

三

運輸第一四号

起案 昭和三十三年七月十日

閣議 昭和三十三年七月十日

内閣総理大臣 *西*

内閣官房長官 *長*  
法制局長官 *長*  
内閣官房副長官 *長*

内閣参事官

愛知国務大臣  
藤山国務大臣  
佐藤国務大臣  
灘尾国務大臣

*西*

橋本国務大臣  
三浦国務大臣  
高碕国務大臣  
永野国務大臣

*長*

寺尾国務大臣  
倉石国務大臣  
遠藤国務大臣  
青木国務大臣

*西*

池田国務大臣  
左藤国務大臣  
三木国務大臣  
山口国務大臣

*長*

閣議報告事項

日本国有鉄道幹線調査会の答申について  
(運輸省)

内閣

裏面白紙

鉄施第一三一号

昭和三十三年七月九日

運輸大臣 永野

内閣総理大臣 岸 信介 殿



日本国有鉄道幹線調査会の答申について  
諮問第一号「日本国有鉄道東海道本線及びこれに関連する主要  
幹線の輸送力増強並びに近代化の基本的方策」に対し、日本国有  
鉄道幹線調査会長から、別紙のとおり最終答申があつたので、閣  
議に報告する。

運輸省

裏面白紙

日本国有鉄道幹線調査会答申

昭和三十三年七月七日

日本国有鉄道幹線調査会  
会長 大蔵公望

運輸大臣、永野 護 殿

日本国有鉄道幹線調査会は、昭和三十二年九月十一日付諮問第一号「日本国有鉄道東海道本線及びこれに関連する主要幹線の輸送力増強並びに近代化の基本的方策」に関し、当局の資料及び説明に基いて慎重に審議した結果、東海道線の輸送力増強の必要性並びに緊急性については、さきに昭和三十二年十一月二十二日付をもつて中間的に第一次答申を行つたところであるが、爾後引続いてこれが具体化に関する問題点について審議を行い、新規路線のとりべき形態に関しては、第一分科会において、また資金等に関して第二分科会においてそれぞれその成案を得、これを昭和三十三年五月十六日第七回調査会において慎重審議の結果妥当と認めためたので、以上を総合して、ここに最終的に、関係資料及び議事録を添えて別紙のとおり答申する。

答申

わが国の産業。経済発展の推移に鑑み、日本国有鉄道の東海道線に予想される膨大な輸送需要を最も合理的に充足するため、左記の理由並びに結論に基づいて、すみやかに適切な措置を講ずる必要がある。

なお政府並びに日本国有鉄道当局においては、東海道線増強の必要性と緊急性に鑑み、早急に新規路線を建設する必要があるが、これが具体化に当り、技術的には世界最高の水準による最も近代的な交通機関として実現することを目標とするはもとより、その工事並びに完成後の運営については最高能率を発揮し得るよう画期的な方策を採用し、特に所要資金の調達に関しては日本国有鉄道の財政事情に照し万遺憾のないよう格段の措置を講じ、もつてこれが建設の促進に支障を与えないよう要望する。

新規路線の建設はあらゆる施策に先行し、かつ、強力に推進されなければ所期の目的を達成し得ないことは明らかである。よつて政府並びに日本国有鉄道の決断と努力とを重ねて要望するものである。

記

第一 東海道新規路線建設の必要性

一 東海道線輸送需要の推定

東海道線の輸送需要を推定すれば、最小案によつても、なお、昭和五十年度的においては現在に對比し旅客において約二倍、貨物において約二・三倍以上に達し、爾後更に増加するものと推定した。

二 各種交通機関の輸送計画

東海道線が負担する需要を推定するには、他の交通機関の輸送計画によつて、東海道線からこれらに転換される輸送量を推定する必要があり、これを検討した結果、次の結論に達した。

(イ) 東京―神戸間高速自動車道

東京―神戸間高速自動車道は、東海道線と最も関係が大であると考えられる。従つて、これに東海道線から転換する量について、中央縦貫道及び東海道高速道の両案について、特に詳細に検討した。高速自動車道のうち、名古屋―神戸間については昭和三十七年度、東京―名古屋間については昭和四十年年度にそれぞれその使用を開始するものとすれば、昭和四十年年度において東海道線の輸送量のうち、旅客約一〇〇―一九〇程度の貨物約四〇―五〇程度の量が鉄道から転換するものと推定した。

(ロ) 内航船舶

東海道における内航海運の輸送量は逐年増加しているが、戦時中及び戦後において内航海運から陸運へ貨物が転換されたため、戦前と比較すれば鉄道に対する海運の比率は低下している。しかし内航海運の復興に伴い、すでに海運へ復帰すべき貨物は概ね海運へ移行済みであつて、今後、運賃、諸掛、その他の経

濟事情に著しい変化がない限り、鉄道から船舶へ転換される貨物の量は考慮を要する程度には至らないものと推定した。

(ハ) 航空機

航空機による輸送量は、近年その増加が著しく、将来ともその傾向は続くものと予想されるが、東海道線の輸送量に比して極めて少いので、今後鉄道から航空機へ転換される量は、質的には若干の影響を予想されるが、絶対量の点ではほとんど考慮を要する程度に至らないものと推定した。

三 輸送の行詰りの推定

東海道線の行詰りの推定は、東海道線の輸送需要から他の交通機関への転換量を差引いた量について、国鉄五ヶ年計画完了時における輸送力をもつて検討した。

国鉄五ヶ年計画における東海道線についての増強計画は、京浜、名古屋、阪神地区における線路増強及び停車場改良並びに

車両増備等であつて、長期にわたる輸送需要に対する根本的な対策ではない。

従つて、前記東海道線の最小輸送需要から最大の転換量を考慮してもなおかつ、東海道線の輸送力は昭和三十六・七年頃において、ほぼ全線にわたつて輸送の行詰りを来すものと推定した。なお、推定にあつては、最多客期における平均乗車効率を一〇〇%に緩和するものとし、列車回数については同一線路に種々の列車を運行する現在の方式及び線路の保守等を勘案し、概ね一二〇回を限度としたものである。

#### 四 結論

本調査会は、前記の審議の結果、東海道に新規路線を建設する必要がある、かつ、輸送の行詰りの時期と建設に必要な期間とを考慮するとき、これが着手は喫緊の事であると認められた。

#### 第二 新規路線の取るべき形態

一 新規路線の形態  
東海道における新規路線は狭軌張付、狭軌別線及び広軌別線の三案について詳細に比較検討した結果、次の各項に示す理由により、広軌別線とすることが適當である。

- 輸送力が大であること。
- 到達時間が極めて早いこと。
- 所要資金が低廉であること。
- 高速度に対して安全度の点で有利であること。
- 徹底した近代化が可能であること。
- 進歩した技術が利用できること。
- 車両の共通運用ができないことによつて起きる欠点は、適當な措置によつて或る程度除き得ること。

#### 二 新規路線の計画

広軌別線を実施するに當つての計画は、次の各項により措置することが妥當である。たゞしこれは、現在知り得るかぎりの諸条件を前提として考えた事項であるから、開業までに更に研究を行い、新たな技術及び方策を導入するよう要望する。

- 1 新規路線は広軌（軌間一・四三五メートル）複線とするこ  
と。  
たゞし、現在線と車両を共通運用することが不可能なため  
おきる不便はできるだけ除くこと。
  - 2 始終点は、東京及び大阪とすること。たゞし、将来大阪以  
西及び東京以北へも延伸することがあることを予想して、着手ま  
でに充分調査の上、両端駅の位置を決定すること。
  - 3 中間駅については、現在線と新規路線との総合輸送力が最  
大となり、また現在線の輸送力の行詰りがなるべく遠い将来  
にまで伸ばし得るようにすることが必要であるので、現在線  
との連絡地点については更に慎重に調査研究の上、実施の際  
に決定すること。
  - 4 東京・大阪間の到達時分は、急行旅客において概ね三時間、  
貨物において概ね五時間三〇分を目標とすること。
  - 5 中長距離旅客の現在線との乗換に対しては、座席の確保及  
び乗換設備、乗換サービスに万全を期すること。
  - また必要に応じて現在線にも直通列車を運転し、爾後の旅客  
の流れに即応するよう措置すること。
  - 6 貨物については、ピギーバック及びコンテナ方式を積極  
的に採用して戸口から戸口への輸送を行い、なるべく大量の  
輸送を行つて、現在線の負担を緩和すること。
  - 7 動力は電気（交流）とすること。
  - 8 線路規格については、始終点等の特別な場合のほか標準半  
径二・五〇〇メートル、最急勾配一〇〇分の一〇とし、そ  
の他は更に調査研究の上、実施の際に決定すること。
  - 9 工期は概ね五ヶ年で完了することを目標とすること。
- 第三 新規路線の所要資金、工事推進及び運営等
- 一 新規路線の所要資金
- 新規路線の所要資金は概ね、工事費一、七二五億円（内車両  
費一〇〇億円）であるが、これに建設期間中の利子（年七分）  
を合せると一、九四八億円を要する。

二 国内資金調達の可能性

建設所要資金の調達にはあらゆる努力を払う必要があるが、その額は、わが国の経済力で賄い得ないほどのものではない。

三 新規路線建設と国鉄運賃との関係

一時的に大量の資金を投入する結果、国有鉄道は、借入金等の償還に苦しむおそれのある新規路線開業後の数年間は別として、将来収支は充分償い得る。従つて新規路線建設のための運賃値上げは必要ないし、又行つてはならない。

四 資金調達等の具体策

所要資金の調達、新規路線の建設及び完成後の運営に当つては、本資金の調達が国民経済に対する相当の負担である点に鑑み、本資金の調達、使用及び将来の運営について、資金の最大の効率を挙げるよう最善の措置をとることを要望する。

特に次の各項に留意する要がある。

1 新規路線の資金調達について

(1) 資金源としてはまず第一に、国有鉄道がなお一層の企業

努力をすること及び工事計画を再検討する等によつて、でき得る限り多額の資金をねん出するよう努力すること。

(2) 国有鉄道のねん出する資金以外は、政府の財政投融资に

よらなければならぬが、その方法として

(イ) 政府出資

(ロ) 預金部等財政資金の融資

等があるが、新規路線開業後の国有鉄道の総合収支バランスの困難を救うため、この際は相当の政府出資を行うとともに、貸付金及び鉄道債については、据置期間及び償還期限を長期のものとするのが望ましい。

なお政府出資についてはこの分に限り、なるべく早期に一般金利程度の政府納付金（配当金に当る。）をすることも研究する要がある。

(3) 外資については、新規路線の建設を促進するためには最も有効な手段であると認められるが、その実現には種々困



難な問題が予想されるので、更に慎重に研究する必要がある。  
(4) 民間資金による鉄道債の引受については、財政資金による調達資金が不足する場合に限り、これに依存することを可とするを認められた。この場合には、財政資金の投融資条件について更に格段の配慮が望ましい。

2

新規路線の工事推進について

(1) 工期の延伸は、資金の効率上不経済となるから、所定の工期が伸びないよう万全の措置をとること。

3

(2) 本工事は、比較的短期間の一時的な大工事であるから、従来の方法によつては建設所要人員を大量に必要とし、将来の運営に大きな負担を及ぼす恐れがあるので、国有鉄道部内の制度、執務方法については努めて漸新な方策をとることは勿論、部外の技術力もできるだけ活用する等の方法によつて高効率を発揮させ、建設所要人員を極力少なくするよう努力すること。  
新規路線の運営について

(1)

新規路線は技術的には世界最高の水準を採用し、業務、人事管理、その他の面においても極力合理化を実施して、高効率を発揮するよう努力すること。

(2)

投資効果の判定に資するため、新規路線の収支を部外に對して明らかにするよう工夫すること。

(3)

国有鉄道の部内組織についても、新規路線の収支全体について責任の所在を明らかにするよう工夫すること。

4

新規路線の運賃及び料金について

(1) 旅客運賃は、新規路線が現在線と総合一体の施設であることに鑑み、新規路線の各駅相互間のキロ程がこれと対応する現在線のそれに比べて多少の相違があるとしても、現在線の駅相互間における運賃と同額とすること。

(2)

急行料金は、新規路線の到達時分が著しく短縮される点に鑑み、ある程度増額することを適当と認めるが、その額は、旅客が現在線から新規路線に転移可能な範囲内にとゞめること。

(8) 貨物運賃は、旅客運賃の場合と同様に運賃実額を現在線の運賃と同額にすることは当然であるが、更に新規路線への転移を奨励するため、ピギーバックの料金等を含め戸口から戸口への総合した荷主負担額が、現在線を利用する場合より増加しないよう工夫すること。

以上

日本国有鉄道幹線調査会の答申要旨

昭和三十三年七月十日  
運輸省

昨年八月三十日の閣議決定にもとずき、運輸省に設置された、日本国有鉄道幹線調査会は、「日本国有鉄道の東海道本線及びこれに関連する主要幹線の輸送力増強並びに輸送の近代化に関する事項」を調査、審議していたが、去る七月七日その最終答申を行つた。要旨は、次のとおりである。

一 東海道本線の輸送需要は、他の交通機関への転換を考慮してもなお昭和三十六、七年頃において、全線にわたつてその輸送力を上廻り行詰りを来す。行詰りの時期と建設の工期とを考慮するとき、新規

路線建設の着手は喫緊の事である。(昨年十一月中間答申・閣議報告済)

二 新規路線の形態は、輸送力が大であること。所要資金が低廉であること。高速度に対し安全の点で有利であること。徹底した近代化が可能であること等の利点から広軌(一米四三五)復線とすること。

三 新規路線の工事費は約一七二五億円(内車両費一〇〇億円)を要す。工期は五ヶ年完了を目標とすること。

四 国有鉄道は、新規路線開業後の数年は別として、将来収支は充分償い得る。従つて新規路線建設のための運賃値上は必要ないと認めた。

以上

鉄施第二三三号

昭和三十三年九月十一日

運輸大臣 中村 三之丞

日本国有鉄道幹線調査会会長 大蔵 公望 殿

諮問書

左記事項について貴調査会の御意見を承りたく諮問いたします。  
記

諮問第一号

日本国有鉄道東海道本線及びこれに関連する主要幹線の輸送力増強並びに近代化の基本的方策

裏面白紙

日本国有鉄道幹線調査会設置について

昭和三十二年八月三十日  
閣議決定

日本国有鉄道の東海道本線及びこれに関連する主要幹線の輸送力の増強並びに輸送の近代化に関し必要な事項を調査審議するため、左記により、閣議決定に基く臨時の機関として、運輸省に、日本国有鉄道幹線調査会（以下「調査会」という。）を設置するものとする。

記

- 一 調査会は、運輸大臣の諮問に応じ、日本国有鉄道の東海道本線及びこれに関連する主要幹線の輸送力増強並びに輸送の近代化に関する事項を調査審議する。
- 二 調査会は、運輸大臣が委嘱する学識経験者及び関係機関の職員三十五人以内の委員をもつて構成する。
- 三 調査会の会長は、委員の互選によつて定める。
- 四 調査会に、委員の職務を補佐させるため、幹事十人以内を置く。

幹事は、関係行政機関及び日本国有鉄道の職員の中から運輸大臣が委嘱する。

- 五 会長は、必要に応じ、委員以外の関係機関の職員を会議に出席させ、意見を述べさせることができる。
- 六 調査会の存続期間は、昭和三十三年二月二十八日までとする。
- 七 調査会の庶務は、運輸省鉄道監督局において処理する。
- 八 調査会の議事の手続に関し必要な事項は、会長が定める。

裏面白紙

日本国有鉄道幹線調査会の存続期間の延期について

昭和三十三年二月二十五日  
閣議決定

昭和三十三年八月三十日閣議決定により設置された日本国有鉄道幹線調査会の存続期間は、昭和三十三年二月二十八日までとされているが、なお調査審議を必要とするので、これを昭和三十三年八月三十一日まで延長するものとする。

(会議の招集)

- 第一条 調査会の会議は、会長が招集する。
- 2 会長は、会議を招集するときは、緊急を要する場合のほか、会議開催の日の一週間前までに、その日時、場所及び議題を委員に通知する。

(会議)

- 第二条 調査会の会議は、会長が主宰する。
- 第三条 会長又は会長の職務を代理する者及び十七人以上の委員の出席がなければ、会議を開き、議決をすることができない。
- 2 調査会の議事は、出席した委員の過半数をもつて決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- (会長代理)
- 第四条 会長に事故があるときは、あらかじめその指名する委員が、その職務を代理する。

(分科会)

- 第五条 会長は必要があると認めるときは、調査会に、分科会を置くことができる。

(議事録)

- 第六条 調査会の議事は、議事録に記録する。
- 2 議事録には、少くとも左に掲げる事項を記載するものとする。
  - 一、開催年月日及び場所
  - 二、出席者の氏名
  - 三、議題
  - 四、審議の経過の概要
  - 五、議決事項
- 3 議事録には、会長が署名する。

(答申書)

- 第七条 調査会が行う答申は、書面をもつてする。

昭和三十三年七月現在

日本国有鉄道幹線調査会委員名簿

(五十音順)

- |                 |        |               |             |
|-----------------|--------|---------------|-------------|
| 日本空港ビル社長        | 秋山 龍   | 太田区馬込西一ノ一六七三  | 七六一〇五一七     |
| 神奈川大学教授         | 朝倉 希一  | 太田区馬込東一ノ一〇五九  | 七六一一七三四     |
| 東京商工会議所会頭       | 足立 正   | 目黒区上目黒八ノ五二二   | 四六一一五二一     |
| 運輸事務次官          | 荒木 茂久二 | 世田谷区野沢二ノ一三一   | 四二一五〇〇一     |
| 毎日新聞論説委員        | 井上 縫三郎 | 世田谷区赤堤町二ノ四四九  | 三二一二二三六     |
| 通産事務次官          | 上野 幸七  | 杉並区阿佐ヶ谷六ノ一七二  | 三九一二四三七     |
| 元満鉄理事           | 大蔵 公望  | 世田谷区成城町六四九    | 四一八七五七      |
| 関西電力社長          | 太田垣 士朗 | 大阪府豊中市上野三ノ一四八 | 大阪 豊中 一三八一八 |
| 元名古屋商工会議所<br>会頭 | 神野 金之助 | 名古屋市昭和区川名山町三  | 名古屋 七三一六〇〇  |
| 日本道路公団総裁        | 岸 道三   | 港区赤坂表町四ノ一     | 四八一三五三一     |
| 神戸商工会議所副会頭      | 木原 仙松  | 神戸市長田区大塚九ノ二   |             |



|              |       |                |           |
|--------------|-------|----------------|-----------|
| 元運輸審議會會長     | 木村隆規  | 文京区丸山新町三八      | 九二一八三三五   |
| 農林中央金庫理事長    | 楠見鏡男  | 杉並区西荻窪一ノ一八六    | 三九一二一八二   |
| 朝日新聞編集局長     | 譽田三男  | 埼玉県与野町大戸四九五    | 浦和一五二〇〇   |
| 三井銀行社長       | 佐藤喜一郎 | 太田区新井宿二ノ一四九五   | 七六一三二三八   |
| 早大教授         | 島田孝一  | 千代田区四番町二ノ六     | 三三一二三九二   |
| 農林事務次官       | 塩見友之助 | 世田谷区玉川奥沢三ノ二七〇  | 七〇一四九六一   |
| 日本國有鉄道技師長    | 島秀雄   | 品川区北品川六ノ四〇二    | 四四一〇九七六   |
| 大阪商工会議所会頭    | 杉道助   | 大阪市住吉区万代西一ノ四五  | 大阪六七二六六二  |
| 私鉄經營者協會會長    | 鈴木清秀  | 浦和市本太町前地三ノ四八   | 浦和一二四七一   |
| 日本國有鉄道總裁     | 十河信二  | 渋谷区代々木山谷二〇八    | 三六一〇八八〇   |
|              | 田中武雄  | 新宿区弘方町五        | 三〇一〇〇〇九   |
|              | 田中實   | 東京都北多摩郡小金井町五〇五 | 小金井一二八    |
| 読売新聞論說委員     | 千葉成夫  | 太田区調布橋の木一五五ノ二  | 七五一三八九一   |
| 經濟企画事務次官     | 徳永久次  | 鎌倉市二階堂五八       | 鎌倉一七九八    |
|              | 中島弥団次 | 文京区向ヶ丘弥生三は六    | 九二一〇五四〇   |
| 京都商工会議所会頭    | 中野種一郎 | 京都市伏見区肥後町三八〇   | 伏見一 二五五   |
| 横浜商工会議所会頭    | 半井清   | 横浜市西区老松町一五     | 横浜 三一四六八〇 |
| 産経新聞論說副委員長   | 波多尚   | 太田区田園調布一ノ二六ノ六  | 七二一三八六七   |
| 元 滿 鉄 理事     | 平山復二郎 | 武蔵野市吉祥寺八八五     | 〇二二一四六〇一  |
| 日本經濟新聞經濟部長   | 古田保   | 文京区水道端町一ノ一五    | 九二一七七〇六   |
| 經濟団体連合会 常任理事 | 堀越禎三  | 世田谷区経堂二七〇      | 四二一二五九〇   |
| 芝浦工業大学学長     | 松繩信太  | 杉並区上荻窪一ノ三四     | 三九一〇八五六   |
| 大蔵事務次官       | 森永貞一郎 | 文京区上富士前一四二     | 九四一三〇〇五   |
| 建設事務次官       | 米田正文  | 太田区矢口町五八       | 七三一〇〇二    |

