

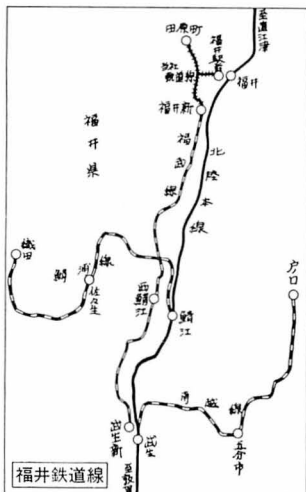
している。吹出し消音器は米国において以上の目的で使用されているが、わが国では線路の状況が随時吹出しを行うに適せずあまり使われていない。(高桑五六)

ふくいてつどう 福井鉄道

1 事業者の概要

名称 福井鉄道株式会社、本社・福井県武生市北府本町、資本金 10,120 万円、おもな事業 地方鉄道 51.7km、軌道 3.2km、一般乗合旅客自動車運送 461km、観光事業。鉄道・軌道従事員 578 人、保有車両 電気機関車 2、電動客車 30、客車 5、電動貨車 3、貨車 44 両。

沿革 昭和 20・8・1 福武電気鉄道株式会社(大正 10・8・12 設立、南越線、福武線および市内軌道線)と鯖浦電気鉄道株式会社(大正 12・6・14 設立、鯖浦線)と合併、資本金 480 万円で福井鉄道株式会社設立、現在に至る。



2 地方鉄道線

福井県下国鉄北陸本線武生、鯖江駅に連絡、軌間 1.067m 旅客・貨物運輸を目的とする。南越線武生・戸の口間 4.3km 単線、動力電気、明治 44・9・28 および大正 11・9・2 免許、同 13・1・29 より同 13・9・1 までに開業。福武線 武生新・鉄道軌道分界点間 18.2km、分界点・花堂間 1.3km を除き単線、動力電気、大正 9・9・2 免許、同 13・2・23 および 14・7・26 開業。鯖浦線 鯖江・織田間 19.2km 単線、動力電気、大正 11・10・16 免許、同 15・10・1 より、昭和 3・11・8 までに開業。

3 軌道線

地方鉄道福武線に接続・複線の併用軌道、旅客輸送を目的とする。福井新(分界点)・福井駅前間 1.9km (昭和 2・10・29 特許、同 8・10・15・営業開始)および市役所前・田原町間 1.3km (昭和 25・2・26 特許、同年 11・27 開業)。

4 運輸概況(鉄道・軌道)

項 目	昭和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)	10,425	10,463	10,377
人 キ ロ (千)	96,643	98,076	98,114
貨物輸送トン数(千t)	110	108	113
ト キ ロ (千)	1,229	1,216	1,280
旅客収入(千円)	163,725	165,334	181,847
貨物収入(〃)	20,538	19,768	20,232
運輸雑収(〃)	3,079	2,903	3,204
収入合計(〃)	187,342	188,005	205,283
営業費(〃)	164,135	164,430	185,533
営業利益(〃)	23,207	23,576	19,750
営業係数(%)	88	87	86

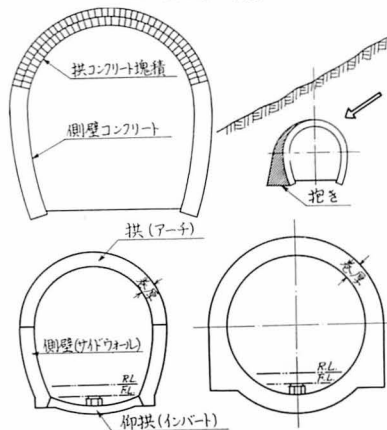
(原 功)

ふくえんせん 福塩線 山陽本線福山駅から西北方に延び芸備線塩町に至る 79.4km の線。山陽線に属し線路等級は丙線である。昭和 8・9 両備鉄道株式会社福山・府中町間を買収して福塩南線とし、また塩町・府中町間を福塩北線として建設、昭和

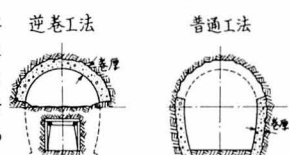
13・7 両線全通によって線名を両端駅の頭文字をとり福塩線と呼ぶこととした。(森 徳寿)

ふくこう 覆工 (英) lining トンネルの内側はとくに良好な地質以外、肌落ちや崩壊防止の方法を講じなければならない。これを覆工という。覆工材に主としてれんがが用いられた当時、覆工を畳築ともいわれた。覆工材料には木材、れんが、石材、コンクリート、コンクリートブロック、鉄筋コンクリート、鋼材の 7 種がある。このうち木材は耐久力がなくあまり使用されることがない。

1. 覆工部の名称

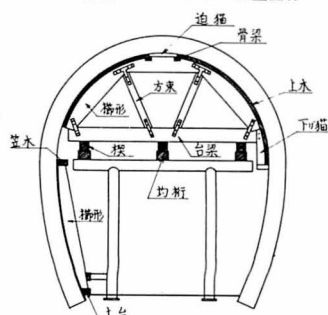


2. 逆巻工法と普通工法

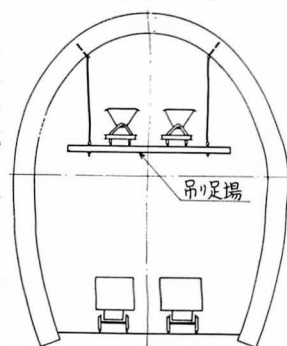


合のほか使用されない。覆工の厚さはトンネルの断面と土圧とによって算出するが、土の圧力を正しく測定することが困難なため現在では技術者の経験と判断によって定められている。

3. 木製セントルおよび側壁型枠



4. 坑内吊り足場



国鉄の単線馬蹄形(ばていけい)トンネルでは 15~100cm の厚さになっていてこれを巻厚(まきあつ)という。覆工は全部を単一材料でする場合と、側壁のみコンクリートでアーチ部分をコンクリートブロック積等に混用することもある。このコンクリートブロックやれんがを巻き立てる労務者を畳築工と呼んでいる。

山腹にそった土被りの薄いところでは、しばしば側面から強い圧力を受ける。この場合反対側は、この側圧に対抗するため側壁の厚さを増す。これを抱き(だき・図-1)という。地質がはなはだしく悪く施工基面が盛り上るようなところでは両側壁の脚部を連結する。これを仰拱(ぎょうこう)またはインバート(図-1)