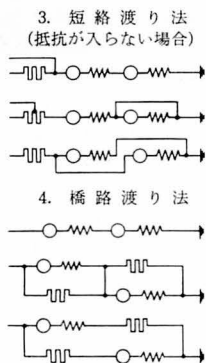


れるため衝動が大きい。短絡回路に抵抗が入る場合(図-2)と、抵抗が入らない場合(図-3)とがある。

3 橋絡渡り法(図-4) ホイートストーン・ブリッジを応用した方法で、直列最後の制御段と並列第一制御段の主電動機電流にあまり変化のない状態で渡りに入ることができる。この方法は各主電動機による引張力の変化が少ないため衝動が少ない利点がある。(沢野周一)



わちゅうしけん 話中試験 共電式交換機の共電複式回路には、話中ランプがないため、電話掛は回線が空いているか、話中であるかを判別することができない。もしある回線が他の席で話中であるにもかかわらず、電話掛が接続を行うと2重に接続されてしまう。この2重接続を防止するため、電話掛が呼出す番号のジャックに接続ひものプラグのチップを接触させて、話中かどうかを確認するために行う試験を話中試験という。なおこの試験で話中のときは、電話掛電話機にクリック音が聞えるので、クリックテストともいわれている。(相原 茂)

わねグリース 輪ばねグリース ファイバ・グリースの一種であって、鉱油とナトリウム石けんから作られる。車両連結器の緩衝用輪ばねの摺(しゅう)動部に用いられ、耐荷重性能を高めるために成分の鉱油には高粘度のものが使用されている。(河野通郎)

わらたてこう 藁立工 静砂工の一種である。わらを2つ折りにして植栽木の周囲に立てて、幼木の暴風・砂に対する保護に当てたり、わらを適当な長さに切断して幼木の周囲に立て、保護する工法である。(高村義次)

わりびきてんしゃ 割引運賃 市内電車の中には朝早く乗車する旅客にかぎって、その運賃を割引する制度を採っているものがある。このように早朝旅客に対して運賃の割引をする電車は割引電車と呼ばれている。現在わが国でこの制度を採用しているのは東京都電、横浜市電、神戸市電、鹿児島市電および長崎電気軌道株式会社5軌道線である。割引時間は始発電車から6時半または7時までの間に乗車した場合にかぎることとなり、その割引運賃は普通往復旅客運賃の2割引程度となっている。早朝利用旅客に対してこのような制度を設けたのは、輸送力に十分の余裕のある時間帯に旅客を誘致して、つぎに来る朝の混雑時輸送を幾分でも緩和しようとする交通政策によるものであり、早朝割引運賃を制定しようとする場合は、運輸大臣の認可を要することになっている。(上野忠男)

わりましうんちん 割増運賃 貨物の性質・形状・運送条件および運送の難易等により、基本的賃率に割増をした運賃をいい、賃率の割増をしたものと、1口ごとに計算した金額に割増をするものとの2種がある。宅扱・小口扱における軽量品に対して、重量品との均衡を保つために設けられている割増をした運賃は前者に属し、かつ大割増、列車指定割増、冷蔵車使用割増等のように1口ごとに所定の割増をした運賃は後者に属する。割増運賃に類似するものに増運賃があるが、増運賃は運送状に記載した貨物の品名・数量等が事実と相違した場合、または危険品を他の品名によって託送した場合に懲罰的に収受するもので、割増運賃と本質的に異なるものである。現行割増運賃にはつぎのようなものがある。

1 賃率の割増をするもの。

(1) 宅扱 2割増, 5割増, 10割増および20割増がある。この賃率には集配料または配達料が賃率に加算されているので、2, 5, 10, 20の割増賃率となっている。

(2) 小口扱 2割増, 5割増, 10割増, 20割増, 90割増および190割増がある。

2 1口ごとに計算した金額に割増するもの。

(1) かつ大貨物

(ア) 小口扱貨物は1個の長さ、重量または容積の大きさにより3割増および5割増

(イ) 車扱貨物は長さ、重量および容積の大きさにより1割増, 3割増, 5割増および10割増

(2) 列車船指定貨物 列車船を指定して運送する車扱貨物に対しては2割増

(3) 冷蔵車および活魚車を使用する貨物 冷蔵車および活魚車を使用する乳、バター、鮮肉、鮮冷凍魚、焼竹輪、活魚等のような所定の貨物に対しては1割増

(4) 急送貨物 野菜、鮮魚等の急送を要する車扱貨物(列車船を指定して運送するものを除く)は5分増。(関根昇一)

わりましちんぎん 割増賃金 国鉄における現行割増賃金はつぎの1~5の諸手当に分類される。これらはすべて正規の勤務時間外の労働や、夜間あるいは国民の祝日の労働という特殊の時間または日の労働に対する特殊の対価をなすもので、この点同じ基準外賃金でも、特定の職務や作業に対する対価としての職務加算給および作業加算給とは異なる。なお戦後はこれらの割増賃金の支払は祝日手当をのぞいては、いずれも労働基準法によって直接間接に義務づけられ、今日の姿に完備されたのもおおむね労働基準法施行以来のことである。

1 超過勤務手当

戦前においてはきわめてかぎられた形でしか存在しなかった。すなわち判任官以上の官吏および雇員の一部は月給制、その他の雇員および第1種傭人は日給制として賃金が定められ、労働時間に関係なく定額を支払われており、今日のように所定の勤務時間を欠いた場合の賃金の減額や、反対に超過勤務を行った場合の超過勤務手当の支払いはなかった。ただ第1種傭人および雇員以上の1昼夜、3交代等の勤務者が、反対の欠勤その他の理由で連勤を命ぜられたときにかぎり、日給1日分の代務給が支払われたのであって、これが今日の超過勤務手当に相当する唯一の給与であった。第2種傭人に対しては増務給の制度が設けられていたが、勤務定刻をこえた時間がただちに手当の対象となるのではなく、勤務定時間数(年間平均1日10時間)を2時間以上超過して勤務した場合のみ、1時間につき日給額の $\frac{1}{10}$ に相当する増務給が支払われた。第3種傭人(賃請作業を行う者を除く)については、実勤務時間数を所定勤務時間数で除したものを、日給額に乗じて得た額が給料として支払われた。この意味では日給制というよりむしろ時間給的な考えになっていたといえるが、制度的には勤務定時間をこえる部分に対する給料を増務給と称した。反対に第2種・第3種傭人も正規の勤務時間を欠いた場合には、時間給的なたてまえから、その分だけ給料を減ぜられることになっていた。戦前にこのような差別が設けられていた理由は、判任官以上については官吏として無定量奉仕の義務が要求されていたので、超過勤務なる観念は初めから存在しないとされ、雇員もおおむね管理監督の地位もしくは金銭出納の責任をその職務内容としていたので、直接的に労働量の多少を賃金の上に反映させる時間給的な制度は不適当とされたためである。傭人についての超過勤務手当は、職務の責任や地位によってではなく、もっぱらその職務内容にもと