

鉄道人物伝

No.23

鉄道電化の推進 西村英一



西村英一

小野田 滋／情報管理部 担当部長

■ 鉄道電化への道

西村英一^{にしむら えいいち}は、1897（明治30）年6月28日に、父・三吉郎の長男として大分県東国東郡姫島村で生まれました。地元の姫島尋常小学校、姫島水産補助学校を経て大分中学校、第七高等学校造士館（鹿児島）へと進み、1921（大正10）年に東北帝国大学工学部電気工学科に入学しました。同校の抜山平一教授の下で電磁気学や通信技術を学んで通信省をめざしていましたが、電気局を創設して鉄道電化を本格化させていた鉄道省に惹かれて進路を変更し、同校を1924（大正13）年4月に卒業して鉄道省に入省しました。

当時の鉄道省では鉄道電化を推進するために電気工学科の卒業生を積極的に採用しており、西村と同期の電気工学科出身者は20名を数えましたが、

肝心の電化は東京近郊を除いてほとんど進捗しませんでした。西村は、電気局勤務のち同年6月には神戸鉄道局電気課勤務となりましたが、電化計画のため近畿地方の電力事情を調査するなどし、1928（昭和3）年には東京鉄道局川崎変電所主任に転勤となって、技師に昇進しました。

その後は、新設されたばかりの潮田変電所（のち新鶴見変電所に改称）主任を経て、赤羽発電所主任、上野電力事務所技術主任、新橋電力事務所技術係長など、東京近郊の現業機関を転々としてしました。

■ 電気局の廃止

1937（昭和12）年に電気局電化課勤務となった西村は、ようやく鉄道電化と本格的に取り組むこととなり、その基盤となる信濃川水力発電所の建設にあたりました。また、1938（昭和13）年6月～7月にかけて満洲国と中華民国に派遣され、大陸の電力事情の調査などに従事しました。

新潟県十日町付近の信濃川に鉄道省直轄の水力発電所を建設する計画は、1919（大正8）年頃から検討が進められていましたが、監督官庁や電力会社との調整に難航し、1931（昭和6）年に信濃川電気事務所を設置してようやく第一期工事に着手しました。その後も、発電所のある新潟県から東京の武蔵境変電所に送電するための高圧送電線鉄塔の建設をめぐる、商工省の強い反対があり（当時、戦時体制下で電気事業を統合する動きがあったため）、「試験鉄塔」の名目で送電線の設置を強行し、西村は部下とともに新潟県十日町から東京の武蔵境までの^{こうちよう}亘長191km



現在の千手発電所（新潟県十日町市）

を、約一か月間かけて踏査しました。こうして信濃川発電所は1939（昭和14）年に千手発電所が第一期工事として完成し、同年11月16日より東京近郊へ向けて送電を開始しました。

1942（昭和17）年1月には門司鉄道局電気部長に異動し、同年に開業した関門トンネルの電化設備の総仕上げを行った後、同年9月に仙台鉄道局施設部長に転じました。戦争の激化とともに鉄道電化は空襲で設備が被災すると列車が動けなくなるという理由で軍部から猛反対されていましたが、こうした中で鉄道省は1943（昭和18）年1月に通信省と統合されて運輸通信省となり、同時に電気局も廃止されて施設局に吸収されました。1944（昭和19）年に東京鉄道局電気部長として2年半ぶりに東京に戻り、空襲で被災した鉄道施設の復旧にあたりましたがそのまま終戦を迎え、終戦後の1945（昭和20）年10月に運輸省鉄道総局施設局鉄道監となりました。

■ 電気局の復活

終戦後、石炭資源の不足を背景として鉄道電化が注目され、1946（昭和21）年2月には鉄道総局に電気局が復活し、西村が局長に就任しました。西村は「電気関係業務の復旧、復興並びに拡充と生産工場の転換方策に関する件」と題した冊子を配布し、鉄道電化による日本の産業経済の復興をめざしました。また、同年12月には社団法人として鉄道電化協会（現在の日本鉄道電気技術協会の前身となった組織）



1956(昭和31)年11月19日に完成した東海道本線の全線電化(初日の特急「つばめ」号)



郷里の大分県姫島村にある顕彰碑

を設立し、産学官が一体となって鉄道電化に取り組む体制を整えました。

このうち、信濃川発電所の工事再開は、GHQ(連合国軍最高司令部)側が日本の経済事情を理由に反対していましたが、西村は英語に堪能だった小田達太郎⁵⁾を通訳として粘り強く交渉にあたり、1948(昭和23)年によりやく工事再開の承認を得て小千谷発電所の建設に着手し、1951(昭和26)年に完成しました。

