



Title	海運業コンピュータ会計の柔構造についての研究
Author(s)	松竹, 秀雄
Citation	経営と経済, 66(3), pp.91-109; 1986
Issue Date	1986-12
URL	http://hdl.handle.net/10069/28304
Right	

This document is downloaded at: 2019-02-22T10:33:26Z

海運業コンピュータ会計の 柔構造についての研究

松 竹 秀 雄

1. はじめに
2. 船会社の計算
 - (1) 売上の計算
 - (2) 船会社の旅客計算
3. 柔構造的に考える
 - (1) 例外計算のこと
 - (2) 摘要欄は柔軟に
 - (3) 複数の科目を包括的に把握する方法を考える

1. はじめに

柔構造について、日本経済新聞に次のような記事があった。「桂離宮には日本の発想があった。割り竹となわと壁土でできた日本壁が300年以上の風雪に耐えている。弱い素材も巧みな組み合わせでコンクリートを上回る強さを発揮する。左官屋さんはこれを、“持ちつ持たれつ”の意味合いをこめて、「総持ちの強さ」という。柱や梁のホゾ穴に微妙なすき間、「遊び」がある。これが台風や地震の衝撃をやわらかく吸収する。桂離宮には超高層ビルの先端技術と同じ柔構造の原理がさりげなく使われている。（「日本とは何か——桂離宮の科学、昭57・2・4・）」と。

この柔構造的考え方は、経理処理・営業計算など事務分野にも大いに考えられる。例えば、南沢宜郎氏のズラシ止め会計とか伝票切断貼りつけ会計な

ども柔構造であろうし、ある時期に私が提出したコンピュータ処理のアウトプット段階で、経済性をも考慮し、データの全項目を網羅したものを出力して、必要に応じ、必要なものをそのフォームに手書きする方法なども柔構造に含めてよいであろうと思う。

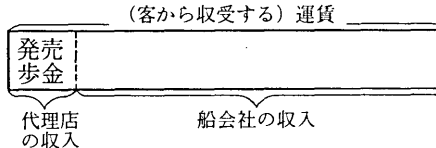
柔構造として提出する「例外計算のこと」などの前に、関連ある事項として、「船会社の計算」をとりあげてみよう。

2. 船会社の計算

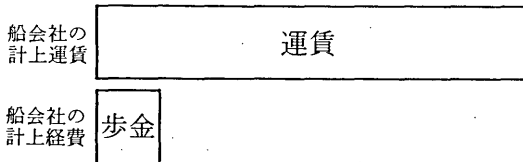
(1) 売上の計算

① 運賃の内容

1人の旅客運賃の内容は、発売を代理店に委託する場合、概ね次のようなものである。



これを、船会社側で総額主義⁽ⁱⁱ⁾で処理すれば、次の通りである。



(ii) 総額主義

昭和29・9・30、運輸省告示をもって「海運企業財務諸表準則」が制定公布された。この準則は、近代企業の発展に伴い、財務諸表の重点が貸借対照表から損益計算書に移行したとする近代会計理論に立脚し、損益計算書及び剰余金計算書を貸借対照表の上位に配置したもので、基本的な一般原則①真实性の原則②明瞭性の原則③連続性の原則が明記されている。

明瞭性の原則の適用として、「費用及び収益は総額によって記載することを原則とし、費用の項目と収益の項目とを直接に相殺することによって、その全部又は一部を損益計算書から除去してはならない」とされている。従って、それまでは総額主義でなく、相殺主義（純収益主義）が多かったということでもあった。

このような経済界に於ける企業内容の客観的統一の思潮は、第一次大戦（1914—1918）後の世界的な産業合理化運動のもとに進み、昭和9年（1934）商工省の財務諸表準則、昭和24年経済安定本部の企業会計原則の発表等を経て進んできたものである。

更に、発着両地で乗降船客の諸手数のための料金、及び港湾の岸壁通過料等の経費が1人当りで支出されるものであれば、その残りが旅客についての船会社の収益となる。

歩 金	A 手数料	B 手数料	船会社の収益	A' 手数料
--------	----------	----------	--------	-----------

