

給（最後の年の平均給与額の $\frac{1}{50}$ に勤務年数を乗じた額）を、また15年以上の勤務者で疾病のため退職するか、または15年以下の死亡退職者には一時恩給が支給される。恩給積立金は給与額の6%である。なお普通恩給は16才未満の養育子女数に応じて増額支給される。

(3) 営業 S.N.C.F.の営業は貨物が主で旅客は従である。1953年の実績は旅客輸送人員495,495,000人、25,882,000,000人キロ、平均乗車距離52.2kmであり、貨物は輸送トン数162,748,000t、40,338,000,000トンキロ、平均輸送距離249kmとなっている。これに対する収入は旅客126,284,000千フラン、貨物267,827,000千フランである。

旅客輸送 パリを中心として放射状にロンドン、ブラッセル、ベルリン、ローマ行国際列車が運転されている。国内輸送については主要都市に特急を走らせているが、平均時速は100kmであり、1952年電化が完成したパリ＝リヨン間(512km)は4時間10分で達することができる。300kmないし500kmを距てる国内50都市間でも日帰り旅行ができるようにダイヤが組まれ、また500km以上の都市への夜行列車はパリ発を20時から24時まで集中し目的地には翌朝7時から9時までに着くように組まれている。

客車は1室6名ないし8名定員のコンパートメント形式が多い。寝台車はS.N.C.F.の経営ではなくワゴンリ会社の独占的経営であるが、クシエット(couchette)という軽寝台を1・2等とともに1,000フランで提供している。旅客サービスの面で異なるのは座席の予約がどこからでもできることで、発車1週間前から受付けており、予約料金は60フランである。このほか好評を博しているものに「運転手を付けないハイヤー」(Voiture sans chauffeur)があり、パリほか82箇所で開催している。出発地で申込んでおくと到着駅にハイヤーが手配されてあるという便利な制度で、車両は中型のルノーをおもに使用している。このため、3等客はバスの進出に食われているのに、昼間の特急列車区間では1・2等客がかえって増加している。なお1等車は1956年の夏から、西欧の各鉄道とも歩調を合わせて廃止した。なお1938～53年に至る旅客輸送量の趨勢はつぎのとおりである。

旅客輸送統計

	単位	1938	1948	1949	1950	1951	1952	1953
輸送人員	100万	540	645	597	546	549	543	495
人キロ	10億	22.1	30.6	29.5	26.4	28.1	28.6	25.8
平均乗車キロ	km	40.8	47.4	49.3	48.4	51.2	52.6	52.2

旅客運賃は遠距離運賃制を採らず階梯式運賃制を採用している。これは中央集権化された国土の細長い国では採用する必要があるが、フランスではその必要がないためである。現行貨率はキロ当り3等6.25フラン、2等7.80フラン、1等8.75フランで、その割合は1:1.25:1.40となる。階梯(一定距離の同一運賃区間)は最初の49kmまでは2km、50kmから199kmまでは5km、199km以上は10kmである。この階梯式運賃によると遠距離運賃制運賃より高額につくが、そのかわりに割引運賃の種類は子福者家族割引・勤労者割引・身体傷害者割引・日曜週末割引ときわめて多く、かつ割引率も高い。

貨物輸送 国際輸送については1951年以降S.N.C.F.とドイツ連邦鉄道(西独)とは10万両の貨車の国際管理を実施してきたが、1953・3以降ベルギー始め西欧8箇国の参加を見て現在の管理車両数は16万両におよんでいる。「Europ」を標示された

これらの車両により国際輸送した場合の貨車の回送は、相手国が提供した差額分の車両だけ回送すればよいことになっているので、個々の車両の回送の必要はなく、これによってS.N.C.F.の有がい車の空車回送キロは協定実施前の400kmから45kmにまで削減されいじりしい成果を挙げている。なお入・出国の管理はスイスのベルンの司令所で実施している。国内輸送については輸送の迅速化と運賃制度に大きな改革を実施している。

小口貨物は集配付を原則としておりS.N.C.F.は免許条件書の第20条によって、駅から5kmまでのかつ人口5,000人以上の集落に対しては、直接鉄道による集配を義務付けられている。このため全国を地帯別とし、この地帯間は急行小口貨物列車で輸送し、地帯内は列車とトラックまたは直接トラックによって輸送している。輸送に当っては積替えによる時間の浪費と破損を防止するため、コンテナを活用しているが、その数は14,000個、輸送トン数は70万t程度である。運用には子会社「新コンテナ会社」(Compagnie Nouvelle de Cadres)を設立している。貨物輸送量の90%までは車扱である。トレーラーを使用し戸口から戸口までの輸送を実施してサービスの改善をはかっている。トレーラーには2種類あるが、その数は両者合わせて1,500両、輸送実績は30万t程度である。

小運送は全面的にトラックに依存しており、代表的な通運会社にはわが国の日通に相当するセタ(S.C.E.T.A)と略称される会社がある。セタはSociété de Contrôle et d'Exploitation des Transports Auxiliaires すなわち「補助運送監督ならびに実施会社」の略称で、1942年に設立され、株式の92%はS.N.C.F.が所有し、運営および監督のために鉄道職員が派遣されている。営業地はパリおよび大都市周辺にかぎられている。

また小口貨物輸送の改善のため中心駅制度を実施しているが、この制度は、1951年に創設され現在実施中の路線キロは1,700km、駅数は44にすぎないが将来全国におよぼす計画である。

この制度による廃止駅は運賃計算の起点としてのみ残される。

自動車から鉄道を保護するためには特定の保護路線が設定されており、当該線と競合関係にある自動車輸送については、その取扱総トン数を制限し、貨率の協定を結んでいる。なお1938～53年に至る貨物輸送量の趨勢はつぎのとおりである。

貨物輸送統計

	単位	1938	1948	1949	1950	1951	1952	1953
輸送トン数	100万	133	157.9	160.7	151.7	176.7	174	162
トンキロ	10億	26.5	41.2	41.0	38.9	45.4	44.0	40.3
平均輸送キロ	km	200.5	226.1	255	257	257	257	249

貨物運賃は貨物の重量、輸送距離によるほか、貨車の積載トン数、発着駅の駅格によって運賃に差が設けられており、等級は貨物の価値によらず、輸送の難易によって分類するいわゆる輸送原価主義貨率を採用していることは注目される。さらにトラックへの対抗上運賃適用に幅をもたせており、「[鉄道運送と道路運送との調整に関する政令](1949年)によって上限10%、下限20%以内の運賃操作が認められている。運賃は公示する義務があるが、荷主との協定によって貨率を定める一種の秘密運賃をも認めている。

(4) 施設 今次の大戦では1943年から45年にわたってフランスの鉄道網は甚大な破壊を受け、そのため国土が米英軍により「解放」された当時の運転可能な線区はわずかに1,800kmに過ぎず、首都パリはまったく孤立遮断(シャだん)され、フランス鉄道はまさにひん死の状態にあったのである。被害は旅