

識し、昭和38・12・29の閣議において「国鉄経営の抜本的再建のため、党並びに政府は、国鉄の基本問題を調査する委員会を設置し、昭和40年度以降の5箇年計画及び之に対する資金確保についての検討を速やかに開始すること。」という申合せを行なった。

このようにして第2次5箇年計画は、昭和39年度で打ち切れ、40年度から第3次長期計画に移行することになった。

第2次5箇年計画の推進によって、国鉄の近代化、輸送サービスの向上等には、めざましいものがあったが、最も大きな成果は東海道新幹線の完成であろう。5年半の歳月と3,800億円の巨費を要した新幹線は昭和39・10に開業したが、これは単に行きつまった東海道線の輸送事情を打開するにとどまらず、将来の輸送分野において、鉄道が近代的な交通機関として生きるためには、どうあるべきかを示すものであった。

3 第3次長期計画

上述のように第1次、第2次5箇年計画の実施によって国鉄の近代化や輸送サービスの向上は著しいものがあったが、結局投資資金が過小であったことに加えて、輸送需要が当初の予想をはるかに上回って増大したため、慢性的輸送力不足を解消できなかった。このため施設を極限までか動し、いわゆる過密ダイヤと呼ばれる窮余の策によって輸送需要に対処してきたが、幹線においては混雑が慢性化し、大都市周辺の通勤輸送の混雑もいっこうに解消されず、貨物輸送も貨車の恒常的ひっばくによって悩まされていた。

このような状況下において、昭和37年に三河島事故、38年には鶴見事故といった重大事故が起こり、その根本的な原因が、いわゆる過密ダイヤにあり、この解消なくしては安全の確保が困難であることが強く指摘された。そして前述のように昭和39年度の予算要求を契機として、国鉄の当面している重大問題を検討するため、政府に「日本国有鉄道基本問題懇談会」が設置され、昭和39・5から同年11にわたって審議が重ねられた。

国鉄は昭和40年から45年にわたる6箇年に、総額2兆9,720億円の投資を行なうという投資計画を策定して、この懇談会に提出した。懇談会では、この計画および資金調達の方途等を種々検討した結果、期間を1年延長して昭和40年から46年までの7年間に、おおむね2兆9,000億円の投資をすることとし、投資の進め方については、前期4年は年平均3,700億円、後期3年は年平均5,000億円とするのが適当であるとの結論を出した。

この基本問題懇談会の意見書は、昭和39・11・27に総理大臣に提出され、同年12・25の経済関係閣僚懇談会において「政府は、日本国有鉄道の新長期計画を、おおむね2兆9,000億円の投資規模をもって、昭和40年度から昭和46年度までの7箇年間に実施するものとする。」との了解が行なわれた。

このように国鉄の長期計画が単に国鉄だけの計画ではなく、政府の計画としてあげられたことは、従来かつてなかった画期的な事柄であり、第3次長期計画の大きな特色といえよう。

第3次長期計画の重点は「大都市付近の通勤輸送の改善」、「幹線輸送力増強」、「直接的保安対策」の3点にあり、その主要内容は次のとおりである。

通勤輸送については、電車で約4,580両を投入するほか、線路増設、車両基地・電気設備・工場等の増強を行なう。幹線輸送については約3,200kmの複線化を行ない、複線化率を31%とするほか、ターミナル改良、線路改良、電気設備・工場等を増強する。さらに主要幹線を中心に電化・電車化を行ない、電気機関車1,050両、電車3,210両を増備する。電化は3,100kmを予定しており、これによって電化率は34%となる。非電化区

間にはディーゼル機関車815両、ディーゼル動車1,430両を増備し、ディーゼル化を進める。なお貨物輸送強化のため貨車6万6,740両を増備する。保安対策としては列車自動停止装置の整備、自動信号化、継電連動化等を推進し、また踏切改良、雪害対策、防災強化を行なう。このほか職場環境の整備、医療・教育施設を充実する。

表-3 設備投資額総括表(昭和40~45年度)
(単位 億円)

項 目	長期計画案
通勤輸送	5,190 (17.5)
施 設	3,990 (13.4)
車 両	1,200 (4.1)
幹線輸送	12,500 (42.1)
線 路 増 設	7,700 (25.9)
ターミナル改良	2,600 (8.7)
線 路 改 良	800 (2.7)
信号・保安設備	850 (2.9)
電気設備・工場	550 (1.9)
電化・電車化・ディーゼル化	1,200 (4.0)
諸改良・取替	4,360 (14.7)
踏 切 対 策	600 (2.0)
災 害 対 策	770 (2.6)
線 路 改 良	300 (1.0)
構 内 改 良	820 (2.7)
電気設備・工場	810 (2.7)
船 舶・自動車・その他	400 (1.3)
職場環境・医療教育	660 (2.2)
車 両 (通勤輸送を除く)	5,420 (18.2)
総 係 費	1,050 (3.5)
合 計	29,720(100.0)

(注)1 輸送需要を充足するためには、上記のほか、東京の外環状線・根岸線・京葉線等の新線建設が必要であり、その建設費の概算額は、45年度までに1,170億円、50年度までに2,130億円である。

2 ()は、合計を100とした場合の構成比。

以上を主要内容とする第3次長期計画の項目別投資額は表-3に示すとおりである。(市川静夫)

ちょうひょうかんり 帳票管理 帳票という用語は、最初に満鉄が帳簿の「帳」と伝票の「票」とをとって名づけたといわれている。今日では帳簿・伝票のほか、届出用紙等が含まれ、一般的にはもっと広い意味に解釈されているが、その人の考え方によって異なる。

国鉄においては、特定の業務を遂行するため、一定の様式のもとに事務処理を行なう伝票・帳簿・報告類等の用紙をいっている。

帳票は事務内容を運搬および整理保管するための容器、あるいは設備に相当する。事務処理手続の内容によって帳票が定められ、これによって処理される事務の内容と手続により、記入内容、方法、流し方、分類などの要求あるいは制約が加わることになる。ここに帳票制度といわれる理由がある。

帳票制度とは、帳票を主体として考える事務処理体系であり、帳票と帳票制度とは不可分の関係にある。

帳票によって仕事を命じ、帳票制度によってその処理を決定し、運行を促し、また、それらを監視している。したがって、これらの適否によって、事務処理に要する手数が大きく左右される。

一般に帳票だけを切り離して考える人が多いが、これは帳票の実体をはあくしない考え方である。帳票だけを取り出して、これを改善せよといっても、その帳票を用いて遂行される仕事との関連性を軽視したのでは、単なる様式の改善にすぎない。したがって、帳票の改善管理は、事務手続と表裏一体の関係に