

と異なり、旅行に必要な普通乗車券・急行券および指定券が別様式でなく、観光ルートごとに一葉化した特殊様式であり、その旅客運賃も観光ルートごとに特定額（普通旅客運賃は、おおむね1割引）となっている。このため指定列車等に乗車船しない場合でも、発行日から1箇月以内は、そのまま普通乗車券および普通急行券または準急行券として利用できる等一般の乗車券と異なる効力がある。（戸川正雄）

ポートマン（Portman A.L.C.）米国人、米国の外交官。1860年代、駐日公使館書記官、代理公使をつとめた。慶応3年（1867）江戸・横浜間の鉄道建設を幕府に請願した。そのころフランス総領事ヘラルド、米国の実業家ウエストワードからも同様の請願があったが、結局ポートマンの請願が採り上げられ、同年幕府の外国掛、小笠原老岐守との間に建設免許契約書が取りかわされた。

その後、明治政府となり、明治2年東京・横浜間鉄道建設を議決し、英国人・レー・ホレージオ、ネルソンに建設借款を依頼するや、米政府は英国人レーとの契約は、既にポートマンに与えた免許を無視し、米国の正当な権利を拒否するものとして、ポートマン・小笠原契約の実行を強く迫った。そしてもしポートマンの免許を廃棄する場合は、米国人は当然日本政府に損害賠償金を要求するという、きびしい抗議を持ち込んだ。これに対し政府も困惑したが、明治3年、この件については小笠原老岐守以外朝廷も幕府も関知した形跡なく、小笠原の独断と認めざるを得ないという意味の回答を送った。米政府は、この回答に満足せず紛議はしばらく続いたが、英国公使パークス等のあっ旋で解消した。（山中忠雄）

ホーム・ビジット・システム（英）home visit system
来訪外客に対し自国民の家庭を訪問する機会を与え、日常生活を紹介し、家族と交歓の場をもたせる制度であり、外客誘致の促進と国際的な相互理解と親善の増進の上に貢献するところが大きいところから、産業観光とともに近年広く諸外国において行なわれている新しい観光システム。わが国では、現在、神奈川県・京都市および神戸市が、このための受入れ体制の整備、案内あつ旋を行なっている。また、民間団体である日本ホーム・ビジット協会も東京都において、これを行なっているほか、一部の旅行あつ旋業者も直接受入れ家庭を委嘱し、ツアーに組み入れている。昭和40・1現在の各受入れ機関の受入れ体制と、昭和39年における利用状況は次のとおりである。

	会員家庭数	外客利用件数	利用外客数
京都市	110	237	633
神戸市	50	99	258
神奈川県	72	57	167
日本ホーム ビジット協会	531	479	721

（向山秀昭）

ほけんかんりぶ 保健管理部 国鉄の鉄道病院の附属機関。その担当業務は、職員の保健管理に関する医務、すなわち、定期健康診断、結核予防、採用時健康診断、運転関係従事員の身体機能検査、有害業務に従事する職員の特殊健康診断、成人病予防などである。

国鉄では、1年間に病欠者・休職者に支払われる不働賃金は、約18億円の巨額に上っており、これを軽減することは、経営合理化の面からも大きな課題となっていたが、成人病予防等保健管理の業務がますます増加する傾向にあったので、従来、鉄道病院の保健管理室および診療科ならびに鉄道診療所などで行なわれていた保健管理の業務を集中し、整備強化をはかるために

設けたものである。

保健管理部は、大阪鉄道病院および門司鉄道病院以外の第1種病院と第2種病院に置かれている。（宮坂正直）

ほごせっちスイッチ 保護接地スイッチ 交流電化による運転においては、事故電流と運転電流の判別が容易に変電所において判定できる。一般に交流20～30KVによる運転電流は事故電流の十数分の程度である。（直流電化による運転では、運転電流と事故電流の差がほとんどない場合がある。）したがって交流電化による運転では非常の場合は架線を強制接地し、事故電流を架線に流して変電所のしゃ断器を開放させ送電を停止することが可能である。よって非常用として車両の運転室に操作用のスイッチを設け、これを操作することによってパンタグラフを介して架線を接地スイッチにより車両の車体に接地するようにしている。このスイッチは、車両の空気しゃ断器故障のため主回路のしゃ断不能となった場合などは、これで架線は無電圧にする応急処置、車両の点検などの際には、これを投入しておき感電事故防止に使用されている。

さらに新幹線においては**列車防護設備**としても使用されている。すなわち列車防護とは、一般的には線路上に列車運転のための障害が発生したとき、急ぎよ停止させる手段として肉眼で識別させるための停止信号を現示する方法を行なうが、新幹線では列車速度が高いため、制度距離が長くなり、この方法が適用できない。そこでA.T.C.装置を利用して列車を自動的に停止させる方法として**列車防護スイッチ・保護接地スイッチ**が使用されている。すなわち運転士が架線および、隣接線路の異常を発見した場合の列車防護の方法として、この運転士のスイッチを扱うと架線は地気し、その地点を中心に約40kmの範囲が上下線とも停電し、同時にA.T.C.の信号電流も無電流となる。これはA.T.C.の信号装置では停止信号に相当するので、その区間にある列車および接近する列車は、いっせいに自動的に停止するようにしている。なお新幹線の電車は無電流の場合は緊急ブレーキがかかるようになっている。（坪内芳夫）

ほしゅさぎょうれっしゃまい 保守作業列車間合
列車の運転を計画しないで保守作業に専有できるものとして定めた時間帯を保守作業列車間合という。新幹線における保守作業は、そのほとんどが機械力を使用すること、停車場間の距離が長いこと、あるいは列車が高速度で運転することなどから、列車の運転しない保守作業列車間合（図-1）に行なうことになっている。この間合は、あらかじめ定められていて、この間合において保守作業を行なうことのできる時間帯を**作業時間帯**（図-2）とし、この時間帯と列車運転時間帯とを明確に区分し、列車運転と保守作業との競合による危険を防止するため、次により作業時間帯の取扱いを行なっている。

1 開始 列車指令は、関係停車場の駅長と打ち合わせ、その停車場を出発した終列車が相手停車場に到着し、その停車場間に列車のないことを確認した後、列車進路の取扱いを列車集中制御の扱いから駅扱いとして、関係停車場の駅長に対し、作業時間帯開始の指令を行なう。この場合、駅長は相手停車場の駅長と*開通確認燈により列車検知区間に列車のないことを相互に確認した後、列車指令に対し「終列車相手停車場到着、列車なし。」と報告することになっている。

2 終了 列車指令は、関係停車場の駅長と打ち合わせ、保守作業の終了、*工事用車の使用終了および*確認車運転の終了したことを確認した後、列車進路の取扱いを駅扱いから列車集中制御の扱いとし、関係停車場の駅長に対し、作業時間帯終了の指令を行なう。この場合、駅長は、保守作業記録簿（図-3）