

車両修繕および検査記号表 (本文前ページ)

種別	記号	種別	記号	種別	記号	種別	記号	種別	記号
○取替	X	○鐵修	ニ	○当金管	△	○電線修	ダ	○不足	ソク
○撤去	⊗	○鐵修	□	○切替	□	○電線修	U	○不具合	フク
○振替	⊗	○削正	//	○埋木	ウ	○電線修	回	○不能	フク
○修繕	□	○穴削正	//	○付木修	⊗	○電線修	回	○不適合	フク
○分解	分	○削正	//N	○削替	ム	○電線修	回	○不良	フレ
○新設	○	○削正	//	○面取	γ	○電線修	回	○止水板	△
○改造	△	○削正	//	○穴明	⑦	○電線修	回	○閉塞	⊙
○検査	ケ	○リマ通	○	○穴埋	⑦	○電線修	回	○不明	フク
○検査済	V	○研蓋	○	○仕上	一	○電線修	回	○脱落	オチ
○試験	Ⓐ	○掘合	//	○混合土	ナ	○電線修	回	○脱落	オチ
○水圧試験	ス	○ハツク取	レ	○電線修	回	○電線修	回	○脱落	オチ
○水圧試験	⑤	○曲り直	〇	○伸長	←	○電線修	回	○脱落	オチ
○基本	キ	○歪取	△	○縮小	→	○電線修	回	○脱落	オチ
○調整	コ	○曲り直	〇	○コシ	コ	○電線修	回	○傾斜	カワ
○圧力調整	〇	○掘合	//	○口詰	〇	○電線修	回	○軟弱	ヨウ
○ガス管	mm	○アシム	◎	○現物埋	ケン	○電線修	回	○腐蝕	コサ
○ガス管	mm	○替	⊗	○折損	レ	○電線修	回	○相違	ソイ
○ガス切断	ハハ	○リテ入	⊖	○バンド掛	U	○電線修	回	○間隙	スキ
○電気管	mm	○締直	ノ	○取付	ト	○電線修	回	○経過	ケイ
○電気管	mm	○等接	ガ	○取外	ト	○電線修	回	○断線	キ
○電気管	mm	○増接	マ	○洗床	ア	○電線修	回	○接地	キ
○電気管	mm	○釘替	丁	○掃除	ソ	○電線修	回	○短絡	⊙
○電気管	mm	○木釘替	マ	○文字替	カ	○電線修	回	○動作	△
○電気管	mm	○張替	四	○塗替	ア	○電線修	回	○動作	△
○電気管	mm	○補充	ホ	○一回塗	ア	○電線修	回	○動作	△
○電気管	mm	○角度測	ノ	○二回塗	ア	○電線修	回	○動作	△
○電気管	mm	○植込	上	○三四塗	ア	○電線修	回	○動作	△
○電気管	mm	○界書	上	○塗替	ア	○電線修	回	○動作	△
○電気管	mm	○当金	△	○電線修	回	○電線修	回	○動作	△

備考 ○印は本社制定のものその他は地方で制定した例を示す。

ついで、各工場によりさらに作業基準を設けて、これによって作業を実施しているが、工場の設備あるいは工場独自の研究考案などによって相違するので、これらを一定の形に統一することは研究改善を制約し、作業方法の進歩改善を阻害するから、作業基準は主として各工場ごとに定められている。(土岐実光)

しゅうぜんげんごう 修繕限度 車両を定期的に検査または修繕する場合に、衰耗程度によって修理または交換を必要とするか、あるいはそのまま使用するかを限界をいう。このうち特に摩耗部分の限度を示したものを摩耗限度という。

