

日本の歴史 48

『海をわたる機関車： 近代日本の鉄道発展とグローバル化』

中村尚史著（吉川弘文館 2016）

本書の請求記号 686.21||Nak

稲垣宏行

世界最初の公共鉄道は、1825年にイギリスで開業しました。日本最初の鉄道はその47年後の1872（明治5）年でした。1850年代にはインドやオーストラリア、南アメリカで既に鉄道建設が進んでおり、世界的に見れば、随分遅れを取っています。

しかし、幕末までの日本の交通事情を考慮すれば驚異的な発展です。それまでの移動手段の大半は徒歩だったからです。十返舎一九の滑稽本『東海道中膝栗毛』の「膝栗毛」も、人間の膝を栗毛（栗色の馬）に例えた言葉です。それが1890年代から1910年代にかけては急速に発展し、輸送密度や貨物量において、世界で五指に入るほどの業績を上げたのです。

歴史学者の著者は、イギリスやアメリカ、ドイツなど海外との関係も交えた国際的視点で、1869（明治2）年から1914（大正3）年までの日本の鉄道史に触れつつ、現代日本の鉄道業の将来の展開についても述べています。

イギリスは創業間もない日本にも、お雇い外国人を介した技術協力や機関車供給などで大きな影響力を持っていました。しかし1893年頃からの第2次鉄道ブーム以降、アメリカやドイツの台頭に伴い、1900年代には凋落していったようです。

当時のイギリスとアメリカの機関車の性能には明らかな違いがありました。イギリスは燃費と保守費節約の面で優れ、アメリカは速度と牽引力の面で優れていました。現代ならエコロジーなイギリスの方に好感が集まりそうですが、優位に立ったのはアメリカでした。1890年代、イギリスの機関車の生産高、輸出高は世界的に優位でした。加えて、自国の鉄道技術に強い自信を持っていました。それ故、他国の技術を含めた鉄道事情に関する情報収集や輸出競争を怠り、利益面ばか

りか技術革新の面でも遅れを取り、凋落に繋がったと著者は見えています。しかし、消費者のニーズが質よりも「1分1秒でも早く目的地に到達する」スピードを求めていることも要因の一つだと思います。

一方、日本はどのように鉄道を発展させたのでしょうか。著者は一つに、アメリカやドイツを中心とした国々が、機関車の積極的輸出を進めたことで、資材調達のコストと納期が縮減され、技術選択の幅が広がったことを挙げています。いわゆるグローバル化です。二つに、前述の第2次鉄道ブームに便乗した鉄道会社の拡張による需要の拡大したこと。三つは、アメリカやドイツとも積極的に関わり技術革新に成功したこと。しかし何より技術者の自立、高田商会や三井物産など民間企業が鉄道用品輸入の重要な担い手に成長したことなど、国内での意識の高まりも見逃せない要因です。

現在、日本は新幹線に見られるように、高い鉄道技術を有しています。しかし昨今は市場シェアでドイツ、フランス、カナダの鉄道車輛工業の後塵を拝しており、また、中国からも猛烈な追い上げを受けていると著者は指摘しています。そして、日本は現状を正確に認識し多様な鉄道関連企業と共に不断の技術革新を進めるべきだと主張しています。正に歴史は繰り返す。本書の鉄道史は我々日本人にとっての教訓であり、未来に生かすべき財産の一つです。かつてのイギリスの轍を踏まないためにも、現状に満足せず、鉄道も含めたあらゆる面で周りの動向に注意を払い、謙虚さを失わず切磋琢磨しなければなりません。

いながき ひろゆき（司書・情報サービス課）