

にはエカフェと国連技術援助局 (T. A. A.) との共催による鉄鋼および鉄道の視察団が来日するなど各国の日本への関心は高いものがあった。ついで 1954・5 から翌年 4 月にかけての 1 年間に東京において総会ははじめ産業貿易・電力・鉄道・水利開発の 5 つの会議が開催され、その他中小企業視察団の来日と相ついでエカフェ諸国の各方面にわたる代表が日本を訪れ、これら諸国の日本に対する関心は急激に高められた。

国鉄としては、1950 年 S. C. A. P. 代表のアドバイザーとして 3 名が出席し、以来毎回の内陸運輸分科委員会および鉄道小分科委員会に代表を派遣している。

参考文献 昭和 29・4 外務省国際協力局編 主要国際機関の概要。(加賀山朝雄)

えき 駅 (英) station, terminal, depot (独) Bahnhof, Station (仏) gare, station

1 意義

列車を停車させ旅客・貨物等の取扱のために常用される場所。停車場の代表的なものでその営業の開始・廃止等は対外的に公示される。対外的に公示されない場所で駅に類似するものに仮乗降場があるが、場合によってはこれをも含めて駅と呼称することがある。なお自動車線においても鉄道と同様に公示した旅客・貨物取扱の場所を駅と称している。

駅は旅客・貨物の取扱のみでなく、列車の組成・車両の入換・列車の待合せまたは行違い等も行われることが多く、現業機関としての駅のおもな担当業務としても、[旅客・荷物及び貨物の取扱並びに列車の運転・組成及び入換に関すること]と定められている。しかし旅客・貨物等の対外的な窓口業務を行うことが駅としての条件であり、列車の運転・組成・車両の入換等の運転・輸送のみに関連する業務に限定される操車場や信号場とはこの点で異なる。

2 現業機関としての駅

国鉄の鉄道線における駅は、鉄道管理局に置かれる現業機関の 1 つであり、駅長がおかれる。ただし運輸区のような特殊な現業機関があるときは駅を現業機関として取扱わず、また駅員無配置駅や被管理駅も独立した現業機関とはならない。また国鉄自動車線においては自動車営業所が現業機関であり、駅は現業機関としておかない。

3 駅の用語の範囲

駅はその数も多く、鉄道運営における営業の窓口の代表的なものであり、列車の運転や旅客・貨物輸送上においても 1 つの中心点となっている。このため各種の規程類においても、駅以外の窓口となる業務機関や、輸送上の機関を含めたものを駅と呼ぶことが少なくない。旅客及び荷物運送規則、貨物運送規則、貨物輸送手続、連絡運輸規則等それぞれ多少の相違はあるが、営業所・さん橋・駅派出所内所・操車場・信号場等の一部または全部を含めて駅と呼称しており、また荷扱所荷物取扱規則において、荷物の取扱について荷扱所を駅と見なすこととしている等がこの例である。

4 駅の新設・廃止等

駅は鉄道の窓口であり旅客は駅で乗降し、貨物は駅で受け付けられまた引渡される。したがって利用者にとってはできるだけ近くに駅があることが望ましい。この要求に応ずるためには駅が数多く存在することが必要となるが、駅がいたずらに多くなれば、列車の停車回数は増加し、スピードアップは制約され、線路の輸送力は低下することとなり、また施設・要員等の増も避けられず鉄道経費の増加をきたし、延いては利用者全体としての利益を害することとなる。

したがって駅の新設に当っては利用者の受ける利害、経営から見た得失その他について、現在および将来について十分に検討が加えられなければならない。駅における営業範囲の変更、駅の廃止等もまた同様といえる。

駅の新設・廃止・営業範囲の変更等はどのように慎重な検討を必要とし、また全国的なバランス等も考慮しなければならないので、国鉄ではすべて総裁が決定することとされ、地方限りでの取扱は認められていない。現在鉄道管理局長に委されているのは季節の等に開業する仮駅について、総裁の決定にもとづきその開業期間、取扱区間等を決定することに限られている。

駅の新設・廃止・営業範囲の変更等は、旅客・荷主の利害に直接関係するものであるから、国鉄においては国有鉄道公示として官報でその名称・所在地・営業範囲等を発表する。なお利用者にできるだけ周知させるため、関係の多い駅にもこれを掲示するのが普通である。

5 駅の施設

駅は列車が停止し旅客・貨物等が取扱われる場所であり、また列車の行違いまたは待合せ、その組成、車両の入換等が行われることが多い。したがって旅客・貨物等取扱のための施設が必要とされ、線路の状態その他も前記の業務に適するようにされていなければならない。駅の性格・規模に応じて旅客設備や貨物設備が設けられ、運輸に必要な設備も設けられる。

6 種類

(1) 取扱う輸送対象の種類による分類 **ア 普通駅** 旅客・貨物をあわせ取扱う駅。イ 旅客駅 旅客を主として取扱う駅。電車専用の場合は電車駅という。ウ 貨物駅 貨物を主として取扱う駅。一般の駅では旅客・貨物をあわせ取扱う場合が多いが、大都市においては旅客・貨物の取扱量が多く、また列車回数も多くなり構内作業が複雑になるため、また道路との平面交差を避けるため線路が高架または地平となる場合が多く、この場合貨物設備を高架上に設けることは工事費が高くなり、また貨物の取扱いに不便が多いこと、取扱数量の多い場合は旅客・貨物を分けて取扱っても経営費の負担が大にならないことなどの理由で、旅客・貨物の取扱いを分離して、それぞれ専用駅とすることが多い。

(2) 線路網上における列車の運転系統による分類 **ア 終端駅** 大部分の列車が始終着となる駅。列車が始発する駅を始発駅といい、終着する駅を終着駅という。イ 中間駅 始終端駅の中間に位置する駅。ウ 分岐駅 中間駅で線路が分岐する駅。エ 連絡駅・接続駅 1 系統の列車から他系統の列車または他の経営の鉄道、あるいは船舶・自動車など他交通機関への相互乗換、乗継連絡をなす駅。オ 交差駅 線路の交差箇所にある駅。この場合これら線路が立体交差をなし、乗降場が異なる平面上にある場合、線路が平面交差し乗降場が同一平面にある場合などがある。カ 接触駅 異系統の線路が連絡のため相接近している駅。

(3) 線路面と駅付近道路との立体的関係位置による分類 **ア 地平駅** 線路面と駅付近道路とがほぼ同一平面上にある駅 **イ 高架駅** 線路面が駅付近道路より道路面上に必要な空頭にほぼ相当する程度以上に高くなっている駅 (例) 東京・大阪。なお線路面が駅付近道路より高くはなっているが、道路面上に必要な空頭を十分とり得ない場合は**半高架駅**という。この場合は道路と線路との立体交差のためには道路を地盤より若干切下げなければならない。ウ **地下駅** 道路との平面交差を避けるため線路をその空頭に相当する高さ以上地下に下げ、その上面を覆って道路・建築敷地その他に使用している駅。