

専用) 何両を何々会社で製作し国鉄に車籍を編入し、次により使用したいから契約書、車両製作仕様書及び図面各2通を添えをお願いします。

記

1 常備駅 何線何駅

但し、前記の駅には、当社所有の専用線があります。(又は何々会社所有の専用線の使用認可ずみ。)

2 主として運用する区域

第14号様式(契約種別2号の1)

私有貨車車籍編入に関する契約書

印紙

何々所有 車を日本国有鉄道へ車籍を編入するについて、日本国有鉄道総裁何某(以下甲という。)と何々代表何某(以下乙という。)との間に契約する条項は次のとおりである。

第1条 本文車両(以下車両という。)の取扱については私有貨車取扱手続による。

第2条 車両の検査・修繕・手当その他運転上の取扱は、すべて甲の所有車同様とし甲が施行する。但しタンクのしゃ熱装置及び保温装置に対する修繕は乙が施行する。車両を空車で留置するときは、乙の専用線に収容する。

第3条 車両に生じた損害及び車両に基因

する一切の損害は乙の負担とする。但し甲の責に帰すべき事由により発生したものについてはこの限りでない。

第4条 乙は甲に私有貨車の取扱に附帯する事務費として、1両につき年間500円を甲の指定した期日までに前納するものとする。但し車籍編入又は所有者名義変更後の期間が1箇年に満たない時も同額とし、その前納金は還付しない。

改造に属する工事は、あらかじめ甲乙協定しその費用は乙の負担とする。

第5条 甲が使用に堪えないものと認めた車両は、甲はいつでもその車籍を除外しその旨乙に通知する。

車籍を除外した車両は、甲の指定した期日までに国鉄線外に搬出しなければならない。

第6条 車両の車種・番号・両数並びに受授の場所は別にこれを協定する。

第7条 この契約の期間は昭和 年 月 日から昭和 年3月31日までとする。但し期間満了の日の30日前までに当事者の一方から契約破棄の申出のないときは、次の一箇年間引き続き効力あるものとし、以下これにならう。

前記契約の証としてこの証書2通を作り、甲乙各1通を保有する。

昭和 年 月 日

日本国有鉄道総裁 何 某 印

所有者名義代表 何 某 印

(永井卯三郎)

しゃせん 社線 一般的には国鉄以外の運輸機関を指すが連絡運輸の場合には国鉄以外の運輸機関の経営する鉄道・軌道・航路および自動車線を総称して社線という。これに対し国鉄の経営する鉄道・航路および自動車線を総称して国鉄線という。

(鈴木与吉)

しゃせんていりかししゃ 社線出入貨車 社線と国鉄線との間に出入した貨車。社線所属貨車には国鉄線に直通運用できるものと、できないものがあり、国鉄所属貨車にも社線に直通運用ができるものと、できないものがある。この直通できる貨車で互に貨物を発送し、国鉄・社線相互に貨車が入出している。このような貨車の出入またはその実績車数を社線出入貨車といい、その車種別および積空別の車数を知るため、社線との接続駅においては、毎日その社線に出入した貨車数の実績を鉄道管理局に報告することになっている。(佐藤 章)

しゃせんないかもつとくていちんりつひょう 社線内貨物特定貨率表 昭和17・4から実施した省社間運賃通算制度の採用以前に、連絡社線が出貨誘致をはかるため、自線内の貨物運賃を特定していたが、その形式は多種多様で複雑をきわめたので、鉄道省においてこれを一表にまとめ、運賃計算上の便に供したのが社線内貨物特定貨率表である。

特定貨率表の一例

寿 都 鉄 道

品 目	発 駅	着 駅	扱 種 別	貨 率	記 事
金鉱および金銀鉱	省線および各連帯線	相互間	貸切扱	四割減	本貨率適用条件は省所定に同じ 本貨率は寿都鉄道会社を荷送人または荷受人とする同社用品にかぎり適用す
土壌改良用石灰石の粒および粉	寿 都	省線および各連帯線	貸切扱	600厘	
社 用 品	省線および各連帯線	相互間	小口・トン・貸切扱	無 貨	

貨率特定の形式には品名・発駅・着駅・扱種別・貨率・記事のらんを設けてそれぞれ全線に適用するもの、発着駅を特定するもの、経路を指定するもの、期間に制限を付するもの、品目別に設けたもの、割引率によって表示するもの、金額特定によるもの等があり、その社線は昭和13年当時150にものぼっていた。(関根昇一)

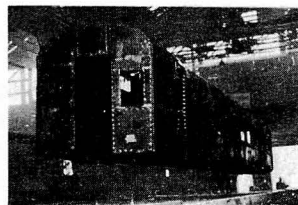
しゃたい 車体(客・電・気動車の) (英) car body 客車・電車および気動車の車体は古くは木製のものが用いられたが、列車速度の増加・連結両数の増大とともに、車体強度の大きいものが要求されるようになり、現在では鋼製のものが用いられている。

鋼製の車体には全鋼製車と半鋼製車の2つの種類がある。全鋼製車は車体の側および妻構(つまがまえ)・屋根・床(ゆか)・天井(てんじょう)・内部の羽目板に至るまですべて鋼またはその他の金属で製作され、半鋼製車は車体の強度に影響する側および妻構・屋根等を鋼製とし、内部の羽目板・床・天井等は木製のものである。最近では車両の軽量化に伴って鋼のかわりにアルミニウム等の軽合金が盛んに用いられるようになり、木材にかわって合成樹脂も広く用いられるようになった。

1 鋼 体

車体の骨組をなし、車体の強度をたもつ部分を鋼体という。

鋼体は台わくの両側に側構(かわがまえ)を、両端に妻構を立て、その上に屋根を組立てる構造である。鋼体の構造は台わく・側・屋根が一体となって、全外力をにうように円筒形のものが理想的であって、欧米では古



鋼 体

くからこの構造のものが試みられ、とくに最近では圧延鋼材を用いることをやめ、薄鋼板の型押し物をもって組立てる、いわ