

すると雷の襲来によるものと、電力設備自体の内部から発生するものとに分けられる。前者を外雷、後者を内雷と呼ぶことがある。外雷は雷雲の近接、落雷等天災によるもので、予防は不可能であるがその被害の軽減、避雷等はある程度可能である。高層建築物の避雷針、送電線路の架空地線、発電所・変電所等の避雷器はこの用に供される。内雷すなわち電力設備自体から発生するものには送電線の断線・接地・開閉操作をする場合、または発電機・変圧器・水銀整流器の故障等の場合に起る。

(村田良二郎)

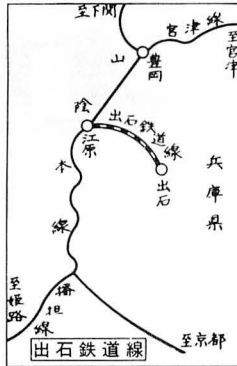
いずしてつど 出石鉄道

1 事業者の概要

名称 出石鉄道株式会社、会社設立 大正9・12・20、本社 兵庫県出石郡出石町、資本金120万円、地方鉄道11.2km。

2 地方鉄道線

江原(山陰本線)・出石間11.2km、単線、動力内燃・蒸気、軌間1.067m、旅客・貨物運輸を目的とする。大正8・6・27免許、昭和4・7・21運輸開始、戦時中の企業整備のため、昭和19・5より休止中。(嵯峨野福次)



いずしてつど 伊豆箱根鉄道

1 事業者の概要

名称 伊豆箱根鉄道株式会社、本社 静岡県三島市、資本金11,975万円、おもな事業 地方鉄道軌道業のほか一般乗合旅客自動車運送事業路線192km、一般貸切および一般乗用旅客自動車運送事業ならびに自動車道事業・旅館・売店・食堂業。鉄道軌道従業員400人、保有車両 電気機関車3、電動客車28、客車10、貨車86両。

沿革 大正5・12 資本金30万円の駿豆鉄道株式会社として発足し、同6・10富士水電株式会社から軌道線(沼津・三島間)を、同11月には軽便鉄道(三島・大仁間)をゆずり受けて営業開始した。昭和13・4駿豆鉄道箱根遊船株式会社、同15・11駿豆鉄道株式会社と社名を変更し、同16年大雄山鉄道株式会社(小田原・大雄山間)を合併しさらに昭和32・6・1現会社名に変更した。

2 地方鉄道線

開業線 東海道本線三島駅および小田原駅に連絡し、駿豆線(静岡県)、大雄山線(神奈川県)の2線を有し、延長29.4kmの鉄道である。駿豆線三島・修善寺間19.8kmは単線、動力は電気、軌間は1.067mで旅客・貨物運輸を目的とし、明治40・2・23三島・大仁間免許、同年7・19運輸開始し、その後大正10・7・6修善寺までの免許を受け、同13・8・1開業した。

大雄山線小田原・大雄山間9.6kmは単線、動力は電気、軌間は1.067mで旅客運輸を目的として大正10・6・14免許を受け、



同14・10・15運輸開始、昭和10・6国鉄小田原駅に乗り入れた。

未成線 熱海市相原・十国峠間1.68kmは昭和25・2・27、十国峠・日金山間0.3kmは同28・10・1鋼索鉄道の免許を受けたが工事施行未認可線である。いずれも動力は電気、軌間は1.067mである。

3 軌道線

静岡県下、東海道本線沼津駅に連絡し、三島から沼津に至る延長6.6kmの単線、動力は電気、軌間は1.067m、併用軌道で旅客運輸の軌道である。明治36・11・11および同39・6・25特許を受け、同39・11・28運輸開始した。

4 沿線の観光地

韮山温泉(駿豆線韮山駅)、古奈・長岡温泉、三津海岸(駿豆線伊豆長岡駅)、大仁温泉(駿豆線大仁駅)、修善寺・湯ヶ島温泉・達磨山(駿豆線修善寺駅)、小田原城内公園(大雄山線小田原駅)、最乗寺(大雄山線大雄山駅)。

5 鉄道運輸概況

項目	昭和28	29	30
旅客輸送人員(千人)	11,970	12,856	13,241
人キロ(千)	87,996	96,541	100,513
貨物輸送トン数(千ト)	147	138	133
トンキロ(千)	-2,021	1,880	1,743
旅客収入(千円)	168,762	183,895	189,609
貨物収入(〃)	21,943	20,558	19,917
運輸雑収(〃)	3,759	3,203	3,831
収入合計(〃)	194,463	207,656	213,357
営業費(〃)	175,519	198,973	192,712
営業利益(〃)	16,945	8,683	20,645
営業係数(%)	91	96	87

6 軌道運輸概況

項目	昭和28	29	30
旅客輸送人員(千人)	2,749	2,635	2,473
人キロ(千)	10,554	19,236	11,290
旅客収入(千円)	16,136	15,443	15,541
運輸雑収(〃)	275	212	220
収入合計(〃)	16,411	15,654	15,761
営業費(〃)	19,390	21,133	20,020
営業利益(〃)	△ 2,980	△ 5,479	△ 4,259
営業係数(%)	115	135	125

(志村幹雄)

いそんひん 易損品 運送中き損しやすい荷物をいう。き損しやすい荷物には、荷造包装の適正を欠きその不備のためのもとの、荷物の形態その他により荷物自体がき損しやすいものとある。ここでいう易損品とは後者をいい、易損品と認定されるものについては、運送制度上種々の制限あるいは条件をつけることがある。(重森直樹)

いたくきかんく 委託機関区 機関車の丙修繕は機関区または工場において施行されるが、かなりの修繕設備を伴うので地区別に数機関区分を集中して1箇所で行うことが経済的である。工場の近接地区の機関区では工場に修繕を委託する。丙修繕を施行する設備をもたないで、集中丙修繕機関区(集中丙修区)に、または工場に修繕を委託する機関区を委託機関区と称する。自区の配置両数だけで相当の両数をもち、他区の修繕を全然行わないのを自区丙修と称する。尾久機関区は田端に対して委託機関区であり、田端機関区は集中丙修区である。東京機関区は自区丙修だけ行う機関区である。(塚越義寿)