

貨車操車場内のおもな作業系統



場合は、本線と機回線は立体交差とするのが原則である。A形に属するものは盛岡駅、沼津駅等、B形に属するものは水戸駅、直江津駅等、C形に属するものは新鶴見、稲沢、吹田の各操車場等である。

貨車操車場の作業はつぎのとおり大別される。

- (1) 到着列車の受入れ作業
- (2) 列車の分解作業
- (3) 小口貨物中継整理作業
- (4) 列車の組成作業
- (5) 組成編成の出発線への転線作業
- (6) 列車の出発準備作業

貨物列車が到着するとまづ到着検査・車号掛の作業等列車の分解作業の準備が行われる。つぎに列車の分解作業が方向別・駅別に列車分解表にしたがって行われ、貨車は各所定の仕訳線に突放される。この後小口貨物を中継する代用車は中継ホームのある線路に引抜かれる。積替を完了した貨車は駅別仕訳線に転線される。列車の組成作業は方向別と駅別とに分けられる。前者はつぎの操車場または組成駅に遠の貨車で編成される急直行列車の組成作業であり。後者はつぎの操車場または組成駅間に到着する貨車を駅順にまた代用車を所定位置に組成する作業である。これら組成作業が完了した貨車群は出発線に転線される。これら作業の系統を示せば上掲のとおりである。この作業は操車掛をはじめ構内従事員・入換機関車乗務員のこん然一体の作業を必要とするとはいうまでもない。

つぎに貨車操車場を仕訳作業によって分類すれば3の(2)に述べたように平面操車場・ハンブ操車場・重力操車場の3種類に分けられる。

平面操車場とは引上線と仕訳線とが同一平面上にある操車場をいい、比較的取扱貨車数の少ないところに設



貨車操車場のハンブ(田端駅南部)

平面操車場扱車数実数

操車場名	取扱車数		操車場名	取扱車数	
	昭11年	昭31年		昭11年	昭31年
滝川	815 ^両	1,257 ^両	新小岩	1,119 ^両	1,713 ^両
岩見沢	1,535	1,645	沼津	780	1,399
東室蘭	813	1,301	浜松	1,171	1,142
青森(操)	1,123	1,508	梅小路	1,752	1,766
秋田	521	1,718	姫路	795	1,148
新津	1,082	913	岡山(操)	1,158	2,028
長岡(操)	893	1,438	広島	567	1,394
高崎(操)	888	1,476	幡生	1,351	2,176
長町	1,168	2,065	門司	1,146	3,248
郡山	890	1,313	直方	5,265	3,186

けられる最も一般的な操車場である(図-1)。

作業は入換機関車による突放作業を主とするため、反覆運動が多いので能率が悪くかつ不経済である。平面操車場の能力は設備・入換機関車の配置数等により異なるが、引上線1線で分解・組成作業をする場合は600~700

両、分解または組成作業のいずれか一方のみをする場合は1,300~1,500両程度である。また作業能率向上のために引上線より仕訳線に向ってゆるやかな下り勾配(こうばい)を付することが望ましい。扱車数が3,000両を越すと、つぎにのべるハンブ操車場に改良することが適当である。

ハンブ操車場とは勾配を下る車両の加速力を利用した仕訳作業を主とした操車場で、図-4(下)のように仕訳群線の頭部にハンブという小高い丘を作り、到着した貨物列車を入換機関車によりこの丘に推進で押し上げ、前部がハンブの頂上に達した

5. ハンブ操車場縦断面図