以上三十五名

日本國有鐵道幹線調查會  
幹事名簿

經濟企画庁

審議官

土井

智喜

大藏省

主計局長

石原

周夫

建設省

道路局長

佐藤

寬政

同

計画局長

美馬

郁夫

運輸省

官房長

朝田

靜夫

同

鐵監局長

堀田

良彦

同

國鉄部長

八木

利真

同

自動車局長

山内

公猷

同

幹線調査室長

大石

重成

同

幹線調査室

遠藤

鉄二

昭三三、二、一〇

裏面白紙

日本国有鉄道幹線調査会答申第一号

昭和三十三年十一月二十二日

日本国有鉄道幹線調査会  
会長 大藏 公 望

運輸大臣 中 村 三之 郎 殿

日本国有鉄道幹線調査会は、昭和三十三年九月十一日付諮問第一号「日本国有鉄道東海道本線及びこれに関連する主要幹線の輸送力増強並びに近代化の基本的方策」に関し、慎重に審議した結果、東海道における新規路線建設の必要性に関し結論を得たので、関係資料及び議事録を添えて別紙のとおり答申する。

(別紙)

答 申

一 審議の順序

本調査会は、昭和三十三年九月十一日その第一回を開催し、爾後四回にわたり当局の資料並びに意見に基いて調査・審議を行つた。東海道線増強に関する問題点を審議検討した結果、第一段階として東海道における新規路線建設の必要性の有無に関する審議を行い、第二段階として新規路線のとりべき形態並びに具体化の方策について審議を進めることとした。

二 審議項目

審議した項目及びその結果は次のとおりである。

(一) 東海道線の輸送需要

東海道線の輸送需要の推定に当つては、次の事項を検討して決定することとした。

— 4 —

(イ) 国有鉄道の輸送需要を推定する。

(ロ) 国有鉄道の過去の輸送量と東海道線のそれとの相関関係から将来の東海道線の需要を推定する。

(ハ) 輸送施設は長期間その効用を持続すべきであるから、長期にわたる需要を考える。

(ニ) 需要の推定の確実を期するため、数案の推定方式を考える。以上によつて輸送需要を推定すれば、最小案によつても、なお、昭和五十年において現行に對比し旅客において約二倍、貨物において約二・三倍以上に達し、爾後更に増加するものと推定した。

(二) 各種交通機関の輸送計画

東海道線が負担する需要を推定するには、他の交通機関の輸送計画によつて、東海道線からこれらに転換される輸送量を推定する必要があり、これを検討した結果、次の結論に達した。

(イ) 東京―神戸間高速自動車道

東京―神戸間高速自動車道は、東海道線と最も関係が大であると考えられる。従つて、これに東海道線から転換する量については、中央縦貫道及び東海道高速道の両案について、特に詳細に検討した。高速自動車道のうち、名古屋―神戸間については昭和三十七年度、東京―名古屋間については昭和四十年年度にそれぞれその使用を開始するものとすれば、昭和四十年年度において東海道線の輸送量のうち、旅客約一〇―一九%程度、貨物約四―五%程度の量が鉄道から転換するものと推定した。

(ロ) 内航船舶

東海道における内航海運の輸送量は逐年増加しているが、戦時中及び戦後において内航海運から陸運へ貨物が転換されたため、戦前と比較すれば鉄道に対する海運の比率は低下している。しかし内航海運の復興に伴い、すでに海運へ復帰すべき貨物は概ね海運へ移行済みであつて、今後、運賃、諸掛、その他の経済

事情に著しい変化がない限り、鉄道から船舶へ転換される貨物の量は考慮を要する程度には至らないものと推定した。

(ハ) 航空機

航空機による輸送量は、近年その増加が著しく、将来ともその傾向は続くものと予想されるが、東海道線の輸送量に比して極めて少いので、今後鉄道から航空機へ転換される量は、質的には若干の影響を予想されるが、絶対量の点ではほとんど考慮を要する程度に至らないものと推定した。

(三) 送の行詰りの推定

東海道線の行詰りの推定は、東海道線の輸送需要から他の交通機関への転換量を差引いた量について、国鉄五ヶ年計画完了時における輸送力をもつて検討した。

国鉄五ヶ年計画における東海道線についての増強計画は、京浜、名古屋、阪神地区における線路増強及び停車場改良並びに車両増備等であつて、長期にわたる輸送需要に対する根本的な対策では

ない。従つて、前記東海道線の最小輸送需要から最大の転換を考慮してもなおかつ、東海道線の輸送力は昭和三十六・七年頃において、ほぼ全線にわたつて輸送の行詰りを来すものと推定した。なお、推定にあつては、最多客期における平均乗車効率を一〇〇%に緩和するものとし、列車回数については同一線路に種々の列車を運行する現在の方式及び線路の保守等を勘案し、概ね一二〇回を限度としたものである。

### 三 結 論

本調査会は、前記の審議の結果、東海道に新規路線を建設する必要があり、かつ、輸送の行詰りの時期と建設に必要な期間とを考慮するとき、これが着手は喫緊の事であると認められた。

なお、本調査会は新規路線の形態並びに具体化に関し審議を続行し、順次答申を行う予定である。

以 上

# 幹線調査会第一分科会報告

昭和33年3月27日

日本国有鉄道幹線調査会

第一分科会

220

## 目 次

### I 分科会の結論

### II 審議経過

- 1 新規路線の形態
- 2 新旧路線の輸送方法、線路使用方式  
並びに輸送量
- 3 始終点、経過地その他
- 4 動力、使用機関車その他
- 5 線路規格
- 6 到達時分その他
- 7 工期及び所要資金
- 8 そ の 他

### III 資 料



昭和32年11月25日の第六回幹線調査会において、第一分科会に付託された「新規路線の取るべき形態」については、12月10日、同月17日、昭和33年1月21日及び同3月27日の四回にわたり、当局の提出した資料に基づいて慎重に検討した結果、次の結論に達したので、これに基づいて本報告書を作成した。

#### I 分科会の結論

東海道における新規路線は、狭軌張付、狭軌別線及び広軌別線の三案について詳細に比較検討した結果、広軌別線とすることを適当と認めた。その理由は後述IIの審議経過のとおりであるが、これを要約すれば次のとおりである。

輸送力が大であること。

到達時間が極めて早いこと。

所要資金が低廉であること。

高速度に対して安全度の点で有利であること。

徹底した近代化が可能であること。

進歩した技術が利用できること。

車両の共通運用ができないことによつて起きる欠点は適当な措置によつて或る程度除き得ること。

次に広軌別線を実施するに当つての具体策は、次の各項により措置することが妥当である。ただしこれは、現在知り得るかぎりの諸条件を前提として考えた事項であるから、開業までに更に研究を行

い、新たな技術及び方策を導入するよう要望する。

- 1 新規路線は広軌（軌間1435メートル）複線とすること。  
ただし、現在線と車両を共通運用することが不可能なために起きる不便はできるだけ除くこと。（56参照）
- 2 始終点は、東京及び大阪とすること。ただし、将来大阪以西及び東京以北へも延伸することがあることを予想して、着手までに充分調査の上、両端駅の位置を決定すること。
- 3 中間駅については、現在線と新規路線との総合輸送力が最大となり、また現在線の輸送力の行詰りがなるべく遠い将来にまで伸ばし得るようにすることが必要であるので、現在線との連絡地点については更に慎重に調査研究の上、実施の際に決定すること。
- 4 東京～大阪間の到達時分は、急行旅客において概ね8時間、貨物において概ね5時間30分を目標とすること。
- 5 中長距離旅客の現在線との乗換に対しては、座席の確保及び乗換設備、乗換サービスに万全を期すること。また必要に応じて現在線にも直通列車を運転し、爾後の旅客の流れに即応するよう措置すること。
- 6 貨物については、ビギーバック及びコンテナ方式を積極的に採用して戸口から戸口への輸送を行い、なるべく大量の輸送を行って、現在線の負担を緩和すること。
- 7 動力は電気（交流）とすること。
- 8 線路規格については、始終点等の特別な場合のほか標準半径2500メートル、最急勾配1000分の10とし、その他は更に調査

研究の上、実施の際に決定すること。

以上の各項による場合

- 1 工期は技術的には5ヶ年で完了し得るものと認めた。
- 2 所要資金は、約1725億円（含車両費）を要するものと認められた。

## II 審議経過

第一分科会においては審議の便宜上、審議項目を

新規路線の形態

新旧路線の輸送方法、線路使用方式並びに輸送量

始終点、経過地その他

動力、使用機関車その他

線路規格

到達時分その他

工期及び所要資金

に分類して審議を進めた。しかしながらこれらは、おのおの独立した項目でなく相互に関連性が非常に深いため、適格、簡明に表現することは困難であるから、以下各項目の相互の関連性を考慮しつつ細部にわたって記述することとした。

## 1 新規路線の形態

比較すべき新規路線の形態としては、狭軌張付、狭軌別線、広軌別線の三案が考えられた。

狭軌張付とは軌間は1067メートルで、現在の東海道線の各駅を通過するいわゆる複々線の形態の路線をいい、狭軌別線とは、軌間は1067メートルで、現在の東海道線の主要駅及び主要操車場においてのみ、各列車が両路線に相互に出入りできるような接続方式を考えた路線をいう。また広軌別線とは、軌間は1435メートルであつて、現在線との車両の共通運用が不可能なため、現在線との接続は、旅客のみ、必要に応じ主要駅において乗換を可能とする方式とし、貨物は現在線とは別に、主として主要駅相互の直通貨物を取扱う方式とした路線をいう。

## 2 新旧路線の輸送方法、線路使用方式並びに輸送量

本問題は、新規路線の形態を決定する重要な事項であるが、線路の延長、中間駅、列車速度並びに到達時分等を前提としないければ論議できないところである。従つて先づこれらについて、当局の研究せる案について説明を求め、これを参考として審議を進めたのである。

### (1) 三案の線路容量の比較等

調査会において既に審議決定されたように、「東海道線の輸送量に対処するには、自動車道その他の交通機関への最大の転換量を見込んで、なお昭和37年において170回～190回、昭和50年においては実に240回～310回に

及ぶ列車回数を必要とする」が、現在のよな線路の使用方式、すなわち東海道線のような長区間に急行、緩行の客貨を混用する使用方式をとるとすれば、その線路容量は120回をこえることは極めて困難である。従つて更に復線を増設したとしても、昭和50年に必要と予想される最大列車回数310本を入れることはできない。

よつて分科会においては先づ「新規路線と現在線との輸送力の総和が最大となるような路線の使用方式」について検討することとした。その結果、現在線には速度の同じローカル旅客列車と貨物列車をとり、新規路線には急直行旅客列車及び輸送力貨物列車（主要操車場又は大貨物駅より、主要操車場又は大貨物駅へ直通する貨物列車）の一部をとる。またでき得るかぎりのスピードアップという経済的、社会的要請にも応え、かつ、線路の保守間合として一日一回60分をとることとし、更にこれらを前提とした場合、各線別の線路容量はどうかについて検討することとした。

そこで実際に運行する場合を想定してのダイヤを引いて検討した結果、線路容量は次のようになることが判明した。

(イ) 現在線は、最高時速旅客95 Km、貨物65 Kmの平行ダイヤとして、片道180回。

(ロ) 狭軌張付においては、最高時速旅客120 Km、貨物75 Kmとして、片道120回～130回。

(ハ) 狭軌別線においては、最高時速旅客150 Km、貨物75 Kmとして、片道70回～100回、最高時速旅客120 Km、

貨物 75 kmとして片道 120 回～130 回。

(一) 広軌別線においては、最高時速旅客 250 km、貨物 150 kmとして片道 150 回（狭軌換算 195 回：資料(1) 輸送力比較表参照）

## (2) 狭軌張付案と狭軌別線案の比較

上記によつて、狭軌張付案と狭軌別線案を比較すると、最高速度を同一にすれば、輸送力においては両案とも何等差はないものと認められた。これは別線に適当に中間接続駅を選び、現在線との列車の出入を自由にすることによつて、別線へとり得る列車を張付案と同様にすることができるからである。

しかし現在線は明治 22 年に敷設されたもので、現在考えられる「理想の線路形態」とは程遠いものである。従つて、これに沿う張付案は、

- (1) 線路延長が長くなること。
- (2) 曲線半径が小さく高速度が出せないこと。
- (3) 1,060ヶ所に及ぶ踏切の全部を除却することが困難であること。
- (4) 沿線には既設の工場、店舗、家屋等の支障物件が多く、これが移転補償に莫大な経費と日時を要すること。
- (5) 通過各駅の配線変更を要すること。
- (6) 中間駅における貨物の上下授受が困難なこと。

等の理由から、保線作業上些少有利であるということも考慮しても、なお狭軌別線に比して不利な線路である。

しかも運転時分の短縮等による画期的な近代化は期待することができない。

以上の観点から張付案はすてることに決定した。

## (3) 狭軌別線案と広軌別線案の比較

次に狭軌別線、広軌別線の二案について比較検討することとした。

### (1) 現在線と別線の貨物の取扱ひ方等

貨物の取扱の面から見ると、狭軌別線を建設すれば、現在線と別線との間においては車両の共通運用が可能であり、列車が相互に出入できることは狭軌の最大の魅力である。しかし狭軌別線に旅客の急直行列車を設定すると、速度差の関係から貨物列車を大量にとることができない（東海道全輸送量の約 20%程度と見込まれる）と認めた。

一方広軌別線は車両の共通運用はできないが、線区内主要都市相互間の輸送は可能である。そこで、東京地区、大阪地区、名古屋地区及び清水～静岡地区の貨物を対象とすれば、これら地区の相互着発貨物は、東海道全通過貨物トン数の約 25%であり、これを更に主要品目別に検討すると、その約 80%が新規路線の輸送の対象となるものと推定した。即ち東海道全通過量の約 20%が広軌別線へ転移し得るものと認めた。従つて別線の負担する貨物輸送量は狭軌によつても、広軌によつても大差ないことが判明したわけである。

また貨物輸送上ビギンバックは極めて近代化された合理

的な方法であり、広軌によつてその大きな効用が発揮され、併せてコンテナも有効に利用できるから、サービスの向上は元より、国民経済上極めて有利であると認められた。しかし、これまで専用線、臨港線を利用してきた荷主等にとっては、現在線を利用する方が有利な場合も考えられるので、別線によるか現在線によるかの選択は、荷主の自由に委すことが適當である。

(四) 現在線と別線の旅客の取扱い方等

次に旅客面においては、広軌別線は到達時分が非常に短縮され大きな利便があるため、乗換設備によろしきを得、かつ、座席確保に万全の措置を講じ、また手荷物運搬に十分の便宜を計るならば、さきに推定したとおり、中長距離旅客の大半が乗換えるものと認めた。しかしこの場合旅客に乗換えを強要することがないように、現在線には必要に応じ長距離サービスを残して、列車の選択は旅客の自由意志に任せるよう措置する要があり、爾後は旅客の流れに応じて漸時切り替えることができるものと認めた。

(五) 両案の総合輸送力と行詰りの時期

輸送力の行詰りの時期を比較するには、先づ東京～大阪間に必要な列車数を年度別及び線路別に振り分けて検討する要があると認めた。そこで本区間を、旅客については10区間に、貨物については3区間にわけ、これを基として各区間別に旅客及び貨物の輸送量を算出し、東海道線主要区間別通過人員並びに相互発着貨車数を推定した結果、年

度別及び線路別の列車の振分は、資料(2の1)の各年度列車振分表に示すとおりとなるものと認めた。

次にこの列車振分表を基として、年度別及び線路別の所要列車回数と線路容量との関係をグラフに示すと、資料(2の2)に示すとおりであり、現在線と狭軌別線の組合せよりも、現在線と広軌別線の組合せの方が、各線別輸送力においてもまた総合輸送力においても大であり、また現在線の行詰る年度も、広軌別線を建設した方が先に伸びることが判明した。

3 始終点、経過地その他

(1) 始 終 点

狭軌の場合は、車両が共通運用され列車も自由に出入できるから始終点は現在の東京都内、大阪市内の既設各駅のうち必要な個所で連絡することができるし、またそうしなければならぬが、広軌においては列車が相互に出入できないから、必ずしも既設駅に拘泥する必要はない。現在の東京駅または大阪駅と連絡することについても果して妥当か否かは論議の余地があり、また技術的にも調査研究を要する。特に大阪駅については、将来山陽線へ幹線を延長する要がある場合の連絡の便を考慮する問題もあり、乗換駅とターミナルは必ずしも同一の場所に限定する必要がないものと認めた。

そこで始終点については、実施の際これらの点を充分調査

検討の上、当局において決定することが適当であると認めた。

(2) 中間駅

中間駅の選定に当つては、輸送量の面及び技術的な面から十分な検討が必要であり、更に東京～大阪間をできるだけ最短距離で結ぶという目的が阻害されることのないよう考慮する必要があるので、軽々に決定することは妥当でない。従つてこの問題は、更に詳細な調査を行い実施の際これらの点を充分検討の上、当局において決定することが適当であると認めた。

