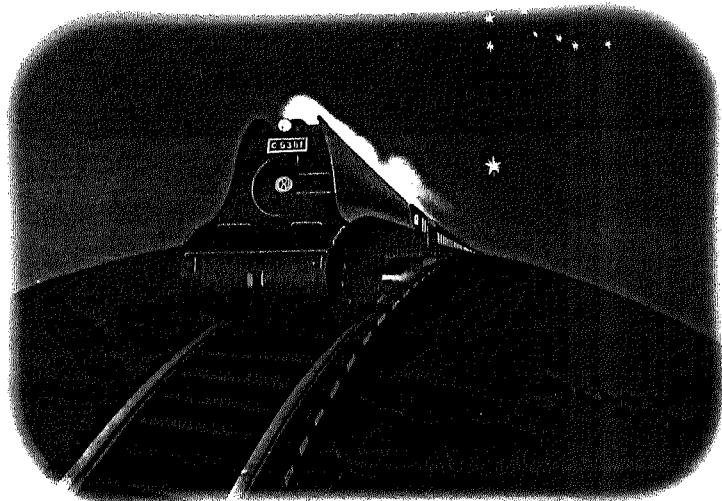


# 弾丸列車

幻の東京発北京行き超特急

前間孝則

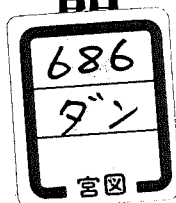


実業之日本社

# 弾丸列車

幻の東京発  
北京行き超特急

前  
間



実業之日本社

ISBN4-408-34054-5

C0095 P2000E

定価2000円(本体1942円) 実業之日本社

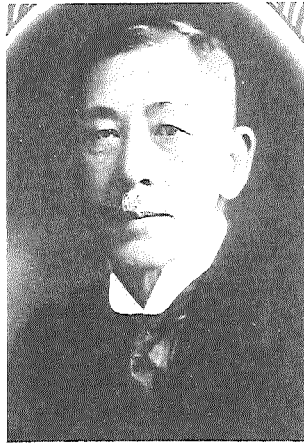


川崎市立図書館



4 1500099029 1

E5011034740



島安次郎

部署で、島はここで、車両関係の責任者となったのである。

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ったのが島の父・安次郎であった。

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、具体的政策も推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った。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った。

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つて、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ルモアの親書とともに、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ことになる。

「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。スチーブンソンが蒸気機関車を発明してから半世紀がたった。

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たのである。ところが、当時の主な輸送手段である人力車の車夫や、「軍艦

島とともに、弾丸列車に関わった元国鉄の技師・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をつくらせたという)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っ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った戦後の昭和三十年代に入ってからで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った。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っ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)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ると中止の運命となり、東海道新幹線の完成によっ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・研鑽がなかったら、東海道新幹線の実現はもっ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、一、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、日本の支配下にあった朝鮮鉄道、南満州鉄道などは、欧米主要国と同じ国際標準軌(広軌)であった。

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。さらには、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った。

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

用地は次々と買収されていき、大東亜戦争が激しくなってきたから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った。

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

## 特急『あじあ』号

満鉄が発足した明治の末から、大正、満州事変、大東亜戦争、そして昭和二十年八月に終戦を迎えるまでの満鉄三十九年間の歴史で、特筆すべきことは、特別急行列車『あじあ』号の運転開始であった。

昭和九年十一月一日に営業運転を始めた『あじあ』号は、大連―新京（長春）間の七百一・四キロメートルを八時間三十分で結び、平均時速八十二・五キロ、最高時速は百二十キロを誇った。

本土を走る列車の中でもっとも速い『つばめ』の平均時速は六十・二キロ、最高時速は九十五キロであったことからしても、『あじあ』号は日本の鉄道史上画期的なことであった。それは、安次郎が生をかけて主張し、研究して改築しようとした広軌鉄道の威力そのものを如実に示していた。

振り返ってみれば、昭和七年三月に満州国が誕生し、同国内の鉄道経営は満鉄に委託された。日本の鉄道省からは約四千名の職員が加わって、満鉄の運営に当たった。所管の線路延長は延べ四千五百キロメートル近くにも上ったが、さらに増加が予想される輸送量に対応するため、広い大陸を高速で突っ走る超特急列車の導入が望まれた。

かねてから研究調査を進めていた新特急列車の計画が現実化しようとしていた。満鉄鉄道部の車両設計主任技師の市原善積は、自著『満鉄特急あじあ号』の中で以下のように記している。

昭和八年「八月二十三日に、他の予算と切り離して、この特別急行列車の建造が重役会議にかけられて、全会一致をもって通過し、新造が決定した。この予算が通過して、このような最新式の車両の建造をするようになったことは、満鉄創設以来初めてのことであった。車両設計にたずさわる技術者

