

証、銀行との取引その他関係事務、株式・社債に関する記録の保存などを所管とする。

(ク) 会計局 (Accounting Department) 経営のために必要な、財務状態を知る目的で要求される数字記録の作成、その報告に関する事務を取扱う。そのためには統計が多く利用される。局長には副社長またはコントローラー (comptroller) が任ぜられる。会計記録の様式は諸会社区々であっては比較や監督のために不便であるから、統一が必要であり、1 級蒸気鉄道においては州際交通委員会の定めた定式会計準則が使用されている。

(カ) 資材局 (Purchasing and Stores Department) この局では備品および用品 (materials and supplies) の購入・貯蔵・配給を管掌する。これら資材はその種類も量もきわめて多いのであるが、これらを市場における需給状態、価格変動に処して購入し、鉄道内の部署に機宜に支給することが肝要である。資材検査員は資材の品質および規格の検査に当る。貯蔵品を管理する用品庫主任は適宜にかつ節約的に受入・照合・保管・配給をし、在庫品目録を作成する責任を負う。在庫品は無駄な経費の支出を避けるために最少になるよう保管することに努める。

(キ) 広報部 (Public Relations Department) 独占公益事業として公衆の十分の理解を得て好意ある支持を必要とする実情から、アメリカでは P. R. 活動は鉄道会社から最も早く発達した。営業局の広告宣伝とある程度重複する面もあるので、営業局が担当しているところもあるが、P. R. は直接貨客誘致を目的とする広告とは異なり、鉄道業務が誠実良好に経営されていることへの公衆の理解獲得が第一である。大会社ではこの P. R. を独立の部または局として長に副社長を配し、最高経営者陣の立場から積極的に活動させている。

6 施設・車両

鉄道は線路・建物・操車場・信号通信等の固定設備と機関車・客貨車等の移動設備を運用して運送サービスを生産する事業であるから、これら施設は鉄道投資の大部分を形成する。アメリカ鉄道では経営の近代化・合理化のためこれら施設の改善には最大の努力を払ってきており、世界で最も進んだ施設を誇っている。

(1) 線路 軌間は $4' 8\frac{1}{2}''$ (1.435m) に完全統一され、その本線延長は 225,000 マイル (1953 年) であるが、主要幹線では複線・複々線も多く、側線や操車線もはなはだ多いから線路総延長は 353,000 マイルに達している。ただし 1930 年前後から使用の始まった C. T. C. 装置の普及に伴ない、線路の容量が増大したので複線を単線にもどした線区も少なくない。線路構造は一般に標準が高く、重量機関車列車の走行に備えている。軌条も重軌条化され平均が 100 lbs (50kg) をこえ、132~152 lbs (76kg) 軌条も幹線には普及している。また溶接による長尺化も進んでいる。保線技術の機械化も広く行われている。

(2) 信号通信 自動閉塞信号機が広く使用され、運転保安度はきわめて高いが、1930 年頃から集中運転制御装置 (centralized traffic control, 略称 C. T. C.) が次第に普及し、線路容量を高め運転のスピード・アップと円滑化を進めている。機関車運転室内信号 (cab signal, 車内信号) も広く用いられている。通信組織も最新の精をつくし、テレタイプ通信や列車無線を広く採用し、操車にはテレビジョンさえ使われ始めている。

(3) 停車場・操車場 大都市の終端旅客駅にはきわめて壮大豪華なものがあるが、途中駅は簡素なものが多い。数鉄道共用の合同停車場 (union station) にはある鉄道が所有して他鉄道にも使用を許しているものと、共同出資による停車場会社所有経営のものがある。貨物駅は荷役機械施設が完備し能率化と

迅速化がはかられている。操車場には広大なものが多く、カーリターダ等操車の機械化が進んでいる。

(4) 機関車 蒸気機関車はほとんど炭水車付の大形で、250t 級から最大 500t をこえるものがある。しかし 1934 年以降ディーゼル電気機関車の導入普及とともに、次第に蒸機は取って代われ、1950 年以降は大鉄道でも蒸機を全廃するものが続現われており、近年蒸機の国内用新造は影をひそめ、1955 年には全数の 84.9% がディーゼル電気機関車になっている。この機関車は価格は高いが運転上の利点が多く、燃料経済と利用効率が高いことが鉄道の近代化に最も重要な役割を果たしたのである。当初は入換用と急行旅客用であったが、第 2 次大戦末から貨物用にも普及している。1,500~2,000HP 級のものの 2~4 連使用により長大列車の高速運転が行われ、勾配にも有利であり、連続長距離運転 (例、シカゴ=ロスアンゼルス約 2,300 マイル) が行われている。なおガスタービン電気機関車も導入され、ユニオン・パシフィック鉄道で大量に使用して好成績をあげており、微粉炭ガスタービン電気機関車も研究されている。

欧州やわが国で盛んな鉄道電化はアメリカでは 1932 年のペンシルバニア鉄道東部幹線を最後にディーゼル電気機関車の発達のため止ってしまっている。ただし世界的交流電化の進歩とともに、最近 (1956 年) また一部に電化推進論が起って来た。

第 7 表 アメリカ鉄道機関車累年表

年度	蒸 気	ディーゼル電気	電 気	その他	計
1916	61,013 両	— 両	319 両		61,332 両
1940	40,041	797	858		41,721
1945	38,853	3,816	842		43,530
1950	25,640	14,047	788		40,494
1951	21,747	17,493	780		40,036
1955	6,150	24,635	685		31,470

注 Year Book, 1952 年版。1955 年 (推計数字) のみ Railway Age 1956 年 1~2 月中のものによる。以下の諸統計も同様である。

(5) 貨 車 すべて 2 軸ボギー以上の大形車で大部分が鋼製、一部軽金属製もある。貨車の種類も貨物の性質にしたがって実に多様であり、特殊構造のものがある。車両数もかつては 230 万両をこえたが、近年は大形化の影響もあって 175 万両程度である。第 2 次大戦後代替が進められ、年々 10 万両前後が新造された。鉄道会社所有のほかはその子会社または特殊車両 (貨貸) 会社や産業会社所有のものも多く、1951 年には下表のほか に 268,700 両に達している。

第 8 表 アメリカ鉄道貨車統計表

年度	車 両 数	平均積載量	1951 年貨車種類別両数	
			有 蓋 車	736,000 両
1916	2,253,200 両	41.0 t	平 床 車	69,000
1940	1,653,600	50.0	家 畜 車	43,700
1945	1,760,200	51.1	石 炭・鉱 石 車	867,000
1950	1,721,200	52.6	タ ン ク 車	7,500
1951	1,752,400	52.9	冷 蔵 車	18,500
1955	1,700,100	53. 強	そ の 他	10,400

(6) 客 車 アメリカ鉄道では旅客営業は伝統的に貨物営業より劣位にあるが、自動車の発達以来旅客の減少はきわめていちじるしく、近年航空の侵入によって長距離客も大量にこれに奪われている。これに対抗するため客車も華美をつくす方向に向い、大形重量化し座席や室内設備の華美や空気温冷調節に力を注いで来たが、近年は軽金属による軽量化にも努力が払われている。戦後ドーム・カーという 2 階式屋上突出ガラス窓の新形展望車なども諸鉄道で採用されているし、また軽量高速化