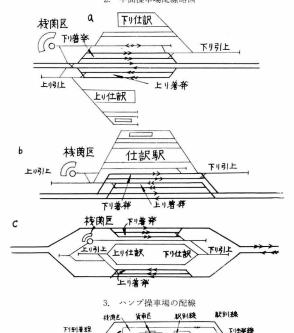
両である。したがってこれ以上の貨車操車を必要とする場合にはハンプ操車場となる。ハンプ操車場の1本の転落線による能力は2,500両程度である。操車場の仕訳能力の実例を示すと第3表のとおりである。

仕訳線の長さ(総有効長)も仕訳能力を決定する大きな要素 2. 平面操車場配線略図



大向别赛



新鶴見操車場

である。

第3表 操車場の仕訳能力

駅	名	形式	分	解	能	カ	組	成	能	カュ
			1 引上線 1 転落線		は本数	計	1号日	上線当り	本数	計
姫	路	平面	8	т 00	2	1,600		800	2	1,600
岡	Щ	平面	1,2	00	2	2,400		1,200	2	2,400
田	端	ハンブ	2,4	00	1	2,400		1,200	2	2,400
大	害	ハンブ	2,40	00	2	4,800	方向別 駅 別	1,360 800	2	4,320
新額	自見	ハンブ	2,6	40	2	5,280	方向別 駅 別	1,360 1.000	2	4,720
吹	田	ハンブ	2,00	00	4	8,000	方向別駅 別	2,000	2 2 2 2 2	6,000

住訳線の総延長と1日の扱車数との関係は一般に次式で表わされる。

$$Z = \frac{L}{l} \times \frac{24}{t} \times \frac{n}{m}$$

ただし Z: 1日平均扱車数

L: 仕訳線の総有効長(m)

1: 貨車1車平均の長さ(7.3m)

t: 貨車平均滞留時間(6時間)

n: 作業に支障のない程度の収容車数

m: 収容し得る最大車数

 $\frac{n}{m}$ =0.6 程度であるから $\mathbf{Z} \div \frac{\mathbf{L}}{3}$

したがって仕訳線の総延長を3mで割ればだいたい仕訳線の 長さによる扱能力がわかることとなる。なお、住訳線の数は仕 訳を行う方面別の数または駅数で定まる。──貨車自動仕訳装 置。(内田隆滋)

かしゃちゅうけいじかん 貨車中継時間 貨車の中継駅において、中継車が到着した列車から他の列車に継送された場合の 継送所要時間。すなわち到着列車の着時刻から発列車の発時刻 までを貨車中継時間といい、貨車停留時間とともに貨車運用効 率を左右する2大要素となっている。

貨車の中継時間は、各駅の構内事情により異なっているので 貨車中継成績を報告させ貨車中継時間実績の内容を検討し構内 作業、線区輸送力の配置、貨車集結等の改善資料としている。 中継時間の調査は非常に煩瑣(はんさ)であるから、この報告は とくに定める期間にかぎって徴することとなっている。

貨車の中継時間は各駅それぞれ異なっているが、各駅における列車配列、構内作業の実情および中継時間の実績等からそれぞれの駅の**貨車中継標準時間**を算定し、その駅における貨車中継時間の実績と照合して成績の良否判断の資料としている。したがって貨車中継標準時間は各駅異なっており、また時刻改正のつど改訂されるのである。

なお貨車の中継時間は貨車中継簿に記入された中継車の1車 1車について、到着から継送列車発車までの時間につき計算さ れるわけであるが、取扱車数の多い組立駅においては中継時間 の計算がきわめて困難であり、相当期間にわたって連続的に調 査することは多大の労力と時間を要するので、現在車数と時間 別発着車数を基礎とする方程式から勘案された貨車中継時間速 算式を使用することとしている。

この速算式は1時間区切りの構内現車の滞留時間(中継に要した時間)は、常にその現車数と同数の延車時(延時間でもある)で表わすことができるという理論にもとづき、構内に滞留した総延車時間を総発送車数で除して1車平均の中継時間を求めるのである。