

# か

カーギル, ウイリアム・ワルター(英)(Cargill, William Walter) 英国人, 鉄道差配役。明治3年(1870)わが政府は英国において鉄道起業資金の調達, 建設関係要員の招へい, 資材購入等を委嘱し, ネルソン・レーを解職すると同時に, そのいっさいをロンドンの東洋銀行(Oriental Bank)に委託した。東洋銀行の頭取は, チャールス・スチュアート, 横浜支店長は, ジョン・ロバートソンであった。カーギルは本店勤務の調査役であったが, 日本鉄道関係担当の同行代表として, 横浜駐在を命ぜられた。カーギルは建築師長モレルとともに, よく日本政府の意図をくみ, 鉄道事業の推進に献身的であった。同4年カーギルの任期満了となるや政府はその留任を求め, 同5年鉄道差配役とし月給2,000円を支給した。鉄道備外人の首席で最高級者であった。彼は清廉公平な人物で, 工部卿伊藤博文の信頼を得た。新橋・横浜間開通に際し, 馬車1両, 馬2頭を献上した。開業式に当たり, 鉄道創設の功勞者として表彰され, まき絵手箱・香盆などの記念品を下賜された。明治10年京都・神戸間全通式典には, 特に拝謁の栄に浴し, 嘉賞のお言葉を賜わった。同年退職帰国したが, 同時に鉄道差配役の職は廃止された。帰国後, 明治16年(1883)その在職中の功勞に対し勲三等旭日中綬章を贈られた。(山中忠雄)

カー・スリーパーレッシュァ カー・スリーパー列車(自動車・寝台列車) (英) car sleeper (仏) auto-couchette (独) Autoreisezug (伊) carrozze a cuccette この列車の先駆となったのは, イギリス鉄道の乗用車輸送であった。ロンドンとスコットランドの間に, 乗用車の貨車輸送が活発に行なわれている事実に注目した大陸鉄道は, 1956年に, オステンド=ミュンヘン, ハンブルク=キアツツ, ブローニュ=リヨン間にカー・スリーパー列車を運転した。

この実験は好評を博したので, 運転系統はふえ, 今日では西欧6箇国にまたがって運転されている。

カー・スリーパー列車の2階式構造の貨車は, 小型乗用車は10台, 中小型乗用車では8台を収容する。普通の貨車と異なる点は, 自動車の積卸しが迅速にでき, 時速140キロの急行列車の運転に堪えられる設計になっていることである。乗客は, 普通の2等寝台または国際寝台車会社の豪華な1等寝台に寝て目的地まで旅行することができる。

一般の旅行者が列車に乗る直前に手荷物を託送するように, カー・スリーパーの利用者も, 出発の直前に駅に来て, この「動く手荷物」を託送するのが通例である。したがって取扱駅は, 短い時間に迅速な自動車の受託と積み込みができるように設備されている。積込場所の端まで数本の線路を延ばし, その前の広場は駐車場にし, ここには積み込みの順番を待つ人のための待合室を設けている。積み込みは旅客が自身で行なうのが原則である。荷物は自動車の内部にそのままにしておいてよく, 駅員がドアに封印する。目的地に到着後の取卸しには, 40分もあれば十分である。

カー・スリーパー列車の着実な発展は, 駅施設の将来に重要な課題を提供している。つまり積み込み場所に十分なスペースをとっておかねばならないことはいまでもないが, 駅舎の大幅な改造を必要とするところもあり, パリのモンパルナス駅, スイスのベルヌ駅がガレージ形式のモダンな駅に生まれ変わろう

としている。

自動車の輸送費は車種によって3段階に分けられている。旅客には普通の運賃が適用される。パリ=アビニオン間742キロの片道運賃料金を例にとると, 次表のとおりである

輸送費	大型	14・51(単位:ポンド・シリング)
	中型	11・5
	小型	8・5
運賃	1等	3・19
	2等	2・12
寝台	2等	1・18

利用者は急増しており, 1956年に1系統だけで運行を開始したフランス国鉄についてみると, 当時, 年間の列車運転本数は104本, 自動車の輸送台数は6,000台足らずであったが, 5年後の1962年には, 13系統にふえ, 列車運転本数も1,215本と著しく増加し, 輸送台数は5万4,000台に上り, 旅客数は14万4,000人に達した。

1962年に輸送された5万4,000台の自動車を, もしマイ・カー族が自分で運転したら, 4,300万キロを走破したことになる。このような, 膨大な数字になる距離を, 1人の事故者も出さずに運転できたとしたら奇跡であろう。

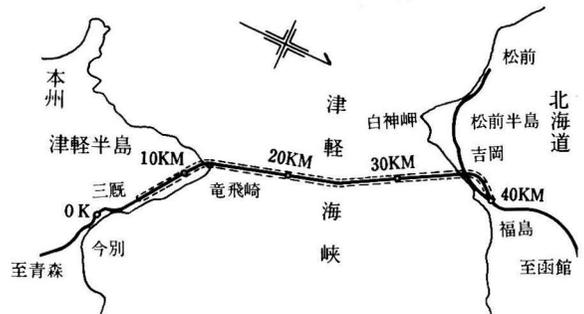
自動車事故の防止, 道路交通の混雑緩和, 運転者の肉体的疲労の軽減のために, カー・スリーパー列車がいかに貢献しているかは, 自ら明らかであろう。

参考文献 L'automobile et le chemin de fer l'Année ferroviaire 1960. Les trains d'automobiles accompagnées dits "auto-couchettes" Revue Général des Chemins de fer juin 1962.

(檀上文雄)

かいきょうれんらくてつどう 海峡連絡鉄道 わが国の鉄道に残された世紀の大事業は, 四つの島を地続きとし, 海峡連絡鉄道を建設して輸送力の増強をはかることである。このことは, ひいては政治・経済・教育・治安等の面に大きく貢献するものである。

図-1 津軽海峡連絡鉄道平面図



現在, 本土・九州間は鉄道・道路とも結ばれ, 相互の交流が盛んに行なわれていることは衆知のとおりであるが, 本土と北海道, 本土と四国間はいまだに船舶をもって連絡している状態である。現在調査研究が進められている海峡連絡鉄道計画の現況は, 次のとおりである。

## 1 津軽海峡連絡鉄道

日本国有鉄道では, 昭和14年ころより既に海峡連絡ずい道の