

鳳 至 線	能登瑞穂・能登宇出津	昭27・9・1開業
小 木 線	宇出津北口・小木町	昭13・7・1
	小木町・能登松波	昭17・5・1

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 穴水から能登折戸までの鉄道の先行路線としての使命を有するほか、鉄道の補助および培養路線として金沢・穴水間を運営し、その他地方産業文化の発展助長をも使命としている。

５ 特 長 北端に近い能登飯田から金白北線をとって金沢まで、毎日１往復の夜間急行便を運転し地方の要望にこたえているが、この急行便は自動車急行料金を収受している。
(西山清氏)

おくりこしめそう 送り越輸送 予定されていた輸送量より多くの貨物を計画的に先送りすることをいう。貨物は生産と需要との関連によって輸送希望量が定まるものである。米・麦などのように生産が季節的に定まっていて、需要が年間を通じて平均的にあるものや、肥料のように生産は年間平均に行われるが需要が時期的に集中するもの、あるいは鉄鋼のように生産も需要もだいたい平均にあるものなどによって、輸送需要もそれぞれ異なった状態で現われるものである。したがって鉄道に対する出荷も時期的に非常に波動を示す。送り越輸送は貨物輸送のふくそう期に輸送能力の不足によって所要の輸送が行われないう状態を避けるため、あらかじめ閑散な時期に貨物を先に送っておくものである。したがって広義の送り越輸送では、需要期でないのに薪炭などを夏期に都市に備蓄するための輸送などもこの中に入るのであるが、この場合は商取引の必要性から先送りするもので、普通の場合は輸送能力の不足という要因があるものに限られる。送り越輸送のできる貨物はその特性上おのづから限定される。すなわち生産および需要がだいたい計画性のあるもの、保存・貯蔵の可能であるもの、発着駅がおおむね一定しているものなどの条件を備えたものである。(酒本 昇)

おごやてつどう 尾小屋鉄道

1 事業者の概要

名称 尾小屋鉄道株式会社，本社 石川県小松市土居原町，資本金 350 万円，おもな事業 地方鉄道・一般乗合旅客自動車運送 23 km。鉄道従事員 66 人，保有車両 機関車蒸気・内燃各 1，内燃客車 2，客車 6，貨車 26 両。

沿革 大正8年正田順太郎が敷設開業、同9・6合名会社横山鋳業



年 度	昭 和 28	29	30
旅 客 輸 送 人 員 (千 人)	678	705	820
人 キ ロ (千)	5,623	5,768	6,123
貨 物 輸 送 ト ン 数 (千 t)	21	22	22
ト ン キ ロ (千)	346	367	366
旅 客 収 入 (千 円)	16,119	16,307	17,108
貨 物 収 入 (〃)	9,195	9,716	9,582
運 輸 雑 収 (〃)	60	75	142
収 入 合 計 (〃)	25,374	26,099	26,832
営 業 費 (〃)	23,858	28,618	26,233
営 業 利 益 (〃)	1,516	△ 2,519	599
営 業 係 数 (%)	94	110	96

部へ譲渡、さらに昭和4・6・22尾小屋鉄道株式会社がこれをゆずり受け現在に至る。

2 地方鉄道線

北陸本線小松駅付近新小松を起点として尾小屋（石川県）まで16.8km単線、動力蒸気・ガソリン、軌間0.762m、旅客・貨物運輸を目的とする。大正5・8・17免許、同8・11・26運輸開始、国鉄と連絡運輸はしていない。

3 運輸概況（前掲）。

(嵯峨野福次)

おしだしたん 押出炭 山元から輸送されてきた石炭を直接船積するものを直積または直通炭といい、これに対しいったん貯炭したものを貨車に積直して船積するものを押出炭という。

石炭を海送する場合は山元のポケットから貨車積されて港頭まで輸送され、そのままだちに船積されるいわゆる直積が理想的であるが、配船あるいは船待の関係で、直積として輸送することができない場合がある。このときは一度港頭に貯炭し、入船した場合にふたたび石炭車に積み、貯炭場から船積場まで構内輸送を行い船積するのである。この場合は直積にくらべて輸送原価は高くなる。（加藤礼三）

オーストラリアのてつどう オーストラリアの鉄道 オー

ストラリアは6州（ニュー・サウス・ウェールズ、ヴィクトリア、タインズランド、南オーストラリア、西オーストラリアおよびタスマニア）と、2連邦政府直轄領（北部直轄領および連邦首都直轄領）からなる英国自治領で、鉄道はニュー・サウス・ウェールズ州がもっともよく発達し、これについてはヴィクトリア州、南オーストラリア州の順である。

オーストラリアにおける鉄道の起源は、1854年ヴィクトリア州ポート・メルボーン＝フリンダース・ストリート駅間約3kmの開通にはじまるが、河川に乏しい同国では鉄道は唯一の開拓機関として重きをなし、きわめて急速な発達をとげ、現在では鉄道の密度は人口1,000人当たり約5km、面積1,000km²当たり約5.6kmとなっている。

鉄道の建設はその初期においては英本国の鉄道民営主義にならい、かつ州政府の経済力が鉄道建設にまでおよばなかったことにより、主として民間会社によって行われてきた。しかし英本国における鉄道はすでに交通量の存するところに建設されたのに対し、オーストラリアにおいては交通量のまったくない未開の地に建設されたので、鉄道は収益性に乏しく、営利を目的とする民営鉄道の経営はすこぶる困難であったため、法律にもとづき 1878 年までに大部分の鉄道が州政府の所有経営に移され、それ以後の鉄道建設は主として州政府および連邦政府によって行われてきた。この結果オーストラリアには現在全体の約 3% 程度の私営鉄道があるに過ぎず、他はすべて連邦政府と州政府によって所有経営されるいわゆる官営鉄道である。

州政府の所有経営にかかるものはニュー・サウス・ウェールズ州営鉄道 (New South Wales Government Railways), ヴィクトリア州営鉄道 (Victorian Government Railways), クィンズランド州営鉄道 (Queensland Government Railways), 南オーストラリア州営鉄道 (South Australian Government Railways), 西オーストラリア州営鉄道 (Western Australian Government Railways), タスマニア州営鉄道 (Tasmania Government Railways) の 6 鉄道で, 連邦政府鉄道はオーストラリア横断鉄道 (Trans-Australian Railway), 中央オーストラリア鉄道 (Central Australia Railway), 北オーストラリア鉄道 (North Australia Railway), 連邦首都直轄領鉄道 (Australian Capital Territory Railway) の 4 鉄道がある。