

差支ない)

四、試 驗 車

五、内 燃 動 車 (但しキハニ五〇〇〇號形式及キハニ

三六四五〇號形式を除く)

尙右の各車輛の在る線路へ他の車輛を突放することも禁止せられて居るが、此の趣旨は萬一激動を與へた場合は、禁止車輛を突放したのと同じ結果を齎す虞があるから、制限したのであるから車輛迄の距離及制動手配等の條件がよく、之に激動を與ふる虞のない場合は突放しても差支ないことになつて居る。

參照條文……運轉取扱心得第六十一條及第六十二條

運轉取扱心得細則第三十三條

第四節 進入列車と入換作業

入換作業を爲す場合は停車場へ進入する列車と、入換作業中の列車又は車輛とが、衝突するのを防止する爲、當該作業の爲に支障する線路に對する常置信號機は、列車を絶対に進入させない様に凡て停止

信號を現示して置かねばならぬのである。

又操車掛は列車の使命及重要度等の觀點より特に已むを得ない場合の外、進入すべき列車を停車場外に停止せしめて迄入換を敢行することは固く禁ぜられて居る。従つて通念的には進入列車が隣接停車場又は信號所を進出する時刻迄には、其の進入線路を支障する入換作業は之を終らしむるか、又は一時中止して進入列車を待たなければならぬ。

參照條文……運轉取扱心得第五十五條及第五十六條

第五節 入換進路に於ける入換手信號

現示者と轉轍手との連絡

入換の爲轉轍器に附添ふ轉轍手は操車掛から入換すべき進路の通告を受けた場合は、轉轍器が車輛通過に差支ないことを確めた上、操車掛に對し次の合圖を行ひ、一方操車掛は此の合圖に依つて入換進路の安全なことを知らねばならぬことに定められて居る。

- 一、晝 間 片腕を高く擧げる
- 二、夜 間 白色灯を高く擧げる

又列車或は車輛が轉轍器を通過し終つたことを知らしめる必要があるときは、同じく轉轍手は操車掛

突放禁止表示票 (白地ニ赤色刷)



に對し左の合圖を爲すのである。

- 一、晝間 片腕を左右に振る
- 二、夜間 白色灯を左右に振る

而して之等の必要から轉轍手は夜間自己の受持轉轍器の傍に居つて、操車掛に向ひ白色灯を示し、自己の執務して居る位置を知らしめて居らねばならぬことになつて居る。

参照條文……運轉取扱心得第六十條

第六節 手押入換

本線路は列車の運轉に使用する最も重要な線路であり、萬一列車の運轉に支障があつては大變であるから、本線路を支障して車輛の手押入換を爲すときは、驛長又は操車掛其の他の適任者が之を監視しなければならぬのである。

参照條文……運轉取扱心得第五十八條

第七節 手押入換特殊取扱

一閉塞區間の途中に介在する停車場で、自由に本線路を支障して貨車の手押入換をなすことは、一閉塞區間に二箇列車を入れるのと同じ結果となり、甚だ危険であるから、斯る停車場では假令側線の設備があつても之を使用せず、従つて貨車を置かないのを原則とするのであるが、特に大鐵では停車場を指定して次の如き取扱をすることに依つて貨車の留置を認め手押入換を許容して居る。

- 一、本線路に關係ある轉轍器は定位に鎖錠し之が取扱は驛長自ら行ふこと。
- 二、貨車の手押入換を爲すときは次の取扱に依ること。
 - イ、第一號の轉轍器開錠に先ち當該閉塞區間兩端驛長に其の旨通告し承認を得たる上着手すること。
 - ロ、入換を終り轉轍器を鎖錠したときは直ちに之を前號の兩端驛長に通告すること。
 - ハ、列車が當該閉塞區間兩端驛を出發する適當時間前に手押入換終了しなければならぬ。但し列車より本線路に切り離れた車輛を該列車が出發した後、直ちに手押入換をするが如き場合は已むを得ないので、當該列車が閉塞區間内を運轉中と雖も差支へないことにしてゐる。
- 三、閉塞區間兩端の驛長は前號「イ」の通告を受けて之を承認したときは、入換終了の通告を受ける迄其の區間に列車の閉塞を行つてはいけない。此の場合は閉塞工事の施行に準じ所定の本札を掲出すること。
- 四、本取扱に關する手押入換は關係驛長協議の上施行、列車間合を指定して之を施行するものとし

且つ之に關係する列車は通票の折返使用を禁止されてゐる。(一〇四頁参照)

五、本取扱に關する停車場相互間の通話は驛長自ら行ひ、且其の通話時刻及通話者の職氏名を日誌に記録して置くこと。

參照條文……昭和六年十一月大達甲第二五一號手押入換特殊取扱手續

列車運轉特殊取扱方第五號及第六號

第八節 停止中の車輛の處置

停車場内に停止中の車輛は轉動を防止すること、隣接線路を支障しないことを考慮し、留置方に注意しなければならぬのであるが、特に風力の烈しい場合や勾配線路に對しては、不測の轉動防止に付いて特別の手配を講ずべきである。

