又は操車掛を呼寄せるとき……………適度の汽笛二聲
 - 五、合圖手又は炭水手を呼寄せるとき……………適度の汽笛三聲
 - 六、危険を警告するとき又は非常事故が発生したとき……………短急汽笛數聲
 - 七、列車が分離したとき……………短急汽笛一聲
 - 八、保線係員又は電氣係員を招集するとき……………長緩汽笛數聲
 - 九、防護解除を知らすとき……………長緩汽笛及短急汽笛各一聲
 - 十、機關車二輛以上を連結して居る列車又は車輛が退行しやうとするとき……………短急汽笛二聲
 - 十一、機關車二輛以上を連結して居る列車又は車輛が運轉中加減辨を閉ぢ若くは電流を斷たんとするとき……………適度汽笛一聲
 - 十二、前號の列車又は車輛が運轉中加減辨を開かんとするとき……………短急汽笛二聲
- 排雪列車を運轉するとき雪搔車に乗務する保線係員が機關士に對して爲す汽笛合圖方式は鐵道局長に於て適宜之を定めることになつて居る。

(乙)、機關士に於て必らず爲さねばならぬ汽笛合圖

前記の汽笛合圖中には必要の都度吹鳴すれば良いものと、其の場合必らず吹鳴を要するものとの二様がある。今後者に就て擧げれば次の通りである。

- 一、列車(電車を除く)が運轉を始めるとき、(従事員間の連絡を完全にし尙一般の注意を喚起す

ることにもなる)。

- 二、列車の分離とか其の他非常時故を発生したとき、(一刻も早く事故の発生したことを保線係員係員などに知らせる必要からである)。

- 三、機關車二輛以上にて運轉を始めるとき、(操縦上の調和を保ち運轉の安全を期する上に於て必要なることであつて、前部の機關士が先づ相當汽笛を吹鳴し順次同一の合圖を以て之に應答し最後部の機關士が吹鳴し終つた後各機關士は一齊に運轉を開始するものである)。

- 四、機關車二輛以上にて運轉中、機關士に於て加減辨を開閉、若くは電路を開閉しやうとするとき、(何れか必要を認められた機關士の方から相當汽笛合圖「甲一、一二號参照のこと」をなし、之を聽いた他の機關士は同一合圖を吹鳴した後同一行動に依るものである)。

- 五、汽笛吹鳴警標の設けある踏切道を通過するとき、(列車は汽笛吹鳴警標の設けある箇所を通過するときは必らず長緩汽笛一聲を吹鳴しなければならぬ、之は踏切看守者の執務する踏切道であるならば門扇閉鎖の注意を促すことになり、其の他の踏切道では通行者に對して注意を與へる爲である(運心一九〇—一九四))。

「註」汽笛吹鳴警標は大體長方形板に「汽笛」と黒書した標柱を鐵道局長に於て指定した踏切道の外方四百米位で列車より見透しの良い箇所設けるものであつて、形状とか建植位置とかは局達に依り定めら

れる關係上一定して居ない。

第三款 乗務員の爲す線路検査合圖

乗務員に於て列車運轉中線路若くは電線路などに異状の疑ひを抱き一應検査をする必要があると認められた場合、恰かも其の附近に保線係員又は電氣係員が居合すときは其の旨を通告するに代へて次の方式に依り合圖をすればよいことになつて居る。

晝間 帽又は其の他の物體を緩に振る

夜間 白色燈を緩に振る

(運心一五九)。

第七節 標識

第一款 列車標識

列車標識は従事員其の他の者に對して列車の存在を示して注意を促し、併せて運轉取扱上の目標ともなる外、列車の分離を知る便利がある爲に掲げられるものであつて次の方式によつて居る。

一、通常列車の標識

(イ) 前部標識

晝間 標識を掲げない

夜間 機關車前面中央上部に白色燈一箇

(ロ) 後部標識

晝間 後部車輛の後部端梁の左側に赤色圓板一箇 但し電車に在りては之を省略することが出来る。

來る。

夜間 後部車輛の後部端梁の左側に赤色燈一箇

機關車を前頭にしない列車(推進運轉)の標識は前頭になる車輛の相當位置に前記(イ)に依る標識を掲げねばならぬ。尤も車輛の中央上部に懸金具の設けが無い場合は左側上部に之を掲げても差支へないのである。

二、臨時列車の標識

臨時列車(電車を除く)を運轉するときは一見して定期列車との區別を容易にし、作業上の便利に資する目的から其の標識を次の通り掲げることになつて居る。

(イ) 前部標識

晝間 機關車の前面中央上部に白色圓板一箇

夜間 機關車の前面中央上部と前部端梁の左側とに白色燈各一箇

(ロ) 後部標識

晝間 後部車輛の後部端梁左側に赤色圓板一箇

夜間 後部車輛の後部端梁左側に赤色燈一箇

三、臨時列車に先發する列車の後部標識

臨時列車に先だち之と同方向に運轉する直前の列車に對しては、次に來る列車は平常と違つて臨時列車であると謂ふことを一般従事員に注意付ける爲後部の標識が次に依り掲げられる。

尤も之は臨時列車の運轉を局報、所報又は其の他の方法に依つて關係の向(關係停車場、信號所、保線係員、踏切看守等)に豫め通告した場合には其の必要はないのである(従つて臨時列車の運轉を電話で通告された場合などでは途中線路にある保線係員に對しては遽かに通告することは出來ない場合がある、さうしたときは標識を省略することは出來ぬ)。又列車の運轉が極めて頻繁であつて特殊の標識を掲げても手数のかゝる割合に效果の尠いやうな區間は鐵道局長に於て指定して省略することも出来るのである。

晝間 通常列車の後部標識の外に後部端梁の右側に赤色圓板一箇を増すこと。尤も已むを得ない場合には赤色旗を以て之に代へてもよい。

夜間 通常列車の後部標識の外に後部端梁の右側に赤色燈一箇を増すこと。

前記増標識の掲出及撤去は途中停車場では其の列車の後部車掌が取扱ふことになつて居る。

四、列車の後部圓板標識の代用

晝間列車の後部左側端梁に掲げる赤色の圓板は普通鐵釘を使用するものであるが、旅客列車のやうに電氣圓板を使用するものは晝夜に依つて之を取換へることは煩雜であるから硝子面の周圍に大きく鐵釘で縁を作り之を赤色に塗つて晝間の圓板に代用することになつて居る。

五、分離した列車の前部が前進する場合の列車標識

列車の分離、脱線など事故の爲め途中線路に列車の一部を留置して前部が前進する場合には次の停車場又は信號所に到着するまでは前進する部分の後部には標識を掲げることが禁じて居る、之は若し前進する部分の後部に標識を掲げるとすれば、次の停車場又は信號所に進入したとき驛長は完全な列車が到着したものと思惟し線路の閉塞を計り次いで他列車に依る閉塞を行ふ虞れが無いとも謂へない、又一方途中線路に留置してある車輛には標識が無いこととなりそこに事故を誘發する虞れがあることになるからである。

六、退行する列車の標識

退行する列車は最初進行した方向と反對の方向に運轉することになるのであるから標識は當然前、後部を取換へなければならぬ筈のものであるが、非常時に於てはさうした餘裕のない場合もあり又工用列車のやうに、隨時隨所に於て退行運轉を取扱ふものは其の都度手数を要すること

になる、そこで之等を考慮して此の場合標識は其の儘で退行することに定められてゐる。一方其の方が保線係員、踏切看守又は後方の停車場従事員に對して列車が退行して居ることを知らしめる目標ともなつて都合が良い譯である。

七、列車標識の不備と其の整正。

列車標識の効用は既に述べた通りであつて常に之が整備に努めねばならぬことは謂ふまでもないことである。そこで驛長に於て若し標識の不備を發見し又は他より不備の旨通知を受けた場合は次の各號に依つて取扱はねばならぬ。

(イ) 夜間前部又は後部の標識が全部消燈してゐる場合は列車の存在が判然しないことになり危険であるから停止列車は勿論、通過列車と雖も一旦停止させて前部標識ならば機關車乗務員、後部標識ならば列車乗務員をして整備せしめること。

