

鐵路のデザイン

ゲージの中の鉄道史

升田嘉夫  
Yoshio Masuda

批評社

鐵路の  
デザイン

ゲージの中の鉄道史

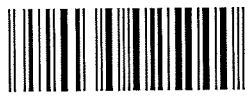
升田嘉夫

Yoshio Masuda

批評社



9784826502412



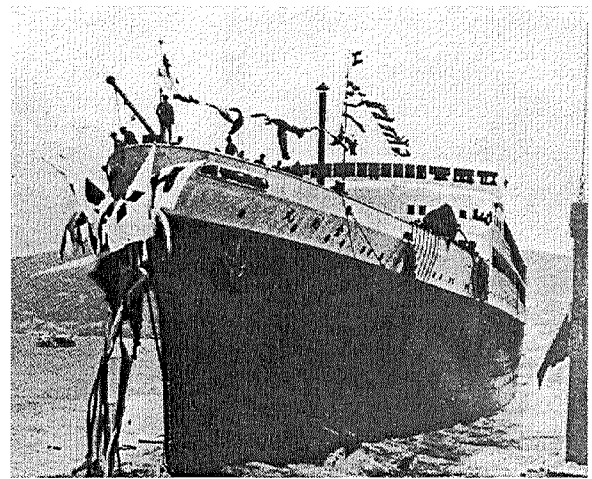
1920065025000

ISBN4-8265-0241-9 C0065 ¥2500E

定価：本体2500円＋税

戸間の直通列車を最急行、急行、直行の三種類とした時には、最急行の到達時間は13時間40分にまで短縮された。その後、東海道線の全線複線化（一九一三年）、東京―国府津間電化（一九二五年）などでさらにスピードアップがはかられたが、それでも「燕」の登場までは東京―神戸間の運転時間は11時間半を要していた。「燕」のスピードは画期的であり、東京―大阪間8時間の壁が破られるには五六（昭和三二）年の東海道全線電化にともなう7時間半運転の実現を待たねばならなかった。

一方、山陽本線についてみると、一九〇一（明治三四）年に私設山陽鉄道神戸―下関間が全通したあと、〇三（明治三七）年に神戸―下関間に特別急行列車の運転が開始されていたが（時速46・4キロ、到達時間11時間20分）、その翌々年には新橋―下関間を直通する日本最長区間の急行列車が運転された。そして一二（明治四五）年の大ダイヤ改正で新橋・下関間に設定された1・2等特別急行列車は、関釜連絡船を介して朝鮮総督府鉄道局の京釜線、京義線を通り、さらに鴨緑江鉄橋を渡って満鉄に連絡するという国際連絡ルートの一環としての使命をおびていた。この時のダイヤでは東京―下関間が25時間08分（時速47・3km）、



関釜航路の客貨船金剛丸（1936年就航、7081トン、旅客1746人、貨物2608トン搭載）

そして国際連絡ダイヤの東京から長春（満鉄の終着駅）までは69時間20分であった。長春からはさらにロシア東清鉄道を経てシベリア鉄道に直通する列車に接続しており、このシベリア鉄道の列車には週1回ワゴン・リー客車が連結されていて、ヨーロッパに直通することができた。今にして思えば夢のような世界である。

三七（昭和一二）年七月一日のダイヤ改正は、戦前の国鉄の黄金時代の絶頂をきわめるものであった。東京―神戸間に特急「鷗」が増発され、さらに東京―神戸間および東京―下関間の急行列車がそれぞれ4往復となり、これに不定期列車を加えると東海道本線には1日最高18往復の特急・急行が行き交うようになった。このほか各線区の急行列車網も整備された。しかし、国鉄の黄金時代はこのダイヤ改正が最後となった。ダイヤ改正から1週間もたたない七月七日夜、北京郊外の盧溝橋付近にとどろいた十数発の銃声が日本の運命を大きく狂わせることになった。日本は中国との全面戦争に突入し、さらに太平洋戦争へと続く長い戦乱の泥沼にのめりこんでいったのである。

## 2 中断された新幹線計画

### 戦時経済体制

広軌鉄道の構想はつねに戦争にともなう浮上してくる。戦争はいわばゲージ問題を煮立てる竈（かまど）であった。日中戦争勃発のあと急速に浮上してきた「弾丸列車計画」のときもそうであった。ただ

