

に設けられたホームをいう。一般に港湾の一部、または河川の船だまりに積卸線を引込み、この積卸線と水面との間に設けられ、臨水側は最高水位上 30cm、積卸側は一般貨物ホームと同高にする。幅員は一般に 10~16m くらいである。線路と水面の関係で一般に緩斜面のものが多く、この勾配は $\frac{1}{10}$ よりゆるやかにしている。またホームを必要としない場合には積卸線側は荒荷・散荷ホームと同様施工基面の高さ程度にする。この緩斜面は積置に不便なものと近時はクレーンその他機械荷役が盛んになったので、積置に便利のようにこの斜面を水平に高上している所もある。ただし水面が貯木場で、しかも貨車から取卸し貯木する場合には斜面が便利である。

(8) 中継ホーム 主要駅、分岐駅、操車場等で小口扱貨物を行先別に仕訳け、積替えるためにとくに設けられるホームである。小口中継ホームとも呼ぶ。

(9) 列車扱ホーム 小口扱貨物は始発・終着の代用車または積合車で、1 車にまとめて輸送する場合のほかは、貨物列車の着発線で、その列車に連結した代用車に積卸をして輸送する。この場合に旅客ホームを利用できない駅、または取扱量の多い駅には列車扱ホームを設ける。その高さは軌条面上 920mm とし、幅員は 5m を標準とする。長さは列車に連結された代用車の両端によって定める。列車扱ホームは原則として貨物上家を設ける。

3 着発別、扱別による分類

主要貨物駅で数本の貨物ホームがある場合、構内ならびにホーム作業整理上、および小運送車両の混雑を避けるため発送ホームと到着ホームとに大別し、さらにこれをおのおの車扱ホームと小口扱ホームとに分けている。

4 貨物積卸場の有効面積

貨物積卸場の総面積から本来の貨物積卸場として使用し得ない面積を差引いた、貨物積卸場の面積を貨物積卸場の有効面積という。すなわち貨車と小運搬具相互間の積卸作業を迅速ならしめるため、荷役および通路用として線路側 1.5m、通路側 0.5m 計 2.0m を全幅員から差引いて計算した面積をいう。

所要有効面積は取扱貨物の種類によって異なるが、扱別の標準取扱トン数を基礎としてつぎのように定められている。

$$A = \frac{fG}{a}$$

A ……貨物ホーム所要有効面積 (m²)

G ……年間 1 日平均当該ホーム貨物取扱数量 (t)

a ……1 日 1m² 当り標準取扱数量 (t)

f ……繁忙係数 (繁忙月 1 日平均当該駅貨物取扱数量を、年間 1 日平均当該駅貨物取扱数量で除したもので 2 または 2 より小である)

なお貨物ホームにおいて貨物の中継をする場合、その数量は当該ホーム貨物取扱数量に含み、繁忙係数で実績によりがたい場合は類似駅によってこれを査定する。

5 貨物積卸場の標準取扱数量

実際の荷役作業上必要な面積および衡器、監査詰所等に占有される面積を考慮してつぎのように定められている。

扱 種 別	標準取扱数量
小口貨物	1 日 1m ² 当り 0.2t
車扱貨物 (上家内)	" 0.4t
車扱貨物 (上家外)	" 0.3t
車扱貨物 (上家内) 中小口混載貨物に対しては	1 日 1m ² 当り 0.3t とすることができる。

6 貨物積卸場の幅員

貨物ホームの有効幅員は貨車と小運搬具相互間の積卸作業を迅速にするため、荷役および通路用として線路側 1.5m、通路側 0.5m 計 2.0m を考慮してつぎのように定められている。

(1) 扱種別ごとに貨物ホームを設けない場合

当該ホーム貨物取扱数量	全幅員
年間 5,000t 未満	5.5m
20,000t "	7.5
20,000t 以上	7.5~12

(2) 扱種別ごとに貨物ホームを設ける場合

扱 種 別	全 幅 員
小口貨物	10~12m
車扱貨物	9~12m

貨物ホームの有効幅員は全幅員から 2m を減じたものとする。

7 貨物積卸場の高さ

種 別	高 さ
小口貨物および小口混載貨物専用 の場合	軌条面上 1,020mm
そ の 他	軌条面上 960mm

8 貨物積卸場の所要延長

前述の所要有効面積と有効幅員を基礎として次式により計算査定する。

$$L = L_1 + L_2 \geq 20$$

$$L_1 = \frac{A_1}{B} \geq 5.5$$

$$L_2 = \frac{A_2}{B} \geq 0$$

L ……貨物ホーム所要延長 (m)

L₁ ……上家内貨物ホーム所要延長 (m)

L₂ ……上家外貨物ホーム所要延長 (m)

A₁ ……上家内貨物ホーム所要有効面積 (m²)

A₂ ……上家外貨物ホーム所要有効面積 (m²)

B ……貨物ホーム有効幅員

貨物積卸場の所要幅員・延長・高さ等はだいたい以上のとおりであるが、上家内貨物ホームは原則として舗装し、上家外貨物ホームは必要ある場合に限りて舗装すればよい。またホーム面の横断勾配は舗装する場合は $\frac{1}{50}$ よりゆるやかにし、舗装しない場合は $\frac{1}{25}$ よりゆるやかにする。なおホーム縁端に登掛を設ける場合は、その勾配は $\frac{1}{5}$ よりゆるやかにしなければならない。(近藤正弘・村田蔵人)

かもつとうきゅう 貨物等級 貨物の種類にもとづく運賃上の段階。鉄道で運送される貨物は非常に多種多様であるから、これらのおのおのに対して社会上・経済上さらに鉄道経営上、公平妥当な運賃を割当ててためには、貨物の種類に応じた差等を設け、これを適当な段階のグループに分類しなければならない。この各グループごとの段階を貨物等級という。

貨物等級は品目ごとに定められ貨物等級表に掲載されている。わが国の貨物等級は車扱についてだけ定められているが、諸外国では小口貨物についても定められているものが多い。

貨物等級には一般的な基準によってすべての貨物に対して定められる普通等級と、特別な基準によって特定貨物に対してだけ定められる特別等級との 2 種類がある。

国鉄では普通等級は 1 級を最上位として 12 級までの 12 等級、特別等級は 21 級から 23 級までの 3 等級、計 15 等級としている。

——貨物等級査定基準。貨物等級適用方。貨物等級表の編成。

普通等級。特別等級。(片山伊与吉)

かもつとうきゅうさていきじゅん 貨物等級査定基準