(ロ) 列車が停車場を進出した後に標識が不備であることを發見した場合には其の旨を直ちに前方の驛長に通知しなければならぬ。而して通知に接した驛長は整備の手配を講ずること。

(ハ) 自動閉塞式又は隔時法を施行する區間に於て夜間、列車が進出した後に於て其の後部標識の全部が消燈して居ることに氣付いたときは、之に後發する列車は假令通過列車であつても、一旦停止させて其の旨を機關手に通告し、前途は注意して運轉せしめねばならぬ。之は自動閉

塞式とか隔時法に依る場合は動もすれば後發列車が先發列車に追及する虞れがある、然るに後部標識の消燈は列車の存在が不明となる結果危険であるからである(運心一九六—二〇〇、二〇一、二〇三)。

第二款 入換及待合中の機關車の標識

入換機關車及構内にて待合中の機關車は次の方式に依り標識を掲げ動力車であることを知らしめることになつて居る。

一、入換機關車

晝間 標識を掲げない

夜間 前部端梁の右側と後部端梁の左側に赤色燈各一箇

二、待合及列車から解放する機關車

前途を牽引機として仕業の爲構内側線に待合中の機關車又は列車から解放する機關車で夜間前款第一、二號に述べた前部標識を掲げて居るものは後部端梁の左側に赤色燈一箇を掲げればよいのである(運心二〇一)。

第三款 轉轍器標識

轉轍器には標識の附いて居るものとさうでないものとの兩方がある、即ち本線路の對向轉轍器で

あつて第一種聯動装置が施されていないもの、平常鎖錠されてゐないもの、貨物列車のみ發着するものでも頻繁に使用するもの、又本線路の背向轉轍器で常置信號機と聯動装置が施されてゐないもので、然も頻繁に入換作業に使用せられるもの、其の他に特に必要と認められた轉轍器には標識を附けるが、それ以外のものには附けないことになつて居る、而して標識は次の方式に依り掲げることになつてゐる。

一、轉轍器が定位に在るとき

晝間 前方と後方とへ、中央に白色線一條を横に入れたる群青色圓板

夜間 前方と後方とへ紫色燈

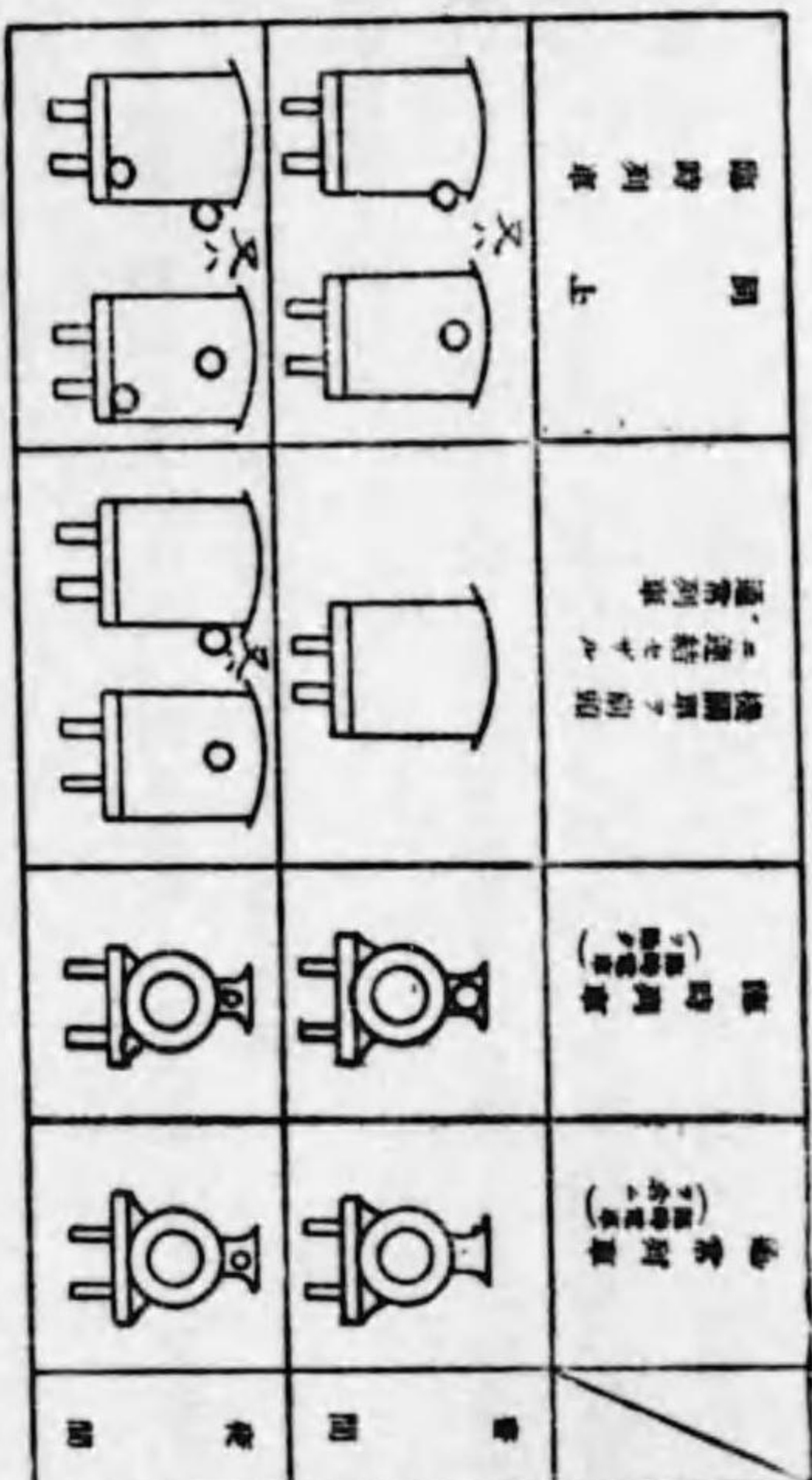
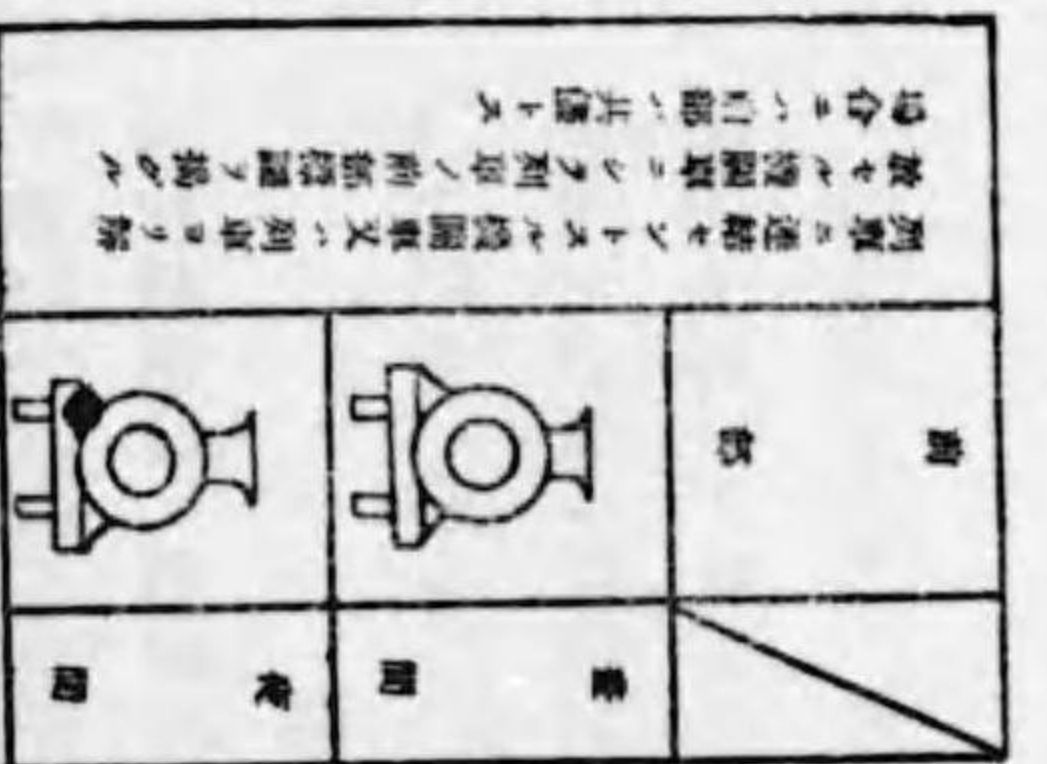
二、轉轍器が反位に在るとき