にとつては一大福音であった。まず一般設計図だけでも早急に作成すべく、設計者一同一せいに設計製図にとりかかった」。

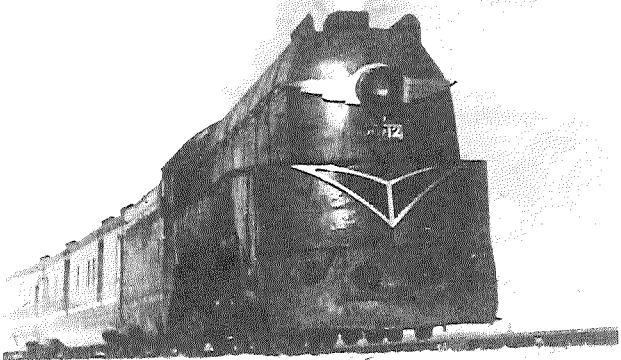
計画では、当面は本土からの連絡船が着く大連から内陸の新京までとしたが、将来はハルビンまで

延長し、「所要時間は十三時間以内とすべきである」とされていた。

『あじあ』号の特長は何といつても新造したパシナ型の蒸気機関車であった。全長二五・七メートル、全高四・八メートル、幅三・二メートル、総重量二百三トン、動輪の直径は二メートルもあり、許容速度は百三十キロであった。

最高二千四百馬力も出す機関車のため、石炭は一時間に約三・五トンも投入しなければならず、とても人力では追いつかない。このため、自動焚火機が採用されて、自動的に石炭が粉碎されてから、そのまま移動して、罐の中へ散布される仕組みとなっていた。

のちの昭和十五年のことになるが、弾丸列車計画の参考にするために、鉄道省運輸局列車課の間瀬孝次郎は島秀雄らとともに満州へ行った。『あじあ』号



満鉄の特急『あじあ』号を牽引するパシナ型機関車

を調査し、自らも乗車して高速運転したとき、蒸気機関車がどんな状態になるのかを体験してみた。間瀬は述べている。

「満州へ行き、初めてパシナの機関車に乗って大連からハルビンまで走った。いや、これはすごい腕力があるもんだと思った。当時、日本の鉄道は最高時速が九十五キロだったが、私が乗ったときの『あじあ』号は百十キロで走った。とにかく、百キロを超すと、日本のように手で罐は焚けないし、風のおおりでシヨベルが取られちゃって、もつていかれてしまう。だから、機械焚きにしなきゃいかんと思っただ」

また、機関車は流線形となっており、外側は鉄板の覆いで包まれていた。風の強い寒冷地でもあるため、乗務員が乗る運転室は密閉されていて、一般の蒸気機関車のように、円筒形の罐がそのまま外にむき出しとはなっていないかった。これは、列車のスピードが速くなったことで、風圧による抵抗が速度の二乗に比例して著しく増えるため、その対策でもあった。

淡緑色の車両の側面に走る一条の白い線とともに、流線形をした力強い容姿はスピード感にあふれ、人々の目に新鮮に映って、大いに注目を集めた。

『あじあ』号のパシナ型機関車は、すでに走っていた『はと』の牽引機パシコをモデルとし、アメリカのパシフィック型(2C1)の車輪の軸配置を採用していた。

設計は満鉄の工作課で進められたが、機関車が大きいだけに、制限重量を超えないようにと、材料や加工方法には特に気を使った。それまで、車両の外板は頭が出っ張るリベット打ちであったが、この方式をやめて溶接にすることで、空気抵抗を減らすとともに、軽量化も図り、三対ある機関車の動輪一対にかかる軸重(重量)は二十四トンに抑えた。さらには、摩耗のトラブルが多い軸受の発熱防

止には細かい神経を配って設計された。

秀雄も述べている。

「満鉄の友人、有名なあじあ号設計者吉野信太郎君たちが堂々たる標準軌機関車を設計している最中にも、それを通して経済性の追及、ひいては満鉄の経営を論じているのを見て目の鱗の取れる思いをしたものである」(『歴史への招待』)

車両の設計がスタートする一方、満鉄技師の市原は八月二十五日付けで「急行列車用客車の構造および空気調整装置の調査研究のためにアメリカへ出張を命ず」との辞令を受け取った。

進行しつつある車両の開発と並行して、そのころ、新しい広軌の高速鉄道を盛んに推し進めつつあったアメリカから、主に空調装置の技術を導入するためであった。日本および満鉄にとって空調を本格的に鉄道に装備するのは初めてだったのである。

市原の出發に際して、八田嘉明副総裁は「世界一の列車を設計してもらいたい。ついでには現在アメリカ、ヨーロッパ各国で運行している列車をよく調べ、それ以上優秀豪華な列車を設計製作するよう心得てもらいたい」と励ました。

九月二十六日、『太陽丸』で横浜港を出港した市原はアメリカ、ヨーロッパの各地を回り、空調設備はニューヨークにあるキャリア・エンジニアリング社の技術を導入することに決定した。

半年のアメリカ滞在を終えた市原は、昭和九年四月五日、汽船で大連港に着き「埠頭からまっすぐ満鉄本社へ出勤して、直ちに特別急行列車の車両の設計に当たった」のである。

機関車の準備設計は昭和八年十二月から始まり、翌一月から本格的な設計製図を開始していた。車両は満鉄の大連鉄道工場で三両、神戸の川崎車両で八両それぞれ製造された。八月十五日には公式の

