

『鉄道関係の用語解説』

	用語	解説
あ	開かずの踏切	ピーク時の遮断時間が40分／時以上となる踏切
あ	アボイダブルコスト	貨物輸送に係わるアボイダブルコスト(回避可能経費)とは、JR貨物が第一種鉄道事業者の施設を共用して貨物輸送を行う場合に、その貨物輸送がなければ第一種鉄道事業者において発生しないと認められる経費である(レール交換、トrolley線張替修繕費等の経費)。
う	運行管理システム	CTC(列車集中制御装置)装置と電子計算機を組合わせて、各駅の進路制御、ダイヤ管理、あるいは各駅の案内放送、表示等をすべて自動的に行うシステム
う	運賃	運輸事業における運賃計算の基礎となる単価。
う	運賃計算キロ程	運賃計算上の基礎となるべきキロ程である。均一運賃制度を採用する場合を除き運賃は運送距離に応じて計算される。実測キロをそのまま使用する場合と、割増または短縮したものを使用する場合とがある。
え	営業キロ	旅客又は貨物の輸送営業を行うことを明示した営業線の長さで、輸送量又は運賃計算の基礎となる。停車(留)場の中心距離をもって表す。
え	エコレールマーク	環境にやさしい鉄道貨物輸送を利用している商品又は企業を対象とした認定制度で、認定された場合にその商品やカタログ等につけられる環境ラベル。
お	大手民鉄	東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、名鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神、西鉄の16社。大手と中小の明確な基準はないが、大手は経営規模が大きく、大都市とその周辺の通勤・通学輸送を分担しているという共通点から日本民営鉄道協会において位置付けているもの。
か	貨物走行キロ	駅間通過貨車数に駅間キロを乗じたもの。
き	軌間	線路の幅(レール間の寸法)。世界的な標準軌間は1,435ミリで我が国では「広軌」と呼ばれJR新幹線や一部の大手民鉄等がこの寸法、また我が国で「狭軌」と呼ばれる国内標準は1,067ミリでJR在来線をはじめ多くの鉄道はこの寸法。
き	軌間可変電車	→フリーゲージトレイン
き	客車走行キロ	駅間通過客車数に駅間キロを乗じたもの。
き	共通運賃制度	鉄軌道線とバスの併行区間における輸送調整と旅客の利便向上を目的とした運賃制度。
き	均一制	乗車キロに関係なく運賃を均一にする制度。
く	区間制	営業路線を、おおむね等距離にある駅を基準として2つ以上の区間に分割し、運賃を算出する制度。
く	空港アクセス鉄道等整備事業費補助	都市の国際競争力の向上や、地域の連携・交流の促進を通じた地域の活性化等の観点から、空港アクセス鉄道及びニュータウン鉄道の新線建設費等の一部を補助する。平成20年度予算からニュータウン鉄道等整備事業費補助を改称。補助率は補助対象建設費の18%等(地方公共団体も同様の補助を実施)
け	建設キロ	実際に工事が行われる区間の長さを表す。
こ	混雑率	輸送人員÷輸送力×100
し	自動列車運転装置 (Automatic Train Operation, ATO)	列車の速度制御、停止などの運転操作を自動的に制御する装置。

	用語	解説
し	自動列車制御装置 (Automatic Train Control, ATC)	列車の走行速度を自動的に制限速度以下に制御する装置。
し	自動列車停止装置 (Automatic Train Stop, ATS)	列車が停止信号に接近すると、列車を自動的に停止させる装置。
し	車両キロ	駅間通過車両数に駅間キロを乗じたもの。客車走行キロと貨車走行キロの合計。
し	集中度	最混雑時間帯(1時間)の輸送人員÷1日平均輸送人員×100
し	上下分離(方式)	鉄道インフラの整備主体と運行主体を分離し、鉄道インフラの整備に公的主体が関与する方式。この方式には、鉄道インフラの整備に要する資本費の全部又は一部を運行主体からの線路使用料により償還する償還型と、鉄道整備に要する資本費の全部を公費により調達する公設型がある。
し	乗車効率(客車走行定員利用効率)	人キロ÷(客車走行キロ×客車平均定員)×100
す	ストアードフェアシステム [stored-faresystem]	磁気カードを直接自動改札機に挿入し、利用料金を差し引くシステム。運賃自動引き落としカードシステムともいう。英語では、「storedvaluefarecard(英)smartcard(米)」という。
そ	相互直通運転	都心や副都心への旅客輸送需要に応えるため、複数の鉄道会社間で相互に相手の路線に電車を直通運転すること。
た	第一種鉄道事業	自らが鉄道線路を敷設し、運送を行う事業であり、自己の線路の容量に余裕がある場合には、第二種鉄道事業者に自己の線路を使用させることができる。
た	対キロ区間制	一定の距離を基準として区間運賃を定め、発駅を起点としてこの区間運賃により運賃を定める制度。
た	対キロ制	キロ当り賃率に乗車区間の営業キロを乗じて運賃を算出する制度。
た	第三種鉄道事業	鉄道線路を敷設して第一種鉄道事業者に譲渡するか、又は、第二種鉄道事業者に使用させる事業であり自らは運送を行わない。
た	第二種鉄道事業	第一種鉄道事業者又は第三種鉄道事業者が敷設した鉄道線路を使用して運送を行う事業。
ち	地下高速鉄道整備事業費補助	大都市における交通混雑の緩和及び都市機能の維持・増進を図るため、地下高速鉄道の新線建設費、耐震補強工事費及び大規模改良工事費の一部を補助する。補助率は、補助対象建設費の35%(地方公共団体も基本的に同様の補助を実施)
ち	超電導磁気浮上式鉄道(超電導リニアモーターカー)	極低温(-269度)で電気抵抗が0になる超電導現象による強力な電磁石の磁力を利用して、車両を約10cm浮上させて走行する鉄道システム。
て	電力管理システム	変電所の機器の操作、故障時の処理等の業務を電子計算機により自動的に行い、電力運用を安全かつ総合的に行うシステム。
の	延日キロ	営業キロに営業日数を乗じたもの。
の	乗継運賃制度	乗継ぎ旅客の運賃負担の軽減と利便向上を目的とした運賃制度。
ひ	一人平均乗車キロ	輸送人キロ÷輸送人員
ひ	表定速度	列車の運転区間の距離を、運転時間(駅間の走行時間に途中駅の停車時間を加えた時間)で除したものの。

