



齋藤雅男 著 東海道新幹線 安全への道程

戦後国鉄の輸送近代化に尽力した鉄道マンの信念と奮闘

これは危ない！と感じ、ホームの事務室に飛び込んで、東京の総合指令所に運転専用電話で伝えた。「積雪区間は速度を時速70キロに下げよ」と。――

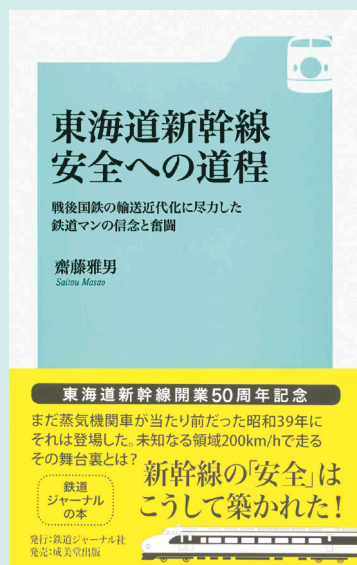
東海道新幹線が開業した昭和39年当時、時速200キロのスピードは世界のどの鉄道にもほとんど前例のない未知の領域であった。今日では大動脈として機能する新幹線も開業当初の数年間にはトラブルが続出した。本書は、まさにその時代に国鉄東海道新幹線支社運転車両部長、支社次長の大要職を務め、新幹線の安全安定輸送の確立に尽力した著者が自ら語った貴重な証言である。

鉄道は高速、大量輸送の特性を有するが輸送の安全は幾多の事故やトラブルを経験した積み重ねの上に築かれている。新幹線開業以前、戦後の復興期から昭和30年代にかけての鉄道輸送の近代化の歩みの陰で実態はどうであったのか、それが新幹線という世界に誇る高速鉄道にどう反映されてきたか。

本書によってその一端が明らかになる。

《主要もくじ》

- 敗戦直後の日本の鉄道
- 大阪で電車の復旧を手掛ける(昭和21年)
- 貨車の改造・新製と取り組む
- 蒸気機関車とともに
- 近代的な貨車区で貨車を相手に頑張る
- 本社で鉄道近代化に取り組む
- 九州の鉄道近代化に取り組む
- 山陽本線の近代化と取り組む
- 鉄道への「人間科学」の導入
- 東海道新幹線が着工されるまでの経緯
- 新幹線を軌道に乗せる 東海道新幹線支社運転車両部長時代(昭和40年7月～43年2月)
- 3時間運転はいつになればやれるのか!? 故障相次ぐ／運転関係の問題点／新幹線と在来線の考え方の違い／新幹線機件事件と熱海での感電／パンタグラフと架線構造の問題点／運転時間帯と作業時間帯の分離／総合指令所の改善とその任務の明確化／故障発生時に駅として行うべき安全上の手段／新幹線の無事故体制とその確立／いよいよ3時間10分運転開始／気温の低下と軌条切損／便所の「汚物吹き上げ」事件／雪氷害の始まり／雪氷害の原因調査と効果のある対策を求めて／関ヶ原で雪氷害対策の実験を開始／風圧による車両への影響(非常ドアも飛ぶ)／強風で集電系事故が発生／浜松駅で「ひかり」が誤って待避線に突っ込む／停電による立ち往生とその処置／「ひかり42号」に重大事故発生／同じ日に起こった保線作業員の事故／客室の雨漏りの話／初めて起きた「新幹線運行特例法」違反事件／水害に見舞われた大阪運転所 …
- 新幹線の経営安定化へ 東海道新幹線支社次長時代(昭和43年2月～44年8月)
- 鉄道労働科学研究所長へ
- 国鉄生活の終わり



「東海道新幹線 安全への道程」 齋藤雅男 著

発行：鉄道ジャーナル社 発売：成美堂出版
定価 本体1,000円 + 税
新書判(縦173mm×横108mm) 608頁
ISBN 978-4-415-31925-4

※本書は「鉄道とともに50年」(鉄道ジャーナル1992年10月号～1995年2月号に連載)より再編集したものです。

好評発売中!! 全国有名書店でお求めください。定価 **本体1,000円** + 税 新書判 608頁

発行：鉄道ジャーナル社 発売：成美堂出版 (お問い合わせ：電話 (03) 5206-8155)

〒162-8445 東京都新宿区新小川町1-7 FAX. 03-5206-8159