しこのときはほとんど反対がなく、とんとん拍子にことは運び、きわめて短期間に広軌新幹線の着工にこぎつけている。日清戦争前後の時期や、日露戦争後に後藤新平らの広軌改築派が長い政争のすえに敗退した時期とは、状況がすっかりちがっていた。

状況変化のもつとも重要な画期としては、一九三六（昭和一一）年の「二・二六事件」をあげるべきだろう。この事件は昭和史のなかでも最も重要な転換点のひとつに数えられている。雪の首都を四日間にわたり震撼させた陸軍青年将校たちのクーデタは失敗に終わった。しかしこの事件は陸軍のファシズム支配体制を確立する契機となり、事件後、陸軍は圧倒的な発言力行使する政治勢力にのしあがったのである。一方の政党政治勢力はすでに、陸海軍将校らが犬養首相を襲った五・一五事件（一九三二年）以来、日本の運命を担うだけの気概も能力も失っており、もはや軍部の暴走を食い止める力をもたなかった。

二・二六事件は財政経済政策にとつても大きな転換点であった。事件以後の経済は「準戦時経済体制」と呼ばれたが、それは統制経済にむけて経済体制の再編成を進めようとするものであった。やがて日中戦争の勃発とともに「戦時経済体制」に移行し、本格的な統制経済の時代に足をふみこんでいくことになる。こうした経済体制の転換を主導したのは軍部の軍備拡充計画であった。

二・二六事件のあと、陸軍は軍備の基盤となるべき重要産業拡充計画の策定にとりかかり、翌三七年五月末には「重要産業五年計画要綱」を陸軍省案として内閣に提議している。この「要綱」はただちには政府計画とならなかつたが、当時の政府の経済政策に強い影響を与えた（『商工政策史』第一一巻、九九頁）。この案の策定に中心的役割を果たしたのが、当時陸軍参謀本部の作戦課長石

原莞爾大佐である。石原は関東軍参謀のときに満洲事変（一九三一年）の謀略を計画した人物としてよく知られているが、その後、参謀本部作戦課長に就任すると、満洲・ソ連国境における日・ソ兵力を比較してみても、日本軍の劣勢に驚いたという。そこで、五年間ほどの国ともことを構えることなく、最大の仮想敵国ソ連との開戦にそなえて重化学工業の発展、とくに軍需産業の発展を図ろう、というプランに取り組んだものである。その内容には立ち入らないが、ひとつだけ、鉄道に関する重要な方針として、「朝鮮海峡横断鉄道敷設に速やかに具体的調査研究を促進す」と明記されていたことに注目しておきたい。

#### 国家総動員

日中戦争の開始にともない国内の政治経済情勢は急展開をとげる。

一九三八（昭和一三）年四月、全面的な戦時経済体制を確立するため「国家総動員法」が公布される。この法律は戦時において国内の総力を動員するため、「労務・物資・資金・施設・事業・物価・および出版に対して、また平時にあつても国民登録、技能者養成、物資保有、業務計画の決定、試験研究などに対して必要な命令または措置をとることができる」という、きわめて広範な権限を政府に与えるものであった。運用の如何によっては国民の権利および財産に対して決定的な制限を加えることができる、真に画期的な統制法規であった（『商工政策史』第一一巻、一八二頁）。しかも統制の具体的内容についてはすべて勅令に委ねるといふ、包括的な「白紙委任」立法であったため、議会においてはさすがに政党側からも、これではナチスの受権法と同じではないかという

議論が行われたが、陸軍の強い圧力によって原案どおり可決された。

総動員法と同じときに、「電力管理法」と「日本発送電株式会社法」が公布され、電力事業に対する国家の直接統制が行われるようになった。また、電力とともに重要なインフラストラクチャーである交通部門についても、地方鉄道、軌道、バス事業の統合再編成をはかるため、「陸上交通事業調整法」が公布されている（実際には一九四一―昭和一六年以降に、東京、大阪をはじめ各地で私鉄、バス事業の大規模な統合再編成が行われた）。