4 動力、使用機関車その他

動力は電気（交流）とし、また使用動力車は、旅客においては、風及び高速運転に対する安全並びに停車場における列車取扱の簡便等の観点から電車を主とし、貨物は電機けん引とすることが妥当であると認めた。

なお動力車の性能等は更に詳細に検討の上、実施の際当局において決定することが適当であると認めた。

5 線路規格

曲線、勾配によつて、列車の運転速度及び輸送力が規制されることのないよう、規格並びに荷重を決定する必要があるので、下記当局案は概ね妥当であると思われるが、更に検討の上、実

施の際当局において決定することが適当であると認めた。

|        | 狭 軌     | 広 軌     |
|--------|---------|---------|
| 標準半径   | 1,500 m | 2,500 m |
| 最急勾配   | 10/1000 | 10/1000 |
| K S 荷重 | 15      | 15      |

6 到達時分その他

狭軌旅客列車の最高速度は、150 軒/時、広軌のそれを250 軒/時として、到達時分等を検討すれば第1表の通りとなるが、技術的観点からも概ね妥当であると認めた。

第1表

新規路線到達時分及び速度

| 列車種別      | 旅客列車 |        |        |     | 貨物列車           |                |
|-----------|------|--------|--------|-----|----------------|----------------|
|           | 広軌   |        | 狭軌     |     | 広軌             | 狭軌             |
| 通過、各停の別   | 通過   | 各停     | 通過     | 各停  | 通過             | 通過             |
| 動力方式      | 電車   | 電車     | 電車     | 電車  | 電気機関車<br>(EF型) | 電気機関車<br>(EH型) |
| 牽引車両      | 10両  | 10両    | 10両    | 10両 | 1500t          | 1200t          |
| 最高速度km/h  | 250  | 250    | 150    | 150 | 150            | 75             |
| 東京～大阪到達時分 | 3時間  | 3時間40分 | 4時間30分 | 6時間 | 5時間30分         | 10時間30分        |
| 平均速度      | 167  | 136    | 111    | 83  | 91             | 48             |

7 工期及び所要資金

工期は技術的な面より検討すれば5年をもつて完成し得るものと認められた。建設費については、経過地及び線路その他の基準等を決定した上で算定しなければならないが、これについては戦前研究された資料を基として算出すれば、第2表のようになるものと認められた。

8 その他

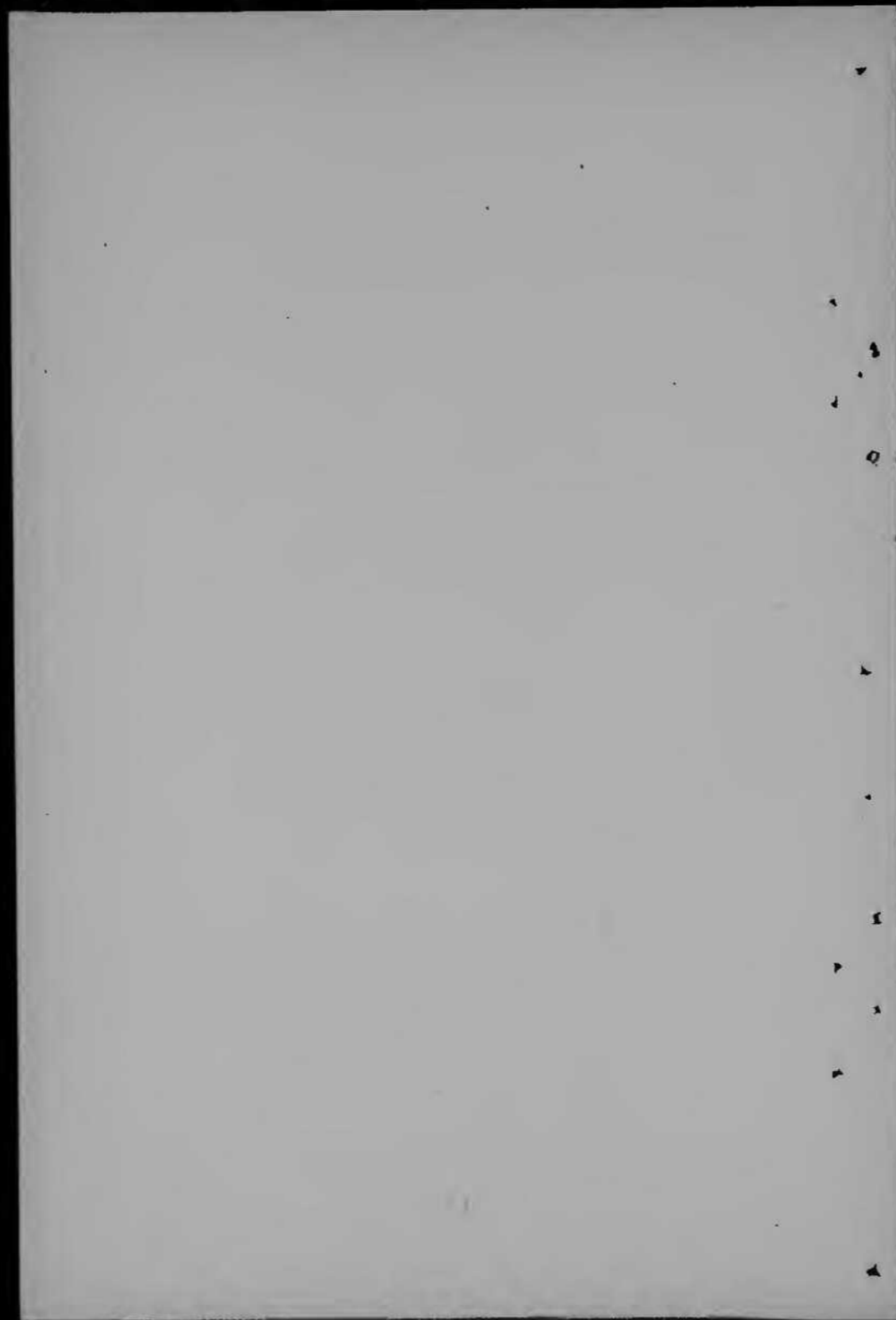
以上のほか技術の進歩、近代化の可能性及び高速度における安全度の面等について慎重に検討したが、何れも広軌が有利であると認められた。しかしながらこれらは、現在知り得るかぎりの諸条件を前提として検討したものであるから、今後さらに十分な調査研究を行って、実施に際しては新たな技術及び方策を導入する必要があるという意見であった。

以上の総合判定の結果、広軌別線案が妥当であるという結論に達したものである。

III 資料

分科会提出資料。議事録。

以上





第 2 表 工 費 ( 広 軌 )

延長 500 K

| 項                | 目     | 数量           | 単価  | 金額         | 備 考                          |
|------------------|-------|--------------|-----|------------|------------------------------|
| 用 地<br>線 路       |       | 万メートル<br>105 | 百万円 | 億円<br>1368 | 内買収済<br>29 万メートル<br><br>8705 |
|                  | 地 下 鉄 | 1338         | 700 | 937        |                              |
|                  | 隧 道   | 62407        | 450 | 2808       |                              |
|                  | 橋 梁   | 171          | 690 | 1176       |                              |
|                  | 高 架   | 351          | 290 | 1011       |                              |
|                  | 半 高 架 | 971          | 130 | 1262       |                              |
|                  | そ の 他 | 265          | 57  | 1511       |                              |
| 軌 道              |       | 500          | 237 | 1185       |                              |
| 停 車 場            |       |              |     | 3083       |                              |
| 信号、保安、通<br>信、電力等 |       |              |     | 504        |                              |
| 電 化              |       |              |     | 1409       |                              |
| 計                |       |              |     | 1,6254     |                              |
| 車 輛              |       |              |     | 100        |                              |
| 合 計              |       |              |     | 1,7254     |                              |

工 費 ( 狭 軌 )

延長 500 K

| 項                | 目     | 数量          | 単価  | 金額         | 備 考                          |
|------------------|-------|-------------|-----|------------|------------------------------|
| 用 地<br>線 路       |       | 万メートル<br>94 | 百万円 | 億円<br>1180 | 内買収済<br>29 万メートル<br><br>7618 |
|                  | 地 下 鉄 | 1338        | 560 | 749        |                              |
|                  | 隧 道   | 62407       | 350 | 2184       |                              |
|                  | 橋 梁   | 171         | 650 | 1112       |                              |
|                  | 高 架   | 351         | 280 | 983        |                              |
|                  | 半 高 架 | 971         | 122 | 1185       |                              |
|                  | そ の 他 | 2650        | 53  | 1405       |                              |
| 軌 道              |       | 500         | 20  | 100        |                              |
| 停 車 場            |       |             |     | 6284       | 現在線の連絡<br>設備を含む              |
| 信号、保安、通<br>信、電力等 |       |             |     | 714        |                              |
| 電 化              |       |             |     | 2404       | 直流 1500 V                    |
| 計                |       |             |     | 1,920      |                              |
| 車 輛              |       |             |     | 100        |                              |
| 合 計              |       |             |     | 2,020      |                              |

「資料1」

輸 送 力 比 較 表

|                   |      | 狭 軌 張 付            |                                       | 狭 軌 別 線        |                                       |                          | 広 軌 別 線        |                                     |
|-------------------|------|--------------------|---------------------------------------|----------------|---------------------------------------|--------------------------|----------------|-------------------------------------|
|                   |      | 現 在 線              | 新 線                                   | 現 在 線          | 新 線                                   |                          | 現 在 線          | 新 線                                 |
|                   |      |                    |                                       |                | ①                                     | ②                        |                |                                     |
| 設定可能<br>列車回数      |      | 180<br>(平行ダイヤ)     | 120~<br>130                           | 180<br>(平行ダイヤ) | 120~<br>130                           | 100△<br>70×              | 180<br>(平行ダイヤ) | 150◎<br>(旅客 100<br>貨物 50)           |
| 輸送方式<br>と<br>到達時分 | 旅客列車 | 各停の電車<br>11.5時間    | 特急6.5時間<br>(120km/h)<br>急行10~11<br>時間 | 狭軌張付に同<br>じ    | 特急6.5時間<br>(120km/h)<br>急行10~11<br>時間 | 特急4.5時間<br><br>(150km/h) | 狭軌張付に同<br>じ    | 特急3時間<br>(250km/h)<br>急行3.5~4<br>時間 |
|                   | 貨物列車 | 11.5時間<br>最高65km/h | 11.5時間<br>(急行小口)                      | 同 上            | 11.5時間<br>(急行小口)                      | 10時間<br>最高75km/h         | 同 上            | 5.5時間<br>最高150km/h                  |

- (注)
- ① 狭軌張付と同じ
  - ② 高速列車を運転させる場合
  - △ 貨物列車を夜間のみ運転する場合
  - × --- 昼間も ---
  - ◎ 広軌の輸送単位は客貨とも約3割増とする

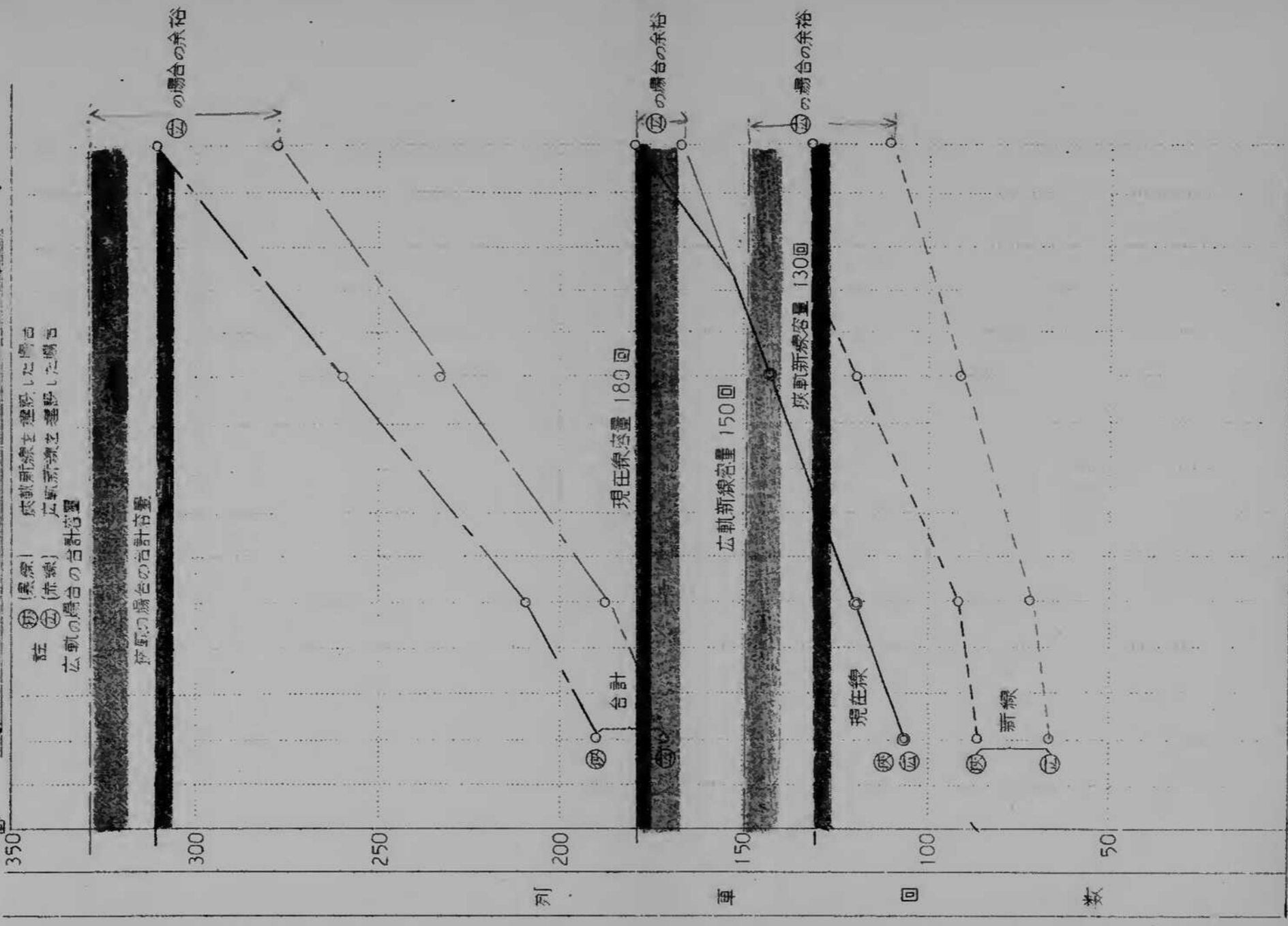
各年度列車振分表

(大船-沼津間)

| 年度 | 列車種別 |   | 所要回数 | 狭軌張付又は別線 |     | 広軌別線 |            |
|----|------|---|------|----------|-----|------|------------|
|    | 旅    | 客 |      | 現在線      | 新線  | 現在線  | 新線※        |
| 37 | 急・準急 |   | 67   |          | 67  |      | ( 67) 51   |
|    | 普通   |   | 34   | 34       |     | 34   |            |
|    | 通勤   |   | 17   | 17       |     | 17   |            |
|    | 急貨   |   | 6    |          | 6   |      | ( 6) 5     |
|    | 輸送力  |   | 60   | 48       | 12  | 48   | ( 12) 10   |
|    | ローカル |   | 6    | 6        |     | 6    |            |
|    | 合計   |   | 190  | 105      | 85  | 105  | ( 85) 66   |
| 40 | 急・準急 | 旅 | 73   |          | 73  |      | ( 73) 56   |
|    | 普通   |   | 39   | 39       |     | 39   |            |
|    | 通勤   |   | 19   | 19       |     | 19   |            |
|    | 急貨   |   | 7    |          | 7   |      | ( 7) 5     |
|    | 輸送力  |   | 67   | 54       | 13  | 54   | ( 13) 10   |
|    | ローカル |   | 6    | 6        |     | 6    |            |
|    | 合計   |   | 211  | 118      | 93  | 118  | ( 93) 71   |
| 45 | 急・準急 | 旅 | 94   |          | 94  |      | ( 94) 72   |
|    | 普通   |   | 50   | 50       |     | 50   |            |
|    | 通勤   |   | 20   | 20       |     | 20   |            |
|    | 急貨   |   | 9    |          | 9   |      | ( 9) 7     |
|    | 輸送力  |   | 82   | 66       | 16  | 66   | ( 16) 12   |
|    | ローカル |   | 7    | 7        |     | 7    |            |
|    | 合計   |   | 262  | 143      | 119 | 143  | ( 119) 91  |
| 50 | 急・準急 | 旅 | 112  |          | 112 |      | ( 112) 86  |
|    | 普通   |   | 62   | 62       |     | 62   |            |
|    | 通勤   |   | 21   | 21       |     | 21   |            |
|    | 急貨   |   | 10   |          | 10  |      | ( 10) 8    |
|    | 輸送力  |   | 98   | 90       | 8   | 78   | ( 20) 16   |
|    | ローカル |   | 7    | 7        |     | 7    |            |
|    | 合計   |   | 310  | 180      | 130 | 168  | ( 142) 110 |

※ 広軌別線新線欄 ( ) は狭軌換算列車回数 ( 広軌は輸送力が狭軌の3割増、列車回数としては狭軌の  $\frac{1}{1.3}$  とする )

