



4 使 命 鉄道の補助と江別地帯の産業開拓促進を使命とする。冬期間も除雪して通年運転を行っている。(福田幸市) エリーてつどう エリー鉄道 (米) Erie Railroad Company 1 級鉄道, 営業キロ 3,792 km。

本社所在地 Cleveland, Ohio, U. S. A.

ニューヨーク=シカゴ間の主要鉄道の1つで、同区間は全部複線になっている。この鉄道の前身であるニューヨーク・アンド・エリー鉄道 (New York and Erie Railroad Co.) は 1833 年に設立されたが種々の理由、とくに財政上の理由によって建設が遅れ、ニューヨーク州のピアポントからゴスヘンまでの最初の線路が開通したのは 1841 年であった。1842・6 にはニューヨーク州のミドルタウンまで達したが、その後 3 年間はふたたび財政困難に陥り会社は破産にひんしていたが、1845 年の会社再建により工事の再開が可能となるとともに、工事は推進されて 1851・5 にエリー湖岸のダンカークに達し、725 km という当時最長の線路延長をもつ鉄道となった。

20 年後、当時会社を支配していたダニエル・ウエブスター、ジェームズ・フィスクおよびゼイ・ガウルド等による鉄道株買占め事件により非常な財政困難となり、数年間は回復困難と思われるような状態に陥ったこともあった。その後線路の賃借および他会社との合併によって線路はクリーブランド、シカゴおよびシンシナチに達した。

この鉄道は最初アメリカにおける最広軌の 6' の軌間をもって建設された。これは非常に不便を伴ったにもかかわらず 1878 年まで続けられた後、4' 8 $\frac{1}{2}$ " の標準軌間に変更された。

主要線路はニューヨークからシカゴに通じ、その他バッファロー、クリーブランドおよびシンシナチに達している。

ニューヨーク・サスケハナ・アンド・ウェスタン鉄道はこの鉄道の従属会社であって独立経営されている。

1951 暦年度の輸送成績

営業収入	178,857,243 ドル
営業費	134,969,353
営業係数	75.46 %
貨物輸送トン数	42,139,526 t
1 トン平均輸送キロ	403.47 km
旅客輸送人員	10,243,171 人
1 人平均乗車キロ	48.54 km

貨物輸送トン数のうち、50.0% は鉱産物、36.7% は工業製品および雑品目である。

1951 年末現在線路キロ数および車両、船舶数

線路 総営業キロ	3,792 km
----------	----------

自社所有路線営業キロ	3,254 km
総軌道延長	8,990
自社所有軌道延長	7,535
車両 蒸気機関車	141 両
ディーゼル電気機関車	404
貨車	24,072
客車	594
事業用車両	1,066
船舶	257 隻

船舶は連絡船、曳航(えいこう)船のほか多数のカー・フロートおよびはしけとなっている。

代表的旅客列車としてはニューヨーク=シカゴ間に「エリー・リミテッド」、[レークシティズ]等の急行列車が運転されている。

参考文献 Henry Sampson 編 World Railways 1954~55. Tothill Press Ltd. 発行, Directory of Railway Officials & Year Book 1953~54. Interstate Commerce Commission 編 Statistics of Railways in the United States 1951。(光延有三)

えんかいこうろ 沿海航路 船舶の航行を安全ならしめるため、船舶の大小・構造および設備に応じて航行区域を限定する必要がある。したがって船舶安全法では船舶の航行区域を平水区域・沿海区域・近海区域および遠洋区域の4つに区分し、その各区域を航行区域とする船舶に対して、その大きさ・速力・構造および設備の標準を示している。

沿海区域は北海道・本州・四国・九州およびそれに付属する特定の島の離岸 20 マイル以内の区域および特定の区域(船舶安全法施行規則に定める)であって、この区域内の航路を普通に沿海航路という。(今留光国)

えんがんにやく 沿岸荷役 荷主または船舶運航業者の委託により、港湾において船舶またははしけによって運送された貨物を上家その他の荷さばき場(貯木場を含む。以下「荷さばき場」という。貯木場を含むのはいかだの運搬作業がこの沿岸荷役中に含まれるからである)へ搬入し、船舶またははしけにより運送するべき貨物を荷さばき場から搬出し、これらの貨物の荷さばき場における荷さばき・保管または貨物のはしけからの取卸、はしけへの積込を行う行為を沿岸荷役という。

沿岸荷役を行う事業を沿岸荷役事業といい、港湾運送事業法上の港湾運送事業の1つとして同法が適用されている。→港湾運送事業法。(今留光国)

えんきよりていげんうんちん 遠距離遞減運賃 単位当り賃率を2以上の段階に定め、遠距離になるにしたがって次第に低率の賃率を適用して算出する運賃。すなわち 1 km 当り運賃が、距離の遠くなるにしたがって遞減される運賃制度をいう。この運賃の計算方法には2種ある。その1つは累加法またはベルギー法であり、他の1つは階梯法(かいていほう)または通算法であって、前者は距離を賃率の異なる地帯ごとに区分し、その地帯キロを各その地帯に相当する賃率に乗じて得たものを合計して算出する方法であり、後者は運送キロの地帯に相当する賃率にキロ程を乗じて算出する方法である。階梯法による運賃計算方法は累加法によるよりも簡単であるが、遠距離の運賃が近距離の運賃よりも低廉となる不合理が生じ、緩衝運賃を設けなければならないので累加法によるものが多く用いられている。

国鉄の普通旅客運賃については明治 32 年以来遠距離遞減制運賃を採用しており、現行運賃は累加法による計算方式になっているが、国鉄の旅客運賃制度としては、過去において主とし