

営業費	350,415,966 ドル
営業係数	81.10 %
貨物輸送トン数	115,289,980 t
1 t 平均輸送キロ	400.92 km
旅客輸送人員	3,635,661 人
1 人平均乗車キロ	269.42 km
貨物輸送トン数のうち 61.5% は鉱産物、30.4% は工業製品および雑品目、4.3% は農産物である。	

1955年末現在の線路キロ数、車両、船舶数および従業員数(年間1日平均)はつぎのとおりである。

線路	総営業キロ	9,694 km
	自社所有線路営業キロ	6,202 "
	総軌道延長	18,885 "
	自社所有軌道延長	11,996 "
車両	蒸気機関車	508 両
	ガソリン機関車	1 "
	ディーゼル電気機関車	911 "
	貨車	90,162 "
	客車	1,019 "
	事業用車両	2,299 "
船舶		155 隻
従業員		46,177 人

ボルチモアのマウントクレアにおいてギウインズ・フォールに架けられている石造のアーチ橋は全長 90.5m、1829・12 に開通したものであるが、世界最古の鉄道橋であるといわれている。

代表的な旅客列車としては、ニューヨーク＝シカゴ間にブルマン車編成の急行列車「キャピトル・リミテッド」を初め、「ロンビアン」、「セナドアー」等のドーム・カー（屋根に硝子ばりドームのついている展望車）連結の列車が運転されている。

参考文献 Henry Sampson 編 World Railways 1954—55. Tothill Press Ltd. 発行 Directory of Railway Officials & Year Book 1953—54. Interstate Commerce Commission 編 Transport Statistics in the United States, 1955. (光延有三)

ほろないせん 幌内線 函館本線岩見沢駅から西へ進み三笠を経て幌内に至る 13.6km、および三笠駅から幾春別に至る 7.2km 計 20.8km の線。函館線に属する丙線。この線は手宮・幌内間北海道開拓幌内鉄道線の一部として、岩見沢・幌内間は明治 15・11、三笠・幾春別間は明治 21・12 開通した。沿線は幌内、幾春別の両炭山を控え、建設当時から石炭輸送の路線として産業の開発に寄与している。(森 梯寿)

ほんせん 本線 (英) main line, main track 日本国有鉄道

線路名称では東海道本線・東北本線のように枝線に対して幹線であるという意味に使用されているが、運転取扱心得では列車の運転に常用するために設けられた線路という意味であり、これを国有鉄道建設規程では**本線**と呼んでいる。

本線を構成する軌条・単位長さに対する枕木数・道床厚さ・曲線・勾配および停車場構内の本線有効長等は、その本線の輸送状況・建設技術上の見地からそれぞれ決定されるものであるが、これを放置しておくと各種各様なものができて、技術上・経済上均衡を失する恐れがあるので、昭和 4 年国有鉄道建設規程、同 7 年国有鉄道簡易線建設規程が定められた。この規程の主題とするところは各本線の実情を考慮し、かつ輸送上の主要度に応じ甲線・乙線・丙線・簡易線の 4 つの線路等級を定め、国鉄の建設費・改良費および事業費の合理的消化をはかると同時に、列車運転保安上十分なる施設たらしむるよう、適切な施設の基準・限度を定めた。つぎにその線路等級を説明する。

甲 線 幹線と認むべきもの、または運輸量の特に大なるもの。

乙 線 準幹線もしくは主要なる連絡線と認むべきもの、または運輸量大なるもの。

丙 線 主要ならざる連絡線または地方線と認むべきもの。簡易線 もっとも重要ならざるもので前項以外のもの。

なお甲線中特に重要な線路はこれを「特別の線路」として特別な基準を設けている。以下線路等級別の軌道構造その他主要な数値を下表に示す。

運転取扱心得ならびに国有鉄道建設規程の本線および本線路の使用方による分類を停車場間と停車場構内に分けて説明する。

停車場と停車場とを結ぶ本線は、運輸量の少ない場合には旅客列車・貨物列車が 1 線でまかなわれるが、運輸量の増大するにしたがい、列車回数が多くなるため線路容量がひっ迫し、さらに 1 線を必要とするようになり、上下別に列車の運転を行う。前者を単線、後者を複線といい、いずれも 1 本の本線上を旅客列車・貨物列車が共用しているのであるが、さらに運輸量が増大すると本線を 3～8 線等にして上下別・列車別あるいは列車の動力源別に運転するようになる。このうち 4 線の本線を敷設したものを複々線という。本線の呼称は上り列車の運転する本線を上り本線・下り列車の運転する本線を下り本線・上下列車が共用する本線を上下本線と呼ぶ。以下停車場間の本線の種類を説明する。

急行線 複々線において方向別または線路別運転を行う区間で、主として通過列車を運転する本線と、各駅停車の列車を運転する本線とに区別される場合に、旅客通過列車を主として

線路等級別軌道関係主要数値表

項目 線路等級別	最小曲線半径			最急勾配(こうばい)		軌道				橋梁 負担力	停車場構内の 本線有効長	運転最高 速度		
	本線	分付	乗降場に沿う部分	停車場間	停車場内	負担力	軌条重量	道床厚	10m 当り枕木数					
本線	甲線	300m (400m)	160m	500m	25% (10%)	電車専用線路 3.5% (車両を解結せずかつ列車の着発に支障ないと き 10%)	K-16 (K-18)	37kg (50kg)	200mm	15丁	KS-18	KS-15 (KS-18)	380～460m	100 km/h (110 km/h)
	乙線	250m	160m	400m	25% (30%)		K-15	37kg	200mm	14丁			250～380m	95 km/h
	丙線	200m	100m	300m	35%		K-13	30kg (37kg)	150mm (120mm)	13丁			150～250m	85 km/h
	簡易線	160m	100m	200m	35%		最大軸重 11 t 最小軸距 1500 mm の機関車重連にて 45 km/h の速度に耐え得ること	30kg	120mm (100mm)				KS-10 (KS-12)	80m
側線	100m (80m)			3.5% (車両を留置しない場合はこの限りでない)		—	30kg	—	—	—	—	—	—	—

1. () 内は特に必要ある場合。2. 速度は現運転取扱心得によったが暫定的に最高 95 km/h となっている。