

年に欧露の鉄道を加えた日満露連絡運輸に発展した。ロシアは1908年からすでに欧州諸国の鉄道との間にシベリア經由旅客国際運送を実施しており、これと日満露連絡運輸を結びつけることによってわが国と欧州諸国との間の連絡運輸も可能となるので、わが国はその実現に努力した。その結果1910・7ブラッセルにおいて開催の第5回シベリア經由旅客国際運送会議にわが国も出席を認められ、ここに広く欧州の諸鉄道と協定を締結することができた。この協定にもとづいて1913・5国内的にシベリア經由旅客国際運送に関する一連の規程を公布した。これがわが国における欧亜旅客連絡運輸の始まりである。

一方日本産の生糸は当時海路スエズ經由モスクワへ運送されていたが、運送日数を短縮するためウラジオストック・シベリア經由による運送の便法を1914・5から実施した。これが欧亜貨物連絡運輸の端緒となったのである。

1914・8第1次世界大戦が勃発したため、実施間もないシベリア經由欧亜旅客国際運送および生糸直通運送はいずれも中止された。

1925年(大正14年)わが国と新生ソヴェト連邦との間に国交が回復したので、戦前の国際旅客連絡運輸を復活するため同年12月モスクワで欧亜連絡運輸第1回会議を開催し、ついで1926・10第2回会議をベルリンにおいて開催し交渉がまとまったので、1927・8・1から日本・東支鉄道・ソヴェト鉄道・ラトヴィア鉄道・エストニア鉄道との間に欧亜旅客連絡運輸が再開された。その後1930年までにポーランド・ドイツ・チェコスロヴァキア・オーストリア・イタリア・イギリス・オランダ・フィンランドの各鉄道も参加して、欧州の主要鉄道をほとんど網羅する広範囲の国際連絡運輸となった。

小荷物に関しては外国側に運輸機関が直接これを取扱う制度がなかったため実施が遅れていたが、1931・11・15から実施を見るにいたった。

貨物に関してはモスクワ行生糸直通運送の途絶以来そのままとなっていたが、日本側はベルン協約に準拠した欧亜貨物連絡運輸の設定に熱意をもち、一方ドイツは当時実施していた独ソ間貨物連絡運送を東亜まで延長する意図を抱いていたので、1930・5モスクワにおいてわが国をも加えた欧亜貨物連絡運輸第1回会議が開催され、各般の事項が取決められ、第2回会議を経て1931・11・15欧亜貨物連絡運輸が実施されるにいたった。

国際連絡運輸を実施するには関係運輸機関間に共通な運輸に関する規定を取決める必要がある。それには国際条約主義によるものと私契約主義によるものとの2つの方法がある。欧亜連絡運輸は後者の方法によったもので、つぎのような諸協定を関係運輸機関の間に締結している。すなわち、(1)シベリア經由欧亜旅客・手荷物連絡運輸協定、同小荷物連絡運輸協定、同貨物連絡運輸協定 (2)シベリア經由欧亜旅客・手荷物連絡運輸貨率規則、同小荷物連絡運輸貨率規則、同貨物連絡運輸貨率規則 (3)シベリア經由欧亜旅客・手小荷物連絡運輸計算規則、同貨物連絡運輸計算規則がこれである。これら協定にもとづいて国内的にはシベリア經由欧亜旅客・手荷物、同小荷物、同貨物連絡運送規則ならびに同取扱細則を制定公布している。

かくして1927・8再開された欧亜連絡運輸も1941・6独ソ戦争が勃発のため全面的に途絶しそのまま今日に至っている。

参考文献 鉄道省運輸局編 国有鉄道国際連絡運輸史(昭和7・3)。(柄沢貞治郎)

おうせん 奥羽線 奥羽本線のほかこれから分岐する米坂線、長井線、左沢線、生保内線、船川線、五能線、阿仁合線、黒石線および津軽線の9支線を含む総称。線名は陸奥(むつ)国

