



国鉄は 日本輸送公社に 脱皮せよ

第16次レコメンデーション
産業計画会議編



産業計画会議とは

産業計画会議は、昭和31年3月、松永安左エ門を中心に各界の学識経験者によって、民間の研究機関として設立された。

戦後数回にわたって、政府が発表してきた経済計画は、きわめて精細な数字を列挙しているが、いずれも計画が実績を下回り、ために計画としての意義を失い、国民の経済活動を刺激し誘引する力を欠いていた。このような計画に対して、産業計画会議は、民間人の自由な創意と工夫を生かし、わが国産業経済の動向とその拡大の規模について、調査、研究を進め、国民経済全般の理想的形態を把握すること、および産業長期見通しを確立すること、をその目的としている。

創設以来、16次にわたる勧告を公表している。その内容は、日本経済たてなおしのための勧告－エネルギー・税制・道路について－を第1次として、以後、北海道開発、高速自動車道路、国鉄の根本的整備、水利用の高度化、あやまれるエネルギー政策、東京湾の埋立、利根川利水計画、償却制度、専売制度の廃止、海運政策の提案、東京湾横断堤建設、新東京国際空港建設、原子力発電政策、東京湾海上安全、国鉄問題に関する第2次勧告等と、広範多岐にわたっている。今後も日本の産業拡大、経済の成長、国民生活の向上のため実行すべき具体的政策を積極的に提唱していく方針である。

産業計画会議委員

委員長 松永安左エ門

委員	青木均一	青木楠男	青山秀三郎	赤羽善治	安芸皎一	安藤豊禄
	浅輪三郎	有沢広巳	芦原義重	荒川昌二	荒川康夫	足立正
	池田亀三郎	石坂泰三	石破二郎	石山四郎	一井保造	伊藤保次郎
	伊藤剛	稲葉秀三	井上五郎	井上繁	伊原隆	岩本常次
	内田俊一	内海清温	内ヶ崎實五郎	大内三郎	大幡久一	大屋敦
	大島恵一	大山松次郎	小汀利得	小川栄一	奥村勝蔵	岡松成太郎
	茅誠司	賀屋興宣	川北禎一	梶井剛	金井久兵衛	神谷清久
	瓦林潔	木内信胤	氣賀健三	木川田一隆	木村弥蔵	北沢直吉
	倉田主税	久留島秀三郎	紅林茂夫	黒沢俊一	小林中	後藤清太郎
	迫静二	桜内乾雄	桜田武	嵯峨根遼吉	佐藤喜一郎	清水金次郎
	島秀雄	白洲次郎	進藤武左エ門	鈴木貞一	菅礼之助	菅谷重二
	関四郎	関本賢一	十河信二	高橋龜吉	高橋三郎	高井亮太郎
	竹俣高敏	武吉道一	多田耕象	田中治雄	千葉三郎	辻鈔吉
	寺田義則	東畑精一	戸苅義次	永田竜之助	永野重雄	永山時雄
	中山伊知郎	中山素平	中川哲郎	中川以良	新関八州太郎	原邦道
	橋本元三郎	萩原俊一	萩原吉太郎	畑野正	平田敬一郎	平石栄一郎
	平井寛一郎	平井弥之助	福田勝治	福田節雄	藤波収	藤井崇治
	堀裕	堀新	堀義路	堀江薫雄	松隈秀雄	松永安左エ門
	松根宗一	万仲余所治	前田清	宮川三郎	宮尾葆	水田三喜男
	森川覚三	安川第五郎	山際正道	山田勝則	山本善次	山本重男
	柳沢米吉	横山武一	横山通夫	吉田確太	蠟山政道	脇村義太郎
	綿野脩三	渡辺一郎				

専任委員 堀義路

常任委員	青木均一	荒川昌二	安藤豊禄	一井保造	伊藤保次郎	伊原隆
	小川栄一	賀屋興宣	茅誠司	木内信胤	氣賀健三	北沢直吉
	久留島秀三郎	紅林茂夫	小林中	桜田武	佐藤喜一郎	島秀雄
	進藤武左エ門	菅谷重二	鈴木貞一	関四郎	永野重雄	中山素平
	萩原吉太郎	平田敬一郎	堀江薫雄	松根宗一	柳沢米吉	脇村義太郎

事務局長 前田清

(アイウエオ順)

国鉄は日本輸送公社に脱皮せよ

第16次レコメンデーション

国鉄問題に関する第2次勧告

この勧告は昭和43年7月17日産業計画会議委員総会において承認、発表されたものである。

産業計画会議

目次

序文	2
国鉄問題に関する第2次勧告	4
付属資料	13
あとがき	64

序 文

国民のための 輸送公社に

“国鉄”は、明治5年から政府事業として経営せられ、戦後公共企業体となり、一世紀近い歴史のある貴重な国民の資産である。

鉄道は、世界的に斜陽化するといわれており、航空機・自動車や船舶の間にはさまれて独占的地位は失われたが、まだまだ鉄道の役割は大きい。現に、新幹線が出現して、鉄道の経済性・有効性を改めて考える必要が生じた。しかるに“国鉄”の経営は一向に改善されず、このまま放置しておくとは赤字は累積し、いわゆる“喰いつぶし”の状態にある。これによって蒙むる損害——単に赤字の補填のみでは済まない——は、齊しく国民にはねかえってくるわけで、不経済に不経済を重ねることになっている。

こうなった原因、それは“国有鉄道”という事業体に対する認識が、全く混迷しているためである。第一、独立採算制をとっているが、損をしても結局国が尻ぬぐいをしてくれるという考えが、国民にも、政党にもありはしないか、モノポリであるために経営に創意と工夫が不足してはいないか、多様化していく産業構造に適応した輸送体制であるか、等々幾多の疑問点をわたしどもは抱いている。

そこで、今度もこうした角度から“国有鉄

道”を検討してみた。その結果、国鉄の持っている宿弊は、いまでは単に“運賃の値上げ”“赤字線の撤去”だけでは解決がつかない、と考えた。さきに(1958年),わたしたちは「国鉄は根本的整備が必要である」という提唱を行ない、具体的改革や新線建設に対する考え、運賃制度上の問題などで勧告を行なった。同時に、国鉄の民営と競争的経営体制を主張したのであったが、この基本的対策は、一向に実施されず荏苒(じんぜん)今日に及んでしまった。

その間に、新幹線という画期的な技術の結晶があったものの、企業の内容は、数回の値上げをしてもむしろ悪くなって、民間の企業であれば、すでに倒産の状態に陥っている。さらにいうならば、誤った考え方に基づく、手かせ、足かせがむしろ増え、いまや国鉄のみの力をもってしては、解決できないところまで来てしまっている。

われわれ国民全部がもう一度国鉄を輸送公社として考え直すべきで、しかも焦眉の急の状態にあると思い、敢えて再び取上げた次第である。解決の端緒となれば望外の幸せである。



昭和43年 7月
産業計画会議委員長

松永安次郎

国鉄は日本輸送公社に脱皮せよ

国鉄問題に関する第二次勧告

1

国鉄は今や破産状態にある。

数次にわたる運賃値上げにもかかわらず、国鉄の経営状態は改善されるどころか、悪化する一方である。

今から12年前の昭和32年には、国鉄の総延長約2万kmの中、黒字線は4,815km(23.7%)であった。ところが、それから10年目の昭和41年には約1,500km減って、僅か3,330km(16.0%)になってしまった。収支状況を見ると、昭和32には193億円の黒字であったものが、その後の運賃値上げにもかかわらず、昭和41年には439億円の赤字と、差引632億円の悪化を示している。

採算状態を改善するための運賃値上げは、これからも何回も行なわれるかも知れないが、国鉄の採算は改善されまい。それは、国鉄が赤字になる根本原因にメスを入れない限り、値上げは単なる対症療法にしかすぎないからである。

2

明治以来、国鉄は国の輸送動脈たることを自他ともに許してきた。陸上輸送に関する限りは、全国津々浦々まで、鉄道で結ぶのが最上の輸送手

段であり、それが国家としての最適な輸送体系であると考えられてきた。

明治、大正の時代はたしかにそうであった。

ところが、昭和に入ってから、飛行機と自動車が発達しはじめた。とくに最近の10年、バス、トラック、乗用車による輸送が、貨客ともに急速に伸びはじめて、今や、鉄道輸送を超える強力な輸送機関になった。そして最近では貨物輸送の面において、コンテナ、パイプラインなどの新しい輸送形態が発達しはじめた。

さらに、現在でさえ鉄道に対して強力な競争者となっている自動車が、今後、高速道路の整備と、自家用乗用車の普及にともなって、ますます重要な役割を果たすことになる点に注目すべきであろう。

国鉄の従来への考え方は、大正11年制定の、「鉄道敷設法」に要約される。それは、鉄道が唯一の近代的輸送機関として、全国のいかなる山間僻地にも、十分なサービスを提供するということを精神としている。そのために、現在の国鉄営業線20,783kmの外に、建設予定線として約8,400kmの区間を掲げている。

しかし、この法律ができた当時は、前述したように、自動車も航空機もまだ発達しない時であって、今日とは全く情勢がちがう。それにもかかわらず、国民が国鉄に対して大きな期待を寄せることは、この法律ができた当時にもまさり、国鉄当局も今日の時勢の変化を知らずに、鉄道万能時代の経営方針を踏襲している。

その期待、その努力が、的を射ているならよい。しかし、事實は、遺憾ながら完全に的を外れている。的外れの期待と、それに答えんとする的外れの努力が、今日の国鉄の苦境を生み出しており、ひいては、日本の国力の正当なる発展を阻害することになろうとしているのである。

3

自動車がこのように発達し、高速道路が続々と伸びようとしている今日、日本は、国家全体として、どのような輸送体系をとったらよいのだろうか。

自動車、高速道路、それと航空機、中・長距離カーフェリー等の発達は、当然考慮しての上でなければならぬが、一方鉄道にあっても、新幹線という画期的な新技術が確立された。国家としての最適輸送体系を樹

立するためには、これらのすべてを比較検討し、適材を適所に用いて、国民経済として、最大の効果を取め得るようにしなければならない。

輸送を、その性格によって分類すると、

A 旅客輸送

- (1) 幹線旅客輸送
- (2) ローカル旅客輸送
- (3) 通勤通学輸送

B 貨物輸送

- (4) 中・長距離貨物輸送
- (5) 近距離貨物輸送

となる。

今、考えられる各種輸送機関について、その特性を十分に発揮させて、これらの各輸送を分担させる時、どの輸送機関がどの分野に最適であるかを考えて見よう。

いずれの輸送にしても、速く、かつ安く、というのが理想である。遅くて高い輸送機関は存在の価値がない。

各輸送機関には、それぞれの特徴がある。

航空機は、速さの点ではもっとも速いが、空港での連絡を考えると、短距離では有利性が減少する。それに、今のところ、大量輸送力の点で鉄道に劣る。

新幹線は、速度の点では航空機に及ばないが、大量輸送力の点で現在の航空機にまさり、運賃も二等なら航空機より安い。

在来方式の鉄道にあっては、旅客輸送、とくに複線区間では、大量輸送力を発揮できるし、速度もバスよりはるかに速い。しかし、単線区間となると、速度はバスと大差がなくなり、運転頻度がバスより少ないだけ、サービスの点で劣ることになる。

鉄道による貨物輸送は、旅客輸送の間隙を縫って行なわれることが多いため、速度はどうしても遅くなりがちで、その上、貨車は自走力を持たないため、貨物列車の編成解結に多大の時間を要し、平均速度はますます遅くなる。ただ、大量輸送力の点では、はるかにトラックにまさっている。

バス、トラックは、一般道路上を走る時は、路盤経費の負担は、ガソ

リン税、軽油税の範囲に限られる。高速道路では別に料金をとられるが、速度の点では、在来方式の鉄道をこえることもできる。一般道路を運行する時でも、単線の鉄道よりおそいことはない。その上、バス、トラックは、頻繁な運行が可能であり、とくにトラックでは、「戸口から戸口へ」という妙味がある。しかし、大量輸送という点では鉄道には到底及ばない。

最後に、自家用車にあっては、それが個人の自由意志を発揮できるという点において、非常な特徴があるが、長距離の場合の運転疲労、大都市における道路の混雑、駐車難というような不利な点があり、大量輸送の点では問題にならない。

船舶についていえば、長距離大量輸送がその特徴をなし、運賃は距離がながくなるにしたがって安くなる。従来型の船では荷役に時間がかかったが、最近ではコンテナ船、ロールオン・ロールオフ船等ができて、その点は大いに改良されつつある。したがって近い将来、中距離輸送でもドア・ツー・ドア輸送を考えると鉄道の強力な競争相手になるだろう。

以上のような各種輸送機関の特性から見て、国鉄が担当すべき輸送分野は前記中の

- (1) 幹線旅客輸送
- (3) 通勤通学輸送
- (4) 中・長距離大量の貨物輸送

の三つであることは明らかで、

- (2) ローカル旅客輸送
- (5) 近距離貨物輸送

の二つにおいては、バス、トラックに任せる方が適当であると考えられる。そして、国鉄としては、前記した三つの担当分野の中において、私鉄、長距離トラック、航空機等との負荷分担を考慮しつつ、自己に課せられた任務を遂行して行くようにしなければならない。

4

しかるに、日本の現状を見ると、このような最適輸送体系という考え方が確立しておらず、荷馬車と人力車しかなかった大正時代の、鉄道万能という考え方が依然として今日まで継続している。

その結果、何回もの運賃値上げにもかかわらず、国鉄の経営状態が一

向に改善されず、却って赤字の拡大を招いている。その根本原因は、このような輸送分野の技術革新の風向きに逆行しているところにあり、これに加えて、とくに貨物輸送ではサービスの点で荷主の期待にそわないところが多かった点にある。

具体的な現象を拾ってみよう。

(1) 総延長の84%もが赤字線であり、その中でも直接費も賄えないものが76%もある。しかもその採算が年々悪化しつつあるにもかかわらず、日本鉄道建設公団は毎年新しい赤字線区をつくって国鉄におしつけている。

(2) 全線2万km余に、総数5,041の駅がある。これは、4km毎に一つの駅がある勘定であって、自動車のなかった大正時代そのままである。

(3) 国鉄は公共性を重んじなければならないことは、日本国有鉄道法の第一条に規定されているところであるが、この「公共性」の定義がはっきりしていないために、種々雑多にして性格曖昧な「公共負担」を背負い込み、その結果莫大な赤字を生じている。前記(1)の赤字線区もその一つであるが、その外にも、独立採算制の下において経済理論的根拠不明な各種の割引制度がある。通勤通学定期券、学生割引、貨物等級、暫定割引等がそれである。

以上のような不合理も、大正時代のように、国鉄だけが唯一の近代的輸送機関であった時には、その時の情勢から、必ずしも不合理でなかったのかも知れない。しかし、国鉄以外にバス、トラックないしは航空機という強力な競争相手が出現した今日、国鉄のみが旧態依然たる「乗せてやる」、「運んでやる」という態度に終始し、公共負担というハンディキャップを負っているのでは、赤字になるのも当然といわねばならぬ。しかも、国鉄の当事者の大部分が、その旧態たる所以を覚らず、相も変らぬ鉄道万能時代のつもりで、サービスを忘れ、ハンディキャップをハンディキャップと考えないのでは、何ともすくいようはないのである。

5

もちろん、国鉄としても、いろいろな面での改善はやっている。その中でも、とくに目立つのは、東海道新幹線の成功である。

東京―大阪間の新幹線は、世界のすべての鉄道人が営業的には不可能

と考えていた時速200kmを実現し、東京—大阪間 3 時間10分の営業運転を何等の危険もなく遂行して、採算的にも十分な成績をあげている。これこそ、近代的な鉄道輸送の標本であって、世界中に瀰漫していた鉄道斜陽説を打破し、日本の技術力をあまねく認識させた意味で、画期的な成功であった。

この東海道新幹線の成功は、国鉄が、「大都市相互間の中・長距離幹線輸送」という、前記した最適輸送体系の中における鉄道本来の使命に目覚めるならば、立派に近代的輸送機関としての役割を果たすものであることを立証したものである。

しかし、この成功の原因の中で見逃してならないことは、この新幹線が、東京—大阪間という、世界一流のメガロポリス地帯を連絡しているということであって、もしこの線がそれほど輸送量の多くない地域につくられたとしたならば、折角の高性能も経済的利益につながらなかったかも知れない。

さらに、今後のことを考えると、より遠距離の九州、北海道までの旅客輸送ではいわゆるエアバスなる中・短距離用大型旅客機との競争では多額の投資を要する新幹線方式は通用しなくなるかも知れない。

6

国鉄においても、このような時代の流れに、いかにして対処するか、ということを考えていないわけではないようである。それを物語るものとして、従来数多くの委員会、審議会が運輸省や国鉄部内に設置され、それぞれ立派な人々をメンバーとして、いくつかの答申、報告書を提出している。

これらの答申書、報告書でいわれていることは、すべてがきわめてもつともであるが、実際には、ほとんど無視された形である。それというのもこれらのすべてが、単に“国鉄の赤字対策”という見地からのみでものを論じて、前述したような輸送革命——航空機、自動車、新幹線の発達にともなう新分野の発見——すなわち、国家としての最適輸送体系の確立と国鉄の役割という点に、突込みが足らなかった点が、無視される原因となったのではなからうか。

7

しかも、このような、国鉄が赤字の増大に苦慮しているにもかかわらず、一方において、昭和39年には、日本鉄道建設公団が設立されて、鉄道新線の建設を推進することになった。日本鉄道建設公団法の第一条によると、「公団は、鉄道新線の建設を推進することにより、鉄道交通網の整備を図り、もって経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与することを目的とする」とされているが、実際には、公団が建設して国鉄に貸付け、もしくは譲渡する新線は、その多くが赤字路線であって、ただでさえ赤字に悩んでいる国鉄に、一層の重荷を負わせる以外の何物でもなく、経済基盤の強化には少しも役立っていない。地域格差の是正ということに限って見ても、いま新線を建設している地域では、鉄道の新線建設よりはトラック、バスの運行の方が、より安い経費でより大きな効果をあげることができる。

