

対して固定している固定単台車と、各車軸の方向が曲線に入るときその半径方向に向きを変え、直線路に入るとその方向が元の状態にかえるようになっている心向単台車とある。後者は前者よりも軸距を多少長くとることができる。

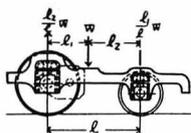
7 **ダイヤモンド・トラックまたは菱(ひし)わくボギー** 2軸ボギー台車の一種で、台車わくの側面形状を平鋼で組立てた軸箱もり付、菱(ひし)わく形とし、これにまくらばね受を設けてこれと心ざら付揺れまくら、輪軸などを組合せた台車である。主として貨車に取入れられている。

台車わくの側面形状が菱(ひし)わく形であるところからこの名称がつけられている。

8 **ユニット・トラック** **ダイヤモンド・トラックの菱(ひし)形台車わくが保守上手数がかかるので、鋳鋼技術の発達につれてこれを改良し、軸箱付鋳鋼製の側ばりと、心ざらのある横ばりと輪軸とを組合せ、これにブレーキでこ装置を取付けた貨車用台車であるが、蒸気機関車の炭水車にもこれに似た台車を用いている。部品は共通品とし、その数も少なく、かつボルト締や、びょう締のないことが特長である。**

9 **マキシム・トラクションボギー** 2軸ボギー台車の一種で一軸を動軸とし、他の一軸には回転力がかからないような台車で、動軸の軸重を増すため動軸の車輪直径も大きくし、心ざら位置を動軸側によらせた台車(図-3)である。この台車はおたまじゃくしのように頭を振りながら走る動作をするから、速度の高いときは脱線のおそれがある。

3. マキシム・トラクションボギー



10 **軸ばね式台車** 台車の軸箱の上にコイルばね、コイルばねと防振ゴム、板ばねまたは板ばねとコイルばねなどを用いた台車である。図-2に示すDT17形台車はコイルばねを2列に用いた軸ばね式電動台車である。構造が比較的簡単であるから一般に広く用いられているが、台車わくの軸ばねを入れた部分が高くなるので、車体床下のすき間が小さいものには好ましくない。

11 **ウイングばね式台車** 台車の軸箱上にある軸ばねの代りに、軸箱の軸受を中心として左右に翼を設け、軸ばねを2個に分けて比較的軟いばねを用いた台車である。軸箱に翼を設ける代りに軸ばね式と同様な軸箱を用い、これにつり合棒を用いたものもある。軟いばねが用いられること、および軸箱が安定してばね上荷重を受けることなどの特長はあるが、軸ばね式よりも軸箱左右の場所を多くとるので、ブレーキ装置とにらみ合せて設計する必要がある。この方式は振動性能上にも好ましいので、軸ばね式と共に客車・電車・気動車などに用いられている。

12 **つり合ばり式台車** ボギー台車の軸箱の上にそれぞれ支点をおいて、軸距の方向に軸箱と軸箱をおさえるように渡されたつり合ばりの中央に、ばね上荷重をかけた台車で、通常はつり合ばりの軸箱に近く、台車の心ざらに対照の位置にコイルばねをおき、このばね上にはばね上荷重がかかるようになっている。軸箱上に直接ばねがないので、各軸箱の前後運動をおさえて輪軸相互の平行度を保ち、また軸箱にかかる荷重のつり合がよく行われるので、この台車の走行性能は比較的よい。しかしつり合ばりのため外側からの点検やブレーキの調整に不便がある。(浜野周一)

たいしょくてあて **退職手当** 1 従業員が退職した場合に使用者の負担で支払う一時金で、その算定にあたっては、退職の事由および勤続により差が設けられているのが通例である。

2 この制度は官庁・公共企業体・地方公共団体および民間会社等において、退職手当・退職金・退職賞与金・退職慰労金等の名称で採用され、かつてのれん分け制度にみられた封建的主従関係にもとづく温情的な起源と、今日における不完全な社会保障制度の補充という現代的な使命が結びつき、個々の企業の負担において、ある程度まで従業員の老後における生活の保障を目的とするものである。

3 退職手当は、封建時代におけるのれん分けの風習が、明治以後工業の発達に伴ない従業員が円満退職の際、せん別あるいは過去の労をねぎらう意味で金一封を贈るという形に変わり、その後資本主義の発展するにしたがい、従業員の足止策(勤続奨励)あるいは募集策(労働条件の一環)として制度化され、労務管理の手段として利用されてきた。反面従業員の解雇を円滑にするための手段としての効用をもそなえている。すなわち第1次欧州大戦後の軍縮による人員整理や、近くは昭和24年の行政整理、あるいは民間産業における経営合理化に伴なう人員整理に際してこの制度が十分に活用された。

4 国鉄における制度の沿革をみると、大正元年に「特別慰労金給与内規」が制定されたが、これは雇員・傭人(ようにん)に対するもので、明治39年の私鉄買収により、各社の制度を整備する必要にせまられて制定されたものである。その後この制度は大正11年に改正され、高等官以下全職員に共通のものとなり、ついで大正12年には「鉄道省職員退職特別賜金および退職特別手当並に同支給細則」が制定された。当時一般官庁の制度は「各省退職賞与金の統一に関する件」という内閣書記官長の通ちょうにより、画一的に取扱われることとなっていたが、国鉄についてはその特殊性にかんがみ閣議によって特例が認められ、各省の取扱いに比しきわめて有利なものであった。

この内規は終戦後の昭和22年まで実施されてきたが、同年3月閣議決定の「退官退職手当支給要綱」により、各省の退職手当制度を統一し共通のものとする事となり、従来のような例外措置は認められなくなった。

この要綱にもとづき国鉄においては「運輸省陸運関係職員退官退職手当支給内規」が制定された。その後この閣議決定による「要綱」は新憲法との関係上違憲の疑いがあるととして、昭和24・5マ司令部から退職手当の支払停止の覚書が発せられたが、政府は当時行政整理の関係もあり、この問題を早急に解決する必要からマ司令部と折衝の結果、解雇予告手当、失業者の退職手当を包含し、かつ恩給または共済組合の退職給付との調整をも目的とした「行政機関定員法施行に伴ない退職する職員に支給される退職手当に関する政令」を同年7月に制定し、これと同時に一般的な退職手当を規定した「昭和24年度総合均衡予算の実施に伴ない退職手当の臨時措置に関する政令」を制定公布した。国鉄においては、この政令にもとづき同月「行政機関職員定員法施行に伴ない退職する職員に対する退職手当支給内規」および同年8月「日本国有鉄道職員退職手当支給内規」を制定した。

日本国有鉄道職員退職手当支給内規は、その根拠法令との関係において昭和28・7・31まで適用されるにいたった。すなわち政令は昭和24年度かぎりの暫定的なものであったが、その後の改正により昭和25年度にも適用され、かつ昭和25・5に法律第142号をもって「国家公務員等に対する退職手当の臨時措置に関する法律」として政令が法律に切り替えられた。この法律の有効期間は昭和25年度かぎりのものであったが、昭和26年度および昭和27年度と有効期間の更新が行われ、さらに昭和28・7・31すなわち同年8月「国家公務員等退職手当暫定措置法」が