

第一編 總 論

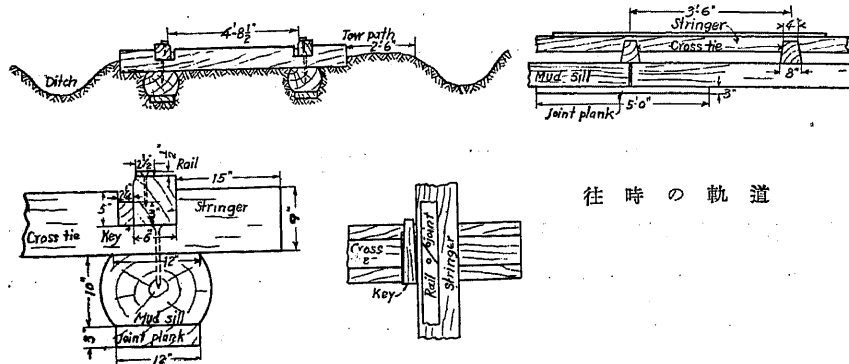
第一章 鐵道の意義及目的

鐵道とは一定の敷地を占め軌條を敷設し線路を作りその上に動力を用ひて車輛を運轉せしむるものである。その目的は多量の貨客を迅速に安全に、且安易に運搬せしむるにある。或は軍隊、軍需品を、或は郵便物を或は各種産物を運搬し或は交通不便なる未開地を開發する等今日の社會に於て最も重要なる交通機關である。

第二章 鐵道の歴史

世界に於ける鐵道の發端は、18世紀の終り英國の炭鑛地方の石炭運搬木道の進化から始つたのである。是は木軌條に鍊鐵板を張つたものであるが、次に之れを鑄鐵板に改めた。その後フランヂを有する軌條を使用した。1789年から車輪の方にフランヂを付ける事が始められた。即ち今日用ひられてる車輪と同形になつたのである。その爲め軌條にはフランヂが不必要になつたので、その製作が簡便になつた。その爲め長さも初めは1米位であつたが、5.6米のものが作られる様になつたのである。1834年に米國ではブリツヂ型軌條を作り、1837年には英國で双頭軌條が作られ、續いて米國では今日の平底軌條が作られた。1855年には鋼鐵にて軌條を製作する事となり長さも大體今日と同様のものが製作せられ、益々鐵道の發達を助けたものである。

一方動力の方面では蒸氣機關が發明され17世紀頃から之を車輛の運轉に應用すべく種々考案されたのであるが、1825年遂にデョーヂスチブソン氏の手により蒸氣を動力とする列車が英國のストクトン、ダーリントン間の軌道の上に運轉せらるゝに至つたのである。その後製鋼法の進歩改良に伴ひ、軌條車輛の改善となり、一方各種産業の發達に伴ひその生産品、原料品の運搬のため鐵道は益々必要



往時の軌道

となつて来たのである。斯くて鐵道は社會各種の發達を導き且導かれつゝ進歩をなし、今日では世界鐵道の總延長約 130 萬軒となつたのである。その動力も又益々研究を重ねられ今日では汽力から漸次電力に化せられつゝある状態である。

翻つて我國では明治 2 年政府自らの事業として東京神戸間の幹線及長濱敦賀に至る支線等を布設する議を決し、翌 3 年東西兩所に工を起し、明治 5 年 5 月 7 日品川横濱間約 25 軒の線路が竣功し營業を開始したのに初り、その後明治 7 年 5 月大阪神戸間、同 10 年 2 月京都大阪間、續いて長濱敦賀間等が次第に開通するに至つた。

一方私設鐵道に於いては明治 14 年日本鐵道株式會社が成立して、上野青森間及上野高崎間の工事に着手し明治 24 年計畫全線の開通を見るに至つた。此の間國家交通の見地から政府は鐵道發達のために援助を與へ、又日本鐵道株式會社の營業の好成績が一度社會に公表せらるゝや、之に刺戟せられて私設鐵道會社が相次いで成立し、明治 24 年までに政府の特許を得たる所の會社は實に 15 の多きに達したのである。その最も重なるものは山陽鐵道、北海道炭礦鐵道、九州鐵道等であつた。政府も亦統意鐵道の普及を期し東海道本線、信越線を完成する外鐵道の統一を計つたのであるが、公益事業で獨占的性質を有する鐵道の如きは宜敷國有とすべきものであるとの議が起り、種々劃策の後遂に國有法が成立し、明治 39 年、40 年に全國 17 會社の買収をみるに至つたのである。茲に於て全國鐵道統一の大方針成立し尙私設鐵道を助成誘掖しつゝ、政府は新線の建設及改良工事をすゝめ

僅々 60 年間の間に國有鐵道約 14,500 軒、内地及植民地の國有私設總延長約 3 萬 2 千軒に垂むとする迄に至つたのである。

第三章 鐵道の種類

鐵道は之を觀察點の相異より種々に分類する事が出来る。今その種類を擧ぐれば次の如きものがある。

1. 軌幅によるもの

- 廣軌鐵道 軌間 1.435 米以上のもの
- 標準軌間鐵道 " のもの
- 狹軌鐵道 " 以下のもの

2. 動力の種類によるもの

- 蒸汽鐵道
- 電氣鐵道
- 馬車鐵道

3. 線路敷設の場所によるもの

- 高架鐵道
- 地下鐵道
- 市街鐵道
- 山間鐵道

4. 運搬物資の立場によるもの

- 旅客貨物専用鐵道
- 旅客貨物共用鐵道
- 特別物資運搬鐵道

5. 國法の立場によるもの

- 國有鐵道 國有鐵道法によるもの

地方鐵道 地方鐵道法によるもの

軌道 軌道法によるもの