

# 「底が突き抜けた」時代の歩き方 499

## 「定時運行」社会日本 ― JR西脱線事件

《JR脱線事故での「90秒の遅れ」に海外の鉄道関係者が関心を寄せている。欧米では、この程度の遅れは「時間通り」と見られている。感覚の違いには国民性や文化の差もありそうだ。》5. 2付朝日は冒頭にそう書いて、欧米の記事をこう紹介している。

《事故を起こした快速電車は、オーバーランで伊丹駅出発が約1分30秒遅れ、制限速度時速70<sup>km/h</sup>のカーブに100<sup>km/h</sup>以上で入ったことが判明している。

米紙ニューヨーク・タイムズ（4月27日付）は「原因には時間への強迫観念？」との記事を1面に載せ、「世界中どこでも、90秒遅れはおそらく定刻通りとみなされるだろう」と指摘した。

ニューヨーク市交通局が列車の遅れと認めるのは「最終駅到着が5分遅れた」ときだ。原因不明の遅れがあれば運転士から事情を聴く。「スケジュールを本来のものに戻すため、処罰が目的ではない。でも、速度制限違反は罰する」と広報担当のディアドレ・パーカーさん。

「列車の遅れとは3分以上のこと。90秒程度では客から苦情を受けたこともない」

ベルリンで通勤電車を運行する独エスバーン・ベルリン社の広報担当バルデン・マーティンさんはそう話す。ドイツではどれだけ遅れたのかではなく、遅れの原因を問題にするという。「我々も定時運行を大切にしているが、秒単位は現実的に考えにくい」

英国の大手鉄道会社バージン・トレインズは「短距離の列車では、ラッシュアワーで4分を超えたら『遅れ』とみなす」という。

鉄道大国フランスも、90秒を遅れとは考えない。仏国鉄によると、88年の列車衝突事故後に自動制御システムを導入。遅れを取り戻すために上げることのできる速度の許容範囲もシステムが制御している。広報担当者は「許容範囲を超さないと取り戻せない遅れは、放っておくしかない」と話した。

イタリアで列車の遅れは日常的だ。オーバーランも多く、ホームの外れに止まった列車に乗客が走り寄る光景も珍しくない。鉄道会社トレンイタリアは「5分から15分程度の遅れは乗客も認めていると思う」と言う。

イタリア最大の労組イタリア労働総同盟のフランコ・ナッツォ交通労組書記長は「『遅刻はなるべくしないようにする』くらいの認識でいいのでは」と話す。》

6. 5付産経にはエコノミストの紺谷典子が『折れたルール』（クリスチャン・ウルマー著）の書評で、「公共性を犠牲にする民営化」についてこう指摘している。

《実は、イギリスでも同様の事故が再三生じている。2000年、レールが砕けたことによって生じたハットフィールドの脱線事故は民営化後三度目の大事故であり、中核で

あるレールトラック社が、国家管理に戻される契機となった事故でもある。

94年、英国は国鉄の民営化に着手し、25の運行会社、13の保守・更新会社、車両リースの三社、そしてレールや施設を保有管理するレールトラック社など、全部で100以上の民間会社に分断された。

分割は競争によるサービス向上を実現するはずだったが、現実には自社の利益だけを追求する会社を多数作っただけだった。レールや信号などの施設の保有と保守と更新と利用がバラバラの別会社で、うまくいくはずがないと素人でも考えるが、当時のイギリス政府は、民営化で財政支出を削減し、株式売却益を得ることしか頭になく、鉄道事業に精通する者の反対は無視された。民営化を主導したのが大蔵省だったことも不幸だった。

ひび割れたレールが放置されたのは、工事のため運行を停止すると多額の補償金を運行会社に支払う仕組みだったからである。利害が対立する多くの会社に分断されたために、一体となって鉄道を守るべき相互の連携はまったく機能しなくなった。しかも、管理部門からも現場からも、鉄道事業に必要な技術と知識を持つ人々がなくなった。事故後、過剰反応から必要以上に厳しいスピード制限を課して、ダイヤの大混乱を招き、破産に至らしめたのも、専門家不在が原因だった。

わが国の国鉄民営化は英国と違い成功したとされているが、効率化でホームから駅員が消え、転落事故も増えた。JR や NTT の民営化の功罪はいまだきちんと検証されないままである。そのせいか「民営化は改革」という思い込みがいつまでも消えない。しかし、民営化は多かれ少なかれ、公共性を犠牲にするものである。》

