

書 評

原田勝正著：『日本鉄道史—技術と人間—』

刀水書房 2001年6月刊

A5版 488ページ 3,300円

基本資料に基づいて個々の事実についてその実態を明らかにし、評価するという歴史学、地理学などの基本的な研究手法が、鉄道の歴史的発展の研究に適用されるようになったのは、1958、59年に発表された石井常雄による経営史の立場からの研究に始まる¹⁾。しかし、この種の研究—評者は後年、これをマイクロ鉄道史と名付けた—が多数現われて学界の主流を形成するのは1960年代後半以降である。この時期から本書の著者である原田勝正はこの学界のリーダーの一人として活躍してきた。原田は早くから近代政治史のなかで日本の鉄道の歴史を追求してきたが、同時に鉄道技術、とくに地上施設、線路の配置などに造詣が深く、近年の鉄道史研究がことさらに技術面を無視ないし軽視してきた傾向に警鐘を鳴らして、鉄道の社会・経済・文化史的な側面の研究でも技術的な側面を十分に理解し、取り入れることを主張してきた。この面における原田の先行著作には、『鉄道史研究試論—近代化における技術と社会—』（日本経済評論社、1989年）、『鉄道と近代化』（吉川弘文館、1998年）がある。本書もその研究系譜に連なる作品である。

本書は次のように構成されている。

はじめに

第I部 導入から自立へ

1. 狭軌の鉄道
2. 碓氷峠越えのルートと方式
3. 国産機関車の出現

第II部 社会に開かれる鉄道

4. 駅の変身
5. 大都市ネットワークの変貌

第III部 システム変革の推進—その1

6. 高速電車列車の登場
7. 信号の自動化

第IV部 危機における技術と技能

8. トンネルを掘る人々
9. 戦時型車両・遭難連絡船・原爆被災者救難列車

第V部 システム変革の推進—その2

10. 湘南電車の登場

11. 「こだま」から「ひかり」へ

終章

出典一覧、あとがき、日本鉄道史関連年表

著者の本書執筆の意図と立場を「はじめに」の冒頭で、鉄道技術が鉄道の果たす経済的・社会的役割にどのようにかかわってきたかを、鉄道国有化前は官設鉄道、国有後は国有鉄道の歩みを軸として考えた、と述べている。そして鉄道技術の流れを中心において鉄道史を考えたいとする。鉄道史にとって技術の流れは無視してはならない基本的要素と考えられるからである。とくに鉄道技術とその上に成立するシステムを、一定の見通しの上に立つ政策と連係させてきたことが鉄道発展の原動力となり、かつ鉄道が日本の近代化に果たしてきた役割・効果を飛躍的に増大させてきた結果を明かにする、としている。

著者のこの考え方は極めてまともな考え方である。また、鉄道の技術発達を日本の近代史のなかにも組み込んで論じる方法は部分的にはすでに行われてきた。しかし、より広い技術システムのなかでこのことを正面きって論じようとした社会・経済史系の鉄道史研究者は現在でも少ない。そもそも鉄道技術の発達史概要がこれらの人々のもつ基礎教養のなかに組み込まれていないのである。このあたりに現在の日本における鉄道史研究の一つの問題点がある、と評者は考えている。

ともあれ、本書の内容を一瞥し、評者の読後感を付してコメントとしてみよう。

第I部では三つの話題が取り上げられるが、「1. 狭軌の鉄道」では当時の日本人が鉄道技術システムの基本的な要素である軌間（ゲージ＝2本のレールの内側間隔）の重要性に対する理解が欠如していて、また「2. 碓氷峠越えのルートと形式」ではラックレールという登山鉄道に限定された技術システムを幹線鉄道に採用したという点で、いずれもシステム認識欠如の例として紹介される。また、「3. 国産機関車の出現」では1906～07年の鉄道国有化直後に行われた蒸気機関車の国産化を標準化という視点を取り入れて論じられ

た。

3フィート6インチ(1067mm)ゲージの採用が、確かに結果的には大きな選択の誤りであったことは間違いない。しかし、19世紀後半は「軽便鉄道理論」(light railway theory)の盛んな時代であり、鉄道の規格はその地域の経済レベルに適したものとするのが合理的とする判断が国際的に通用していた。イギリス人が植民地の鉄道にこのゲージを採用することが多かったのはこの理由による。当時の日本の経済レベルをアジアの植民地並みとみなしたのはイギリス人技術者としてごく当たり前の判断であったろうし、日本側で鉄道創業の衝に当たった大隈重信や伊藤博文も、この段階ではその後の急速な日本の経済成長を予想することは不可能であったのではないか。そもそも4フィート8インチ半(1435mm)ゲージがスティーヴンソンの郷里ノーサンプトン地方の馬車サイズから決められたという偶然的な経緯があり、当時のヨーロッパ経済にも十分過ぎる広さであった。インドの鉄道が当初に5フィート6インチ(1676mm)という広いゲージを決定しながら、後年に割高な建設費を嫌って狭軌採用に変心したのも、グレート・ウエスタン鉄道が7フィート(2134mm)ゲージに固執しながら結局敗れたのも、いずれも当時の経済レベルに基づく輸送需要には大き過ぎたからであろう。19世紀後半の世界におけるゲージ採用という状況証拠をみれば、日本での狭軌採用はなるべくしてなったという感じがするし、イギリス側が日本の決定を待つことなく勝手に3フィート6インチ用器材の発注をしていた事実からも傍証できる。

