

ED 40 41 42	80,000km
その他形式	100,000km

丙および甲修繕の標準運転キロは、鉄道管理局長において2割以内を増減することができる。

(自動車)

- (1) 仕業検査 液圧式 600km, 歯車式 500km
- (2) 交番検査 液圧式 6,000km, 歯車式 5,000km
- (3) 局部検査 歯車式 10,000km  
液圧式 25,000km
- (4) 50,000キロ検査 液圧式 75,000km, 歯車式 50,000km
- (5) 甲修繕 歯車式および液圧式 150,000km

前(1)~(5)項の標準運転キロは、鉄道管理局長において2割以内を増減することができるが、(4)~(5)項に対するものは、これらの検査修繕を受け持つ工場長とあらかじめ協議して行う。

(電車)

- (1) 仕業検査  
ア 800km 以内 イ 4,500km 以内
- (2) 交番検査 8,000km 以内
- (3) 局部検査 50,000km 以内
- (4) 乙修繕 90,000km 以内 ただし新製車は第1回目の乙修繕に限り 100,000km
- (5) 甲修繕 170,000km 以内 ただし新製車は第1回目の甲修繕に限り 200,000km (麻田武公)

**ひょうじゅんきかん 標準軌間** (英) standard gauge 鉄道線路の軌間が1m435 ( $4'8\frac{1}{2}''$ )のもの。軌間とはレール面から16mm 以内の距離におけるレール頭部間の最短距離をいうものである。欧米各国においては軌間1m435 のものがもっとも多く用いられているので、普通これを標準軌間と称し、これより広いものを広軌、狭いものを狭軌と称している。広軌においては車両も大きくできるから、強力な機関車が使用でき、速度も速く走れるので輸送力を増すことができる。そのかわりに路盤も大きく作らなければならないので、建設費が多くなる。

国鉄では軌間は1m067と定められているが、地方鉄道軌間には1m435, 1m372, 1m067, 0m914, 0m762等の種々の軌間がある。(伊地知堅一)

**ひょうじゅんきかんてつどう 標準軌間鉄道** (英) standard gauge railway 標準軌間とは、1846年鉄道の母国であるイギリスにおいて採用された  $4'8\frac{1}{2}''$  (1,435mm) をいうのであるが、この軌間を用いている鉄道を標準軌間鉄道という。現在主として標準軌間を採用している国はイギリス、アメリカ合衆国、フランス、ドイツ、バルカン諸国、イタリア、トルコ、カナダ、ベルギー、オランダ、スカンジナビア諸国、中国等である。(福田策次)

**ひらいせいじろう 平井晴二郎** 北海道鉄道の建設功労者として松本莊一郎につく人。石川県人。明治3年大学南校に入り、開成学校となってから工学を修めた。8年米国に遊学、土木工学士となる。英仏を巡歴して13年帰朝。あたかも北海道鉄道の建設中であつたため、開拓使御用掛を命ぜられ、札幌以北の建設に当つた。21年大阪鉄道の技術部長に招かれて建設に従事した。この頃工学博士となる。23年北海道炭鉄鉄道の技術長となり、理事、技術顧問等を歴任、26・7まで同鉄道の技術指導に当つた。27年通信省鉄道局監理課長、29年鉄道技監となる。30年鉄道作業局の部長となり、長官松本莊一郎をたすげ、36年松本長官の死後、長官職を継いだ。40年帝国鉄道庁総裁となつたが、鉄道院となつてからは副総裁をつとめた。大正2年中国政府に招かれ、技術顧問となる。大正15・6・28ぼつ。75才。(中村英男)

**ビルマのてつどう ビルマの鉄道** ビルマ最初の鉄道は1877・5・1に営業を開始したラングーン・プロメ間の鉄道で、インド政府によって国有として建設されたものである。その後1896年にビルマ鉄道会社が創設されるや、その経営は賃貸の形式のもとに同会社へ委任された。

1929・1この会社は解散し、鉄道はふたたび国営に復したが、1937・4ビルマがインドから分離して直轄自治領となるとともに、鉄道もまたビルマ国有鉄道 (Burma State Railways) として独立し、1948・1のビルマ完全独立後は、国有鉄道として交通運輸省によって管理されている。

鉄道の運営機関である鉄道経営委員会 (Burma Railway Board) は1948年の完全独立後も引き続き1943年のビルマ鉄道緊急措置法 (The Burma Railways Emergency Act of 1943) の適用を受けていたが、1951・10・1にビルマ連邦鉄道経営委員会法 (The Union of Burma Railway Board Act) が施行され、その適用を受けることになった。同法にもとづき鉄道経営委員会は常勤の議長 (同時に鉄道の総裁である) および総支配人、総務局長、交通運輸省および財務省の代表者、ビルマ鉄道従業員組合代表者3名および政府の任命する民間代表者4名をもって構成されている。

ビルマはインドシナ、タイ、中国およびインドの諸国と直接国境を接しているながらその鉄道は完全に孤立し、国際的に連絡していないことは1つの特質といえる。

ビルマの鉄道は第2次世界大戦によって甚大な損害を受けたが、その復旧は漸次進行し、ビルマ国有鉄道の1952年度年次報告書によれば未復旧の線路は436kmである。1952年度の線路延長は2,875km、軌間は1.0m、軌道延長は3,565km。車両は蒸気機関車312、客車531、手荷物車その他36、作業用車両141、貨車5,830両、旅客輸送人員は15,327,700人、平均乗車キロ37.2km、貨物輸送トン数は1,899,000t、平均輸送キロ219.9kmである。

貨物は農産物とくに米がその主要部分を占め、総トンキロに対する割合は農産物48%、林産物12%、鉱産物12%で、主要品目は米、米製品、砂糖、果物および野菜、塩、竹および藤(とう)、油等である。

本線の1つはラングーンからマンダレイを経由してミトキイナに至り、他の1つはラングーンからプロメに通じている。1934年にサガインにおいてイラワジ河を横断するアバ鉄橋が完成するまで、ラングーン・ミトキイナ間の直通運転は行われていなかった。この鉄橋は第2次世界大戦によって破壊されたが1953年末によく復旧をみた。

前記のほかには支線が数線あるが、北部および南部シャン州のラソオおよびシュワンヤンに至る山岳線では4%の急勾配がそれぞれ19.3kmおよび25.7kmにわたって連続している。

南西部のデルタ線とラングーン=プロメ本線を結ぶベンザタ=タラワジ間およびサガイン=アマラプラ間のイラワジ河横断は連絡船によっている。ラングーン=マンダレイ本線のペグーから分れる支線はマルタバン=モールメン間を連絡船によりイエに達している。

代表的な列車はラングーン=マンダレイ間621kmを平均時速32.2kmで20時間、ラングーン=プロメ間259kmを平均時速27.4kmで9時間半をもって走行している。

軌条は、本線では37.2kg、支線では29.8kg、長さはいずれも11.9mである。曲線半径の最小は本線437m、支線103m、最大許容速度はそれぞれ48km/hおよび32km/h、最大標高は海拔1,404.5mである。