

は1830~50年と見られ、この間にニュー・イングランド諸州、中部大西洋岸諸州、南部諸州、オハイオ、ミシガン、インディアナ等北中央部諸州に多数の鉄道が建設され、1850年における全延長8,683マイルはことごとくこれ等ミシッピ、イリノイ河以東のものであった。第2期は1850~90年の大発展期であり、

第1表 地域別鉄道線路発達表 (マイル)

年度	ニュー・イングランド	中部大西洋	北中央部	南部	ミシッピ以西	計
1830	0	23	0	0	0	23
40	517	1,566	80	636	0	2,799
50	2,507	3,105	1,272	1,799	0	8,683
60	3,660	6,353	9,592	8,838	1,840	30,283
70	4,494	10,991	14,701	11,501	12,191	53,878
80	5,997	15,949	26,382	14,908	31,435	94,671
90	6,718	19,842	36,923	29,492	70,622	163,597
1900	7,521	24,691	41,006	35,546	84,582	193,346
10	7,922	27,379	44,929	47,025	113,084	240,293
20	7,941	28,096	44,905	49,556	122,347	252,845
30	7,596	27,602	43,771	47,900	122,183	249,052
40	6,677	25,703	41,281	44,483	115,526	233,670
50	6,357	24,634	39,946	42,605	111,567	223,779

注 本表は I. C. C. 統計にもとづいた Britannica, 1951 年版 18 巻からとった。ただし、1950 年の各地域別はこれを欠くので 1948 年分をとり、合計のみが 1950 年のものである。なお、223,799 マイルは 344,507 km に当る。

この時期からミシッピ河以西の中西部・西部に対して猛烈な開拓の鉄道の建設が進められ、表に見るとおりほとんど 16 万マイルに近い新線ができた。1880 年代の 10 年間の如き実に 70,338 マイルが完成されている。この期においてもっともめざましいのは大陸横断鉄道の開通であり、多数のこれら大鉄道の完成により新興大陸国家としてのアメリカの政治・経済・社会の基礎が固って行ったのである。最初の大横断鉄道の完成は 1869・5・10、東からのユニオン・パンフィック鉄道と西からのセントラル・パンフィック鉄道がユタ州プロモントリーで結ばれた時であり、アメリカ鉄道史上のもっとも画期的事件であった。第 2 の大陸横断鉄道はアチソン・トビーカ・サンタフェ鉄道で 1881 年に全通、第 3 はサザン・パンフィック鉄道の 1882~83 年、第 4 がノーザン・パンフィック鉄道の 1883 年、第 5 がオレゴン・ショート・ラインの 1884 年であった。北方カナダでもカナディアン・パンフィック鉄道が 1886 年に全通して

いる。なおグレート・ノーザン鉄道は 1893 年に、シカゴ・ミルウォーキー・セントポール鉄道は 1909 年に、デンヴァー・ライオ・グランド鉄道とウェスタン・パンフィック鉄道との全通も同じく 1909 年であった。

アメリカ鉄道発展の第 3 期は 1890~1920 年と見られるが、この期は鉄道の統合整理の時代であり、1916 年には全延長 254,037 マイルで最高に達し、以後延長は漸減を示している。第 4 期は 1920 年~現代と見るべく、この期はアメリカ鉄道の近代化躍進の時代であるが、同時に新興交通機関たる自動車と航空機と両方からの攻撃にあって、鉄道の陸運独占の王座がゆるぎ、鉄道が新時代に対応すべく前記の近代化・合理化が強力に進められているのである。

アメリカの鉄道はこの間終始民間私企業として経営され、ただ第 1 次大戦後半から約 3 年の間国家管理を受けたのみである。大部分は盛んな民間私企業熱により民間資本によって発展したが、中央・地方政府により株式・社債の引受その他多少の援助を受けた時代もある。なかでもいちじるしいのは、1850 年から 71 年に至る間中央政府による土地無償下付 (Landgrant) による中西部鉄道の建設助成策で、これによってこれら開拓の鉄道はいちじるしく建設を容易にされたが、その反対給付として政府関係輸送の無償ないし割引が義務づけられた。そのほか郵便運送料がある程度の鉄道補助金となった時代もあるし、1930 年代の大不況時には復興金融公社から資金の援助を受けたこともあるが、世界各国のうちで、アメリカ鉄道はもっとも政府補助を受けること少なく自立的に発展して来たといえることができる。

なおアメリカには以上の全国的蒸気鉄道のほかに都市鉄道・近郊鉄道・市間鉄道も 1890 年以降急激に発展したが、これらはほとんど電気鉄道であって全国的蒸気鉄道とは区別して取扱われている。郊外・市間電鉄は一時は 4 万マイルに近い盛況を示したが、自動車の大発展とともに第 1 次大戦を転機として衰運におちいつている。以下本解説ではこの電鉄を除外し、主として全国的蒸気鉄道 (電化・ディーゼル化線も伝統的にこう呼んでいる) について述べることにする。

2 現況

アメリカ鉄道は監督の便宜上収入規模 (1919 年における年間収入を基準) によって 3 階級に分けているが、蒸気鉄道の 1950 年における実況は第 2 表のとおりである。1 級鉄道が圧倒的に重要であり、2・3 級鉄道は会社数こそ多いが、1 級鉄道の子会社のほか地方的小鉄道または入換・発着鉄道で重要ではない。入換発着鉄道は多数幹線鉄道相互間またはこれと工場・埠頭線間に貨車の入換を専門とする会社で、大都市商港には相当大規模で 1 級に入るものもある。本解説では以下 1 級を中心として進める。

1 級鉄道のうちにも他の大鉄道の子会社になっているものが十数社あるが、110 社前後が独立会社であって、全米鉄道網を形成し、たがいに競争した同時に連絡協調しながら活発な運輸業務を行っている。この鉄道網は地域的には東部・南部 (オハイオ・ポトマック河以南、ミシッピ河以東)・西部 (ミシッピ・ミシガン湖西岸以西) に 3 大別され、さらにその地域内で数地区に細分されているが、鉄道会社分立競争の伝統政策から有力鉄道が重要都市間に数線併行的に対立しているものが多く、大陸を横断する単一鉄道会社は全く存在しない。

アメリカ合衆国主要都市鉄道連絡図