本船の各港の係船料等の港湾諸経費は、個々の運賃からでなく、船会社の別途の経費として支出される。

この旅客運賃を代理店側でみる場合、次のような振替の形となる。

②自店の収益と、その他と、毎日明細に仕訳ける場合

		(借 方)	(貸 方)
毎日の売上	現 金	300,000 円	自店旅客歩金収入 18,000 円 自店旅客乗降手数料収入 10,000 (差額) 船会社へ未払額 272,000

月 計 上記の累計となる。

③但し、②のように毎日明細計上しないで、1ヶ月単位に整理する方法がある。

		(借 方)	(貸 方)
毎日の売上	現 金	300,000 円	売上金勘定 ^(*) 300,000 円 (売上切符代)

		(借 方)	(貸 方)
月 計	売上金勘定 6,000,000 円 (売上切符代振戻し)		自店旅客歩金収入 360,000 円 自店旅客乗降手数料収入 200,000 (差額) 船会社へ未払額 5,440,000

計算の方法としては、この方が遙かに簡明である。

(II) 売上金勘定

これは仮勘定としての仮の名称であって、毎日の売上を受入れ、月末に1月分を一括振替えてゼロにする事務能率化のための勘定科目である。

1月分を一括振戻すので、月次決算に於て、原則として売上金勘定は(残額がないので)数字が出てこない。数字が出てくる場合は計算が合っていないか、月末売上げで、月を越して入金したもので未収を建ててなかったものかの何れかである。

経営者としては、これがゼロになっているかどうかを月次決算上見て居れば、切符売上現場の計算が正常に行われているかどうかを確認できることになる。

且つ、これは現場事務としても、1ヶ月の締めくくりで全額振戻してゼロにする関係上、自分の業務をきちっと行なうことになって自ら確認して気持のよいものである。

③の場合、「船会社への未払額」をその都度支払った場合でも、次のように処理すればよい。

	(借 方)		(貸 方)
A日の支払	未払額の支払	272,000 円	現金又は預金
			272,000 円
	(借 方)		(貸 方)
B日の支払	未払額の支払	272,000 円	現金又は預金
			272,000 円
C日の支払
D日の支払
	(借 方)		(貸 方)
支払月計	未払額の支払月計	5,440,000 円	
			円
	(借 方)		(貸 方)
		円	(差額) 船会社へ未払額 5,440,000 円

これで照合は簡単である。

④発売する旅客切符が、船会社から後払の方法で購入したものであるとき、代理店側と船会社の乗船切符の振替は次の計算となる。

		(借方)	(貸方)
代理店の振替	貯蔵品(切符)	272,000	船会社へ切符未払額
		円	円
		(借方)	(貸方)
船会社の振替	(A) 切符代未収	272,000	(B) 運賃
	(C) 代理店歩金等の経費	28,000	
		円	円

$$(A = B - C)$$

⑤ところが、前払の方法で購入したものであるとき、次のようになる。

		(借方)	(貸方)
代理店の切符購入の振替	乗船切符 (前売購入単価)	272,000	現金又は預金
		円	円
		(借方)	(貸方)
代理店の毎日の売上	現金	300,000	売上金勘定
		円	円

6,000,000円の売上予定のところ、割引請求額が50,000円であったとして、但し、この50,000は割引いた金額ではなく、割引いた額から自店の歩金も控除した額となる。

		(借方)	(貸方)
代理店の月計	売上金勘定 (売上切符代振戻し)	5,950,000	乗船切符 (購入単価による1ヶ月分精算)
	未収金 (単価表による割引請求金)	50,000	自店旅客歩金収入
			自店旅客乗降 手数料収入
			200,000
		円	円