各年度における所要列車回数と線路容量の関係図



37年 40年 45年 50年

幹線調査会分科会委員名簿

昭 32 11 25

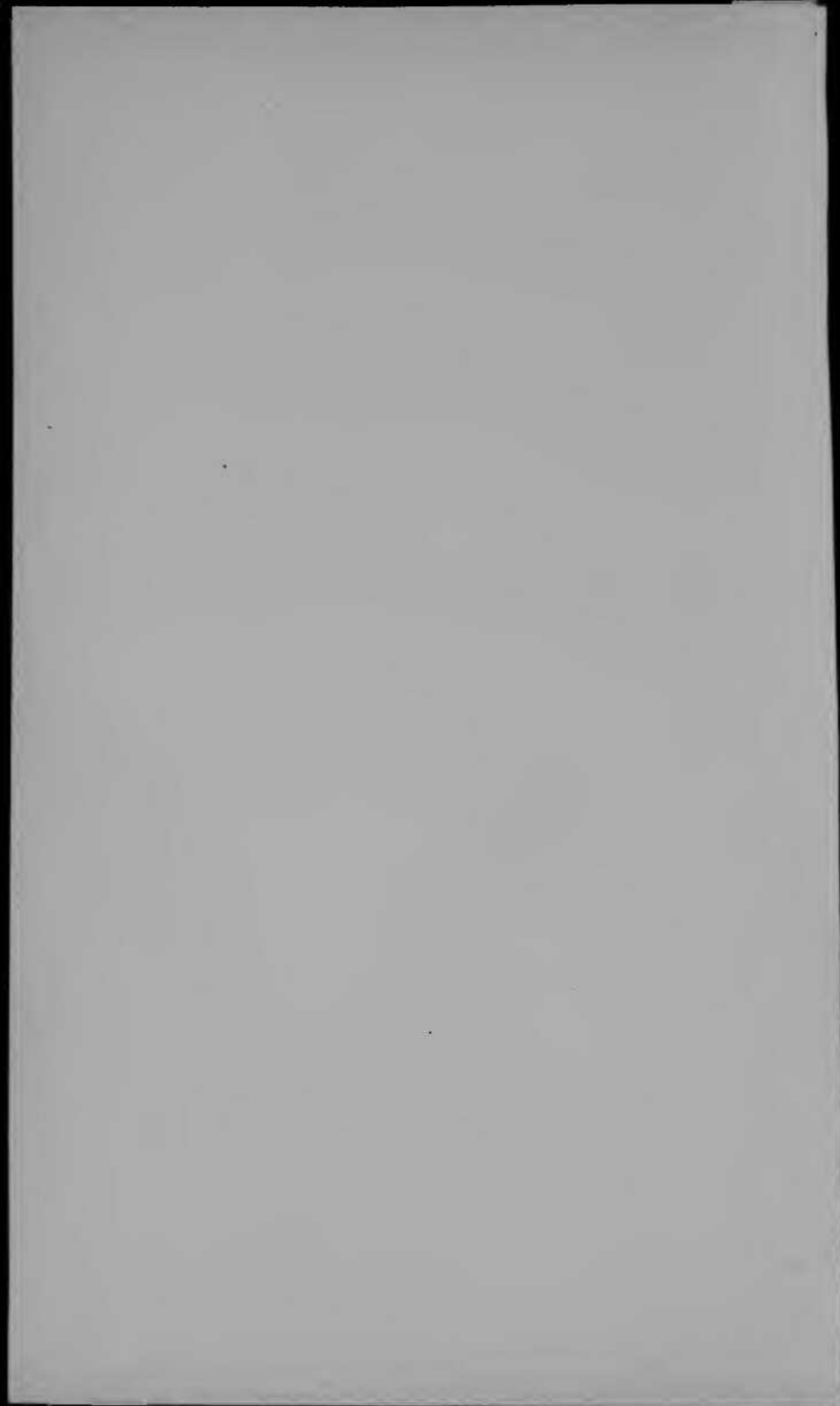
◎印 分科会会長

第一分科会（線路の形態その他） 13名

|    |   |   |    |
|----|---|---|----|
| 朝  | 倉 | 希 | 一  |
| 足  | 立 |   | 正  |
| 井  | 上 | 縫 | 三郎 |
| 石  | 破 | 二 | 朗  |
| 上  | 野 | 幸 | 七  |
| 大  | 藏 | 公 | 望  |
| 岸  |   | 道 | 三  |
| 楠  | 見 | 義 | 男  |
| ◎島 | 田 | 孝 | 一  |
| 塩  | 見 | 友 | 之助 |
| 島  |   | 秀 | 雄  |
| 平  | 山 | 復 | 二郎 |
| 松  | 繩 | 信 | 太  |

（第二分科会会長）

秋 山 竜



# 幹線調査会第二分科会報告

昭和33年4月2日

日本国有鉄道幹線調査会  
第二分科会

233

目 次

- I 分科会の結論
- II 審議の経過
  - 1 建設所要資金
  - 2 運賃及び料金
  - 3 収支のバランス
    - a 新規路線の収入
    - b 新規路線の支出
    - c 現在線の収入及び支出
    - d 新規路線並びに現在線の総合収支バランス
  - 4 資金の調達方法
  - 5 工事の推進方法
  - 6 運営の方法
- III 資 料



昭和32年11月25日の第6回幹線調査会において第二分科会に付託された「資金その他」については、第一分科会の審議による新規路線の形態を基にして建設所要資金、収支のバランス、資金の調達、工事の実施方法及び完成後の運営等につき32年12月24日、33年1月23日、同31日及び同4月2日の四回にわたり慎重審議の結果、次の結論に達したので、審議会の経過並びに資料を添えて本報告書を作成した。

#### I 分科会の結論

1. 新規路線の所要資金はおおむね、工事費1,725億円(内車両費100億円)であるが、これに建設期間中の利子(年7分)を合せると1,948億円を要するものと認めた(第1表参照)
2. 資金の調達にはあらゆる努力を払う必要があるが、その額は、わが国の経済力で賄い得ないほどのものではないと認めた。
3. 一時的に大量の資金を投入する結果、国有鉄道は、借入金等の償還に苦しむおそれのある新規路線開業後の数年間は別として、将来収支は充分償い得る。従つて新規路線建設のための運賃値上は必要ないものと認めた。

次に所要資金の調達、新規路線の建設及び新規路線の運営に当つては、本資金の調達が国民経済に対する相当の負担である点に鑑み、本資金の調達、使用及び将来の運営について、資金の最大

の効率を上げるよう最善の措置をとることを要望する。

特に次の各項に留意する要がある。

#### A 新規路線の資金調達について

(1) 資金源としてはまず第一に、国有鉄道がなお一層の企業努力をすること及び工事計画を再検討する等によつて、でき得る限り多額の資金を捻出するよう努力すること。

(2) 国有鉄道の捻出する資金以外は、政府の財政投融資によらなければならないが、その方法として、

㌦) 政府出資

㌦) 預金部等財政資金の融資

等があるが、新規路線開業後の国有鉄道の総合収支バランスの困難を救うため、この際は相当の政府出資を行うとともに、貸付金及び鉄道債については、据置期間及び償還期限を長期のものとするのが望ましい。

なお、政府出資についてはこの分に限り、なるべく早期に一般金利程度の政府納付金（配当金に当る）をすることも研究する要がある。

(3) 外資については、新規路線の建設を促進するためには最も有効な手段であると認められるが、その実現には種々困難な問題が予想されるので、更に慎重に研究する要があると認められた。

(4) 民間資金による鉄道債の引受については、財政資金による調達資金が不足する場合に限り、これに依存することを可と

すると認めた。この場合には、財政資金の投融資条件について更に格段の配慮が望ましい。

#### B 新規路線の工事推進について

(1) 工期の延伸は、資金の効率上不経済となるから、所定の工期が延びないように万全の措置をとること。

(2) 本工事は、比較的短期間の一時的な大工事であるから、従来の方法によつては建設所要人員を大量に必要とし、将来の運営に大きな負担を及ぼす恐れがあるので、国有鉄道部内の制度、執務方法については努めて漸新な方策をとることは勿論、部外の技術力もできるだけ活用する等の方法によつて高効率を発揮させ、建設所要人員を極力少なくするよう努力すること。

#### C 新規路線の運営について

(1) 新規路線は技術的には世界最高の水準を採用し、業務、人事管理、その他の面においても極力合理化を実施して、高効率を発揮するよう努力すること。

(2) 投資効果の判定に資するため、新規路線の収支を部外に対して明らかにするよう工夫すること。

(3) 国有鉄道の部内組織についても、新規路線の収支全体について責任の所在を明らかにするよう工夫すること。

#### D 新規路線の運賃及び料金について

(1) 旅客運賃は、新規路線が現在線と綜合一体の施設であるこ

とに鑑み、新規路線の各駅相互間のキロ程がこれと対応する  
現在線のそれに比べて多少の相違があるとしても、現在線の  
駅相互間における運賃と同額とすること。

(2) 急行料金は、新規路線の到達時分が著しく短縮される点に  
鑑み、ある程度増額することを適当と認めるが、その額は、  
旅客が現在線から新規路線に移可能な範囲内にとどめるこ  
と。

(3) 貨物運賃は、旅客運賃の場合と同様に運賃実額を現在線の  
運賃と同額にすることは当然であるが、更に新規路線への転  
移を奨励するため、ビギーバック料金等を含め戸口から戸口  
への総合した荷主負担額が、現在線を利用する場合より増加  
しないよう工夫すること。

## II 審議経過

第二分科会は下記項目につき、当局の提出した資料に基づいて順  
次審議した。

建設所要資金

運賃及び料金

収支のバランス

資金の調達方法

工事の推進方法

運営の方法

以下各項目毎に審議の概要を述べると、次のとおりである。

### 1. 建設所要資金

新規路線に必要な工事費はおおむね1,725億円であるが、こ  
れを借入金であるとし、年7分の利子を支払うとすると、5ケ  
年間の資金総額は1,948.4億円となる。これを年度別に見る  
と別紙第1表に示すとおりである。

### 2. 運賃及び料金

収支のバランスをチェックするに際して、収入計算の第一条件  
となる旅客、貨物の運賃及び料金を次のように考えた。

#### (1) 旅客運賃

新規路線は現在線と合せて、経済的に見て一路線を形成す  
るものであるため、新規路線の各駅相互間のキロ程がこれと  
対応する現在線のそれと比べて多少の差があるとしても、現  
在線の駅相互間における運賃実額をそのまま踏襲する。

また定期乗車券では、現行と同様に急行（特急、準急を含  
む）に乗車することはできない立前とする。

#### (2) 急行料金

新規路線は急行列車を運転するので、すべて急行料金を設定  
する。ただしその額は、旅客が現在線から新規路線に移可  
能の程度にとどめる要があり、次の三案を考えて検討した。

(イ) 現行通りとしたもの。（その1案）

(ロ) 新規路線のサービス改善の程度に応じたもの。（その2

案)

い (イ) 及び (ロ) の中間としたもの。(その3案)

結論としては、(イ) の案は収入がやや不足するという難点があり、(ロ) の案では旅客の新規路線への転移にやや困難な点が考えられ、新規路線建設の目的に沿い得ない恐れがあるので、(イ) の中間案を採用することとする。

(3) 貨物運賃

基本運賃については、旅客運賃の場合と同様に、現在線の運賃実額と同額にするものとする。

3. 収支のバランス

a 新規路線の収入

収入計算の第二の条件である輸送量については、調査会に提出された最少案であるB案を基礎とした。

しかし調査会において審議された高速自動車道への転移を見込んだ推定輸送量は、鉄道は現在のままのサービスを行うという仮定のもとに算出したものであつて、第一分科会の結論によつて、東京一大阪間を旅客列車は3時間程度で結ぶという新しいサービス及び混雑度の画期的緩和を考慮すると、この状況変化に即応して、高速自動車道への転移率は修正される必要がある。また新しいサービスの提供により、旅客輸送について相当の誘発量があるものと思われるので、これについても検討する必要がある。

そこでまず転移率について考えると、貨物輸送量は自動車

への転移見込が低率で六勢に影響がないので、一応そのままとした。旅客については、転移の原因が主として輸送距離と到達時間との関係にあつたので、新しい条件を考慮して原案作成のときの資料を再検討した結果、自動車への転移率を次のように修正した。

|     | 転 移 率  |            |         |
|-----|--------|------------|---------|
|     | 0~50キロ | 51キロ~300キロ | 300キロ以遠 |
| 原 案 | 10%    | 50%        | 30%     |
| 修正案 | 10%    | 30%        | 10%     |

また誘発については本問題と性質を同じくする前例がないが、別紙参考資料を参照し、また、新規路線開通後の誘発を一応3ケ年で終るものと想定して、その間の増加量を20%及び30%とする二案を作成し検討することとした。

その結果、本件はあらゆる点で交通手段の最も発達した地区における重疊的施設であることに鑑み、誘発を30%と見るのはやや過大の感もあるので、計画上の基礎としては20%案によるものとし、30%案はこれを参考資料として添付することが適当であるという結論であつた。

以上を総合して輸送量を想定すると別紙第2表に示すとおりである。また新規路線の収入は新規路線の輸送量の想定と、さきに述べた運賃及び料金を基礎として推定した。

b 新規路線の支出

(1) 経費

次のような想定によつて試算した。

イ 人件費、物件費の単価には変動がないものとして、業務量の増加のみを考慮することとした。

ロ 施設、車両の保守方式は極度に近代化するとともに、現在駅に接続するところでは駅の業務はなるべく現在駅の駅員に行わせ、人件費を節約するよう考慮した。

しかしながらホーム要員並びに列車乗務の客扱要員は充実することとした。

ハ 貨物業務は発着駅の貨車扱までとし、ビギーバックによる集配積卸し、貨車への積卸し及び荷主に対する受託引渡しについては、ビギーバック会計を想定して別計算とした。

ニ 以上のことを考慮して昭和38年度の人件費を積上げ計算し（その額15億円）、以後は業務量の増加に応じて増加するいわゆるワイモンド方式によつて計算した。

ホ 施設、車両の修繕費の中の物件費、業務費については実績により推定した。

ヘ 減価償却費及び地方公共団体に対する納付金等は、国有鉄道の財産額による所定の計算によることとした。

ト 所要電力量及び電力料金は実績に基き列車キロから推定した。

以上による新規路線の推定経費は、別紙第3表に示すとおり

りである。

(2) 借入金の利子並びに償還条件

資金源の種類によつて条件が異なり、またなるべく低利で償還期限の長いことが望ましいが、一応国有鉄道の現在資金運用部からの借入金が年利6分5厘、3年据置、15ヶ年償還であること等を参考にして、次によつて試算した。

イ 平均年利率 7分

ロ 建設期間中は据置き、開通後は15ヶ年均等償還

c 現在線の収入及び支出

現在線については、第2表による現在線の輸送量及び現行の運賃、料金を基礎として推定すると、別紙第4表に示すとおりである。

d 新規路線及び現在線の総合収支バランス

前述の要素を総合して、新規路線と現在線を合せた収支計算をすると、第5表及び第1図に示すとおりである。

しかして現在の東海道線における昭和31年度の収支決算及び昭和32年度並びに昭和37年度の収支見込は、別紙第6表に示すとおりである。

以上の試算でみると、新規路線開業後の数年間は、東海道線の総合純益が減少し、国有鉄道全体の収支が苦しくなる時期があるが、これも将来は好転して行くことが明らかなので

一時的な経営の苦しさをしのぐ対策は、これを資金面に求めることが適当であつて、従つてこの新規路線建設のための運賃値上は必要がないし、また行つてはならないという結論であつた。

料金については、新しい良質の輸送サービスを提供するのであるから、これに相当するサービス料金を適正の範囲で設定することは差支えないとの意見が強かつたが、他面新規路線は現在線と併せて総合的に最大の輸送能力を発揮するよう運営されなければならないから、サービス向上に比例する程度にサービス料金を引上げることは、旅客の転移を困難にし総合性を欠くおそれがあるとの論が強かつた。

#### 4. 資金の調達方法

資金の調達については各種の資金源について、新規路線開業後数ヶ年間の収支悪化対策と、その調達の難易等を併せ検討して、調達希望額を論議した。

##### (1) 国有鉄道の自己資金について

資金源の第一は国有鉄道の自己資金であり、国有鉄道は一層の企業努力によつて、自己資金を造出してこれを充当することが第一である。

さらに現在樹立されている工事計画を再検討し、そのうち少しでも繰延べ得るものは繰延べし、本件の工事費に充当する必要があるという意見が強かつた。これに対して、自己資金の造出については努力することは当然であるが、その金額

については多くを望むことはできないし、また第一期五ヶ年計画に計上してある現東海道線に対する480億円は、主として大都市附近の通勤輸送のためのものであるから、これをすべて新規路線に振替えて使用することは極めて困難であるという国有鉄道当局からの説明があつた。

しかしながら、当分科会として東海道新規路線の工事の緊急性を考えると、自己資金の造出及び工事計画の再検討、特に五ヶ年計画完了後の資金の捻出をも併せ考え、おおむね、300億円以上を期待したいということであつた。

##### (2) 政府出資について

国有鉄道に対してはその公共的使命から見ても、電源開発等他の公益事業とのふり合いを考えれば、当然政府出資をすることが妥当であると認められる。従つて東海道新規路線に対しては、開業後数年間の収益率の減少を考慮して、500億円程度の政府出資は当然期待しなければならないという意見であつた。

この東海道新規路線に対するような政府出資額は、国有鉄道の財政の過渡的な困難性を緩和することを目的とした純粋な企業投資と見なければならないものである。従つて国有鉄道はなるべく速やかにその財政事情に応じて、一般会計に金利に相当する程度の納付金を行うことを考慮する必要があるとの議論であつた。

##### (3) 外資について

外資導入については、実際にはその実現に種々の困難が予

想されるから、国内資金の調達が可能の場合、これを考えることが妥当であるという意見であつた。

4) 財政資金について

従来国有鉄道の設備資金は、その国家機関性と長期性に鑑み、主として預金部その他の財政資金に依存しており、また現在の金融情勢から見ても、上記二つの資金源によつてまかない得ない資金は、これを財政資金の融資に依存しなければならない。

しかしてこの場合の融資額は、電源開発その他に投下されている資金に比べてそう大きな額でなく、またわが国の財政規模及び将来の経済の発展から見ても、これを国内において調達することは、そう無理でないという意見が強かつた。

5) 民間資金について

民間資金については市場金利及びその他の借入条件を考えると、この際の資金源としては適当でないと考えられるが、財政融資の条件等が緩和された場合は、国有鉄道の予託金制度を改正し、市中銀行を活用する道を開くことによつて、ある程度の金額は民間資金に期待することが可能となるという意見であつた。

6) 資金の調達計画について

|         |      |       |
|---------|------|-------|
| 以上を総合して | 自己資金 | 300億円 |
|         | 政府出資 | 500億円 |

の調達が可能であるとし、新規路線開業後の年間の東海道線利益金減少額を最高50億円程度に止めるよう考慮すると、

東海道線における収支見込は別紙第7表(1及び2)及び別紙第2図に示すとおりとなる。従つて鉄道債は425億円発行が可能となり、財政投融資期待額は500億円となる(別紙第8表参照)。

しかしながら本問題については、仮定の前提条件が多く含まれているので、当分科会としては深く論議するに至らなかつた。

5. 工事の推進方法

新規路線の工期は、現在線の輸送の行詰りを考えると、技術的に最短期間である5ケ年を延ばさないよう適切な措置をとる要があり、このことは投資に対する資金効率の面から見ても必要なことである。

一方新規路線が通過すると予想される沿線には、発達した市街地・工場及び農耕地が連続し、またこの間には長大なトンネル、橋梁が多く、完成までには相当多数の要員が必要であると予想されるが、本工事は永続的なものでないので、建設要員が完成後の運営に負担とならないよう極力少数の人員をもつてこれに当ることが必要である。このためには広く部外の技術力を活用するよう努めるとともに、更に制度上にも充分検討を加えることによつて、建設に最高度の能率を発揮するよう措置する必要があるということであつた。

## 6. 運営の方法

新規路線は東海道線の輸送力の行詰りを打開し、現在線と相俟つて将来の総合輸送力をできるだけ大きくするという国民経済上の要請によつて建設されるものであるから、これが運営に当つては、この趣旨を没却しないことが大前提でなければならぬ。これがためには新規路線、現在線にそれぞれ独自の使命を与え、その使命を完遂させることによつて、総合輸送力を最大限に発揮させることが必要である。

従つて、両線の運用は有機的に総合的になされなければならないことは勿論であるが、一方別線でしかも広軌であることから、その運営は従来に拘泥せず、新たな見地に立つて考える必要があるという意見が強かつた。

すなわち、現在狭軌であるために実行し得なかつた利点をこの際充分とり入れて、技術的には世界最高の水準を目途とすると共に、業務その他の面についても思いきつた近代的、かつ、独創的なものとし、経営の合理化と経済化を図り、もつて他の範とする要があるということであつた。

以上のような各種の要請を内部的、自発的に実現させ、又外部からもこれを監視できるようにすることが最も必要であつて、その方法としては、

- (1) 国有鉄道部内に新規路線に対する投資額及びその運営成果を明瞭にさせるように、別個の勘定を設け、その収支決算はこれを部外にも分明であるようにすること。
- (2) 国有鉄道部内の組織としても、この別個の勘定に対して独

