

異例と考えられるものは、本社権限としている。このため、具体的な業務の執行または規程の運用に当たり職責権限上、種々の問題があった。今回の規程近代化に当たっては、経営単位としての支社に経営責任遂行上必要な権限を付与するたてまえのもとに、前述の(2)の規定方法によることとし、今後の本社権限は、次に掲げるものに限ることとした。これ以外の権限は、原則として、経営単位である支社の権限とすることとした。

(1) 経営の基本的計画に関する事項

② 全般管理に関する次に掲げる事項

ア 主要組織の設廃 イ 重要人事 ウ 支社経営目標の設定 エ 業績の測定および評価 オ 内部監査 カ 基本的な規程の制定 キ 全社的な総合調整

(3) 特に中央において集中処理することを必要とし、または適当とする事項

(4) 支社長が次に掲げる場合に指示または調整を求めた事項

ア 支社間の協議が整わない場合 イ 専決施行に属する事項であっても重要と認めた場合 ウ 本社において制定した基準によりがたい場合

(注) 従来、規程に規定されていない事項については、すべて本社権限(総裁権限)であるという考え方をとってきたが、今後は、新規異例事項を除き、規定化してない事項(従来規程には規定してあったが、新しい規程には規定してない事項)は、支社において専決施行することができることとなる。

3 規程管理の強化

分権管理を推進するためには、その手段である規程類の相互調整および維持管理の強化が必要である。この点、従来は、規程体系の不備とあいまって、規程類の総合的な管理は、必ずしも十分なされていなかった。今回、新たに規程類を総合的に管理する規程(規程等管理規程)が制定され、[規程等管理主管者]を設置するとともに、基準規程に有効期限を付すことにより、情勢の変化に即応した有機的な運用が可能となった。なお、従来、規程の改正は、その改正を要する規程そのものによらないで、別に規程を制定または通達を発することにより行なうものが多く、そのため、ますます規程が複雑膨大なものになり、規程類相互間の関係、効力等に問題があったが、今後は、規程の改正は、その規程そのものの改正によってのみ行なうこととし、前述の弊害を除去した。

参考文献 通商産業省産業合理化審議会、事業部制による利益管理。日本能率協会事務管理研究会 職責権限ハンドブック。事務管理研究会編 新版事務管理ハンドブック。産業能率短期大学編 事務能率ハンドブック。(船坂俊輔・三輪欽治)

きてんかいろ き電回路 (英) feeder circuit * 電鉄用変電所から電気機関車・電車に電力を供給するための電気回路を総称して、き電回路という。

1 き電方式

き電電圧は、直流電化では1,500, 750, 600V等で、交流電化では商用周波(50または60サイクル)単相25, 20KVで使用されている。これらの電圧は、車両の運転の確保をはかるために十分な値に維持することが必要であるが、国鉄では、その最低限度を直流1,500Vの場合は900V、交流20KVの場合は、16KVとしており、また新幹線では標準25KV、最高30KV、最低22.5KV(短時間最低20KV)としている。変電所の間隔・容量および、き電回路の電線の太さ等も、これらの電圧を維持できるように決められている。

電鉄用変電所から車両に電力を供給するための回路としては、片側はトロリー線を、片側は軌条を使用し、車両側では、これ

らからパンタグラフと車輪によって集電をする架空単線式とするのが普通であるが、地下鉄ではトロリー線の代りに第3軌条と集電軌を、無軌条電車・モノレールのように車輪にゴムタイヤを使用するものでは、両方ともトロリー線とする架空複線式、または両方とも第3軌条とする方法もとられる。いずれの方法でも走行する車両に大きな電力を供給する必要から、一般の配電線路等と比べ回路の構造は特殊なものとなっている。また、このように直接車両に接触する導体のほかに、供給する電流の容量を増し電圧降下を防止するために、これと並列に接続される供給のみを目的とした電線が設けられる。直流電化では、トロリー線に電力を供給するものをき電線、軌条側(この場合は軌条も含め)のものを帰線と呼ぶが、交流電化では前者を正き電線、後者を負き電線と呼んでいる。また、トロリー線を支持する方法は、直接トロリー線を引張る直接ちょう(吊)架式、別にちょう架線を張って、これに支持させるカテナリちょう架式などが普通であるが、最近では地下鉄道で採用されている*剛体ちょう(吊)架式という方法もある。これは、トロリー線を剛性導体に取り付けたものであるが、この場合の剛性導体は、き電線の役割もあわせて行っている。交流電化では、誘導障害を防止するために軌条を流れる電流を制限しているが、このため、ある間隔に吸上変圧器(ブースタ)を設け、正き電線と負き電線とを電磁的に結合させる負き電線ブースタ方式をとっている。また必要によっては、途中の電圧降下を防止するために直列コンデンサがそう入される場合もある。

き電方法には、大別して片送りき電と並列き電の2種類がある。片送りき電は一つの区間に単独の変電所からき電をする方法で、並列き電とは一つの区間に2箇所以上の変電所が並列に接続されて、き電する方法であるが、直流電化では初期のものを除いては、並列き電が普通となっているのに反し、交流電化では新幹線を除いては、片送りき電が普通となっている。

変電所のき電線または正き電線の各回線の引出口には、必ずき電用しゃ断器が設けられ、作業等で、その区間を停電する必要があるときは、操作によって開路されるほか、その区間のき電回路に事故が生じた際には、自動的に、直ちに事故電流をしゃ断し開路されるようになっている。また中間には、作業とか事故時に停電を必要とする区間を細かく切り分けられるよう、き電回路の適当な位置に区分用の断路器が設けられている。直流電化では特に電圧降下を防止する意味から、変電所の中間の*き電区分所において、各き電回路をしゃ断器によって同一母線に接続する方法もとられる。また、交流電化の片送りき電の場合には、双方の電源を常時き電区分所で突合せをし、片方が停電したときには、き電区分所を経由して停電した区間に延長き電が行なえるようになっている。普通、この突合せをしているセクションは、車両で集電を続けながら通過することができないが、新幹線では、ここに短小区間を設け、その区間の電源を信号回路と連動をとって高速度で切り替えることにより、集電を続けながら通過することができるような切替セクション方式をとっている。

交流電化では*電力不平衡の防止のため、M相・T相の2相に分けてき電するが、普通これは一つの変電所を中心にして、両方面に別々の相のき電をする方面別異相き電方式である。新幹線では、これを上り線と下り線に分ける上下線別異相き電にしている。

2 き電回路の保護

変電所の各回線の引出口や、き電区分所には、き電用しゃ断器が設けられ、その区間で事故が生じた場合に、それを検知し