この場合の自店旅客歩金収入と自店旅客乗降手数料収入は、売上金勘定に船会社へ請求の未収金を加えたものから乗船切符計算額を差引いた差額となる。

(2) 船会社の旅客計算

船会社が切符発売を直営で行う場合、その事務処理は代理店業務とほぼ

この場合、各港の運賃1,435千円の各数字及び経費の各項目を各港別に細かく振替える、つまり一覧表の合計額を除く全部の数字を振替える方法もある。但しこの方法よりは、右側の合計額と、最下段の差引額（各港別未収額）のみを振替える方法が勝る。これは次の振替となる。

※但し、コンピュータに入力する場合は、会社により運賃統計を出す方法と未収額を出す方法の如何により、つまり運賃統計と各未収額を一つの資料から同時に取出すか、別々の資料から得るかによって、全部数字を入力するか、合計額のみを入力するか分かれることになる。

(借 方)		(貸 方)	
発 売 歩 金	300 <small>千円</small>	運 賃	7,175 <small>千円</small>
A 手 数 料	150		
B 手 数 料	100		
C 料 金	75		
D 料 金	50		
A港未収額	1,300		
B港 "	1,300		
C港 "	1,300		
D港 "	1,300		
E港 "	1,300		
計	7,175	計	7,175

※乗船取消料が入金される場合には、貸方に記入される

つまり、これは運賃は航路に属するものであり、個々の代理店に属するものでないので、一括計上が常道という理由による。それにその一覧表を証拠として添付するのであれば、経費の各項目も総額で振替えて然るべきである。

但し、未収額だけは絶対各個別に建てなければならない。その場合、代理店からの内入れ、又は未収計算額と異なる入金額を未収の勘定科目の入金とする考え方と、未収額が不突合である限り「仮受金」等の仮勘定で入金処理する場合とがある。前者は貸借対照表で大局的にみる場合、未収額の実態が表現されていることになるが、個々の照合不完全数字も内包している可能性が

ある。後者は、その逆であって、不突合の数字を仮勘定に残して、個々の数字の照合を会社自らの責任とする点に於ては勝る。これは、何れが勝るとはいえず、その会社の考え方による。

ここに於て、未収の勘定科目の中に、未収(2)としてその「仮受金」を包含する第3の道を考えてよいのではないかと思う。3-(3)で取上げることとする。

3. 柔構造的に考える

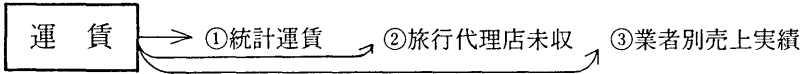
(1) 例外計算のこと

コンピュータ処理では、原始データを正確に入力できれば、すべてが完全に出力することになるであろうか。計算事務は仲々そのようにうまく行かない。異常数値を発見した場合の修正、例外の計算の対策も事前に検討しておく必要がある。否、むしろ、例外計算等の対策がコンピュータ化の前に大事なことであろう。例えば、銀行POSとICカードも「受益者・負担」という原則はあるものの、通信費や口座振替に伴う手数料をだれが負担するのか、小売店と銀行とで未だ一致してなく、銀行閉店以後の小売店の端末からコンピュータデータ引きおろしの際の、残高がなくても決済してしまう問題の処理、また決済した直後に、「これはやっぱり買わない」と返品した場合、一度移動させた資金をどうやって元に戻すかはやっかいな問題という（日経新聞、昭61・7・16）。

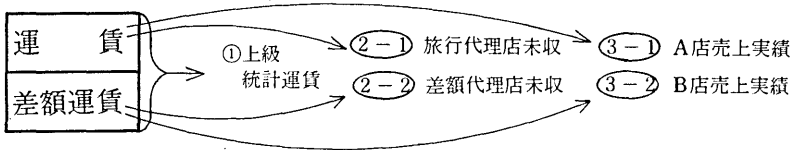
手作業はコンピュータの計算スピードにはるかに劣り、計算上のミスもある代りに、伝票から帳簿への転記の際に間違いを発見したり、又、修正も人間の頭脳の処理で比較的無難にこなして行くが、コンピュータ入力では、それが駄目である。コンピュータ化に於ては、訂正・修正が当然起るものとして数字・文字を随時簡単に修正できる方法をきめて置くことが大事である。

