

2018年度

<博物館小論文部門 優秀賞>

日本の鉄道

経済学部現代経済学科1年
郡 司 健 吾

私は鉄道博物館に行って鉄道について興味が湧き、見方が変わった。私は以前、鉄道とは自分たちや荷物を運ぶものだと思っていた。しかし鉄道には様々な歴史があり、多くの鉄道の種類があることに驚かされた。

私が感銘を受けたのは、鉄道には昔、人車鉄道があったことだ。私が生まれた時にはすでに、ほとんどの鉄道が電気によって動いていたため、私はこのことが当然だと思っていた。レールの上を電気や石炭などを動力で動くということが私の中に固定概念としてあった。そのため、レールの上にお客さんやトロッコを人の力で押す人車鉄道に驚かされ、深い感銘を受けた。その人車鉄道は1895年に開業した「豆相人車鉄道」が最初で、1922年には「松山人車起動」が東北本線松山町駅前から松山町中心部まで約二キロを開業したが1930年には自動車交通の発達による輸送量の減少により廃止された。

次に興味が湧いたのは第1号機関車である。第一号機関車はイギリスから来た日本初の蒸気機関車である。1872年に新橋と横浜を結ぶ日本最初の鉄道である。当時、日本では蒸気機関車を製造することはできず、10両の蒸気機関車を輸入した。この1号機関車は、それら10両の中で最初に完成したため「1号機関車」となった。私は、歴史が好きで1972年に新橋と横浜を結ぶ鉄道が開業されたのは知っていたが、どのようなものか知らなかったので1号機関車を前にした時はとても興奮した。

さらに貨物輸送の歩みについて、興味をひかれた。日本の鉄道貨物輸送は、鉄道開業翌年の1873年9月15日に開始された。当時は15両編成の貨物列車が毎日2往復設定され、その年に運ばれた貨物は手小荷物も含め2389トン、1日平均22.1トンほどだった。その後、日本の鉄道網の発展とともに飛躍的に増大した貨物量に対応するため、1921年には全国で「貨車終結輸送方式（ヤード式）」が導入され各地に「操車場（ヤード）」が建設された。また、自動連結器、自動ブレーキの採用や本州と北海道、四国、九州を結ぶ鉄道

連絡船による貨車航送の開始など、車両の近代化や新しい輸送システムの導入も進みネットワークが充実していった。その結果、1920～1930年代には関東大震災や金融恐慌などの影響を受けながらも、1928年には総輸送量が8853万トンに達した。1945年の終戦直後から、鉄道は復興をけん引する原動力として、いち早く事業の再編成が進められた。1949年6月、国営から公共企業体となった「日本国有鉄道」の発足後まもなく、戦中に疲弊、老朽化した車両や施設などの整備、改装に着手、旅客列車の輸送力増強とともに、復興用資材の輸送を行うため、貨車が量産された。また、電化の進展とともに電気機関車のちにはディーゼル機関車も次々と導入され、列車の高速化も進んだ。1950年代の高度経済成長期に入ると、貨物輸送の近代化に向けて貨物駅の新設、駅設備の増強、パレット輸送対応の有がい車といった新型車両の開発などが進められた。さらに、貨車とトラックの積みかえをよりスムーズに行うことができるコンテナ輸送の研究も進められ、1959年には、日本初のコンテナ専用列車として東京～大阪間を結ぶコンテナ特急「たから」号の運行が開始された。しかしこの頃になると、高速道路をはじめとした道路の整備が進み、トラック輸送が特急に発展し、鉄道貨物輸送の需要が減り始めた。そこで、1964年から貨物列車のさらなる高速化が図られた。最高速度100km/hの運転に対応したコンテナ車や有がい車などが開発され、1968年には一部例外を除き、全車両が75km/h運転をはじめた。また、石油やセメント、化学薬品などの輸送量の増加にともない、それらの物資専用の貨車も開発され、同一の専用貨車だけで編成を組む「物資別適合輸送」も実施された。1970年代に入ると、ほかの交通機関の台頭により鉄道貨物輸送の需要が大きく減少した。そのためコンテナ輸送へのシフトを進める一方で、従来の「貨車集結輸送方式」を廃止し、代わって「拠点間直行輸送方式」を採用するなど、時代に合わせた輸送方式への転換を図った。しかし、国鉄はその後大きく改善できず、1987年4月の分割、民営化により、旅客輸送は地域別に6社に分割、貨物輸送は全国1社体制の「日本貨物鉄道株式会社（JR貨物）」として新たなスタートを切った。

このような歴史や時代に合わせた鉄道の進化に日本の鉄道への尊敬をすると同時に、深い感銘を受けた。

《参考資料》

鉄道博物館展示品