晝間 前方と後方とへ、中央に黑色線一條を矢筈に入れたる橙黄色矢筈形板

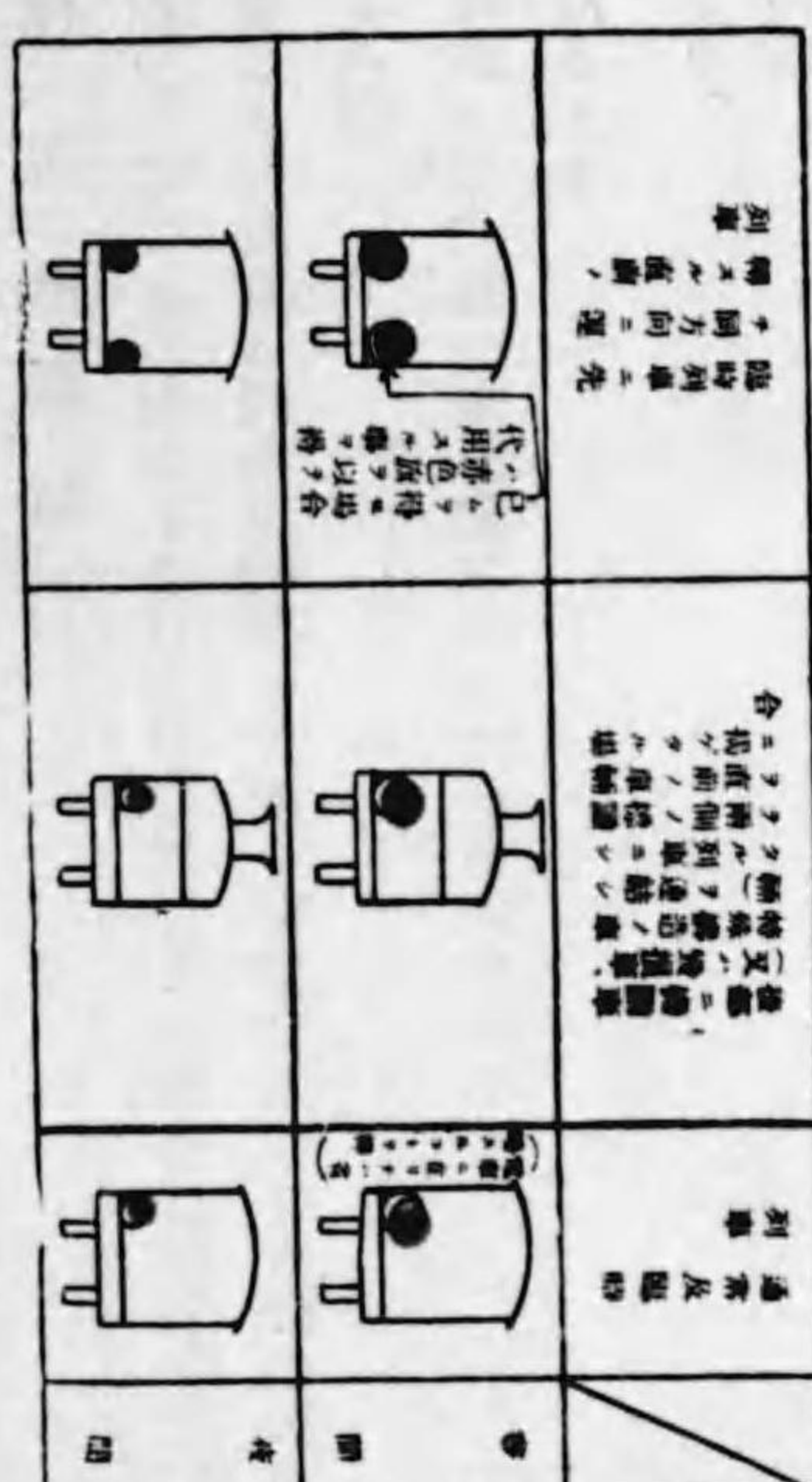
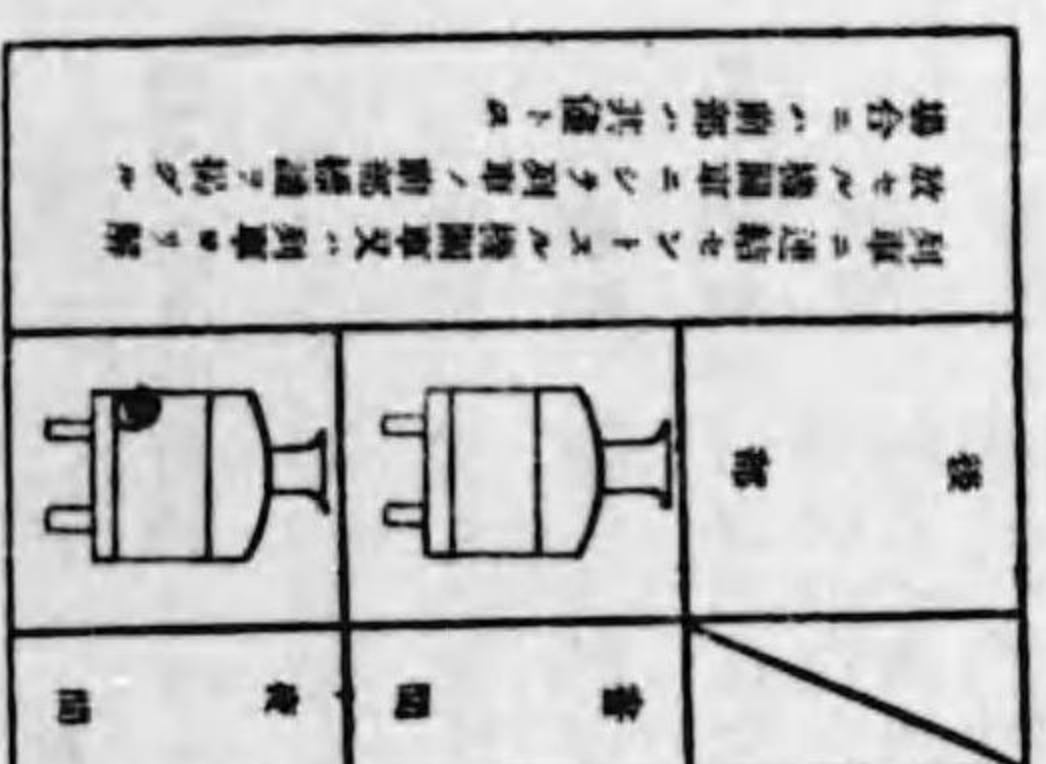
夜間 前方と後方とへ橙黄色燈

〔附〕 錘附轉轍器は錘の着色を見て轉轍器が何れの方向に開通して居るかを遠方より容易に見透すことが出来るやう錘を次のやうに塗色して居る。

- (イ) 轉轍器が定位に在るとき
上半部を白色 下半部を黑色
- (ロ) 轉轍器が反位に在るとき



列車標識



列車標識

上半部を黒色 下半部を白色

標識を附してゐない轉轡器の「リバー」(リバー集中式のものを除く)は轉轡器の定位に於て「ラッチ」のある方向に置き其の「リバー」臺は中央より定位の側を白色に、反位の側を黒色に塗色して居る(運心二〇四、信標四五―四七)。