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はまだ発展させて、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・山陽兩本線の高速運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、総工費は四億七千五百二十六千円、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ができず、高速度列車としていた。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のなら、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・山陽の兩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。そこまですべて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。

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、ちょうど一ヵ月前の近衛内閣の「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、思い切つて別線を採用する。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つており、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。

「広軌にな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合わせて、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っとも多かったのは、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、いまま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。そうすると、「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って、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ってしまうような利益の誘導がでなくなる。でも、こんなに巨額の建設費がかかるのに改良工事でや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カ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った。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、ぼくらは大本営に非常に顔を売った。」

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ってもきわめて重大な影響を及ぼすことである。新線建設は、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「大陸との一貫輸送」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った、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』とっていた。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、この話に大乗りに気があった。

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。大陸側から見るとき、この計画が実現すれば、こんな好都合なことはない。

あるとき稲葉は小磯から一席ふたれた。「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」とハツパをかけられたほどだった。

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ない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

「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つとくだけている。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氣質に満ちている運転部門は合っていた。

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つていき、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「大学時代はともて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にも思いうようにはなかった。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嶺ありますが、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せう」

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つとくだけている。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氣質に満ちている運転部門は合っていた。

一番列車は博多を発車した。反対を押し切って強引に実現させただけに、竹内はやはり心配になって、東京駅に様子を見に行った。磯崎も心配でやはり出迎えに出ていた。入ってきた列車は満員であった。それを確認した磯崎は「竹内君、おそれ入ったよ」と素直に頭を下げた。

好評をもって受け入れられた『あさかせ』の方式は、次第に全国のほかの路線にも広がっていった。いわゆる『ブルートレイン』である。

竹内は昭和三十四年に国鉄を退職して名古屋鉄道に迎えられるが、その後も新しいプランを次々と実現させて、注目される。

名古屋鉄道の重役だった七十年代後半、社長を兼務していた大井川鉄道は赤字に苦しみ、一時は廃止も検討されるほどだった。このとき竹内は、全国から姿を消しつつあった蒸気機関車をあえて走らせることにした。すでに電化されていた大井川鉄道にSLはなく、最初は国鉄から小型機関車C11を購入、続いて戦前に島が設計し、日本初の機関車輸出（供出）となったタイ国鉄（元泰緬鉄道）からC56を里帰りさせて走らせ、注目を集めた。時代の潮流とは逆をいくことで、斜陽となった鉄道そのものを売り物にし、SLファンなども含む幅広い客を全国から集めて、観光の目玉としたのである。

また、山男だったことから依頼されて、中央アルプスの木曾駒ヶ岳頂上付近まで登るロープウェイを実現させたり、最後の秘境と呼ばれていた知床半島を遊覧船で回る観光ルートを開発したりした。

そんな竹内が、国鉄時代に「人のやらんことをやった」のは、『あさかせ』と『弾丸列車』のふたつだという。

その竹内は「いま、生き残っているのです、最初から弾丸列車に関係したのは、わたしと権田さんく

らいではないだろうか」と口にしながら、亡くなった関係者一人ひとりの名を挙げていった。

ところで、一般に『弾丸列車』と呼ばれるようになったこの広軌新幹線計画について竹内は次のように述べている。

「計画したわれわれは弾丸列車とはいわなかったが、誰がつけたのだろうか。知らぬ間に弾丸列車というようになった」

ともあれ、竹内も含めたメンバーによる広軌新幹線に関する議論は、東海道本線の行き詰まり調査から始まって次々に肥大化し、「少なくとも北京まで」を目標とすることとした。しかし、それは彼らだけの話であった。上司からは「われわれの使命はあくまで下関までやれということだ」とクギを刺されていた。差し当たり分科会に与えられた当面の使命は、東海道・山陽両本線の輸送力の改善にあつたからだ。

大陸は朝鮮鉄道や満鉄の管轄であり、関東軍や中国との関係もある。鉄道省あるいは課内だけの将来構想としてもっているなら別だが、大陸まで乗り入れる計画を一気にぶちあげれば、それこそ、政治的、軍事的に複雑な問題や批判が山のように出てきて、計画がやたらこじれるおそれがある。もちろん、批判の多い予算がさらに膨らむことになる。東京―下関間だけでも、これまで経験したことのない国家的な大事業なのである。行き詰まり調査の結果からして、ことは急がれていた。

それでは、竹内らが風呂敷を広げた北京行き、大陸進出はどうなったのか。

竹内は答える。

「北京までという将来の計画を念頭に置きつつ、とにかく、東京から下関までの新幹線計画を進めていくということにしたのです」

当時の日本人は、日中戦争の緒戦の勝利に酔い、満州開拓のみならず、中国大陸全体を視野に入れた遠大な話がそここで飛び交っていた。だから、何も鉄道人だけが特別であつたというわけではなく、それ以前ならば考えられもしなかつた、こうした気宇壮大なプランが、次々と議論された時代だつたのである。

