

言

論

土木學會誌 第十七卷第七號 昭和六年七月

操車場に於ける貨車滯留時間に就て

(土木學會誌第十七卷第三號所載)

會員 工學博士 小野 諒 兄

操車場に於て研究すべき事項は數多存在する。會員後藤宇太郎君の操車場に於ける貨車滯留時間を論ぜられたるは設計と作業に資すること大にして、又此の方面の研究盛になりつゝあることは喜とする處である。次に自分は希望と質疑を兼ねて著者の高教を乞はんとする。

1. 著者は方向仕譯線中に於ける貨車の滯留時間を述べ、田端驛で2時間位と計算し實地と一致して居ることを證せらる。而して貨車の總滯留時間は大略 8~9 時間と述べらる。然らば残り 6~7 時間の滯留時間は如何に費さるか。列車組立、出發、待合せ、或るものは驛順仕譯等に要せらるゝ譯であるが、其處に餘程無駄の時間が入つて居る、此の研究こそ今日の操車作業に於て最も大切の様に思はるが如何にや。

2. 著者は滯留時間を論ずるに、列車は凡て同一時間平均して到着する假定の下に出發して居る、多くの操車場に於て到着列車は一定の間隔にて到着することが少い、或る處では午前前に偏し、又午後とか夜中になり、大宮の如き夜中に偏する。若し假に夜中に大部分到着するときは(2)式にて表すものに大なる相違が生ずる様に思ふ。故に之れを *variable* と取扱つては如何にや。

3. 實績による算式照査の(A)に於て N_0 は滯留時間を定むる大切なる項である。此の數字は大宮では餘り大なる様に思ふが内譯を示さるれば判り易い。

4. 操車場相互間に於て聯絡關係を保たしむるは最も大切なる事項で著者と全く同意見であるが、實際に於ては仲々行はれない。一例を挙げれば田端又は品川で操車したるものは大宮を通過するか、又は一部の連結解放位で通過せなければならない筈である。然るに實際は再び大宮操車場に入りて操車をなす、従て貨車の滯留時間は倍になる、之れは前驛に於て完全に操車せず不完全の儘廻送する爲である、之れは設備の如何にもよるが、作業の方法によりて補はる、此の問題に就て著者の一考察を願ひたい。