第四款 遷移轉轡器、脱線轉轡器及脱線器標識

遷移轉轡器、脱線轉轡器及脱線器の標識は次の方式に依り掲げることになつて居る。

一、脱線せしめる位置に在るとき

晝間 前方へ白色縁の赤色長方形板
後方へ白色長方形板

夜間 前方へ赤色燈
後方へ白色燈

二、脱線せしめない位置に在るとき

晝間 前方と後方へ、中央に黒色線一條を横に入れたる橙黄色菱形板

夜間 前方と後方へ橙黄色燈

而して之等の標識は轉轡器の尖端軌條の動作に關聯して働く装置であつて晝間は標板、夜間は色燈により前後何れからでも望見することが出来るやうになつて居る(運心二〇五、二〇六)。

第五款 車止標識

車止標識は轉轍器標識と同様、總ての車止に對して之を設ると謂ふ譯ではない、列車又は車輛が萬一停止位置を誤つた場合は直ちに大きな事故を惹き起す虞れがあるやうな箇所にて此處が線路の終端であると謂ふことを示す爲の一種の目標として設けるものであつて、本線路の終端の車止（下關、門司、湊町驛のやうな極端停車場）折返へし線の終端の車止（和歌山線北字智、北陸線刀根のやうな折返へし式停車場）入換の爲頻繁に使用する側線の車止其他特に必要と認めたる車止などに次の方式に依り掲げるものである。

X型白色燈（晝間は點燈しない）（運心二〇八、二〇九、信標五〇）。

第五章 事故の處置

第一節 列車の事故

第一款 列車が分離したる場合の處置

列車が運轉中に分離して居ることを乗務員に於て發見したる場合は、次の各號に依つて處理しなければならぬ。

一、分離した後部の車輛に乗務して居る車掌又は制動機取扱者（後部に補助機關車を連結して居る

ときは該機關車の機關士）は直ちに後部車輛を停止することに努めねばならぬ（全部に貫通制動機を使用して居るものは、分離すれば制動機が自動的に働くから、自然停止することになる）此の場合前部に乗務して居る機關士は、分離した後部が隨力に依つて前進して來る間は、追突を避ける意味に於て、前進を續けるものであつて、後部が完全に停止したことの見極めがついたとき徐ろに停止を取扱ふこと。

二、分離事故は主として、上り勾配線に於て發生することが多いものである、此の場合貫通制動機を使用する列車であれば、分離すれば直ちに前後部とも停止するものであるから、連結を遣り直して其の儘運轉を繼續すればよい、又連結器の切損で連結することが出來ぬ状態にあるときは、第三款に依り處理するものであるが、其の他の列車で分離した後部が逆行して後方の停車場に入する虞れがあると認めたる場合、前部の乗務員は次の各號に依り處置しなければならぬ。

(イ) 分離した箇所が後方よりも前方停車場の方へ近距離と認めたるとき
前部は其の儘前方の停車場に進行し事情を驛長に通告の上、該驛長を介して電氣通信に依り後方停車場驛長に相當處置を依頼すること。

(ロ) 分離した箇所が後方停車場に近距離と認めたるとき
前部は逆行して居る後部を追行することを至當とするものである、此の場合には前進して、前方

の驛長に急報するまでには、後部は後方停車場に進入する虞れがあるからである。而して追行するに當つて速度が速いと、逆行して居る後部に追衝するかも知れないので、時速二十五軒を超えないやう、尙相當間隔を保つて追行すること。

(ハ) 分離した後部が停止するか又は逆行するも途中で停止するものと認めたるとき
前部は分離した箇所の連結器の状態から判断して、更に連結を遣り直すならば、再び牽引することが出来ると認めたるときは、後部を連結する爲時速十五軒を超えない速度で追行すること。又連結收容することが出来ない状態にあるものならば第三款に依り處置すること。

前記各號に依り前部が追行する場合は、機關士は時々短急汽笛數聲適度の汽笛一聲の汽笛合圖を吹鳴しつゝ運轉して、分離事故の發生したことを附近保線係員、踏切看守、後方停車場などに成るべく早く知らしめる必要がある(運心二一〇)。

第二款 故障の爲列車が途中より退行する場合の取扱方

運轉中の列車に故障が起り、又は線路に故障箇所があつて、途中から退行するより他に途がない場合は、豫期しない時間に於て、豫期しない方向に運轉するものであるから、保線係員、踏切看守などに注意を與へる爲、短急汽笛數聲の汽笛合圖をしつゝ必要に應じて、何時でも停止することの出来るやう時速十五軒を超えぬ範圍に速度を低下して運轉し、尙後方の停車場又は信號所に接近し

たときは、次の取扱ひに依らねばならぬ。

一、退行する旨を後方驛長と打合せがしてないとき

列車は場内信號機又は手動の閉塞信號機外で一旦停止した上事情を驛長に通告して相當信號の現示を待つて進入すること。

二、退行する旨後方驛長と打合濟なるとき

打合の結果信號機に注意、進行信號又は信號機に代用する進行手信號の現示がされてあるときは停止するの必要はない其の儘進入してよい。

尤も其の區間の閉塞方式が自動閉塞式とか隔時法とかである場合は退行するに先だつて次の各號の取扱ひをしなければならぬ。

(イ) 自動閉塞式施行區間の場合

電氣通信(携帯電話又は附近に電話機の装置ある保線係員の詰所があるときは其の電話)の途があるときはそれにより、通信の途がないときは車掌は適任者(制動手、列車荷扱手等)をして後方の停車場に急行させ、事情を驛長に通告して其の指示に依らねばならぬ。尤も之は列車の停止して居る場所から判断して、前方の停車場の方が寧ろ近距離と認めたるときは、後方へ走らす代りに、適任者を前方停車場に派遣して、當該驛長を介して電氣通信に依り後方驛長の

指示を仰いでもよいのである。要は何れか早く打合せの出来る方により、早く列車の始末を附けることが肝要である。

次に適任者が後方の停車場に急行する場合は、停止手信號を現示しながら走行し、若し後發列車の來るのを認めたる時は、直ちに停止せしめて、前途に列車の停止して居ることを通告しなければならぬ。

(ロ) 複線に於て隔時法に依り運轉する列車、又は單線に於て隔時法に依り運轉する列車が通券又は指導券を携帯する場合。

隔時法に依つてゐる區間であれば、電氣通信の途のないことは明らかであるから、列車の停車場は何處であつても、適任者は後方停車場又は信號所に向つて走行しなければならぬ。そして當該驛長の指示に依ること。此の場合適任者は停止手信號を現示しながら走行し後發列車の來るのを認めたる時は、之に對し停止手信號を現示するの外、尙信號用雷管を裝置して列車を停止せしめ前途に列車が停止して居ることを通告しなければならぬ。

前記(イ)(ロ)に於て適任者が後方の停車場に走行するに當り(イ)の場合は單に停止手信號のみ、(ロ)の場合は停止手信號の外信號用雷管の裝置を必要とした理由は、前者は機關士が萬一停止手信號を見逃すやうなことがありとするも、停止列車の後方の自動閉塞信號機は停止信號を現示して居

る筈であるから、危険は無いものと視られて居る。然るに後者に於ては之等の事情を豫め知らせる方法が無い、而して機關士の豫期しない箇所に於て、列車を停止させねばならぬことになるので、單に停止手信號のみでは不安であるから、信號用雷管を裝置して停止の的確を期することになつて居るのである。

又(ロ)の場合に於て、單線で隔時法に依り運轉し通券又は指導券携帯列車と限定して居る理由は假令隔時法に依るものでも、列車が通票を携帯するとき指導者が乗務するときは、後發列車を其の區間に入れる心配は絶対にない譯であるから無斷で退行しても危険は伴はないものである(運心一
一一)。

