

日本国有鉄道

車両称号基準規程
貨車輸送基準規程] 準拠
国鉄車両記号及び特殊表記符号一覧表

1998年4月 初版発行
(2024年3月 最終改訂)

責任編集 汽車旅と温泉を愛する会
安全問題研究会

日本国有鉄道「車両称号基準規程」「貨車輸送基準規程」準拠 国鉄車両記号一覧表

<凡例>

- 別表は、旧日本国有鉄道に車籍を有し、JR各社に継承された車両（皇室用車両を除く。）に表記されている車両記号の意味を辞典形式で解説したものである。車両称号は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成13年国土交通省令第151号）により表記が義務付けられているほか、鉄道事業者が車両を管理する上でも必要不可欠なものである。
- JR各社が保有する車両は現在も旧国鉄からの継承車が多数を占めているほか、JR発足後に新製された車両も、車両記号についてはカタカナ表記を廃止したJR四国を除き、原則として旧国鉄時代の表記方法を踏襲している。旧国鉄時代はその部内規程である車両称号基準規程（昭和41年3月15日工達第1号）により、また貨車の特殊表記符号については貨車輸送基準規程により具体的な表記方法が定められ、これに沿って運用が計られてきた。そのため、以下の表もそれらに基づいて解説することにした。
- 本表中使用している用語の意味は、他に別段注記のない限り、全て下表の通りである。

1	規程	車両称号基準規程、貨車輸送基準規程のいずれか一方または両方をいう。
2	車両称号	車両記号及び車両番号を総称している。
3	(車両)記号	車両称号のうち記号（車種、重量、設備内容等を表示するカタカナ表記）の部分をいう。
4	(車両)番号	車両称号のうち番号（車両の系列、形式、番代区分及び製造順を表示する数字表記）の部分をいう。
5	特殊表記符号	貨車輸送基準規程に基づいて、貨車の構造、車長、用途、使用方法、速度制限その他の特殊事項を表示するため、貨車の記号の左上または右下に付記される小文字（4分の1角）のカタカナ表記をいう。
6	運転整備重量	運転できる状態における重量をいう。例えば、燃料が必要な車両にあっては燃料を満載した場合における重量である。
7	国鉄	通信省帝国鉄道庁（鉄道国有法施行（明治39（1906）年）～明治41（1908）年）、鉄道院（明治41（1908）～大正9（1920）年）、鉄道省（大正9（1920）～昭和18（1943）年）、運輸通信省（昭和18（1943）～20（1945）年）、運輸省鉄道総局（昭和20（1945）～24（1949）年）及び日本国有鉄道（昭和24（1949）～62（1987）年）をいう。
8	JR	旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和61年法律第88号）の規定により発足した各社（北海道旅客鉄道株式会社（JR北海道）、東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）、東海旅客鉄道株式会社（JR東海）、西日本旅客鉄道株式会社（JR西日本）、四国旅客鉄道株式会社（JR四国）、九州旅客鉄道株式会社（JR九州）及び日本貨物鉄道株式会社（JR貨物）の7社）をいう。ただし、JR四国については、同社の保有車両のうち旧国鉄から継承した車両に限って本表を適用する。
9	JR旅客会社	前号に規定するJRからJR貨物を除いたものをいう。

10	新幹線	東海道本線（新幹線）東京～新大阪間、山陽本線（新幹線）新大阪～小倉間、鹿児島本線（新幹線）小倉～新八代間、東北本線（新幹線）東京～盛岡間、高崎線（新幹線）大宮～高崎間、上越線（新幹線）高崎～長岡間、信越本線（新幹線）長岡～新潟間、北陸新幹線（高崎～敦賀間）、東北新幹線（盛岡～新青森間）、九州新幹線（新八代～鹿児島中央間）、北海道新幹線（新青森～新函館北斗間）及び西九州新幹線（武雄温泉～長崎間）をいう。
11	新幹線電車	<p>前号に規定する新幹線において、その主たる区間を時速200km以上の高速度で運転することを常例とする電車をいう。なお、これらの電車であって次の在来線の区間に直通運転されるものを含むものとする。</p> <p>ア 奥羽本線福島～新庄間（いわゆる「山形新幹線」） イ 田沢湖線及び奥羽本線盛岡～秋田間（いわゆる「秋田新幹線」） ウ 上越線越後湯沢～ガーラ湯沢間 エ 博多南線</p>
12	電車	旅客営業（荷物営業を含む。以下同じ。）の用に供される旅客車両であって、架線等から集電した電気により電動機を駆動して自走するもの（以下「電動車」という。）または設計上これと同一の編成に組成して運転することを原則とする電動機を有しない車両（以下「付随車」という。）をいう。ただし、新幹線電車を含まないものとする。
13	気動車	<p>旅客営業の用に供される旅客車両であって、自ら備え付けた燃料タンクに化石燃料（ディーゼル動車にあっては軽油、ガソリン動車にあってはガソリン、ガスタービン動車にあっては液化石油ガス）を蓄え、かつ次のいずれか一に該当するものをいう。</p> <p>ア 化石燃料を内燃機関内で燃焼させて得た動力を液体式変速機を介して動輪に伝え自走するもの（液体式気動車） イ 化石燃料を内燃機関内で燃焼させて得た動力によって発電装置を駆動させ、これにより得た電力により電動機を駆動して自走するもの（電気式気動車） ウ 設計上アまたはイと同一の編成に組成して運転することを原則とする内燃機関または駆動用電動機を有しない車両（以下「気動車の付随車」という。ただし、運転台を有するものは「気動車の制御車」という。）</p>
14	客車	旅客営業の用に供される旅客車両であって、自走のための動力装置を有せず、専ら機関車または電車もしくは気動車に牽引されて走行するものをいう。
15	貨車	貨物営業（荷物営業を含まない。）の用に供される車両であって、自走のための動力装置を有せず、専ら機関車または電車もしくは気動車に牽引されて走行するものをいう。
16	私有貨車	荷主が自己の生産または加工した物資を専用に輸送するために自ら製作、所有する貨車であって、国鉄またはJR貨物に車籍を編入し、国鉄またはJR貨物が運用にあたるものをする。
17	事業用車	営業の用に供するのではなく、専ら国鉄またはJRが自らの事業を行うための車両をいう。なお、事業用車は事業用電車、事業用気動車、事業用客車、事業用貨車に大別される。
18	事業用電車	事業用車のうち電車であるものをいう。ただし、新幹線の事業用に専ら用いられるものを含まないものとする。
19	事業用気動車	事業用車のうち気動車であるものをいう。
20	事業用客車	事業用車のうち客車であるものをいう。
21	事業用貨車	事業用車のうち貨車であるものをいう。ただし、新幹線の事業用に専ら用いられるものを含まないものとする。

- なお、本表では紙幅の制約もあり一部に略語を用いた。その意味は下表の通りである。

〔電〕=電車に用いられる記号（特殊表記符号を除く。以下この項において同じ。）であることを示す。

〔気〕=気動車に用いられる記号であることを示す。

〔客〕=客車に用いられる記号であることを示す。

〔貨〕=貨車に用いられる記号であることを示す。

〔特〕=特殊表記符号であることを示す。

〈事〉=事業用車であることを示す。

- 形式消滅した車両形式にのみ使われていた記号、規程上は残っているもののその記号を用いた車両の現存が確認できないものは本文中に〔 〕書きで示した。また、規程制定の前後（昭和20年代）、車両形式としての存在が見聞されていたものの、既にその形式の車両の現認が極めて困難になっていた車両に用いられたとされる記号については、事実上車両形式として認めることが困難であることから、参考記録として《参考》欄に掲げるにとどめた。民営鉄道のみで使われ、国鉄またはJRでの使用実績がない記号についても同様とした。
- 同じ記号が複数の意味を持つ場合には原則として電車～気動車～客車～貨車～特殊表記符号の順に従い配列した。ただし、〔 〕書きに該当するものは後回しとした。
- 専門用語や一般的でない用語に対する注記は、できる限り本文中に掲げるよう努めたが、詳細な説明を必要とするものについては別途注解の形で示した。
- その他の事項については、必要に応じて《語源》《解説》《参考》欄に掲げた。

＜車両称号の法的根拠＞

- 鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成13年国土交通省令第151号）〈抄〉

（車両の表記）

第82条 車両には、車両の識別等ができるよう必要な表記をしなければならない。



<電車>クロ481-2001

<車両記号の実例>

<電車>クロ481-2001

ク・・・制御車
ロ・・・グリーン車



<気動車>キクハ35 304

キク・・・気動車の制御車
ハ・・・普通車

山陽本線支線（和田岬線）の非電化時代に使われた珍しい気動車の制御車。（→ク）



<客 車>スハフ12 129

ス・・・運転整備重量37.5t以上42.5t未満

ハ・・・普通車

フ・・・緩急車（車掌室を有する客車または貨車）

<貨 車>アコタキ7523 (形式:タキ7500)

ア・・・〔特殊表記符号〕タンク車で、タンク体が準アルミ製であるもの

コ・・・〔特殊表記符号〕タンク車で、車体の最大長さが12m以下のもの

タ・・・タンク車

キ・・・荷重25t以上のもの

ア、コの特殊表記符号に注目。特殊表記符号が2つ重なる例は
きわめて珍しく、当研究会が確認する限り国内唯一の例と思われる。

タンク部分の「純アルミ」表記に注目。私有貨車なので会社名、
積荷（濃硫酸専用）も表記されている。



另1 表 (車両記号一覧表)

