

し潮流や荒天に事故が多いので、大正8年および昭和5年自航船による貨車輸送に、青函航路は大正14年自航船による貨車輸送によった。その後関門連絡船のごときは貨車輸送のみで1日片道80回を算え、下関海峡の運航に支障をおよぼすほどで、昭和17年海底隧道(ずいどう)の実現をみた。青函航路では戦時中青森・函館のほかには有川、小湊にまでバースを拡張し貨物船を新造したのであったが、20・7の空襲でいったん壊滅、その後復旧して北海道開発のかぎを握っていたが、29・10の15号台風により5隻を失い一時輸送難に陥った。宇高航路も戦後増強し戦前の数倍の輸送力に達している。

航送船の種類

貨車船 船自ら運行できないので、曳船により曳航されるもので、取扱う数量の少ないところ、波浪の高くないところで使用される。

自航船 貨車・客車積載の上自ら運航する。

使用船舶の特長

貨車積込のために軌道を有し、積載貨車の偏重があっても調整できること、操舵(そうだ)性能のよいこと、連絡船の使命として速度大なること、濃霧その他の場合でも欠航のないようにすること。

岸壁および陸上施設

バースの数は同時停泊隻数によって定まる。このさい防舷材(ぼうげんざい)、可動橋、機械修理検査のため年間35日程度使用停止を考慮しなければならない。

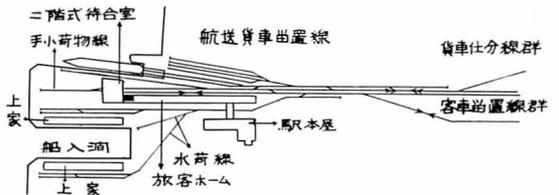
航送船の岸壁は貨車を連絡させるので、船尾と岸壁との間はすきまがないよう、あたかもくさびのように岸壁に突込む。本岸壁に対する反対の岸壁を副岸という。この副岸の延長は長いほど確実性があるが、着船の際の操船は困難である。

防舷材は通常の港湾岸壁と大差はないが、船の離着がひん繁であるから損傷がはなはだしい。交換に便な工夫が必要である。可動橋は岸壁と船との中間に介在して、潮汐の高低ならびに船の動揺に相応して適当に調節し通車を安全ならしめる。潮汐干満の差が大きい場所では、橋の勾配(こうばい)をゆるやかにするため長いものを用い、場合によっては2けた・3けたにわけ、各けたの接合部はそれぞれ上下する装置を設ける。とくに先端

のエプロンけたは貨車の積載数によって、通車時といえども絶えず船足が高低し、貨車出入のつど起る船体の動揺を防ぐ。また接合部が屈折はなはだしいと、貨車の連結器がはずれるおそれがあるから、この角度を最小ならしめる。

図-5は航送連絡駅の構内の配線の1例である。航送用貨車の留置線は船に積載し得る貨車数の2倍、荒天時の欠航のときを考え相当の余力が必要である。

5. 連絡駅配線



3 石炭の積出施設

石炭のようなばら荷を多量に取扱う場合の施設は、一般雑貨に対する設備にくらべて複雑であり、大規模であり、かつ諸種の取扱設備がある。わが国では石炭の生産地が北海道と九州に片寄っているのに、消費の中心が京浜・阪神・中等にあるため、山元から鉄道輸送により港に運んできて、ここに石炭船積の施設が必要である。とくに石炭荷役は、設備があつて接岸荷役のできるところと、人力荷役で沖取り(解荷役)をするところとでは、トン当たり200円くらいの開きができるので、積込設備が重要な問題である。

おもな船積施設をあげると次ページの表のとおりである。

4 石炭の陸揚施設

わが国における石炭の揚地は一般に分散しており、大口の製鉄・発電等の企業は専用の埠頭をもっているもので、公共用には小規模のものが多く、近來名古屋・東京豊州に大規模の陸揚装置が設けられるようになった。その理想的の形としては専用陸揚機と貯炭積込機をべつべつに設け、その間を1~2条のベルトコンベヤで連絡し、本船の船艙(せんそう)から陸揚された石炭はその種別に区画された貯炭場に運ぶ。しかしこの形態は建設費が高くなるので、一般には両者を兼用した1機で間に合

6. 名古屋港10号地埠頭石炭荷役設備

