

鉄道人物伝

No.33

改良工事から信号へ 山田隆二



山田隆二

小野田 滋 / 情報管理部 担当部長

■ 土木技術者として

山田隆二は、1882(明治15)年1月5日、徳島県那賀川郡平島村(現在の徳島県阿南市の一部)で、林業を営むとともに製材工場を経営していた山田亦吉の次男として生まれました。地元の県立富岡中学校(現在の県立富岡西高等学校)から第三高等学校(京都)を経て東京帝国大学工科大学土木工学科に進学しました。1908(明治41)年7月に同校を卒業して、鉄道国有化で発足したばかりの帝国鉄道庁に入庁し、工務部技術課勤務となりました。

帝国鉄道庁は、同年末に鉄道院に改組され、山田は建設部技術課ののち工務課を経て工務局保線課勤務となりました。1916(大正5)年9月に鉄道事業研究のためアメリカへ派遣され、翌年12月に帰朝しました。山田は帰国後

複々線化工事が完成した
東海道本線の武庫川橋梁



に、ニューヨークにおける客貨車の車両航送設備の詳細について「ニューヨーク紐育港における貨客航送設備」と題して『帝国鉄道協会会報』で発表しました。

■ 工務局と大臣官房研究所

1919(大正8)年には工務局改良課勤務となり、東海道本線京都～神戸間の二線増設工事計画を担当しました。この工事は、大阪近郊区間の輸送量の増加により東海道本線の京都～神戸間の複線を複々線化するもので、すでに1916(大正5)年に着工していましたが、線路別運転(2線の複線を単純に並列させてそれぞれ別の運転方式で用いる方法)とすべきか、方向別運転(同一方向の列車を複線で並走させる方式)とすべきかで議論が分かれていました。

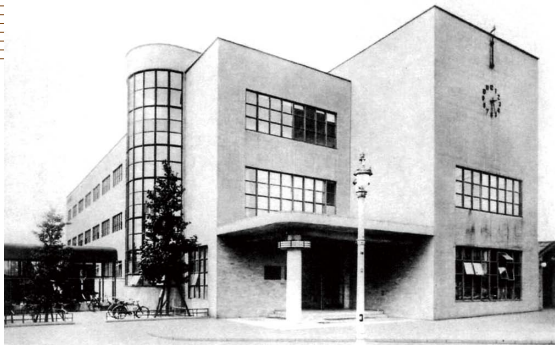
山田は、線路の運用効率や地上設備の配置などから方向別運転が優れているとし、これを原案として改良工事を進め、1938(昭和13)年の京都～梅小路間の複々線化を最後として京都～神戸～鷹取間が複々線で結ばれました(前年より京都～明石間の電車運転を開始)。方向別運転による複々線化の実現は、別の運転方式の列車を同一ホームで容易に乗り換えることができるとして、利用者からも好評を博しました。

1924(大正13)年1月には入営のためいったん休職となり、1年後に満期退官となりましたが、この間に関門トンネルの調査を委嘱されたほか、

コンクリート
コンクリート調査委員兼幹事として鉄道省の業務にも携わったのち、1927(昭和2)年に除隊となって工務局計画課技師に復職しました。1929(昭和4)年に工務局計画課長となり、1931(昭和6)年には鉄道監察官に就任しました。さらに、1934(昭和9)年には大臣官房研究所所長に就任しましたが、同年8月5日に東海道本線木曾川駅構内で下り客第471列車が脱線した事故では、列車脱線事故特別調査委員として調査にあたり、その原因が小石をひいたことをきっかけとした蛇行動や、非常制動が軌道に悪影響を与え、列車に大きな動揺が生じた可能性などを指摘しました。

これより先、大臣官房研究所が管轄し、代々の研究所長が博物館長を分掌していた鉄道博物館を、永楽町(現在の大手町二丁目)の高架下から移転する計画が具体化し、前任の研究所長であった松縄信太⁹⁾が、原宿、四ツ谷などの移転候補地を調査しましたが、山田の尽力によって万世橋に移転することで予算も確保され、山田の研究所長在任時の1936(昭和11)年に新博物館が完成しました。

また、山田の出身地である徳島県では、1922(大正11)年の鉄道敷設法で制定された阿土海岸線(阿波と土佐を結ぶ鉄道計画で徳島から海岸沿いに室戸岬を経て高知へ至る鉄道)の計画が進められ、早期着工を国に陳情した結果、1929(昭和4)年の帝国議会で一部区間として羽ノ浦～むぎ牟岐間の建設が