立の責任を負い得る態勢とし、その責任者に広汎な権限を与え、充分高能率を発揮することができるようにすること。

- (3) 執務方法、権限の分配等についても従来に拘泥せず、能率本位に組織すること。  
等に留意してほしいという意見であつた。

以上の審議経過から、分科会としては1に述べた結論に達した。

## III 資料

分科会提出資料。委員からの意見書。議事録。

以 上



第1表

## 年度別建設所要資金

(単位 億円)

| 年度別<br>費目 | 昭和   |       |       |       |       | 計       |
|-----------|------|-------|-------|-------|-------|---------|
|           | 33   | 34    | 35    | 36    | 37    |         |
| 工費        | 20.  | 300   | 421   | 527   | 457.4 | 1,725.4 |
| 利子        | 0.7  | 11.9  | 37.1  | 70.3  | 103.0 | 223.0   |
| 計         | 20.7 | 311.9 | 458.1 | 597.3 | 560.4 | 1,948.4 |

第2表

## 東海道線客貨輸送量の推定 (B-3案)

| 項目<br>年度 | 旅客人キロ     |       |           |       | 貨物トンキロ     |       |            |       |
|----------|-----------|-------|-----------|-------|------------|-------|------------|-------|
|          | 新規路線      |       | 現在線       |       | 新規路線       |       | 現在線        |       |
|          | 人キロ<br>百万 | 増加率   | 人キロ<br>百万 | 増加率   | トンキロ<br>百万 | 増加率   | トンキロ<br>百万 | 増加率   |
| 31       |           |       | 16,290    |       |            |       | 10,714     |       |
| 37       |           |       | 19,661    |       |            |       | 14,609     |       |
| 38       | 11,044    | 100.0 | 9,913     | 100.0 | 3,500      | 100.0 | 11,726     | 100.0 |
| 39       | 11,624    | 105.2 | 10,229    | 103.2 | 3,643      | 104.1 | 12,200     | 104.1 |
| 40       | 11,353    | 102.8 | 10,015    | 101.0 | 3,637      | 104.0 | 12,189     | 104.0 |
| 41       | 11,866    | 107.5 | 10,287    | 103.7 | 3,774      | 108.0 | 12,636     | 108.0 |
| 42       | 12,367    | 112.0 | 10,561    | 106.6 | 3,916      | 111.9 | 13,118     | 111.9 |
| 43       | 12,858    | 116.4 | 10,849    | 109.4 | 4,064      | 116.1 | 13,605     | 116.1 |
| 44       | 13,374    | 121.1 | 11,122    | 112.2 | 4,215      | 120.5 | 14,105     | 120.5 |
| 45       | 13,871    | 125.6 | 11,404    | 115.0 | 4,326      | 123.6 | 14,494     | 123.6 |
| 46       | 14,355    | 130.0 | 11,618    | 117.2 | 4,499      | 128.6 | 15,061     | 128.6 |
| 47       | 14,830    | 134.3 | 11,805    | 119.1 | 4,639      | 132.6 | 15,538     | 132.6 |
| 48       | 15,336    | 138.8 | 12,017    | 121.2 | 4,778      | 136.5 | 16,005     | 136.5 |
| 49       | 15,838    | 143.3 | 12,264    | 123.7 | 4,920      | 140.5 | 16,479     | 140.5 |
| 50       | 16,305    | 147.6 | 12,464    | 125.7 | 5,069      | 144.9 | 16,970     | 144.9 |

注 転移率を修正したもの

第3表

新規路線推定原

(単位 億円)

| 年<br>度 | 直 接 費 |            |            |          |          | 小 計<br>F |
|--------|-------|------------|------------|----------|----------|----------|
|        | 人件費   | 物 資 費      |            |          | 動力費<br>E |          |
|        | A     | 施設修繕費<br>B | 車両修繕費<br>C | 事務費<br>D |          |          |
| 38     | 15.7  | 20.4       | 16.6       | 29.0     | 20.0     | 86.0     |
| 39     | 16.1  | 20.4       | 17.5       | 29.9     | 20.9     | 88.7     |
| 40     | 16.1  | 20.4       | 17.5       | 29.9     | 20.9     | 88.7     |
| 41     | 16.5  | 20.4       | 18.4       | 31.0     | 21.8     | 91.6     |
| 42     | 16.9  | 20.4       | 18.7       | 31.7     | 22.4     | 93.2     |
| 43     | 17.3  | 20.4       | 19.8       | 33.0     | 23.6     | 96.5     |
| 44     | 17.7  | 20.4       | 20.7       | 34.1     | 24.6     | 99.8     |
| 45     | 18.1  | 20.4       | 21.1       | 34.9     | 25.2     | 101.6    |
| 46     | 18.5  | 20.4       | 22.1       | 36.0     | 26.4     | 104.9    |
| 47     | 18.9  | 20.4       | 23.1       | 37.0     | 27.4     | 107.9    |
| 48     | 19.3  | 20.4       | 23.4       | 38.0     | 28.0     | 109.8    |
| 49     | 19.7  | 20.4       | 24.3       | 39.1     | 28.9     | 112.7    |
| 50     | 20.1  | 20.4       | 25.3       | 40.1     | 29.8     | 115.6    |

備考 管理費Hは本社管理費を38年を4億とし、以後列車キロの増加率

価表 (B-3'案)

| 費     | 間 接 費 |      |      |                 | 総 計<br>G+K=L |
|-------|-------|------|------|-----------------|--------------|
|       | A+F=G | 管理費  | 納付金  | 減価償却費           |              |
|       | 直接費計  | H    | I    | J               |              |
|       |       |      |      | 間接費計<br>H+I+J=K |              |
| 101.7 | 5.1   | 12.1 | 22.4 | 39.6            | 141.3        |
| 104.8 | 5.3   | 12.1 | 22.4 | 39.8            | 144.6        |
| 104.8 | 5.3   | 12.1 | 22.4 | 39.8            | 144.6        |
| 103.1 | 5.5   | 12.1 | 22.4 | 40.0            | 148.1        |
| 110.1 | 5.6   | 12.1 | 22.4 | 40.1            | 156.2        |
| 114.1 | 5.9   | 12.1 | 22.4 | 40.4            | 154.5        |
| 117.5 | 6.2   | 12.1 | 22.4 | 40.7            | 158.2        |
| 119.7 | 6.3   | 12.1 | 22.4 | 40.8            | 160.5        |
| 123.4 | 6.5   | 12.1 | 22.4 | 41.0            | 164.4        |
| 126.8 | 6.8   | 12.1 | 22.4 | 41.3            | 168.1        |
| 129.1 | 6.9   | 12.1 | 22.4 | 41.4            | 170.5        |
| 132.4 | 7.1   | 12.1 | 22.4 | 41.6            | 174.0        |
| 135.7 | 7.5   | 12.1 | 22.4 | 42.0            | 177.7        |

によつて増加するものとし、これに退職金を加えたもの。

第 4 表

新規路線完成後の東海道現在線収支表

(単位 億円)

| 年 度 | 取 入     | 支 出     | 差引利益    | 営業係数  |
|-----|---------|---------|---------|-------|
| 3 8 | 4 8 4.9 | 4 0 1.5 | 8 3.4   | 8 3 % |
| 3 9 | 5 0 4.3 | 4 0 9.3 | 9 5.0   | 8 1   |
| 4 0 | 4 9 3.6 | 4 0 7.9 | 8 5.7   | 8 3   |
| 4 1 | 5 1 1.6 | 4 1 4.0 | 9 7.1   | 8 1   |
| 4 2 | 5 2 9.5 | 4 2 0.8 | 1 0 8.7 | 8 0   |
| 4 3 | 5 4 8.2 | 4 2 7.2 | 1 2 1.0 | 7 8   |
| 4 4 | 5 6 6.8 | 4 3 5.4 | 1 3 1.4 | 7 7   |
| 4 5 | 5 8 2.7 | 4 4 1.4 | 1 4 1.3 | 7 6   |
| 4 6 | 6 0 2.8 | 4 4 8.9 | 1 5 3.9 | 7 5   |
| 4 7 | 6 2 0.0 | 4 5 5.3 | 1 6 4.7 | 7 4   |
| 4 8 | 6 3 7.2 | 4 6 1.3 | 1 7 5.9 | 7 3   |
| 4 9 | 6 5 5.7 | 4 6 8.2 | 1 8 7.5 | 7 2   |
| 5 0 | 6 7 3.5 | 4 7 6.4 | 1 9 7.1 | 7 1   |

第 5 表の 1

新規路線完成後の東海道線

(所要資金全額を15年償還)

| 年 度 | 取 入     |         |           | 支 出         |         |         | 現 在 線 支 出 |
|-----|---------|---------|-----------|-------------|---------|---------|-----------|
|     | 新規路線    | 現 在 線   | 計         | 新 規 路 線 支 出 | 利 子     | 小 計     |           |
| 3 7 |         |         | 5 6 3.9   |             |         |         |           |
| 3 8 |         |         | 8 4 7.8   |             |         |         |           |
| 3 9 | 4 8 1.8 | 4 8 4.9 | 9 6 6.7   | 1 4 1.3     | 1 3 8.2 | 2 7 9.5 | 4 0 1.5   |
| 4 0 | 5 0 5.7 | 5 0 4.3 | 1 0 1 0.0 | 1 4 4.6     | 1 2 9.0 | 2 7 3.6 | 4 0 9.3   |
| 4 1 | 4 9 6.3 | 4 9 3.6 | 9 8 9.9   | 1 4 4.6     | 1 1 9.8 | 2 6 4.4 | 4 0 7.9   |
| 4 2 | 5 1 7.8 | 5 1 1.1 | 1 0 2 8.9 | 1 4 8.1     | 1 1 0.5 | 2 5 8.6 | 4 1 4.0   |
| 4 3 | 5 3 9.2 | 5 2 9.5 | 1 0 6 8.7 | 1 5 0.2     | 1 0 1.3 | 2 5 1.5 | 4 2 0.8   |
| 4 4 | 5 6 0.3 | 5 4 8.2 | 1 1 0 8.5 | 1 5 4.5     | 9 2.1   | 2 4 6.6 | 4 2 7.2   |
| 4 5 | 5 8 2.4 | 5 6 6.8 | 1 1 4 9.2 | 1 5 8.2     | 8 2.9   | 2 4 1.1 | 4 3 5.4   |
| 4 6 | 6 0 2.5 | 5 8 2.7 | 1 1 8 5.2 | 1 6 0.5     | 7 3.7   | 2 3 4.2 | 4 4 1.4   |
| 4 7 | 6 2 4.3 | 6 0 2.8 | 1 2 2 7.1 | 1 6 4.4     | 6 4.5   | 2 2 8.9 | 4 4 8.9   |
| 4 8 | 6 4 4.7 | 6 2 0.0 | 1 2 6 4.7 | 1 6 8.1     | 5 5.3   | 2 2 3.4 | 4 5 5.3   |
| 4 9 | 6 6 6.0 | 6 3 7.2 | 1 3 0 3.2 | 1 7 0.5     | 4 6.1   | 2 1 6.6 | 4 6 1.3   |
| 5 0 | 6 8 7.3 | 6 5 5.7 | 1 3 4 3.0 | 1 7 4.0     | 3 6.9   | 2 1 0.9 | 4 6 8.2   |
| 5 0 | 7 0 7.7 | 6 7 3.5 | 1 3 8 1.2 | 1 7 7.7     | 2 7.6   | 2 0 5.3 | 4 7 6.4   |
| 3 7 |         |         | 8 4 7.8   |             |         |         |           |
| 3 8 | 5 3 3.5 | 4 8 4.9 | 1 0 1 8.4 | 1 4 1.3     | 1 3 8.2 | 2 7 9.5 | 4 0 1.5   |
| 3 9 | 5 6 0.2 | 5 0 4.3 | 1 0 6 4.5 | 1 4 4.6     | 1 2 9.0 | 2 7 3.6 | 4 0 9.3   |
| 4 0 | 5 4 9.7 | 4 9 3.6 | 1 0 4 3.3 | 1 4 4.6     | 1 1 9.8 | 2 6 4.4 | 4 0 7.9   |
| 4 1 | 5 7 3.5 | 5 1 1.1 | 1 0 8 4.6 | 1 4 8.1     | 1 1 0.5 | 2 5 8.6 | 4 1 4.0   |
| 4 2 | 5 9 7.2 | 5 2 9.5 | 1 1 2 6.7 | 1 5 0.2     | 1 0 1.3 | 2 5 1.5 | 4 2 0.8   |
| 4 3 | 6 2 0.6 | 5 4 8.2 | 1 1 6 8.8 | 1 5 4.5     | 9 2.1   | 2 4 6.6 | 4 2 7.2   |
| 4 4 | 6 4 5.0 | 5 6 6.8 | 1 2 1 1.8 | 1 5 8.2     | 8 2.9   | 2 4 1.1 | 4 3 5.4   |
| 4 5 | 6 6 7.0 | 5 8 2.7 | 1 2 5 0.2 | 1 6 0.5     | 7 3.7   | 2 3 4.2 | 4 4 1.4   |
| 4 6 | 6 9 1.6 | 6 0 2.8 | 1 2 9 4.4 | 1 6 4.4     | 6 4.5   | 2 2 8.9 | 4 4 8.9   |
| 4 7 | 7 1 4.1 | 6 2 0.0 | 1 3 3 4.1 | 1 6 8.1     | 5 5.3   | 2 2 3.4 | 4 5 5.3   |
| 4 8 | 7 3 7.8 | 6 3 7.2 | 1 3 7 5.0 | 1 7 0.5     | 4 6.1   | 2 1 6.6 | 4 6 1.3   |
| 4 9 | 7 6 1.4 | 6 5 5.7 | 1 4 1 7.1 | 1 7 4.0     | 3 6.9   | 2 1 0.9 | 4 6 8.2   |
| 5 0 | 7 8 4.0 | 6 7 3.5 | 1 4 5 7.5 | 1 7 7.7     | 2 7.6   | 2 0 5.3 | 4 7 6.4   |
| 3 7 |         |         | 8 4 7.8   |             |         |         |           |
| 3 8 | 4 9 2.6 | 4 8 4.9 | 9 7 7.5   | 1 4 1.3     | 1 3 8.2 | 2 7 9.5 | 4 0 1.5   |
| 3 9 | 5 1 7.2 | 5 0 4.3 | 1 0 2 1.5 | 1 4 4.6     | 1 2 9.0 | 2 7 3.6 | 4 0 9.3   |
| 4 0 | 5 0 7.7 | 4 9 3.6 | 1 0 0 1.3 | 1 4 4.6     | 1 1 9.8 | 2 6 4.4 | 4 0 7.9   |
| 4 1 | 5 2 9.4 | 5 1 1.1 | 1 0 4 0.5 | 1 4 8.1     | 1 1 0.5 | 2 5 8.6 | 4 1 4.0   |
| 4 2 | 5 5 1.3 | 5 2 9.5 | 1 0 8 0.8 | 1 5 0.2     | 1 0 1.3 | 2 5 1.5 | 4 2 0.8   |
| 4 3 | 5 7 3.2 | 5 4 8.2 | 1 1 2 1.4 | 1 5 4.5     | 9 2.1   | 2 4 6.6 | 4 2 7.2   |
| 4 4 | 5 9 6.1 | 5 6 6.8 | 1 1 6 2.9 | 1 5 8.2     | 8 2.9   | 2 4 1.1 | 4 3 5.4   |
| 4 5 | 6 2 6.3 | 5 8 2.7 | 1 2 0 9.0 | 1 6 0.5     | 7 3.7   | 2 3 4.2 | 4 4 1.4   |
| 4 6 | 6 3 8.7 | 6 0 2.8 | 1 2 4 1.5 | 1 6 4.4     | 6 4.5   | 2 2 8.9 | 4 4 8.9   |
| 4 7 | 6 5 9.5 | 6 2 0.0 | 1 2 7 9.5 | 1 6 8.1     | 5 5.3   | 2 2 3.4 | 4 5 5.3   |
| 4 8 | 6 6 9.9 | 6 3 7.2 | 1 3 0 7.1 | 1 7 0.5     | 4 6.1   | 2 1 6.6 | 4 6 1.3   |
| 4 9 | 6 6 9.9 | 6 5 5.7 | 1 3 5 8.6 | 1 7 4.0     | 3 6.9   | 2 1 0.9 | 4 6 8.2   |
| 5 0 | 7 0 2.9 | 6 7 3.5 | 1 3 9 7.3 | 1 7 7.7     | 2 7.6   | 2 0 5.3 | 4 7 6.4   |

備考 (注1) 営業係数(支出/取入×100%)を示す。  
 その1は新規路線急行料金を現行通りとしたもの  
 その2は " " をサービス改善の程度に応じたもの  
 その3は " " をその1案とその2案の間としたもの

収支比較 ( B - 3' 案 )

・ 年利 7 分とした場合 )