第一款 本線路に留置する場合

本線路に車輛を留置する場合は各留置車輛を相互に連結し置き、且つ手用制動機や車側制動機を緊締して置く外、線路が勾配線であるとか、或は風力の烈しいときは手齒止を施して流轉防止の手配を爲し置くことが肝要である。

參照條文……運轉取扱心得第七十四條

第二款 側線に留置する場合

側線に車輛を留置する場合は本線路に逸出したり、又は本線路を支障する虞のある場合は、不測の轉動に對する防備をして置かねばならぬ。而して之が防備の方法其他取扱方は次の如くする必要がある。

- 一、車輛接觸限界標の内方へ押込んで置くこと。
- 二、車側制動機を緊締して置くこと。
- 三、成る可く相互に連結して置くと共に車止とは相當餘裕距離を置くこと。
- 四、車輪止の設備ある線路に對しては之を閉鎖し置くこと(車輪止とは側線にして停止中の車輛が本線路に逸出する虞ある箇所、遷車臺に向ひ車輛が流轉する虞ある箇所、又は其他特に必要ある箇所に車輛の逸出を防止する爲に、設置せらるゝものであつて、車輛接觸限界標内二米の箇所に之を設置し、所屬線内に車輛を留置してある間は閉鎖し置き、然らざる場合は之を開放して置くのである)

五、風力の烈しい場合其他必要に應じ手齒止を施して置くこと。

參照條文……運轉取扱心得第七十五條及第二百三十七條

第三款 動力車の留置方

機関車、気動車、電動車等を留置する場合は次の如き事項に付特に留意しなくてはならぬ。

一、動力のない場合

手用制動機を緊締して不測の轉動に備へること。

二、動力を有する場合

手用制動機を緊締する外動力に基因する自動を防止する手配を爲し、且つ之を看守すること。

参考 動力を有せずと看る範圍は次の如くである。

一、蒸氣機關車、蒸氣動車

無火にして罐圧力を有せないもの。

二、電氣機關車、電動車

集電装置が曇みあり、且制御器の逆轉挺子が抜き取りあるもの又は鎖錠しあるもの。

三、氣動車

組合スイッチ鍵が抜き取り、且制御器の逆轉挺子が抜き取りあるもの。

参照條文……運轉取扱心得第七十六條

第十章 事故の處置

第一節 運轉事故の防止

列車の運轉、車輛の移動、閉塞器、信號機及轉轍器の取扱等は勿論、車輛又は線路の保守に至る迄、苟くも運轉に係る事項に關しては極めて多くの而も詳細な規定が定められてある。

此の運轉に關する規定は其の大半を擧げて、運轉の事故防止方策に基くものと考へて過言でない。鐵道の營業を行ふ以上其の信用を維持し、鐵道の眞價を發揮する意味に於て絶對運轉上の間違を惹起してはならぬのであつて、之等規定を遵守勵行して取扱の正確を期するは勿論、天災事變に基く不可抗力に依る運轉事故に際會した場合と雖も、其の被害を最少に止めて、一時も早く復舊し輸送機關としての責務を果さなくてはならぬのである。

之が爲には平常より規程類を研究會得すると共に諸規程を嚴守勵行し、些細なる取扱違反と雖も、戰慄すべき重大事故發生の素因となることを思ひ合せて充分戒心し、取扱の熟練と相俟つて運轉事故の絶滅に努力せねばならぬ。

第二節 列車の事故

一九四

列車の事故としては、運轉中の列車の事故、途中で停止した場合、故障の爲退行する場合、救援列車、工事列車の運轉等が考へられるが、何れの場合でも常に閉塞方式の如何に依つてその取扱が區別せられることを知つて置かねばならぬ。

第一款 列車が分離した場合

運轉中の列車が分離した場合は、貫通制動機を使用してゐる列車では分離した兩部分とも自動的に制動機が働いて停車するが、不貫通の列車では動力車の付いて居らない部分は線路の状況に應じて、前進を続けるか停車するか、又は後退し初めるかも知れない。そこで

- 一、分離した後部は停車に努め、前部の方は後部が停止する迄絶対に停止してはならぬのが此の際の最上策である。
- 二、分離した後部が逆行して後方の停車場、又は信號所へ侵入して行く虞があるときは、前部は前方停車場へ進行して其の由を急報するか、若は時速二十五軒以下の速度で危険を告ぐる氣笛合圖を吹鳴しつゝ之を追行するのである。
- 三、分離した後部が停止するか又は逆行し初めても、途中で停止することが確實に分つて居つて、而

も之を收容することの出来る見込のあるときはそれを收容する爲に、前部は時速十五軒以下の速度で追行すること。勿論此の場合も危険を告ぐる氣笛合圖を忘れてはならぬ。

参照條文……運轉取扱心得第二百十條

第二款 列車の防護手配

列車が事故其の他の爲に途中で停車した場合は、其の區間の閉塞方式に應じて、その區間に進入して来る列車に對し追突、衝突、隣接線路を運轉する列車との接觸事故の防止方を手配しなければならぬ。

