

2018年度

<博物館小論文部門 奨励賞>

鉄道と日本

経済学部現代経済学科1年

長谷川 怜 央

初めに鉄道博物館へ行くにあたって感じたことがある。鉄道博物館に行くまでは鉄道関係に全くといっていいほど興味がなかった。しかし今回このようないい機会ができたので訪れてみると鉄道の歴史に触れることはもちろん、日本の歴史をも知ることができた。今回の経験で日本の歴史にも興味がわいた。現代の若者は昔の出来事、戦争のような大きな出来事を、授業で習う一部としてしか捉えていないだろう。だから鉄道博物館だけでなく様々な博物館に訪れ歴史に深く触れることで、たくさんの過ちや、悲惨な出来事を風化させないことにつながるだろうと感じた。

最初に大きく展示してあったのは、1号機関車である。この1号機関車はイギリスから来た日本初の陸蒸気機関車であり、国指定重要文化財、鉄道記念物である。1872年9月12日に、新橋と横浜を結ぶ日本最初の鉄道が開業した。当時の日本の技術では蒸気機関車を製造することはできず、イギリスから10両の蒸気機関車を輸入して来た。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、栄えある「1号機関車」となった。この1号機関車を見て感じたのは、今で当たり前のように移動手段として使っているが、当時の日本にとっては革命的なものであったと思う。遠くに荷物を運ぶことが可能になり、人が何日もかけて移動していたところが数時間で到着することができる。そうすることによって人と人のコミュニケーションが盛んになり、技術力の交換になり日本が大きく発展したのだと感じた。イギリスとの友好関係が築けていなければ、このような輸入はなかっただろう。現在の日本も他国との友好関係はさらなる発展につながるのだと感じた。

時代によって形や用途が異なっている鉄道の椅子に実際に座る体験ができるようになっていた。そこで座ることができる椅子をできるだけ年代順に座ってみることにした。一番古い椅子に座ってみると、座り心地は固く角度が垂直になっておりとてもリラックスして

長時間座って入られるものではなかった。しかし、現在の椅子は当たり前のように座っていて気がつかなかったが、とても座りやすく工夫を感じた。便利に使いやすくしていかうと人のために時間を費やし考えた昔の偉人は尊敬するなと感じた。

日本の発展にも関わったと思われる貨物輸送車の歩みについても書いてあった。日本の鉄道貨物輸送は鉄道開業翌年の1873年に開始された。当時は15両編成に貨物列車が毎日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に1921年に全国で各地の拠点で同じ方面へ向かう貨車を集め、1本の列車を組み立てて運行する輸送方式である「貨車終結輸送方式」が導入され、各地に貨物列車の組成や切り離しを行う拠点が建設され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、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復興用資材の輸送を行うために貨車が量産された。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急速に発展し、鉄道貨物列車のさらなる高速化が図られた。最高速度100キロの運転に対応したコンテナ車などが開発され、1968年には75キロ運転を始めた。また輸送量の増加に伴いそれらの物資専用の貨車も開発された。1987年の分割・民営化により、旅客輸送は個別に6社に分割、貨物輸送は全国1社体制の「日本鉄道株式会社」として新たなスタートを切ることとなった。国鉄の分割・民営化により誕生したJR貨物は、貨物輸送のコンテナ化を推し進め、新型車両の開発に着手、高速化を目的として最高速度110キロ走行が可能で「ISO規格の国際海上コンテナ」に対応した「コキ100系コンテナ車」の導入が進められた。さらに2003年には最高速度130キロの世界初のコンテナ専用電車M250系が完成し、翌年より「スーパーレールカーゴ」として運行を開始した。2017年現在、JR貨物の列車本数は456本。最盛期に比べ本数こそ少ないものの、コンテナ列車の長編成化や、貨物管理のシステム化・ネットワーク化など様々な取り組みを進めてきた。近年では地球温暖化防止や省エネに対する気運が高まっており、また昨今のトラックドライバーの不足の問題から、少ない運転士で大量に輸送が可能で、大幅にCO2排出量も少ない鉄道貨物輸送が注目されており、国や企業も、トラック輸送から環境負担が小さい鉄道へ輸送手段の転換を図る「モーダルシフト」を進めている。

今回、鉄道の仕組みや歴史に触れて感じたことは、今も昔も日本の発展や進歩に鉄道は大きくかかわっていて、これからも鉄道は日本になくてはならない重要なものであってもっと国民が鉄道に関心を持つべきだと私は考える。

《参考資料》

鉄道博物館展示品

