

同区間の標準軌間への改造工事は1881・7・28にわずか1日間で完成された。

主要線路はシカゴからそれぞれ、メンフィス經由ニューオーリンズまで、アイオワ州のオマハおよびスーシティまで、およびセントルイスまで通じている。

イリノイ・セントラル鉄道は同社が全株式を所有するブルー・アイランド鉄道、カントン・アバーディン・ナッシュビル鉄道、シカゴ・メンフィス・アンド・ガルフ鉄道、サウス・シカゴ鉄道およびサザン・イリノイ・アンド・ケンタッキー鉄道の諸会社とともにイリノイ・セントラル鉄道系を構成し、賃借線路および列車運転権をもつ線路の延長は879kmに達している。

1951 暦年度の営業成績は、

営業収入	295,091,790 ドル
営業費	223,346,134 "
営業係数	75.69 %
貨物輸送トン数	78,107,208 t
1 トン平均輸送キロ	418.74 km
旅客輸送人員	39,246,694 人
1 人平均乗車キロ	45.39 km

貨物輸送トン数のうち鉱産物が50.8%，工業製品および雑品目が25.5%を占めている。

1951 年末現在の線路キロ数、車両数および船舶数は、

線 路	
総営業キロ	10,528 km
自社所有路線営業キロ	9,203
総軌道延長	18,080
自社所有軌道延長	15,839
車 両	
蒸気機関車	1,066 両
ディーゼル電気機関車	172
貨 車	54,084
客 車	1,063
事業用車両	2,686
船 舶	2 隻

シカゴ＝ニューオーリンズ間に代表的旅客列車〔シティ・オブ・ニューオーリンズ〕が運転されており、シカゴ＝メンフィス間には貨物列車〔マーチャンダイズ・スペシャル〕が日曜日を除く毎日運転されている。所要時間15時間55分。

参考文献 Henry Sampson 編 World Railways 1954～55. Tothill Press Ltd. 発行 Directory of Railway Officials & Year Book 1953～54. Interstate Commerce Commission 編 Statistics of Railways in the United States 1951. (光延有三)
いれかえ 異例取扱貨物 通常受託する貨物と異なって、運送区間その他に異例の取扱方をしなければならない貨物をいう。この取扱によるものにはつぎのようなものがある。

- 1 貨物の運輸営業をしない線およびまだ開業していない線に運送する貨物。
- 2 駅、操車場または信号場の構内で運送する貨物。
- 3 取扱に制限のある駅に発または到着する取扱制限貨物。
- 4 貨物の運輸営業をする線の途中または信号所に発または到着する貨物。(重森直樹)

いれかえ 入換 (英) shunting (米) switching

- 1 定 義 車両の移動、解放または連結をする作業を入換、または操車という。操車掛の行う入換合図により、機関車

または動力車を使用する入換を車両入換といい、動力車を使用しないで、人力その他によって車両の入換を行う方法を、手押入換という。ただし停車場内の定例入換においては、構内運転を行い、操車掛が誘導を行わないから車両入換とはいわない。誘導とは車両入換を行う場合に操車掛が行う作業をいう。

連結とは車両と車両をつなぎ合わせる作業をいい、解放とは一連につながった車両と車両とを切り放す作業をいう。車両を解放するには、停止している車両の連結器をきって、いずれか一方を動力車で引き出して切り放す方法と、動力車で突き放して、車両を切り放し入換する方法とがある。後者の方法を突放入換または単に突放(とっぽう)という。また機関車を前頭として車両を移動させる作業を引上または引出といい、機関車を後部につけて他の車両を押す入換作業を押込という。

2 入換作業の運転取扱 操車掛は車両入換を開始する前に機関士、信号掛、転轍手(てんでつしゅ)、連結手に対して、作業順序と作業方法との概要について打合わせなければならない。そして車両入換の途中では、操車掛は作業順序にしたがって逐次必要事項を機関士、信号掛、転轍手または連結手に通告しなければならない。しかしながら、一般には口頭通告によらずとも相手者に了解させることができる場合には、入換通告合図によって通告してもよいことになっている。また車両入換をするときには、操車掛は機関士に対して入換合図を行わなければならない。

車両の突放入換(ハンプ線で車両を流転する場合を含める)を行うときは、連結手またはその他の適任者を突放車両に乗り込ませて、ブレーキを取扱わせるのを原則とする。また旅客の乗り込んでいる車両、火薬類を積載している車両その他連結注意の表示のしてある車両は、突放入換をしてはならない。

列車を途中の駅で入換する場合にはとくに列車入換というが、この場合にも車両入換として取扱う。

3 入換作業の種別

(1) 貨車入換 貨車入換は主として貨物列車の分解および組成を目的として行う入換である。貨物列車は旅客列車と異なり、発着駅の異なる貨車で成り立っているのが原則であるから、貨車入換は客車入換にくらべてきわめて複雑である。

ア 到 着 貨物列車が組成駅の到着線に到着すると、まず牽引機(けんいんき)を解放して機関区へ入区させる。駅におけるこの作業を着受という。また一般に機関車を入出区させたり、入換機関車を1つの作業場所から、他の作業場所へ単独で移動させる作業を機関車回転という。到着した列車の車両の検査、つぎの分解作業の準備、車号の記録等は到着線で行う。

イ 分 解 到着列車を構成している貨車列を別々に切り放す作業をいう。またこれらの貨車を行先別に整理して分解し、つぎの組成作業の準備を行う作業を仕訳という。この分解作業の方法は平面操車場で行う場合と、ハンプ操車場で行う場合ではおもむきを異にする。

(ア) 平面入換 一般に平面操車場で行う入換をいう。平面入換の場合には到着した列車を引上線に引上げ、仕訳線を使用して突放入換によって分解を行う。この場合に、引上線の有効長が到着列車の長さより短いときか、あるいは入換機関車の性能から考えて一度に引上げるのが無理なときには、2回に分けて引上げるのが普通である。このように、1つの車両列を2回以上に分けて引上げる作業を分割引上という。

(イ) ハンプ入換 ハンプ操車場においてハンプを使用して行う貨車入換をいう。またハンプ入換による仕訳作業をハンプ仕訳という。ハンプ入換の場合には到着した列車を、入換機関車