



写真-2 模写電信受信機

回線の不足、係員の不在などにより、相当の時間を要し、指令業務に支障をきたしている実情である。また旅客関係に周知させる情報も、現在の通信回線では、一般旅客ならびに末端機関に伝達するのに相当の時間を要する。特に事故、災害時には、現在の駅関係の要員では、係員が業務に忙殺されて専門に処理できない。

これらを改善するため、鉄道管理局の指令室に模写電信機の中央装置(写真-1)を設置し、管内の各駅および関係現業機関に模写電信(写真-2)の受信機を設置して、中央から、いっせい送達、群別送達および個別送達が行なえるようにした。

この装置は列車ダイヤの乱れに応じた運転計画、災害事故時などにおける運転情報および旅客扱いに対する情報などを中央の指令室から、确实、迅速に伝達するために使用するもので、この導入により次のような効果がある。

- (1) 係員が不在であっても自動的に受信できる。
- (2) 図表類の伝送が可能である。
- (3) 各業務機関いっせい、地区ごとおよび必要箇所の選択が自由である。
- (4) 伝達書類を証拠書類として残すことができる。
- (5) 伝送時間は約1分40秒(原稿130mm×260mm)である。
- (6) 受信機の応答確認が自動的にとりうる。

この模写電信機は電話回線を利用して行なうもので、起動、停止、濃淡調整などの制御は、すべて送信側で行ない、受信側は単に受信記録した用紙を切断するのみでよい。(三橋敏夫)

うんゆがかり 運輸掛 駅におかれる職で、昭和37年の職制改正により、駅務掛より改名された。駅長の指揮を受けて、*旅客掛、貨物掛、小荷物掛および*配車掛等の職務を行なうもので、各掛の業務がそれぞれ1人量程度の中間駅に配置される統合職である。この職になるためには、駅務掛、荷扱掛等の職を一定期間経てから、第一種鉄道学園運輸科を終了するか、または運輸掛採用試験に合格しなければならない。

(森口政雄)

うんようけんさ 運用検査 客車については、その使用状況に応じ、所定の周期で消耗品の補充、取替え、ならびに走り装置・ブレーキ装置・連結装置・電気装置・暖房装置・冷房装置・室内設備等の状態および作用について外部から行なう検査であり、貨車については、その使用状況に応じ、所定の時期または周期でブレーキ装置・電気装置・冷凍装置等の状態および作用について、列車の終着時から始発時までの間に行なう検査である。検査の周期は、客車では前回の運用検査後の運転キロ700kmを標準とし、貨車では専用貨車・私有貨車および特殊貨物緩急車について、ブレーキピストンストロークが180mmになる場合としている。以前この検査は、滞留検査と称し、列車検査の一環として考えられていたが、一定の運用が定められている客貨車は、当然次の検査時期も明らかであることから、昭和36・10の検査規程改正で運用検査と改められた。

(藤田義孝)