7. 13付神戸には、12日に来日したイギリス鉄道海運労働組合（RMT）のトニー・ドナヘイ委員長と、デイビッド・コリンソン執行委員が大阪市内で会見して、「鉄道は安全が最重要。利潤は追求すべきでない」と民営化を批判した記事が掲載されている。同労組は同国最大で、組合員は7万人を超す。《英国では1994年、国鉄が民営化されたが、その後、事故が多発。安全点検の不備が目立っているといい、同委員長は「英国では安全管理が非常に悪くなり、サービスも低下。安全より利潤が優先されている」と強調。尼崎の脱線事故に関しても「英国の経験からいえば、民営化は運転士にプレッシャーをかけ、それが事故を引き起こしかねない」と指摘した。》

「定時運行」と「民営化」とは直接的には関係がないように思われるが、今回の脱線事故について考えるかぎり、密接に関係していることは明白である。なるほど「定時運行」を遵守するためには、列車が一定区間を走る最短の時間プラス何分かの「余裕時分」が見込まれていなければならないから、民営化であるか国営化であるかはほとんど問題にならないようにみえる。しかし民営化になると、そこにどうしてもコスト意識が入ってきて利潤を大きく得ることを考えねばならなくなるから、「余裕時分」の短縮は避けられない。「定時運行」の上にスピードアップや増発が図られ、JR 福知山線快速の停車駅に中山駅が追加されたにもかかわらず、ダイヤ上での所要時間がほとんどの列車で変わらないという負担が「定時運行」にかかることになったりする。停車駅の追加で最低

1分ほど余分にかかる時間は、「余裕時分」や駅での停車時間を削ることによって帳尻をあわせることになるのだ。

今回の事故のように、その上にオーバーランなどが加われば、「余裕時分」はますます削られて「定時運行」は困難となり、運転士への心理的な圧迫感がどれほど高まるかは想像するまでもないだろう。「定時運行」は単に乗客の利便性だけでなく、過密ダイヤによって他の線に接続するようになっているから、遅れはたちまち他の線にも影響し、ダイヤの混乱を惹き起こしてしまう。英国の鉄道労組幹部が民営化によって安全より利潤が優先され、「運転士にプレッシャーをかけ、それが事故を引き起こしかねない」と指摘するのは、その点なのである。しかし、民営化によって「余裕時分」が切り詰められ、そのことが運転士にプレッシャーをかけ、事故を誘う要因になるとしても、「定時運行」そのものが日本で見直されることはない。

問題はあくまでも「余裕時分」の異常な切り詰めにあるとみなされ、民営化であろうと国営化であろうと、「定時運行」それ自体が問題視されないのは、日本の国民性に合っているからだと考えられている。「定時運行」はなにも列車に限らない。明治学院大学助教授のマイケル・プロンコは『ニューズウィーク』（6. 1）で、「東京人を追い立てるスケジュール強迫症」について、次のように観察し分析している。

《ある夜のこと、東京・井の頭線の車内で、若い女性がひっきりなしに紙をめくっていた。アルバイトの月間予定表、バスと電車の時刻表、スケジュール帳。続いて週末の温泉旅行の行程表を取り出して、集合時間、電車の時間、観光の時間、自由時間（お土産店のリストも）となぞっていった。

渋谷から吉祥寺までの16分間で、彼女はこれから30日間にいつ、どこへ行き、何をするかを確認した。彼女のこれまでの人生も、すべて詳細なスケジュールで埋まっていたのだろうか。たぶんそうだろう。

東京では、時間やスケジュールがとても重要視されている。いたるところに時計があり、腕時計をはめていない手首は数えるほど。文房具売り場にはカレンダーや手帳がずらりと並ぶ。財布に入れられる小さな時刻表もあちこちで配られている。そのうち、駅のホームに表示される発着時刻に「秒」が加わるかもしれない。

私には、この時間に対する強迫観念がどうしても理解できない。お風呂好きな日本人のこと、時間にも「潔癖さ」を求めるのかもしれない。予定の埋まっていない時間はだらしなく思えて、どうしていいかわからなくなるのだろう。

