

(2) 客車・機関車の場合 旅客運送については関係運輸機関の輸送事情・旅客交通状況を、機関車・電車・気動車の直通運転については動力・運転保安・乗務員関係など実行上の要素を具体的に検討しなければならないので、客車・機関車の直通運用について運用区間・列車の編成・使用車両・運転時刻・運転回数・運転料金等の必要事項について、連絡運輸契約とは別個に関係運輸機関の合意の成立、すなわち客車直通契約または列車直通運輸契約の締結を要し、その契約の発効によって開始されている。

(1), (2) による場合地方鉄道・軌道は所定の行政上の手続をふまなければならないことは当然である（\*車両の直通〔地方鉄道・軌道の〕）。

## 2 車両の適格性

運輸機関により車両・線路の規格に差異があり、したがって車両を他の運輸機関に直通運用するについて適否があるので、その適格性の判定はつぎの方法で定められる。

(1) 機関車・電車・気動車 地方鉄道・軌道所属車の国鉄線への直通運転の適否、および国鉄機関車の地方鉄道への直通運転の適否は、その開始に当りそのつど国鉄の認定によって定められる。

(2) 客車 国鉄所有客車の地方鉄道・軌道への直通運輸のできるものは、前もって国鉄でこれを定め地方鉄道・軌道ごとに客車の種別を関係規定（昭和24・7総裁達第154号）に明示している。地方鉄道・軌道所属客車の国鉄線への直通の適否は、直通運輸の必要のつど国鉄の認定によって定まる。

(3) 貨車 \*直通貨車

## 3 直通運用の範囲・方法およびその記録

機関車・客車の直通運用については、その開始に当って所要事項について契約を締結しているから、その契約の内容に定められたところによる。貨車の直通運用については、貨物運送にもっともよく適応させるとともに、貨車の合理的かつ有効な使用と、運用の促進のために必要かつ十分な事項が関係規定にあらかじめ定められ、その運用の範囲・方法などが規定されている。たとえば迎車の要請方、貨車の使用区域・方向の協定、往復時間短縮のために必要な協議のように、そのつど関係運輸機関の協議によるものもあるが、運用の原則として、接続駅着駅間の輸送は荷送人の指定経路またはその運輸機関の定める経路により輸送すること、他運輸機関の貨車が到着したときは、速かに貨車の所属運輸機関に返送すること、空車の復路の経路は往路を経由した運輸機関で、最短期間に返送できる、往路より長距離とならない経路によること、あるいは貨車所属運輸機関行きまたは返送順路行き貨物を積載して返路利用ができることなどが定められている。車両を他の運輸機関内に運用することは、その運輸機関の輸送に協力することであって、その実績を明かにすることが必要である。車両が他の運輸機関に運用中の時間を往復時間と通称するが、関係規定には**在線時間**という用語を使用している。在線時間は客車・貨車については関係規定に定められた方式により、車両所属運輸機関が接続駅で記録計算しておき、1旬ごとに接続駅経由車両旬報を作成してその車両を運用した運輸機関に通知するとともに、車両料金を計算する資料とする。

## 4 車両料金の計算およびその支払

他の運輸機関所属車両を運用した運輸機関は、自運輸機関の運輸営業について、他運輸機関の車両によって運輸収入を得るのであるから、その車両の運用に対して在線期間に応じて車種ごとに車両貸渡料金を基礎として、1車1時間単位に定められ

た車両料金を車両所属運輸機関に、所定の計算および支払方法によって支払わなければならない。——直通運転。（佐藤佳年）

しゃりょうは ったつのきろく 車両発達の記録 国鉄車両の進歩・発達の沿革を記録、回顧の資としたものに、鉄道技術研究所編「蒸気機関車の変遷」と日本国有鉄道工作局編「車両の80年」とがある。

「蒸気機関車の変遷」(昭和18年刊・46倍判・267頁)は、蒸気機関車の写真を集成、鉄道の歴史上に果たした機関車の変遷を写真によって解説したもの。蒸気機関車の沿革・形式・称号から構造の概要、主要機関車の寸法・重量など概説、本文は鉄道創業からの機関車の写真を年代順に配列、各個の機関車につき要点を簡単に説明してある。その時代を表徴するような機関車の面影が本書の隅々まで感じられる。鉄道70年記念出版物。

「車両の80年」(昭和27年交通博物館刊・A5判・436頁)は、国鉄工作局を中心とし、交通博物館と鉄道研究家の協力によって提供された鉄道車両全般の写真や資料を編集、80年にわたる変遷・発達のあとを明かにしたもの。国鉄の開業の初期から現在に至る各種車両の写真613を年代順に収録、機関車(250枚)については古来からはほとんど全形式をもうらし、客車(185枚)と電車(84枚)は、各年代の代表的なものをえらび、気動車(15枚)はすべてのものを、また貨車については、古いものと新しいもので主要な車種の代表的なものをおさめてある。構成は3つにわかれ、第1部は図版で前記の順に写真を掲げ、第2部で簡単な説明を行い、第3部に索引を付し使用の便を期している。どのページにもその車の活躍したいぶきがうかがえ、当時をしのぶ最適な写真集。鉄道80年記念出版物。(川村徳治)

しゃりょうようごうはん 車両用合板 (英)plywood for car construction 木材を薄くはいだ単板を、1枚ごとに繊維を直交させて、奇数枚接着剤で適当な圧力を加えて張り合わせた板を合板(vener・ベニヤ板)といい、車両用材としては客車・電車の内部の天井板・幕板・腰板等に使用される。車両用合板は耐水性・耐久性とともに外観・塗装性(表面の平滑度)も満足するものでなければならぬ。

## 1 用材の種類

(1) 表板 A 木目を表わすところ なら、せん、たも、かば、くるみ、いたや、チーク B 木地を塗りつぶすところ した、かつら、かば (2) 中板 表板と違った樹種を用いることができる (3) 裏板 原則として表板と同一樹種。

## 2 単板 大部分は丸はぎ単板(ロータリーカット・ベニヤ)

(1) 表板 まさ目のものは平けずり単板(スライズ・ベニヤ)またはのこぎりびき単板(ソーンベニヤ)、板目のものは丸はぎ単板。(2) 中板・裏板 丸はぎ単板・平けずり単板またはのこぎりびき単板。

3 接着剤 尿素フォルムアルデヒド樹脂またはこれと同等以上の耐水性・耐久性のある接着剤。

## 4 板の合わせ数 第1表のとおり。

5 接着力規格値 図-1に示す寸法の試験片を5個ずつとり、63±3℃の温水中に3時間ひたしたあとこれを取出し、室温の水中にさめるまでひたしておき、まだぬれたままの状態に接着力試験を行った場合、各試験片の接着力は第2表の数値以上でなければならぬ。

## 防火合板(車両用)(fire-retarding plywood)

国鉄は防火塗料によって合板の燃え易い欠点をおぎなっている。さらに安全性を高める