即ち此の防護方は列車の進行し来る方向に對して救援列車を迎へる場合は、兩方面停止列車の外方二百米以上の地點に停止手信號を現示し、且つ外方八百米以上の地點に信號用雷管を裝置するのを原則とするのであるが、救援列車を迎へる場合、又は自動閉塞式施行區間の防護は救援、又は續行列車が前途に支障あることを豫期して運轉するとの見界から、信號用雷管の裝置を必要とせぬことゝし又閉塞器式、通信閉塞式通票閉塞器式施行區間及單線區間で通票を携帯し、又は指導者の乗込んで居る列車は、所謂絶対閉塞區間を運轉して居るのであるから、當該區間に他の列車が入込んで来る虞がないから、救援列車を迎へる場合以外は列車防護の必要を一應規定から除外してゐるが、何れの場合も隣接線路を支障した場合は、信號用雷管及停止手信號の手配をしなければならぬのである。

尙大鐵では細則にて電車の後方防護は、心得所定の方式に依れない場合は、電車前照燈（晝間は停止手信號）及警笛を一定の方法に取扱ふことに依り、所定の防護に更へ得る道を講じてゐる。又これらの防護手配はその必要がなくなつた場合は、直ちに解かねばならぬ。

即ち防護解除の氣笛合圖があつたならば、防護者は信號用雷管を撤去し、停止手信號を現示したまゝ自己の列車へ歸るのである。而し其の途中で猶列車が進行して來るのを發見した場合は、防護の手配を繼續するか、再び其の手配をしなければならぬのである。又防護の信號で停止させられた列車は、その又後續列車に對して同様の防護手配を必要とすれば之をなすべきで、その時は前の列車のその方面の防護手配は解除してもよいのである。

參照條文……運轉取扱心得第二百十三條、第二百十四條、第二百十七條及第二百十八條

運轉取扱心得細則第八十七條及第八十七條ノ二

第三款 停車場へ急報

列車が途中で停止した時は、前に述べた防護手配が必要であれば之を行ひ、同時に一刻も早く最寄の停車場又は信號所へ列車の停止して居ることを通知しなければならぬ。之は特に他の列車が進入して來るやうな場合には通告の如何によつて、其の列車を停車場又は信號所にて喰ひ止めることが出来る外、救援の迅速を期することが出来るからである。而して通知方は次の中何れの方法に依つてもよい。

- 一、携帯電話機又は附近に電話がある場合はそれに依ること。
- 二、近い方の驛に適任者を派遣すること。
- 三、動力車が動ける場合はそれによつて走行すること。

四、隣接線路を運轉する列車があつたら、それを停車させて通告方を依頼すること。

參考 適任者を派遣走行させる場合は其の方面の防護を適任者に擔當せしめ得る方法が具體的に明示せられてゐる。

參照條文……運轉取扱心得第二百十二條及第二百十三條

第四款 列車の退行

列車が故障の爲退行する場合は閉塞器式、通信閉塞式施行區間及單線區間で通票を携帯し、又は指導者の乗込んでゐるやうな絶対閉塞に依つて運轉してゐる列車は、その閉塞區間の始點迄は無條件で退行することが出来るのではあるが、その退行して來た列車はその場合の閉塞區間の始點即ち停車場又は信號所に近付いた時は一旦停車し、相當手信號又は信號の現示に従つて進入しなければならない。

又自動閉塞式施行區間又は複線區間に於ける隔時法施行時、單線區間に於て隔時法を施行し、通券或は指導券を携帯して居るやうな列車は續行列車を運轉してゐる場合があるから、之との衝突を避ける爲に、次の様な手配を講じてからでなくては退行してはならぬのである。

- 一、電信電話に依るか、又は適任者を走らせて後方の停車場に通告してその驛長の指示に従ふこと。
- 二、後方停車場に向つて適任者が走行するとき、停止手信號を現示し乍ら走り、後續列車を發見したら之を停止させること。その爲には必要に應じて信號用雷管を裝置すること。

以上の手配が済んで後方停車場の驛長の指示に依つて初めて退行することが出来るのであるが、その場合は退行列車は停車場の入口で一旦停止しなくても、相當手信號又は信號の現示に従つて進入してよいのである。

参照條文……運轉取扱心得第二百十一條

第五款 救援列車、工事列車の運轉

途中で故障の爲列車が停止したり、又は線路の故障の爲に或る區間が不通になつた時は、その區間に救援列車を運轉したり、又は工事列車を運轉しなければならぬ場合がある。此の場合は既に其の區間に所定の閉塞方式を施行した列車が在るときがあるので、一般の閉塞觀念で列車を運轉させ得ない事情が生じる。さうした場合の運轉方法は大體次の様な趣旨で行ふことになつてゐる。

