

この速算式(下表)は、18時現在を抑えるように作成してあるが、このはじまりはいつでもさしかえないので、要は1時間ごとに区切ることであり、また現在の貨車運用からみてほしい1運用に約4日を要しているの、最少限4日間以上(長いほどよいが10日間も調査すればほとんど誤差はない)調査することが肝要である。

貨車中継時間速算式

時 限	到 着 車 (イ)	発 送 車 (ロ)	差引延車時間 (ハ)
18時現在車			
18 ~ 19			
19 ~ 20			
20 ~ 21			
中 間 路			
15 ~ 16			
16 ~ 17			
17 ~ 18			

備考 $\frac{\text{合計}}{\text{日計}} = (1 \text{ 車平均時間})$ (菅野太次)

かしゃちゅうけいせいせき 貨車中継成績 貨車の中継駅における中継車の中継時間の成績をいう。貨車の中継駅においては、前日18時から当日18時までの自駅着発以外の貨車、および貨車集配のつごう上自駅あてに到着し他駅あてに配給する空車、すなわち中継車の中継状況を貨車中継簿に記入し、1日分を方面別に分割して1車平均の中継時間を算出している。この中継時間の実績をあらかじめ定められているその駅の貨車標準中継時間と照合し、駅の貨車中継成績の良否を検討することとなるのである。貨車中継駅の貨車中継成績の良否は結局貨車運用効率を左右する大きな要素の1つである。→貨車中継時間。(菅野太次)

かしゃていりゅうじかん 貨車停留時間 発駅または着駅における貨車が、その駅に到着してから出発するまでに要した時間を貨車停留時間という。

国鉄では各駅ごとにその駅の構内配線、荷役作業、着発列車回数、また相当期間の着発貨物の種類、着発車数の実績等から、その駅として適当した停留時間すなわち**貨車標準停留時間**を定め、これをこえないことはもちろんできるだけ停留時間を短縮するように努め貨車の能率の運用をはかっている。(笹 潤次)

かしゃておしいれかえさぎょう 貨車手押入換作業 貨物の発着駅または中継駅において、貨物を積載した貨車または空車を積卸線から出発線まで、到着線から積卸線または出発線まで人力によって移動する作業をいう。

入換作業は入換機関車または貨物列車の牽引(けんいん)機関車によって行われるのが普通であるが、これによることのできない中間駅などでは、入換動車によって行っている箇所もあるが、大部分の小駅ではてこや貨車推進機等を使用して人力による入換作業を行っている。

そしてこれらの作業はすべて鉄道の負担で行われるものであるが、駅の職員のみでは作業を遂行することが困難な箇所については、鉄道管理局長が認めた場合は部外者の援助を得て作業を行うことができることとしている。(重森直樹)

かしゃてんしゃだい 貨車転車台 地形上線路を分岐することが困難な線路の交差点に設備するもので、直径が貨車の軸距(車軸と車軸の間の距離)くらいあり、360°回転する線路付きの台で、台上に貨車を載せ台を回転させて1つの線路から、

べつの線路に台上の線を一致させ貨車を送り出す装置で、倉庫地帯等で1線から分岐して多数の倉庫線を敷設する場合等に用いることが多い。電動式のもの手動式のものがある。(近藤正弘)

かしゃのあとづけ 貨車のあとづけ 貨車を輸送するために旅客列車の後面に貨車を連結することをいう。すなわち客車の連結両数の少ない旅客列車は客車の後面に貨車を連結して運転している。この場合連結される貨車は、始発駅で客車の後に連結されたままでつぎの組立駅まで輸送されるのが普通である。

(菅野太次)

かしゃのせトレーラー 貨車のせトレーラー 貨物の発着駅における自動車・貨車間の積替えの労力、経費などを節約するために、貨車を貨物積載のままの状態で道路上を輸送するときに使用するトレーラーをいい、またこれを**貨車を載せる道路用被曳車**ともいう。このトレーラー上に鉄道と同じ軌間のレールを敷き貨車をそのレールの上に積載して運搬すれば、貨物積替えの要なく戸口輸送ができるわけである。

この種のトレーラーはフランスにおいて現在1,000両をこえ、ナショナル鉄道5,200駅のうち80駅に設備されている。これらのトレーラーの大部分はボギー・トレーラーで軸距26ftまでの貨車を、また12輪の2つのボギーからなる80tトレーラーは軸距36ftまでの貨車をそれぞれ運搬することができる。この輸送方法による貨物輸送量は1951年22万t、1952年27万tに達している。なおトレーラーの最高時速は15マイルにも達する。この方法によれば至るところに目にみえない専用線が敷設されたのと同じ結果となりきわめて有効である。わが国においては道路交通取締令により路面トラクターの最大積載高さは3.5mに規定されており、有がい貨車の高さは3.7m(ワム50000形式)にも達し、またたとえ法規的に実現可能であったとしても道路・橋梁(きょうりょう)の補強などを要する部面が多く、一般的の実施にはなお相当の時日を要するものとみられる。

→貨車のリトレーラー。(高野善次)

かしゃのひょうきトンすう 貨車の標記トン数 貨車は種類・構造によっておのおの貨物を積載し得るトン数ならびに運賃計算上のトン数が相違するから、各貨車にはそのトン数を標記している。標記トン数には荷重と石炭荷重の2種類がある。

荷重とは貨車の構造強度より考えて積載し得る貨物の制限荷重のことで、トン未満の数字はつけない。以前(昭和15・21から実施の貨物運送規則実施前)には標記トン数に大小の2種があつて制限荷重大なる標記トン数、容積2.83m³を1トンとした運賃計算上の便宜上のトン数を小なる標記トン数といった。これは比重の小さい貨物の場合には容積に制限されて積載可能なトン数が押さえられるので、そのようなときに用いる運賃計算上のトン数は貨物の実重量でなく、小なる標記トン数によるわけで、この大小は貨物の種別または実重量によって異なる運賃計算トン数の上下の限界を示すものであるが、貨物運賃の取扱が改正されて貨物等級がそれらの点も含めて定められ、大小に区別する必要はなくなり、従来の大の方を荷重とすることになったのである。

石炭荷重とは、無蓋車にばら積石炭を積む場合の制限荷重であつて、前記の荷重のほかはこの石炭荷重トン数がアンダーラインをして標記してある。石炭はばら積とされる場合が多く、側板より高く積むと途中で脱落するのでは側板の高さより高くは積めない。しかし無蓋貨車の側板は60cm~1mくらいの高さであるため、一般に荷重トン数より相当下回ったトン数しか積めない貨車もある。それで石炭のばら積にかぎり貨車側板の