

I-5 運転時隔

駅をはさむ区間における運転時隔(2)

運転時隔が相当に詰まっている線区で、駅における停車時間を多く必要とする駅では、抜本的にはホーム線を増設して交互着発の形とすればよいが、そこまでいく前の段階で、ホームの中間に0号と呼ばれる閉そく信号機を加え、駅・構内の閉そく区間を短くして、続行列車の信号によるアタリを除くことが行なわれる。(0号は国鉄での呼び名である)

右図は、S駅に0号閉そく信号機を増設して、先行のA電車の後尾が0号閉そく機を越えた時刻に、続行のB電車が第1閉そく信号機から距離dだけ隔てた地点に接近できる状況を示したものである。距離dの考え方は前節と同様であり、また第1閉そく・場内・0号閉そくの信号現示種別は、その信号機の内方の過走防護の条件などによって、警戒信号なり減速信号なりも現示する機構とするが、この例では単純化して停止・注意・進行の3現示とした。

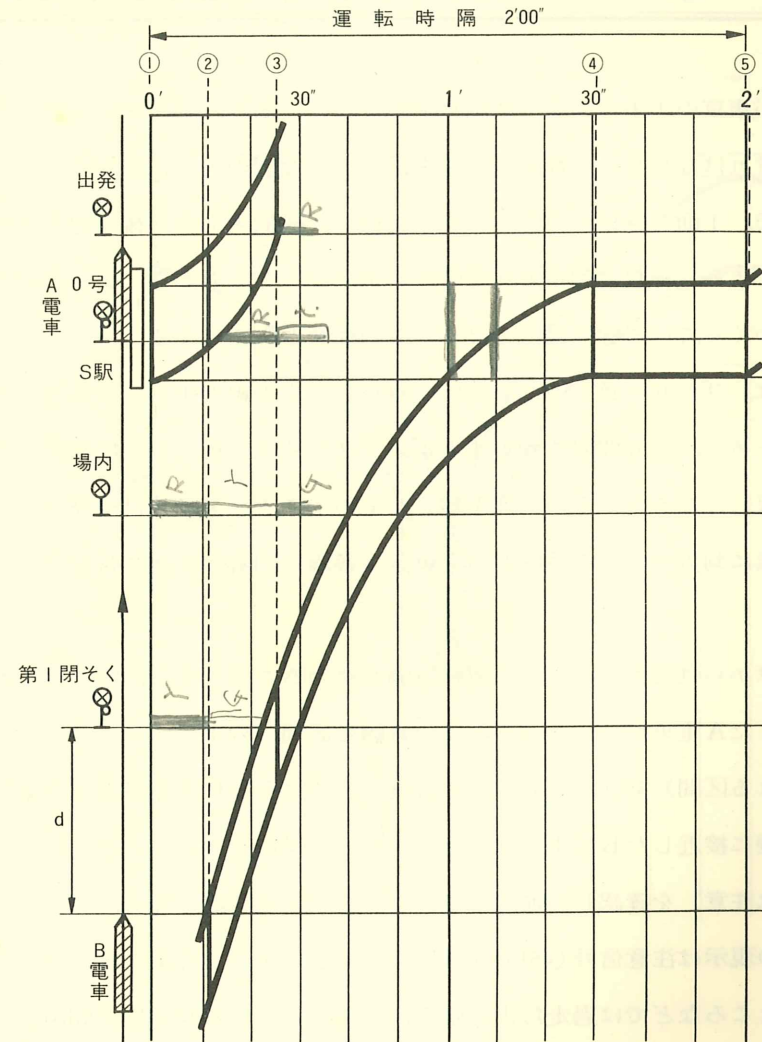
この0号閉そく信号機による時間短縮の考え方は、東京の国電区間などには相当採り入れられており、ダイヤの過密化と停車時間の増大の2条件を克服して正常なダイヤの保持に役立っている。

この場合の最小運転時隔は次の式で表わされる。

$$T_0 = t_1 + t_2 + t_5 + t_6 + T_1 + t_3' + t_4' + T$$

図22 続行電車同一線停車運転時隔曲線(2)

(構内0号閉そく信号機のある場合)



- (注) ① A電車S駅出発時刻
② A電車の後尾が構内0号閉そく信号機を越える時刻
(ほとんど同時に第1閉そく信号機が進行現示となる)
③ A電車の後尾が出發信号機を越える時刻
(ほとんど同時に場内信号機が進行現示となる)
④ B電車S駅到着時刻
⑤ B電車S駅出発時刻