- 一、開通に相當の時間がかゝると思はれるとき。即ち列車が脱線したり、線路が不通になつて開通が容易でない様なときには、一時閉塞區間が中斷されたものと看做して、前に閉塞方式の變更に述べた方法に依り閉塞區間の一時的分割の取扱に依つて運轉する。
- 二、開通容易と思はれるとき。即ち故障の爲列車が途中で停止してゐても、救援列車が現場へ行けば直ちに開通し得るか、又は線路が不通になつてゐても直ちに開通し得る見込のある場合には、その區間に列車の有無に依つて次の様な取扱方をする。

イ、列車のない場合

即ち線路不通の爲に工事列車を運轉するやうなときには、所定の閉塞方式に依つて運轉する。

ロ、列車の在る場合

即ち故障の爲に列車が停止してゐるときや、線路不通の區間に工事列車が入つてゐる時に、更に工事列車を運轉する時などでは、所定の閉塞方式に依ることが出来ないで、この時には兩隣りの驛長が打合せの上、傳令者を定めて、之を救援列車や工事列車に乗り込ませて運轉するのである。

而して此の傳令者は一種の閉塞の爲の鑑札と同じであつて、指導法の指導者に匹敵するものであるから、従つてこの傳令者が驛に歸着しなければ、その閉塞區間に他の列車を進入させることは出来ないのである。

参照條文……運轉取扱心得第二百五條及第二百十六條

第三節 踏切道の事故

踏切道は交通量の多寡に依り次の四種類がある。即ち一晝夜を通じ警手を附するものを第一種踏切、一定時間のみ警手を附するものを第二種踏切、警手を附せず單に電氣に依る警報装置を設けるものを第

三種踏切、其の他のものを第四種踏切道と稱してゐる。踏切警手は列車運轉の場合の踏切の安全を保證するのが役目であるから、列車又は車輛の通過前には門扉其の他の遮斷装置を完全に閉ぢ、列車又は車輛が通過し終つた後は之を開く可きであるが、若し遮斷装置の取扱時機を失するときは、直ちに列車又は車輛と通行人其の他の車馬と衝突し、人畜を死傷させるのみならず列車を遅延せしめ、又は脱線する等の事故を惹起することゝなるから、之が取扱及執務に付いては充分注意しなければならぬが、萬一車馬が踏切道を支障したやうな場合は、直ちに列車防護の規定に準じ、夫々列車を停止させる手配を講じなければならぬのである。又此の場合踏切道が停車場構内にあるものであつて、場内信號機又は出發信號機に停止信號を現示させることに依つて、列車を完全に停止し得る場合は驛長に通告し、此の取扱に依つて列車の停止手配を講じてよいのである。

参照條文……運轉取扱心得第二百三十八條

第四節 暴風雨の場合

暴風雨の場合と謂つても、特に恐ろしいのは暴風であるが、雨雪も亦重大事故を惹起する基因を造る場合がある。

第一款 氣象通報

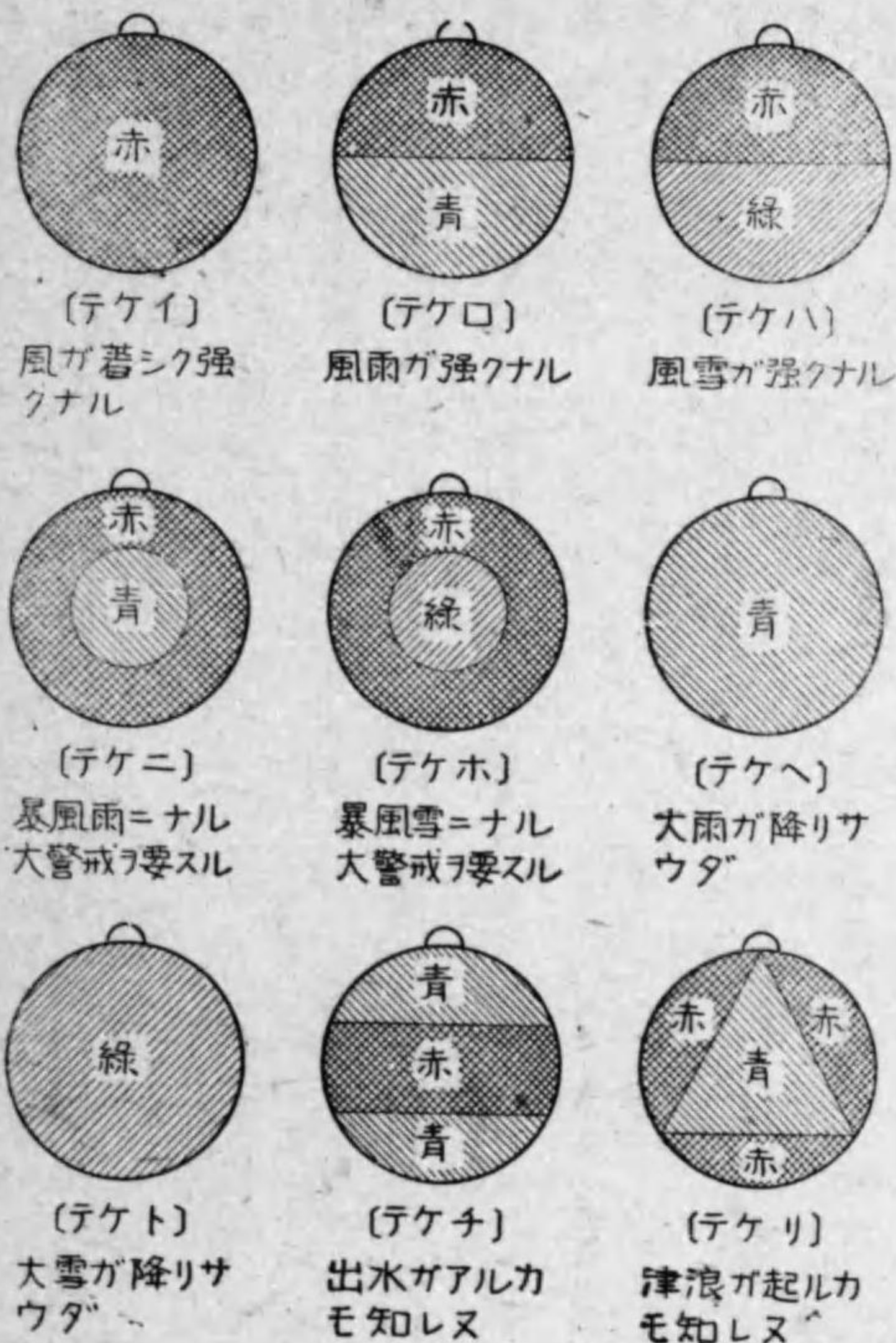
氣象通報は中央氣象臺から本省業務局保安課長、鐵道局列車部長を経て關係地方部、停車場其の他現場の各所に通報することになつてゐる。