記号	意味・用法・語呂法
ア	[特] タンク車で、タンク体が準アルミ製であるもの。 《参考》タンク体が準アルミ製であるタンク車は、記号のほかタンク体に「準アルミ」と表記することとされている。昭和53(1978)年10月から実施された、特殊表記符号としては最も新しい符号である。
イ	[客] 昭和35(1960)年規程改正以前の1等車。 《解説》「イ」の形で旧1等座席車、「イネ」の形で旧1等寝台車を表す。なお「ネ」の項、及び等級制については注解を参照。
ウ	〔〔貨〕豚積車。〕 《参考》家畜車の一種であるが、二段床構造としたもの。豚の他、羊などの輸送にも使われたが、昭和49(1974)年に消滅した。 《語源》一部の貨車ファンの間では、豚の鳴き声から来たという説があるが、根拠はない。
エ	[電・気・客]〈事〉救援車。 《参考》あまり登場の機会があつてはならない車両で、文字通り事故・故障・災害などの際に走行できなくなった車両を救助するために出動する車両のことである。 《語源》救援のエ。
オ	① [客] 運転整備重量32.5t以上37.5t未満を表す。 ② [特] 無蓋車で荷重36tであるもの。 ③ [特] タンク車で、車体の長さが16mを越えるもの。 ④ [特] ホッパ車で、車体の最大長さが12mを越えるもの。 《参考》荷重とは貨物を最大限に積載した時の貨物の重量のこと。なお、無蓋車及びホッパ車についてはト、ホの項を参照。
カ	①運転整備重量47.5t以上を表す。 《参考》一般に、動力装置を持たない客車は電車・気動車と比べて軽いのが普通で、カの記号が使われるのは荷物車（荷物車は旅客車の仲間である）くらいしか考えられない。現存するものはいずれも現在唯一の荷物営業である「ブルートレイン便」の荷物を積載する電源車兼用のカニ14、カニ24の2形式しかない。 [②〔貨〕家畜車。] 《解説》牛、豚などの家畜を輸送するため側面が解放構造になった家畜車は以前日本の主要路線で見られたが、沿線への悪臭等の問題もあり、昭和52(1977)年までに姿を消した。
キ	① [気] 気動車。 《参考》なお、ク、サの項も併せて参照。 《語源》気動車のキ。

	<p>②〔貨〕荷重25t以上のもの。</p> <p>《参考》日本経済の発展に伴い、貨車1両あたりの積載量は増加の一途をたどったため、現存する貨車はほとんどキの記号である。</p> <p>《語源》貨車の荷重を示す記号は全部で4種類あり、軽い方から順にム→ラ→サ→キ（紫）となる。25t以上は一番重いのでキ。</p> <p>[③〔貨〕〈事〉排雪車。]</p> <p>《解説》全面にスノープロウ（雪をかき分ける鉄板様の装置）を取り付けた貨車で、以前は推進運転（機関車を後ろに連結し、押して運転すること）で走る姿が雪国の風物詩でもあったが、近年は除雪用の機関車（ラッセル式、ロータリー式）の発展に伴いほとんど見られなくなった。</p> <p>《語源》雪のキ。</p> <p>《参考》鉄道関係者やファンの間では、とりわけSL時代、機関車をキと省略して言うことが多かった。マックレー式排雪車とロータリー式排雪車を前後から蒸気機関車で挟んだ編成のことを機関車+マックレー+ロータリー+機関車で「キマロキ」編成と呼んだことはよく知られているが、これはもちろん車両記号ではない。</p>
ク	<p>①〔電〕制御車。</p> <p>《語源》制御車によって列車を駆動させるところから、駆動のクをもじったと言われるが、詳細不明。</p> <p>②〔貨〕車運車。</p> <p>《解説》自動車を輸送する貨車である。現存するのはク5000形、クム80000形の2形式のみ。クム80000形は運送会社のトラックを貨車に乗せてトラックごと荷物を運ぶ「ピギーバック輸送」（ピギーバックとは英語で「豚の背中」の意。クム80000形に積み込まれるトラックの荷台の形状が豚の背中に似ていることからこの名が付いた。）専用車だが、現在、ピギーバック輸送は行われていない。またク5000形は工場で生産された自動車を消費地または輸出港へ運搬するもので、かつてトヨタの企業城下町・愛知県の旧国鉄岡多線（現・愛知環状鉄道）で見られた。</p> <p>《語源》クルマを運ぶクルマ。</p> <p>③〔気〕（「キク」の形で）気動車の制御車。</p> <p>《解説》制御車とは、電車・気動車で、運転台を持ち、動力装置（電動機または内燃機関）を持たない車両のことである。電車の場合、編成全体で半分の車両に電動機が付いていれば十分走れるため、両端の車両を制御車とした4両固定編成が作られることが多い。一方気動車は電車に比べて非力で、十分な走行性能を得るために全車両に内燃機関を設けなければならなかったため、国鉄～JRでの存在例は、非電化時代の山陽本線支線（通称「和田岬線」）で活躍し、平成10（1998）年夏の同線電化により消滅したキクハ35形が唯一と思われる。</p> <p>《参考》筑波鉄道でキクハ11形と称する気動車の付随車が活躍した例がある。昭和32（1957）年、客車からの改造だった。</p>
ケ	<p>〔貨〕〈事〉検重車。</p> <p>《解説》①駅にある貨車計重台の検査に使用されるもの、②橋梁の耐重検査に使用されるものーの2種類に大別できる。四国以外のJR旅客会社に①のみが数両在籍している模様であるが、近年ほとんどお目にかかるない。なお、登場時は「衡重車」（こう</p>

	<p>じゅうしゃ) という車種に区分される予定であったため当初コの記号が与えられたが、昭和40(1965)年の規程改正でコンテナ車の記号がチからコに変更された際、混同を避けるため「検重車」となり記号もケに変更された。(→コの項参照。)</p> <p>《参考》一部の民営鉄道で、軽量客車の意味でケの記号が用いられたことがあり、かつて房総半島を走っていた小私鉄・九十九里鉄道の客車にケハ、ケハフの記号が存在した。</p>
ニ	<p>① [貨] コンテナ車。</p> <p>《参考》コンテナは、フォークリフト1台あれば貨車から貨車へ、またトラックへと自由に移し替えができるなど汎用性が高いことから最近は石油、セメントなど従来車扱（その用途、形状に合わせた専用の貨車を仕立てて輸送すること）が当然とされていた貨物輸送にも進出しており、貨物輸送のコンテナ化は一層進みつつある。なお、我が国最初のコンテナ車は長物車からの改造だったためチの記号が使われていたが、昭和40(1965)年の規程改正でコンテナ車独自の記号ーコが制定された。</p> <p>② [特] 無蓋車で、荷重が17t及び15tと併記してあるもの。</p> <p>③ [特] タンク車で、車体の最大長さが12m以下のもの。</p> <p>[④ [客] 運転整備重量22.5t未満を表す。]</p> <p>《参考》冷暖房など車内サービスの充実に伴って客車が抱え込む設備機器は増加、客車はどんどん重くなる傾向があり、コ、ホの記号を持つ客車は現在全く見られなくなっている。なお、併せてホの項も参照。</p>
サ	<p>① [電] 付随車。</p> <p>② [気] ('キサ'の形で) 気動車の付随車。</p> <p>《解説》付随車とは、電車や気動車で運転台も動力装置も持たない車両のことであり、その性格上当然であるが編成の中間に連結される。なお、クの項②の《解説》のとおり、気動車の場合、編成中に動力のない車両を連結するのは珍しいが、キハ181系気動車は機関出力に余裕があったため、キサシ180という形式の付随車（食堂車）が存在した。（伯備線非電化時代の特急「やくも」で見られた。）</p> <p>《語源》「そばに控える」という意味の古語「さぶらふ」を語源とする説が有力。</p> <p>③ [貨] 荷重20~24tのもの。</p> <p>④ [貨] <事> 工作車。</p> <p>《解説》工作車とは、車体内に工事用資材を積載したり、駅舎などで機械修繕に使用するための事業用貨車。昭和47(1972)年、形式消滅。</p>
シ	<p>① [電・気・客] 食堂車（ビュッフェ車を含む）。</p> <p>《解説》電車・気動車・客車いずれにも適用される記号であるが、気動車の食堂車はすでに存在しないと思われる。このうち電車の食堂車はJR九州のビュッフェ車で、普通車・ビュッフェ車の合造車ーサハシ787形が存在している。客車の食堂車は全て寝台特急用であるが、営業されているのは関東～北海道間の「北斗星」「トワイライトエクスプレス」（準定期化しているが臨時扱い）のみ。なお、食堂車とビュッフェ車については注解参照。</p>

