

いよてつどう 伊予鉄道

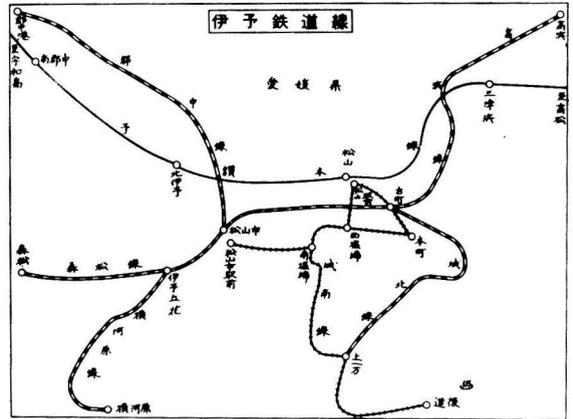
1 事業者の概要

名称 伊予鉄道株式会社, 本社 松山市湊町, 資本金 30,360万円, おもな事業 地方鉄道 38.3km, 軌道 9.1km, 旅客自動車運送 (一般乗合 817km, 一般貸切, 乗用), 通運, 土地建物業。鉄道・軌道従事員 811人, 保有車両 鉄道一蒸気機関車 8, 内燃機関車 8, 電動客車 15, 客車 38, 貨車 19両。軌道一電動客車 32, 電動貨車 1両。

沿革 明治 21 年伊予鉄道株式会社設立, 鉄道線松山・三津間を, 同 28 年軌道線古町・道後間を創業, 逐次路線を延長し大正 5・12 伊予水力電気を合併して伊予鉄道電気と商号変更, その後多くの電気事業会社を合併, 昭和 17・4 電気事業部門を分離して伊予鉄道株式会社として発足現在に至る。

2 地方鉄道線

国鉄連絡駅	線名	区間	キロ程 km	単複 線別	動力	軌間 m	免. 特許年月日	運輸開始年月日	営業の種別	摘要
	高浜線	高浜・松山市	9.4	単 1.8 複	電 蒸 気 ディーゼル	1.067	明治 24・7・23 昭和 19・12・28	明治 25・5・1 昭和 21・10・28	旅客・貨物	
	横河原線	松山市・横河原	13.2	単	蒸 気 ディーゼル	"	明治 24・7・23 " 31・12・20	明治 26・5・7 より " 32・10・4 まで	"	
	森松線	伊予立花・森松	4.4	"	"	"	明治 27・7・3	明治 29・1・29	"	
	郡中線	松山市・郡中港	11.3	"	蒸 電 気	"	明治 27・1・24 昭和 12・1・26	明治 29・7・4 昭和 14・5・10	"	
	城北線	古町・上一万	2.8	"	電 気	"	明治 33・4・13 大正 14・4・16	明治 33・5・1 昭和 2・4・3	旅客	



3 軌道線

線名	区間	キロ程	単複	動力	軌間	免. 特許年月日	運輸開始年月日	営業の種別	摘要
城南線	古町・道後	4.7	単	電 気	1.067	明治 39・9・2 昭和 3・1・28	明治 44・3・31 昭和 4・5・10	旅客	古町・本町間休止中, 併用
大手町線	西堀端・古町	1.4	"	"	"	昭和 9・6・4 " 11・3・30	昭和 11・5・1	"	併用
花園線	松山市駅前・南堀端	0.4	"	"	"	昭和 22・2・25	昭和 22・3・25	"	併用

4 沿線の観光地, 特色 道後温泉郷(道後), 沿線一帯は伊予蜜柑の産地で年産 174 万貫におよぶ。

5 運輸概況 (上表は地方鉄道, 下表は軌道)

項目	年 度		
	昭和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)	15,205	14,816	14,720
人キロ(千)	91,889	94,271	93,209
貨物輸送トン数(千t)	9	7	4
トンキロ(千)	88	69	34
旅客収入(千円)	203,853	208,814	206,304
貨物収入(〃)	3,572	3,134	2,808
運輸雑収(〃)	6,781	7,605	4,834
収入合計(〃)	214,206	219,553	213,946
営業費(〃)	198,093	209,794	207,465
営業利益(〃)	16,114	9,759	6,481
営業係数(%)	93	96	93

項目	年 度		
	昭和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)	13,656	14,067	14,723
旅客収入(千円)	104,139	107,674	113,577
運輸雑収(〃)	647	642	628
収入合計(〃)	104,787	108,317	114,205
営業費(〃)	89,330	84,441	95,316
営業利益(〃)	15,457	23,876	18,889
営業係数(%)	85	78	80

(嵯峨野福次)

イリノイ・セントラル鉄道 (米) Illinois Central Railroad Company 1級鉄道, 営業キロ 10,528km. 本社所在地: Chicago, Illinois, U. S. A.

本鉄道会社が免許を受けたのは 1851・2 であるが, 当時アメリカにおいて最大規模の鉄道建設計画であったことおよびその建設を援助するために広大な土地の贈与が行われた最初の鉄道であったことによって有名である。当時完成されたイリノイ・ミシガン運河の南端からイリノイ・ケンタッキー両州境のカイロまでの本線およびセントラリアからシカゴおよびイースト・デュブクに達する線路をあわせて合計 1,135km の鉄道を 6 箇年以内に建設した場合は, 2,500,000 エーカーの土地を贈与されることが約束された。

工事は 1851・12 に開始され, 1856・9 に完成した。建設資材および労力の獲得について種々の困難に直面したにもかかわらず, 工事を期限内に完成することができた。イリノイ州は当時人口が非常に稀薄であったので, 同鉄道は東部諸州および欧州から定住者を誘引するために大きな役割を果たした。

以後新線の建設および既存鉄道の買収によって線路は延長され, 1892 年にはメンフィスからヴィックスバーク経由ニューオーリンズまで, 1900 年にはレイヴィルおよびイースト・セントルイス, 1926 年にはローレンまでおよんだ。1928 年に完成したイリノイ州のエッジウッドからケンタッキー州のフルトンまでの区間はエッジウッドの切り通し (Edgewood Cutoff) として知られている。

イースト・カイロからニューオーリンズまで 881 km の線路は最初は南部の他鉄道と同じく 5ft の軌間で建設されていたが,