

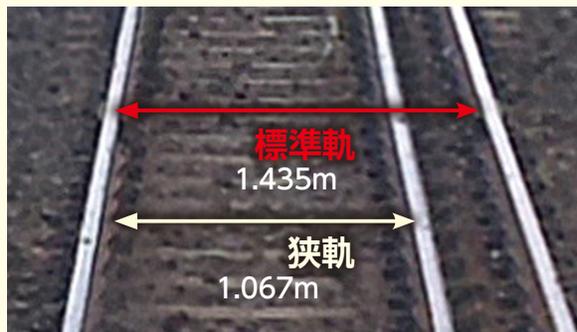
# 新幹線の歴史をつくった人々

## 広軌か狭軌か

日本にはじめて鉄道が敷かれたのは1872(明治5)年、東京の新橋と横浜との間です。明治政府はこのとき、レール間の幅として欧米など大半の国が使っていた広軌(標準軌、1.435m)より狭い狭軌(1.067m)を採用しました。工事費が安くなるうえ、山間部の多い日本向きと判断したからです。

しかし明治時代の後半、日本経済が発展すると、この狭軌を広軌につくり変えるべきだとの声が強まります。広軌の方が、車体が安定してスピードが出るうえ、人や物もたくさん運べるからです。

これに対し「狭軌の鉄道を全国に張り巡らすことが先だ」という反対論も強く、改築計画は先に進みません。



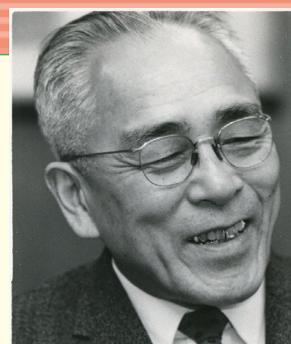
狭軌の在来線と並行する標準軌の新幹線レール。新幹線は標準軌を使っていますが、狭軌との対比のため広軌ともいわれてきました。

## 戦前の計画が生きた

1939(昭和14)年、東京～下関(山口県)間の新幹線計画がもちあがりしました。両都市間に新しい広軌の鉄道を敷き、約1000kmを最速9時間で結ぼうというもので、「弾丸列車」と呼ばれました。朝鮮半島を通じ、中国大陸に大量の物資や人を送り込む必要が生まれ、新幹線が計画されたのです。計画は順調に進みましたが、戦争が激しくなり、1943(昭和18)年、工事は中止になってしまいました。



鉄道の近代化を進めた島安次郎



十河総裁を助け新幹線計画を推進した島秀雄

1955(昭和30)年、国鉄総裁となった十河信二はもう一度、広軌新幹線計画を進めたいと考え、首相をはじめ政治家に必要性を説いて回りました。この結果、1958年末、政府が建設を決め、翌年の着工となりました。それから5年半で開業できたのは、戦前の計画で買収してあった用地や、掘り始めていたトンネルをそのまま使ったからです。

東海道新幹線の工事が始まったのは1959(昭和34)年4月のことです。それから5年半ほどのちの1964年10月1日、東京～新大阪間を走り始めました。前回の東京オリンピック開会式の9日前で、日本中がお祝いムードに包まれました。

## 島安次郎・秀雄父子と新幹線

調査を進めるうちに、調査班は十河総裁だけでなく、多くの人々が新幹線を走らせるために力を尽くしていたことに気がつきました。

和歌山県出身の島安次郎は、鉄道車両の近代化につとめ、「機関車づくりの神様」とよばれました。彼は戦前の新幹線計画の先頭に立ち、具体案を練り上げました。

長男の島秀雄も国鉄の技術者としてこの計画で機関車の設計にあたりました。戦後は十河を助け、新幹線を、各車両にモーターを持つ「電車方式」とするなど、その骨格を作り上げました。新幹線は親子二代の宿願だったのです。

また、戦前の海軍や陸軍で戦闘機などをつくっていた技術者たちも新幹線計画に関わりました。かつての技術を生かし、揺れの少ない車体、スピードの出る型の車両、さらに安全を確保する自動列車制御装置(ATC)などを開発しました。