①旅行業者発行のクーポンに対し、海運代理店窓口で上等級船室乗船のために差額を徴収したときの処理

先ず、差額徴収がある前の運賃処理を考えてみると、次のようになっている。



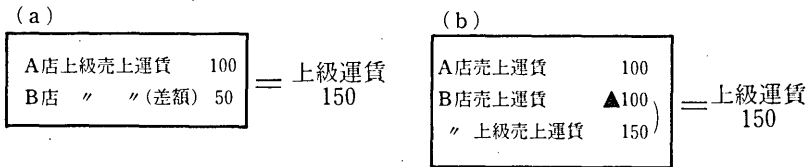
ところが、海運代理店窓口で差額徴収した場合の船会社計算は、次のようにやや複雑になる。



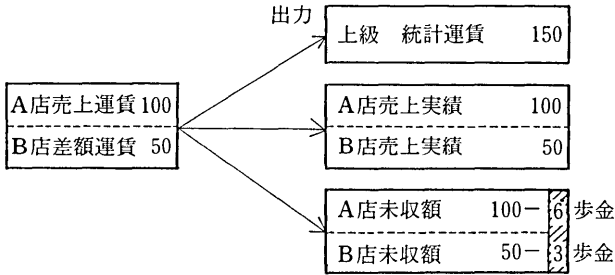
厄介な発売店別売上実績などを算出するために、これを手作業で担当者が上手に処理しているように、コンピュータ入力に当たっても、或程度手作業で選別するが、事前に一つのフォームを作って、それに当てはめる工夫をした方がよい。経理振替的（歩金を除く）には次のように処理されねばならない。

借方		貸方	
A店未収 (差額)	100	上級区間運賃(A店扱)	100
B店未収 (")	50	" " (B店扱)	50

この売上計算の計上に際しては、会社によって次の二つの方法が考えられる。



何れの場合も、機械的に入力して、下記のように多元的に出力するようになってなければならない。

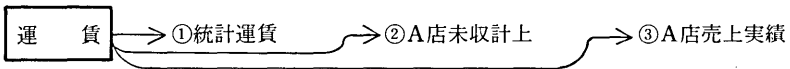


そのためには、例えば差額徴収の海運代理店の計算を一つのネックとして把え、差額券又は差額クーポンのフォーム、又はその計算様式を窓口事務がしやすく、且つ計上計算調整がしやすいものに、予め作製しておけばよい。

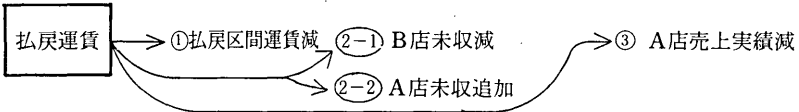
②運賃の払戻し処理

台風等による途中港での払戻しは当然行われるが、発売A代理店の売上実績を原計算では修正せず、振戻しをしたB代理店の計算報告書上で調整する。

原計算による運賃処理は次のように行われる。



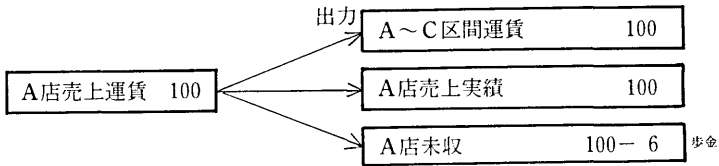
B店で払戻しを行なった日、又はその航海で次のように計算される。



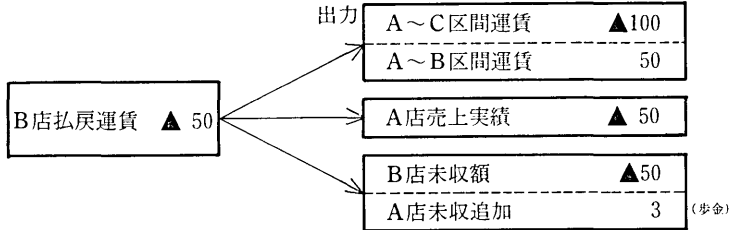
これも手作業の選別によらねばならないが、経理振替的(歩金を除く)には次のように処理されなければならない。