第三款 故障其の他の爲途中で列車を停止し

若くは車輛を留置する場合の取扱方

(甲) 列車の途中停止を停車場又は信號所に通知方

列車又は線路の故障などで列車を途中線路に停止した場合、其の事態を停車場又は信號所に通知する必要があるときは左記各號の何れかに依るものである。

一、電話機を携帯して居るか又は附近に電話機の設けある保線係員の詰所とかあるときは之を利用すること。

- 二、動力車が運轉に堪えるときは之を使用すること。而して此の場合は牽引することの出来る範圍の車輛は牽引して差支ないのである。
- 三、後部車掌に於て適任者を定めて停車場に走行させること。
- 四、隣接線路を運轉する列車があるならば之を停止して通告方を依頼すること。
(乙) 途中停止の列車又は留置車輛の防護方
線路又は列車の故障に依り途中に列車を停止し、若くは車輛を留置する場合は後部車掌は適任者をして次の各號に依り防護を施し事故の續發を防ぐことに努めねばならぬ。
- 一、事故の状態により救援列車が運轉することに定まつたときには、故障列車又は留置車輛の前後兩方面に對し二百米以上の距離に於て停止手信號を現示すること。尤も電話其の他の方法により救援列車が運轉する方面が豫め定まつて居るときは、其の方面のみに對して停止手信號の現示をして居つて差支ない。
- 二、自動閉塞式施行區間では絶對閉塞と謂ふ譯でないから、故障列車又は留置車輛があつても、後發列車は容赦なく接近して來る虞れがある、そこで後方に對しては二百米以上の箇所に停止手信號を現示しなければならぬ。
- 三、複線に於て隔時法に依り運轉し單線に於て隔時法に依り通券又は指導券を携帯する列車が、故

障の爲停止した場合は前方より列車の來る心配が無いが、後方は前記第二號と同様後發列車が追及する虞れがある、そこで後方二百米以上の箇所に停止手信號を現示しなければならぬは勿論、尙此の場合は機關士の豫期しない箇所に於て列車を停止せしめねばならぬのであるから、後方八百米以上の距離に信號用雷管を裝置しなければならぬのである。

- 四、單線に於て列車が停車場を進出後、當該區間の通券、通券、指導券を携帯しなかつたこと又は指導者の乗込んで居らぬことに氣付いたときは、機關士は直ちに列車を停止すること(第四節第一款參照)、そして停止位置から前後兩方面二百米以上の距離に停止手信號を現示する外、尙八百米以上の距離に信號用雷管を裝置し他列車の追衝に備へねばならぬ。
之は列車が當然携帯しなければならぬ通票又は指導券を携帯せぬことは、正當のものが後方の停車場に存在するものであつて、取扱の如何に依つては前方なり後方なりの停車場から、他の列車の運轉を取扱ふことが出来る状態にある譯で危険であるから、前後兩方面の防護を必要としたものである。

前記二、三、四號の場合の防護は、若し適任者を隣接停車場又は信號所に走らす場合に於て適任者をして停止手信號を現示しながら走行するのであるならば、其の方面の停止手信號は現示しなくても差支なく、又適任者が列車を認めたるときは、信號用雷管を裝置する約束のもとに走るのであるな

らば、其の方面の信號用雷管は装置しなくても良いことになつて居る。

次に防護を必要とする附近に恰も停車場又は信號所があつて、當該驛長に其の事由を通知し、その區間に列車を入れないことに手配済であるならば、其方面の防護はこれ又省略して差支ないのである。

(丙) 脱線顛覆等の爲隣接線路を支持した場合の防護方

脱線顛覆等事故の爲隣接線路（複線では反對線路、單線で本線が並列して居る區間）を支持したときは、該線路を運轉する列車に對して障礙を與へるものであるから、支障箇所から計つて複線區間では列車の進行して來る方面、單線では前後兩方面、二百米以上の距離に於て、停止手信號を現示し、尙八百米以上の距離に對して、信號用雷管を装置して列車を事前に於て喰止めなければならぬ。而して此の場合も第三款乙末項に於て述べたと同様、適任者が停止手信號を現示しつゝ走るときは、其の方面の停止手信號は現示しなくてもよい、又列車を認めるときは信號用雷管を装置して列車を止めるものであれば、其の方面の信號用雷管は装置しなくてもよい、更に又防護を要する箇所附近に停車場又は信號所があつて、驛長に事山を通告し其の區間に列車を入れぬ手配をしたときは、其の方面の防護は省略してよいことになつて居る。

前記(乙)二、三號及(丙)の場合に於て防護の信號に依り停止した列車の乗務員は、後發列車に對

する防護をしなければならぬ、そして前列車の防護者は、其の箇所を退いて良いのである（運心二二二—二二四、二二八）。

第四款 防護の解除

前款(乙)、(丙)に依り故障列車又は留置車輛の防護（停止手信號の現示及信號用雷管の装置）に携はつて居る防護者は、故障の除去により防護解除の汽笛合圖（長緩短急各一聲）に接したときは直ちに装置して居る信號用雷管を撤去し、停止手信號のみは列車の進行して來る方向に現示しながら速かに自己の列車に引返すべきものである。尤も列車が進行して來たことを認めるときは、直ちに防護を續けて其の列車を停止せしめ要旨を機關士に通告しなければならぬ。此の場合通告に接した列車は時宜により故障列車が該閉塞區間を出る豫定時分の經過するを待つて運轉するか、又は退行しなければならぬことになる（運心二一七）。

第五款 救援列車の運轉取扱方

途中線路に於て列車が故障を生じて運轉不能となるか又は故障車輛を途中線路に留置したとかを乗務員より通告に接した停車場又は信號所の驛長は、時宜に依り救援列車を運轉して故障列車又は留置車輛を前後何れかの停車場に早く收容し、他列車の運轉に支障の無いやうに努めねばならぬ。救援列車の運轉に當つては當時の事情に依つて其の取扱方に次の二様がある。

一、故障の状態が閉塞區間を中斷しないと認められたる場合、
列車が途中線路で分離を生じ現場に後部を留置し、前部は通知を兼ねて前方停車場まで進行した場合、或は機關車故障などで列車が途中線路に停止して居るやうな場合には、該留置車輛又は故障列車は救援列車を運轉により之を前後何れかの停車場に收容すればよい譯である。従つて閉塞區間を中斷したと認める程度のもではない、此の場合の救援列車の運轉方は、在來當該區間に施行して居る閉塞方式には依らないで、兩端の停車場又は信號所の驛長は打合せをして傳令者を定め（傳令者の選定は指導者の選定に準ずればよい、尙傳令者には、指導者のやうに腕章の定めはない）之を救援列車の機關車に乗込ませて出發せしめるものであつて、兩端の驛長は傳令者が歸着するか又は對手停車場へ到着したことを確めるまでは、其の閉塞區間に他の列車を進入せしめることは出来ないのである。

「註一」前記の場合在來の閉塞方式に依らないと謂ふ理由は故障列車が通票を携帯して居る場合とか通票式票券式施行區間で通票の存在する驛と救援列車を出す驛とが相違する場合は通票の回収に相當の時間を要することゝなり火急を要する場合に合はぬことになるからである。

「註二」指導者とせず傳令者としたことは故障列車が所定の閉塞方式に依る外指導法を施行することは同一閉塞區間に二様の閉塞方式となり不合理である、又複線區間では指導者としては理窟が成り立たない。
二、故障の状態が一時閉塞區間を中斷するものと認められる場合

途中線路に於て列車が脱線顛覆線路破損などの場合は、脱線車輛を取除き破損線路を舊に復するまでには相當の時間を要する結果、一時閉塞區間を中斷し、當該閉塞區間を二閉塞區間に分割しなければならぬとき、救援列車を運轉する場合に於ては第三章第一節第六款一ノ（ロ）、及同七款（乙）の取扱に準じて指導法に依るものである。

前記一、二號の場合に於て故障列車の乗務員が驛長に對して、救援列車派遣の請求をなし、又は救援列車を運轉する旨通告を受けたる後は、列車が現場に到着するまでは、故障列車の位置を移動することは絶対禁物である、此の場合救援列車の乗務員は通告に依つて、故障現場を豫め承知して居る關係上其の箇所までは相當速度で進行することになる、然るに其の後に於て移動することとはそこに激突を生ずる虞れがあるからである（運心二一五）。

