

鉄道人物伝

No.41

全国新幹線網に 貢献した研究所長 篠原武司



篠原 武司
(しのはら たけし)

小野田 滋 / 情報管理部 担当部長

■ 広島での被爆

篠原武司は、1906（明治39）年4月16日に現在の東京都江東区で生まれ、府立第一中学、第一高等学校へ進学しました。1923（大正12）年、府立第一中学校5年生の時に深川清澄町の自宅で関東大震災に遭遇し、周囲が炎に包まれる中を、隣家の大邸宅にあった池に飛び込んで難を逃れました。1927（昭和2）年に東京帝国大学工学部土木工学科へ進学し、同校を1930（昭和5）年に卒業しました。

卒業後は、ただちに鉄道省に入省しましたが、1931（昭和6）年1月から千葉県にあった鉄道第一連隊で約10か月間の幹部教育訓練を受けました。鉄道連隊は陸軍の組織で、戦地における鉄道による補給路の確保を目的とし、習志野にあった広大な演習地で線路敷設や架橋訓練が行われていました。除隊後は、鉄道省神戸改良事務所

（のち大阪改良事務所に改組）に勤務し、1934（昭和9）年に着工した神戸市街高架線（東海道本線灘～山陽本線鷹取間）第二期線の工事に従事しました。

1937（昭和12）年に北支事変が勃発したため応召となり、鉄道第一連隊の小隊長（のち中隊長に進む）として大陸に渡って、鉄道による軍事輸送の確保にあたりました。後方支援が主な任務でしたが、最前線で交戦することもしばしばあり、徐州作戦では左腕に貫通銃創を負いました。大陸各地を転戦したのち、1940（昭和15）年には陸軍中尉に進んで召集解除となり、建設局停車場課に復帰しました。

1944（昭和19）年11月、広島鉄道局施設部総務課長となって広島に赴任しましたが、翌年8月6日、広島市内の宇品にあった鉄道局仮庁舎に本社に入社した際に原爆投下に遭遇しました。建物に入った直後だったことや、爆心地からやや離れていたことで命だけは助かりましたが、混乱の中で負傷者の救護や鉄道輸送の早期復旧に奔走しました。

■ 山葉ホールの講演会

戦後はいったん本庁に戻りましたが、1949（昭和24）年に広島鉄道局施設部長としてふたたび広島に赴任しました。さらに、日本国有鉄道の発足とともに本社施設局停車場課長となり、1950（昭和25）年8月には四国鉄道管理局長に就任しました。1954（昭和29）年2月、臨時財産管理部長として本社に戻ったのち、1955（昭和30）年10月には西部総支配人兼門司鉄道管理局長に就任しました。当時、東京と博多を結ぶ寝台特急「あさかぜ」の新設にあたって、深夜の時間帯に通過する大阪鉄道管理局から猛反対がありました。篠原は粘り強く交渉を重ねて承諾を得、1956（昭和31）年11月19日から「あさかぜ」が運転を開始しました。

1957（昭和32）年1月には鉄道技術研究所長に就任しましたが、当時は東



鉄道第一連隊による線路敷設演習



神戸市街高架線（写真は第一期工事完成時）

京都港区の浜松町に庁舎があり、約760人の職員が在籍していました。就任したばかりの篠原は、それぞれの分野で個別に行っていた研究をある目標に向けた総合的な研究へとつなげる必要があると考え、鉄道技術研究所が1957（昭和32）年に設立50周年を迎えることを機会に、記念行事として一般向けに研究成果を公表する講演会を実施することを企画しました。そして研究所幹部と議論を重ねた末に、「鉄道輸送の高速化研究」をテーマとすることで固まりましたが、一般向けにより具体的なイメージを伝えるために「超特急列車・東京－大阪間3時間への可能性」が採用されました。

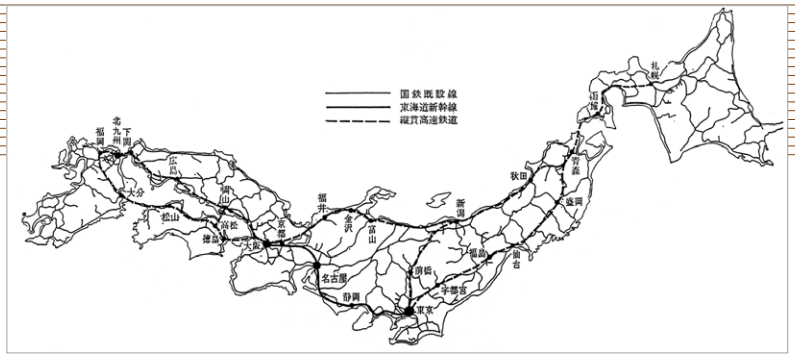
講演会の開催にあたっては、本社の一部からは時期尚早であるとして難色が示されましたが、あくまでも「50周年記念行事」として行うことで了解をとりつけ、何とか実施にこぎつけました。講演会は1957（昭和32）年5月30日13時から、銀座の山葉ホールで開催されましたが、当日は雨天にもかかわらず予想を上回る聴講者が訪れて満席となり、マスコミなどにも取り上げられて大きな反響を呼びました。

この講演会は、所用で聴講できなかった十河信二国鉄総裁から幹部の前でもう一度行うよう指示があり、さらに1957（昭和32）年8月には運輸省に日本国有鉄道幹線調査会が設置されて、翌年7月に広軌別線で東京～大阪

