

有鉄道固定財産管理規程の定めによって、**固定財産保管簿**を備え、口座・科目・亜目・名称・所在地または線名・所在箇所・数量・価額等を記載し保管中の固定資産の異動および現状を常に明確にするとともに、国鉄の所有権等の権利が侵害されないように、また、亡失および損傷を生じないように実体管理上の善良な管理者の注意をもって保管する義務を負うものとされている。保管責任については、固定資産全体に及ぶのであるが、故意または重大な過失によりその保管に係る動産である固定資産を亡失したり、損傷したり、その他国鉄に損害を与えたときは、弁償責任を課せられることになっている。また、自動車・機器については、配置、使用の状態からして、前述の固定資産保管役が、その責任を負うことが適切でないで、これらを使用している現業機関の長を分任**固定資産保管役**として、その事務を分掌させている。(庄野弘之)

こていへんせいきゃくしゃ 固定編成客車 国鉄において現在九州行特急、東北行特急として運用されているデラックス特急形客車は、常に固定された編成で運用され、他の一般客車と連結して使用することを考えず、したがって編成の一端に連結された荷物車に大容量の発電機を備え、この電源によって編成客車の電燈・冷暖房・温水・冷却飲料水、食堂車の調理・冷蔵機器など、いっさいの電力をまかなうようになっている。このように常に固定された編成で運用され、編成車両の、いっさいの電力を供給する電源を編成の一端に装備したいわゆる**集中電源方式**とした客車を固定編成客車と呼んでいる。



この特急形固定編成客車は、動くホテルとしての設備を凝らしたデラックス車両で、ナイトトレインにふさわしく、ノブルなブルーにクリーム色のライニングを施した軽量構造車両で、客室の設備も、すべてこの編成客車用として新しく、特に室内装飾の点では、デザインおよび色彩に従来の車両に見られなかった特色を発揮している。おもな共通の特徴として次のことがあげられる。

(1) これらの特急形客車の最も特徴とする車両は、前述の**電源装置付荷物車**で、編成の一端に連結されて編成車両全部の電源を供給する。

現在電源装置付荷物車には マニ20(ディーゼル発電機装備)、カニ21(ディーゼル発電機装備)、カニ22(直流電化区間では架線より電力を得て電動発電機を運転し、非電化区間および交流電化区間ではディーゼル発電機を運転して電源を供給するという電気・ディーゼル両用装備)および電源装置付職用車[マヤ20](ディーゼル発電機装備)の形式がある。

(2) 各車両とも冷房装置として*ユニットクーラを設備し、暖房は電気暖房であり、室内温度は自動的に調節される。

(3) 冷暖房と防音のために、窓は2重ガラスの固定窓とし開閉できないが、非常用とびらおよびガラスを割るハンマが用意されている。また側出入口はバスと同じような折戸で、運転中は開かないようになっている。

(4) 2重ガラス窓のほか、室内には吸音材を多く用い、床を厚くしているほか、空気ばね台車の使用により、不快な騒音や振動は、きわめて少ない。連結器には密着式を使用し、油圧やゴム緩衝器を用いているので、発車・停車時のショックは感ぜられないし、各車両間は特殊な油圧緩衝器でつないでいるために、横揺れもきわめて少ない。

(5) 照明は、ほとんどけい光燈を用い、車内は非常に明るい。

(6) 車内放送用のスピーカは小さいものを多く分散配置し、柔らかに聞こえるようにしてある。列車内乗務員間の連絡電話(有線)があり、また食堂車の電話室から公衆電話をかけられるように準備されている。

(7) 1等寝台車の1人区分寝室は、米国道のルーメットと同様な構造で、廊下をはさんでその両側に並んでいる。内部には腰掛および補助腰掛があり、就寝時には垂直に壁に立てかけてある寝台を、この上に倒して使用する方式で、寝具は、この寝台の上面に固定してあって、いつでも乗客の好きな時には、倒せばすぐ寝ることができる。また2人区分寝室は、上下2段の寝台で、出入口側の2室は仕切りとびらを開けて4人用とすることができる。2等寝台も天井がゆったりしているので、上中下各寝台とも広々とした感じがする。

(8) 2等客車は2人用の固定式ロマンスシートになっており、終着駅で一方から順次方向を転換できる。またナハ20形式車には売店があり固定窓の不便さを補っている。

(9) 食堂車の料理室は完全に電化され、電気レンジ・電気冷蔵庫・電気温水器などが設備されている。(向田 幸一郎)

こないせい 庫内制 要員の適正配置による合理化、作業の専門化による保安度の向上と能率化をはかるため、従来、乗務員が行ってきた点検、燃料・油脂の補給等ハンドル作業以外の地上作業を、別に指定した庫内担当者によって専門的にこなさせる制度である。

なお、庫内業務の担当者は、過去の経歴その他から判断して適任者を選び、点検等の作業を専門化することが、技術的にも時間的にも非常に合理的である。また、このようにして、従来乗務員の勤務時間の中における準備時間を縮減して、乗務時間に加算し、乗務キロの延伸をはかることは、運転士としての本来の業務に専念でき、ひいては乗務行路の合理化、乗務員の能率向上を中心に自動車営業所全体の生産性向上をはかるものである。(高岡一彦)

コバルトろくじゅうたんしょう コバルト60 探傷(レール溶接部) 新幹線のレールは、そのほとんどが溶接によるロングレールであり、溶接回数約8万、溶接方法はフラッシュバット・ガス圧接・テルミット溶接・エンクローズアーク溶接の4種類を用いた。このうち後者2方法約2万7,000口の現場溶接部分に対しては、全数超音波検査を行なったが、さらに高速走行の万全を期するため、コバルト60を線源とするガンマ線透過により、溶接部に内在する傷を定量的に検出、記録することとした。このようなコバルト60によるレール溶接部探傷は世界でも初めてのことであり、このフィルムは溶接部の保守台帳であるとともに、溶接部の強度研究上きわめて貴重な資料となろう。照射装置としてはワイヤー式コバルト60探傷機(重量約110kg)を使用し、レール頭部・腹部・両側底部の透過撮影を行なう。線源には7キューリー、4キューリー、2キューリーなどの容量のコバルト60を用いた。この探傷法によって検出された不良溶接部は、レールき損予防のため、順次再溶接される。(深沢義朗)