氣象通報の種類は左の九種類として下記の略號を以て、至急電報又は電話に依つて通報され、此の氣象通報を受けた場所では、之を關係々員に告知した上、氣象告知標板を乗降場其の他見易き一定の場所に掲出し、一般に注意を喚起すると共に、乗務中の乗務員に對し之を知得せしめ、運轉上警戒せしめるのであり、又必要に應じて保線係員に線路を警戒させるのである。

略號	通報原文
テケイ	風ガ著シク強クナル
テケロ	風雨が強クナル
テケハ	風雪ガ強クナル
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	大雨ガ降りサウダ
アケト	大雪ガ降りサウダ

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

氣象告知匾板



第二款 風速と列車の運轉

暴風に就ては風力が如何なる程度に依つて車輛が顛覆するかと言ふことは難かしい問題であつて、線路及車輛の構造及風の方向、性質等に因つて異なる。風力は地面上よりの高さによつても異なり、風は常時一定の速力で吹いて居るのでなく、波形のやうに高低がある。然し停止中の車輛は其の輕重又は大小に依るが、大體に於て約三十米以上の風力で側面より吹けば安全を保證する事は出来ない。又列車が運轉中に於て車輛は常に左右に動揺して居る。此の場合車輛の動揺と風の波の頂きのピツチが偶々一致することがあれば、其の瞬間には車輛が最も顛覆し易い状態になるのである。斯る意味から風力激しき場合風速を測定し、之が防止對策として大鐵では、平素可及的風力の激しい箇所を選定し風速計を設置し、斯る場合に於ける列車の取扱を次の如く定めてゐる。

- 一、風速計設置停車場では風速が二十米以上になつた場合は、之を通報指定停車場に通報すると共に所管運輸部長（含管理部長）に即報するのである。
- 二、風速計の設けある停車場驛長又は風速の通知を受けた驛長は、風速計設置箇所へ進出する列車に對して次の如く取扱ふのである。
 イ、風速二十米以上の場合
 當該停車場を進出する列車の乗務員（必要ありと認めた場合は通過列車と雖も之を停止せしめた後）に通告すること。

ロ、風速二十五米以上の場合

當該停車場を進出する列車の乗務員（通過列車は之を停止せしめた後）に通告すると共に、有蓋空貨車及無蓋車に輕量で且嵩高なる貨物を積載したるものは成る可く連結を避くること。但し自重五・五噸以下の貨車に輕量品を積載したるものは連結しないこと。

ハ、風速三十米以上の場合

風速發信器の設けある區間に列車を進出せしめないこと。

參照條文：運轉取扱心得第二百二十一條及第二百二十二條

昭和十三年九月大達甲第百十九號風速計ニ依ル列車運轉取扱手續

第五節 車輛及線路の事故

車軸が發熱したり、その他の故障で運轉上危険な状態が認められた車輛は列車から切り離さねばならぬ。勿論閉塞區間の途中でこんな状態が発生した場合は、應急手當の上努めて最寄停車場迄運轉すべきであるが、それも不可能となつた場合は列車の事故で述べた方法に依り處理せねばならぬ。

