

DK53

G147



98W15734



アジア
亜細亜新幹線
幻の東京発北京行き超特急
前問孝則

点にある……」と訴えた。

三井物産に三十五年間在籍した石田は、よくも悪くも根っからの商社マンであり、ものを商う実業人であった。その七十八歳の老兵に、将来を見据え、長期的観点からの研究開発を進めていくべき技術についての見識を期待するのは無理なことであった。むしろ、石田を支えた技術関係のブレンらが、鉄道技術の将来を見通して、勇気と決断力をもって対応しなかつたことに問題があつたといえよう。

鉄道は、長期的観点から計画すべきものである。広軌が狭軌かをめぐって百年近くにわたる論争が繰り返されてきたように、百年の大計を誤ると取り返しのつかなくなることを、鉄道の歴史自体が教えていた。

新幹線の原型となつた「弾丸列車」

そんな緻密で用意周到な島も、「新幹線の設計段階ではまったく気がつかず、見落としていたと恐縮していることが三つあつた」と述懐する。

ひとつは、トンネル通過時に、車体構造の気密性の不備が原因で、車内外に生じる圧力差から起こる耳の痛みであつた。二つ目は関ヶ原―米原間の積雪から生じるトラブルの発生であつた。三つ目は、トイレが下から吹き上がってくることだつた。それぞれの対策をとつて問題は一応収まつたが、三つとも、これまでにはなかつた超高速鉄道ならではの苦い経緯であつた。

あつた。

島は新幹線をつくり上げた日々を振り返りながら強調する。

「工事費はオーバーしたけれど、これだけ巨大な新幹線の建設工事が予定どおりに完成してうまくいったのは、戦前にわれわれがやつた『弾丸列車』計画があつたからです」

島とともに、弾丸列車に関わつた元国鉄運輸局長・竹内外茂も述べている。
 「自民党の実力者である大野伴睦が政治力でつくらせたという。岐阜羽島駅を除くと、沼津に予定していた駅が三島に変わったくらいで、戦前にわれわれが計画した弾丸列車は現在の新幹線とほとんど同じです。だから、自分自身では、いまの新幹線はおれがつくつたような気持ちでいる。もちろん、戦後の新しい技術が追加されたのは別だが」

新幹線計画は、高度成長にさしかかつた戦後の昭和三十年代に入つてからはじめて手がつけられ、スタートしたのではなく、そのルーツは戦前にあつた。日米開戦の数年前である。

島は著書『D51から新幹線まで』の中でも以下のように記している。
 「現在の東京―博多間の新幹線と弾丸列車に予定されていた路線とを比べてみると、東京―大阪間はほぼ同じである。これは当時線路を敷くために国鉄が買収を完了して持つていた土地をつなぎ合わせた格好で、東海道新幹線に利用したことも影響しているが、やはり当時の計画が全面的によくできていた証拠である」

さらに、「広軌（国際標準軌）新幹線鉄道案は昭和十四年、東京―下関間を九時間で結ぶ弾

丸列車構想として計画着工されたが、太平洋戦争が激しくなつて中止の運命となり、東海道新幹線の完成によつてようやく日の目をみたのである。広軌鉄道が論ぜられ、実現するまでには実に長い懐妊期間があった。この間の多くの議論は無駄ではなかった。こうした議論・研鑽がなかつたら、東海道新幹線の実現はもつと遅れていたかもしれないのである。

島のいう「弾丸列車」とは通称だが、日中戦争が激しさを増し、満州を含む中国大陸への物資の輸送が急増する中で、昭和十三年ごろから計画が始まった「広軌新幹線」のことであり、彼自身も関わっていた。当初は、数年後に行き詰まりが予想されていた東海道本線および山陽本線の輸送力を増強しようとする狙いから検討が始まった。

ところが、二、三年後には、日本が唱え出す大東亜共栄圏による大陸支配を支える大動脈としての役割も期待されるようになった。日本から広軌鉄道でそのまま大陸へと乗り入れて、輸送量の飛躍的な増大を図るとともに、所要時間も大幅に短縮しようとするものである。

そのころ、日本の支配下にあつた朝鮮鉄道、南満州鉄道などは、欧米主要国と同じ国際標準軌(広軌)であつた。

計画の順序としては、まずは東京―下関を九時間で走る広軌の長距離鉄道を実現する。この後、線路を大陸へと延ばすため、下関―釜山間の日本海に海底トンネルを通す。さらに、朝鮮半島から満州の奉天(現在の瀋陽)をへて北京までを三日間で結ぶ、延長三千六百

九十二・七キロメートルにも及ぶ壮大な計画であつた。

昭和十五年には予算も成立し、実際の建設工事も始まつていた。東京―下関間の繰建設費は当時の金額で五億五千万円という巨額だつた。

用地は次々と買収されていき、大東亜戦争が激しくなつてからも弾丸列車の工事は進み、日本坂トンネル、東山トンネルは昭和十九年に完成していた。最大の難関工事と予想されていた新丹那トンネルは途中まで掘り進んだところで中断されたが、これらは、戦後の新幹線にそのまま利用されたのだつた。

弾丸列車の建設が閣議で決定したことを受けて、昭和十五年一月、神戸鷹取工場にいた島は本社工作局車両課に呼び戻され、大臣官房幹線調査室兼務となつた。この調査室が弾丸列車計画を作成する部署で、島はここで、車両関係の責任者となつたのである。

これより先、政府はすでに弾丸列車の必要性を認めて、有識者による「鉄道幹線調査会」を設置して、担当者らが作成した基本構想案の審議を始めた。このとき、細部を検討する特別委員会委員長となつたのが島の父・安次郎であつた。

安次郎が弾丸列車計画の委員長に指名されたのは、日本のみならず、外国においても「車両の神様」として知られていたからだ。また、一貫した鉄道技術の研究と先見性をもち、具体的政策も押し進めてきた実績があり、だれしもが認める日本鉄道界の権威であつた。それとともに、明治以来、広軌鉄道の導入を主張し、計画を進めてきたいきさつもあつた。

こうした意味において、戦後の新幹線が完成するまでには、明治半ばから、島親子が二代にわたって進めてきた、広軌鉄道の導入にかけた研究と蓄積があったのである。

島自身も語っている。

「広軌論者だった父の時代にはまだ狭軌で改良を進めている段階で、苦勞を重ねて、改良、拡充に努力している当人にはわかっても、その先見性を実証的に広く理解させるわけにはいかなかった。私の代になると狭軌で行きつくところまで行っていたため、その限界性について理解が得られ、広軌新幹線を実現することができたわけである。父が成功への道を敷いてくれたのだと私は思っている」(D51から新幹線まで)

弾丸列車について触れる前に、前史としての島安次郎の足跡についてごく簡単に触れておく必要がある。

「車両の神様」島安次郎

日本における鉄道の歴史は明治政府の近代化の歴史とともにあった。

嘉永六(一八五三)年七月八日、浦賀の沖に錨を下ろした黒船は、三日後には江戸湾内の小柴沖に進出したのち、久里浜に上陸を果たした。提督ペリーら一行は米大統領フィ尔蒙アの親書とともに、数々の献上物を持参した。その中に汽車の鉄製模型があつて、初めて目にする徳川幕府ら高官を驚かせた。

何しろ、当時の日本では、鉄製品といえは道具を除くと大砲くらいしかなかった。黒い煙を吐きながら巨大な水車を回す鋼鉄の黒船とともに、鉄の塊である鉄道の模型はことさら異様に映った。

それから十九年後、「陸蒸気」「黒い牛」とも呼ばれた鉄道が日本の大地を走るようになる。

「汽笛一声新橋を……」と鉄道唱歌にあるように、明治五年九月十二日、日本で初めての鉄道が新橋―横浜間を走った。ステイブソンが蒸気機関車を発明してから半世紀がたっていた。



島安次郎 (写真・共同通信)

明治新政府はこれにより、近代化、西洋化の路線をまっしぐらに突っ走っていくことを広く国民にアピールしようと、わざわざ開業式を重陽の節句(陰曆九月九日)に設定していた。台風の通過で三日遅れとなるが、それでも、国を挙げての祭典として一大キャンペーンを張った。

いちはやく西洋に追いつくためには不可欠であるとして、鉄道網を全国に張り巡らそうとし

また、三つ巴で戦っていた中国共産党軍の毛沢東も同様であった。日本軍が徐州を陥落させ、漢口攻略作戦を目前に控えたこの年の五月二十六日、毛沢東は延安での抗日戦争研究会で講演し、日中戦争の見通しとその戦法について語った。

毛沢東の戦法は「ゲリラ戦であり、持久戦であった。満州国成立後の中国では、「日中戦争は持久戦ならざるをえない」との見方が有力で、蒋介石も昭和九年に強調していた。しかし、毛沢東の分析は、中国軍と戦う日本軍の抱える矛盾からくる弱点を充分に計算して、日中戦争を三段階に分けていた。

