

鉄道博物館を訪ねて

児玉 寛嗣

マンション屋上の水槽を清掃するので昼間は断水との張り紙を見て、はてと思った。なにしろ、その間はトイレも使えない。そこで頭に浮かんだのは鉄道博物館だ。今年には鉄道開通百五十年。鉄ちゃんではないが鉄道にも多少の興味がある。コンビニで前売りチケットを買った。大宮駅でニューシャトルという新線に乗り換えて一駅だ。車窓からJR大宮工場が見える。工場の端に博物館はある。平日だったので小さな子供を連れて若夫婦、年配者、それに遠足の小学生が目につくくらいで空いている。開業当時、新橋・横浜間を走った蒸気機関車から力モノハシのような恰好をした最新の新幹線までの実物の車両が年代順に置いてある。蒸気機関車、電気機関車、客車、電車、お召し列車と様々で車内に乗り込めるものもある。古い型の新幹線や寝台列車を見て、出張や帰省で利用した頃のことを懐かしく思い出した。名古屋から東京まで食堂車にずっといて同僚と飲み続けたこともあったが、ここには食堂車はなかった。

後に国鉄総裁となった十河信二は東京・大阪間に新しく線路を敷設して新幹線を走らせるという計画を提案したが、日本の国力ではとても無理だと猛反対された。それを押し切り海外からの借款も得て開通にこぎ着けた。在来線と新幹線では線路の幅が違う。前者は一〇六七mm、後者は一四三五mmである。海外では標準軌（一四三五mm）や広軌が多い。なぜ、日本の鉄道が狭軌になったのか。そのヒントは大隈重信の回顧談にあった。

イギリスの技師、エドモンド・モレルが鉄道の建設にあたって大隈らに「ゲージはどうしましょうか」と訊いた。皆はゲージが何か分からない。モレルにゲージの説明してもらい「日本は貧乏な国だから狭いほうがよからう。それなら豪州に最近出来たものがあるというので、それに倣って作ってくれ」と言って狭軌に決まった。

広軌を採用していれば日本の鉄道の輸送力はもっと強化されていたかもしれないが、トンネルの多い日本では狭軌としたことは賢明な選択だったのだろう。