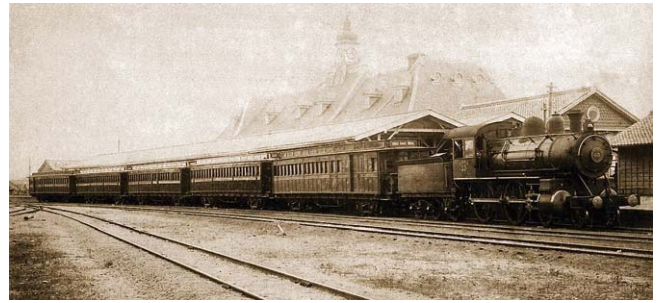


③新製時の関西鉄道23形蒸気機関車「鬼鹿毛」
 明治30年にアメリカのブルックス社で製造された機関車で、
 炭水車に「KANSEI T.K.」（関西鉄道会社）の文字が描かれ、「3」
 は工場出場時の仮番号を示している。（所蔵：鉄道総研島文庫）



④関西鉄道40形蒸気機関車「早風」の牽引する関西鉄道の列車
 明治31年に高速用機関車としてアメリカのピッツバーグ社
 で製造された40形で、当時の日本の鉄道では最大径の動輪
 を備えた。後方には、建築家・長野宇平治の設計による愛知
 停車場が聳える（関西鉄道の名古屋駅）。（所蔵：鉄道総研島
 文庫）



⑤九州鉄道国有化記念写真

関西鉄道などとともに、1907（明治40）年に国有化された九
 州鉄道の国有化記念写真で、前列向かって右2番目から島安次
 郎（帝国鉄道庁技師）、仙石貢（九州鉄道社長）、平井晴二郎（帝国
 鉄道庁総裁）で、島の後ろ（2列目）が白石直治（九州鉄道取締役
 ／元関西鉄道社長）。背景は、九州鉄道本社の建物（現在の九州
 鉄道記念館）。（所蔵：鉄道総研島文庫）

関西鉄道に関係した写真が何点か含ま
 れ、島がこの鉄道と深く関わっていた
 ことを今に伝えています。

写真③は、関西鉄道の23形蒸気機
 関車（のち国有鉄道7650形）の完成写
 真で、島安次郎の入社直後にアメリカ
 から3両が輸入され、勾配区間で用い
 られました。この機関車は「鬼鹿毛」(戦
 国時代の名馬にちなんだ名称)という
 名称で呼ばれましたが、関西鉄道の蒸
 気機関車は、形式ごとにそれぞれ「池
 月」「磨墨するすみ」「春日」などの和名が付与
 されていました。写真④は、アメリカ
 製の関西鉄道40形蒸気機関車（のち国
 有鉄道6500形）で、直径5フィート2
 インチ（1575mm）の動輪径（当時の最
 大径）を採用し、日本では珍しい2気
 筒コンパウンド方式を用いるなど、高
 速性能を重視した設計で、もっぱら名
 古屋－亀山間の平坦線で使用されてい

たと伝えられます。写真⑤は、関西鉄
 道の写真ではなく、関西鉄道と同じ私
 設鉄道であった九州鉄道が1907（明治
 40）年に国有化された際の写真で、関
 西鉄道で島安次郎とも縁が深かった白
 石直治の姿がありますが、島はすでに
 帝国鉄道庁に移籍しており、「官」の
 立場で列席していました。

関西鉄道の写真は、那波光雄が教授
 職を務めていた京都大学工学部の図書
 室にも所蔵されており、いくつかは島
 安次郎の旧蔵写真と重なるので、工事
 の完成などを記念してその都度、関係
 者に配布されていたことが想像されま
 す。写真はすでにセピア色に変色して
 いますが、大判の写真乾板を使用して
 専門の写真師が撮影していたので、細
 かいディテールなども鮮明に撮影され
 ており、貴重な歴史の記録となってい
 ます。



関西鉄道を継承した関西本線は、現
 在も名阪間を結ぶ最短距離の路線です
 が、東海道本線との熾烈な競争が災い
 したためか、その後は改良工事や近代
 化からも取り残され、名古屋と大阪の
 周辺は電化されて、それぞれ近郊区間
 の路線として機能しているものの、山
 岳部は単線・非電化のままです。しか
 し、関西鉄道時代に建設された橋梁や
 広軌断面のトンネルはほぼ原型をとど
 めたまま使用され続けており、明治時
 代から継承された貴重な鉄道遺産とし
 て、島安次郎たちが活躍した時代の関
 西鉄道の心意気を今日に伝えています。

（小野田滋／情報管理部 担当部長）

文 献

- 1) 南海洋八郎編『工学博士白石直治伝』、
1943
- 2) 岡雅行、山田俊明編『ゲージの鉄道学』
古今書院、2002