

第2表 アメリカ鉄道級別一覧

級	別	会社数*	線路亘長
1級	100万ドル超過	127	182,051 マイル
2級	10万ドル超過	171	7,397
3級	10万ドル以下	166	2,198

*は1949年

米国の主要鉄道を路線亘長マイル順にあげると第3表のようになる。(1956年初)

第3表のうちサザン・パシフィックは子会社を入れると12,200マイルをこえて第2位となるなど子会社の加算の有無で

第3表 アメリカの大鉄道

順位	社名	(略称)	線路 マイル
1	アチソン・トビーカ・サンタフェ	(Santa Fe)	13,147
2	ニューヨーク・セントラル	(NYC)	10,710
3	シカゴ・ミルウォーキー・セントポール	(Milwaukee)	10,641
4	ペンシルバニア	(PRR)	10,037
5	ユニオン・パシフィック	(UP)	9,806
6	シカゴ・パーリントン・クインシー	(Burlington)	8,806
7	グレート・ノーザン	(GN)	8,285
8	サザン・パシフィック	(SP)	8,125
9	シカゴ・ロックアイランド	(Rock Island)	7,920
10	シカゴ・ノースウェスタン	(C. NW)	7,836
11	ミズリー・パシフィック	(MP)	6,917
12	ノーザン・パシフィック	(NP)	6,866

多少の変動はまぬがれないが、似たような規模の大鉄道が競い立っていることがうかがわれよう。これらのほかイリノイ・セントラル、サザン、アトランティック・コースト・ライン、ボルチモア・オハイオ、チェサピーク・オハイオ、シーボード・エア・ライン(航空会社と間違いそうな名であるが、相当古い大西洋岸の鉄道である)、ルイズヴィル・ナッシュヴィル、セントルイス・サンフランシスコ等が4,000マイル以上の大鉄道である。また線路延長ではサンタフェ(略称)が第1位であるが、投下資本額・貨客輸送量・営業収入・所有車両数・従業員数等、実質的規模ではペンシルバニア鉄道が首位をしめ、ニューヨーク・セントラルがこれについている。

アメリカの鉄道は第4表に見るとおり、線路延長・車両数・投下資本額・貨物輸送量・貨客列車マイル・営業収支額等で世界鉄道中図抜けた第1位を保持しているが、施設の近代性能率性や労働の高効率高賃金等でも世界の先頭立っている。鉄道

第4表 米・英・仏・日各国鉄道比較

	米 国 (1950年)	英 国 (1953年)	仏 国 (1953年)	日 本 (1954年)
線 路 延 長 (km)	364,189	30,968	41,175	20,046
機 関 車 数 (両)	40,494	18,914	11,192	5,474
客 車 数 (両)	39,921	74,383	30,903	15,247
貨 車 数 (両)	1,721,231	1,107,110	351,180	106,703
職 員 数 (人)	1,220,784	約600,000	379,171	442,782
旅 客 人 キロ (100万)	51,112	33,489	25,882	88,649
貨 物 トンキロ (100万)	947,225	約 30,000	40,338	39,862
旅 客 収 入 (100万)	816	114	126,284	132,085
貨 物 収 入 (100万)	7,817	263	267,827	114,660
総 収 入 (100万)	9,473	421	516,889	252,815
総 営 業 費 (100万)	7,059	386	547,933	256,304
営 業 係 数 (%)	74.52	91.68	106.00	101.40

注 金額統計の単位は米・ドル、英・ポンド、仏・フラン、日本・円である。(国際鉄道連合統計と日本は国鉄のみで鉄道要覧より集成。)

相互間のほかに近年自動車・水運・航空との競争が激化して経営に幾多の難問を呈しているが、経営者達は企業家精神に立って積極果敢策をとって奮闘し、営業係数75前後というもっとも好成績をあげている。

国家の交通政策としてもこの競争激化にかんがみ、1955年春の大統領特別諮問委員会の報告にもあるとおり、総合調整策に乗出しており、鉄道に対しても過去の独占対策を基調とする鉄道取締り監督策を緩和しようとするに至っている。アメリカ鉄道は正にかつての興隆産業ではなく、現状を維持改善しようとする afternoon industry (午前の産業に対し午後の産業・準斜陽産業の意) であることは否定できないが、それでも国民経済

第5表 アメリカ交通機関運輸分担表

貨 物 (100万トンマイル)	1930年			1951年			同%	客 旅 (100万人マイル)		
	1930年	1951年	同%	1930年	1951年	同%				
蒸気鉄道	388,500	654,000	59.1	蒸気鉄道	26,876	34,600	50.1			
五大湖	71,000	108,000	9.8	市間電鉄	2,400	700	1.0			
河川・運河	9,087	55,000	5.0	内国水路	2,800	900	1.3			
トラクタ	20,345	137,000	12.4	バス	7,080	22,200	32.2			
パイプライン	27,900	150,000	13.6	空 運	72	10,600	15.4			
電気鉄道	1,148	1,000	0.1	計	39,229	69,000	100.0			
空 運	4	322	—	このほかに個人乗用自動車による旅行は圧倒的に多く、正確な統計はないが、近年は1兆人マイルをこえたと推定される。						
計	517,984	1,105,322	100.0							

A Year Book of Railroad Information, 1952年版による。以下の統計で特記しないものはすべて本統計(1級鉄道のみ)による。

ならびに国防上の運輸面の主要でない手であることは第5表によっても明らかであろう。

3 法 令

A 一般統制法

(1) 州際交通法 (Interstate Commerce Act) 本法は鉄道事業の全国的取締り立法として連邦政府が最初に制定した法律で、1887・2・4に交通取締法 (Act to Regulate Commerce) として成立し、後に首記のように改称された。その後次項以下に述べる数々の単独立法により再々改訂されて現在に至っているが、アメリカにおける交通取締り監督の基本的中心の大法典である。当初は鉄道を主対象としたが、その後漸次航空と国際海運を除く全内国運輸業に拡張されている。本法はこれら内国運輸の中央監督行政機関である州際交通委員会 (Interstate Commerce Commission, 略称 I. C. C.) の組織と機能権限を定め、つぎの4編に分けて交通事業の監督取締り内容を規定している。第1編 鉄道運送人、小荷物運送会社(エクスプレス)、導管会社、寝台車会社。第2編 自動車運送人(1935年自動車運送人法により追加)。第3編 水路運送人(1940年運輸法により追加)。第4編 貨物運送取扱人(1942年貨物運送取扱人法により追加)。その立法趣旨は米国内固有の特色ともいふべき企業の自由競争尊重の立場から、鉄道の独占性による弊害をきょう正しようとするにあったが、近年は事実上自動車・水路・航空等の競争激化にかんがみ、鉄道の独占性にもとづく規制を緩和し、鉄道相互間および鉄道と異種運輸機関間の調整を行い、その結合をある程度容認する傾向がいちじるしくなっている。ここには鉄道を中心とする同法第1編現行規定の要点を略示する。

(ア) 対 象 鉄道・導管・小荷物・寝台車等の諸会社とその持株会社・株主投票権受託人 (voting trusts) を含んでいる。〔第1条(3)〕

(イ) 運送の強制 運輸業務を提供し、他鉄道と通し経路を開き、水運とも合理的連絡経路を開かなければならない。〔同(4)〕