

鉄道ピクトリアル

2015年9月号 Vol.65 No.9 通巻No.907

<特集> 鉄道の戦後70年

■表紙 戦後70年を現役で続けるC57 1……高松吉太郎・編集部

昭和21年宇都宮機関区配置当時(高松) / 「SLやまぐち号」(編集部)

■グラフィック

時代を駆け抜けた通勤電車 (1~8ページ)

石原裕紀・小林 武・河原慶明・太田正行・星 晃
……手塚正雄・山口大助・岩永伸一・嘉門 保・石川尹巳
杉崎健一・浜村正弘・安田孝哉

*

高松吉太郎作品に見る 終戦まもない頃の東京……………41

70年前の残影 戦時輸送体制下で出現した国鉄車両……………48

……伊藤 昭・伊藤威信……………48

終戦日前後のきっぷ……………所蔵と解説:長谷川優……………52

長崎本線浦上付近……………写真:宮川浩……………53

多扉車・ワイドドア車のバラエティ……………構成:編集部……………54

*

Pictorial Color Gallery 拝啓 ぼくはここにいます

一人々の「思い入れ」を感じる保存車両たち……………富村 哲男……………89

〔阪神電気鉄道5700系 / JR西日本 京都鉄道博物館へ0系搬入 / JR西日本 特別な「トワイライトエクスプレス」運転ほか〕……………92~95

トピック・フォト (各地・関東・中部・関西)……………96

JR東日本仙石線 全線運転再開 「仙石東北ライン」開業……………104

……写真:渡邊裕太郎ほか……………104

“緑皮”化が進む中国の客車—25T形編—……………写真と解説:服部朗宏……………108

ミャンマー ヤンゴン環状線の現状……………斎藤 幹雄……………110

■本文

今月の話題: 鉄道の戦後70年……………編集部……………9

鉄道の時代 戦後70年……………山田 亮……………10

終戦前後の混乱期に見た鉄道—70年前の遠い日の記憶—……………10

……白土 貞夫……………24

南風崎駅, 道ノ尾駅をめぐって……………宮川 浩……………32

【戦後の車両史覚え書き】

モハ63形・桜木町事故と安全対策……………三品 勝暉……………58

私鉄規格型電車の功罪……………三木 理史……………64

私鉄高性能車・国鉄新性能車とシステム近代化……………真鍋 裕司……………70

通勤輸送対策と多扉・ワイドドア車……………澤内 一晃……………76

*

鉄道の話題……………編集部……………40

絵葉書のなかの国鉄ローカル線(7) 佐賀線……………白土 貞夫……………82

平成27年度 大手民鉄各社の事業計画……………編集部……………84

ミャンマー ヤンゴン環状線の現状……………斎藤 幹雄……………113

阪神電気鉄道5700系……………岡本 正史……………117

2015年7月号「日本の気動車史 その論点と未来」補遺……………岩成 政和……………123

鉄道エッセイ 戦後ふるさと銚子の鉄道秘話……………根本 幸男……………124

書評(611)『国鉄蒸気機関車史』……………和久田康雄……………126

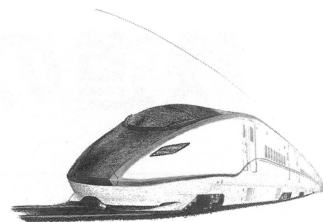
6月のメモ帳……………127

読者短信・情報ファイル……………128

後部車から……………132

ISSN0040-4047

Tetsudō pikutoriaru



カット: 山本茂樹

今月の話題

鉄道の戦後70年

1945(昭和20)年終戦。多くの犠牲を伴いながら戦争に明け暮れた忌まわしい日々、暗黒の時代が敗戦によって終結した。社会の体制が変わり、戦争により荒廃したさまざまな事柄が、ここから新たにスタートしていった。今年2015年はそれから70年、節目の年を迎えて、往時の有様とともに社会の中で鉄道がどのように立ち直り、今日の発展に繋がってきたかを、あらためて考えてみるいい機会ではないだろうか。

終戦の日、荒廃した設備の中で鉄道は混乱はあったものの運行が続けられたとされ、その後連合軍が進駐し、その管理下におかれるが、極度な逼迫状態の中で実務は日本側の手により遂行され、同時に復興の端緒が築かれていった。戦後の混乱・復興から本格的な鉄道の発展へと再出発をきる1951(昭和26)年9月8日講和条約調印までの国鉄の経過は以下のとおりである。

- 1946.11.10 旅客列車の運転キロ削減
- 1947.10.1 上越線高崎—長岡間電化
- 1949.2.1 東海道本線静岡電化
- 1949.6.1 日本国有鉄道発足
- 1949.9.1 特急「へいわ」運転開始
- 1950.3.1 湘南電車運転開始

こうして見ると混乱期においても日本の鉄道は、多大な制約の中で難局を克服し、主体的な展開が進められていたことが理解でき、あらためてその活力が認識できる。

一方、戦後混乱期においては疲弊した状況下、乗客の犠牲を伴う多数の重大事故が発生、その教訓のもとに、各方面で技術が改良され、その上で今日の鉄道システムの安全性が確保されていることも、戦後鉄道史の大きな視点である。戦後の鉄道史において、そうした発展の要件は限りなく存在するが、その一端の記録の中で、本号では激動の戦後鉄道史の功罪を振り返ってみたいと思う。

TETSUDŌTOSHO KANKŌKAI
Mehrlicht Ochanomizu Bldg., Kanda
Ogawamachi 3-8 Chiyodaku, Tokyo/Japan