

を現車集配方式といい、他の1は一般的な集配方式である。

1 現車集配方式

(1) 意義

現車集配とは1日数回一定時刻を定めておいて、列車ごとに貨車の移動状況を駅から聞きとり、自管内にある貨車の出入推移を時間ごとにまたは列車ごとには握して、各駅別の到着車を現車の到着前に予知し、その到着車の1車1車に対して荷卸の準備、荷卸後の使用方または他に回送する指示を手配する方式である。これを1車追い主義といい、貨車の到着前に以上の手配をするのが現車集配方式の根本をなすものである。

(2) 方法

貨車集配表を使用し現車集配を行うのであって、駅ごとに列車ごとに貨車の到着と発送を積車・空車ごとに記録し、事前にその各貨車に対する指示をするのである。

(3) 効果

ア 現車集配方式は貨車の運用効率を高めることができる。1車追いをするのであるから貨車の停留時間を短縮できるし、車種の相互融通使用を促し、ひいては積着積発を徹底させ、空車を交錯して回送することを避けることができる。

イ 列車輸送力を活用することができる。事前手配であるから列車輸送力を十分に活用できる。

ウ 貨車配給が適正に行われる。現車を鉄道管理局が握しているのであるから、原則どおりの貨車配給の場合はもちろん、公益上・運輸上正当の理由があって、優先に輸送を確保しなければならないときにも適切に配給することができる。

エ 荷役作業および構内作業の督促に有効である。現車到着前に荷役および構内作業の準備ができるから、荷役作業の督促に便利であり、構内作業も計画的に遂行することができる。

(4) この方式は以上のような効果があるので、全体的に実施することが望ましいのであるが、列車密度があまり高すぎる地域においては実行困難な場合が多い。あまり列車密度の高くない地域において、鉄道管理局と駅間の専用通話用のデスパッチャーが整備されていることが1つの条件となる。

2 一般的な集配方式

現車集配方式によらない地域においては一般的な集配方式が行われている。一般的な集配方式は地帯的な特殊な事情があるので一定の方式はないが、だいたいつぎのような形式が基本となっている。

(1) 駅別貨車過不足の測定

鉄道管理局が特別の集配手配をとらずに自然の推移に委せる場合に、1日の作業の終りに各駅がどの程度貨車の過不足を生ずるかを推定して、これによって翌日の使用車の適正数を定めるのである。この場合到着車はつぎのように想定する。

ア 各駅における到着車の想定

(ア) 指定積合車および代用車の到着予定車数 (イ) 臨時および補充積合車または代用車で常時到着している車数 (ロ) 定量貨物の予定到着車数 (ニ) 前3号によらない未着通知書の車数 以上を基本として、このほかに日々ほとんど一定数の到着があるので、これを加算して到着車を想定する。

イ 鉄道管理局の到着車の想定

鉄道管理局における到着車は、前項による駅別予定到着車を集計して、これを基礎としてつぎの加減をしたものにより想定する。

(ア) 隣接管内の特定駅に所在する貨車のうち、18時現在において自管内着となる使用車の合計 (イ) その管内に接続する杜線からの到着使用車数 (ロ) 翌日管内着となる自管内の当日の

使用車数 (ニ) 付近鉄道管理局に所在する18時現在の自管内着となる車種別使用車の合計18時の隣接分界駅における入込 (ハ) 列車の休休状況。

ウ 過不足計画

以上の到着車数に各駅に現在する行先未定の貨車を加えて、その中から専属車・専用車・社車・私有貨車等自管内で使用できないものを除いて、使用可能な車数を求めるのである。この使用可能な貨車数と、鉄道管理局が使用させようとする車数(駅報告による翌日に対する所要車を駅別の均衡をみて適正に査定したもの)とを比較対照し、他の管内に回送する空車を天引きして過不足を計画するのである。

(2) 到着車予報

ある組立駅からつぎの組立駅に至るまでの各駅に到着する貨車を、その組立駅を列車が出発する前にそのつど鉄道管理局に報告させ、予定した到着車がどういう列車で着駅に向っているか、また手配した配給用空車が命令どおり動いているかを監視するとともに、新たに配給命令を出す可否を決定するのである。

中間駅から発送する貨車については、連結命令を発する列車組立駅から報告させる方法と、実際連結する駅から報告させる方法と、これを併用する方法が行われている。

(3) 配給命令

各駅の貨車過不足の大勢を推定できると、貨車の過剰駅には配給するものの一部をただちに配給命令し、余剰車は他に空車回送を命令し、その駅に対するこれ以外の配給は現車の到着を確かめた後に、なお不足する車数をそのつど配給命令するのである。

上級の命令機関から他管内に空車の回送を指示された場合は、自管内の使用に先立って優先に天引き回送しなければならない。

以上の集配方式は鉄道管理局によっては、現車集配方式と一般的な集配方式とを折中採用しているものもあり、その地帯の特殊事情に応じた方法によって実施しているものもある。

貨車集配方式の基礎となるものは貨車およびシート・ロープ集配表であるが、この集配表はおおむねつぎの要項を備えたものが使用されている。

① 在貨トン数 ② 所要車 ③ 使用車の査定 ④ 使用車または発送トン数の割当 ⑤ 停泊車 ⑥ 到着車の予想 ⑦ 列車別到着車および発送車(できるだけ列車運行表の形式によること) ⑧ 回送車 ⑨ 列車別分界駅積空車別出入数 ⑩ 主要駅の列車出発後または一定時刻現在の行先別発送整備車数 ⑪ 隣接鉄道管理局管内にある自管内着・通過の発送整備車の状態 ⑫ シート・ロープの所要・停泊・到着および回送数。

ここに列記した事項は集配表として具備しなければならない最小限の要項であって、鉄道管理局はその特殊事情によって、さらに精密なものを作成することはしつつかえない。

集配表にはダイヤ式といって列車ダイヤを記入してあって、列車別の貨車着発・受払いが整理できるように作成され、現車集配方式には最も理想的であるもの、また額表式のものあるいはダイヤ式と額表式を折中したもの等がある。いずれも一長一短があるが、その鉄道管理局の特殊事情を折込んで長い間の経験と研究によって改善され今日に至っているもので、適切に作成されているものが多い。

貨車集配は与えられた貨車と列車輸送力・各種施設を活用して、貨車の運用効率を高度に発揮し、円滑・適切に貨車運用ができるようにすることである。したがって貨車の停留・中継時間の短縮・空車走行キロの減少等について十分の効果を挙げるように留意し、駅別の使用計画、管内全般の行先経路別の使用