## 第二章 膨張する「構想」

## 中央アジア横断鉄道構想

奇想天外な夢物語

昭和十三年は鉄道省内だけでなく、日本の国全体で大陸への関心が一気に高まった年だった。

前年十一月、日本軍は国際都市上海で中国軍を圧倒し、翌月には勢いを駆って南京を攻略した。翌十三年十月には、中国政府が首都を南京から移した武漢三鎮をも占領した。それまでは、大陸での日本の支配地域は朝鮮と満州に限られていた。ところが、中国の主要都市を次々と陥落させたことで、日本国民は、やがて中国全土をも手中に収めることができるかのような幻想を覚えて、沸き立った。もともと、日本人の心の底流には、文化的にも大きな影響を受けた大陸への根強い関心や憧れがあった。日本の歴史において、たった一度、大陸への領土的野心をあらわにした豊臣秀吉が朝鮮へと出兵し、深い傷痕を負ったことがあった。それは例外として、狭い島国しか知らない日本人にとって、広大な大陸は一種のロマンを誘うに充分だった。

日中戦争での緒戦の勝利に酔いしれる国内での大衆の反応は早く、日本人の手前勝手なイメージでつち上げた「大陸の異国情緒」が、またたく間に横溢した。大陸を舞台にした流行歌や芝居、映画、漫画、冒険小説がブームとなって広がり、人々の心をくすぐった。

漫画や大衆小説にしばしば登場するストーリーでは、単身で大陸に渡った果敢な日本男児が、馬に乗り、広大な大地を駆け巡って大活躍する姿が描かれていた。戦後、檀一雄が書いた大衆小説『夕日

と拳銃』は、その当時の時代風潮をみごとに描き出している。それは、満州への開拓移民が奨励され始めた数年前と共通したイメージだったが、このころは加えて中国の国際都市、上海などが舞台になったのラブロマンスが流行った。

流行歌では昭和十二年の『満州しぐれ』、昭和十三年の『長江舟歌』『上海の街角で』、昭和十四年には『広東ブルース』、昭和十五年に入るとさらに花盛りとなって、『蘇州夜曲』『支那むすめ』『南京の花売娘』『支那の夜』などが大ヒットした。

『支那の夜』はレコードだけにとどまらず、満映の花形女優・李香蘭（山口淑子）を担ぎ出して、人氣二枚目スター、長谷川一夫と共演させて、早速、映画化された。

同じくこのふたりが最初に共演した映画『白蘭の歌』は、主人公が大陸の鉄道建設に挺身する役を演じた国策ドラマであった。その当時の大陸鉄道の建設が一般国民にどのように受け止められていたかを物語っており、「日満両国に跨る規模壮大なる一大巨篇!! 満州の熱河に一大ロケ敢行、現代劇第一回主演の長谷川一夫以下日・満豪華配役による一大熱血スペクタクル映画」と大々的に宣伝されて大ヒットし、一世を風靡した。

軍事と政治、経済が一体となり、大衆も大陸気分を謳歌しているとき、鉄道も例外ではなかった。

その典型が、昭和十三年二月に湯本昇が提唱した「中央アジア横断鉄道」の建設であろう。詳細は自著『中央アジア横断鉄道建設論』の中で論じられているが、大要は次のような奇想天外な構想だった。

釜山から朝鮮鉄道で朝鮮半島を縦断し、そのあと渤海に沿って走る。さらに、北京をへて中国の内陸へ六百キロメートルほど入った包頭まで、既設の鉄道でやってくる。当時はここよりさらに内陸へと進む鉄道は敷設されておらず、包頭が湯本の構想する中央アジア横断鉄道の起点であった。

湯本が初めてこの計画を口にしたのは、昭和六年初めのベルリンであった。鉄道分野では有名なドイツ国鉄国際課長のホルツ博士が湯本を訪ねて、欧州―東亜間の連絡運輸について、「ロシアの不誠意

「東亜新秩序の建設は鉄道から」

を聞いたとき、「サラセン文化の盛時を忍び、今は見る影もない回教民族も嘗ては遙かに欧州人を凌いだことあるを知った」。この後、イスタンブールに足を踏み入れたとき、その思いを一層強くしたという。回教に強い興味を抱いた湯本は、「回教々圏の研究が進むにつれて、彼等の国に文化産業の興らざる最大の原因は交通機関の欠如していることである。(中略)彼等が没落した最大の原因は交通民族としての地位を滑ったからであることを知って以来、彼等に交通機関を与え度、彼等に古の繁栄を取り戻してやり度いと考へ始めてから、僕の中央アジア横断鉄道建設の欲望は猛然と具体化して来た」のだという。

