

車の車室、車掌室等をいずれの方向にするかを定めたものである。これは客車の方向を常に一定させ旅客・荷物の取扱いの利便を考慮したもので、つぎのように定められている。

客車の定位を定める単位	客車の種類	定位(基準駅に対し)
1	1等寝台室と他の車室との合造車	1等寝台室を反対寄
2	1等緩急車	車掌室を基準寄
3	1等室と他の車室との合造車	1等室を基準寄
4	2等寝台車	喫煙室を基準寄
5	2等寝台車と他の車室との合造車	2等寝台室を基準寄
6	2等寝台緩急車および2等緩急車	車掌室を基準寄
7	2等室と他の車室との合造車	2等室を基準寄
8	食堂車	料理室を反対寄
9	3等緩急車	車掌室を反対寄
10	郵便室と他の車室との合造車	郵便室を基準寄
11	荷物室と他の車室との合造車	荷物室を基準寄
12	前各号以外の車室	そのつど必要により定める。

以上の各号中の番号に該当する客車は、先順位によってその方向を定めるのである。(古池義雄)

きやくしゃのていいん 客車の定員 客車における旅客に対する座席または寝台の数をいう。ただし立席あるものにあつては座席数と立席設備数との和をいう(客貨車寸法、重量、積載量その他算定法〔昭和7・2 達第66号第24条〕に規定)。また国有鉄道建設規程(昭和4・7 鉄道省令第2号第80条)に、客車の床面積は旅客定員1人につき 0.3m^2 以上たることを要すとある。したがって客車の定員とは、客車の床面積を 0.3m^2 で除した商より少数であつて、かつ旅客に対する座席数または寝台数あるいは座席数と立席設備数の合計数をいう。

客車の定員は客車の種類によって異なり、各車両ごとに車体に向つて左側の車側に明示されている。(竹村茂次郎)

きやくしゃのはいぞく 客車の配属 客車は現在各鉄道管理局に配属され、各鉄道管理局は客車の常備駅を指定して、その常備駅に配属し、所在の客車区または客貨車区とともに保守・管理に当らせている。これがいわゆる客車の配属制度である。

貨車は共通制、すなわち特別な貨車を除き、根拠地を定めないので、客車は何ゆゑ配属制をとっているのか、その理由は貨車の運用は中央において日々出貨要請等を調査し、それによつてほしいの貨車使用数を査定し、これにもとづき地域的に貨車の使用が、不均衡にならないようにしているのである。したがって定期的に運転するよう計画されている貨物列車でも、貨物の出貨が少なければ小単位になり、ときには運転を休止することもある。また反対に出貨が盛んなときは、不定期貨物列車はもちろんのこと、臨時貨物列車をも運転して、その要請に応ずるのであるが、旅客列車は、あらかじめ公示された運転時刻によつて、だいたいにおいて同一の客車群単位で運転されるのである。また運転時刻が公示されている関係上いかに旅客が少数の場合であっても、突発的な事故のないかぎり運転するのがたてまえである。

それゆゑに各列車の編成の歩き方、つまり客車運用もあらかじめ定めておいて変更しない。かくのごとく客車は運用が一定

しているのであるから、その保守ならびに作業の根拠地を定めておく方がすべてにおいて有利であるので、各鉄道管理局はその保守根拠地に客車を必要数配置して、定められた運用・保守・管理にあたらせているのである。

客車の配属は客車運用の重要な前提をなすもので、この適否によつて旅客輸送の巧拙が分れるので、その配属は旅客輸送計画に最もたいせつなもの1つである。ゆゑに配属両数の決定にあつては、そのときどきの輸送上・保守上等の要素をとりいれて適正な配分を行うのである。客車配属査定計画には局別輸送人キロならびに客車キロ、局別1車1キロ平均輸送人員、局別1車1日平均走行キロ、車齢の老若等の資料が用いられる。これらが客車配属両数の決定とどんな関係にあるかについてはつぎのとおりである。

1 局別輸送人キロならびに客車キロ

輸送人キロならびに客車キロは多いほど客車を多く必要とする。つまり客車の保有数は、輸送人キロならびに客車キロに比例する。

2 局別1車1キロ平均輸送人員

これは局別輸送人キロを局別客車キロで除したもので、1車1キロ平均輸送人員は、1車平均の負担量をあらわすものである。この1車1キロ平均の輸送人員の多いものほど(混雑度の点を度外視するならば)客車はそれだけ少なくてすむのである。つまり1車1キロ平均の輸送人員は客車数と反比例する。

3 局別1車1日平均走行キロ

1車平均の走行キロは客車の運用効率をあらわすもので、1車平均の走行キロは客車数と反比例する。

4 車齢の老若

客車の車齢の老若は客車の運用効率に多大の影響がある。車齢の若い客車すなわち新しい客車は、修繕等が少なくてよいから運用効率が高えられるが、老齢客車は故障が多く修繕に相当の日数を費し、運用効率は低下するものである。

客車配属計画は以上の条件を検討し、具体的には線区別・区間別に詳細に検討する必要がある。たとえば1車1キロ平均の輸送人員にしても、閑散線区において極端な場合は1日1両を運転すれば足りる場合があつても、鉄道の公共性からみて極端に列車の回数や車両両数を少なくすることはできない。またこのような線区では1車1キロ平均の輸送人員をいかに多くしようとしても不可能である。また1車1日の平均走行キロにしても、主要線区では輸送量が多いので列車回数も多い。よつて客車の走行キロも自然あがつてくるが、反対に閑散な支線区では列車回数が少ないため、いたずらに駅の停留時間がのびて、走行キロをあげえないものもあるので、各種の事情を総合研究し客車の配属計画をたてなければならぬ。

(古池義雄)

きやくしゃゆくさきひょう 客車行先標 客車の両側に掲出し行先を旅客に対して案内するための掲示標をいい、鉄道部内では通称「サボ」ともいう。客車行先標には第1種・第2種の2種類がある。

1 掲出場所 客



客車行先標(第1種)