

オーストラリア横断鉄道はオーストラリア西海岸諸都市と東部海岸諸都市を結ぶもので、西部地方開発の進展に伴ない同鉄道建設の必要がつとに痛感されていたものであるが、その延長は1,600 kmに上り、かつその通過地方の大部分が未開地であるために、これが建設はきわめて困難な事業とされ、容易に実行の機運にいたらなかったものである。しかるに1901年連邦政府の成立を見るや、同政府はただちにこの鉄道の建設計画を実行しよく幾多の障害を排してこれを完成した。中央オーストラリア鉄道と北オーストラリア鉄道は、連邦政府がオーストラリア横断鉄道完成につぐ鉄道建設事業として着手した、南海岸アデレードと北部海岸ポート・ダーウィンを結ぶ大陸縦断鉄道の北方および南方部分を構成するもので、この2鉄道の完成により大陸縦断鉄道はその約半分を完成したといえる。縦断鉄道の残余の部分はまだ着手されていないが、この鉄道の全通の晩にはインド洋または西南アジア方面とオーストラリア連邦との間における交通上に一新紀元を画するであろう。

オーストラリアの鉄道におけるもっともいちじるしい特長の1つは軌間が不統一であることである。これはオーストラリア連邦がはじめはそれぞれ別個の植民地として、各独立国のような関係において別個に発達した後州を形成した関係で、鉄道建設当時においては各州相互間に何ら交渉なく、各州はそれぞれの必要に応じ任意の軌間を採用したことによるものである。現在連邦政府は軌間の統一に乗りだしているが、その実現は容易のことではないようである。

1951・7末現在の官営鉄道の軌間別営業キロはつぎのとおりである。

州および区域別	5'3"	4'8 $\frac{1}{2}$ "	3'6"	2'6"	2'0"	計
ニュー・サウス・ウェールズ	3	9,778	—	—	—	9,781 km
ヴィクトリア	7,313	—	—	184	—	7,497
クィンズランド	—	110	10,337	—	48	10,495
南オーストラリア	2,448	1,046	2,593	—	—	6,087
西オーストラリア	—	726	6,764	—	—	7,490
タスマニア	—	—	980	—	—	980
北部直轄領	—	—	784	—	—	784
連邦首都直轄領	—	8	—	—	—	8
計	9,764	11,668	21,458	184	48	43,122

特長の第2は鉄道がいずれも海岸の大都市を中心として発達し、ここから漸次奥地に向って広がっていることである。

各州における鉄道網の状況はつぎのとおりである。

クィンズランド州

カイルンヌを起点とする鉄道網 3'6"

ロックハンプトンを中心とする鉄道網 3'6"

アリスベーンを中心とする鉄道網 3'6"

ニュー・サウス・ウェールズ州

ニューカッスル、シドニーを中心とする鉄道網 4'8 $\frac{1}{2}$ "

ヴィクトリア州

メルボルンを中心とする鉄道網 5'3"

南オーストラリア州

アデレードを中心とする鉄道網 5'3"

西オーストラリア州

フリーマントル・パースを中心とする鉄道網 3'6"

ジェラルドトンを中心とする鉄道網 3'6"

以上のうちメルボルン、アデレード、シドニー、プリズベーンを中心とする鉄道網はとくに密度が高い。

オーストラリアの鉄道のもう1つの特長は従業員の僅少なこ

とである。官営鉄道の全従業員は127,859人で、1営業キロ当たりわずかに4人にすぎない。これは鉄道経営上および労働賃金の関係から従業員数をできるだけ少なくしようとする方針にもよるが、結局は人口の寡少から生ずる当然の現象ともいえよう。

官営鉄道の機関車、客・貨車は比較的古い形式のものが多く、しかし最近では改善に意が注がれ最新式機関車および客車も多数みられるようになった。鉄道輸送量はきわめて僅少で、1950～51年においては1営業キロ当り年間輸送人員は約14,000人、1営業キロ当り貨物輸送量は約1,200 tに過ぎない。

営業成績も官営鉄道全体としてはすこぶる悪くひきつづき欠損を出している。

1950～51年度の官営鉄道の営業成績

項	目	連邦政府鉄	州有鉄道	計
総収入	1,000 ポンド	2,153	103,491	105,644
営業費	"	2,434	110,338	112,772
純収入	"	— 281	— 6,847	— 7,128
輸送人員	1,000 人	186	475,927	476,113
貨物輸送トン数	1,000 t	591	40,733	41,324
従業員1人当り平均収入	ポンド	581	595	594

参考文献 Official Year Book of the Commonwealth of Australia, No. 40 1954. (中山平八郎)

オーストラリアのてつどう オーストラリアの鉄道 創業期のオーストラリアの鉄道(1837年創始)は国によって建設がすすめられ(商務省所管)、経営は私企業に委ねられていたが、1850年代の終りには国家財政の悪化のために私鉄制度に移行した。すなわち鉄道は売却され、国家は単に財政的補助を行うに過ぎなかった。1882年に至って中央権力の強化を必要とする国内事情によって国有化が急速に進められるに至った。管理運営機関ははじめは管理委員会(商務省鉄道課長を議長とした)、ついで商務省鉄道総局に移され、1896年に至ってはじめて独立の鉄道省となった。第1次大戦の直前にはオーストラリアの全鉄道網の82%が国営下におかれた。

第1次大戦後商事的管理のため国鉄に広い経済的独立を保障する運営形態が採用された。すなわち1922年の復興法により国有鉄道を特殊の経済企業体とする大綱を確定するとともに、当時の国際連盟公債の援助による企業の収支均衡の回復をも企図し翌1923年の「経済団体・オーストラリア連邦鉄道設立に関する法律」によって1経済団体としての機構を確立した。

第2次大戦の直前オーストラリアは、ドイツに併合されたが、1945・4に連合軍による解放が達成され、ドイツ軍の撤退とともにオーストラリア連邦共和国として復活し、同時にオーストラリア連邦鉄道(Österreichische Bundesbahnen)が国営として再発足した。

鉄道の監督官庁としての国の最高機関は運輸・国有事業省である。

オーストラリア連邦鉄道の営業キロは、1955年現在6,486 km(うち狭軌502 km)であり、同国全鉄道の約91%を占めている。同国は石炭生産が比較的少量であり、その供給を外国に仰ぐことから脱するために早くからぼう大な電化計画が策定されていた。同国の特殊な地形として国土の約 $\frac{2}{3}$ は山岳地帯であり、とくに西部の山間における水系が豊富に利用されうるので、水力電気に期待されていた。この計画は戦前から遂行されていたが戦後はいっそう推進され、1955年の電化区間は1,448 kmにおよんでいる。それは全営業キロの22%を占める。