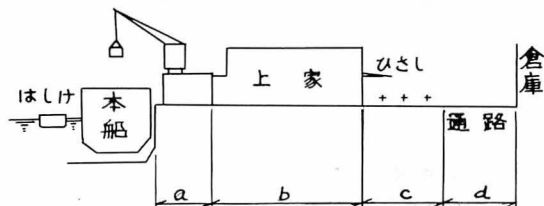


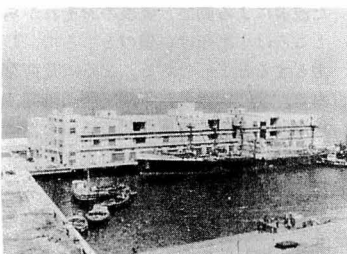
エプロンの余地を取り、つぎに上家を建て、その後に線路を敷設し、さらに道路を配置する。なお倉庫は上家のすぐ後に接近して建てるならば便利であるが、ピヤー式埠頭の場合にはピヤーの幅がはなはだしく広がるので、上家の直後に倉庫を設けることはまれである。エプロンとは岸壁面から上家までの部分であって、欧州の港ではここに鉄道または起重機をとす多数の線路敷をとるため、その幅はいちじるしく広いが、わが国では直接貨車と船舶との相互受授は少ないから、岸壁・上家間には線路を敷設することは少ない。上家裏には3本程度の側線（積卸線と空車留置線と走行線）を設け、積卸線には貨物のぬれた

2. 埠頭設備



	エプロン	上家	線路敷	通路	エプロン軌道敷
	a	b	c	d	
東京芝浦	13.5	32	12		0
清水	8.8	25.5	15.8	15	0
神戸	9.4	28	12		1
門司	10.0	32	17	9	1
博多	12.0	30	8	15	0

いようひさしを設ける。上家には鉄道による貨車のほか、トラックその他によるものがあるから通路を設ける(図-2・3)。上家は主として船貨の仕わけをし、なおまた包装変更、仮置などをするため、岸壁に接近して設けた建物である。上家の幅は18～36mであるが、その幅が過少なときは貨物収容の能力が少なく、また過大なときはこれを横切って貨物を運ぶ距離がいたずらに長くなって



3. 岸壁上家

困る。つぎに上家の長さはその前面の埠頭にけい留する船の長さとはほぼ同様に作る。また上家と上家との間隔は18～30mであって、これを横の道路に用いる。上家の高さは最も普通なもの1階建であるが、近年2階建以上のものもできるようになった。上家の梁下(はりした)の高さは普通5～7m、テルハを通す場合はこれより3m高くする。周囲はすべて壁で被われたものが普通である。倉庫は大別すると普通倉庫とサイロ倉庫とがある。普通倉庫とは床を有する普通の建物で、包装された貨物すなわち雑貨を貯蔵するものである。サイロ倉庫とはあたかも蜂の巣のように、多数の縦穴が集合してできたものであってばら荷(穀類・セメント等)を貯蔵する倉庫である。普通倉庫の最も簡単なものは木造であるが永久造のものが好ましい。港湾地帯における道路はその幅員をわりあい広く取り、11～18mが普通である。埠頭における荷役の機械は主として起重機である。これを分けてと船上の起重機・浮起重機・埠頭上の起重機(固定式と可動式とがある)。沖荷役は主として船上起重機を用いるが、

重量物に対しては浮起重機を使用する。接岸荷役では欧州ではもっぱら埠頭起重機を使用するが、わが国ではまだ接岸荷役にも船上起重機を用いるものが多い。

岸壁で貨物を取扱う場合の船舶の標準寸法、およびバースの寸法はつぎのとおりである(港湾協会港湾工事設計示方書要覧による)。

船舶の標準寸法

汽船

総トン数	船長(m)	船幅(m)	きつ水(m)
500	44.18	8.08	3.00
1,000	66.00	10.00	5.00
3,000	98.97	14.33	6.10
5,000	115.00	15.85	7.00
10,000	150.00	20.00	9.00
20,000	185.00	22.00	10.00

機帆船

純トン数	船長(m)	船幅(m)	きつ水(m)
100	24.00	6.30	2.20
200	30.00	7.40	3.00
300	38.00	8.50	3.50

解

積載トン数	船長(m)	船幅(m)	きつ水(m)
50	18.00	5.00	1.30
100	20.00	5.80	1.80
200	23.00	7.20	2.30

バースの寸法

総トン数	バースの長さ(m)	バースの水深(m) 雑貨・旅客	バラ荷
500	60	4.0	4.5
1,000	80	5.0	5.5
2,000	100	5.5	6.5
3,000	115	6.5	7.0
4,000	125	7.0	7.5
5,000	135	7.5	8.0
6,000	145	8.0	8.5
8,000	160	8.5	9.5
10,000	170	9.0	10.0
15,000	180	10.0	11.0
20,000	210	10.5	11.5
100	30	2.5	
200	35	3.5	
300	45	4.0	

2 客車および貨車の航送船による航送施設

客貨車を航送船に乗せて対岸に運び彼我両線間の連絡をとるものである。貨車を航送することにより荷役時間の短縮、積換の諸掛りの減、荷物の損傷を免れ、客車を航送することにより夜間連絡のものは旅客の夜中の乗換が避けられるし、また手荷物の多い旅客には便利である。

国鉄の連絡航路は初めみな積換えであったが、関門連絡船は明治44年、宇高連絡船は大正10年、貨車解を曳船(えいせん)で曳かし貨車航送を開始した(図-4)。しか