万世橋に新築された
鉄道博物館
(のち交通博物館)

牟岐線阿波中島駅に建立
された「山田隆二翁碑」



可決されました。しかし、財政難やルート選定をめぐる駆引きなどでただちに着工するには至らず、山田の仲介によって現在のルートが確定し、1936(昭和11)年には最初の区間として羽ノ浦～桑野間が開業しました。

1935(昭和10)年には中華民国へ派遣され、帰朝後の1936(昭和11)年6月に工務局長兼大臣官房研究所長となり、内務省の設置した諮問機関である土木会議臨時議員や、都市計画東京地方委員会委員を委嘱されましたが、1937(昭和12)年7月に鉄道省を退官しました。

■ 信号協会会長として

退官後の山田は、1937(昭和12)年12月に日本コンクリートポール会社取締役兼技師長となりました。電気鉄道や通信設備、電力分野などで用いられた電柱は木柱が主流でしたが、大正時代になると強度や耐久性に優れた鉄柱や鉄筋コンクリート柱が登場しました。このうち鉄筋コンクリート柱は、コンクリートポールとして1923(大正12)年頃から諸外国の先例を参考として国産化が試みられていましたが、試作品の域を出ませんでした。こうした中で、1934(昭和9)年、長尾半平(土木技術者で内務省技師、台湾総督府技師、鉄道院技師を経て東京市電気局長となる)を初代社長として日本コンクリートポール株式会社が設立され、1937(昭和12)年には栃木県葛生町のほかに東京の千住関谷町に工場を開設し、本格

的な量産体制を整えました。日本コンクリートポールでは、遠心力を利用して工場生産される中空鉄筋コンクリート製品を得意とし、柱(電柱など)を「ニコポール」、パイプ(水道管など)を「ニコパイプ」と称して量産を開始しました。日本コンクリートポールは、1952(昭和27)年に磐城セメントに吸収合併されましたが、山田は磐城セメントの嘱託として事業に関与し続けました。

また、1942(昭和17)年1月には信号会の会長に推戴されましたが、山田はかつて東海道本線京都～神戸間の改良計画に従事した際に、シーメンス式の複線用連動閉塞装置の導入に取り組んだ経験があり、鉄道院の諮問機関である鉄道信号規定改正調査委員を委嘱されるなど、信号分野にも造詣の深い人物として会長に選ばれました(前任の会長は松縄信太)。翌年には、山田会長のもとで信号会創立15周年記念行事が盛大に挙行されましたが、同時に社団法人信号協会と改組されて日本工学会へ加入し、信号工学部門の一員として研究発表会に積極的に参加するなど、会員約6000有余人を擁する業界団体としてその存在感を示しました。しかし、戦局の悪化とともに活動は制限され、会誌「信号」も休刊に追い込まれてしまいました。

戦後は、1946(昭和21)年に社団法人鉄道保安協会と合併して新たな社団法人として信号保安協会が発足することとなり、山田はこれを機に新協会の

副会長に就任してその後の活動を支え続け、1949(昭和24)年には名誉会員となりました。このほかにも、日立製作所顧問、大阪土木工業(現在の大鉄工業)相談役、日本交通協会評議員を歴任しましたが、1972(昭和47)年12月16日に逝去しました。

出身地の徳島県阿南市那賀川町にある牟岐線阿波中島駅の駅前広場には、生前の1961(昭和36)年3月に「山田隆二翁碑」が建立され、その功績をたたえました。

文献

- 1) 山田隆二：紐育港に於ける貨客航送設備、帝国鉄道協会会報、Vol.19, No.12, 1918
- 2) 山田隆二：京都神戸間四線運轉及配線設備に就て、業務研究資料、Vol.8, No.9, 1920
- 3) 我国に於ける信号技術の発達を語る(座談会)、信号、Vol.15, No.5, 1942
- 4) 鉄道技術研究所五十年史刊行委員会：五十年史、研友社、1957
- 5) コンクリートポール・パイル協会編：コンクリートポールとパイル1961、建設文化社、1962
- 6) 元会長山田隆二氏の逝去を悼む：信号保安、Vol.28, No.4, 1973
- 7) 信号保安協会編：信号保安協会五十年のあゆみ、信号保安協会、1978
- 8) 小原亨：牟岐線開通と山田隆二翁、阿波学会紀要、No.41, 1995
- 9) 小野田滋：メートル法の普及に貢献した研究所長 松縄信太、RRR、Vol.75, No.7, p.34-35, 2018