

つくられ、1次変電所で通降された電力を2次送電線により受電して、70KV、または60KVより20KVまたは10KVに通降する変電所であって、直接大口需用家や、さらに3次変電所へ送電する。普通設備容量は1次変電所より小さい。(村田良二郎)

いちのかた 一の方 隧道を昼夜の別なく3交代で掘きくするとき、1番目に入坑して作業する組を一の方、2番目の組を二の方、3番目を三の方という。掘きくは作業の内容が同じであるから、各方ともに編成や装備はだいたい同じである。各方の交代は現場で引継ぐが、とくに工事を急ぐときは機械を運転したままの状態で行い、これをハンドル交代といっている。また1日2交代で作業する場合、昼間の作業に従事する組を昼番(ひるばん)、夜間作業組を夜番(よるばん)という。

全断面掘さく法は作業が非常に単純化されているため、時間交代でなく作業単位の交代方法が行われている。これはさく岩組が入坑しさく岩が終ると爆破組とかわり、次に碁(ずり)運搬組が入坑してさく岩組と交代するという一連の作業を1サイクルといい、各組の受持つ作業が終わってからつぎの組と交代する制度もある。(松島 甫)

いちのせきせん　一ノ関線　東北本線一ノ関駅を起点とし、赤生津を経て、東北本線の前沢駅を終点とする一ノ関線と、摺沢線とからなる国鉄自動車路線で、これを所管する一ノ関自動車営業所を一ノ関市に設置している。

## 1 間区・キロ程および沿革

一ノ関本線

|        |      |           |
|--------|------|-----------|
| 一ノ関・前沢 | 28km | 昭27・2・3開業 |
| 赤生津・前沢 | 4    | 昭27・10・14 |

摺 沢 線

|          |    |          |
|----------|----|----------|
| 母体・摺沢    | 21 | 昭 27・2・3 |
| 本町橋・猊鼻溪口 | 11 | "        |

2 営業範囲 旅客・手小荷物の運輸営業を行っている。

3 接 続 駅 一ノ関, 前沢, 摺沢。

4 使 命 地方交通の確保と鉄道の機能補充を目的に開かれた路線で、東北本線の前沢と大船渡線の摺沢間は短絡路としての性格をもっている。例年2月から3月は降雪のため、休・紙生里、母体・長島役場前間を運転休止している。

5 特 長 路線の終点にあたる猊鼻溪(げいびけい)は近

郊の名勝遊覧地として名高い。  
 梟鼻溪は北上川の支流である砂鉄川が天を突くような数十丈の奇岩絶壁の間を簾かに流れる深い谷間で、約

一ノ関線

1 km の間が絶景とされ、凌雲岩、壮夫岩をはじめ多くの大岩壁は船で遊ぶものをして驚異の目をみはらせずには置かない。

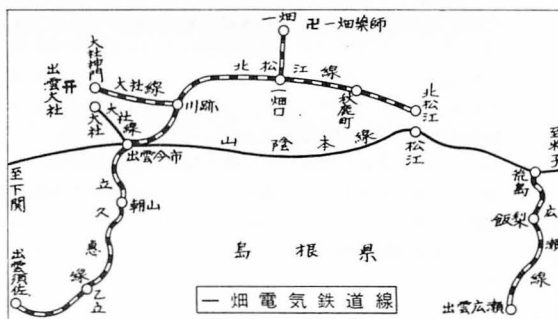
(福田幸市)

いちはたでんきてつどう 一畑電気鉄道

## 1 事業者の概要

名称 一畑電気鉄道株式会社、本社 松江市国屋町、資本金 18,000 万円、おもな事業 地方鉄道 69.2km、自動車運送(一般乗合、乗用、貸切旅客、一般路線貨物)、碎石および販売、自動車、鉄道従事員 445 人、保有車両 内燃機関車 1、電動客車 14、内燃客車 3、客車 8、貨車 40 両。

沿革 明治 45・4・19 一畑輕便鐵道株式會社設立，大正 4 年出



雲今市・一畑間営業開始，同 14・7・14 一畑電気鉄道と商号変更，昭和 2・10 から同 5・2 までに全線電化完成，同 29・5・1 出雲鉄道株式会社（立久恵線）を，同年 12・1 島根鉄道株式会社（広瀬線）を吸収合併現在に至る。

## 2 地方鉄道線

全線島根県内、単線、軌間 1.067 m、旅客・貨物運輸を目的とする。

北松江線 出雲今市(国鉄山陰本線)・北松江間 33.9km およ  
び支線一畑口・一畑間 3.3km (休止中), 動力電気, 明治 44・8・  
21 免許, 大正 4・2・4 全通。大杜線 川跡・大杜神門間 8.3km,  
動力電気・蒸気, 大正 15・10・9 免許, 昭和 5・2・2 営業開始。立  
久恵線 出雲今市(国鉄山陰本線)・出雲須佐間 18.7km, 動力  
蒸気・内燃, 大正 13・5・14 免許, 昭和 7・11・12 営業開始。広瀬  
線 荒島(山陰本線)・出雲広瀬間 8.3km, 動力電気, 大正 13・9・  
25 免許, 昭和 3・7・24 運輸開始。

### 3 觀光地

出雲大社(大社神門駅)、松江城(北松江駅)、立久恵峯(立久恵駅)。

#### 4 運輸概況

| 年 度                 | 昭和 28  | 29      | 30      |
|---------------------|--------|---------|---------|
| 旅 客 輸 送 人 員 (千 人)   | 3,598  | 4,575   | 4,648   |
| 人 キ ロ (千)           | 42,759 | 52,610  | 55,239  |
| 貨 物 輸 送 ト ン 数 (千 t) | 57     | 106     | 106     |
| ト ン キ ロ (千)         | 746    | 1,391   | 1,549   |
| 旅 客 収 入 (千 円)       | 80,326 | 108,169 | 118,161 |
| 貨 物 収 入 (〃)         | 11,385 | 20,745  | 22,382  |
| 運 輸 雑 収 (〃)         | 1,163  | 1,123   | 1,281   |
| 収 入 合 計 (〃)         | 92,874 | 130,037 | 141,824 |
| 営 業 費 (〃)           | 79,585 | 110,299 | 121,582 |
| 営 業 利 益 (〃)         | 13,290 | 19,738  | 20,242  |
| 営 業 係 数 (%)         | 86     | 85      | 86      |

(原 功)

いつかいちせん 五日市線 青梅線の拝島駅から武蔵岩井駅  
に至る 13.8km の線。中央線に属し線路等級は丙線である。

大正14・4立川から五日市に至る鉄道として南武鉄道株式会社が建設したが、昭和19・4政府に買収され五日市線と改められた。(森 悌寿)

いっこへいきんゆそうキロ 1個平均輸送キロ 手小荷物の品名、重量、輸送距離等を明らかにして運送制度、運賃政策

|          | 手荷物      | 小荷物   | 特別扱新聞紙 | 特別扱雜誌 |
|----------|----------|-------|--------|-------|
| 昭和 27・10 | 387.5 km | 481.5 | 214.9  | 588.9 |
| 29・10    | 409.7    | 465.6 | 205.2  | 687.9 |
| 31・10    | 430.3    | 473.7 | 234.2  | 660.0 |