

つ

ついできこうかん 追跡交換 追跡交換という言葉は、新語で、東海道線列車電話の通信方式上開発されたものである。現在では、この技術は東海道新幹線*列車無線に引き継がれている。列車無線では*基地局が多数線状に配置され、常時電波を出しているの、電波干渉を避けるため各基地局は使用周波数を違えて配置してあるが、一方、列車は移動無線機を背負って走るわけである。

このような配置で地上と列車が接続されて通話をする場合、図のように列車が⑥の基地局と通話して⑥のサービス・エリアに入ったとき、普通ならば通話は、いったん切れて、再度⑥の基地局を呼び出して通話することになるが、これを切断しないで、接続したまま自動的に⑥の基地局と通話ができる機能を有する。さらに通話が継続して⑦のゾーンを過ぎ、次の統制局ゾーンまでに追跡回線を通して、通話を継続させる機能をも有する。この場合、追跡交換に必要なことは、列車がいまどのゾーンと接続されているかを記憶して、交換ゾーンを出る場合に、隣接統制局と信号のやりとりを行なって、通話をう回させることになっている。

追跡交換機は、基地局のアプローチ回線および追跡回線を垂直にとり、通話を固定して、さらに中継交換を行なう装置まで導くリンクを水平にとり、この間を交換するものである。

(遠藤由松)

つうきんてあて 通勤手当 職員が地方鉄道・軌道・乗合自動車等の国有鉄道以外の交通機関を利用して通勤する場合またはスクーター・オートバイ等の原動機付交通用具や自転車その他これに準ずるもので通勤する場合に、乗車券の購入費用または消耗品の購入費用等の一部または全部に充当させるために支給する手当。

支給条件は、交通機関を利用して通勤する場合は、住所または居所から勤務箇所までの距離が2km以上あることを要し、乗合自動車または原動機付交通用具や自転車その他これに準ずるもので通勤する場合は、このほか1利用区間の距離が2kmをこえることを要する。

支給額は、交通機関を利用して通勤する場合は、一定の限度額が定められており、限度額の範囲内における乗車券の購入費用による。原動機付交通用具や自転車その他これに準ずるもので通勤する場合は、それぞれについて定める月額による。

通勤手当は、最も経済的な通常の経路および方法による通勤に要する費用であり、したがって通勤経路および交通機関の選定や乗車券の購入もこの原則により行なう。すなわち交通機関の選定は、地方鉄道・軌道・乗合自動車・特殊船舶および船舶の順により、乗車券の購入は定期乗車券・回数乗車券およびこれに準ずるものの順による。また等級は、普通の等級すなわち通常の場合は2等により、定期乗車券は、6箇月を限度とする当該交通機関の発行する最長期間のものによる。なお、休職中の職員や、30日以上引続き欠勤または出張中の職員のように、

事実上通勤を行なわない職員には支給しない。(今村徳次郎)

つうきんゆそう 通勤輸送 (英) commuter service 住所より駅と勤務先または通学先より駅との間を通勤、通学する人々を主体とする輸送。

1 通勤輸送の特色

通勤輸送の特色として (1) 大量の旅客が短時間に集中する。(2) 朝は都心方向へ、夕方は住宅地へ向かう片輸送である。(3) 近距離輸送である。(4) 定期旅客が大部分である。等があげられる。東京付近の国・私鉄の最混雑時1時間輸送人員の終日に対する比率(表-1)は20~40%という高い割合を示している。このため、主要線区では2~2分30秒時隔、8~10両編成という最高能力の輸送力をつけているが、乗車効率300%をこえる殺人的な混雑を示している線区もある。また、昭和35年の国勢調査によれば、東京都および大阪市における通勤通学者は人口の約3割に当たる292万人と118万人に達しているが、このうち、東京都心3区(千代田・中央・港区)へ通勤通学者は118万人、大阪都心4区(北・東・西・南区)へは60万人と通勤通学者総数の4割以上が都心へ向かって毎日集中していることになる。

2 交通機関別輸送人員

首都交通圏(東京駅中心約50kmの範囲)・京阪神交通圏(大阪駅中心約50kmの範囲)における各種交通機関の輸送人員の多くの部分は、通勤通学輸送によって占められていると考えられるが、交通機関別輸送人員は表-2のとおりで、首都交通圏の場合1日平均2,428万人で、その内訳は国鉄33%、私鉄24%、地

表-1(a) 国鉄混雑時1時間輸送人員終日比 (昭和38年冬期)

線名 (区間)	混雑時1時間			終日	
	輸送力	輸送人員	乗車効率	対終日比	輸送人員
国鉄					
中(新) 央(快) 宿(速) 四(谷)	42,000	118,250	282	35	333,300
中(代) 央(緩) 木(行) 千(駄) 駄(谷)	26,880	46,880	174	22	217,200
山(大) 手(内) 崎(回) 川(川)	24,640	63,090	256	22	280,770
山(上) 手(外) 野(回) 御(徒) 徒(町)	24,640	66,630	260	23	288,830
赤(板) 羽(橋) 池(袋)	10,780	24,760	230	19	131,040
京(大) 浜(北) 東北(行) 井(川)	29,120	67,610	232	19	361,930
京(上) 浜(南) 東北(行) 野(御) 徒(町)	28,000	80,060	286	25	316,780
横(保) 須(土) 賀(ヶ) (2等のみ) 谷(横) 浜(浜)	8,800	23,000	261	28	83,430
常(三) 磐(河) 島(日) 暮(暮) 里(里)	18,830	45,590	242	30	153,560
総(平) 武(井) 井(亀) 戸(戸)	29,120	91,800	315	31	295,760
南(矢) 武(向) 向(尻) 手(手)	10,780	26,710	248	23	115,460
鶴(国) 見(道) 鶴(見) 小(野) 野(野)	8,800	21,650	244	45	47,750
横(小) 浜(机) 机(菊) 名(名)	5,880	15,470	263	41	38,140
青(西) 梅(立) 川(立) 川(川)	6,130	19,150	312	38	50,240

(注) 昭和38・11 定期交通量調査