

伊那電車軌道の電車

鉄道人物伝

No. 17

鉄道電化とともに 小宮次郎



小宮次郎

小野田 滋 / 情報管理部 担当部長

■ 私鉄を経て鉄道院へ

小宮次郎は、佐々木加太郎の次男として1880(明治13)年11月23日に福岡県京都郡行橋町(現在の福岡県行橋市)で生まれました。のちに小宮家の養子となって改姓し、東京帝国大学工科大学電気工学科へ進学しました。在学中に、東京市街鉄道の自営発電所である深川発電所で実習をしましたが、現場では同社の技師長だった藤岡市助⁵⁾の指導を受けました。さらに1904(明治37)年7月には東京帝国大学大学院へ進みましたが、1906(明治39)年6月に退学し、土佐電気鉄道に入社して技師となりました。

当時、土佐電気鉄道では、伊野線の第1期工事(乗出～鏡川橋)と第2期工事(鏡川橋～伊野)が進められており、小宮は発電所の増設工事などを担当しま

した。伊野線は1908(明治41)年に全通し、その後、同年3月には伊那電車軌道(のち伊那電気鉄道を経て現在の飯田線の一部区間)の技師となり、辰野～松島間の建設工事にあたりました。伊那電車軌道は、1909(明治42)年に辰野～松島間が開業したため、小宮は1910(明治43)年4月に鉄道院に転じ、東部鉄道管理局電気課勤務となりました。

■ 碓氷峠の電化

小宮は翌年5月に東部鉄道管理局横川在勤となり、碓氷峠の横川～軽井沢間の電化工事に従事しました。この区間は、66.7%の急勾配を登攀するためラックレール(歯軌条)を使用し、ドイツから輸入されたアプト式蒸気機関車を使用して1893(明治26)年に開業しました。しかし、トンネル内に充満する煤煙が問題となり、わが国の幹線鉄道としては初めての電化が実施されることとなりました。

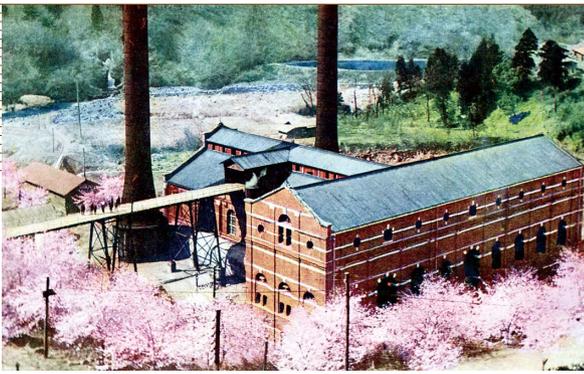
このため、横川に火力発電所を建設し、横川方の丸山と軽井沢方の矢ヶ崎に変電所を設けて、直流600V、第三軌条式(駅構内は架空線式)による電化が実施され、1912(明治45)年5月より電気運転(はじめは蒸気機関車併用の電蒸運転)を開始しました。

小宮は電化と同時に横川電気事務所長兼横川電車庫主任(のちの区長職に相当)となり、電化されたばかりの現場を支えました。その後、1913(大正2)年5月に東京鉄道管理局電気課電力掛主任となりましたが、翌年12月、東京駅開業と同時に運転を開始した東京

～横浜間の電車線(京浜線)は、アメリカから輸入したローラー式パンタグラフの不具合などが発生し、修理のために開業から約5ヶ月間にわたって運休する事態となりました。京浜線の工事は本庁の直営工事として行われましたが、開業後の復旧工事は現場に任されたため、小宮はその対応に追われることとなりました。

京浜線の運転再開を見届けた小宮は、1916(大正5)年7月から翌年9月にかけてアメリカへ派遣され、アメリカの電気鉄道の状況を視察するとともに、京浜線のトラブルの原因となったローラー式パンタグラフの実態調査などを行いました。帰国直後の1917(大正6)年12月に帝国鉄道協会で「米国幹線電気鉄道に就て」と題した講演を行い、インターアーバン(都市間高速電気鉄道)として発展していたアメリカの電気鉄道の最新情報を報告しました。帰国後は鉄道院工作局電気課勤務となり、1919(大正8)年には電化調査委員となって鉄道電化計画の調査にも従事しました。

1921(大正10)年6月には鉄道省名古屋鉄道局電気課長となり、さらに1923(大正12)年2月に東京鉄道局電気課長兼上野電力事務所長となったほか、同年5月には東海道線電気運転実施準備臨時委員会委員となりました。しかし、同年9月に関東大震災が発生したため、内閣直属の機関として設置された臨時震災救護事務局事務官となって震災復旧にあたり、運輸交通通信連絡部勤務を経て、同年12月には鉄道省電気局電力課長兼電化課長に就任しました。