いずれにせよ、東京人にとっては予定の入っていない時間などなさそうだ。未来のすべての瞬間を管理したがる欲求は、かたくなな完璧主義ともいえる。

そんな「スケジュール強迫症」は、私には息が詰まりそうだし、退屈だ。しかも秩序と管理にこだわるあまり、自分で考えて行動できなくなることさえある。こうした態度は危険でもある。兵庫県尼崎市で起きた電車の脱線事故では、運転士が遅れを取り戻そうとして、スピードを上げすぎたという。

ほかの国では、電車やバスが遅れるのは当たり前だ。多少はいらいらしても、人間のやることだから仕方がないと考える。ヨーロッパの鉄道はストライキが数週間続くこともあり、そんなときは誰もが遅れる。日本のバス停には分刻みの時刻表が掲示され、まるで「時間の神社」のよう。バスはいずれ来るし、人は行くべきところに行くのに。

数百万個の小さなマス目に書き込まれた、数百万のスケジュール。それでも日本人は、よく時間に遅れる。「遅れてごめん」は、「おはよう」や「こんにちは」と同じくらい普通のあいさつだ。電車の遅延証明書を出す国が、世界中でほかにあるだろうか。

これほど時間に厳しい国で、これほど残業が多いのも皮肉だ。なぜ時間どおりに会社を出られないのだろう。日本人のこだわるスケジュールは、現実というより理想に近いと思えてくる。

混沌としていて予測不可能な東京に住んでいると、せめてスケジュールだけでも綿密に決めるのは悪くないのかもしれない。それに、時間は貴重な消耗品だから、儉約しなくてはいけないことに気がつく。東京を埋める無数の予定表は、郵便貯金の口座みたいだ。ときどき預けるけれど、めったに引き出さない。

ただし、東京人は時間の「無駄遣い」も得意だ。スケジュールの足かせから逃げ出した人たちはあてもなく歩き、書店で立ち読みをして、喫茶店でうたた寝をしている。

この人間的な瞬間だけは、厳密に管理された時間から解放され、ひそやかな喜びにひたることができる。スケジュールを管理することを完全に放棄した「のんびりタイム」だ。

結局のところ、予定というのははかない幻想で、手相を読むのと同じくらいあてにならないもの。都会の生活に、単調なスケジュールを押しつけることはしょせん無理なのだ。

秩序だったスケジュールを守るという理想と、予測不可能な無秩序を突きつけられる喜び——その間で揺れ動く姿こそ、東京の愛すべき魅力でもある。》

時間を管理しているのではなく、時間に管理されているから、「自分で考えて行動できなくなる」のである。「自分で考えて行動でき」るためには、自分で時間を管理しなくてはならない。日本人が時間にルーズで《よく遅れる》のも、時間に管理されていることを示している。自分以外の誰かによって定められた時間設定には黙々と従う習性がありながら、自分たちで設定する待ち合わせ等の時間に平気で遅れるのは、自分の身に即する時間に対して無頓着な所為だ。《これほど時間に厳しい国で、これほど残業が多いのも皮肉だ》と皮肉るが、残業の多さは単に多忙だけではなく、時間の管理意識が欠如していることのあらわれであり、残業の時間と「定時運行」は同根である。「定時運行」によって時間やスケジュールを細かく切り詰めて、浮いた時間を自分のものとするのではなく、すべて残業にまわっているといっていよい。我々が「のんびりタイム」に浸ろうとするのも、「定時運行」に迫り立てられていることの証しにほかならない。

03年度のJR東日本の統計によると、遅延1分未満の「定時運行」率は新幹線が96.2%、在来線は90.3%で、一列車当たりの遅れは天候などによって多少の差はあるが、過去10数年、平均1分以内に収まっているという。前述したように、フランス、イタリア、イギリスでは「遅れ」とみなすのは10～15分以上であり、1分以上

をすべて遅れと数える日本のような定時運転率の数字はない。4年前に出した『定時発車』で、なぜ日本人は定刻発車にこだわるのかを検証した三戸祐子は、なぜ日本の鉄道は正確なのかという疑問から、なぜ正確でないといけないのかという疑問に踏み入り、正確な鉄道なしではやっていけない社会のしくみになっていることや、そのような日本の社会風土そのものを理解する必要があるという。(註一『定時発車』の冒頭に、日本の「定時運行」に驚嘆する外国の鉄道関係者が、「日本では、列車が遅れると、社員を死刑にするのか」とよく口にすることが書きとめられている。)

