

(1) 小形軽量化 最近では移動局用に限らず、一般に小形化、軽量化が要求されており、プラグイン方式による保守の簡易化が行なわれているが、一方、放熱が悪くなるので換気、部品の配置等に注意する必要がある。

(2) 耐振動衝撃性 列車振動等には重要な条件である。機構上の問題、機器の取付けに注意を要する。また耐震ゴム等を使用する場合には、共振に留意することが肝要である。

(3) 湿度変化 移動局設備は、一般的に環境条件が悪いので、日射による温度上昇がはなはだしく、特にトランジスタ化されたものについては十分の考慮が必要で、機器仕様決定時の温度条件は十分考慮することが望まれる。

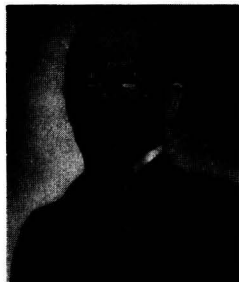
(4) 電力消費および電源変動 電力消費をできるかぎり少なくすることが必要で、このためにはトランジスタ化することが有効である。

車載用電源は車両電源と共通に使用するのが普通であり、このため電源電圧の変動が相当大きい。したがって電源電圧の変動に対して特性の劣化が生じないように考慮しなければならない。

(遠藤由松)

**いとうひろふみ 伊藤博文** 天保12・9・2周防国(山口県)の農家に生まれ、父の林 十蔵が長州藩輕卒伊藤家を継いだため、伊藤姓を名のった。幼名は利助、のち俊輔と改め、春歌または滄浪閣主人と号した。初め吉田松陰に師事し、のち木戸孝允に従って尊王攘夷に加わり、文久3年輕卒から士分に取り立てられ、井上馨らとロンドンに留学、4箇国連合艦隊の下関砲撃事件の報を聞き、急ぎ帰国した。

幕末多端の政局に高杉晋作らを助けて倒幕に活躍、慶応4年維新政府の成立に当たり参与、外国事務局判事、兵庫県知事を経て明治2年大蔵少輔兼民部少輔となる。同年鉄道建設のため、三条右大臣邸に英国公使ハリー・パークス、岩倉大納言、沢外務卿、大隈民部兼大蔵大輔、通訳井上 勝らと会合し、その資金調達について討議、パークスの紹介にかかる英国人・レー、ホレーショ・ネルソンの[わが国の関税ならびに鉄道営業開始後の収入を抵当として、英国において300万ポンドを起債すること。]を大隈とともに容認、これを政府に建言し、鉄道敷設の議を決定させた。



明治3年財政および銀行取調べのため渡米、翌年帰国し、租税頭兼造幣頭になり、次いで工部大輔に進む。これより先、明治2年新橋・横浜間の鉄道敷設免許にからむ米人との紛糾事件に、米国公使と折衝してこれを解決、翌年、前に契約したレーの英国における起債、鉄道敷設の委任をことごとく解除する公文書に署名、以後東洋銀行をして、いっさいの代行を委任した。

明治5年新橋・横浜間の鉄道開通の功勞者として、明治天皇より剣一口を下賜された。また明治8年新橋・横浜間鉄道払下げの請願書が、華族27名により提出されたとき、伊藤工部卿は創業以来の経費に複線工事の残、六郷川鉄橋その他の費額を合わせて311万4,454円38銭1厘9毛を計上し、払下げ価格300万円、6箇年賦をもって上納するものとして下付することを政府に建言した。ところが、翌9年払下請願者が資金調達に行きづまり、取消しを申し出たため、同11年取消しが認められた。

明治39年、名古屋で鉄道5,000マイル祝賀会が開催された際、鉄道建設功勞者として頌状表が贈られたが、42・10・26満州ハル

ビン駅頭において韓国人安重根のため暗殺された。従一位大勲位、公爵、東京都大田区大井伊藤町に葬る。(福田 一)

**いぶすまきらくらぎせん 指宿枕崎線** 鹿児島本線西鹿児島駅から薩摩半島を鹿児島湾に沿って南下し、鹿児島交通の終点枕崎に至る営業キロ87.9kmの線。線路所属は鹿児島線、線路等級は丙線である。

この線は鉄道敷設法別表127、鹿児島付近より指宿・枕崎を経て加世田に至る線の一部で、昭和5・12西鹿児島・五位野間開通、指宿線と呼称、昭和9・12指宿まで、昭和11・3山川まで開通した。

その後昭和35・3西頭姪(にしえい)まで延長、さらに昭和38・10枕崎まで開通、鹿児島交通と結ばれ、鹿児島本線伊集院から鹿児島交通經由で西鹿児島までの薩摩半島を一周する鉄道が形成された。現在の線名は西頭姪・枕崎間開通の際、指宿市と枕崎市の両地名をとって指宿枕崎線と改めたもので、沿線には開聞岳・池田湖・長崎鼻等の観光地がある。

なお昭和35・3山川・西頭姪間開通の際、戦後における建設線は赤字を生じ、国鉄の経営に圧迫を与えていることから昭和34・11第25回鉄道建設審議会の決議に基づき、山川・西頭姪間に特別運賃が設定されたが、この特別運賃は昭和36・5・19限り廃止された。(高橋昌保)

**いわくらともみ 岩倉具視** 文政8・9・15堀川康親の二男として京都に生まれ、幼名を周丸といい、公家岩倉具慶の養嗣子となる。天保9年、14才のとき元服して昇殿を許され、安政1年孝明天皇の侍従となり、国難打開の道は公武合体にありとして和宮降嫁に尽力した。ために佐幕党に属するかん(姦)人であるかに奏せられ、勲勤をこうむって文久2年自領の岩倉村(現在京都市左京区)に閉居した。この間[兼裡鳴虫]の意見書を起草、密奏あるいは諸藩士と相通じ、明治天皇の即位により、慶応3年許されると、王政復興のクーデターを画策し、同年末これに成功した。以来維新政府にあって重要な地位にあった。

わが国鉄道の創設に当たっても、常に推進に努め、機会あるごとに興隆をはかった。明治2年外務卿沢 宜嘉、民部兼大蔵大輔・大隈重信、大蔵少輔・伊藤博文を伴い、右大臣三条実美邸に英国公使ハリー・パークスと会し、鉄道・電信について意見を交換したが、いくばくもなく鉄道建設の議を決定した。こえて同4年全權大使のとき、英国において蜂須賀茂韶、鍋島直大らとわが国に鉄道興隆の急務であることを大いに力説した。



明治6年帰国後、征韓論を阻止して内政の充実に努め、自由民権運動の高揚に対し皇室の保全に力を傾け、井上 毅にきん(欽)定憲法を起草させ帝国憲法体制の礎をかためた。翌7年赤坂喰違において刺客のため負傷したが、まもなく創傷いえて出仕するようになった。

次いで明治10年華族の祿券を集めて銀行ならびに鉄道の創立を企画し、第十五銀行を設立して実行にはいったが、中途でぎ折した。また同14年幹線鉄道の私設を認め、日本鉄道株式会社の創立をあっ旋するなど、私鉄のぼっ興にも寄与するところ大であった。明治16・7・20ガンを病んでこう去、国葬をもって品川の曹洞宗海晏寺に葬られ、のち太政大臣を、またさらに正一位を追贈された。(福田 一)