

に取付けた金車に通し、これに電線を接続したロープを機械力または人力で引張って、電線を腕金に架線する。適当の弛度に緊張し終るとこれをがい子に取付ける。

11 故障 障害 雷害・雪害・鳥獣・樹木・凧等の外物の接触・がい子の劣化等がおもな原因である。これらの故障に対しては架空地線・埋設地線・がい子の招弧角・中性点接地・消弧リアクトル・保護継電器・避雷器等で保護して、なるべく無停電の完全な運転を図っている。

12 コロナ(corona) 空気の絶縁耐力には限度があって、交流では21KV/cmの割合をこえて電圧が加わると絶縁が部分破壊し始める。このように空気の絶縁が破れると、低い音や薄い光を出す現象をコロナという。雨天の日送電線の下ではコロナの音を聞くが、コロナは電力損失やその他のいろいろの障害を起すので、なるべく太い電線を用いて防止しなければならない。

13 誘導障害 送電線路のように高い電圧は付近のものに誘導電圧を生ずる。ことに通信線にははなはだしいので、その距離を適当に離すよう電気工作物規程に規定してある。

14 国鉄運営と送電線路 国鉄の信濃川送電線路は千手および小千谷発電所の電力約16万KW、東京電力会社よりの託送電力約7万KW、合計23万KWの電力を約190kmの距離にある武蔵境と、これから25km離れた新鶴見の受電所まで伝送している。新鶴見では託送電力を会社に分割送電し、武蔵境とともに66および22KVに降圧して東京近傍の変電所に送電している。このうち市街地の送電線路互(こう)長(昭和31年度末)

公称電圧	架空送電線路互長(m)	地中送電線路互長(m)
140	233,764	—
70	126,560	—
60	554,290	43,603
40	63	—
30	27,521	1,634
20	74,636	240,313
10	001	89,115
3	540	57

送電線路は66および22KVの地中ケーブルを使用している。このほかに地方の電化区間の変電所または工機部等で買電用の送電線路がある。(佐々木昊幸)

そうてんぶんくちょう 送電分区長 電力区・給電区におかれる職で、区長の指揮をうけて、担当区域内における送電線設備の保守および施工の作業計画をたて、電力工手長・電力工手を指導して、これらの作業の遂行にあたるものである。

このような職務を遂行するために、送電分区長は常に担当区域内の送電線路および付帯設備を巡視し、所属員を督励して保守の万全を期するとともに、工事施行にあたっては、あらかじめ工事の工程、方法等必要な事項を指示して、工事の円滑な遂行を期さねばならない。電路の開閉にあたっては、関係箇所と十分打合せを行った上、これを行わなければならない。また毎日担当業務の一般状況を詳細に区長に報告しなければならない。(加藤誠次郎)

そうぶせん 総武線 総武本線のほか房総東線、房総西線、木原線、成田線、久留里線および東金線の6つの支線の総称。線名は下総(しもふさ)国と武蔵(むさし)国との各1文字をとった。(森 梯寿)

そうぶほんせん 総武本線 中央本線御茶ノ水駅から千葉駅、成東駅を経て銚子駅に至る120.0kmの線。ほかに亀戸・小名木川間2.1km、新小岩・金町間7.1km、銚子・新生間0.8kmの貨物支線を含み総営業キロ130.0km。線路等級は御茶ノ水・千葉間甲線、千葉・銚子間乙線である。

明治27・12 錦糸町(旧本所)・佐倉間、明治30・6 佐倉・銚子間、明治37・4 两国(旧两国橋)・錦糸町間と総武鉄道株式会社によ

って開通されたが、明治40・9 鉄道国有法によって国鉄に移管され、两国・銚子間を総武本線と呼ぶこととなった。そのち昭和7・7 御茶ノ水・两国間の高架線の開通に伴って起点が两国から御茶ノ水に移された。

また亀戸・小名木川間は昭和4・3、銚子・新生間は明治33・3 水陸連絡貨物輸送のため建設された。

現在における旅客列車は、御茶ノ水・千葉間は電車で、銚子に至る列車は千葉駅始発・終着を原則としており、また貨物列車は两国までとなっている。(森 梯寿)

そうやせん 宗谷線 宗谷本線、北見線、天塩線および興浜北線の4線の総称。線名は経過地が宗谷支庁管内にあるので名付けた。(森 梯寿)

そうやほんせん 宗谷本線 函館本線旭川駅から宗谷海峡に面する稚内に至る269.4kmの線。線路等級は乙線である。

この線は旭川方から順次建設され、明治31・8 永山まで、同年11月蘭留まで、同32・11 和寒まで、同33・8 士別まで、同36・9 名寄まで、同44・11 恩根内まで、大正1・11 音威子府まで開通した。

音威子府・稚内間は、昭和5・3までは現在の北見線を經由するルートをもって宗谷線とし、大正11・11 現北見線鬼志別・南稚内間開通を最後とし旭川・音威子府・浜頓別・稚内間が宗谷本線として開通した。

現在の宗谷本線となっている音威子府・幌延・稚内(現南稚内)間は、はじめ天塩南北線にわかれ、天塩南線は音威子府から工事に着手、大正11・11 天塩中川まで、大正12・11 間寒別まで、大正14・7 幌延まで開通、天塩北線は稚内(現南稚内)・兜沼間とし、大正13・6 開通、大正15・9 幌延・兜沼間の開通によって天塩線として、音威子府・幌延・稚内が全通したものであるが、のち昭和5・4 この天塩線の区間を宗谷本線に編入し、従来宗谷本線であった音威子府・浜頓別・稚内間は北見線となった。

南稚内(当時の稚内)・稚内(当時の稚内港)間は、べつに稚泊航路の連絡を図るため昭和3・12 開業した。

宗谷本線はかつては稚内・大泊港間連絡航路と接続し、樺太との連絡鉄道として著名であったが、現在においては到底往時の盛況には及ばない。(森 梯寿)

そえだせん 添田線 鹿児島本線東小倉駅から南下して添田駅に至る39.4kmの線。鹿児島線に属し線路等級は丙線である。

大正4・4 東小倉と添田を結ぶ鉄道として小倉鉄道株式会社によって開通したが、昭和18・4 政府に買収され添田線と呼ぶこととなった。(森 梯寿)

そくせん 側線 (英) siding (独) Nebengleis ; (仏) voie latérale; voie secondaire 本線以外のすべての線路を側線という。停車場内では客車や貨車の取扱、その他列車の運転・車両の入れ替のため、種々の作業が行われるが、その作業を行うためにはいろいろの側線が必要である。この構内にある側線を構内側線といい、構外にあって、本線から分岐している工場専用線、砂利線のような側線を構外側線という。構内側線は使用の目的・区分によりつぎのような名称をつけている。

- 1 貨車関係取扱上
- (1) 押上線・転走線

ハンブ操車場では、到着した貨物列車を入換機関車により、ハンブと称する小高い丘に推進で押上げ、前頭がハンブの頂上には達した



写真-1. 押上線