運転計画作りの名人だった明治のお雇い鉄道技師ページが支持した発着時刻通り、鉄道が寸分の狂いなく動くように図表にされたダイヤグラムの素地は、江戸時代の旅行の伝統にあった。参勤交代のような大移動には綿密な計画が欠かせず、加賀藩が残した宿場間の行程表は列車ダイヤにそっくりだったとされる。「定時運行」の発想がいつ頃から広まったのかについて、三戸氏は5. 11付朝日でこう説明している。

《いまでこそ列車が「1分<sup>たが</sup>違わず」正確に発着することは、日本の社会では当たり前になっている。が、明治も30年代までは20分や30分の遅れは珍しいことではなかった。まだまだ江戸時代が尾を引いて、人々ものんびりしていたから、そのぐらいの遅れでもなんとかなった。

ところが大正も半ばを過ぎたあたりから、日本の鉄道は時刻表通り「1分違わず」正確に運行するようになる。利用者がそれを求めたというよりは、そうせざるを得ない事情が、鉄道の側に起きた。

その事情を一言でいうのなら、小さな設備ストックのままで、大きな輸送の流れをつくらなければならなかったこと。

第1次世界大戦勃発後の戦争景気の中、鉄道の輸送量増強は、国策として推進され、貨物、旅客とともに輸送量は3年間で約2倍になった。ところがこの急激な輸送力の増強に、車両や線路といったハードウェアの増強が十分に追いつかない。

そこで考えたのは、輸送の流れを速くすること。列車をスピードアップして、終点にいままでより早く着く。着いたら、すぐさま折り返して、また1往復……というふうに、列車が1日に往復する回数を増やして、増え続ける輸送需要に応えたのだ。

列車が、始点と終点の間を群れをなしてぐるぐると日に何度も往復する。この速い流れの中で、もしも一つの列車が遅れたら、流れがせき止められるかのように、遅れはすぐさま他の列車に波及する。悪くすると、ダイヤの乱れから鉄道システム全体が麻痺してしまう。

鉄道システムは定時運行をしているときに最もシンプルである。ダイヤが乱れると、それだけ余分の仕事が増え、新たなトラブルやエラーが発生する確率をも高めてしまう。安全確保のためにも、厳しい定時性が求められたのである。

大正年間の日本には急激な都市化も起こり、都心と郊外を毎日電車に乗って往復するサラリーマンという階層が現れてくる。通勤輸送の流れを速くするために、次に目を付けられたのは停車時間を削ることだった。駅の数が多い日本では、これが思いのほか効

果を発揮し、乗客の乗り降りのテンポが急激に速くなる。大正3年に1分ないし2分だった主要駅の停車時間は、大正7年には1分、大正14年にはなんと20秒にまで縮んでいる。「10秒で降りて、10秒で乗る」という移動のテンポや「降りる人が先で、乗る人は後」という公共マナーはこのときにつくられている。

こうして走りゆく列車の姿が庶民には時計代わりになる。「汽車が走っているから、もう昼飯にしよう」と農作業の手を休めたのである。

これとほぼ同じことが、戦後の高度成長期の日本に、規模をさらに大きくして再現される。小さなストックで大きなフローをつくる鉄道のリズムが、そのまま乗客の移動のテンポとなり、日本社会のテンポとなる。

鉄道空間ではすべては流れるように「順調」でなければならない。それは日本社会の美意識ともなり、5分、10分、ときには2分の遅れにも苛立ちを感じるようになる。

列車が1、2分遅れたからといって、人生が変わるはずがない。しかし鉄道のこのリズムは日本社会にすでに刷り込まれてしまっている。

10分、15分の列車の遅れは、むしろ当たり前なのが世界のほとんどの国だ。というより、そのぐらいの遅れは、そもそも「遅れ」ではなく、「定時」と見なされている。

それでもなんとかなる社会と、ならない社会がある。この事実を冷静に見つめ直すことは、巨大システムに支えられて生きる日本人にとっては、もはやアイデンティティーの問題になっていると思うのである。》

この文章の冒頭には、《明治、大正、昭和の初期へと、日本が近代化への道を急ぐ時代にあって、国鉄の大組織に籍を置き、この国の鉄道を世界一正確にした人物》として、《超特急列車「つばめ」や満鉄のスピード列車「あじあ」を世に送った結城弘毅（1878～1956）》が紹介され、《学理と計算に裏付けられた言説ゆえに「運転の神様」といわれたが、無邪気で、率直で、奇行続出。国鉄の代わり者だったこの人物を中心に、秒の狂いをも許さない列車運行が作られてい》き、1853年（嘉永6）のペリーの浦賀来航による「黒船現る」によって、日本の近代国家づくりが急がれるその土台に人とモノの輸送形態の急激な発展が目指された。『日本全史』（講談社）からその足跡を年代順に拾ってみる。

