

(ア) 郵便車 (イ) 荷物車 (ウ) 3等客のみを扱う列車においては3等車の半数+食堂車+3等車 (エ) 2・3等客のみを取扱う列車においては2等寝台車+2等車+食堂車+3等車 (オ) 1・2等旅客のみを取扱う列車の場合は1等寝台車+1等車+食堂車+2等車+2等寝台車 (カ) 各等旅客を取扱う列車の場合は1等寝台車+1等車+2等寝台車+2等車+食堂車+3等車。付属編成または増結車が郵便車または荷物車なるときは本編成の基準駅寄りに、その他の客車なるときは反対側に連結するものとする。

基準駅 ← 郵便車または荷物車 + 本編成

基準駅 ← 本編成 + 付属編成客車

このように旅客列車の編成がきめられている関係上操車場の設備、線路の配置等もこれに適応するようになければならない。

主要幹線編成基準駅の例

線 名	基準駅名	線 名	基準駅名
東 海 道 本 線	神 戸 駅	奥 羽 本 線	福 島 駅
山 陽 本 線	下 関 駅	上 越 本 線	高 崎 駅
中 央 本 線	新 宿 駅	信 越 本 線	高 崎 駅
山 陰 本 線	下 関 駅	予 讃 本 線	高 松 駅
関 西 本 線	名 古 屋 駅	鹿 児 島 本 線	鹿 児 島 駅
東 北 本 線	上 野 駅	函 館 本 線	函 館 駅
常 磐 線	日 暮 里 駅	日 豊 本 線	鹿 児 島 駅

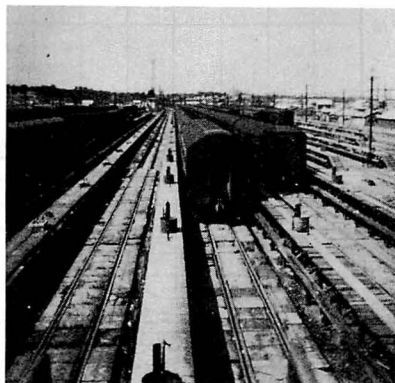
3 操車場の配線 操車場内において列車が到着してから出発するまでには、どのくらい滞泊・留置するかというのだいたいつぎのようである。すなわち遠行列車の場合は10～12時間、近行列車の場合は6～8時間くらいが普通である。これは遠行列車は一般に毎回大掃除をするものが多く、また入場後翌日出発すべき性格のものが多いため、一般に滞留時間は長い。これにくらべて近行列車は1日の運行距離が短く、当日中に折返し運行をする性質のものが多いため、一般に滞留時間は短いわけである。また客車の滞泊車数もその操車場においては時間的に大きな変化があり、最大滞泊列車数は平均滞泊列車数のだいたい1.2～1.5倍程度である。このため操車場における線路の有効長は平均滞泊列車数を基礎にして決定はされるが、能力としては列車の最大滞泊時においても、これを収容できるものでなくてはならない。操車場の全体の能力は上述のようにして決定されるけれども、客車操車場の各群線がそれぞれ同じような効率で働くことは実際の姿としてはなかなか困難なことで、それぞれの群線の使用状況、列車滞泊の状態によって、それぞれの線群の能力を決定しなければならない。各群線のだいたいの容量、滞泊時間はつぎのようなものである。

(1) 到着線 所要線数は到着列車の時隔と到着線内の作業時間により左右される。そして到着列車の時隔は関係駅(操車場に回送される列車の終端駅)の作業に左右されるがだいたい関係駅への到着時隔と同じである。すなわちたとえば関係駅と操車場との間の回送線が複線の場合は、運転時隔はだいたい4～5分で1時間12～15本の列車が到着することになる。到着線における作業は到着検査がそのおもなものであって、これに要する時間はだいたい10～20分程度である。したがって15～20分の到着留置を必要とすることになるから、1本の到着線で1時間に扱う列車本数は3～5本ということになる。国鉄における主要操車場である品川・尾久操車場においては到着線一本でだいたい1日6～12本くらい扱っている。

(2) 組替線 列車が1運行を終えてつぎの運行に移る場合、車両の編成を変更する場合がしばしばあるが、この作業を行う線群は組替線で、普通は操車場内に1列車長より短い線5～6本を1群線とした場合が多い。この線路の滞泊時間は普通2～5時間くらいが多い。

(3) 洗じょう線 客車操車場に入場する列車はほとんど入場のつど洗じょうを行う。ただ近行列車の中には小掃除のみを行う場合もある。

洗じょう線の所要数は洗じょう所要時間と1日の洗じょう作業時間によって決定される。洗じょう所要時間は大掃除に要する時間が1～2時間、小掃除に要する時間は30分くらいが普通である。また1日の洗じょう作業時間は近行列



2. 客車洗じょう線使用状況

車を多く扱っている操車場では昼間の12時間、遠行列車を多く扱っている操車場では18時間を基準として考えられる。したがってだいたいの標準としては洗じょう線1本で1日5～6列車を扱うことになる。しかも洗じょう線の有効長としては一般に本編成を基準とし、最大連結車数により決定されることが多い。

(4) 消毒線 これは客車の容量に直接関係する施設ではないが、客車および車内・寝具等を消毒するための線路で、主要操車場においては必要なものである。

(5) 仕立検査線 客車の仕立検査は必要に応じ30日以内に車両の偏倚(へんい)、空気管、連結器の状態等を検査し、この期間中故障のないようにするもので、以上のほかに修繕線に回すほどでない小修繕・蓄電池の充電などを行う。仕立検査に要する時間は修繕箇所程度のいかんによって一概にはいえないが、だいたい2～3時間とみて仕立検査の能力は1日6個列車とみられる。

(6) 修繕線 検車の結果大修繕を必要とするものは関係箇所に戻送することになるが、比較的小規模な修繕車は客操内において修繕を行わないと客車の運用が阻害されるので、修繕線を設けて修理するわけである。1回の修繕時間も2～3時間程度である。

(7) 留置線 留置線は客車操車場内の所要線数の中から到着・洗じょう・出発等の線路を除いた車両の留置のための線路で、一般に留置時間は長い。

(8) 予備車線 付属編成に必要な車両および修繕の代用車等を留置する線路であって、春秋の好季節または年末年始には臨時列車、あるいは増結車のための出入作業が多いが、日常作業は比較的少ないから他の重要群線の余剰空地を利用して設ける。予備車線は他の群線と異なり列車長を単位として設ける必要はなく、車両長を単位として収容できるものであればよい。

(9) 出発線 客車操車場内において諸種の作業を施して、整備された列車を収容して出発時刻まで待合わす線が出発線であり、ここでは出発検査を受け冬期においては列車の予熱を行