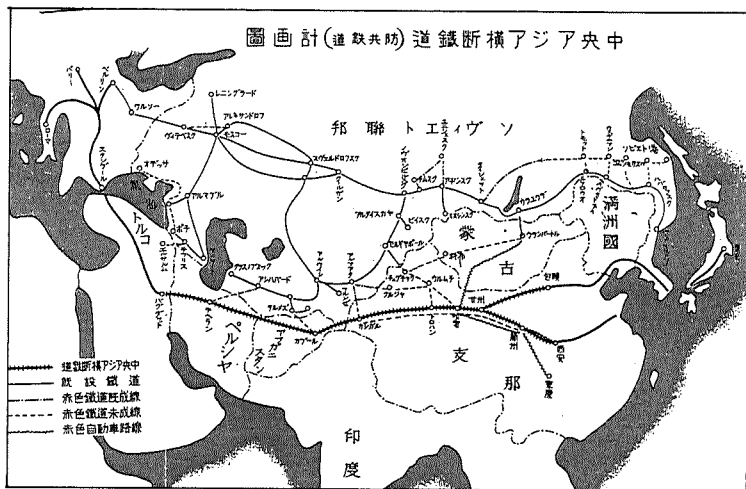
た山本条太郎が講演の折に、放談として中央アジア横断鉄道の構想を話したことがあった。また、「湯本さんが昭和十三年になって、中央アジア横断鉄道の話を提唱したが、その根幹にあったのはわれわれの最初の頃の議論なのです。上海、ロシアを経由してヨーロッパまで行く」という構想です」と権田は語る。

湯本は官命によって、昭和五年から八年まで、鉄道省のベルリン事務所長としてドイツに滞在していた。この計画を思いつききっかけとなったのは、昭和五年の春に国際鉄道会議に参列するため、スペインに行ったことだった。

遠い昔、この地を支配していたイスラム教(回教)徒によって建てられた壮麗な寺院などの建築物を見たとき、「サラセン文化の盛時を忍び、今は見る影もない回教民族も嘗ては遙かに欧州人を凌いだことあるを知った」。この後、イスタンブールに足を踏み入れたとき、その思いを一層強くしたという。

回教に強い興味を抱いた湯本は、「回教々圏の研究が進むにつれて、彼等の国に文化産業の興らざる最大の原因は交通機関の欠如していることである。(中略)彼等が没落した最大の原因は交通民族としての地位を滑ったからであることを知って以来、彼等に交通機関を与え度、彼等に古の繁栄を取り戻してやり度いと考へ始めてから、僕の中央アジア横断鉄道建設の欲望は猛然と具体化して来た」のだという。

中央アジア横断鉄道(共鉄)計画図



湯本の夢は「其の昔の絹の道であり、玄奘三蔵の通った道であり、マルコポーロの歩いた所の歴史的道路」に鉄道を走らせることであった。

包頭から甘州(甘肅)をへて、トロファン(トルファン)に至り、中国ではもつとも西に位置するカシガル(カシガル)を通ってアフガニスタンの首都カブールへ、この後、イランに入って首都テヘランを通過して、今度はイラクの首都バグダッドまで、延べ七千四百七十四キロメートルの区間である。最新式の機関車を使い、約十日間で走る旅程であった。

二十世紀が終わりに近づいている現在でさえ、この路線の多くはまだ鉄道が敷設されていない。その当時ももちろん夢物語とされた。この壮大な鉄道建設計画を発表した湯本は、れっきとした鉄道省の鉄道監察官であった。この計画を発表するや、「それは夢である」「おまえは夢を食って生きている」と湯本は冷笑され、「これからは名前を『漠』と変えるべきだ」とわざわざ手紙で書いてよこすものまであったという。

ほかに、湯本の提唱以前、満鉄の第十代総裁であつ

よってとにかくシベリア經由欧亜連絡が円滑を欠く」と訴えた。  
これに対して湯本は、「なんだ、シベリアなんてケチ臭い鉄道を当てにせず、独逸と日本と手を握り、中央亜細亜へ一本鉄道を引きモット景色のいい所を通る様にしようではないか」と応え、ホルツを驚かせた。

こうした十年近く前からの着想が湯本にはあったものの、具体化するきっかけはやはり満州事変、そして日中戦争であった。

「だが其の実現性に就いては尚ほ多大の疑問を有して居たが、満州事変後奉天を起点としてロシア勢力と支那勢力の中間を縫って、外蒙古と内蒙古の境近くを西走する線の建設なら可能では無いかと独り考へに沈んで居たが、今次事変の勃興と同時に断然本鉄道建設の可能性に就いて自信を得、又日本は絶対に通る義務があることを感じ始めた。(中略)

興亜、長期建設は先ず交通機関の整備から始められなければならない。(中略)皇道主義の日本が新たに大陸に乗り出して興亜を標榜し、世界の平和を説く以上此れ位の鉄道が出来なくては世界に対して申し訳あるまい。(中略)日本が東亜の支配権を握った以上其の実現は案外早いであろう」と、持論を展開するのである。

湯本は、日本の探検隊として唯一この地に足を踏み入れた大谷探検隊長の大谷光瑞や、ベルシャ鉄道の建設を実際に監督した元鉄道技師の鈴木一、アフガニスタンの技術顧問として同地に長く滞在したところのある農業技師の尾崎三雄らの協力も得、鉄道省監察官室や運輸局国際課の人間の協力も得て、この構想を立てたのだった。

