

械式信号機と、曲線または遠距離・隧道(づいどう)などのため機械式では操縦困難な場所に用いるA型電気信号機が代表的なものである。このほか自動信号機の初期に使用されたF型信号機があるが、これは色灯式に置き換えられ現在には使用されていない。

(西沢 毅)

# かこがわせん 加古川線

山陽本線加古川駅から加古川にそって北上し、福知山線谷川駅に至る48.5kmの線。山陽線に属し線路等級は丙線である。

大正2・4加古川と谷川を結ぶ鉄道として播丹鉄道株式会社によって加古川・厄神間建設。その後逐次建設し大正13・12谷川まで全通。昭和18・6政府において買収し加古川線と呼ぶこととした。(森 悌寿)

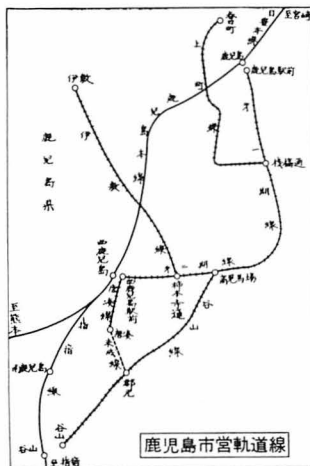
# かごしましえいきどう

## 鹿児島市営軌道

### 1 事業者の概要

名称 鹿児島市(交通局),所在地 鹿児島市荒田町,資本金 368,401万円,おもな事業 軌道16.5km,一般乗合旅客自動車運送53km,動物園・運動場の経営。軌道従業員510人,保有車両電動客車68両。

沿革 明治44・10・25鹿児島電気軌道株式会社設立,大正3年市内軌道第



鹿児島市営軌道線

1期線を創業,昭和3・7・1鹿児島市へ譲渡し,同年12月谷山線を,同25年唐湊線を営業開始し現在に至る。

## 2 軌道線 (下欄表参照)

## 3 運輸概況

| 年<br>度     | 昭 和 28  | 29      | 30      |
|------------|---------|---------|---------|
| 旅客輸送人員(千人) | 31,902  | 28,269  | 28,163  |
| 人 口 (千)    | 97,014  | 56,538  | 83,558  |
| 旅客収入(千円)   | 243,465 | 259,595 | 256,792 |
| 運輸雑収(〃)    | 3,577   | 4,396   | 16,203  |
| 収入合計(〃)    | 247,042 | 263,992 | 272,994 |
| 営業費(〃)     | 212,375 | 252,284 | 271,482 |
| 営業利益(〃)    | 34,668  | 11,707  | 1,513   |
| 営業係数(%)    | 86      | 96      | 99      |

(嵯峨野福次)

かごしません 鹿児島線 鹿児島本線とこれから分岐する14の支線との総称。その支線は添田線,室木線,香椎線,篠栗線,勝田線,筑肥線,甘木線,矢部線,三角線,肥薩線,山野線,宮之城線,指宿線および湯前線である。(森 悌寿)

かごしまほんせん 鹿児島本線 門司港駅から山陽本線の終点となっている門司駅を通り博多,熊本等を経て南下し鹿児島駅に至る400kmの線。ほかに門司港・外浜間0.9km,葛葉・門司埠頭間1.6km,香椎・福岡港間10.9km等の貨物支線を含み,総営業キロ413.4kmとなっている。鹿児島線の本線で,門司港・鳥栖間は甲線,鳥栖・鹿児島間は乙線,貨物支線は丙線となっている。

明治24・4門司(現門司港)・久留米間,明治24・7久留米・熊本間,明治29・11熊本・八代間,明治36・9吉松・隼人・鹿児島間(現在の肥薩線,日豊本線の一部)が九州鉄道株式会社によって開通したが,明治40・7鉄道国有法によって国有となり,さらに建設は進められ明治41・6八代・吉松間(現在の肥薩線の大部)の開通によって門司・鹿児島間が開通し,鹿児島本線と呼称,昭和2・10八代・川内・鹿児島間(海岸線)の開通により鹿児島本線は門司港・博多・八代・川内・鹿児島間に改められたものである。

この線は日豊本線とともに九州を縦断し,北九州と南九州とを結ぶ幹線であって,とくに北九州地区においてはいわゆる北九州工業地帯の主要都市を結んでおり,また長崎本線その他の線との間の客貨も多く輸送量はきわめて多い。したがって門司・小倉間,黒崎・折尾間のように4線の区間もあり,その他も久留米以北は全部複線となっている。(森 悌寿)

かさいし 笠石 (英)caping stone 乗降場の縁端にすえ付けるもので擁壁の上面を防護し,その床面の形状を整備する目的で設置される石材またはコンクリートブロック。乗降場擁壁はとくにその床面が軌床面上一定の高さを保ち,かつ線路中心と

| 国鉄連絡駅 | 線 名  | 区 間         | キロ程<br>km | 単複<br>線          | 動 力 | 軌 間<br>m | 免 特許年月日                   | 運輸開始年月日                    | 営業の種別 | 摘 要               |
|-------|------|-------------|-----------|------------------|-----|----------|---------------------------|----------------------------|-------|-------------------|
|       | 第1期線 | 武ノ橋・鹿児島駅前   | 3.0       | 全<br>線<br>複<br>線 | 電 気 | 1.435    | 明治 44・8・8                 | 大正 3・7・3より<br>大正 3・12・20まで | 全     | 併 用<br>(0.2km 新設) |
|       | 第2期線 | 高見馬場・西鹿児島駅前 | 1.0       |                  | 〃   | 〃        | 〃                         | 大正 4・12・27                 | 線     | 併 用               |
|       | 谷山線  | 武ノ橋・谷山      | 6.4       |                  | 〃   | 〃        | 大正 3・12・28                | 大正 4・1・17                  | 旅     | 新 設               |
|       | 上町線  | 棧橋通・春日町     | 1.8       |                  | 〃   | 〃        | 大正10・7・16より<br>昭和26・4・5まで | 昭和 2・6・27より<br>昭和27・2・24まで | 客     | 併 用<br>(0.4km 新設) |
|       | 伊敷線  | 柿本寺通・伊敷     | 3.0       |                  | 〃   | 〃        | 明治 45・6・8                 | 大正 7・3・14より<br>大正 9・10・1まで | 運     | 併 用               |
|       | 唐湊線  | 西鹿児島駅前・唐湊   | 1.3       |                  | 〃   | 〃        | 昭和 25・3・31                | 昭和26・10・14より<br>昭和27・6・1まで | 輸     | 〃                 |