これを要するに、日本鉄道建設公団は、今日の輸送革命時代にあっては全く時代錯誤の存在であって、その業務は、今日の日本にあっては、ただ無益であるばかりでなく、むしろ有害であるといわねばならない。

では、日本鉄道建設公団が、今後は赤字線の建設をやめて、黒字線を建設するようになれば、それでよくなるかということ、やはりそれも好ましくない。何故ならば、たとえ黒字になる見込みがある線であっても、公団のような直接運営の責任のない機関が建設するよりは、将来にわたって運営責任を持つ国鉄自身が、自己の責任において建設することの方が当然だと考えられるからである。そして、現に国鉄自身が部内に建設部門を持っているのであるから、その能力を十分に発揮させればよい。

8

以上のごときありさまで、このままでは国鉄の前途は完全なる破産の状態に陥るほかはない。これは全く、国民も政府も国鉄の当局者も、近代的な輸送革命の事実に対する勇気がないことに起因するものである。

技術革新は現代の勢いである。如何にその革新を避けようとしても結局はそれを避けることはできない。そして、革新に対応する対策の実行を延ばせば延ばすほど、いよいよ切羽つまった時の混乱は大きくなる。エネルギー革命の波に洗われた石炭業の現状は、まさにそれを物語って

いる。

今からではむしろ遅すぎるのではあるが、それでも、対策は1日も速かに実行に移されねばならない。

われわれは、以上の見地から、政府ならびに国鉄に対して、

1. 輸送の技術革新に即応した、国家としての最適輸送体系を確立すること。
2. その認識の上に立って、もし国鉄を国の基幹となる輸送企業体として存続させるのならばその役割を定め、国鉄はその目標に向かって、その経営の合理化とサービスの改善につとめること。

を要望し、その具体化のための手段として、次の各項目を勧告するものである。

政府に対する勧告

政府は、国としての最適輸送体系の下に、各種輸送機関の担当すべき役割を明らかにし、それら各機関の自由公正なる競争によって、国民生活ならびに経済活動に一層の便益を提供せしむるよう努力すること。

この目的を達成するため、国鉄に対して次の具体的措置をなすこと。

- (1) 鉄道敷設法ならびに日本鉄道建設公団法を廃止すること。
- (2) 国鉄を改組して「日本輸送公社」とし、現在の国鉄の組織と技術力を十分に発揮せしめると共に、幹線鉄道に並行し、また幹線鉄道を短絡する線区に限り鉄道以外の他の輸送手段との総合運営を可能ならしめること。
- (3) 前記「日本輸送公社」に対する監督は、大綱を指示するにとどめ、経営については十分な自主性を認めること。
- (4) いわゆる公共負担の内容を検討し、筋の通らぬものはこれを廃止すること。なお、どうしても残す必要のあるものは、これを国家財政で負担し、「日本輸送公社」には負担せしめないこと。

国鉄に対する勧告

国鉄は、前記の「日本輸送公社」として再出発するに当り、国の輸送体系の中にあつて、自己の担当すべき輸送目標を

- a. 幹線旅客輸送

b. 通勤通学輸送

c. 中・長距離貨物輸送

の三つに集中し、ただ鉄道のみにとられることなく、バス、トラック、エアバス、カーフェリー、パイプライン等のすべてを総合的に自営または共同運営して、独立採算制の上に乗って徹底的な輸送の合理化とサービスの改善を行なうこと。具体的措置としては、

I 幹線輸送を積極的に押し進め、そのサービスを改善する見地から、

- (1) 幹線は少なくとも複線化し、輸送能力を拡充すること。
- (2) 幹線輸送に必要な中距離都市間の航空機、貨車・コンテナのためのカーフェリー、石油・ガスのパイプライン等の自営または共同運営をすること。
- (3) ローカルの不採算線を勇断をもって廃止し、バス、トラックにゆずること。(廃止目標は50%、10,000km)
- (4) 中間の小駅を廃止し、重要駅の施設を充実すること。(幹線存続駅全国で200駅内外)
- (5) 公社の所有する広大な土地、建物、その他の設備を、流通機構全般の能率化の立場から、常に最高度に利用し、更に経営の合理化をはかるため線路敷、駅施設等の地上、地下を道路、パイプライン、送電線等の敷地、バス、トラックターミナル、ヘリポート、パーキング場等に利用すること。

II 通勤通学輸送、とくに大都市周辺のそれに対しては、

- (1) 幹線輸送と通勤通学輸送を区別し、相互に独立して運営すること。
- (2) 民営の通勤通学輸送機関との連繫運営を強化すること。

III 経営全般に対しては、

以上の改革を行なうには、かなりの配置転換と人員整理を行なわねばならない。もし全職員の協力が得られなければ、このことは殆んど不可能である。この打開のため国鉄首脳部はまず管理部門の大巾な縮小を行ない、民間企業並みの経営努力につとめるべきである。国鉄従業員も封建的な国鉄一家意識をすて、近代的な主幹輸送企業の従業員として積極的に企業体の改革に参加すべきである。従業員数47万人、平均年令38才の事実、このまま打ち過ぐすならば近い将来発生する大量の停年退職者に対して退職金を支払うことさえできなくなる。全職員の奮起が望まれる次第である。

付 属 資 料

目 次

1. 国鉄の経営状態は年を追って悪化している……………	14
2. 現行取扱規模からみた駅の構成比（昭和41年度）……………	15
3. 年度別公共負担額……………	16
4. 国鉄の人件費の推移……………	16
5. 航空機による旅客の中・短距離輸送……………	17
6. 石油のパイプライン輸送について……………	19
7. 貨物輸送における国鉄のシェアは減少の一途をたどっている……………	22
8. 貨車コンテナのためのカーフェリー……………	26
9. サービスの悪い国鉄貨物輸送……………	30
10. 定期の適正割引率（試算）……………	31
11. 日本鉄道建設公団新設線の収支見込（昭和51年度）……………	32
12. ローカル線における鉄道とバスの経営比較……………	33
13. 前回の勧告と今回の勧告との差異……………	33
14. 国鉄問題に関する答申，報告書……………	34
15. 財政制度審議会における大蔵省の見解……………	36
16. 鉄道敷設法抜萃……………	37
17. 日本国有鉄道法抜萃……………	40
18. 日本鉄道建設公団法抜萃……………	46
19. 東京—札幌間の旅行者“3人に2人は飛行機？”……………	51
20. 勧告の反響……………	52
21. 勧告に対する日本鉄道建設公団の反論およびそれに対する再反論……………	60
22. 国鉄線別営業係数（昭和41年度）……………	65

資料 1

国鉄の経営状態は年を追って悪化している

国鉄総延長約2万kmを、黒字線、赤字線に区分してみたとき、黒字線は年を追って少なくなり、赤字線が増大している。その状況は下のとおりである。

1) 昭和32年度各線区別収支分析 (単位: 億円)

区 分	線区数	延営業キロ (km)	収 入	原 価	差 額	比 率 (%)	
黒 字 線	24	4,815	2,166	1,624	+542	23.7	
赤 字 線	直接費だけは賄えるもの	64	7,039	739	874	-135	34.7
	直接費も賄えないもの	138	8,152	273	487	-214	40.2
小 計	202	15,461	1,012	1,361	-349	76.3	
合 計	226	20,276	3,178	2,985	+193	100.0	

2) 昭和41年度線別営業成績 (単位: 億円)

区 分	線区数	延営業キロ (km)	収 入	原 価	差 額	比 率 (%)	
黒 字 線	14	3,330	4,915	4,007	+ 908	16.0	
赤 字 線	直接費だけは賄えるもの	14	1,803	787	914	- 127	8.7
	直接費も賄えないもの	214	15,650	1,917	3,136	-1,220	75.4
小 計	228	17,453	2,704	4,051	-1,347	84.0	
合 計	242	20,783	7,619	8,058	- 439	100.0	

すなわち、昭和32年～41年の10年間に

黒 字 線 4,815km→3,330km=1,485km 減

赤字線の中

直接費だけは賄えるもの 7,039km→1,803km=5,236km 減

直接費も賄えないもの 8,152km→15,650km=7,498km 増

総 損 益 +193億円→-439億円=632億円赤字増

ということである。

しかも、この黒字線と赤字線の収支の差はますます拡大する傾向がみられる。すなわち、各年度の延営業キロ当りの収入および損益をみると、上の表から計算して、次表のごとくになる。

3) 延営業キロ1km当り収入および損益

年度	黒 字 線			赤 字 線			B/A 比
	A キロ当り収入 (万円/km)	a キロ当り利益 (万円/km)	a/A	B キロ当り収入 (万円/km)	b キロ当り損失 (万円/km)	b/B	
昭32	4,500	1,120	0.25	650	226	0.35	6.92
昭41	14,770	2,730	0.19	1,550	772	0.50	9.53

また、収入に対する利益および損失の割合をみると、利益割合は減少しつつあり、損失割合は増大しつつあることが観取される。(上表の a/A および b/B)

資料 2

現行取扱規模からみた駅の構成比 (昭和41年度)

1) 旅客駅 (駅員無配置駅を含む)

— 国鉄経営の問題点より —

1日平均乗車人員別	駅 数		1日平均乗車人員総数		年間取扱総数	
	実 数	比率(%)	千 人	比率(%)	百 万 円	比率(%)
500人以内	2,195	43.5	430	2.4	8,589	2.0
501-2,000人	1,737	34.5	1,824	10.2	41,776	9.8
2,001-10,000人	807	16.0	3,387	18.8	91,479	21.4
10,001人以上	302	6.0	12,337	68.6	285,435	66.8
合 計	5,041	100.0	17,978	100.0	427,279	100.0

2) 貨物駅

発着トン数別	駅 数		1日平均発着トン数		年間取扱収入	
	実 数	比率(%)	千 t	比率(%)	百 万 円	比率(%)
50t以内	1,147	39.3	24	2.6	13,529	6.8
51-100t	470	16.1	35	3.6	8,278	4.1
101-500t	861	29.5	196	20.3	46,629	23.3
501-1,500t	298	10.2	253	26.2	55,999	27.9
1,501t以上	142	4.9	457	47.3	76,043	37.9
計	2,918	100.0	965	100.0	200,478	100.0

1日の乗車人員が500人以内の駅は、駅数では全体の44%を占めるが、乗車人員ではわずか2%強にすぎない。また、1日発着トン数50トン未満の駅は、駅数では全体の40%に近いが、発着トン数では全体の3%弱である。

資料 3

年度別公共負担額 (単位：億円)

— 国鉄経営の問題点より —

項目 年度	旅			客				貨物				合計	
	通勤通学定期			学割	特別扱 新聞雑誌	その他	旅客小計	政策等級	暫定割引	特別措置	貨物小計	計	累計
	通勤	通学	計										
24	76	30	106	11	27	1	145	—	2	—	2	147	147
25	94	36	130	12	38	1	181	—	3	—	3	184	331
26	121	45	166	14	47	1	228	—	5	—	5	233	564
27	146	61	207	16	43	1	267	—	8	—	8	275	839
28	129	75	204	18	49	3	274	60	16	—	76	350	1,189
29	132	79	211	20	65	2	298	58	15	—	73	371	1,560
30	137	82	219	25	68	2	314	64	17	—	81	395	1,955
31	167	86	253	25	61	3	342	67	18	—	85	427	2,382
32	169	104	273	27	88	4	392	76	19	—	95	487	2,869
33	194	114	308	28	88	4	428	83	20	—	103	531	3,400
34	197	115	312	22	88	4	426	79	20	—	99	525	3,925
35	217	117	334	27	85	4	450	85	19	—	104	554	4,479
36	313	156	469	27	79	8	583	104	22	—	126	709	5,188
37	347	176	523	26	82	5	636	101	20	—	121	757	5,945
38	369	206	575	28	89	6	698	110	22	—	132	830	6,775
39	384	232	616	28	89	6	739	109	20	—	129	868	7,643
40	396	239	635	29	86	6	756	102	20	3	125	881	8,524
41	337	323	660	22	41	10	733	39	23	43	105	838	9,362
42 (見込)	378	336	714	22	39	11	786	39	23	43	104	890	10,252

資料 4

国鉄の人件費の推移

(工事勘定を含む)

事項	年度	37	38	39	40	41	42
営業収入	(億円)	5,291	5,687	6,002	6,341	7,939	8,561
人件費	人数	443,038	443,492	445,937	452,365	453,543	463,429
	(億円)	2,706	3,006	3,561	3,994	4,497	4,982
人件費 営業収入	(%)	51	53	59	63	57	58
退職手当	人数	11,261	12,309	12,573	11,353	12,266	11,733
	(億円)	200	223	258	262	303	312
退職手当 人件費	(%)	7.4	7.4	7.2	6.6	6.7	6.3

注 人件費には退職手当を含む。

資料 5

航空機による旅客の中・短距離輸送

航空輸送業界においては、今や、国際間長距離輸送における超音速機(SST)という革命が近づきつつあるが、一方ではまた、中・短距離の旅客輸送に対して、“エアバス”という新しい革命が、超音速にも劣らぬテンポで近づきつつある。

エアバスというのは、陸上輸送におけるバスと同じように、きわめて簡単かつ経済的に、大量頻繁な輸送を行なうことを目的としたものである。

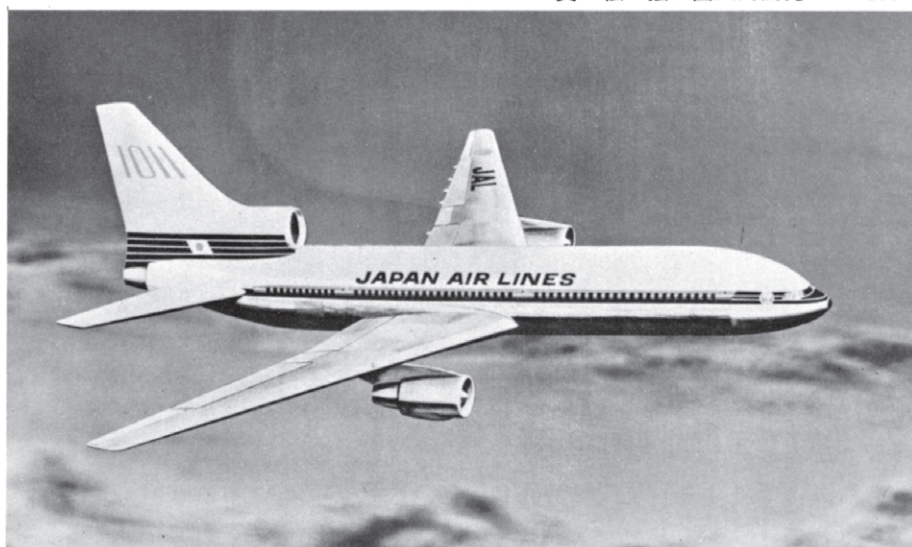
代表的なエアバスである米国のロッキードL1011とダグラスDC-10について、性能の概略を述べると、まず旅客数では、現用旅客用ジェット機の130~160席の約2倍、300席が標準で、航空距離が短くてよければ、350席にまで増やすこともできる。スピードは、現用ジェット機と同じマッハ0.85(930km/時)で、SSTのように速くはないが、離着陸距離は現用のジェット機と同じ程度であるから、SSTのような4,000mもの長い滑走路は不必要で、現在の飛行場が大体そのまま使えるという強味がある。運航効率はきわめて高く、航空運賃は約25%引下げることができるといわれている。そして1968年6月現在、両機種を合わせて227機が、米、西欧諸国の国内用として受注されており、1970年にその就航が予定されている。

また、この外にも、英国のBAC211、英独仏3国共同開発のA300等も計画が進行中である。さらに、現貨物用ロッキードC-5Aを改造する900人乗りというような大型機も計画されつつある。

運輸省発表の「航空の長期展望」によると、航空運賃は1970-1975年には、国鉄の1等と2等の中間になるだろうと推定されているが、国鉄運賃の値上り傾向と、上記エアバスによる航空運賃の値下り傾向とをかみ合わせると、航空運賃はさらに割安になるかも知れず、国鉄ご自慢の東海道新幹線方式もこれを日本全国におしひろめるのが適当かどうか、慎重な検討を必要とする段階になってきたといえよう。



英・仏・独三国共同開発 “A-300”



米・ロッキード “L 1011”

エアバス要目 (『実業の日本』1968年1月1日号)

機種名	メーカー	座席数	価格	就航時期
BAC 211	英 BAC	203	30 億円	1970-72
A 300	{ 英ホーカーレーシー 仏シュド 独メッサーシュミット	298	36 億円	1972
L 1011	米 ロッキード	300	56 億円	1972

資料6 石油のパイプライン輸送について

1960年以降、いわゆるエネルギー革命の爆発的進行にともなって、従来エネルギー資源の王座を占めていた石炭にかわって、石油と天然ガスが急激に進出してきた。とくに、日本においては、石油の需要は、世界のどの国にも増して、急速に拡大しつつある。そして、この増大傾向は今後も継続することが予想され、通産省の総合エネルギー需要予測作業によると、昭和40年度102.5百万 kl であった石油需要は、昭和45年度172.5百万 kl 、昭和50年度262.0百万 kl 、昭和60年度476.2百万 kl というように、大幅な拡大が予想されている。

このように急速に拡大する需要に対処するために、石油製品の輸送ならびに貯蔵についても、多額の経費を投入して行かねばならない。現在までのところは、海上では小型タンカー、陸上では鉄道とタンクローリーが、石油製品輸送の主力をなしているが、今後は、日本においても、米国ならびに西ヨーロッパ諸国におけると同様に、パイプラインについても考慮すべきであると考えられる。

