

第2次世界大戦前は、フランスの直轄植民地であるコーチナ（南部ヴェトナム）と保護領であるトンキン（北部ヴェトナム）、アンナン（中部ヴェトナム）およびカンボジア、ラオス両王国からなる「インドシナ連邦」として組織され、フランス大統領の任命するインドシナ総督によって統治されていたが、他のアジア諸国と同様に、同大戦を契機としてそれぞれ1950・2・3を期してヴェトナム国、カンボジア王国およびラオス王国として独立した。

他方、1945・8の第2次世界大戦の終えんを機として起ったホー・チミンを指導者とするヴェトナムの解放勢力は同年9月正式にヴェトナム民主共和国の建国を宣言、ホー・チミンが大統領に就任した。その後の対仏関係は次第に悪化し、翌1946・12ハノイで全面的武力衝突が行われ、まもなく戦火はヴェトナム全土に拡大した。ラオスおよびカンボジアもともにこれに巻き込まれるに至ったが、1954・7・21のインドシナ休戦協定の調印によってほぼ8年間継続されたインドシナ戦争もようやく終結し、ヴェトナムは北緯17度線を境として南北に分割され、北はヴェトナム民主共和国が支配し、南はヴェトナム国が支配することとなった。

インドシナにおける鉄道建設は19世紀末のフランスによるコーチナ、アンナン、トンキンおよびカンボジアの領有直後に開始された。最初に建設された鉄道は南部のサイゴン＝ミトー間の鉄道で1885年に開通した。1936・10 ツーラネ＝ナトラ間の鉄道の完成によって西海岸にそって走るサイゴン＝ハノイ間1,729kmの南北縦貫線が開通した。

カンボジアのプノンベンからバタンバンおよびモンコールボレーまでの鉄道は南インドシナ鉄道会社（Compagnie des Chemins de Fer du Sud de l'Indochine）によって1933年に完成され営業が行われていたが、1936年にインドシナ国有鉄道（Chemins de Fer Non Concedés de l'Indochine）によって買収された。モンコールボレーからタイ国境のボーベットまでの鉄道は1940年に完成され、1943年にはタイ国鉄との連絡が開始された。

ヴェトナム、ラオスおよびカンボジア3国の独立に伴ない、ヴェトナム領内のすべての国鉄は1949・3のフランス、ヴェトナム間の協定にもとづき1952・5・26付をもってヴェトナムの国有・国営に移管され、ヴェトナム国有鉄道として発足した。また同様にカンボジア領内のすべての国鉄をもって1952・7にカンボジア国有鉄道が組織された。

ヴェトナム国有鉄道（Regie des Chemins de Fer Non Concedés de Viet-Nam）の1953年末現在の施設は、軌間1.0m、線路延長904km、機関車130、気動車7、客車137、貨車275両。本庁所在地は Place Cuniac 2 Saigon。

カンボジア国有鉄道（Chemins de Fer Royaux du Cambodge）の施設は、軌間1.0m、線路延長390km、蒸気機関車23、気動車4、客車40、貨車625両。本庁所在地は Phnom-Penh。

インドシナにおける主要民間鉄道としてはバリーに本社を置き、ハイフォン＝ラオカイ間の鉄道を経営するフランス系のインドシナ・アンナン鉄道会社（Compagnie Francaise des Chemins de Fer de l'Indochine et du Yunnan）がある。1952年末現在の施設および営業成績は、軌間1.0m、線路延長111km、蒸気機関車35、客車39、貨車435、事業用車両21両、貨物輸送トン数709,146t、1トン平均輸送キロ88km、旅客輸送人員473,300人、1人平均乗車キロ46km。

ヴェトナム民主共和国内の鉄道はインドシナ戦争によってほとんど全滅した。同国内の旧ヴェトナム国民鉄道およびインド

シナ・アンナン鉄道の現状は不明であるが、1955・2ハノイと中共国境の睦南関間145kmの鉄道の復旧工事が完成した。これは1954・7のインドシナ戦争終結後最初に再開された鉄道である。

参考文献 Henry Sampson, World Railways 1954～55 (1955). Tothill Press Ltd. 発行 Directory of Railway Officials & Year Book 1953～54. (光延有三)

インドネシアのてつどう インドネシアの鉄道 インドネシアの最初の鉄道はジャワ島のスマランを起点とする26kmの鉄道であった。1939年までは鉄道の約40%は民有であった。第2次世界大戦および革命後の鉄道は非常に劣悪な状態に陥っていたので、政府は鉄道の修理と復旧を容易にする目的をもって、1946年にジャワ島およびマドゥラ島の民有鉄道の経営を接収し、インドネシア共和国国有鉄道のもとに統合、経営することにした。所有者には年々使用料が支払われているが、現在、関係民有鉄道の国有化について交渉が行われている。

インドネシア共和国国有鉄道（Indonesian State Railways）は運輸省の管轄のもとに国鉄総裁および6名の部局責任者をもって構成される管理機関によって管理されている。総裁はほとんどすべての事項について独裁権を与えられているが、実際には運輸省の干渉が強い。

ジャワ島およびマドゥラ島の鉄道はすべて国鉄によって経営されているが、スマトラ島には国鉄のほかにデリー鉄道が民有・民営されている。ジャワ島およびスマトラ島の鉄道は種々の軌間をもって建設されていたが、第2次世界大戦中に占領軍によって1.435mの軌間の線路はすべて1.067mの軌間に改変された。軌間別の線路延長および車両数は、

	ジャワ島		スマトラ島		合 計
	1.067m	0.6m	1.067m	0.75m	
線 路 延 長	4,629	96	901	511	6,137km
軌 道 延 長					6,314
車 両					
蒸 気 機 関 車	793	17	90	30	930
電 気 機 関 車	13				13
ディーゼル電気機関車	27				27
電 車	50				50
（うち付随車）	25				
客 車	1,642	50	203	116	2,011
郵便・手荷物車	488		52		540
貨 車	18,820	139	2,158	914	22,031

首都ジャカルタ周辺は電化されているが、その線路延長は104kmである。

1952年度の貨物輸送トン数は4,287,344t、1トン平均輸送キロ170km、旅客輸送人員は93,428,079人、1人平均乗車キロ30km。

軌条は標準軌間の線路では20ないし41.5kgのものが使用され、本線の曲線半径の最小は200m、最急勾配は4%、また最大許容速度は旅客列車では100km/h、貨物列車では70km/h。

本庁の所在地は Bandung, Java である。

スマトラ島のデリー鉄道（N. V. Deli Spoorweg maatschappij）の線路延長は544kmで軌間は1.067mである。車両は蒸気機関車58、客車110、貨車1,940両およびその他。1952年度の貨物輸送トン数は1,190,832t、1トン平均輸送キロ98.4km、旅客輸送人員3,807,165人、1人平均乗車キロ36.6km。曲線半径の最小は150m、最急勾配は2%、最高許容速度は70km/h