

は、機関士が出発してさしつかえないことを確かめて進行を開始する。

以上の処置をして車掌の乗務を省略することを認めているが、これは非常措置であり、要員の充実するまでの暫定措置である。(三和達忠)

しゃしょうせいげんせんく 車掌制限線区 絶対閉塞(へいそく)方式で列車を運転している線区では、列車が途中で停止した場合後方防護の必要はないので、車掌乗務の合理化をはかるため、原則として客扱・荷扱ならびに運転の業務を通じて、車掌の乗務を1名としてよいことに暫定的に指定された線区をいう。これに対する取扱方は、つぎのように指定されている。

1 車掌の乗務を制限することのできる線区は鉄道管理局長がこれを指定する。ただし自動信号区間にわたるときは、その区間に対しては、1閉塞区間に2以上の列車が運転しないよう手配しなければならない。

2 前号の指定線区においては旅客扱・荷物扱・運転の業務を通じて車掌の乗務を1名としてもよい。ただし急行旅客列車等で客扱専務車掌と荷扱専務車掌が乗務しているときは、客扱専務車掌が運転の業務を担当する。この場合同車掌は手信号器・信号雷管・信号焰(えん)管を携帯して、第4号の場合のほか、運転に従事する車掌の行うすべての任務に当るものとする。

3 車掌は旅客扱または荷物扱等のため乗務位置が、平常時においては最後部とならない場合があってもよい。ただし隔時法・指導隔時法または票券隔時法を施行する場合は、最後部の緩急車に乗務して、後方防護その他運転の任務をとらなければならない。

4 前各号の取扱をするために、車掌は停車場における出発合図・運転状況表の記入を省略してよい。この場合停車場における出発合図は駅長がこれを行う。(三和達忠)

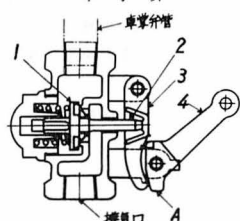
しゃじょうちやたん 車上貯炭 石炭積出港における船積石炭を、山元から輸送してきた貨車に積載したまま船積まで待合わせる場合、この石炭を車上貯炭という。

石炭が海送される場合は、山元から港頭まで輸送され、ただちに船積されるか、いったん港頭に貯炭されて適船を待って船積されるかのいずれかによる。港頭に貯炭されるか否かはもっぱら石炭の需給の関係によって計画的に行われるのであるが、海上荒天のため配船の混乱または遅延、あるいは接岸不能等の場合には、一時的に船積まで石炭積車のまま待つ場合がこれである。(加藤礼三)

しゃしょうべん 車掌弁 (英) guard's or conductor's valve (独) Schaffnerbremsshahn (仏) robinet de frein du conducteur de train ou chef-garde 自動ブレーキを装備した列車で、運転中車掌が非常事態と認め、にわかに停車させる必要を生じた場合、ブレーキ管または非常管の空気を放出させてブレーキをかけるための弁。乗務員室の一隅に設け、ブレーキ管または非常管の枝管となっている車掌弁管をこれに配管する。弁部と弁(1)を作用させてこ(3)ならびにハンドル(4)からなり、ハンドルを引くとその他端はてこを押し、てこは弁棒(2)を介して弁を弁座から離し、ブレーキ管内の圧力

車掌弁

空気を大気へ放出する。いったんハンドルを引下げた場合、手を離しても排気をつづけられるように、ハンドルの接触部(図のA部)には平面部を設けてある。また非常措置終了後はハンドルをふたたび取扱ひ、これを押上げて元にもどし



ておかねばならない。国鉄では車掌弁を使用した場合、非常停車の際の衝動を緩和するため、客貨車に対しては制御弁の急動作用を抑制する程度の「しぼりせん」を車掌弁の排気口にねじ込んである。(高桑五六)

しゃしょうみならい 車掌見習 車掌区におかれる職で、車掌の指揮をうけて車掌として必要な業務を練習・会得するものである。

車掌見習になるには鉄道教習所の車掌科を修了するか、相当期間現業の実務に従事することが必要である。(加藤誠次郎)

しゃせき 車籍 車両の戸籍ともいうべきものであって、車両が新製されると、車両称号規程にしたがって形式番号が定められ、車両台帳に登録されるが、これを車籍編入という。これは人間が生れると命名され戸籍にのせられるのと同様である。車両がそれぞれの用途にしたがって運用され、長年使命を果し老朽または事故等によって用途廃止処分を受けると、車籍から消されてゆくのである。

また、国鉄の財産でないもので車籍を国鉄に編入したものである。その代表的なものは、民間会社または個人の所有する大物車、タンク車等で私有貨車といわれるものがそれである。私有貨車は形式番号の標記・修繕検査等いっさいの管理が国鉄所有の車両と同様に取扱われる。(横山勝義)

しゃせきへんにゅう 車籍編入 車籍編入とは原則として国鉄の新製車両を車両台帳に登録することであるが、国鉄以外の車両の所有者が車両の籍を国鉄に入れて、国鉄車両に準じ国鉄の諸規定にしたがって保守運用管理がなされることをも意味する。以下私有貨車の場合につき述べる。

私有貨車取扱手続第4条には車籍編入の方法については、つぎのように明示されている。[国鉄以外の所有する貨車を国鉄の車籍に編入するには、所有者は別表第1号様式による私有貨車車籍編入願(車両製作仕様書および図面を添付)および別表第12号ないし第20号様式中、これにあてはまる契約書各2通を運転局長に提出して、承認を受けなければならない。]現在国鉄に車籍が編入されている車両は、大物車・ホッパ車・タンク車などであるが、将来は国鉄以外のものの所有する車両は、車種・条件によっては、上記以外の車両も車籍が編入される可能性が予想される。現在私有貨車に適用されている車籍編入に必須の条件は、

- 1 専用側線を保有しているか、または使用権を有していること。
- 2 国鉄と所定の契約(保守・管理・運用等)を結ぶこと。
- 3 車両の構造その他が国鉄の諸規定にてい触せず、運転保安上危険がないこと。
- 4 常備駅を定めること。一般検査・乙修繕等はこの常備駅を単位として行われている。また私有貨車が空車になったときは必ず常備駅に留置くことになっている。

私有貨車の保有条件は以上のようなものであるが、いま代表的な乙号の1の契約と、車籍編入願を掲げるとつぎのようである。

第1号様式

私有貨車車籍編入願

年 月 日

日本国有鉄道総裁何某殿

所有者住所

名 義

代 表 者 何 某 印

当社で何トン積 軸 (軸ボギー) 何々車 (何々