	<p>②〔貨〕大物車。</p> <p>《解説》特に重いもの（単体で50tを越えるような特殊な貨物）を輸送するための特殊な貨車である。現在、積み荷は変圧器がほとんどで、積載時は高速運転ができないため、他の列車の妨げにならないよう深夜帯に多く出動する。また荷重が極端に重いため、編成の中間に連結すると運転上支障が出ることが多く、連結位置が機関車次位に限定されていることが多い。</p> <p>《語源》大物車=シとは結びつかないが、国鉄では大物車を重量物運搬車と呼んでいた時期があり、重量物のシと思われる。</p>
ヌ	<p>①〔客〕運転整備重量37.5t以上42.5t未満。</p> <p>[②〔貨〕鉄側有蓋車(内部に木板を張らないものをいう)。]</p> <p>《参考》昭和46(1971)年消滅。なお、有蓋車についてはワの項を、鉄製有蓋車との違いについてはテの項も参照されたい。</p> <p>[③〔特〕無蓋車で荷重が18t及び15tと併記してあるもの。]</p>
セ	<p>〔〔貨〕石炭車。〕</p> <p>《参考》石炭車は、基本的にはホッパ構造であり、国鉄でもホッパ車の一種であるとしている。にもかかわらず、石炭車がセという独自の記号を持つのは、その両数が極めて多かったため、別形式にしなければ管理が難しかったという事情があった。我が国においてそれほど重要なエネルギー源であった石炭も、高度成長期のエネルギー革命により次第に石油にとって代わられ、それに伴って石炭車も急速にその勢力を減らしていった。それでも、ホッパ車としての構造的特長を生かして、山口県の美祢線では平成10(1998)年まで、セキ6000(押し込み65km制限・黄帯車)・セキ8000の2形式が石灰石輸送用に転じて余生を送っていたが、荷主の宇部興産がJR貨物との契約を打ち切ったため、ついにJRからは形式消滅となった。なお、押し込み65km制限については、ロの項を参照。</p>
ン	<p>〔〔貨〕〈事〉操重車。〕</p> <p>《解説》鉄道版クレーン車と言うべき車両である。用途も自動車のクレーン車とほぼ同じで、鉄道工事や事故などの際の復旧作業が主である。</p>
タ	<p>〔〔貨〕タンク車。〕</p> <p>《解説》言わずと知れた、液体や粒状の貨物を運ぶ車両。現在すべて私有貨車で、JR所有のものは1両もない。両数も大変多く、また形式も種々雑多で貨車ファンには最も楽しい車両である。なお、私有貨車には車両称号とともに積荷の種類を「〇〇専用」と表示することができるため、ほとんどの私有貨車が表示しているが、その中には「ガソリン専用」「セメント専用」のようにその内容物が一目瞭然のものがある一方、「フライアッシュ専用」「硫酸ヒドロキシルアミン水溶液専用」など、素人には何を運んでいるのかさっぱり分からぬものまで様々である。</p>
チ	<p>〔〔貨〕長物車。〕</p> <p>《解説》レール、電柱など長いものを運ぶ貨車である。なお、日本で最初のコンテナ車(→コ)は長物車から改造されたもので、昭和40(1965)年、コンテナ車にコの記号が制定される以前はチが使われていた。</p>
ン	〔〔貨〕通風車。〕

	《解説》 基本的な構造は有蓋車で、通風口を設けたもの。生鮮食料品輸送等に使われたが、通風コンテナの普及に伴って勢力を減らし、昭和60(1985)年、消滅。
テ	<p>[① [貨] 鉄製有蓋車。]</p> <p>《参考》 鉄側有蓋車（→ス）とよく似た名称だが、鉄側有蓋車が内部に木板を張らず、鉄板がむき出しになっているものの構造自体は鋼製であるのに対し、鉄製有蓋車はその構造自体が鉄製であるもので、両者は全く違う。ちなみに現在、日本の貨車はすべて鋼製。鉄製有蓋車は重量の割に強度が弱いことから風前の灯だったが、昭和62(1987)年、国鉄からJRに継承されず消滅した。</p> <p>[② [特] 氷タンクのある冷蔵車。]</p> <p>《解説》 冷蔵車は氷タンクの有無によって2種類に分けられる。もっとも現在は冷蔵コンテナの普及によって冷蔵車自体が皆無の状況だ。なお特殊表記符号は通常、記号の左上に付くが、テは右下に付く。</p>
ト	<p>[貨] 無蓋車。</p> <p>《解説》 屋根のない貨車で、他の分類に入らないものの総称である。近年、貨物のコンテナ化で勢力を減らしているが、JR自身が車両修理用部品輸送等で無蓋車を必要としており、完全に消滅することはなさそうだ。なお、ルの項参照。</p> <p>《語源》 英語のtruckから。</p>
ナ	<p>[① [客] 運転整備重量27.5t以上32.5t未満。]</p> <p>《参考》 日本最初の寝台特急〈あさかぜ〉でお目見えした元祖ブルートレインこと20系にはナハネフ23、ナハネ21などナの記号が目白押しである。</p> <p>[② [貨] 活魚車。]</p> <p>《解説》 魚を生きたまま輸送する貨車。冷蔵コンテナの普及や輸送形態の変化により昭和43(1968)年、消滅。</p> <p>《語源》 魚のナ。</p> <p>[③ [特] 氷タンクのない冷蔵車。]</p> <p>《解説》 氷タンクのない冷蔵車は、タンク付きと比べて性能が劣るため、タンク付きの冷蔵車以上に消えていくのが早く、ヨン・サン・トウ改正（東北本線全線電化・複線化完成に伴う昭和43(1968)年10月白紙改正で、国鉄史上最大規模といわれた）頃には早くも姿を消していた。なお、この特殊表記符号も、テと同様記号の右下に付く。（レナのように表記される。）</p>
ニ	<p>[電・気・客] 荷物車。</p> <p>《参考》 国鉄では荷物営業は旅客営業の一環である（現在でもJR旅客会社が担当している）としており、荷物車は客車に分類され客車と連結できる設計になっている。現在行われている荷物営業はわずかに「ブルートレイン便」のみ。</p>
ヌ	<p>[〔客〕〔事〕暖房車。]</p> <p>《参考》 客車に暖房用熱源を供給するための事業用客車である。なお、詳しくは注解参照。</p>
ネ	<p>[電・気・客] 寝台車。（「イネ」の形で旧等級制時代の1等寝台車を、「ロネ」の形で旧2等寝台車またはA寝台車を、「ハネ」の形で旧3等寝台車またはB寝台車を表す。）</p>

	《参考》平成10(1998)年7月、電車寝台としては583系以来約30年ぶりとなる285系「サンライズエクスプレス」がお目見えした。寝台車の新製は、客車列車を含めても20年ぶりとなる。なお、電車・気動車・客車いずれにも適用される記号であるが、騒音・振動の問題から、気動車の寝台専用車両は製造されたことがない。
ノ	使用例なし。
ハ	<p>①〔電・気・客〕昭和35(1960)年規程改正以前の3等車、現在の普通車。なお、等級制（→注1）参照。</p> <p>②〔特〕荷重15tのパレット荷役用有蓋車。</p> <p>《参考》パレットに貨物を乗せて輸送するパレット輸送は、フォークリフト1台あれば荷役（＝貨物の積み卸し）作業をパレット単位で行え、細かい貨物の仕分け作業も不要であることから非常に効果的で現在盛んに行われている。このように、貨物の発送から到着までを一貫してパレット単位で行うことを「一貫パレチゼーション」といい、貨物輸送の効率化に大きな成果が上がっている。パレット対応のワム80000形が、コンテナ車以外の貨車としては最後まで生き残り一大勢力を維持できたのも、多分にパレット対応であったことの影響といえよう。</p>
ハペ	<p>〔〔貨〕家禽車。〕</p> <p>《解説》雛、鶏などの家禽（かきん）類を輸送する貨車。昭和34(1959)年に消滅。</p> <p>《語源》家禽を意味する英語のPoultryから。</p>
ヒ	<p>〔貨〕〈事〉控車（ひかえしゃ）。</p> <p>《解説》構内配線等の理由で入換作業時における安全確認が困難である場合などに、安全確認に当たる係員を乗務させるため連結される車両である。現在わずかに2形式が残存するのみ。なお、現存する控車はいずれも時速65km以下に速度制限されている。（→口の項参照）</p>
フ	<p>〔客・貨〕緩急車。</p> <p>《解説》車掌室を有する車両である。電車・気動車の場合は、両端に運転台を備え、後ろ側の運転台を車掌室として使うのが一般的なため車掌室は存在しない。なお、語源については注解を参照。</p>
ヘ	使用例なし。
ホ	<p>①〔貨〕ホッパ車。</p> <p>《解説》ホッパとは「石炭・砂利・土などを蓄え、必要時に下方の口から取り出す貯蔵槽」（新潮現代国語辞典）のことである。貨車でいうホッパ車とは貨物を上部から積み下部から取り出す構造を持ったもので、概ねすり鉢状の形態をしている。積み荷はバラ積みセメント、石灰石など。石炭車も、独自の記号「セ」を持つが基本的な構造はホッパ車である。（→セの項参照）</p> <p>〔②運転整備重量22.5t以上27.5t未満。〕</p> <p>《参考》客車の重量化（→コの項参照）のため国鉄では早期に消えていった記号であるが、岡山県の旧・同和鉱業片上鉄道（平成3(1991)年廃止）では、ホハフの記号を持つ軽量客車が廃止まで活躍した。</p>
ホ♂	〔〔貨〕陶器車。〕