湯本の壮大な構想の背景には、当時、日本でも論じられていた、大國ソ連をはきんで頻繁になつて

きた欧亜の連絡運輸、なかでもドイツと日本との交通路をどう確保するかの問題が横たわっていた。

昭和十四年九月八日、帝國鉄道協会に招かれて講演した湯本は、次のように語った。

「今陸路を通じて欧羅巴へ行くには、シベリア鉄道で行くより外にない。処がこのシベリア鉄道はロシア側でいろ／＼と妨害をして居りますので、最近一年有余の間に、ごく僅かの外交官などを除いて、一般の日本人は通さないといふ状態でありまして不便不利これより甚だしきはないのであります。一方欧州には、第二次大戦が起こりまして海上の交通に危険を感じて来た。かういふ際にこの鉄道が出来ていたならばどんなに便利であろうかと考へざるを得ない。斯ういふ次第でこの鉄道の必要が、今日ほど痛切に感ぜられる時は曾てないと思います」(『汎交通』昭和十四年十月号)

もともと、シベリア鉄道の起工は一八九一年(明治二十四年)であり、二十五年の歳月をかけて一九一六年に一応の完成を見たが、総延長は九千キロメートルを越す壮大な規模だった。かつて、らくだの背に絹を載せて砂漠を行き来したルートは、シベリア鉄道に取って代わられたのである。

日本からベルリンまで、シベリア鉄道で十四日間であった。しかし、中国とロシアの反目、あるいは日本とロシアの対峙によって、シベリアルートは絶えず時勢の影響を受けて、不安定な輸送手段となっていた。まだ、航空機による長距離の定期飛行は実現を見ない時代だった。欧州に向かうとすれば船便によるしかなく、スエズ経由で四十二日間であった。これが中央アジア横断鉄道なら、たった十日間で可能だというのである。

湯本は「東亜新秩序の建設は先ず鉄道の建設から始めなければならない」と力説する。中央アジアは鉱物資源が豊富であり、「イラン、イラクの石油は世界的に有名で其の埋蔵量の如き米國を凌ぐと云われる程で各国の採掘権獲得競争は熾烈を極めて居る」と強調する。

湯本にいわしめれば、世界の鉄道の総延長は百二十五万キロメートル、世界の面積は一億四千八百万平方キロメートルで人口は二十億あるが、そのうち、アジアが占める面積は三分の一に当たる四千万平方キロメートル、人口は半分に当たる十一億であるにもかかわらず、鉄道の延長はわずかに十七万七千キロメートルで、十五パーセントしかない。

『中央アジア横断鉄道建設論』の結論部分で、この鉄道は、(一)世界平和大道の復活であり東西文化交流鉄道、(二)防共鉄道、(三)回教鉄道、(四)開拓鉄道、と定義づけている。

路線の建設では「他国を排斥する必要はないが、ただ支那との国境までは、外国の勢力を入れては困りますが、これから先は日本だけで造る必要はない。各国が来りて協力することを歓迎する」として、中国支配を前提にした、かなり日本に都合のいい解釈である。

概算見積もりも出しているが、それによると、包頭からバグダッドまでの七千四百七十四キロメートルの建設費用が約十二億円である。各国の貨幣価値が違うとはいえ、東京―下関間が約一千キロメートルで五億五千万円からすると、あまりに安く見積もりすぎているようだ。さすがに、この程度の金額なら「日本一国でも充分負担出来る程度の資金である」としている。

技術的に見ても、「パミール高原を別として他は工事も左程難しい箇所は無いのである」とし、それも「今日の工事技術上決して不能の線では無い」といい切る。

運営も各国に任せるが、アメリカ大陸を横断するプルマン・カーのように各社の路線を直通運転し、また、オリエント急行のように各国を縦断していけるように調整してダイヤを決めるべきであるとしている。旅客は釜山でいったん寝台車にでも乗れば、一路中国を内陸へと向かい、車窓からシルクロードの砂漠風景を眺めながらバグダッドに到着する。このあと、そのまま欧州へと向かう既存の路線に

乗り入れられ、ローマ、ベルリンあるいはパリまでも乗り換えなしで行き着くことができるというのである。

本書の発刊によって、ドイツ、ソ連、イギリスなど世界各国から反響が寄せられたとして、その引用も載せている。

湯本の計画は、この後の日米開戦前後に盛んに宣伝された大東亜共栄圏の動きと連動して、帝国鉄道協会が賛同することとなる。昭和十七年初めには、協会内に中央亜細亜横断鉄道調査部が設置され、久保田敬一が部長となる。

しかし、現実には、長期化する戦乱の中国で、こうした長距離鉄道を建設することなど、時代状況、財政事情などから判断して、とても不可能なことであった。

さらには、大国の権益が交錯し、部族、民族、宗教が複雑に絡み合うアフガニスタン、イラン、イラクといったイスラム圏の劣悪な自然条件下のシルクロードである。こうした国々に長距離鉄道を建設することは、想像を絶するほどの困難が予想される。日本の実力といえば、朝鮮鉄道および満鉄を維持、管理していくだけで精いっぱいであり、あまりに樂觀的な机上のプランというほかなかった。