第一段階は日本の進攻、第二段階は戦略的対峙、第三段階は中国の勝利としていた。第二段階となるこれからは持久戦であり、「敵側（日本軍）は中国の泥沼に落ち込んだ数十個師団の軍隊をそこから引き出すことができない。広範な遊撃戦と人民の抗日運動とがこの大量の日本軍を疲労困憊させ、一方でこれを大量消耗させ、また他方では、一歩進んでかれらの郷愁、厭戦の気分を反戦の気分にも発展させて、この軍隊を精神的に瓦解させるであろう」とみていた。

第二段階は過渡的な段階で、もつとも困難な時期だが、これを乗り越えれば、このあとは反攻に転ずることができ、日本軍を追い落せるというものだった。中国大陸はこれからゲリラ戦の時代に入ろうとしており、いよいよ、日中戦争は長期戦へと突入することが確定的となった。

しかも、関東軍の首脳であり、陸軍の主流となる東条英機ら強硬派は中国領土の武力支配を目指しており、軍事的衝突が収まる様子はなかった。

竹内は述べている。

「最初の出發は東海道線の行き詰まりの検討ということでやりだしていた。そこへ、大陸進出が出てきて、下関までの路線を検討することとなったのです」

狭軌、広軌、ふたつの案

こうした背景の下で、昭和十三年十二月七日、先の鉄道幹線調査分科会の第一回会議が開かれた。会議の席上、建設局の稲葉らの手によってまとめ上げられた原案が示され、説明が行なわれた。それは、次のような、東海道・山陽両本線の高速運転用新幹線の建設に関するものであった。案はひとつではなく、狭軌と広軌の両案があり、ともに東京―下関間だった。

一、狭軌案は、高速度で昼間運転を目標とし、在来線とは別の線を新たに敷設し、延長九百八十一・八キロメートル、総工費二千五百七十万三千二百円、工期は最短で四カ年だった。

二、広軌案は、全線を九時間五十分で走り、東京―大阪間は四時間五十分で運転し、延長九百七十一・六キロメートル、総工費は四億七千五百三万六千円、工期は最短で六カ年

だった。

案の特徴は、両者ともに在来線とは別に新線を建設するとしていた。狭軌案は予算、工期ともに現実的なところを狙っていたが、スピードはそれほど上げることはできず、高速列車としていた。

それに比べて広軌案は、新たな広軌の超高速列車を開発する必要があり、予算も狭軌案の十八倍にも上っていた。

昭和三十九年に登場した戦後の新幹線と広軌案とを比較したとき、総工費は別として、東京―大阪間の所要時間では一時間四十分の開きはあるものの、当時としてはかなり速いスピードであり、技術の飛躍が必要であった。

権田良彦によれば、これらの案を建設局内で検討していたとき、「東海道、山陽線に並べてもう一本線路を敷いたらどうだ、いわゆる複々線にしたらどうだ」との意見が出た。

新たに別線を敷設するなら、予算も工期も含めて大がかりになる。ならば、改良計画として、同じ狭軌で、複々線にするのなら、予算も少なくてすむであろうとの対策だった。

ところが検討を進めていくと、「単なる線増で、果たして間に合うのか」となった。将来を見据えたとき、東海道・山陽の両本線はそんな少々の改善程度では追いつかないことが明らかだった。そこまで輸送能力は矛盾を来し、追いつめられていたのにもかかわらず、抜本的な対策が検討されていなかったのだった。

それでは新たに別線を建設したらどうなるのか。

権田は解説する。

「単純に推定しただけでも、その別線の輸送量は非常に膨大な数字になる。そこへいわんや大陸連絡交通は将来予測しえないような量の増加があるであろう。そうすると相当な幅をもって考える必要がある」（『歴史への招待』）

検討を進めてきた分科会の関係者らにとって、大陸との輸送量が今後どのくらい増えていくのか、正直なところ、だれもわかっていなかったし、完璧には予測できないことでもあった。ただし、ちょうど一カ月前の近衛内閣の「東亜新秩序」の声明に見られるように、日本は大陸進出を充分に視野に入れる情勢となっていた。

そうした実情を念頭に置くと、彼らの共通する認識では「これは相当気宇壮大にならないと、とても消化できないだろう」といわざるをえなくなっていた。

その結果として、複々線ではない、思い切って別線を採用する。しかも、将来の見通しからすると、小手先の改善ではなく、「この際、広軌の新線をつくらうではないか」「それしか、解決する道はない」との考え方が急速に盛り上がってきた。

しかし、建設局のだれしもが、広軌の実現がきわめて難しいことを知っていた。明治末以来、何度となく、実力者の総裁が広軌採用、広軌改築を取り上げて、挑戦してきたが、そのつど猛烈な反対に遭い、つぶされて現在に至っており、その四十数年にわたる歴史の現実を

思い知らされていたからだ。

加えて、厄介な存在があった。このころすでに、強い権限をもつようになってきていた軍部も明治半ば以来、一貫して広軌には反対であった。

「広軌にすると狭軌の在来線との互換性がないため、相互に乗り入れることができなくなる。軍事輸送はどこへでも自由に移動できるようにしておかねばならず、広軌では全国ネットワークに組み入れられない」とするものだった。

この当時の様子を権田は語る。

「複線や複々線じゃとても追いつかない、この際、広軌で別線をつくらうではないか、それしかない。この時の気持ちは清水の舞台から飛び降りるような大英断だったのです。なにしろ、当時の日本において、広軌、別線というのはとてもない話なのです。次官の喜安さんも度胸、提案した三輪さんやおれたちも度胸だったんです」

このため、建設局としてはひとまず、広軌の新線を建設する案と併せて、狭軌による別線の案も提示したのだった。

このあたりの裏事情について竹内は解説する。

「鉄道省内では昔から広軌にしたいという希望があった。私が昭和七年に入ったころももちろんそうですが、鉄道屋は『狭軌ではだめだ、広軌にしたい』という気持ちを常にもっていた。鉄道省内の上層部の多くはやっぱり広軌をやりたくて仕方がなかった。だから、東海道

線の行き詰まり、さらに大陸進出という話が出てくる中で、われわれは相当裏で画策をした」

分科会のメンバーは検討を進めるとともに、広軌実現に向けての説得や根回しのため、裏で駆け回っていたのだった。

ことは、鉄道省内の一分科会で決められるような案件ではなかった。金額からしても、まさに国家的一大プロジェクトである。しかし、見積もった総工費の約四億七千五百万円、現在の金額に換算すると数千億円というのはまゆつばものだった。

こうした巨額の費用がかかるプロジェクトの当初の予算額は、かなり低めに設定して世間に発表するのがこの世界の常識だった。それに、工期の長いプロジェクトでは、どうしてもインフレ等による物価上昇の影響は否めない。ましてや戦時下で、戦中、戦後には大幅なインフレはつきものである。だが、この金額はそれをまったく見込んでいない。当初の予算額の倍になってもおかしくないのがこうした長期プロジェクトであり、事実、戦後の新幹線は五年半で完成したが、総工費は当初の見積額の約二倍になっていた。

竹内は述べている。

「この計画で、外部からの批判がもつとも多かつたのは、とにかく費用がかかりすぎることでした」

担当省庁は、あまりに大きい額を最初から正直に出すと、反対意見も強くなって、案件そ

のものがつぶされてしまうおそれが出てくる。そうなれば、元も子もない。そのため、まずはかなり低い金額に操作して提示しておくのであった。

いったん承認をとってしまえば、こつちのもの。工事が始まって、数年後に予算不足が表面化しても、すでに巨額をつぎ込んでしまっており、いまさら中止するわけにもいかず、もつともな理由を並べ立てて、追加予算を要求すればいいことだった。あるいは責任をとって、ときの総裁か、それともプロジェクトの責任者がひとり、ふたり辞めればそれで済むことでもあった。

だが、問題は金額が大きいことだけではなかった。広軌の別線になると、これは新線の建設であるため、手続き上、時の建設審議会にかけて承認を得なければならぬ。そうなる、「この審議会を二分する政友会と民政党の政治家たちによって、明治以来、何度となく繰り返されてきたようにゴチャゴチャにされてしまつて、結局は実現できなくなる」と権田は解説する。

そう判断した喜安らは「政治家抜きでいこう。そのためには鉄道省の改良工事ということにしよう」と決めたのである。

この決断の意味についても権田は続けて説明する。

「改良工事なら、建設会議にかけなくてすむのです。たとえば、戦後の新幹線で大野伴睦が果たしたような、地元の選挙区に強引に駅をつくつてしまつてしまつたような利益の誘導ができなくな

る。でも、こんなに巨額の建設費がかかるのに改良工事であるのはどうみても不自然なので、これはまわりが相当うるさいぞ」と予想していたという。

当時の予算制度は現在と同様に単年度予算だった。それでも、巨額の事業については三年の継続工事が認められた。ところが、この新幹線は日中戦争のさ中で、戦費が国の予算を圧迫しているときにもかかわらず、十年計画としたのである。権田は続ける。

