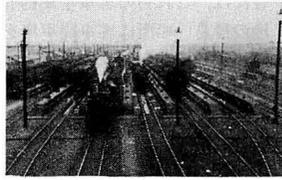


形はこの場合のだき込んだ形のものであるから、空車回送には本線と平面交差はないが、拡張の際は本線の移設を要する。だき込みが不可能の場合には本線の左右のいずれかの側に設けられる。D形はこの形のもので駅との出入には本線との立体交差を必要とするので、工事費はかさむが拡張は容易である。E形およびF形は中間旅客駅と操車場の関係で、前者はC形に後者はD形に準ずる。客車操車場と旅客駅との位置の関係は列車の回送にあたってできるだけ本線横断をしないようにすることが原則である。



客車操車場(尾久駅北部)

客車操車場における作業はつぎのとおりである。列車が到着すると牽引(けんいん)機関車は機関区に入区し、残留された列車の編成は移動禁止のため昼間は赤色旗(夜間は赤色灯)を掲げ、列車の到着検査が行われる。この作業は20分くらいですみ赤色旗が撤去されると、入換機関車が連結されて客車操車場における入換作業が始まる。この作業はそのときの状態に応じて、大掃除を要するものは洗じょう線に、仕立検査を要するものは仕立検査線に、故障車の引抜きまたは編成の組替を要するものは組替線に、折返し使用に供される場合には出発留置線に転線される。

洗じょう線で清掃された客車編成は、出発時刻前まで留置線または出発線に転線して、なるべくつぎの列車の洗じょうができるようにする。この留置線に停留する時間は操車場滞留中最も長い。ついで出発線に転線される。以上の順序は作業のつごうによって変更

客車操車場最大滞泊状態(客車数)

操車場名	最大滞泊時間帯	最大滞泊両数
竹下	11.00 ~ 15.00 時	75 両
宮原	10.00 ~ 11.00	230
品川	12.00 ~ 15.00	400
尾久	13.00 ~ 14.00	440

されることもある。操車場の最も多く客車の滞泊する時間帯は右表のとおりである。

(2) 貨車操車場

貨車操車場は貨物列車の分解ならびに組成作業をおもな目的としており、貨物輸送中の最も重要な地位を占めるものの1つである。すなわち貨物が積込まれた貨車は、貨物列車に連結して輸送される。これら車ごとに先行の異なる貨車は、適当なところで、方面別・駅順に整理しなければならない。

貨車操車場はいかなる地点に必要なについては、列車の運転系統、貨車の流動状態、貨車運用、隣接操車場の使命および作業内容等を十分検討の上決定すべきである。貨車の流れは、地方の各駅で貨物を積込んだ貨車が、順次に組成駅の中継を経て幹線の操車場に集まり、さらに仕訳・組成作業を経て大都市付近の操車場に送られる。ここでは貨車を付近の貨物駅別に整理し、各宛先の着駅に輸送される。着駅に到着した貨車は積載貨物の取卸後他の貨物が積込まれ、または空車で宛先に輸送される。このような貨車の流れに適應するため、貨車操車場として考えられる地点は ① 幹線では輸送力列車運転上の適当な区間で、組成駅間発着貨車の整理等を行う地点 ② 綾部駅、新庄駅のように支線相互または支線と幹線の接続地点

- ③ 青森駅、高松駅のような幹線の終端または航送を行う地点
- ④ 新鶴見、吹田操車場のような大都市周辺で都市内貨物駅へ貨車を集配する地点
- ⑤ 直方駅、岩見沢駅のような炭坑地帯と積出港と貨車を調整する地点
- ⑥ 東横浜駅、東灘駅のような港湾地帯の貨車を調整する地点等が考えられる。

貨車操車場と本線との関係位置(図-3)は3の(1)で述べたように3形式に分けられ、A形は本線が操車場の真中を貫通するもの、B形は本線が操車場の片側を通るもの、C形は本線が操車場の両側を通るものである。A・B両形



3. 本線と貨車操車場との関係位置

は仕訳線が本線の外側にあるので本線の見通しがよく、拡張の際にも本線は支障されないが、A形は本線に操車場が2分され連絡上不利であり、かつ貨車の受授のため本線を横断する欠点がある。B形は列車着発の際いずれか一方の本線を横断する欠点があり、いずれも列車回数が多く、かつ取扱車数の多いところには適しない。C形は前記欠点を補った形でだき込型ともいい、諸作業が外部との関係のない場合は平面交差が少なく大操車場に適しているが、一方本線の曲線を増し、拡張に際してはただちに本線が支障する。この形で機関区を本線の外側に置く



貨車操車場(五稜郭駅平面)

4. 平面操車場(上)とハンブ操車場(下)