1866（慶応2）10. 1 江戸市中と五街道に、荷物輸送用馬車の使用許可

1867（慶応3）9. 12 江戸ー大坂間の蒸気飛脚船を開設、農民・町人も乗船許可

1870（明治3）1. 東京・大阪で回漕会社設立、東京ー大阪間の定期航路、運行開始

3. 19 政府、鉄道掛を設置（3. 25 東京ー横浜間の測量開始）

1871（明治4）7. 石屋川トンネル（大阪ー神戸間）完成（初の鉄道トンネル）

9. 2 9日より正午に、江戸城旧本丸で時刻を知らせる午砲（ドン）を撃つ、との予告 12. 5 東京ー長崎間に郵便業務開始（所用予定時間は95時間）

1872（明治5）5. 7 品川ー横浜間、鉄道仮開業（1日8往復の片道40分、1ヵ月間の利用客7万人）

9. 12 新橋ー横浜間の鉄道開業式挙行 12. 26 京都ー大阪間の鉄道建設開始

- 1874 (明治7) 5. 11 大阪―神戸間に鉄道開通 上等1円、下等30銭  
10. 11 新橋付近で、ポイント故障により機関車と貨物1両転覆(初の列車転覆事故)
- 1876 (明治9) 12. 1 新橋―品川間の鉄道、複線化
- 1877 (明治10) 3. 19 京都―大阪間の鉄道全通
- 1878 (明治11) 3. 11 鉄道局、下等客車内での「鎮嘔丹」の広告掲示許可(初の車内広告) 10. 1 鉄道局、新橋―横浜間、京都―神戸間などの汽車の上・中等旅客に割引往復乗車券発売
- 1879 (明治12) 4. 14 開通以来イギリス人が乗務していた新橋―横浜間の汽車に、日本人機関士が初の乗務
- 1880 (明治13) 6. 28 日本人だけの手により初めて削岩機を使用した逢坂山トンネル開通(7. 15 京都―大津間鉄道開通) 8. 25 駅の乗降客を相手とした新橋車夫会社設立 11. 28 北海道内最初の鉄道、札幌―手宮(小樽港)間開通
- 1881 (明治14) 11. 11 日本鉄道会社設立(私鉄の始め)
- 1882 (明治15) 4. 1 西北社が、東京―高崎―前橋―坂本(碓氷)間に郵便物・旅客・貨物の馬車輸送開始  
6. 25 日本馬車鉄道が新橋―日本橋に開通(最初の馬車鉄道、後の東京電車鉄道)  
10. 4 鉄道馬車出現による人力車夫の生活権擁護を目的に、人力車夫懇親会結成
- 1883 (明治16) 7. 28 日本鉄道会社の上野―熊谷間開通。民営鉄道会社として計画した上野―青森間、上野―高崎間の路線建設の一環で、政府の援助を得て建設された。列車は前から郵便・荷物車、次いで下等4両、上等3両、特別3両、下等5両の計16両編成による試運転で、往復には5時間半を要した。資本金2千万円で出発した日本鉄道会社は91年9月に青森までの全線が開通し、営業成績も良好で、民間の鉄道投資熱を助長した  
8. 6 政府は陸軍の意向を入れて、東京と関西を結ぶ幹線鉄道を中山道経由とし、高崎―大垣間に鉄道建設の方針決定
- 1884 (明治17) 4. 16 長浜―敦賀間、全線開通(後の北陸本線)  
5. 25 長浜―大垣間、開通
- 1885 (明治18) 3. 1 日本鉄道山手線の品川―赤羽間開通、新橋―赤羽間の直通旅客列車の運転開始  
7. 16 日本鉄道東北線大宮―宇都宮間が利根川橋梁(86・6・17開通)を除き開通。開通で商売ができなくなった旧宿場の旅籠・茶店などが鉄道会社に陳情し、宇都宮で握り飯とたくあん漬を竹の皮に包んだ駅弁を売り出す(駅弁の初め)
- 1887 (明治20) 5. 18 私設鉄道条例公布(私鉄に関する初の立法)
- 1889 (明治22) 5. 10 東海道線にトイレ付き列車登場。イギリス製のため洋式で、使い方がわからず戸惑う乗客が多かった(トイレ付き列車の初め)  
7. 1 東海道線新橋―神戸間全通。東海道線のうち開通の遅れていた琵琶湖の東側、