石油(原油、製品)のパイプラインは、元来、米国において発達したもので、他の諸国においては、石油需要があまり大きくないから、経済的に引き合わぬものとされてきた。しかるに近年にいたり、西ヨーロッパ諸国においても石油需要が急増し、経済的に引き合うようになり、しかも在来の輸送方法にくらべてはるかに大能力でありかつ安全性も高いというので、長距離大口径のパイプラインが続々と建設されるに至った。1964年1月現在、全世界で稼働中のパイプラインの延長は、次のごとく推定されている。

石油原油パイプライン 約 40万km

石油製品パイプライン 約 11万km

天然ガスパイプライン 約157万km

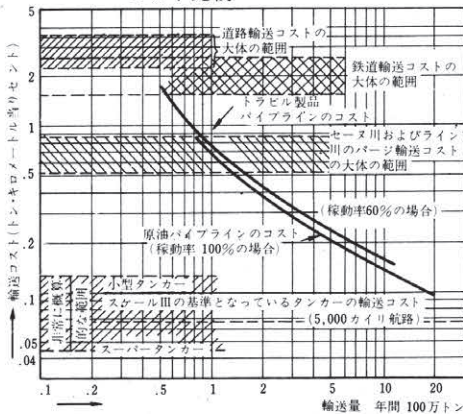
パイプラインは、その特質上、石油、天然ガスのような流体を、大量に、かつ一般には中・短距離に輸送するのに適している。大量輸送が有利であるという理由は、輸送能力はパイプ直径のほぼ2乗に比例するのに対して、敷設費はほぼ1乗に比例するという点からくる。また、距離が長くなれば建設費はそれに正比例して増大するから、あまり長距離では不利である。

もう1つ、パイプラインの不利な点は、輸送量の弾力性が乏しいことで、一時的な過負荷は不可能であるし、稼働率の低下は、輸送経費のいちじるしい昂騰をもたらす。

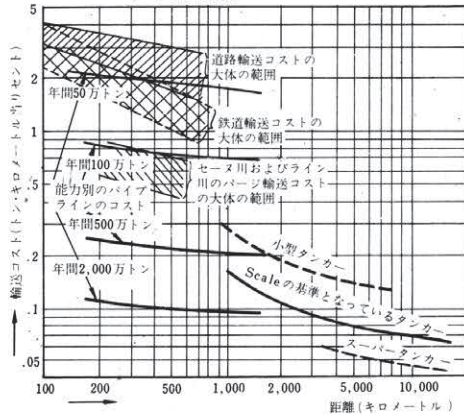
これに対し、鉄道やタンクローリーにあっては、輸送経費は輸送量の大小にあまり関係がなく、かつ、場合によっては相当な無理がきく。しかし、輸送経費そのものはかなり高い。

以上を図示すれば、第1および第2図のごとくである。

第1図 年間輸送費からみた各種輸送方法のコスト比較



第2図 輸送距離からみた各種輸送方法のコスト比較



(資料) M・E・ハーバード「石油輸送と石油精製の経済」(国連、石油ゼミナール資料、1962年)による。

以上のような特性から見て、パイプラインは、

- 1) 輸送需要が相当大量でかつ安定していること
- 2) 輸送すべき石油の種類はなるべく単一なること

が望ましい。この条件がかなえられる限り、輸送経費は鉄道やタンクローリーに比してずっと安くなる。上述したように、米国はもちろんのこと、西欧諸国でもすでにこの段階の輸送量に達したものと考えられる。(第3,4図)

日本においては、石油原油の輸送は、石油精製工場がすべて海岸に立地しているため、大型タンカーで行なわれているので、陸送を考える必要はないが、石油製品となると、陸上輸送も大きな問題になる。製品輸送は、今のところ、鉄道とタンクローリーで行なわれているが、鉄道輸送のシェアは年々低下して、タンクローリーにおされているように見受けられる。

日本の石油製品需要量と国鉄の分担シェアの推移

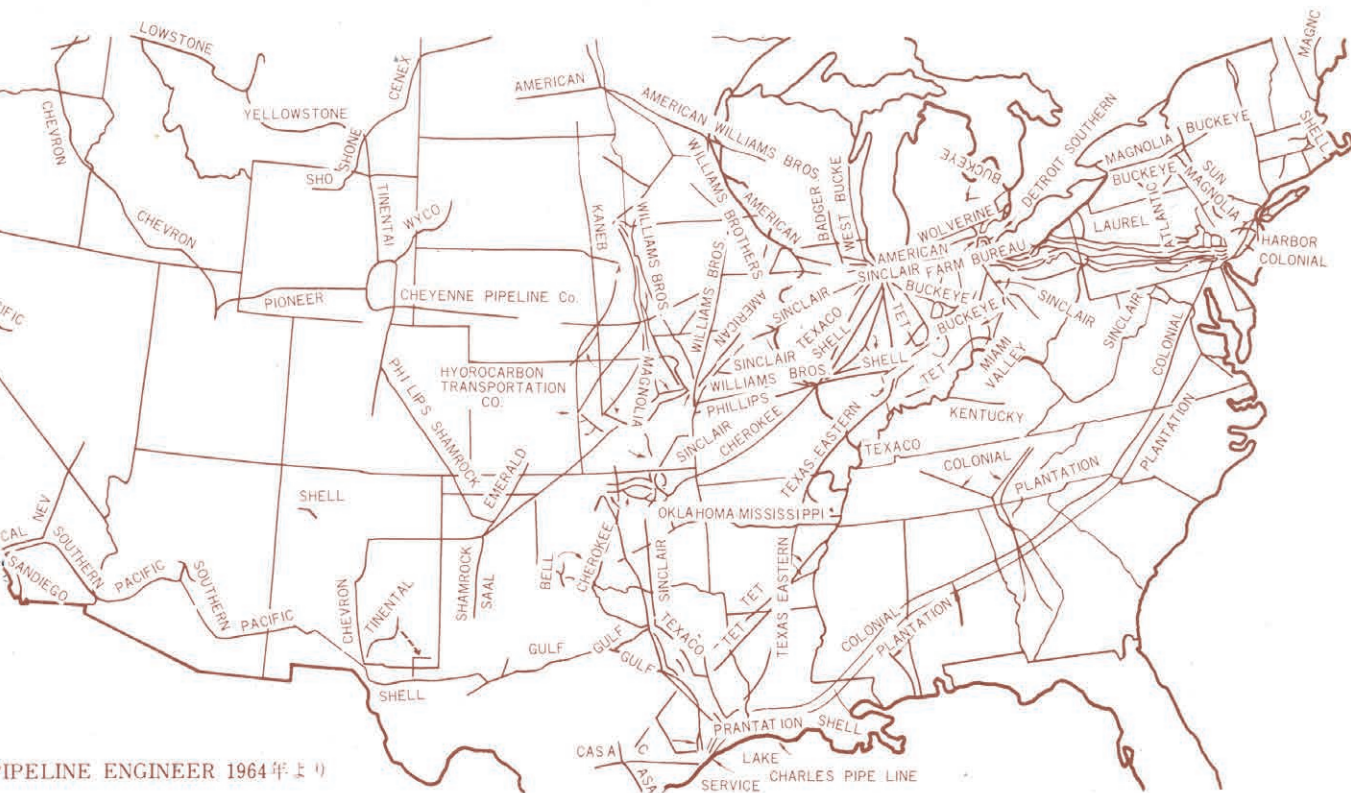
項目	昭和37	38	39	40	41
A. 国内石油製品販売量(10 ³ kl)	48,092	58,099	70,722	81,322	94,756
" 指数	100	121	147	169	197
B. 国鉄の石油製品運搬量(10 ³ t)	5,955	7,019	8,017	8,821	9,675
" 指数	100	118	135	147	162
C. 国鉄の分担割合 (B/A, %)	12.4	12.1	11.3	10.8	10.2

注 1) A 石油統計月報(石油連盟)より 2) B 昭和41年度 国鉄監査報告より



(資料) P

第3図 アメリカ合衆国における石油製品の主要パイプライン



PIPELINE ENGINEER 1964年より

第4図

ヨーロッパの石油パイプライン



実線は稼働中および建設中
点線は計画検討中

一方、パイプラインの発展ははなはだしく遅れており、東京新潟間(10"×330km, 天然ガス100万m³/日)以外は見るべきものがない。しかし、石油需要の増大趨勢から見て、早晚パイプライン時代に入るものと考えられることは前述したとおりである。

なお、パイプライン問題については、

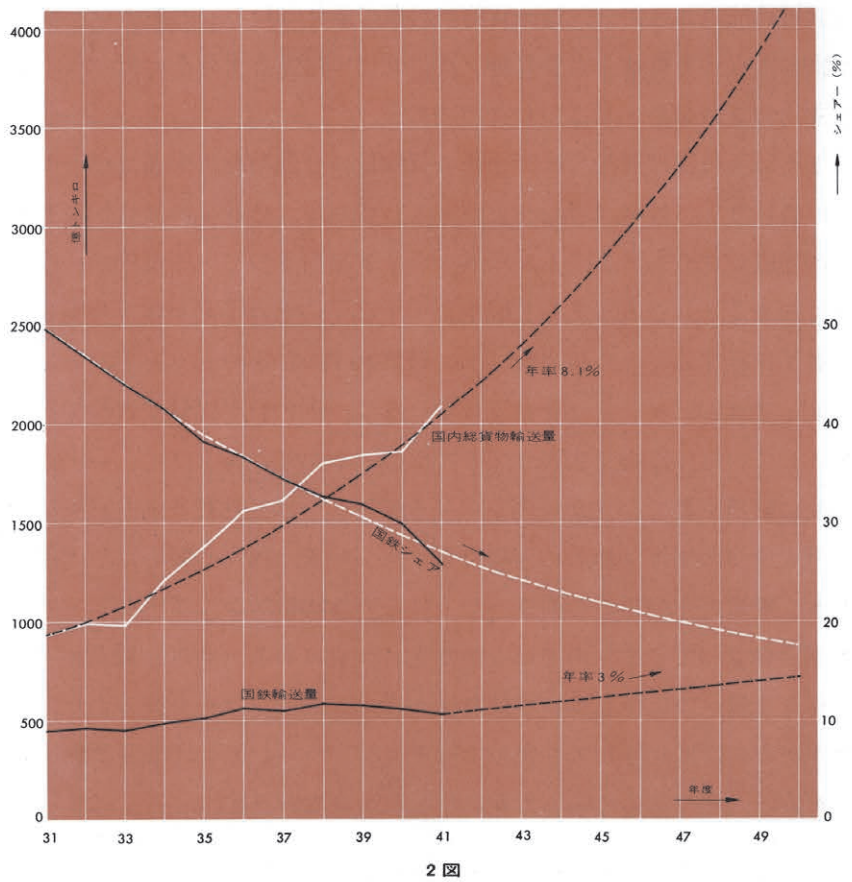
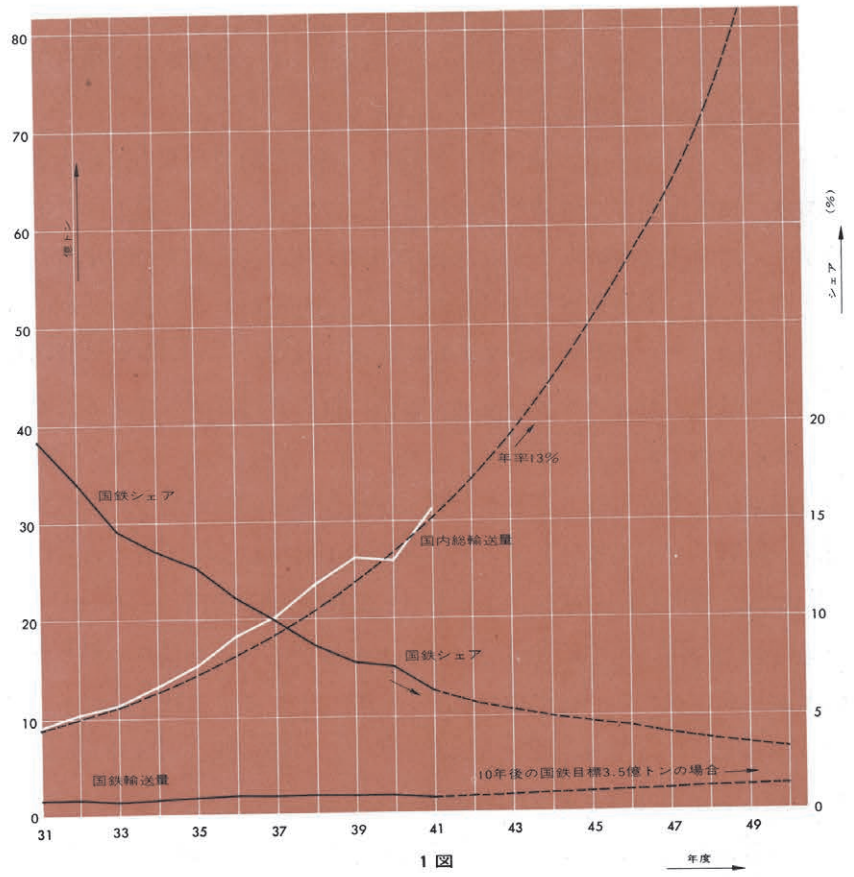
資源調査会報告第39号、「パイプラインによる石油輸送の近代化に関する報告」(昭和42年1月24日)がある。よい参考になると思う。

資料 7

貨物輸送における国鉄のシェアは減少の一途をたどっている

国鉄は、昭和35年度から総額約 1.3兆円を投じた第二次五カ年計画で、輸送力の増強と近代化を行なった。その結果その五カ年間に確かに旅客輸送は30パーセント強の増加となったが、一方貨物では輸送量そのものが全く頭打ちになり、国全体の輸送に占める分担率(シェア)は、この間に約 39パーセントから32パーセントへと毎年低下の一途をたどっていた。この旅客優先主義ともいえる二次計画の結果として、国鉄の全収入に占める貨物収入の割合は、34年度の約44パーセントから39年度には36パーセントへと大巾に減少した。

昭和40年にはじまった第三次長期計画(総投資約 3兆円)では、遅ればせながらこの点に気づき、総投資の約5分の1、6千億円を投ずる貨物輸送力の増強計画に乗りだした。しかし国鉄が増大する貨物輸送を、現存するレールとこれに加える数百キロ程度の幹線の複線化及び電化で行なう限り、貨客の二兎を追うことはとうていできない。それで貨物は“量的輸送から質的輸送への転換”をキャッチフレーズに、物資別適合輸送、自動車等との結合輸送、貨物拠点駅、高速輸送体系等の整備を行ない、それによって頭打ちの解消と更に計画期間平均年率4~7パーセントという大巾輸送増加計画を打ち出した。もちろん計画だけで輸送増強ができる訳がないし、それに加えて40年の運賃値上げもあったためか、輸送絶対量そのものが引続いて減少し、41年度ではそのシェアは26パーセント、貨物収入は全収入の29パーセント、7年前の3分の2弱になってしまった。こうした貨物収入の減退、すなわち36



年以来五カ年間つづいた貨物収入の全くの頭打ちが、経費増大と組み合わせられて国鉄経営の悪化原因となったことは疑う余地がない。

もちろん三次計画による輸送力の増強が、具体的数量となって現われるのは、線路、貨車、駅等の整備がある程度進んでからである。最近国鉄ではその時期を、長期計画の後半に入った**43年10月**からの白紙ダイヤ改正後だと訂正している。従って現時点で増強計画そのものを批判するのは、時期尚早なのでそれは置く。しかし増強計画の初年度から**4.7パーセント**もの貨物輸送量の増加を見込んだという甘い見通しは厳に批判されるべきである。現実はずっと厳しいのである。

現実の厳しさをはっきりさせるため、運輸白書と国鉄資料から国内貨物の実量と、国鉄シェアの推移を描いたのが図の**1**および**2**である。この図から最近10年間に国内貨物の総輸送トン数は約**3.5倍**(年率約**13パーセント**)、トンキロ数は約**2.2倍**、年率約**8.1パーセント**も伸びている。これに対し国鉄の輸送実績はわずかにトン数で**13パーセント**増、トンキロで**15パーセント**増、平均年率わずかに**1.8パーセント**にすぎず、この10年間に国鉄のシェアは約**51パーセント**から**26パーセント**と半減している。

国鉄の貨物輸送がこのような減退の一途をたどっている原因にはいろいろある。たとえばたび重なる運賃値上げによる荷主の離反、鉄道輸送の非速達性、到着時間の非確実性、輸送貨物の対象の変化等いろいろあるが、根本的には旅客重点と貨物輸送需要の量、質の変化に対する予測不十分から、積極的な貨物営業政策を忘れていたためである。

たとえば三次長期計画では、今後の貨物量の社会増を年率**6.1パーセント**、国鉄の扱い増加目標を**4.7パーセント**としている。それらの数値が妥当でありその達成ができたとしても、国鉄のシェアは引きつづいて減少の一途をたどってゆくことになる。まして図中に示すようにその予測がはずれた場合には、数年を経ずしてその扱ひ量はトン数でわずかに**5パーセント**、トンキロ数のシェアは**20パーセント**を割ることになり、近い将来国鉄が自称する輸送動脈としての地位は全く失われてしまう恐れが十分にある。

一般に経済活動で企業がそのシェアを失うことは必然性があり、また一度失ったシェアの回復は極めて困難だとされている。我々の関心は、国民の最も大きな資産の一つである国鉄、とくにその貨物輸送が、現実が示すように全く斜陽になってしまうのではないかという点にある。また一般荷主の関心は、質より量への転換も良いが量を伴わない質的向上はあり得るのか、質的というがそれにはサービスも含んでいるのか、いいかえれば必要な時に必要な量を安く、速く運んでもらえるのかという点であろう。

