の下に入らないように決める。航送船の種類によりきつ水線から船上の RL、または船の RL から船の防舷材までの距離はまちまちであるので、各船につき調査し岸壁防舷材の取付範囲を決めるべきである。(梶田 功)

ほうこうてこ 方向てこ (英) traffic lever 単線運転をする区間で自動閉塞(へいそく)式を施行するとき列車を運転する方向を定めるために、対向列車に対する閉塞区間の両端の停車場または停車場構内でこ扱所相互間に 1 対として設けるてこをいう。単線自動閉塞区間で列車を出発させるのに、打合わせだけで列車を運転するとすれば、列車の回数がひん繁になれば取扱者が失念すると考えられる。1 度失念したとすれば正面衝突の事故が発生する。これを防止するために対向列車の一閉塞区間(一般には隣接停車場間)で列車の運転方向を定めるために、条件をつけて設備化したものが方向てこであって、列車を受ける側の方向てこを先に引いてもらわなければ、列車を出発させる側では列車を進行させる方向に倒すことができなくなっている。出発信号機はこの方向てこが列車を進出させる方向に倒れていなければ、反位にできないことはいうまでもない。方向てこは略名で運転方向てこと呼称するのが正式の名である。(川崎徳政)

ほうこうべつしわけせん 方向別仕訳線 貨車を方向別に仕訳するために必要な仕訳線。操車場では各方面から集った種々雑多な貨車を、たとえば A 以遠行、B 線行のように方向別または線別に大まかに仕訳し、これをさらに駅別仕訳線で駅順に仕訳整理して完全な列車を組成するのが通例である。この方向別仕訳のために使用する仕訳線がすなわち方向別仕訳線である。(近藤正弘)

ほうこうへんこう 方向変更 旅客があらかじめ鉄道係員の承諾を得て不乗区間の旅客運賃と変更区間の旅客運賃との比較計算を行い、相当の手数料を支払って、乗車券面に表示された着駅と異なる方向にある駅に着駅を変更すること。方向変更は定期乗車券・回数乗車券使用旅客に対しては取扱をしない。

方向変更は着駅を変更することにおいては乗越と同じであるが、乗越と異なる点は乗越が原乗車券の着駅を必ず通過するものであるのに対して、方向変更は原乗車券の着駅を通過しない異方向の着駅に変更するものである。

1 変更時期 乗車券類購求後であれば旅行開始前であると、旅行開始後であると問わないが、旅客は変更が開始されるまでに鉄道係員に変更の請求をしなければならない。

2 変更箇所 発売箇所であるかと否とを問わず、また駅であると車船内であることを問わず取扱をするが、日本交通公社案内所においては取扱をしない。

3 変更回数 1 回にかぎって取扱をする。

4 変更区間 原乗車券の一部の区間を変更することを原則とするが、全部の区間(発駅からまったく異なる方向)の変更となる場合でもよい。ただし方向変更することによってすでに乗車船した区間と変更区間とが復乗となる場合には、復乗となる駅までしか取扱をしない。また回遊乗車券等 2 券片以上の乗車券を使用する旅客に対しては、変更が開始される券片に対する変更として扱う。

5 手数料 原乗車券 1 枚について 10 円の手数料を収受する。

6 変更乗車券 定期乗車券・回数乗車券以外の乗車券所持の旅客に対して扱うが、普通乗車券で通用期間を経過して継続乗車船中の旅客に対しては取扱をしない。また団体乗車券・貸切乗車券については、構成人員の全部が同一の方向変更を行

う場合で、かつ輸送上の変更承認を受けた場合でなければ方向変更としての取扱をしない。取扱区間を限定して発売する割引乗車券については、一般に方向変更の取扱をしていない。

7 旅客運賃の計算方 変更区間の普通旅客運賃に原乗車券 1 枚につき手数料 10 円を加えた額と、原券の不乗車船区間の普通または割引旅客運賃とを比較して、不足額は追徴し、過剰額は払いもどしをしない。ただし東京または大阪付近の特定の電車区間相互発着の普通乗車券によって、同区間内の方向変更をする場合には、原券の区間に対する普通旅客運賃と、実際乗車区間に対する普通旅客運賃とを比較して、不足額は追徴し、過剰額は払いもどしをしない。なお上記の計算方については、つぎの諸条件が付加される。

(1) 方向変更の旅客運賃を計算する場合のキロ程の適用方については、普通乗車券発売の際に使用するキロ程を適用する。

(2) 着駅共通乗車券によって方向変更する場合には、原則として原券の不乗区間は変更開始駅・最遠着駅間のものとして旅客運賃の計算をする。

(3) 東京都区内・大阪市内または東京電車環状線内所在の駅から分岐となる方向変更は、変更開始駅を変更着駅方向の出口となる駅として旅客運賃の計算をする。

(4) 経路特定区間の全区間を通過する乗車券で、同区間内から分岐となる方向変更は、旅客運賃計算経路のいかんにかかわらず、実際に分岐となる駅からの変更として旅客運賃の計算をする。

(5) 選択乗車船区間の全区間を通過する乗車券で、同区間内から分岐となる方向変更は、旅客運賃計算経路から分岐する場合には実際に分岐となる駅を変更開始駅とし、旅客運賃計算経路でない駅から分岐する場合には、選択乗車区間の分岐駅を変更開始駅として旅客運賃の計算をする。

(6) 運行不能によって他経路乗車船中の旅客が、その他経路乗車船区間の駅からの方向変更をする場合は、他経路乗車船の取扱は取消されるから、原券に対する方向変更として旅客運賃の計算をする。

8 通用期間 原乗車券の通用期間から、すでに経過した日数(取扱の当日は算入しない)を控除した残数の日数とする。

9 乗車券類の処理 原乗車券を回収してべつに車内補充券または特殊補充券を発行して旅客に交付するが、電車運転区間の一部または自動車線の一部においては、特殊様式の車内補充券を発行して旅客に交付し、原乗車券と併用して使用する。(平林喜三造)

ぼうさいせつび 防災設備 一般的にいえば、災害を未然に防止する設備のことであるが、国鉄においては線路工作物に不備があると災害が発生することも多く、かつ列車運転におよぼす危険度も高く、とくに線路工作物の新設取替および改良に要する費用を防災設備費として計上しているの、防災設備費でまかなわれる設備は、国鉄では狭い意味において防災設備であると考えてさしつかえない。そこで防災設備は災害を未然に防ぐ、すなわち事前防護を行うのがたてまえであるが、事前防護のみを行い得ず、わが国では年中行事として襲来する台風により、災害発生後の事後処理に追われている状態で、むしろ後者に属するものが多い実状である。昭和 29 年度防災設備費をみると、事前防護に属するものは 430 件 22 億 5 千万円であり、事後処理に費された経費は 390 件 15 億 5 百万円である。また昭和 23 年度以来防災設備に投せられた経費ならびに防災設備が国鉄工事経費中に占める比率は表(1620 ページ)のとおりである。鉄道線路は切取・盛土および、これらを防護する土留壁、擁