

ために回送するとき (3) その他特に必要がある場合に、もとより都道府県知事または市、特別区若しくは運輸大臣の指定する町村の長に申請して許可を受けられる。自動車の製作または販売を業とするもので、陸運局長の承認を受けたものに対しては、都道府県知事から、同一の型式の自動車について包括的な臨時運行の許可を受けられる。臨時運行許可番号標は、自動車の前面および後面に取付けることになっている。ただし2輪自動車、側車付2輪自動車、3輪自動車または被牽引(ひけんいん)自動車にあっては、前面の臨時運行番号標を省略することができる。臨時運行の許可を受けた者は、有効期間が満了したときは遅滞なく、当該行政庁に臨時運行許可証および臨時運行許可番号標を返納しなければならない。許可証および許可番号標は図-2.3の様式によることに定められている。(守屋正男)

じどうしゃのしゃあつかいかもつのしゅうかまたははいたつ 自動車の車扱貨物の集貨または配達 鉄道では車扱貨物は集貨または配達をしないことになっているが、貨物は駅から駅までの運送でなく、その前後に小運送を伴うものである。したがって貨物は通常駅と荷主のところとの間は別途の小運送が行われる。しかるに自動車は戸口から戸口までの運送を行うので、国鉄自動車は荷物配達区域表に掲げる区域内であって、かつ自動車の通る箇所においては、車扱貨物にあっては集荷または配達をすることになっている。この場合には自動車集貨料または自動車配達料を収受する。→自動車貨物運賃料金(国鉄の)。(西山清氏)

じどうしゃのべにっしや 自動車延日車 1車両1日を1と換算した数値であって、車両の運用管理上欠くことのできない計算単位である。自動車は故障の場合はもちろん、運転保安上、あるいは経済使用の点から、適当な時期に検修を施行するし、また運用上においても、不時の需要増に対応するための予備車両も保有しなければならない。したがって自動車1両の年間延日車は、365ではあるけれども、この数値全部が営業用に供されることはあり得ないことであって、運用管理上種々の状態に区分される。このような車の状態をつね日ごろは握しておかないと経済経営を期しがたいので、国鉄自動車では「国鉄自動車経営統計および報告手続」によって、営業所別、バス・トラック別、使用燃料別、形式車種別に区別の上、つぎの運用種別にしたがって延日車を算出している。

- 1 仕業延日車 統計期間内に毎日使用した自動車数の集計
- 2 検査延日車 仕業しない自動車では検査および修繕を行ったものの延日車
- 3 予備延日車 いつでも運行できる状態に整備された自動車では、当日使用しなかったものの延日車
- 4 休止延日車 「国鉄自動車使用休止手続」にもとづいて、休止中の自動車の延日車
- 5 回送延日車 当日仕業または検査を行わなかった回送車の延日車。(松本敬司)

じどうしゃのほしゅう 自動車の修繕 自動車を検査・点検して、つねに良好な状態に保持し、ならびにこれらの仕事を合理的に行うための計画・指導その他いっさいの業務を行うこと。ここで検査とは自動車の状態および機能を調査・計測し、またこれらの作業の結果生じる必要な清掃・給油・加工・修理ならびに部品交換等の作業を含む広い意味の仕事を行う。また点検とは特別な工具・測定器具等を使わないで、自動車の状態および機能を判定する作業を行うことをいう。

国鉄自動車の創設は昭和5年であったが、自動車の保守についての規定はようやく昭和12・7初めて「省営自動車検査修繕

規程草案」を作って各鉄道局に試行せしめ、これが大臣達として正式に決定したのは昭和21・5であった。その後昭和22・12運輸省告示で車両規則が制定された機会に、これと歩調を合わせ、かつ当時の国鉄自動車の状況に適合せしめるため、新たに国鉄自動車修繕規程を昭和24・5に制定した。さらに終戦後急速に進歩改善してゆく自動車の実情に適合せしめるために、この規程を全面的に改正して、新しい構想の下に昭和27・7「国鉄自動車修繕規程」を制定して現在に至っている。

この規程の要旨は、自動車の点検および検査の種類を (1) 仕業点検 (2) 500キロ検査 (3) 1,500キロ検査 (4) 9,000キロ検査 (5) 解体検査 (6) 一般検査 (7) 臨時検査の7種目に定め、一般検査および臨時検査の一部は自動車工場もしくは鉄道工場で、その他は営業所で行うように規定してある。

(1)の仕業点検は仕業の前後または中間で行うこととし、(2)～(4)の検査はそれぞれのキロを標準の回帰キロとして検査を行うこととしている。(5)の解体検査は(6)の一般検査のほぼ中間、もしくは燃料・潤滑油の消費率が所定の基準より定められた%以上になった時、あるいは圧縮圧力が標準圧力より定められた%以下に低下した時に行うこととしている。(6)の一般検査は自動車の使用の状態に応じて、その機能を回復して効率的に継続して使用せしめるために、自動車各部を解体して行う検査である。

国鉄自動車では営業所が全国に散在していて、路線の状態・輸送の状況が、各種各様であるため、この規定一本で、自動車の修繕を律することは困難である。また自動車は他の車両や機械に比較して、寿命は短いものであるため、耐用年数をも考慮に入れて、この路線性情・耐用年数の2つを組み合わせることで自動車修繕体系を考えている。

路線性情については、全営業所を3階級に区分して、自動車修繕の体系をそれぞれ定めている。この分類基準を路線係数といっている。

この路線係数によって、前述の一般検査および解体検査の標準回帰キロはつぎのように定められている。

さらに一般検査については各回の検査の程度を実状に応じて変化させてある。すなわち新車を使用し始めて第1回の一般検査は比較的軽微に行い、

検査種別 路線係数	一般検査	解体検査
1	80,000 km	40,000 km
2	65,000	33,000
3	55,000	28,000

第2回に行うものは、再生を考慮に置いた程度の高い検査とし、第3回は最終のものとして、第1回のものより多少程度を高めて行っている。

各回の検査の回帰キロもそれぞれ、実状を勘案して差を付してある(昭和27・11・29 依命通達。国鉄自動車の一般検査および解体検査の回帰キロについて)。

以上は国鉄自動車の修繕であって、一般民営自動車の場合は多少趣を異にしている。しかしながら国鉄自動車の修繕も、道路運送車両法およびこれにもとづくところの運輸省令の取締の対象になっているから、国鉄自動車修繕規程も前記法令にしたがっていることは当然であるが、自動車の運輸量は民営の方が遙かに大であり、また多くの民営自動車は法令をそのまま実行している場合が多い。すなわち車両法第47条は仕業点検の義務を規定しているが、さらに運輸省令自動車整備基準第1条で技術上の基準を定めてある。したがって国鉄自動車修繕規程においては、この基準を総て包含している。つぎにこの仕業点検以外の検査(前記整備基準では点検と称している)については、道路運送車両法第48条で、運輸大臣が勧告することができる