さらに三九（昭和一四）年一月には、さきの陸軍省案「重要産業五年計画要綱」を四カ年計画に改訂した「生産力拡充計画要綱」（昭二三―一六年度）が閣議決定された。

このようにして、経済の国家統制はその後も急ピッチに進行していくが、国家統制は経済のみならず国民生活のあらゆる分野に及んだ。「国家総動員体制」はたんに物資や資金の動員だけでなく、国民精神の総動員が必要であった。このため、三八（昭和二三）年一〇月、国民精神総動員中央連盟が発足し、国民の総意を戦争にむけて積極的に結集するキャンペーンが開始された。戦局が進むにつれて国民は耐乏生活を強いられ、「パーマネントはやめましょう」が流行語となり、「日の丸弁当」がもてはやされ、「贅沢は敵だ」のポスターが街頭にはりめぐらされた。

この頃、政党はどうしていたのかといえ、原敬が官僚・軍閥勢力を相手につばぜりあいを演じた末に政権を勝ち取った頃の面影はまったくない。五・一五事件によって政党政治の時代は終わりを告げ、政党の力はいちじるしく衰退していた。一九三〇年代半ば頃には、軍部との協力関係や政治情勢の変化への対応をめぐって、各党とも激しい内部抗争と分裂の季節をむかえ、破局に向かっ

て走りだしていた（一九三九年には政友会は三派に分裂していた）。そして四〇（昭和一五）年六月、時局に対応する新しい政治勢力の結集をめざす、近衛文麿の「新体制運動」構想が発表されると、各党・各派はこの構想にとびつき、新体制に合流するために相ついで解党してしまったのである。「バスに乗りおくれるな」がこのときの合言葉であった。

この前後から日米開戦までの主な出来事を年表から拾っておく。

一九三九（昭和一四）年 九月 独、ポーランドに侵攻（第二次世界大戦始まる）。

一九四〇（昭和一五）年 九月 日本軍、北部仏印（インドシナ）に武力進攻開始。

九月 日独伊三国同盟締結。

一九四一（昭和一六）年一〇月 東条英機内閣成立。

一二月 日米開戦。

#### 弾丸列車計画の急浮上

日中戦争が始まると、軍隊や軍需物資の輸送などにより国鉄の客貨輸送量は飛躍的に増加し、そのうえ船舶の不足とガソリン消費規制によって、海運と自動車の客貨需要が鉄道に殺到した。一九三六―四〇年度（昭和一一―一五年度）までの輸送量は、旅客人キロで1・89倍、貨物トンキロで約1・74倍という急激な増加を示し、各線区で輸送は逼迫し主要幹線の沿線では滞貨の山がきずかれた。

このような状況に対応し戦時輸送を完遂するために、国鉄は早急に輸送力を増強することを求め

られ、政府の生産力拡充四カ年計画に対応する輸送力拡充四カ年計画（一九三八～四一年度）を策定し、これに取り組んだ。この計画は軍需生産の拡充に対応して、貨物輸送力の拡充を中心にしたものであり、貨車の新造、線路増設、停車場などの改良を実施したが、とくに貨車の増備に重点がおかれた。一方では、一九三八年度以降の国家投資は軍需を最優先するという政府方針にもとづき、鉄道敷設法による国鉄の新線建設も未着手区間の工事が中止または繰り延べとなり、主要幹線の増強に重点がしぼられた。

こうした流れの中から急速に浮上してきたのが、東京～下関間の「広軌新幹線」の建設計画である。この計画は誰いうとなく「弾丸列車計画」と呼ばれるようになった。

日中戦争勃発後、とくに東海道・山陽両本線は、大陸との間の輸送の増加によって輸送力が限界に達する状態となり、早急に抜本的な対策を講ずる必要にせまられていた。鉄道省は企画委員会に鉄道幹線調査分科会を設けて対策の検討にとりかかったが、三八（昭和二三）年一二月、その第一回会議の席に二つの建設局原案が提出された。いずれも東京～下関間に高速運転用の別線を新設する案であるが、ひとつは広軌案であり、他は狭軌案であった。広軌案は東京から大阪まで4時間50分、下関まで9時間50分、工事費4億7502万円、工期六年、一方の狭軌案は工事費2億5703万円、工期四年という構想であり、この原案をもとにさらに具体的な検討が進められた。

翌三九（昭和一四）年七月、この新線建設計画の推進をオーソライズするために、鉄道大臣の正式の諮問機関として鉄道幹線調査会が設置された。委員は関係各省次官、学識経験者、財界人、鉄道OBらであったが、実施案作成のための特別委員会の委員長をつとめたのは、かつて後藤総裁時

