

りになっている停車場。例 上野駅の地平部、青森、門司港。
イ 通過式停車場 (through-type station) 着発本線が通過式になっている停車場。中間停車場は当然この形式が多いが、終端停車場でも東京、大阪はこの形式である。この両形式はそれぞれつぎのような長所短所を持っている。まず頭端式では (ア) 運転上からは列車の出入りに交差を生ずるため、危険であり線路容量が制限される (イ) 機関車の転向に困難であるなどの短所を持ち (ウ) 市街地あるいは臨港地帯に乘入れる場合には工事費がやすい (エ) 駅本屋から線路を横断することなく列車に到達できるなどの利点がある。通過式はほぼこれと反対の長所、短所を持つが、運転上からは通過式とすることが望ましい。ウ

スイッチバック停車場 (switch back station) 着発本線が折返運転によって列車の発着をするようになっている中間停車場。急勾配区間中に停車場を設ける場合、停車場内の勾配が急であると列車の発着に支障があるので、緩勾配の発着線を折返式に本線から分岐そう入したものである。例 笹子、姨捨。

3 停車場設備 停車場内には鉄道輸送に直接関係ある営業・運転・保守各部門の現場機関が収容されるから、その内容はきわめて複雑多岐にわたり、その規模も数 10 万 m² の構内に 100km 以上の線路を有し、1,000 名をこえる職員が働くような大停車場から、たんに乗降場 1 面を有するのみで職員を配置しない小さなものまでである。一般に停車場構内に収容されることの多い業務機関の種類と、その数をあげると表-1 のようである。また停車場構内に設けられる設備の内容を分類すると表-2 のようになる。

4 停車場の位置の選定 停車場の位置選定の良否は客貨輸送上ならびに列車運転上、またその地方の発展上重大な影響があるから慎重な考慮を要するが、だいたいつぎの条件を考える必要がある。(1) 旅客貨物の集散の中心地に近いこと (2) 他の交通機関との連絡を容易ならしめる場所であること (3) 十分な地質を有し将来拡張・改良の余裕を有する場所であること (4) なるべく水平の位置を選定すること。建設規程では停車場構内の本線路の勾配は、その本線路の最端転轍器 (最端転轍器外が下り勾配である場合はこれより外方 20m の箇所) の間、および列車の停止区域において 3.5% より緩にすること、しかし車両の解決をしない場合で列車の発着に支障のないときは 10% まで緩和できること。側線の勾配も 3.5% より緩にすることが定めてある。しかしたとえば機走線、ハンプの押し上げ線、転走線など特別の場合はこれによらなくてもよい (5) なるべく直線区間であること。これは列車運行の場合、ならびに構内作業の際の見通しを良好ならしめるため、構内配線も良好ならしめるため、また乗降場にその部分では曲線部分における車両偏倚による乗降場と車体の離れを小にし、乗降の際の危険を小ならしめるためなどのために必要である (6) 停車場に近接して本線路の急勾配、急曲線をできるだけ避けること (7) 土工量が少なく、大きな河川・道路などが停車場構内を横断するような場所を極

第 1 表 国鉄業務機関 (昭和 32・3 月末現在)

業務機関名	箇所数
一般 駅	3,728
旅客 駅	787
貨物 駅	121
操 車 場	12
信号 場	82
小 計	4,730
車 掌 区	199
機 関 区	187
電 車 区	24
客 貨 車 区	96
客 車 区	11
貨 車 区	21
保 線 区	223
建 築 区	52
機 械 区	35
電 力 区	74
信号通信区	57
信 号 区	9
通 信 区	7
電 務 区	51
小 計	1,046
合 計	5,776

力避けること (8) 都市発展の障害とならないよう考慮すること。また停車場周辺は都市の中心地帯となるのが普通であるから、道路との交差については十分慎重な考慮をほらう必要がある。

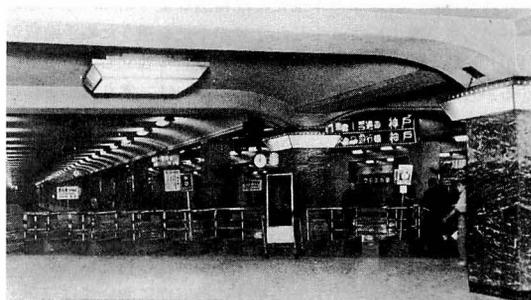
なお国鉄において見られる仮乗降場は駅または停車場と呼ばないのが普通であるが、これも広義の停車場といえる。また国鉄が経営する自動車路線において、自動車を停車させ旅客・荷物を取扱うため設けられた場所も停車場と称するのが普通である。

また停車場に関連する用語のうちには、以上の停車場よりもさらに広い範囲の場所を指して用いることも少なくない。国鉄の固定財産の分類上の「停車場用地」とは、厳密の意味の停車場ばかりでなく、同一構内にある他の現業機関の業務に供する用地等を含み (日本国有鉄道固定財産管理規程別表 2 参照)、国鉄勘定科目の工事経費中改良費 (款) 停車場設備費 (項) の停車場も区等を含んだものを指す。

5 地方鉄道における停車場

(1) 意義と内容 地方鉄道建設規程 (大正 8 年閣令第 11 号) の第 3 条に、旅客または荷物を取扱うため列車を停止する箇所であって、転轍器の設備のあるものを停車場といい、転轍器の設備のないものを停留場という定義されている。この地方鉄道の停車場と停留場を合わせたものが、国鉄の建設規程 (昭和 4 年鉄道省令第 2 号) 第 5 条にいう駅に相当する。したがって国鉄でいう停車場とは用語の意味がちがうわけである。また停車場の設備については、地方鉄道建設規程につぎのように規定されている。(1) 停車場および信号所には電気通信の設備をしなければならぬこと、ただし職員を常置しない停車場にあってはこの設備をしなくてもよいこと (第 31 条)。(2) 旅客の乗降の多い停車場には待合所・その他相当の設備をしなければならぬこと (第 32 条)。

(2) 現 状 昭和 31・3・31 現在、地方鉄道の停車場の数は 2,362 である。地方鉄道における停車場のなかで変わったものとしては地下停車場、ビル内停車場、高低両床式ホームを有する停車場、ドーム式上家を有する停車場等がある。地下停車場としては、地下鉄道のものを除いては、京成電鉄の上野公園、名



1. 地下停車場の例 (阪神電鉄梅田駅)

古屋鉄道の新名古屋、阪神電鉄の梅田 (写真-1) 等があり、ビル内停車場としては、浅草松屋百貨店の 2 階に乗り入れている東武鉄道のターミナルの浅草がある。また高低両床式ホームとは地方鉄道の線路へ軌道 (法制上の) の車両が乗り入れているようなところに多く見られるもので、地方鉄道の車両へ乗降するための高いホームと、軌道 (法制上の) の車両へ乗降するための低いホームとの 2 つの部分よりなっている乗降場のこと、京福電気鉄道の宝ヶ池等の停車場に見られる。ドーム式乗降場上家を有する停車場としては、京阪神急行の梅田、南海電気鉄道の