

◇コラム5 島家三代の技術者物語

島安次郎 (1870年(明治3年) - 1946年(昭和21年))

和歌山県和歌山市出身の鉄道技術者で、実家は代々続く「島喜」という薬問屋だった。子、孫と三代に渡り鉄道技術者を生んだ。

第一高等学校(旧制)を経て、東京帝大機械工学科を卒業し1894年(明治27年)に関西鉄道に入社した。関西鉄道では、高性能機関車「早風(はやかぜ)」を投入しスピードアップに成功するとともに、客車への等級別色帯の導入や夜間車内照明の導入などの旅客サービスの改善を進め、汽車課長にまで出世した。

1907年(明治40年)に関西鉄道が国有化されると鉄道院に入省し鉄道作業局工作課長となる。技術幹部として蒸気機関車等の開発に手腕をふるいつつ、当時鉄道院総裁だった後藤新平の指示で国鉄の広軌化(広軌改築。標準軌化)計画を策定した。この時ともに広軌化計画に関与していた若手官僚に十河信二(洞爺丸事故・紫雲丸事故直後に国鉄総裁に就任)がいる。しかし、当時の政界は「建主改従」・「我田引鉄」という言葉に代表される利権重視の地方ローカル線延伸が優先された。幹線の改軌による輸送力向上という安次郎らの「改主建従」主張は受け入れられず、原敬内閣が狭軌の採用を決定したため、辞職し渡満する。その後、南満州鉄道株式会社(満鉄)筆頭理事・社長代理などを経て1925年(大正14年)に汽車製造(汽車会社)の社長に就任した。1939年(昭和14年)に鉄道大臣の諮問機関として「鉄道幹線調査会」が発足すると、特別委員長に選任され「弾丸列車計画」を推進する。しかし戦局の悪化で弾丸列車計画は頓挫し、またしても広軌改築計画は実現しなかった。その後、この計画は息子・秀雄によって新幹線として結実することとなる。



島秀雄 (1901年(明治34年) - 1998年(平成10年)) 安次郎の長男

大阪府大阪市出身の鉄道技術者で、元日本国有鉄道(国鉄)技師長として活躍した。その後、宇宙開発事業団(NASDA)の初代理事長を務めた。鉄道人として初めての文化勲章を受章した。

1925年(大正14年)に東京帝大工学部機械工学科を卒業し、鉄道省に入省した。蒸気機関車開発に携わり、国産初の三気筒蒸気機関車C53形の設計ほかD51形など、蒸気機関車全盛期における数々の名車を生み出した。

一方で、1930年代にはいち早く気動車の開発・普及に努め、内燃機関技術や省営自動車(国鉄バス)への国産車採用の見地から、1931年(昭和6年)には国内自動車メーカー共同による標準形式自動車の開発にも参画し、1933年(昭和8年)に後のいすゞ車の原型となるTX型を完成させた。

父・安次郎が旗振り役となった、「弾丸列車計画(新規広軌幹線敷設計画)」にも参加し、電気動力を本命として計画を立案している。しかし、この計画は太平洋戦争激化によって頓挫した。戦時中の秀雄は浜松工場長転出を経て本省に復帰し、B20形や63系電車など、戦時設計車両を手掛けることになる。この戦争で秀雄は、幼少であった三男や将来を有望視されていた弟・邦雄を次いで喪った。(父・安次郎も終戦の翌年に他界した)

戦後は長距離用電車(80系電車)の計画を立案し、16両の長大編成を組んだ「湘南電車」の運行を実現した。これは国鉄の動力分散化普及における重要なターニングポイントとなった。島はこの間に工作局長・理事に栄進し、車両系統のトップに上り詰めた。

しかし、戦後の混乱した情勢の中では鉄道事故が続発、日本の鉄道史に残る大惨事となった桜木町事故(1951年(昭和26年))で、自らが開発に携わった戦時設計の63系電車の火災に対する脆弱性が露呈し、事故の責任を取るかたちで車両局長の職を辞し、国鉄を去った。