( 単位 億円 )

| 計     | 差 引 利 益  |     |       |     | 償 還 金 | 事 業 純 益 |       |
|-------|----------|-----|-------|-----|-------|---------|-------|
|       | 新 規 路 線  |     | 現 在 線 |     |       |         |       |
|       | 係 数 (注1) | 係 数 | 係 数   | 係 数 |       |         |       |
| 379.5 |          |     |       |     | 184.4 | 67%     | 184.4 |
| 486.7 |          |     |       |     | 361.1 | 58%     | 361.1 |
| 681.0 | 2023     | 58  | 83.4  | 83  | 285.7 | 71      | 131.6 |
| 682.9 | 2321     | 54  | 95.0  | 81  | 327.1 | 68      | 131.6 |
| 672.3 | 2319     | 53  | 85.7  | 83  | 317.6 | 68      | 131.6 |
| 672.6 | 2592     | 50  | 97.1  | 81  | 356.3 | 66      | 131.6 |
| 672.3 | 2877     | 47  | 108.7 | 80  | 396.4 | 63      | 131.6 |
| 673.8 | 3137     | 44  | 121.0 | 78  | 434.7 | 61      | 131.6 |
| 676.5 | 3413     | 41  | 131.4 | 77  | 472.7 | 59      | 131.6 |
| 675.6 | 3683     | 39  | 141.3 | 76  | 509.6 | 57      | 131.6 |
| 677.8 | 3954     | 37  | 153.9 | 75  | 549.3 | 55      | 131.6 |
| 678.7 | 4213     | 35  | 164.7 | 74  | 586.0 | 54      | 131.6 |
| 677.9 | 4494     | 33  | 175.9 | 73  | 625.3 | 52      | 131.6 |
| 679.1 | 4764     | 31  | 187.5 | 72  | 663.9 | 51      | 131.6 |
| 681.7 | 5024     | 29  | 197.1 | 71  | 699.5 | 49      | 131.6 |
| 486.7 |          |     |       |     | 361.1 | 58%     | 361.1 |
| 681.0 | 2540     | 52  | 83.4  | 82  | 337.4 | 67      | 131.6 |
| 682.9 | 2866     | 49  | 95.0  | 81  | 381.6 | 64      | 131.6 |
| 672.3 | 2853     | 48  | 85.7  | 83  | 371.0 | 65      | 131.6 |
| 672.6 | 3149     | 45  | 97.1  | 81  | 412.0 | 62      | 131.6 |
| 672.3 | 3457     | 42  | 108.7 | 80  | 454.4 | 60      | 131.6 |
| 673.8 | 3740     | 40  | 121.0 | 78  | 495.0 | 58      | 131.6 |
| 676.5 | 4039     | 37  | 131.4 | 77  | 535.3 | 56      | 131.6 |
| 675.8 | 4333     | 35  | 141.3 | 76  | 574.6 | 54      | 131.6 |
| 677.8 | 4627     | 33  | 153.9 | 75  | 616.6 | 52      | 131.6 |
| 678.7 | 4907     | 31  | 164.7 | 74  | 655.4 | 51      | 131.6 |
| 677.9 | 5212     | 29  | 175.9 | 73  | 697.1 | 49      | 131.6 |
| 679.1 | 5505     | 28  | 187.5 | 72  | 738.0 | 48      | 131.6 |
| 681.7 | 5787     | 26  | 197.1 | 71  | 775.8 | 47      | 131.6 |
| 486.7 |          |     |       |     | 361.1 | 58%     | 361.1 |
| 681.0 | 2131     | 57  | 83.4  | 83  | 296.5 | 70      | 131.6 |
| 682.9 | 2436     | 53  | 95.0  | 81  | 338.6 | 67      | 131.6 |
| 672.3 | 2433     | 52  | 85.7  | 83  | 329.0 | 67      | 131.6 |
| 672.6 | 2708     | 49  | 97.1  | 81  | 367.9 | 65      | 131.6 |
| 672.3 | 299.8    | 46  | 108.7 | 80  | 408.5 | 62      | 131.6 |
| 673.8 | 3266     | 43  | 121.0 | 78  | 447.6 | 60      | 131.6 |
| 676.5 | 3550     | 41  | 131.4 | 77  | 486.4 | 58      | 131.6 |
| 675.6 | 3921     | 38  | 141.3 | 76  | 533.4 | 56      | 131.6 |
| 677.8 | 4098     | 36  | 153.9 | 75  | 563.7 | 55      | 131.6 |
| 678.7 | 4391     | 34  | 164.7 | 74  | 600.8 | 53      | 131.6 |
| 677.9 | 4533     | 32  | 175.9 | 73  | 629.2 | 52      | 131.6 |
| 679.1 | 4920     | 30  | 187.5 | 72  | 679.5 | 50      | 131.6 |
| 681.7 | 5185     | 28  | 197.1 | 71  | 715.6 | 49      | 131.6 |

第 5 表 の 2

新 規 路 線 完 成 後 の 東 海 道 線 収 支 比

( 所 要 資 金 全 額 を 1 5 年 償 還 )

| 年 度 | 収 入     |       |         | 支 出     |       |       |           |
|-----|---------|-------|---------|---------|-------|-------|-----------|
|     | 新 規 路 線 | 現 在 線 | 計       | 新 規 路 線 |       |       | 現 在 線 支 出 |
|     |         |       |         | 支 出     | 利 子   | 小 計   |           |
| 31  |         |       | 563.9   |         |       |       |           |
| 37  |         |       | 847.8   |         |       |       |           |
| 38  | 519.8   | 484.9 | 1,004.7 | 143.9   | 138.2 | 282.1 | 401.5     |
| 39  | 574.6   | 504.3 | 1,078.9 | 150.0   | 129.0 | 279.0 | 409.3     |
| 40  | 579.1   | 493.6 | 1,072.7 | 150.8   | 119.8 | 270.6 | 407.9     |
| 41  | 604.3   | 511.1 | 1,115.4 | 154.8   | 110.5 | 265.3 | 414.0     |
| 42  | 629.0   | 529.5 | 1,158.5 | 157.1   | 101.3 | 258.4 | 420.8     |
| 43  | 653.5   | 548.2 | 1,201.7 | 161.2   | 92.1  | 253.3 | 427.2     |
| 44  | 679.7   | 566.8 | 1,246.5 | 165.6   | 82.9  | 248.5 | 435.4     |
| 45  | 702.6   | 582.7 | 1,285.3 | 168.5   | 73.7  | 242.2 | 441.4     |
| 46  | 728.3   | 602.8 | 1,331.1 | 172.6   | 64.5  | 237.1 | 448.9     |
| 47  | 752.5   | 620.0 | 1,372.5 | 176.2   | 55.3  | 231.5 | 455.3     |
| 48  | 777.3   | 637.2 | 1,414.5 | 179.1   | 46.1  | 225.2 | 461.3     |
| 49  | 801.9   | 655.7 | 1,457.6 | 182.7   | 36.9  | 219.6 | 468.2     |
| 50  | 826.4   | 673.5 | 1,499.9 | 186.9   | 27.6  | 214.5 | 476.4     |
| 37  |         |       | 847.8   |         |       |       |           |
| 38  | 576.4   | 484.9 | 1,061.3 | 143.9   | 138.2 | 282.1 | 401.5     |
| 39  | 637.7   | 504.3 | 1,142.0 | 150.0   | 129.0 | 279.0 | 409.3     |
| 40  | 642.8   | 493.6 | 1,136.4 | 150.8   | 119.8 | 270.6 | 407.9     |
| 41  | 670.9   | 511.1 | 1,182.0 | 154.8   | 110.5 | 265.3 | 414.0     |
| 42  | 698.3   | 529.5 | 1,227.8 | 157.1   | 101.3 | 258.4 | 420.8     |
| 43  | 725.4   | 548.2 | 1,273.6 | 161.2   | 92.1  | 253.3 | 427.2     |
| 44  | 754.5   | 566.8 | 1,321.3 | 165.6   | 82.9  | 248.5 | 435.4     |
| 45  | 780.1   | 582.7 | 1,362.8 | 168.5   | 73.7  | 242.2 | 441.4     |
| 46  | 808.6   | 602.8 | 1,411.4 | 172.6   | 64.5  | 237.1 | 448.9     |
| 47  | 835.4   | 620.0 | 1,455.4 | 176.2   | 55.3  | 231.5 | 455.3     |
| 48  | 863.0   | 637.2 | 1,500.2 | 179.1   | 46.1  | 225.2 | 461.3     |
| 49  | 890.3   | 655.7 | 1,546.0 | 182.7   | 36.9  | 219.6 | 468.2     |
| 50  | 917.5   | 673.5 | 1,591.0 | 186.9   | 27.6  | 214.5 | 476.4     |
| 37  |         |       | 847.8   |         |       |       |           |
| 38  | 532.1   | 484.9 | 1,017.0 | 143.9   | 138.2 | 282.1 | 401.5     |
| 39  | 588.4   | 504.3 | 1,092.7 | 150.0   | 129.0 | 279.0 | 409.3     |
| 40  | 592.6   | 493.6 | 1,086.2 | 150.8   | 119.8 | 270.6 | 407.9     |
| 41  | 618.2   | 511.1 | 1,129.3 | 154.8   | 110.5 | 265.3 | 414.0     |
| 42  | 644.0   | 529.5 | 1,173.5 | 157.1   | 101.3 | 258.4 | 420.8     |
| 43  | 669.5   | 548.2 | 1,217.7 | 161.2   | 92.1  | 253.3 | 427.2     |
| 44  | 696.5   | 566.8 | 1,263.3 | 165.6   | 82.9  | 248.5 | 435.4     |
| 45  | 720.2   | 582.7 | 1,302.9 | 168.5   | 73.7  | 242.2 | 441.4     |
| 46  | 746.3   | 602.8 | 1,349.1 | 172.6   | 64.5  | 237.1 | 448.9     |
| 47  | 770.8   | 620.0 | 1,390.8 | 176.2   | 55.3  | 231.5 | 455.3     |
| 48  | 796.4   | 637.2 | 1,433.6 | 179.1   | 46.1  | 225.2 | 461.3     |
| 49  | 821.4   | 655.7 | 1,477.1 | 182.7   | 36.9  | 219.6 | 468.2     |
| 50  | 845.6   | 673.5 | 1,519.1 | 186.9   | 27.6  | 214.5 | 476.4     |

較 ( B - 3' 2 割 誘 発 案 )

年 7 分 と し た 場 合 )

( 単 位 億 円 )

| 計     | 差 引 利 益 |     |       |     |       |       | 債 還 金 | 事 業 純 益 |
|-------|---------|-----|-------|-----|-------|-------|-------|---------|
|       | 新 規 路 線 |     | 現 在 線 |     | 計     |       |       |         |
|       | 係 数     |     | 係 数   |     | 係 数   |       |       |         |
| 379.5 |         |     |       |     |       | 184.4 | 6.7   | 184.4   |
| 486.7 |         |     |       |     |       | 361.1 | 5.8   | 361.1   |
| 683.6 | 237.7   | 5.4 | 83.4  | 8.3 | 321.1 | 6.8   | 131.6 | 189.5   |
| 688.3 | 295.6   | 4.9 | 95.0  | 8.1 | 390.6 | 6.4   | 131.6 | 259.0   |
| 678.5 | 308.5   | 4.7 | 85.7  | 8.3 | 394.2 | 6.3   | 131.6 | 262.6   |
| 679.3 | 339.0   | 4.4 | 97.1  | 8.1 | 436.1 | 6.1   | 131.6 | 304.5   |
| 679.2 | 370.6   | 4.1 | 108.7 | 8.0 | 479.3 | 5.9   | 131.6 | 347.7   |
| 680.5 | 400.2   | 3.9 | 121.0 | 7.8 | 521.2 | 5.7   | 131.6 | 389.6   |
| 683.9 | 431.2   | 3.7 | 131.4 | 7.7 | 562.6 | 5.5   | 131.6 | 431.0   |
| 683.6 | 460.4   | 3.5 | 141.3 | 7.6 | 601.7 | 5.3   | 131.6 | 470.1   |
| 686.0 | 491.2   | 3.3 | 153.9 | 7.5 | 645.1 | 5.2   | 131.6 | 513.5   |
| 686.8 | 521.0   | 3.1 | 164.7 | 7.4 | 685.7 | 5.0   | 131.6 | 554.1   |
| 686.5 | 552.1   | 2.9 | 175.9 | 7.3 | 728.0 | 4.9   | 131.6 | 596.4   |
| 687.8 | 582.3   | 2.7 | 187.5 | 7.2 | 769.8 | 4.7   | 131.6 | 638.2   |
| 690.9 | 611.9   | 2.6 | 197.1 | 7.1 | 809.0 | 4.6   | 131.6 | 677.4   |
| 486.7 |         |     |       |     | 361.1 | 5.8   |       | 361.1   |
| 683.6 | 294.3   | 4.9 | 83.4  | 8.3 | 377.7 | 6.5   | 131.6 | 246.1   |
| 688.3 | 358.7   | 4.4 | 95.0  | 8.1 | 453.7 | 6.0   | 131.6 | 322.1   |
| 678.5 | 372.2   | 4.2 | 85.7  | 8.3 | 457.9 | 6.0   | 131.6 | 326.3   |
| 679.3 | 405.6   | 4.0 | 97.1  | 8.1 | 502.7 | 5.8   | 131.6 | 371.1   |
| 679.2 | 439.9   | 3.7 | 108.7 | 8.0 | 548.6 | 5.5   | 131.6 | 417.0   |
| 680.5 | 472.1   | 3.5 | 121.0 | 7.8 | 593.1 | 5.4   | 131.6 | 461.5   |
| 683.9 | 506.0   | 3.3 | 131.4 | 7.7 | 637.4 | 5.2   | 131.6 | 505.8   |
| 683.6 | 537.9   | 3.1 | 141.3 | 7.6 | 679.2 | 5.0   | 131.6 | 547.6   |
| 686.0 | 571.5   | 2.9 | 153.9 | 7.5 | 725.4 | 4.9   | 131.6 | 593.8   |
| 686.8 | 603.9   | 2.8 | 164.7 | 7.4 | 768.6 | 4.7   | 131.6 | 637.0   |
| 686.5 | 637.8   | 2.6 | 175.9 | 7.3 | 813.7 | 4.6   | 131.6 | 682.1   |
| 687.8 | 670.7   | 2.5 | 187.5 | 7.2 | 858.2 | 4.5   | 131.6 | 726.6   |
| 690.9 | 703.0   | 2.3 | 197.1 | 7.1 | 900.1 | 4.4   | 131.6 | 768.5   |
| 486.7 |         |     |       |     | 361.1 | 5.8   |       | 361.1   |
| 683.6 | 250.0   | 5.3 | 83.4  | 8.3 | 333.4 | 6.7   | 131.6 | 201.8   |
| 688.3 | 309.4   | 4.8 | 95.0  | 8.1 | 404.4 | 6.3   | 131.6 | 272.8   |
| 678.5 | 322.0   | 4.6 | 85.7  | 8.3 | 407.7 | 6.3   | 131.6 | 276.1   |
| 679.3 | 352.9   | 4.3 | 97.1  | 8.1 | 450.0 | 6.1   | 131.6 | 318.4   |
| 679.2 | 385.6   | 4.0 | 108.7 | 8.0 | 494.3 | 5.8   | 131.6 | 362.7   |
| 680.5 | 416.2   | 3.8 | 121.0 | 7.8 | 537.2 | 5.6   | 131.6 | 405.6   |
| 683.9 | 448.0   | 3.6 | 131.4 | 7.7 | 579.4 | 5.4   | 131.6 | 447.8   |
| 683.6 | 478.0   | 3.4 | 141.3 | 7.6 | 619.3 | 5.3   | 131.6 | 487.7   |
| 686.0 | 509.2   | 3.2 | 153.9 | 7.5 | 663.1 | 5.1   | 131.6 | 531.5   |
| 686.8 | 539.3   | 3.0 | 164.7 | 7.4 | 704.0 | 4.9   | 131.6 | 572.4   |
| 686.5 | 571.2   | 2.8 | 175.9 | 7.3 | 747.1 | 4.8   | 131.6 | 615.5   |
| 687.8 | 601.8   | 2.7 | 187.5 | 7.2 | 789.3 | 4.7   | 131.6 | 657.7   |
| 690.9 | 631.1   | 2.5 | 197.1 | 7.1 | 828.2 | 4.6   | 131.6 | 698.6   |

新 規 路 線 完 成 後 の 東 海 道 線

第 5 表 の 3

( 所 要 資 金 全 額 を 1 5 年 償 還 )

| 年 度 | 収 入     |       |         | 支 出     |       |       |       |
|-----|---------|-------|---------|---------|-------|-------|-------|
|     | 新 規 路 線 | 現 在 線 | 計       | 新 規 路 線 |       |       | 現 在 線 |
|     |         |       |         | 支 出     | 利 子   | 小 計   |       |
| 37  |         |       | 563.9   |         |       |       |       |
| 38  |         |       | 847.8   |         |       |       |       |
| 39  | 538.3   | 484.9 | 1,023.2 | 145.1   | 138.2 | 283.3 | 401.5 |
| 40  | 609.1   | 504.3 | 1,113.4 | 153.2   | 129.0 | 282.2 | 409.3 |
| 41  | 620.6   | 493.6 | 1,114.2 | 154.6   | 119.8 | 274.4 | 407.9 |
| 42  | 647.5   | 511.1 | 1,158.6 | 158.7   | 110.5 | 269.2 | 414.0 |
| 43  | 674.2   | 529.5 | 1,203.7 | 161.3   | 101.3 | 262.6 | 420.8 |
| 44  | 700.7   | 548.2 | 1,248.9 | 165.6   | 92.1  | 257.7 | 427.2 |
| 45  | 728.6   | 566.8 | 1,295.4 | 170.1   | 82.9  | 253.0 | 435.4 |
| 46  | 753.9   | 582.7 | 1,336.6 | 172.6   | 73.7  | 246.3 | 441.4 |
| 47  | 780.9   | 602.8 | 1,383.7 | 176.9   | 64.5  | 241.4 | 448.9 |
| 48  | 806.4   | 620.0 | 1,426.4 | 181.1   | 55.3  | 236.4 | 455.3 |
| 49  | 833.9   | 637.2 | 1,471.1 | 184.0   | 46.1  | 230.1 | 461.3 |
| 50  | 860.2   | 655.7 | 1,515.9 | 188.2   | 36.9  | 225.1 | 468.2 |
| 37  |         |       | 847.8   |         |       |       |       |
| 38  | 597.1   | 484.9 | 1,082.0 | 145.1   | 138.2 | 283.3 | 401.5 |
| 39  | 676.5   | 504.3 | 1,180.8 | 153.2   | 129.0 | 282.2 | 409.3 |
| 40  | 689.5   | 493.6 | 1,183.1 | 154.6   | 119.8 | 274.4 | 407.9 |
| 41  | 719.5   | 511.1 | 1,230.6 | 158.7   | 110.5 | 269.2 | 414.0 |
| 42  | 749.2   | 529.5 | 1,278.7 | 161.3   | 101.3 | 262.6 | 420.8 |
| 43  | 778.5   | 548.2 | 1,326.7 | 165.6   | 92.1  | 257.7 | 427.2 |
| 44  | 809.5   | 566.8 | 1,376.3 | 170.1   | 82.9  | 253.0 | 435.4 |
| 45  | 837.7   | 582.7 | 1,420.4 | 172.6   | 73.7  | 246.3 | 441.4 |
| 46  | 867.8   | 602.8 | 1,470.6 | 176.9   | 64.5  | 241.4 | 448.9 |
| 47  | 896.1   | 620.0 | 1,516.1 | 181.1   | 55.3  | 236.4 | 455.3 |
| 48  | 926.7   | 637.2 | 1,563.9 | 184.0   | 46.1  | 230.1 | 461.3 |
| 49  | 955.9   | 655.7 | 1,611.6 | 188.2   | 36.9  | 225.1 | 468.2 |
| 50  | 984.2   | 673.5 | 1,657.7 | 191.9   | 27.6  | 219.5 | 476.4 |
| 37  |         |       | 847.8   |         |       |       |       |
| 38  | 550.9   | 484.9 | 1,035.8 | 145.1   | 138.2 | 283.3 | 401.5 |
| 39  | 623.9   | 504.3 | 1,128.2 | 153.2   | 129.0 | 282.2 | 409.3 |
| 40  | 636.1   | 493.6 | 1,129.7 | 154.6   | 119.8 | 274.4 | 407.9 |
| 41  | 663.4   | 511.1 | 1,174.5 | 158.7   | 110.5 | 269.2 | 414.0 |
| 42  | 691.0   | 529.5 | 1,220.5 | 161.3   | 101.3 | 262.6 | 420.8 |
| 43  | 718.4   | 548.2 | 1,266.6 | 165.6   | 92.1  | 257.7 | 427.2 |
| 44  | 747.0   | 566.8 | 1,313.8 | 170.1   | 82.9  | 253.0 | 435.4 |
| 45  | 773.0   | 582.7 | 1,355.7 | 172.6   | 73.7  | 246.3 | 441.4 |
| 46  | 800.6   | 602.8 | 1,403.4 | 176.9   | 64.5  | 241.4 | 448.9 |
| 47  | 827.0   | 620.0 | 1,447.0 | 181.1   | 55.3  | 236.4 | 455.3 |
| 48  | 854.4   | 637.2 | 1,491.6 | 184.0   | 46.1  | 230.1 | 461.3 |
| 49  | 881.9   | 655.7 | 1,537.6 | 188.2   | 36.9  | 225.1 | 468.2 |
| 50  | 907.6   | 673.5 | 1,581.1 | 191.9   | 27.6  | 219.5 | 476.4 |

