

第2節 川島令三

この章では、新しい鉄道趣味探求の仕方を提示した川島令三を取り上げる。彼の著作の変遷、その主張内容を記述した後に、彼が鉄道趣味に与えた影響を最後に考察したい¹。

1. 川島令三の著作

川島氏が処女作、『東京圏通勤電車事情大研究』（草思社）を出したのは1986年である。同書はまず前半で、鉄道という乗り物全般への考察や提言を行った後、後半で個々の路線についての概要、ダイヤ、車輛、そして将来への批評を加えている。当時の鉄道本の流行は、宮脇俊三や種村直樹に代表される鉄道紀行にあった。それら鉄道趣味人の見地から書かれた本と比較して、同書は首都圏の通勤電車のダイヤや車輛を、一利用者の視点から考察し、批評を加えている点が特徴的であった。利用者視点で鉄道を評価するということは、雑誌『鉄道ジャーナル』にもみられた手法であったが、単に考察するだけでなく、独自の具体的な改善案を提言するという点で、川島氏の記述は極めて独自性を有していたといえよう。「東京圏の電車は大量輸送だけしかやっていない」、「不便な乗り換えを強いるな」、「通勤電車にもクロスシートを採用せよ」など、利用者なら当然思うようなサービス改善点を取り上げ、そして現状を駄目だと言い切るわかりやすさに、その特徴は表れていた。以上の主張に加え、「高加速車の採用がコスト安につながる」、「副業(不動産)は大いに結構」など鉄道会社へ経営的な提言も行っていたことも、これまでの鉄道書にはない特徴であったといえる。

その後も『関西圏通勤電車事情大研究』（草思社 1987）、『新幹線事情大研究』（草思社 1988）、『これでいいのか特急列車』（中央書院 1989）などその批評姿勢は、首都圏、通勤電車に限定されずに広がっていくことになる。『「ライバル鉄道」徹底研究』（中央書院 1992）のように、鉄道会社間の競争を意識した本も出版されるようになる。これらの本が出た背景

¹ 川島氏の主張には賛否両論分かれるようなものもあるが、個々の主張の是非については、本研究誌の主旨とは異なるので、ここでは深く取り上げないものとする。

としては、民営化を機に JR が、並行私鉄、航空、高速バスを意識した、列車の開発やダイヤの設定を行いシェアの伸張に努めていた時期であったことがあげられる。主張のトーンとしては、東日本では JR の、西日本では私鉄側の奮起を期待するものが中心であった。

1992年には川島氏のライフワークともなる「全国鉄道事情大研究」シリーズ第一作「神戸編」が草思社から発売される。これは従来の通勤電車事情大研究での路線批評に、詳細な歴史、沿線風景の記述を加え、単なる提言書ではなく沿線ガイドとしての側面も有するものとなった。このシリーズの登場によって、批評対象は通勤電車や特急など利用者が多い鉄道に限らず、ローカル線を含めた全国に広がっていくことになる。しかし、対象を広げたことによって、主張のマンネリ化をもたらしたという側面も否定できない。先に述べたように、川島氏は利用者視点から鉄道を取り上げたことに、一番の特徴がある。利用者視点から鉄道を分析するには、当たり前であるが利用者が多い通勤電車、新幹線、幹線特急がその考察対象とふさわしい。またそのような分野へは、鉄道会社の投資も積極的に行われるため、川島氏の提言が多少は反映される可能性があるといえる。しかし、ローカル線は、利用者が少なく、かつ大胆な改善策も見出しにくい対象であるため、路線ごとに主張の違いを出しにくい。また出せたとしても大幅な路線改良など非現実的な案となりやすい。それが、「費用対効果を無視した提言」という川島氏への批判につながっているともいえる。

