

鉄道総研の

技 術

遺 産

File No.22

御料車の記録写真

■ 御料車とは

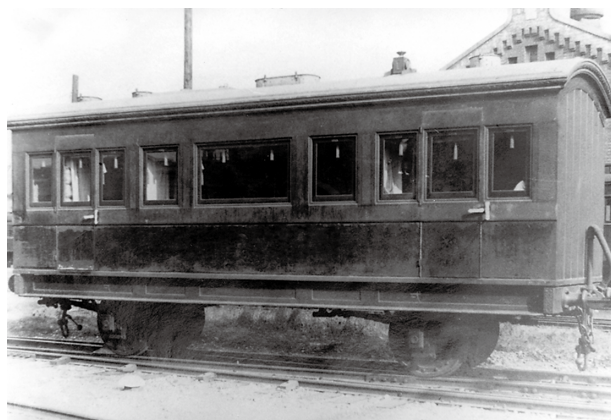
御料車は、自動車を含む皇室用車両の総称で、旧国鉄では、一般に皇室用の客車を「御料車」と呼んでいました。王室のみの利用を前提とした特別な車両は海外にも存在しますが、日本でも明治時代から皇室用の客車が製造され、お召し列車に使用されました。

鉄道総研の図書室には、1967(昭和42)年に当時の国鉄大井工場が作成した新旧御料車の記録写真集が保存されており、明治、大正、昭和の三代にわたる御料車の概要を知ることができます。今回は、この資料の中から日本の車両技術の発達を象徴する5両の御料車を紹介します。

■ 最初の御料車

(旧第1号御料車)

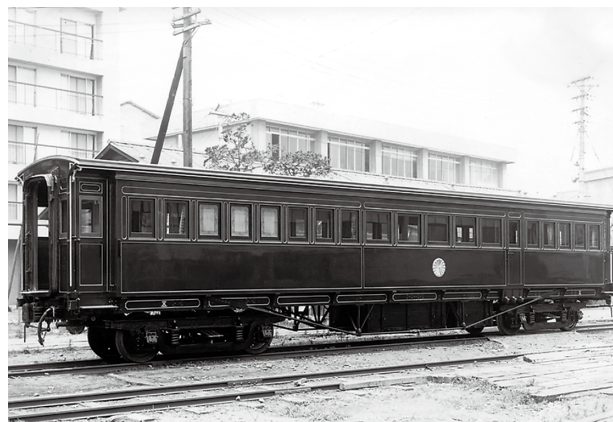
皇室が最初に鉄道を利用したのは、1872(明治5)年10月14日(新暦)の鉄道開業式の時で、明治天皇を迎えて盛大な開業式が行われ、新橋-横浜間を往復しました。しかし、この時にはまだ皇室専用の車両は用いられず、上等車(現在のグリーン車に相当)を充当しました。



①初代1号御料車
1877(明治10年)に新製された最初の御料車で、一部に金属部品を用いたほかは、木製であった。

②第5号御料車

最初に登場した2軸ボギーによる御料車のうちの1両で、昭憲皇太后が使用した。



皇室専用の御料車として最初に製造されたのは、1877(明治10)年の京都~大阪~神戸間の全線開業式の際に製作された旧第1号御料車で、イギリス人技師のウォルター・スミスの指導を受けながら神戸工場で組み立てられました。

旧第1号御料車は木製車体の2軸車でしたが、軸距(車軸の間隔)を広げ、台枠と車体の間に防振ゴムを使用するなど、従来の2軸車と較べて乗り心地の改善が図られました。現在は、大宮の鉄道博物館に保存・展示され、国の重要文化財に指定されています。

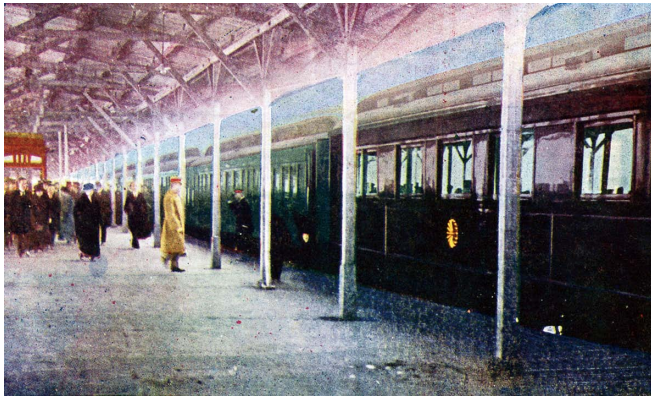
■ 明治中期の2軸ボギー車 (第5号御料車)

明治時代の中期になると、前後に2軸台車を装着した2軸ボギー客車が登場し、客車の車体長が一挙に拡大しました。御料車でも1898(明治31)年に

最初のボギー車として製造された第3号御料車(のち第13号御料車)は、初代第1号御料車の車体長7.3mに対して、2倍以上の16.2mに拡大されました。第5号御料車は、1902(明治35)年に御料車としては3両目の2軸ボギー車として新橋工場で製造され、主に皇后陛下(のち昭憲皇太后)用として使用されました。現在は、第6号御料車とともに博物館明治村で保存・公開されています。

