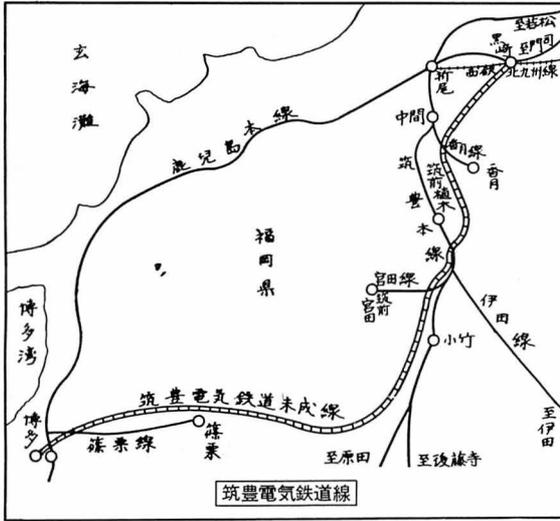


(本文前ページ)



口の計は75.1kmとなる。線路等級は乙線(支線は丙線)である。明治24・8若松・直方間筑豊鉄道株式会社によって開通、明治30・10九州鉄道株式会社に合併、明治34・12飯塚・桂川間九州鉄道株式会社によって開通、明治40・7鉄道国有法によって、国鉄に移管長尾線と呼称、昭和4・12原田まで全通により若松・原田間を筑豊本線と改めた。また支線の中間・筑前中間は大正8・3、小竹・新多間は大正2・7石炭輸送を目的として開通された。(森 梯寿)

ちくません 千曲線 長野県浅間町を中心として放射線状に伸びる国鉄自動車路線であって、所管する自動車営業所は長野県北佐久郡浅間町(岩村田)にある。

1 区間・キロ程および沿革

上田駅前・小海駅前	55 km	昭28・12・30 開業
上田駅前・小諸駅前	22 "	"
乙女駅前・軽井沢駅前	19 "	"
岩村田駅前・芦田	19 "	"
岩村田駅前・本追分	11 "	"

2 営業範囲は貨物の取扱

をしている。

3 使命 この路線は

信濃川上流千曲川の流域に位し、戦後急迫した産業経済の再建と、社会秩序の確立をはかるため、昭和21・4・15から機動運営として発足し、食糧・薪炭および復興資材その他民生安定に必要な重要物資を輸送しておったが、昭和28・12・30路線事業として再発足することになり、地方産業の開発を使命としている。(西山清氏)



ちけいず 地形図 (英) topographical map ある時期において地表面の起伏および地下の一部を含めた人為的な物体や行政区劃等を縮尺を用い、一定の図式という規約にしたがって、比較的正しく現図したものをいう。

1 地形図の展開法 地球の形状は回転だ円体であり、これ

を平面に正しく展開することは不可能であるが、地図の精度を考慮して小区域に限った場合には、実用上支障がないので、縮尺 $\frac{1}{50,000}$ 以下の縮尺では多面体投影法によっている。

2 図式 地形図は地表面のすべてを網羅(もうら)することが理想であるが、これは不可能であるから使用目的に従って適当な図式を定めて描画する。

図式には「地物図式」「地貌(ぼう)図式」「注記図式」とがあり、国鉄では「線路及び施設関係建設物製図心得」に一部の記号・符号が定められている。

(1) 地物図式 家屋・交通路・通信電力・水利に関する物体等を示す。家屋はその機能を見わすため種々な記号がある。たとえば官公衙・学校・病院・神社仏閣・工場等、また山林・原野・耕地の区別、山地や海岸の特殊地形や各種の境界等の表現方法を定めたものである。

(2) 地貌図式 地表面の起伏の表現方法で等高線式(水平曲線式)・けぼ式・ぼかし式・段彩式(累層式)・点高式やこれらの混用式とがある。けぼ式・ぼかし式・段彩式は直感的に地形を想像することができるが、数的に表現できぬ欠点があるので、一般に $\frac{1}{50,000}$ 以下の縮尺では等高線式が多く用いられている。地理調査所発行20万分の1図はぼかし式と等高線式との併用であり、海図は点高式と等高線式との併用である。

(3) 注記図式 記号や符号で表現できない地名等の表示方式で測量年記・測量機関や縮尺等もこれに含まれる。

3 等高線 等高線式地形表現法は1729年オランダの測地技師のリキュースの地形図

考案によるもので、地形の表現には最もすぐれた方法である。ついに水平曲線またはコンターともいわれている。

等高線とはゲオイド面に平行な面が地表面と交わる線であり、閉鎖曲線となる。等高線の間隔は緩傾斜地では粗・急斜面では密となり、交差することがない。

等高線は読図の便をはかり首曲線・計曲線・間曲線・補助曲線の4種に分けられている。

- (1) 首曲線 地形のいかんにかかわらず、つねに地貌を表すために用いるもので、細い実線で描かれている。
- (2) 計曲線 首曲線の数を読み高低の大数を知るのに便利なよう、首曲線5条ごとに1条を太くしたものである。
- (3) 間曲線 だいたい $\frac{1}{4}$ 以下の傾斜地に用いられ長点線で示してある。
- (4) 補助曲線 要所の一部の起伏を示すもので、普通の点線が用いられている。

4 地形図の精度 図上地形の複雑さの程度に対する測点の疎密と等高線の垂直距離とによって決まる。(高橋浩二)

ちざかせん 千

栄線 国鉄富内

線の富内駅を起点とし、振内を経て千栄駅(北海道沙流郡永平村)を終点とす

