

	越前大谷・上伊勢	10 km
西谷線	大野口・上秋生	40
	中島・温見	18
石徹白線	朝日橋・檜峠	22
2 沿革		
大野本線	大野口・越前大谷	昭19・9・1 開業
	谷戸口・中龍	"
	越前大谷・向小駄良	昭20・10・10
	勝原口・鳩ヶ湯	昭26・11・20
	荷暮口・池ヶ島	昭30・8・5
	中休・荒島スキー場	昭32・2・20
	越前大谷・上伊勢	昭32・4・12
西谷線	大野口・上秋生	昭27・9・1
	中島・温見	"
石徹白線	朝日橋・檜峠	"

3 営業範囲 旅客・手小荷物・貨物および団体貸切の取扱をしている。

4 使命 京福電鉄大野三番と越美南線美濃白鳥を結ぶ鉄道先行および短絡路線としての使命を有するほか、地方産業の発展助長をも使命としている。

5 特長 大野三番と美濃白鳥間を結ぶ直通便を運転しているが、冬期は雪のため西勝原・越前朝日間および支線が運転を休止するほか通年運転する。

奥越の深い山や九頭龍川の一大景観にそうこの路線は、全線自然美に満されている。沿線には先住民族の遺跡塚原の古墳や、また石徹白線の石徹白駅付近は先住民族文化の発祥地といわれる。仏原付近には史跡、地質学上有名な白馬洞(鐘乳洞)等が点在し、山峡には鳩ヶ湯、池ヶ島の両鉱泉がある。(西山清氏)

おおはたせん 大畑線 大湊線下北駅から大畑駅に至る18.0kmの線。東北線に属し線路等級は丙線である。

昭和14・12下北から大畑を経て大間を結ぶ鉄道の一部として下北・大畑間が開通され、大畑線と呼称することとなった。(森 梯寿)

おおふなとせん 大船渡線 東北本線一ノ関駅から東へ進み、太平洋岸に出て気仙沼、大船渡を経て盛駅に至る105.7kmの線。東北線に属し線路等級は丙線である。

一ノ関から気仙沼、大船渡を経て釜石を結ぶ鉄道の一部として大正14・7一ノ関・摺沢間開通、大船渡線と呼称、昭和3・9摺沢・折壁間、昭和4・7折壁・気仙沼間が開通、昭和10・9盛まで開通した。(森 梯寿)

おおみなとせん 大湊線 東北本線野辺地駅から大湊駅に至る58.4kmの線、東北線に属し線路等級は丙線である。

大正10・3野辺地・陸奥横浜間、同年9月陸奥横浜・大湊間が大湊軽便線として開通、その後軌間が変更され線名は大湊線と改められた。(森 梯寿)

おおむらせん 大村線 佐世保線早岐駅から大村湾にそって南下し、長崎本線諫早駅に至る47.6kmの線。長崎線に属し線路等級は乙線である。

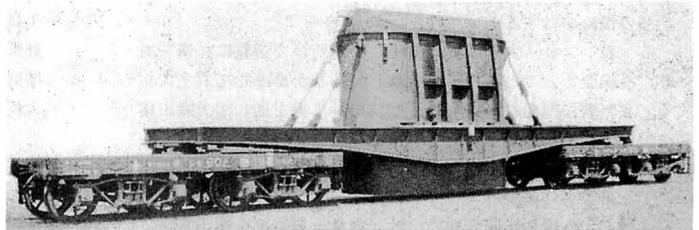
明治31・1早岐・諫早間九州鉄道株式会社によって開通した

が、明治40・7鉄道国有法により国鉄に移管長崎線と呼称、昭和9・12短絡線肥前山口・小長井・諫早間の開通に伴ってその方を長崎本線と呼ぶこととなり早岐・諫早間は大村線と呼ぶこととなった。(森 梯寿)

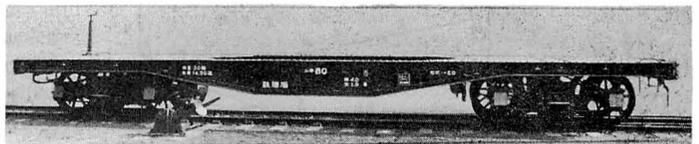
おおものしゃ 大物車 (英) well deck or depressed center wagon (米) well car or depressed center car (独) Plattformwagen 普通貨車では積載できない重量品またはかつ大貨物を輸送するに用いる貨車で貨車記号は「シ」。5号形、30号形、40号形、60号形、80号形、100号形の6種類があって、各形式の構造および性能はおのおの特長がある。5号形、30号形、40号形(いずれも荷重30t)は2軸ボギー車で車体が弓形であり、60号形(荷重50t)は4軸ボギー車で1組となっており、80号形(荷重30t)は2軸ボギー車で車体が落込形となっている。また100号形(荷重80t)は5軸ボギー車で車体が弓形になり、5号形、30号形、40号形を大きくしたようなものである。昭和31・3現在の国鉄保有両数は全部で66両である。車両の絶対数が僅少であるため一般貨車と切り離して、本社において駅に直接指示する運用方式をとっている。



大物車シキ40号形(荷重30t)



大物車シキ60号形(荷重50t)



大物車シキ80号形(荷重30t)



大物車シキ100号形(荷重80t)

このほかに私有貨車の大物車が昭和30・3現在で43両ある。近時重工業、化学工業の目覚ましい発達に伴って、大型機械類の輸送が盛んとなり、私有の大物車でその最大のものは荷重170t、自重約46.5t、連結面間長さ35,900mmの8軸ボギー車がある。(宮地実雄・大野 猛・笹 潤次)

おかたせん 岡多線 愛知県岡崎市と岐阜県多治見市方面とを結ぶ国鉄自動車路線であって、所管する自動車営業所は愛知