第六款 線路が不通となつた閉塞區間に工事用

列車を運轉する場合の取扱方

線路へ土砂が崩壊するとか或は水害に依る破損とかで一時間不通となつた閉塞區間に、線路復舊の爲工事用列車を運轉する場合には次の各號に依り取扱ふものである。

一、開通までに相當時間を要するものと認められる場合

線路の破損が廣範圍で開通するまでには可成の時間がかかるものと認めるときは、一時閉塞區間

を破損現場を以て中斷し、第三章第一節第六款一ノ(ロ)、及同七款(乙)の取扱に依り各區間に指導法(又は通票式)を施行すること。

二、開通が容易と認められる場合

破損が輕微であつて一回か二回かの工用列車を動かすならば、容易に開通するものと認められるときは、閉塞區間は之を分割する必要はない、在來の儘で所定の閉塞方式に依り運轉せしめること。

三、他の工用列車を更に同一區間に入れる必要がある場合

前號の場合第一の工用列車が現場に在る間に更に第二の工用列車を續いて同一區間に入れる必要のあるときは、第四款第一號に述べたと同様、驛長は傳令者を定めて、之を第二の工用列車に乗込しめて出發させればよい、此の場合第一工用列車は後發工用列車の到着するまでは其の位置を移動することを許さぬは勿論であるから、先發列車の乗務員には其の旨を豫め通告して置かねばならぬ(運心二一六)。

第七款 列車火災に對する處置方

列車運轉中編成車輛から出火した場合は、乗務員は速に消防手段を盡さねばならぬ、それには先づ何より第一に列車の進行を停止しなければならぬ、而して容易に消火するものと認められる。

は、直ちに適當の方法で消火に努めればよいが、それに氣付いたときが既に相當燃え盛つて居つて、容易に消火しそうにもないと思へるときは、其の儘では前後の車輛へ延焼する虞れがあるから之を防ぐ爲兎も角も他の車輛と隔離することが必要である、即ち出火車の後部寄連結器を切離して少々前進し、次に出火車の前部寄の連結器を切離して、再び前進するならば、燃えてゐる車を中央にして前後に相當間隔を保つことになる、斯くして置いて保線係員を招集し、或は附近住民の來襲を求めらるゝりして消防に努めるなど、時宜により適切なる手段を施して處置すると共に、當該區間の閉塞方式の如何に依つて相當防護を要することに注意しなければならぬ(運心二一九)。

第八款 豫定時刻を過ぐるも列車が到着しない場合の處置方

列車が後方の停車場又は信號所を出發してから、既に所定の運轉時分を経過するにも拘らず、更に進行して來る氣配が無い、然るに其の運轉狀況を確める途のないときは、途中で如何なる變事が突發して居るやも計れないので、驛長は列車の安否を確める爲誰か適任者をして其の方向に走らせねばならぬ、尙同時に此の旨を後方の停車場又は信號所の驛長に通告して置かねばならぬ。而して右の通告に接した後方の驛長も亦猶豫なく適任者を定めて其の方向に進めることが必要である(運心二二〇)。

第二節 暴風雨

第一款 暴風雨の場合に於ける驛長の處置方

暴風雨の際は驛長は次の各號に依り列車の取扱をしなければならぬ。

- 一、風力が烈しくて列車の運轉に危険であると認められた場合は一時出發を見合せること。
- 二、空車とか輕量品であつて且つ容積の巨大なる貨物積貨車は風壓に依り、脱線又は顛覆し易いものであるから、成るべく列車に連結することを見合せること。
- 三、構内に留置して居る車輛に對しては風力に依り自轉して他線に轉び出るとか、又は停車場外に向つて逸走するとかで不測の事故を誘發する虞れがあるから、車輛相互は必ず連結し合つて置くの外、努めて線路の奥に收容し、車側制動機又は手用制動機を緊締するは勿論必要に應じて齒止をなし尙車輪止は之を閉鎖して置かねばならぬ。若し車輪止の設がない線路であるならば出口の側に古枕木を横たへて置くなど嚴重轉動防止の手配を施すべきものである（運心二二一）。

第二款 暴風雨に遭遇した場合の乗務員の處置方

列車運轉中暴風雨に遭遇した場合は、乗務員は次の各號に依つて處置しなければならぬ。

- 一、風力の烈しい箇所は成るべく列車の速度を均等にすやう努め遽かに速度を加へるとか、又は

制動機を締付けることなどは絶対に避けなければならぬ、此の場合速度の激變は車輛相互間に動搖を與へる結果となり、従つて車輛が浮き上りの傾向を生ずる爲に、風壓に對する抵抗力を弱めそこに脱線顛覆の素因を作ることゝなつて危険である。

- 二、風力が愈増して來て此の儘の運轉は危険と認める場合は、乗務員は切取り其他掩屏物のある安全地帯を見計らひ、徐々に停止をなし風の風ぐまで避難して居ること（運心二二二）。

「註」

暴風雨の場合には中央氣象臺から警報を受けし之を鐵道氣象區域に於ける列車及自動車の運轉、線路及電線路保守並船舶運轉の業務に従事する係員に對し通報し警戒するものである。而して氣象通報、解除及氣象告知標板には左の種類がある。

略 號 通 報 原 文

氣象告知標板

テケイ 風が著シク強クナル

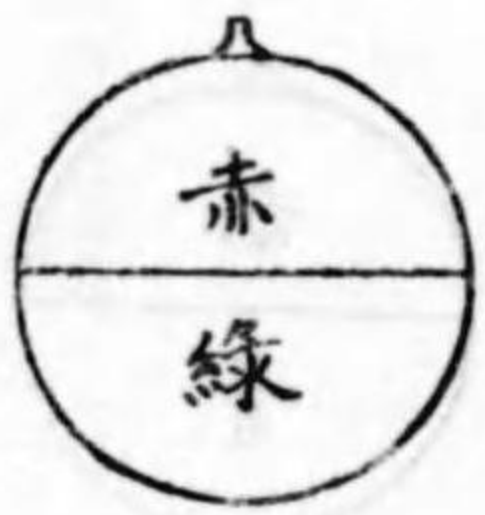


テケロ 風雨が強クナル



運轉法規

テケハ 風雨が強クナル



テケニ 暴風雨ニナル大警戒ヲ要ス



テケホ 暴風雪ニナル大警戒ヲ要ス



テケヘ 大雨ガ降りソウダ



テケト 大雪ガ降りソウダ



テケチ 出水ガアルカモ知レヌ



テケリ 津浪ガ起ルカモ知レヌ



テケン 警戒ヲ解ク

第五章 事故の處置

第三節 車輛及線路の事故

第一款 列車中に車軸發熱其他故障車輛ありたる

場合の處置方

一、車軸の發熱其他車輛（動力車を除く）に故障を生じたる場合
車軸が發熱するとか、其他車輛に故障箇所が起つて其の儘運轉を続けることは危険と認めたと
きは、之を列車から解放することにならねばならぬ。即ち發熱其他故障の程度が、或る範圍
の運轉に差支なきや否やを見極め、運轉に堪えるものと認めたときは、其の儘運轉を繼續し次の
停車場に到着したとき驛長に其の旨を通告し、解放の取扱に依らねばならぬ、又全然運轉危険の
状態にあるものなれば、故障車輛以下の部分を該箇所へ遺留し、第一節第三款（乙）及第四款に於
て述べたる方法に依り處置しなければならぬ。

二、動力車に故障を生じたる場合

機關車、氣動車又は電動車など動力車に故障を生じて列車を停止した場合は、機關士は故障の箇
所が自ら應急修理の出来る程度のものであるか、それとも救援列車を必要とするものであるかを
見極め、早速修理に取かゝるなり又は救援列車を迎へるなり、何れにしても速に機宜の處置に出

で、他列車の運行に影響を與へぬやう心掛けねばならぬ（運心二二三、二二四）。

第二款 車輛が逸走した場合の處置方

構内に留置の車輛又は入換中の車輛が、風力とか勾配の關係などで、停車場外に逸走した場合は
驛長は其の方向の對手停車場又は信號所の驛長に速に其の旨を通告しなければならぬ。此の場合、
右の通告に接した驛長は逸走車輛に對しては、列車若くは車輛の無い、又一朝間違つた場合にも他
に影響を及ぼさない線路を選んで之に導き、軌條面には砂を撒布するとか古藁を敷くとかに依つて
極力速度の減殺に努め、尙制動靴などを使用して停止に努めなければならぬ。若し自驛にて停止
が困難と認められる場合は、更に前方の驛長に其の要領を通告して置く必要がある。

