

3) 到着仕分線と發送ホーム及荒荷線との連絡悪きも作業上支障なきや。本驛は到着貨物が發送貨物に比し著しく大なる故空着貨車に直ちに積込を必要とする場合が比較的少いことは考へられるけれ共、場合に依ては必要であらう。實際作業の結果は如何。

4) 給水柱及灰坑の位置は構内操車上最も多く使用さたる引上線に沿ふ故、入換機關車に對しては便利であるが牽引機關車に對しては至極不便である。寧ろこの側線は留置線に振り當て給水設備等は他の適當な線、例ば出發線延長上の安全側線を本線と結んでその上に移す方が適當ではありませんか。

5) 貨車留置線は到着線と積卸線との間にあつて一種の調節の役目をなし、又閑散期にあつては空車の駐留等に使用されてゐます。普通 1 日發着車數とその回轉數に依て所要長を出してゐますが之は其の性質上最も弾性に富む爲その決定に迷されることが多い。汐留驛に於て 885 m と決定せられたることに就て今少し御説明を願ひます。

#### B) 貨物ホーム關係

1) 積卸場の位置方向は適當であると考へるが一般通路に對する出入口の數及其の幅員が小に過ぎざるや。普通一通路に對し一門扉を設けてゐるに對し全体で 3 個所の門扉は不足の様に思ひます、又幅員も約 9 m なるも 12 m 位を適當としませんか。

2) 貨物ホームの高さ 90 cm は貨物自動車極めて多い場合は好都合なるも荷馬車、リヤカー等に對しては至極不便です。取扱實施後出入貨物自動車對荷馬車、リヤカー等の割合は支障なき程度でせうか。因に大阪に於ては矢張り荷馬車最も多く、又宅扱に對しては貨物の性質上半積積リヤカー（高さ約 60 cm）が多數便利に使用されつゝある状態ですから矢張り 75 cm 程度を適當と考へてゐます。

3) 貨物ホームは全部上家を以て覆はれてゐますが濡損を厭はざる貨物に對し露天ホームの必要ありませんか。

4) 貨物通路の舗装に小鋪石を使用せられたことは適當と思ひます。梅田驛構内に於ても數種の舗装が使用されてゐますが小鋪石が最も好結果を與へてゐる様です。尙貨物通路の幅員 20 m は適當と考へますが車馬通行の密度も考慮に入れて撥形とすることも價值ありと思ひます。又之に依て積卸線の曲線を多少でも緩和し得る利益もあります。

5) 貨物通路の排水溝をコンクリート造で通路中央に設けられたことは不適當と思ひます。通路の中央は車馬の通行最も頻繁なる爲鋪石に比し軟弱なコンクリート蓋では強度不足でありその損傷の爲通行を阻害することは従來の例で明かです、中央溝と側溝との可否は一長一短あるも中央溝とする場合には強度の高い鉄製蓋或は石造りとすることが必要であると思ひます。

6) 第 10 表は汐留驛に於ける過古の實績より決定せられた數量だと思ひますが此の中特別小口扱と普通小口扱とでその取扱能力に著しい差異のあるのは如何なる理由でせうか。勿論特別小口は普通小口に比し軽量であり又數量、形狀等も纏つてゐないと云ふ關係はありますが一方計量其他の手數は運送店に於てなす故結局積卸場に於ける取扱能力には大した差違は無い様に思へます。大阪に於ては梅田驛 湊町驛等の實績によれば大した差違は無い様です。

著者 會員 工學士 佐 藤 輝 雄

御討議を賜り深く感謝致します。各事項に就き次に御答へ致します。

中央部曲線に就て：舊來の配線には可成の小半径の曲線が使用されて居ましたが、新設計には殆ど除去出來た

積りで居ります。従て將來擴張の曉にも、この部の曲線半径に就ては考へて居ません。

出發線、到着線の位置： 出發線を東に置くと發送積車の出發線軌線が著しく不便になります、又到着線を東に移すと仕譯線が西に動くため、積卸場との取付が良く行きません。

#### A) 配線關係

1) 到着線及積卸場線入口の曲線： 曲線の無いのに越したことはありませんが、貨車は平素曲線部になく操車掛は積卸場線端近くで充分合図することが出来ますから、大して不便と思ひません。又限定された構内に積卸場を並列する時には、積卸場線入口部の曲線は避け得られぬものと思ひます。

到着線に對しては車止の見透しの効ない缺點がありますが、地形上不可避のものなので、豫知標を置いて居ります。

2) ダブルスリップスウキツ： 構造上の問題はありますが、併しこれを使用しなければ明に積卸場 1 本減りますから、取扱能力に大に關係します。實施後未だ故障のあつたことを聞いて居ませんし、保線並に取扱者に於ても別に意見を述べて居りません。

3) 發送積卸場、荒荷線の位置： 本驛には到着空車がありませんから、到着仕譯線と發送積卸場線との關係を付ける必要は全然ありません。荒荷線は第 4 號積卸場以北に置けば良いのですが、構内狭きため他の重要な積卸場をこの部に置いたのです。荒荷線の取扱數量が少いから問題になりません。

4) 給水柱及灰坑の位置： 現在の位置は入換機關車の必ず通る通路に當り出入に便利であること、又構内中心部にあつて留置に最も便利であること、牽引機關車に對して到着線に近く大して不便ではないことと思ひます。御説の如くでは却て不便ではないかと思ひます。

5) 貨車留置線： 夜間は特殊のものを除き荷扱作業は休止します。此の間に到着列車が 8 本あると考へ、この中の 4 箇列車が積卸場線に、他が留置線に置かれるとします。繁忙期の 1 列車平均 25 輛、1 車平均 8 m とすれば、800 m 必要になります。併し線別に使用することがありますから、更に之に餘裕を見て居ります。

#### B) 貨物積卸場關係

1) 出入口： 現在は 3 箇處で充分です。西側の道路が狭いため、此處に出入口を増加することも、出入口の幅員を増加することも餘り効果的でないと思へます。

2) 積卸場の高さ： 積卸場の高さ 90 cm は荷馬車より約 10 cm 位低いのですから不便とは考へられません。汐留驛では荷馬車數は貨物自動車の 1/5 位であり、更にその運搬貨物數量を考へる時は 1/20 位になります。而もこれは將來益々小さくなることは明です。又自動三輪車も運搬數量は極く少いものです。従てこれらの便を計つて貨物自動車の不便を招くことは考へものと思ひます。

3) 露天積卸場： 數量が少いため設置しませんでした。

4) 貨物通路： 瀧山氏の御討議と同じですからお答を省きます。

5) 排水溝： 設計當時からコンクリート蓋は懸念してゐたのです。富配合と碎石とを用ひ、經濟的に強度大なるものを造らうとしたのです。併し一般通路の横断部、鉄輪の多く通る處では、御説の如く鉄製にすべきと思つて居ります。

6) 特別小口、普通小口積卸場單位面積當り取扱能力： 留置時間、作業時間等は同じですが占有面積、列車回數等が異なるため違ふのです。