	借方		貸方
第1次	A店未収 100	A~C区間運賃(A店扱)	100
第2次	B店未収 ▲ 50	払戻(B~C)区間運賃(A店扱)	▲ 50

この場合、第1次の入力・出力済みのものは次の通りである。



第2次のもは、次のよう出力されるよう準備しておく必要がある。



上記の①の(b)と②を兼ねた差額計算フォームとしては、下記のようなものを考えてみるとよいだろう。

①

(b)

差額運賃額
 ¥50

業者名
 旅客クーポン
 船送クーポン No.

差額払戻額
 ¥

(原券面)

(区間)	(等級)	(人員)	(運賃)
A~C	1	1	150
A~C	▲2	▲1	▲100

(上等級(原券))

②

差額運賃額
 ¥

業者名
 旅客クーポン
 船送クーポン No.

差額払戻額
 ¥ ▲50

(原券(実施区間))

(区間)	(等級)	(人員)	(運賃)
▲A~C	▲2	▲1	▲100
A~B	2	1	50

(2) 摘要欄は柔軟に

コンピュータに入力された経理摘要項目は、即、記憶装置を通じ、その通りでしか出力されない。従って摘要欄の出力を要求するならば、入力手数が必要であることは論をまたない。然し100パーセントにコンピュータに入力するというのも考えものである。角を矯めて牛を殺すという諺もある。入力に手数をとりすぎて、全体の事務の進行にさまたげとなればコンピュータ化の目的に反することにもなり兼ねない。

ひるがえって、手作業時代の普通のやり方を考え直してみよう。原始証憑に詳細すぎる程摘要が記入されているとしても、伝票に記入する段階では伝票そのものに平均的な、しかし伝票として欠かせない摘要だけは記入することを誰もが考え、実施してきた筈である。そして伝票から補助簿への転記に当たっても、それと同様に補助簿にとっての必要と思われる最低摘要を記入し、それ以上のものは記入する担当に任されたも同然の約束ごとであったと理解してよいのではないか。ここで、コンピュータに漢字まじり摘要文を入力するという、即、総勘定明細元帳という形で出力するという、ある約束ごとを取決めよう。

予め、コンピュータ記憶装置に記憶させてある漢字の摘要文以外の、例外的な摘要に関しては、入力手数が許せる範囲でカナ変換漢字入力を行い、又はその詳細部分を伝票に手書きすれば十分であると、そう決めてしまえばよい。むしろ、摘要に関しては手書きで追加記入する以前の伝票までをその最終段階と割り切り、それ以上のものはプラスアルファと考えるとよいだろう。例えば、「船舶修繕費」の摘要で次のものがあったとする。

「空気圧縮機高圧吐出弁 2ヶ @14,850」

この摘要を二つの部分に分けて考え

(i) コンピュータ入力

空気圧縮機部品

2ヶ @14,850

(ii) 伝票への手書きプラスアルファ部分

高圧吐出弁

上記のように、コンピュータ入力(i)の程度にどどめ、(ii)については原始証憑に詳細に記入してあるので、伝票面に手書きするのは絶対条件とはせず、この(ii)の手書きはプラスアルファとする考えである。

会計監査に当っては、その摘要詳細部分は伝票又は証憑を提示することとし、コンピュータは正確な数字の演算・分類という特色を生かす方向に重点的に利用する。そして入力手数については、詳細部分記入の必要性和時間的余裕の有無によって担当者の判断に任せることとする。その担当者の判断部分というのは、経理監査上必要な事項は洩らさず、しかし、さほど大事でないものは省くということであり、それが判断力を有する人間の頭脳の分野ときめ、その分野をかなり広くとって置こうということである。

