面にタナを設け，上下２段に積み分けかつ入口部分には簡易な荷くずれ防止板を取付けてある。

水運車は機関車の缶用の水，へき地に居住する者の飲料水等の輸送に使用する。

無蓋貨車とは屋根のない貨車の総称である。無蓋車の妻構は固定で，側構は荷物の積おろしに便利なようにあおり戸となっている。新しい車では側柱の抜きさしできるものもある。荷くずれを防ぐ綱を使用するため，台わくに丁字形の綱掛け金具が取付けられている。

土運車は無蓋車と外観は似ているが側が少し低い。土箱が台わく上を転がりながら転倒する構造のものもあり，転倒側の側板はリンク作用で宙に持ち上げられ，土箱を原位置にもどすときはこの重量がバランスウェイトの役目をする。転倒・復位は人力で行う。

長物車は木材・レール等の長尺物を積む車で側も妻もなく，荷くずれを防止するステーキだけを立てたもの。床は木板張りと鋼板張りとあるが，いずれも木材等の積載に便利なようにまくら木が取付けてある。小形の車でまくら木のないものもあるが，主として遊車として使用されている。

事業用貨車とは貨物積載を目的としない（緩急車を除く）貨車で，直接一般営業に用いないものをいう。

車掌車は車掌の乗務に専用する貨車で，車体の前後妻に出入台を有し，室内に机・区分だな・回転いす・長腰掛・網だな・けい帯品箱・ストーブ・石炭箱・車掌弁・手ブレーキを備えるほか電灯装置もある。

前記有蓋貨車，無蓋貨車，ホッパ貨車中の貨車で車掌室を有し，手ブレーキおよび車掌弁を有するものを緩急車という。現在有蓋緩急車および石炭緩急車があり，これらの車掌室設備はほぼ車掌車に準ずるが，長距離急行貨物列車用のボギー有蓋緩急車には，便所・洗面所の設備があり，旅客列車なみの高速運転に適する高速度貨車用ボギー(TR 24) を使用している。

検重車には，橋ばかりの検査に使用するものと，橋りょうの耐重検査に使用するものとの２種がある。前者は最初は「はかり試験車」と呼ばれていたもので，鋼製２軸ボギー有蓋車で，検定済の分銅および分銅用台車・電動クレーン装置・動力用発電装置・発電用ガソリンエンジンを設備している。車体は一方の妻が２枚のかんのん開き戸となっていて，ここから分銅および分銅用台車を出し入れする。後者は鋼製３軸車で中央の車輪はとくに大きく，耐重検査をする場合は両端の車輪をつり上げて，中央の１輪軸のみで全重量をささえさせる。車内にはガソリンエンジン・水タンク・ガソリンタンク等を備え，車体の前後には中央の輪軸に対し，重量のバランスを保持させるためのバランスウェイトを積んでいる。

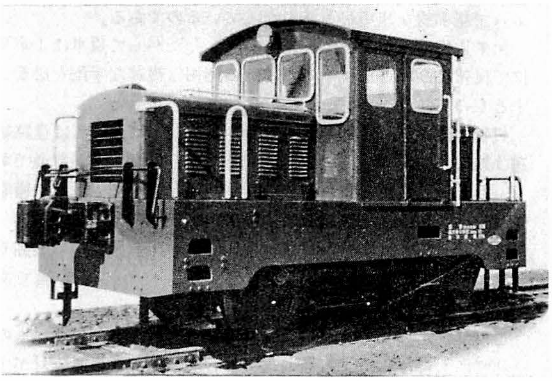
試験車は車両動揺の測定，ブレーキ試験または軌道状態の調査等に使用する貨車である。また車両用部品をとくに現車に取付けて試験を行う場合，その車両を「何々試験車」等と呼ぶ場合もある。

工作車は工事車(客車)に連結して，材料積または単独で駅区機械設備等の検査・修繕機械積等に使用する貨車である。

救援車は非常事故発生の場合その救援復旧をじん速に行うため，ただちに事故現場に派遣できるよう，平常からワイヤロープ・まくら木そのほか必要な非常用材料や器具を積込み，いつでも出動できるよう整備して工場や区などに待機している車で，通常有蓋車が当てられる。

控車には入換用控車と航送用控車との２種がある。いずれも無蓋車の側板および妻板を取外し改造したもので，前者は入換機関車に付随して，車両の入換作業に使用するもので，操車掛や連結手の乗用に供する貨車。後者は船車連絡地で航送船に車両を積おろしする場合に，入換機関車との間の中間車として使用するもので，機関車が可動橋にかからないように数両を連結して使用する。（大野　猛）

かしゃいどうき　貨車移動機　駅で貨車の入換作業を行う場合，取扱貨車数の相当多い駅では配属の入換機関車による方法，入換機関車と牽引（けんいん）機関車を併用する方法または牽引機関車による方法等によって行うが，機関車の数の余裕もな



貨　車　移　動　機

く，取扱貨車数の少ない場合は経費も高くつくので，このような駅では小形機関車の形態を備えたものが必要である。このような目的のために考案されたのが貨車移動機で重量10ｔ以下のものである。動力の種類によって軽油式のもの，ガソリン式のものおよび蓄電池式のものの３種類がある。現在国鉄で使用しているものは加藤式・小松式・正田式・諸星式・松並式および国鉄式（国鉄の工場で製作したもの）等がある。自重５～８ｔ，牽引力 80～130ｔで走行速度は最高時速 15km 程度のものである。またこれらよりも小形で人力（４～５人）で運搬できるのが特長であり，作業に支障ある場合は簡単に線路からとりはずしができて，積車なら１両（50ｔ程度）移動できる簡易貨車移動機（車両移動機）がある。3～6 HP のガソリン機関により，歯車および鎖で車輪を回転させて走行するもので，自重が小さいから貨車の連結器を下からジャッキで押上げ，貨車の重量の一部を利用して粘着重量を増加し，貨車を牽引できるようにしてあってシャンターとも称するものである。配線その他によって異なるが，取扱車数の多少による設備基準はおおむねつぎのとおりである。

（１日取扱車数）	（入　換　方　法）
70 車以上	機　関　車
30 車以上 70 車未満	８ｔ貨車移動機
10 車以上 30 車未満	５ｔ貨車移動機
10 車未満	簡易貨車移動機その他

（近藤正弘）

かしゃうんよう　貨車運用　貨車を効果的に活用する方法。すなわちどうすれば貨車をもっとも有効にはたらかせることができるかをその究極の目的とする方法の問題である。貨車は固定資産であるとともに一種の流動的な資産であって，これを能率的に運用するか否かは貨物輸送能力の点からも，また経営的にみても重要なことである。一方においては輸送サービスを高める意味から，全国の貨車需要に見合うよう適時適合車の配給を行わなければならない。そのためには要求に応じ得るような貨車数と車種を，地帯別にどのような配分をすることが最も妥当