国鉄の「車両部分品摩耗限度種別規程」では、摩耗限度の種別およびその意義をつぎのように規定している。

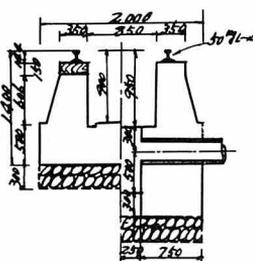
1 工場修繕限度 一般検査および甲修繕の場合、取替または加修を要しない限界。

2 区修繕限度 機関車丙修繕および客貨車仕立検査ならびに電車局部検査の場合、取替または加修を要しない限界。

3 使用限度 使用を許容する限界。この限度をこえた場合は使用を禁止する。

車両部分品によって衰耗速度の速いものや容易に検査できるものは区修繕限度、主として保安度を要求される部分は使用限度をきめている。衰耗速度の遅いものや解体しなければ検査できないものは工場修繕限度としている。(土岐実光)

しゅうぜんごう 修繕坑



(英) repair pit 丙修繕線・区修繕線等に設けられ、車体下部構造の検査・修繕に便利な姿勢で作業し得るよう軌間内に設けられた坑。一般に検査坑と混同され、構造は灰坑・検査坑とはほとんど同じである。(宇野浩彰)

しゅうぜんしんこく 修繕申告 車両を甲修繕その他の修繕のため工場に入場させるとき、車両の受付区からその状態を通知すること。通常修繕申告書を使用し、その車両の不良箇所・要改造箇所その他工場修繕の参考となる事項を記載して工場に送付する。(土岐実光)

じゅうだいじこ 重大事故 列車または車両の運転事故に関する用語。国鉄においては国有鉄道運転事故報告規程(昭和24・3・18 総裁達第132号)により、つぎの各号の1に当たる場合をいう。

- 1 旅客に死傷者があった場合
- 2 旅客・職員・準職員・公衆の別なく、10名以上の死傷者を生じた場合
- 3 脱線車が20両以上あった場合
- 4 その他特に重大と認められる場合

地方鉄道においては、地方鉄道法施行規則第47条で「運転に關し人の死傷若しくは物の損傷を生じ、又は運転に阻害を及ぼす事故が発生したときは、告示の定むるところにより之を届出づべし」と定められ、昭和27・7・1 運輸省告示第199号をもって、地方鉄道運転事故届出規程が定められた。これと同日、専用鉄道に対しては運輸省告示第200号をもって、専用鉄道規程第12条の規定により専用鉄道運転事故届出規程が定められ、索道に対しては同じく運輸省告示第201号をもって、索道規則第22条の規定により、索道運転事故届出規則が定められ、軌道に対しては運輸・建設省告示第1号をもって、軌道法施行規則第27条の規定により、運転事故届出規程が定められた。これらの運転事故届出規程には、事故の発生した状況により甲種事故・乙種事故・丙種事故等に区分されている。このうち重大事故に該当するのは、甲種事故のうちつぎに述べるものである。

- 1 死傷者5人以上を生じたもの。
- 2 本線路を12時間以上支障したの。
- 3 とくに異例と認められるもの。→運転事故。(小池昭治)

じゅうだいじしゅうじこ 重大死傷事故 国鉄の業務の執行に關連して多数の旅客・公衆が死亡または負傷した事故をいう。たとえば桜木町駅電車火災事故、洞爺(とうや)丸海難事故、紫雲(しうん)丸、第三宇高丸衝突事故等の如きである。

重大死傷事故が発生した場合は、社会的反響が大きいため、常にこれに対応する適切な措置を講じておく必要があるから、その処理方については、「死傷及び損害事故処理規程」(昭25・4・1 総裁達第125号)で、「鉄道管理局長、船舶管理部長および地方自動車事務所長は、重大死傷事故が発生した場合における賠償または要償に關する指揮連絡、その他の処理方を定めなければならない」と規定されている。→損害賠償。(桂 重臣)

じゅうたかくしつけ 住宅貸付(国鉄共済組合) 共済組合から資金を借入れ、職員の住宅難緩和を目的として、住宅を建設または購入する場合、改築増築または修繕する場合に、職員にその資金を貸付ける制度。

- 1 貸付金額  
貸付額は建築・購入の場合には、在職10年を経過した者は10万円、15年を経過した者は15万円、20年を経過した者は20万円、25年を経過した者は25万円までを限度としている。  
改築増築または修繕の場合には、在職10年を経過した者は7万円、15年を経過した者は10万円、20年を経過した者は15万円までを限度としている。