

し、春の桜、秋の紅葉および厳島神社の祭礼等の多客時にはほかに旅客船1隻を配し臨時便を運航する。宮島口・宮島間の距離1哩、航行時間は13分である。→鉄道連絡船。国鉄航路。

参考文献 山本熙著 日本鉄道連絡船史。(今留光国)

**みやだせん 宮田線** 筑豊本線勝野駅から西方の筑前宮田に至る5.3kmの線と、その途中の磯光から分岐して菅牟田に至る2.2kmの貨物支線で総営業キロは7.5km、筑豊線に属する丙線である。明治35・2勝野・筑前宮田間九州鉄道株式会社によって開通したが、明治40・7鉄道国有法により国鉄に移管、宮田線と呼ぶこととなった。また磯光・菅牟田間は石炭輸送のため明治43・10建設されたものである。(森 梯寿)

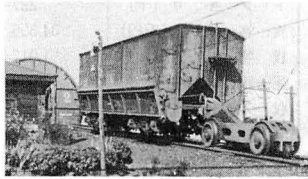
**みやづせん 宮津線** 舞鶴線西舞鶴駅から宮津、天の橋立を経て山陰本線豊岡駅に至る84.0kmの線。山陰線に属し線路等級は丙線である。大正13・4西舞鶴・宮津間が建設され宮津線と呼ぶことになり、その後延長され昭和4・12豊岡まで全通した。(森 梯寿)

**みやのじょうせん 宮之城線** 鹿児島本線川内駅から東北進し、山野線薩摩大門口に至る66.1kmの線。鹿児島線に属する簡易線である。大正13・10川内・樋脇間開通、宮之城線と呼称、大正15年樋脇・宮之城間、昭和9・7宮之城・薩摩求名間と開通し、昭和12・12薩摩大門口まで開通したものである。(森 梯寿)

**みやのはるせん 宮原線** 久大線恵良駅から南下し熊本県に入り肥後小国駅に至る26.6kmの線。久大線に属する簡易線である。昭和23・4恵良から泉泉寺、宮原、隈府を経て山鹿および豊肥本線肥後大津付近を結ぶ予定線のうち恵良・泉泉寺間開通、さらに昭和29・3肥後小国まで開通したものである。終点肥後小国駅の所在地熊本県阿蘇郡小国町大字宮原の地名により宮原線と呼称する。(森 梯寿)

**ミュール** (英) mule 貨車を押し上げる装置。カーダンプと組み合わせ使用する。カーダンプは空になった貨車を押し出して、キックバックを経て空車線まで自走させるため、高所に設置するのが普通である。このためカーダンプまで貨車を1両ずつ確実に押し上げる装置が必要になってくるのである。この目的に使われているのがミュールである。わが国でも室蘭駅および小樽築港駅に各2基設置されている。

ミュールは本体、駆動装置、レール、ビットからなる。本体は写真に示す形状のもので、先端は貨車の連結器を押し上げるのに便利な形をしている。ミュールの前後端にはワイヤロープがつけられ、このロープを巻取って貨車のレールの内側に敷設された狭いゲージの軌道上を走行する。



ミュール

ワイヤロープの巻取装置は直流電動機により駆動する。ミュール走行軌道の最下位にはミュールビットがあり、押し作業をしないときには、ミュールはこのビット内に入り、つぎの貨車が来てても危険のないようにする。

ミュールは貨車を1両ずつ押し上げる装置であるから、ミュールが押し作業を連続して行うためには、1両ずつ切離した貨車を一定間隔を置いて、ミュールの押し開始位置に供給する必要がある。このためミュールビットの手前は12%の勾配をもつ流下線となっており、貨車にブレーキをかけて留置する。先頭の貨車から1両ずつ連結手が乗ってブレーキをゆるめると、自走を開始する。

流下線を下って来た貨車はミュールビットを過ぎて停止する。運転室で制御器を入れるとミュールはワイヤロープに引かれて、ビットを出、低速度で貨車に近づく。ミュールの先端が貨車の連結器を確実に保持すると速度を増して傾斜面を押し上げて行く。カーダンプの直前でミュールはいったん停止し、ついで緩速度ですでに空になったカーダンプ内の貨車を押出す。後方の貨車の大部分がカーダンプに入ったところでミュールは停止し、貨車は惰性でカーダンプ内に入る。制御器を逆に回すとミュールは後退して、ミュールビット内に入り、つぎの貨車が流下してきてもさしつかえがなくなる。これらの動作はすべて自動的に行われ、各速度の制御はワードレオナード方式によって行われる。

ミュールがビットから出入する機構は、昇レールはビットをまたいで敷設し、降レールは狭くして末端をビット内に導く。両レールは上下のポイントで連絡するもの(小樽築港駅)と、レールは1条でビットの前後に切換えゲートをおき、ビットからの出入を行わせるもの(室蘭駅)とがある。性能の概略は 上昇速度2~0.3 m/sec、下降速度3~0.5 m/sec、電動機120 KW, D, C, 220 V。→カーダンプ。(井田緑朗)

**みんえいてつどう 民営鉄道** (英) private railway (独) Privatbahn, Privateisenbahn (仏) chemin de fer privé

1 一般的意義では国営鉄道または公営鉄道でなく、私人または私法人のみが経営主体となっている鉄道をいう。しかしわが国の法制適用上では、やや異なった意味に解せられている。わが国の法制上の意義では民営鉄道とは、国有鉄道を除く各種の鉄道事業を総称したものである。一般的には私鉄とも称されているが、民営鉄道も私鉄もともに法律で明らうに定義された用語ではない。そしてその中には一般民営の鉄道のほか種々の経営形態の鉄道・軌道等が含まれている。すなわち民営鉄道あるいは私鉄の中には公営(たとえば東京都電、大阪市電)、営団組織(東京の地下鉄、その性格は公法上の法人である)の鉄道・軌道があり、また索道(架空した索条についた搬器によって運送するもの)、無軌条電車(トロリーバスとよばれているもので、架線から得た電気を動力とし、タイヤによって道路上を走るもの)など、レール上を運転しないものも含まれている。すなわち現行法制上、国鉄以外のほとんどすべての鉄道事業は、地方鉄道法または軌道法の適用を受けており、これらの鉄道事業をひっくるめて、国鉄に対して民営鉄道とよぶのであって、法的には地方鉄道・軌道とよばれるものである。

(1) 種類 民営鉄道はその経営主体、経営規模、敷設の規格、制度上の取扱などの面できわめて多様な内容を有しており、それが民営鉄道の大きな特色となっているが、いまそれを法規上の区別からみると、地方鉄道法によるものと、軌道法によるものと大別される。

ア 地方鉄道法の適用を受けるもの

(7) 地方鉄道 一地方の交通を目的とするもので、原則として専用の敷地を有するもの。なお鋼索鉄道(ケーブルカー)、懸垂鉄道(架空したレールによって懸垂した車体を動かすもの)も法規上では地方鉄道に含まれる(地方鉄道法第1条)。

(f) 専用鉄道 私人または都道府県その他公共団体が、自己または特定人の専用にするもので、公衆の用に供される鉄道または軌道と直通あるいは連絡するもの(専用鉄道規程第1条)。

(ウ) 索道 架空した索条に搬器をつるして運搬するもの(積雪地においてスキー客を運送するスキリフトも含む)。

イ 軌道法によるもの

(7) 軌道 原則として道路上に敷設される鉄道。