「十年間の予算を認め、確定するということは大変なことなのです。しかも、予算が決定するときには、これが十五年間となりましたが、こうしたことができたのは、当時の鉄道省が力をもっていたからです。なにしろ鉄道省は当時三千万円を会計費や臨時軍事費に寄付をしていた。だから、省庁の中でも非常に力をもっていたし、今みたいに大蔵省が強い権限をもっていなかった。それに、鉄道省はその頃、絶対的権限をもっていた軍と大変仲がよかつた。彼らから見れば、作戦をスムーズに遂行するための根幹は国鉄にありだから、ほくらは大本営に非常に顔を売つた。

とにかく、新幹線の予算を通すには軍をウンといわせることが絶対だった」

東京から崑崙山脈を目指す

いま直面している問題は、国の大動脈が行き詰まってしまうことであり、国家の経済、社会、ましてや当面する戦争遂行にとつてもきわめて重大な影響を及ぼすことである。新緑建

設は、その問題を解決するために不可欠な方策ではあるが、そのわりには、あまりにも準備不足であり、PR不足であった。

第一回の幹線調査分科会の結論は、第一、第二の両専門委員会で検討された計画案、輸送量の行き詰まりに関する検討をさらに詰めていくことだった。それとともに、国家レベルの問題として取り上げてもらうための根回しや準備を周到に進め、関係各方面にも強力に働きかけていくこととした。

設置された分科会での今後の作業は、まだ概略案にしかすぎない新線の計画をさまざまな角度から検討し、より具体化していくことだった。

検討課題の要点は、広軌の新線にすると、大陸と同じ軌間となるため、当然のこととして、日本国内からそのまま大陸へと乗り入れる「大陸の一貫輸送」の問題がクローズアップされることであり、分科会でも論議されることになった。

当面する日中戦争、そして近衛内閣が掲げる「東亜の新秩序」のスローガンは、今後日本がますます大陸へと進出していくことを明言していた。そして「大陸と直結する高速鉄道を建設したらどうか」などと話は次々と大きく膨らんでいた。

竹内は、そのころの論議の様子を次のように語る。

「内地から大陸へという考え方は、東海道の行き詰まり調査を始めるとき、鉄道省の上層部の局長クラスにはすでにあつた、われわれには直接伝えてはいなかったが、言い方としては

北京まで、としていた。それではどうやるのか。大陸への一貫輸送ならば、連絡船で行き来していたのでは時間がかかってしょうがない。関釜連絡船が走っている下にトンネルを掘って鉄道を通すのが最良の方法だということになったのです」

大陸と日本を結ぶ下関―釜山の連絡船ルートは、折からの日中戦争で輸送する軍事物資が大混雑していて、一般の輸送は制限され、抜本的な対策が急がれていた。それに、昭和十二年から、関門海峡を結ぶ世界初の海底トンネルの工事がスタートしていたこともあった。

いずれにしても、新幹線計画は、日中戦争下で発言力を一段と強めてきている軍の理解と協力が得られなければ実現できないことはわかっていた。

この計画は、朝鮮にいた陸軍の小磯国昭大将や朝鮮総督府鉄道局長・山田新十郎の耳にも入った。常々、下関―釜山の連絡輸送の混雑で迅速な対応がとれずに頭を痛めていた小磯は、この話に大乗り気であった。

足下の朝鮮鉄道は広軌である。新幹線が広軌で設計され、朝鮮海峡に海底トンネルができるなら、内地を出た列車の物資は連絡船に積み替える必要もなく、そのまま大陸へ乗り入れられる。大陸側から見ると、この計画が実現すれば、こんな都合なことはない。

あるとき稲葉は小磯から一席ぶたれた。「今後、日本と大陸の行き来がより一層増えてくることからして、何としても下関―釜山の海底トンネルは実現すべきだ」とハツパをかけた。それほどだった。

もちろん、朝鮮海峡をはさむ関釜間が長いとか、海底だからかなり深く掘り進まなければならぬといったことは予想された。だが、稲葉らは鉄道屋であり、土木屋である。列車を通すのにトンネルを掘るのは、ごく当たり前のことにすぎない。ただそれが、海底であるかどうかのことであった。

問題は、それが技術的にあるいは資金的に可能かどうかであった。

竹内によれば、「日本は割合にトンネル技術は発達していますし、必ずやれるのではないか」との見方が出てきた。竹内らはトンネルや土木の専門家に相談した。トンネル屋も世界の実例などを調査した。

鉄道省の技術者の中には、「早速、海底の地質調査をすべきだ。その結果いかんによっては、この計画の内容が大きく違ってくる」と意気込むものもいた。このため、昭和十三年十月から、朝鮮海峡横断トンネルの予備的な実地調査が始まることになった。その結果も踏まえて「何とかできそうだ」ということになった。

竹内は続けて述べる。

「これならわれわれの夢だった東京発北京行きの直行便ができそうじゃないか、となったのです」

こうして、論議の過程で構想が次々に膨らんでいったことから、いつの間にか気が大きくなっていき、中国奥地にある「崑崙山脈まで行こうじゃないか」となった。

それをいい出したのは竹内だったが、そのわけを説明する。

竹内は府立五中時代からやっていたバスケットに熱中し、一高に入ってからも続け、キャプテンもつとめた。その後、島と同じ東大工学部機械学科に入学した。七年後輩である。だが「大学時代はとも体育会に身を置く余裕はなかった」という。

最終学年になって、いざ就職となった。ところが、不況は深刻だった。「大学は出たけれど」が流行語になるほどの時代でもあり、東大機械学科といえども求人はいまひとつにはなかった。最初の求人が鉄道省だったので、「特に鉄道が好きだからというわけでもなかったが」受験すると、東大から合格した三人の中のひとりであった。それは、卒業をわずか二ヵ月後に控えた昭和七年一月であり、これが同学科の就職第一号でもあった。

体力に自信のある竹内は四月に鉄道省に入ると、取りつかれたように山登りを始めた。

「日本で三千メートル級の山は二十数領ありますが、私はすべて登りました。その当時、山登りをする人などほんのわずかで、山は静かなものでした。いまからでは信じられないほど粗末な登山用具で、登山靴などもなくて、わらじや地下足袋ですから。何度か遭難しかけたこともあります」

山男だった竹内は、日本の三千メートル級の山々をほとんど登り尽くしており、「大陸へ」の話が出たついでに、かねてから一度は登ってみたいと思っていた中国の名峰・崑崙山脈を口にしたというわけだった。

「人のやらんことをやった」運転屋

ところで、話はそれるが、こうした戦前の弾丸列車にまつわる内輪話をしてくれる竹内は、現在八十五歳である。とてもそんな高齢とは思えないほど壮健であり、豪快に笑い飛ばす。

同じ弾丸列車に関わった島は一貫して工作局であった。その点、竹内は戦前戦後を通じて運転畑を一筋に歩くことになって、島とは違う鉄道技術者のもうひとつの姿を垣間見せてくれる。また、退職後に入った私鉄では、「人のやらんことをやるのが好きなんだ」として、数々の新しいプランを実現させて、鉄道の世界では名物的な存在になる。

「同じ機械屋なんだが、島さんが長くいた工作局の系統よりわれわれの運転関係のほうがもっとくだけている。労働組合の相手もやったし、マネジメントをやっているから。その代わり学問はないね」

と謙遜気味に話す。バスケットや登山で鍛え、リーダーシップを発揮してきた竹内は、職種からいって荒々しい職人気質に満ちている運転部門は合っていた。

島が鉄道省に入ったときから始まった実習は、二年の予定が長すぎるとして、一年で切り上げたが、竹内のときは二年であった。不況で、それほど忙しくなかったからでもある。主に東京周辺の各職場を実習で回ったが、千葉では気動車を、品川機関区では機関車を運転し

て免許をもらった。

当時、丹那トンネルはまだ完成しておらず、熱海までの東海道線で「よく新婚列車を引っ張ったものだ」と話す。さらに西へと向かう場合には、小田原の手前、国府津から勾配のきつい御殿場回りで静岡側に出る、そんな時代だった。

その後、大阪の吹田機関区へ行って、盛んに実習を続け、単に運転だけでなく、ひと通りの仕事をこなした。

実習の二年が過ぎ、いよいよ仙台局の機関車課に正式に配属された。一年ほどいて、次に移った東北線の郡山機関区で機関区長になった。さらに、電車が走り始めたばかりでトラブルの多かった東海道線の宮原車両区へと移り、実績を上げたあと、昭和十二年に、今度は東京本社の運輸局列車課勤務となった。それ以後、本社勤務が続き、幹線調査分科会の仕事も引き受けることになったわけである。

竹内は、占領下にあった敗戦後の難しい時期、何かと命令し、うるさく口を出してくるGHQを相手に、正面から渡り合うことがよくあった。GHQの命令は絶対といわれていただけに、一步も引かない竹内は、上司から「君、もう出世は諦めろよ。天下のGHQの要求を聞き入れないで、いつまでも突っぱねてにらまれるようでは無理だよ」といわれたりもしたという。