	《解説》陶磁器輸送用貨車。国鉄からJRに継承されなかつたため昭和62(1987)年に消滅。 《語源》陶器を意味する英語のPotteryから。
マ	〔客〕運転整備重量42.5t以上47.5t未満。 《参考》客車は動力装置を持たない分、一般に電車・気動車より軽量なので（→カの項参照）、車内サービス用の発電装置を積んだ車両や荷物車、戦前製の重い旧型客車に限られている。
ミ	〔〔貨〕〔事〕水運車。〕 《解説》水道事情が悪かった時代に、蒸気機関車の給水用水、車両洗浄用水、職員の飲料用水等の運搬のため使われた。国鉄からJRに継承されなかつたため昭和62(1987)年に消滅。
ム	〔貨〕荷重14~16tを表す。
メ	使用例なし。
モ	①〔電〕電動車。 《解説》走行用電動機を搭載した車両。なお、サの項参照。 《語源》走行用電動機(motor)から来たものか。 ②〔電〕（「クモ」の形で）制御電動車。 《解説》運転台を持ち、かつ走行用電動機を有する車両である。近年、輸送需要の少ない地方ローカル線の電化に伴って短編成の電車が増え、走行用の機器類を1両に集約する必要が高まつたこと、また幹線でも、編成を固定化せず輸送需要に応じて柔軟に編成両数を増減できるようにするため、走行に影響を与えない付随車を設け、その部分の走行用機器類を制御車に搭載する必要があること、などの理由により制御電動車は増える傾向にある。
ヤ	〔電・気・客・貨〕事業用車。 《解説》エ、ケ、ヒなど事業用車にはその用途・目的に応じて独自の記号を持つものが少くないが、独自の記号を持たない事業用車には全てヤの記号が付く。それだけに、ヤの記号を持つ事業用車は種々雑多で奇車珍車のオンパレードである。事業用車については、その全容を解説しようとすればそれだけで1冊の本が書けるほどの状況があり、この場での詳説はもとより不可能だが、ほんの一例を挙げるだけでも次のようなものがある。 (1) 牽引車：検査のための回送などで編成の一部が欠けた電車を自力走行で工場等に運ぶために連結される事業用電車。クモヤ90005形など。 (2) 電気検測試験車：架線・信号等電気設備の作動状況を走行しながら測定する車両。クモヤ192形など。 (3) 高速軌道試験車：レールの歪み、軌道の異常等を走行しながら測定する車両。多くは営業車両と同等の速度で走行可能である。代表的なのがマヤ34形で、滅多にお目にかかるない珍車であることから（走行列車の多い幹線でも数ヶ月に1回、ローカル線では数年に1回のこともある）鉄道ファンの間では「マヤ検」と俗称され、この車両に出会うと御利益（？）があると重宝するファンも。物珍しさという点ではさしづめ鉄道界の靈柩車（？）といったところ。

	<p>(4) 建築限界測定車：建築限界（鉄道工学用語で、走行車両との関係上許される建築物の線路付近へのみ出し限界値）を測定するため、新規に建設された路線の営業開始前に必ず走行する車両。車両側面に測定用の針をまとったその姿はハリネズミのように見え異様だが、物珍しさという点では超一級なため沿線では鉄道ファンが繰り出すことが多い。新線建設の他、既存路線でも大規模な線路付け替えの際は走行することがある。</p> <p>(5) 訓練車：運転士の運転訓練の用に供される車両。鉄道版教習車である。</p> <p>《語源》日本の鉄道は、昭和62(1987)年のJR発足まで帝国鉄道庁～鉄道院～鉄道省～運輸通信省～運輸省～日本国有鉄道と、一貫して国家管理下にあったため、鉄道は「お役所」だった。事業用車は、「お役所」が自らの都合のために走らせる車両という意味で、役所の頭文字を取ってヤの記号が付けられた。</p>
ニ	<p>〔電・気・客〕郵便車。】</p> <p>《解説》昭和62(1987)年に廃止されるまで、国鉄には鉄道郵便の制度があった。郵便車はそのための車両で、荷物車同様旅客営業の一環とされ旅客車に分類されていた。現在でも、郵便物そのものは鉄道コンテナによって輸送されているが、これは一般の貨物営業と同様運搬するのみで、車内での仕分け等の作業が行われない点が鉄道郵便と基本的に異なる。</p>
ヨ	<p>〔貨〕〈事〉車掌車。</p> <p>《参考》昭和59(1984)年に国鉄が実施した「貨物大合理化」の際、ヤード系輸送と共に見直しの対象とされ、全廃された。貨物列車への車掌乗務の廃止は、実質的には貨物列車のワンマン化であり、人件費削減をも目的としていた。なお、貨物車掌制度自体はこのとき全廃されたが、車掌車は一部控車（→ヒの項参照）に改造されて現在まで細々と生き残っている。</p>
ヲ	<p>〔貨〕荷重17t～19tを表す。</p> <p>《参考》かつて国鉄最大の両数を誇った有蓋車ワラ1形が存在した。現在、無蓋車の一部に残るのみ。</p>
リ	<p>〔〔貨〕土運車。】</p> <p>《解説》鉄道建設用土砂や保線用バラストを輸送する貨車。昭和60(1985)年消滅。</p> <p>《語源》砂利のリ。</p>
ハレ	<p>〔電・気・客〕〈事〉配給車。</p> <p>《解説》終戦直後の混乱期に、飢えに苦しむ人々に物資を配給した車両・・・のことではなく、部品メーカーから工場まで修理用部品等を「配給」する車両である。JR旅客会社に所属し、JRの車両工場まで時折部品を乗せて走る。なお、規程上は電車・気動車・客車に制定された記号であるが、現存するのは電車のみ。クモル145とクル144の固定編成で走っている。（なお、クモル145・クル144は直流専用のため、交流区間・非電化区間での修理用部品の配給は無蓋貨車を使って実施されている。→トの項参照）</p> <p>《語源》配るのル。</p>
レ	<p>〔〔貨〕冷蔵車。】</p> <p>《参考》これも貨物輸送のコンテナ化によって消えた（昭和62(1987)年）貨車の1つである。なお、テ及びナの項参照。</p>
ロ	① 〔電・気・客〕昭和35(1960)年規程改正以前の2等車、現在のグリーン車。なお、等級制については（注1）を参照。

	<p>②〔特〕いわゆる「押し込み制限車」（構造上時速65km以下でしか運転できない貨車で、線区を限定して運用されるもの）。</p> <p>《解説》押し込み制限車については、列車密度の濃い線区で運用すると他の列車の運行上妨げになるため、線区を限定（特定線区押し込み）した上、速度制限車であることが容易に識別できるよう特別の表示をすることとされたものである。現在、押し込み制限車には控車（記号ヒ）があり、「ヒ」のように表記される。なお、押し込み制限車はその側面に黄帯を巻くこととされており、また、北海道地方の線区で限定運用される押し込み制限車には黄帯の上に「道外禁止」の表示をすることも定められていた。黄帯や「道外禁止」表示は、セキ3000形など石炭車を中心にその実例が見られた。</p> <p>《参考》変圧器等の輸送に使われる大物車（→シの項参照）でも、積載時に時速45km制限を受けるものがあるが、これについては①空車時に速度制限を受けないこと、②運用線区が限定されていないこと・・・から押し込み制限車には含まれない。</p> <p>〔特〕北海道地方で限定的に運用される押し込み制限車のうち、普通貨車（事業用貨車でないもの）の有蓋車、鉄側有蓋車、無蓋車及び私有貨車。]</p> <p>《参考》地域限定だったこともあり、かなり早い段階で姿を消した。なお、この記号が付される貨車には原則として黄帯+「道外禁止」の表示が行われる。</p>
ワ	<p>①〔貨〕有蓋車。</p> <p>《解説》有蓋車とは屋根のある貨車のこと。規程上は有蓋車で他の分類に属さないもの全てに使われる。</p> <p>〔②〔特〕通風車で、有蓋車兼用のもの。〕</p> <p>《参考》テ、ナと同様記号の右下に付く（ツのようによると表記される）。→ツの項参照</p> <p>《語源》英語のWagonから。</p>
ヲ	<p>使用例なし。</p> <p>《参考》下水道が未発達で、道路事情が悪いためバキュームカーの運行もできなかった昭和20年代を中心に一般家庭の糞尿が処理場まで鉄道輸送され、その貨車（糞尿運搬車）がヲキ1形を名乗ったという記録があるが、昭和30（1955）年頃までには姿を消したため詳細は分かっていない。語源は「汚物」から来たものらしい。</p>
ン	使用例なし。

