

させる」程度が各自の主観に左右されやすい表現であること等により、昭和29年度からはつぎのものを除いたものが備品であるというに改められた。

1 消耗品である石炭、練炭、木炭、ガソリン、グリース等物品名称鑑に定める燃料および油脂類ならびに薬品、用紙帳表、ほうき、はたき、蚊取線香等の諸用品。

2 車両、自動車、機械等そのまままたは単にすえつけるだけで固定資産に編入するもの。

3 レール、枕木、木材、釘鉄、車両部品、自動車部品、塗料、継電器、真空管、ヒューズ等固定資産の新設、取替、改良、維持および物品の改造ならびに修繕のため材料として使用するもの。

4 くぎ類、針金類、木材類等を荷造り用として使用する場合、塗料類を事務用とする場合等上記2・3以外に使用する物品で反復使用できないもの。

したがって、寝具類、写真機、時計類等事務用備品、聴診器その他医療用器具、手車その他運搬用器具、携帯電圧計その他計測用器具、空気びょう締機その他工作用器具、軌道自転車その他保線土木用器具等作業用備品ならびに物品名称鑑に定める通用品のうち、測定器類その他反復使用できるものが備品となるのである。

なおこの反復使用の限界については、一般に1箇年説と3箇年説があるが、国鉄においては価格、管理の難易その他諸種の事項を勘案しておおむね1箇年を基準としているのである。

備品は前述のように消耗品と異なり長期の使用に耐えるものであるから、物品出納役は備品原簿、物品出納員は備品保管簿を備付け、これに出納状態を記録し、善良な管理者の注意をもって保管されなければならないものである。またこれを出納する場合には必ず物品出納長または分任出納長の出納命令を必要とするのである。また備品は長期の使用に耐えるものであるため、必要に応じ必要の箇所に保管転換または保管換されることが多いものである。

備品が長年の使用により使用に耐えなくなり、かつ修繕価値も無くなった場合、亡失またはき損した場合等には、これを保管する物品出納役または物品出納員が亡失き損報告書を作成して、物品出納長または分任出納長および主管箇所長を経由して監査を担当する局所長に提出し、責任の有無について検定を受けなければならないその責任を免がれることはできない。(市原高之)

**ひふくこう 被覆工** 傾斜地や海岸飛砂地等で表面侵蝕(しんしょく)を防ぐため被覆材料を用いてする工法。被覆材料はそば、わら、麦稈(ばくかん)、雑草、すのこ等が利用され、目的地を全面的に被覆する場合や部分的に階段状に行う場合、網状に行う場合等各種ある。被覆工の施行はそれ自体により土地の安定をはかるのみでなく、荒地造林や植生法(のり)面防護工事等の補助手段に利用される場合が多い。(高村義次)

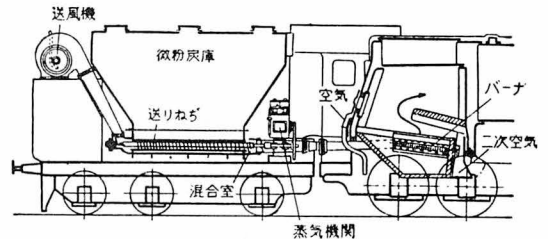
**ひふくこうじょう 被服工場** 国鉄の地方資材部の付属機関。職員の被服類すなわち制服、制帽、外とう、作業服等を製作する工場である。関東地方資材部に所属する大崎被服工場と大宮被服工場の2つがある。庶務課および技術課が置かれ、現業業務を分掌する職場として裁断職場、第一縫製職場、第二縫製職場、仕上検査職場および工機職場を置いている。その生産高は昭和30年度において年間約12億円におよび、その職員数は約900人である。→職場。(宮坂正直)

#### ひふんたんねんしょうきかんしゃ 微粉炭燃焼機関車

(英) pulverized coal burning locomotive 微粉炭を燃料とする蒸気機関車。微粉炭は地上の微粉炭庫から炭水車の微粉炭

庫に送られる。火室は重油燃焼のボイラに似ていて、微粉炭はバーナでたく。一般に微粉炭燃焼では火室容積を大きくとる必要があるので、機関車のように容積に制限をうける場合には不適当である。ドイツ国鉄ではA.E.G.社とその他の式との2方式を試作したが成功しなかった。微粉炭の貯蔵および輸送も爆

微粉炭燃焼機関車



発の危険があるために注意を要する。図はA.E.G.社の微粉炭燃焼機関車の構造図である。

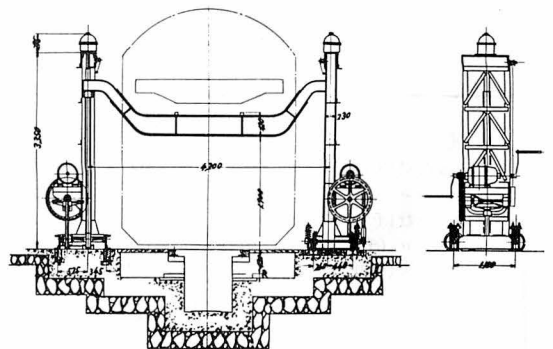
国鉄の車両称号規程によれば微粉炭燃焼機関車は蒸気機関車中の特殊構造機関車である。(高桑五六)

**ひみせん 氷見線** 北陸本線高岡駅から北方富山湾に面する氷見駅に至る16.5kmの線。北陸線に属し線路等級は丙線である。

明治33年中越鉄道株式会社によって建設されたが、大正9・9政府に買収され氷見線と改められた。この線は越中平野の穀倉地帯を走り、さらに氷見から能登半島を横断し七尾線羽咋付近に結ばれる予定線の一部をなしている。旅客運輸は一部自動車化されている。(森 悌寿)

**ビームジャッキ** (英) beam jack 蒸気機関車修繕の場合、車体の高上装置として使用されるもの。1組は4台のジャッキよりなり、機関車の前後端において1対のジャッキの間に梁(ビーム)をわたしてある。この梁は機関車の主台わくの前後端をささえ、垂直に動くナットの上のり、ナットはねじ棒の回転の方向により上下する。梁のスパンすなわち1対のジャッキのねじ棒の中心間隔は4,200mmを標準としている。2対のジャッキのうち1対は基礎に固定されており、他の1対は移動式となっていて前後の梁の距離を調節し、いかなる機関車にも使用できるようになっている。移動式の1対のジャッキの移動は手動式である。梁を上下するためのねじ棒の回転は、それぞれのジャッキに取付けてある駆動装置により行われるもので、各駆動装置にはそれぞれ1台ずつの電動機が取付けられている。

ビームジャッキ



この装置は電動機から平歯車、かさ歯車によりねじ棒を回転させる構造になっている。駆動装置の操作は1対のジャッキの2つの電動機が共通の制御器で行われる。ナットはねじ面検査に