

- (3) 機関車休車率 (200)
- (5) 動力使用効率 (320)
- (6) 生産性指数 (440)
- ア 乗務員 (220)
- イ 区勤務員 (220)
- 2 経費能率 (600)
- (1) 人件費指数 (160)
- (2) 物件費指数 (440)
- ア 現場管理諸経費 (140)
- イ 運転費 (140)
- ウ 車両保守費 (160)
- 3 保全能率 (-1,000)
- (1) 運転事故指数 (-400)
- (2) 建物火災事故指数 (-140)
- (3) 職員事故指数 (-200)
- (4) 職員死傷指数 (-200)
- (5) 休暇不消化指数 (-60)

総合成績 1+2+3

客貨車区能率指標例

- 1 作業能率 (1,400)
- (1) 客車修繕休車率 (100)
- (2) 貨車修繕休車率 (100)
- (3) 発電機保守率 (100)
- (4) 列車検査故障発見率 (60)
- (5) 生産性指数 (1,040)
- ア 客車検修 (160)
- イ 貨車検修 (160)
- ウ 客貨車清掃 (140)
- エ 車両電気 (200)
- オ 列車検査 (140)
- カ 総作業 (240)
- 2 経費能率 (600)
- (1) 人件費指数 (100)
- (2) 物件費指数 (500)
- ア 運転費 (100)
- イ 車両保守費 (400)
- 3 保全能率 (-1,000) (機関区指標に同じ)

総合能率 1+2+3

保線区能率指標例

- 1 作業能率 (1,400)
- (1) 生産性指数 (160)
- (2) 軌道保守指数 (480)
- ア 軌道狂い (240)
- イ 上下動加速度 (120)
- ウ 左右動加速度 (120)
- (3) 軌道材料保守指数 (240)
- ア 枕木不良率較差 (120)
- イ 道床不良率較差 (120)
- (4) 軌道保守度上昇指数 (200)
- (5) 工作物審査成績 (200)
- (6) 工作物工事成績 (120)
- 2 経費能率 (600)
- (1) 人件費指数 (300)
- (2) 現場管理諸経費指数 (300)
- 3 保全能率 (-1,000)
- (1) 運転事故指数 (-400)
- (2) 建物火災事故指数 (-140)
- (3) 職員事故指数 (-200)
- (4) 職員死傷指数 (-200)
- (5) 休暇不消化指数 (-60)

総合能率 1+2+3

建築区能率指標例

- 1 作業能率 (1,400)
- (1) 生産性指数 (840)
- (2) 建物管理成績 (320)
- ア 基礎 (80)
- イ 軸部 (80)
- ウ 屋根 (80)
- エ 排水 (80)
- (3) 建物審査成績 (240)
- 2 経費能率 (600) (保線区指標に同じ)
- 3 保全能率 (-1,000) (保線区指標に同じ)

総合能率 1+2+3

電力区能率指標例

- 1 作業能率 (1,400)
  - (1) 生産性指数 (320)
  - (2) 配電線路保守 (220)
  - (3) 照明設備保守 (320)
  - (4) 電力機保守 (220)
  - (5) 電力消費規正率 (320)
  - 2 経費能率 (600) (保線区指標に同じ)
  - 3 保全能率 (-1,000) (保線区指標に同じ)
- 総合能率 1+2+3
- 信号通信区能率指標例
- 1 作業能率 (1,400)
  - (1) 生産性指数 (300)
  - (2) 外線巡回検査完成率 (300)
  - (3) 内線同上 (300)
  - (4) 外線保修作業 (300)
  - (5) 内線同上 (200)
  - 2 経費能率 (600) (保線区指標に同じ)
  - 3 保全能率 (-1,000) (保線区指標に同じ)
- 総合能率 1+2+3
- 電務区能率指標例
- 1 作業能率 (1,400)
  - (1) 生産性指数 (600)
  - ア 電報取扱 (200)
  - イ 電話交換取扱 (400)
  - (2) 電報取扱超過指数 (200)
  - (3) 偏差係数指数 (200)
  - (4) 正確度指数 (200)
  - (5) 記録回数そ通指数 (200)
  - 2 経費能率 (600)
  - (1) 収入指数 (200)
  - (2) 経費指数 (400)
  - 3 保全能率 (-1,000)
  - (1) 公衆電話料金事故指数 (-200)
  - (2) 電報不達事故指数 (-200)
  - (3) 電波事故指数 (-200)
  - (4) 建物事故指数 (-60)
  - (5) 職員事故指数 (-80)
  - (6) 休暇不消化指数 (-60)
- 総合能率 1+2+3

これらの指標は、毎月鉄道管理局あるいは駅区自身で計算され、相互比較を行い、業績とその問題点を呼びあがらせて、経営管理に役立っている。——鉄道管理局総合能率監査。(岡村 浩)

**げんぎょうしょくいん 現業職員** \*非現業職員に対する呼称で、一般的には鉄道関係の直接業務を行っている箇所に勤務するものをさすが、現業職員に対する明確な定義はきまっていない。

組織規程でいう現業機関の職員はもちろん現業職員であるが、このほか工場・病院等の職員も普通現業職員として考えられている。(加藤誠次郎)

**けんこうかんり 健康管理** 健康診断とその結果にもとづいて実施する一連の措置をいう。職員の業務上の傷害事故防止を目的とする安全管理は含まない。

国鉄における定期健康診断の歴史はかなり古いもので、大正3年すでに「身体検査ならびに健康診断規程」が制定された。これによると視力・聴力・弁色力(色神)の診断をとくに注意すること、伝染性の疾患とくに結核の診断を重視すること、新規採用者は全部健康診断すること、定期健康診断の検査もれを防止することなど約40数年以前から、かなり高度の集団検診が実施されていることがわかる。

その後ますます組織的・計画的に行われるようになって、現在の日本国有鉄道健康管理規程ができあがった。終戦後制定された労働基準法および結核予防法に規定された健康診断は、国鉄においては従来の健康診断をもってこれにかえることとなっているが、これら法令の施行に数十年先だって組織的・計画的に集団検診が行われていたことは、職員の健康管理について他企業に一步先んじていたといえよう。