と羽前(うぜん)国名の1字ずつをとった。(森 悌寿)

おうはんせん 奥羽本線 東北本線福島駅から米沢、山形、秋田、弘前等の駅を経て青森駅に至る487.4kmの線のほかに土崎・秋田港間1.8km、津軽新城・浦町間7.8kmの枝線を含み総営業キロ479.0km。奥羽線の本線で線路等級は乙線である。

明治32・5福島・米沢間奥羽南線、明治27・12弘前・青森間奥羽北線開通、つづいて工事は進められ明治38・9山形・秋田間の開通によって全線開通し、線名を奥羽本線と呼ぶこととなった。また土崎・秋田港間は明治40・4臨港貨物輸送に、津軽新城・浦町間は明治15・10青森操車場設置に伴う東北、奥羽両線の短絡のため建設されたものである。(森 悌寿)

おうきゅうこうじ 応急工事 災害や事故等で線路や建物・その他の施設が破壊されまたは変状した場合でその施設の復旧を急ぐ場合、仮設物によりその施設の一時的な使用にさしつかえない程度に応急の修理をすることをいう。たとえば路盤の一部が破壊された場合、枕木サンドル・ステージング等を組立ててその上に軌条桁(けた)を架設して一時的に列車を通す間に合わせの工事であって、引続いて在来どおりに復旧する復旧工事を伴うもの。(小竹 豊)

おうきゅうさぎょうりょこうのりよひ 応急作業旅行の旅費 風水害その他事故による応急作業旅行・代行輸送旅行に対する旅費。従来の応急復旧作業旅行を応急と復旧に区分し、復旧作業旅行は助勤旅行として切りはなし新しく設定したものである。[応急作業]とは鉄道線路が不通となった場合その開通までの作業をいい、運転その他のいわゆる応急作業とはまったく異なる。この旅費の支給されるのは、鉄道線路の復々線区間にあつては2線、その他にあつては1線が開通するまでである。ただし通信線路および電力線路の応急作業であつて、それ以前に通信連絡可能または送電可能となったときは、そのときまで打ち切られることとなっている。この旅費については勤務地内旅行、近距離旅行の適用もなくかつ時間および距離の制限もされていない。したがって自分の勤務箇所を一步でも出たところであればこの旅費が支給される。(青木秀夫)

おうこう 横坑 水平の坑道によって本トンネルの腹部に達する坑道。トンネルは延長の大小にかかわらず掘さくは2箇所からしかかれない。しかも掘進速度には限界があるので延長に比例して工期も延びる。このような場合横坑を設けるとトンネルは中間からも施工できるので、工期を短縮し工費も節約されることがある。これ以外の目的に地質調査・換気・排水・測量の検測などにも掘さくすることがある。水路トンネルの掘さくに多く採用され工事中で使用するものを一時的横坑、将来も使用するものを永久的横坑といわれている。一時的横坑は工事完成後うめどすのが普通でこれを横坑閉そくという。横坑の掘さく方法や支保工はだいたい導坑と同様である。(松島 甫)

おうこくせん 横黒線 東北本線北上(旧黒沢尻)駅と奥羽本線横手駅とを結ぶ60.3kmの線。東北線に属し線路等級は丙線である。

大正9・10横手・相野々間横黒西線、大正10・4北上(旧黒沢尻)・和賀仙人間横黒東線が開通、さらに横黒西線は建設を進め昭和13・11陸中川尻・和賀仙人間が開通、両線全通により線名を横黒線と呼称することとなった。線名は両端地横手と旧黒沢尻の頭文字をとった。(森 悌寿)

おうしゅうかしゃプールきょうてい 欧州貨車プール協定 (英)Western Europe Wagon Pool Agreement 西欧諸鉄道間に貨車の共同使用を目的として締結された協定である。協定参加の鉄道はフランス・ナショナル鉄道、ドイツ連邦鉄道、ザ