注　解

注 1) 等級制について（記号イ、ロ及びハ関係）

鉄道省時代、旅客車はその格式やサービスレベルに応じて1等車から3等車までの3等級に区分され、優等な方からイロハ順に記号を付けることとされていた。すなわち1等車…イ、2等車…ロ、3等車…ハである。しかし、戦後とりわけ昭和30年代に入ると、モータリゼーションの進行と航空技術の目覚ましい発展により自動車と航空機の挾撃を受けた国鉄の経営は厳しさを増し、特に1等車の不振は目を覆うばかりであった。国鉄内部でも1等車の不振を打開すべく検討が加えられる一方、「華族・貴族制や爵位制を否定した新憲法施行後十数年を経ようとしているのに今なお国鉄が身分制を前提とした等級制を存置しているのは旧態依然である」として等級制そのものの廃止を主張する声も上がり始めていた。こうした中、国鉄はついに昭和35(1960)年、3等級制を2等級制に改める大胆な改革を実施、1等車を廃止し、従来の2等車を1等車に、3等車を2等車にそれぞれ繰り上げることになったのであるが、優等な車両からイロハ順に記号を付するというそれまでの規程に従えば、当然ながら「新1等座席車」にはイ、新「1等寝台車」にはイネ、新「2等座席車」にはロ、新「2等寝台車」にはロネの記号が付されるはずであった。しかし、(1) 記号は本来、車両を識別することが目的であり、現場の国鉄職員にとっては1等車と2等車が誤りなく識別できれば足りること、(2) 記号を書き換えるとなれば膨大な手間と費用が必要となる一方、それによるメリットが全くないこと——から結局、旧1等車廃止に伴う記号の「繰り上げ」は実施されないまま、1等座席車…ロ、1等寝台車…ロネ、2等座席車…ハ、2等寝台車…ハネという表記方法が採られるに至った。さらにこの後、昭和44(1969)年には等級制そのものが廃止となりモノクラス制へ移行。1等座席車がグリーン車、1等寝台車がA寝台車、2等座席車が普通車、2等寝台車がB寝台車に改められ、現在の形になった。

注 2) 食堂車とビュッフェ車について（記号シ関係）

食堂車とビュッフェ車は、規程上はどちらも食堂車として区分され、その記号はシである。ビュッフェとはフランス語で、「カウンターを備えた簡易食堂」（新潮現代国語辞典）であり、鉄道車両においても食堂車が本格的な食事メニュー（定食・セットメニュー）を取り揃えていたのに対し、ビュッフェは麺類、丼物、酒類・つまみ等を中心とした簡易メニューである点が大きく違っていた。戦後もしばらくは、在来線で食堂車の全盛期が続き、当時、若い女性の間では「つばめガール」「はとガール」が就きたい職業の上位にランクされるほど憧れの的だった。実際に駅員・車掌と食堂車の女性従業員との「職場結婚」が多数誕生したのもこの時代である。一方ビュッフェ車は、食堂車ほどの華やかさはなかったが、当時は特急列車=食堂車、急行列車=ビュッフェ車という棲み分けがあり、運転区間の短い急行列車ではむしろビュッフェが主役として乗客の胃袋を支えたのである。代表的な車種としては、かつて新宿～松本間の名門急行「アルプス」に使われたサハシ165形や、鹿児島本線の急行「かいもん」に使用されたサハシ455などがある。165系、455系とも系列としてはローカル線で残っているが、ビュッフェ車はすでに存在しない。なお、在来線の昼行特急で車端部に車販準備室を備えているものがあるが、国鉄における食堂車の定義は「調理のための厨房設備を持っていること」であり、これら車販準備室を備えた車両は食堂車の仲間には入らない。

注3) 暖房車について（記号又関係）

客車列車に暖房用熱源を供給することを目的とした事業用車であるが、そもそも何故客車列車がかつて暖房車を必要としたのかについては若干の説明が必要だろう。列車の暖房システムは車両の動力形態により異なるが、電車・気動車の場合、言うまでもなく自らの車内暖房用熱源は自らで確保できる。電車の場合は架線から集めた電気（直流1500Vまたは交流20000V、新幹線は交流25000V）を車内電源用の440Vに変圧するか、または集電した電気で電動発電機を動かして440Vを発電することによって電気暖房を稼働させている。また気動車の場合はエンジンを発電機に連結させて車内電源を発電し電気暖房を行うか、またはエンジンの熱を直接車両の床下に送り込む「温水式」によって暖房の供給が可能である。客車でも特急形の一部などでは発電用のエンジンを搭載して電気暖房を可能にしているものがある。しかし、走行用の動力装置を持たず、架線からの集電もできなければ発電用エンジンも搭載していない一般形容客車の場合、自力での暖房用熱源供給は不可能であるから、結局外部から熱源の供給を受けるしかないことになる。熱源の供給主としては動力装置を持つ機関車を考えられ、旅客用に設計された機関車は大部分がS I V（サイリスタインバータ＝電気暖房用電源）やSG（蒸気暖房用の蒸気発生装置）などの熱源を持っているのが普通である。しかし、貨物用に設計された機関車ではこの暖房用熱源を省略したものがあり、そのような機関車が一般形容客車を牽引しようとすると結局機関車のほかに暖房用の熱源を持った車両が別途必要になるのであって、このための事業用車が暖房車であった。機関車の配置が貨物用のEF15形のみだった仙山線で暖房車…マヌ1形が活躍することになったのには、このような事情があったのである。

注4) 緩急車について（記号フ関係）

現在でこそ鉄道のブレーキは電気指令式や自動空気式が用いられ、編成の先頭車両でブレーキを操作すればたちどころに後ろの車両へもブレーキの指示が伝わるのが当然のごとく感じられるが、我が国に鉄道が走りだしてから前記二方式が開発されるまでの間、機関車のブレーキ操作では機関車自身にしかブレーキがかけられないという状況がかなり長期間続いた。しかし、自動車とは比較にならないほど重量があり、またスピードも速い鉄道の場合、当然ながら機関車自身だけのブレーキではその効果に限界がある。そこで、編成の最後部に設けられた車掌室には、車掌が手で引っ張ってブレーキをかけるためのブレーキ弁が付けられており、機関車で運転士がブレーキ操作をすると車掌もこれに呼応する形でブレーキ操作を行い列車を停車させる作業に協力していた。車掌室のある客車・貨車を緩急車と呼ぶのは、これらの車両が、列車の速度の緩急をブレーキによって調節する役割を担っていたからであり、緩急車の記号「フ」もブレーキ弁が語源なのである。その後、前記二方式の開発により、車掌は非常時を除いてブレーキ弁の操作から解放されたが、ブレーキ弁は「緩急車」の呼称とフの記号にその名残をとどめている。車両記号が、鉄道技術の発展史を今に伝える興味深い一例であるといえよう。

＜参考資料＞日本国有鉄道車両称号基準規程 全文

○車両称号基準規程（昭和39年7月工達第3号）

改正 昭和41年 3月15日工達第1号

（中間省略）

昭和49年11月28日工達第1号

昭和52年 3月31日総文達第13号

昭和55年 3月21日総文達第6号

昭和58年 3月26日総文達第6号

昭和60年 3月20日車達第1号

車両管理規程（昭和39年4月総裁達第178号）第9条第1項第10号の規定に基づき、車両称号基準規程を次のように定める。

車両称号基準規程

（使用範囲）

第1条 車両の名称、形式称号及び番号については、車両管理規程によるほか、この規程の定めるところによる。

（車両の種別）

第2条 車両の種別は、次のとおりとする。

大 别	中 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	
	新幹線 ディーゼル機関車	
客 車		
		制御電動車

旅 客 車	電 車	電動車	中間電動車	
		制 御 車		
		附 隨 車		
	気 動 車	ディーゼル動車		
貨 物 車		ディーゼル制御車		
		ディーゼル附隨車		
		ガスターイン動車		
		新幹線電車		
貨 物 車	貨 車	有ガイ貨車		
		タンク貨車		
		無ガイ貨車		
		コンテナ貨車		
		ホッパ貨車		
		事業用貨車		
	新幹線貨車			

(機関車の称呼)

第3条 機関車（新幹線ディーゼル機関車を除く。以下次条及び第5条において同じ。）の称呼は、次の各号に定めるとおりとする。

(1) 蒸気機関車

蒸気機関車の称呼は、次により、「形式を表わす記号及び数字」及び「炭水車附隨の有無」を順序に重ねたものをもって表わす。

ア 形式を表わす記号及び数字

形式を表わす記号及び数字は、次条第1号及び同条第2項アの規定による。

イ 炭水車附隨の有無

炭水車附隨の有無については、炭水車の附隨する機関車の場合は「テンダ機関車」、附隨しない機関車の場合は「タンク機関車」と称する。

(注) 称呼の例を示せば、次のとおりである。

C 12形式タンク機関車

C 62形式テンダ機関車

(2) 電気機関車

電気機関車の称呼は、次により、「形式を表わす記号及び数字」、「電気方式」及び「電気機関車」を順序に重ねたものをもって表わす。

ア 形式を表わす記号及び数字

形式を表わす記号及び数字は、次条第1号及び同条第2項イの規定による。

イ 電気方式

電気方式は、直流、交流、交直流の別とする。

(注) 称呼の例を示せば、次のとおりである。

E F 61形式直流電気機関車

E D 73形式交流電気機関車

E F 80形式交直流電気機関車

(3) ディーゼル機関車

ディーゼル機関車の称呼は、次により、「形式を表わす記号及び数字」、「動力伝達方式」及び「ディーゼル機関車」を順序に重ねたものをもって表わす。

ア 形式を表わす記号及び数字

形式を表わす記号及び数字は、次条第1号及び同条第2項ウの規定による。

イ 動力伝達方式

動力伝達方式は、電気式、液体式の別とする。

(注) 称呼の例を示せば、次のとおりである。

D D 51形式液体式ディーゼル機関車

D F 50形式電気式ディーゼル機関車

(機関車の形式)

