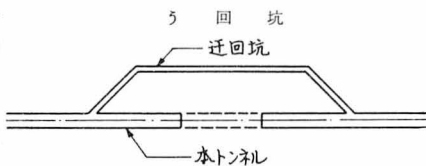


メント注入を行うためう回した坑道をいう。また本トンネルが落盤事故等によって復旧に多大の時間を要するような場合、工期の遅延を防ぐため、その前後を連絡する坑道もう回坑という。——導坑。(松島甫)



**うかいじょうしゃ う回乗車** 旅客が特定の区間を旅行の順路によらずに、他の区間を経由して乗車することをいう。その具体的な例はつぎのとおりである。

旅客は乗車券面に表示された発着区間を、經由すべき経路がとくに指定されている場合は、当然その経路によって乗車しなければならない。しかし旅客運送規則上東京・品川・新宿・板橋・赤羽・上野・東京間、秋葉原・御茶ノ水間、神田・四ツ谷・代々木間、田端・巣鴨・池袋および田端・王子・赤羽間からなる区間は電車区間であって、上下の運行ひん度が非常に高く、しかも運転系統からみても旅客の經由した経路を見分けることが困難であるので、旅客運賃は最短経路によって発売するが、普通乗車券または回数乗車券によって同区間を通過する場合の旅客ならびに同区内にある駅発または着となる定期乗車券および団体乗車券以外の乗車券を所持する旅客は、その乗車券面に表示された経路にかかわらず、同区間内の他の経路を経由して乗車することができる。ただし、運賃は脱防止のため、同区間内発または着となるものは他の経路をう回中の途中下車はできない。(平林喜三造)

**うかいゆそう う回輸送** (英) detour transportation 事故その他のため線路不通となり、復旧に長時間を要する見込のとき、急行・直通旅客列車、急送品輸送列車等の主要列車を適当なう回線を選定して回運転することを意味することがあり、また、貨物輸送において季節的に輸送力が不足し臨時貨物列車の設定が線路容量その他の事由で困難な場合、他線をう回して輸送することを意味することもある。(橋本武司)

**うきまくらぎ 浮枕木** 枕木と道床との間に空隙(くうげき)のあること。

道床は軌道の方向および高低を保持するという重大な任務があるから、この道床が弛緩したり、または浮枕木の生じないようこの隙間を填充(てんじゅう)し、搗(つき)固めを行ってつねに完全な道床を保持することが必要である。

浮枕木の測定方法は、一般にハンマで枕木をたたき、その打音によって判定する。空隙の量を知るには相当の熟練を要する。(山本 浩)

**うけおいこうじ 請負工事** 当事者の一方がある仕事を完成することを約束し、相手方はその結果に対して報酬を与えることを約束すること(民法第632条)であって、当事者は、注文者と請負人である。注文者の要求にもとづいて、その希望する条件を満たすべく請負人は仕事を完成し、その代償として報酬を受取るのが請負工事である。

工事の請負にあつては、注文者の意思は普通契約書、設計書、示方書または図面等によって表わされることが普通で、請負人はまずこれらの図書によって仕事の仕上げまでに要するいっさいの費用を計算し、注文者からその見積金額による報酬を出すことの承認を得て仕事を引受ける。1工事の全体金額を契約して施行する請負を総額請負といい、通常請負工事とはこのことをいう。(杉田安衛)

**うけもちいき 受持区域(鉄道工場の)** 受持区域には修繕受持区域、区配給受持区域、事故救援受持区域などの種別がある。

#### 1 修繕受持区域

鉄道工場で修繕を担当する車両の大部分は配属局と受持区が決められているので、工場の修繕も受持区を決めておけばその車種や両数が決まり、車両の使用状態調査、入場予定、修繕計画、材料準備などを行うことが容易となる。工場で修繕する車種は工場によって異なるので、修繕受持区域も機関車、暖房車、気動車、客車、貨車、電車、列車用発電機および蓄電池機器に分けられている。なお駅区の機械設備についても受持機械区がきめられている。

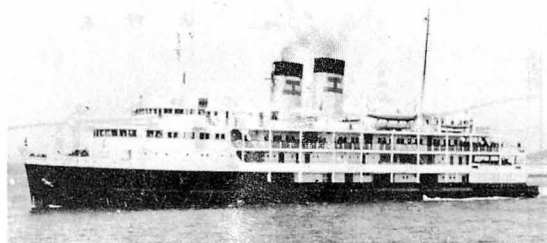
#### 2 区配給受持区域

区の修繕(区修)のため車両部品を工場から区に配給する場合、配給の円滑を期するため受持区を定めたもので、修繕受持区域とはほぼ同一である。

#### 3 事故救援受持区域

運転事故発生の場合に区または工場から救援に出動する範囲をいい、車種によって異なり、機関車(機関区、工場)の受持区域、客貨車(客貨車区、客車区、貨車区、工場)の受持区域がある。このように一応の受持範囲は定めてあるが、大事故の場合には所定の区域外にも救援出動する。——事故救援。(下村篤夫)

**うこうこうろ 宇高航路** 本州・四国間の連絡幹線航路として宇野・高松間を結ぶ国鉄所管の航路で、その距離10哩(かいり)、



宇高航路客載車両渡船(瀬戸丸)

航行所要時間約1時間、鉄道連絡船により1日客便10往復、貨物便17往復運航する。本航路は明治36・3山陽鉄道株式会社の手によって岡山・高松間に開設されたが、明治39・12鉄道国有法にもとづき山陽鉄道の買収と同時に本航路も国有となり、明治43年宇野線(岡山・宇野間)の開通に伴って宇野・高松間に変更された。当時は旅客船による客便4往復、貨物は貨車渡解を曳航(えいこう)する方法で運営されていたが、現在では客載車両渡船瀬戸・眉山・鷺羽丸の3隻、車両渡船は第一・第二・第三宇高丸の3隻が就航している。——鉄道連絡船。国鉄航路。(今留光国)

#### うごこうつう 羽後交通

##### 1 事業者の概要

名称 羽後交通株式会社、本社 秋田県横手市宇下飛瀬、資本金4,500万円、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879km。鉄道従業員219人、保有車両内燃機関車1、蒸気機関車2、電動客車5、内燃動車3、客車14、貨車55、雪かき車1両。

