

う。わが国における主要操車場の出発線群はだいたい1~4時間前後の滞留時間を取っているようである。

以上の線群が一体となって働いて初めて操車場の使命が達せられるものであるから、これら群線の有機的な働きを阻害しないように、各群線が配置されていることが必要である。国鉄においては独立した操車場は少なく客車留置線その他を有する一般駅が非常に多い。これはわが国の都市は中都市が多く列車の運行上の終端駅はたくさんあっても、大量の列車を多く抱く必要がないからである。東京駅に対する品川客車操車場、上野駅に対する尾久客車操車場（尾久客操は一部東海道線列車をも受持っている）は、わが国における代表的客車操車場である。（森垣常夫）

きやくしゃのきゅうすい 客車の給水 客車の化粧室・便所および食堂車の調理室で使用する水は客貨車区の洗じょう線で、駅ホームからただちに折り返す列車の客車はホームで給水する。また、急行列車等の長距離を運転する列車は途中の指定された駅で補水する。

以上のような場所には給水設備が設けてある。しかし途中駅では停車時間がきわめて短いので、長大編成の列車全部に給水することは困難である。したがって主要列車は本社で、その他の列車は鉄道管理局で適宜給水駅を指定している。

給水設備のない支線区等では、水運車から手押ポンプにより給水する場合もある。なお飲料水、調理用水は消毒殺菌する。

——客車給水設備。（斎藤雅男）

きやくしゃのしゅるい 客車の種類

1 国鉄の客車は大別するとつぎのとおりに分けられる。

- | | | | |
|---------|---|--------|---|
| (1) 客車 | <ul style="list-style-type: none"> 営業用客車 事業用客車 皇室用客車 | (2) 電車 | <ul style="list-style-type: none"> 電動車 制御車 付随車 |
| (3) 気動車 | <ul style="list-style-type: none"> 動車 気動制御車 気動付随車 | | |

2 客車(電車および気動車を含まない)の構造、車軸配置および用途に応じた分類。

(1) 構造による分類

ア 鋼製客車（軽合金製の客車も含む）

(ア) 鋼製20m(17m)客車—連結面間の距離が約20m(17m)のもの (イ) 鋼製雑形客車—地方鉄道から引継いだもの、または貨車から車種変更によって客車となったものなどのように、鋼製客車の標準設計によっていないもの。

イ 木製客車

(ア) 大形客車 車体幅が2,800mmの木製客車 (イ) 中形客車 車体幅が2,590mm以上2,800mm未満の木製客車 (ウ) 雑形客車 車体幅が2,590mm未満の木製客車。

これら鋼製および木製客車の大部分は客車を連結した場合、全客車を貫通して歩行できる構造になっている貫通式客車であるが、欧州の客車にはその車体を数個の独立した室に区分し、それぞれの室に直接昇降できるよう開戸がついている区分室式客車がある。

(2) 車軸配置による分類

ア 2軸車 客車の走り装置が2軸4輪で構成されているもの。

イ ボギー車 2軸以上で1組の台車を構成する走り装置を有する客車。この台車は車体の重量を各輪軸に平均に分布するとともに、車体と接続する部分において自由に回転することができるため、客車の走行が円かに行われる。なおボギー車は

その車軸の配置に応じて2軸ボギー車、3軸ボギー車、2・3軸ボギー車等がある。

(3) 用途による分類

ア *皇室用客車 皇室で旅行される場合に使用する車で、御料車および供ぶ車がある。

イ 営業用客車 旅客および手小荷物を輸送して営業に供するための客車でつぎの種類のものがある。

(ア) *寝台車 旅客のための寝台設備を有する車で1等寝台車、2等寝台車および3等寝台車がある (イ) 1等車 (ウ) *特別2等車 (エ) 2等車 (オ) 3等車 (カ) *食堂車 (キ) *展望車 (ク) 病客車 傷病患者を輸送するための車で通常簡単な寝台と付添人の控室を設備し、病人が担架または寝台のまま乗れるように側入口を大きくしてある。また外国の車には医療設備のあるものもある (ケ) *郵便車 (コ) 荷物車 手荷物および小荷物を輸送するための車で、荷物を積卸しするための側入口を有し、荷物室と車掌室に分れている。荷物室はその床を荷物によって傷つけないよう床棧(さん)を設け、また荷くずれがしないよう荷受柱を、窓および天井(てんじょう)灯にはそれぞれ保護棒を取付けてある。

ウ 事業用客車 直接営業に使用しない車両のうちで、旅客列車に連結される車は客車と同じ構造を有するので、これを事業用客車として客車の分類に入れてある。その使用目的によりつぎの種類のものがある。

(ア) 職用車 鉄道の線路状態、沿線の施設および設備の状態等の視察、および調査をするための車や職員の通勤に使用する車がある。前者は内部に会議用の室と職員が宿泊するための寝室設備があり、後者は一般の客車と同じ腰掛の設備がしてある。(イ) *試験車 (ウ) 工事車 山間へき地における通信施設等の保守ならびに工事に使用する車で、工事期間中現場に滞留するので、従事員の事務室、宿泊・炊事の設備を有する車と、工事用材料および工事のための必要な器材を積載した車がある。(エ) 教習車 主として車両のブレーキ装置の模型を設備し、現場に従事する人のためにその取扱、保守、操作等の教習に供する車。(オ) 保健車 車内に移動診療するための医師の宿泊設備、診療室、薬剤室、体力および視力検査場、レントゲン室、その他の医療設備を有する車で、山間へき地を巡回診療するときに使用する。(カ) 広報車 全国各地を巡回して部外に鉄道の業務を宣伝したり、鉄道の知識を広めるために使用する車両で、室内に各種の模型・資料等の展示の設備がしてある。いわば動く鉄道博物館ともいうべき車である。(キ) 救援車 鉄道事故の場合工場の技工をのせてその現場におもむき事故救援の任に当る車で、車内にウインチ、ジャッキ、ガス切断器、まくら木、ワイヤ、レールその他必要な器材を積んである。(ク) 配給車 鉄道の各現場機関に必要な資材・部品等を配給して回る車で、資材等を積載する設備を有し、従事員の簡単な宿泊設備のあるものもある。(ケ) *暖房車。

エ その他

(ア) 緩急車 展望車・病客車・郵便車および荷物車以外の車で車掌室を有し、かつ手ブレーキおよび車掌弁の設備のあるものは緩急車という名称をつけ加える。たとえばこの設備を有する3等車を3等緩急車と呼んでいる (イ) 合造車 営業用客車のうちで2種以上の車内設備を有する車を合造車という。たとえば2・3等車というのは2等車と3等車との合造車である。(林 正造)

きやくしゃのてい い 客車の定位 列車を編成する場合、客車を*基準駅に対してどのような方向におくか、すなわち合造