

## せきほくぼん

(4) 連絡運輸にかかる国鉄運賃の延納の取扱い(昭和37・3・25から実施)

連絡運輸にかかる国鉄運賃に対する延納の取扱いを実施した。

(5) 通算制の実施(昭和37・11・1から実施)

石炭運賃の通算制を下記運輸機関と実施した。

雄別炭鉱株式会社尺別鉄道線

留萌鉄道株式会社線

天塩炭鉱鉄道株式会社線

羽幌炭鉱鉄道株式会社線

三菱鉱業株式会社線

(6) 延納額の支払期間の延長

石炭運賃の延納額については、昭和39年度から徴収期間に入るようになっていたが、石炭鉱業合理化の目標年次が昭和42年度まで延長されたことに伴い、昭和39・3・10の閣議により、その徴収期間を昭和43年度以降に延長することが決定されるので、この線に沿って従来の徴収期間を4年間延長することとした。

### 3 延納額の実績

昭和36年度	213,884千円
” 37 ”	976,540
” 38 ”	965,736
計	2,156,160

別紙

日本国有鉄道にかかわる石炭運賃の臨時特別措置に関する件(閣議決定)

36・6・13

経済企画庁  
運輸省

1 石炭産業の合理化を今後いっそう促進する見地から、日本国有鉄道の石炭(山元発送のものに限る。)にかかわる車扱貨物運賃については、下記の特別措置を行なうものとする。

(1) 日本国有鉄道において、本年4月賃率改訂による運賃引上げ額の2分の1に相当する金額の延納を認める。

(2) 延納を認める期間は、昭和38年度末までとする。

(3) 延納によって生ずる未払金については、日本国有鉄道は、石炭事業者と協議して定めるところにより適当な担保措置をこうじさせ、昭和39年度以降相当期間に均等返済を受けるものとする。

(4) 延納によって生ずる日本国有鉄道の未収金については、国鉄収支の状況等を勘案して所要資金上の措置を行なうものとする。

2 本措置は、昭和36年7月1日以降実施するものとする。

(寺岡 博)

**せきほくぼんせん 石北本線** 宗谷本線新旭川から東進、大雪山の山ろくを走り遠軽・北見を経てオホーツク海に臨んだ網走に至る234kmの線と網走・浜網走間の8kmの貨物支線を含み、総営業キロ234.8kmの線である。

この線は、はじめ東西両線に分ち、石北西線として旭川から大正11・11新旭川・愛別間、昭和4・11愛別・中越間が開通した。石北東線は遠軽から着工し、昭和2・10遠軽・丸瀬布間、昭和4・8丸瀬布・白流間が開通した。のち昭和7・10西線中越・東線白流間が開通、東西線が結ばれたので湧別線遠軽・北見(旧野付牛)間をあわせて新旭川・北見間を石北線とした。新旭川・北見間の石北線は、この区間から分かれる支線がなかったため、本線と支線の区別のない例の一つとなっていたが、その後時代の発展につれ、この線は北海道中央部と網走または阿寒

国立公園地帯を結ぶ線としてその重要性が加わり、根室本線池田・網走間の網走本線經由よりも距離的に短いため、旭川・札幌・函館方面と網走との直通列車は全部この線を経由するようになり、池田・北見間の網走本線は区間列車の運転に限られる状態となってきたので、列車の運行形態、利用者の利便等を考えて、昭和36・4・1網走本線の北見・網走間を加えて新旭川・網走間を石北本線とすることとした。

したがって、この改正により網走線の名称はなくなり、網走本線の池田・北見間は\*池北線と改められた。なお、北見・網走(現浜網走)間は網走本線として大正1・10開通したが、現在の網走駅は昭和7・12設置されたもので、このとき旧網走駅は駅名を浜網走に改め貨物取扱駅とし、網走・浜網走間は貨物線となって現在に至っている。石北線の名称は経過地が石狩国の北部に当たっているため、これによって名づけた。

(高橋昌保)

**ぜつえんれっか 絶縁劣化** 絶縁劣化とは、絶縁物が使用経年中、熱作用・電気的作用・機械的振動あるいは衝撃・湿気および化学的作用等により、吸湿・空げき(隙)・き裂の発生または、ぜい(脆)弱化し、絶縁機能が低下した状態をいう。

工作不良、保守不完全および雷撃等の悪条件の重複は、劣化進行速度を早めるものである。

絶縁劣化機構については、まだ決定的に論じられていないが、結果的には絶縁耐力の低下、誘電正接(tan δ)の変化、イオン化点の低下、電流の増大ならびに電流波形の変わり(歪)あるいは絶縁抵抗の低下等の諸現象を呈する。また絶縁劣化の検出法は近年活発に研究が進められているが、現在までに開発されたものは、いずれも絶縁機能低下による現象を捕えて絶縁劣化を検出、判定するもので、次の方法がある。

(1) 絶縁抵抗法 (2) 誘電正接法 (3) 交流電流試験法(高圧交流法) (4) コロナ試験法 (5) 直流分試験法 (6) 衝撃波法 (7) 絶縁耐力試験法。

(白石信治)

**せっきんよほうくかん 接近予報区間** 列車指令、駅長など、東海道新幹線の列車の運転を取り扱っている者に、列車が停車場に接近したことを知らせるためのA.T.C.進路である。

この区間の始端には、\*自動進路設定装置の列車選別地上子が設けてあって、その上を列車が通過したとき、自動的にその列車の種別に応じた方向に駅の転てつ器を転換し、場内進路に進行を指示する信号(210信号~70信号)を現示するようになっている。

このA.T.C.進路の位置は、停車場の最外方の場内進路から外方第3番目に当たっていて、列車がこの区間に入ると、まだ自動進路設定装置が動作してなくても、常時210信号を現示する区間であるから不必要なブレーキをかけることはない。

この区間の次の区間は、停車場における最外方の場内進路に対する接近鎖錠区間である。C.T.C.または駅において、列車が接近鎖錠区間に入った後、進路の取消し、取直しをすると、接近鎖錠がかかって120秒間は場内進路に進行を指示する信号を現示することができないので、列車を途中で停止させたり、ブレーキ距離が不足して非常ブレーキが作用したりするようになっている。駅長、列車指令等の取扱者は列車が接近予報区間内にある間に自動進路設定の正否を確認し、必要により手動による進路の設定、変更等を行なうと、このような支障を排除できる。

このように、接近予報区間は、他のA.T.C.進路とは異なり、運転取扱上重要な区間であるから、C.T.C.の表示盤および駅の臨時速度制限制御盤のこの区間に相当する列車位置表示燈を