

ひがしおおさかせん 東大阪線 大阪府吹田市から同府八尾市に至る国鉄自動車路線であって、所管する大阪自動車営業所は大阪市に、吹田支所は吹田市にある。

1 区間・キロ程および沿革

吹田～八尾 26.3km

昭33・6・1 開業

庭窪町～守口市 1.6

昭33・6・1

河内橋本～鴻池新田 1.7

昭33・6・1

茨田～鴻池新田 2.0

昭40・1・18

2 営業範囲

旅客のみの取扱いをしている。

3 使 命

城東貨物線に旅客列車を運転する代行として、また東海道線吹田駅と片町線鴻池新田・関西本線八尾の各駅を結ぶ短絡路線としての使命を有している。

4 特 長

大阪周辺の衛星都市網の一翼をにない、沿線は工場・住宅の建設が急速に進められている。

(熊沢 勇)

ひがしとかちせん 東十勝線 北海道中川郡池田町を中心として、同郡本別町、同郡豊頃村および河東郡士幌町に至る国鉄自動車路線であって、所管する帯広自動車営業所は帯広市に、池田派出所は池田町にある。

1 区間・キロ程および沿革

東十勝本線

下居辺市街～佐倉 6.1km 昭23・11・3 開業

本別～下居辺市街 32.5 昭28・11・28

美蘭別～上美蘭別 7.3 昭39・3・15

勇幌線

勇足～東市街 1.6 昭28・11・28

東市街～東七線 34.2 昭32・2・10

高島線

下居辺市街～下居辺 1.9 昭23・11・3

下居辺～高島 18.1 昭28・11・28

高島～池田 13.0 昭30・12・15

豊頃線

池田～豊頃 16.0 昭28・11・15

東台線

東台学校前～協力街道 6.2 昭30・11・10

勇足～東台学校前 22.2 昭32・2・10

東十勝本線は本別線

を高島線は池田線を改称したもので、本路線

は昭和37・10・1北十勝

線から分離した。

2 営業範囲

旅客および手小荷物の

取扱いをしている。

3 使 命

根室本線、*池北線

および士幌線相互の短

絡ならびにこの地方の

産業文化の発展助長を使命としている。

4 特 長



十勝東部の開拓促進のために開設された路線で、利用客は沿線農民がほとんどであり、季節的波動が著しい。

(佐野 実)

ひこうせん 美幸線 宗谷本線美深駅から仁宇布駅に至る営業キロ20.2kmの線。線路所属は宗谷線、線路等級は丙線である。

この線は鉄道敷設法別表144ノ2、天塩国美深より北見国枝幸に至る鉄道の一部に該当し、昭和39・10・5その一部である仁宇布までを開業した。この線は工事中昭和39・3 *日本鉄道建設公団が設立されたため、同公団法の規定により同公団にすべて引き継がれたため、現在その財産は同公団の所属となっている。将来は枝幸殖民軌道の終端である歌登を経てオホーツク海に面する興浜北線北見枝幸駅に結ばれる予定である。線名は両端駅の駅名によった。

(高橋昌保)

ひたひこさんせん 日田彦山線 日豊本線城野駅から分岐して、香春・伊田・後藤寺・添田を経て久大本線夜明に至る延長68.7kmの線。日豊線に属し線路等級は丙線である。この線はもと鹿児島本線東小倉駅から石田を経て、添田に至る区間(東小倉・石田間は昭和37・10・営業廃止)が大正4・4・1小倉鉄道株式会社の手によって開通、同社線として運営されていた。のち、この区間は昭和18・5・1政府に買収され鹿児島線所属の添田線となった。一方夜明・宝珠山間は鉄道敷設法別表110ノ2、福岡県添田より大分県日田付近に至る鉄道の一部として昭和12・8・22開通、昭和21・9・20大行司まで延長され彦山線と称していた。また添田・彦山間は昭和17・8・25田川線の一部として開通した。その後昭和31・3・15彦山・大行司間12.1kmの未通区間が開通し、ここによりやく北九州工業地帯と中部九州地区を結ぶ短絡線が形成され、東小倉・夜明間が全通した。よって彦山・大行司間開通を機会に従来、添田線・田川線・彦山線と、それぞれの形態で運営されていた列車系統も改め、東小倉・夜明間を直通運行させることとし、線名も東小倉・夜明間を日田線とした。

しかし日田線東小倉駅は小倉鉄道の駅であった関係もあって、設備上日田線の旅客列車は鹿児島本線に直通することができず、日田線から鹿児島本線方面への旅客は、すべて東小倉駅から小倉駅または門司駅まで徒歩または西日本鉄道線によって連絡している状況で、旅客の不便も少なくないので石田駅から日豊本線の城野駅に至る短絡線を設け、日田線列車を城野経由で鹿児島本線に直通できるようにした。この石田・城野間の短絡線は昭和31・11・19開通し、日田線は現行の城野駅分岐の形をとるに至り(石田・東小倉間は貨物支線とし)、その線路所属も鹿児島線から日豊線に改めた。

その後さらに小倉・門司方面と伊田・後藤寺方面との交通の利便をはかるため、昭和32・10・1香春・伊田間の短絡線が開通し、日田線列車は城野・香春・伊田・後藤寺・添田経由で夜明まで直通運行されるようになったので、昭和35・4・1この区間を日田彦山線とし、香春・添田間は添田線と改めたものである。なお、石田・東小倉間の貨物支線は、鹿児島本線線路改良に伴う東小倉駅改良により、貨物列車の中継が困難となったので、昭和37・10・1その営業を廃止し線路を撤去した。

(高橋昌保)

ひはっばこうほう 非発破工法 土砂または極軟岩および崩壊性地山の坑道の掘きくは、一般にせん孔、爆破を行わず、シャベル(スコップ)のみで切りくずされる。たとえば最もくずれやすい河段丘の未固結の砂れき(礫)混合層、または若い第3紀層にはさまれる砂層等である。ただこの場合は、切りく

