



ゆうえんてつどう 熊延鉄道

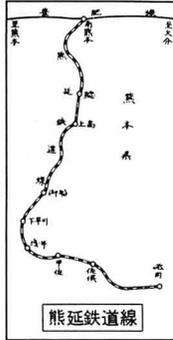
1 事業者の概要

名称 熊延鉄道株式会社, 本社 熊本市春竹町, 資本金 3,000万円, おもな事業 地方鉄道, 一般乗合旅客自動車運送。鉄道従事員 202人, 保有車両 蒸気機関車 3, 内燃動車 5, 客車 11, 貨車 14 両。

沿革 南熊本・御船間軽便鉄道敷設の目的で大正 1・11 御船鉄道株式会社設立, 同 5・3 までに開業, 同 12・4 御船・甲佐間延長, 昭 2・1 熊延鉄道と社名変更, 昭 7・12 砥用まで延長現在に至る。

2 地方鉄道線

国鉄豊肥本線南熊本駅に連絡, 南熊本・砥用間(熊本県)28.6km 単線, 動力蒸気・ガソリン, 軌間 1.067m, 旅客・貨物輸送を目的とする。明治 45・1・10 および大正 2・5・31 免許, 大正 4・4・6 南熊本・鯉間 6.3km をはじめ逐次延長, 昭 7・12・25 全線開業。



3 運輸概況

項 目	年 度		
	昭 和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)	1,595	1,621	1,575
人 キ ロ (千)	16,680	16,885	16,118
貨物輸送トン数(千t)	67	57	59
ト ン キ ロ (千)	1,135	979	979
旅客収入(千円)	38,327	42,062	39,167
貨物収入(〃)	12,647	10,812	10,883
運輸雑収(〃)	125	208	240
収入合計(〃)	51,099	53,082	50,290
営業費(〃)	55,605	55,456	47,758
営業利益(〃)	△ 4,505	△ 2,374	2,530
営業係数(%)	109	104	92

(嵯峨野福次)

ゆうがいかしゃ 有がい貨車 屋根のある貨車の総称。有がい貨車は主として施封保護を必要とし, また雨浸を避ける必要のあるもの, もしくは火気に感じやすい貨物の輸送に使用する。これに積載する種々の貨物に応じて, つぎのような種類があり, それぞれの記号で表わしている。

1 有がい車(25t および 30t 積有がい車を除く) 有がい貨車中もっとも両数が多く, 利用範囲もきわめて広い貨車で, 貨車記号は「ワ」(15t 以上の貨車はトン数に応じ, これに「ム・ラ・サ・キ」をつける。以下同じ)。

2 25t および 30t 積有がい車 主として小口貨物の輸送に使用し, 貨車記号は「ワキ」。

3 鉄側有がい車 有がい車とだいたい同様であるが, 構造は側板と妻板に鉄板を用いたもので, 動物の輸送に使用することは禁じられている。貨車記号は「ス」。

4 鉄製有がい車 車体全部が鉄製であり, 主として生石灰の輸送に使用する。貨車記号は「シ」。

5 冷蔵車 鮮魚, 鮮肉, 乳, バター, 氷等冷蔵輸送を必要とするものや, 生果, 生野菜, びん詰酒類, 清涼飲料水等で冬

期に保温輸送を必要とするものの輸送に使用する。貨車記号は「レ」。

6 通風車 野菜, くだもの, 苗等で通風輸送を必要とする貨物の輸送に使用する。貨車記号は「シツ」。

7 家畜車 牛, こうし, その他家畜類(馬を除く)の輸送に使用する。貨車記号は「カ」。

8 豚積車 豚, めん羊, やぎ, 羊等の輸送に使用する。貨車記号は「ウ」。

9 家きん車 家きんおよびその返送空容器の輸送に使用する。貨車記号は「バ」。

10 活魚車 魚介類その他を水に活かして輸送する場合に使用する。貨車記号は「ナ」。

11 車運車 特殊の積卸設備のある駅間発着の馬車, 自動車およびその他の車両類の輸送に使用する。貨車記号は「ク」。

12 陶器車 陶器類その他たな装置を必要とする貨物の輸送に使用する。貨車記号は「ボ」。(笹 潤次)

ゆうががいしゃ 有がい車 有がい貨車のうちもっとも普遍的な貨車で, 施封保護を必要とし, または雨浸をさける必要のあるもの, もしくは火気に感じやすい貨物の輸送に使用するのを主目的とする。構造上, 側板・妻板は木板張りのものと, 外側は鉄板, 内側は木板の 2 重張りのものがある。貨車記号は「ワ」をもって表わし, 荷重トン数の大小により, 15t 荷重の「ワム」と, 10t 荷重の「ワ」の 2 種類がある。——有がい貨車。(笹 潤次)

ゆうかかいそう 有火回送 機関車回送のとき, 自力で運転輸送すること。機関車の鉄道管理局間の配属変更, 局内の配置変更, 入出場, 入出庫その他のため, 機関区・工場間または機関区相互間を輸送する場合, 有火回送と無動力回送の 2 種がある。無動力回送が機関車を無動力の状態での動力車によって牽引(けんいん)させて回送するのに対し, 営業列車を牽引させ, あるいは単機で自力運転により回送することをいう。(塚越義寿)

ゆうこうじかんたい 有効時間帯 (英) available time 列車はその使命を果たすために発着する時間にある適切な範囲がある。この範囲を有効時間帯という。旅客列車を考えるときは, 旅客の利用できる有効時間帯を考えなければならない。これは一部特種な列車を除き, 発時刻としては 7 時～23 時の間, 着時刻としては 6 時～22 時の間が適当である。この時間帯は, その国の国情によって差異があるし, 夏と冬または週末と休日などあるいは急行, 長距離等列車の使命・系統によっても異なるが, おおむね 6 時から 23 時の間を有効時間帯と称している。また貨物列車では市場列車のごときは市場の時間に間に合うように鮮魚や野菜が到着することを必要とする。(内田富彦)

ゆうこうちょう 有効長 線路の有効長とはその線路の両端の最内方にある車両接触限界標相互間, または車両接触限界標と車止面までの長さをいい, 出発信号機の設けられている線路に対しては出発信号機までの長さをいう。なお本線に対しては側線の分岐またはわたり線を無視した長さをいうこともある。本線の有効長はその線区を運転する列車の長さによって決定すべきものである。列車の長さは主としてその線区の本線の勾配および牽引(けんいん)機関車の性能等に関係する。