又車輛又は線路に故障があつて、一時使用に堪えなくなつた後は、修理復舊しても保守を管理する責任者の検査を経てからでなくては、列車の運轉の爲に使用してはならぬ定めがある。

參照條文……運轉取扱心得第二百二十三條及第二百二十七條

第六節 閉塞の事故

閉塞の事故は重大事故を惹起する大きな素因を爲すものであるから、平素から閉塞取扱の適正を期して此種の事故を發生させぬ様努力すると共に、若し事故を發生させた場合の對策を研究して置かねばならぬ。

第一款 無閉塞運轉

閉塞區間に進入すべき鑑札、即ち所定の通票、通券、指導券の無携帯又は指導者の乗り込んで居ないのに氣付いた機關士は、非常事故の場合の氣笛合圖、即ち短急氣笛數聲の合圖をして直ちに停車し、列車防護の方法を講じなければならぬ。勿論此の場合にはどちらの方向から他の列車が來るかも分らないから、列車の前後兩方面に對して防護が必要である。そして無閉塞運轉をして來たことを最寄の驛長に、前に述べた方法で直ちに通告して、列車の進退に關する指示を受けねばならぬ。若し此の際區域違の通票を持つて來て居るやうな場合は、適任者が最寄驛へ走行の際之を持たせて返送させてもよい。

又驛長が無閉塞で列車を出發させたことに氣付いた時には、直ちに之を停める手配を講ずべきである

が、停止せしめ得る手段のないときには、先づ前方の停車場へ電話して、對向列車を動かさないやうに手配する。そして遅時乍らも更めて閉塞の手續を行はなければならない。

此の場合驛長は對手驛長と打合せの上、傳令者を走行させてその列車の進退に關する要旨を傳達させねばならぬ。之は乗務員からの通告のあつた場合も同様であつて、その列車が通票、通券、指導券を携帯すべき列車であつたなら、傳令者に之を持たせてやつてその列車に渡して運轉させ、指導者の乗る可き列車であるときには、指導者を傳令者として走行せしめ、前途は指導者として列車に乗り込ませる必要がある。

参照條文……運轉取扱心得第二百二十九條及第二百三十條

通票閉塞器取扱心得第八條

第二款 票券の持越

正當の通票を携帯した上に、更に餘分に他の區間の通票を持越して運轉して來たのに氣付いた機關士は、その通票を成可く早く元の停車場に返すことを考へねばならぬ。この場合は自己の列車には何等危険はないが、他の列車に對して支障を及ぼすこととなるから、何處迄も早く之を返送することを心掛け停車場を出發して間のない列車なれば之を停止して、適任者にそれを持たせて後方停車場へ返送させ、又前方停車場を介して返送するのが得策と認められる時は、そのまゝ運轉して前方停車場を介して

返してもよい。

又之が使用済の通券や指導券を持ち越して來た場合は、他の列車に實害がないから、別に氣付いても列車を停止させるに不及、そのまゝ運轉して次の停車場の驛長に託して返せばよいのである。

参照條文……運轉取扱心得第二百三十一條

第三款 票券の落失

正當の閉塞手續に依つて出發した列車が運轉中に通票を落失した場合は、列車は安全に閉塞區間を運轉することは出来るが、他の列車に影響を及ぼすこととなるから、なる可く落失した通票を探すべきであるが、然しなか／＼拾得するのが困難なときは已むを得ず其の儘進行して行つてもよい。

又通券や指導券を落失した場合は、そのまゝ次の停車場へ運轉して差支ないのである。

参照條文……運轉取扱心得第二百三十二條

第七節 運轉事故報告

運轉事故を發生した場合は直に關係箇所へ速報し、且夫々運轉事故報告書を提出しなくてはならぬ。運轉事故報告書は事故の顛末、處置、將來の對策、賠償處理、賞罰等の重要な資料となる性質を持つて

居るのであるから、其の記載は詳細に而も明瞭を期することに心掛けねばならぬ。
而して運轉事故は之を大別して列車の事故、車輛及線路の事故、閉塞の事故、暴風雨に分け更に之を左の如くに細別するのである。

- 一、列車衝突
- 二、列車接觸
- 三、トロリー衝突
- 四、列車脱線
- 五、車輛脱線
- 六、車輛逸走
- 七、閉塞違反
- 八、信號違反
- 九、異線進入
- 一〇、列車分離
- 一一、列車支障
- 一二、踏切障害
- 一三、列車火災
- 一四、沿線火災
- 一五、線路故障
- 一六、送電故障
- 一七、閉塞装置故障
- 一八、車輛故障
- 一九、車輛破損
- 二〇、死傷
- 二一、列車遲延
- 二二、其他(通票誤扱、風害運轉休止、信號機外停車、停車驛通過、分歧器破損、車止破損、車輛障碍、隧道内窒息、乗務中疾病、トロリー逸走、雜)

