

ほうごようぐ

電 源	DC 12V 密封アルカリ
連続送信時間	10 分以上
(2) 受信機	
受信方式	2 重スーパーヘテロダイナ方式
電波形式	F2
中間周波数	第 1 10.7 mc 第 2 455 kc
スプリアス感度	-80db 以下
電 源	AC 100V

(白井照二, 佐藤志志)

ほうごようぐ 防護用具 列車または線路に故障を生じた場合に、これに関係のある列車を急ぎ停止させる必要のあるときは、列車防護を行なうように定められている。

防護用具とは、車両にとう載されている列車防護用の携帯用信号えん管・信号雷管および列車防護に先だつて行なう緊急停止手に用いる*軌道短絡器あるいは停止信号を現示するための赤色の手旗等をいい、これらの器具類は一括して所定の容器に収納し、動力車乗務員の見やすい場所に縦 50mm, 横 200mm の白地に赤文字で「防護用具」と表示しておくことになっている。

防護用具のうち、携帯用信号炎管に限って、全数量またはその一部を乗務員の取り出しやすい位置にとう載するように定められているが、これは列車防護を敏速に行なうための処置である。

(佐々木 康登)

ほうさいきょうどじったいりつ 防災強度実耐率 防災投資を行なう際に、施工順位を決めたり、その適正強度を決めたりする指標となるもので、現在防災強度というところの構造物は〇〇年の超過確率の外力で設計したものである。というように設計強度で表現するのが普通である。

線路防護設備設置基準規程(昭和 39・7・30 施・建第 2 号)では、「防災強度」とは、雨・雪・地震・出水等の自然現象の破壊力に耐えうる建造物の強度をいい、自然現象が発生する**超過確率年数**で表わすことになっている。また防災強度は支社長が、線区ごとに、線区の重要度に応じて設定しなければならないものであって、1 級線は 70 年、2 級線は 30 年、3 級線は 10 年、4 級線は 2 年の超過確率年数を下回ってはならないと定められている。

すなわち過去の災害の統計・記録をもとにして超過確率計算を行ない、線区の重要度に応じて超過確率年数を定め、その程度までの外力では災害を生じないように建造物や線路防護の設計を行なう。

防災強度に関連して橋りょうでは、特に橋けたの現有強度を管理的に表わす方法として実耐率をもって表現している。実耐率は次のような関係式で表わされる。

$$\text{実耐率} = \frac{\text{けたの現有強度(強度調査基準による計算値)}}{\text{最大走行機関車の当該支間に対する KS-相当値}} \%$$

これは当該けたの現在の強度が荷重に対して、いかほどの割合になっているかを表わすもので、たとえば、ある橋けたの現有強度が KS-9.8 で、機関車 D50 が当該けたの支間に対する KS 相当値が KS-14.5 とすれば

$$\text{実耐率} = \frac{9.8}{14.5} = 68\% \text{ となる。}$$

実耐率によって橋けたの実応力、安全度などを知ることができる。(三上和男)

ほうしゃせいぶつしつひょうじょう 放射性物質表示票 昭和 33・10 放射性物質運送規則及び同運送手続の制定に伴って新設された貨車表示票である。放射性物質は、危険物

のうちでもその危険性において最たるものであり、貨物輸送に当たって種々の制約を受けるので、車扱と小口扱との区別なく、また使用する貨車車票の種類を問わず、放射性物質を積載した場合、必ずこの表示票を使用することとしている。

様式は白地赤色刷りであって、区間・日付および列車欄があることは、他の表示票と同様であるが、「放射性物質」欄に「第 1 種」と印刷し、その種類を記入することによって危険度の高低がわかるようにしてある。

放射性物質第 1 種とは貨物の包装の表面において放射線量率が 10 ミリレム毎 24 時をこえるものであって、第 2 種とは同じく 10 ミリレム毎 24 時以下のものである。この第 1 種放射性物質表示票を使用した貨車を列車に連結する場合および構内運転ならびに入換えの場合に、次の各号の車両との間に 3 両以上の他の車両を介在させなければならない。

- (1) 火薬表示票または火薬小口表示票を使用した貨車
- (2) 危険品車票または危険品表示票を使用した貨車。

(須賀 修)

ほうだつせん 宝達線 石川県森本町から同県七尾市に至る国鉄自動車路線であって、所管する金沢自動車営業所は、金沢市にある。

1 区間・キロ程および沿革

宝達本線	
森本～七尾	59.6km
昭 30・3・1 開業	
羽咋線	
高松～羽咋	22.3
昭 32・6・1	
高松～高松町	1.0
昭 32・6・1	
八野～上河合	7.4
昭 32・6・1	
上河合～木ノ窪	2.4
昭 33・11・15	
宝達～宝達口	2.9
昭 38・5・1	

森本・七尾間は昭和 32・6・1 奥能登線から分離した。

2 営業範囲

旅客のみの取扱いをしている。

3 使 命

七尾線の補完およびこの地域の開発を使命としている。

4 特 長

能登半島の入口に当たり、これまで交通機関に恵まれなかった地域に乗り入れている。奥能登から金沢への国鉄バス夜行便の通路にもなっている。(佐野 実)

ほうにちかんこうじょうしゃけん 訪日観光乗車券

観光のために訪日し、国鉄が指定した観光ルートを個人旅行する外国人旅客に対して発売する特殊乗車券をいう。

訪日外国人旅客は、年々増加の傾向にあるが、国鉄では、これらの旅客が 15 人以上集団で旅行する場合は、一定の条件で訪日観光団体(旅客運賃が 2 割ないし 2 割 5 分引)として取り扱っているが、最近では 15 人未満の個人旅行も増加してきているのにかんがみ、これらの旅客の利便と誘致をはかるために、昭和 39・3 に新設した乗車券である。

この乗車券は、訪日外国人旅客および同行のガイド等が、国鉄で指定した観光ルートを、国鉄線および関係社線を利用して旅行する場合に、その国鉄線区間に対して、乗車船する区間・列車等を指定して発売する。また、この乗車券は、一般の乗車券

