

臨港鉄道(harbour railway) 船舶運輸と列車運輸の連絡をはかるために敷設した鉄道であって、大都市と港湾地帯を結ぶ鉄道。

登山鉄道 登山客を輸送する目的で、急な山岳地帯に設けられる鉄道であって、鋼索式あるいは歯車式のような特殊構造のものが多い。

(2) 輸送の使命による分類

幹線鉄道(trunk-line railway) 鉄道網の根幹をなす鉄道。例えばわが国では東海道線、山陽線、東北線、北陸線等である。

支線鉄道(branch-line railway) 幹線または本線から分岐し、地方的交通の用を弁ずる局部的な鉄道の総称である。

高速度鉄道(high speed railway) 大都市附近において、強大な輸送能力と、高速度運転を目的とした鉄道であって、地下式あるいは高架式を採用する場合が多い。

旅客鉄道(passenger railway) 旅客のみを輸送する鉄道。観光地域に設けられる場合は特に観光鉄道(tourist railway)あるいは遊覧鉄道ということがある。

貨物鉄道(goods railway) 貨物のみを輸送する鉄道。特に林産物搬出の目的で敷設した鉄道を森林鉄道(forest railway)といい、鉱石を運搬する目的で敷設した鉄道を鉱山鉄道(mining railway)という。

軍用鉄道(military railway) 軍事上の必要により敷設された鉄道。

開拓鉄道(development railway) 未開地の開墾、資源の開発または人口の移殖等を目的として敷設した鉄道であって、拓殖鉄道または殖民鉄道(colonial railway)ともいう。

(3) 企業の主体による分類

国有鉄道(national railway) 国家の所有する鉄道。これを民間あるいは公共団体が運営する場合は国有民営鉄道あるいは国有公営鉄道という。わが国の国有鉄道は昭和24・6・1以来公共企業体である日本国有鉄道が管理運営を行っている。

公有鉄道 道府県市町村等の公共的機関の所有する鉄道。これを民間において運営する場合は公有民営鉄道という。

民有鉄道(private railway) 国有・公有に対して民間企業の鉄道の総称である。

3 法制上の分類

鉄道は法規によって、監督官庁が監督ならびに保護を行っているが、わが国の法規上からはつぎのように分れている。

国有鉄道(national railway) 企業主体による分類の国有鉄道の項参照。

地方鉄道 地方鉄道法にもとづいて敷設される公共団体または民間の鉄道であって、専用の通路を有し、人力・馬力以外の動力を使用しなければならぬ。

軌道 軌道法にもとづいて敷設される公共団体または民間の鉄道であって、一般道路上に敷設するのを原則としている。

専用鉄道(industrial railway) 公衆の利用に供することなく、単に特定人の利用にのみ供する鉄道。この内公衆の用に供する鉄道または軌道に接続するものは専用鉄道規程の適用(国が敷設する場合を除く)を受けるが、その他のものに対しては統一的な規程はない。

索道(cableway) 索道規則にもとづいて架設されるものであって、空中に索条を架設し、これに搬器をつるして、旅客または貨物を輸送する機関である。

官設鉄道 国家が敷設した鉄道をいうのであるが、明治39年鉄道国有法が公布されるまでは、官設鉄道という言葉が使われていた。

私設鉄道 民間企業の鉄道をいうのであるが、私設鉄道法は大正8年に廃止され、これにかわって地方鉄道法が公布されているので、現在法規上は私設鉄道という言葉はない。

軽便鉄道 明治43年に公布された軽便鉄道法にもとづいて敷設した民間鉄道を軽便鉄道と称したが、地方鉄道法の公布によって、同法律は廃止されたので、現在法規上は軽便鉄道という言葉はない。(福田策次)

てつどうのたいしゃく 鉄道の賃借 鉄道の賃借とは鉄道の運送設備の賃借であって、実体のないたとえば地方鉄道の免許権の賃借などは含まれていないと解されている。すなわち賃借によって、当該鉄道線区の設備・財産の所有権は従前どおり貸主に属しているが、営業権はその契約期間中借主が行使することができる。いいかえれば賃借することによって借主は他人の鉄道において、自己の名と計算のもとに営業し得るのである。これが鉄道の譲渡および営業管理と異なる点である。

鉄道の賃借を契約者によって分類すると、(1)ある者が国鉄を借受ける場合 (2)政府が地方鉄道を借受ける場合 (3)地方鉄道業者間に賃借が行われる場合 (4)地方鉄道のある者が借受ける場合に分けられる。(1)の国鉄を借りて営業するには当該区間に地方鉄道法による免許が必要であって単に国鉄の許可のみでは営業できない。また免許を受けた者は地方鉄道業者としてすべての点に地方鉄道法の適用を受ける。国鉄の貨物線を借りて旅客営業を行っている事例は京阪電気鉄道(膳所・浜大津間2.2km)、江若鉄道(膳所・浜大津間2.2km)等がある。(2)の政府が地方鉄道を借受けたときは営業は国鉄が行うのであるから地方鉄道法の適用を受けないが、地方鉄道としての免許権は依然存続するから、貸主は免許に属することについて地方鉄道法の適用を受ける。この事例は相当古くからあって(買収前の西成・横浜・足尾・有馬・富士身延・白棚等)、公益の見地からこれを買収する必要があるが、ただちに買収することができないというようなときに応急措置として行われている。多くの場合借入の後、まもなく買収されているから買収の前提ともいい得る。(3)の双方が地方鉄道業者である場合、または(4)の他の者が地方鉄道を借受ける場合には、借主がその区間の地方鉄道の免許権を有しないのに、単に地方鉄道法第26条による賃借の許可のみで、運送営業の権利が付与されるか否かが、従来種種論議されてきている。しかし同条が営業を前提とした処分であるから、営業権の行使も同時に許されたものと解してさしつかえないと思われる。(3)(4)とも事例は乏しいが、最近和歌山県が港湾設備として、公共事業費により臨港鉄道を敷設し、その鉄道施設の運用を接続している南海電気鉄道に貸与した。これは(3)の実例である。

なお軌道については、軌道法に賃借に関する規定がないから、変則的ではあるが、事業の管理の受委託として許可された事例がある。→地方鉄道の譲渡。鉄道営業管理の受委託。軌道事業管理の受委託。(福田四郎)

てつどうのどくせんせい 鉄道の独占性 鉄道は独占性をもつといわれているが、この意味は2つある。その1は、2つの地点の間に2個以上の鉄道運輸企業が存在し両者が競争関係を生じたときは、その競争は永続することができないで、早晩合同または協定によるかまたは最優者を残して他は競争から脱落して、結局1個の企業の独占が成立するということである。この意味の鉄道の独占性を鉄道の自然的独占性という。この理由は、鉄道は資本の固定度が高く、またそれに対する運輸需要は地域的に固定しているため、競争する両企業は固定資本を守るために激烈な運賃切下競争を行わざるを得なくなり、かかる破