

日本鉄道物語

橋本克彦



講談社
文庫

|著者|橋本克彦 1945年、宮城県生まれ。日本大学芸術学部中退。雑誌記者を経て、フリーのルポライターとして活躍中。1984年『線路工手の唄が聞えた』(JICC出版局)で第15回大宅賞受賞。1990年『日本鉄道物語』(講談社)で第15回交通図書賞受賞。著書に『おれの場合の大航海』(JICC出版局)、『対談 見た! 世紀末』(小学館)、『森に訊け』(講談社)などがある。

にほんてつどうものがたり
日本鉄道物語

はしもとかつひこ
橋本克彦

© Katsuhiko Hashimoto 1993



講談社文庫

定価はカバーに
表示してあります

1993年3月15日第1刷発行

発行者——野間佐和子

発行所——株式会社 講談社

東京都文京区音羽2-12-21 〒112-01

電話 出版部 (03) 5395-3510

販売部 (03) 5395-3626

製作部 (03) 5395-3615

Printed in Japan

デザイン——菊地信義

製版——豊国印刷株式会社

印刷——豊国印刷株式会社

製本——株式会社大進堂

落丁本・乱丁本は小社書籍製作部あてにお送りください。
送料は小社負担にてお取替えします。なお、この本の内
容についてのお問い合わせは文庫出版部あてにお願いい
たします。(庫)

ISBN4-06-185352-X

本書の無断複写(コピー)は著作権法上での例外を除き、禁じられています。



講談社文庫

橋本克彦

講談社

目次

序章

8

第一章

黎明期

15

「磨墨」が走る 15

ピンチ式ガス灯 30

駿速機「早風」 52

薬種のなかで 66

巖谷小波との出会い 78

幕末・明治初期の鉄道 85

工学士の悲哀 107

第二章

鉄路五〇〇〇マイル 127

ドイツへ 127

議会乱闘下の国有鉄道誕生 147

工作課長 162

五〇〇〇マイル達成祝賀会 173

広軌の守護神登場 187

第三章 近代化の見取図 207

国産標準機関車六七〇〇形 207

広軌改築案と秘密指令 219

広軌改築への第一手 229

政治的妥協 252

新鋭機関車 272

広狭の闘い 288

さらなる広狭の闘い 319

第四章 弾丸列車から新幹線へ 336

父子継承 336

機関車疾走 349

弾丸列車 369

混乱の中の予言 386

新幹線構想 393

終章 411

あとがき 416

参考文献 418

文庫化にあたって 420

■本文中に使用の磨墨、6700形、9600形、8620形、C51形、C53形、D51形の写真は交通博物館提供

單行本は一九八九年十月 小社刊

日本鐵道物語

序章

青白い閃光が幾条にも敷かれた鉄路のうえに輝く。アイボリーの車体がかすかにうねりながら速度をあげていく。

夕陽をあびた新幹線がモノレールの高架橋をくぐり抜け、鮮紅色の尾灯を淡く引いて西へ走り去っていった。

夕刻のラッシュがはじまり、東京・浜松町付近の線路上に列車の数が増えてきていた。島秀雄は世界貿易センタービル二十二階、宇宙開発事業団顧問室の窓からその夕景を見下ろしていた。

鉄道に人生をささげ、いま、宇宙開発技術の方向を見すえる技術者のいつもの癖だった。一日に何度か眼下の鉄路を眺めるのである。厚い窓ガラスにさえぎられて、日本の大動脈を走り往き、走り来る車輪の音も、自分が生み育てた新幹線の警笛も、ここまでは届かない。ただ無数の列車が静かに眼下の鉄路を走行し、さまざまな人生を運んでいく。

島はこんなときゆったりと思考をめぐらしている。眼下のホームを眺め、
(あれをやっておいたほうがいいな、やはり)

とクローズド・プラットホームのことをイメージした。

これまでの常識として、プラットホームは高速で進入してくる列車に対し、何の防護柵もなくオープンになっている。しかし、考えてみれば危険な施設であった。ある確率で線路上に乗客が落ち、車輪に巻きこまれる死亡事故がくり返し起きていた。

「あれ」というのは、プラットホームに橋の欄干のような手すりをつけることだった。この考えをもう少し進めれば、プラットホームをひとつの部屋にしてしまふべきだった。防護柵よりも壁面で囲い、列車到着にあわせてエレベーターのドアのようにするすると乗降口が開閉する。列車停車位置の制御は、車載コンピューターの容量が増加すればいま以上に確実になろう。

