

もつ人々が、客貨車検査規程、客貨車検査取扱心得などの諸規則によって直接間接に車両の保守作業に従事している。また必要に応じ随時作業員が出かけて行って、区外でも検査や簡単な修理を行うことになっている。

(1) 客貨車の検査

客貨車の検査には列車検査、仕立検査、局部検査、一般検査、臨時検査、運転検査、かつ大貨物の検査、入線検査および甲種鉄道車両の輸送などがあり、それぞれに施行法や精密度が規定されている。

ア 列車検査 客貨車の検査はつぎにのべる仕立検査のみでは常に完全な状態を維持することは困難であるため、列車の運転中客貨車区外本線上で停車時間を利用して、故障を起しやすい箇所の状態や作用について外部から行う検査で、つぎのような区分がある。

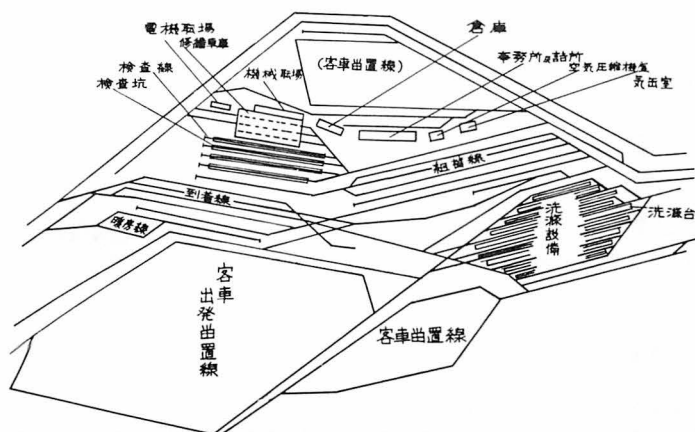
(イ) 始発検査 列車の始発のつど施行する (i) 途中検査 客車は始発検査後走行100kmあるいは前の途中検査後走行300kmごとに、貨車は始発ごとに施行する (ウ) 終着検査 列車の終着のつど施行する (ニ) 滞留検査 客車は走行700kmごとに、貨車は同一駅に相当時間滞留するものについて行うもので、列車検査中でもっとも精度が高い。

イ 仕立検査 客貨車区の所定の設備を有する線で車両を空車の状態にして制動機、車輪、車軸、自動連結器、台車、台枠(わく)、軸箱、車体車内およびそのほか電気関係などにわたり施行する厳密な検査である。この検査をうける車両の約70%は修繕にかかっている。仕立検査の期限は客車は走行1,500kmごとでほしい2箇月ごととなり、貨車は経年と状態による等級によって異なるが、1~2箇月ごととなっている。

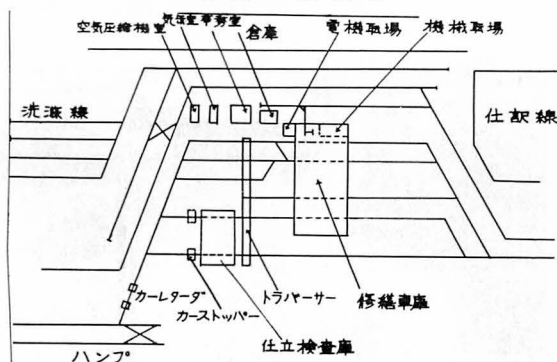
ウ 局部検査 仕立検査ごとに行わなくともよい制動装置、水揚装置、列車発電機、蓄電池および列車用の扇風機など車両の重要な部分を分解検査するもので、機能の良好なものは1箇年ごとでよいことになっているが、普通は8箇月ごとに行う。なお本検査と同時に前述の仕立検査も併せ行うことになる。

エ 一般検査 この検査は主として工場の設備と能力によって施行されるもので、客貨車区設備に直接関係するものではないが、車両の保守上重要な作業であるから説明しておく。本検査は輪軸、連結装置、ばね装置および制動装置などの重要部分を取りはずし、なお必要に応じて各部分を分解し、車両全体にわたり行う精密検査で客車は15箇月ごと、貨車は33箇月ごとにうける。

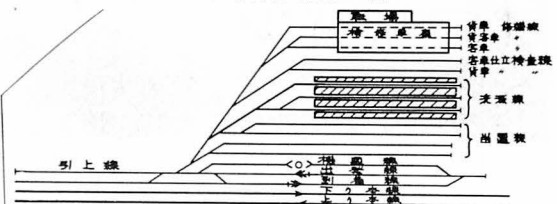
1. 客車区設備



2. 貨車区設備



3. 客貨車区配線の一例



オ 臨時検査 衝突脱線などの事故を生じた場合、使用上特に検査を必要とする場合、営業線と非営業線間または国鉄と会社線間の客貨車受授の場合など、臨時的に必要な応じた程度の検査を行う。

カ 運転検査 必要に応じて列車に乗務して行う検査である。

キ かつ大貨物検査 貨車で運ぶ貨物は貨物運送規則によって一定の限度すなわち標記荷重および容積以上は積むことができないが、特に客貨車区の検査を経ればある限度内において長さ・幅・高さの制限外の貨物を発送できることになっている。この貨物をかつ大貨物といいその寸法測定、積載方、荷造り方の検査をかつ大貨物の検査という。

ク 入線検査 連絡駅において他会社の車両に対して入線運転の適否を検査するものである。

ケ 甲種鉄道車両の輸送 甲種鉄道車両とは自己の車輪で運転して輸送される鉄道車両(民間会社の注文によって車両製作会社が新造したものなど)で、この車両の輸送には客貨車区が当る。

2 客貨車区における客貨車の検査修繕に必要な設備

(1) 客貨車検査修繕線

客貨車の列車検査、運転検査による小修繕はその場で施行するが、工場へ入れて行う一般検査によるもの以外の大修繕、および一定期限に達したものの所定の検修は客貨車区で実施する。これがため検査および修繕に専用する、直線で水平な検査線および修繕線が必要である。これらの線を検修車の入換にもっとも便利な場所を選定して設ける。検査線と修繕線を隣接して設けるのを原則とするが、作業量の少ない場合は併合してもよい。

(2) 検修車庫

客貨車検修線にはこれを覆う車庫を設ける。これは寒冷・降雨雪日や強風の時でも作業能率を低下させないためである。車庫内は床をコンクリートあるいはアスファルトで舗装し、とくに部分品の分解作