このような融通性のある方法が機械化に当って大事なことである。

(3) 複数の科目を包括的に把握する方法を考える。

手作業ではやや手数を要するが、コンピュータでは異種の科目を包含して実態を実態通りに出力表現して行くことが容易にできる。

2-(2)の最後に、「……代理店からの内入れ、又は未収計算額と異なる入金額を未収の勘定科目の入金とする考え方と、未収額が不突合である限り仮受金等の仮勘定で入金処理する場合とがある。……未収の勘定科目の中に、未収(2)としてその仮受金を包含する第3の道を考えてよいのではないか」と述べたが、これと別に、旅行代理店の前売計算とを併せて考えてみよう。

先ず、未収金を「未収金」項目で処理するのに大別して2つの方法がある。

第1は、当月分だけを「未収金」として計上する方法であって、回収切符又は発売計算書によって計算が行われる。その内容は、発売当日乗船するのを原則としている海運代理店の常備券計算と、海運代理店・旅行代理店の前売計算とである。

(i) 発売当日乗船する海運代理店の常備券計算

(借 方)		(貸 方)	
当月未収金	100	当月運賃	100

(ii)前売りをを行う代理店についての切符回収による計算

(借 方)		(貸 方)	
前月未収金 <small>(引当)</small>	10	当月運賃	100
当月未収金	90	(回収切符)	

但し、(ii)の場合、発売報告とは計算期間が異なるのが一般的であることから、当月分の発売報告面計算との差額(100-90として)10を未収金追加計上して入金100と合わせるか、又はこの10を仮受又は前受として、後日振戻して処理するか、ということになろう。何れにしても、当方と先方の1ヶ月計算未収金額の不突合、つまり着券計算額と発券計算額との計算期間差の問題であって、「未収金」項目の残高内容のチェックが大事である。2-(2)で提出した問題は、期間計算のズレ以外の要素にもとづく不突合の問題である。

第2は、海運代理店・旅行代理店に限らず、発売報告によって未収計上する方法である。この場合、海運代理店の当日乗船常備券発売計算の期間は、同時に船会社の切符回収計算期間と合致するから、第1の(i)と同じく

(借 方)		(貸 方)	
当月未収金	100	当月運賃	100

と、イクオールの計算となるが、前売発売計算に於ては何らかの工夫が必要となろう。その前売発売計算の内容は、概ね次のようになる。

(借 方)		(貸 方)	
当月未収金	100	当月運賃	90
		翌月以降に乗船 となる前払された運賃	10

ところが、個々の前売発売計算(概ね旅行代理店)の発売報告について、それを全部チェックした上で、当月運賃を計上するのは極めて無理がある。多数の営業所をもつ旅行代理店がそれを全部集計して、精算書にして船会社に送達する運賃計算資料が、船会社での当月締めの日日に間に合わない場合が殆どであろうからである。

従って、(i)の計算は、実情に於て次の(≡)のようになろう。

(ロ)ー1 旅行代理店の送達資料による計上

(借方)		(貸方)	
○月分未収金	100	前受運賃	100
(貸方の勘定科目は、仮受金、前受金などでもよいが、内容をそのもので表 現するために前受運賃と仮称しておく。)			

これを船会社の当月分運賃計上時に操作すると次のようになる。

(借方)		(貸方)	
前受運賃 (引落し)	90	当月運賃 (計上)	90

であるから、旅行代理店からの送達資料によって未収金を計上したとき、未収金計上の額は入金される額と合致して(違算がなければ)0となるが、前受運賃の方は、次のような形になって行く。

(前受運賃)				
借方		貸方		残高(貸方)
当月分引落し	90	(未収の相手勘定として計上)	100	10

さて、ここで問題にしようとするのは、旅行代理店の規模が大きいく程、つまり営業所の数が多い程、その送達する計算資料が船会社の当月分計算に確実に間に合わないことである。

