

の問題として考えられているものである。賃金は私鉄総連と私鉄経営者協会との団体交渉、あるいは労働委員会の調停・あっせんなどによって決められるが、最終的な妥結額・配分・賃金制度およびその他の労働条件は各私鉄ごとに団体交渉によって決定されている。これら労働条件は就業規則・労働協約として定められているが、労働基準法による最低の基準によらなければならないことは当然である。

安全衛生の面では一般的に労働安全衛生規則の制約があり、また健康保険・厚生年金保険・労災保険などが適用されているが、病院・診療所を自社で設けているところもある。福利厚生としては住宅・寮・社員クラブの建設、共済組織による日用品の供給、運動会、観劇などの各種レクリエーションが行われている。また福利厚生資金として結婚資金・出産祝金・死亡弔慰金・入学祝金の支給、奨学資金・住宅資金の貸付などが行われている。

(3) 人間関係 戦後アメリカのPR(パブリック・リレーション)の制度がとり入れられて、新しい観点から鉄道事業のPRが、対株主や対旅客・荷主のPRとともに、従業員へも研究実施されている。その他人事相談制度や提案制度なども研究され一部実施されている。

(4) 労使関係 各経営者とも労働組合との調整はしんけんに考えているが、私鉄労働組合の30%以上で組織している私鉄総連に対しては、私鉄経営者協会を組織して賃金・退職金などの団体交渉を行っている。

職場の種々の問題については団体交渉とともに、苦情処理制度がとりあげられている。労使協調制度については、経営協議会あるいは労使協議会制度が一部で実施されているが、団体交渉の場となっているものが多く、真の労使協調制度にはほど遠い実情であり、ドイツの共同決定法の問題についてはまだ研究の域をでていない。

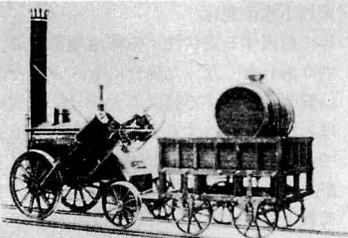
参考文献 森五郎著 経営労務管理論。森五郎述 労務管理の課題(労働法学会報198号)。星野守之助著 交通事業における新しい労務管理。労務行政研究所編著 労務管理実務相談。滝利重隆著 労務管理。(福井次郎・長島章五)

ろうわ 漏話 通信回線に他の回線の通信電流により電流が誘起されることをいう。回線の途中では多くの回線から漏話を受け、また通信機器では種々のひずみのために了解不能の漏話を受けるので、漏話の総合影響は雑音になる。(松下純二郎)

ローカルせん ローカル線 (英)local line 一地方のみの交通を目的とした線路をいう。重要な地方をむすぶ幹線と相対的に、局地的輸送を行う線路に対して用いられる言葉であるが、その限界はあまり明らかではない。(福田策次)

ロケットごうきかんしゃ ロケット号機関車 (英)“Rocket” locomotive ジョージ・スチーブンスン(George Stephenson)の子であるロバート・スチーブンスン(Robert Stephenson)が、父と共に

共同して製作した機関車。マンチェスター・リバプール間鉄道が、その開業に先立って蒸気機関車を採用すべきか、馬車にするかあるいはすえ付機関で車両を索によ



ロケット号機関車

て引張ることとするかを決定するため、500ポンドの賞金をかけて優秀な機関車を募集し、1829・10・14 レインヒルにおいて競

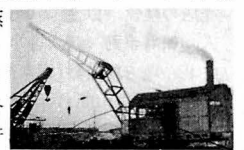
技会を催した。このときの条件は10 mile/h(約16 km/h)の速度で20tの列車を引張ること、ボイラの圧力は50 lbs/in<sup>2</sup>(3.5 kg/cm<sup>2</sup>)などであり、5両の機関車が応募したが、内2両は条件に合わず、出場したのは3両であった。この競技会でロケット号は最も優秀な成績で優勝し、鉄道においては機関車が馬車およびすえ付機関によって車両を索で引張ることに比して有利なことを立証し、これより機関車は急速に進歩発達するにいたった。

ロケット号は傾斜した2個のシリンダを持つ単動軸テンダ機関車で、はじめて煙管式(銅管25本)ボイラを採用し、クロスヘッド・主連棒・クランクピンで動輪を回転し、また吐出しノズルを使用し、かつ粘着力を利用して車両を引張るなど、現今の機関車とその根本的構造はほとんど同一のものであり、近世機関車の元祖というべきものである。現在南ケンシントン博物館に保存されているという。その主要数値は下記のとおりである。

シリンダ	直径×行程	8"×16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " (203.2×419.1mm)
ボイラ	直径	3'~4" (1,016.0mm)
伝熱面積	火室	20ft <sup>2</sup> (1.86m <sup>2</sup> )
	煙管	117.75ft <sup>2</sup> (10.94m <sup>2</sup> )
動輪直径		4'~8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " (1,435.1mm)
機関車重量(運転整備)		4.25 英トン (4.32t)
炭水車重量( " )		3.20 英トン (3.25t)
ボイラ使用圧		50lbs/in <sup>2</sup> (3.52kg/cm <sup>2</sup> )

(高桑五六)

ロココレーン (英)locomotive crane 鉄道レール上を走行するクレーン。山間における木材の積込等機動性を必要とする作業に広く用いられている。写真は国鉄標準型3t(1tつかみ)蒸気ロココレーンで、縦形ボイラと蒸気機関をもち、巻上・旋回・上下・走行の各動作を行う。蒸気機関は2



蒸気ロココレーン

基で1本のクランク軸を駆動し、各動作の切換えはバンドクラッチで行い、巻上・走行動作の制動はバンドブレーキによる。クラッチ・ブレーキの操作は運転室のレバーハンドルで行う。ブームをレールと直角にして荷をつける際には、アウトリガを出して転倒を防ぎ、クレーンを他駅に回送するときは、ブームを倒して控車に乗せ列車に編成する。蒸気ロココレーンは電力が容易に得られぬ所では非常に便利であるが、起動に長時間を要し、水の補給が面倒な欠点があるため、ディーゼル機関を備えたものになる傾向がある。工場内では電力を使用する電気ロココレーンも使われる。(井田緑朗)

ロコモーションごうきかんしゃ ロコモーション号機関車 (英)“Locomotion” locomotive 1825・9・27 イギリスのストックトンとダーリントン間61kmに、世界最初の営業用鉄道ができた時、使用された蒸気機関

ロコモーション号機関車要図

車で、有名なジョージ・スチーブンスンが製作したもの。図に示すように垂直シリンダを有するB形機関車で、2軸の炭水車を持っていた。機関車を含んで約90tの列車を引張り、16~20km/hの速度を出したといわれている。当日スチーブンスン自ら運転したという。その主要数値はつぎのとおりである。

ボイラ全長	10ft (3,048mm)
-------	----------------