

場所を雨洩試験場という。客車および有蓋貨車にはこの試験を行っている。(石黒 寛)

アメリカがっしゅうこくのたいりくおうだんてつどう アメリカ合衆国の大陸横断鉄道

アメリカ合衆国には厳密な意味における大陸横断鉄道は存在しない。すなわち、大西洋岸から太平洋岸へ大陸を横断する線を1つの鉄道会社が所有している場合はなく、大陸横断輸送は数鉄道会社の線路を経由する連絡輸送によって行われる。しかしロッキー山脈の東側から同山脈をこえて太平洋岸に達する鉄道を総称して通常、大陸横断鉄道(transcontinental railroad)と呼んでいる。この条件を満たすいわゆる大陸横断鉄道は数鉄道を数えることができる。

鉄道を地域的に分割するため国内は、五大湖、シカゴ、セントルイスを結びミシシッピ河にそってニューオーリンズに達する線を境として西側を西部地域とし、東側はさらにセントルイス、オハイオ河およびポトマック河の線を境として北側を東部地域、南側を南部地域とする3地域に分割されている。シカゴ、ミシシッピ河の線をこえて東部または南部地域と西部地域の両地域に延びる線路網をもつ鉄道会社はなく、これらの地域の鉄道はシカゴ、セントルイス、メンフィス、ニューオーリンズ等を主要接続地点として相互に連絡する。これらの接続地点のうちシカゴが最重要である。

大陸横断鉄道はそれぞれの東終端において東部および南部地域の鉄道と直接または他鉄道を經由して間接に接続し、これらの接続地点から西方へ西部平原を横切り、ロッキー山脈をこえて太平洋岸に到達する。

アメリカ合衆国最初の大陸横断鉄道はセントラル・パシフィック鉄道会社(現在はサザン・パシフィック鉄道会社に合併されている)およびユニオン・パシフィック鉄道会社によって建設された。セントラル・パシフィック鉄道会社は1863・1太平洋岸のサクラメントから建設を開始し、ユニオン・パシフィック鉄道会社は同年末ネブラスカ州オマハから工事を進め、1869・5・10エタ州プロモントリーにおいて工事完了の最後の犬釘が打ち込まれ、ここに最初の大陸横断鉄道が完成した。

現在大陸横断鉄道と呼ばれている鉄道のうち主要なものは、北部のグレート・ノーザン鉄道、ノーザン・パシフィック鉄道およびシカゴ・ミルウォーキー・セントポール・アンド・パシフィック鉄道、中部のユニオン・パシフィック鉄道およびウェスタン・パシフィック鉄道、南部のアチソン・トビーカ・アンド・サンタフェ鉄道およびサザン・パシフィック鉄道の7鉄道である。これらの鉄道による大陸横断経路の主要なものはつぎのとおりである。

1 グレート・ノーザン鉄道

シカゴ＝(シカゴ・バーリントン・アンド・クインシー鉄道経由)＝セントポール＝シアトル, 3,558 km。

2 ノーザン・パシフィック鉄道

シカゴ＝(シカゴ・バーリントン・アンド・クインシー鉄道経由)＝セントポール＝シアトル, 3,733 km。

3 シカゴ・ミルウォーキー・セントポール・アンド・パシフィック鉄道

シカゴ＝セントポール＝シアトル, 3,524 km。

4 ユニオン・パシフィック鉄道

シカゴ＝(シカゴ・アンド・ノースウェスタン鉄道経由)＝オマハ＝シャイエン＝ポートランド＝シアトル, 3,953 km。

シカゴ＝(シカゴ・アンド・ノースウェスタン鉄道経由)＝オマハ＝ソルトレーク・シティ＝ロスアンゼルス, 3,701 km。

5 ウェスタン・パシフィック鉄道

シカゴ＝(シカゴ・バーリントン・アンド・クインシー鉄道経由)＝デンヴァー＝(デンヴァー・アンド・リオグランデ・ウェスタン鉄道経由)＝ソルトレーク・シティ＝サンフランシスコ, 3,278 km。

6 アチソン・トビーカ・アンド・サンタフェ鉄道

シカゴ＝カンサス・シティ＝ラ・ジュンタ＝バーストウ＝ロスアンゼルス, 3,581 km。

シカゴ＝カンサス・シティ＝アマリロウ＝バーストウ＝サンフランシスコ, 4,101 km。

7 サザン・パシフィック鉄道ニューオーリンズ＝エルバソ＝ロスアンゼルス＝サンフランシスコ, 3,970 km。

シカゴ＝(シカゴ・ロックアイランド・アンド・パシフィック鉄道経由)＝ツクムカリ＝エルバソ＝ロスアンゼルス, 3,651 km。

シカゴ＝(シカゴ・アンド・ノースウェスタン鉄道経由)＝オマハ＝(ユニオン・パシフィック鉄道経由)＝オグデン＝サンフランシスコ, 3,643 km。

前記のほか、セントルイス＝(ワッシュウ鉄道経由)＝カンサス・シティ＝(ユニオン・パシフィック鉄道経由)＝オグデン、メンフィス＝(シカゴ・ロックアイランド・アンド・パシフィック鉄道経由)＝ツクムカリ等の経路がある。

大陸横断鉄道によって輸送される貨物の品目はいうまでもなく各鉄道によって異なるが、東行貨物の大部分は木材、家畜、果物および缶詰類が占め、西行貨物の大部分は石炭、綿、鋼、自動車および諸種の工業製品が占めている。正常な状態における輸送トン数は東行貨物の方が西行貨物より多くなっている。

大西洋岸と太平洋岸の間の旅客の大陸横断輸送の大部分は、シカゴ經由で行われている。しかし大陸横断直通輸送という場合直通列車が運転されるのではなく、1両または数両の寝台車のみの直通運転が行われるのである。たとえばニューヨーク＝シカゴ間の急行旅客列車に連結された寝台車が、シカゴにおいてシカゴ＝ロスアンゼルス間の急行旅客列車に継承されてニューヨーク＝ロスアンゼルス間の直通運転が行われる。→グレート・ノーザン鉄道。シカゴ・ミルウォーキー・セントポール・アンド・パシフィック鉄道。ユニオン・パシフィック鉄道。アチソン・トビーカ・アンド・サンタフェ鉄道。サザン・パシフィック鉄道。

参考文献 John Debo Galloway 著 The First Transcontinental Railroad (1950)。Truman C. Bigham, Merrill J. Roberts 共著 Transportation, Principles and Problems (1952)。National Railway Publication Co. 発行 The Official Guide of the Railways (月刊)。(光延有三)

アメリカがっしゅうこくのてつどう アメリカ合衆国の鉄道

1 沿革

アメリカに軌道による車両運搬の構想が現われたのは英独等にくらべて大分おくれ、1795年のボストンのれんが工場における自家用木製軌条によったものが最初といわれる。鉄軌と馬を用いたものはその後各地に起ったが、アメリカにおける近代鉄道の始祖として広く認められているのは1827年に特許を得たボルチモア・オハイオ鉄道であり、1830年にピーター・クーパー(Peter Cooper)作製の蒸気機関車トム・サム号(Tom Thumb)を試用し、以後蒸気機関車時代に入った。1831年のサウス・カロライナ鉄道のベスト・フレンド号、つづいてモーホーク・ハドソン鉄道のデ・ウィット・クリントン号(De Witt Clinton)等が初期の機関車として著名である。

アメリカ鉄道発展の様相は第1表に大観できる。その第1期