第4条 機関車の形式は、次の各号に定めるところにより、記号及び数字で表わすものとする。

(1) 機関車の形式記号

動軸が 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 等であるに従い、蒸気機関車は B・C・D・E・F・G・H 等、電気機関車は、E B・E C・E D・E E・E F・E G・E H等、ディーゼル機関車はD B・D C・D D・D E・D F・D G・D H等とする。

(2) 機関車の形式の数字

ア 蒸気機関車

タンク機関車 10~49

テンダ機関車 50~99

イ 電気機関車

(ア) 最高速度85Km/h以下のもの

- 直流 10～29
 交流及び交直流 30～49
- (イ) 最高速度85Km/hをこえるもの
 直流 50～69
 交流及び交直流 70～89
- (ウ) 試作のもの 90～99
- ウ ディーゼル機関車
- (ア) 最高速度85Km/h以下のもの 10～49
 (イ) 最高速度85Km/hをこえるもの 50～89
 (ウ) 試作のもの 90～99

(機関車の番号)

第5条 機関車の番号は、記号及び3けた以上の数字よりなり、その記号及び第1、第2の数字は前条の形式を表わす記号及び数字とし、第3以下の数字は1から順次に進むものとする。

(注) 第1、第2、第3の数字の呼び方は、次の例示のとおりである。

E	F	5	7	1
		↓	↓	↓
第1の数字		第2の数字	第3の数字	

(新幹線ディーゼル機関車の称呼、形式及び称号)

第6条 新幹線ディーゼル機関車の称呼及び形式は、三けたの数字で表わし、番号は、称呼、形式を表わす数字、「-」及び形式ごとに1から順序を追って付ける数字と並べて表わすものとする。

2 前項の称呼及び形式を表わす数字は、第2位までの数字は「91」とし、第3位の数字は構造による分類を表わすものとする。

(旅客車の称呼)

第7条 旅客車（新幹線電車を除く。以下次条及び第9条において同じ。）の称呼は、次の各号に定めるとおりとする。

(1) 客車

ア 形式群別の場合の称呼は、「系列」及び「形式群の構造別呼び方」並びに「客車」を順序に重ねたものをもって表わす。

(ア) 系列

系列の呼び方は、次のとおりとする。

14系 固定編成の特急形客車で、オロネ14、オハネ14、スハネフ14、オシ14、オハ14、スハフ14、オハフ15等の各形式車両の総称をいう。

20系 固定編成の特急形客車で、ナロネ20、ナロネ21、ナロネ22、ナハネ20、ナハネフ20、ナハネフ21、ナハネフ22、ナハネフ23、ナロ20、ナシ20、マニ20、カニ21、カニ22等各形式車両の総称をいう。

24系 固定編成の特急形客車で、オロネ24、オハネ24、オハネフ24、オシ24、マヤ24、オハネ25、オハネフ25等の各形式車両の総称をいう。

12系 急行形容客車で、オハ12、オハフ13、スハフ12等各形式車両の総称をいう。

(イ) 形式群の構造別の呼び方

形式群の構造別呼び方は、次による。

a 特急形

原則として固定編成で使用するもので、空気調和装置を備え、高速運転に適した性能を有する車両形式のもの

b 急行形

客室が出入口と仕切られ、横形腰掛を備え、長距離の運用に適した性能を有する車両形式のもの

イ 形式別の場合の称呼は、次により、「形式を表わす記号及び数字」「用途を表わす車名」及び「客車」を順序に重ねたものをもって表わす。

(ア) 形式を表わす記号及び数字

形式を表わす記号及び数字は、次条第1号及び同条第2号の規定による。

(イ) 用途を表わす車名

用途を表わす車名は、次の種別による。この場合、2種以上の合造のものは、次の順序に重ねて用い、郵便車及び荷物車以外の客車で車掌室を有し、かつ、手ブレーキ及び車掌弁の設備のあるものには、「緩急車」という称呼を付け加える。ただし、「座席車」は、合造車以外には称呼として用いない。

a 皇室用客車

御 料 車
供 ブ 車

b 営業用客車

寝 台 車
座 席 車
食 堂 車
郵 便 車
荷 物 車

c 事業用客車

職 用 車
試 験 車
工 事 車
教 習 車
保 健 車
救 援 車
配 給 車

(注) 客車の称呼の例は、次のとおりである。

形式群別の場合の称呼	形 式 别 の 場 合 の 称 呼

14系特急形容客車	オハネ14形式寝台客車 オハ14形式客車
20系特急形容客車	ナハネ20形式寝台客車
24系特急形容客車	オハネ24形式寝台客車
12系急行形容客車	オハ12形式客車
	オロネ10形式寝台客車 オハネフ12形式寝台緩急客車 スロ62形式客車 スハフ42形式緩急客車 オハユニ61形式座席郵便荷物客車 マニ60形式荷物客車 オヤ31形式試験客車

(2) 電車

ア 形式群別の場合の称呼は、次により、「系列」、「形式群の構造別呼び方」、「電気方式」及び「電車」を順序に重ねたものをもって表わす。

(ア) 系列

系列は、101系通勤形直流電車以降の新標準設計の電車（以下「新型電車」という。）のみに用い、その系列中に使用される電動車の形式数字のうち、奇数数字をもって表わす。

（注）系列の呼び方の例は、次のとおりである。

183系 固定編成の特急形直流電車で、モハ182、モハ183、クハ183、サロ183等各形式車両の総称をいう。

489系 固定編成の特急形交直流電車で、クハ489、モハ488、モハ489、サシ489、サロ489等各形式車両の総称をいう。

153系 平たん用急行形直流電車で、モハ153、モハ152、クハ153、サロ152、サロ153、サハ153、サハシ153等各形式車両の総称をいう。

165系 こう配用急行形直流電車で、クモハ165、モハ164、モハ165、サロ165、クハ165、サハシ165等各形式車両の総称をいう。

457系 急行形交直流電車で、クハ455、サロ455、サハシ455、クモハ457、モハ456、等各形式車両の総称をいう。

115系 こう配用近郊形直流電車で、モハ115、モハ114、クハ115等各形式車両の総称をいう。

415系 近郊形交直流電車で、モハ415、モハ414、クハ411等各形式車両の総称をいう。

103系 通勤形直流電車で、クモハ103、モハ103、モハ102、クハ103、サハ103等各形式車両の総称をいう。

(イ) 形式群の構造別呼び方

形式群の構造別呼び方は、次による。

a 特急形

原則として固定編成で使用するもので、空気調和装置を備え、高速運転に適した性能を有する車両形式のもの

b 急行形

客室が出入口と仕切られ、横形腰掛を備え、長距離の運用に適した性能を有する車両形式のもの

c 近郊形

客室に出入口を有し、横形及び縦形腰掛を備え、都市近郊の運用に適した性能を有する車両形式のもの

d 通勤形

客室に出入口を有し、縦形腰掛を備え、通勤輸送に適した性能を有する車両形式のもの

イ 形式別の場合の称呼は、次により、「形式を表わす記号及び数字」、「用途を表わす車名」、「電気方式」及び「中間電動車、制御電動車、制御車又は附随車の別」を順序に重ねたものをもつて表わす。

(ア) 形式を表わす記号及び数字

形式を表わす記号及び数字は、次条第3号及び同条第4号の規定による。

(イ) 用途を表わす車名

用途を表わす車名は、前号イの(イ)の客車の用途を表わす車名を用いる。ただし、「緩急車」という称呼は用いない。

(ウ) 電動車は、運転台の有無により、制御電動車及び中間電動車に分ける。

(注) 電車の称呼の例は、次のとおりである。

形式群別の場合の称呼	形式別の場合の称呼
183系 特急形直流電車	モハ 183形式直流中間電動車 クハ 183形式直流制御車
153系 急行形直流電車	モハ 153形式直流中間電動車 サハシ 153形式座席食堂直流附隨車
115系 近郊形直流電車	モハ 115形式直流中間電動車 クハ 115形式直流制御車
103系 通勤形直流電車	モハ 103形式直流中間電動車 サハ 103形式直流附隨車
581系 特急形交直流電車	モハネ 581形式寝台交直流中間電動車

457系 急行形交直流電車	クモハ 457形式交直流制御電動車 サロ 455形式交直流附隨車
711系 近郊形交流電車	クハ 711形式交流制御車
	クモユニ74形式郵便荷物直流制御電動車

(3) 気動車

ア 形式群別の場合の称呼は、次により、「系列」、「形式群の構造別の呼び方」、「動力伝達方式」及び「気動車」を順序に重ねたものをもって表わす。ただし、特に必要でない場合は、その一部を省略することができる。

