

ある。

1 区間・キロ程および沿革

霞ヶ浦本線	土浦・佐原	47km	昭22・3・25 開業
	島津・江戸崎	11	昭29・2・1
	木原・大山	8	昭30・11・15
	大谷・安中	6	昭24・1・30
	姥神・信太古渡	3	昭29・1・25
	江戸崎高等学校前・		
	石納	19	昭26・2・15
	高田須賀・神宮寺	4	昭30・11・15
	古渡・浮島	9	昭29・1・25
	阿波・須賀津	4	昭30・11・15
南筑波線	土浦・古河	56	昭26・2・20
	土浦・山ノ荘	13	昭27・12・25

(江戸崎高等学校前・常陸幸田間は昭24・1・30 開業)。



2 営業範囲 旅客・手小荷物および貨物の取扱をしている。

3 使命 東北本線・常磐線および成田線を短絡する使命を有するほか、観光路線としての使命をも有する。

4 特長 佐原市は利根川の下流にそう船つき場として古くから知られ、利根水路の要衝に当たるとともに陸路交通も道路が4通して北総第1の繁栄地である。ここから香取・鹿島・息栖の三社めぐりおよび水郷探勝の汽船が出る。潮来(いたこ)は茨城県行方郡の南端で香取・鹿島をつなぐ街道の中間にあたり、古来この地は香取・鹿島・息栖の三社参りの船客の足だまりとして、また利根川航行の船舶の寄港地として栄えている。

土浦・古河間を結ぶ南筑波線は筑波山の南をとるのでこの名称が生れた。(可野虎男)

かせ 加背 トンネルを掘きくときの導坑の断面をいう。通例7'×7'角を七七の加背、7'×8'角を七八の加背等といわれている。加背の大きさは地質が軟弱なときはできるだけ小さい方が安全であるが、掘進速度をあげるためには大型機械器具を使い、碯(ずり)運搬線を複線にしなければならないので、それに応じた断面が必要であるから、これら各種の条件を考えて決定する。(松島 甫)

かせい 化成 (英) formation 化成電流を流して電弧降下による熱損失を利用して、真空槽内の諸物体中に吸蔵されているガスをひき出すこと。排気しつつ器体を規定の温度以上に暖め、定格の負荷において真空の下らぬようにするものである。したがって実際運転の場合には各部分の温度が化成のときの温度以上に昇らぬように注意しなければならない。化成の種類にはつぎのものがある。

1 温水化成 温水の温度は60~70℃に保ち、器内の真空度がほぼ一定となるまで継続する。

2 直流単極化成 陽極1極ごとに直流を通じて漸次電流を増加する。

3 低圧化成 化成中もっとも重要であり、これが完全に行われるとつぎのべる高圧化成は省略してもよい。端子電圧は約20V、電流容量は150%負荷で連続使用に耐えるものを抵抗器として使用する。このときは化成用変圧器あるいは整流器用変圧器の低圧タップを使用する。この化成の最初は大体10~20%負荷電流から始め連続3~5時間以上通電して真空度1μ以下に保ち、しかも圧力低下の傾向であれば負荷電流を10~20%くらいずつ増加してゆく。こうして大体4~6日で化成は終了する。

4 高圧化成 整流器を使用状態に置き専用の変圧器を使用して行う。化成上としてはつぎのことに注意する必要がある。

1 陽極電流の不均衡は5~10%におさえる。

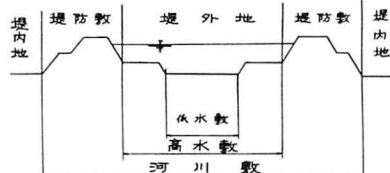
2 温度は80℃におさえる。

3 化成経過は整理して整流器の履歴簿として残しておく。

(村田良二郎)

かせき 過積 貨物の積載重量が当該貨車に積載できる重量の制限を超過して積載されている場合、および荷送人が貨物運送状に記載した重量をこえて貨物を積載した状態をいう。通常過積が問題になるのは、荷送人が車扱貨物を貨車の積載限度をこえて積載した場合で、このことのみを指して過積ということもある。(重森直樹)

かせんしき 河川敷 (英) river grading 河川の敷地。河川法第2条に「河川の区域は地方行政庁の認定する所に依る」、第3条に「河川ならびにその敷地



もしくは流水は、私権の目的となることを得ず」と規定してあるだけで、河川の敷地の範囲は明記されていないが、土木工学(または河川工学)上では、通常図に示すように堤防の内側法尻(のりじり)間の土地のこと。なお高水敷(high water)とは河川敷のうち高水時のみ河水の流れる部分をいい、低水敷または低水路(low water)とは、河川敷のうち低水時に流水の流れる部分をいう。

また堤外地(fores land)とは堤防間の土地をいい、堤内地(protected fore land)とは堤防をもって、保護せられる土地をいう。(和仁達美)

がせんそくていき 架線測定器 架線の高さ・偏位および曲引装置取付の適否等が測定できるように作られた器具。直接測定できるものと間接測定できるものの2種類がある。前者には架線の高さ測定器等、後者には曲線取付判定器等がある。(佐々木吳幸)

がせんほうしき 架線方式 電車線の架線方式を大別すると、直接吊(ちょう)架法とカタナリー吊架法とがある。前者は市街鉄道またはこれに準ずる鉄道のような集電容量が小さく、速度の低い電気車を運転する鉄道に採用され、後者は高速鉄道に採用されている。電車線としては前者の場合には円形の硬銅線を用い、後者の場合には溝付硬銅線を用いている。

直接吊架法にはスパン線式直接吊架法と腕金式直接吊架法の2種類がある。スパン線式直接吊架法は軌道の上空にそれに直角の方向にスパン線を架設し、これに吊架用金具(絶縁がい子付のものが多い)を介して電車線をつるしている。