この背景には、かつて湯本がベルリン駐在の事務所長であったことから想像できるように、昭和十一年十一月に結ばれた秘密協定、ソ連を日、独の共同敵国とする「日独防共協定」の締結や、これと不可分な「帝国国防方針」に明記された、対ソ戦を念頭に置いた戦備の重点的強化の方針とがあった。湯本は本書の中で、シベリア鉄道を「赤色鉄道」と呼び、中央アジア横断鉄道を「防共鉄道」と呼んだ。ナチスドイツにも、ヨーロッパやロシアの支配を念頭に置いての「Breitspurbahn」と呼ばれる鉄道計画などがあったが、これに類する日本版であった。

177f-433



中央アジア横断鉄道の構想は、日中戦争の緒戦の華々しい戦果で戦勝気分になり、鉄道屋の一部も大陸へ、大陸へと志向を一拳に拡大していった時代の空気を、先鋭化した形で表わしていた。島はこのころの「中央アジア横断鉄道」の構想については、やや醒めた口調で次のような感想を語った。

「気宇壮大な人もたくさんいたから、鉄道省の中にはそういう大きなことを考える人もいたのよ。でも、すぐにできるとは思っていなかったけど。鉄道省にいろんな人がいっぱい来て、確かに、そういう雰囲気があったし、そういう暇もあった。それに、長距離を飛ぶ飛行機がまだなかったから。だけど、実際は運ぶ荷物がたくさんあるなんて思っていない。アジア横断鉄道なんて、そんな程度の夢のような話ですよ」

## 「東亜新秩序」と鉄道

鉄道に対する軍の無理解

昭和十四年四月、鉄道省企画委員会鉄道幹線調査分科会は、先の調査報告をさらに煮詰めた「東海道本線山陽本線能力調査」を作成した。

この報告書は、前回の報告書と違って、外部を啓蒙する狙いから、輸送能力がきわめて逼迫していることの危機感を前面に打ち出している。これまでよりも一歩踏み出して、問題の重要性を訴える内容となっている。

「事変発生以来の膨張傾向は急激にして而も今後相当期間継続するものと思料せらるるが故に従来の如く単に現在線に対する改良工事を順次施行する方法に依りては、良く之に対応し得ざるものにして、此の際線路の増設を行ひ飛躍的に能力の増大を計るを要するものと信ず（中略）内地大陸間の主なる交通路たる東海道、山陽両線の如きは従来の増加率を以て将来を予想するは当らない懼れがある」

差し迫った実情と、今後の見通しを並べ立てており、その中の一、二の指摘を取り出すと、次のようになっている。

「最近の情勢に照らせば未だ増加傾向を充分加味し得ざる感あるも少くとも此の上昇傾向の程度は昭和十八年頃まで継続するものとして推定した」

前年と違って、日中戦争の長期化が不可避となり、泥沼化し始めていた昭和十四年になっての予想

そんな彼をなぜ、一応は狭軌でスタートする新幹線計画の審議委員会委員長に据えたのであろうか。そこには、いやがうえにも、鉄道省の意図が透けて見えてくる。

このときの裏事情について竹内は語ってくれた。

「確かに、鉄道省の建前としては狭軌だったし、狭軌論者も少しはいた。でも、私が昭和七年に鉄道省に入る以前から、すでに省内には広軌にしなきゃいかんという説がだいぶあったし、それがわれわれの希望でもあった。答申では、狭軌とも、広軌ともとれるような逃げられる書き方になっているが、結局は広軌にせざるをえないし、大陸との関係を考えると当然そうならざるをえない」

幹線調査会はもちろんのこと、局長などの会議でも「狭軌じゃとてもだめだ。『断然広軌にすべきだ』と、委員会を開く前からもうすでに決まっていた」という。

しかし、広軌を最初から前面に打ち出すと、反対論者を刺激して審議がやりにくくなる。だから、あからさまには広軌を口にしなかった。

竹内は続けて述べている。

「狭軌ではやりたいこともやれん。満鉄が『あじあ』号で時速百キロを超した。ところがわれわれはできない。このころ、欧米各国からは二百キロを超す超高速列車が走ったというニュースが次々に入ってきていた。でも、こっちときたら百キロにも満たない。だから、世界の鉄道会議に出席しても、狭軌じゃ肩身が狭いのです。」

そういう劣等感があったので、新幹線の構想が出てきたとき、この機会を逃してなるものかという意気込みだったのです」

とはいえ、相変わらず鉄道界は狭軌派と広軌派とに二分されていた。先の批判者の山本は狭軌論者

の論客であり、皮肉混じりで委員会の人選にも疑問を投げかけている。

「去る九月二十二日の同委員会に於て東京下関間新幹線は既設の東海道、山陽両線と並行せず別に新ルートを選定し、複線とすべしとの第一主旨を決定したとの事である。然れば次に論議されるべき事項は軌間問題、経過地点及び線路、動力等の規格であろう。仄聞する所に依れば右委員中には所謂広軌主張者が多数あるとのことで、その理由とする所は不明である」

山本の批判はほんの一端であり、委員会が回を重ねていくにしたがい、外の世界の雑音がなお一層大きくなっていった。

「確かに、外部からは狭軌でという意見も強かったが、でも、広軌へというのは明治の終わりごろからあるわけだから、深い根があるのです」とも竹内は話す。

#### 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つ

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ですと、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うこの段階に至って、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ろうか。