(ア) 系列

a 系列は、181系液体式気動車以降の新標準設計の気動車（以下「新型気動車」という。）のみに用いる。この場合の系列の称呼はそのつど指示する。

b a の規定にかかわらず、キハ81、キサシ80、キロ80、キハ80、キハ82及びキシ80の各形式車両の系列は、80系と総称する。

(イ) 形式群の構造別呼び方

形式群の構造別呼び方は、次による。

a 特急形

原則として固定編成で使用するもので、空気調和装置を備え、高速運転に適した性能を有する車両形式のもの

b 急行形

客室が出入口と仕切られ、横形腰掛を備え、長距離の運用に適した性能を有する車両形式のもの

c 一般形

客室に出入口を有し、横形及び縦形腰掛を備え、地方的運用に適した性能を有する車両形式のもの

d 通勤形

客室に出入口を有し、縦形腰掛を備え、通勤輸送に適した性能を有する車両形式のもの

(ウ) 動力伝達方式は、液体式、機械式の別とする。

イ 形式別の場合の称呼は、次により、「形式を表わす記号及び数字」、「動力伝達方式」、「用途を表わす車名」及び「ディーゼル動車、ディーゼル制御車、ディーゼル附隨車又はガスタービン動車の別」を順序に重ねたものをもって表わす。ただし、ガスタービン動車の場合は「動力伝達方式」は省略する。

(ア) 形式を表わす記号及び数字

形式を表わす記号及び数字は、次条第5号及び同条第6号の規定による。

(イ) 用途を表わす車名

用途を表わす車名は、第1号イの(イ)の客車の用途を表わす車名を用いる。ただし、「緩急

車」という称呼は用いない。

(注) 気動車の称呼の例は、次のとおりである。

形式群別の場合の称呼	形 式 别 の 場 合 の 称 呼
181系 特急形液体式気動車	キハ 181形式液体式ディーゼル動車 キサシ 180形式液体式食堂ディーゼル附隨車
80系特急形液体式気動車	キハ 80形式液体式ディーゼル動車 キサシ 80形式液体式食堂ディーゼル附隨車
	キロ 28形式液体式ディーゼル動車 キハユニ 26形式液体式座席郵便荷物ディーゼル動車

(旅客車の形式)

第8条 旅客車の形式は、次の各号に定めるところにより、記号及び数字で表わすものとする。

(1) 客車の形式の記号

客車の形式の記号は、次により、重量及び用途を表わすかたかな文字をその順序に重ねたものとする。ただし、「緩急車」という称呼を有するものは、末尾に「フ」を付け加えるものとし、また、職用車以外で記号ヤのものは、「試験用」、「工事用」等の用途を表わす車名を明らかにする。

ア 重量

ボギー客車に限る。重量は積車重量による。

22.5トン未満	コ
22.5トン以上	ホ
27.5トン以上	ナ
32.5トン以上	オ
37.5トン以上	ス
42.5トン以上	マ
47.5トン以上	カ

イ 用途

(ア) 皇室用客車

記号を用いない。

(イ) 営業用客車

寝台車（A寝台）	ロネ
寝台車（B寝台）	ハネ
座席車（特別車）	ロ
座席車（普通車）	ハ
食 堂 車	シ

郵便車	ユ
荷物車	ニ
(ウ) 事業用客車	
職用車	ヤ
試験車	ヤ
工事車	ヤ
教習車	ヤ
保健車	ヤ
救援車	エ
配給車	ル

(2) 客車の形式の数字

客車の形式の数字は、二けたの数字を用い、その数字は用途別に10～99とし、第2の数字は2軸ボギー車に対しては0～7、3軸ボギー車に対しては8及び9とする。ただし、皇室用車両には適用しない。

(注) 形式の例は、次のとおりである。

2軸ボギー車の場合

ナハ10、オハ12、オハ35、スハ43、オロ11、スロ54

3軸ボギー車の場合

スロ88

(3) 電車の形式の記号

電車の形式の記号は、第1号イの客車に対する記号に、制御電動車は「クモ」を、中間電動車は「モ」を、制御車は「ク」を、附随車は「サ」を冠する。ただし、緩急車に対する「フ」は用いない。

(4) 電車の形式の数字

ア 直流用新形電車、交直流用電車及び交流用電車

三けたの数字を用い、その数字は100～999とする。この場合、第1及び第2の数字は次による。

(ア) 第1の数字は、電気方式別に、次のとおりとする。

直	流	1～3
交	直	4、5
交	流	7、8

(イ) 第2の数字は、形式群の構造別に、次のとおりとする。

通勤形及び近郊形	0～2
急行形	5～7
特急形	8
試作のもの	9

イ 直流用旧形電車

二けたの数字を用い、その数字は10～99とする。この場合、第2の数字は、次のとおりとする。

電動車 0～4

制 御 車一 5～9
附 隨 車／

(注) 形式の例を示せば、次のとおりである。

／モハ 101
直流用電車—新形電車—クハ 301
＼旧形電車—サロ 45
＼モハ 72
交直流用電車………モハ 411
＼サハ 455
交流用電車……… モハ 711

(5) 気動車の形式の記号

気動車の形式の記号は、第1号イの客車に対する記号に、ディーゼル動車及びガスタービン動車は「キ」を、ディーゼル制御車は「キク」を、ディーゼル附随車は「キサ」を冠する。ただし、緩急車に対する「フ」は用いない。

(6) 気動車の形式の数字

ア 新形気動車

三けたの数字を用い、その数字は100～399とする。この場合、第1の数字及び第2の数字は、次のとおりとする。

(ア) 第1の数字は、原動機別に区別し、ディーゼル機関車は「1」、「2」、ガスタービン機関は「3」とする。

(イ) 第2の数字は、形式群の構造別に次のとおりとする。

通勤形及び一般形	0～2
急 行 形	5～7
特 急 形	8
試 作 の も の	9

(注) 形式の例は、次のとおりである。

キロ180、キハ180、キハ181

イ 旧形気動車

ア以外の気動車（以下「旧形気動車」という。）には、二けたの数字を用い、その数字は10～99とする。この場合、第1の数字は次のとおりとする。

液体式1台機関付（6～9のものを除く。）	1～4
液体式2台機関付（6～9のものを除く。）	5
大馬力機関付	6、7
特 急 形	8
試 作 の も の	9

(注) 形式の例は、次のとおりである。

キハ17、キハ58、キハ60、キシ80

(旅客車の番号)

第9条 旅客車の番号は、次の各号に定めるとおりとする。

(1) 客車

ア 皇室用客車

1から999までの数字を用いる。

イ 営業用客車及び事業用客車

前条第1号の記号及び三けた以上の数字よりなり、その記号並びに第1及び第2の数字は形式を表わす記号及び数字とし、第3以下の数字は形式ごとに1から順序を追って付ける。

ウ 木製客車の番号は、次による。この場合、万位の数字「1」は中形ボギー車を、「2」は大形ボギー車を表わし、千位の数字「7」までは2軸又は2軸ボギー車を、「8」以上は3軸ボギー車を表わす。

雑形2軸ボギー車	1000～7999
雑形3軸ボギー車	8000～9999
中形2軸ボギー車	10000～17999
中形3軸ボギー車	18000～19999
大形2軸ボギー車	20000～27999
大形3軸ボギー車	28000～29999

(2) 電車

ア 直流用新形電車、交直流用電車及び交流用電車

前条第3号の形式を表わす記号、同条第4号アの形式を表わす数字、「一」及び形式ごとに1から順序を追って付ける数字とを並べて表わす。

イ 直流用の旧形電車

前条第3号の記号及び5けたの数字よりなり、その記号並びに第1及び第2の数字は、形式を表わす記号及び数字とし、第3から第5までの数字は形式ごとに000から順序を追って付ける。

(注) 番号の例を示せば、次のとおりである。

／モハ 101-264

直流用電車—新形電車—クハ 301-31

＼旧形電車—サロ 45002

＼モハ 72563

交直流用電車………モハ 411-3

＼サハ 455-24

交流用電車………モハ 711-5

(3) 気動車

ア 新形気動車

前条第5号の記号、同条第6号アの形式を表わす数字、「一」及び形式ごとに1から順序を追って付ける数字とを並べて表わす。

(注) 番号の例は、次のとおりである。

キハ181-1

イ 旧形気動車

前条第5号の記号及び3けた以上の数字よりなり、その記号並びに第1及び第2の数字は形式を表わす記号及び数字とし、第3以下の数字は形式ごとに1から順序を追って付ける。

(注) 番号の例は、次のとおりである。

キハ201

(新幹線電車の称呼、形式及び番号)

第10条 新幹線電車の称呼、形式及び番号は、次の各号に定めるとおりとする。

(1) 営業用電車

ア 称呼及び形式

三けたの数字で表わし、それぞれの数字は、次による。

(ア) 第1の数字は、基本タイプを表わし、0から7までとする。ただし、「0」の場合は「0」を付けない。

(イ) 第2の数字は、用途による分類を表わし、「1」は座席車（特別車）、「2」は座席車（普通車）、「3」は食堂車及びその合造車とする。

(ウ) 第3の数字は、「1」は制御電動車、「2」は制御電動車（集電装置付）、「5」は中間電動車、「6」は中間電動車（集電装置付）とする。

イ 番号

称呼及び形式を表わす数字の次に「-」を置き、形式ごとに1から順序を追って付ける。

(2) 事業用電車

ア 称呼及び形式

三けたの数字で表わし、それぞれの数字は、次による。

(ア) 第1の数字は、9とする。

(イ) 第2及び第3の数字は、用途による分類を表わし、「21~29」は試験車、「51~59」は高速試験車、「61~69」は試作電車、「91~99」は救援車とする。

イ 番号

称呼、形式を表わす数字、「-」及び形式ごとに1から順序を追って付ける数字とを並べて表わす。

(貨物車の称呼)