第十一章 雜

第一節 列車の上り・下り及番號の決定

列車の上り列車又は下り列車の區別は沿革的の名稱であつて、國有鐵道の幹線では帝都東京の方向に向つて運轉する列車を上りと謂ひ、之に反對する方向に運轉する列車を下りと謂ふのである。又支線に於ては幹線に向ふ列車を上りとし、又地方線に在りては同一主旨に依つて地方の主要都市を中心とし、又は線路の基點を規準として上下の區別を立て、居るのである。

而して列車には番號を附する事が必要であり、如何なる場合でも御召列車以外は番號のない列車は在り得ないのであつて、列車番號を附するに就ての原則を擧ぐれば次の通である。

- 一、上り列車には偶數、下り列車には奇數の番號を附す。但し上り下りの方向の異なる二以上の線區を直通して運轉する場合は有ゆる點を考慮し、其の都度妥當と思はるゝ線區を基準として番號を附するものである。

- 二、旅客を輸送する列車(除準混列車)は十位以下を一乃至四九としたるもの(例 3 14 27 48 123 248 310)を附し、其の他の列車には十位以下を五〇乃至九九としたるもの(例 53 64 77 98 173 298 366)を

附せられてゐる。但し電車又は氣動車にして列車回数多く、此の原則に従ふ時は列車番號の不足を來すか、或は甚だしく番號の不經濟使用となる場合、例へば茲に列車回数百十往復の線區ありとすれば100—149、200—249、300—349、400—449、500—519、迄となり100臺より500臺迄の番號を要するも、之を100—199、200—299、300—319迄とすれば簡單にして番號の經濟的使用となり、而も隣接線區に紛らはしき列車番號なき場合に於ては、斯くする方却つて自然的なりと考へらる。

三、同一停車場に着發(含通過)する列車には同一番號を付けてはならない。即ち同一停車場に於て一日中に同じ番號の列車が二回以上着發することは、列車取扱上間違の原因となるから絶対に避く可きである。

第二節 列車運行圖表の見方

一日中に運轉する列車運行の状態を一枚の紙で表したものを、列車運行圖表と謂ひ、これを略してダイヤと呼んでゐる。

此の運行圖表は列車の運行状態を一見して直ちに知り得るもので、運轉業務に従事する者にとつては必要缺くべからざるものである。

運行圖表には列車の時刻を精密に知り得る二分目ダイヤと、運行の大略を知り得るに便利な一時間目ダイヤの種類があるが、特に必要な場合には一分目ダイヤを造る場合がある。

二分目ダイヤとは縦の細い線を二分毎に目盛り、十分、三十分及一時間毎に太線を介在せしめ、全體で一晝夜二十四時間の目盛を有してゐる。

一時間目ダイヤは此の目盛を一時間毎に區切つてゐるのである。

横の線は各種類のダイヤを通じて、停車場又は信號所の位置を表はし、其の間隔は列車の所要運轉時間に比例して廣げ、列車の着發時間に一致させる様に其の位置を決めてあるのである。

運行圖表作成に使用する符號は次の通である。

信 號 場	⊗	(信號場名ノ上ニ附ス)
信 號 所	×	(所名ノ上ニ附ス)
折 返 式 停 車 場	∞	(停車場名ノ上ニ附ス)
閉塞區間ノ中間ニ介在スル停車場	○	(停車場名ノ上ニ附ス)
同右ニシテ職員ノ配置ナキモノ	●	(同 右)
上下本線ヲ區別セサル停車場	△	(同 右)

上下本線ヲ區別シ能ハサル停車場	▲	(同)	右
本線路ニ給水器所在停車場	♁	(運行表右側欄外ニ附ス)	
(上)リ列車給水	♂	(同)	右
同(下)リ列車給水	♀	(同)	右
同(上下)列車用	♁	(同)	右
本線路ニ豫備給水器所在停車場	♂	(同)	右
(上)リ列車給水	♂	(同)	右
同(下)リ列車給水	♀	(同)	右
同(上下)列車給水	♁	(同)	右
複線區間		(運行表右側ニ附ス)	
三線區間		(同)	右
四線區間		(同)	右
通票式又ハ票券式施行區間		(同)	右
通票閉塞器式施行區間		(同)	右
自動閉塞式施行區間	A	(同)	右

二 列車又ハ船便ノ記號ヲ左ノ通トス

急行旅客列車		併結運轉ノトキハ二條
混合列車		
準混合列車		
電氣動車		(成ルヘク細線トシ旅客列車ト區別シ易カラシムル)
氣動車		
廻送氣動車		
不定期廻送氣動車		
小荷物列車		
急送品列車		
貨物列車		
石炭列車		
長距離小口列車		