そのため、資料送達が1ヶ月遅れ、従って未収計上が1ヶ月遅れが常態となった場合の前受運賃の残高は借方残、即ちマイナス貸方残となる。

(前受運賃)				
借方		貸方		残高(貸方)
1月分(引落し)	90			
2月分(引落し)	90	2月に1月分計上	100	▲ 80

借方残となった前受運賃は「未収金(借方)」の形である。しかし、この(例)1月分前受運賃(計上)100の内容が次のようであったとすると

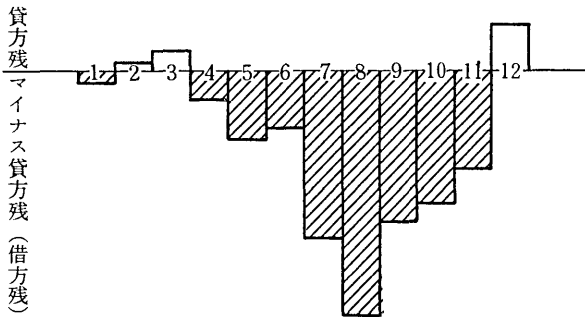
$$1 \text{ 月分前受運賃} 100 = \begin{cases} 1 \text{ 月分運賃} & 90 \\ 2 \text{ 月分運賃} & 5 \\ 3 \text{ 月分運賃} & 5 \end{cases}$$

▲80の内容は次のようになる。

借方		貸方	残高(貸方)
1月分(引落)	90		
2月分(引落)	90	2月に計上	
		1月分運賃	90
		2月分運賃	5
		3月分運賃	5
			▲ 80

代理店全体の前売についての傾向を、離島の海運代理店に於ては年末、年始の予約に関連した時期に多くて他の時期には少く、旅行代理店に於ては、夏の時期が多くて寒冷期には少いと仮定して、書類送達は1ヶ月遅れの実態と把握してグラフで表現すれば次のようになろう。

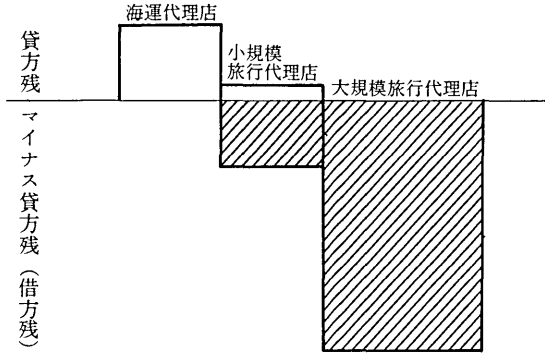
A. 全体的な前受運賃の残高傾向



春から夏及び秋にかけて、旅行代理店の前売発売が多ければ多い程、空(から)の前受運賃から回収切符によって当月運賃分の前受運賃を引落すので大きなマイナス額となる。年末・年始には旅行代理店発売は少く、海運代理店(計算資料が当月分に間に合う)の計算がやや多く計上される傾向にあって、貸方残・つまりプラスとなって残る率が高いと考えてよい。

ところが、年間の平均を、代理店種別に観察すると、次のような傾向がみられる。

B. 代理店種別にみる前受運賃の残高傾向

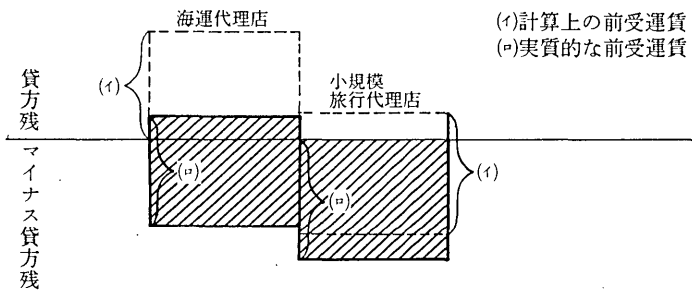


海運代理店には当月の前売発売の資料を当月分計算締切日までに送達するよう強制規定できるので、殆どプラス残となろう。反対に大規模旅行代理店は1ヶ月遅れのためマイナス残が確定的であり、小規模の旅行代理店は、一部は当月計算に間に合うものもあるが、計算傾向としては大規模旅行代理店に準ずるものが多い。