第11条 貨物車（新幹線貨車を除く。以下次条及び第13条において同じ。）の称呼は、次に定めるとおりとする。

(1) 貨車

貨車の称呼は、次により、「形式を表わす記号及び数字」、「荷重トン数」及び「構造又は用途を表わす車名」を順序に重ねたものをもって表わす。

ア 形式

形式を表わす記号及び数字は、次条の規定による。

イ 構造又は用途を表わす車名

構造又は用途を表わす車名は、次による。ただし、車掌室を有し、かつ、手ブレーキ及び車掌弁の設備のあるものには、「緩急車」という名称を付け加える。

(ア) 有ガイ貨車

有 ガ イ 車（鉄側で内部に木板張りのものを含む。）

鉄側 有ガイ車（内部に木板を張らないもの。）

鉄製 有ガイ車

冷 藏 車

通 風 車

家 畜 車

豚 積 車

陶 器 車

(イ) タンク貨車

タ ン ク 車（積載する貨物の品種に応じ「何々専用」を付け加える。）

(注) 例を示せば、次のとおりである。

「稀硫酸専用」、「ガソリン専用」、「カセイソーダ液専用」等

水 運 車

(ウ) 無ガイ貨車

無 ガ イ 車

土 運 車

長 物 車

大 物 車

車 運 車

(エ) コンテナ貨車

コ ン テ ナ 車

(オ) ホッパ貨車

ホ ッ パ 車

石 炭 車

(カ) 事業用貨車

車 掌 車

雪 力 キ 車

検 重 車

試 驗 車

職 用 車

工 作 車

救 援 車

操 重 車

控 車

(注) 貨車の称呼の例を示せば、次のとおりである。

ワム 80000形式 15トン積有ガイ車

レム 400形式 15トン積冷蔵車

トラ 45000形式 17トン積無ガイ車

コキ 5500形式 32トン積コンテナ車

ホキ 800形式 30トン積ホッパ車

ヨ 3500形式 車掌車

(貨物車の形式)

第12条 貨物車の形式は、次の各号に定めるところにより、記号及び数字で表わすものとする。

(1) 貨車の形式の記号

貨車の形式の記号は、次によりかたかな文字をその順序に重ねたものとする。ただし、「緩急車」の称呼を有するものには、「フ」を末尾に付け加える。

ア 構造又は用途

(ア) 有ガイ貨車

有	ガ	イ	車	ワ
鉄側	有	ガイ	車	ス
鉄製	有	ガイ	車	テ
冷	蔵	車		レ
通	風	車		ツ
家	畜	車		カ
豚	積	車		ウ
陶	器	車		ポ

(イ) タンク貨車

タ	ン	ク	車	タ
水	運	車		ミ

(ウ) 無ガイ貨車

無	ガ	イ	車	ト
土	運	車		リ
長	物	車		チ
大	物	車		シ
車	運	車		ク

(エ) コンテナ貨車

コ	ン	テ	ナ	車	コ
---	---	---	---	---	---

(オ) ホッパ貨車

ホ	ッ	パ	車	ホ
石	炭	車		セ

(カ) 事業用貨車

車	掌	車		ヨ
雪	カ	キ	車	キ
検	重	車		ケ
試	驗	車		ヤ
職	用	車		ヤ
工	作	車		サ
救	援	車		エ
操	重	車		ソ

控 車 ヒ

イ 標記荷重トン数

13トン以下のもの及び標記荷重のないものは、記号を用いない。

14トン～16トン	ム
17トン～19トン	ラ
20トン～24トン	サ
25トン以上	キ

(2) 貨車の形式の数字

貨車の形式の数字は、同じ構造の車両中の最初の番号を用いる。

(注) 形式の例を示せば、次のとおりである。

ワサ1、ワ22000、ワム60000、ワフ21000、シキ40、セキ3000、トラ55000、コラ1、レ12000

(貨物車の番号)

第13条 貨物車の番号は、次に定めるとおりとする。

(1) 貨車

貨車の番号は、前条第1号の記号及び同じ形式の車両ごとに順序を追って付ける。ただし、国鉄所有ホッパ車は1から2999及び10000から29999まで、私有ホッパ車は3000から9999及び30000から99999までの数字を用いる。

(注) ホッパ車の形式及び番号の例を示せば、次のとおりである。

形 式	番 号
ホキ3500	ホキ3505

(新幹線貨車の称呼、形式及び番号)

第14条 新幹線貨車（事業用貨車に限る。）の称呼、形式及び番号は、次の各号に定めるものとする。

(1) 称呼及び形式

三けたの数字で表わし、それぞれの数字は、次による。

ア 第1の数字は、9とする。

イ 第2及び第3の数字は、用途による分類を表わし、「21～29」は試験車、「31～49」は工事車、「91～99」は救援車とする。

(2) 番号

称呼、形式を表わす数字、「-」及び形式ごとに1から順序を追って付ける数字とを並べて表わす。

(車軸配置)

第15条 車軸配置は、次の各号に定めるところにより、数字及び記号で表わすものとする。

(1) 機関車

ア 先軸数を数字で表わす。ただし、先軸のない場合には、0という数字は省略する。

イ 動軸数が1、2、3、4等であるに従い、A、B、C、D等という記号で表わす。

ウ 従軸数を数字で表わす。ただし、従軸のない場合には、0という数字は省略する。

エ アからウまでの数字及び記号は、動輪を有する台ワク又は台車1個ごとに定め、台ワク又は台車2個以上の場合はそれらが連結されている場合は「+」を、連結されていない場合は「-」

を中間にはさんで列記する。ただし、炭水車は除く。

(2) 客車

2 輸	2 A
2 輪ボギー	2 AB
3 輪ボギー	3 AB
等	

(3) 貨車

2 輸	2 A
3 輸	3 A
2 輪ボギー	2 AB
3 輪ボギー	3 AB
2・3輪ボギー	2・3 AB
4-6輪複式ボギー	4-6 AB
2-2-2-2輪複式ボギー	2-2-2-2 AB
等	

2 前項第3号の「4-6輪複式ボギー」とは、4輪ボギーと6輪ボギーとの2組が直接連結されないで心ザラを介して組み合わされたボギーをいう。この場合、ボギーが直接連結されている場合中間に「+」をはさむものとする。

(車種別等の略号)

第16条 車種別等の略号は、次の各号に定めるとおりとする。

(1) 車種別略号

蒸気機関車	S L
電気機関車	E L
ディーゼル機関車	D L
新幹線ディーゼル機関車	T D L
客車	P C
電車	E C
新幹線電車	T E C
気動車	D C
貨車	F C
新幹線貨車	T F C

(2) 電車細別略号

電動車	M	(主制御器についている中間電動車)
電動車	M'	(M又はM cと合わせて一ユニットになる中間電動車)
制御電動車	Mc	(主制御器についている制御電動車)
制御電動車	M' c	(M又はM cと合わせて一ユニットになる制御電動車)
附随車	T	
制御車	T c	

2 前項の略号に、必要に応じ、次に掲げる符号をサフィックスとして付けることができる。

食 堂 車	D
座席車（特別車）	S
寝 台 車	N
ビュフェ式食堂車	B

(注) サフィクスの例は次のとおりである。

制御車（特別車）	Tsc
寝台制御車	TNc

附 則

- 1 この達は、別に定める日から施行する。
〔昭和41年3月15日工達第3号で昭和41年4月1日から施行〕
- 2 この達は、昭和61年3月31日限りその効力を失う。
- 3 この達の施行により、形式及び番号を変更する必要のある車両に対しては、別に指定する方法及び番号対照表により、変更するものとする。ただし、機関車については、在来のままとすることができる。

附 則（昭和48年7月12日工達第3号）

この達の施行により、形式及び番号を変更する必要のある車両に対しては、別に指定する方法及び番号対照表により変更するものとする。

〈参考文献〉

- ◎「保存版 記号別貨車図鑑」（吉岡心平著、月刊「レイル・マガジン」（株式会社ネコ・パブリッシング）1996年2月号）
- ◎「JR全車両ハンドブック92年版」「99年版」（株式会社ネコ・パブリッシング社、1992年、1999年）
- ◎「日本鉄道物語」（橋本克彦著、講談社文庫、1993年）
- ◎「車窓はテレビより面白い」（宮脇俊三著、徳間文庫、1992年）

※本表作成に当たっては上記4文献に負うところが大きかった。特にネコ・パブリッシング社の2文献は、これがなければ本表の完成が不可能であったと思われる。著者、出版社等の関係者には、ここに記して謝意を表する次第である。

日本国有鉄道「車両称号基準規程」「貨車輸送基準規程」準拠
国鉄車両記号及び特殊表記符号一覧表

1998（平成10）年4月 初版発行
1998（平成10）年6月 改訂第2版発行
2001（平成13）年8月 改訂第3版発行
2008（平成20）年1月 改訂第4版発行
2009（平成21）年7月 改訂第5版発行
2010（平成22）年12月 改訂第6版発行
2016（平成28）年3月 改訂第7版発行
2024（令和6）年3月 改訂第8版発行

責任編集 汽車旅と温泉を愛する会／安全問題研究会
公式サイト <https://transportation.sakura.ne.jp/>

価格 500円