

の一部車両を指定している。給水指定駅は極力その数を減じ、設備の能力を強化して完全給水が行われることが望ましい。

一般列車では250~300kmごとに、優等列車に対しては100~200kmごとに補給水するのが適当と思われる。

これらに対する設備として、客車区の洗じょう線の全長、始発駅出発線の列車すえ付位置、および途中給水駅着発本線の列車停止位置に、線路にそって20m間隔に給水栓を設ける。これに連なる主配管は、なるべく多くの車両に同時給水ができるよう内径4インチ以上とし、給水栓(せん)の径は客車水槽受口と同じく1.5インチとする。給水栓と客車水槽受口を連絡するゴムホースの長さは10m余を必要とし、取付口は一般につけはずしの便利な町野式コックを使用する。

客車給水設備はその性質上衛生を重んじなければならない。したがって給水栓は、まくら木天端上250mmの高さに出し、コンクリートの枠(わく)を設け、蓋(ふた)を備えるほかゴムホースを収納しておくため、もより箇所には格納箱を設ける。(中山隆)

きゃくしゃキロ 客車キロ 客車の両数に走った距離を乗じたものを客車キロといい、客車キロはさらに現車キロと換算キロにわかれる。現車キロは客車にいろいろの種類があるが、これらをすべて1車として計算したものであり、換算キロは*車両換算法による換算で計算したものである。換算キロはおもに運転成績をみるのに使用され、現車キロは輸送計画上の資料として使用される。

客車キロを客車両数で除せば、客車1車平均走行キロが出るが、これで客車の運用効率が見られる。客車1車平均走行キロが大きくなれば客車数は少なくてすむ。客車キロで旅客輸送人キロを除せば1車1キロ平均輸送人員が出るが、これは1車平均の負担量すなわち混雑度を示すものである。この1車1キロ平均輸送人員に1列車平均の連結両数を乗ずれば、1列車1キロあたりの輸送人員が算出される。1列車1キロあたりの輸送人員で年間汽車旅客人キロを除せば、年間の必要列車キロが求められ、これを1日平均すれば1日の必要運転キロが出る。このように客車キロは客車の新造計画、配置計画あるいは列車の運転キロの算出等輸送計画上に広く使用される。(太田 寿)

きゃくしゃく 客車区 国鉄の鉄道管理局の現業機関。そのおもな担当業務は、客車および蓄電池機器の検査・修繕および整備である。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。そしてその検査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、受持工場を担当することになっている。

客車区はもとの電車区と検車区の客車関係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、客貨車区、貨車区とともに昭和25・2にまず北海道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11で、青函船舶、盛岡、高崎、東京、大阪、岡山、広島および門司の各鉄道管理局に置かれている。本区を置く程度に至らない地区には支区が置かれ、青函局を除いて各局にある。

客車区には客車区長が置かれ、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、修車掛、自動車運転士、諸機掛、整備指導掛、整備掛を指揮監督し、客車区に属する一切の業務を処理している。これらの職員を客車区従業員といい、約2,200人いる。(宮坂正直)

きゃくしゃこ 客車庫 (英) passenger car shed 客車は列

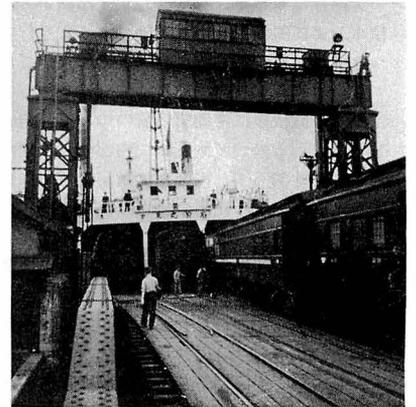
車としてある一定の運転を終えると客車区線に入れ、検査・修繕および清掃されてつぎの任務につくまで留置線に収容されるが客車の検査・修繕および収容の目的で設けられた車庫を客車庫という。客車庫は雨雪のはなはだしい地方に設けられる場合が多い。その目的によって車庫自体の大きさも内容も異なるが仕立検査・収容を目的とした車庫においては編成単位(客車庫(大井工場お召車収容庫))で収容できる大きさのものが望まれるし、修繕を目的とした車庫は最大同時修繕車数を収容できるものが必要で、普通2~5両程度のものが設けられる。



国鉄ではお召列車などの特種車両のためのものを除いては、客車庫を設置することはあまりやらない。したがって客車は日夜露天に滞留させていることが多い。(中山 隆)

きゃくしゃこうそう 客車航送 鉄道連絡船により旅客輸送

をする場合、旅客が乗換えをせず、鉄道連絡船に軌道を敷き、陸上の軌道と船舶上の軌道とを連絡させ、旅客をのせたまま客車を船舶に積込んで輸送すること。荷物車に手小荷物を積載したまま客車航送と同じ方式で輸送することを荷物車航送という。→車両航送設備。(関根俊一)



客車航送(青函航路)

きゃくしゃせんじょうせつび 客車洗じょう設備 (英) passenger car washing facilities 客貨車区において客車の大掃除を行うに必要な設備。旅客の乗車する客車はつねに清潔に保たなければならないから、随時清掃されている。運転中や終着駅の到着線での簡単な清掃を小掃除と呼んでいるのに対して、客車区内の一定の設備を有する線で行う車両内外の塵芥(じんかい)の排除や洗じょうを大掃除と呼んでいる。

客車の大掃除は編成単位で施行するのが原則であり、1編成の回帰走行キロは運転距離や地方の状況、隧道の有無多少によって幾分増減されるが、だいたい500kmを標準としている。

1 客車大掃除編成数

客車の大掃除編成数は、その客車区の受持範囲および列車回数で自然に定まるものであるが、一般に次式で算出される。

$$M = A + \frac{B+C}{N}$$

M: 1日平均大掃除施行編成数

A: 大掃除受持本編成数

B: 大掃除受持付属編成車両数

C: 予備車両数

N: 本編成中最大両数

ただしMが1未満の場合は1に切り上げ、1以上の場合小数点以下は四捨五入とする。

2 客車洗じょう設備