国鉄が課せられた貨客輸送の両方を達するために努力していることは確かである。また経営改善のため貨物の量的輸送から質的輸送への転換で収入増加を計ることに異存はない。しかし国鉄が現在行なっている多種多様の貨物輸送、とくに不特定多数、公共性優先に名を借りる非能率高経費の小口混載などをつづけてゆく限り、量的拡大を計ることは困難である。また線路だけに頼ってそれを行なおうとする限り、いくら多額の投資をしてみても輸送増加には限度がある。そして投資をすればするほどコスト高になるだろう。

もし国鉄が本当に運ぶ気になりさえすれば貨物はいくらでもある。従って国鉄は従来の不特定多数の小口から特定少数の大量貨物獲得にその戦術を変えてゆくべきである。そのためには安い大量輸送の方法を開発しなければならない。明らさまにいえば国鉄が現在進めている近代合理化程度のことでは質的に変化しかつ次第に大型化する輸送需要に対し、他の輸送手段と競争し、なおそのシェアを維持してゆくことは勿論、現在の斜陽状態から抜け出すことはとうていできない。従ってそのような非能率的な国鉄投資が、国民的利益からみて果して妥当かどうかということになる。この問題は三次計画の後半に入り、質、量、サービス等の改善実績いかんによっては必ず起きてくるから、三次計画の達成もあやうくなる。国鉄がこの危機にどう対処し、どう切り抜けるか、その具体的な方法は国鉄自身が考えるべきことである。

米国の鉄道が内陸水路のバージ輸送と手を組んで、国内貨物の長距離大量輸送の開発に成功し、斜陽から脱出したように、国鉄が旅客優先の現増強計画だけではたして復活できるだろうか。企業の盛衰はビジョンと実行力の有無にかかっている。国鉄があらゆる輸送手段、すなわちパイプライン、カーフェリー等を駆使する複合大量輸送を即時に実行することこそ、国鉄復活の鍵である。



資料 8

貨車コンテナのためのカーフェリー

海上コンテナとバントラック（箱型有蓋トラック）の出現で示された輸送革命は、中・長距離国内輸送の点で国鉄にも新しい変革を求めつつある。まず海上コンテナの戸口から戸口への一貫輸送において、集荷拠点（インランドデポまたはフレートステーション）と港頭（コンテナヤード）間の支線輸送（フィダーサービス）がある。

この海上コンテナの輸送需要を、日本の輸出入貨物で今後コンテナ化されるものから推算すると、日米間だけで1970年に440万トン、75年には530万トンに達する。この75年には殆んどの航路でコンテナ化が行なわれるから、国全体の輸出入貨物でコンテナ化されるものは約1,300万トンに達するだろう。海上コンテナが収容し得る貨物の量は、輸出入によって若干異なるが平均約10メートルトンである。従って70年に対米だけを考えてもコンテナの年間扱い数量は44万個、75年に国全体で130万個となる。予測によればその約30パーセント約40万個が中・長距離の内陸輸送を必要とする。

この海上コンテナの普及につれて、大型コンテナ化のメリットが次第に認識されてくることと、現在でさえ小型すぎて、トラックによる戸口輸送が引き合わないとされている国鉄の5トンコンテナは、海上コンテナと同じ20トン級に大型化しなければならない。

もし国鉄が海上コンテナの中・長距離輸送と、国内用の大型コンテナの両方を、すべて鉄道で行なうと仮定すると、空コンテナ分も含めて、10年後には年間約100万個の輸送を処理しなければならない。そしてそのためには2個積み大型平台車約1万輛を作り、更に拠点駅の大改造も行なわなければならない。また1列車当り30輛として年間3万3千列車、平均1日当り90列車。その大部分を京浜、阪神、中京等の少数地点で集配しなければならない。国鉄の現況と輸送力増強計画の両方からみて、そのような巨額の投資を要する大型コンテナの大量迅速輸送の全部を、鉄道だけで行なうことは極めて困難である。

一方国内輸送では、急激に発達しつつあるバントラックは従来の国鉄コンテナ、更には小口混載輸送と競争し、戸口から戸口への妙味を武器に、極めて近い将来、国鉄貨物を大量に奪うに至るだろう。しかしバントラックといえ

ども中・長距離輸送では鉄道平台車,またはカーフェリーに乗せるとよりコスト安になる。けれども日本の狭軌鉄道では,平台車にバントラックを直接積むいわゆるピギーバック方式は困難だし,もし行なうとすればかえってコスト高になる。このため九州～阪神, 阪神～東京間の長距離高速カーフェリーが,民間会社によって事業化が進められている。

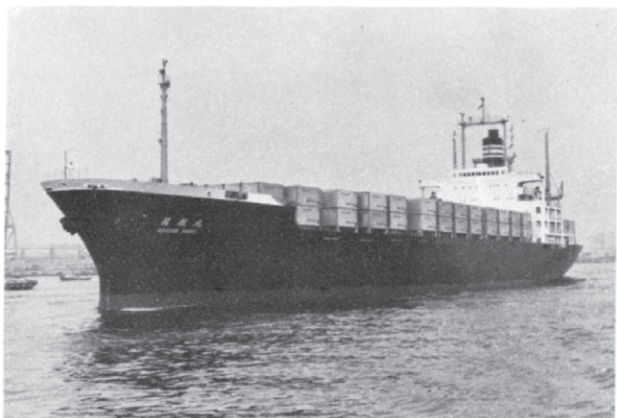
以上のような輸送革命も, 所詮荷主が求めている安く, 速く, 確実な輸送目的に副うためのものである。従って, コンテナ, バントラック等どちらの輸送も, あらゆる輸送方法を総合した適格輸送体形をととのえて行なうことが必要になってくる。たとえば遠い地点まで分配輸送する海上コンテナは港頭で本船から直接バージに積むか, 平台車に積んでそのままフェリーに乗せるなどの方法, いわゆる貨車連絡船方式で地方貿易港湾に運び, そこで再びトレーに乗せ道路を, またはレールに乗せ拠点駅, 引込線戸口に運ぶ方が鉄道より安く, 速くなる見込みである。そうした貨車フェリーが, その余剰スペースにバントラックを積むことも, 車輛という解釈をすれば国鉄が行なっても何も差支えない。

国鉄が質的輸送ばかりでなく量的輸送の点でも, 国の輸送動脈としての責任を果たすためには, こうした中・長距離カーフェリーの運航をできるだけ早く始めねばならない。

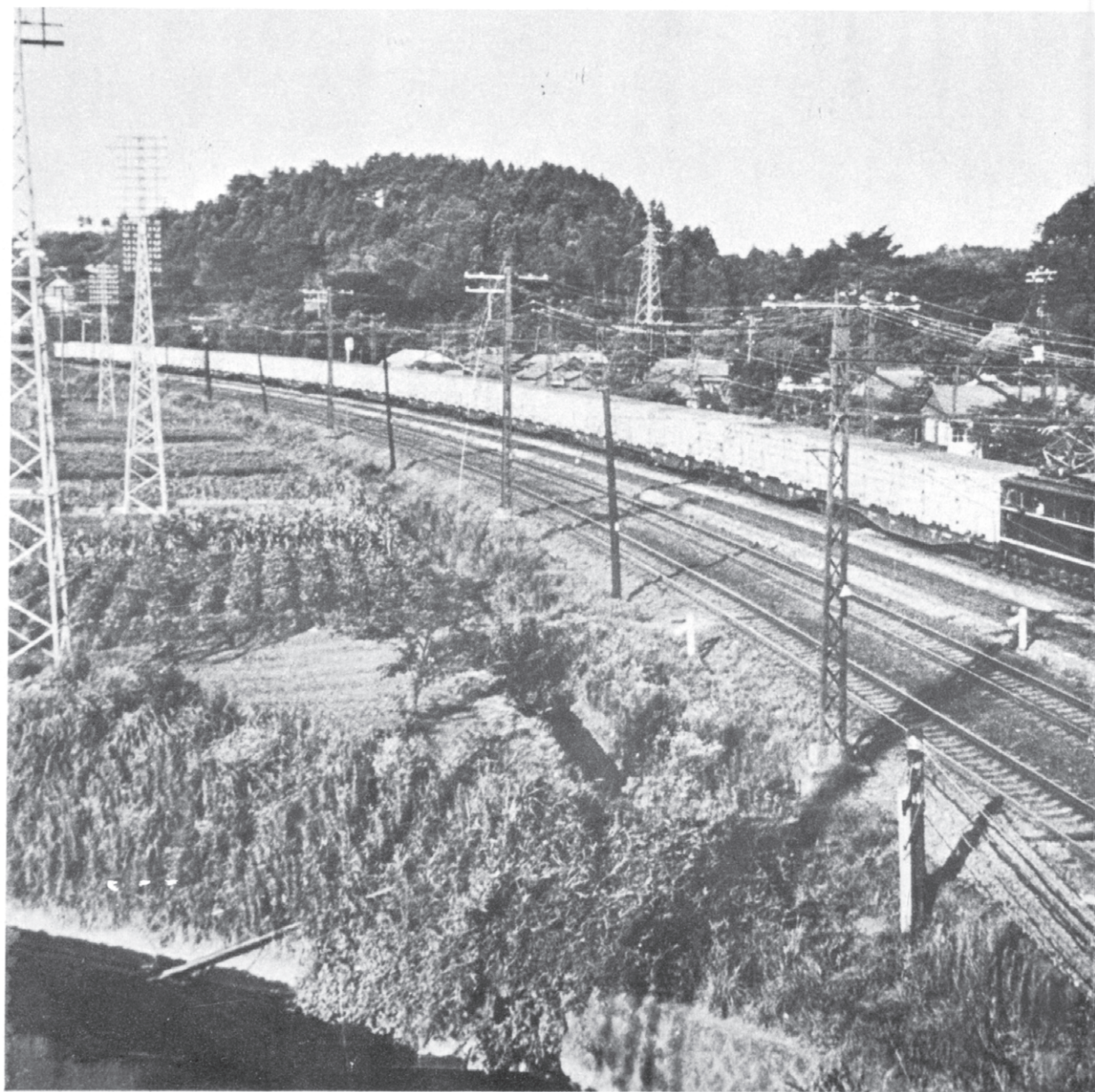


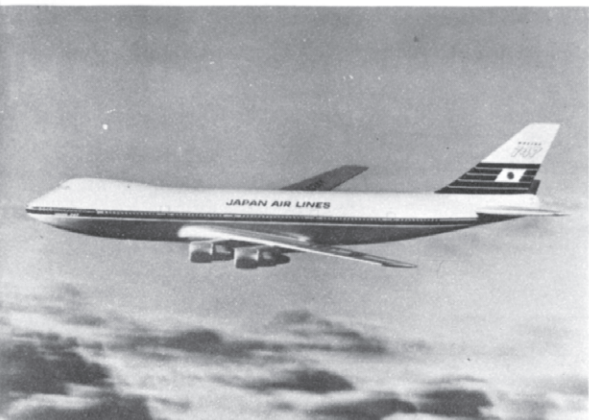


苦肉のアイデアも赤字解消には役立たない(レールバス)



コンテナ船「箱根丸」

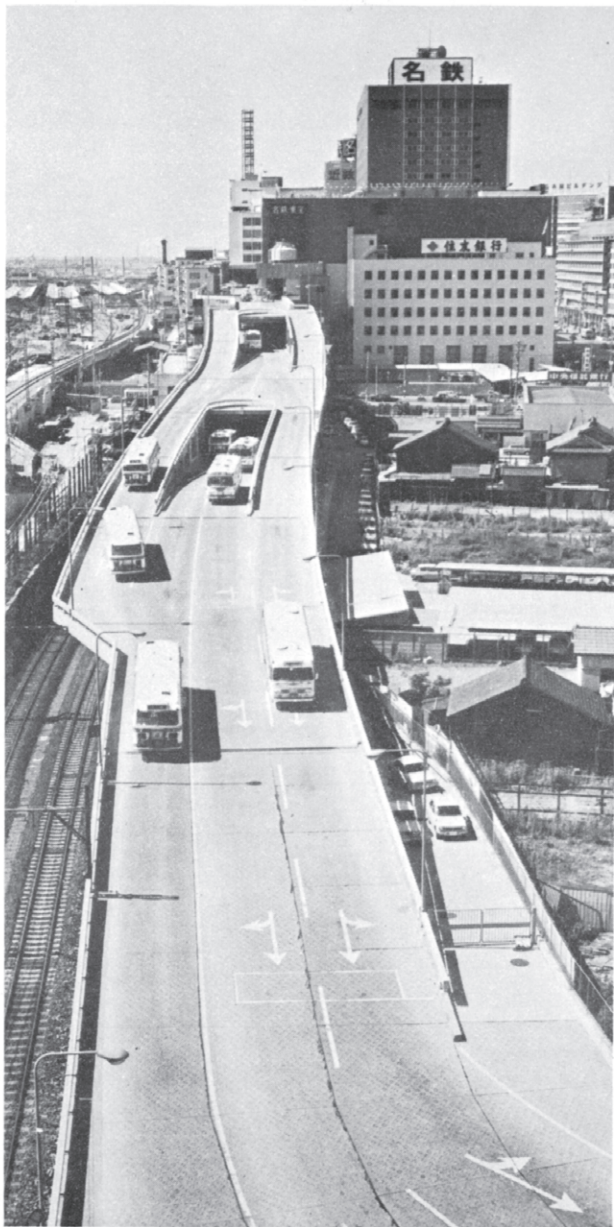
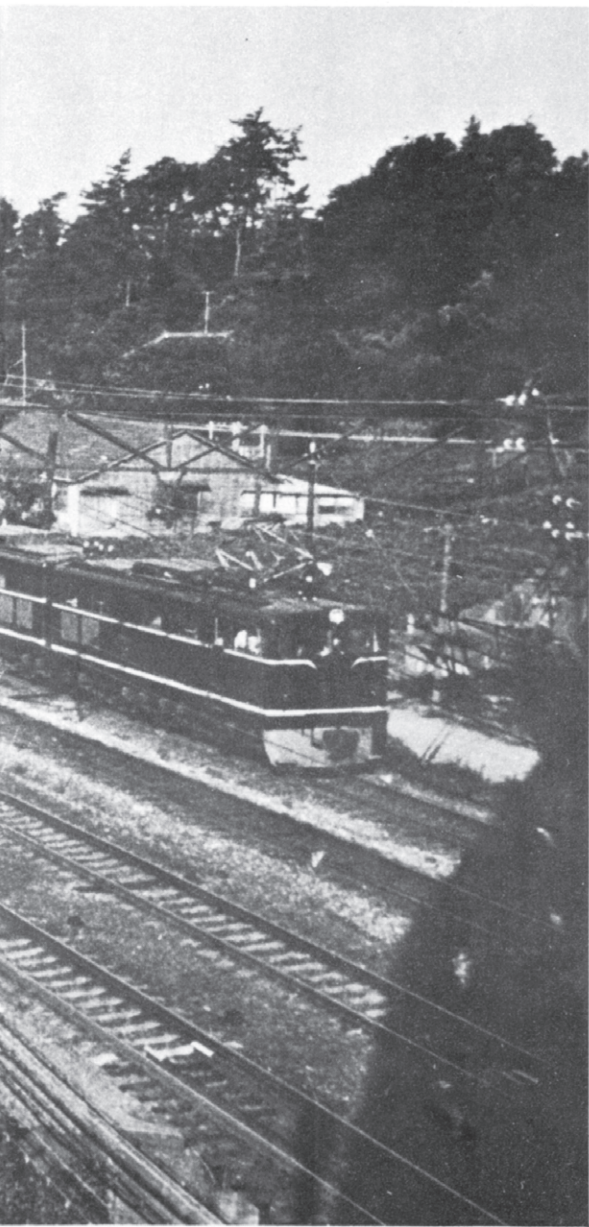




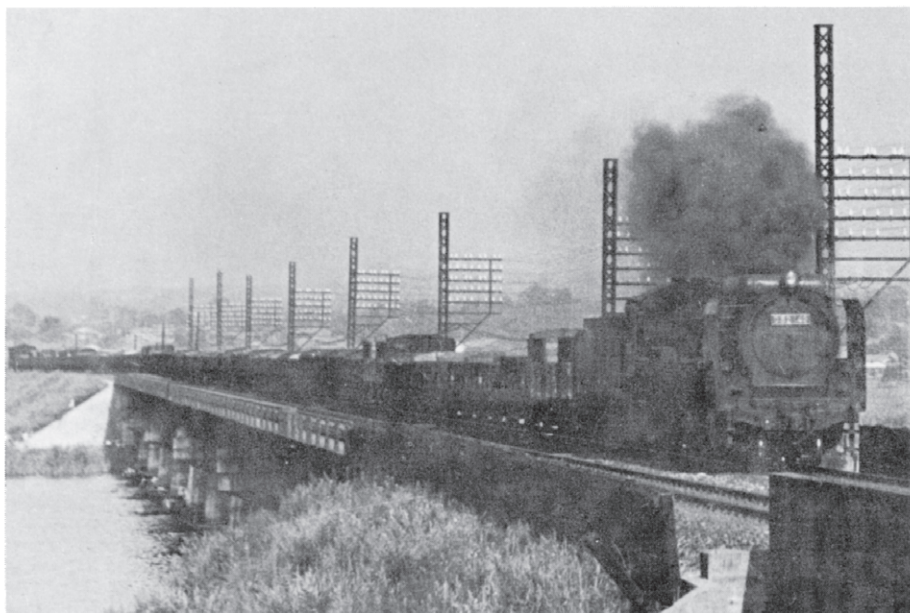
エアバス時代は迫っている（ボーイング747）



道路網の発達で、トラック輸送はますます盛んになってゆく



最高発着容量三二〇〇本の規模をもつ東洋一のバスターミナル(名古屋) 中部圏バス交通の中核となっている



資料 9

サービスの悪い国鉄貨物輸送

国鉄審議室長一條幸夫氏編『国鉄の未来をひらく』の47頁を見ると「現在、荷物を貨車に積込んでから列車に連結するまでが全体の輸送時間の20%、着駅で列車から切離して積卸線に入れるまでが20%、合計40%。中間のヤードで貨車がねている時間が40%。線路を走っている時間は20%ということで、これを平均すると時速9kmとなるわけです」と書いてある。

