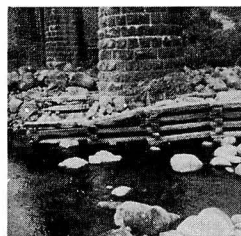
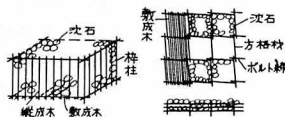


方格材組立中の木工沈床



木工沈床

木工沈床



木工沈床方格材の組立

組み、ボルト締めとし、沈石の抜けるのを防ぐために、敷成木、縦成木で底・四方を押えて沈める方法（木工沈床）である。前者は緩流河川にもっとも適し、後者は



木工沈床上面の張石

急流部に適している。これらはいずれも屈焼(くっとう)性を欠き、沈石が抜け出しやすく、水上に出ると腐しょくし、耐久性に乏しいので、近年方格材等を鉄筋コンクリート材としたもの、また沈石をコンクリートブロックにしたものが使用されている。使用箇所は、橋台・橋脚の洗掘防止、または護岸石垣、擁壁等の根固めである。とくに河川における工事にはよく使用され、災害時の応急工事等には、材料の入手容易なことで、施工の簡単なために広範囲に使用している。(尾崎 寿)

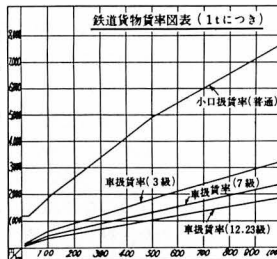
ちんりつこくせん 貨率曲線 貨率をグラフ式に図示する場合に、貨率が距離比例法で

鉄道貨物貨率曲線

制定してあれば直線であらわされるが、遠距離逓減法で制定してあれば曲線で表わされる。これを貨率曲線という。

国鉄の現行貨率は旅客・貨物とも累加式遠距離逓減制を採用しているが、貨物貨率についてこれをグラフにあらわすと、貨率曲線はつぎの図に示すように距離が延伸するにしたがい、仰角が小さくなる曲線となっている(昭和33・1現在貨率による)。(関根昇一)

ちんりつこうせい 貨率構成 (英)rate-structure;rate-making 運輸事業における運賃計算の基礎となる単価を貨率とい



い、ある運輸事業における貨率がいかにして構成されているかを統一的にみた場合に、これをその運輸事業の貨率構成という。詳しくいえば、運輸業者が運送の対象の異なるごとに差別運賃を適用する制度を採用する場合に、その差別の基礎を統一的な見地に立って決定して、これによって運賃計算の単価、すなわち貨率を差別的に定めた組織の構成である。貨率構成は運賃規制や運賃政策とともに運賃制度(または貨率制度)の重要な要素をなすものである。したがってあらゆる運送対象に対して運賃を差別しない制度をとるとすれば、貨率構成は存在しない。このような場合は絶対的な均一運賃があるのみである。しかしかかる全面的な均一運賃制は事実上存在しない。旅客と貨物との運賃は常に異なり、旅客では多くの場合大人・小児の区別があり、貨物でも種類や重量容積によって、運賃の差別が設けられることが通常であるからである。現代の均一運賃と称せられるものの多くは、ある運輸事業の経営区域内の特定の距離、または地域の範囲内で運送距離の長短にかかわらず、同額の運賃が定められている場合を指すものである。自由運賃制による運輸事業では一般に確固たる貨率構成をもっていないが、近代の多くの運輸事業は表定運賃制を採用しており、それはすべて組織的な貨率構成の上に立っている。

貨率構成の代表的なものは、鉄道運賃制度であって、鉄道はもっとも広範な運送対象をもっており、また多様な運送機能を有する運輸事業であるから、その貨率構成はもっとも複雑でかつ精密である。鉄道の貨率構成の要素は3種に大別することができる。それは運送の種類、荷物の重量・容積、および運送距離である。ここに貨率構成の要素というのは、貨率を差別する基礎となる事項を指す。

1 運送の種類 旅客と貨物とに分れ、旅客はさらに2または3種の等級ならびに大人、小児、通勤者、通学生、団体等に細分され、荷物は旅客列車利用の荷物と貨物列車で運送される貨物とに分けられる。旅客列車利用の荷物は手荷物・小荷物・郵便物・新聞・雑誌等に分類されてそれぞれ異なった貨率が定められる。貨物はまず託送量の多少によって小口扱・車扱に区分され、つぎに輸送方法の差異による急行便扱(現行の宅扱)がある。託送量の差異による貨率の差別は後述の貨物等級表に織込まれることもあり(その国の従来用いられてきた一般貨物等級表)、また一部貨物等級表に織込み一部扱種別とする方法を用いている国もある(ドイツ・フランスの鉄道)。貨物はその品種・性質等によって数個の群に分類されて、各群ごとに等級と称する段階が付けられ、それぞれの等級ごとに差別貨率が設けられる。この等級表が貨物等級表(freight classification)である。等級表の等級数は国の経済事情や運賃制度の立て方によって異なるが、等級による貨率の差別の基礎を何に求めるかによっても等級分類の内容や等級の数に差異を生ずる。等級貨率の差別の基礎として、高価品に高い運賃、低価品に低い運賃を課するいわゆる価格等級主義と、貨物の価格に関係なく、運送原価の差異のみによって運賃を差別する原価等級主義とがあるが、従来各国の鉄道は、価格等級主義を主とし原価等級主義を従とする折中的な等級表を実施してきた。しかし最近自動車との競争が激化してきたのに伴って、これに対処するために原価等級主義の比重が増大する傾向にある。第2次世界大戦後のフランスの貨物運賃制度の改正はその一端を示すものである。小口扱貨物は等級表に編成される場合と無等級の場合とがあるが、わが国鉄では昭和15年の改正で小口扱を無等級とした。旅客列車で運送する小荷物も種類性質によって簡単に分類されているが、これは主として運送原価の相違による運賃差別を設けるためで