運輸局という場所柄と、そんな強心臓から、戦後の労働運動がもつとも激しかった時期

巧妙な戦術

ところで、軌間の問題について、これまでの島の検討の仕方を振り返ってみると次のとおりであった。

九月六日に開かれた第三回鉄道幹線調査会に提出された資料には、軌幅の項目がある。だが、安次郎が委員長として各項目ごとに中間報告した、このときの会の記録（報告書）には、軌幅についての記述はない。触れていないというべきであろう。

建設局はことを慎重に進めようと、反対が予想される軌間の問題は、ほとんどの項目が決められたあとの大詰めになって取り上げようとしたのである。

「島安次郎さんを特別委員会の委員長に据えたのも、こうした広軌を採用したいとする鉄道省の魂胆があつたからです」と竹内は手の内を話す。

ところで、この手法は戦後の新幹線の規格、形式をどうするかをめぐって島秀雄がとつた手法そのものであつた。

秀雄はどのような形式の新幹線にすべきかをめぐって論議を進めていったとき、もつとも強力な反対が予想される広軌とする決定は、最後の最後まで口にしなかつた。

決めるべきほかのあらゆる規格、形式が決まって、すべての外堀を埋めてから、それならば、広軌にしても問題ないはずだと、反対論者を知らず知らずのうちに袋小路に誘い込ん

でいく。広軌反対論者も、自らが賛成した計画が九割方決まってしまつてこの段階に至つて、ノーとはいえない状況が作り出されていた。

秀雄は、戦前の新幹線計画で建設局と父親が使つたその道の進め方を学んでいたのであるうか。

こうした幹線調査課と安次郎の戦術とは別に、特別委員の中には、広軌、狭軌それぞれを推す論客がおり、しかも、これまでの論争の歴史と因縁があるだけに、激しい論議が予想された。

しかし、その一方で、先にも述べたように、日本の鉄道を取り巻く時代状況が確実に違つてきていることも確かだつた。

なかでも大きかつたのが、満州事変、日中戦争が起きる契機ともなつた日本の大々的な大陸進出である。日、満、支を一体とする「東亜の新秩序」の建設という、この時代を牽引する日本の野望を秘めた構想が明確に掲げられていた。

新幹線計画は、単に東京から下関を新たに結ぶだけが目的ではない。将来的には、下関と釜山を海底トンネルで結び、内地からの列車がそのまま大陸へと乗り入れる。朝鮮半島を縦断して北京までも行くという将来に向けての壮大な構想が暗黙のうちにも前提とされていた。

こうした国家の大陸政策との関係を念頭に置きつつ、朝鮮鉄道、満鉄を見たとき、両者は

国際標準の広軌である。もはや、日本国内だけを念頭に置いて論じる時代ではなくなっていた。明治の時代と違って、日本の国力も強大になっていった。過去におけるいきさつや立場を超え、先入観抜きに、現在および将来を見据えてのメリットやデメリット、よりスピードアップしてきた現在の鉄道技術との関係などを議論したとき、結論は明らかであった。論議は尽くせないほどであったが、ともあれ、今後、広軌鉄道である大陸への乗り入れなどを考慮すると、特別委員会としては、この際、新幹線は広軌とすることが得策であると結論づけたのであった。

安次郎だけでなく、少しは先見性をもつ鉄道省の技術屋なら、長年夢見てきた念願の広軌鉄道の採用が、論争が始まってから半世紀以上たったこのときになってようやく決められたのである。それも、終始一貫して広軌の利点を強調して執念を燃やし続けてきた安次郎の手によってである。

ここに至るまでの裏事情を胸に秘める竹内は、意味ありげに口にした。

「われわれは、とにかく広軌にしたいって仕方がなかった。だから、裏で相当画策をした」

それでは、泣く子も黙る軍の広軌絶対反対の姿勢はどうなったのか。

竹内は、「われわれが接していた陸軍の担当者佐官クラスでしたが、彼らは考えを変えることなく最初から広軌は反対だといっていた。でも、途中で広軌がOKになったのは、たぶん、上層部のほうで承認したのではないですか。このあたりになると、われわれレベルで

は事情がわかりません」と話す。

竹内は軍の方針転換について推察する。

「確かに、軍は以前からの方針として、広軌反対とはいっていたが、彼らだって、やはりやりたいんですよ。大陸との一貫輸送という話が前面で出てきますからね。そういう意味で、以前の情勢とはかなり違ってきたと思います」

大陸進攻が現実となって、陸軍としても、輸送力が大で、合理性のある広軌を認めるようになってきたのである。ちなみに「軌間問題に関して、海軍はほとんど口をはさまなかった」と竹内は証言する。

軍がなぜ広軌を承認したかについてのやり取りを、権田は披露してくれた。

大本営は作戦上の問題として「内地で動員するとき、どうやって仙台の外れから新幹線へ渡れるか。広軌じゃ渡れないではないか」と反対した。

そうした従来の主張を繰り返す陸軍に対して、権田らは第一回の鉄道幹線調査会が開催される前の段階で、「それならば、鉄道省の大井工場に行つて実験してお見せしましょう。ご自分の目で実際に見てもらえば、狭軌から広軌に改装するのがいかに簡単かがわかります」。調査課のメンバーらは陸軍の桃井ら佐官クラス数人を伴つて大井工場に行き、すでに準備していた車両を前に、作業を見守った。まず脚に車がついている門形クレーンを車両の真上に移動する。台車の上になだ載せられた状態でしかない車体をクレーンで吊り上げる。この

間に、左右の車輪間隔の位置を決めている固定用ボルトを手早くゆるめて、車輪の間隔を広げて広軌の幅にしたあと、今度は同じボルトを締めて固定し、車体を降ろして元の状態に戻す。

「何台も並べていて、何十両とこなしでいくと、なんと、十五秒くらいで狭軌から広軌への改装ができるのです」と権田は強調する。

ただし、軌幅を変える作業以外の調整や準備の手間も入れると、後述するように、もっと長い時間の数分が必要になる。

この作業を目の当たりにした軍の人間は「なんだ、こんなに簡単なのか、これならわけないじゃないか」と信じられない様子であった。まさに「百聞は一見に如かず」である。陸軍の関係者は、これまで、広軌改装に反対し、長くこだわってきたことがなんだったのかと思った。

「われわれがやり取りしていたのは参謀クラス以下で、大本営の大將たちと話したわけじゃない。でも、そのクラスで実質的に物事は決まっちゃう。この実験をして見せたことで、参謀たちは疑問が解けて、広軌にすることに賛成となった。陸軍は海軍と違って、こうした専門外の技術的なことには幼稚なところがあつたから、こつちの理屈が分かる、そうだからと感心しちゃって、意気に感ずといった具合でした。

ですから、広軌にするとき、下関などの乗り継ぎ箇所へ門形クレーンをはじめとする改造

設備を設置しておけばいいことなのです」

明治以来、一貫して広軌の導入に反対してきた軍を、これほどあつさりとなつて納得させてしまった要因について権田は解説する。

「偉いのは島安次郎さんです。朝倉希一さんとともに日本の鉄道の二大恩人です。なにしろ、狭軌の鉄道のくせに、車軸は広軌にできる。したがって、いとも簡単に広軌鉄道になるのです。車両にはすでに、そのような工夫がしてあるのですから」

しかし、鉄道幹線調査会の会長であり、しかも鉄道大臣である永井は、この報告を受けて大いに迷った。「狭軌でやるのはいかん」と特別委員会の決定に理解は示していたが、さりとて、リスクもあり反対も多い。「広軌でやる自信はない」と、あいまいな言葉をつぶやいたという。

国内の主要幹線において最初の国際標準軌（広軌）鉄道が、日本の大動脈である東海道・山陽両本線の新幹線に採用されるという、その決定を自らが鉄道大臣のときに下さなければならぬ。このつぶやきは永井の正直な気持ちであつただらう。

撮影を開始した」

完成した映画のパンフレットに掲載されている十一枚の写真はすべてトンネル坑道内のものばかりとなっている。力のこもる解説は語る。

「舞台である隧道建設工事に此の劇の最高調が……日本映画がまだ嘗て描き得なかつた恐ろしい迫力をもって遂に完璧な興奮を銀幕に再現した。(中略)四五〇米坑奥は暗黒と濁水の中に外界と遮断された。頼みとするは唯一つの圧搾空気を送る鉄管である」

何しろ、世紀のトンネル工事現場を使ったのだから、日本映画がかつて描きえなかつた迫力は当然のことであつた。

スチール写真は教えている。坑木で支えられた掘削中の坑道、天井の高い、半円形をした巨大なトンネルはセメントで固められており、その当時の新丹那トンネルの工事現場を充分に映し出して、はからずも記録として留めている。しかし、それはいかにも国の建設工事に挺身する男を強調する国策ドラマであつた。同じ雑誌の「撮影所通信」は、時代を反映した次のような映画の制作が進行中であることを伝えている。

