

運転整備、運転に関する技術業務・乗務員および気動車の運用補助等に従事する。また指導を命ぜられた場合は、乗務員の技術指導を行う。

現在のところ気動車運転士は機関車乗務員に必要な講習を行い、気動車の運転練習を行ったものから採用し、いわゆる転換養成によって採用を行っている。(加藤誠次郎)

きどうしゃえき 気動車駅 気動車の運転区間において気動車による旅客のみまたは旅客・手荷物・小荷物のみ取扱をする駅。

気動車と他の列車を併用する区間であっても気動車のみ停車し、その取扱をするものは気動車駅である。(森 梯寿)

きどうしゃがかり 気動車掛 気動車区におかれる職で気動車検査掛の指揮をうけて、気動車等の動力車その他の車両の修繕および注油・分割併合作業に従事するものである。

気動車の検査業務については、気動車検査掛の職務補助に従事するほか、その指示により職務を代行することができる。(加藤誠次郎)

きどうしゃく 気動車区 国鉄の鉄道管理局の現業機関。そのおもな担当業務は気動車および気動車乗務員の運用、気動車の運転ならびに気動車および蓄電池機器の検査・修繕および整備である。そしてその検査業務は所定によって仕業検査、運転検査、交番検査、局部検査、50,000キロ検査、臨時修繕等日常の車両運用上の検査を行うことになっており、気動車区で行わない機関定期修繕、甲修繕、更新修繕その他の検査および修繕は、受持工場で担当することになっている。また業務を合理的に遂行するため、機関区や客貨車区において行っている業務をも担当しているところがある。

気動車区は気動車の運転の効果を最大に発揮するため多数の気動車を集中して使用し、これによって従来の旅客列車と置き換えている線区に設置されており、昭和29・10に天王寺鉄道管理局の奈良客貨車区が廃止されて、奈良気動車区が設置されたのが、国鉄における気動車区のはじめである。

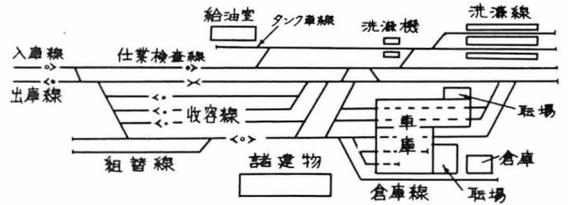
気動車区は前述の天王寺鉄道管理局の奈良気動車区と、千葉鉄道管理局の千葉気動車区のみであり、奈良気動車区には木津支区がある(昭和32・8)。

気動車区には気動車区長が置かれ、鉄道管理局長の指揮を受けて支区長、助役、事務掛、気動車運転士、気動車運転士見習、気動車検査掛、気動車掛、信号掛、誘導掛、諸機掛、整備世話掛および整備掛を指揮監督し、気動車区に属する一切の業務を処理している。また車両の種類に応じて機関士、機関士見習、機関助士、機関助士見習、電気機関士、電気機関士見習、電気機関助士、電気機関助士見習・電車運転士・電車運転士見習・電車運転助士および機関車検査掛・電車検査掛、客貨車検査掛、

および自動車運転士を置くことができることになっている。これらの職員を気動車区従事員と呼んでいる。(宮坂正直)

きどうしゃくせつび 気動車区設備 気動車を保守・整備し気動車運転士を配備・運用する気動車区の設備、ならびに気動車支区・派出所その他気動車整備施設、運転士の宿泊・休養施設等の総称。気動車区設備にはつぎのものがある。

気動車区設備図(仮想図)



- 1 車庫 * 気動車庫
- 2 職場

職場とは作業場および機械・器具を備えてこれを運転操作する室をいう。気動車検修関係職場は検修車庫に付属して設けるつぎのものがある。気動車の部品を加工する機械職場・鍛冶職場、木工職場、機器・工具を整備する工具室、廃油を回収する油処理室、空気圧縮機室、電気溶接室、蓄電池を修理し充電する電気職場。その他職場には温水槽(そう)、職場・詰所の暖房等に送気するすえ付ボイラ室、燃料油を補給する給油室、作業服の洗濯室等がある。

3 給油設備

気動車の消費燃料軽油は車種、線路の状況などにより異なるが、だいたい走行1km当0.4~0.5lくらいで、1両1日80~150lくらいになる。給油設備を大別すれば(1)貯油槽 燃料油を貯蔵するタンクで防火上消防条令等により地下埋設とし、容量はだいたい1日使用量の7日分を標準としている(2)ろ過装置ならびにろ過槽 燃料油は輸送中水または塵埃等が混入する場合があるので、使用前に必ずろ過せねばならない。ろ過量の多いところは遠心分離機、少ないところは分離機使用済の油を輸送後にフィルターでろ過する。ろ過槽は清浄油を貯蔵するもので、だいたい1日使用の3日分くらいを標準としている。(3)給油装置 ろ過槽から給油線まで配管し、電動ポンプ付スタンドまたは可搬式スタンド等を設けて給油する。車両にはホースで給油するためホース格納用ホースリール等も設備する。(*給油設備)。

- 4 洗じょう設備 * 気動車庫。
- 5 機関暖め装置

気動車はだいたい零度以下になるとエンジンの起動が困難と

西千葉気動車区配線略図