日本国有鉄道
鉄道技術研究所
創立50周年記念講演会

超特急列車
東京-大阪間
3時間への可能性

5月30日13-15時 銀座 山葉ホール 後援 朝日新聞社
入場無料



山葉ホール講演会の車内広告

日本縦貫高速鉄道網(文献2から)

間を3時間で結ぶとする答申がまとまり、1959(昭和34)年4月の着工へとこぎつけました。

篠原は新幹線の開発を効率的に行うため、研究所内に新幹線関係研究班(新幹線規格、自動運転、軌道構造、高速車両、制御方式、車両運動、信号方式、架線構造の8班)を組織し、各班長の指揮のもとに組織を横断して研究開発を推進する体制を整えました。また、1958(昭和33)年4月~6月にかけて日本鉄道調査団長として欧米各国に派遣され、新幹線に使用するレールを視野に入れた諸外国における重量レールの製造技術などを視察しました。

一方、浜松町にあった研究所を新しい場所に移転する構想は、十河総裁が就任した1955(昭和30)年から検討が開始され、浜松町増強案、国立集中案、浜松町・大井町・国立分散案などが比較検討され、1956(昭和31)年の国鉄理事会で環境条件の整った国立集中案とすることが決定していました。移転工事は、1958(昭和33)年10月に十河総裁を招いて起工式が行われ、1961(昭和36)年にはほぼ完成して同年3月から移転が開始され、同年6月21日には、十河総裁、日本学士院院長・山田三良、元鉄道大臣・八田嘉明らを招いて新研究所の完成披露式典が挙行されました。

■ 整備新幹線計画の推進

国立移転を完了させた篠原は、1961(昭和36)年9月1日付で鉄道技術研究所長を退任して総裁室勤務となり、翌月には国鉄を退職して八幡製鐵所参与に就任しました。また1962(昭和37)年には、貨物ヤードの合理的設計や改良計画について「貨車ヤード計画論」と

題した学位論文をまとめ、東京大学から工学博士の学位を授与されました。

1964(昭和39)年3月23日付で日本鉄道建設公団(現在の鉄道・運輸機構の前身となった組織のひとつ)が設立され、篠原はその副総裁に就任しました。日本鉄道建設公団は、鉄道敷設法で定められた鉄道新線の建設を推進するための組織として発足し、国鉄から工事線29線、調査線2線を継承しました。また、篠原は1966(昭和41)年5月に第54代土木学会会長に就任しましたが、翌年5月に行われた土木学会総会で「現在の鉄道の再編成」と題した講演を行い、北海道、本州、四国、九州を結ぶ高速新幹線網の構想を発表しました。のちの回顧によれば、高速新幹線網の構想は以前から私案として温めていたものの、日本鉄道建設公団副総裁という立場で公表することが難しかったため、土木学会会長に就任した機会を利用して発表したとしています。

この構想は当時、自由民主党幹事長であった田中角栄(のち首相)にも伝わり、篠原は田中のもとに呼ばれて説明を行ったところ、1万キロくらいの構想に拡大できないかという話になりました。これ以降は、篠原の手を離れて政府部内の議論となりましたが、1969(昭和44)年5月に閣議決定された新全国総合開発計画(新全総)では総延長7,200kmの全国新幹線鉄道網の計画が盛り込まれ、さらに議員立法によって1970(昭和45)年5月に全国新幹線鉄道整備法が制定されて、日本全国を結ぶ総延長約9,000kmの新幹線網の建設が進められることとなりました。

篠原は、1970(昭和45)年3月23日付で日本鉄道建設公団総裁に就任しま

したが、全国新幹線鉄道整備法の制定を受けて鉄道建設審議会ではその建設を日本国有鉄道または日本鉄道建設公団が行い、営業を日本国有鉄道が行うことを決定し、日本鉄道建設公団は上越新幹線と成田新幹線(国鉄と共同)の調査を担当することとなりました。

日本鉄道建設公団では、1970(昭和45)年6月、本社に新幹線調査室と設計室を新設し、翌年6月には東京新幹線建設局と新潟新幹線建設局を設置して、本格的な工事に着手しました。また、青函トンネルの建設を担当する組織として青函建設局も設置され、それまで地方交通線の建設を主体としていた日本鉄道建設公団は、新幹線や青函トンネルといった国家プロジェクトを実現するための組織として機能するようになりました(本四連絡橋は1970(昭和45)年に設立された本州四国連絡橋公団が担当)。

また、1974(昭和49)年には初代日本トンネル技術協会会長に推戴されたほか、翌年には国際トンネル協会理事、学習院評議員などを歴任し、1979(昭和54)年に日本鉄道建設公団総裁を退任しました。このほか、研究所長退任後の1961(昭和36)年から、国鉄分割・民営化後の1995(平成7)年にわたって、研友社評議員を続けましたが、2001(平成13)年6月30日に逝去しました。

文献

- 1) 篠原武司：貨車ヤード計画論，鉄道技術研究報告，No.199，1961
- 2) 篠原武司：鉄道の現状と将来，土木学会誌，Vol.52，No.7，1967
- 3) 篠原武司，高口英茂：新幹線発案者の独り言，パンリサーチ出版局，1992
- 4) 篠原武司：思い出の記，研友社，1994