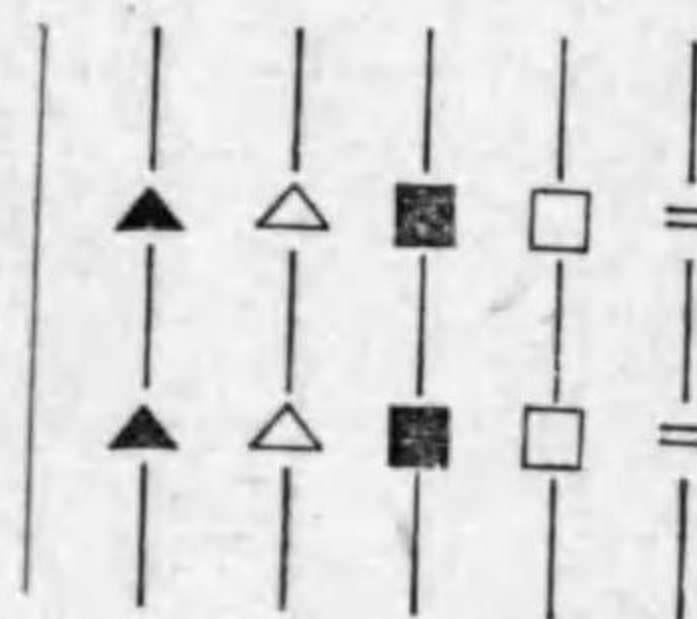


0 10 15 20 30 40 45 50 1
秒秒秒秒秒秒秒秒 分

下り 列車 対 上り	送 間 料	累 計 料	12	1	2
2.1	2.1	6.0	481.9	(彦根)	
10.0	5.7	6.4	458.3	河 瀬	
2.7	2.7	3.9	462.6	細 坂	
6.7	8.2	3.7	455.7	能 登 川	
2.3	5.1	5.1	470.8	安 土	
3.5	1.9	3.5	474.3	(近 江 八 幡)	
7.9	0.6	4.0	478.3	孫 原	
3.0	6.7	5.6	483.9	野 洲	
7.8	7.3	3.1	487.0	空 山	
3.2	3.6	4.4	491.4	(草 津)	
2.7	5.9	7.7	499.1	石 山	
8.0	3.7	2.9	501.9	藤 所	
7.2	-	1.7	503.6	大 津	
-	10.0	4.5	508.1	山 科	
-	10.0	5.5	518.6	(京 都)	
-	3.3	1.8	515.4	五 條 路	
1.9	3.3	4.6	520.0	向 日 町	
4.7	2.2	3.7	523.7	神 足	
4.0	2.3	4.0	527.7	山 崎	
6.3	7.5	7.5	535.2	高 槻	
5.1	2.7	2.9	538.1	高 津 富 田	
2.5	3.8	2.7	541.8	茨 木	
1.6	3.9	4.8	546.6	吹 田 操 車 場	
L	L	2.2	548.8	吹 田 (吹 田 操 車 場)	
5.6	5.1	3.5	552.3	宮 原	
1.2	0.6	1.1	553.4	大 王 塚	
1.8	0.5	3.0	556.4	(大 王 塚)	

又二分目ダイヤに記載する時刻の符號は、次の如きものを大鐵では使用してゐる。

試 運 轉 列 車
客 車 廻 送 列 車
不 定 期 客 車 廻 送 列 車
單 行 機 關 車
不 定 期 單 行 機 關 車
旅 客 又 ハ 客 貨 船 便
貨 物 船 便
列 車 又 ハ 船 便 ノ 記 號 ニ ハ 列 車 又 ハ 船 便 ノ 種 別 其 ノ 他 ニ 應 シ 左 ノ 記 號 ヲ 附 加 ス



不 定 期 運 轉 若 ク ハ
運 行 ス ル 列 車 及 船 便
一 定 ノ 期 間 ヲ 限 リ 運 轉 若 ク ハ
運 行 ス ル 列 車 及 船 便
豫 メ 指 定 ノ シ タ ル 列 車
又 ハ 船 便 ノ 變 更 時 刻 車
補 助 機 關 車
停 車 場 通 過

急行旅客列車(電車、氣動車ヲ含ム)
及貨物列車ハ必要ニ應シテラ省略シ得
止停車場ニ○ヲ附スルコトヲ得

昭和十八年五月十日 初版印刷
昭和十八年五月十五日 初版發行
(一、五〇〇部)

定價 金九十九錢
特別行爲 金六錢
稅相當額

大鐵編運轉法規の解説奥付
合計金一圓五錢

(出版會承認ア3493號)

著作權所有
不許複製

編者 大^{オホ}阪^{オカ}鐵^{テツ}道^{ドウ}局^{キョク}

發行兼印刷者(中愛五三) 山^{ヤマ}田^タ慶^{セイ}太^{タイ}郎^{ロウ}

印刷所 名古屋市東區飯田町二丁目 交友社印刷所

發行所

名古屋市東區
鍋屋町二丁目

鐵道專門
圖書出版

株式會社

交友社

(日本出版會々員第一一〇五二號)
電話東二八五・七五五五番
振替名古屋一三九六三番

475
218

終



賣價(稅込)金一圓五錢