

なお列車・自動車乗務旅行が下記の条件に該当する場合は、1日について日当加給10円が支給される。

- 1 24時をまたがり乗務し、宿泊料の支給を受けないとき。
  - 2 0時から5時までの間に乗務のため乗車したとき。
  - 3 1日1時間以上石炭緩急車、ヨ形式車掌車(1・1500・2500形式にかぎる)または無かい緩急車に乗務したとき。
  - 4 1旅行中連続2夜以上にわたり車中泊したとき。
- これらの日当加給は、第1号と第2号を除き併給される。

(青木秀夫)

**れっしゅ 列車手** 車掌区におかれる職で、車掌の指揮をうけて客車内のそうじを行うものである。列車に乗務しないで車掌区で勤務するときは、庶務掛の指揮をうけて区内の雑務に従事する。(加藤誠次郎)

**れっしゅうちゅうせいぎょほう 列車集中制御法**

centralized traffic control 原語の頭文字をとってC.T.C. システムとも呼ばれる。米国で発達した単線運転区間の信号保安装置で、単線の輸送能力増強の経済的手段として採用されたのである。近年では複線区間にもその方式が利用されている。わが国では最近採用され始め、単線の信号保安装置としてばかりでなく、複線区間の遠隔制御装置としても活用され、今後の発達が期待されている。列車集中制御法は、その名の示すように一箇所の制御所で、全制御区間すなわちCTC区間の各駅の転轍(てんでつ)器および信号機を集中制御し、その表示および列車の運行状態を監視するもので、さらに列車の運行を直接指令することもできるところにこの装置の特長がある。この装置の動作の概要は、制御所の制御盤(写真)に各駅の信号で、転轍てこ、起動押ボタンがあり、上部にはCTC全区間の線路図が画いてあって、その線路図内に列車があるときは、軌道回路を利用して点灯する表示灯が線路図に設けられている。これはいわゆる軌道表示灯である。この表示灯により、列車の運行状態が一目で分かるようになっている。この制御盤で制御しようとする駅の信号でこを反位にし、その所属の起動押ボタンを押すと、選別符号(制御コード)が制御線(制御所と各駅を電氣的に結ぶ電線)をとおって各駅に送り出されるが、制御されようとする駅のみがそのコードを捕える。捕えたあとの駅の操作は、たとえば、継電運動装置における進路てこを、反位にしたの

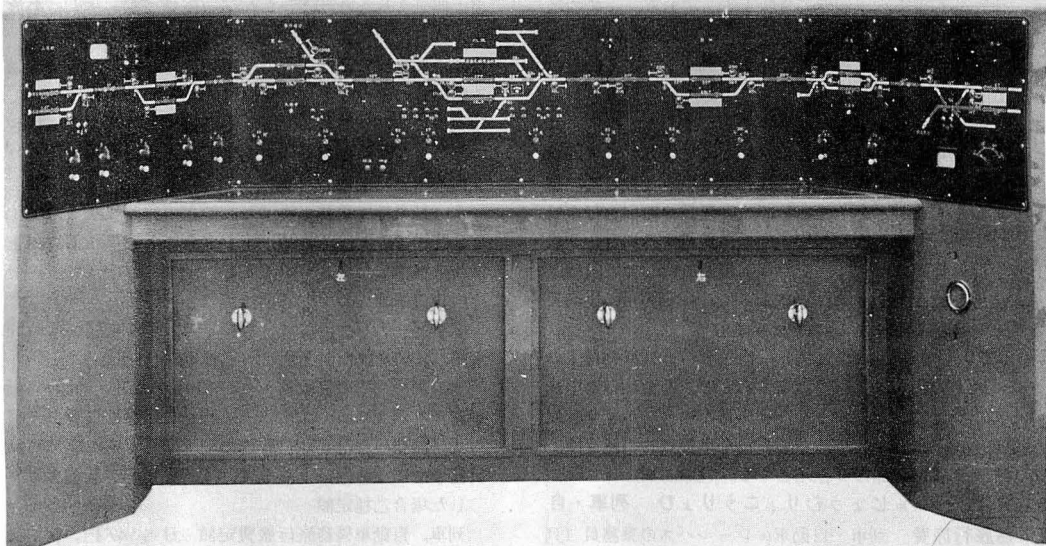
と同一の条件がコードによって自動的に行われ、転轍器が所要の方向に転換され、信号機が進路の開通を現示すると同時に、今度は逆に転轍器と信号機の状態変化の表示コードが、この駅から制御所に向って制御線を通じて発信され、制御所の制御盤のこの駅所属の転轍器・信号機の表示灯が変化点灯し、この装置の動作が完了する。ここで注意を要することはCTCの1駅というのは、一般の停車場というような規模の大きなものでなく、転轍器1組、信号機1組を単位としているのである。またCTCの特色は、選別符号(制御コードおよび表示コード)の作り方をいかなる方式にするかにあるが、現在わが国で採用されている方式は下記の3つである。

- 1 回路符号式またはサーキット・コード式(circuit code system) 制御線への電流遮断の組み合わせによって符号を作るもの(3線式)。
- 2 転極符号式またはポーラー・コード式(polarized code system) 制御線への電流転極の組み合わせによって符号を作るもの(3線式)。
- 3 時間符号式またはタイム・コード式(time code system) 制御線への電流長短の組み合わせによって符号を作るもの(2線式)。

制御所と各駅をつなぐ制御線は(1),(2)については3本で行っているため、3線式列車集中制御法ともいわれている。——継電運動装置。(三田村福三郎・尾松広一・三和達忠)

**れっしゅべつ 列車種別** (英) classification of train 列車は性質・目的・使用動力等によりつぎのような種類に分けられる。

- 1 旅客列車
  - (1) 客車列車 客車により主として旅客の輸送をするもので、つぎのとおり種類がある。  
特別急行列車 普通急行列車 準急行列車 普通列車 荷物列車 回送客車列車
  - (2) 混合列車 客車と貨車で編成し、旅客と貨物の輸送を兼ねるものをいう。
  - (3) 電車列車 電車により主として旅客の輸送をするもので、つぎのとおり種類がある。  
特急電車列車 普急電車列車 準急電車列車 普通電車列車



列車集中制御法の制御所・制御盤