

客駅 1,000・操車場 24・機関区 74・機関車修理工場 4・信号扱所 668・橋 2,603・トンネル 70 におよんだ。しかし着々と復旧に努力したためその後の再建復興計画はいちじるしく進んだ。現状はつぎのとおりである。

ア 軌道 9,435 km の線区を 50 kg 軌条にし、14,430 km は 46 kg 軌条とするため、1953 年末までに 10,500 km の軌条の改修を実施した。長尺軌条は 1,458 km である。コンクリートまぐら木は 53 年に 45 万本を敷設した。

イ 操車場 施設および位置の良好な地点に操車作業を集中し、最新式施設を設けた。これにはカー・リターダとボールマシン (Robot à billes) が挙げられる。ボールマシンは接点によって自動的に貨車が進路を変えてゆき仕分できる電気装置である。このほか 17 操車場ではハンプと入換機関車の連絡に無線電話を使用している。

ウ 旅客駅 いまだに仮建築の駅舎が 150 駅に達しているが、これは施設面の工事が重点的に実施されていることを物語っている。

エ 車両 大戦中ドイツに撤収された車両数は蒸気機関車は所有両数の $\frac{1}{3}$ に当たる 5,000 両、客車 10,500 両、貨車 270,000 両、荷物車 2,100 両に達した。これに対し 1953 年末所有両数は蒸気機関車 7,240 両 (うち電気機関車 964 両)、客車 19,970 両 (うち戦後建造の鋼製急行列車用客車 635 両)、貨車 363,000 両 (うち有がい車 148,000 両、無がい車 195,000 両) となっている。これを戦前直前 (1939 年) と比較すると客車 42.8%、貨車 20.6% の減となっている。

(5) 運転 1883 年の鉄道会社との協定以来いまだに列車運転回数を最低 3 本としばられているため、閑散線区ではがたがたの緩行列車が運転されている反面、路線状態の良好な区間では、130 km/h から 140 km/h で新式の軌道バス (autorail) が運転されている。また最近の実験 (1955・3・28) で電気機関車は 331 km/h の高速度を出している。

またパリール・アール間の一部とデジョン付近の 140 km にわたって列車集中制御装置を敷設しているため、複線の同一方向使用 (banalisation) も可能である。夏のピーク輸送時には 1 日に臨時列車が 50 本もパリ―デジョン間に運転されている。機関士は信号の喚呼応答を行っていない。信号機にはクロコディール (crocodile) という一種の保安装置があって、信号が「進行」以外のときは運転室にブザーが鳴って機関士に注意をうながし、さらに信号現示を無視して走行する場合にはコフラー (Kofler) という自動停止装置も設けられている。正確な列車運行記録装置としては運転室にフラマン (flaman) が取り付けられている。これは速度、信号現示、信号確認の 3 つを自動的に記録する。

ダイヤは夏ダイヤと冬ダイヤに分れ、おのおの 5 月、11 月から実施されるが、あらかじめ臨時列車を出せるように組まれており、乗客の多寡によって調整している。

(6) 電化 電化区間は全営業キロの 10.4% に当たる 4,205 km であるが、毎年 200 km 程度の電化を予定している。元来フランスの石炭産出量は少なく国内消費の $\frac{1}{3}$ 以上を輸入によっており、石油に至ってはさらに産出量は少ない。このため鉄道電化は国家的にもその意義は大きい。そこで 2,074 km の路線を電化し、660 両の電気機関車を増備する電化 10 箇年計画を樹立して工事を推進中であるが、20 世紀初頭から南部の鉄道会社が電化に着手している関係で、電化は南部において進んでいる。第 1 次線パリ―マルセイユ間のうちリヨンまで完成したが、南部環状線のうちニーム―セット間は 1948 年に完成したので、フラ

ンスの 2 大港ボルドー―マルセイユ間の直通電気列車運転も近い将来実現される。

北部は電化が遅れているが、カレー―バーゼル (スイス) 間の一部をなすバランシェンヌ―ティオンビル間の電化はスイスからの借款を得、とくに交流 (一般の工業電流) を使用して工事を実施したが、全線が完成の暁には「欧州石炭鉄鉱共同体」の一翼をにない鉱石、石炭の輸送面のみでなく、観光輸送面からも寄与するところが大きい。電化に伴う電源開発はピレネー山脈 (スペインとの国境) とアルプスを控えたローヌ渓谷に建設中であるが、とくに後者に属するジェニシヤ発電所は欧州一の規模であり、ここの生産量の $\frac{1}{4}$ は S.N.C.F が使用することになっている。電化は直流 1,500 V を原則とし、使用機関車は BB, CC, 2D2 形式のものを採用している。

(7) 船舶輸送 S.N.C.F の船舶輸送は英仏海峡の貨客輸送と自家用の石炭輸送とから成っており、前者はダンケルク、カレー、ブローニュ、ディエップおよびル・アールルの 5 港から対岸のイギリスに連絡船を出しているが、貨客航送船による輸送を実施しているのはダンケルク―ドーヴァー間のみである。船舶数は貨客航送船 1 隻、客船 4 隻、貨物船 19 隻 (石炭輸送船 13 隻を含む) で、輸送トン数は 218,510 t、輸送人員は 1,018,687 人 (いずれも 1953 年実績) となっている。

(8) 財政 営業成績は依然として赤字続きである。1953 年の営業成績は収入 5,169 億フラン、支出 5,479 億フランで 310 億フランに上る欠損を計上し、52 年も 322 億フランの欠損を示した。これに対しては国庫からの前渡金とか金融機関からの借入金によって収支の均衡をはかってきたのであるが、赤字はなかなか解消しないので、法制面からの積極策として、軌道保守費の 60%、国道上の路切関係費の 50% は国が支出し、また運賃値上げの際の手続を緩和し、貨率引上げの提案後のすえ置期間を従来の 1 箇月から 2 週間に短縮し、その間に大蔵大臣が反対しない場合は自動的に効力を発生するように定め、また従来通信省のみを対象として行ってきた、無貨または運賃割引による輸送引受義務を拡張したかわりに、国が全額支払うことに改め S.N.C.F の保護をはかっている。

4 地方鉄道

いまで述べたフランス・ナショナル鉄道は、法律上一般公共鉄道に分類されているが、このほかに地方公共鉄道 (chemins de fer d'intérêt local) と呼ばれる地方鉄道と軌道が約 3,000 km あり、その数は 300 である。1860 年代に旧鉄道会社 (S.N.C.F の前身) の免許キロは 2 万 km に達したが、そのうちの不採算路線の 2 千 km を対象として子会社を創設させ経営を分離した。これらの路線は西部鉄道、パリ・オルレアン鉄道および南部鉄道との連絡線であって、後に国に買収されてフランス・ナショナル鉄道の誕生前に国鉄線 (réseau de l'Etat) となったが、あるものは、さらに親会社に再買収された。これに該当する会社で現在私鉄として残存しているのはつぎの 3 社である。

一般経済鉄道会社 (Société Générale des Chemins de fer Economiques, 895 km)

県鉄道会社 (Compagnie des Chemins de fer Départementaux, 385 km)

プロバンス鉄道会社 (Chemins de fer de la Provence, 476 km)

この 3 社は軌道も標準軌間である。これに対して残りの鉄道 (会社名省略) の大部分は、1865・7・12 の法律にもとづいて設立されたものである。僻地 (へきち) 輸送の確保が目的であったので、建設費と経営費をきりつめるため 1 m 軌間とし、かつ道路