

け

けいはいかだい 経営課題（国鉄の） 最近における日本経済の急激な発展に伴って、輸送力の増強および近代化のための国鉄投資規模は、ますます拡大の必要性が強まっている。一方、国鉄の経営費もまた増大の一途をたどっており、ために国鉄経営の合理化が強く要求されている。さらに最近の航空機・自動車・船舶などのめざましい発達と鉄道の将来を考えると、国鉄は社会の発展に対応して、絶えず近代化を行ない、輸送の質的改善と、コストの低下をより強力に進めなければならない。

このような情勢に対処して、企業の体質改善と合理化を進めるためには、経営管理の革新とともに不可欠の要素であり、国鉄自らが積極的に推進する必要がある。これらの問題については、従来各主管部局において、それぞれ独自の判断に基づいて調査研究が行われてきたが、最近における経営管理の急速な革新に対応するため、能率的な体制を確立する必要があるとの見地から、昭和38年度から経営課題という制度が設けられた。

経営課題の処理方については、本社の各主管部局および本社附属機関の研究部門に研究課題を検討させ、これを審議室において総合的に調整をしたうえ、常務会に提出してその承認を得ることになっている。またそれら選定された課題の処理方法については、主管部局が日常業務のなかで行なうこととしている。もちろん要員のにも限度のあることでもあり、主管部局において処理の困難な課題については、部内の研究機関に委嘱し、さらに部内調査機関によりがたい場合は、財団法人運輸調査局をはじめ、適当な国鉄部外の機関に委託することができる。しかし、この場合においても、ただ単に、年度末に報告書の提出を受けるのみでなく、その課題を中心として、関係の権威者と十分に話し合う場をつくり、活発な論議によって、課題を処理する。

なお、課題の研究結果の報告は、審議室で取りまとめ常務会に報告する。（内田 内）

けいはいけいかく 経営計画（国鉄の） 年度首に総裁がその年度における国鉄経営の基本方針を明らかにしたものであり、これに基づく支社経営計画ならびに本社内各長重点実施計画によって、その年度の国鉄の活動が計画推進され、事後監査とあいまって内部統制が容易ならしめられる。

昭和27年度、**基本計画**の名称で策定されたものが、この始まりであり、昭和39年度からその内容に合わせ経営計画となった。

構成は (1) 基本方針 (2) 経営目標 (3) 実施要領 からなり、(1)は職員全体に対してせみ明される経営の基本方針であり、すべての施策はこの方針に沿うことを求められる。

ちなみに、昭和40年度の基本方針には、第3次長期計画の初年度として、総力を結集し、建設の第一歩を踏み出すことが強く要求され、これに ア 安全の確保 イ 通勤輸送の改善 ウ 幹線輸送の増強 エ 営業活動の強化 オ 職場環境の改善 カ 経営の合理化 キ 所得資金の確保 のそれぞれの事項がふえんされている。

(2)は実行計画における輸送量と収入の目標を定め、(3)には経営計画の推進策として支社経営計画ならびに本社内各長重点実施計画の作成、推進、報告方を定めている。

なお経営計画は、本社内各長重点実施計画と合わせ、[一事業年度の実行計画の設定変更に関する報告（日本国有鉄道法施行規則第6条第1項第3号、昭和31・6・25運輸省令第32号）]に関する事項として総裁（審議室所管）から運輸大臣（鉄道監督局財政課所管）に報告される。（藤原武夫）

けいはいけい 経営決算 国鉄の経済計算体系は、経済計算事務基準規程（昭和39・7経達第17号）により、経営決算、運送原価計算、設備投資経済計算および新線建設営業収支計算から構成されている。

ここにいう経営決算は、内部統制、経営改善等、経営管理に有効の確な資料を提出することを目的として、経営決算単位としての鉄道管理局についての収入および原価、すなわち純収入とこれに対応する純経費を計算する、一種の期間成果計算である。

経営決算の手続は、3段階の計算過程からなる。すなわち、第1段階においては、現業部門に関して発生する経費は作業費として、その現業機関の所属線区別に、管理部門で発生する経費は管理費として、その機能に従って、厚生福祉費・養成費・公安費および局経費の別に、それぞれ別に定められた原価要素別にはあくされる。第2段階においては、その線区上において提供された運送サービスに関する原価、いわゆる線区別原価を確定するため、他線区・他部門および他局に関して発生する原価の清算が行なわれる。すなわち、作業費については、現業機関の所属線区本位にはあくされた原価は、その現業機関の作業活動の目的に応じて関係線区に賦課または配賦され、このうち他局の所管線区および業務機関に関して発生した原価は、関係局相互間において振替計算される。一方、管理費については、支社および本社から局負担額として振り替えられた支社経費・本社経費等を合わせて管内線区に配賦する。このほか、利子等資本関係経費も、それぞれ線区負担額の計算を経て最終的に線区別の総原価が確定される。第3の段階では、この確定した線区別総原価と別に純収入計算により確定された線区収入とを対照させて、線区の経営収支および営業係数を確定する。

このように、経営決算は線区別原価計算が中軸となるものであるが、これは従来、行なわれていた単なる線区別原価計算とは本質的に異なっている。すなわち、3段階の計算過程にみられるように経営決算においては、予算、決算および原価計算の3者に有機的関連をもたせ、第1段階においては、予算執行権限に裏づけられて、自局の業務機関の経営活動の統制、原価計算的には、点としての現業機関についての作業原価の原価管理を目的とするとともに、第2、第3段階において、本来、距離的成果として現われる運送サービスの経済性を線区別計算によってはあくすることにより、利益管理の観点から線区の経営改善に資することを目的として構成されるものである。

（坂根 登）

けいたいてんわせつぞくせつび 携帯電話接続設備 鉄道沿線に非常事態発生または発生のおそれあるとき、両端の駅長に連絡するため、列車にとりこまれた携帯電話機、または保線・電気関係職員（電力・信号・通信等）の巡回その他作業中に携行した携帯電話機を接続使用するための接続用の端子箱（T.B.）、その他付属設備を総称して携帯電話機接続設備という。