鉄職員が，その転勤のため旧勤務箇所から新勤務箇所へ旅行する場合，新規採用者が勤務するため居住箇所から勤務箇所へ出頭する場合に支給される旅費。その種類は，船車賃，日当，宿泊料，食卓料，徒歩雑費，着後手当，移転料，扶養親族移転料の8種である。その内容は

船車賃・徒歩雑費　実費。

日当・宿泊料・食卓料　鉄道旅行に換算して400kmについて1日の割合で業務連絡旅行の旅費定額。

着後手当　本人の新勤務箇所または新居住地の地域区分にしたがって＊業務連絡旅行旅費定額による日当および宿泊料の7日7夜分。

移転料　本人の移転の際における身分に応じてキロ程にしたがった定額。

扶養親族移転料　扶養親族の移転の際における職員の身分等にしたがって本人の定額の割合によって計算した額。

赴任旅行旅費は，6箇月ごとに承認を受けた場合は，転勤命令発令後5年間の支給猶予期間が設けられている。(青木秀夫)

ふねのそくりょく　船の速力　船の速力は節（ノット・knot）を単位として表わし，1時間1海里の距離を航走する速力を1ノットという。1海里とは海上の距離を表わす単位に用いられ，北緯47度における地点の緯度1分の距離であって，その長さは6,080 ft，約17町である。船舶の速力はつぎの用語をもって表示される。

1　**試運転速力**　船舶が試運転に際し最良質の燃料を用い，機関の全馬力をあげて航走する場合の船舶の記録する最大速力であり，普通定馬力の10％くらい過負荷にする。

2　**航海速力**　船舶が現実に航海において出し得る速力で，航海速力の1時間当りの平均値を平均速力という。一般に航海速力は試運転速力の約80％見当である。

3　**経済速力**　経済速力には2様の意味があり，船舶が航海途上最少の燃料消費量をもって，最大の航続距離を得られる速力と，船舶がある2港間を航走する際，燃料価額とにらみ合わせて，最少の燃料費用をもって航走し得る速力を意味する場合とがある。一般に前者の場合に用いられる。

参考文献　橘　治著　海運の実務。(今留光国)

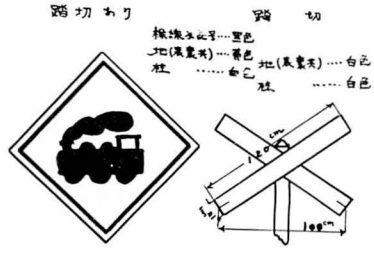
ふはいへんしつしやすいかもつ　腐敗変質し易い貨物　腐敗変質しやすくて取扱上または輸送上特別な手配をしている貨物。その品名を挙げると生野菜，早づけたくあん，生きのこ類，こんにゃく玉，生果物，苗，球根類，苗木，とろろあおいの根，桑の葉，乳，バタ，生酵母，鮮肉，冷凍肉，鳥卵，鮮魚介類，冷凍魚介類，氷，ドライアイス，焼竹輪，はんぺん，かまぼこ，アイスクリーム，生繭等である。これらの貨物は急送することをたてまえとしている。(片山伊与吉)

ぶぶんばらい　部分払（国鉄会計）　性質上可分の工事の請負または物件の購入の場合において，契約の相手方の債務の履行完了前にその目的物の一部について受渡しを必要とするとき，特約により一部の引渡しを受け，その受渡部分に相当する対価の全額の支払を行うことをいう。工事の請負，物件の購入その他の双務・有償契約の場合における対価の支払は，契約の相手方がその債務の履行を完了した後において行うことを原則としている。しかしながら，性質上可分の工事の請負または物件の購入の場合，例えば，1つの契約で，数棟の事務所を新築し，または数台の機械を購入する場合に，そのうちの1棟が完成し，または1台が持ち込まれ，その受渡しを行ったようなときは，それだけ国鉄の使用に供し得ることとなるので，このような受渡部分に対しては，特約により，これに相当する対価の全額の支払を行うこととしている。しかし，1棟の事務所または1台の機械のみでは，その利用が所期の目的どおりに達成されないような場合には，所有権の移転に伴う危険負担を避ける意味において，受渡しを行わず，また，将来における全部の完成または完納を確保する意味において，対価の全額を支払うことはさし控えなければならない。このような場合における対価の一部の支払を，出来形払と称し，この部分払と区別している。

なお，この部分払を行う場合には，契約担当役に，契約の相手方が債務の履行を完了した場合と同様，契約の相手方をして，その既成部分または，既納部分につき届け出をさせ，検査員をして，所定の期間内に検査をさせ，その検査に合格した場合には，当該既済部分または既納部分に関する検査調書を作成させ，これを支払請求書などとともに関係書類として，伝票に添付して，主管の会計長に提出し，その調定および支払命令印を受けて，支払が行われることとなる。なお部分払の場合は，その双務性に鑑み，一般対価の支払の場合と同様，契約の目的物の提供に伴う検査の時期，対価の支払の時期，対価の支払遅滞に伴う遅延利息の支払等については，政府契約の支払遅延防止等に関する法律（昭和24年法律第256号）の規定が国鉄にも準用されるので，同法の規定するところにしたがうべきことはいうまでもない。(渡辺耕一)

ふみきりけいじき　踏切警示器　国鉄において踏切事故防止のために踏切道に設置して通行者に注意を喚起する機器。その構造はX形の踏切標と，この中央部にある注意灯および警示器の下部に設けられる矩形のあんどん形の警示標とより成っている。踏切標は橙黄色と黒色とを交互に塗色し，8個の電球（100 V 10 W）により内部から照明し，夜間は常時照明を継続している。注意灯は1個の電球（100 V 10 W），橙黄色レンズ，反射板などよりなり，夜間1分間に30±3回の点滅をすることにより表示の迫力を増大している。警示標は内部に電球（100 V 10 W）4個および点滅装置をそなえ，前面ガラス板に文字を表示して照明を継続している。

警戒標識および指示標識



踏切警示器が設置される踏切道は，現在では第4種踏切のうち危険度の高いものに試用され，なお第2種踏切用も研究されている。第2種踏切用には，踏切標と警示標との間に警手不在の札を掲げられる構造とし，停電の場合でも予備電源に切換えることにより，機能に支障を来たさないようになっている。

地方鉄道・軌道関係においても交通ひん繁な踏切道には，通行人の注意をひくべき警標を設けなくてはならない（地方鉄道建設規程第21条）。

この警標の種類，構造，方式はべつに制定されていないため，各鉄道軌道事業者が，それぞれの線路に適した警標，あるいは国鉄の警標に準じたものを設けている。

道路標識令には「踏切あり」を標示する警戒標識（上図左），および「踏切り」を標示する指示標識（上図右）が定められている。前者は鉄道または軌道（併用軌道を除く）との交差点の手前50 mから120 mまでの地点において，左側の路端に設置し，