全部が全部、貨車輸送は時速9kmというわけではない。コンテナ専用列車のように速いものもあるが、この時速9kmの貨物列車が80%も占めていると聞いては、国鉄貨物輸送のサービスの悪さに驚かないわけにはいかない。なお積込前、積卸後の時間を考えると時速は恐らく5km以下であろう。これではとても「戸口から戸口へ」のトラック輸送と太刀打ができないのは当然である。いかに大量・長距離輸送は国鉄のものだといっても、このサービスでは、国鉄貨物輸送のシェアが年々目に見えて低下するのも国鉄自らの責任だといわれても弁解の余地がない。

中間駅集約の時代がやがてくる(同書33~34頁)などと呑気なことをいっているような悠長なことでは、国鉄の赤字がふえるばかりで、国民に対して申

訳けない。カスタマー・オリエンテッドなどとしやれた言葉をいう前に、まずお客様のためにサービスを向上し、正確に、安全に、そして速く貨物輸送を実行しなければならない。

資料10

定期の適正割引率(試算)

定期運賃の適正割引率は、現時点において試算すると、旅客運賃先取り分からみて1.3%、発着費の軽減からみて20.5%、合計約22%となる。

(試算方法)

- (1) 旅客運賃先取り分の金利からみて、1.3%引

(有効期間) (41年度有効期間別発売枚数構成比) (延有効期間)

1	×	73.0%	(1ヵ月)	=	73.0
3	×	17.8%	(3ヵ月)	=	53.4
6	×	9.2%	(6ヵ月)	=	55.2
計		100.0%			181.6

平均1枚当り有効期間 1.8ヵ月

年平均金利8.6%として 約1.3%引

- (2) 発着費の軽減からみて 20.5%引

1ヵ月相当分の発着費(1人当り)

定期 5円946 × 50回 = 297円

普通 16円857 × 60回 = 1,011円

軽減額 1,011円 - 297円 = 714円……………(A)

17キロメートルの普通旅客1ヵ月相当分の原価

(発着費) (輸送費)

(16円857 × 60回) + (2円427 × 17キロ × 60回) = 3,486円……………(B)

発着費の軽減からみた割引率

(A) (B)

714円 ÷ 3,486円 = 0.205

- (3) 輸送費は、下記の理由から低減されない。

通勤時間帯における乗車効率は、現在都心方向に対して非常に高いが、同時時間帯の反対方向は空車回送同様の状態であり、またピークオフには車両その他の設備が大巾に遊休化するので、普通対定期の輸送費は1:1とみた。

資料 11

日本鉄道建設公団新設線の収支見込 (昭和51年度)

— 国鉄経営の問題点より —

	線 数	延 長 (km)	総工事實 (億円)	収 入 (億円)	支 出 (億円)	収支の差 (億円)
ローカル線	51	2,126	3,711	62	210	△148
地方交通線	11	397	2,043	381	1,011 (662)	△630 (△281)
大都市バイパス線	4	195	1,994	333	725 (436)	△392 (△103)
計	66	2,718	7,748	776	1,946 (1,308)	△1,170 (△532)

注 括弧内の数字は貸付料を日本鉄道建設公団に納付しないとした場合の計算である。

資料 12

ローカル線における鉄道とバスの経営比較

例：奈良県坂本線

— 国鉄経営の問題点より計算 —

坂本線は奈良県五条—坂本間24kmの区間で、そのうち五条—城戸間11.2kmの路盤が昭和35年2月に完成した。しかし、鉄道経営と自動車経営とについて比較検討した結果、昭和40年7月から、五条—城戸間を専用自動車道路として使用し、自動車営業を開始した。

今、この線区の昭和49年度輸送量を想定して、これを鉄道、バスの両者について比較してみると、次のとおりになる。

	鉄 道	バ ス
運 転 回 数	ディーゼルカー 1日10往復	五条—城戸 1日15往復 五条—坂本 " 10往復
運 賃	普通 3円89銭/人km 定期 94銭/人km	普通 5円45銭/人km 定期 2円74銭/人km
輸 送 人 員	1カ年 12,528人	1カ年 12,237人
収 入	2,990万円	4,980万円
支出・地上施設分	2億4,660万円	2億0,830万円
うち運転・管理費	5,780万円	3,790万円
計	3億0,440万円	2億4,620万円
損益・総原価 うち地上施設分不 含	欠 損 2億7,450万円 " 2,790万円	欠 損 1億9,640万円 利 益 1,190万円
仮定として 収 入	鉄道の運賃をバス並みに 引上げれば 4,980万円	バスの運賃を鉄道並みに 引下げれば 2,990万円
損益・総原価 うち地上施設分不 含	欠 損 2億5,460万円 " 800万円	欠 損 2億1,630万円 " 800万円

上表の示すとおり、鉄道では運賃は安いサービスでは全線1日10往復し

かない。バスは、運賃は鉄道より高いが、城戸までは1日15往復ある。

損益計算についていえば、鉄道の運賃をバス並みに引上げても、バスの運賃を鉄道並みに引下げても、どちらにしてもバスの方が損失が少ない。

また、この道路は、現在専用道路であって、一般車輛には解放されていないが、もしこれを有料道路として、一般の車輛の通過も認めることにすれば、その料金収入が加わるから、採算はその分だけ改善されるわけである。



資料 13

前回の勧告と今回の勧告との差異

前回の勧告（産業計画会議の第4次レコメンデーション“国鉄は根本的整備が必要である”昭和33年7月）と、今回の勧告とは、その精神においては全く同様であるが、次の点においていささか差異がある。

前勧告においては、民営分割論を勧告したが、今回は必ずしもそれにこだわらない。

理由(1) 分割を提案した理由は、事業経営の能率を上げるためには競争が必要であると考えたためであった。

今回もその精神は変わらないが、競争の相手を分割したお互い同志でなく、自動車、内航船舶、国内航空と考えたこと。

(2) 国鉄の経営に自主性を与えれば、総裁の抱負経綸を十分に発揮し得ることになるから、必ずしも民営という型式にこだわる必要はないと考えたこと。

しかし、もちろん民営分割は、競争という点からは依然として望ましいことであるのに変りはない。

資料 14

国鉄問題に関する答申，報告書

- (1) 昭34. 12. 4 鉄道運賃制度調査会答申 (会長 原 安三郎)
- (2) 昭35. 9. 8 日本国有鉄道諮問委員会意見書 (委員長 佐藤喜一郎)
- (3) 昭35. 9. 9 日本国有鉄道監査委員会報告 (委員長 石田礼助)
- (4) 昭35. 9. 20 要員対策委員会答申 (委員長 今井一男)
- (5) 昭38. 5. 10 日本国有鉄道諮問委員会答申 (委員長 原 安三郎)

(1)~(4)の答申書・報告書のすべてが、国鉄は斜陽化しつつあり、といわれながら、なお日本における輸送機関の中心的地位を占め、今後も経営の近代化と合理化により、輸送力を強化することの必要性を認めるとともに、現状のまま推移するとすれば、金利と、人件費と、いわゆる公共負担との重圧によって、収支状態が極度に悪化するであろうことを指摘している。

これらの各々に共通して指摘された問題点を整理してみると、次のごとくである。

- 1) 国鉄の経理状態は、このままではますます悪くなる。
- 2) 収入面においては、賃率の高い高級種目の輸送が、他の輸送機関に奪



われつつある。

- 3) 同じく支出面においては、人件費および金利の増加が、運賃収入の増加よりも大きい。
- 4) いわゆる公共負担の圧力が大きい。
- 5) 輸送力の増強は、輸送需要の増強に追いつかない。

以上の各項をみると、いずれも事新しい問題ではなく、ただ、国鉄が、経営的に、如何に危機に立っているか、を知らせるだけに止まっている。

(5)の昭和38年5月10日付の国鉄諮問委員会答申「国鉄経営の在り方」においては、はじめてこの赤字経営の根本原因に立ち入り、国鉄の経営を立て直すためには、国鉄に「独立採算性の公共企業体」の実を与えることが先決で、そのためには、

- 1) 国策として赤字線を運営する必要ありとするなら、政府は国鉄に対してその赤字を補償すること。
- 2) 国鉄に対する政府の監督は、明確に意識された本来の公共性ならびに公共負担行為に関して、国鉄が果してそれらの国家的要請に十分に答えているかどうかだけに止める。そしてその余は、国鉄が果たして企業体として十分にその挙げ得べき利益を挙げているかどうかを問題にすること。

を提言した。そして、具体的措置としては、

- 1) 政府は、この委員会の諸判断の当否を検討すべく所要の措置をとること。
- 2) その結果、政府においてこの委員会の見解に同意するならば、適当な委員会を構成して、政府のとるべき措置を研究立案すること。
- 3) その委員会の答申を得て適当な措置を講ずること。

の3つを政府に要望し、なお、別に応急措置として、

- 1) 通勤通学定期の割引率を、とりあえず法定の限度に止めること、その結果として起る通勤、通学者の負担増を、もし政府が避けたいと思うなら、その分を国鉄に補償すること。
- 2) 「日本鉄道建設公団法」を再考すること。
- 3) 国鉄に資本金を与える第一歩として、とりあえず、目下の国鉄の借金のうち、政府がその債権者たる3,000億円余について、これを「政府出資」とすること。

を提言した。

しかし、実際においては、本答申のうちたった1つ、通勤通学定期券の割引率の引下げが、ほんの僅か実現しただけで、他はほとんど何も実行にうつされていない。

資料 15

財政制度審議会における大蔵省の見解

国鉄財政に関する見解

—43. 4. 23—

- 1) 国鉄の赤字は輸送構造の変化に伴う構造的要因に根ざすものであるから、国鉄財政再建のためには、道路輸送、内航海運、航空など、各種輸送手段を含めた総合的交通政策を確立する必要がある。
- 2) 今日の国鉄の路線網と駅の配置は、国鉄が唯一の近代的輸送手段であった時期のものであり、各種輸送手段が発達し、人口や産業の配置が大きく変わった現在、このことが国鉄の大きな負担になっている。国鉄の経営合理化のためには、新しい時代に適応した路線、駅の配置を考える必要があり、とくに赤字路線の整理と、小駅の統廃合が急務となっている。
- 3) 国鉄の収益力は、第3次長期計画作成当時に比べ、いちじるしく悪くなっている。したがって、このまま第3次計画をすすめるのは適当でなく、新らしく検討し直し、収益性の高い投資、合理化、近代化効果の大きな投資、通勤輸送対策のように国民経済的見地から必要なものだけに限って実施するがよい。

(昭和43. 4. 24 日本経済新聞より)

大蔵省はまた、国鉄再建の長期政策として

—43. 6. 17—

- 1) 鉄道輸送、道路輸送、水路輸送の間に適正な競争条件を設けて輸送配分を適正化する。
 - 2) 鉄道輸送は、中・長距離の貨物輸送、大都市交通および都市間の交通の3つに限定する。
- という総合的な交通政策の立案が必要である、という考え方を明らかにした。大蔵省はまた社会的に各種の制約を受けている鉄道輸送は、道路輸送にくらべて不利な立場に置かれているので、適正な競争を行なわせるためには
- 1) 鉄道に赤字路線廃止の自由を認め、通勤通学に対する料金割引の義務をなくす。
 - 2) 税制など長距離かつ重量の道路輸送に、重い税負担をかけ、鉄道輸送への移行を誘導する。

などが必要であると指摘した。(昭和43. 6. 18 日本経済新聞より)



資料 16

鉄道敷設法抜萃

〔大正11年4月11日・法律第37号〕

朕帝国議會ノ協賛ヲ経タル鉄道敷設法ヲ裁可シ茲ニ之ヲ公布セシム

鉄道敷設法

〔予定鉄道線路〕

第一条 本邦ニ必要ナル鉄道ヲ完成スル為日本国有鉄道ノ敷設スヘキ予定鉄道線路ハ別表ニ掲クル所ニ依ル

〔予定鉄道線路該当線を地方鉄道として敷設することの免許〕

第二条 予定鉄道線路ニ該当スルモノト雖一地方ノ交通ヲ目的トスルモノニ在リテハ政府ハ地方鉄道トシテ其ノ敷設ヲ免許スルコトヲ得

〔鉄道建設審議會の設置〕

第三条 日本国有鉄道ノ鉄道新線ノ敷設及日本鉄道建設公団ノ鉄道施設ノ建設（以下「新線建設」ト称ス）ニ関シ必要ナル事項ヲ調査審議スル為運輸省ニ鉄道建設審議会（以下「審議会」ト称ス）ヲ置ク

〔審議会の所掌事務〕

第四条 運輸大臣ハ新線建設ノ許可ニ関シ必要ナル措置ヲ為ス場合ニ於テハ予メ審議会ニ諮問スヘシ

② 運輸大臣ハ公共ノ福祉ヲ増進スル為特ニ必要アリト認メテ日本国有鉄道又ハ日本鉄道建設公団ニ対シ新線建設ニ関シ必要ナル命令ヲ為ス場合ニ於テハ予メ審議会ニ諮問スヘシ

③ 審議会ハ内閣総理大臣及関係各大臣ニ対シ新線建設ニ関シ建議スルコトヲ得

第五条 審議会ハ本邦経済ノ発達及文化ノ向上ニ資スルコトヲ目標トシ公正且合理的ニ審議決定スヘシ

〔審議会の組織〕

第六条 審議会ハ委員二十八人ヲ以テ之ヲ組織ス

② 委員ハ左ニ掲クル者ニ付内閣之ヲ任命ス但シ第七号及第八号ニ掲クル者ニ付テハ両議院ノ同意ヲ得ルコトヲ要ス

一 衆議院議員ノ中ヨリ衆議院ノ指名シタル者 六人

二 参議院議員ノ中ヨリ参議院ノ指名シタル者 四人

三 運輸政務次官、運輸事務次官、大蔵事務次官、農林事務次官、通商産業事務次官、建設事務次官及経済企画事務次官

四 運輸審議会ノ会長

五 日本国有鉄道総裁

六 日本鉄道建設公団総裁

七 運輸業、鉱工業、商業、農林水産業、金融業等ニ関シ優レタル識見ト経験トヲ有スル者 六人

八 鉄道建設ニ関シ学識ト経験トヲ有スル者 二人

③ 審議会ニ会長ヲ置キ委員ノ互選ニヨリ之ヲ選任ス

④ 会長ハ会務ヲ総理ス

⑤ 審議会ハ予メ委員ノ中ヨリ会長ニ事故アル場合会長ノ職務ヲ代理スル者ヲ定メ置クヘシ

⑥ 委員ハ非常勤トス

第七条 前条第二項第一号、第七号及第八号ニ掲クル者ニ付任命セラレタル委員（以下「任命委員」ト称ス）ノ任期ハ二年トス

② 前項ノ規定ニカカハラス前条第二項第一号又ハ第二号ニ掲クル者ニ付任

命セラレタル委員ハ衆議院議員又ハ参議院議員タルノ地位ヲ失ヒタルトキハ委員タルノ地位ヲ失フ

- ③ 委員ハ再任サルルコトヲ得
- ④ 任命委員ハ国会ノ閉会（衆議院ノ解散ノ場合ヲ含ム）中ニ於テ委員タルノ地位ヲ失ヒタルトキハ其ノ後最初ノ国会カ開カルル迄引続キソノ職務ヲ行フ但シ第二項ノ規定ニ依リ委員タルノ地位ヲ失ヒタルトキハ此ノ限りニ在ラス

第八条 内閣ハ第六条第二項第七号〔運輸業等に関する学識経験者〕及第八号〔鉄道建設に関する学識経験者〕ニ掲クル者に付任命セラレタル委員ニ左ノ各号ノ一ニ掲クル事由アリト認ムルトキハ両議院ノ同意ヲ得テ之ヲ罷免スルコトヲ得

- 一 心身ノ故障ノ為職務ヲ執行スルコト能ハサルコト
- 二 職務上ノ義務違反アリ其ノ他委員トシテ不適當ナルコト

【議決の方法】

第九条 審議会ハ会長又ハ第六条第五項〔会長代理〕ニ規定スル会長ノ職務ヲ代理スル者及十四人以上ノ委員出席スルニ非サレハ議事ヲ開キ議決スルコトヲ得ス

- ② 審議会ノ議事ハ出席者ノ過半数ヲ以テ之ヲ決ス可否同数ノ場合ニ於テハ会長ノ決スル所ニ依ル
- ③ 特定ノ事案ニ付特別ノ利害関係ヲ有スル委員ハ審議会ノ決議アリタル場合ニ於テハ当該事案ニ係ル議決ニ参加スルコトヲ得ス
- ④ 関係行政機関ノ職員又ハ日本国有鉄道若ハ日本鉄道建設公団ノ役員若ハ職員ハ審議会ノ求アリタル場合ニ於テハ資料ノ提出、意見ノ陳述又ハ説明ヲ為スヘシ

【秘密の保持等】

第十条 委員及委員タリシ者ハ其ノ職務ニ関シ知り得タル秘密ヲ他ニ漏ラシ又ハ窃用スヘカラス

【省令への委任】

第十一条 本法ニ規定スルモノノ外審議会ニ関シ必要ナル事項ハ運輸省令ヲ以テ之ヲ定ム

附 則（略）

（別表）〔第一条〕

本州ノ部

- 一 青森県多名部ヨリ大畑ヲ経テ大間ニ至ル鉄道
以下一五〇路線（路線名略）



資料 17

日本国有鉄道法抜萃

[昭和23年12月20日号外・法律第256号]

