

新設されている。

これら国務官庁の機構はつぎのとおりである。

1 運輸省 (1) 運輸大臣 (2) 鉄道総監・大臣代理 (Director General of Railways & Acting Minister) (3) 運輸省政務議長 (President of Ministry of Transport) (4) 諸局～法務管理局, 財務局, 道路運送局, 営業局, 建設局, 技術局, 工作局, 輸送局, 人事局, 航空局, 水路運送局, 信号電信電話局, 社会文化局。

2 スロバク運輸局 (1) スロバク運輸委員 (2) スロバク運輸局総監 (3) 諸局～航空, 水路運送, 道路運送, 営業, 技術, 建設, 信号電信電話, 財務, 人事, 社会・文化, 法務管理の諸部を置く。

地方には地区 (district) ごとに国有鉄道地方部 (State Railway Divisions) が置かれており, チェッコではブラーク, ピルゼン, ウスティラベムなど7部が, スロバクにはプラティスラバなど2部が設けてある。

この国はその産業体制がソ連のそれと共通するもの多く, いわゆる衛星国として知られている。一般に東欧における衛星国とソ連との間には1947年に新協約が成立し, 前者諸国の鉄道の軌間を広げて後者のそれと同じ5ftに統一することとなった。その結果として現在ブラークとソ連鉄道の間には直通が実現し, 交通上いちじるしく便宜となった。

諸産業国有の社会主義国として, 同国に久しく運営されていた国際寝台車会社 (Cie. Internationale des Wagons-lits) の業務も1950・10から廃止され, その車両の一部を買い取って, チェッコ旅行協同組合が寝台車業務を運営することとなった。

参考文献 Westinghouse, Directory of Railway Officials & Year Book, 1954～1955。(小田垣光之輔)

ちかてつどう 地下鉄道 (英) underground railway (米) subway (独) Untergrundbahn (仏) chemin de fer souterrain 主として都市高速度交通のため, 都市およびその近郊の地下に構築された隧道(げいどう)内に敷設された軌道上で, 運送事業を行う鉄道をいう。

地下鉄道は, それが隧道内に敷設されていることおよび一般に隧道の断面縮小をはかるため, 送電に架空電車線をを用いないで, 第三軌条を使用し, 電車体下部の集電か (third rail shoe) により集電することを除いては, ほとんど普通の電気鉄道と異ならない。なお車両は隧道内を運行するため, 火災予防の見地から多くは全鋼製あるいは半鋼製となっている。

1 必要性 都市交通には, その主要要素として高速度・大量輸送の能力をもつ都市交通機関が必要となるのであるが, 都市の地上構造が輻輳(ふくそう)しているので, 高速度交通機関のための専用線路を地上に敷設することは, 道路の交通を妨害し, また高速度の運輸ができなくなる。これがために高架鉄道および地下鉄道が必要となる。地下鉄道は高架鉄道よりも, 建設費が高くなるが, 都市美観の点からも, また都市の地面の利用からも好都合であるし, そのうえ直線的に線路を敷設できるので高速度運輸の目的に適する。

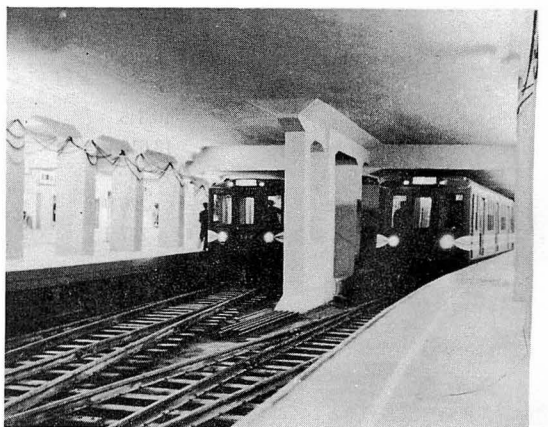
2 沿革 地下鉄道が世界で初めて開通したのは, 1863年(文久3年)ロンドン地下鉄道を最初とする。当時は蒸気機関車で運転した。ロンドンは古い都市であり, 街路が非常に狭かったこと, および高架線の敷設が困難であったことなどの理由で, 地下鉄道が早くから採用された。その後1896年ブダペストに, 1897年グラスゴーに, 1898年ボストンに相ついで開通した。この当時から路面交通の混雑緩和が重視され, 既設地下鉄道の電化と相まって, 路面交通の解決策として地下鉄道の建設が盛

んとなった。そして1900年にはパリに, 1902年にはベルリンに, 1904年にはニューヨークに, 1913年にはブエノスアイレスにと, 順次世界の大都市に敷設された。

わが国では, 1927年(昭和2)東京地下鉄道株式会社の手によって, 上野・浅草間2.2kmに最初の地下鉄道が敷設された。ついで1931年(昭和6)新京阪電鉄株式会社(現在の京阪神急行電鉄株式会社)が, 地下鉄道によって, 京極(京都市)へ乗入れた。1935年(昭和10)大阪市交通局が梅田・難波間4.1kmに運輸営業を開始し, 同年京成電鉄株式会社が日暮里から上野公園まで地下鉄道により乗入れた。その後1934・6(昭和9)には, 上野・新橋間5.8kmが開通し, さらに1939・2(昭和14)には渋谷・新橋間が開通した。戦後には1952年に, 大阪市交通局が, 昭和町・西田辺間1.3kmに, そして1954・1から1957・12にかけて帝都高速度交通営団によって池袋・西銀座間9.7kmが開通しており, なお1957・11名古屋市の交通局の名古屋駅前・栄町間2.6kmが開通した。現在工事中または準備中のものは, 東京では西銀座・新宿間, 馬込・押上間, 中目黒・北千住間, 大阪では岸ノ里・玉出間, 名古屋では栄町・池下間がある。



大阪の地下鉄 (大阪市交通局梅田駅構内)



東京の地下鉄 (帝都高速度交通営団丸の内線池袋駅構内)

3 地下鉄道の長所と短所 長所としては (1) 道路交通の負担を軽減し, 道路拡張の費用を節約できる (2) 都市内における高速度鉄道の敷設用地が節約できる (3) 経済的な勾配(こうばい)を設定しやすい (4) 路線の平面交差を避けるに便利である (5) 付近住民に騒音および日光・通風の遮断(しゃだ