さて、前受運賃の相手勘定は未収金(借方)である。

実質的な前受運賃はどのようにになっているだろうか。

C. 実質的な入金形でみるときの前受運賃



勘定科目でいう前受金は、現金・預金を以てする入金という実質的な営業収益の前払いされたものをいう。であるから、ここでは計算処理上の科目として「前受運賃」という名称を用いているのであるが、前受運賃の実態はどうであろうか。

1ヶ月単位の計算に於て、発券精算で送金する側にとっては、当月中に送金することは殆どないといってよい。着券精算の場合には、これ以上に難しく、絶対不可能事といってよい。従って、旅行代理店分で実質的に船会社に前受運賃として貸方残になるものは、1ヶ月遅れで送金する旅行代理店の2ヶ月以上前払いの運賃(例えば1月計算分で3月以降の乗船運賃)だけである。

ところが、海運代理店に対しては1ヶ月分の計算及び納金を10日分(旬)又は15日分(半月分)に分割して行わしめることができる。納金成績の極めて良好な海運代理店分で、2ヶ月以上前払いの運賃だけは確実に前受運賃となるが、計算資料のみ送達し、納金の遅い海運代理店分は、計算上、前受運賃が貸方残であっても、未収金としては未納であり、実質的な現金・預金の前受運賃は未達ということになる。つまり、船会社に計上された(貸方の)前受運賃は計算的前受運賃のみである例が多いと考えられる。

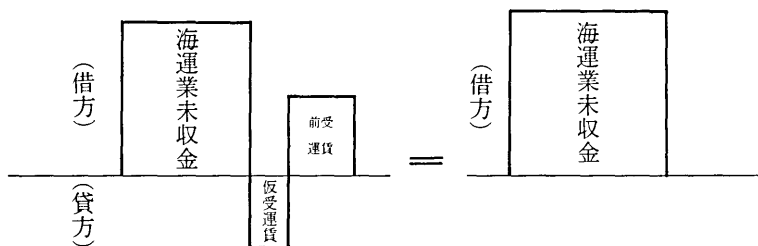
従って、運賃不突合分で未精算のものを仮受運賃(仮称)とし、述べてきた前受運賃と併せて、コンピュータ入力・出力を考えると、次のように一頁にまとめて、その合算を未収金と考えることが出来よう。

海運業未収金			仮受運賃			前受運賃		
借方	貸方	残高	借方	貸方	残高	借方	貸方	残高

この場合、原則的に仮受運賃は貸方残である。そして前受運賃は海運代理店を除いて▲貸方残(=借方残)が多く、且つ全体として借方残の月が多いと考えられる。これを海運業未収金と共に、代理店毎に一覧するとき、その代理店の実質的な未収金の姿が把握されることになる。

次に、これをコンピュータ出力して貸借対照表に表現するとき、(差引)合算したものを「海運業未収金」一本で行なうことを考えてみる。

つまり、代理店別計算に於ては、海運業未収金・仮受運賃・前受運賃の3つにその計算内容に応じて分割し、且つ保存しながら、毎月末現在の貸借対照表上には、仮受運賃と前受運賃とを海運業未収金の中に埋没させる方法である。



これは船会社直営の切符発売所に於て、前売りの売上げが多いものを別にすれば、計算建としては旅行代理店分の前売発売を発生主義によってきちんと未収計上し、しかも、月末現在の貸借対照表上は△前受運賃を未収金として把握することになり、現金・預金を伴わない前受運賃（貸方）とその相手勘定たる未収金（借方）とを同額に於て両辺から一時的に消す形となり、不突合運賃（仮受運賃）も当然のように未収金の中に包含し、その Total を大所・高所からみて未収金として把握するという、誠に都合のよい形となる。

これは、ものごとを大局的に把握する上での柔構造の一方法と考えてよい。