

する電報。この取扱を希望する場合は、電報用紙の指定欄に照校(略号ムニ)と指定して発信する。

また、照校電報の一種として数字照校(本文中の数字だけを反復校正する電報、略号スム)およびかっこ内照校(本文中のかっこ内にある番号だけを反復校正する電報(略号カム)がある。(関根辰雄)

しょうコリアクトル 消弧リアクトル arc-suppressing reactor 高電圧長距離送電線において1線接地事故が起きた場合、線路と大地間の静電容量のために相当大きな接地電流が流れる。このため線路の熔断、がい子の破損等を来すばかりでなく、接地電流は一般に電弧を伴うため、通信線路に誘導障害をおよぼす。この接地電流は大部分が送電線・大地間の静電容量による進み電流である。そこで送電線の中性点と大地との間に適当な大きさのリアクトルをそう入し、これによって遅れ電流を流して事故電流を打消すようにすると、事故点に流れる電流は抵抗分のみとなり、非常に小さくなって通常弧光は自然消滅する。このようなリアクトルを消弧リアクトルまたは発明者の名を冠してペテルゼンコイルという。実際に消弧リアクトルを送電線に取付ける場合、適当な箇所の変圧器中性点が利用できないとき(既設変圧器が三角結線の場合は、接地用変圧器を設けてこの中性点に接続すればよい。(村田良二郎)

じょうざんけいてつどう 定山溪鉄道

1 事業者の概要

名称 定山溪鉄道株式会社、本社 北海道札幌市豊平町、資本金 9,000 万円、おもな事業 地方鉄道業のほか一般乗合旅客自動車運送事業路線 45km、一般貸切旅客自動車運送事業。鉄道従業員 425 人、保有車両 蒸気機関車 5、電動客車 11、客車 6、貨車 59、雪かき車 2、タンク車 1 両。

沿革 大正 2・7 白石から東札幌經由定山溪に至る鉄道敷設の免許を受け、同 4・12 会社を設立、同 7・10 から営業開始した。昭和 4・10 東札幌・定山溪間を電化し、同 20・3 白石・東札幌間 2.1km を戦時特令により産業設備営団に転用供出営業廃止した。

2 運輸概況

項 目	年 度	昭和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)		2,465	2,559	2,544
人 キ ロ (千)		35,841	37,933	29,350
貨物輸送トン数(千 t)		439	397	302
ト ン キ ロ (千)		5,013	4,566	4,318
旅客収入(千円)		112,991	117,838	117,680
貨物収入(〃)		121,287	105,365	71,967
運輸雑収(〃)		17,914	21,697	20,589
収入合計(〃)		252,192	244,900	210,237
営業費(〃)		217,489	207,592	175,598
営業利益(〃)		34,704	37,308	34,639
営業係数(%)		86	85	84

3 地方鉄道線

開業線 千歳線東札幌駅に連絡し、東札幌・定山溪間 27.2km の単線、動力は電気、軌間は 1.067m で旅客・貨物運輸の鉄道である。大正 2・7・16 免許を受け、同 7・10・17 運輸開始した。

4 沿線の観光地

定山溪温泉(定山溪駅、白糸ノ滝駅)。(志村幹雄)

じょうじせんとうしゅつりょく 常時尖頭出力 firm peak capacity 水力発電所の発電量をみると 1 日のうちでも時間によって増減がある。発電量は負荷の需用に応じて増減するものであるから、発電量の変化することは負荷の変動を示している。国鉄の場合は 1 日のうち、朝夕の混雑時が電力負荷の最大時刻になる。このときの負荷を尖頭負荷という。特別の事情のない限り、毎日の尖頭負荷は一定の値を示す。一方河川の流量には制限があるから、負荷の変化に応じてうまく水を利用しなければならない。そのために調整池が設けられて負荷に応じて貯水・放水が行われる。ある河川において常に利用し得る流量を常時使用流量という。これに対し毎日尖頭負荷時において一定時間使用し得る最大の使用流量は、常時使用流量を調整池で調整したものとなる。常時尖頭出力は毎日尖頭負荷時に、その発電所が一定時間発電し得る出力を示し、前述の最大流量に対応する。(長岐靖隆)

しょうしゃ 使用車 荷積に使用した貨車。貨物輸送手続では当日(前日の 18 時からその日の 18 時まで)使用した貨車をいうので、駅は日々の使用車を行先別使用車・社線入込積車・扱別使用車に区分しこれを鉄道管理局に報告し、鉄道管理局は支社に、支社は営業局に報告し、営業局はその報告にもとづいて翌日の貨車の運用計画の資料とし、毎日の定時通話で、行先別使用状況およびこれに関連する現在車の分布状況等、直接貨車の流動状況を数字的には握して、貨車の調整をはかるのである。

使用車は貨車運用計画の基本をなすものであるから、月間輸送計画の基礎資料とするため予想使用車を鉄道管理局から支社に、支社は営業局に報告しなければならないことに定められている。

1 予想使用車

予想使用車をたてるには、当時の出荷情勢・作業能力および輸送力ならびに前年同期の実績その他諸種の実情を参しゃくして、鉄道管理局は毎月 10 日を期して翌月中の貨車使用車数および貨車運用の状況を想定して、その 1 日平均車数を支社に報告し、支社はこの報告を審査して、管内全般の状況を総合的に参しゃくして使用車数を行先別に想定し、予想使用車数・社線迎春予想使用車数・冷蔵車・通風車および家畜車予想使用車数に区別して、営業局に提出し、営業局は、これにもとづいて諸種の情勢を総合して、支社単位に、支社は鉄道管理局単位に、貨車運用計画を定めるのである。

2 使用車の査定

(1) 査定現在車数に、前年同月・前月および当月上旬の実績および最近の実状等からもっとも妥当と認められる運用効率を乗じて査定するのである。支社および鉄道管理局における計画は、運用現在車に運用効率を乗じて算定する。支社、鉄道管理局の割当配分については、出貨予想にもとづいた予想使用車によるのは当然であるが、輸送力・荷役力その他諸種の事情をも考慮するのである。なお使用車計画を細分して行先別・經由別・有がい車・無がい車の大形・中形・小形と特種車の車種別使用車数に査定し、さらに特種車については冷蔵車・通風車・家畜車を行先別に使用車を査定し、支社、鉄道管理局の到着車予想計画、排出入空車計画、分界駅貨車出入計画および列車輸送力設定計画の基礎とするものである。

(2) 行先別使用車計画、予想使用車・社線発入込積車および迎春予想車報告と、貨車運用効率・主要線区別列車輸送力・荷役力・出貨事情等の輸送条件を考慮して、經由別に決定される