第一章 総 則

(目的)

第一条 国が国有鉄道事業特別会計をもって経営している鉄道事業その他一切の事業を経営し、能率的な運営により、これを発展せしめ、もって公共の福祉を増進することを目的として、ここに日本国有鉄道を設立する。

(法人格)

第二条 日本国有鉄道は、公法上の法人とする。日本国有鉄道は、民法（明治二十九年法律第八十九号）第三十五条〔営利を目的とする社団〕又は商事会社その他の社団に関する商法（明治三十二年法律第四十八号）の規定に定める商事会社ではない。

(業務)

第三条 日本国有鉄道は、第一条〔日本国有鉄道設立の目的〕の目的を達成するため、左の業務を行う。

- 一 鉄道事業及びその附帯事業の経営
- 二 鉄道事業に関連する連絡船事業及びその附帯事業の経営
- 三 鉄道事業に関連する自動車運送事業及びその附帯事業の経営
- 四 前三号に掲げる業務を行うのに必要な発送電及び電気通信
- 五 前各号に掲げる業務の外第一条の目的を達成するために必要な業務

2 日本国有鉄道は、その業務の円滑な遂行に妨げのない限り、一般の委託により、陸運に関する機械、器具その他の物品の製造、修繕、検査若しくは調達、工事の施行、業務の管理又は技術上の試験研究を行うことができる。

(事務所)

第四条 日本国有鉄道は、主たる事務所を東京都に置く。

2 日本国有鉄道は、必要な地に従たる事務所を置く。

(資本金)

第五条 日本国有鉄道の資本金は、別に法律で定めるところにより、昭和二十四年五月三十一日における国有鉄道事業特別会計の資産の価額に相当する額とし、政府が、全額出資するものとする。

2 政府は、必要があると認めるときは、予算に定める金額の範囲内において、日本国有鉄道に追加して出資することができる。この場合において、日本国有鉄道は、その出資額により資本金を増加するものとする。

(投資)

第六条 日本国有鉄道は、他の法律に定めるものを除くの外、その業務の運営に必要がある場合には、運輸大臣の認可を受けて、日本国有鉄道及び他の運送事業者がともに使用する輸送施設の運営を行なう事業、日本国有鉄道の運送事業と直通運輸を行なう運送事業その他これらに準ずる日本国有鉄道の運送事業と密接に関連する運輸に関する事業に投資することができる。

2 日本国有鉄道は、その業務の運営に特に必要がある場合に限り、前項の規定による投資として現物出資をすることができる。

- 3 第一項の規定による投資は、前項の規定によるものを除き、予算で定めるところによりしなければならない。
- 4 第一項の規定により日本国有鉄道が投資することができる事業の範囲は、政令で定める。

第二章 機 関

(総裁等)

第十二条 日本国有鉄道に、総裁、副総裁及び技師長各一人並びに常務理事若干人を置く。

(総裁等の職務及び権限)

第十三条 総裁は、日本国有鉄道を代表し、理事会の決定に従い、日本国有鉄道の業務を執行する。

- 2 副総裁は、日本国有鉄道の業務の執行について総裁を補佐し、総裁に事故があるときはその職務を代理し、総裁が欠員のときはその職務を行う。
- 3 技師長は、日本国有鉄道の技術の改善及び進歩について総裁を補佐する。
- 4 常務理事は、総裁の定めるところにより、日本国有鉄道の業務の執行について総裁及び副総裁を補佐し、総裁及び副総裁に事故があるときはその職務を代理し、総裁及び副総裁が欠員のときはその職務を行う。

(監査委員会の設置及び権限)

第十四条 日本国有鉄道に、監査委員会を置く。

- 2 監査委員会は、日本国有鉄道の業務を監査する。
- 3 監査委員会は、日本国有鉄道の業務を監査したときは、その結果を総裁に通知するものとする。
- 4 監査委員会は、監査の結果に基づいて、日本国有鉄道の業務に関し改善を必要とする事項があると認めるときは、運輸大臣に意見を提出し、又は理事会に意見を述べることができる。
- 5 運輸大臣は、監査委員会に対して、日本国有鉄道の監督上特に必要があると認める事項について、監査し、及びその結果を報告すべきことを命ずることができる。

(組織)

第十五条 監査委員会は、委員三人以上五人以内をもって組織する。

- 2 監査委員会に委員長を置き、委員の互選により選任する。
- 3 委員長は会務を総理する。
- 4 委員長は、あらかじめ他の委員のうちから、委員長に事故がある場合において委員長の職務を代行する者を定めておかななければならない。

第三章 役員及び職員

(役員 の 範囲)

第十八条 日本国有鉄道の役員は、総裁、副総裁、理事及び監査委員会の委員とする。

(役員 の 任命 及び 任期)

第十九条 総裁は内閣が任命する。

2 副総裁及び理事は、運輸大臣の認可を受けて、総裁が任命する。

3 監査委員会の委員は、運輸大臣が任命する。

4 技師長及び常務理事は、理事のうちから、総裁が任命する。

5 総裁及び副総裁の任期は四年とし、理事及び監査委員会の委員の任期は三年とする。

6 役員は、再任されることができる。

(役員 の 欠格 条項)

第二十条 左の各号の一に該当する者は、役員となることができない。

一 国務大臣、国会議員、政府職員（人事院が指定する非常勤の者を除く。）
又は地方公共団体の議会の議員

二 政党の役員

三 物品の製造若しくは販売若しくは工事の請負を業とする者であって日本国有鉄道と取引上密接な利害関係を有するもの又はそれらの者が法人であるときはその役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。）

四 運輸事業を営む者であって日本国有鉄道と競争関係にあるもの又はその者が法人であるときはその役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む）

五 前二号に掲げる事業者の団体の役員（いかなる名称によるかを問わずこれと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む）

(職員 の 地位 及び 資格)

第二十六条 この法律において日本国有鉄道の職員とは、日本国有鉄道に常時勤務する者であって、役員及び二月以内の期間を定めて雇用される者以外のものをいう。

2 第二十条〔役員 の 欠格 条項〕 第一号に該当する者は、職員であることができない。但し、市（特別区を含む）町村の議会の議員である者で総裁の承認を得たものについては、この限りではない。

(公務員 たる 性質)

第三十四条 役員及び職員は、法令により公務に従事する者とみなす。

- 2 役員及び職員には、国家公務員法（昭和二十二年法律第二百十号）は適用されない。

第四章 会 計

（事業年度）

第三十七条 日本国有鉄道の事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終る。

- 2 日本国有鉄道は、毎事業年度の決算を翌年度六月三十日までに完結しなければならない。

（予算の弾力性）

第三十九条 日本国有鉄道の予算には、その事業を企業的に経営することができるように、需要の増加、経済事情の変動その他予測することができない事態に応ずることができる弾力性を与えるものとする。

（予算の作成及び提出）

第三十九条の二 日本国有鉄道は、毎事業年度の予算を作成し、これに当該事業年度の事業計画、資金計画その他予算の参考となる事項に関する書類を添え、運輸大臣に提出しなければならない。

- 2 運輸大臣は、前項の規定により予算の提出を受けたときは、大蔵大臣と協議して必要な調整を行い、閣議の決定を経なければならない。
- 3 内閣は、前項の決定をしたときは、その予算を国の予算とともに国会に提出しなければならない。
- 4 前項の予算には、第一項に規定する添付書類を附するものとする。

（予算の議決）

第三十九条の九 日本国有鉄道の予算の議決に関しては、国の予算の議決の例による。

（決算）

第四十条 日本国有鉄道は、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書（以下「財務諸表」という。）を作成し、これに監査委員会の監査報告書を添え、決算完結後二月以内に運輸大臣に提出して、その承認を受けなければならない。

- 2 日本国有鉄道は、前項の規定による運輸大臣の承認を受けたときは、その財務諸表を公告しなければならない。

（利益及び損失の処理等）

第四十一条 日本国有鉄道は、毎事業年度の損益計算において利益を生じた

ときは、これを利益積立金として積み立てなければならない。但し、前事業年度から繰り越した損失があるときは、その利益を損失の補てんにあて、なお利益の残余があるときは、その残余の額を利益積立金として積み立てなければならない。

- 2 日本国有鉄道は、毎事業年度の損益計算において損失を生じたときは、これを繰越欠損金として整理しなければならない。但し、利益積立金があるときは、これを減額して整理し、なお不足があるときは、その不足の額を繰越欠損金として整理しなければならない。
- 3 資本取引により生じた額は、第五条第二項〔資本金の増加〕の規定による資本金の増加の場合を除き、その都度資本積立金として整理しなければならない。

(財産処分の制限)

第四十五条 日本国有鉄道は、法律に定める場合を除くの外、営業線を貸し付け、譲渡し、交換し、又は担保に供することができない。

- 2 日本国有鉄道は、車両その他運輸省令で定める重要な財産を貸し付け、譲渡し、交換し、又は担保に供しようとするときは、国又は地方公共団体に貸し付ける場合その他運輸省令で定める場合を除き、運輸大臣の許可を受けなければならない。

(運賃の設定及び変更)

第五十一条 日本国有鉄道における運賃の設定及び変更に関しては、財政法（昭和二十二年法律第三十四号）第三条〔国権に基づく課徴金及び国の独占事業の価格又は料金の設定〕及び財政法第三条の特例に関する法律（昭和二十三年法律第二十七号）の規定を準用する。

第五章 監 督

(監督者)

第五十二条 日本国有鉄道は、運輸大臣が監督する。

(監督事項)

第五十三条 左に掲げる事項は、運輸大臣の許可又は認可を受けなければならない。

- 一 鉄道新線の建設及び他の運輸事業の譲受
- 二 日本国有鉄道に関連する連絡船航路又は自動車運送事業の開始
- 三 営業線の休止及び廃止
- 四 鉄道の電化その他運輸省令で定める重要な工事

(監督上の命令及び報告)

第五十四条 運輸大臣は、公共の福祉を増進するため特に必要があると認めるときは、日本国有鉄道に対し監督上必要な命令をすることができる。

2 運輸大臣は、監督上必要があると認めるときは、日本国有鉄道に対し報告をさせることができる。

第六章 罰 則 (略)

第七章 雑 則 (略)

附 則 (略)

資料 18

日本鉄道建設公団法抜萃

[昭和39年2月29日・法律第3号]

第一章 総 則

(目的)

第一条 日本鉄道建設公団は、鉄道新線の建設を推進することにより、鉄道交通網の整備を図り、もって経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与することを目的とする。

(法人格)

第二条 日本鉄道建設公団（以下「公団」という。）は法人とする。

(事務所)

第三条 公団は、主たる事務所を東京都に置く。

2 公団は、運輸大臣の認可を受けて、必要な地に従たる事務所を置くことができる。

(資本金)

第四条 公団の資本金は、五億円と第三項の規定により日本国有鉄道が公団の設立に際し出資する額及び附則第七条第二項〔日本国有鉄道から公団に出資されたものとなる価額〕の規定により日本国有鉄道から出資があったものとされる金額の合計額とする。

2 政府は、公団の設立に際し、前項の五億円を出資するものとする。

3 日本国有鉄道は、公団の設立に際し、昭和三十八年度の日本国有鉄道の予算の工事勘定に計上した建設費の項の額（前年度からの繰越額を含む。）から公団設立の時までにおけるその項の支出済額を控除した額に相当する金額を出資するものとする。

- 4 政府及び日本国有鉄道は、必要があると認めるときは、予算で定める金額の範囲内において、公団に追加して出資することができる。
- 5 公団は、前項の規定による政府及び日本国有鉄道の出資があったときは、その出資額により資本金を増額するものとする。

第二章 役員及び職員

(役員)

第八条 公団に、役員として、総裁一人、副総裁一人、理事六人以内及び監事二人以内を置く。

(役員の仕事及び権限)

第九条 総裁は、公団を代表し、その業務を総理する。

2 副総裁は、公団を代表し、総裁の定めるところにより、総裁を補佐して公団の業務を掌理し、総裁に事故があるときはその職務を代理し、総裁が欠員のときはその職務を行なう。

3 理事は、総裁の定めるところにより、総裁及び副総裁を補佐して公団の業務を掌理し、総裁及び副総裁に事故があるときはその職務を代理し、総裁及び副総裁が欠員のときはその職務を行なう。

4 監事は、公団の業務を監査する。

5 監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、総裁又は総裁を通じて運輸大臣に意見を提出することができる。

(役員の仕事)

第十条 総裁及び監事は、運輸大臣が任命する。

2 副総裁及び理事は、運輸大臣の認可を受けて、総裁が任命する。

(役員の仕事)

第十一条 役員の仕事は、三年とする。ただし、補欠の役員の仕事は、前任者の残任期間とする。

2 役員は、再任されることができる。

(職員の仕事)

第十七条 公団の職員は、総裁が任命する。

(役員及び職員の仕事たる性質)

第十八条 公団の役員及び職員は、刑法（明治四十年法律第四十五号）その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

第三章 業務

第十九条 公団は、第一条〔目的〕の目的を達成するため、次の業務を行な

う。

- 一 鉄道新線〔鉄道敷設法（大正十一年法律第三十七号）別表に掲げる予定鉄道線路及び同法附則第二項〔法により敷設するものとみなす鉄道線路〕の鉄道線路であつて、公団の成立の時に於いて日本国有鉄道が営業を行なっている区間に係るもの以外のものをいう。以下同じ〕に係る鉄道施設の建設を行なうこと。
 - 二 前号の規定により建設した鉄道施設を日本国有鉄道に貸し付け、又は譲渡すること。
 - 三 前号の規定により貸し付けた鉄道施設に係る災害復旧工事を行なうこと。
 - 四 前各号の業務に附帯する業務を行なうこと。
- 2 公団は、前項の業務の遂行に支障のない範囲内において、あらかじめ、運輸大臣の認可を受けて、次の業務を行なうことができる。ただし、第二号の業務については、委託者が日本国有鉄道である場合に於ては、前項第一号の業務に直接関係のある場合に限る。
- 一 前項第一号の鉄道施設で高架のもの建設と一体として建設することが適当であると認められる事務所、倉庫、店舗その他政令で定める施設を、当該鉄道施設の建設に伴つて公団が取得した土地に建設し、及び管理すること。
 - 二 委託に基づき、鉄道に関する工事並びにこれに関する調査、測量、設計、試験及び研究を行なうこと。
- 3 公団は、前項第一号の業務を行なう場合に於ては、政令で定める基準に従つてしなければならない。

（基本計画）

第二十条 運輸大臣は、政令で定めるところにより、前条第一項第一号に掲げる業務につき基本計画を定め、これを公団に指示するものとする。これを変更するときも、同様とする。

- 2 運輸大臣は、前項の基本計画を定め、又は変更しようとするときは、あらかじめ、鉄道建設審議会に諮問しなければならない。

（工事实施計画）

第二十一条 公団は、第十九条第一項〔業務の範囲〕第一号の業務を行なおうとするときは、運輸省令で定めるところにより、前条第一項の基本計画に基づいて工事实施計画を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

- 2 公団は、前項の規定により工事实施計画を作成し、又は変更しようとする

るときは、あらかじめ、日本国有鉄道に協議しなければならない。

- 3 公団は、第一項の規定による運輸大臣の認可を受けたときは、工事実施計画に関する書類を、日本国有鉄道に提出しなければならない。

(鉄道敷設法の特例)

第二十二條 第二十条第一項〔基本計画〕の基本計画において公団が鉄道施設を建設することとされた鉄道新線については、日本国有鉄道は、鉄道敷設法第一条〔予定鉄道線路〕の規定にかかわらず、その敷設を行なわないものとする。

(鉄道施設の貸付け等)

第二十三條 公団は、政令で定めるところにより、日本国有鉄道に対し、有償で、第十九条第一項〔業務の範囲〕第一号の規定により建設した鉄道施設を貸し付け、又は譲渡するものとする。ただし、運輸大臣が後進地域その他特定の地域の開発等のため無償とする特別の必要があると認めて指定した鉄道施設は、無償で貸し付けることができる。

- 2 公団は、前項本文の規定により鉄道施設を貸し付け、又は譲渡しようとするときは、貸付料又は譲渡価額について、あらかじめ、運輸大臣の認可を受けなければならない。貸付料を変更しようとするときも、同様とする。

(業務方法書)

第二十四條 公団は、業務開始の際、業務方法書を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

- 2 前項の業務方法書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

第四章 財務及び会計

(事業年度)

第二十五條 公団の事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終る。

(事業計画等の認可)

第二十六條 公団は、毎事業年度、事業計画、予算及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

- 2 公団は、前項の規定により事業計画を作成し、又変更しようとするときは、あらかじめ、日本国有鉄道に協議しなければならない。
- 3 公団は、第一項の規定による運輸大臣の認可を受けたときは、事業計画予算及び資金計画に関する書類を、日本国有鉄道に提出しなければならない。

(利益及び損失の処理並びに納付金)

第二十八条 公団は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額のうち、政令で定める基準により計算した額を積立金として積み立てなければならない。

- 2 公団は、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は繰越欠損金として整理しなければならない。
- 3 公団は、第一項の規定による残余の額から同項の規定により積立金として積み立てた額を控除してなお残余があるときは、その残余の額を国庫に納付しなければならない。
- 4 前項の規定による納付金に関し、納付の手続その他必要な事項は、政令で定める。

(余裕金の運用)

第三十一条 公団は、次の方法による場合を除くほか、業務上の余裕金を運用してはならない。

- 一 国債その他運輸大臣の指定する有価証券の取得
- 二 銀行への預金又は郵便貯金

(財産の処分等の制限)

