

## りょうきん

**りょうきんこ 旅行金庫** (独)Reisekasse \*ソーシャル・ツーリズムの資金手当制度の一つとして、旅行資金の貯蓄と旅行経費の軽減をはかるため、ソーシャル・ツーリズムの先進国であるヨーロッパ諸国において発達してきた営利を目的としない一種の旅行金融機関のことで、**休暇金庫**とも呼ばれている。

これは大別して、完備した有給休暇制度の一環として、それと密接に結びついたものと、旅行資金の貯蓄と旅行経費の軽減を旨とするものの2種に分けることができる。

前者は、ノルウェーやデンマークの制度が最も進んだものとして知られている。これらの国には、よく整備された有給休暇法と特別立法に基づく休暇金庫があり、労働者は、有給休暇法によって事業主から有給休暇中の休暇手当を、休暇金庫の発行する**休暇切手**で支給される仕組みになっている。この休暇切手は、本人が休暇旅行を行なう場合に限り、事業主からその証明を受けて郵便局で現金化することができる。そして特別な理由なく、その年度中に現金化しなかった休暇切手は、休暇金庫に回収されてその収入となり、すべて特別基金に繰り入れられてソーシャル・ツーリズムの受入れ施設を整備するために用いられている。以上のように、有給休暇法と休暇金庫に基礎を置く休暇切手制度は、有給休暇を旅行と結びつける上で、きわめて効果的な働きをしている。

次に後者は、スイスをはじめフランス、イタリア、オーストリア、ドイツ、ベルギー等の諸国において著しい発達をみせている。すなわち、その目的とするところは、休暇切手の発売を通じて既に述べたように旅行資金の貯蓄と旅行経費の軽減をはかることにあるが、そのため特殊な旅行金融機関が設けられている。これらは公益を目的とする半官もしくは民営の組織によっているが、いずれも政府・地方公共団体・民間企業・経営者団体・労働組合等の積極的な援助と協力を受けており、補助金や出資金をはじめとするそれらの団体からの財政的援助は、休暇切手使用の結果、旅行関係業者から得られる割りもどし金とあまって、これらの機関の非営利的な運営を可能にしている。また、これらの機関の業務は、旅行の際、機関と協定を結んでいる旅行関係業者に対する支払手段として、額面どおりで使用できる休暇切手の割引値(割引率は5~25%程度)による発売等を中心とする金融業務がおもなものであるが、このほか旅行案内、あつ旋等の業務や、低廉で快適な各種の旅行者受入れ施設の整備等の業務もあわせて行なっている。(望月鎮雄)

**りんじけんさ 臨時検査** 車両の検査の種類は、その大きさおよび、ひん度によってだいたい仕業検査・交番検査・中間検査・\*全般検査という順序に小さい方から区分されており、これらの検査は、車種別に所定の周期を定めて、その期日あるいは走行キロを迎えるごとに機関区や電車区、または工場で施行することになっており、この四つの検査を総称して**定期検査**と呼んでいる。

検査の種類には、以上のほか必要に応じて車両の運転中にその要部の状態や作用について行なう運転検査と、予期しない時期に突発的に検査の必要が生じて行なう**臨時検査**とがある。臨時検査は、このように定期検査の反語的な意味をもっているが、検査基準規程では次のような場合に施行する検査であることが明示されている。

- (1) 故障又はそのおそれのある場合
- (2) 事故が発生した場合
- (3) 新製車を初めて使用する場合
- (4) その他必要と認められる場合

(佐々木 康登)

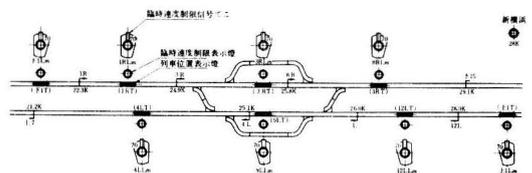
**りんじそくどせいぎょ 臨時速度制御** 列車をA.T.C.装置により運転するとき、特定区間に限って、線路状態その他必要により臨時に速度を低下させたいときに、地上の臨時信号機等形状により乗務員に知らせたのは高速運転なので速度調整の時期を誤る可能性もあり、大変危険である。よって、ある一定の速度まではA.T.C.によって自動的に速度を低下させる方式とした。これを**臨時速度制御**という。

臨時制限速度は70km/hで東京・新大阪間を各閉そく区間ごとに臨時に速度制御ができる。この臨時速度制御を行なうために、各駅の信号扱所に臨時速度制御盤を設け、それに各閉そく区間ごとに臨時速度制限てこを設け、そてこを取り扱うことにより、その駅の勢力範囲内のすべての区間が制御できる。したがって東京・新大阪間全線のどこの区間もいずれかの駅で取り扱うことができる。制御盤は、てこのほかに線路配線略図・列車位置表示燈・てこ扱表示燈等を設け、てこ区間の相対位置を明確にし、てこ取扱中は、てこ扱表示燈を点燈することにより表示し、取扱いの誤りを防止するようにしてある。また制御盤面は、とびらを設け、それを鎖錠することによって取扱責任の所在を明確にしている。てこの扱いは駅長または特に指定された人が行なうことになっている。(長嶋 登)

**りんじそくどせいげんそうち 臨時速度制限装置** 東海道新幹線においてA.T.C.の信号が最高110信号以上の区間で、工事などのため臨時に列車の速度を制限する必要があるとき、てこを取り扱って、その区間のA.T.C.の信号を、先行列車がなくても最高70信号しか現示しないようにする装置である。

列車が200 km/hという高い速度で運転しているとき、線路の横に建植した臨時信号機を運転士が確認して速度を低下するという従来の方式では、臨時信号機の見落とし、またはブレーキ操作の誤りなどによって徐行速度を超過し、重大な事故を発生する危険が増すので、臨時信号機を線路の横に建植するほか、自動的に列車の速度を低下するため、停車場内はもちろん停車場間全線にわたってA.T.C.の信号を駅で制御できるような方式を採用している。この装置が**臨時速度制限装置**である。

臨時速度制限制御盤



臨時速度制限装置によって現示する信号を70信号のみとしたのは、次のような理由からである。

- (1) 工事に伴う徐行速度は、施行方法を検討すれば大部分70km/hに確保できる。
- (2) 70信号は、転てり器通過時の信号であり、これを利用してA.T.C.装置の構造を簡略化できる。
- (3) 徐行速度を1段階とすることによって、臨時速度制限てこの取扱いを簡略化し、誤扱いの機会を減少するとともに、設備費の軽減ができる。

臨時速度制限装置は、**臨時速度制限制御盤・信号符合伝送装置・臨時速度制御継電器(LmR)**等からできている。

臨時速度制限制御盤は、各停車場の信号制御盤の上に設けられている。これには、受持区間に応じて左方を起点寄り、右方を終点寄りとし、上に下り線、下に上り線を描いた線路略図があり、その中に起点からの距離に対応してA.T.C.進路1につき1個