

この路線は戦時中、原産地路線として貨物輸送を目的として開業され、昭和22・3・31から旅客輸送を開始した。

(熊沢 勇)

**かわかみそうろく 川上操六** 嘉永1・11・11薩摩藩士の家に生まれ、初めて戊辰戦争に従軍、明治4年陸軍中尉に任ぜられ、果進して同31年大将となる。西南戦争には熊本ろう城に隊長として功あり、のちヨーロッパ兵制視察に再度渡航、その識見を参謀本部次長として大いに活用した。

明治25年内務省に鉄道会議が設置されるに及び、初代議長に推された。

明治27・28年の日清戦争には、大本営陸軍上席参謀として全作戦を指導し、同31年参謀総長に就任、翌32年には初代帝国鉄道協会会長をつとめ、鉄道界に尽くすところ甚大であったが、同5年病没した。

のち、わが国鉄道発達に尽くした功により、明治39年名古屋で「鉄道5,000哩祝賀会」が開催された際の、慰霊祭に祭られた。



(矢口正輝)

**かわもとほくせん 川本北線** 島根県大田市から同県邑智郡川本町に至る路線と、これに接続する路線とからなる国鉄自動車路線であって、所管する川本自動車営業所は、川本町にある。

1 区間・キロ程および沿革

区間	キロ程	開業
川本北本線		
石見大田～大田栄町	2.0km	昭10・9・28 開業
大田栄町～石見川本	33.0	昭22・5・24
君谷線		
福原口～石見多田	17.5	昭26・6・11
三原線		
因原～川戸	19.5	昭28・11・25
石見三原～津淵診療所前	5.4	昭29・10・21
粕淵線		
吊橋～粕淵	14.2	昭29・7・23
温泉津線		
津淵診療所前～温泉津	11.8	昭29・10・21
舟津～津淵診療所前	16.4	昭32・6・20
大渡～石見三原	3.2	昭32・6・20
石見川本～舟津	0.9	昭38・4・10

本路線は昭和38・4・10川本線から分離した。

2 営業範囲

石見大田・石見川本間は、旅客・手小荷物および貨物の取扱いを、その他は旅客のみの取扱いをしている。このほか貸切旅客の取扱いもしている。

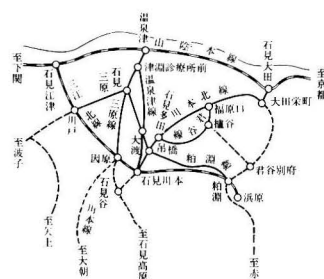
3 使 命

山陰線と三江北線の短絡および地方産業文化の発展助長を使命としている。

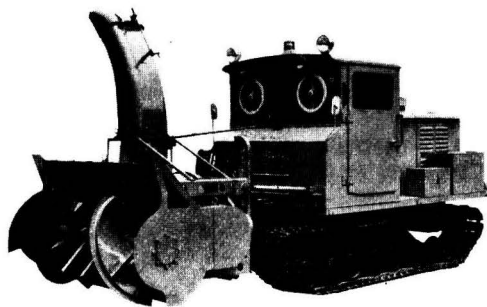
4 特 長

広島・石見大田間に特急便を運行し、山陽・山陰間の連絡をはかるとともに、島根県邑智郡の中心地である川本町から放射状路線を出し地方開発に寄与している。この沿線には、温泉津・温泡等の温泉地がある。

(熊沢 勇)



**がわゆきしよりき 側雪処理機** ラッセル除雪車で排雪された線路わきの雪が、ある高さ以上になると、ラッセル車では除雪できなくなる。この場合「キマロキ」と称して側雪をいったん線路上にかき寄せてロータリで飛ばす方法と、人力により階段上に、さらに外に除雪する方法がある。前者は速度の関係で営業列車を阻害し、後者は非能率的である。それで線路に関係なく作業できるオフトラックの除雪機械として、この側雪処理機が開発された。



大形側雪処理機

これは大形(第1種)と中形(第2種)がある。大形は架線電柱の外側除雪に使用し、除雪量は約600t/h、中形は架線電柱の中に入り、ラッセルによる残雪を直接処理し、除雪量は約300t/hである。

構造は、ともに接地圧の少ないカタピラ式の雪上車にロータリ式除雪機を取り付けたもので、機動性良好で操縦は容易である。除雪機の上下、投雪方向の転向、雪上車の旋回等は油圧操作である。

作業現地に側雪処理機を輸送する場合は、別個に製作された側雪処理機の機能諸元

		大 形	中 形
最大除雪幅	mm	約 1,900	約 1,550
除雪高さ	mm	約 1,150	約 900
除雪量	t/h	約 600	約 300
投雪距離	m	約 27	約 27
走行速度	最大 km/h	約 10	約 13
	最小 km/h	約 0.3	約 0.3
登坂能力	度	約 14	約 14
接地圧	kg/cm <sup>2</sup>	約 0.228	約 0.26
総重量	kg	約 6,810	約 4,910
機関出力	除雪用 PS/rpm	約 115/2,200	約 58.5/2,200
	走行用 PS/rpm	約 36/3,000	約 36/3,000