

が計画よりも大幅に増大し、ために予定しただけの自己資金を確保し得なかったところにあった。その結果、幹線輸送力の増強、電化、ディーゼル化等の項目の実施を繰り下げざるを得なかった。

工事の実態の進ちょく率は、資金面での遅れ以上に遅れていた。それは、もともとこの計画は、目標については比較的高いところを望みながら、工事の内容と単価については、きわめて切り詰めたものと考えていたばかりでなく、運賃の18%値上げの申請が13%に削られたために、工事費の1割削減等の無理をあえてしたからである。このため第1次5箇年計画は、当初から実際には不可能に近いものを含んでいた。その結果資金は消化されても、実態は計画が予定しているようには進ちょくしないという事態が生じた。

計画に対する遅れに加えて、計画の規模そのものが日本経済の伸長のテンポに比べて過小であった。この計画策定に当たっては、日本経済の成長率を年率5%程度に予想したのであるが、現実には経済は10%以上の成長を遂げたため、第1次5箇年計画における国鉄の輸送力の見通しは過小となった。このため5箇年計画が当初目ざした輸送力増強の面においては、はなはだ不十分な結果に終わり、そのままでは近い将来の輸送需給ひっばくの状況は、おそるべきものとなることが予想された。

また5箇年計画の効果としては、当初の見込みにおいては、国鉄経理に着実な基盤を与えるはずであったが、この点も見込みはずれとなり、国鉄の経理は次第に苦しくなっていた。

このようにして第1次5箇年計画は、計画の完了を待たず4年で打ち切れ、昭和36年度から第2次5箇年計画に移行することとなった。しかし第1次5箇年計画の果たした役割は決して小さくない。輸送力不足は解消できなかったとはいえ、老朽資産の取替えは、おおむね完了したことは特筆すべきであろう。戦時中に製作施工された不良設備や、戦中戦後の酷使によって疲弊し老朽化した施設等を一掃して、輸送サービスの基本的条件である保安度を高め得たことは大きな成果であった。また電化を主とする国鉄近代化の種がまかれたのも、この計画においてであったし、精神的にもこの計画を契機として国鉄部内にとみに生氣が復活し、労働問題も正常化の方向をたどり始めることとなった。

2 第2次5箇年計画

日本経済の高度成長に伴い、国鉄に対する輸送需要は、ますます増大する傾向にあった。しかし国鉄の輸送力は、第1次5箇年計画の増強によっても、これに十分対応できなかった。国鉄諮問委員会は昭和35・9の答申書において、第1次5箇年計画は規模が過小であり、至急にこれを年間投資2,000億円程度の適正な規模を持つ新計画に切り替えるべきことを勧告した。

そこで、おおむねこの答申の線に沿って、昭和36年度から40年度までの第2次5箇年計画が策定され実行に移された。この計画の主眼は「東海道新幹線をはじめとする幹線輸送力の増強」、[電化・ディーゼル化による輸送方式の近代化]、[通勤輸送の増強改善]、[列車の高速高ひん度化に備える保安設備の強化]等であった。

この投資総額は当初9,750億円で、その資金確保のために昭

和36・4に12%の運賃改訂が行なわれた。しかし、この計画は、昭和37・7に、急激な経済発展により輸送力増強計画を拡大する必要が生じたこと、三河島事故を契機として保安対策を強化する必要が生じたこと、用地・労銀の値上りにより資金追加の必要が生じたこと、の3点により緊急補正が行なわれ、投資総額は1兆2,441億円となった。

さらに、その後東海道新幹線工事費が増額され、結局第2次5箇年計画の投資額は1兆3,491億円で拡大された。この計画のおもな内容は次のとおりである。

線増については東海道新幹線を建設するほか、全国主要幹線のうち、1,100kmの複線化を行ない、複線化率を18.5%にする。主要幹線を中心にして約1,800kmの電化を行ない電化率を22.0%に高める。また電化区間は原則として電車化し、約3,000両の電車を投入する。非電化区間はディーゼル化を推進し約2,650両のディーゼル動車と約500両のディーゼル機関車を投入する。通勤輸送については、約1,200両の電車を増備し、駅施設の改良、車両基地の整備、電気設備の増強等を行なう。車両については以上のほか電気機関車690両、貨車3万1,000両の増備を行なう。保安対策としては車内警報装置の整備、信号設備の強化、踏切の整備および立体化、青函連絡船の取替え等を実施する。

以上を主要内容とする第2次5箇年計画の項目別投資額は表-2に示すとおりである。この計画の進ちょく率は、3年目である昭和38年度を終わったところで52%であり、6,521億円の工事を昭和39、40の2年度に残すことになった。国鉄は計画期間内に工事を完遂することを期し、昭和39年度の予算要求において3,376億円の工事要求を行なったのであるが、その財源として期待した財政投融資が大幅に削減されたため、工事規模としては2,397億円が認められたにとどまり、この結果4,000億円以上の工事を昭和40年度に残すこととなった。しかし単年度で4,000億円以上もの工事資金を調達することは、従前どおりの運賃水準や財政投融資を前提としていては不可能であると予想された。また仮に資金が調達され、当初の予定どおり計画が完遂されたとしても、この計画が目ざした国民の要望に沿いする輸送力の充実はできそうにもなかった。すなわち国民所得倍増計画発足後の国民経済の急速な成長は、国鉄に対する輸

表-2 第2次5箇年計画進ちょく率 (単位 億円)

	第2次5箇年計画		昭和36年度実績 B	昭和37年度実績 C	昭和38年度実績 D	昭和39年度実績 E	計 F(B+C+D+E)	進ちょく率 G/F
	原計画 A	補正計画 A'						
東海道幹線増設費	1,735	3,563	570	872	1,478	643	3,563	100.0
通勤輸送	640	777	114	107	95	145	461	59.3
幹線輸送	2,556	3,706	507	518	483	857	2,365	63.8
線増	919	1,159	137	190	173	250	750	64.7
その他	1,637	2,547	370	328	310	607	1,615	63.4
電化・電車化	1,330	1,355	230	136	144	96	606	44.7
ディーゼル化	588	762	165	103	81	79	428	56.2
取替えその他	2,494	2,863	337	341	414	695	1,787	62.4
総保費	407	465	87	88	100	107	382	82.2
合計	9,750	13,491	2,010	2,165	2,795	2,622	9,592	71.1
合(除東海道幹線)	8,015	9,928	1,440	1,293	1,317	1,979	6,029	60.7

送需要をますます増大かつ高度化させ、第2次5箇年計画の目標値をもはや輸送の実体にそぐわないものとしてしまった。

このような事態は第2次5箇年計画に代わる新たな長期計画の策定を必要ならしめた。

国鉄諮問委員会は、既に昭和38・5の答申書において第2次5箇年計画を3年で打ち切り、新しい基礎に立つ新しい長期計画を立案すべきことを勧告していたし、また政府も昭和39年度国会予算の折衝を通じて、国鉄の当面している事態の重大性を認