尙兩端驛長は車輛の逸走した線路に隣接する線路へ向つて出發する列車があるときは、逸走車輛
のある旨を乗務員に通告して、前途に對しては特に注意を拂はしめねばならぬ。従つてそれが若し
自驛を通過する列車であつても、此の場合一旦停止して要旨を通告しなければならぬ（運心二二五）。

第三款 列車運轉中隣接線路に故障あることを

發見した場合の處置方

列車運轉中隣接線路が土砂の崩壊に依る線路の埋没とか、水害に依る線路の故障とか其他苟且
にも列車の運轉に支障ある状態を發見した場合は、機關士は先づ長緩汽笛數聲の汽笛合圖を吹鳴し

て附近の保線係員又は電気係員を招集し、其の旨を通告して應急處置を依頼しなければならぬ。尙間も無く該線路に向つて運轉して來る列車があつて、之を止めて通告した方が安全と認められるときは、第一節第三款(丙)の取扱に依り防護の方法を講じなければならぬ。

次に汽笛の吹鳴によつて保線係員又は電気係員を招集して通告をしやうとした場所が、山間とか附近に人家が無いとかで遂に不能に終るとき、又は通告はしたが、尙驛長にも知らせ置く必要があると認めるときは、次の停車場又は信號所に到着の際、其の旨を驛長に通告するものである(運心二二六)。

第四款 故障を生じたる車輛及線路に對する検査

車輛の脱線事故とか、線路の破損事故などがあつた場合、之等の車輛を使用し又は破損したる線路上に列車を運轉させるには、夫々責任ある相當係員の検査を受けた後であることを必要とするものである。而して責任ある係員とは次の人々を指すのである。

一、車輛に在つては

機關區長、電車區長、檢車區長又は長の命じたる代理者

二、線路に在つては

保線區長、電力區長、通信區長又は長の命じたる代理者(運心二二七)。

第五款 列車運轉中死傷事故に遭遇したる場合の

乗務員の處置方

列車に乗務中偶々死傷事故を發生し、又は他の列車に依つてなされたもので、乗務員に於てそれに氣付かなかつた結果、線路内に死傷者が其の儘になつて居るのを發見したときは、直ちに列車を停止して、長緩汽笛數聲の汽笛合圖を吹鳴して最寄保線係員を招集して之に引渡すと共に、後事を依頼して置けばよいのであるが、恰も附近に保線係員が居合せぬ爲、招集することが出来ない場合には、乗務員に於て臨時の處置を採らねばならぬ。即ちそれが犠死者であるならば、死骸を線路の傍に取除き警察官の檢視あるか、死骸引取者に引渡すまでは適當な人をして之を監視せしめて置くことが良いのである。尤も附近に停車場又は信號所のある場合は、取片付けた儘で發車し、次の停車場又は信號所に到着の上、其の旨を驛長に通告して處置を依頼するも差支ない。又それが負傷者であるときは出血を防ぐやう假手當を施して該列車に收容し、次の停車場に到着したならば、直ちに驛長に引渡して後事を依頼するとか、或は附近に引取者がある場合には之に引渡すとか、其の場合に應じて臨時の處置を執れば良いことになつて居る。

此の種事故に遭遇した場合は、死傷者の始末に没頭の餘り後方の防護を必要とする區間に於て、それを怠るとか、或は狼狽の結果處置の敏活を缺いで長時間列車を現場に停止して他列車に影響を

與へるとか、兎角問題を起し易いものであるから、乗務員は平素に於て事故の場合を假想し、豫め處置の手順を定めて置き事に臨んで手落ちの無いやう心掛けねばならぬ（運心二二八）。

第四節 閉塞の事故

第一款 無閉塞運轉に氣付いた場合の處置方

(甲) 乗務員に於て氣付いた場合

列車が停車場を進出した後、機關士に於て當該區間所定の通票、通券、指導券を携帯しなかつたこと又は指導者が乗込んで居らぬことに氣付いたときは、短急汽笛數聲の汽笛合圖を吹鳴して、直ちに列車を停止し、事由を車掌に通告しなければならぬ。而して右の通告に接した後部車掌は次に依り取扱ふものである。

一、列車に電話機を携帯するか又は附近保線係員詰所等に電話機の設けあるときはそれにより、若し電話に依ることの出來ぬ場合は誰か人を定めて最寄停車場又は信號所に向つて走らせ、列車の進退に關する指示を驛長から受けるものである。此の場合前の區域の通票を間違つて携帯して居るときは、人を後方に走らすのであるならば之を走行者に託して返送しなければならぬ。

二、第一節第三款(乙)四號及第二項に依つて列車の防護をしなければならぬ。

所定の通票、通券、指導券を携帯しなかつたとか、又は指導者が乗込んで居らぬと謂ふことは、當該閉塞區間の占有を保證する證左を携帯せぬことになり、従つて正當のものが他に存在すると謂ふことは、之に依り他列車の運轉が取扱はれるかも知れないと謂ふ懸念があるので、斯くは定められたものである。

(乙) 驛長に於て氣付いたる場合

列車が進出した後、驛長に於て通票、通券、指導券などを授與しなかつたこと、又は指導者が乗込んで居らぬことに氣付いたとき、既に列車を停止して之を授與する見込の無いときは、直ちに電話に依り對手停車場又は信號所の驛長に其の旨を通告打合せの上、傳令者を定めて其の方向に走らせ列車の進退に關する指示を傳達せしめねばならぬ。

前述の場合列車が通票、通券、指導券を携帯する筈のものであるならば、傳令者に該通票、通券を持たせて走らせ、又指導者が乗務する筈の列車であるならば、該指導者をして一時傳令者として走らせ、列車に追付いたときは、前途は元の指導者に復して乗務せしめればよいのである。

驛長は乗務員よりの電話又は適任者の走行により列車の進退に關する通告のあつた場合は、對手驛長と打合せの上、時宜に依る指示を與へねばならぬことに定められてある（運心二二九、二三〇）。

第二款 列車が通票、通券を持越した場合の處置方

一、通票を持越したとき

列車運轉途中に於て當該區間所定の通票を携帯する外に、誤つて前區間の通票を共に携帯して居ることを機關士に於て氣付いたときは、直ちに列車を停止し、後部車掌は適任者をして持越した通票を後方の停車場に返送する爲走らせねばならぬ。尤も列車は當該區間所定の通票とか通券とかを携帯して居るのであるから、前款に於て述べた場合のやうに、他列車が進入して來ると謂ふ虞れは全然ないことになる、そこで持越した通票を後方停車場に送附することよりも、寧ろ前方停車場に携帯した方が運轉上得策と認めるときは、其の儘前方停車場に運轉し、該驛長に託して後方停車場に返送しても差支ないのである。要は當時の列車運行状態を顧慮し、何れか有利の方に依ればよいのである。

二、通券又は指導券を持越したとき

機關士に於て當該區間所定の通票、通券、又は指導券を携帯する外に前區間の通券又は指導券を誤つて持越して居ることに氣付いたときは、列車を停止して處置する必要は無い、其の儘運轉を続け次に停止する停車場の驛長に託して返送すればよいのである。元來通券とか指導券とか謂ふものは、券面に指定した區間を指定した列車が、一回運轉することを許容するのみであるから、

持越したものは既に使用済ののもので廢物も同様であつて、他列車の運轉に何等關係はないものである（運心二三一）。

第三款 通票、通券又は指導券を落失したる場合の處置方

一、通票を落失したとき

列車が運轉中に携帯して居つた通票を落したことに氣付いたときは、直ちに列車を停止して附近心當りを捜査し、之を拾得しなければならぬ。尤も落失した箇所が河中とか谷底とかで拾得に困難であるとか又は落失した箇所が判然としない爲、附近を探索したが見當らないと謂ふ場合は、長い間途中に列車を止めて居ることは他列車の運轉に影響する虞れがあるので、無携帯の儘で對手停車場まで進行し、驛長に其の旨を通告して拾得方を依頼すればよいのである。