1955年(昭和30)年、紫雲丸事故により引責辞任した長崎惣之助の後任として、十河信二が国鉄総裁に起用されると、十河は総裁就任に際し、最適任の技術者として秀雄に復帰を要請した。当初は固辞していたものの、



「広軌が実現できなかった父親の無念を、その子として完成する義務があるのではないか」との十河自らの説得や周囲の後押しにより、秀雄は国鉄復帰に応じて技師長に就任した。鉄道電化を主軸とする動力近代化推進の先頭に立ち、ひいては純国産技術による広軌高速鉄道「新幹線」計画に携わった。なお、この時の車両設計担当者の中には息子の隆もいた。

十河と島の二人三脚によって、東海道新幹線は実現したといわれるが、新幹線開通の前年の1963年（昭和38年）5月、十河が「新幹線予算不足の責任」を問われ「再々任されず」総裁を辞任した。慰留されるも、島も後を追って国鉄を退職した。1964年（昭和39年）10月1日朝、東京駅で行われた東海道新幹線の出発式に、国鉄は島も十河も招待しなかった。島は、自宅のテレビで「ひかり」の発車を見たという。十河は前総裁と言うことで当日10時からの記念式典には招待されたが、秀雄はこちらの招待も受けていない。

1969年（昭和44年）からは、宇宙開発事業団の初代理事長に就任。人生初めての鉄道畑以外の仕事であったが、研究者達を大いに励ましたという。前述の新幹線のとくと同じく、最先端高性能の技術より安全性信頼性を重視したロケット・人工衛星開発の信念を貫いた。現在日本が使用している人工衛星に「ひまわり」・「きく」・「ゆり」など植物名が付けられているのは、秀雄の園芸趣味からきているという説もある。

島茂雄（1906年（明治39年）-1993年（平成5年）） 安次郎の次男

早稲田大学卒業後、トランジスタ技術者として日本放送協会（NHK）に入社した。NHKでは技研所長にまで昇りつめ、旧NHKホールの設計も手掛けた。その後、学生時代の友人・井深大にトランジスタの技術を買われ東京通信工業（現ソニー）に入社し、常務、専務、顧問、技術研究所所長を歴任した。1967年（昭和42年）に藍綬褒章を受章した。

島邦雄（？年 -1945年（昭和20年）） 安次郎の三男

鉄道技師として大井工場で活躍していたが、1950年（昭和20年）の東京山手空襲で死去した。

島恒雄（？年 -？年） 安次郎の四男

兄弟で唯一の化学技師で、ビールの近代的な大量生産技術を確立した。のちに朝日麦酒株式会社の副社長を務めた。

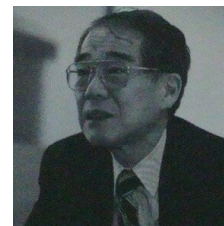
島文雄（1918年（大正7年） -？？） 安次郎の五男（秀雄の末弟）

1941年（昭和16年）、海軍航空技術廠に入り技術中尉となる。戦後、鉄道技術研究所に転じるも公職追放令により東洋電機製造に移る。日本航空機製造でYS-11の設計・技術サービスに携わる。のちに取締役を務めた。

島隆（1931（昭和6）年 - 2020（令和2）年） 秀雄の次男

東京都東京市出身の鉄道技術者である。

東大工学部機械工学科卒業後、1955年（昭和30年）に国鉄に入社し、父・秀雄とともに東海道新幹線0系の台車設計にあたった。後に東北・上越新幹線の200系の車両設計責任者となる。その後、世界銀行に出向。2002年（平成14年）に台湾高速鐵路から技術顧問の依頼を受け、2007年（平成19）年の開通まで3国間の調整を行った。



参考文献

- 1) wikipedia 島安次郎・島秀雄：

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B3%B6%E5%AE%89%E6%AC%A1%E9%83%8E>

2) 小野田滋：新幹線に貢献した島家三代：世界へ飛躍した日本のシンカンセン，季刊大林 No.60「技術者」，2020

https://www.obayashi.co.jp/kan_obayashi/detail/kan_60_onoda_2.html

3) 高橋団吉：『新幹線をつくった男 島秀雄物語』，小学館，2002.5

(文責：宇野宏司)