第三十二条 公団は、第二十三条〔鉄道施設の貸付け等〕に規定する場合を除くほか、運輸省令で定める重要な財産を譲渡し、交換し、又は担保に供しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

第五章 監督

(監督)

第三十五条 公団は、運輸大臣が監督する。

- 2 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、公団に対して、その業務に関し監督上必要な命令をすることができる。

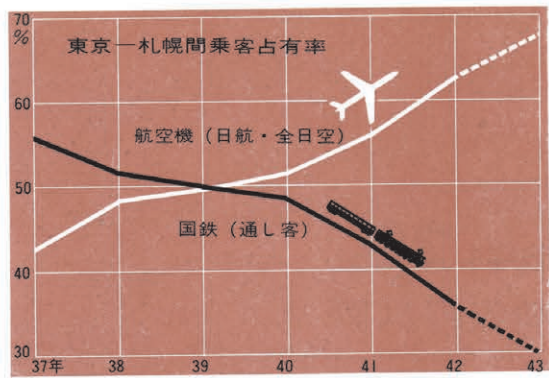
第六章 雑則

(建物等の無償貸付け)

第三十七条 日本国有鉄道は、公団の業務の運営に必要な範囲内において、日本国有鉄道の建物その他の施設を公団に無償で貸し付けることができる。

第七章 罰則(略)

附 則 (略)



資料19

東京—札幌間の旅行者“3人に2人は飛行機？”

朝日新聞43.6.11, 夕刊

国鉄は必死の巻返し策

「東海道新幹線のカタキを北海道で」——日航、全日空では「開道百年祭」にわく北海道への観光客をごっそりいただこうと、国鉄より1ヵ月早く6月から東京—札幌線に7往復増発した夏季ダイヤを組み、日に25往復のジェット機でピストン運航をはじめた。運輸省と国鉄の統計によると、昨年度の東京—札幌間の乗客数は、飛行機107万人、国鉄(1, 2等の通し客)60万人。ことしは3人に2人は、飛行機利用になるだろう、と航空会社側は強気の増発戦術となった。

ことしの北海道は、6月から8月にかけて、開道100年行事の観光もかねた学会や業者の総会が30も開かれ、一般の旅行者もふくれあがると予想されている。日航、全日空は、すでに7, 8月に計6万人以上の団体、予約客をうけ、出足はいままでになく好調だという。

札幌—東京間は、ジェット機で片道12,900円、国鉄の特急1等では8,120円だが、所要時間は1時間10分に対して約20時間と大きく開く。利用率は39年までは、国鉄の方が優勢だったが、40年に逆転、その後、年々その差が広がっている。

民航側は、新幹線の影響で、ドル箱の東京—大阪線が大打撃を受けたため、東京—札幌線など幹線で若者向けの50%割引制を設けたり、10%引きの周遊券を発表するなどして対抗したのが、旅行熱の高まりとあいまって、東京—札幌線で実ったわけだ。

民航側は「国鉄の東京—札幌間を通して乗る一等客は、ほとんど飛行機利用になった。2等客をどれだけ転向させるかが圧勝のカギ」と鼻息が荒い。苦戦の国鉄側は10月に東北本線の全線複線、電化が完成すれば、所要時間も2時間短縮され、特急などを増発して巻返しにでる計画だが、空陸の北海道戦争は激化しそうだ。

資料20

勧告の反響

朝日新聞 43. 7. 17

企業性を高めよう

国鉄は40年度以降、毎年600億円から1,200億円にのぼる赤字を出しているため、財界、学界120人の委員で組織している同会議は、専門メンバーで1年間、国鉄経営の分析、研究をすすめ、同勧告書をまとめた。

勧告書は「何回もの運賃値上げにもかかわらず、かえって赤字の拡大を招いている根本原因は、とくに貨物輸送のサービス面で荷主の期待にそっていない点にある」と強調、貨物輸送の生産性を高めることを要請し、さらに国鉄の赤字額が累積しているのは鉄道敷設法(大正11年公布)により日本鉄道建設公団が全国で赤字新線を建設し、国鉄におしつけているからで、同公団は今日の輸送革命時代には逆行する存在だと指摘している。そしてこのさい敷設法、公団法を廃止し、国鉄が部内の建設部門を活用、国鉄自身が自己の責任で時代にふさわしい鉄道を建設すべきであるといっている。

さらに日本国有鉄道法などでしばられてカーフェリー、石油、ガスのパイプラインなどの兼業ができない国鉄を、企業性を重点とした「日本輸送公社」に改組し、経営を多角化すべきだとしている。

〈解説〉産業計画会議が国鉄に勧告を行うのはさる33年の勧告「赤字ローカル線の廃止」について2回目である。今回は「国鉄が赤字になる根本原因にメスを入れない限り、運賃値上げは単なる対症療法にすぎない」として①貨物輸送の生産性の低さ②赤字線の経営負担の2点を指摘している。国鉄の調べによると、41年度の決算では旅客輸送部門の収支が96億円の黒字なのに対し、貨物部門は535億円の赤字で、旅客の収益でカバーしている形となっている。

貨物収入の伸びが悪い最大の理由は輸送力の不足にあるとされているほか、全国的に操車場、貨車が不足し、このため貨物が鉄道からトラックや海運へ移っているのが実態。この結果、国鉄の貨物輸送量はさる36年度以降、毎年2億トン前後で、全国貨物輸送量のなかでの占有率は40%から27%に激減している。

また幹線、ローカル線別収支では41年度の場合、幹線は236億円の黒字に

対し、ローカル線は675億円の赤字になっている。

こうした国鉄経営の現状を打開する方策として、同会議ではわが国の鉄道建設計画の基本法である「鉄道敷設法」と建設実施機関の法律である「日本鉄道建設公団法」の廃止というかなり思い切った方向を打出したもののだが、鉄道建設には地元はじめ政界筋など各方面から圧力もあり、両法が廃止されるまでにはかなりの曲折があるものとみられている。

日本経済新聞 43. 7. 17

国鉄を輸送公社に

民間の研究団体である産業計画会議(松永安左エ門委員長)は経営危機にある国鉄の再建のため「国鉄は日本輸送公社に脱皮せよ」との勧告書をまとめ17日、石田国鉄総裁、中曽根運輸相に手渡す。勧告は「数次にわたる運賃値上げも経営改善に生かされていない」と指摘し、抜本的な対策として①国鉄を改組して日本輸送公社にし、鉄道だけでなく他の輸送手段も総合的に経営出来るようにせよ②国鉄は幹線輸送、通勤通学輸送を中心にしローカル赤字線、赤字駅を勇断をもって廃止せよ——など次のように述べている。

▷政府=①鉄道敷設法、日本鉄道公団法を廃止して国鉄を日本輸送公社とし、バス、トラック、エアバス、パイプラインなど鉄道以外の輸送手段との総合経営を可能にする②日本輸送公社には経営について十分な自主性を認める③いわゆる公共負担の内容を検討し筋の通らぬものは廃止する。

▷国鉄=①幹線は少なくとも複線化し、幹線輸送に必要な貨車、コンテナのためのカーフェリー、石油、ガスのパイプラインなどを自営または共同経営すること②国鉄線2万^{km}のうちローカル赤字線を廃止し半分の1万^{km}にし、これに伴い全国5,000余駅を200駅内外に縮小せよ③幹線輸送と通勤通学輸送を区別しそれぞれ独立して経営する④配置転換と人員整理を進めまた管理部門の大幅な縮小を行なうこと。

毎日新聞 43. 7. 17

幹線に飛行機併用も

「国鉄は自動車、航空機が発達したいまの時代にふさわしいように輸送体系を改めよ」——財界人や学識経験者の団体、産業計画会議(松永安左エ門委員長)は17日の総会で「国鉄は日本輸送公社に脱皮せよ」と題する勧告を決め運輸省、国鉄に勧告書を出す。

同会議は33年7月、国鉄の民営分割論など根本的整備を強調した勧告を出

しており、国鉄経営に関する勧告は二度目。今度の勧告は、まず国鉄経営の悪化の実態を指摘「運賃値上げでは採算が改善されない」として自動車、航空機に脅かされている現状の認識を訴える。そして「国鉄が担当している輸送分野のうち幹線旅客輸送、通勤通学輸送、中・長距離、大量の貨物輸送の3つに重点を置き、ローカル旅客輸送、近距離貨物輸送の2つはバス、トラックに任せるのが適当」と論じ「輸送革新に対応する対策を実行しなければ混乱は大きくなる」として次の勧告をしている。

①運輸省は鉄道敷設法、日本鉄道建設公団法(いずれも新線建設関係)を廃止し、国鉄を改組して“日本輸送公社”とし、幹線鉄道に並行または短絡する線区に限り鉄道以上の輸送手段との総合運営を可能にする。筋が通らない公共負担は廃止し、残すものは国の財政で負担する。

②国鉄は幹線旅客、通勤通学、中・長距離貨物の輸送に集中するとともにバス、トラック、エアバス、カーフェリー、パイプラインなども自営または共同運営して独立採算制に立って合理化とサービス改善を行なう。具体的には幹線を複線化し、ローカルの不採算線を勇断をもって廃止(目標は全路線の50%の1万*)し、バス、トラックに譲る。中間の小駅を廃止し、重要駅の施設を充実する。幹線輸送に必要な中距離間の航空機、貨車やコンテナのためのカーフェリー、石油やガスのパイプラインなどの自営または共同運営をするとともに、公社の土地、建物の利用を再検討し、線路敷、駅施設の地上、地下を道路、パイプライン、送電線の敷地、バス・トラックターミナル、ヘリポートなどに利用する。このような改革のため管理部門の縮小を行ない、民間並みの経営努力をすべきである。

ダイヤモンド 43. 7. 22

国鉄大赤字の真犯人

輸送公社への衣がえを勧告

産業計画会議(委員長松永安左エ門)では、さる7月17日、委員総会を開き、「国鉄は、日本輸送公社に脱皮せよ」という、国鉄問題に関する第二次勧告案を採択し、中曽根運輸大臣、石田国鉄総裁に、勧告した。

産業計画会議は、昭和33年7月に「国鉄は根本的整備が必要である」という第一次の勧告を行ない民営分割論を提唱している。

今回の勧告では、民営分割論には、こだわらないが、精神の面では、まったく同じであるといっている。

民営分割は、事業経営の能率を上げるためには、競争が必要であるとの見地に立ったものであったが、国鉄の経営に自主性を与えれば、総裁の抱負経

輪(リン)をじゅうぶんに発揮しうることになるから、必ずしも民営という型式にこだわる必要はないというわけである。

国鉄問題については、産業計画会議の勧告以外にも、昭和34年に鉄道運賃制度調査会答申(会長原安三郎)、昭和35年に、日本国有鉄道諮問委員会意見書(委員長佐藤喜一郎)、日本国有鉄道監査委員会報告(委員長石田礼助)、要員対策委員会答申(委員長今井一男)、昭和38年に日本国有鉄道諮問委員会答申(委員長原安三郎)が出ている。

しかし、これらは、いずれも、国鉄の問題をミクロ的にとらえ、単に国鉄経営の危機を指摘しているにすぎない。

そこへいくと、今回の産業計画会議の勧告は、日本経済の流れの中で、輸送革命の進展と国鉄経営のあるべき姿をマクロ的に前向きにとらえたもので画期的なものである。

とにかく、国鉄を輸送公社に衣がえして、イメージを全面的に変えてしまうことになるのだ。

鉄道に郷愁をもち、鉄路だけしか頭にない国鉄一家にとっては、まったく夢のような話で、とてもこの勧告を受けとめるような柔軟性は、もち合わせないかもしれない。

しかし、そういう古い硬直した頭で、経営をやっていたのでは国鉄の斜陽化はますますひどくなり、時代の落後者になってしまうことも事実だ。

国鉄が落後者となることは、自業自得だとしても、そういう希望のない職場では、従業員のモラルも低下、事故が続発し、国民が大迷惑である。

国鉄の理事者たちは、この際この勧告を真剣に検討し、根本的な体質改善を図るべきだと思う。

有害の長物 鉄道建設公団

国鉄最大の問題は、運賃をいく度値上げしても、経営状態が改善されない点にある。

その原因はどこにあるのか。

昭和32年には、国鉄の総延長約2万^{キロ}のうち、黒字線は4,815^{キロ}(23.7%)であった。

ところが、それから10年目の昭和41年には、約1,500^{キロ}減って、わずかに3,330^{キロ}(16.0%)になってしまった。収支状況を見ると昭和32年には193億円の黒字であったものが、その後の運賃値上げにもかかわらず、昭和41年には、439億円の赤字となり、差引き632億円の悪化となっている。

こういう状態では、これからも運賃値上げは何回も行なわれるかもしれないが、国鉄の経営が改善される見込みはない。国鉄の経営が根本的に改善さ

れない限り、運賃値上げが続き、物価高に拍車をかけることになる。

国鉄の赤字づくりの真の犯人は国鉄の古くさい経営の基本になっている大正11年制定の「鉄道敷設法」という法律だ。この法律は、鉄道が唯一の近代的輸送機関として全国の間僻(へき)地にもじゅうぶんなサービスを提供することを精神としている。このため、国鉄は、建設予定線約8,400キロを掲げている。

現在黒字線は、16%にすぎないのに、さらに赤字線をふやす計画なのだ。その赤字線の建設部隊が、昭和39年に設立された日本鉄道建設公団である。

この建設公団が設立されたいきさつが、またふるっている。十河国鉄総裁当時、国鉄が斜陽化で経営が悪化するとき、赤字線をふやしても意味ないということで、建設予算を使い残した。これは十河総裁の「鉄道敷設法」に対する消極的抵抗であった。

ところが、これに目をつけた運輸議員連が、それでは、建設公団をつくって、国鉄に貸付したり、譲渡しようということになったのである。

選挙区に、急行停車駅をつくって運輸大臣を棒にふった“荒船事件”が証明しているように、国会議員にとって、鉄道の建設は、何より魅力ある問題だ。その線が赤字で国鉄が困ろうが、どうしようがおかまいなしとにかく新線さえ引張れば票になるのだ。これでは国鉄はたまったものではない。

日本鉄道建設公団法の第1条には「公団は、鉄道新線の建設を推進することにより、鉄道交通網の整備を図り、もって経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与することを目的とする」と、もっともらしく書かれている。

ところが、経済基盤の強化どころか、ただでさえ赤字に悩んでいる国鉄にさらに赤字の重荷を負わせ、国鉄の経済基盤を弱体化させ、運賃値上げで、国民生活を低下させているのだ。

地域格差の是正の点でも、新線建設の地域では、鉄道より、バス、トラックの運行のほうがより安い経費でより大きな効果をあげることができる。

そこで、産業計画会議は、国鉄経営再建の根本問題として、鉄道敷設法と日本鉄道建設公団法の廃止を勧告している。

とくに、日本鉄道建設公団については「今日の輸送革命時代にあつては、まったく時代錯誤の存在であつて、その業務は、今日の日本にあつても、ただ無益であるばかりでなく、むしろ有害である」と極論しているが、まったく同感である。一刻も早く、廃止することを望んでおきたい。

国鉄一家は心中寸前

さらに、勧告書では、国鉄を改組して「日本輸送公社」とし、鉄道以外の他の輸送手段との総合運営を図れ、といっている。

これは、どういうことかという、輸送を性格によって分けると、旅客輸送は、(1)幹線旅客輸送、(2)ローカル旅客輸送、(3)通勤通学輸送。貨物輸送は、(4)中・長距離貨物輸送、(5)近距離貨物輸送とに分けることができる。

これを、各種輸送機関の適性によってあてはめると、国鉄が分担する輸送分野は、(1)幹線旅客輸送、(2)通勤通学輸送、(3)中・長距離大量の貨物輸送が適切とみられる。(1)ローカル旅客輸送(2)近距離貨物輸送は、バス、トラックに任せたいほうが適切であるという結論である。

そこで、国鉄は、輸送会社に脱皮すると同時に、鉄道の輸送目標は、右の3点に集中し、幹線は、極力複線化して、輸送能力の拡充を図る。

その他は、鉄道ばかりでなく、バス、トラック、エアバス、カーフェリー、パイプラインなど、あらゆる近代的輸送手段を、総合的に自営または、共同運営して、徹底的に輸送の合理化を図るべきだというのである。

パイプラインというのは、石油の消費は、5年間で、100%増加をみているが、国鉄の輸送は、30%しかふえていない。しかも川崎から立川に輸送するのに、新宿駅で大火災を起こしたりしている。鉄道の線路の空地を利用してパイプラインで輸送することを考えたらいいではないかというわけだ。送電線にしても、線路を利用させたらよいという構想である。

また、大都市周辺の通勤通学輸送については、幹線輸送と通勤通学輸送とを区別し、相互に独立した運営を図る。この場合、私鉄、地下鉄との一体の総合運営によって、輸送の円滑化を図れという構想だ。このほか、公共性という定義をハッキリさせ、わけのわからぬ公共負担の割引制度も洗い直せといっている。

勧告書については、いろいろ検討の余地もあろう。しかし国鉄は現状のままでは、借金の利子を払うためにまた借金をしなければならなくなる。従業員47万人の平均年齢38歳という事実からみれば、近い将来大量に出てくる停年の退職者に退職金も支払えなくなる。まさに一家心中寸前というところだ。

今こそ、理事も従業員も封建的な余りにも封建的な国鉄一家意識を捨てて、近代的な輸送企業に脱皮する、自己革命のときにあることは否定できまい。

そういう意味で、この勧告の実現を強く支持したい。

日本工業新聞 43. 7. 25

国鉄再建を推進せよ 政府の実行力に期待する

民間の経済研究機関、産業計画会議(松永安左エ門委員長)はこのほど国鉄の再建に関する勧告書を運輸省と国鉄にたいして提出した。

勧告書は国鉄の赤字の原因として、最初に輸送革新時代に鉄道というものが、どういう地位を占めるかという分析を行ない、それへの適応が遅れているからだを指摘している。

そこで改善策として、まず政府に①赤字線を生む鉄道敷設法、日本鉄道建設公団法を廃止せよ②国鉄の組織を改め、幹線の並行路と幹線と連絡する支線はバス、トラックで輸送する③地方納付金、定期割り引きなど公共負担の内容を再検討し、筋の通らぬものは廃止、残す必要のあるものは政府が負担する——ことを勧告している。

