

ギー客車は、発電機および蓄電池取付けの有無にかかわらずで1tを加算する。

(2) 客車の積車換算は、総重量および構造で定められている。ただしボギー客車および電車で職用車・試験車・教習車・展望車・食堂車およびその合造車には積空の別を設けないで、すべて積車換算両数のみによる。

(3) 客車の総重量算出方法は、

ア 客車標記自重(気動車および暖房車は運転整備の重量)に標記定員・標記荷重ならびに発電機および蓄電池の重量を加算したものを総重量と定めてある。

イ 標記定員は20人を1tとみなす。

ウ 発電機および蓄電池は1組の重量を1tとみなす。

2 貨車

(1) 貨車の空車換算は、標記自重で定められている。ただし発電機および蓄電池の取付装置があるものは、その取付けの有無にかかわらず、自重に0.5tを加算する。

(2) 貨車の積車換算は、重量換算・普通換算・軽量換算に分けられ積車の総重量で定められている。

(3) 積車の総重量算出方法は、

ア 貨車の標記自重に貨物の重量、ならびに算入すべき発電機および蓄電池の重量を加算したものを総重量と定めてある。

イ 貨物の重量はつぎの標準による。

重量換算	標記荷重に対する貨物重量の割合	1.0
普通換算	同上	0.7
	ただし有蓋緩急車は	0.4
	ホッパ車・タンク車は	1.0
軽量換算	同上	0.4
	ただし石炭車は	0.7

ウ 発電機および蓄電池の重量は0.5tとみなす。

また有蓋緩急車・車掌車・控車・検重車・試験車・工作車・救援車・操重車(ソ30形式を除く)には、積空の別を設けないよう定めてある。すなわち有がい緩急車は積車換算を、その他の貨車は空車換算によるものである。

このように貨車の積車換算は、車扱の場合には貨物の品目により区分し、重量・普通・軽量と、標記荷重に対する貨物重量の割合によりそれぞれ換算両数が定められている。

ただし積合車および代用車は積載貨物のいかに問わず、軽量換算が適用される。

重量および軽量換算を適用した貨物積載車には貨車車票の表示かたをべつに定めている。

3 機関車

機関車の空車換算は自重および構造で定められている。

また積車換算は、運転整備された重量および構造で定めてある。

ただし電気機関車は、蒸気缶(じょうきかん)のあるものを除いて積空の別を設けず積車の換算両数による。

以上のほか車種別または形式別に換算両数表が規定されている。(斎藤雅男)

しゃりょうかかんり 車両管理 国鉄の車両財産は総計12万6千両、新品になおすと約5千億円となり、数においても金額においてもぼう大なものであるが、車両は全国の営業線上を共通に運用できる特質をもっているため、財産の管理は本社工作局で行っており、この仕事を車両管理という。

具体的に説明すれば

1 車両財産の得喪(とくそう)変更および運用に関する状況を明らかにする。

2 車両財産の現状を明らかにする。

3 車両台帳と実体との一致を確保する。

4 その他車両財産の管理を総括する。

このため車両台帳およびその付属図面を備え付けている。

車両台帳は車両の戸籍簿であり、もっとも正確な車両の姿を示す原簿である。車両は貯蔵品をとおして財産に決算されることが規定されているので、新造車両は資材局において製作購入の形で発注契約され、用品割掛を付加して決算され財産となり、車両台帳に登録記載される。台帳には車種別・形式別・番号別に1両ずつ記載され、その1両ずつについて機関車は所属・空車時の重量・製造所および年月・製造原価、客車および電車は所属・定員・容積・荷重・自重・製造所および年月・製造原価、貨車は所属・荷重・自重・製造所および年月・製造原価が克明に記載され、改造工事を施行して財産額を増した車両はその額と件名とが追記される。すなわち車両の実体を示すものであるとともに、財産としての車両の実体をも示すものである。使用に耐えなくなった車両は工場長の具申により総裁の決裁を経て廃車され、車両台帳から削られる(台帳には国鉄財産ではないが車籍だけ国鉄にある私有貨車についても記載してある)。

このほかに**車両履歴簿**があり、これは貨車を除く全車種について1両ずつ作成され、車両の所在箇所について回り、運転キロ・故障・修繕に関すること、習性に至るまで克明に記載され、車両の履歴を明らかにしている。

このように車両の実態を管理しても、貨車のように十数万両が全国にばらまかれているものは、実態と台帳の間にあやまりが生ずることがあるので、しばしばいっせいで調査を行って台帳と実態の一致をはかるのであるが、それでもまれに修繕の際番号を誤記したりするために、同一形式番号のものが同一箇所で見えたりすることがあり、**2車現存車両**という用語もある。

また、車両の運用上の都合などにより、1箇月以上にわたりその使用を中止する場合には、諸経費の節減と配属車両の合理的運用をはかるため、鉄道管理局長において**長期休止車両**に指定またはその解除を行っている。——車籍。車籍編入。(横山勝義)

しゃりょうきゅうゆ 車両給油 車両の給油は滑動面の摩擦防止と、摩擦抵抗によるエネルギー損失を少なくするために行うが、この目的を達するために車両の給油箇所に応じ、もっとも適当と考えられる油脂を使用している。これらの油脂は鉄道石油製品規格によって定められている。

1 蒸気機関車においては、このほかに使用油種を内部油と外部油に2大別している。

(1) **内部油**とは蒸気室・シリンダ・空気圧縮機・給水ポンプおよび自動給炭機関シリンダ等の主として蒸気に触れる高温の箇所に用いるものであり、その大部分がシリンダ油である。

(2) **外部油**とは走行機械部分その他あらゆる機械部分に用いられるもので、マシン油・冷凍機油・タービン油・グリース等がおもなものである。

蒸気機関車の箇所別油脂使用標準は次表のとおり。

2 客貨車では軸箱がおもな給油箇所であるが、軸箱のうち平軸受にはマシン油を、またコロ軸受にはコロ軸グリースを使用している。その他ブレーキシリンダには空気シリンダグリースを使用するほか、大部分の機械部分はマシン油を用いている。

3 気動車では走行部分はコロ軸客車と変わらないが、他に機関潤滑油として内燃機油、機械伝達部分(歯車箱)にシリンダ油とマシン油の混合油、液体変速機のクラッチ部分(油圧式)にタービン油、液体変速機の内部には燃料軽油をそれぞれ使用している。(麻田武公)