代に「三線軌条方式」を編み出した島安次郎であった。原内閣のもとで広軌論を主張して容れられず、国鉄を去ってから一五年ぶりの出番であり島は奮い立った。幹線調査会は短期間に集中審議を行い、早くも同年一一月には、東京～下関間に広軌新線を建設すべしという答申をまとめあげた。その要点はつぎのとおりであった。

- ① 増設線路は現在線に並行する必要はない。
- ② 増設線路は複線とすること。
- ③ 増設線路においては長距離高速度の列車を集中運転することとし、貨物列車の高速度運転を阻害しないこと。
- ④ 増設線路の幅員は1435mmとすること。
- ⑤ 増設線路および建造物の規格は鮮満（朝鮮・満洲）の幹線鉄道と同等もしくはそれ以上のものとする。

この答申で新線建設計画は事実上、本決まりとなる。そしてこのあと、翌四〇（昭和一五）年一月の鉄道会議において「東京・下関間新幹線増設に関する件」が原案どおり承認され、つづいて第七五帝国議会において、総額5億5600万円の建設費を昭和一五年度から一五カ年間の継続費に計上する予算案が可決されたのである。このときはじめて「新幹線」という名称が正式に用いられた。

明治から大正にかけてのゲージ改築をめぐるいきさつを思えば、まことにあつけないほどの経過であり、まさに弾丸列車なみの超スピードでことが運ばれた。広軌か狭軌かの選択では広軌論が圧

倒した。それはこの計画が単に東海道・山陽両本線の輸送力増強を図るだけではなく、朝鮮海峡トンネル計画を含むアジア大陸との一貫輸送体系を形成しようという、遠大な構想にたつものであったからである。当初は在来線との互換性がないという理由で広軌に難色を示していた軍部も、結局は大陸との一貫輸送構想を支持して広軌に賛同したという。大陸と一体の交流圏を形成するといふ構想にからんでは、すでに三七(昭和一二)年一月に関門鉄道トンネルが着工しており(四二年六月完成)、三八年には内務省が関門国道トンネルの工事計画を決定している。そして四一(昭和一九)年には朝鮮海峡トンネル掘削のために、弾性波式地下探査法による海底の地質調査が行われている。すべての針路がアジア大陸に向かっていく時代であった。

東京―大阪4時間運転めざす

このときの新幹線計画の概要はつぎのとおりであった。(『鉄道技術発達史』第1編第7章による)。

- ①東京・下関間982.9キロに複線の標準軌を新設し、18カ所の停車場を設置する(東京、横浜、小田原、沼津、静岡、浜松、豊橋、名古屋、京都、大阪、神戸、姫路、岡山、尾道、広島、徳山、小郡、下関)。
- ②工事費はほぼ建設局原案どおりの5億5610万円とする。
- ③工期は昭和一五年度に着工して、東京・姫路間を昭和二四年度までに完成、姫路・下関間は昭和二九年度までに完成する。

④動力方式は東京・静岡間と名古屋・姫路間は電気機関車運転とし、その他は蒸気機関車運転とする。

⑤車両限界は満洲・朝鮮鉄道の限界(幅3400mm、高さ4800mm)を基準とし若干の変更を加えたものを採用する。

⑥旅客列車の最高時速を150キロとし、東京・大阪間4時間、東京・下関間9時間運転とする。将来、全線電化または特殊動力車の使用により最高200キロを目標とする。貨物列車は最高時速150キロと90キロの二種類を運転する。

⑦列車回数はつぎのとおりと想定する。

旅客列車	東京・大阪間	42	大阪・下関間	31回
貨物列車	〃	12	〃	10回

⑧旅客列車の種別は急行列車と普通列車とし、急行列車の停車駅は、東京、横浜、静岡、名古屋、京都、大阪、神戸、姫路、岡山、広島、下関とする。

なお将来は最高時速200キロの特急列車(東京、名古屋、大阪、広島、下関)も運転する。

⑨旅客列車の編成両数と定員は次のとおりとする。			
昼間急行	9両、357人	夜行急行	9両、270人
昼間普通	12両、473人	夜行普通	13両 *

ところで、この計画と後藤新平時代の構想との間には大きなちがいがあった。そもそも改築と新設とのちがいがあったが、それ以上に4分の1世紀にわたる鉄道技術の進歩が反映されていたから