東京の大映撮影所は五所平之助演出「海ゆかば」、島耕二演出「シンガポール総攻撃」、東宝撮影所は山本嘉次郎監督「加藤隼戦闘隊」、松竹大船撮影所は野村浩将・渋谷実・吉松公二郎共同演出「敵機空襲」、佐々木康演出「愛機南へ飛ぶ」、小津安二郎演出「ビルマ作戦」、京都大映撮影所では、「陸戦の華(仮題)」の撮影のため、内田吐夢と新藤兼人(脚本担当)

が満州に滞在して、実地調査と打ち合わせを行なっていると伝えている。

こうした新丹那トンネルの工事は、函南の地に一つの地名を残すことになった。工事の最中に関係者が住み着いていた跡地が「新幹線」と呼ばれる地名となり、現在の地図にも記されている。

一方、新丹那トンネルより八カ月早い昭和十六年八月に着手された日本坂トンネルは、東海道本線の用宗と焼津間の路線変更の改良工事ということになっていた。新丹那トンネルと違つて温泉の噴き出しはなく、地盤もしっかりしていたため、早くも昭和十九年九月に完成した。

朝鮮海峡海底トンネル

日本坂トンネルの着工と同じ年の昭和十六年五月二日、対馬海峡および朝鮮海峡では、海底トンネルのための二回目の実地調査が始まつていた。

当面する新幹線の終着駅は下関であるが、ここから釜山に向かって日本海の海底トンネルを掘ろうというのではない。見落としがちだが、下関は日本海側ではなく、瀬戸内側であるため、トンネルの距離が長くなってしまう。朝鮮半島と日本の九州および中国地方を結ぶあたりを網羅する地図を広げると、両地域を結ぶ最短ルートがどこにあるか一目瞭然である。

日本海側に面した佐賀県の唐津湾西側には東松浦半島が突き出ており、そこから宅岐水道

の半ばにある小さな小川島をへて沓岐島に至る。沓岐と朝鮮半島のちょうど中間には大きな島の対馬がある。このふたつの島を飛び石状にして海底を掘ると、もつとも短い海底トンネルにすることができるのである。

東松浦半島のほぼ突端にある呼子から沓岐島まで海底トンネルを掘り、沓岐の陸上を横切って、今度は対馬に向かってこの間の対馬海峡にまた海底トンネルを掘る。対馬の陸上を走ってのち、釜山あたりに向かって朝鮮海峡に海底トンネルを掘る。もし実現するならば、全長約二百キロメートルを超す世界最長の海底トンネルになる。

渡辺賢博士を長とする鉄道技術研究所の地質探査班によって調査が始まった。調査の実質的な指揮をとったのは、まだ若かった同研究所の神田祐太郎であった。

神田は「歴史への招待」のインタビュウの中で以下のように語っている。

海底の地質調査のとき「呼子に基地を置き、そこから小川島、沓岐、その次には対馬までという計画で、昭和十六年七月に乗り込んでいった」。

調査の進め方は、昭和十年に関門海峡でも使った「弾性波式地下探査法が実績もあるし、海底の調査には最適だ。この方法で朝鮮海峡のルートを調査しよう」となった。

この原理は、地中を走る地震の波がどのくらいの速度で伝わるかによって、地層の善し悪しを判断しようとするものだった。人工地震を起こすのには、海底に仕掛けたダイナマイトを爆発させる。ある間隔を置いて海底に下ろしてある地震計が、この人工地震をキャッチす

る。このときの震源地と地震計までの距離を、そこまで伝わる時間で割ると速度が出るが、この速度が一秒間に何千メートル単位で伝わるか、ということとで地盤の善し悪しを見きわめる。

神田は調査結果について説明する。

「古第三紀層が続いている沓岐までのあいだは、断層もあまり大きいものはないようだ。海底の深さも小川島まではいちばん深いところが五十メートルぐらいだとか、あるいは沓岐まではいちばん深いところが百二、三十メートルということですから、そんな大きな地形の変化はないので、沓岐までは非常に楽に掘れるというのが圧倒的な意見でした」

沓岐水道および対馬海峡は容易にトンネルを掘れるが、問題は朝鮮海峡であった。沓岐、対馬に堅坑を掘ってさらに地質の調査を進めた。

神田は続けて述べる。

「その先のほうには、地形的に対馬と朝鮮半島のあいだにちよつと深いところがあるんです。その水深が二百三、四十メートルはあるという深いところが、断層でなければいい。地質は対馬から朝鮮半島までは白亜紀の、こちらの九州よりはもう少し古い地層なんです。これが断層で切れていなければ、こちらが深くても今の鉄道省のトンネル技術で充分いけるのではないか」との見通しであった。

渡辺博士も「絶対に掘れる」と自信のほどを示していた。

しかし、調査結果をもとに論議を進める中で、以前から根強くあった「水深が二百五十メートルもある対馬と朝鮮半島の間、果たして海底トンネルが掘れるのか」とする問題が再度浮上してきた。

島は昭和六十一年に記した「海底トンネルと山岳トンネル」(「新幹線そして宇宙開発」)の中で解説している。執筆当時、青函トンネルは未開通である。

「トンネルの歴史と云えば山岳トンネルのことと云つてよいであろう。水底を潜つてトンネルを穿ち交通の用に供した例はそんなに多くはない。(中略)

大幹線ルートの中の只中にレッキとした海峡の下を穿つて海底トンネルと云うのは我が国の関門トンネル位のものであろう。(筆者注・その後、青函トンネルが完成した)(中略)何を聞いても両者(山岳トンネルと海底トンネル)の差異はその長大な一連の勾配の配分がセンスを全く逆に行っている事である。概観して山岳トンネルでは長い連続の拌み勾配を昇り切つて後、一気に降りるのであり、海底トンネルでは沿岸の段丘から海峡に向かつて只管に降りつづけ、そして海底から出口に駆け昇るのである。(中略)

長大トンネルは特に安全を第一に考えて建設されておらねばならぬのは勿論である」

対馬・朝鮮海峡の調査が始まつてすぐの昭和十六年七月十八日、第三次近衛内閣がスタートしていた。このとき、鉄道大臣に就任した村田省蔵は記者団を前に威勢のいい第一声を披露した。

「下関釜山間に隧道を掘削し広軌鉄道を敷設し内地と大陸を一貫して結ばなくては大陸経済政策は充分に行なわれるものではない」

この言葉をとらえ、著名な交通関係の技術雑誌『汎交通』(昭和十六年九月号)の巻頭の「時言」は次のように皮肉っている。

「これ果たして不言実行を標榜する内閣の一員たる村田氏の言と誰か信じ得られん。何となれば二百米も水深水圧のある右海底に旅客列車を通じ得べき延長二百四十キロの長大隧道を建造する事は今日の科学を以てしては不可能事であると言はざるを得ず、又村田氏の言わるる如く「外国では出来ぬとして日本でやれぬと云う理由はない」とするも余りに実現から遠い事で今日識者の論議すべきものではないと思ふ」

執筆は山本新次郎であった。彼は、この海底トンネルの問題性を指摘する。

技術的に無理にもかかわらず、関釜トンネルの工事に着手したいとする理由は、東京から下関をへて大陸へと向かうルートに関釜連絡船が混雑しているからだ。それならば、現在ある大陸とのもうひとつの連絡船、東京から日本海側の新潟に出て乗船する新潟―羅津の連絡船が空いているので、もつと活用し、増強すべきであると主張する。

ちなみに、山本はもともと狭軌論者であつて、これまでも新幹線計画には批判を加えてきた。

それはともあれ、新潟―羅津の航路をもつと活用するならば、巨費を投ずる新幹線などつ

くる必要もない。

「昨年永井氏鉄道大臣たりし時その不合理を公開席上に於て指摘せられ乍ら今日尚その時刻表を固執するとは鉄道当局の怠慢振を發揮したるものと云はざるを得ない。東京下関間に十箇年の日子と七億の巨資を投じ僅かに九時間の速達を計らんとするに一銭の失費なく一夜にして是正し而も右同様九時間迄も短縮し得べき新潟に於ける船車連絡をこの緊張を要すべき時局下において永年に亘り放棄し置くとは何たる暴慢であるか。新大臣の即時断行を期待する」

山本は海運界の大物でもある村田大臣に自説を建言する。

「一千万円も要せず兩三年にして実現し得べき快速船の五隻又は八隻を即時新造就航せしむるの意志なきや。新潟、羅津間は僅か四百八十海里に過ぎず優秀船ならば二十時間にしての航破も敢て難事に非ず、されば東京、新潟間五時間、羅津、新東京間十二時間、船車連絡各一時間とし、結局東京、新東京間四十時間にて到着し得る事ができる」

これに対して、たとえば東京から特急『富士』を使って下関に着き、関釜連絡船を利用して新東京に行く所要時間が五十二時間である。ということは、新潟經由のルートの方が十二時間も短縮できると指摘する。たとえば、新幹線によって短縮される九時間を差し引いても、まだ三時間は短いと力説するのである。

