

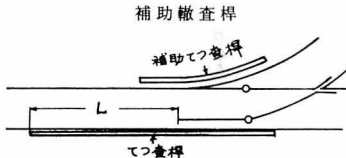
ぎのとおりである。

- 1 引上線には適宜に補助勾配を付する。5～10%。
- 2 エブロン部の勾配は突放された速度を維持して転走するような勾配とすべきで配線、風向、風速を考慮して決定される。5～6%。

3 仕訳線部分は貨車を適宜な距離まで到達させるために、その首部には2～3.5%程度の勾配が適当と考えられる。(半谷哲夫)

ほじょてっさかん 補助轍査桿 (英) auxiliary detector bar 形状・寸法ともに*轍査桿とまったく同じもので、轍査桿と一体に動作して、その機能を完全なものとするために用いるものである。すな

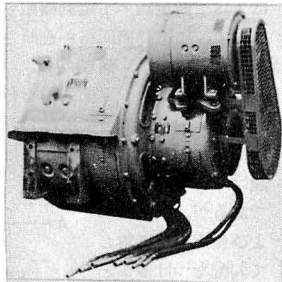
わち転轍器のトンダレールより前方に轍査桿を取付けたときは、それだけで転轍器の直通線と分岐線



に共用してさしつかえないが、都合によって後方(轍叉寄り)に取付けたときは、分岐線の側に補助轍査桿を取付けて、その転轍器上を通過する車両に対して転轍器トンダレールの途中転換を防止する。補助轍査桿の必要長さとしては、轍査桿がトンダレールのせん端から Lmm 前方に取付けられているとすると、13,700mm から L を引いたものである。(菊地得夫)

ほじょてんげんそうち 補助電源装置 (内燃機関車・気動車) (英) auxiliary source (Diesel rail cars and locomotives)

一般には主となる電源装置、すなわち主電源装置とも名づけるべきものがある場合、これに対応する装置に用いられる名称であるから一般的な言葉であり、特定のものをさすわけではない。ここでは内燃車両の場合をさす。この場合は電気式の内燃車両において主発電機を主電源と考えたことから生じた概念である。すなわち電気式の内燃車両において制御・点灯・機関始動などを受け持つ電源は、一般に蓄電池とその充電発電機とよりなり、これらを補助電源装置という。充電は浮動充電法によるものであり、この充電発電機を補助発電機といっている。補助発電機は機関の軸よりベルト駆動される場合、あるいは主発電機と1体の軸に取付けられる場合などがあり、一般に分巻または複巻発電機が用いられる。定電圧特性をうるため自動電圧調整器をもったものが多い。自動電圧調整器は発電機の電圧を制御(主として分巻界磁電流を制御する)して、これをほぼ一定値に保つたもので、チリル式、カーボンパイル式、多重接点式その他種々のものが用いられるが、車両用のゆえにとくに変わった点はない。図は補助発電機の1例である。なお電気式の動力伝達をとっていない内燃車両でも充電発電機、電池などの方式は電気式の場合と大同小異である。



補助発電機

(沢野周一)

ホースけんけつつきふさぎ ホース連結器ふさぎ (空気ブレーキ) (英) hose pipe dummy plug or dummy coupler (独) Schlauchverschlußstück, Leerkupplung od. Blindkupplung (仏) faux accouplement ホース連結器およびホース内に雨水や異物の侵入を防止するための器具。現車に使用するとき、これを別に定められたつり鎖の一端を取付け、他端を車体の決

められた位置に取付ける。ホース連結器を解放した場合はホース連結器の開口部にこれを合わせ回し込んでふたとし、雨水その他異物の侵入を防ぐとともに、運転中ホースがみだりに動揺しないよう釣り下げておく。(高桑五六)

ほぜいいうんそう 保税運送 輸入手続未済の外国貨物を関税未賦課のまま運送することをいう。外国から輸入される貨物に対しては、それが自国の関税線を通過すると同時に、関税の賦課権が当然発生するのであるが、実際問題としては貨物が自国内に入ってから、一定の地域内にある間、または一定の通路により運送されている間は、関税法上これを輸入されていないものと見なし、したがって関税を賦課しないことになっている。これらの貨物に対しては、租税負担を減免するのではなく、ただ一定の地域にある間、一定の期間をかぎり、課税を猶予するのであって、これがすなわち保税制度であり、これにもとづいて加工輸出その他の再輸出を容易ならしめ、かつ国内運送を円滑迅速にすることが保税運送の機能である。

保税貨物の運送区間は開港相互間、保税地域相互間または開港と保税地域間にかぎられるが、右の保税地域相互間には税関空港、税関所在駅所間の運送も含まれる。わが国の保税地域は現在、指定保税地域、保税上家、保税倉庫および保税工場の4種となっている。

保税貨物の運送通路は大体陸路と海路とに分れ、海路については単に船舶の制限があるに止まり、通路としての指定はないが、陸路については税関指定通路により運送しなければならない。

運送機関については鉄道線路においては鉄道列車、道路においては貨物自動車によるべきことは当然であるが、水路についてはそれが船舶により運送されることはもちろんであるが、別に船舶法により沿岸運送は国内船(外国貿易でも内航船でもさしつかえない)でなければならぬという制限も受ける。

保税運送をしようとするものは税関に申告し、貨物の検査を経てその承認を受けなければならないが、運送機関としては別に税関に対して運送手続を要する。鉄道による保税運送に関しては関税法、保税倉庫法によるほか、荷物通関取扱規則ならびに同細則によってその発着・継送等全般にわたって取扱手続が定められているが、発の方で運送開始、着の方で運送終了の手続を要することになるから、この運送の取扱駅は発着駅共税関の所在するいわゆる「外国貨物取扱駅」でなくてはならない。外国貨物取扱駅には「一般外国貨物取扱駅」と「特定外国貨物取扱駅」とがあり、前者は一般荷主の外国貨物の取扱をなす駅であり、後者は特定の荷主の保税倉庫または保税工場に発着する特定の蔵置貨物にかぎり取扱駅である。

上述のように税関の運送に対する取締りは運送貨物、その発着地、運送通路、運送機関に対して行われるが、これは保税貨物が未だ税関関係の済まない外国貨物であり、税関の取締りを要する荷物であるからである。したがって貨物の運送を免許するに当り、税関は必要ありと認めるときは申告者をして担保を提供せしめることができる。またもし指定通路・指定船舶によらずして運送をなしたり、船長や陸路運送人が現品と相違する運送目録を提出したりするとそれぞれ処罰され、もし貨物が相当の期間内(保税倉庫法による運送貨物は指定期間内)に着地に到達しなかったならば、運送申告者から関税その他を課徴することになっている。――外国貨物。運送免状。運送目録。(山口 亮)

ほぜいかもつ 保税貨物 外国から物品を輸入する場合は、その物品が関税線を通過する際、関税の賦課権が発生する。しかし一定の地域にある間または一定の通路により運送されてい