

よび財政の整理を標ぼうし、大正2・6・5山本内閣の閣議で、ついに広軌改築準備計画の施設をすべて廃止することとなった。

大正3・4大隈内閣となり、仙石鉄道院総裁は広軌改築取調委員を指名し調査に従事させ、4つの案すなわち現行狭軌、強度狭軌、普通広軌、強度広軌について研究し、その1つの強度広軌を採用すべきものと決定して閣議に提出したが、その内容の不満足なため、なお強度広軌を研究する調査委員会を組織するか、または他の方法で研究の上決定せよとの意見であった。ここにおいてさらに大正5・4軌制調査会を内閣に置き調査をすすめ、14回も会合し、各般の事項を審議しつくし、だいたいの調査を終了して解散した。

大正5・10寺内内閣となり、新任の後藤鉄道院総裁は、前記大正2・6決定の広軌改築準備工事中止の閣議を廃棄することを稟請(りんせい)し、大正6・12に至り諸施設は将来の広軌改築に備えて施工すべき旨の閣議決定を見た。

これよりさき大正6・5から8月まで、横浜線原町田・橋本間において広軌列車の運転を試みる一方、大井工場においても貨車の広・狭軸取替装置の試験を行った。また同年鉄道院は軌間変更案を立案して、その実際改軌について実施要項を研究した。

上述のように広軌論はしばしば論議されたが、その実施は見るに至らなかった。大正8・2貴族院特別委員会において、小沢武雄・山根武亮・新庄直知等が広軌改築に対する政府の所信をたざした。これに対して政府は財政上・経済上困難であることを述べ、また現在の狭軌でも単線区間は複線とすることにより、また適当な改良を加えることにより、広軌とする必要なく、将来広軌に改築する必要は絶対に起らないと断定し、ここに一応広軌論に終止符をうった。

その後日華事変後、大陸との連絡旅行の増加と、東海道・山陽両本線の輸送能力増加のために、東京・下関間の新幹線の必要がさげばれ、昭和14・7鉄道幹線調査会が設置され、15・7の第76議会において東京・下関間幹線増設工事予算が成立し、広軌による路線の測量・設計技術の研究が重ねられ、17年新丹那ざい道に着工したが、19年途中で中止となった。——鉄道史。(小川泰平)

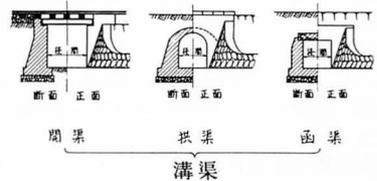
**こうきてつどう 広軌鉄道** (英) wide gauge, broad gauge railway 標準軌間(1.435m)より広い軌間を採用している鉄道。スペイン、ポルトガル、アルゼンチン、チリー、東ドイツ等の1.676m、アイルランド、豪州等の1.600mおよびソヴエト、フィンランド等の1.524mはこれに属する。広軌鉄道の狭軌鉄道に対する利点としてはつぎのような点が挙げられる。

- 1 車両の安定度が増加するから、列車の速度を増すことができる。
- 2 機関車が大型になるから引張力を増すことができる。
- 3 車輪を大きくすることができるから、同速度で考えると車輪の回転数が減るから、車輪の損耗が少なくなる。
- 4 客車の座席が広くなり、また動揺も少なくなるから乗心地がよくなる。
- 5 貨車は同一輸送量に対して、自重を減ずることができる。——狭軌鉄道。(福田策次)

**こうきょう 溝渠** (英) culvert 鉄道線路が川溝、道路、他の鉄道等の上をこす場合に造られる構造物に橋梁(きょうりょう)があり、橋梁の中でとくに径間(橋桁[はしげた]座面前面の垂直面間の水平距離)1m以上5m未満のものを溝渠という。もっとも溝渠は過去の呼称であり、現在はこれを橋梁乙と呼んでいる。

溝渠のうちには橋桁上に土砂等で盛土し、その上部に砂利、

枕木、軌条等を敷設した\*暗渠と、橋桁上に直接砂利、枕木、軌条またはその一部を敷設した\*開渠とがあり、暗渠の内にはその形状によって箱形をした\*函渠(かんきょ)と上部形状が円形をした拱渠(こうきょ)がある。(川崎敏視)



**こうきょう 拱渠** 暗渠の一種。ある厚さの覆土をもった小径間の拱橋。拱渠を設けるには、基礎地盤が堅固であることが第一条件であるが、これは鉄筋を要しない、工費が安い等の利点がある。構築材料は古くはれんが、石が用いられたが、現在はほとんどコンクリートで造られる。拱の曲線は拱頂から施工基面までの高さによって異なり、高さが大となるほど尖(とがり)、低ければ扁平な曲線となる。(尾崎寿)



**こうきょうきぎょうたい 公共企業体** (英) public corporation 公共企業体という概念は広い学問の領域におたるもので、法律学、行政法学、財政学その他に関連がある。それゆえにこれを簡単に定義することは不可能である。しかし公共企業体が国の事業を営む事業体であり、それが官営企業の合理化の目的で造られた新しい経営体であるという点においては異論はないであろう。

国が企業の活動を行う場合、それが国の行政組織の一部たる官庁によって、公務員たる従事員をもってなされる場合には、諸種の点において不合理や弊害がおこる。例えば政治的ないちじるしい干渉、官吏制度からの制約、予算上の制約などがある。企業活動の円滑な遂行が困難になる。国を主体とする事業の範囲が次第に拡大されるにしたがって、官庁企業の欠陥がだんだん表面化するようになり、各国においてはこれに対して何らかの改革が問題になってきたのである。そこで国営事業の特質である公共性を維持し、同時に官営企業に内在する弊害を除去するという2つの要求を充すものこそ、新しい国営事業の在り方であればならないとされた。英国、米国等においてこの観点から構想された事業形態がいわゆるパブリック・コーポレーションである。公共企業体は純然たる私企業に放任することが一般公共の福祉に支障のある事業を国の事業とし、この国の事業とすることに依って起って来るもろもろの弊害を除去するために独立の経営体を設立して、それに社長的自主性と社長的経営方式を認め、またその事業の独占的性格にかんがみて、その独占の弊害を排除する方法の1つとして民主化方式を取り入れることによって、その事業自体の健全な運営・発展を期するための1つの事業体ということが出来る。public corporationの用語は1926年英国労働党議員グラハム卿(Lord Graham)が初めて使用したものといわれ、また公共企業体としてもっとも理想的なものは米国において1933年テネシー河域公社法によって設立されたものといわれている。

わが国の公共企業体には、日本国有鉄道、日本電信電話公社、日本専売公社の3つがある。いずれも特別法(たとえば\*日本国有鉄道法)により規定され、資本金は政府全額出資であり、職員には\*公共企業体等労働関係法が適用されている。国鉄が従来の官庁企業からその経営形態を公共企業体に改組されたの