

技術者は人類に貢献すべき — 島秀雄 夢の新幹線 —

(株)日本設備工業新聞社
代表取締役社長 高倉克也

事故の責任をとって国鉄を去った。いまさら戻るわけにはいかない。いまは民間の会社に勤めている。外部から応援すると何度も新総裁に伝えた。それでも諦めることなく復帰を迫ってくる。

鉄道技術者の島秀雄（1901—1998）は父の影響で鉄道省に入り、デゴイチの愛称で全国に知られる貨物用蒸気機関車D51などの設計を手がけてSL＝蒸気機関車の黄金時代を築く。同時に父親が中心となって立案した弾丸列車計画にも携わった。

だが世界に前例のない高速鉄道を実現するという壮大な計画は戦争の激化によって幻と化す。みずからも戦前の計画に関与した新総裁は新たな高速鉄道の開発を島に期待していた。「親父さんの用い合戦をしないか」。その一言に揺り動かされた。

戦争で頓挫した弾丸列車構想

島は関西鉄道に勤めていた父・安次郎と母・順の長男として大阪市で生まれた。関西鉄道が国有化されると鉄道省の官僚として東京へ赴任する。

新橋の桜川小学校、東京府立第四中学校、第一高等学校を経て父も学んだ東京帝国大学工学部機械工学科を卒業し、鉄道省に入省した。大宮工場や大井工場で蒸気機関車の釜炊きなどの実習を受けたあと本省工作局車両課に配属され、蒸気機関車の開発に従事した。国産初の三気筒蒸気機関車C53形の設計に参加したのを皮切りにD51形など全盛期における数多くの名車を設計する。「合理的なメカニズムは美しくなければならない。美しい

機械は性能も素晴らしい」と機能性や美観性などを兼ね備えた設計を信条としていた。

商工省で開始された国内自動車メーカー共同による標準形式自動車の開発にも参加し、のちのいすゞ車の原型となる

TX型を完成させている。数々の実績が認められて海外へ派遣され、ヨーロッパ・南アフリカ・南米の鉄道事情を調査した。とりわけ高速運転で高密度・高頻度の輸送を実現しているオランダの鉄道に深い感銘を受けた。

日中戦争の暗雲が垂れ込める1939年、鉄道大臣招集による鉄道幹線調査会が東京・大阪・下関を時速150km・9時間で結ぶ弾丸列車構想を打ち出した。計画を主導したのは父の安次郎だった。南満州鉄道の理事を務めていた安次郎は鉄道省に呼び戻される。島もチームに加わり「まさか父が鉄道省に戻ってきて、同じ職場で働くことになるとは夢にも思わなかった」と述懐している。

しかし1941年、太平洋戦争に突入すると島はB20形や63系電車など戦時用車両の開発を余儀なくされた。戦局の悪化によって悲願の高速鉄道計画は頓挫する。戦時中、島は三男を猩紅熱で亡くし、弟の邦雄を空襲で喪っている。父の安次郎



島秀雄

も1945年の終戦の翌年に他界した。

戦後、新たに電車用動力台車設計研究会を立ち上げる。蒸気機関車に代わって電車が主役になる新時代のビジョンを描いていた。

安全な超特急へ心血を注ぐ

研究会では従来の電車の騒音・振動問題を解決するために海軍航空技師による航空機の振動理論や機体設計技術などを鉄道技術に取り入れた。鳥は「あんなに夢にあふれた時期を私は知らない」と回想している。自動車を重視し、電車で懐疑的なGHQ＝連合国軍最高司令官総司令部の介入を斥けながら16両の大編成の80系電車による湘南電車の運行を開始した。1949年に日本国有鉄道＝国鉄が発足すると工作局長と理事を兼務し、車両系統の役職のトップに昇り詰めた。

ところが1951年、京浜東北線の電車で桜木町事故と報道される火災事故が発生し、多数の死者を出す大惨事となった。鳥も開発に携わった戦時設計の63系電車が炎上し、火災に対する脆弱性が露呈する。鳥は安全面の改良を徹底的に行ったあと事故の責任を取って辞表を提出した。

辞職後、鉄道車両用台車メーカーの新扶桑金属工業、のちの住友金属工業の顧問に迎えられた。1953年に設立された「鉄道友の会」の初代会長にも選出され、鉄道愛好家との交流を深める。

転機は1955年、旧知の十河信二とごうしんじが国鉄総裁に就任して訪れた。十河は技術分野の責任者として鳥の復職を要請する。当初は固辞していたものの、「君には親父さんの偉業を完成する義務がある。弔い合戦をしないか」と執拗に説得され、周囲の後押しもあってついに承諾した。

技師長に任命された鳥は鉄道の電化体制を整え、十河や職員たちと共に東京・大阪間500kmを時速200kmで疾走する東海道新幹線プロジェクトを始動する。車両設計担当者の中には次男の隆もいた。鳥一家は父、子、孫の三代にわたって夢の超特急の実用化へ挑戦していく。

東海道新幹線の開発に駆使した技術について鳥は「未経験の新技術は原則として使っていない。むしろ既存の、経験済み技術の集大成である」と説明している。未知の画期的な新技術を導入する

のではなく桜木町事故を教訓として何よりも災厄を未然に防止する安全性に心血を注いだ。新橋・横浜間の鉄道開通以来の脈々と連なる技術の積み重ねによって東海道新幹線は誕生する。

名誉ではなく誇りを求めて

新幹線開通目前の1963年、十河が建設予算の支出超過の責任を問われ、総裁を辞任した。鳥も十河のあとを追って国鉄を退職する。

東京オリンピックが開催された1964年、東京駅で行われた東海道新幹線ひかり一号の出発式に十河も鳥も招かれず記念式典だけ出席した。鳥は自宅のテレビでひかり一号の発車を見たという。のちに新幹線の生みの親と呼ばれる鳥は「東海道新幹線はそれぞれの分野に蓄積されていた既存の技術を活かし、現場の皆さんの創意工夫によって出来上がったものです。私は技師長として、単にそれを取りまとめたにすぎない」と語っている。

退職後の1969年、新幹線開発の功績が海外からも評価され、イギリス機械学会のジェームズ・ワット賞を日本人として初めて受賞した。同年、宇宙開発事業団＝NASDAの初代理事長に就任する。生涯で初めて鉄道以外の仕事に携わることになった。ただロケットや人工衛星の開発に際しても安全性を最優先する姿勢は変わらなかった。

在任中に打ち上げた人工衛星にひまわり、きく、ゆりなどの花の名前が付いているのは鳥の趣味の園芸に由来していると伝えられている。理事長職を2期8年務めて引退し、96歳の長寿で永眠した。父と同様に鉄道技術者となって新幹線の初代車両0系の設計に参加した息子の隆は新幹線輸出第一号となった台湾高速鉄道の顧問を務めた。

国鉄時代に鳥はトイレをきれいにしようと提案し、省スペースで掃除しやすい便器を考案する。鳥の頭文字をとってS式便器と名づけられ、家庭や店舗にも設置された。普段から身のまわりの物は常に直角・水平・垂直に並べていたという。

日頃から「技術者は、人類の知見に貢献すべきです。個人や会社、国の名誉を求めてはいけません」と話していた。求めるのは名誉ではなく人類への貢献だ。誰よりも技術者としての仕事に誇りを持っていた鳥の美学が時代を超えて胸に響く。