

(7) 塵芥焼却設備

客車大掃除に伴ない発生する塵芥を焼却するためのもので、必要に応じて洗じょう線と焼却炉間に塵芥運搬用舗道または運搬機械設備を設ける。(中山 隆)

きやくしゃそうしゃじょう 客車操車場 (英)coach yard
客車を収容し旅客列車の仕立・組替・整備をするために駅から独立して設けられた場所。

1 操車場の位置 終端停車場、連絡停車場、分岐停車場等においてはもちろん、中間停車場においても折返運転をするような場合においては、客車を一時収容し、または旅客列車の仕立・編成替・車両の検査等をするため相当数の客車収容線を必要とする場合がある。とくに鉄道輸送の中心地においてはこれらの収容線の数も多くなり、これに伴う諸設備もまた大規模となり、相当の面積を要することとなる。したがって大都市等においてこれらのために十分な面積を得ることが困難な場合においては、これを停車場から分離して土地の得易い場所に独立して設けることになるわけである。

したがって客車操車場と旅客停車場の間には密接な連絡が必要であるから、なるべくその距離を近くすることが望ましいのであるが、大都市においては旅客停車場の付近に大なる面積を得ることが困難なため、やむを得ず相当の距離を隔てて設けることがある。この場合には両者間に特別の連絡線路を設け、客車の回送に専用する場合がある。わが国主要客車操車場の回送距離を挙げるとつぎのとおりである。

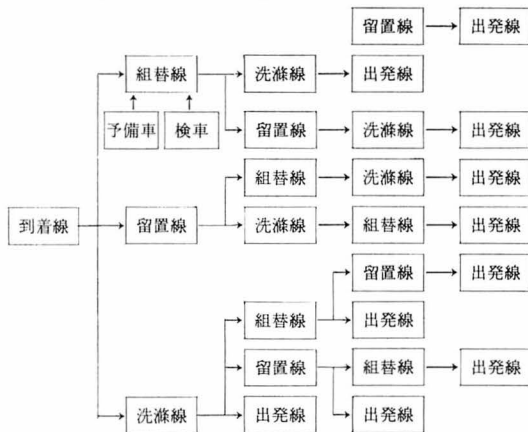
操 車 場 名	回 送 距 離	回 送 区 間
品川	6.8km	東 京一品川間
尾久	8.4	尾 久一品川間
上野	4.8	東 京一尾久間
名古屋	1.5	名 古 屋一名古屋操間
宮原	4.6	大 阪一宮原間
西	5.7	
梅小路	1.8	京 都一梅小路間
龍華	11.2	湊 町一龍華間
下関	3.0	下 関一下関操間
門司	0.6	門 司 駅
博多	3.2	博 多一竹下間

2 操車場の作業

所定の運行を終えた終着列車は操車場に入りつぎのように処理される。すなわち (1) まず後続列車の進入を妨げないようにすみやかに他の線に移されなくてはならない (2) 車両は長途の運行によって車体の要部に機構の弛緩、摩耗、損傷あるいは油脂の欠乏等を生じているから、これに対しつぎの運行に耐えうよう必要な点検ならびに修理・補給等を行わなくてはならない (3) 車両の外部は煤煙等により、内部は乗客の遺棄した廃物等のためによごされているから、これを清掃または洗じ

ょうする必要がある (4) 季節的あるいは時間的運輸数量の増減に対応して列車単位の編成替を行わなくてはならない (5) 食堂車、寝台車および展望車等の特殊車両に対して材料の積み込み・取卸し、寝具の交換・洗たく、車両の転向等の特別作業を行わねばならない。

以上のような作業は列車の性格によってそれぞれ必要な部分のみが行われれば十分であるので、操車場内における作業は一般につきの順序のいずれかである。



もっとも簡単なものは到着→洗滌(じょう)→出発で組替を行う必要もなく、洗じょう後ただちに出発線に入れてつぎの運行に移るものである。したがって客車操車場は車両運用表を十分研究して作られる。したがって操車場においては到着から出発までの構内作業のいかなる場合に対しても、自由自在に操車できる配線が望まれるわけである。とくに客車操車場の配線は折返し運転を最少限度に止めるよう考慮されている。客車操車場では予備車線および増結車関係線路を除き、その他の線路は列車を単位として作業が行われることが原則である。旅客列車は運転上の安全および駅作業の能率等を考慮に入れて、だいたい一定の順序を定めている。すなわち客車・小荷物車等の連結位置を各列車とも一定にしておけば、各駅における旅客の乗降、手小荷物および郵便物の積卸等に対する設備が一定の関係位置を保ち、作業能率がいちじるしく向上されることになる。しかもなお旅客列車の編成としては本編成と付属編成に分けられ、本編成は列車の運転全区间にわたって列車編成の基準となり、常時一群として運行する客車群であり、付属編成は本編成と異なる運用により本編成に付属して運用する客車で、定期増結車と臨時増結車の2つに分けられる。国鉄においては列車編成の便宜上編成順序を決めている。すなわち列車編成基準駅を指定し、その基準駅に向ってつぎの順序に車両を配置している。



1. 品川客車操車場