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つていた。明治の時代と違つて、日本の国力も強大になつてきた。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、結論は明らかであつた。

論議は尽くせないほどあつたが、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つた。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つ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つてである。

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、とにかく広軌にたくて仕方がなかつた。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つたのか。

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つていた。でも、途中で広軌がOKになつたのは、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。

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。  
日本坂トンネルは新丹那トンネルより五千七百十メートル短い二千七百七十四メートルで、早くも昭和十九年九月には完成に漕ぎ着けた。

#### 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っていた。

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。見落としがちな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、そこから壱岐水道の半ばにある小さな小川島をへて壱岐島に至る。壱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、もっ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壱岐島まで海底トンネルを掘り、壱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越す世界最長の海底トンネルになる。

渡辺貫博士を長とする鉄道省大臣官房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』のインタビュー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、壱岐、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壱岐までのあいだは、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たか、あるいは壱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、壱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」

壱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。壱岐、対馬に竖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ょっ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ってよいであろう。水底を潜っ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っ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）何をかいても両者（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った後、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って只管に降りつけ、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」

# 交通 新報

対馬・朝鮮海峡の調査が始まっ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の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、もっと活用し、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って、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―羅津の航路をもっと活用するならば、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ありて永年に互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、新京間十二時間、船車連絡各一時間とし、結局東京、新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、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るの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岬岐、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、船の上に車を載せて大陸へ持つて行く、向ふからも日本に來ると云ふ問題が起つて來る筈ですし、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す、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った。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って国民を盛んに驅り立てていた。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った。

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の甘くないことを知っていた。判断があまりに安易すぎると映った。

彼自身、関門海峡および対馬海峡の調査をした経験があっ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ったとき、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った。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危惧が働いた。

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って、着工は遅れに遅れ、昭和十二年十一月となった。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年月であったからだ。

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」という問題もあった。

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った。

「関釜トンネルは地質調査も設計もやったし、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った。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った。この海底が細かい目の砂で埋まっている。だから、トンネルが掘れ

新幹線調査課

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、別の方法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、その上にチューブ型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思ってね。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っちがやっていた。でも、いまから見れば、当時はず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・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千四百八十八万七千円で、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



実力を堅持せねばならない。此の実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。今日国家の総力を挙げて生産力拡充に当たっているが此の状況は寧ろ戦後に継続、益々強化しなければならぬものと思つてゐる。

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えるのである。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、通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国、自給自足経済政策の確立」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、それまでの支那事変を含むこれらの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。

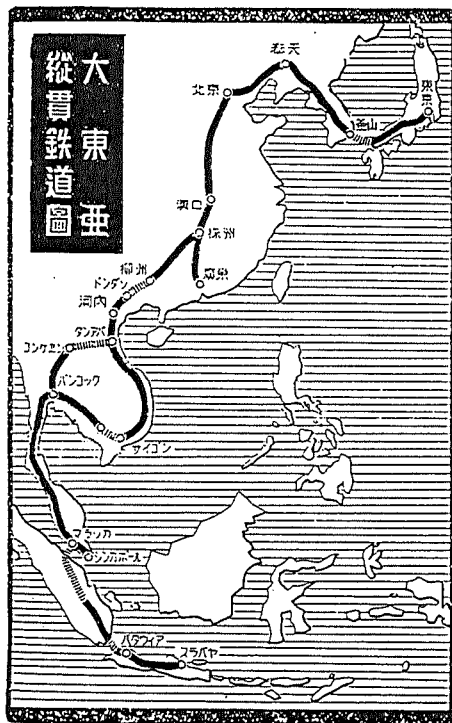
すると、東亜新秩序の建設のときと同じく連動して、今度も鉄道分野で、早速、大東亜共栄圏に該当する地域の東アジアおよび東南アジアにおける交通政策あるいは縦貫鉄道の建設論が花盛りになった。それを代表する動きとして「大東亜建設審議会」が、昭和十七年二月十三日の閣議で決定され、設立された。この中の第八部会として交通部門の審議機関が設置され、軍事、外交を除く「大東亜建設に関する重要事項」の調査、審議を行ない、答申することとなつてゐた。

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、町田忠次など三十七名であった。注目されるのは、専門委員に満鉄副総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総裁に就任して、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経済、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見られる。

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

「大東亜縦貫鉄道」の構想



「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」

された。このときに確保した鉄道もまた同じであった。それに、国によって軌間は種々異なっていた。日本が主導権を握り、縦貫する鉄道を通すことは至難の技であり、たとえ可能性があるととしても、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

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技であった。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。

多大な犠牲を伴った日本軍の大々的な攻勢で一時的には占領したものの、その後は昼、夜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

「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に経済建設、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実に把握し以て広域に対する我国国防の基底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、対象地域はもっと広がった。

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、日満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。従っ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

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っていく。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奥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

点を繋ぐ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、一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儀名分としていながらも、真の狙いはもちろん別にあつた。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つた。

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つた。

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、次の通りであつた。

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—クンパワビ—盤谷—パゲンベ—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—タンピサー—ラングーン—キャンジン—チツ