

雪を林内にくいとめて、線路の吹たまりを防ぐ目的の鉄道林をいい、防雪効果がきわめて大きく、永久的に利用できるが、土地の問題と成林するまでに長年月を要する。

5 階段工 山腹を階段状に刻み、積雪のすべりをとめてなだれを防ぐ工法である。工法が簡単で工費も安い、法面をそのままきりおとすと土砂崩壊のおそれある箇所では、適当な土留工が必要である。なだれ防止林を造林するための準備設備とする場合もある。(鳴原吉之祐)

ほうそうきかく 包装規格 貨物の運送中における破損・減量・滅失等の事故を防止するため、包装貨物が運送に耐える最低強度をもつことを目的として、包装の方法・材料・構造等を定めた規格。一般貨物に対しては、日本工業規格(JIS)中の一般(Z)部門に ①特定の包装材料の規格と ②特定の貨物の包装規格とがある。①は木箱、段ボール箱、紙袋等の構造・容積・強度等を規定し ②は主として輸出貨物の包装の方法・材料とその使い方を規定している。鉄道貨物に対しては、貨物等級表上の危険品に危険品包装表が制定されているが、普通品には自他の貨物の損害を防止し、積卸し作業等に不便でないような包装を施せばよいとして明確な規格を定めていない。ただし普通品においても貨物自体に適合した包装規格を制定して、これによるときは「シトヤ」の免責特約をつけない等の考慮を払う場合もある。(片山伊与吉)

ほうそうさいせん 房総西線 房総東線蘇我駅から東京湾東岸にそって南下、木更津、保田、館山駅を経て安房鴨川駅に至る 119.4km の線。総武線に属し線路等級は乙線である。明治 45・3 蘇我・姉ヶ崎間、大正 1・8 姉ヶ崎・木更津間開通、木更津線と呼称したが、大正 4・1 木更津・上総湊間、大正 8・5 上総湊・館山(旧安房北条)間の開通によって、蘇我・館山間を北条線と呼称、また大正 10・6 館山・南三原間、大正 14・7 南三原・安房鴨川間開通房総線と呼称、昭和 4・4 蘇我・安房鴨川間を房総線と改め、さらに昭和 8・4 房総西線と呼称することとなった。線名のおこりについては*房総東線。(森 悌寿)

ほうそうとうせん 房総東線 総武本線千葉駅から蘇我駅を経て房総半島を横断、九十九里海岸にそって南下、大原、勝浦、安房小湊駅を経て安房鴨川駅に至る 93.6km の線。総武線に属し線路等級は乙線である。明治 29・1 千葉・大網間、明治 30・4 大網・上総一ノ宮間、明治 32・12 上総一ノ宮・大原間と房総鉄道株式会社によって開通されたが、明治 40・9 鉄道国有法によって国鉄に移管、線名を房総線と呼称。さらに建設は進められ、昭和 4・4 安房鴨川まで開通、昭和 8・4 房総東線と改められた。線名はこの線と房総西線とが房総半島を 1 周し、安房(あわ)、下総(しもふさ)両国をとっている、その 1 字ずつをとった。(森 悌寿)

ほうしょうせん 防長線 山口県三田尻市、山口市および萩市を結ぶ国鉄自動車路線であって所管する自動車営業所は山口市にある。

1 区間・キロ程および沿革

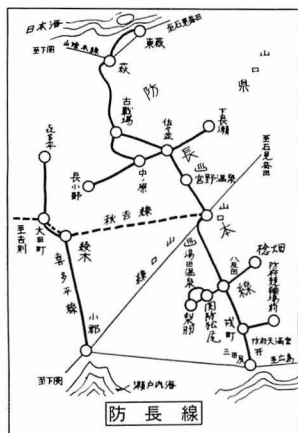
防長本線	三田尻・東萩	68km	昭 8・3・23 開業
	三田尻・防府競輪場前	3	昭 29・1・15
	八反田・梨羽	4	昭 30・5・1
	周防松尾・梨羽	3	昭 31・10・25
	八反田・捻畑	6	昭 31・4・25
	佐々並・下長瀬	3	昭 28・12・21
長小野線	佐々並・長小野	10	昭 26・5・6
	中の原・古戦場	7	昭 28・12・21
喜多平線	小郡・喜多平	24	昭 27・9・1

(三田尻・山口間は昭 6・5・11 開業)

2 営業範囲 三田尻・東萩間は旅客・手小荷物および貨物を、小郡・喜多平間は小荷物および貨物をその他の区間は旅客にかぎり取扱をしている。

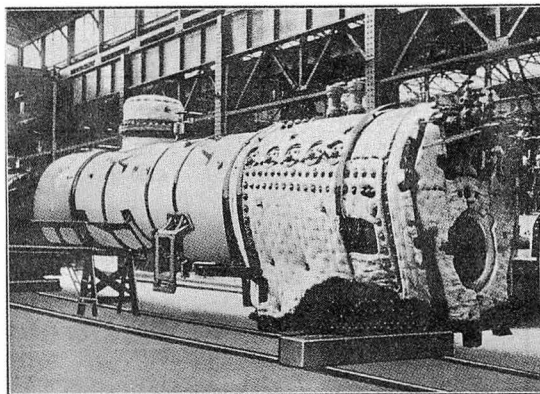
3 使命 山口線と山陰本線との最短路で、陰陽連絡の使命を有するほか沿線地方の産業文化の発展助長の使命を有する。

4 特 長 山口・東萩間は中国山脈を横断するため八丁越という難所がある。山口は昔大内氏の城下町として栄えた所で名所旧跡が多い。防府天満宮、山口祇園祭の例祭には数万の人出ににぎわい、後河原、新橋等は桜の名所として有名、夏の源氏ほたる合戦は天然記念物として指定され、荒谷八丁の新緑をはじめ景勝地が多い。温泉にも恵まれ、安野、湯田の各温泉は広く知られている。(可野虎男)



ほうねつふとん 防熱ふとん(機関車の) 機関車用防熱ふとんは、ボイラ胴および気筒から放散される熱を防止して燃料節約をはかるためと、乗務員を缶面よりの熱ふく射から守るための両目的に使用される。

アモサイト石綿を打綿機にかけ薄い綿状にしたものを重ね合わせて中綿(重量 400~500g/300mm 角)とし、一面(缶面用)に黄銅金網(径 0.2mm, 幅 30mm につきたて糸 18 本、よこ糸 12 本以上の平織)、他面に石綿織布(重量 75g/300mm 角以上、幅 30mm につきたて糸 10 本、よこ糸 9 本以上の平織)を当て、縁



ボイラ胴に防熱ふとんを装着したところ

へはリボン状石綿布を用い、それぞれの縁を金線入石綿糸でかがり、ふとん状とし、千鳥状(間隔約 100mm)にとじ上げたものである。缶面に突起のある場合はふとんを繰抜き縁と同様に仕上げている。詳細は「仕様書 SA 1021」に定められている。写真はボイラ胴に防熱ふとん取付状態を示す。防熱ふとんの使用によって、機関車の消費する石炭の 2% が節約される。

(中川政雄)

ほうひせん 豊肥線 豊肥本線とこれから分岐する高森線との総称。線名はこの線のおとっている豊後(ぶんご)国と肥後(ひ