プラットホームというよりは快適な部屋で乗客は列車を待ち、音もなく開くドアから列車へ乗り移ることになる。

それはごく自然に予測できる未来像から導かれたイメージだった。公的空間の冷暖房、快適さへの欲求はこれからのちいよいよ強まってくる。寒風吹きすさぶプラットホームも、炎熱のプラットホームもいずれは嫌われるに違いない。そしてそれ以上に、遠くない将来の、列車の無人化、駅施設の無人化、つまり集中完全コントロールの時代には、プラットホームは百パーセント安全な空間となっていなければならないはずだった。

そのための手当てはいまのうちに研究しておくべきである。その方向を推定し、それが実現する過程までの条件を検証して、対策を立てておく。

島の考え方はいつもこうであった。

宇宙開発事業団の自室で、島はゆっくりと宇宙開発に関するレポートや書類を整理し、帰り支度をはじめめる。

ふと、手が止まり、思考がひとめぐりして過去をむいた。

プラットホームが、危険性がある程度黙認した装置であることを思い知らされた経験が、島秀雄自身の身辺にあった。かわいがっていた大学生の甥が混雑する神戸駅のプラットホームから人波に押されて落ち、両足を轢断して死亡したのは、昭和十四年、島が大阪鉄道局鷹取工場勤務のころだった。

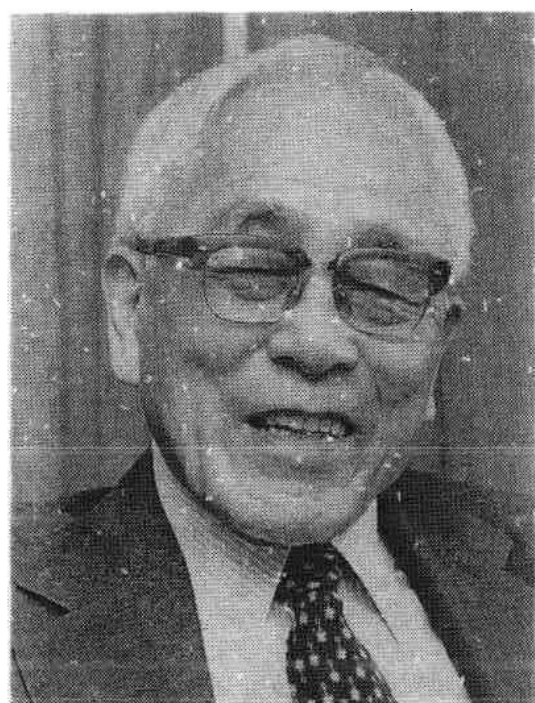
病室へ駆けつけた島に、出血多量で瀕死の状態にあった甥がいう。麻酔で痛みが消えているため、声は低いが、言葉はしっかりしていた。

「汽車は危ないから気をつけなさいよ」

汽車を相手にしている島への優しいひと言がそのまま、明るかった甥の遺言となった。

プラットホームが激流のうえの丸太橋のように危険な施設であり、改良すべきところがあると、そのときから考えてはいた。しかし、あの時代に防護柵を求めるのは、可能であったとしても非現実的だった。その方策が実現されるためには、社会の側が熟するのを待たなければならぬ。

島の思想の骨格がこれであった。いまやるべきことのなかに未来が繰り込まれてはいるが、理想だけを追うのではなく現在の課題はそのときの条件の最大限の効果で解決されなければならないのである。



島秀雄（昭和57年当時）

島秀雄は昔から究極の交通体系を利用している乗客をはつきりととらえることができていた。歩いてきてふと立ちどまり、音もなく開いたドアを通ってそれに乗り込む。静かでゆったりしたそれは、何のショックもなく動き、目的地ではまたするりと降りる。いまのエレベーターのように何気なく使いやすい乗物。少しも大げさな感じを与えない交通手段のために、超高度な技術がひっそりと活用されているはずなのである。その方向へ向かって交通における技術が発展していくはずであった。この技術の流れに往きどまりを作らないこと。技術が末広がりに率直にのびていくように方向づけること。鉄道技術陣の中枢にあって島が保ってきた技術政策の基本はこうした明快な一本道なのである。

島秀雄には、次のようなエッセイがある。

「技術的課題に直面したとき、『出来ない』と断る方が一だんとむずかしい。『出来ます』と云う時は幾つかの手だてがある場合でも一つ見つければそれで返事が出来る。『出来ない』と断言するにはあらゆる筋道を皆読んで仕舞わなければそれが云えない道理である。『出来る』と云って出来ないと責任が重いと（恐れて）、何や彼やと受け流るのに、同じく重要な『出来ません』と断ることは割にアツサリと云ってのけるのはどう云うことだろ



晩年の島安次郎

う」(「新幹線そして宇宙開発」)