本書で取り上げられた蒸気機関車は、幹線急行列車牽引用として輸入された2C、2C1形4形式(後年の標準型旅客列車用機発達の基礎となった)についてのみ論じているが、同時に貨物用機9600形、汎用機8620形の開発過程についても論じるべきではなかったか。また、国産といっても部品ごとにみるとまだかなりの完成品、半成品の輸入があり、将来は規格化、標準化の過程を重要部品ごとに調査するのが一つの研究目標となろう。

第Ⅱ部の「4. 駅の変身」は駅機能の多極化と大都市旅客駅のあり方への理解、「5. 大都市ネットワークの変貌」は大都市における電車の大量輸送機能と高速化について、とくに省線電車の

発達を中心に論じたものである。「国家の中心駅」としての性格を強調して設計され、使いにくい駅になってしまった東京駅と、駅構内における旅客の動線を重視して設計された改築京都駅との対比は面白い。「天皇陛下はご一生のうち何回この駅をご利用になりますか?」と言ったという若き建築技師渡辺節のせりふの引用もなかなか効果的である。大都市における旅客利用が急速に増加して駅設計の考え方が変わってゆく明治末から大正初期の姿が描かれる。しかし、この章の最後にある「あらたな官僚組織における技術」で述べられた「鉄道の線路を国家の手で建設し、村に国家の手で駅をつくる」という政策の展開、「建主改従」の時代といわれながら実は改良工事にも多額の手当てがなされていたという指摘は重要であるが、やや短絡的で本来は章を改めて論ずべき話題と思う。

「5. 大都市ネットワークの変貌」は次章で取り上げられる「高速電車列車の登場」とともに実は私鉄と国鉄を総合して論じないと理解できない問題であり、ここでの私鉄についての記述はやや羅列的に過ぎる。

第Ⅲ部の「6. 高速電車列車の登場」は横須賀線電車化(1930年)の意義を中心に据えて電車列車の高速化を論じている。1914年の京浜線電車の登場に始まる大正期から昭和初期における国鉄電車の性能や装備の発達がかなり詳しく述べられる。実はこの問題も私鉄を抜いた国鉄だけの議論では本質的に不十分で、長距離高速電車の発達を論ずるにあたっては東武鉄道の伊勢崎線・東上線の電化完成(1927~29年)、小田原急行鉄道の開業(1927年)、大阪電気軌道・参宮急行電鉄の伊勢・志摩地方への延長(1930年)など、私鉄の果たした役割についての論述が不可欠であろう。「7. 信号の自動化」では自動信号の発達が詳しく論じられる。沢文三郎著『運転及信号』(鉄道交通全書、春秋社、1941年)が主たる資料となっている。都市化と鉄道の発達を結びつけて論じる場合、この信号システムの発達が従来しばしば欠落していたことに気付かされる。

第Ⅳ部では、「8. トンネルを掘る人々」で関門トンネルの計画と工事の過程が中心となって論じられる。このトンネルが「戦時体制による中断の前になんとか仕上げた本格的工事の最後のもの」

という著者の感想はまさにその通りであろう。大戦末期にあの一衣帯水の関門海峡が米軍による機雷敷設によって実質的に通航不能となったことを考えると、本当に辛うじて間に合ったという感じである。2本の単線トンネルを1本ずつ掘った理由の詮索も面白い。「9. 戦時型車両・遭難連絡船・原爆被災者救難列車」は大戦時における異なる三つの話題を寄せ集めた感があるが、資材節約型機関車のEF13形とD52形の話、関釜連絡船崑崙丸遭難と朝鮮海峡トンネル計画、長崎への原爆投下による被災にあたって関係者の臨機の処置によって救援列車が運転されたという現場職員の的確な行動などが述べられる。戦時設計機関車の話は別としても、いささかエピソード的な話を盛り込みすぎた感があり、この章のまとまりはあまりよくない。

第V部では「10. 湘南電車の登場」「11. 「こだま」から「ひかり」へ」の2章がともに戦後の重要な技術選択のテーマとして描かれている。前者は動力分散方式の基礎をつくった湘南電車の開発(1950年)が中心であるが、九州寝台特急列車の設定、軽量客車の開発、木造客車の鋼体化、飯田線の線路付替え工事に当たったのトンネル掘削機械化など多岐にわたる話題が並べられている。それぞれがかなり重要な技術革新であり、別章建てで論ずるくらいの価値があるし、むしろ動力分散方式導入の話題に絞る、その後の事例を含めてもっと詳しく論ずるべきではなかったか。後者は新幹線開発に至る一連の技術開発過程を追ったもの

で、国鉄内部での決定過程にはまだ語られない部分も多いが、著者はその一端に触れるように努力している。

本書で取り上げられた11個の話題(実はもっとたくさん話題が集められているのだが)は一応それぞれが独立していて相互の関連は薄い。これらをどのようなモチーフで相互に繋いでゆくかは、社会・経済史の中で技術の発達を論じる時に今後模索の対象になるであろう。例えば、評者は全国的な幹線交通(大都市間交通)、大都市圏交通、ローカル交通などといった歴史地理学的な視点で鉄道技術史を含めた考察を続けているが、それも一つの方法であると思う。本書は著者による鉄道技術に関する社会・経済史の蓄積をさらに厚くし、一步前進させたものとして、評価すべきであると思っている。

(青木栄一)

【参考文献】

- 1) 青木栄一：「鉄道交通史」(第4部「交通史学の展開とその系譜」の第1章)。『交通学説史の研究(そのIV)』(交通学説史研究会編)、運輸経済研究センター、1991、pp.422~478。および、青木栄一：「交通地理学を考える(2)」、地理42-11、pp.102~115。また、石井常雄論文は、「両毛鉄道会社における株主とその系譜」(明治大学商学論集41-9・10、1958)および「両毛鉄道会社の経営史的研究」(明治大学商学研究所年報4、1959)。