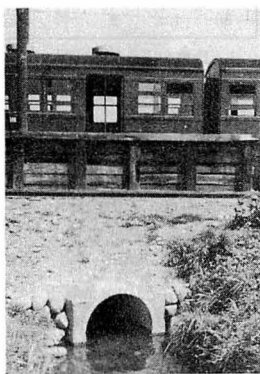


以下の暗渠および直径100cm以下の管類とサイホンを含めて伏樋といっている。管類には陶管、コンクリート管および鉄筋コンクリート管等があるが、古くはもっぱら陶管が用いられ、まれにはアクメカルバート(acme culvert)と称する波型鋼板管のようなものも用いられたが、近時載荷の増大と鉄筋コンクリート管の進歩に伴って、鉄筋コンクリート管が多く用いられる傾向にある。陶管は粘土を主材料とし釉(うわぐすり)を用いて焼いたものであって、もっぱら線路下に用いられる厚管と、一般道路等に用いられる厚管とがある。陶管の埋設最小深さは、鉄道では施工面から50cm、道路では路面から40cmとしている。管径は水量、勾配等によって決定されるが、鉄道では掃除ができるよう、内径23cmより小のものは用いない。内径30~45cmのものが多く、いずれも地盤に応じて基礎工を併用して敷設する。鉄筋コンクリート管は、内径45cm以上を必要とするような場合に用いられ、普通鉄筋コンクリート管と、遠心力を利用して製作したヒューム管(hume pipe)とがある。埋設最小深さは、鉄道では施工面から40cm、道路では路面から20cmとしている。また陶管のように基礎工は必要としないが、特殊な場合には基礎工・防護工を施す。コンクリート管については、鉄道では内径100cm近くの伏樋に場所詰コンクリート管を施工することもあるが、これは強度の上から管厚が大となりあまり用いられない。営業線における伏樋の敷設工法としては、開さく工法、坑道式工法等があるが、最近の工法として圧入式伏樋埋設法というものもある。いずれの管類にせよ管径、敷設勾配、呑口吐口の土留工等は肝要のことがらで、また特に塵芥、土砂の溜まるおそれのある箇所には塵芥除去、溜り等の設備を施工する。(尾崎 寿)



伏 樋

ふそくちんせいさんき 不足賃精算器 旅客の無札・乗越し等の場合には、所定により旅客から運賃料金(以下「不足賃」という)を収受することになっているが、駅でこれを収受する場合、ボタンの操作により記録紙にその金額等が印刷され、同時に旅客に交付する領収証(出場券としての性質を兼ねる)を自動的に発行することができる器械であって、取扱金額および件数の加算器の作用を有し、かつこれらの働きがすべて電動式によってなされる金銭登録器の一種である。不足賃を収受した場合、駅ではそのつど旅客不足賃日報に記入するかまたは不足賃領収証を発行処理する建前になっているが、元来不足賃はその性質上もっとも厳格な取扱を要するうえに、短時間に多数の旅客を、かぎられた要員でさばかなければならないから、取扱件数のとくに多い駅では、実際上この処理方が困難な場合があり、また客さばきが遅れ、旅客サービス上遺憾となることもあるので、こうした欠陥を除去するため、この不足賃精算器を使用することになったものである。

国鉄では昭和26・12からその使用をはじめ、現在では各鉄道管理局管内の主要な駅およびとくに必要と認める駅にひろく使用しているが、つぎのような効果が挙げられる。(1) 収入の確保、(2) 駅係員の手数緩和および事務能率向上、(3) 旅客サービスの向上、(4) 帳表取扱の改善および経費節減、(5) 収入事故防止。

この不足賃精算器によって取扱ったものに対しては、領収証の発行枚数・取扱人員および金額の合計を当日分の旅客不足賃日報に計上し、これに印刷された記録紙を添付して所管審査課に提出、収入審査の資料に供される。なおこの電動式による不足賃精算器は、取扱件数のとくに多い駅で使用しているが、取扱件数のやや下まわる中間的な駅においては、小型で軽便な手動式のものを使用している。(青木武夫)

ふそくちんりょうしゅうしょう 不足賃領収証 旅客の無札・乗越し・上級乗換・方向変更・経路変更または乗車券類の紛失等の場合は、鉄道は所定により旅客から運賃料金・増運賃・増料金および手数料を収受することになっているが、これを旅客不足賃と称している。駅で不足賃を取扱った場合は、旅客不足賃日報にそのつど1件ごとに記入整理するのが原則になっているが、大都市のように交通量の多いところでは不足賃の取扱も多く、この原則によることは困難な実情にあるので、特定の電車区間内相互発着の場合における無札および乗越しに対する不足賃にかぎり、そのつどの記入にかえ、収受金額に相当する金券式の領収証を交付し、その出納によって収入整理をすることができるようになっている。これが不足賃領収証である。様式および取扱方は鉄道管理局で定めることになっているが、現在この方法を実施しているのは、東京および大阪の電車区間の一部である。(青木武夫)

ふぞくへんせい 付属編成 同一列車でも運転する区間および時間帯によって、旅客輸送量(利用人員)が異なるので、その輸送量に適合する輸送力(連結両数)をうるために適時連結・解放する客車、および対支線区と直通旅客の便をはかる目的により、分岐線より他の線区の列車に連結し使用する客車など主として本編成とは異なった運用により連結されている客車。回転車とも称する。*本編成の対称語。(斎藤雅男・古池義雄)

ぶたづみしゃ 豚積車 豚・めん羊・やぎ・羊等の輸送に使用する貨車である。豚を収容する室と付添人室とからできている。豚積室には妻および両側に通風窓を設け、2段積ができるようにしてある。床面はアスファルト張りとし、みぞを設けて汚水の排出に便利になっている。戸口には開閉自在の仕切を設け、輸送中でも給飼水ができるようになっている。付添人室には水そうがあって相当のバケツでも自由に使用できるようになっている。この貨車は両数が少ないこと、輸送貨物の出賃地帯が限られているので、専属貨車として常備駅を定めて運用している。(平井隆三)

ふたまたせん 二俣線 東海道本線掛川駅から西北方二俣に至り、同地から浜名湖北岸・西岸にそって進み、東海道本線新所原駅に至る67.9kmの線。東海道線に属し線路等級は丙線である。昭和10・4二俣東線として掛川から、また昭和11・二俣西線として新所原から着工、昭和15・6全線開通し、二俣線と改められたものである。全線気動車化され大部分の気動車が豊橋まで乗入れ運転を実施している。(森 伸寿)

ふつうかしゃ 普通貨車 貨車運用上、特種貨車および緩急車以外の貨車の総称である。すなわち有がい貨車のうち有がい車および鉄側有がい車を、無がい貨車のうち無がい車をいう(*貨車)。これらの貨車は両数をもっとも多く、普遍的かつ代表的な貨車という意味で普通貨車と呼ばれている。貨車運用上有がい貨車の普通貨車を「ヤネ」、無がい貨車の普通貨車を「ヤム」と略称されている。(平井隆三)

ふつうきゅうこうりょうきん 普通急行料金 旅客が普通急行列車に乗車する場合に必要な普通急行券を購求する際に支払う料金をいう。普通急行列車は、普通列車に比較して運