	用語	解説
ふ	踏切道の種別	第1種踏切道：昼夜を通じて踏切警手がしゃ断機を操作している踏切道又は自動しゃ断機が設置されている踏切道。 第2種踏切道：1日のうち一定時間だけ踏切警手がしゃ断機を操作している踏切道。 第3種踏切道：警報機が設置されている踏切道。 第4種踏切道：踏切警手もおらず、しゃ断機も警報機も設置されていない踏切道。
ふ	踏切保安設備整備費補助金(踏切補助)	交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与するため、踏切保安設備の整備を行う経営困難な事業者に対し、その整備費を国を1/3又は1/2、地方公共団体が1/3で補助する。
ふ	フリーゲージトレイン(軌間可変電車)	新幹線(標準軌1,435mm)と在来線(狭軌1,067mm)など、異なる軌間(ゲージ)を直通運転できるよう、車両の左右間隔を軌間に合わせて自動的に変換する電車。新幹線と在来線の乗換えが不要になることによって利便性が向上し、また、在来線の軌間を変更(軌間の拡大)する必要がなく、既存の施設を有効に活用することができる。
へ	平均速度	列車の運転区間の距離を、駅間の走行時間で除したもの。
ほ	ホームドア	プラットホーム上の線路側の縁端部に沿って、旅客の転落等を防止するために設置された設備のこと。列車の発着時は、列車のドアの開閉と同時に自動的にドアが開閉し、列車の不在時にはドアが閉じられた状態となることでプラットホームと線路が仕切られる。フルスクリーンタイプの「ホームドア」、腰高タイプの「可動式ホーム柵」があるが、これらを総称して「ホームドア」としている。
ほ	ボトルネック踏切	ピーク時間の遮断時間が40分/時以上となる踏切、1日の踏切交通遮断量が5万台時以上の踏切、又は、自動車交通量に歩行者、自転車を加えた1日の踏切交通遮断量が5万台人時以上の踏切のうち歩行者と自転車のみの遮断量が2万台人時以上である踏切。
も	モーダルシフト	輸送形態を転換すること。トラック輸送から海上輸送や鉄道輸送に切り替えることにより、酸化炭素排出の少ない、環境に優しい輸送が可能となるとともに、大量輸送や渋滞緩和により輸送効率が向上する。
ゆ	輸送障害	列車運転事故以外の要因による列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等。
ゆ	輸送人員	輸送した旅客の総人員数。
ゆ	輸送人キロ	輸送した各々の旅客(人)にそれぞれの旅客が乗車した距離(キロ)を乗じたものの累積。
ゆ	輸送トンキロ	輸送した各々の貨物(トン)にそれぞれの貨物が乗車した距離(キロ)を乗じたものの累積。
ゆ	輸送トン数	輸送した貨物の総トン数。
ゆ	輸送密度	旅客営業キロ1キロメートル当たりの1日平均旅客輸送人員 線区年間輸送人キロ÷営業キロ÷365
り	リニアモーター	回転計のモーターを直線上に展開し、駆動力を得る装置。浮上式鉄道やレール車輪走行式鉄道に用いられる。
れ	列車キロ	駅間通過列車回数に駅間キロを乗じたもの。
れ	列車集中制御装置 (Centralized Traffic Control, CTC)	中央司令所から各駅の信号設備を集中制御し、かつ列車運行状況を監視し、列車運転をより安全に、能率的に行う装置。
れ	連続立体交差化	鉄道と幹線道路(一般国道、都道府県道及び都市計画決定された道路)とが複数箇所で見交差する鉄道区間について、踏切道を除去することを目的として、鉄道を連続的に高架化又は地下化することをいう。
ろ	ロングレール	通常200m以上の長さのレール。乗り心地がよく、軌道保守に有利である。(参考：一般のレールの長さは、25m程度である。)
A	ATC	→自動列車制御装置

	用語	解説
A	ATO	→自動列車運転装置
A	ATS	→自動列車停止装置
B	BRT(Bus Rail Transit)	バス専用道路・レーンを走行することにより、通常の路線バスより速達性や定時性を向上させた交通システム。
C	CTC	→列車集中制御装置
D	DMV(Dual Mode Vehicle)	道路と線路の両方の走行が可能な車両で、JR北海道が開発している。
I	ICカード乗車券	鉄道やバスなどの、公共交通機関を利用する際に運賃などとして利用できるICカードによる乗車券。近年、乗車券の汎用性を高めることにより利用者利便の向上を図るため、共通化・相互利用が促進されている。
J	JR完全民営化問題	特殊会社であるJR各社を一般の株式会社とすることに関する問題。JR東日本、JR東海、JR西日本は平成13年12月にJR会社法から適用除外とされた。
L	LRT(Light Rail Transit)	従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させたもので、高い速達性、輸送力等を持った、人や環境に優しい都市公共交通システム。