

お茶うけ 第22話

日本最初の蒸気機関車

文化財保護審議会が蒸気機関車「1号機関車」を重要文化財に指定を答申したという記事が、4月18日の新聞にありました。この「1号機関車」は、1872年(明治5年)に、日本最初の蒸気鉄道が新橋 - 横浜(今の桜木町)間に開通した時の10台の機関車の中の1台で、イギリスから輸入されたものです。

この日本最初の蒸気鉄道の始発駅であった今の桜木町駅の改札を入った直ぐ左側の壁に、イギリス人で初代鉄道建築師長のエドモンド・モレルの肖像があります。モレルは、日本の蒸気鉄道の発展に大変功績のあった人で、最初の鉄道開通に優れた指導力を発揮するとともに、鉄道事業の将来を担う日本人鉄道技術者の育成のための教育機関の設立を政府に進言しました。これにより1871年(明治4年)に工学寮が設置され、これが工部大学校となり、後に工科大学として東京帝国大学の機構の一部となりました。彼は鉄道の完成を見ることなく、病のため30歳の若さで亡くなり、横浜山手の外人墓地に葬られました。日本の鉄道はモレルの敷いた軌道に沿って発展しました。



日本の蒸気鉄道の発展を調べる中に、短期間に新しい路線が次々に敷設されたこと、日本人の技術習得の早さに驚かされました。その幾つかを下の表にまとめました。

年代	雇用外国人(人)	鉄道開通区間	土木工事技術の習得	運転技術の習得	車両の国産化
1870(明治3)年	19				
1872(明治5)年	63	新橋 - 横浜			
1874(明治7)年	115	神戸 - 大阪			
1875(明治8)年	109				客車
1877(明治10)年	70	神戸 - 京都			
1878(明治11)年	* 57		逢坂山トンネル		
1879(明治12)年	43			機関方	
1882(明治15)年	22	新橋 - 神戸 新橋 - 上野 #			
1887(明治20)年	14				
1891(明治24)年	若干名在任	上野 - 青森			
1893(明治26)年	若干名在任				機関車

* 推定人数 . # 新橋 - 上野(鉄道馬車) .

日本の蒸気鉄道は、技術的にはほとんどゼロからの出発でしたから、総て外国(鉄道の場合はイギリス)に頼ることになりました。鉄道路の測量・土木工事・運転などの技術、管理職・運転士・職工などの人材、機関車・客車・レールなどの機器・機材に至るまでの総てでした。しかし日本人の技術習得が進むにつれて、お雇い外国人が減り、明治16年以降の新規採用はほとんどなくなりました。

京都と滋賀県大津の間の逢坂山トンネルは、明治11年に日本人土木技術者が工事責任者となり完成させました。列車を運転する日本人の機関方は、明治12年4月に新橋鉄道局に第1期生が誕生し、その年の12月には、京浜間の総ての列車に乗務しました。

車両の製造は、主要機材は輸入品でしたが、先ず客車が鉄道開通3年後に早くも国産化され、機関車はイギリス人の設計をもとに開通約20年後に国産化されたのです。

日本人の設計・製造による日本最初の「模型」蒸気機関車が、横浜開港の4年も前に走っていたという楽しいお話があります。1855年(安政2年)に、当時の佐賀藩で藩主鍋島閔叟公の前で、蒸気機関車の模型の試運転が披露されました。これは佐野常民と田中久重(カラクリ儀右衛門)が中心になって製作したものでした。東京の国立科学博物館の幕末・明治の「ハイテクにっぽん誕生展」に、この「模型」蒸気機関車が今年展示されました。この技術的風土が蒸気鉄道の技術を短期間に習得する力の源であったと思います。

以上

参考資料

『日本の鉄道 成立と展開』野田正徳他著 (株)日本経済評論社刊

『火城 幕末廻天の鬼才』佐野常民、高橋克彦著 PHP文庫