また、電化工事の再開により、1947(昭和22)年には上越線の高崎～水上間と石打～長岡間が国鉄線における戦後初の電化区間(戦前までに水上～石打間を電化)となり、日本海側への石炭輸送路としての機能を強化し、続いて1949(昭和24)年には奥羽本線福島～米沢間が電化されました。一方、戦争で中断したままだった東海道本線の電化(戦前までに東京～沼津間、京都～神戸間を電化)は、1949(昭和24)年に沼津～静岡間、静岡～浜松間が相次いで電化され、戦後の第一歩を記しました。

1948(昭和23)年3月には東北帝国大学の1年先輩で、鉄道技術研究所第六部長(電気関係担当)だった服部定一(服部は理学部物理学科卒)に、高速電気運転のための架空電車線の開発研究を要請し、同年4月には東海道本線三島～沼津間でモハ52形電車を用いた高速試験を実施しました。この試験によって、変形Y形シンプルカテナリーが高速化に適した架線方式であることが確認され、のちに東北本線、常

磐線、北陸本線、山陽本線などの幹線電化で大々的に採用されました。

西村は、信濃川発電所と鉄道電化の工事再開に目途が立ったことを潮時として鉄道を去ることを決意し、1948(昭和23)年11月に退官しました。ちなみに、東海道本線の全線電化が達成されるのは、さらに8年後の1956(昭和31)年のことでした。

■ 国政での活躍

西村は、1949(昭和24)年1月23日に行われた第24回衆議院議員総選挙に大分県二区から民主自由党公認で出馬し、初当選を果たしました。政界入りは、元運輸次官で鉄道省同期入省の佐藤栄作の薦めによるものとされますが、当時、佐藤の遠縁でもある吉田茂は政権基盤を盤石にするため官僚出身者を大量に当選させていわゆる「吉田学校」と称する議員グループを率いており、西村もそのひとりとなって1953(昭和28)年には運輸政務次官に就任しました。

国会議員となったばかりの頃、佐藤栄作の仲介で田中角栄の知己を得、田中が社長となって再建にあたっていた長岡鉄道(のち越後交通)の電化工事の技術指導を行いました。戦後の鉄道電化は私鉄でも活発に行われ、1946(昭和21)年の近江鉄道の電化を皮切りとして中小民鉄を中心に全国へと広がり、長岡鉄道も1951(昭和26)年に電化されました。

また、西村は鉄道電化を推進するた

めの民間会社を企図し、政府やGHQとの折衝を重ねて鉄道電化振興株式会社を設立し、民間投資や外資を募って電化の進展を加速させようとした。この案は、佐藤栄作の後押しなどもあって、1950(昭和25)年頃には会社設立の一手手前まで話が進みましたが、実現には至りませんでした。

西村は1955(昭和30)年の総選挙で落選しましたが、1958(昭和33)年の総選挙で4回目の当選を果たし、1962(昭和37)年の第二次池田内閣で厚生大臣として初入閣を果たしました。その後、1966(昭和41)年の第一次佐藤内閣で建設大臣となり、1974(昭和49)年の第二次田中内閣で国務大臣、国土庁長官、1976(昭和51)年の福田内閣で行政管理庁長官を歴任しました。また、首相外遊中の総理大臣臨時代理をたびたび務め、自民党経済調査会長、党経理局長、党財務委員長を経て1979(昭和54)年には党副総裁に就任するなど党の要職を務めました。

しかし、翌年の総選挙で落選したため、政界を引退しました。その後1985(昭和60)年3月には故郷の姫島に、田中角栄の揮毫による「西村英一顕彰碑」が建立されました(西村記念公園を併設)、1987(昭和62)年9月15日に90歳で永眠しました。

文 献

- 1) 西村英一：雲をつかむことか、西日本新聞社、1983
- 2) 関四郎：戦後世界に魁た上越線電化、経済論壇社、1987
- 3) 西村英一先生追想録刊行会編：追想・西村英一、西村英一先生追想録刊行会、1988
- 4) 関四郎：心に残る人々(23) 西村英一、汎交通、Vol.88、No.1、1988
- 5) 小野田滋：鉄道通信の近代化とともに 小田達太郎、RRR、Vol.76、No.1、pp.38-39、2019