

助線と呼び、貨物輸送の波動に対応し、積卸線の不足を補いまたは貨車の留置、あるいは到着車・発送車等の入換にも用いる。積卸線とこの補助線との線路中心間隔は3,400mmまで縮小してもよいことになっている。これは補助線が積卸線不足を補う場合に貨車用橋板を架渡すのに好都合なためである。これらの各積卸線を全部設けてある駅はまれで、大部分の駅はその駅に必要な積卸線のみまたは兼用の積卸線だけである。

積卸線の有効長を積卸場の長さによって定める場合には、取扱車数と入換回数より次式によって換算する必要がある。

$$L = l \times \frac{N}{n} \times f$$

L = 積卸線有効長(m)

l = 貨車の長さ(平均8.3m)

N = 1日平均到着車数

n = 入換回数(1日2~3回)

f = 繁忙係数(1.0~1.3)

前述の各積卸線はいずれも本線への出入が便利で、かつ平坦で直線で、関係線路との入換が容易なところがよい。なお貨車の入換順序は一般の場合つぎのとおりである。

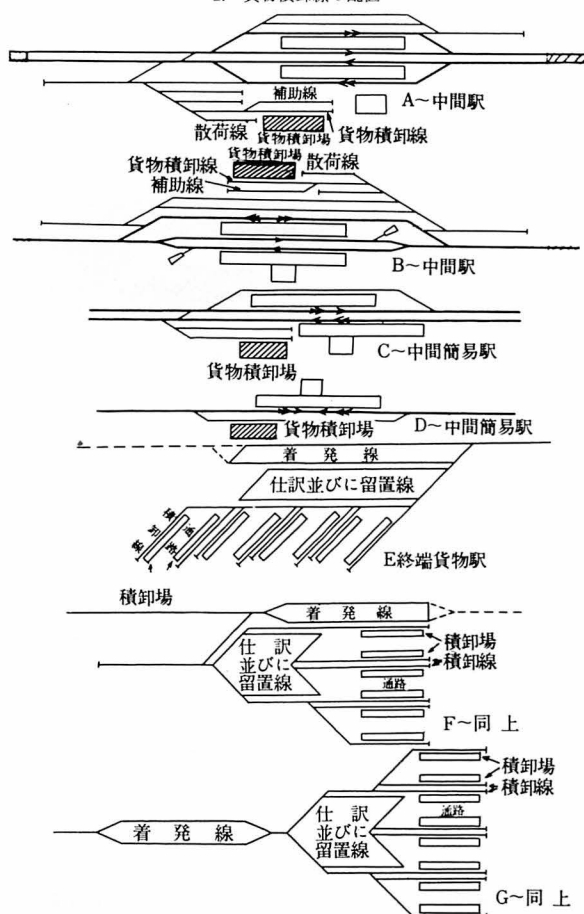
発送車 積卸線→留置線→(仕訳線)→出発線

到着車 到着線→(仕訳線)→留置線→積卸線

仕訳線は大駅の場合で一般中小駅では留置線と発着線が直結している。

積卸線の配線を図示すると、図-2 A・B は本線機関車で入換

2. 貨物積卸線の配置



する場合の一例であるが、取扱車数の少ない場合および本線列車回数の少ない場合は、工費ならびに線路の利用度を考えて、さらに同図 C・D のように簡略な配線とする。また大貨物駅の場合は同図 E・F・G のような配線となり、

- (1) 作業の順序に各線群を配列すること
- (2) 貨車の無駄な移動を極力さけること
- (3) 入換作業の競合を極力さけること
- (4) 貨物通路と取付道路との関係を十分考慮し、小運送車両の出入の混雑を極力さけること等をとくに注意して配線すべきである。(村田藏人・加藤正弘)

かもつみおろしば 貨物積卸場 (英) freight platform

貨物は荷馬車・トラック等の小運搬車から直接貨車に積込み(これを直積という)、あるいは貨車から小運搬車へ直接取卸する(これを直取という)のが理想的であるが、いろいろな関係で直積または直取できない場合が多いので、貨物を貨車に積込む前あるいは貨車から取卸してから、一時留置しておく場所が必要である。

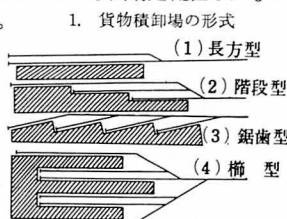
この場所を貨物積卸場という。貨物を留置する場所であるという点は貨物置場と同様なので、とくにホームのない地平積卸場の場合には貨物置場と間違え易いが、貨車に貨物を積卸するための場所であることが本来の目的であるから、貨物積卸場には必ず隣接して貨物積卸線が設けられており、貨物置場にはこれが設けられていない点が異なっている。貨物積卸場は一方の側に貨車を留置する線路(貨物積卸線)を敷設し、他方の側は小運搬車の車寄せ(貨物通路)となっており、貨物の積卸作業の迅速化をはかるとともに取扱費を節約するために、積卸線側は貨車の床面と同じ高さとし、通路側は小運搬車の床面と同一にするのが原則である。

1 貨物積卸場の形式とその得失

入線している貨車の中には積卸中のものも積卸を終ったものもあるから、積卸場があまり長いと入換のために積卸作業を一時中止しなければならない欠点があるので、ホームの長さはあまり長くない方がよい。しかしホームの長さがあまり短いとホームの数をふやす必要を生じ入換作業が複雑となるばかりでなく、要員・用地その他の経費が余計にかかる欠点がある。要するに最少の用地内で最大の取扱能力のものとすることがたいせつである。貨物ホームの形式にはだいたいつぎの4種類があるが、それぞれつぎのような長短がある。

- (1) 長方形ホーム (図-1(1)) ホームと積卸線を配置したものでホームは長方形をしている。利点としてはホーム上での貨物の小運搬距離が短くてすむが、あまりホームが長くなると積卸完了車の引出しのために、積卸作業を一時中止するためホームの利用率が低下するのが欠点である。

- (2) 階段型ホーム (図-1(2)) 線路側を階段式とし、各階段ごとに積卸線を設けたものである。利点は積卸完了車を引出す場合に、全部の積卸作業を中止しなくともすむ。欠点は階段ごとにホーム幅を減ずる。ただし幅の広い方を小口扱に、狭い方を車扱に使用すればこの欠点を補うことができる場合もある。



2. 貨物積卸場の構造

