

道乗車証所持者に対してはもちろん取扱をしない。

7 旅客運賃・料金の計算方 乗換を行った区間に対する、旅客の所持する乗車券・急行券または寝台券の等級による相当旅客運賃・急行料金または寝台料金と、下級の相当旅客運賃・料金との差額を払いもどしをする。この場合差額旅客運賃・料金の計算に使用するキロ程は、実際乗換区間のキロ程にかかわらず、普通乗車券・急行券発売の際に使用するキロ程による。また原乗車券が割引旅客運賃によるもので乗換区間が2区間以上ある場合には、下級の相当旅客運賃を下回らない限度において払いもどしをする。

8 取扱方

(1) 下級乗換証明書の交付 車船内で下級乗換の取扱をした旅客に対しては、鉄道係員は乗換区間の乗車船が終了する際に車内補充券を使用して下級乗換証明書を発行交付し、旅客は下級乗換の取扱をした乗車券類とともに所持する。駅で下級乗換の取扱をした場合は下級乗換証明書の交付をしない。

(2) 旅客運賃・料金の払いもどし 乗換区間の乗車船を終えた駅・前途の途中駅または着駅のいずれかにおいて下車の際に取扱う。駅で下級乗換の取扱をする場合はその駅において取扱う。

(3) 乗車券類の処理 旅客運賃・料金の払いもどしをする場合には原乗車券を確認し、下級乗換証明書を収受して旅客運賃・料金の払いもどしを行う。途中駅で前途未乗車の乗車券について払いもどしを行った場合には、原乗車券の裏面に払いもどし額を「何何間下級乗換何円払いもどし済」の例により記入してその箇所に駅名小印を押す。前途の乗車船用として旅客に返付する。(平林喜三造)

かくうさくどう 架空索道 (英) aerial cableway 空中に索条を架設しこれに旅客または貨物を載せた搬器をつるして、動力または搬器の自重を利用して運搬する装置であって、旅客索道と貨物索道の2種に分れる。わが国の索道規則(昭和22・12・27運輸省令第34号)では前者を第1種索道、後者を第2種索道と称したが、昭和32・5の改正規則では普通・特殊・貨物の3つに区分された。

索道の起源は非常に古く、外国では1644年オランダで麻綱によって貨物を運搬したのが最初である。当時はほとんど貨物索道であって、山頂からふもとへ重力を利用して貨物を降下するもので、動力は使用しなかった。旅客索道としては18世紀の初期にスイスで450m程の谷の上に索条を架け、これにかごをつるして運搬したのが最初である。わが国でも古来から「飛騨(ひだ)のかご渡し」, 「四国の綱渡り」等これに類するものが利用されていたが、明治36年に単線式にぎり装置が考案され、以来いろいろ改良考案されて、今日では立派な索道が建設されている。

索道には1本の索条に搬器をつるし、その索条を運転する簡易なものもあるが、一般には搬器を支える支索と、搬器を運搬する曳索(えいさく)を用いるのが普通である。搬器は導滑車によって支索につるされていて、これを運転する方式と構造によって交走式(釣瓶[つるべ]式)と循環式(連続式)の2種類に分れる。交走式は支索の一端が固定されていて、搬器は同一支索上を往復運転するものであるが、循環式は支索の両端が懸吊(けんちよう)導軌条によって連絡されていて、搬器は一方運転をする

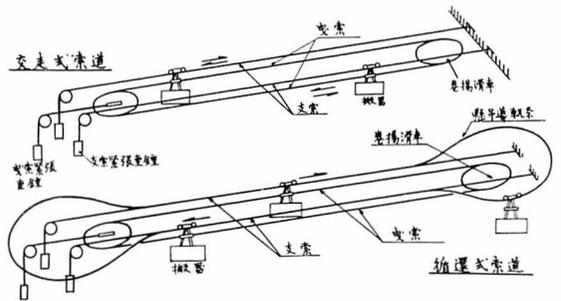
ものであって、停車場においては懸吊導軌条に搬器を導き、ここで旅客の乗降または貨物の積卸を行う構造になっている。したがって曳索は循環式の場合は一定の速度で同一方向に運行しているが、交走式の場合は搬器が索道の一端に達するたびに、運行方向を逆にしなければならない。また架設する索条の数によって支索と曳索を兼用したものを単線式、支索と曳索各1本を用いたものを複線式、支索1本と曳索2本を用いたものを3線式、支索2本と曳索2本を用いたものを4線式と称している。

循環式は懸吊導軌条に導く時の曳索の握索(あくさく)および放索の自動装置に十分な信頼がおけないため、旅客索道には余

外国旅客索道概況

会社名	所在地	型式	水平長	高低差	搬器 定員	支索 直径	曳索 直径	運転 馬力	運転 速度
			m	m	人	mm	mm	HP	m/sec
Jeschken 索道	チェコスロバキア	4線交走式	1,111.8	400.1	30	45	23	100	5.0
Geschialp "	スイス	"	2,235	581.5	20	44	21	105	3.0
Banchetta "	イタリア	3線 "	2,730	517	21	44	23	100	5.0
Schnittenhohe "	オーストリア	"	2,765	1,009	24			50	4.0
Tablemountain "	南アフリカ	"	1,207	702	20				4.0
Zugspitz "	ドイツ	"	3,380	1,581	20	48	28	50	4.0
Rax "	オーストリア	"	2,162	1,051	24	50	25		4.0
Oropa-Mucrone "	イタリア	"	2,275	643	20	40	24	26	4.0
Rio de Janeiro "	ブラジル	4線 "	1区 511 2区 800	216 200	24	44	21		2.5

架空索道



り用いられないがスキーリフトに限りこの方式を採用している。——索道。索道規則。(福田策次)

かくうちせん 架空地線 (英) aerial ground wire 雷の誘導によって生ずる異常電圧および直げき雷の侵入による被害を防ぐためには、送電線の最上部にこれに並行して導線を架設し、これを鉄塔ごとに接地して置く。この導線を架空地線と称し、架空地線とそれにもっとも接近する送電線とのなす角度および接地抵抗によって、架空地線の避雷効果が定まってくる。架空地線の雷害を防止しうる遮蔽(しゃへい)角は直げき雷または誘導雷を考慮することによって異なるが、この遮蔽角を小さくしておく方が無難で各国とも異なった値をもっている。国鉄では大体90°以下にしている。(佐々木晃幸)

かくうでんしゃせん 架空電車線 (英) aerial trolley wire 軌道の上空に架設し電気車に電流を供給する電線を架空電車線と称し、この下面をトロリーポール・ビューゲルまたはパンタグラフが摺(しゅう)動して集電を行う。架空電車線は軌道面上よりの高さを保持するため、適当な間隔で単独にまたは吊(ちよう)架線を介して電車線支持物に吊架され、一定の張力で(国鉄の標準張力は800kg)張られている。一方架空電車線は常に電気車の集電子が摺動できるようにするため、曲線路で曲引装置を取付けて調整する。また風振れのおそれのある箇所では振