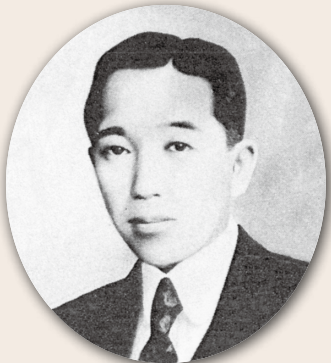


鉄道人物伝

No.19

海外鉄道技術協力の 草分け 加藤仲二



加藤仲二

小野田 滋／情報管理部 担当部長

■ 鉄道工場畑を歩む

加藤仲二は、1887(明治20)年2月7日に内務省衛生局の官吏であった加藤尚志の次男として東京で生まれ、早稲田中学校、第六高等学校第二部甲類を経て、東京帝国大学工科大学機械工学科へ進学しました。南満洲鉄道総裁だった後藤新平に私淑し、同社への就職が内定していましたが、在学中に後藤が鉄道院総裁に転じてしまったため、父親を介して後藤と直接面会し、同校を1910(明治43)年に卒業のち鉄道院新橋工場の「技術見習生」として採用されました。

新橋駅構内(のちの汐留駅)にあった新橋工場は、駅構内の拡張工事にもなって移転することとなり、機関車関係の業務は浜松工場、客貨車関係の業務は大井工場をそれぞれ新設しました。浜松工場は、貨車修繕を担当していた沼津

工場と統合して1912(大正元)年に創設されましたが、加藤はその翌年に浜松工場へ転勤となりました。

■ 修繕期間の短縮と取り組む

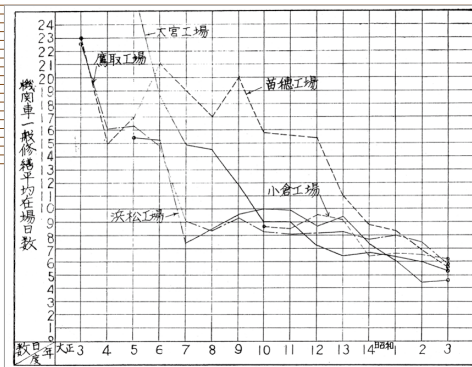
さらに1914(大正3)年には鷹取工場へ転勤し、1916(大正5)年に技師へ昇進して、1918(大正7)年に機関車掛主任となりました。当時、鷹取工場には、元鉄砲鍛冶だったベテランの職工長や、アメリカで車両検修技術を習得した技師など多彩な人物が在籍し、ほかの鉄道工場に比べて進歩的な工場管理が行われていました。

こうした職場環境の中で機関車の修繕日数(在場日数)の短縮に強い関心を持つようになり、設備が整っていた浜松工場や鷹取工場でも22日程度、設備の古い大宮工場に至っては1か月以上を要していた修繕日数を1週間に短縮することをめざしました。加藤は、修繕履歴カードを整備し、作業の流れを平均化するとともに、手待時間をなくすなどの工夫を重ね、1918(大正7)年頃にほぼこの目標を達成しました。

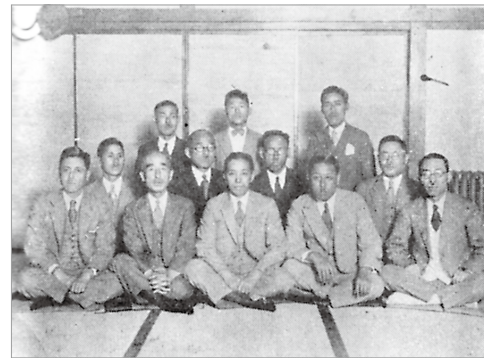
1920(大正9)年6月には「燃料節約に関する事項」を研究するために海外へ派遣され、アメリカ、ドイツなどをまわって1923(大正12)年2月に帰国したのち、東京鉄道局大宮工場勤務となり、同年6月に東京建設事務所勤務を経て、翌年7月に門司鉄道局小倉工場長に就任しました。また、同年10月には九州帝国大学機械工学科講師を委嘱され、さらに1927(昭和2)年3月には東京鉄道局大宮工場長に転じました。

■ ソビエト連邦への技術者派遣

当時、世界各国でも機関車の修繕日



機関車の工場平均在場日数の推移⁶⁾



ソ連へ派遣された一行(前列中央が加藤仲二)

数の短縮は大きな課題となっていました。どの国も2週間程度を要していました。1928(昭和3)年に来日したアメリカの生産管理の専門家が加藤の手法に着目し、1929(昭和4)年に東京で開催された万国工業大会で集まった各国の専門家が小宮工場を視察して、海外からも関心を集めました。ほぼ同時期には、ソビエト連邦(ソ連)の東支鉄道局長が来日して大宮工場を訪れ、その後、ハルビン工場の副工場長以下10名が大宮工場に派遣されて、3か月間にわたって実習を行いました。

ソ連は、1917(大正6)年のロシア革命を経て社会主義政権として樹立され、第一次5カ年計画を推進中でしたが、帝政ロシア時代から中国東北部の權益をめぐって日本との対立関係が続き、新政権の発足後もシベリア出兵などの衝突がありました。その後、1925(大正14)年には日ソ基本条約が締結され、ようやく国交関係が結ばれました。