さらに国鉄には、日本輸送公社に脱皮して幹線旅客、通勤通学旅客、中・長距離の貨物を鉄道の仕事とし、バス、トラックやエアバス、カーフェリーなどを自営、共同経営すること、鉄道は全路線の50%を廃止し、駅も200程度にすることなどを勧告している。大胆な提案だといえよう。

国鉄が赤字に悩んでいるのは、モータリゼーション時代にはいつても客も貨物も伸び悩み、他方では激増する通勤通学客のため、線路の増設はしなくてはならなくなっているからである。

かつて国鉄は陸上交通機関としては独占的な地位を保ち、全国に路線網をはりめぐらして今日にきた。ところが、自動車や航空機の発達で独占は失われてしまった。これは世界的な現象である。そうして“面”からの撤退が各国ではじまっている。

もちろん、大量交通機関としての有利さ、さらにもっとも安全な交通機関である良さは捨てがたい。だから、幹線網は残す必要がある。さらに大都市での通勤通学には私鉄と並んで一番大きな役割りを果たしている。これらの機能は残し、他を整理せよという産業計画会議の提案は時宜を得ている。

勧告書には、国鉄は貨物輸送にたいするサービスが欠けていたとも指摘してある。近距離貨物でトラックの優位は動かせないが、中・長距離は鉄道あるいは内航海運の分野である。ところが、そこもトラックに侵食されている。荷主の要望に合致した新しい貨物輸送体系を整備し、中・長距離では鉄道というシェア(市場占有率)を確保することが急務である。

国鉄の経営能力からみて、バス、トラックはともかく、輸送公社として他部門まで進出することが得策かどうかには疑問が残る。しかし、その他は正確に国鉄への指針を示している。

しかし、これが政治の分野に持ち込まれると、ことは容易ではない。赤字線の廃止にしてもそうであるが、現にある赤字線を撤去するのはもちろん、鉄道建設公団が大正11年に決められた法律に基づいてこれから建設しようという、地図の上にしかない線を中止しようとしてさえ、与野党を問わず、猛

反対が起こるのが通例である。

政府はいま財政制度審議会、国鉄財政再建推進会議で、ともに国鉄の再建策を検討しているさなかである。産業計画会議のこの勧告もおおいに参考にされよう。再建の方策はとくに奇策はないかも知れぬ。むしろ問題なのはそれをはばむ“政治の壁”である。二つの会議から具体策が提案されたとき、政治の場で万難を排して実行するよう前もって政府に望んでおく。

週刊東洋経済 43. 8. 10

合理化を阻む国鉄への地域圧力

経済の合理性を無視した政策は、米以外においても指摘できる。その一つは国鉄の経営方針である。われわれは43年度の予算編成当時、国鉄通勤定期の大幅値上げに関連して、若干の値上げはやむをえないものとして認めるが、その前提条件として国鉄経営の合理化を強く要求した。

さらに7月17日、産業計画会議は国鉄問題に関する勧告案を決め、これを当局に建議すると同時に、世間一般にも公表した。この勧告によると、国鉄はいまや破産状態にある。数次にわたる運賃値上げにもかかわらず、国鉄の経営はいっこうに改善されない。これからも値上げは何回も行なわれるかもしれないが、国鉄の採算は改善されまいと指摘している。

そして赤字の原因は、総延長の84%もの赤字線を古い時代の考え方で惰性によって経営を続けているところにある。そこで、不合理な不採算線の建設をやめ、既往のどうにもならぬ赤字線は撤去し、存続させる線でも中間の小駅を廃止し、重要駅の施設を充実させる。そして、ローカルの輸送はバスやトラックに譲り、国鉄は幹線旅客、通勤・通学の輸送と中・長距離の貨物輸送に重点をおくべきだという。われわれの考え方とまったく同じで、これを全面的に支持したい。

一方、国鉄当局も同じような見解をもっており、これをどういうふう具体的にしていけばいいか、この問題をいま国鉄諮問委員会が検討を進めている。われわれは、その結論に対して、大いに期待をかけている。

ところが、この合理化を地方の圧力団体とこれに結びつく政治家が阻止しようとする。国鉄が廃止した駅もあるが、一方、新設されるものもある。自分たちの地方にも新線を敷け、おらが村にも駅を設けよという運動が行なわれて、新たな線や駅が新設される。その全部が不合理なものだとはいえないけれども、赤字となる原因が拡大再生産されていくという状況である。

資料21

勧告に対する日本鉄道建設公団の反論 およびそれに対する再反論

総総第574号の2 昭和43年8月9日

産業計画会議 委員長 松永安左エ門 殿

日本鉄道建設公団

謹啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

さて、先般貴殿が委員をされております産業計画会議におかれては、国鉄問題に関する第2次勧告「国鉄は日本輸送公社に脱皮せよ」を發表されました。しかしながら、その文中、当公団を「全く時代錯誤の存在」であり、「その業務は、今日の日本にあっては、ただ無益であるばかりでなく、むしろ有害」であると断ぜられておりますことは、誤認にもとづく一方的見解であり、当公団としまして深く遺憾とするところであります。

よって、産業計画会議あて、別紙写しのような当公団に関する部分についての見解を送付いたしましたので、ご一読のうえ、当公団の存在意義を十分ご理解いただきたく存じます。 敬具

国鉄問題に関する第2次勧告

「国鉄は日本輸送公社に脱皮せよ」について

貴会議の標記勧告によれば、当公団は「今日の輸送革命時代にあつては、全く時代錯誤の存在であつて、その業務は、今日の日本にあつてはただ無益であるばかりでなく、むしろ有害である」とされている。

貴会議の如上の結論の根拠については、貴勧告によれば当公団が建設して国鉄に貸し付けもしくは譲渡する新線は、

- (1) その多くが赤字路線であつて、ただでさえ赤字で悩んでいる国鉄に一層の重荷を負わせる以外の何ものでもない。
- (2) 経済基盤の強化には役に立っていない、地域格差の是正ということに限ってみても、いま、新線を建設している地域には鉄道の新線建設よりはトラック、バスの運行の方がより安い経費で、より大きな効果をあげること

ができる。

というにある。

さらに、当公団が今後は赤字線の建設をやめて黒字線を建設することも好ましいことではなく、むしろ、運営責任をもつ国鉄自身が建設するのが当然であるとされている。

以上の所論は、次にかかげる点のみからしても正当な判断を欠くものと考ええる。

1 鉄道新線の多くが赤字路線であって、国鉄に一層の重荷を負わせるものであるという所論は当を得ない。

すなわち、当公団が建設中の鉄道新線（58線）のうち、地方開発線および地方幹線（45線）は、国鉄に無償で貸与されることになっているので、国鉄としては利子および減価償却費の負担をまぬがれ、これら地方開発線等による赤字は、問題とするほどのものではない。

有償貸付けまたは譲渡となる主要幹線および大都市交通線（13線）についてみれば、相当期間は赤字はまぬがれないとしても、これらの線を、それ自体の収支の面からのみ論ずべきものではない。むしろ、国鉄自体も強く要望している必需路線であるのみならず、民生上、産業経済上ぜひとも建設さるべき線区とされていることを見落してはならない。

2 鉄道新線が経済基盤の強化、地域格差の是正に少しも役立っていないという所論は当を得ない。

すなわち、当公団が建設中の鉄道新線のうち、地方開発線および地方幹線についてみても、それぞれ地域開発、資源開発等の使命を有するものであるが、それがトラック、バスのみによってまかないうものと考えるのは認識が十分でない。たとえば、鹿島線（地方幹線）のような大規模臨海工業地帯の輸送路の役目を受け持ち、大量貨物の輸送にあたる鉄道新線は、日本経済の躍進のため欠くべからざる新線である。また、雪国における冬期地方交通の確保は、トラック、バスによっては不可能であり、鉄道が必要なことはあらためていうまでもないところである。要は、赤字線だから建設すべきでないという結論は、各輸送機関の特性を十分再認識のうえ出すべきである。

3 以上、要するに当公団が今日の日本にあって、無益有害であるという所論は、モータリゼーションの進行と、鉄道の斜陽化という傾向を、そのまま日本の輸送事情に安易に適用して具体的検討を無視した結論である。公共的輸送機関である国鉄の国有鉄道たるゆえんは、貴所論にも述べているごとく、「国民生活ならびに経済活動に一層の便益を提供する」ことにこ

そあり、鉄道新線建設が今日的課題である過密・過疎対策、社会資本の充実という点における社会・経済上の効果について、産業経済界を代表する機関たる貴会議もあらためて想起される必要がある。

なお、当公団が黒字線を建設することも好ましくないという所論であるが、この点については当公団の設立の経緯を想起される必要があると考える。すなわち、戦後の鉄道新線の建設は、国鉄が戦災による荒廃した鉄道施設の復旧と急増する輸送需要に追われて遅々として進まず、ために、鉄道建設審議会において、「新線建設は一般国民に与える有形無形上の便益の増大と国家経済に与える効果の多大なることに鑑み、国家的な政策上の見地から論ずべきであり」、したがって、「道路、港湾整備等と同様に政府の公共投資とする以外になく」また、これを積極的に推進するためは「日本国有鉄道とは別個の組織をもって対処するを適当と認める」旨の建議がなされ、それにもとづき当公団は発足したものである。鉄道新線の建設は、常に国家的政策上の見地から論議されていることを銘記されることを希望するものである。また、新線建設の推進にあたっては、当公団は運営責任をもつ国鉄と常に緊密な連絡のもとに施行しているものであり、その間にそごのないことも認識されたい。

日本鉄道建設公団の反論についての産業計画会議の再反論

1. 「鉄道新線の多くが赤字路線であって、国鉄に一層の重荷を負わせるものであるという所論は当を得ない」という意見について

現在までに公団が建設し、国鉄に譲渡または貸付した線は別表の示すごとく10線全部が赤字である。しかもそのうち7線は営業係数200以上のひどい赤字路線である。根岸線については将来黒字に転化すると予想されるが、その他の路線については将来も黒字になる見込みはないものとの予想にはまちがいが無い。しかもその中に国鉄移管条件が無償貸付の線区が7線もあるのだからひどい話である。国鉄としては建設することを好まない新線を公団が建設して国鉄に押しつけているという当会議の主張は改める必要がない。また国鉄自体が強く要望している必需路線は、何も公団が建設しなくても経営責任のある国鉄自体で建設すればよいと主張しているのである。

2. 「鉄道新線が経営基盤の強化、地域格差の是正に少しも役立っていないという所論は当を得ない」という意見について

トラック、バスその他新しい交通機関に対する研究不足と、鉄道万能思想

の現われである。鹿島線は、武蔵野小金線、根岸線等将来は黒字になるであろう数少ない線区の一つであろうが、その場合でも新しく脱皮した輸送公社的な巾広い総合的交通機関の運営体で建設することの方がより効率的に運営できることは明らかであるし、経済基盤の強化、地域格差の是正にもより大きく役立つ。

雪国における冬期地方交通の確保は鉄道のみならず頼らざるを得ないとする意見は全くひとりよがりと言うほかはなく、今日の北海道の幹線道路にみられるごとく技術革新の今日においてはむしろ認識不足である。

3. 「公団が今日の日本にあって無益有害であるという所論に対する反論」について

要するに被害妄想思想である。公団の存在の責任は公団自身にあるのではなく、政府にあるのである。また鉄道全体が斜陽化しているといっているのではなく、鉄道には鉄道として受持つべき分野が国全体の輸送体系の中にあることを認識し、自動車、航空機、カーフェリー、内航船などを適材適所に置くことが今日の交通政策の基本であるという国全体の輸送の立場から出発すべきである。

なお日本鉄道建設公団の設立主旨が、国鉄の新線建設が遅々として進まないため、国鉄とは別個の組織をもってこれに対処するを適当と認めるとあるが、これこそまさに鉄道敷設法の廃止と公団法の廃止とによって、国鉄自身に自主性をもたせた運営によって解決すべき問題をすりかえて解決しようとしているという以外になく、勧告の主旨の如く国鉄を輸送公社として脱皮運営させることこそ正しい認識の上に立った解決策と信ずる。

建設公団の建設した線区（42年度末までに開業したもの）

線名	区間	営業キロ	国鉄移管条件	開業年月日	営業係数 (41年度)	付記
根岸	桜木町～磯子	8キロ	有償貸付	39. 5. 19	149	根岸線の一部
田沢湖	嚶石～田沢湖	24	無償貸付	一部39. 9. 10 一部41. 10. 20	297	田沢湖線の一部
能登	松波～蛸島	15	有償譲渡	39. 9. 21	318	能登線の一部
美幸	美深～仁宇布	21	無償貸付	39. 10. 5	665	
白糖	白糖～上茶路	25	無償貸付	39. 10. 7	303	
富内	振内～日高町	25	無償貸付	39. 11. 5	387	富内線の一部
漆生	漆生～下山田	4	無償貸付	41. 3. 10	1,912	漆生線の一部
上山田	上山田～豊前川崎	11	無償貸付	41. 3. 10	2,078	上山田線の一部
根室	落合～新得	28	有償貸付	41. 9. 30	176	根室本線の一部付け替え
神岡	猪谷～神岡	20	無償貸付	41. 10. 6	122	

注 営業係数の算出は新線建設営業収支計算方式による。

あとがき

国鉄の経営が危機に瀕していることは、政府、国鉄が過去、現在いくつもの委員会を設けて調査研究を重ねていることから明らかである。しかし、国鉄経営者にも従業員にも、「国鉄は不沈戦艦である」という意識の強いことも事実である。国鉄はわが国最大の企業であるとともに、日本国民の重要な大きな資産であるから、その経営が万一破綻したならば、その影響は計り知れないものがある。

日本国は永遠である。しかし、およそ経済社会には永遠の生命を有するものはない。

産業計画会議は、1959年「国鉄は根本的整備が必要である」という勧告を公表した。その後、鉄道は自動車との激しい競争時代に入り、さらに空からは航空機、海からは新しい海上輸送機関の挾撃を受けている。この時代に処して、国鉄は、新しく今日の国内最適輸送体系のうちにおいて、自らの受け持つべき分野をハッキリと把握して、その目標に向かって進むことが、その使命である。そうすることによって、国鉄の未来は開かれるであろう。

産業計画会議は、国鉄当局その他のヒヤリングを行なうとともに、常任委員会において数次の討議を重ねた上、下記の起草委員会を設けて、勧告案を起草し、さらに常任委員会において常任委員の意見を徴し、最終案をまとめて、委員総会の議決を得た。委員総会において、十河信二、青木均一、木内信胤の三委員から、通学通勤輸送部門は切り離し、別のオーガニゼーションに経営せしめ、日本輸送公社は、トランク・ラインの経営に専念すべきであるとの意見を出されたが、三委員の意見は、中曽根運輸大臣ならびに石田国鉄総裁に口頭を以て伝えることとして、原案は出席委員全員一致可決された。

運輸及び国鉄当局は勇断を以て本勧告を実施されんことを国民のために熱望して止まない。大湊・大畑線の廃止さえ実施し得なかったことは地域住民のためにも遺憾である。（前田 清）

委員長 黒沢俊一

委員 堀 義路

” 武吉道一

” 菅谷重二

” 前田 清

資料22 国鉄線別営業係数(昭和41年度)



線区数	営業キロ
黒字線	14 3,330 km
赤字線	14 1,803 "
"	営業係数 199までの線区 84 8,960 "
"	営業係数 200より大きな線区 130 6,690 "
計	242 20,783 "

国鉄は日本輸送公社に脱皮せよ

定価 500円

編者 産業計画会議

発行所 株式会社経済往来社

東京都千代田区大手町1-4

東京都新宿区四谷4-11

電話(201)6601-9(代表)

電話(357)0811(代表)

昭和43年9月25日発行

印刷 大日本印刷株式会社

産業計画会議レコメンデーション

- 第1次 日本経済たてなおしのための勧告
— エネルギー、税制、道路について
(産業計画会議刊・非売品)
- 第2次 北海道の開発はどうあるべきか
(ダイヤモンド社刊・70円)
- 第3次 東京—神戸間・高速自動車道路に
ついての勧告
(経済往来社刊・70円)
- 第4次 国鉄は根本的整備が必要である
(経済往来社刊・100円)
- 第5次 水問題の危機はさまっている
— 水利用の高度化を勧告する
(経済往来社刊・150円)
- 第6次 あやまれるエネルギー政策
(東洋経済新報社刊・150円)
- 第7次 東京湾2億坪埋立についての勧告
(ダイヤモンド社刊・180円)
- 第8次 東京の水は利根川から
8億トンを貯水する沼田ダムを建設せよ
(ダイヤモンド社刊・150円)
- 第9次 減価償却制度は
いかに改善すべきか
(東洋経済新報社刊・100円)
- 第10次 専売制度の廃止を勧告する
(ダイヤモンド社刊・200円)
- 第11次 海運を全減から教え
— 海運対策の提案
(経済往来社刊・200円)
- 第12次 東京湾に横断堤を
(経済往来社刊・200円)
- 第13次 産業計画会議の提案する
新東京国際空港
(経済往来社刊・250円)
- 第14次 原子力政策に提言
(経済往来社刊・500円)
- 第15次 危険な東京湾
(経済往来社刊・500円)
- 第16次 国鉄は日本輸送公社に脱皮せよ
(経済往来社刊・500円)