収支比較( B - 3' 3割誘発案)

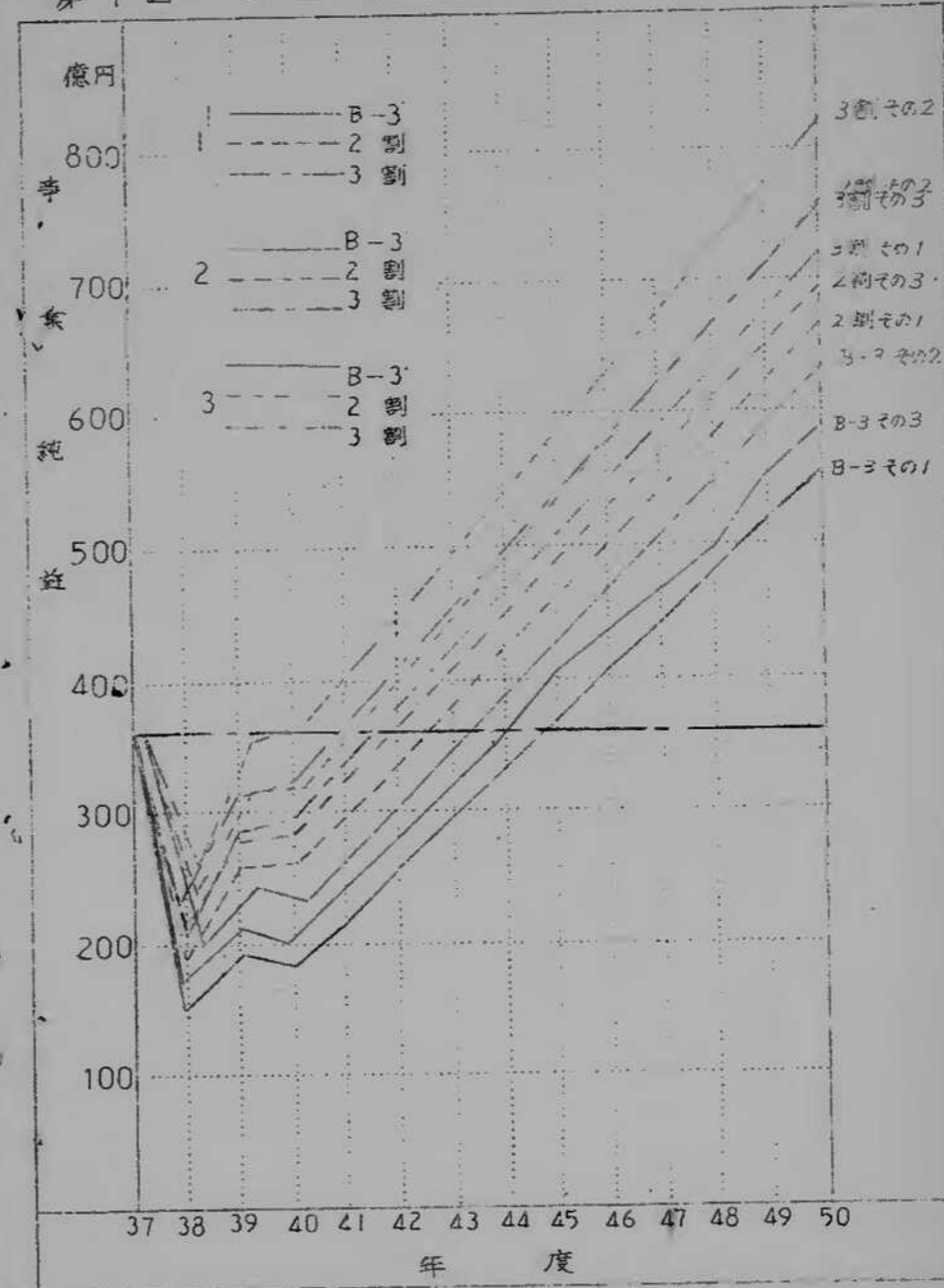
電年利7分とした場合)

(単位 億円)

| 計     | 差 引 利 益 |     |       |     | 計     | 債 還 金 | 事業純益  |       |
|-------|---------|-----|-------|-----|-------|-------|-------|-------|
|       | 新規路線    |     | 現 在 線 |     |       |       |       |       |
|       | 係 数     | 係 数 | 係 数   | 係 数 |       |       |       |       |
| 379.5 |         |     |       |     | 184.4 | 6.7   | 184.4 |       |
| 486.7 |         |     |       |     | 361.1 | 5.8   | 361.1 |       |
| 684.8 | 255.0   | 5.3 | 83.4  | 8.3 | 338.4 | 6.7   | 131.6 | 206.8 |
| 691.5 | 326.9   | 4.6 | 95.0  | 8.1 | 421.9 | 6.2   | 131.6 | 290.3 |
| 682.3 | 346.2   | 4.4 | 85.7  | 8.3 | 431.9 | 6.1   | 131.6 | 300.3 |
| 683.2 | 378.3   | 4.2 | 97.1  | 8.1 | 475.4 | 5.9   | 131.6 | 343.8 |
| 683.4 | 411.6   | 3.9 | 108.7 | 8.0 | 520.3 | 5.7   | 131.6 | 388.7 |
| 684.9 | 443.0   | 3.7 | 121.0 | 7.8 | 564.0 | 5.5   | 131.6 | 432.4 |
| 688.4 | 475.6   | 3.5 | 131.4 | 7.7 | 607.0 | 5.3   | 131.6 | 475.4 |
| 687.7 | 507.6   | 3.3 | 141.3 | 7.6 | 648.9 | 5.2   | 131.6 | 517.3 |
| 690.3 | 539.5   | 3.1 | 153.9 | 7.5 | 693.4 | 5.0   | 131.6 | 561.8 |
| 691.7 | 570.0   | 2.9 | 164.7 | 7.4 | 734.7 | 4.9   | 131.6 | 603.1 |
| 691.4 | 603.8   | 2.8 | 175.9 | 7.3 | 779.7 | 4.7   | 131.6 | 648.1 |
| 693.3 | 635.1   | 2.6 | 187.5 | 7.2 | 822.6 | 4.6   | 131.6 | 691.0 |
| 695.9 | 666.2   | 2.5 | 197.1 | 7.1 | 863.3 | 4.5   | 131.6 | 731.7 |
| 486.7 |         |     |       |     | 361.1 | 5.8   |       | 361.1 |
| 684.8 | 313.8   | 4.8 | 83.4  | 8.3 | 397.2 | 6.3   | 131.6 | 265.6 |
| 691.5 | 394.3   | 4.2 | 95.0  | 8.1 | 489.3 | 5.9   | 131.6 | 357.7 |
| 682.3 | 415.1   | 4.0 | 85.7  | 8.3 | 500.8 | 5.8   | 131.6 | 369.2 |
| 683.2 | 450.3   | 3.8 | 97.1  | 8.1 | 547.4 | 5.6   | 131.6 | 415.8 |
| 683.4 | 486.6   | 3.5 | 108.7 | 8.0 | 595.3 | 5.4   | 131.6 | 463.7 |
| 684.9 | 520.8   | 3.3 | 121.0 | 7.8 | 641.8 | 5.2   | 131.6 | 510.2 |
| 688.4 | 556.5   | 3.1 | 131.4 | 7.7 | 687.9 | 5.0   | 131.6 | 556.3 |
| 687.7 | 591.4   | 3.0 | 141.3 | 7.6 | 732.7 | 4.9   | 131.6 | 601.1 |
| 690.3 | 626.4   | 2.8 | 153.9 | 7.5 | 780.3 | 4.7   | 131.6 | 648.7 |
| 691.7 | 659.7   | 2.6 | 164.7 | 7.4 | 824.4 | 4.6   | 131.6 | 692.8 |
| 691.4 | 696.6   | 2.5 | 175.9 | 7.3 | 872.5 | 4.4   | 131.6 | 740.9 |
| 693.3 | 730.8   | 2.4 | 187.5 | 7.2 | 918.3 | 4.3   | 131.6 | 786.7 |
| 695.9 | 764.7   | 2.2 | 197.1 | 7.1 | 961.8 | 4.2   | 131.6 | 830.2 |
| 486.7 |         |     |       |     | 361.1 | 5.8   |       | 361.1 |
| 684.8 | 267.6   | 5.2 | 83.4  | 8.3 | 351.0 | 6.6   | 131.6 | 219.4 |
| 681.5 | 341.7   | 4.5 | 95.0  | 8.1 | 436.7 | 6.2   | 131.6 | 305.1 |
| 692.3 | 361.7   | 4.3 | 85.7  | 8.3 | 447.4 | 6.1   | 131.6 | 315.3 |
| 683.2 | 394.2   | 4.1 | 97.1  | 8.1 | 491.3 | 5.8   | 131.6 | 359.7 |
| 683.4 | 428.4   | 3.8 | 108.7 | 8.0 | 537.1 | 5.6   | 131.6 | 405.5 |
| 684.9 | 460.7   | 3.6 | 121.0 | 7.8 | 581.7 | 5.4   | 131.6 | 450.1 |
| 688.4 | 494.0   | 3.4 | 131.4 | 7.7 | 625.4 | 5.2   | 131.6 | 493.8 |
| 687.7 | 526.7   | 3.2 | 141.3 | 7.6 | 668.0 | 5.1   | 131.6 | 536.4 |
| 690.3 | 559.2   | 3.0 | 153.9 | 7.5 | 713.1 | 4.9   | 131.6 | 581.5 |
| 691.7 | 590.6   | 2.9 | 164.7 | 7.4 | 755.3 | 4.8   | 131.6 | 623.7 |
| 691.4 | 624.3   | 2.7 | 175.9 | 7.3 | 800.2 | 4.6   | 131.6 | 668.6 |
| 693.3 | 656.8   | 2.6 | 187.5 | 7.2 | 844.3 | 4.5   | 131.6 | 712.7 |
| 695.9 | 688.1   | 2.4 | 197.1 | 7.1 | 885.2 | 4.4   | 131.6 | 753.6 |

東海道線年度別事業純益一覽図

第1図



第 6 表

東 海 道 線

| 種 別     | 東 海 道 線         |            |            |            |
|---------|-----------------|------------|------------|------------|
|         | 昭 和 3 1 年 度 実 績 |            |            | 昭 和        |
|         | 旅 客             | 貨 物        | 計          | 旅 客        |
| 取 入     | 2 9, 8 1 5      | 2 6, 5 7 1 | 5 6, 3 8 6 | 3 5, 0 1 8 |
| 経 費     | 1 6, 0 8 8      | 2 1, 8 5 8 | 3 7, 9 4 6 | 1 7, 8 3 0 |
| 利 益     | 1 3, 7 2 7      | 4, 7 1 3   | 1 8, 4 4 0 | 1 7, 8 3 0 |
| 営 業 係 数 | 5 4             | 8 2        | 6 7        | 4 9        |

収 支 表

(単位 百万円)

(電車旅客を除く)

| 3 2 年 度 推 定 |            | 昭 和 3 7 年 度 推 定 |            |            |
|-------------|------------|-----------------|------------|------------|
| 貨 物         | 計          | 旅 客             | 貨 物        | 計          |
| 3 1, 0 7 9  | 6 6, 0 9 7 | 4 5, 7 0 0      | 3 9, 0 8 0 | 8 4, 7 8 0 |
| 2 2, 9 1 5  | 4 0, 1 0 3 | 2 0, 6 2 0      | 2 8, 0 5 0 | 4 8, 6 7 0 |
| 8, 1 6 4    | 2 5, 9 9 4 | 2 5, 0 8 0      | 1 1, 0 3 0 | 3 6, 1 1 0 |
| 7 4         | 6 1        | 4 5             | 7 2        | 5 8        |

第7表の1

新規路線完成後の東海道線収

(単位 億円)

| 年度別 | 収 入   |       |         | 支 出     |      |       |       |
|-----|-------|-------|---------|---------|------|-------|-------|
|     | 新規路線  | 現在線   | 計       | 新 規 路 線 |      |       | 現在線   |
|     |       |       |         | 支 出     | 利 子  | 小 計   |       |
| 31  |       |       | 563.9   |         |      |       |       |
| 37  |       |       | 847.8   |         |      |       |       |
| 38  | 532.1 | 484.9 | 1,017.0 | 143.9   | 67.1 | 211.0 | 401.5 |
| 39  | 588.4 | 504.3 | 1,092.7 | 150.0   | 67.0 | 217.0 | 409.3 |
| 40  | 592.6 | 493.6 | 1,086.2 | 150.8   | 57.3 | 208.1 | 407.9 |
| 41  | 618.2 | 511.1 | 1,129.3 | 154.8   | 46.4 | 201.2 | 414.0 |
| 42  | 644.0 | 529.5 | 1,173.5 | 157.1   | 35.6 | 192.7 | 420.8 |
| 43  | 669.5 | 548.2 | 1,217.7 | 161.2   | 26.4 | 187.6 | 427.2 |
| 44  | 696.5 | 566.8 | 1,263.3 | 165.6   | 20.0 | 185.6 | 435.4 |
| 45  | 720.2 | 582.7 | 1,302.9 | 168.5   | 17.0 | 185.5 | 441.4 |
| 46  | 746.3 | 602.8 | 1,349.1 | 172.6   | 14.2 | 186.8 | 448.9 |
| 47  | 770.8 | 620.0 | 1,390.8 | 176.2   | 11.5 | 187.7 | 455.3 |
| 48  | 796.4 | 637.2 | 1,433.6 | 179.1   | 8.7  | 187.8 | 461.3 |
| 49  | 821.4 | 655.7 | 1,477.1 | 182.7   | 6.0  | 188.7 | 468.2 |
| 50  | 845.6 | 673.5 | 1,519.1 | 186.9   | 3.5  | 190.4 | 476.4 |

(注) 営業係数  $(\frac{\text{支出}}{\text{収入}} \times 100\%)$  を示す。

支比較 (B-3' 誘発2割案) その3案

| 出 計   | 差 引 利 益  |          |       | 償 還 金 | 事 業 純 益     |
|-------|----------|----------|-------|-------|-------------|
|       | 新 規 路 線  | 現 在 線    | 計     |       |             |
|       | 係 数      | 係 数      | 係 数   |       |             |
| 379.5 | (注) %    | %        | 184.4 | 67    | 184.4       |
| 486.7 |          |          | 361.1 | 58    | 361.1       |
| 612.5 | 321.1 40 | 83.4 83  | 404.5 | 60    | 84.5 320.0  |
| 626.3 | 371.4 37 | 95.0 81  | 466.4 | 57    | 140.3 326.1 |
| 616.0 | 384.5 35 | 85.7 83  | 470.2 | 57    | 158.1 312.1 |
| 615.2 | 417.0 33 | 97.1 81  | 514.1 | 54    | 156.1 358.0 |
| 613.5 | 451.3 30 | 108.7 80 | 560.0 | 52    | 133.9 426.1 |
| 614.8 | 481.9 28 | 121.0 78 | 602.9 | 50    | 95.4 507.5  |
| 621.0 | 510.9 27 | 131.4 77 | 642.3 | 49    | 46.4 595.9  |
| 626.9 | 534.7 26 | 141.3 76 | 676.0 | 48    | 42.0 634.0  |
| 635.7 | 559.5 25 | 153.9 75 | 713.4 | 47    | 42.1 671.3  |
| 643.0 | 583.1 24 | 164.7 74 | 747.8 | 46    | 42.2 705.6  |
| 649.1 | 608.6 24 | 175.9 73 | 784.5 | 45    | 42.2 742.3  |
| 656.9 | 632.7 23 | 187.5 72 | 820.2 | 44    | 37.8 782.4  |
| 666.8 | 655.2 23 | 197.1 71 | 852.3 | 44    | 29.4 822.9  |



第7表の2

新規路線完成後の東海道線収

(単位 億円)

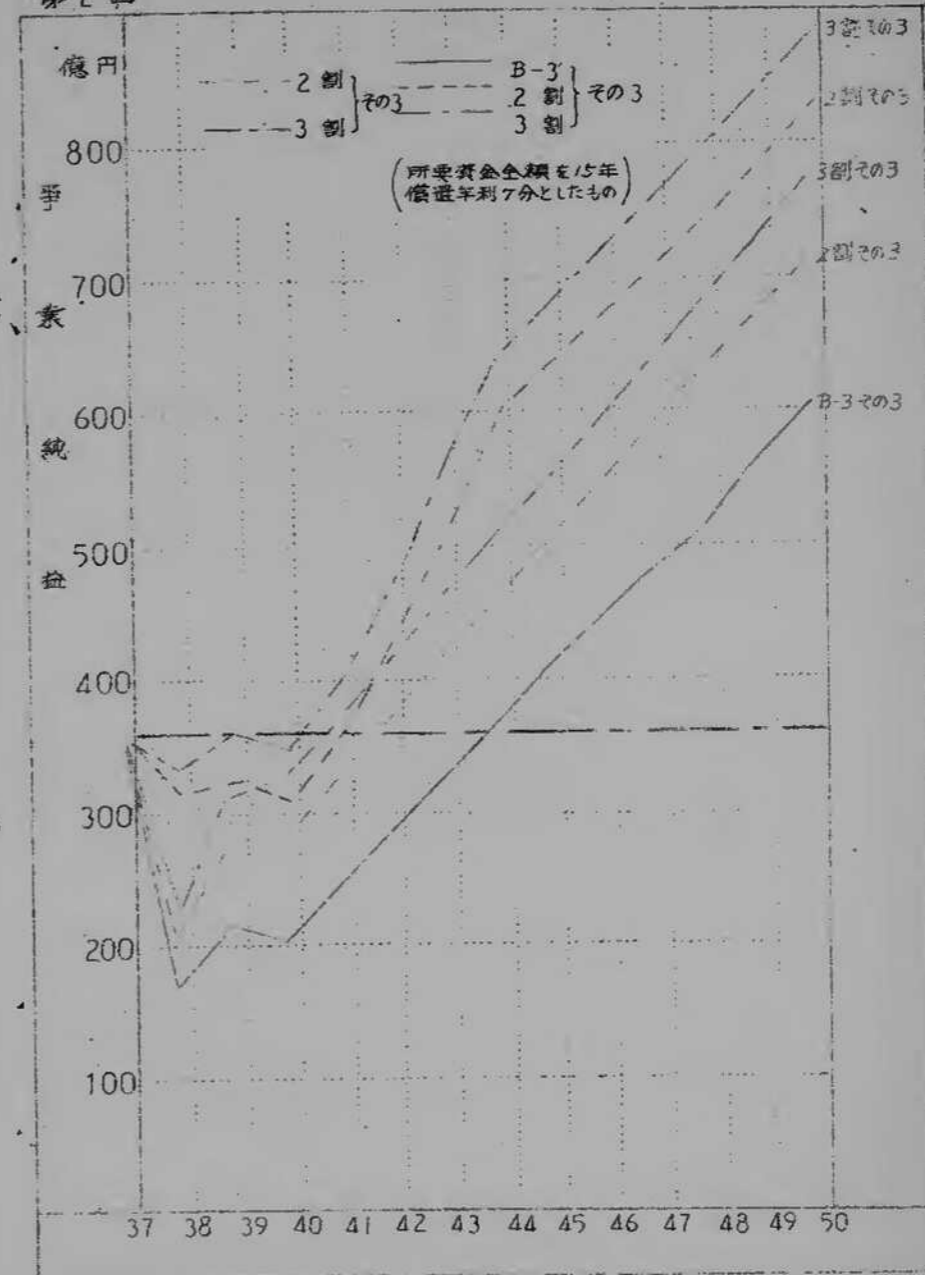
| 年度別 | 収 入   |       | 支 出     |       |      |       | 現在線   |
|-----|-------|-------|---------|-------|------|-------|-------|
|     | 新規路線  | 現在線   | 計       | 新規路線  |      |       |       |
|     |       |       |         | 支出    | 利子   | 小計    |       |
| 31  |       |       | 563.9   |       |      |       |       |
| 37  |       |       | 847.3   |       |      |       |       |
| 38  | 550.9 | 484.9 | 1,035.8 | 145.1 | 67.1 | 212.2 | 401.5 |
| 39  | 623.9 | 504.3 | 1,128.2 | 153.2 | 67.0 | 220.2 | 409.3 |
| 40  | 636.1 | 493.6 | 1,129.7 | 154.6 | 57.3 | 211.9 | 407.9 |
| 41  | 663.4 | 511.1 | 1,174.5 | 158.7 | 46.4 | 205.1 | 414.0 |
| 42  | 691.0 | 529.5 | 1,220.5 | 161.3 | 35.6 | 196.9 | 420.8 |
| 43  | 718.4 | 548.2 | 1,266.6 | 165.6 | 26.4 | 192.0 | 427.2 |
| 44  | 747.0 | 566.8 | 1,313.8 | 170.1 | 20.0 | 190.1 | 435.4 |
| 45  | 773.0 | 582.7 | 1,355.7 | 172.6 | 17.0 | 189.6 | 441.4 |
| 46  | 800.6 | 602.8 | 1,403.4 | 176.9 | 14.2 | 191.1 | 448.9 |
| 47  | 827.0 | 620.0 | 1,447.0 | 181.1 | 11.5 | 192.6 | 455.3 |
| 48  | 854.4 | 637.2 | 1,491.6 | 184.0 | 8.7  | 192.7 | 461.3 |
| 49  | 881.9 | 655.7 | 1,537.6 | 188.2 | 6.0  | 194.2 | 468.2 |
| 50  | 907.6 | 673.5 | 1,581.1 | 191.9 | 3.5  | 195.4 | 476.4 |