大津から草津・彦根・米原と通って長浜に達する湖東線の開通により全通。直行列車は1日1往復で、所要時間は下り20時間5分、上り20時間10分。旅客運賃は下等で3円76銭、中等は下等の2倍、上等は下等の3倍と定められた

1891（明治24）9. 1 盛岡－青森間の開通により、上野－青森間全通。毎日1往復で下り26時間25分、上り26時間40分

9. 12 日本鉄道会社が甲乙2種の定期割引切符の発売公表。甲は1ヵ月2割（通学は4割）、乙は2ヵ月2割5分（同5割）の割引

1892（明治25）6. 21 鉄道敷設法公布（国による幹線鉄道の建設・公債発行による費用調達・将来の私設鉄道の買収など）

1893（明治26）4. 1 横川－軽井沢間の勾配差552.5mに対応するために、日本で初めてアプト式鉄道を採用したことで、上野－直江津間の直江津線が全通

1894（明治27）10. 5 月刊の「汽車汽船旅行案内」発行（時刻表の定期刊行の初め）

1895（明治28）2. 1 七条停車場前－伏見町下油掛間で京都の市電営業開始（路面電車の初め）

1896（明治29）9. 1 東海道線新橋－神戸間に急行列車の運行開始（所要時間17時間22分、急行料金不要）

1897（明治30）11. 官設鉄道の主要駅で、手荷物運搬夫（赤帽）の営業許可。官設鉄道では、従来の上・中・下等を1・2・3等とし、車体の一部に彩色して区別する

1898（明治31）1. 関西鉄道で、客車にランプに代えて初めて電灯を取り付ける  
2. 2 日本鉄道の機関手らが、我党待遇期成大同盟会を結成。日本鉄道の機関方に待遇改善と職名改称、臨時増給を要求したビラを配布した理由による指導者解雇で24日にストライキ突入（鉄道関係労働争議の初め）。上野－青森間の全線の列車が27日までストップし、会社側と労働者側委員との交渉は28日から3月6日まで行われ、解雇者の復職を含め労働者側の要求が認められる

4. 5 日本鉄道会社の待遇改善期成大同盟会が解散し、日本鉄道矯正会結成

1899（明治32）5. 25 山陽鉄道が初めて食堂車開業

1900（明治33）4. 8 山陽鉄道が初めて1等寝台車の使用開始。

10. 1 東海道線も2段ベッド・1室4人用の寝台車使用

1901（明治34）5. 27 山陽鉄道の神戸－馬関（下関）間が全線開通

6. 官設鉄道が初めて学生用定期券発売

1903（明治36）1. 新橋－山田（三重）間に初めて初詣列車運転 4. 1 池袋－田端間に日本鉄道豊島線開通により、新橋－渋谷－新宿－上野間の直通運転開始

1904（明治37）3. 18 東京市街鉄道が浅草まで開通し、鉄道馬車がなくなる

1905（明治38）4. 12 阪神電車開業（大阪－神戸間20銭）

1906（明治39）3. 31 鉄道国有法公布。国有化が決定したのは、日本鉄道・九州鉄道・山陽鉄道・関西鉄道・北海道炭礦鉄道など17会社。鉄道国有化の動きは



明治維新直後からあったが、国家財政上、実現は困難とされた。やがて民間に鉄道への投資ブームが起こり、鉄道会社が次々と設立されたが、日清戦争後に不況の波が押し寄せ、たちまち民間鉄道の経営は悪化、鉄道国有論が起こった。一方、民間の鉄道会社や財界の中には、鉄道国有化が日露戦争中の軍事費調達のための膨大な公債に加えて更に公債を増やすことになるとの反対意見もあった。これに対して軍部は、戦争中の軍事輸送の経験から、幹線鉄道におけるダイヤの一本化や車両規格の統一などの必要を痛感しており、政府に国有化を積極的に働きかけていた。翌年10月1日、買収が完了し、日本国内の主要な鉄道は全て国有化される。鉄道運賃が統一され、遠距離輸送も一本化されて、日露戦争後の産業発展を支える輸送手段として大きな役割を果たす