このように、山本は快速船を数隻ただちに新造することですべての問題が解決するとも力説する。

「トンネルがだめなら吊り橋で」

山本の海底トンネル反対（否定）論はほんの一例にすぎず、鉄道界のみならず、関釜の海底トンネルをめぐっては賛否両論が数多くあった。もちろん、広軌新幹線への批判者も多かった。

この調査以前に、同じ『汎交通』（昭和十四年十一月号）で「国有鉄道幹線改良に就いての意見」と題する次のような論文が載った。

その執筆者は大正時代に、関門海峡を海底トンネルで結ぶべきであるとする計画案を作成したトンネル工事の第一人者である工学博士の田辺朔郎であり、先の名古屋―京都間のルートについても提案している。彼は「大正二年四月、対馬と下関を隔てる対馬海峡に海底トンネルを掘るための調査を行なっていた。この後、欧米諸国の水底トンネルのいくつかを視察して、関門トンネルの参考にした。」

「対馬（および朝鮮）海峡の下に水底隧道が出来れば理想的であるがその海峡を潜るとすれば岨、対馬を経て三区に別たるるならんもその一区だけでも英仏間の海峡の二倍の幅と三倍の水深がある。而して英仏間の地質は非常に良質であるが対馬（および朝鮮）海峡の地質はもつと面倒であるらしい。先ず以て急には実現されないと見るのが適當である」

田辺はむしろ、先に審議された下関―釜山間とは別のルートに航送船を走らせることを提案する。

「出来る仕事は何かと云つたら函館青森の間に今も船車連絡をやつて居ります通り、船の上を載せて大陸へ持つて行く、向ふからも日本に来ると云ふ問題が起つて来る筈ですし、さうなると費用はたくさんも要りませぬし、仕事は楽ですし、是は確かに可能でありませぬ、又やらなければならぬ仕事でしょう」(国有鉄道幹線改良に就いての意見)

こうした一文を田辺が発表したのにはそれなりの理由があつた。政府や軍部が軍事力をちらつかせながら強気の拡張路線によつて国民を盛んに駆り立てていた。そのため、鉄道人も含めて、日本人のだれもが大陸へと思いを馳せて、少なからず誇大妄想に陥っていた。それだけに、ときの勢いで気宇壮大になり、話が一気に飛躍して、足下の現実を客観的にとらえられない傾向があつた。

この海底トンネルは、いまの日本の力からして、着工しさえすれば、すぐにでも完成するかのような錯覚を与えていた。しかし、田辺は、技術あるいは社会の現実はそう甘くはないことを知っていた。判断があまりに安易すぎると映つた。

彼自身、関門海峡および対馬海峡の調査をした経験があつたこともさることながら、それ以上に、自らが設計した関門海底トンネルが実現に至るまで、長い年月を要していた。

後藤新平が鉄道院総裁であつたとき、関門海峡に鉄道を通そうとした。広井勇が立案した

橋梁か、それとも田辺が立案した合計六・四キロメートルの海底トンネルかに絞られて検討され、後者が採用されることに決まつた。このときも軍事的な観点から、橋梁は爆撃に弱いとする軍の意向が働いた。

しかし、第一次大戦や関東大震災、昭和恐慌などの余波もあつて、着工は遅れに遅れ、昭和十二年十一月となつた。一部開通に漕ぎ着けたのは昭和十七年六月十一日である。政府の決定から三十一年もの長い歳月であつたからだ。

だが批判も含めて、こうした活発な議論がさまざまな形で交わされるほど、この海底トンネルは現実味を帯びていたという見方もできる。

朝鮮海峡の海底トンネルが日本の現在の技術で掘れるかどうか、ということとあわせて、関門トンネルのような「果たして普通の海底トンネルでいけるかどうか」という問題もあつた。

竹内は幹線調査課で構想していた海底トンネルについても語つた。

「関釜トンネルは地質調査も設計もやつたし、真剣に考えていたのです。その結果、対馬までは簡単にいける確認は得ていた。それから先が肝心だつた。対馬と釜山のあいだの朝鮮海峡は確か二百三十メートルくらいの深さがあつた。この海底が細かい目の砂で埋まっています。だから、トンネルが掘れないのです」

こうした問題にぶつかった竹内らは、トンネルの専門家たちとともに検討したところ、

「対馬と釜山のあいだは海底トンネルを掘るのが難しいのではないか」とする結論に至った。このため、別の方式をいろいろと検討した。その結果「トンネルがだめなら吊り橋でいこうじゃないか」となった。

海底に橋桁を建て、その上にチューブ形をしたトンネルを横にして並べて通し、その中に線路を敷いて、列車を走らせる方式であった。当時としてはきわめて斬新な構想であった。概略の設計をしてのち、いつものとおり、お伺いを立てるため、陸軍省に計画案を持参した。計画図面を見るなり、担当者は「潜水艦で橋桁がやられたらひとたまりもない。このやり方ではだめだ」と頭から否定した。電化のときの「変電所が爆撃されたら動かなくなる」との理由で反対されたときと同じであった。

「これでいけると思っていたのに、陸軍に反対されて、みんながっかりしちゃって、情けないことをやるなあといつてね。軍にはいろんな係の人間がいたが、こうしたトンネルや橋などの土木屋はいなかった。専門的なことはすべてこつちがやっていた。でも、いまから見れば、当時はすいぶんすごいことを考えたものです」

陸軍の反対に遭ったことで、こうした構想も途中で挫折し、より具体化していくこともなく、少しして計画は中断することになる。

昭和十六年五月現在、新幹線工事の進捗状況は、測量を実施している区間が九カ所で、合計二百五十六・六キロメートルに上り、計画を稟申しているのが九区間で合計五百三十五・

七キロメートルであった。設計が稟申中であるのが八区間で合計九十・七キロメートル、用地買収中が四区間で合計六十五キロであった。

ちなみに昭和十六年度の工事費用の合計は予算額よりも約四百万円少ない千四百四十八万七千円で、そのうち、用地買収のための費用が約七割を占めていた。工事を意味する土工そのほかの費用は約百二十万円ほどで、まだ、工事は本格化していなかった。

「大東亜縦貫鉄道」の構想

鉄道にも押し寄せる「大東亜共栄圏」の波

昭和十六年五月二十五日、幹線調査課の事務官・田中精一の名による『新幹線計画は何処迄進んだか』とする報告書が作成された。その最後の付言の中には、次のような一文がある。

「日滿支の結合を根幹とする交通政策の樹立は基本国策として閣議決定（昭和十六年二月十四日）を見るに至ったもので、国土計画の樹立及高度国防国家の建設並東亜共栄圏の確立と一体不可分の問題とし、国策として計画の全き企図が要請されたのである。斯く想到する時は南方基地問題及大陸との一貫輸送の完璧を期する為、朝鮮海峡の海底隧道計画と相俟って九州への延長及北陸方面と北朝鮮とを結ぶ交通の飛躍的膨張に対処する為、裏幹線の広軌化、更に北方関係の重要性に鑑みて北海道幹線に迄新幹線の延長計画を為すべきものと考へるのである」

時局や大陸との交通は別として、日本海側や北海道にまで新幹線を通そうとする動きは、現代の全国に新幹線を張り巡らそうとする動きとよく似ていた。

さらに続く文面では、次のような大東亜共栄圏の確立がより鮮明に謳われている。

「惟ふに支那事変の処理及欧州大戦の終焉を告げる暁に於ては、欧米から東亜に対する経済攻勢は蓋し激甚なるものがあると想ふ。然しながら斯かる情勢下に於ける我国の光輝ある隆昌の為には、飽迄も東亜共栄圏の確立を期せねばならない。之が為には圈内に於ける欧米人の市場を駆逐するところの實力を堅持せねばならない。此の實力を持つ為には経済発展の先鞭をなす交通の完璧を計らねばならぬ。今日国家の總力を挙げて生産力拡充に当たっているが此の状勢は寧ろ戦後に継続、益々強化しなければならぬものと思っている。

斯くする事が東亜共栄圏の確立を計る第一義であると考へるのである」

新幹線計画では、これまで、調査報告書が数多くまとめ上げられてきたが、これほどまで時局をそのまま反映した記述は少なかった。ところが、日米開戦を七ヵ月後に控えたこの時期には、近衛内閣が軍部の主導の下で掲げるスローガンがストレートに表現されている。

昭和十三年十一月三日に近衛首相が発表した、「東亜新秩序の建設」が日中戦争の目的であるとする政府声明に続いて、昭和十五年七月二十六日には、第二次近衛内閣によってさらに推し進めた「大東亜新秩序」が打ち出される。

こうした政府、軍部の方針に基づいて鉄道分野でも、昭和十四年から十五年にかけて、逡信相兼鉄道相の永井柳太郎が「新東亜建設を目標とする交通政策」を講演したり、日滿支の連絡運輸実施に関係した鉄道関係者らによる「東亜交通圏の確立と発展」、堀口大八の「東

