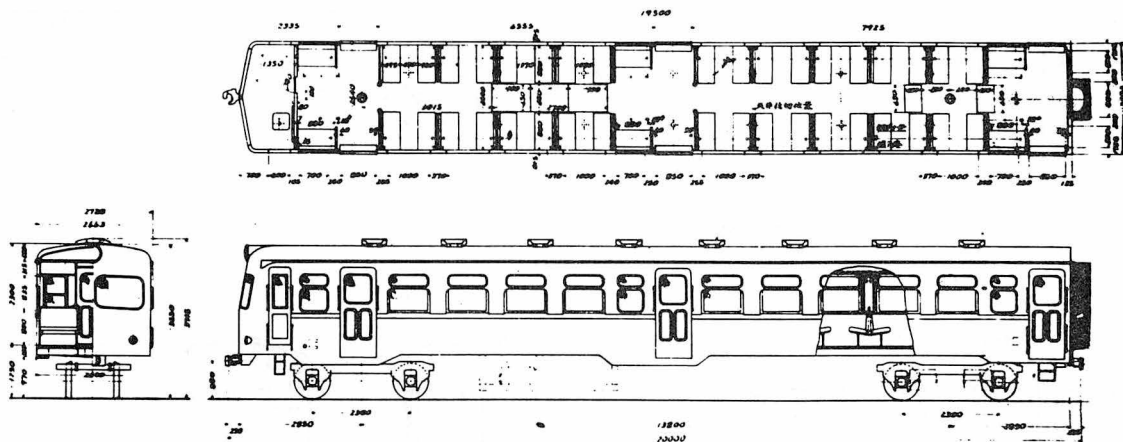




定員	座席	84人	形式	MT 45
	立席	40人	個数	2
	計	124人	連続定格出力	45 KW
自	量	約 32 t	電圧	300 V
合	わく形式	UF 211	回転数	1,600 r. p. m.
ボ	ギー形式	DT 18 および DT 18 A	減速歯車装置	2 段減速 $\frac{49}{17} \times \frac{33}{18} = 53$
機	形	DMH 17 A	連続定格出力	85 KW
関	ブレーキ馬力	160 HP (1,500 r. p. m.)	平担繰り合速度	
	形	DM 42	起動引張力	
	個数	1	制御回路電圧	直流 24 V
主	連続定格出力	100 KW	ブレーキ装置	DA 1 空気ブレーキ装置 および手ブレーキ装置
発	電圧	300 V	製造初年	昭和 27 年
電	回転数	1,500 r. p. m		

等給与規程の適用を受ける者については俸給といい、その他の職員すなわち日本国有鉄道職員賃金規程および志免鉱業所職員賃金規程の適用を受ける者については基本給という。

この基本給は俸給表または基本給表としてあらわされ、日本国有鉄道職員賃金規程においては1号俸から45号俸まで通し号俸制度をとり、号俸別に月額をもって金額を定めている。俸給表または基本給表は公務員、他公社および民間賃金、生計費等のほか、職員の勤続年数、その間における昇給率、人件費等の諸条件を勘案して組立てられている。(武尾新次)

きやくかしやく 客貨車区 国鉄の鉄道管理局の現業機関。おもな担当業務は客貨車および蓄電池機器の検査・修繕および整備、かつ大品・危険品および特種貨物の積載検査および輸送上の検査である。ただし電車の検査・修繕および整備については、電車区等の担当となっている。検修業務は所定によって列車検査、仕立検査、局部検査、臨時検査および運転検査を行うことになっており、客貨車区で行わない一般検査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客貨車区で、機関区・電車区・気動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。

もとの電車区と検車区のそれぞれの担当業務を一元化し、これを合理的かつ能率的に運営するために設置された機関であって、昭和25・2にまず北海道、ついで4月に四国においてテストケースとして実施し、のち昭和26・4にこれを全国的に施行するに至ったものである。

その数は96におよび、青函船舶鉄道管理局にのみ置かれていない。本区を置く程度に足りない62の地区には支区が置かれている(昭和32・6現在)。

客貨車区長が置かれ、鉄道管理局長の指揮を受けて支区長、助役、事務掛、客貨車検査掛、車両掛、自動車運転士、修車掛、

諸機掛、整備指導掛、整備掛を指揮監督し、客貨車区に属するいっさいの業務を処理している。また機関区・電車区・気動車区の業務を共管しているところでは機関士・電気機関士・機関車検査掛・電車運転士・電車検査掛・気動車運転士・気動車検査掛などを置くことができることになっている。これらの職員を客貨車区従事員といい、約15,000人いる。(宮坂正直)

きやくかしやくせつび 客貨車区設備 客貨車の検査・修繕その他清掃のほかに、蓄電池車・尾灯・合図灯等の蓄電池を検査・修繕する客車区・貨車区・客貨車区、支区および派出所の設備の総称。それらの設備ならびに作業はつぎのとおりである。

1 客貨車区の諸作業

鉄道の客車・貨車は動力車である機関車とともに列車の本体をなし、直接輸送の任に当たっている。客車は列車として所定の運転を終り、つぎの任務につくまでである時間一定の場所に収容され、旅客が安全に楽しく旅行できるように検査修繕および清掃される。貨車は積んだ貨物の行先によって運転区間は一定せず、常に使用されているから適時検査され、不備のものが発見されれば空車となったときに修理清掃される。これら客車・貨車あるいはその両者の修理清掃および留置する場所をそれぞれ客車区、貨車区あるいは客貨車区と呼び(以下、3者を併せて客貨車区と略称する)、列車の運転上または貨物輸送上格要な位置を占める駅または操車場に設置している。

客車はその運用が一定しているので、それぞれ配属された客貨車区がその保守の任に当るが、貨車は一定箇所に配属されることなく広く運用されるので、その集散状況に応じて客貨車区にそれぞれ割当両数を定め検査・修繕および清掃を分担させる。このほか客車への給水、旅客列車の冷暖房作業や暖房車、操重車および雪かき車などの特殊車両の保守も客貨車区の任務である。区では区長の指揮監督の下に検査掛のほか十数種の職名を