碓氷峠の電化で
新設された横川
火力発電所



電車とバスの博物館
で保存・展示されて
いるモハ510形

■ ふたたび私鉄へ

その後、小宮は体調を崩したため1926(大正15)年11月に鉄道省を退官しましたが、東洋電機製造の2代目社長であった武和三郎の仲介によって、同年12月に東京横浜電鉄に入社しました。当時、同社の役員としては鉄道省OBの五島慶太が在籍していましたが、法科出身であったため小宮は技術の専門家としての活躍が期待されました。五島からは入社早々に「学問的基礎に立って、普遍的に合理化を進め、社員の養成にあたってほしい。」と指示され、業務の能率増進や経費節減、国産品の奨励に関する検討を命じられました。

1928(昭和3)年に東京横浜電鉄技師長、同社取締役となり、1932(昭和7)年には目黒蒲田電鉄取締役となったほか、池上電気鉄道、東京高速鉄道、玉川電気鉄道、京浜電気鉄道、神中鉄道、江ノ島電気鉄道、目黒蒲田電鉄、草軽電気鉄道など多くの関連会社の役員を兼ね、さらに大阪電気軌道と参宮急行電鉄(現在の近畿日本鉄道)の嘱託として、関西方面から伊勢方面への進出を技術面で支援しました。

東京横浜電鉄における小宮は、五島の要請に応えるために修繕費の節減に取り組み、電車のブレーキシューや、パンタグラフのすり板などの消耗品をはじめとして、電車の故障の傾向や機器類の使用状況を詳細に分析し、その成果を主電動機の取り替え、制御装置の改良、電気暖房器やドアエンジンの取り付けなど、当時の在籍車両の修繕や改良に反映させました。

小宮は、戦前の東京横浜電鉄と目黒蒲田電鉄を代表する車両ともいべきモハ510形(のちデハ3450形)電車の設計に取り組み、スウェーデンのSKF社製ベアリング軸受を採用し、日立製主電動機による小型・軽量化などの改良を行って、車種の統一や保守・運用の合理化に貢献しました。モハ510形電車は1931(昭和6)年から1936(昭和11)年にかけて50両が量産され、現在、東急電鉄の電車とバスの博物館(川崎市宮前区)にモハ510形510番が展示されています。

また、1942(昭和17)年には、鉄道省大臣官房研究所に委託して車両性能試験車(マヤ39900形)を借入れ、輸送力の増加と電力節約を検討するための走行抵抗試験を菊名～元住吉間で実施するなど、鉄道省出身者としての立場を活かして社業に反映させました(私鉄が鉄道省に正式に委託した最初の研究成果とされます)。1939(昭和14)年、東京横浜電鉄は目黒蒲田電鉄と合併し、さらに1942(昭和17)年には陸上交通事業統制法によって小田急電鉄と京浜電気鉄道を合併して東京急行電鉄となり、小宮は同社常務取締役となりました。

■ 業界発展のために

終戦時の東京急行電鉄の社長は、鉄道省OBの平山孝でしたが、終戦直後の1945(昭和20)年8月20日付で辞任し、小宮は同日付でその後任の社長となりました。その後、労働運動の高まりや経営の混乱などで役員も頻繁に交代し、小宮も翌年3月1日付で社長の座を小

林あたる中に譲って辞任し、社長としての在任期間はわずか半年にとどまりました。

辞任後の小宮は、以前より兼任していた東横車輛工社の社長を続け、さらに設立されたばかりの日本モーターの社長となりました。東横車輛工事は鉄道車両の臨時修繕や改造工事、日本モーターは電動機の整備を外注作業で行うために設立された会社で、1954(昭和29)年には東横車輛が日本モーターを吸収して東横車輛工業(さらに東横車輛電設を経て現在の東急テクノシステム)となりました。

小宮は、1952(昭和27)年5月、業界団体である鉄道電化協会(現在の日本鉄道電気技術協会の母体となった組織のひとつ)の会長に就任し、協会の活動を通じて戦後の鉄道業界の発展に貢献しました。官民双方で活躍した小宮は、その多年にわたる功績が認められて、1954(昭和29)年に交通文化賞、さらに1961(昭和36)年には藍綬褒章を授与されましたが、同年10月2日に逝去しました。

文献

- 1) 小宮次郎：米國幹線電気鐵道に就て、鉄道、No.141,1918
- 2) 東京急行電鉄編：東京横浜電鉄沿革史、東京急行電鉄、1943
- 3) 十河信二：故小宮次郎君をしのんで(ほか)、電気鉄道、Vol.15、No.12,1961
- 4) 東横車輛電設：東横車輛電設50年史、東横車輛電設、1990
- 5) 小野田滋：電気鉄道の父 藤岡市助、RRR、Vol.54、No.3、pp.42-43,1997