

ならないので、特に設備された車両が別に連結されることになっている。扱いは特に迅速輸送を必要とする食料品、腐敗変質しやすいもの、急行扱一般、その他急送を要すると認められたものとし、原則として大口貨物は扱わない。

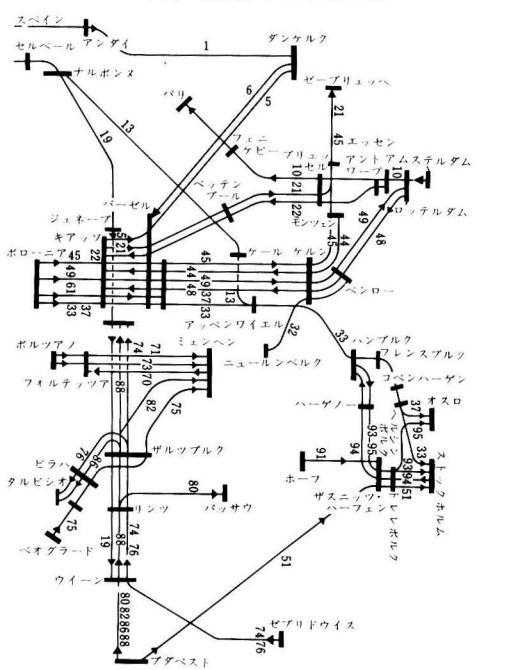
3 運転 TEEM の運転線区は、次の主要7線区を含み 29 線区であった。アムステルダム(オランダ)=パリ(フランス)間、セルベール(南仏)=ウィーン(オーストリア)間、ボローニア(イタリア)=オスロ(ノルウェー)間、ブダペスト(ハンガリー)=ストックホルム(スウェーデン)間、ベルグラード(ユーゴスラビア)=ミュンヘン(西独)間、セルベール(南仏)=アッペンワイア(西独)間、ダンケルク(フランス)=パース(スイス)間。

運転回数は、当初は毎日または特定日に1区間1便であった。

TEEM は当初一部、従来の貨物列車が転用されたが、サービス内容は著しく改善された。たとえば、ナルボンヌ(フランス)=ウィーン間 1,731 キロは、従来の貨物列車では平均時速 24 キロで 73 時間

を要したのが、TEEM では平均時速 47 キロで、所要時間 37 時間となり、実に 36 時間の短縮となった。また、ブダペスト=ストックホルム 2,094 キロ間では、従来の平均時速 23 キロで所要時間 90 時間を、TEEM は平均時速 45 キロで所要時間 48 時間 40 分に短縮した。

TEEM 列車の路線網 (1961・5 開業当初)



列車 番号	線 区	列車 番号	線 区
1	アンダーダンケルク	61	ボローニア=パース
5	キアツツ=ダンケルク	71	ミュンヘン=アムステルダム
6	ダンケルク=パース	73	ボルトツア=ミュンヘン
10	アムステルダム=パリ	74	ゼブリド=ミュンヘン
13	セルベール=アッペンワイエル	75	ベオグラード=ミュンヘン
19	セルベール=ウィーン	76	ゼブリド=ストックホルム
21	キアツツ=ゼブリド	80	ブダペスト=パース
22	エッセン=キアツツ	82	ブダペスト=ミュンヘン
32	ベルロー=ニュルンベルク	86	ブダペスト=ストックホルム
33	ボローニア=ストックホルム	88	ブダペスト=パース
37	ボローニア=オスロ	91	ホーフ=ゼブリド=パース
44	モンツェン=キアツツ	93	ハーフ=ストックホルム
45	ボローニア=ゼブリド	94	ストックホルム=ハーフ
48	ロッテルダム=キアツツ	95	ハーフ=オスロ
51	ブダペスト=ストックホルム		

TEEM は、その後欧州貨物列車時刻表会議により増発が決定された。経路もストックホルム(スウェーデン)=ローマ(イタリア)間とダンケルク(フランス)=ブダペスト(ハンガリー)間を含めて 31 本に増加し、ほとんど西欧全域にまたがっている。

TEEM に加盟した鉄道は、すべて TEEM の運転により鉄道の貨物輸送需要が著しく増加したことを報告している。また需要の増加により、欧州の易損貨物輸送分野においても TEEM は航空機とも十分競合できることが立証された。

1961 年秋季会議において欧州貨物列車時刻表会議機構は、1962~1963 年の時刻表のため、TEEM 運転線区の増設を伴う列車増発を決議した。その結果 TEEM は次表にみるように大きく躍進を遂げた。

TEEM 列車運輸成績表

加盟 国鉄 数	加 盟 国 鉄 名	年 度	TEEM 列 車			
			線 区 数	年 間 列 車 回 数	年間列車 キロ (単位1000) キロ	年間トンキ ロ (単位1000) トン
1	西 ド イ ツ	1962	46	12,928	3,606.7	831,000.0
		1963	54	11,291	4,977.8	1,113,165.0
2	オーストリア	1962	11/18	2,446	546.0	.
		1963	18/21	3,038	668.4	160,157.3
3	ベルギー	1962	8	2,402	484.4	.
		1963	10/11	2,410	415.9	96,903.0
4	デンマーク	1962	8	2,044	546.0	.
		1963	8/13	3,500	531.5	.
5	ス ペ イ ン	1962	.	.	.	.
		1963	7	1,747	1,198.6	455,305.7
6	フ ラ ン ス	1962	12	2,694	1,660.0	430,300.0
		1963	16	3,133	2,080.0	585,000.0
7	イ タ リ ア	1962	15	3,371	582.1	781.2
		1963	22	2,660	702.5	238,740.6
8	ルクセンブルク	1962	2	730	26.3	7,450.3
		1963	2	730	31.0	7,131.9
9	ノルウェー	1962	2	513	86.7	.
		1963	2	613	103.6	.
10	オ ラ ン ダ	1962	9	1,717	213.0	54,200.0
		1963	7	2,034	238.0	.
11	スウェーデン	1962	10	2,961	1,293.3	.
		1963	7	3,209	1,901.4	.
12	ス イ ス	1962	13/19	3,524	1,096.1	281,685.1
		1963	19/27	3,088	983.0	238,045.1
13	ユーゴスラビア	1962	.	.	.	.
		1963	.	.	49.0	92.5
合 計		1962	143	35,330	10,140.6	1,605,416.6
		1963	189	37,453	13,901.6	2,894,541.1

(注) 記号・は数字不明

1963 年における TEEM は、前年に比べ運転線区において 32 %、列車回数において 6%、列車キロにおいて 37%、1 列車平均走行キロにおいて 29%、輸送トンキロにおいて 80%、列車 1 キロ平均輸送トン数において 31% とそれぞれ増加を示している。

TEEM の運転網は、さらにギリシャ、ブルガリアおよびチェコスロバキアへ拡張されることになっている。

技術上の理由もあるので、欧州貨物列車時刻表会議参加のすべての鉄道が TEEM の運転に参加することはできないが、欧州主要国間に国際高速列車をもって貨物を直通輸送する TEEM の将来は明るいものがある。

参考文献 外国交通調査資料第 14 巻 12 号。同第 18 巻 6 号。Bulletin of the International Union of Railways 1961 No.5, 同 1962 No.6, Union Internationale Des Chemins de Fer; Statistiques Spéciales 1963 No.12, 同 1964 No.12。(佐々木 益雄)