

乗降場の曲線の部分に対しては、車両の変位のため $\frac{22,500}{\text{曲線半径(m)}}$ mm だけ広くしている。また曲線によるカントやスラックがついてある場合は、その影響を考慮しなければならない(図-3)。ちなみに建設規程第11条は、乗降場に沿う部分の線路の曲線半径は、甲線500m以上、乙線400m以上、丙線300m以上と規定している。

5 乗降場に設ける諸設備

旅客サービスと列車取扱の必要から、乗降場にはつぎのような設備をする。

(1) 乗降場上家 雨雪や日光の直射を防ぐため、木造や鉄骨にスレートぶきで列車の長さだけ設けることが望ましい。

(2) 舗装 旅客の歩行と手押車の便のため、乗降場の全面または一部縁端のみ約1.5m程度舗装している。

(3) 手小荷物一時置上家 乗降場上家がない場合、列車に積卸する手小荷物が風雨にさらされないように一時置きするため、小さな上家を設けることがある。

(4) テルハ・荷物用エレベーター・渡線車 手小荷物を三輪車に積んだまま、線路を横断して向いホームに渡す設備で、荷物と横断する線路を通過する列車数が少ないときは、渡線車で線路を平面横断してよいが、いずれも多くなれば列車の運行に支障するので、テルハやエレベーター付跨線橋や地下道で、立体的に横断しなければならない(写真-2,3)。

(5) 駅長事務室 列車の運行と旅客扱いのため係員の事務室を設ける。

(6) その他 洗面所・便所・待合室・案内所・売店・駅名標・旅行案内標・時計・乗降場番号標・時刻表・出入口案内標・公衆電報取扱標・乗降場案内標等を旅客サービスのために設ける。(杉田勝美・関根慎一)

しょうこうじょううわや

雨天または降雪時に主として旅客が乗車または降車するに便宜のように、乗降場上に設けられた上家構造の建物で、その形状によって片流れ・付卸し・かさ形・山形・W形・Y形・陸屋根形・ブッシュ形・円弧形などがあり、また頭端駅などでは乗降場群を覆うものがある。(藤島 茂)

しょうこうじょううへき

乗降場擁壁 (英) passenger platform wall

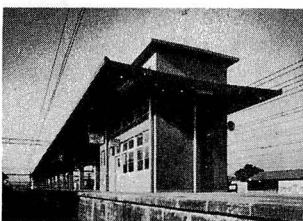
乗降場を盛土式で建設する場合、その盛土を支えるための擁壁。軌道中心より1.56mを確保することを建設規定で規定している。その構造によって分類すればつぎのようなものがある。

1 石積 石材をコンクリートで練積みしたもの、石のみ積重ねた空積みものなどがある。

乗降場上家 (英) platform shed



1. 玉水駅乗降場古レール造上家



2. 浜松町駅 P.S コンクリート上家

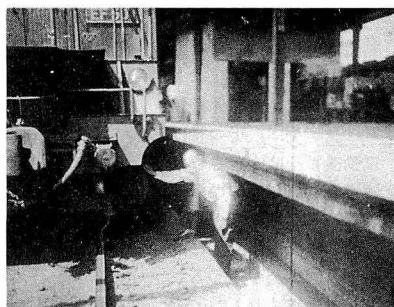


1. コンクリート・ブロック乗降場擁壁

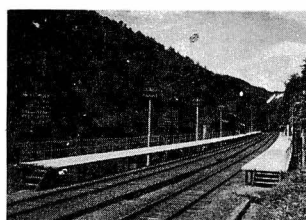
これは列車の運転中に工事をする場合には、コンクリートのように型枠(かたわく)の必要もなく、線路側へはみ出しもないので保安上便利である。

2 コンクリート造 重力式擁壁型のもので安価であり工事も容易である。

3 鉄筋コンクリート造 地盤が軟弱で地耐力が少ない場合に、擁壁の壁体は大きくせずに基礎の底面を広くすることができるし、また高架線などの構造物と関連ある場合に採用される。鉄筋コンクリート管を擁壁がわりにならべたものも最近使用されている。

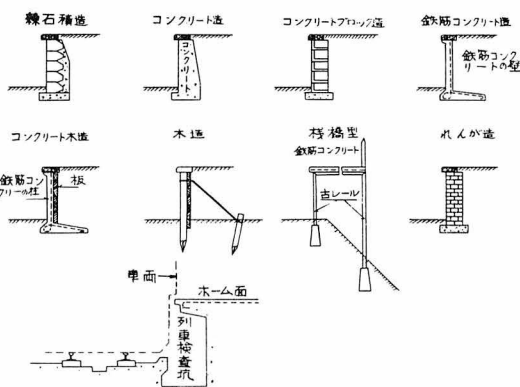


2. 列車を検査用の乗降場擁壁



3. さん橋式乗降場

4. 乗降場擁壁



4 コンクリート・ブロック造 あらかじめ一定の形にコンクリート・ブロックを造り、石積のように築造するもので、列車の運転中でも容易に工事ができる(写真-1)。

5 木造 仮乗降場に用いることがあるが、耐久力が少なく、腐しやすく列車に支障する憂いがあるので、仮設以外はあまり使用しない。

6 れんが造 むかしは用いられたが、いまではあまり用いない。

7 コンクリート木造混造 柱を鉄筋コンクリートにして壁に木材を使用したもので、木材の腐朽が速いので、いまでは採用しない。

なお笠石の下で列車を検査する場合は鉄筋コンクリート造にして、擁壁と列車との間に係員が入り作業できるよう、擁壁のみ笠石より後退して、軌道中心より多く離す場合もある(写真-2)。また地形により盛土式乗降物をつくらず、さん橋式につくこともある(写真-3)。(杉田勝美)

しょうこうでんぼう 照校電報 鉄道電報の特殊取扱として、通信の際発受信者名および本文を反復校正してとくに正確を期