万策をつくし、精魂を傾けて日本の鉄道技術を担ってきた島が、誰にもわかる言葉で語った技術者の思想そのものがここに表現されていた。

この思想を抱いた技術者人生を島秀雄は歩んだ。

意欲的な設計思想にもとづく三シリンダー蒸気機関車C53の設計をはじめ、最大製造機数を誇る日本鉄道の傑作機D51を設計し、狭軌(鉄道のレールの幅)軌間は何種類もあり、標準軌間は一四三五ミリ。日本の在来線は一〇六七ミリで狭軌という)では極限の出力をもったC62までのすべての蒸気機関車の設計に関与している。

そして、新幹線の創出である。

島はこの新幹線構想の技術的検討を敗戦前の時点ですべて終えていた。それも着手から開発まで、どれくらい時間がかかるかというスケジュール計算のレベルで、具体的な見通しを得ていたという。

が、その実現を戦時下に望むのは非現実的であった。それを必要とする社会の側が条件を整えるまで待たなければならぬ。

島秀雄のこの理想と現実を架橋する柔軟で強靱な構想力は、父親から受け継いだものかも知れなかった。

島秀雄の父安次郎も鉄道技術陣の中枢を担って、大きな足跡を残した技術者であった。

島安次郎は、明治三十九年、鉄道国有法の公布以来、各私鉄から引き継いだおびただしい種類の機関車、違った形式の客貨車両の規格統一を進め、グループ化し、設計規格を定めて系列化する難事業にとり組んだ。

機関車保守修繕体制を整備し、蒸気機関車修繕スピードの世界記録を樹立するかと思えば、世界のどの鉄道も手こずり、難事業とされる自動連結器への切り換えを準備し、指導して、鉄道の営業をとめることなくしとげ、世界の鉄道人を驚嘆させた。広軌（標準規）改築へむけては周到な実施過程を構想し、実現一步手前までことを運んだ。

しかし、政党政治のめまぐるしい政策変更によって、広軌改築の夢は挫折する。

父安次郎の仕事も、現実にはできる限り対応しながら技術の方向を率直で可能性豊かな一本道のうえに置こうとした思想によって裏打ちされていた。

島安次郎と秀雄の親子二代にわたる鉄道の仕事は、外来の技術を日本の条件のなかへ移植し、さらに発展させて独自の技術体系に組みかえる日本の近代技術史のうち、大きな成果を得た軌跡のひとつであると断言していいものである。

そして、父安次郎が構想しながら、日本近代史の波にくだかれて挫折した広軌改築案、いわゆる国際標準軌間鉄道の夢を、はるかのか、息子の秀雄が果たすことになる。

島秀雄が眺め下ろしている線路上の新幹線には、父安次郎の時代から、半世紀に及ぶ親子のドラマが刻まれていた。

この二代にわたるひと筋の道程は、わが国の鉄道史の技術政策を示す縦糸を描くことになった。日本近代史の基幹の技術政策を、この親子は両肩に担い、それぞれの時代の条件のなかで献身したのである。

島秀雄はいつも、夕刻五時前に宇宙開発事業団の自室を閉めて帰る。大柄な体軀がエレベーターホールで、ふと立ちどまる。

ドアが開く。交通機関の便利さ、手軽さのモデルとして示唆に富んだエレベーターが音もなく島秀雄を地上へ運ぶ――。

第一章 黎明期

「^{するす}磨星」が走る

——明治三十三年秋——。

暮れかかる大和路を西へ、六両編成の列車が疾走していた。一両目は荷物車と制動装置を備えた緩急車（ブレーキ補助装置）の兼用車であった。その次に真新しい二軸ボギー車が四両続き、最後尾はやはり緩急車と荷物車の兼用車である。

機関車はずんぐりとしたタンク機関車だった。

イギリスのナスミス・ウィルソン社製A8系、明治三十年製造の最新鋭機だった。長い煙突から盛大に煙を吐き、黄金色に色づいた稲穂のうえに、煙は長い尾を引いて流れた。

よくみがきあげられた機関車は力をこめて荷を牽く鉄の馬だった。二つの動輪を連結する鋼鉄の主連棒は、西へ傾いた陽の光をうけて、刀剣のように光った。

頭を低くかまえ、肩をいからせて二条のレールを蹴り、驀進するタンク機関車は、郡山^{こおりやま}の家並みをすぎ、生駒山^{いこまやま}のふもと、法隆寺の緑が見えてくる平坦区間でぐんと速度をあげた。時速はおよそ二五マイル（一マイルは一・六キロ）、官営の東海道線を走る列車をしのぐほどの速度である。