

流れても、有効に働く電力の少ないことがある。このような場合見かけの電力に対して、実際に役に立っている電力の割合を力率といっている。

実際役に立つ電力を有効電力、役に立たない電力を無効電力とすれば、力率は

$$\frac{\text{有効電力}}{\sqrt{(\text{有効電力})^2 + (\text{無効電力})^2}} \times 100(\%)$$

の関係で表わされる。

無効電力分の少ない電力ほど力率は100%に近くなるわけである。力率は負荷の性質、送電線の電氣的な条件等で変るものである。電灯負荷は力率100%である。(長岐靖隆)

りくあげ 陸揚 (英) discharging, unloading 積荷を到着港において揚荷すること。すなわち本船側では揚荷に必要な準備、たとえば艀(そう)口の開放、船内人夫の待機、ウインチ運転の準備等を整え、一方貨物を受取る側でははしけの用意、倉庫搬入の準備、荷役人夫の手配等をしており、はじめて陸揚にとりかかるのである。貨物引渡の場所は沖がかりの本船船側とか、岸壁埠頭(ふとう)で行われたり、また普通個品運送のように倉庫で行われたり、その態様は区々であるから、ここにいう荷物を受取る側とは、直接荷受人である場合もあり、また船主所定のはしけ業者または倉庫業者である場合もある。もちろんこの陸揚方法のいかんによって、船主と荷受人との間の責任の帰属範囲が異なることはいうまでもない。はしけに揚卸した貨物を倉庫等一定の保管場所に揚げることを、水切りまたは水揚げという。——水切。

参考文献 村上孝一著 海運の実務。(今留光国)

りくうさいせん 陸羽西線 奥羽本線新庄駅から羽越本線余目駅に至る43.0kmの線。陸羽線に属し線路等級は丙線である。大正2・12新庄・古口間、大正3・12古口・酒田間開通、酒田線と称していたが、大正13・7羽越本線の全通に伴ない、余目・酒田間は羽越本線に所属替となり、新庄・余目間は陸羽西線と呼ばれることとなったものである。線名のおこりについては*陸羽線。(森 梯寿)

りくうせん 陸羽線 陸奥東線、同西線および石巻線の総称。線名は陸前国と羽前国との頭文字をとった。(森 梯寿)

りくうとうせん 陸羽東線 東北本線小牛田駅から奥羽本線新庄駅に至る94.1kmの線。陸羽線に属し、線路等級は丙線である。大正2・4小牛田・岩出山間開通、陸羽線と呼称、また大正4・11新庄・瀬見間開通、新庄線と呼称、両線は互に建設を進め大正6・11鳴子・羽前向町間の建設によって両線全通、小牛田・新庄間を陸羽線と改め、大正13・7羽越本線の全通に伴なって陸羽東線と呼ぶこととなったものである。(森 梯寿)

りくうん 陸運 (英) land transportation (独) Beförderung zu Lande, Landverkehr (仏) transport par terre [陸上交通事業\陸上運送]とほとんど同義であるが、主として海運、空運とならんで交通機関の分類において使用される。

1 意義

陸上において行われる人または物品の運送を意味する。陸上において行われる運送というのは、必ずしも常に土地の表面のみにそって行われる運送にかぎる意味ではなく、土地に固定した通路によって行われる運送という意味である。たとえば隧道(ずいどう)またはパイプ・ライン(pipe-line・輸送管)によって地中または水底において行われるもの、橋梁(きょうりょう)によって水上を横切って行われるもの、空中に架設された軌条または索条によって行われるものも、すべて陸上運送すなわち陸運に属する。

架空索道(aerial cableway)を空中運送に含ましめる説があるが、これは適当ではない。空中運送は航空機による運送というのであって、たとえ空中において運送が行われるものであっても、架空索道のように土地に固着した固定的な通路設備によって行われる運送は陸運に属する。

また河川・湖沼・港湾において船舶等により行われる運送は、いわゆる内水運送であって、水上運送の一種であるが、わが国の商法はこれを陸上運送としている。すなわち商法上は、陸上または湖川港湾における運送を陸上運送といい、海上における運送を海上運送といっている。この場合港湾と海上との分界点は、平水航路の区域すなわち平水区域によるのであって(旧商法施行法第122条、明治32年通信省令第20号)、この平水区域は命令をもって定めている(船舶安全法施行規則第26条)。そして商法は陸上運送については第3篇(商行為)第8章(運送営業)に規定し、海上運送については、それが陸上運送と異なる特質を有するところから第4篇(海商)に特別な規定を設けている。

人が歩行により、馬に乗り、または自転車・自動車等を操縦して移動するような事象は、陸運ときわめて密接な関連をもっているが陸運には属しない。これらの事象をもって、人が自分自身を運送するものであるとも考えられ得るが、これは異例の考え方であって、運送、したがって陸運という場合は、運送するものと運送されるものとが別個の経済主体であるとするのが通例である。なお日本語では歩行のような事象と運送の両者を含めて一般に「交通」といっており、また学問上で「交通」という場合は、上記2者のほかに通信をも含める場合もある。

2 陸運機関の3要素

運送が行われるためには、運送が行われる通路と、通路において運送対象を運ぶ運搬具と、運搬具を動かす動力とを必要とする。この通路・運搬具・動力を運送機関の3要素という。これら3つの要素は、常に必ずしも相互に区別される個々の形式をとっているとはかぎらない。たとえば家畜がその背で人または物品を運ぶ場合のように、運搬具それ自身が動力源を兼ねている場合、パイプ・ラインのように通路が運搬具を兼ねる場合などがある。しかしこれらは原始形態または特殊形態であって、一般的発展形態においては、運送機関はそれぞれ区別される上記3要素から構成されている。陸運のため運送機関の構成要素について、つぎに説明する。

(1) 通路 (way, Weg)

陸運の通路としては道路、軌道(鉄道の)、索条、パイプ・ライン等が挙げられるが、通路としての効用を全うすべき付属設備をそれぞれ含めることは当然である。①道路は起源の最も古い交通機関であるが、土地に加工する技術が発達しなかった時代には、小規模の自然的道路にわずかに人工を加えて、住居に近接する小範囲の地域を交通するための用に供していたに過ぎず、やや長距離、重量物の運送については道路の便利ははるかに水上におよばなかった。比較的完全な人工道路としてもっとも大規模であったのは、ローマ帝国の軍用大道路網であって、欧州諸国における後世の道路はこれを基礎として発達したものが多く、18世紀にいたり、仏人トレサケー、英人テルフォードおよびマカダムが相ついで舗装道路工法を考案した。しかし19世紀までの長距離道路は、鉄道の発達の影響を受けてほとんどその重要性を失った。道路が鉄道と相ならんで陸上交通機関としての重要性を回復し、かつその使命に適合するように改善されるようになったのは、まったく自動車の普及の結果であって、20世紀に入ってからのもっとも顕著な現象である。現在道路は各国とも無償主義を原則とし、主として公経済の下に管理され