

市蔵(利通)等と結び、藩の勤王党たる誠忠組士として活躍した。文久元年侍目付に抜てきされ、翌年勅使大原重徳が幕政改革の勅を奉じて東下するに従い、変名して江戸におもむいたのち、文久3年西郷吉之助らと下関に至り薩長の連合を画策し、また慶応3年には板垣退助らと討幕を議した。王政復古ののち、明治元年徴士、参与、軍務官判事に任じられ、戊辰の役に出征した武勲により永世禄1千石を下賜された。明治3年民部少輔に任ぜられ、建設当初の鉄道掛としてこれを総理した。

次いで工部・宮内の要職を歴任して同8年元老議員となり、こえて12年工部少輔、翌年工部大輔に任じられた。これよりさき明治11年林 賢徳等の企画した東京・高崎間鉄道建設に賛助したが、同14年日本鉄道会社が設立されると、選ばれて初代社長となった。そして第1期工事である上野・高崎間開業直後の同17年社長の職を辞した。日鉄社長を辞した後は、再び官界へもどり同年宮内次官となり、伯爵を授けられ、21年枢密顧問官に任じられたが、間もなく同年4・22病没した。(田島 啓次郎)

よじゅんかつ 予潤滑 大形ディーゼル機関の始動に当たっては、ピストン・軸受等のしゅう(摺)動部にあらかじめ潤滑油を送り、しゅう動部の焼付き、摩耗損失等を防止し、起動性を良好にしている。さらに油圧制御式の調速機の起動時の制御性を良好に保つ作用も付加しているものである。この機関始動に先だつ潤滑油の送油を予潤滑といい、方法としては手動(DF50形機関車用機関)または電動(DD51形機関車用機関)による潤滑油ポンプを、予潤滑ポンプとして別に備えているもの、また船用機関等潤滑油ポンプが分離している機関では、共用するものとする。(宮崎 勝)

よやくしゅうゆうじょうしゃけん 予約周遊乗車券 普通周遊乗車券の一種で、国鉄が発地を限定し、旅行日程・行程・乗車船列車等を定めて発売する周遊割引乗車券をいう。

周遊割引乗車券は、昭和30・2発売開始後、好評を博しているが、観光旅客の旅行需要が高度化、複雑化するに伴い、旅行計画が早期に行なわれ、列車等の座席(特に特別急行券・寝台券等)の確保と旅館の予約等旅行に必要な諸手配が出発前に完了し、安心して旅行できることが望まれてきた。これからの需要を充足するために、昭和37・11予約周遊乗車券が発売された。

普通周遊乗車券は、国鉄が指定する周遊指定地を旅客の希望によって2箇所以上一定の条件によって周遊する場合に、国鉄線および関係社線の旅客運賃を1割引して発売するオーダーメイドの周遊割引乗車券であるが、予約周遊乗車券は、これらの条件を充足し、かつ、発地・旅行行程・乗車列車等が指定されているので、レディメイドの普通周遊乗車券といえる。なお予約周遊券を発売する場合には、その乗車船に必要な急行券・指定券および寝台券を同時に発売するとともに、旅行に必要な旅館券等を発売する。(戸川正雄)

よゆうきんのうんよう 余裕金の運用 [余裕金運用の経緯] 国鉄で収納した業務上の現金は、保管、送金的手段として一時的には市中金融機関の預金となるが、法令上限られた期間内(7日以内)にすべて国庫(日本銀行)に預託され、日日の収入と支払の波動によって生ずる余裕金や鉄道債券の発行、借入金等一般金融事情との関連で、早期に外部資金を調達したことによって生ずる余裕金も国庫へ預託することが義務づけられており、資金の企業的活用ということを考慮されていなかった。たまたま昭和35・2には、経済団体連合会から運輸大臣あて「国鉄の国庫預託義務は、自主的な資金の運用管理を不可能にさせ、当然生ずべき資金運用上の利益を失うことになっているので、国鉄の企業性を発揮する見地から、この制度を早急に廃止すべ

きである。]旨の建議書が提出された。また、監査報告書においても「現行の預託金制度は、資金の企業的活用を無視したもので公共企業体の資金管理制度としては不適当である。金融機関との関係を密にし、また、職員に利子の観念を涵養するためには、この制度を改正する必要がある。」との指摘が行なわれた。

国鉄としては、資金の企業的活用をはかるべく国庫預託義務を撤廃して、国債・金融債の取得や銀行等への預金を自由に行なうよう日本国有鉄道法の改正を運輸大臣に要望した。一方、政府なかんずく国庫主管官庁としての大蔵省の立場としては、あくまで政府関係機関の現金といえども広義の国庫金であるとの立場から、これらについても国庫統一の方針を貫き、市中金融機関の利用ならびに一般金融債への運用等は限定的に考えたいとの意向もあり、政府内部でも意見の調整が行なわれた。ここにおいて第38回通常国会に関係法案を提出したが審議未了となり、次いで第39回臨時国会に持ち越され、昭和36・10・27「日本国有鉄道法の一部を改正する法律」が可決成立し、11・4法律第187号により公布施行された。その内容は、国庫預託義務は従来どおりとし、全面的な市中金融機関の利用は認められないが、新たに業務上の余裕金運用として預託金の額が大蔵大臣の定める金額(必要預託額)をこえるものに限り、国債の保有ならびに資金運用部への預託ができることになった。この改正は、国鉄の希望していたところとはかなり隔たりがあったが、それでも従来の運用を全く認められていなかった状態からみると一歩前進であり、国鉄の資金管理における画期的な改正であった。

[余裕金運用の対象] 余裕金運用の対象として資金運用部への預託は、利率が低く、かつ、資金が固定すること、国債のうち長期国債は新規発行がなく、かつ、既発行分は保有者が分散していること等によって、現在おもな運用対象となっているのは、食糧証券・外国為替資金証券等のいわゆる短期国債である。これは毎週月・水・金曜日に発行され、償還期限は2箇月、利率は日歩1銭5厘5毛となっている。

[国債の売買] 短期国債は、日本銀行本店の窓口で直接売買されるが、これは買入後9日目に初めて売りもどしができるという制限がある。一方、国鉄の資金は支払面では、恒例給与・期末手当・工事請負代金・資材購入代金等の支払によって、月末・年末等に支払の山があり、収入面についても季節と曜日によって収入の山と谷がある。したがって、これら収支の波動に合わせて国債の売買を適切に行なうには、日別の資金収支状況と預託金残高を事前にはあくすることが必要となった。このため従来の月別支払計画だけでは十分でなく、新たに**月別資金収支計画**および**日別資金収支計画**を発行され、一連の資金管理体制を改善した。

[余裕金運用に伴う資金統制]

(1) 日別資金収支計画

ア 余裕金の運用として国債保有の金額・時期等を適切に行なうには、日別の収支と余裕金を計画的にはあくすることが必要である。このため預託金ベースによる、収納額、支払額、回金受額、回金払額、預託金残高の項目ごとに15日さきの日別の計画を担当役から会計長へ提出させ、支社においては、会計長から申請された日別資金収支計画をとりまとめ、その計画を支査し、回金受払については、支社管内操作等所要の調整を行ない経理局長に申請することにした。

イ 日別資金収支計画の制約としては(ア)収入の面で、計画額を上回ることとはさしつかえないが、計画額を下回る場合には、その相当額を支払計画額から減額しなければならない。

(イ) 支払の面で、計画額を下回ることとはさしつかえないが、上回って支払を行なうことはできない。ただし、収納、支払とも