■ 明治末期の3軸ボギー車 (第6号御料車)

第6号御料車は、御料車で初めての3軸ボギー車として1910(明治43)年に新橋工場で製造され、車体長は20.3mとなりました。車体長の拡大にともなう台枠強度を確保するため、従来のトラス棒に加えて、魚腹台枠が



③東京駅御発^{りん}輦のお召し列車
1924 (大正13)年1月27日, 前日の御婚礼の大儀を終え, 沼津御用邸へ西下する東宮殿下(のち昭和天皇)と第1号御料車。



④第1号御料車(二代目)→第3号御料車
御料車としては, 初の鋼製車として1932(昭和7)年に完成した。

⑤第1号御料車(三代目)
昭和戦後の御料車として1960(昭和35)年に新製され, 空気ばね付台車や軽量車体構造を採用した。

採用されました。また, 車体構造ばかりでなく, 内装も螺鈿や蒔絵, 七宝焼などを施した絢爛豪華な装飾を採用し, 明治時代の客車製造技術を集大成した車両となりました。

3軸ボギー台車は, その後の御料車にも用いられたほか, 寝台車や展望車などの乗心地が重視される優等客車に使用されました。

■ 昭和戦前の鋼製車 (第1号御料車→第3号御料車)

昭和時代になると, 外板に鋼材を使用した鋼製客車が登場し, 強度と耐久性に優れた車体構造として普及しました。御料車でも, 1932(昭和7)年に大井工場で製造された第1号御料車で鋼製車体が採用されました。車体長20.0mの3軸ボギー車で, 屋根は第6号御料車のような二重屋根ではなく, 丸屋根を採用して, より近代的なスタイルとなりました。

当時は, 溶接技術が発展途上だったため, 鋼材の接合にはリベットを用いましたが, 皿リベットを用いて表面を平滑に仕上げました。また, 新製時は, 冷房装置(空気調和装置)が取り付けられていませんでしたが, 1955(昭和30)年に車軸発電機による冷房装置が搭載されました。

■ 昭和戦後の軽量車 (第1号御料車)

1960(昭和35)年に大井工場で製造された三代目の第1号御料車は, 戦後に製作された初めての御料車で, 客車による御料車としては最後の新製車となりました。この御料車は, 空気ばね付台車による2軸ボギー車となり, 車体も溶接接合を採用し, 20系固定編成客車などで用いられた軽量車体構造で登場しました。このため, 新製時の自重は, 先代の第1号御料車(第3号御料車に改番)の43.5トンに対して,

40.1トンに軽量化されました。

三代目の第1号御料車は, 1960(昭和35)年に開催された秋の熊本国体の行啓で初めて使用され, 翌年5月には航送用具(連絡船で航送するための固定用具)を取り付けて, 植樹祭が行われた北海道でも使用されました。



御料車は, 美術工芸品として価値のある内装や装飾で知られますが, 技術史的にもそれぞれの時代の旅客車の技術の粋を集めた車両として貴重で, 御料車の歴史をたどることで日本の旅客車の歴史を概観することができます。

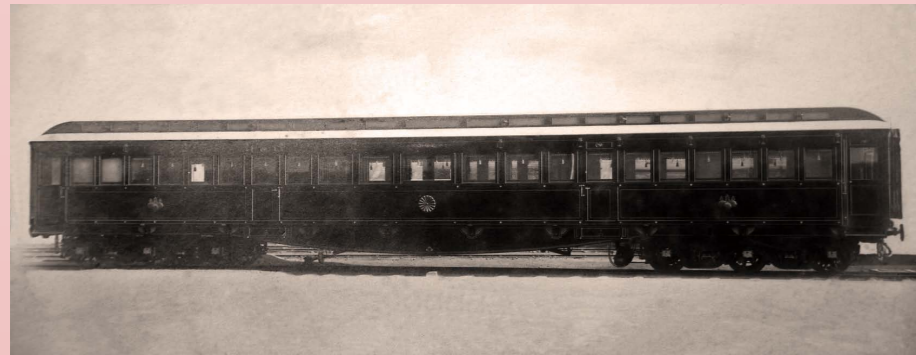
(小野田滋/情報管理部 担当部長)

文 献

- 1) 星山一男: お召列車百年, 鉄道図書刊行会, 1973
- 2) 田邊幸夫: 御料車物語, レールウェイ・システム・リサーチ, 1986
- 3) 小野田滋: 初代1号御料車の図面をめぐって(1)(2), 鉄道ファン, No.594, No.595, 2010

