

よゆうじふん

災害事故その他緊急やむをえない事由により経理局長の承認を得た場合は、これによらなくてもよい。

(2) **収支速報** 資金を効率的に運用するためには、日別資金収支計画に対する実績を迅速、的確にはあくする必要がある。収支速報は、日別の収支実績を出納役→会計長→支社長→経理局長の経路により翌日の10時までに報告するものであり、これに基づいて計画対実績の差異額に対し随時適切な手段が講ぜられることになる。

(3) **業績測定** 日別資金収支計画の適正をはかり、資金の運用効率を高めるには、資金管理制度の整備とともに資金管理を担当する機関の企業意欲の向上が必要である。このため支社ごとに日別資金収支の計画と執行について、その業績を測定する方法として、収入(支払)計画対実績差異率および資金保有率をとっている。

ア **収入(支払)計画対実績差異率** 日別資金収支計画は、15日間を予測して立てた計画であるから、予定と実績は当然相違することが考えられる。資金を効率的に運用するには、この計画と実績の差異がなるべく少ないことが望ましく、この業績を資金管理を担当する機関(支社長または会計長)ごとに測定する指標が収入(支払)計画対実績差異率である。余裕金を運用するには、預託金残高が40億円をこえたものに限り運用できるという必要預託額の制限があるので、いままに、全国の預託金残高が合わせて40億円以上ある予定で国債の運用をしていたとき、実績が40億円以下になった場合には法律違反となる。ところが、収入については他動的要因が多く、ある程度の誤差はやむをえないものがあるとしても、その業績測定としては、やはり成果に反映させる必要がある。一方、支払については、かなり弾力性があるので、支社ごとに原則として日別の計画額をこえて支払うことはできないが、取納と支払は同時に行なわれ、時間的にも調整の困難が伴う。このため、支社長が経理局長の承いで自主的に収支計画を調整できる基準を定めている。この調整をえた整許容額は、取納、支払とも新潟・中国・四国の3支社は1日につき500万円以内、その他の支社は1,000万円以内となっている。支社長がやむをえない事情でこの調整を行なった場合、業績測定の面では、計画に対する実績の差異として賦課計算されることになっているので、急場のしのぎとしては使用できるが、支社の業績はそれだけ低下するという仕組みになっている。収入(支払)計画対実績差異率の算式は

$$\frac{\text{収入(支払)日別計画差異累計額(月間)}}{\text{収入(支払)日別計画累計額(月間)}} \text{である。}$$

イ **資金保有率** 余裕金運用の範囲は、国債の保有ならびに資金運用部への預託に限定され、国債の売買は、日本銀行本店窓口において行なわれるので、支社・鉄道管理局等に多額の資金を保有していても、それを直ちに運用することはできず、本社に集中して初めて可能となる。資金を効率的に運用するためには、地方の余裕金は極力本社に集中し、支払資金の手持ちはなるべく少額にすることが必要である。資金保有率は、資金管理を担当する機関(支社長または会計長)ごとにその預託金残高が支払資金の何日分滞留していたかを測定する指標である。資金保有率の算式は

$$\frac{\text{1日平均預託金残高(月間)}}{\text{1日平均支払額(月間)}} \text{となっている。}$$

(友松 千代松)

よゆうじふん **余裕時分** 列車を設定する際には、それぞれ列車の種別、使命および系統に応じた車両の編成、けん引重量、運転速度ならびに到達時分を定めなければならないのであって、列車はすべてその運転する線区の線路状態、けん引する動力車の性能、けん引車両の種類、動力源の性能、列車の荷重、編成内容等の諸条件に基づき、列車の引張力と列車抵抗の関連から、加速力曲線を描き、加速力曲線を基礎としてこう**配別速度距離曲線**を描き、さらにまたブレーキ使用時の**ブレーキ曲線**を描き、列車ごとに速度種別に応じて運転することのできる各停車場間の所要時分を力学的に計算を行ない、純運転時分が求められ、この時分が列車ごとの駅間所要の基準運転時分として決められる。

この基準運転時分が列車ダイヤ作成上の基礎となるもので、これに所要の停車時分を加えたものが、その列車の最短到達時分となる。

しかしながら、この基準運転時分のみでダイヤ構成を行なうと、いずれかの原因により列車が遅延した場合は、終着駅までその遅延を持ち回り、他列車への波及も大きく、また接続待合せ等のため、他線区へも影響を与え、ダイヤの乱れが必至となるので、この遅延を早期に回復する必要があり、列車ダイヤ作成に当たっては、線区または列車により多少の差異があるが、基準運転時分に対して、おおむね1~3%程度の遅延回復余力時分を与え弾力のあるダイヤ構成を行なっている。このプラス時分が余裕時分であり、列車の定時運転確保に一役買っている。また、中距離区間を運転する夜行急行列車等では、早朝・深夜に着発するのを避け、有効時間帯に着発となるよう30~40%の余裕時分をもっている列車もある。

(兼井芳助)