亜交通一体化」、高田寛の「新東亜建設と日滿支の交通」などといった論が次々と発表されて、まさに鉄道界は「東亜」の花盛りとなる。

昭和十五年七月二十六日の閣議で「基本国策要綱」が決定され、「日滿支を一環とし、大東亜を包括する皇國、自給自足經濟政策の確立」が謳い上げられた。

これを受けて、八月から始まる「万民翼賛」、いわゆる翼賛体制の確立に向けた国民的運動とも連動して、十二月には「東亜交通学会」設立の準備会が開かれ、翌十六年五月に正式に設立に至る。

昭和十七年三月二十八日には、神田の一ツ橋講堂で東亜交通学会の第一回研究会が開かれた。そのとき、十一の報告がなされたが、その中には、時勢を反映した東京商科大学講師の細野日出男による「大東亜共栄圏に於ける新体制」などが見られた。

日米開戦となり、それまでの支那事象を含む戦闘を大東亜戦争と名づけ、大東亜共栄圏の確立が喧伝されることになる。

すると、東亜新秩序の建設のときと同じく連動して、今度も鉄道分野で、早速、大東亜共栄圏に該当する地域の東アジアおよび東南アジアにおける交通政策あるいは縦貫鉄道の建設論が花盛りになった。それを代表する動きとして「大東亜建設審議会」が、昭和十七年二月十三日の閣議で決定され、設立された。この中の第八部会として交通部門の審議機関が設置され、軍事、外交を除く「大東亜建設に関する重要事項」の調査、審議を行ない、答申する

こととなっていた。

委員のメンバーには政府、軍、政党、鉄道省、企画院、財界、満鉄などの関係者が名を連ねており、鮎川義介、大谷光瑞、小磯国昭、中島知久平、藤原銀次郎、町田忠治など三十七名であった。注目されるのは、専門委員に満鉄副總裁の佐藤応次郎が就任していたことである。佐藤は明治四十年に東京帝大工科大学（現東大工学部）を卒業後、満鉄に入り、鉄道部次長、建設局長をへて昭和十年には理事になった。昭和十四年からは副總裁に就任して、この審議会の専門委員もつとめることになる。

満鉄はアジア全域の經濟、農業、流通、民族など広くカバーして調査、研究をしていた。軍がもつとも警戒する仮想敵国の筆頭であったソ連についても、満鉄は政府に代わって詳細に調査研究を進めていた。こうしたことから、この審議会での作業の中核を担ったものと思われる。

審議会のテンポは新幹線計画のときよりさらに早かった。昭和十七年二月の設立後、同年五月には「大東亜交通対策意見書」が出され、七月一日、首相官邸で開かれた大東亜建設審議会の第四回総会で「大東亜の交通に関する方策」と題する交通整備の方針および要綱を政府に答申した。これは、八月二十一日に「大東亜交通基本対策」として政府に答申される。「意見書」の冒頭では次のような目的を明記している。

「大東亜戦争を完遂し大東亜共栄圏を確立せしむるの先決要件は国防強化並經濟建設、特に

重工業生産拡充の要件たる海、陸、空輸送力の迅速、的確なる拡充を期すると共に更に進んで共栄圏全域に亘る交通諸機能を我国に於て確實に把握し以て広域に対する我国国防の基礎を強化し政治力の浸透、経済の発展を図るにあり」

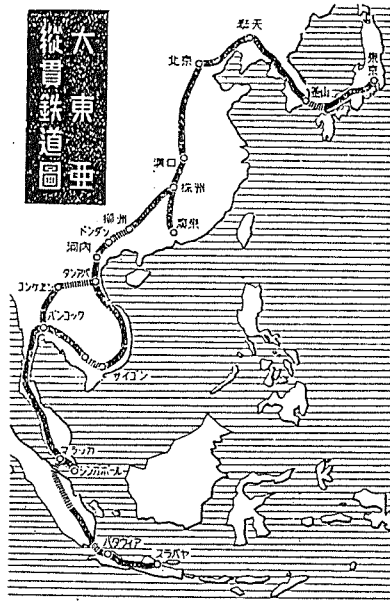
これまでの新幹線計画は主に日本と朝鮮、満州を念頭に置いた運輸交通の増強であったが、南進作戦を前提とした大東亜共栄圏が唱えられるに至って、対象地域はもつと広がった。

運輸局長の長崎惣之助は自著の中で述べている。

「今日大東亜共栄圏と謂ひ、大東亜経済ブロックと称する場合、その大東亜は決して単に、日滿支三国のみを意味するものではない。その場合の大東亜の範囲は、尠くとも印度以東、南太平洋も悉く含めて、所謂広域経済圏を指すものであることは云う迄もない。従つて大東亜の交通を論ずる場合は、当然其の範囲全体の交通について言及すべきである」(『戦時経済と交通運輸』)

具体的には、仏領インドシナである現在のベトナム、ラオス、カンボジア、ビルマ、タイ、マレーシアを含むインドシナ半島全域、さらにはアメリカの権益が及ぶフィリピン、赤道直下になるオランダ領のスマトラ、ボルネオ、インドネシア、そしてオーストラリアまでも含む広大な地域であった。このため、日本がまず最初に計画したのは本土から朝鮮、中国、東南アジアを結ぶアジア縦貫鉄道であった。とはいえ、ことはそう簡単ではなかった。

この路線に当たる、たとえば中国を縦断する諸地域の多くは、日本が占領していたわけではない。その一帯に鉄道を通すことは治安の問題も含めて至難の業であった。たとえば、日本本土を直接爆撃できるB29の発進基地となるおそれがあった、中国奥地の成都周辺地域の空港施設を徹底破壊する作戦だった「浙江」作戦あるいは「せ」号作戦の例を見れば明らかだった。



「科学主義工業」昭和17年3月号に掲載された「大東亜縦貫鉄道図」

となくゲリラ的に仕掛けてくる攻撃に悩まされ、ただただ防戦一方になって消耗し、やがては撤退を余儀なくされてしまったのが現状だった。このときに確保した鉄道もまた同じであった。

それに、国によつて軌間は種々異なっていた。日本が主導権を握り、縦

買する鉄道を通すことは至難の業であり、たとえ可能性があるとしても、かなりの犠牲と年月を要することだった。この段階に至り、かねてからの新幹線計画はこうしたアジア縦貫鉄道の一環として位置づけられていくことになる。

現状では、空路は別として、東南アジアとの輸送ルートとして海路を使うしかなかったが、これに加えて、大動脈としての鉄道を敷設して陸路を確保しようというのが日本の狙いであった。大東亜戦争が激しくなり、日本の輸送船舶が米英の艦艇に撃沈されるに及び、その要請は一層強くなつていく。

ともあれ、この答申を作成していく過程では、満鉄および満鉄東京支社調査部が深く関わっているが、この間、さまざまな構想や政策が打ち出されていた。いずれも、大東亜共栄圏を確立するための交通、鉄道網はどうあるべきかとする内容である。地域はアジア大陸だけでなく、現在のマレーシア、フィリピン、南洋諸島、オーストラリアも含む広範囲にわたり、ヨーロッパの幹線鉄道との連絡も視野に収められている。

二、三の計画、構想を紹介すると、軍事的な性格を強くもつ路線では、中国の湖南省にある興漢鉄道の衡陽から分岐してベトナムとの国境にある鎮南関（現在の友誼関）に至る、延長千二百二十キロメートルの湘桂鉄道がある。さらには、この路線を延長して、仏領インドシナ、タイ、ビルマ（現在のミャンマー）間に新線を建設する大東亜縦貫鉄道計画もあった。資源確保の性格を強くもつ路線では、タイとビルマを鉄道によって連絡運輸する必要性が

説かれ、これはのちに泰緬鉄道として具体化するが、ここでは多大な犠牲が伴った。イギリス映画「戦場にかける橋」の舞台ともなった鉄道である。

構想と現実のギャップ

一連の構想の中で、もっとも注目されるのが大陸縦貫鉄道であり、「本鉄道は大東亜防衛の各重要拠点を撃つべき軍事鉄道たる可きことを第一義とするものである」としていた。

先に紹介した湯本の「中央アジア横断鉄道」は、「鉄道監察官の夢想といった性格をもっていたが、大陸縦貫鉄道は、このときのもっとも重要な国の基本施策と不可分な関係にある。

いわゆる、大東亜共栄圏が、欧米の植民地支配からのアジアの自立を大義名分としていながらも、真の狙いはもちろん別にあった。アジアを日本の支配あるいは勢力圏下に置こうと企図するものであり、その大動脈の役割を果たす目的として大陸縦貫鉄道が提案されていたのだった。

かつてイギリスは、植民地インドを隅々まで支配して、農産物や原材料を徹底的に収奪するために、全土にわたって鉄道網を張り巡らせた。鉄道は文明の発展を促すとともに、支配の道具であり、植民地政策を支える基盤でもあった。

昭和十七年四月に作成された報告書「大東亜縦貫鉄道に就て」からこの構想を紹介する

と、次の通りであった。

第一縦貫鉄道線群として、東京から朝鮮、中国、ベトナム、タイ、ビルマ、マレーをへて昭南島（シンガポール）へと至る次のような経路の建設を挙げている。

まず第一番目が、東京―下関―釜山―奉天―天津―北京―漢口―衡州―桂林―柳州―南寧―鎮南関―ソムクック―タケクンパワビー―盤谷―パダンベ―サー―昭南島へと至る路線である。