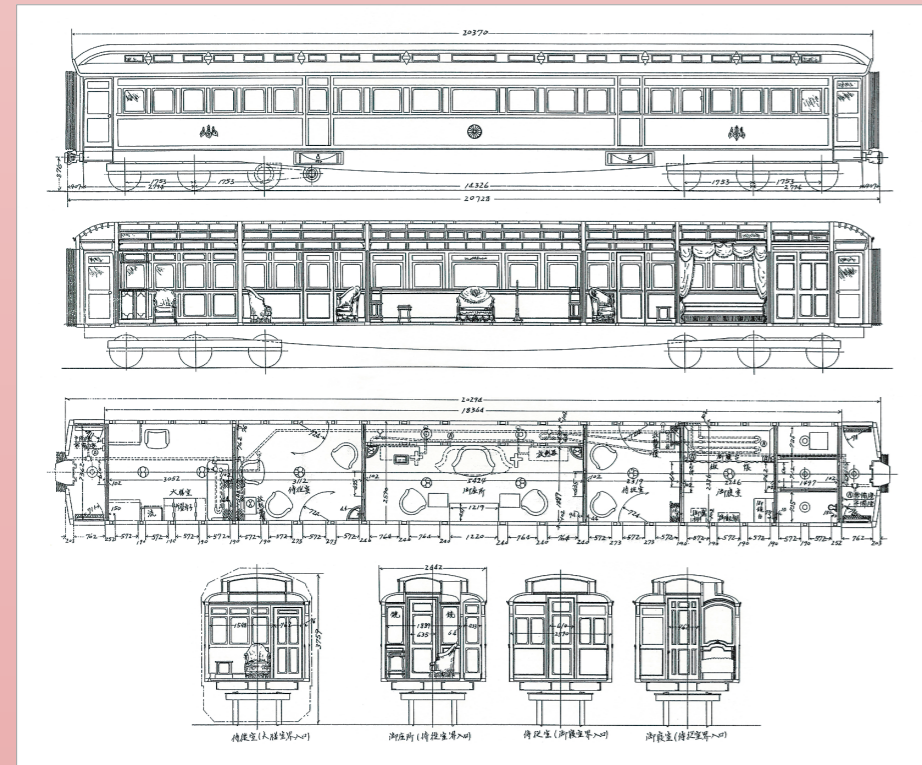
第6号御料車

日本の鉄道史上最も絢爛豪華な御料車と称された第6号御料車の概要は、本誌の連載「鉄道総研の技術遺産」で紹介した通りですが、鉄道総研の所蔵する島文庫にもこの御料車を新製した際の貴重な記録写真が保存されていますので、この機会にあわせて紹介します。



①新製されたばかりの第6号御料車

1910(明治43)年10月29日に明治天皇御乗用として鉄道院新橋工場で完成した。木製車体であったが、大型で設備も整っていたため、明治天皇崩御後も重用され、明治、大正、昭和の三代にわたって使用された。
(所蔵：鉄道総研島文庫)



⑦第6号御料車形式図(VC7362)

御座所を中心として、侍従室、大膳室、御寢室、御廁が配置される。図は1927(昭和2)年の調整で、玉座の幅は狭くなり、蒸気暖房装置が設置されたことなどがわかる。
(『昭和大禮記録』鉄道省(1932)より)



②新製時の御座所

中央に広幅の玉座があり、側窓に向かって座るようになっていた。入口の両側に鏡があり、室内をより広く見せる工夫がなされていた。御座所の幅が狭いのは、玉座の背面に細廊を設けて前後の連絡通路として用いていたため、有線電話などによる連絡手段が無かった時代の御料車の特徴となっている。
(所蔵：鉄道総研島文庫)



③新製時の御寢室

左右に御寝台と御鏡台があり、右上に御剣棚(剣爾のうち剣を載せる棚)がある。御休憩をとるために使用したとされ、夜行列車としての使用を前提とした設備ではない。
(所蔵：鉄道総研島文庫)



④新製時の大膳室

簡単な食事をするための部屋で、折りたたみテーブルや流しなどが備えられた。
(所蔵：鉄道総研島文庫)



⑤新製時の侍従室

玉座室の両側には侍従室があったが、写真は、大膳室側の侍従室を示す。
(所蔵：鉄道総研島文庫)



⑥東京駅御発の第6号御料車

1915(大正4)年6月5日、戦艦「榛名」霧島親閲のため横須賀へ聖駕を進めた際の写真で、東京駅南側の鍛冶橋架道橋付近での撮影。



⑨博物館明治村で保存されている第6号御料車

鉄道局新橋工場木工場の建物の保存と併せて、第5号御料車と第6号御料車の2両(鉄道記念物)が保存・展示されている。



⑧整備・復元された第6号御料車

博物館明治村で公開展示するため、1966(昭和41)年に国鉄大井工場で整備・復元された際の記録写真。

⑩博物館明治村の御料車庫

鉄道局新橋工場木工場として1889(明治22)年に完成し、大井工場旋盤職場として使用の後、1966(昭和41)年に博物館明治村へ移築され、御料車を収容した。国産鑄鉄柱を用いた西洋式の鉄骨木造による工場建築としても貴重な技術遺産で、国の登録有形文化財に登録されている。

