

(軌 道)

項 目	年 度	昭 和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)		40,496	42,341	39,106
人 キ ロ (千)		166,323	173,598	149,149
旅 客 収 入(千円)		333,859	381,995	406,616
運 輸 雑 収 (〃)		626	8,001	10,275
収 入 合 計 (〃)		334,485	389,996	416,891
営 業 費 (〃)		303,662	325,190	375,508
営 業 利 益 (〃)		30,824	64,806	41,383
営 業 係 数 (%)		91	83	90

4 地方鉄道線

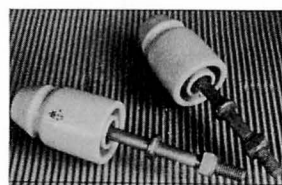
広島県国鉄山陽本線に斐駅に連絡、西広島・電車宮島間 16.1km 複線、動力 電気、軌間 1.435m、旅客運輸を目的とする。大正 8・3・7 西広島・草津町間 2.9km 免許(譲受)同 11・8・22 開業、同 8・12・26 草津町・電車宮島間免許、昭和 6・2・1 まに順次開業。

5 観光地 宮島(電車宮島駅)、極楽寺(電車廿日市駅)。(原 功)

ピンがいし ピン碍子 (英) pin type insulator ピンと称



1. き電線用ピン碍子

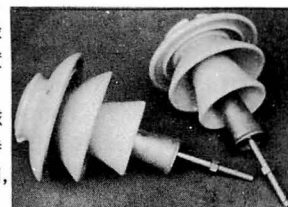


2. 通信線用ピン碍子

する長いボルトの一端にかさ状またはコップ状の電気絶縁用磁器をセメントまたは硫黄(ゆおう)付したものである。ピンはアームにねじ止し、磁器の頂部に電線をしばり支持する。ピン碍子には通信線用、高低圧配電線用、き電線用、送電線用の各種があって高压以下の電線にもっとも多く使用される。



3. 高压配電線用ピン碍子



4. 30KV 送電線用ピン碍子

送電線のような高電圧の電線にはかさ状の磁器を 2~4 層に重ね、セメント付した碍子を用い、6 万ボルトをこす電線には、ピン碍子は磁器の形が大きくなり、製作困難で、機械的強度にも限度があって経済的にもけん垂碍子の方が有利となる。(佐々木晃幸)

ふ

フィーディングタンク (英) feeding tank 特高油入ケーブルの温度変化による油量の変化を自動的に吸収・供給し、ケーブルの内圧をある一定値内に保持する役目をもつもの(給油槽)。重力型と圧力型の 2 つの種類がある。前者は自己のすえ付位置の油頭を利用するもので、後者は密閉された槽内に窒素ガスを封入したセルを数多く積みかさね、この窒素ガスの圧力を利用してある油圧を保持させるものである。現在 5~10 セル重力型給油槽ならびに 10~40 セル圧力型給油槽が使われている。略称 F. T. (佐々木晃幸)

フィリッピンのでつどう フィリッピンの鉄道 フィリッピン群島中鉄道のあるのはルソン、パナイおよびセブの 3 島であるが、フィリッピン鉄道に属するセブ島の鉄道は第 2 次世界大戦中閉鎖されたまま戦後は再開されていない。

1 マニラ鉄道 (Manila Railroad Company) ルソン島最初の鉄道は 1892 年、マニラ=ダグバン間 194km の間に開通したものである。この鉄道はイギリス資本のマニラ鉄道株式会社 (Manila Railway Co., Ltd.) によって建設・経営され、1903 年から 1914 年の間に線路はマニラから北方および南方に向けて延長された。1917 年フィリッピン政府はこの会社の株式全部を買収し、鉄道を国有にしたが、経営はマニラ鉄道会社のもとに民営に委された。第 2 次世界大戦によって鉄道は大きい損害を受け、同大戦終結直後は一時軍事上の目的から米軍によって管理されたが、1946・2 ふたたび民営に移管された。1953 年の貨物輸送トン数は 948,146t、平均輸送キロ 141km、旅客輸送人員は 6,751,947 人、平均乗車キロ 56km である。輸送貨物の主要品目は米、甘蔗、砂糖、コブラおよび林産物である。

線路延長は 942km、軌道延長は 1,242km で軌間は 1.067m で、

車両は蒸気機関車 92、ディーゼル電気機関車 2、客車 137、貨車 1,850、ディーゼル動車 16、手荷物車その他 122 両である。

軌条は本支線とも 32.2kg が使用され、曲線半径の最小は本線で 175m、支線で 150m。最急勾配(こうばい)は補正勾配 1.5%、非補正勾配 2.6% である。

信号保安方式はマニラ地区の複線区間では腕木式、その他の単線区間では通票式または電信または電話連絡によっている。本庁所在地: 943, Azcarraga, Manila

2 フィリッピン鉄道 (Philippin Railway Company) パナイ島南部のイロイロ市から北部のロクス市まで通じている。軌間は 1.067m で線路延長は 202km、軌道延長は 247km となっている。車両は蒸気機関車 17、客車 39、貨車 262、ディーゼル動車 11、その他 6 両である。1952 年の貨物輸送トン数は 180,709t、平均輸送キロ 45km、旅客輸送人員は 1,534,130 人、平均乗車キロは 29km である。軌条は 30 ないし 35kg、長さ 9 ないし 10m のものが使用されている。本線の曲線半径の最小は 349m、最急勾配 1%、最高許容速度は 31km/h。信号保安方式は電話連絡および腕木式信号機によっている。

参考文献 Tothill Press Ltd. 発行 Directory of Railway Officials and Year Book, 1953-54. Henry Sampson 編 World Railways 1954-55. (光延有三)

フィーレンディールけた フィーレンディール桁 (英) Vierendeel bridge 主として 4 辺形を基本とした骨組をもち、その骨組の交点は剛節となっており、内的不静定の構造のもの。フィーレンディールが世に紹介した。ベルギーで多く使用されているが、わが国では道路橋として使用された例はあるが、鉄道橋としてはまだ用いられていない。(菊池洋一)