

いたせん 伊田線 筑豊本線直方駅から南方に走り、田川線伊田駅に至る 16.2km の線。ほかに中泉・大城第一間 1.6km、赤池・赤池炭坑間 0.3km、金田・方城間 1.0km の貨物枝線を含み総営業キロは 19.1 km。筑豊線に属する乙線（貨物支線は丙線）である。

明治 26・2 筑豊興業鉄道株式会社によって開通されたが、明治 30・10 九州鉄道株式会社に合併、さらに明治 40・7 鉄道国有法によって国有となり、伊田線と呼ぶこととなったものである。また支線はそれぞれ石炭輸送のため建設された。（森 徳寿）

イタリアこくゆうてつどう イタリア国有鉄道 (伊) Ferrovie Italiane dello Stato 本庁所在地 Piazza Croce Rossa, Roma イタリアの最初の鉄道は、1839 年に建設されたナポリ＝ボルティチ間の鉄道である。1840 年にはミラノ＝モンサ間、1842 年にはミラノ＝ヴェネチア間の鉄道が開通した。1848～51 年にはタスカニ公国に、1856～59 年にはパナル共和国に鉄道が建設された。

1861 年の統一前のイタリアには多くの共和国が分立していたので、全国的な鉄道の発達に妨げられていたが、統一後ただちにイタリア全国に鉄道網を建設する措置がとられた。すなわち同年ボロジナの南側、アペニン山の東側の地域の鉄道を合併してサザン鉄道会社が、3 年後パナル共和国およびタスカニ公国の鉄道を合併しクローム鉄道会社が、さらにその翌年にはロンバルディアおよびピエモンテ地方の大部分の鉄道をもってアバー・イタリアン鉄道会社がそれぞれ設立されたほか、サルディニア島にサルディニア鉄道およびシシリ島にヴィクトル・エマヌエル鉄道が設立された。1885 年イタリアの鉄道の大部分は民有鉄道に編成替えされたが、1905～07 年の間に一部の地方鉄道を除きこれらの鉄道の大部分はふたたび国有化され、現在のイタリア国有鉄道 (Ferrovie Italiane dello Stato) が組織された。

第 1 次大戦後、イタリア国有鉄道は、ローマ＝ナポリ間およびボロジナ＝フィレンツェ間に高速列車用直通路線を建設する等多くの重要な改良工事を行ってきたが、第 2 次世界大戦によってその施設に甚大な損害を受け、線路の 20%、電気機関車の 67% が破壊および損害を受けた。しかし同大戦後大規模な修理・復旧計画が実施された結果、戦前に比較して営業路線はほとんど全部復旧し、電気機関車数は 12.5% 増加している。

イタリアには石炭の産出が少ないので鉄道の電化が早くから行われ、1901 年に電化が始められて以来非常に発達しており、現在も電化工事が進行中である。

電流は 3 相 3,600 V および直流 3,000 V が使用されているが、新電化線路はすべて直流 3,000 V を使用し、3 相 3,600 V は順次直流 3,000 V の使用へ切替えられている。

1953 会計年度 (1952・7・1～1953・6・30) の営業成績

営業収入	187,030,059	千リラ
営業費	234,818,492	"
営業係数	125.55	%
貨物輸送トン数 (1953 暦年)	44,230,330	t
1t 平均輸送キロ (")	274.8	km
旅客輸送人員 (1953 暦年)	390,174,691	人
1 人平均乗車キロ (")	57.5	km

イタリア国有鉄道の軌間は 1.435 m と狭軌の 0.95 m および 0.762 m の 3 種類に分れ、各軌間別の線路キロ数および車両数は下記のとおりである。

営業キロ	1.435 m 軌	16,375 km
狭 軌		591

計		16,966 km
(電化区間)		5,990
軌道延長	1.435 m 軌	29,242
狭 軌		672
計		29,914
(電化区間)		12,986

車 両		
蒸気機関車		2,548 両
(内狭軌)		49
電気機関車		1,507
電 動 車		268
ディーゼル動車		725
汽 動 車		1
客 車		10,250
(内狭軌)		150
貨 車		137,500
(内狭軌)		500

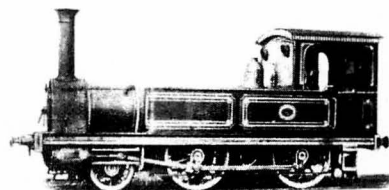
イタリア国有鉄道には全長 10 m 以上の橋梁 (きょうりょう) が 43,158 (石造橋 39,091) あるが、そのうち全長 100 m 以上は、石造橋 67、鉄橋 31、陸橋 36 となっている。隧道の総数は 1,849、延長 911,000 m におよび、最長の隧道は 1934 年に開通したボロジナ＝フィレンツェ線の隧道で、全長は 18,507 m である。1931 年に完成したミラノ停車場および 1950 年に完成したローマ停車場は、ヨーロッパ有数の壮麗な大停車場である。

イタリア国有鉄道は、イタリアの鉄道全体の軌道延長の約 90 % について営業を行っている。地方的な民有鉄道会社数は 40 社以上、その営業キロ合計は約 4,950 km である。

参考文献 Tothill Press Ltd. 発行 Directory of Railway Officials & Year Book 1953～54. Henry Sampson 編 World Railways 1954～55. Union Internationale des Chemins de Fer 発行 International Railway Statistics 1953. (増井 肇)

いちくかんかいつううんてん 1 区間開通運転 列車を運転する場合、先発の列車がつぎの区間に進入すれば、続行の列車を出発させるような運転をいう。すなわち先発列車と続行列車との間隔を最少限度 1 閉塞 (へいそく) 2 区間保有する運転方法である。この最少限度保有する区間を 2 閉塞区間とすれば、これを 2 区間開通運転という。(三和達忠)

いちごうきかんしゃ 1 号機関車 新橋・横浜間鉄道開通に先立ち、明治 4 年英国バルカン・ファウンドリイ社で製造されたわが国最古の機関車である。当時第 1 号機関車として工事および貨物列車用などに用いられ、鉄道国有後 150 形と改称された。九州島原鉄道へ売却されたが、記念すべき最古の機関車というので保存の議が起り、鉄道省へ譲受け現在交通博物館に保存されている。1 B 形タンク機関車である。主要数値はつぎのとおり。



1 号 機 関 車		
シリンダ直径×行程 (12"×18")		305×457 mm
伝熱面積 (562 ft ²)		52.2 m ²