支比較 ( B-3' 誘発3割案 ) その3案

| 出 計   | 差 引 利 益 |     |       | 償還金 | 事業純益  |    |       |       |
|-------|---------|-----|-------|-----|-------|----|-------|-------|
|       | 新規路線    | 現在線 | 計     |     |       |    |       |       |
|       | 係数      | 係数  | 係数    |     |       |    |       |       |
| 379.5 |         |     | 184.4 | 67  | 184.4 |    |       |       |
| 486.7 |         |     | 361.1 | 58  | 361.1 |    |       |       |
| 613.7 | 338.7   | 39  | 83.4  | 83  | 422.1 | 59 | 84.5  | 337.6 |
| 629.5 | 403.7   | 35  | 95.0  | 81  | 498.7 | 56 | 140.3 | 358.4 |
| 619.8 | 424.2   | 33  | 85.7  | 83  | 509.9 | 55 | 158.1 | 351.8 |
| 619.1 | 458.3   | 31  | 97.1  | 81  | 555.4 | 53 | 156.1 | 399.3 |
| 617.7 | 494.1   | 29  | 108.7 | 80  | 602.8 | 51 | 133.9 | 468.9 |
| 619.2 | 526.4   | 27  | 121.0 | 78  | 647.4 | 49 | 95.4  | 552.0 |
| 625.5 | 556.9   | 26  | 131.4 | 77  | 688.3 | 48 | 46.4  | 641.9 |
| 631.0 | 583.4   | 25  | 141.3 | 76  | 724.7 | 47 | 42.0  | 682.7 |
| 640.0 | 609.5   | 24  | 153.9 | 75  | 763.4 | 46 | 42.1  | 721.3 |
| 647.9 | 634.4   | 23  | 164.7 | 74  | 799.1 | 45 | 42.2  | 756.9 |
| 654.0 | 661.7   | 23  | 175.9 | 73  | 837.6 | 44 | 42.2  | 795.4 |
| 662.4 | 687.7   | 22  | 187.5 | 72  | 875.2 | 43 | 37.8  | 837.4 |
| 671.8 | 712.2   | 22  | 197.1 | 71  | 909.3 | 43 | 29.4  | 879.9 |

東海道線年度別事業純益一覽図

第2図



借 入 金

第 8 表

| 種 類            | 借 入 年 度 |         | 借 入 総 額   |         |
|----------------|---------|---------|-----------|---------|
|                | 借 入 条 件 |         |           |         |
| 当初借入の分         | 政 府 出 資 | —       | 5 0 0     |         |
|                | 国 鉄 出 資 | —       | 3 0 0     |         |
|                | 投 融 資   | 据 置 期 間 | 3 年       | 5 0 0   |
|                |         | 利 率     | 0.065     |         |
|                |         | 15 年    |           |         |
|                | 鉄 道 債 券 | 据 置 期 間 | 2 年       | 4 2 5.4 |
| 利 率            |         | 0.07    |           |         |
| 7 年            |         |         |           |         |
| 計              | —       | —       | 1 7 2 5.4 |         |
| 借 換 の 分        | 投 融 資   | 据 置 期 間 | 3 年       | 4.2     |
|                |         | 利 率     | 0.065     |         |
|                | 鉄 道 債 券 | 据 置 期 間 | 2 年       | 2 2     |
|                |         | 利 率     | 0.07      |         |
| 計              | —       | —       | 2 6.2     |         |
| 建設期間中の<br>利子の分 | 鉄 道 債 券 | 据 置 期 間 | 2 年       | 1 0 4.5 |
|                | 利 率     | 0.07    | 7 年       |         |
| 合 計            | —       | —       | —         | 1,856.1 |

内 訳 表

(単位 億円)

| 年 度 別 借 入 額 | 備 考     |         |         |         |  |
|-------------|---------|---------|---------|---------|--|
|             | 3 3     | 3 4     | 3 5     | 3 6     | 3 7  |
| —           | 1 0 0   | 1 5 0   | 1 5 0   | 1 0 0   | 償還額及び利子<br>については「新<br>規路線（広軌）<br>借入金に対する<br>年度別償還額及<br>び利子総括表」<br>を参照されたい。 |
| 2 0         | 3 0     | 5 0     | 5 0     | 1 5 0   |  |
| —           | 1 0 0   | 1 0 0   | 1 5 0   | 1 5 0   |  |
| —           | 7 0     | 1 2 1   | 1 7 7   | 5 7.4   |  |
| 2 0         | 3 0 0   | 4 2 1   | 5 2 7   | 4 5 7.4 |  |
| —           | —       | —       | —       | 4.2     |  |
| —           | —       | —       | 5       | 1 7     |  |
| —           | —       | —       | 5       | 2 1.2   |  |
|             | 5.5     | 1 7.4   | 3 3.0   | 4 8.6   |  |
| 2 0         | 3 0 5.5 | 4 3 8.4 | 5 6 5.0 | 5 2 7.2 |  |

参考(誘発関係資料その1)

都市間交通量と都市人口

| 都市              | 人口      | 区間キロ  | 所要時間 | 対東京交通量<br>(32年9月) | 人口10万換算<br>交通量 |
|-----------------|---------|-------|------|-------------------|----------------|
|                 | 千人      | K     | 時分   | 人                 | 人              |
| 東京              | 6,969.1 |       |      |                   |                |
| 小田原             | 113.0   | 81.2  | 1.23 | 43,000            | 38,053         |
| 沼津              | 129.2   | 123.5 | 2.07 | 27,811            | 21,526         |
| 静岡              | 295.1   | 177.5 | 3.02 | 20,807            | 7,051          |
| 浜松              | 268.7   | 254.4 | 4.10 | 13,229            | 4,923          |
| 豊橋              | 202.9   | 290.9 | 4.47 | 9,952             | 4,905          |
| 名古屋             | 1,336.7 | 363.3 | 5.52 | 67,891            | 50,79          |
| 岐阜              | 259.0   | 393.6 | 6.29 | 8,786             | 3,392          |
| 大垣              | 94.1    | 407.3 | 6.44 | 1,617             | 1,718          |
| 大津              | 107.4   | 500.9 | 8.16 | 1,245             | 1,159          |
| 京都              | 1,204.0 | 510.9 | 8.26 | 44,897            | 3,729          |
| 大阪              | 2,547.3 | 553.7 | 9.14 | 75,739            | 2,973          |
| 東京              | 6,969.1 |       |      |                   |                |
| 静岡              | 295.1   | 177.5 | 3.02 | 20,807            | 7,051          |
| 浜松              | 268.7   | 254.4 | 4.10 | 13,229            | 4,923          |
| 豊橋              | 202.9   | 290.9 | 4.47 | 9,952             | 4,905          |
| 名古屋<br>(含岐阜,大垣) | 1,689.7 | 363.3 | 5.52 | 78,294            | 4,634          |
| 京都<br>(含大津)     | 1,311.4 | 510.9 | 8.26 | 46,142            | 3,519          |
| 大阪              | 2,547.3 | 553.7 | 9.14 | 75,739            | 2,973          |

到達所要時間の関係

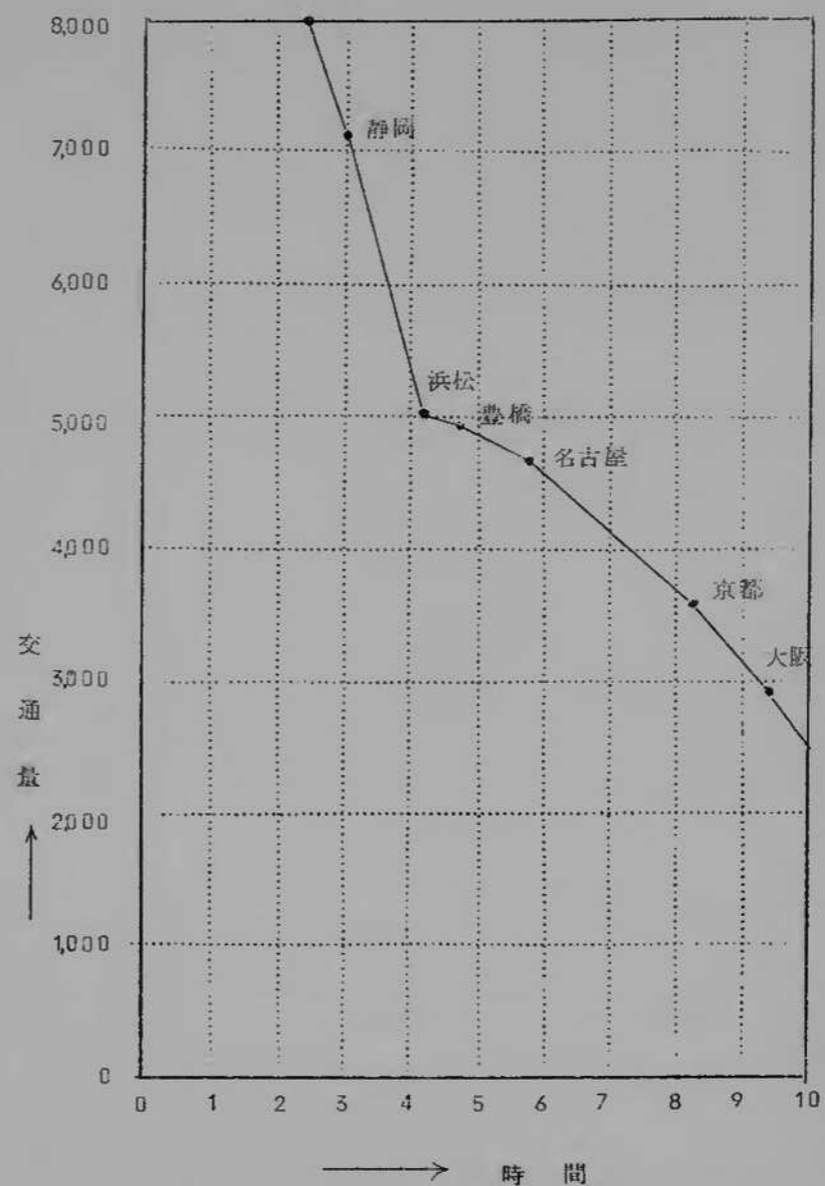
昭和13年4月 鉄道省建設局

| 都市        | 人口      | 区間キロ  | 所要時間 | 対東京交通量<br>(32年9月) | 人口10万換算<br>交通量 |
|-----------|---------|-------|------|-------------------|----------------|
|           | 千人      | K     | 時分   | 人                 | 人              |
| 〔150キロ以下〕 |         |       |      |                   |                |
| 高崎        | 125.1   | 102.1 | 1.40 | 39,448            | 31,533         |
| 宇都宮       | 227.1   | 106.6 | 1.48 | 30,167            | 13,284         |
| 前橋        | 171.2   | 109.4 | 2.00 | 12,459            | 7,277          |
| 水戸        | 110.4   | 118.8 | 1.53 | 24,939            | 22,590         |
| 沼津        | 129.2   | 123.5 | 2.07 | 30,535            | 23,634         |
| 甲府        | 154.4   | 130.0 | 2.37 | 57,476            | 37,225         |
| 〔150キロ以上〕 |         |       |      |                   |                |
| 新潟        | 261.7   | 332.8 | 5.45 | 15,748            | 6,018          |
| 仙台        | 375.8   | 349.2 | 5.57 | 19,113            | 5,086          |
| 名古屋       | 1,336.7 | 363.3 | 5.52 | 67,891            | 5,079          |

参考（誘発関係資料その2）

| 都市 | 人口      | 区間キロ  | 所要時間 | 対大阪交通量<br>(32年9月) | 人口10万換算<br>交通量 | 運賃  |
|----|---------|-------|------|-------------------|----------------|-----|
|    | 千人      | K     | 時分   | 人                 | 人              | 円   |
| 大阪 | 2,547.3 |       |      |                   |                |     |
| 福井 | 125.3   | 217.6 | 4.28 | 9,151             | 7,303          | 480 |
| 金沢 | 277.2   | 294.4 | 6.06 | 8,846             | 3,191          | 600 |
| 富山 | 170.4   | 354.1 | 7.28 | 5,169             | 3,033          | 700 |
| 福山 | 76.4    | 234.8 | 4.23 | 5,164             | 6,759          | 510 |
| 尾道 | 84.8    | 254.9 | 4.46 | 6,233             | 7,356          | 540 |
| 広島 | 357.2   | 338.4 | 6.36 | 11,838            | 3,314          | 680 |
| 鳥取 | 104.8   | 257.8 | 5.33 | 3,560             | 3,397          | 540 |
| 米子 | 90.0    | 350.5 | 7.17 | 2,346             | 2,607          | 700 |
| 松江 | 97.8    | 379.4 | 7.51 | 1,725             | 1,764          | 740 |

参考（誘発関係資料その3）



短絡線開通による客貨

| 短絡線                          | 全通年月  | 旧線                                 | 短絡線                | 短絡のキロ程及び割合         |      |
|------------------------------|-------|------------------------------------|--------------------|--------------------|------|
|                              |       |                                    |                    | キロ程                | 割合   |
| 東海道本線<br>国府津—沼津間<br>(丹那隧道開通) | 昭9.12 | 60.2 <sup>K</sup><br>国府津, 御殿場, 沼津  | 48.5 <sup>K</sup>  | 11.7 <sup>K</sup>  | 0.19 |
| 上越線<br>高崎—宮内間<br>(潜水隧道開通)    | 昭6.9  | 260.8 <sup>K</sup><br>高崎, 長野, 宮内   | 162.6 <sup>K</sup> | 98.2 <sup>K</sup>  | 0.38 |
| 伯備線<br>伯耆大山—倉敷間              | 昭3.10 | 353.5 <sup>K</sup><br>岡山, 姫路, 伯耆大山 | 155.5 <sup>K</sup> | 198.6 <sup>K</sup> | 0.56 |

輸送量の増加割合

昭和13年4月 鉄道省建設局

| 相互発着の区間及び増加割合           |      |                               | 比較年次                               |
|-------------------------|------|-------------------------------|------------------------------------|
| 区間                      | 割合   |                               |                                    |
|                         | 旅客   | 貨物                            |                                    |
| 東京一円, 熱海間対沼津静岡間         | 0.63 | 上り 0.18<br>下り 0.25<br>平均 0.21 | 昭和8年度<br>対同10年度                    |
| 東京一円, 国府津間対沼津静岡間        | 0.20 | 上り 0.16<br>下り 0.24<br>平均 0.20 |                                    |
| 国府津, 熱海間対沼津静岡間          | 7.70 | 上り 0.66<br>下り 1.11<br>平均 0.78 |                                    |
| 赤羽, 蒲田, 国分寺間対<br>長岡東三条間 | 0.44 | 上り 0.03<br>下り 0.06<br>平均 0.05 | 昭和5年度<br>対同7年度                     |
| 尾道, 和気間対出雲今市, 青谷間       | 3.27 | 上り 1.30<br>下り 2.03<br>平均 1.67 | 昭和2年度<br>対4年度旅客<br>昭和2年度<br>対5年度貨物 |

幹線調査会分科会委員名簿

昭和32年11月25日

◎印 分科会会長

◎◎印 分科会報告書起草委員

第二分科会(金融, 財政) 13名

◎秋山 龍 荒木 茂久二 大藏 公望  
太田垣 士朗 ○木村 隆規 ○佐藤 喜一郎  
鈴木 清秀 十河 信二 ○田中 貢  
徳 永久次 ○波多 尚 堀越 禎三  
森 永貞一郎

めくられず

日本国有鉄道法の一部を改正する法律

総甲第一一号 外五件 案 起 昭和三十四年三月三十日 法制局 昭和三十一年三月三十日 施行昭和 年 月 日 昭和三十一年三月三十日 公布昭和三十一年四月文日

内閣総理大臣

内閣官房長官 法制局長官 内閣参事官 内閣官房副長官

|        |        |        |        |
|--------|--------|--------|--------|
| 愛知国務大臣 | 坂田国務大臣 | 寺尾国務大臣 | 伊能国務大臣 |
| 藤山国務大臣 | 三浦国務大臣 | 倉石国務大臣 | 世耕国務大臣 |
| 佐藤国務大臣 | 高崎国務大臣 | 遠藤国務大臣 | 山口国務大臣 |
| 橋本国務大臣 | 永野国務大臣 | 青木国務大臣 |        |

経済企画庁設置法の一部を改正する法律外五件を公布することに

内閣

ついで

右開議に供する。



裏面白紙

- 一、経済企画庁設置法の一部を改正する法律
- 一、国会職員法等の一部を改正する法律
- 一、核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律の一部を改正する法律
- 一、酪農振興法の一部を改正する法律
- 一、輸出品デザイン法
- 一、日本国有鉄道法の一部を改正する法律

内  
閣