この他、第二番目として、途中、天津から南京を経由して同様に昭南島まで行くルートがある。第三番目は長崎経由で上海へ行き、そのあととは第一、第二と同様のルートとなる。

第二縦貫鉄道線群は、第一縦貫鉄道の途中になるタイから分岐させてビルマへと至る路線である。分岐点からスタートすると、タイの盤谷からバンボン―タンビサヤ―ラングーン―キャンジン―チッタゴンまでのルートが分岐線の第一番目である。

分岐線の二番目は、中国の長沙から常德―貴陽―昆明―ラシオー―マンダレー―チッタゴンまでである。

第三縦貫鉄道線群は東亜と欧州（ベルリン）の連絡を企図している。コースは三つあった。

一番目は、東京―下関―釜山―奉天―哈爾濱―モスコ―ベルリン

二番目は、東京―天津―張家口―包頭―蘭州―安西―ハミ―カシガル―カプルーバグダッド

三番目は、東京―上海―昆明―ラングーン―カルカッター―ペスチャワル（ベシヤワル）―カプルーバグダッド―ベルリン

昭和十七年五月に作成された「大東亜交通政策要綱」（案）の中で注目されるのは、地域的要領として書かれている考え方である。

「日本海、支那海及南支那海の地域に就ては大東亜圏の湖沼とし海洋たるの観念を廃除する理念を以て交通諸機能の構成を考慮し我国を核心とする日滿支の結合を強力無比とし更に之をして大東亜圏全域に対する支配的基地たらしむるものとす」

大陸へと一気に膨張した日本人の当時の風潮を垣間見る記述であった。

弾丸列車に関わった技師や幹線調査課のメンバーも、やがて、こうした海外の鉄道建設あるいは管理運営に駆り出されることになる。たとえば、幹線調査課で計画の初期から関わった権田良彦事務官は大阪鉄道局貨物課長をへて、昭和十六年十一月、マレー、スマトラ、ジャワ方面に派遣されることになる。与えられた派遣先は交通関係の軍政部であった。命令を受けるに当たって、鉄道省、陸軍省へ出頭し、現地の実情などについて打ち合わせした。権田が今村均陸軍大将の指揮下にある南方軍第十六軍の現地に赴任するに当たって与えられた資料は、ジャワ島の簡略な地図一枚に小型のインドネシア語の単語集だけでしかなく、ほかに資料は何もなかった。

大東亜縦貫鉄道の建設と高らかに掲げる実態はその程度でしかなく、実際に繰り広げられ

る戦争下での鉄道の現実もまたきわめて厳しいものだった。このころまではまともな爆撃もなく、平穩無事であった内地の机上で案出されたプランと現地とは雲泥の差があった。権田が日本を出発する時、大将の杉山元帥、東条英機首相兼陸軍大臣が、わざわざ見送ってくれた。

昭和十七年十月号『科学朝日』の「鉄道」特集で、大東亜縦貫鉄道の拠点ともなる最前線の熱帯に位置するマレー半島に取材した記者は、過酷な鉄道修復作業の一端を伝えている。それは権田の任地でもあり、大東亜共栄圏を走ろうというアジア縦貫鉄道の一地域であった。

「大東亜戦が作戦建設戦併行であることは各戦線を通づる大きな特長のひとつであるが、殊にマレー作戦においてはこの点極めて顕著で、破壊の次に来る建設という従来の戦争常識を遙かに超えて建設即ち作戦であった。この事実を裏書きするものにわが鉄道部隊の活躍がある」

昭和十六年十二月八日の真珠湾奇襲攻撃と併せて始まったマレー沖海戦で、日本軍は圧倒的な勝利を収め、翌月の二日にはマニラを占領、二月十五日にはシンガポールのイギリス軍が早くも降伏する。

敗走するに当たってイギリス軍は鉄道線路を破壊していった。鉄道橋の破壊だけでも西部線で八十カ所、東部線は二十カ所、その延長は実に六千二百八十七メートルにも達してい

た。「建設は作戦である」がまさに至上命令のマレー鉄道にとって、復旧作業は、炎熱下での徹夜の作業となっていた。

日本と大きく違って水深十二メートルもあるクリアン川鉄道橋の修復は、川底が泥深く、しかも潮の干満の差が激しく、橋脚を積み上げることがどうしてもできなかった。激流に鉄骨のトラスを載せた箱舟をいくつも浮かべて並べ、組み立てていく試みを繰り返し、何度も失敗の末に、やつとの思いでつなぎ合わせて、橋桁ができていった。だから、イギリスが建設したときもてこずったといわれていた。

不思議なことに、「至るところジャングルでいくらでも材木のありそうなマレーで適当な橋材はなかなか見当たらない」という。戦時下では、行く先々で、建設に必要な資材はほとんどなくなっていて、あるもので間に合わせなければならぬのが実情だった。

たとえば、橋材には不適で扱いにくい、硬くて重いゴムの木を使うことを余儀なくされた。マラリアや Dengue 熱の蚊もいれば、毎日のようにあるスコールはたちまち奔流のようになつて工事を妨害した。

赤痢、マラリアで倒れるものが続出する。もちろん、建設の手は緩めることなく続けられていく。記者は伝えている。

「昭南から泰国境まで五十時間（第一期）を要したものが、第二期の七月一日からは一躍三十五時間に縮減され、更に今秋十一月末には戦前同様の二十五時間前後にまでスピードアッ

プされる計画である。待望の昭南（シンガポール）―バンコック間直通急行運転が、名実共に国際列車として運行を見るのもさう遠いことではあるまい」

日本軍はこの年の三月一日にジャワ島に上陸、八日にはニューギニア上陸、五月七日にはマニラ湾にあるコレヒドール島のアメリカ軍を降伏させ、進攻作戦は一段落する。そのつかの間にマレー各線の鉄道は必死の復旧作業が続けられていたのだった。

復旧がほぼ整ったころ、マレー軍政部交通部は外局としてマレー鉄道総局を昭南に開設することにした。

だが、一年近くを要して回復した鉄道各線も、つかの間の運転でしかなかった。突然の開戦で、いったんは退却したイギリスおよびアメリカ軍などは、態勢を整え、強力な部隊を率いて反撃を開始し、再び激しい戦闘にさらされ、鉄道は同じ破壊が繰り返されることになる。

縦貫鉄道の要になるインドシナは、日本軍將兵約十万人がインパール作戦を展開した地域でもある。そこでは、補給が絶たれた中で、のど乾き悲惨な戦闘に加えて、飢餓と伝染病が襲い、部隊は孤立して、三万人が死に、戦傷病者は四万五千人に上った。

航空機の発達で、空爆によっていつでも破壊の脅威にさらされるようになった鉄道は、完全な制空権を握るか、安定した占領支配の下でしか正常な輸送は難しい。ましてや、支配地域でもない外国の未開地に新たな鉄道を建設することなど、至難の業であり、想像を絶す

るほど困難が横たわっていることを、マレー鉄道の現実も教えていた。

建設規程を作成した委員会で活躍した間瀬孝次郎は、日本軍がシンガポールを陥落させた昭和十七年二月十五日から九ヵ月後にこの地に入った。

現地入りして最初は昭南（シンガポール）―バンコック間に急行列車を走らせる計画で、輸送課長として復旧作業に当たった。

「当初は景気もよかったが、戦争が負け戦になってきてからは悲惨だった。もつとも、マレー鉄道の資材の三分の一くらいは泰緬鉄道にもっていった。何しろ、日本から送られてきた松の枕木がブロンペンで積み荷待ちの間に全部虫に食われて使い物にならなくなった」

そのため、マレーのほうから枕木を送ることにしたが、このとき、不足する鉄道建設の労働力としてオーストラリア兵の捕虜も輸送することになった。幌も何もない貨車の上に三十人ずつのせられた捕虜は、熱帯の炎熱下を数十時間かけて走る輸送に耐えられず、次々に息絶えていった。

現地では、コレラが発生して、一晩に捕虜が二百人死亡したという情報も伝わってきた。

「私も泰緬鉄道には二、三度行ったが、それにしてもひどかった。日本と違った刺の生えた竹藪を切り開いて鉄道を敷設していくのです。昭和十九年に入ると、弾薬も食料もろくに支給しないで、大和魂だけで進軍して行った無謀なインパール作戦を強行したが、これから帰ってきた兵隊や鉄道関係者の話を聞くと、それはもう地獄ですよ。

軍が前面に立って指揮を執り、作戦計画を立てるのだが、輸送、補給などについては兵隊だけでは知恵が出ないので、鉄道関係者がプランづくりに協力するのです……」

間瀬は半世紀も以前ながら、戦地における鉄道輸送の厳しい現実と生々しい体験を振り返りながら赤裸々に語った。

第四章 戦火の中で