

種で、列車の組成または車両の入換を行うために設けられた場所である。これとは別に鉄道公報の鉄道概況月報では客車100両以上配置された31箇所を組立駅としており、また貨車輸送手続第104条による本社指定の貨車組立駅36箇所を組立駅としているが、これら組立駅は設備上または作業上から見れば操車場ともいえる。

鉄道創業当時は旅客・貨物の輸送量が少なかったため、同一組立駅で客車・貨車の操車も容易にできたが、輸送量が増大し作業が多岐となった明治末期には、同一構内で作業することは次第に困難となった。よって大正4年田端に操車場を、同5年に広島、ついで吹田、稲沢の各貨車操車場が新設された。大正15年には貝塚（現在の尾久駅）客車操車場が設置され、客車操車場分離の先駆をなした。その後昭和4年高島および品川両駅の貨車扱を移転拡張した新鶴見操車場が設置され、品川駅のヤードを客車操車場とし、同5年には明石客車操車場（昭和19年明石電車区となる）が神戸駅の作業を継承し、同8年には吹田操車場の客車留置設備を宮原に移転強化して宮原客車操車場を新設する等、それぞれ客車・貨車作業を分離強化して輸送の円滑を期した。

現在実際作業量の多いヤードについて鉄道組織規程とは別にこれを挙げれば、貨車操車場としては幡生・岡山・吹田・稲沢・新鶴見・長岡・長町・東室蘭等があり、客車操車場としては宮原・品川・尾久等がある。また未だ客車・貨車の構内作業が分離されないで客車・貨車の入換作業を行っている操車場には門司・広島・竜華・青森等がある。これらの概況は下表のとおりである。

2 種類および位置の選定

(1) 種類

操車場は客車の取扱いを主とする客車操車場（客操）と、貨車の取扱いを主とする貨車操車場（貨物操車場・入換操車場・

略して貨操）とに分けられる。客車操車場は到着旅客列車を受取り、これに必要な操作を加え、出発列車の組成をなすところであって、その作業としては客車の検査・修繕・洗じょう・掃除・寝台車の寝具の取替え・整備などを行い、またつぎの作業まで客車を収容・留置し、車両の編成替えなどを行うものである。また機関車の検査・修繕・給炭水などの整備を行う機関区が併置されている。また電車に対しても客車操車場と同じような施設を必要とし電車操車場ともいえるが、現在は電車区とよばれる。

貨車操車場は到着した貨物列車の全部あるいは一部を分解・仕訳してふたたびこれを行先別・駅順に整理・組成して貨物列車を組成するところである。多くの場合、同一構内で小口貨物の中継を行い、また貨車の検査・修繕、機関車の整備・修繕を行う貨車区、機関区が併置されている。

貨物列車はそれぞれ発駅・着駅を異にする貨車によって組成されているが、旅客列車はある期間中は一定区間を同一編成のまま運用することが多いので、客車操車場と貨車操車場とはその主とする作業内容がかなり違っている。前者が客車の収容・留置・検査・整備などを主とするに対し後者は貨車の分解・組成を主とする。

(2) 位置の選定

ア 客車操車場 主要な終端駅においては、旅客列車の到着・出発が多いので、多数の列車の検査・整備・収容・留置を行う必要があるため、このため広大な構内面積と、多くの線路・施設を要するが、多くの場合、これら主要終端駅は都市の中心地であって、これら施設を駅構内に包含することは困難であり、したがって客車操車場を別に設ける。この際その位置選定上注意すべきは ① 終端駅との間の回送距離を極力短縮すること ② 旅客列車の回送およびすえ付け作業が構内運転に支障せず、かつ回送のため本線の線路容量をふさがないようにすること ③ 平地でとくに曲線をさける位置を選ぶこと ④ 客車の洗じょう、給水のため多量の水を使用するので、水源の確保に意を用いること ⑤ 工事費が低廉で支障物の少ない位置を選ぶこと。などである。

イ 貨車操車場 貨物列車はそれぞれ発駅・着駅の異なる貨車によって編成され、各駅でこれらを連結・解放する必要があるが、すべての列車についてこのような作業を各駅ごとに行うことは、作業が複雑となるばかりでなく、貨車の到達時分が延長するので、相当程度貨車の集まる地点において、一定方向・一定区間の貨車ごとにこれをまとめて集結輸送することが経済的でもあり、また貨車の到達時分の節約になる。また中間各駅で貨車の連結・解放をしながら運行して行くうちに、列車の編成が乱れ、このため作業が繁雑となるので、ある区間ごとにこれらを一定の順序に整理しなおす必要がある。また分岐駅などでは、列車系統の異なる列車から列車へ貨車の中継をする必要がある。これら作業を行うため貨車操車場が必要なのであるが、その設置される場所は、貨車の集散の大きな地点であって、およそつぎのようなところである ① 主要な線路の分岐点、例 梅小路、米原、② 主要幹線上の重要地点、例 長岡、岡山、富山、稲沢、③ 主要幹線の接続点、例 門司、幡生、④ 港湾、工業地帯の出入口、例 高島、浜川崎、鹿取、⑤ 大都市の周辺地区、例 田端、大宮、新鶴見、新小岩、吹田、⑥ 石炭など大量貨物生産の中心地区、例 直方、岩

操 車 場 一 覧

種 別	操車場名	使用開始年	仕訳線数	仕訳線延長	着発線数	入換機関車	能 力	備 考
貨 操	新 鶴 見	昭4・8	68	25,519	30	11	5,000	ハンブ
貨 操	稲 沢	大14・1	57	16,099	15	9	4,000	"
貨 操	吹 田	大12・7	73	26,533	32	10	6,000	"
客貨操	龍 華	昭14・7	26	5,768	9	5	1,600	
"	岡 山	昭20・5	29	12,910	14	6	2,500	
貨 操	広 島	大5・5	19	5,202	12	5	1,300	
"	門 司	昭17・7	44	8,840	16	9	2,500	
貨 操	折 尾	昭20・2	6	2,993	6	3		
貨 操	鳥 栖	昭16・9	25	8,297	10	7	2,000	
貨 操	高 崎	昭18・10	31	9,279	7	3	1,300	ハンブ
"	長 岡	昭6・7	23	5,081	6	4	1,500	
"	上 沼	昭26・12	6	1,500	5	3	500	
貨 操	田 端	大4・9	29	6,160	16	6	1,500	ハンブ
"	大 宮	昭2・8	34	13,037	14	7	3,000	
"	長 町	大13・10	31	14,418	10	5	2,500	
客貨操	青 森	大15・10	30	10,330	8	6	2,000	
貨 操	新 小 岩	大15・7	16	4,680	9	3	1,400	

種 別	操車場名	使用開始年	到着線数	留置線数	留置線延長	洗じょう線数	入換機関車	備 考
客 操	宮 原	昭8・9	7	27	6,329	7	3	両
客 操	尾 久	大15・10	4	48	13,450	11	6	客車だけ
"	品 川	昭4・3	5	51	14,323	10	10	