

法が制定され、主要鉄道は国家の所有に移された。それはこの国の近時における格段の産業社会化に先立つこと50余年である。

第1次大戦により新領土の獲得とともに鉄道も新たに加わり、総延長11,065kmに達した。戦後に国有・国営の鉄道を運営する企業機関として、1925年に創設された「ルーマニア国有鉄道企業」(Cale Ferată Româna)があったが、その機構は自主的性格をもち、収支についても、営業費(修繕費を含む)を填補するように運賃を決定する原則により、いわゆる独立採算制を採った。この方針は時に消長があったけれども、かかる企業機関が設立されている間は、国家統制からの独立性は次第に強化されてきた。1929年に改革された自主企業ルーマニア鉄道(Regia Autonomă Cale Ferată Româna)は、さきの1925年の企業よりもその自主性を強化されたものであった。その管理機構と財務制度はつぎのとおりである。

1 管理機構 管理機関としては管理委員会および総局がある。同委員会は総局長および10名の委員から成る。委員は技術総監1, 法律家1, 財政・経済専門家2, 技師3, 農業工業および商業代表者各1名である。官吏の委員は3名をこえてはならない。これら委員は閣議の同意を経、関係経済団体の意見を聴いた後勅命によって任命される。委員の資格として、国会に議席をもたず、国有鉄道と利害相反する他の企業に参加しないことを要する。

管理委員会は事務処理の権限を総局長および2名の管理委員から成る幹部会に委任することができる。この幹部会は管理委員等への付議事項を事前に審議する。べつに同じく総局長および2名の管理委員会から成る財務委員会が設置された。国有鉄道の運営を監督する機関として政府検察官が置かれた。これは管理委員会の会議に参加し、その決議が法令・一般経済政策または国家の利益に適合しないときはこれに対して延期的拒否権を行使することができる。

2 財務制度 企業は原則としてその収入をもって営業支出(設備資本の元金と利子, 恩給を含む)を填補(てんぽ)することができるようにその運賃および支出を決定する。ただし閣議が承認した場合にはこの例外が許容される。そのとき閣議は補償について決定しなければならない。予算は管理委員会の承認を経て決定される。収支概算額は交通大臣を通じて衆議院の確認を受ける。同委員会は運賃および運送条件についての計画案を交通大臣に提出し、同大臣はこれにつき閣議の承認を求める。また同委員会は起債計画を同大臣に提出して承認を求める。短期公債は前年度収入の20%以内にかぎり独立に起債することができる。年度末欠損は国庫が貸付金をもって支弁させ、それには閣議の承認を要する。会計検査のためには常設監督委員会が置かれ、交通・財務各大臣の受任者各1名および会計事務専門家1名をもってこれを構成する。

ルーマニアは第2次大戦中は枢軸協定に加わりソ連と戦ったが、1944年にソ連の反撃に敗れ、その9月ソ連と休戦協定に入った。その後主として社会主義政策がこの国の政治・産業体制の基調となった。1947年には共和国の宣言を発し、翌48年には鉄道, 電信, 電話をはじめとし、その他の諸産業会社, 地下資源の国有化ないしその強化が漸行された。この傾向に伴ない自主企業ルーマニア鉄道はその独立性を弱くして、国家の統制権が強大となり、現在では鉄道は交通省の直接監視の下に置かれているという。しかし鉄道事業の性格として、独立採算的業務活動は重要な条件であり、社会主義国および自由主義国でそれが採用されているものがあるので、ルーマニアにおいてもその点が認められることであろう。

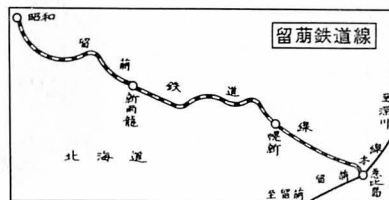
参考文献 Westinghouse, Directory of Railway Officials & Year Book, 1954~1955. 日本国有鉄道刊 欧米諸国国有鉄道の改革。(小田垣光之輔)

るもいせん 留萌線 留萌本線と、これから分岐する羽幌線との総称。(森 悌寿)

るもいてつどう 留萌鉄道

1 事業者の概要

名称 留萌鉄道株式会社, 本社 北海道雨龍郡沼田町字恵比島, 資本金2,400万円, おもな事業 地方鉄道業, 従業員67人, 保有車両 蒸気機関車2, 内燃動車3, 客車2, 緩急車1, 貨車2両。



沿革 雨龍炭田の産炭とこれが留萌港の利用

を目的として昭和3・6会社を設立し、炭鉱線(恵比島, 昭和中)および臨港線(留萌・西留萌間, 留萌・北留萌・仮古丹浜間)を敷設, 同5・6から営業開始した。昭和16・10臨港線を政府に買収され, また同27年動力を内燃に変更し現在に至る。

2 地方鉄道線

留萌本線恵比島駅に連絡し、恵比島から昭和に至る延長17.6kmの単線, 動力は内燃, 軌間は1.067mで旅客・貨物運輸の鉄道である。昭和3・4・30 恵比島・大刀別間14kmの免許を受け, 同5・7・1運輸開始し, その後昭和まで3.6km延長し同年10・1全通した。

3 運輸概況

項 目 \ 年 度	昭 和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)	341	349	346
人 キ ロ(千)	4,011	4,092	4,001
貨物輸送トン数(千t)	311	260	303
ト ン キ ロ(千)	4,548	3,868	4,546
旅 客 収 入(千円)	9,835	9,610	9,220
貨 物 収 入(〃)	75,239	62,673	72,962
運 輸 雑 収(〃)	279	191	112
収 入 合 計(〃)	85,352	72,474	82,294
営 業 費(〃)	74,028	72,049	78,628
営 業 利 益(〃)	11,324	425	3,666
営 業 係 数(%)	87	99	96

(志村幹雄)

るもいほんせん 留萌本線 函館本線深川駅から日本海に面する留萌を経て増毛に至る66.8kmの線。線路等級は丙線。深川・留萌間は明治43・11, 留萌・増毛間は大正10・11 開業した。(森 悌寿)