

は物品出納役が設けられその所管範囲を定め、かつ「物品の保管について、所属物品出納員、取扱者および使用者を監督」することを課していると共に「物品出納役および物品出納員は、善良な管理者の注意をもって物品を保管」すべき責任を定めている(鉄道物品事務規程第61・59条)。さらに資材局長または地方資材部長に対しては、物品の出納および保管の監査を命じている(同上規程第63条)。貯蔵品配給の遅延、予算年度区分等の弊害として、過剰品または現実に使用しない決算品(未使用決算品)の発生があるが、この防止については資材配給担当部門ばかりでなく、使用部門共に関心を払うべき問題である。品質の陳腐化または物理的低下のために生ずる死蔵品は、総使用数量が大量であるほど必然的に発生し、また生産技術が向上している時代にはますます大量化するため、この整理と売却の事務はほとんど常務とさえなる。次に保蔵されている貯蔵品の数量が適切であるかどうかは、その評価が妥当であるかどうかを前提条件とする。国鉄では貯蔵品の評価を3つに大分類し甲種・乙種および丙種の貯蔵品とし、乙種貯蔵品は原則として甲種貯蔵品の $\frac{1}{5}$ に評価し、丙種貯蔵品は甲種貯蔵品の $\frac{1}{20}$ に評価することになっている。このほか規格形式の改廃または自然き損、自然減耗、変質その他明らかに不可抗力の原因で価格が減損したときは、価格の低減を行うことになっており、また法令にもとづく価格または市場価格に変更があったときは、価格の評価換を行うことができる(同上規程第41・42条)。

7 用品勘定・貯蔵品勘定 鉄道のように大規模かつ複雑な企業では、事業の計画および成果の統一的な握が経営上の困難かつ重要な問題となる。経営費の半ば近くを占める物件費に関して統一的な握をするためには、資材業務担当部門を使用部門から切り離れた組織として置くことが必要である。国鉄においては資材の準備・購入から配給・運用に至るまで使用部門から分離した組織にしており、あたかも商事会社として存在するといった観を呈している。ただ一般の商事会社と異なるのは、営業上の巧拙・努力如何が商品の売行きを増減させるといったことがなく、資材使用部門は国会で議決された予算中の物件費に等しい金額だけを年間要求し、かつ使用する。これを貯蔵品事業計画額といい、予算内容の変動のない限りは使用部門はこの計画額だけは必ず要求しかつ使用する。また一般商事会社では仕入価格と販売価格との差を極力大きくして、利潤の獲得に力を注ぐのであるが、国鉄の資材取扱部門はこの利潤追求にあたる努力は行わない。購入契約価格に対して、資材を取扱うのに必要な経費すなわち資材業務担当部門内の給与、物件費、保管経費、荷造り経費および運搬経費等を附加した価格で使用部門に売り渡す。貯蔵品を購入するに要する購入費および資材部門におけるこれら取扱経費と回収される収入とを、それぞれ用品経費および用品収入といい、この経費と収入とを取扱う勘定を用品勘定と呼んでいる。年間購入し使用される貯蔵品は、用品勘定とは別に貯蔵品勘定において受け入れ払出しが整理される。さて購入した物品を貯蔵品に受入れるときの価格には用品勘定の経費が附加されるが、この附加額は用品勘定内の取扱経費をまかなえば足りるのであるから、
$$\frac{\text{用品経費の総額}}{\text{貯蔵品購入総額}} = \text{用品割掛率}$$
のように算出される。貯蔵品の各購入契約価格に対してこの用品割掛率が一律に適用される。ただし石炭および車両・自動車については、割掛率は別に定められている。貯蔵品の事業計画を樹立したまたは遂行するに当たって、購入契約のつど変動する価格を適用するときは、全般的な事業計画が物価の変動によって影響を受けることになるので、ある期間たとえば1会計年度を通じて購入契約価格いかに拘らず出納上変更をしない価

格を定めることがある。これが出納単価であって主要な品目について適用される。ある品目について出納単価が定められた場合「購入契約価格+用品割掛率」と出納単価との差は用品勘定の損失あるいは利益として処理される。この限りにおいて購入価格の高低が用品勘定に影響する組織になっているが、出納単価は原則として適用期間中の購入契約単位の平均額に等しいようにする考慮の上に算出される。

8 資材事務能率向上の指標

(1) 物件費の節約が鉄道の経営改善に大きな役割を果たすことはさきに述べたが、まず使用される資材総量および価格について見ると、物価の変動の中で特定年度の物件費が節約されたかどうかを判定することには困難が多い。物価が下落の際には見せかけの物件費の節約があるが、上昇の際にはこの逆の現象があらわれる。物価の変動を換算して見ることにより、ある特定年度に消費された物量と他の年度のそれとの比較をすることができるが、品質の変化による使用効果の増減・寿命の変化等を加味した総合的経済比較による判定となるとさらに別の困難が伴う。さらに購入契約価格が一般市場にくらべて高いか安いかの判断も購入数量・納期・納地および支払条件等を考えると必ずしも単純な比較は困難である。以上の困難を伴うが一応物件費に関する年度別比較・市場価格との比較を行う指標が得られる。

(2) 資材取扱部門内の経費(用品経費)については、物価の上昇、したがって購入契約価格の上昇は、用品割掛率を一定にしておくが、用品収入の増加を来すが、これと同等の割合には用品経費の増加を来さないため、用品勘定は好転したように見え、物価が下落の傾向にあるときはこの逆になる。前の場合には用品割掛率の低下が可能になり、後の場合には増加が必要となる。したがって用品割掛率の増減をもって単純に用品勘定内の経営能率を判定することは不当であるが、一般的には用品割掛率を用品勘定内の経営成績のパロメーターとすることができる。

(3) 現在国鉄では貯蔵品の保有高は一応の制限を受けているが、これは年度末における制限であり年度中間にはこの制限は適用されない。したがって鉄道経営の季節的波動または景気による影響に応じて貯蔵品保有高に弾力をもたせ得る。これは企業としての積極性を示すものであるが、その反面において過剰な貯蔵品保有を生むおそれなしとしない。そこで国鉄では年間の貯蔵品の回転率の向上を目標として、過剰保有の防止を動的な見地から防止しようとしている。(山岸久雄)

てつどうじどしゃれんらくうんそう 鉄道自動車連絡運送 連絡運送とは通し運送の意味であって、1枚の乗車券あるいは1通の貨物通知書または荷物切符で異なる運輸機関に乗りあるいは荷物の託送をすることができることである。鉄道と自動車の連絡運送は通常の場合経営者が異なっているので、連絡運輸の契約を締結しなければ通し運送をすることができないが、国鉄自動車の場合は、国鉄の経営する自動車であるため、別に連絡運輸契約を締結することなく、国鉄の鉄道または航路と接続している場合は、通し運送を行っている。この場合の運賃は、旅客はそれぞれの運賃を各別に計算して合算する方式すなわち打切り併算、小荷物および小口貨物はキロ程を通算して鉄道賃率により運賃を計算する方式すなわち通算制である。また車扱貨物は打切り併算である。

なお国鉄と民間のバスおよびトラックとは、東海自動車、仙台鉄道、仙北鉄道等現在22社を除いては通し運送を実施していない。したがって大部分のバスおよびトラックは打切り運送で