

はんおうとつきゅう 汎欧特急 (仏) Trans-Europ-Express 略称 TEE [沿革] 第1次大戦後の鉄道独占時代においては、ヨーロッパを中心とする鉄道の1等客は、特に国際旅行の場合には、王侯貴族・政府高官・金満家などが主であった。ところが第2次大戦後になると、自動車と航空機の驚異的進出によって鉄道の独占が失われ、また、旧支配階級が没落し、代わって、ヨーロッパの諸都市は、ビジネスマンや観光旅客が活発に往来するようになって、事態は大きく転換した。鉄道諸施設を戦前のままに放置して、自動車や航空機に対抗できる新しいサービスを提供しないならば、西ヨーロッパの鉄道は、アメリカの諸鉄道にみるように、その顧客をことごとくこれらの新運輸機関に奪われることを自覚するに至った。

この点に着目したのが当時のオランダ鉄道総裁デン・ホルンダ博士 (Den Hollander) であった。同氏は、鉄道が新時代に適応するために新サービスに切り換える必要を主張し、これが汎欧特急列車網設定の構想となったものである。この動議は、西ヨーロッパ諸鉄道の経営者が主体となって構成されている国際鉄道連合会 (U. I. C.) の1954年の総会において可決され、本格的な準備に入った。

汎欧特急は頭文字の TEE で通っている。TEE の走る高速列車網を実現する第一歩として、初めは、完全に自己の車両と自己の職員をもつ国際鉄道会社の設立が考えられたが、実現不可能として代わって現在の TEE 機構による運営が採用された。

TEE の運営方法は、TEE 機構に参加する鉄道がそれぞれ TEE 専用の急行用旅客列車を製作し、参加国相互の主要都市に乗り入れ運転を行なうものであるとして、新しい問題点としては、TEE 専用車両の製作だけで、その他の点では大きな困難はなかった。運行開始までの準備期間は3年半に決められた。

【TEE の目標】 西ヨーロッパ各国の諸都市を往来する鉄道の旅客に対して、従来よりいっそう高速、正確、かつ旅行者に都合のよい時刻表、航空機および自動車に対抗のできる運賃、これら競争機関にまさる豪華かつ安楽なふんい気と設備などを提供し、国境通過の不便を取り除いてヨーロッパ諸国への旅行を、あたかも国内旅行のように快適・迅速に行ない得るようにするにある。

【TEE の営業開始と範囲】 1957・6・2、フランス国鉄・スイス連邦鉄道・オランダ鉄道ならびにドイツ連邦鉄道の製作した TEE によって、ほぼ予定どおり運転を開始した。1964 年末現在においては、後に加入したオーストリア連邦鉄道を含め、西ヨーロッパの主要8箇国の90に及ぶ主要都市を結び、約1万キロに達する高速列車網を構成している。

【TEE の組織と管理、運営】 ベルギー、フランス、イタリア、ルクセンブルク、オランダ、スイスおよび西ドイツの七つの鉄道により、開通と同時に汎欧特急機構が構成された。メンバーは TEE 車両の所有鉄道ないしは出資鉄道である。TEE の管理組織としては TEE 委員会が設けられ、TEE 機構のメンバーは平等の権限をもってこの委員会に参加している。委員会は TEE の運営に関する重要指令を決定し、TEE の技術、運転、営業など各部門の責任をすべて負い、TEE 機構の最高機関となっている。TEE 委員会は、このほか TEE 運営上の実務処理を担任する任期4箇年の1鉄道を機構のメンバーから指名する。指名を受けた鉄道は TEE 委員会に属してその監督に服し、委員会の実際業務をもあわせ処理する。この鉄道は構成メンバーである鉄道が順番に担当することになっているが、現在は発足間もない重要な時期でもあるので、前期に引き続いてオランダ鉄道が再指名を受け運営に当たっている。

【TEE の運賃と急行料金】 関係鉄道相互の協定によって定められ、1等運賃のほかに急行料金が課せられる。この決定基準は最低限度として原価を、最高限度として航空運賃となっているが、大体、関係鉄道の平均運賃の20%程度の追加となっている。

【TEE の特徴】 列車は、すべてが1等編成に統一され、最高時速140~150kmである。駅の改札口と案内所は TEE 専用のものが設けられ、車掌、食堂車の給仕その他 TEE 関係者は、いずれも TEE のバッジを着けている。特に国境において従来行なわれていた機関車の付替え、税関検査のための儀礼的停車が廃止され、税関職員は列車に乗り込み進行中職務を遂行するなど、国境を意識しないで、あたかも1国内を運転しているよう配慮されている。食堂サービスも、なるべく各国均一になるようにワゴンリーマン国寝台車会社と協定が結ばれている。

【TEE 発足後の改善】 TEE は、発足当時は固定編成 (国により2~7両編成) のディーゼルだけであった。その後 TEE の評判がきわめて良いのに刺激され、1961年、スイス連邦鉄道は、パリよりスイスを経て、シンプロンズい道を抜け、イタリアのミラノまでの多電流方式の電車列車の直通運転を開始した。従来この区間は4種の異なる電化方式が採用されていたので、それに伴う動力車の付替えを必要としたが、これによりその必要がなくなり、西ヨーロッパの南北を結ぶ交通動脈は著しく強化され、TEE の実現に大いに貢献することとなった。

これに続いて、1964年の夏から、パリ=ブリュッセル=アムステルダム間の4組の TEE もすべて多電流方式の電気機関車による直通運転が実現された。

開通後の乗車効率は非常に良く、TEE 関係者は満足な営業状態にある旨を報告している。

【座席予約】 逐次改良が加えられ、現在 TEE およびその接続列車の分についても、きわめて短時間で処理されている。これには TEE 専用の符号が用いられて、取扱いに誤りのないよう配慮されている。TEE を利用する場合には、あらかじめ座席の予約を要し、その受付は2箇月前から開始されている。

なお1964年の夏季時刻表によると、TEE の運行区間は16区間、愛称列車の数は18に達している。列車名称・運転区間および運行区間の距離は次のとおりである。

ブラバン号 パリ=ブリュッセル間(314km)、オアゾー・ブルー号 同上、イル・ド・フランス号 パリ=アムステルダム間(544km)、エトアル・デュ・ノール号 同上、ハルシイファル号 パリ=ハンブルク間(943km)、ハリ・ルール号 同上、アルバレート号 パリ=チューリヒ間(618km)、クリスハン号 パリ=ミラノ間(822km)、モン・スニ号 リヨン=ミラノ間(467km)、リギュール号 マルセーユ=ミラノ間(560km)、エーデルワイス号 チューリヒ=アムステルダム間(908km)、ヘルベシア号 チューリヒ=ハンブルク間(969km)、ティチノ号 ミラノ=チューリヒ間(293km)、コタルド号 同上、メディオラスム号 ミラノ=ミュンヘン(599km)、レマノ号 ミラノ=ジュネーブ間(375km)、サファイア号 フランクフルト=オステンド(565km)、ライン・マイン号 フランクフルト=アムステルダム間(486km)。

参考文献 Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de Fer (1954~1964年); Procès-Verbaux de l'Assemblée Générale de l'U.I.C. (1954~1964年); Cooks Continental Timetable 1664年。(児玉富隆)

はんがくほう 半額法 * 取替資産について取得価額の50%までは定率法、定額法等による通常の減価償却を行なう一