

あいぎせん

あいぎせん 愛岐線 名古屋市から岐阜県多治見市に至る国鉄自動車路線であって、所管する名古屋自動車営業所は、名古屋市にある。

1 区間・キロ程および沿革

| | | |
|---------|-------|--------------|
| 名古屋～東桜通 | 2.3km | 昭30・12・16 開業 |
| 矢田町～東谷橋 | 11.9 | 昭30・12・16 |
| 東桜通～矢田町 | 5.3 | 昭32・8・1 |
| 東谷橋～多治見 | 15.0 | 昭33・7・1 |

本路線は昭和33・7・1岡多線から分離した。

2 営業範囲

旅客のみの取扱いをしている。

3 使命

中央線の補完を使命としている。

4 特長

中部地方最初の有料道路として建設された愛岐道路を運行している。沿線一帯は名古屋市の住宅地として、また工場地帯として発展途上にある。



(佐野 実)

アイデーピーほうしき IDP方式 (英) Integrated Data Processing 事務処理の手数を軽減する目的で、さん孔タイプライター等の一群の事務機器を用い、次のように能率的に、複合的に一連のデータ処理を行なうシステムが考えられる。

- まず原票等の原始データは、1度だけさん孔タイプライター等で機械処理可能な媒体(紙テープ、カード等)にさん孔または変換する。
- データも、項目が次々と発生時点を異にして付け加わっていく場合、古いテープ媒体から、データを追加した新しいテープ媒体を作るのであるが、既に古い媒体にさん孔されていた項目は、再さん孔せず自動的に新しい媒体に転写させ、追加項目のみを人がさん孔することによって手数を省く方法がとられる。すなわち、ひとたび機械媒体に変換されたデータ情報は、再び人手をかけず機械を通過していく様相をとる。
- さらに不変の共通項目または、ひん発する項目等は、あらかじめ別にさん孔しておいたエッジカードとかプログラムテープ等を併用するさん孔タイプライター等を用いることによって自動的に追加され、さん孔量の軽減をはかると同時に、さん孔による誤りをも少なくする方法がとられる。
- 1, 2, 3の過程において、若干の集計計算を行ったり、また必要に応じて内容を印字、製表したりすることも、相当する機能をもった機器を用いるか、または付加機構を運動させることによって可能にしている。
- いったん媒体にとられたデータは、最終的にはデータファイルにつながることを可能にし、必要に応じて必要データを摘出利用することが可能になる。

以上のように、一連の事務機器を通過しながらデータが累積され、また付帯的に製表等の作業も行なわれていく事務処理システムをIDP方式(事務処理一貫方式)といっている。

この方式はE. D. P. S. (*電子計算機を中心とする処理システム)につながるシステムまたは広い意味では、これに包含されるシステムに発展してきている。IDP方式の目的といわれ

る[経営情報について記録、データ伝送および利用]をより効率的に果たすためには、E. D. P. S. との結合が重要である。また、さらにE. D. P. S. とともにデータ伝送等の機能と結びつくことによって現われるシステムに、データ集中処理方式がある。→データ・プロセッシング・システム。

参考文献 古川栄一・高宮 晋編 現代経営学講座。三宅通夫著 経営コンピュータ・プログラミング。(大芝 猛)

アイビームうめこみけた Iビーム埋込みけた I形状の形鋼をコンクリートで包んだけたをIビーム埋込みけたと呼んでいる。 Iビーム埋込みけた



I形状の形鋼を包んでいるコンクリートは、一般には強度計算に考慮されていないので、Iビーム埋込みけたは、すべての荷重を形鋼だけで受けもたせるように設計されている。この橋りょうは施工が容易で安全性を有し、また、けた高は鉄筋コンクリートけたの1/2くらいに低くできる。(手塚 民之祐)

あかぎとざんてつどう 赤城登山鉄道

1 事業者の概要

名称 赤城登山鉄道株式会社、本社 東京都台東区浅草花川戸、資本金 2億円、おもな事業 地方鉄道(鋼索式)・索道、従業員18人、保有車両 鋼索客車2。

沿革 昭和31・3・14

東武鉄道株式会社が免許を受けたが、同社は昭和32・6・11赤城登山鉄道を創立、同年7・9免許を譲渡した。

2 地方鉄道線

利平茶屋・赤城山頂間1km、単線、鋼索式、動力電気、東武鉄道の赤城駅からバス連絡。ほかに赤城山上には、地蔵岳展望台に至る530mの普通索道と270mの甲乙種併用索道がある。



3 沿線の観光地

赤城山(大沼・小沼、スキー・スケート)。

4 運輸概況

| 項目 | 年度 | 昭和36 | 昭和37 | 昭和38 |
|-------------|----|--------|--------|--------|
| 旅客輸送人員(千人) | | 208 | 231 | 224 |
| 人キロ(千) | | 208 | 115 | 224 |
| 貨物輸送トン数(千t) | | — | — | — |
| トンキロ(千) | | — | — | — |
| 旅客収入(千円) | | 11,573 | 13,027 | 12,806 |
| 貨物収入(〃) | | — | — | — |
| 運輸雑収(〃) | | 7 | 2 | 4 |
| 収入合計(〃) | | 11,580 | 13,029 | 12,810 |
| 営業費(〃) | | 10,906 | 11,286 | 11,502 |
| 営業利益(〃) | | 674 | 1,743 | 1,308 |
| 営業係数(%) | | 94 | 87 | 90 |

(木川 卓)

あかりくかんケーブル 明り区間ケーブル 新幹線*列車無線は主として運転指令系として使用されるので、沿線全域にわたって良質な通話品質を確保する必要があった。新幹線は沿線515kmのうち約13%の67kmはトンネルで、しかも小