

どうしゃいち

- (イ) 座席指定券または特別座席券を発売するとき (座)
- (ウ) 寝台券(特別急行列車の寝台券を含む。)を発売するとき (座)
- (エ) 列車指定の普通急行券または準急行券を発売するとき [指普] または [指準]
- (オ) 自動車急行券を発売するとき [自]

ウ 同時発売または確認発売をした乗車券と指定乗車券類とは、旅行または使用を見合わせる場合においても、同時に提出して運賃・料金の払いもどしを請求しなければならない。ただし、指定乗車券類についてだけ使用を見合わせる場合は、関連のある乗車券を同時に呈示し、同時発売または確認発売の証の表示のまっ消を受ければ、指定乗車券類の料金についてだけ払いもどしを請求できる。

(2) 特別急行券と特別座席券または寝台券との同時発売

旅客が特別急行列車の特別座席または寝台を利用する場合は、一般の乗車券類のほか、特別急行券と特別座席券または寝台券とを必要とするのであるが、特別急行券は、一般の場合、普通座席を指定して発売することになっており、特別座席または寝台を利用する場合だけ普通座席を指定する必要がないので、利用上の不可分性と指定上の都合を考慮し、特別急行券と特別座席券または寝台券とは、同時に購求する場合に限って発売することとし、この場合の取扱方は、次によっている。

ア 特別急行券と特別座席券または寝台券とを同時発売する場合は、その性質上、乗車券類に格別の表示を行わず、特別急行券の座席指定欄に特別座席番号または寝台番号を表示して、当該特別座席券または寝台券と同時発売する。

イ 特別急行列車の普通座席を利用するため特別急行券だけを購求した旅客が、同一特別急行列車の特別座席または寝台利用に変更する場合は、指定上の支障がない限り、原特別急行券の座席指定欄を該当のものに訂正したうえで、特別座席券または寝台券を発売する。

ウ 特別急行列車の特別座席または寝台を利用するため特別急行券と特別座席券または寝台券とを購求した旅客が、同一特別急行列車の普通座席利用に変更する場合は、特別座席券または寝台券だけについて使用を見合わせて料金の払いもどしを請求することを認めず、同時発売をした特別急行券も同時に提出して料金の払いもどしを請求しなければならない。ただし、この場合の払いもどし手数料は、特別座席券または寝台券については、指定乗車券類としての所定の手数料(3割または5割)によるが、特別急行券については1枚について10円の手数料としている。

なお、特別急行券・特別座席券または寝台券は、いずれも指定乗車券類であるから、前述したように、一般の乗車券類と同時発売または確認発売を行なうことになるので、この場合は、同時発売の取扱いが競合することになる。

(3) 普通周遊乗車券の同時発売

普通周遊乗車券は (ア) 周遊指定地を2箇所以上旅行すること (イ) 発駅に帰着すること (ウ) 国鉄線・経由社線・指定地接続線等を利用し、連続した順路によって旅行すること (エ) 国鉄の鉄道・航路を原則として200キロ以上旅行すること等の条件を充足する場合に、所定により運賃を割引して発売するのであるが、この条件を充足するか否かは、発売時に確定しなければならないので、当該周遊旅行に必要とする乗車券類は、一括して同時に購求しなければならないこととし、この場合の取扱方は、次によっている。

ア 周遊旅行に必要とする乗車券類は、一括して表紙をつけ

てつづり合わせて発売する。

イ 普通周遊乗車券の一部の券片について旅行を見合わせ、または旅行を中止して運賃の払いもどしを請求する場合は、払いもどしをする券片区間を除いたその他の区間だけで、普通周遊乗車券の発売条件を充足するか否かをみて、それぞれの場合の取扱方を定めている。(戸川正雄)

どうしゃいちキロあたりけいゆうしょうりょう 自動車1キロ当り軽油使用量 気動車が1km走るのに使用する軽油の量。気動車の燃料消費成績を表わす一つの方法として現在利用されている。自動車1キロ当り軽油使用量は、次の方法により求められる。

$$A=B/C$$

A: 気動車がある区間を運転した場合に消費した1km当り軽油使用量 (l)

B: 気動車がある区間を運転した場合に消費した軽油使用量 (l)

C: 気動車がある区間を運転して走行した距離 (km)

なお、昭和38年度国鉄平均自動車1キロ当り軽油使用量は0.49lである。→運転用燃料油。換算車両100キロ当り軽油使用量。機関車1キロ当り軽油使用量。列車1キロ当り軽油使用量。

(谷沢精一)

どうしんがたブチルゴムでんりょくケーブル 同心形ブチルゴム電力ケーブル ずい道内および高架下に設置する吸上変圧器の端子と電車線とを接続する電線には、絶縁距離の関係からケーブルを使用しなければならない。25KVの電車線電圧に接続するため対地30KV用としては、従来油浸紙絶縁ケーブル・OFケーブル・GFケーブルなどが使用されているが、吸上変圧器の配線用ケーブルとしての特殊性を考慮して、ケーブルの性能、経済性、設備保守の難易等について検討を行った結果、対地30KV用ブチルゴム電力ケーブルを開発し使用した。また吸上変圧器はその特性上、端子間の電位差が比較的小さいので、各配線をそれぞれ対30KV単心ケーブルとして使用するよりも、両端子の2本の配線を1本の同心ケーブルとして30KV対地絶縁とした。(寺地孝二)

どうねんびしゅつりょくちようせい 等燃費出力調整 ディーゼル機関の出力性能は、個々の機関の指示熱効率(indicated thermal efficiency)を一定と仮定すると、理論上シリンダに供給する燃料の量と、燃料をシリンダに噴射する時期によって決まるので、この二つの値を一定値に合わせると、機関の出力をほぼ一様にそろえることが可能である。これが機関出力の等燃費(または定量燃費)調整法と呼ばれるもので、特に国鉄の気動車界では、今後この方法によって機関の出力調整を統一しようとする機運にある。

等燃費出力調整が従来のストール調整に比べてすぐれている点は(1)気動車の出力制御はノッチで行なわれているため、ノッチに対して同一の燃料供給に合わせられ合理的である。(2)熱効率の悪い正味出力の少ない機関に、無理に燃料を与えて機関に過大な負荷をかけ、排気温度を上昇、排気管過熱などを起こす心配がない。

現車で等燃費出力調整を行なうには、液体変速機を動力計がわりとして、調整しようとするノッチをストール状態にし、一定量の燃料を消費するに要した機関の総積算回転数を測定すれば、機関1回転当りの燃料消費量(燃料噴射量)が求められることになり、この値を出力調整の基準とする。この方法によると測定中における機関回転速度の変動は無関係となり、誤差のはいり込む心配がなくなる。