こうした時代背景のもとで外務省を通じてソ連側から技術者派遣の正式要請があり、通訳を含む12名が1年半

にわたってソ連に派遣されることとなり、加藤を団長として全国の工場から職場長クラスのベテラン技術者が選ばれました。緊張した国際情勢のもとでソ連

へ技術者を派遣することを懸念する向きもありましたが、国交を回復したばかりの両国の関係改善を図る機会として全国的にも注目されました。

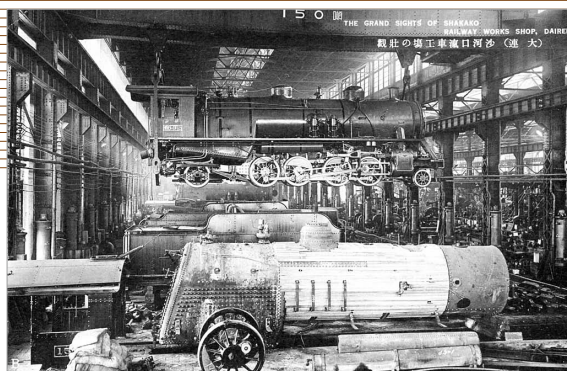
1930(昭和5)年3月15日に敦賀港を出帆した一行は同月16日にウラジオストクに上陸し、さらにシベリア鉄道を經由して同月27日に雪解けのモスクワに到着しました。ソ連側からは、機関車の修繕期間を短縮すること、客貨車の修繕を早くすること、運転と機関車の保守修繕の指導と工場配置の改善に取り組むよう要求され、機関車を専門とするシェスジェンスキー工場(ムーロム工場)と、客貨車を専門とするペロア工場の2班に分かれて指導にあたりました。

一行は言葉や習慣の違いに苦労しながらも短期間に成果をあげ、28日間を要していた機関車修繕はわずか6日間に短縮されました。日本の修繕方式は「ヤポニザチャ(日本化)」のスローガンとともに高い評価を受け、各地の鉄道工場からも見学者や研修者が訪れました。

ムーロム市で元旦を迎えた一行は、15日間の連続休暇が与えられましたが、この休暇を利用してドイツの鉄道工場を視察し、ふたたびソ連へ戻って指導にあたりました。契約期間が満期となった1931(昭和6)年9月に全員帰国しましたが、その後もソ連側から再派遣の要請があったものの諸般の事情で実現には至りませんでした。加藤は、帰国後に東京鉄道局工作課長に就任したのち、1935(昭和10)年3月に鉄道省を退官しました。



特急「あじあ」



南満洲鉄道大連工場

■大陸の鉄道とともに

鉄道省を辞した加藤は、1935(昭和10)年4月、かつて入社する予定であった南満洲鉄道に入り、大陸へ渡ってハルビン工場長に就任しました。ハルビン工場はソ連が権益を確保していた中国東北部の東清鉄道(のち「東支鉄道」「北満鉄路」とも)の工場として、帝政ロシア時代の1907(明治40)年に開設されましたが、1932(昭和7)年の満州国建国によって鉄道経営が困難となり、ソ連側から満州国への移管が打診されました。交渉は難航しましたが、1935(昭和10)年に北満鉄路の接収が実施され、工場を含むすべての資産が南満洲鉄道へ移管されました。

北満鉄路は軌間がソ連と同じ1524mmであったため、赴任したばかりの加藤はその改軌と取り組み、同年8月には南満洲鉄道と同じ軌間1435mmに改築され、翌月からは特急「あじあ」による新京(長春)～ハルビン間の延長運転が開始されました。

1936(昭和11)年10月には南満洲鉄道の大連工場長となり、さらに1940(昭和15)年11月には華北交通工作局長となりました。華北交通は、中国華北地域の鉄道経営を行うために1939(昭和14)年に設立された国策会社で、南満洲鉄道からも多くの社員が派遣されました。加藤は北京市内にあった本社に勤務し、1943(昭和18)年には理事兼機務局長となりました。戦争の激化とともに車両は荒廃し、工場の設備も不十分であったため、検査・修繕体

制の見直しや修繕資材の確保などに苦心しましたが、1945(昭和20)年の終戦とともに華北交通は中華民国に接收され、加藤は日本へ引揚げました。

戦後は、日本交通協会の評議員となり、「鉄道技術発達史」の「車両と機械篇」を分担執筆しましたが、この文献は鉄道技術の歩みを集大成した大著として、1958(昭和33)年に日本国有鉄道から出版されました。出版後も、日本交通協会の図書室に通って鉄道史の研究に没頭し、1962(昭和37)年には交通文化賞を受賞しましたが、翌年12月2日に76歳で他界しました。

昭和戦前期における鉄道技術者の国際協力は、1905(明治38)年に設立された東亜鉄道研究会を通じて清国へ技術者を派遣したのが始まりですが、12名の団員が1年半にわたって派遣されたことは、当時としては画期的なできごとでした。加藤は現場に科学的な経営管理手法を導入することによって、鉄道工場の近代化に貢献しました。

文 献

- 1) 加藤仲二：ロシアへ招聘されるに臨み、機械、No.31, 1930
- 2) 加藤仲二：ロシアより帰って(1)～(3)、工政、No.143～145, 1932
- 3) 加藤仲二：鉄道技術の指導にソ連へ使いついて、生産能率、Vol.5, No.2, 1950
- 4) 青木槐三：国鉄繁盛記、交通協力会、1952
- 5) 加藤仲二：修繕から見た蒸気機関車の昔話(1)～(7)、鉄道工場、Vol.3 No.7～Vol.4 No.3, 1952～1953
- 6) 加藤仲二：鉄道生活の思い出、汎交通、Vol.63, No.6, 1963
- 7) 青木槐三：加藤さんを憶う、汎交通、Vol.64, No.1, 1964
- 8) 日本国有鉄道大宮工場：七十年史、日本国有鉄道大宮工場、1965