

定められたとおりで使用できるように整備しておくことになっている。電車運用は編成別に循環使用してその疲労度の均等化をはかり、その間において検査規程に定められた制限運転キロ以内に各種の検査を、また一定期間ごとに清掃作業を施行し得る時間的な余裕を置き、かつ毎日の検査・清掃作業量に波動がないようにし、他方これらのための入換作業・営業線(本線)に対する出入庫作業が可及的に円滑に、また無駄がなく行われるよう各種の作業順序の基準を作るのが目的である。したがって電車運用は運転線区間の車両の増減・運行図表の改正が行われた場合は、そのつど組替えをしなければならない。

運用交番表の書き表わし方には運行図表の運行番号をそのまま用いたものと、編成ごとにA,B,Cまたは1,2,3などの名称を列車番号とは別に付したものとがあるが、それらの使用順序を表わしたものを運用交番表という。現在電車運用は関係鉄道管理局で作製することになっている。(塚越義寿)

**でんしゃえき 電車駅** 電車運転区間にあって電車による旅客のみまたは旅客、手荷物・小荷物のみを取扱をする駅。

電車運転区間の電車専用駅のみならず、電車と他の列車とを併用される区間の駅でも、電車による旅客のみを取扱う駅は電車駅である。(森 梯寿)

**でんしゃがかり 電車掛** 電車区におかれる職で、電車検査掛の指揮をうけて、電車の分割併合作業を行うとともに、電車の検査に関しては電車検査掛の職務補助を行うものである。(加藤誠次郎)

**でんしゃく 電車区** 国鉄の鉄道管理局の現業機関。そのおもな担当業務は、電車および電車乗務員の運用ならびに電車の運転・整備・検査および修繕である。そしてその検査業務は所定によって仕業検査・交番検査・局部検査・臨時検査等日常の車両運用上の検査を行うことになっており、電車区で行わない一般検査その他の検査および修繕は、受持工場で担当することになっている。また業務を合理的に遂行するため、電車区で、機関区において行っている業務のうち機関車に関する業務をも担当しているところがある。

電車区は電車の運転を行っている地区に設けられ、東京鉄道管理局管内に12、大阪鉄道管理局管内に4、広島鉄道管理局管内に2、千葉・長野・静岡・名古屋・天王寺および岡山の各鉄道管理局に各1が置かれ、総数24で本区を置く程度に至らない2地区には支区が置かれている。

電車区には区長が置かれ、鉄道管理局長の指揮を受けて支区長、助役、事務掛、電車運転士、電車運転士見習、電車運転助手、電車検査掛、電車掛、信号掛、誘導掛、諸機掛、整備指導掛および整備掛を指揮監督し、電車区に属する一切の業務を処理している。また機関区の業務のうち機関車の運転を担当しているところでは、機関士、機関士見習、機関助士、電気機関士、電気機関士見習、電気機関助士および機関車検査掛を置いている。これらの職員を電車区従事員といい、また運転従事員とも呼び約6,400人いる。(宮坂正直)

**でんしゃくかん 電車区間** 旅客および荷物運送規則上において電車区間とはつきにかかげる区間をいう。

1 東京付近

東海道本線中東京・大船間および桜木町・横浜間、南武線、鶴見線、横浜線、横須賀線、中央本線中東京・浅川間、三鷹・武蔵野競技場前間および国分寺・東京競馬場前間、青梅線、五日市線、東北本線中東京・大宮間および日暮里・赤羽間、山手線、常磐線中日暮里・取手間ならびに総武本線中御茶ノ水・千葉間。

2 大阪付近

東海道本線中京都・神戸間、西成線、山陽本線中神戸・明石間および明石・西明石間、片町線中長尾・片町間、城東線ならびに阪和線。

以上にかかげる区間は、いずれも電車運行区間であって、東京都または大阪市街近郊の近距離区間であるため、旅客の交通量はとくに大で、電車の運行回数もひん繁であるから、同上区間内相互発着の旅客に対しては、電車区間用乗車券の設定・途中下車の禁止、通用期間を1日に限定する等特殊の取扱をしている。(平林喜三造)

**でんしゃくせつび 電車区設備** 一般列車に対して、客車区・貨車区・客貨車区等があるように、電車運転区間には電車区を設けて、電車の検査・修繕・清掃および運用を実施している。したがって電車区ではこれらの作業に対応した設備を有し区長以下支区長、助役、事務掛、電車運転士、同見習および助士、電車検査掛、電車掛、信号掛、誘導掛、整備指導掛、整備掛、諸機掛などそれぞれの専門職員によって、車両の保守の万全を期し、その運用の適正円滑をはかっている。

1 電車区の検修作業の種類と内容

(1) 局部検査 電車運転キロ80,000kmごとに車両の主回路装置、補助回路装置、制御回路装置、戸じめ装置、点灯装置、台車、制動装置、制御空気管装置、付属装置およびその他とくに必要と認められる箇所を解体の上行う精密検査である。ただし制御車、付随車を除き、一般車両の特殊の部分については運転キロ45,000kmごとに施行する。

(2) 交番検査 運転キロ8,000kmごとに車両の主回路装置、補助回路装置、制御回路装置、戸じめ装置、点灯装置、車体、台車、制動装置、制御空気管装置、付属装置およびそのほかとくに必要と認められる箇所各部分の状態および作用について行う検査で、電気機器ならびに回路に対しては絶縁抵抗測定を行う。

ただし所定の運転キロに達しない場合でも、前回検査後30日に達したものはこの検査をうける。

(3) 特別仕業検査 交番検査の中間において運転キロ4,500km以内ごとに、車両の集電装置、主電動機、補助電動機、制動装置および走り装置について検査し各部分の消耗品取替を行う。

2 検修に必要な設備

前述の各種検修作業をつぎのような設備をもつ検修線で行うのであるが、降雨雪の際も作業に支障しないように検修線全線を覆う車庫を設ける。

(1) 検修線

ア 局部検査および修繕線 電車の局部検査および修繕におのおの1線を必要とする。検査と修繕は同一設備を用い、同じような作業をするので隣接して敷設するのがよく、とくに作業量の少ない箇所では1線を兼用してもよい。線路長は48mが適当で、線路相互の中心間隔を7.5mとする。

イ 交番検査線(特別仕業検査線) 電車の交番検査は、個々の機器が完全であるとともに、編成された車両列の機能が完全であることを検査するのであるから、検修線の有効長は最大編成長を必要とする。所要線数は作業量によって異なるが、おおむね下表のとおりでよい。

交番検査線所要線数

配属両数	80両まで	150両まで	200両まで	280両まで	350両まで
交番検査線数	1	2	3	4	5