通票の無携帯運轉は一見危険のやうに思はれるが、此の場合實際そうで無い、列車は後方停車場を出發するときは、當該區間所定の通票であることを確認して受取り出發したもの、即ち慥に携帯して或る箇所までは運轉した譯であるから、後方停車場は勿論、前方停車場にも通票が無いことは明かである。従つて他列車の運轉が取扱はれると謂ふ心配は毫もないのである。

二、通券又は指導券を落失したとき

運轉中落失したものが、通券又は指導券であるときは、列車を停止せずして、其の儘運轉を続け

對手停車場に到着した際、其の旨を驛長に通告して置けばよいのである（運心二三二）。

第四款 使用を停止した通票の保管方

閉塞装置の故障、通票の區域違又は持越し其の他の事由に依つて、一時他の閉塞方式（例へば指導法）を施行した爲に使用を停止した通票は取扱方が放漫に流れるときは誤つて他列車に使用しないとも限らないので、之は必ず鎖錠のある箇所にて一時保管することになつて居る。

區域違の通票とか持越しした通票を備付停車場へ返送する場合には、當該區間の通票と返送中の通票とを區別する爲に封裝するものである（運心二三三）。

第五款 自動信號機の不良を認められた場合の處置方

一、乗務員の處置

列車運轉中乗務員に於て自動の閉塞信號機の不良を發見したときは、該信號機の番號と不良の状態とを次の停車場驛長に通告しなければならぬ、若し次の停車場が通過であるならば、不良の様を考へ一旦列車を停止するか、又は徐行に依り口頭通告するか、若くは紙片に要旨を記して通過中に之を渡すなど機宜により通告しなければならぬ。又右の通告に接した驛長は直ちに後方の停車場驛長に其の旨通告するものである。

二、驛長の處置

自動閉塞信號機不良の通告に接した驛長は、該信號機に向つて運轉する列車の機關士に對して、其の旨を通告した後出發せしめるものである。若し自驛を通過する列車であつて停止せしめないと通告することが出來ぬ場合は、該列車を一旦停止せしめて通告しなければならぬ（運心二三四、二三五）。

第六章 雜 則

第一節 車輛の運轉と車扉の閉鎖

車輛は列車として本線路を運轉する場合は勿論、入換作業に當つても運轉に先だち、側面又は底部の扉を閉鎖して置かねばならぬ。換言すれば之等の車扉は閉鎖した後でないとは運轉を始めることを禁じて居るのである。さもないと運轉中に信號機とか轉轍器標識とか其の他線路附近建造物に接觸したり、或は旅客や從業員の死傷事故を惹き起す虞れがあつて、運轉上危険であるからでもある。尤も車扉が外方に開かぬ装置のもの例へば「ボギー」客車の「デッキ」にある扉とか貨物緩急車の扉のやうに内開きになつて居るもので一々閉鎖することが困難な場合及有蓋貨車に腐敗變質し易い

貨物又は死する虞ある貨物を積載したもので、特に扉を開いた儘で運送することに定められてあるものは別である（運心二三六）。

第二節 車輪止の取扱

車輪止は側線に留置しある車輛が、勾配又は風力等の關係に依り本線に轉び出るとか遷車臺、轉車臺などに向つて車輛が轉び出る虞ある場合に於て、之を喰止める目的で側線の車輛接觸限界内二米の箇所に設けるものである。其の取扱方は側線に車輛を留置して居る間は、自轉に備へる爲必ず之を閉鎖して置かねばならぬ。又反對に線路に車輛の無い場合は、何時車輛が進入して來るも差支ないやうに開いて置くことが原則となつて居る。

重要な線路に設けられる車輪止には、鎖錠装置が施されてあるものがある。鎖錠装置のしてあるものは車輪止の閉鎖して居る間は、必ず鎖錠を施し、鍵は驛長に於て保管することに定められて居る（運心二三七、車安心九）。

第三節 踏切道の開閉

相當時間連続して交通の頻繁な踏切道には、門扉其の他の遮斷装置（上下式、引掛式等）を設け

看守人を置いて交通の安全を計ることになつて居る。即ち列車又は車輛が踏切道を通過相當時分前には之を閉ぢ、又通過し終つたときは速に開いて往來に支障のないやうにしなければならぬ。尤も自動踏切遮斷装置が設けられてある箇所とか、又は通行人に對し注意を惹き易いやう鳴鈴、閃光などに依る警報装置を設けた箇所には看守人は附けないことになつて居る（運心二二八）。

第四節 建築限界内に物の留置

建築限界（建設規程第二章第四節参照）内には荷物、其の他如何なるものでも置くことが出來ないのを原則とするものである。又假令限界外であつても、物の形狀に依つて運轉に伴ふ振動の爲、限界内に轉び込む虞れのあるものは置くことを禁じて居る。尤も運轉取扱上に必要なものとか工事材料とか謂ふものは實際運轉に支障のない範圍であるならば、作業上已むを得ぬものとして限界内と雖も置くも差支ないのである（運心二三九）。

（運轉法規完）

【目次】

第一章	緒言	一
第二章	運輸法の意義	一〇
第三章	運輸法の沿革	一五
第四章	運輸法の目的	二〇
第五章	運輸法の適用	二五
第六章	運輸法の執行	三〇
第七章	運輸法の罰則	三五
第八章	運輸法の附則	四〇
第九章	運輸法の附則	四五
第十章	運輸法の附則	五〇
第十一章	運輸法の附則	五五
第十二章	運輸法の附則	六〇
第十三章	運輸法の附則	六五
第十四章	運輸法の附則	七〇
第十五章	運輸法の附則	七五
第十六章	運輸法の附則	八〇
第十七章	運輸法の附則	八五
第十八章	運輸法の附則	九〇
第十九章	運輸法の附則	九五
第二十章	運輸法の附則	一〇〇

昭和十二年二月十日新訂版印刷納本
昭和十二年二月十五日新訂版發行

新訂 運輸法 規
定價 金八拾錢

不許複製

著者 運輸研究會

發行人 難波富雄
神戸市兵庫區塚本通三丁目一四

印刷所 大教社印刷部
神戸市兵庫區塚本通三丁目一四

發行所 大教社出版部
神戸市兵庫區塚本通三丁目一四

電話 湊川座神戸四二六〇番

（Faint bleed-through text from the reverse side of the page, including a title and a list of contents.)

337
1094

【大教社圖書目錄】

◇御申込方法

定價及送料を振替で前金にお願いします。

◇御申込所

振替口座
兵庫局私書箱
四五六番
神戸四二番

大
教
社

書名	定價	送料	内容
國文の解き方	1.30	6	鐵道受験準備書中の王者。
完成算術	1.20	6	學習にも受験にも之でOK
雇員試験問答	0.50	4	これらの試験の懇切な案内書、指導書である。受験前に必ず讀まれよ。
専門部入試問答	0.50	4	
車掌採用試験問答	0.70	4	
鐵道志願の手引	0.70	4	新規採用試験の懇切周到な案内書、最近の問題及解答全部網羅。この試験のことは何でも判る。
教習所入試問題集	0.50	4	各科の問題傾向は皆わかる。
同 解答集	1.20	10	
運轉法規	0.80	6	教習所、鐵道學校の教科書。専門部、助役試験、車掌試験等の絶好参考書。
貨物運送	0.80	6	
旅客運輸	0.50	4	
手小荷物運輸	0.50	4	
鐵道一班	0.80	6	鐵道技術の英語教科書。
レールエイリター エンチニヤス	0.80	6	
線路構造と保安裝置	1.50	8	
空気制動機の話	2.00	10	保線關係だけでなく運轉従事員必讀書。 エヤブレーキの最新知識網羅。
雇員教科書 上巻	1.20	8	鐵道一班、運轉法規を含む、簡明な教科書。
同 教科書 下巻	1.20	8	
月刊 鐵道業務版	0.25	2	車掌區、驛方面の純學術雜誌。
月刊 鐵道技術版	0.25	2	機關區、電車區、檢車區、方面向。
月刊 "KŌJŌ"(向上)	鐵道講座 會員に無 料添附		各試験の概況、特輯講座、誌上模擬試験等、鐵道受験界の消息は何でも判る。

終