

い、質的にも量的にも変ぼうしつつある輸送需要、*輸送市場に即応した科学的営業活動や長期計画の樹立に寄与することが期待できる。

職員局に臨時特設の組織として職務調査室がある。この職務調査室は職務評価委員会の事務局の役割をになう部内組織であり、各支社ごとに調査室または分析室(9室4分室)を配置し、119名の分析員により各職の分析評価という地道な作業を、昭和35年以来3年余にわたり続けている。職務評価委員会は公共企業体労働委員会の勧告により特設されたもので、部外学識経験者・各労組代表をもって構成されており、その使命は科学的な職務の分析を通じて、国鉄各職の職務評価を行ない、最終的には労使の合意による合理的な賃金制度の確立を目指すものである。同委員会は既に職務分析項目・評価項目を決定し、国鉄賃金制度の改善を旨とし活動中である。電気局では電気技術の急速な進歩によって、設備の機能維持に当たる現業機関の仕事の内容や性格が変化してきたのに応じて、昭和32年以来、逐次現業組織の変更を行ってきた。またこれに伴って仕事の流し方も、電気局内に委員会を設けて研究し、全電気従事員に指導してきた。このような努力の結果、昭和32年以来、国鉄の近代化や輸送力の増強によって設備量が大幅に増加しているにもかかわらず、電気従事員数はふえていない。次に設備の機能維持に際しては、その設備が使用開始されて以来、いかなる経過をたどっているかを知り、それによって統計管理の手法を適用することが大切であるが、従来は電気設備が複雑多岐にわたっているために種々の様式のものが使われていた。そこで昭和38年以来電気局内に研究会を設けて研究し、医師の使っているカルテに相当する記録様式を考えて実施段階に入っている。

さらに工作局においては工場の近代化体系を確立し管理の近代化、作業の近代化を計画し、特にIE、OR等の推進を通じ、工場経営の科学的管理の推進をはかりつつある。特に昭和38年、従来の工場調査課を生産技術課に改め、本社にはIE担当の調査役を専任し、工場業務の近代化合理化により、国鉄車両をさらに良く、早く、安く修繕しうる体制を整備しつつある。

以上のほか本社内部局には経営管理の科学化を目指す様々な組織制度(たとえば提案制度・各種業務研究会・各種合理化委員会など)があり、特に地方分権と管理の体質改善を目指す規程近代化委員会(昭和36年設置)は、科学的管理推進の1本の柱として、重要な活動を行なっている。

また経営課題制度は昭和38年度から新たに実施せられたものであって、各局実務のかたわら所管事項に関する科学化すべき経営管理上の課題を選定し、自ら、または内外専門機関の協力を求め、問題の解明をはかろうとする制度であり、既に初年度において総数142件、総経費4,740万円を計上しているもので、その成果は逐次国鉄の経営管理に反映されるものと思う。

国鉄の科学的管理について述べる場合、昭和32・3・中央鉄道学園に併置せられた能率管理研究所(昭和38・6廃止)について述べなければならない。先にも述べたように、国鉄における科学的管理は能率研究として、戦後いち早く国鉄本社に作られた業務運営調査委員会を中心として展開せられたのであるが、この調査委員会は、その後約10年にわたり調査研究活動を続け、100件余の研究報告を企業の内外に送ったが、能率管理研究所は、この委員会の廃止と同時に誕生したもので、委員会が行なってきた業務のいっさいは、この研究所の設立によって受け継がれた。この研究所は所長以下59名の所員で構成され、業務運営(経営管理)・財務管理・職能教育・視聴覚教育・経営数理・労働科学等の研究室をもって組織された。しかし、この研究所

も*鉄道労働科学研究所の設立とともに改組され、経営研究に関するものは、再び本社に移行された。労働科学研究所もまた国鉄の科学的管理の大きな柱をなすものである。

以上が国鉄本社各部門における業務の科学化としての努力の姿であるが、最後に、その総合的全社の立場として本社審議室としての科学的管理の推進状況を述べねばならない。本社審議室には、特に「科学的管理の推進」という分掌事項をもち、これに該当する業務として、業務運営調査委員会を中心とした調査研究の経緯については、先に記述したが、昭和35年には審議室にORセンターが置かれ、経営意志決定のためのOR的解明への努力が始められた。昭和38・6能率管理研究所の改組に伴い、その一部を受け入れ、さらにIEチームの設置をみた。ORとIEの活動分野は今日必ずしも明らかではないが、いずれも科学的管理の名のもとに科学的なものの見方、考え方によって、新しく開発されつつある経営管理の諸技法を活用して、経営管理上の諸問題の科学的な解明に寄与せんとする機能であって、ここでは国鉄における科学的管理の総合センター的役割を担わねばならないものと考えられる。国鉄の業務、すなわち現場における作業、事務所における一般事務、経営における計画事務および管理の業務、研究や設計における科学技術の事務などに、あらゆる近代的手段、特に電子技術を導入し、それらの自動化、機械化、高度化を進め、さらに、それらを統合した全般的オートメーション化を達成し、もって国鉄近代化を積極的に推進する諸方策を検討する。これは本社内に昭和35・3から特設されている電子技術調査委員会の調査研究範囲であるが、ここに新設した国鉄経営管理の科学化、国鉄の科学的管理の究極の目標は、この雄大な経営構想の実現によって尽きるといっても過言でない。——経営課題(国鉄の)。鉄道のマーケティング・リサーチ。輸送市場調査。輸送需要予測。(大久保一志)

かきおかせん 柿岡線 茨城県東茨城郡美野里町と同県石岡市、同県西茨城郡岩瀬町、友部町および同県新治郡玉里村を結ぶ国鉄自動車路線であって、所管する水戸自動車営業所は水戸市にある。

1 区間・キロ程および沿革			
柿岡本線			
羽鳥～福原	20.0km	昭28・9・1	開業
羽鳥～石岡	7.4	昭28・9・1	
瓦谷～柿岡	4.7	昭28・9・1	
常陸今泉～岩瀬	8.6	昭32・5・25	
竹原線			
羽鳥～小川駅前	14.2	昭35・4・1	
羽鳥線			
羽鳥～友部	16.0	昭38・5・27	

柿岡本線・竹原線は昭和37・11・1水戸線から分離した。

2 営業範囲
旅客のみの取扱いをしている。

3 使命
常磐線石岡・羽鳥・岩間・友部を結ぶ補完輸送と、これらの駅と水戸線福原・羽鳥・岩瀬駅間を短絡する使命を有している。

4 特長
この路線は常磐線と