川島氏の著作にもう1つの特徴があるとすれば、それは新線構想をはじめ将来への考察が多く行われているところにある。「全国鉄道事情大研究」シリーズで言及されているのはもちろんこと、単行本としても『どうなる新線計画東日本編/西日本編』(産調出版 1994)、『新線鉄道計画徹底ガイド東日本編/西日本編』(山海堂 2000/2001)など新線や未成線関連の出版物も多く出版されている。このような新線計画についてまとめた本を出しているのは川島氏だけであり、その点では川島氏の貢献は大きい。しかし、川島氏の著書全体にいえることであるが、一次ソースが明示されていない記述が多く、公式にあった計画だったのか、それとも川島氏の推測によるものなのか区別できないという問題があることは否めない。

さらに、川島氏への批判として良く取り上げられるものとして、『なぜ

福知山線脱線事故は起こったのか』(草思社 2005)がある。この書の中で川島氏は、福知山線脱線事故の主要原因をボルスタレス台車に求めており、カーブを通過する際の遠心力によって、片側の空気バネが膨張し、もう片方が縮んだためとしている。この説に対しては、元国鉄小倉工場長で交通研究家の久保田博(故人)氏が、鉄道ジャーナル2005年12月号「福知山線事故に寄す」の中で、ボルスタレス台車の解説を行いつつ、空気バネ間で差圧調整弁が働くとして反論を行っている。旧国鉄の技術者から、川島氏の技術面での理解不足が指摘されたことによって、読者からこの本のみならず著書全体の正確性に疑問を持たれるようになってしまったことは否定できない。

このように、通勤電車への批評から始まった川島氏の著作であるが、最近では、『<図解>超新説 全国未完成鉄道路線 ますます複雑化する鉄道計画の真実』(講談社 2010)、『<図解>日本三大都市 未完の鉄道路線-昭和から平成へ、東京・大阪・名古屋の未来を変える計画の真実』(講談社2008)のように鉄道雑学を意識した本や、「東海道ライン全線・全駅・全配線」シリーズ(講談社 2009 - 2010)、「中部ライン全線・全駅・全配線」シリーズ(講談社 2010 -)のように資料性のある本の出版が多くなっている。これには、昨今の鉄道ブームを意識してライトな鉄道ファンを取り込む狙いや、「日本鉄道旅行地図帳」(新潮社 2008-2009)に代表される資料性の高いムック本のヒットの影響があると思われる。

2. 川島令三の鉄道趣味に与えた影響

先にも述べたとおり、これまでの鉄道趣味、鉄道本では、鉄道趣味人による見地から鉄道への考察が行われていたのに対して、川島氏は利用者視点から鉄道を考察するという点で特徴的であった。そして単に分析、考察するだけでなく、利用者のニーズに即したサービス(車内設備、ダイヤ、駅構造など)を独自の改善案として提言するところに十分なページを割いたことは、これまでにない新鮮なものであった。しかしその一方で、守備範囲を広めすぎた結果、主張のマンネリ化、記述の誤り等が散見されるようになった。とりわけ、参考文献が明示されていないなど、鉄道趣味を深めるための信頼に足る本であるとは言い難い状況にある。川島氏の著作姿

勢が、 多少の信頼性を犠牲にしても、独自の主張によるエンターテイメント性を追求するものであるのか、それとも 真面目に裏付け調査や取材を行い書物としての信頼性確保していくものであるのか、ここで私が判断することは差し控えたい。しかし、そのスタンスを明確にしないと、読者に誤った知識をもたらす原因となり、鉄道趣味に与える影響も悪いものとなってしまう。

処女作『東京圏通勤電車事情大研究』を出してから、来年で四半世紀が経過しようとしている。もちろん以上に挙げた問題点もあるが、読者を確保してここまで本を書き続けられたのは、利用者サイドに立った批評という新たな分野を開拓したパイオニアだからである。それと同時に、川島氏の存在を脅かす後継者が現れていないことも意味している。今後も川島氏には、鉄道趣味、そして鉄道の活性化につながるような著作活動を続けてもらいたい。そして、それに刺激される形で若手の論者が表れることを願っている。