4. 16 新橋－神戸間に最急行列車が運転され、急行料金の徴収が始まる

11・26 南満州鉄道（満鉄）設立。対大陸政策の柱となるもので、日露講和条約によってロシアが日本に譲渡した旅順－長春間の鉄道と、それに付属する利権をもとに設立

1907（明治40）10. 19 （株）箕面有馬電気軌道（後の阪急）設立。専務取締役は小林一三

1908（明治41）6. 1 国有鉄道が初めて、冷蔵貨物車を焼津から京都・大阪に向けて運行

1909（明治42）11. 21 熊本の人吉－吉松間開通し、鹿児島本線全通

1910（明治43）12. 15 第二次桂内閣が東京－下関間の鉄道広軌化を鉄道会議に諮問（広軌鉄道は1964年10月開通の東海道新幹線によって実現）

1913（大正2）4. 1 北陸本線の米原－直江津間全面開通

8. 東海道本線全線の複線化工事完了

1914（大正3）12. 18 東京中央停車場の開業式が挙行政され、東京駅と命名。  
この日の開業式は、第1次大戦の青島占領軍の凱旋に合わせて行われた。東京駅は旅客の増加によって新橋駅が手狭になったため建設が計画され、陸上交通の総起点としての役割だけでなく、「帝都の大玄関」としての威信を担うべきものだった

12. 20 ジャパン・ツーリスト・ビューローが東京駅内に東京案内所設置。翌年1月から、鎌倉・京都・日光などの遊覧地行き乗車券発売

1915（大正4）4. 南海鉄道の汐見橋（大阪）－橋本（和歌山）間が全面開通し、途中の芦原駅に日本初の女性駅長誕生

1920（大正9）8. 29 東京地下鉄道設立（後の帝都高速度交通営団）

11. 1 ターミナル・デパートの先駆である白木屋梅田出張所が、阪急梅田の停車場1階にオープン。2年前に箕面有馬電気軌道株式会社から阪神急行電鉄と改称し、神戸－大阪間に電車を走らせた創業者の小林一三は、25年に梅田に建てた阪急ビルディング内に阪急マーケットを開業、29年に地下2階地上8階の阪急百貨店を開業。日本における本格的なターミナル・デパートの最初となる

1923（大正12）2. 20 東京駅前に丸の内ビル（丸ビル）完成。地上9階、地

下1階、建坪7260㎡、総床面積5万9400㎡で、東洋一のオフィスビルとなる  
1925（大正14）11. 1 東北本線神田－上野間に高架線が開通し、山手線電車の環状運転開始 12. 13 東海道本線の東京－国府津間、横須賀線の大船－横須賀間の電化工事完成、電気機関車の運転開始  
1927（昭和2）4. 1 小田原急行鉄道、新宿－小田原間開通  
12. 30 東京地下鉄道株式会社が日本初の地下鉄を、上野－浅草間で開業  
1930（昭和5）10. 1 東京－神戸間を8時間55分で結ぶ特急列車燕号登場  
1933（昭和8）9. 15 中央線の東京－中野間で、朝夕の混雑時に急行電車の運転開始  
1934（昭和9）4. 21 渋谷駅前に忠犬ハチ公の銅像建立  
11. 1 満鉄が大連－新京間を8時間20分で走る特急「あじあ」号の運転開始  
1936（昭和11）3. 鉄道省が貨物用D51形蒸気機関車完成。以後、戦時輸送を担い、45年までに1115両が生産される  
1937（昭和12）12. 29 鉄道省が遺骨移送列車の方向板と窓に「英霊」のマークをつけ、車内に黒幕を張る  
1938（昭和13）3. 31 東京駅構内で営業の人力車廃業  
1942（昭和17）6. 11 本州と九州を結ぶ山陽本線関門トンネルの第1線（下り線）完成 10. 11 鉄道省、鉄道・バスなどのダイヤ表示に24時間制採用  
1944（昭和19）8. 14 京成電車に初の女性運転士登場

以上、明治維新前後から戦前までの鉄道史の流れの概略を辿ってきたが、戦後47年4月1日には、上越線高崎－水上間に戦後初の国鉄電化区間の開通を皮切りに、スピードアップ、効率化を押し進める「定時運行」を日本の戦後社会のリズムとして、経済発展を遂げてきたのである。以上の年表を三戸祐子の先の記述と対比させながら辿ってほしいが、彼女は『サンデー毎日』（5. 22）で「定時運行」にこだわってきた日本の鉄道事情について調べれば調べるほど、鉄道関係者の知られざる苦労に思いを馳せている。

