

の取扱いによって進路が選別されて進路を構成するもので、その選別にあたって進路選別回路を左行運転と、右行運転とに区別して考えられている。すなわちその取扱操作については現在行われている進路選別式とまったく同様であるが、その進路選別回路の構成が異なるところが特長である。(阿部 正)

えのしまかまくらかんこう 江ノ島鎌倉観光(鉄道)

1 事業者の概要

名称 江ノ島鎌倉観光株式会社, 本社 神奈川県藤沢市片瀬, 資本金 6,000 万円, おもな事業 地方鉄道業のほか一般乗合旅客自動車運送事業 255 km, 一般貨切旅客自動車運送事業, 食堂, 遊園地ならびに物品販売業。鉄道従業員 255 人, 保有車両電動客車 18, 電動貨車 1 両。

沿革 明治 31・12 藤沢・鎌倉間の軌道敷設特許を受け, 同 33・11 資本金 20 万円の江ノ島電気鉄道株式会社を設立し, 同 35・9 営業開始した。明治 44・10 横浜電気株式会社に合併, さらに大正 10 年東京電灯に合併された。大正 15・7 資本金 100 万円の江ノ島電気鉄道株式会社を設立, 昭和 3・7 東京電灯江ノ島鉄道線をゆずり受け開業した。昭和 19・11 軌道を地方鉄道に変更するとともに同 24・8 現在の社名に変更した。

2 地方鉄道線

神奈川県下において東海道本線藤沢駅および横須賀線鎌倉駅に連絡し, 藤沢から鎌倉に至る延長 10.1 km の単線, 動力は電気, 軌間は 1,067 m で旅客・貨物運輸の鉄道である。明治 31・12・20 軌道として特許(昭和 19・11・18 軌道を地方鉄道に変更許可)を受け, 同 35・9・1 藤沢・江ノ島間を運輸開始し, その後逐次七里ヶ浜, 極楽寺, 和田塚, 鎌倉に延長, 同 43・10・30 全通した。

3 沿線の観光地

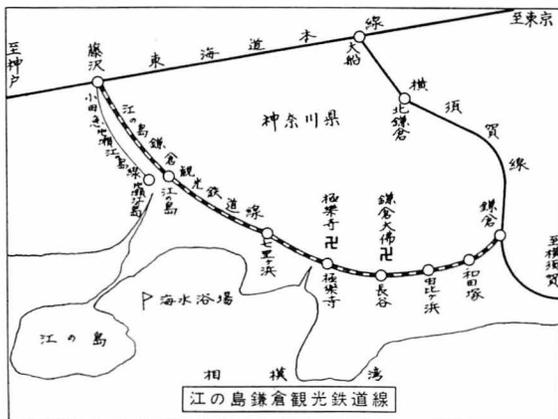
円覚寺, 建長寺(北鎌倉駅), 鶴ヶ岡八幡宮, 頼朝の墓, 鎌倉宮(鎌倉駅), 長谷観音, 大仏(長谷駅), 江ノ島(江ノ島駅)。

4 運輸概況

年 度	昭和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)	10,746	10,418	10,345
人 キ ロ (千)	42,871	37,921	36,077
旅客収入(千円)	88,198	95,910	91,671
運輸雑収(〃)	192	155	291
収入合計(〃)	88,390	96,065	91,962
営業費(〃)	80,431	86,880	89,125
営業利益(〃)	7,959	9,185	2,837
営業係数(%)	91	90	94

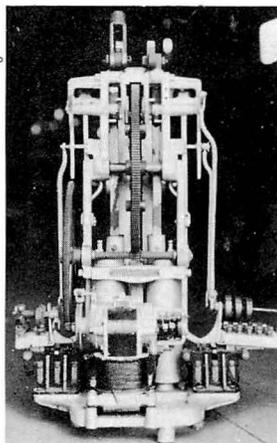
(志村幹雄)

エフオービー F. O. B. 外国貿易上の取引条件の 1 つで, free on board の略語。[本船渡し条件] [輸出港船渡し条件] などとも呼ばれ, 船積港における船舶甲板上を取引貨物の引渡場所とする商品の売買をいう。この売買においては商品を引渡場所たる船舶に積込むまでの費用を売主が負担し, それを商品の原価に加えて代金が定められるから, これによる価格は F. O. B. 値段または本船乗値段などともいわれる。この売買の売主は一定期間内に買主の指定した船舶に商品を船積することを要し, この船積によって商品の所有権と危険とは買主に移転する。費用の負担も船積の時を標準として定められ, 荷造費・船積費などは売主が支払い, 海上運賃その他船積後の費用は買主が負担する。アメリカでは単に F. O. B. という場合には, 内陸の地点における貨車渡しなどを意味し, 本船渡し売買を指す場合には, F. O. B. vessel なる用語が使用される。(山口 亮)



エフがたしんごうき F 型信号機 大正 2 年呉服橋・町田間

に設備された自動閉そく信号機であって, 米国 HSS (ホールスイッチアンドシグナル) 会社製である。一名ホール信号機ともいう。下向 2 位腕木式で同一柱に 2 個の腕木を取付け, 3 位式に働かせたものもある。交流反撥(はんぱつ)電動機を用い, 地上型で機構とともに柱ベースの下に取付けた器具箱内に収容され, 電動機の回転を歯車で減速し歯車に取付けたローラにより信号かんを上昇させ信号腕を降下させる。腕木が下降 45° になればラッチがクラッチの爪に引かかりその位置を保持する。クラッチマグネットが磁力を失うと, ラッチにかかる重みのためクラッチリバーは押されて引掛ははずれ, 信号かんは下降し腕木は水平位置に復する。その際の衝撃を緩和するためかんの下部に緩衝装置がある。



F 型信号機構

大正 10 年上向 3 位腕木式自動信号機が採用されるまでは山手・中央線に使用されていたが機構が複雑で故障も多いのでだんだん姿を消し, その後はこれを改造し直流用として遠方信号機を動力で動かす場合など, A 型電気信号機の代用として一部使用されたが現在は使っていない。(西沢 毅)

えべつせん 江別線 函館本線の江別駅を起点とし野幌・厚別を経て, 国鉄自動車長広線の釣橋駅を終点とする江別本線と, 途中の野幌から長広線の共栄駅までの共栄線とからなる国鉄自動車路線で, これを所管する札幌自動車営業所を札幌市北三条に設置している。

1 区間・キロ程および沿革

区間	キロ程	開業
江別本線		
江別・釣橋	12 km	昭 23・11・3 開業
新野幌・旭町	4	昭 32・3・10
共栄線		
共栄・植民社	8	昭 23・11・3
植民社・野幌	3	昭 26・5・11

2 営業範囲 旅客および手小荷物の運輸営業を行っている。

3 接続駅 江別, 野幌, 厚別。