

## しゃりょうと

国鉄は、次の条件により、客車専用扱団体の場合の団体運賃・料金の計算方と同一の方法によって算定した金額により、指定団体取扱業者に対して、団体乗車券によって販売する。

ア 運賃收受人員は、1等客車は1両につき76人分、2等客車は1両につき48人分(当該客車の設備定員がこれを下回る場合は、設備定員分とする)。ただし、この運賃收受人員が不適當であると認める場合は、変更することができる。

イ 団体割引率は、普通団体についての割引率に1割を加算したものである。

ウ 運賃・料金收受区間は、当該列車の運転区間と同一とする。ただし、これが不適當であると認める場合は、変更することができる。

### (3) 旅客に対する発売価格および発売方法

指定団体取扱業者は、目的地における宿泊・施設利用等について、あつ旋を行ない、次のように、会員制方式により個々の旅客に対して会員票によって発売する。

ア 駅入出場票・宿泊券・施設利用券等をつづり合わせた会員票を、運賃・料金・宿泊料・施設利用料等から算定した一定の価格によって発売する。この場合、運賃・料金分については、あらかじめ国鉄の承認を受けた額による。

イ 会員票は、当該列車または客車を指定し、その設備定員(若干の補助席を設けることを認める。)に相当する人員分だけを発売する。

ウ 当該列車の出発日の7日前以後においても余席がある場合は、宿泊券・施設利用券等を付さない会員票を、運賃・料金分だけの価格で発売することができる。

### (4) 販売申込みの取消し

指定団体取扱業者が、販売引受後、その申込みを取り消す場合は、当該列車出発日の1箇月前までに限り、販売価格の5割相当額の保証金を納付させうえて、その取消しを認めるが、これ以外の場合は、取消しを認めない。ただし、天候異変等特別の事情がある場合は、国鉄において当該列車の運転を休止し、または保証金を免除して取消しを認めることがある。

(戸川正雄)

**しゃりょうとうさいようひんのうんでんようきぐ 車両とう載用品の運転用器具** 車両運転の用に供する器具類につけた名称で、信号旗・信号雷管・信号炎管などの列車防護のための用具、携帯電燈等がある。

これらの各車種共通用品のほか、道具箱を備えて両口スパナ・片口スパナ・自在スパナ・ハンドハンマ・たがね・機関車ショベル・バケツ・油差し・ナイフ・ベンチ・ねじ回し・組スパナ・機関用特殊工具・主幹制御器かぎ・とびらかぎなどが車種別に規定され、備え付けられている。

運転用器具は運転中常時使用するという性格のものでなく、車両の使用開始の前後、使用中の故障時等に使用されるものが指定されており、工具類は道具箱に収納されて封印が施されている。

(佐々木 康登)

**しゃりょうとうさいようひんのふぞくきぐ 車両とう載用品の付属器具** 車両には、運転に必要な器具類を積み込んで列車運転に支障のないよう準備をすることになっており、このような行為を運転準備と称している。車両に積み込まれる器具類は車両とう載用品と呼ばれており、これを付属器具と運転用器具に分類したうえ、それぞれに所要な取扱いを定めている。

付属器具は、車両の備品のようなもので、これがなくては直接運転に支障するようなものがあげられており、各車種に共通

なものとしては消火器と固定式信号炎管が指定されているほか、車種別に次のようなものが指定されている。

蒸気機関車 ポーカ、ロッキングハンドル、石炭用ショベル  
電気機関車 開閉棒  
ディーゼル機関車 水差し  
電車 開閉棒、車輪止め、運行幕または札  
気動車 車輪止め、水差し  
電源車 水差し  
暖房車 ポーカ、レーキ (佐々木 康登)

**しゃりょうのおうきゅうしよちようひん 車両の応急処置用品** 踏切事故による車両と自動車その他の障害物との衝撃、あるいは車両自体の故障によって車両の一部が破損し、列車が運転不能に陥る場合などがある。以上のような車両の破損は、応急的に修理できるものは、すみやかに手当をし、列車の遅延を最小限度にとどめる必要がある。このような応急修理のための物品をあらかじめ作成し、車両にとう載しているものを車両応急処置用品と称しており、運転室に常時備え付けるようにしている。

車両の故障は千差万別であるが、踏切事故の場合には車両の前頭部のブレーキ管類の折損、ブレーキ用空気ホースの破裂等、その現象がほぼ一定しており、また、車両自体の故障による破損箇所についても、容易に処置しうるものは、あらかじめ推定できるので、それぞれ所要の品物、たとえば穴をふさぐ木せん、ホースの緊締金具等を準備することにしており、訓練も行なって復旧の敏速化をはかることにしている。(佐々木 康登)

**しゃりょうのしょうごう 車両の称号** 車両管理規程(昭和39・4総裁達第178号)の関係条項に基づき昭和39・7・30車両称号基準規程(工達第1号)が制定された。車両の称号とは、車両の名称・形式・記号・番号などを総合した表現である。

車両称号の規程は、その時代の技術的背景のもとに改訂が行われてきたが、昭和35改正整備された車両称号規程は、本文17条、附則を含めて20条からなっており、車両の番号に記号・数字を用いた。たとえば、電気機関車の形式の数字を最高速度(当時65km/h)により分けたことなど、内容的には現行規程につながる興味あるものである。現在(昭和40・9)の車両称号規程は、昭和28・4・8総裁達第225号で定められ、改正を重ねたが、その後の急速な技術発達のためから、実状に沿わないものとなり、新しい角度から検討を加えた結果、新基準規程が誕生しようとしている。旧車両称号規程の例示では、2軸ボギー

### 車両の種類別

大別	種別	細別
機関車	蒸気機関車	タンク機関車 テンダ機関車
	電気機関車 ディーゼル機関車	
	客車	
旅客車	電車	電動車 制御電動車 中間電動車
	電	制御車 付随車
	気動車	ディーゼル動車 ディーゼル制御車 ディーゼル付随車
貨物車	貨車	有がい貨車 タンク貨車 無がい貨車 ホッパ貨車 事業用貨車
	ディーゼル貨車	有がいディーゼル貨車