《私たちは列車が「定時に」「安全に」走るのを、空気のように当たり前だと思っています。その背後にある運転士、指令員、保線員といった人たちの膨大な努力は、あまりにも知られていません。

列車の運行は15秒単位、停車時分も5秒単位で緻密に計画されています。運転士の意識では、「定刻」とは、定められた時刻から数秒のプラスマイナスの範囲、「停止位置」とは停止線から数十センチのプラスマイナスの範囲です。

それほど厳密に運転するのは、鉄道は非常に巨大なシステムとして運行されており、たとえ一本の列車が遅れても、日本ではすぐにシステム全体に影響を及ぼしてしまうからです。

ある列車に遅れが出た場合、乗務員は指令員に報告、指令員はその遅れで影響を被ったすべての列車の乗務員、すべての駅長に、以後の運行計画の変更を指示します。指示を受けた相手はその内容を復唱、确实の上にも确实に指示を実行していきます。それだけでも大変な労力です。

そういう複雑なプロセスによってエラーが起きるのを避けるために、定時運行が求められている側面があります。

実は日本の運転士は、天候やそのときの乗客数に応じて、毎日微妙にブレーキ扱いを変えています。体が受ける抵抗だけで、速度を言い当てる訓練までしている。

列車の速度を考えてみてください。ブレーキを掛けるタイミングがコンマ何秒か遅ければ、停車位置は10センチやそこら簡単にずれるわけですから。

遅れやトラブルが続くと、よく「たるんでる！」という声が上がりますが、企業組織全体の問題は別として、個々人が皆たるんでいたら、鉄道は動きませんよ。一般の人よりはるかに注意深く、用心深いのが鉄道員なのです。》

続けて問題は、巨大システムの中で鉄道関係者と乗客のズレが拡大し、そのズレは社会とのコミュニケーション・ギャップを生みだしているところにあると指摘する。安全・正確・迅速を当然と思っている乗客は鉄道会社に対して、「もっと自分たちのほうを向いて仕事をしてほしい」と要求するが、鉄道現場では安全・正確・迅速までで「いっぱいいっぱい」で、そんな余裕はないからだ。彼女の指摘を前にすると、問題の根は鉄道ダイヤの「定時運行」にとどまらず、日本社会の「定時運行」的体質そのものにあることに気づかされる。事故が起きると、列車の「定時運行」のありかたについて問題視する乗客や世間は、彼らが当然と思っている安全・正確・迅速が「定時運行」によって成り立っていることをみようとししない。安全を優先するためには正確・迅速が犠牲になっても構わないから、「定時運行」にもっと余裕をもってほしいという主張ではなく、安全・正確・迅速の上に立って「定時運行」の余裕の無さを責めているのだ。

以前に、コンビニが出現したり、インターネットを使った本やCDを手軽に注文できるアマゾン・ドット・コムなどの通信販売業が登場して、社会がますます利便性を追求し、人々が行き届いたサービスに喜びと満足を感じるようになればなるほど、その裏の労働現場では働き手の女性たちがいかに深夜の過酷なパート労働をしいられ、本も人も徹底的に物として扱うシステムに貫かれているか、について触れたが、乗客が利便性に依拠しながら「定時運行」を批判する鉄道現場も、表に光が満ちれば満ちるほど、裏では影が闇を濃くしているのが感じられる。

電車の「定時運行」制度の確立によって、社会がまわっていくリズムもかたちづくられ、社会のリズムの加速によって電車の「定時運行」も余裕を失って「もう目一杯」になっていくという悪循環を断ち切るためには、社会のリズムから電車のリズムが解放される以外にないことははっきりしている。安全のためには正確・迅速をもはや求めないと、つまり、利便性ばかりを追求する社会の流れから下車することを乗客が決意して、そんな生きかたからの方向転換を図ったとき、社会の速度は人間の適切な速度に近づき、電車の速度も乗務員の可能な範囲内に収まるにちがいない。それができなければ、切り詰められた「定時運行」的社会も鉄道もたえまなく脱線しつづけて、目にみえる事故や目にみえない事故を増産しつづけるだろう。

2005年8月26日記

