夢でなくなった超特急

ひかり号同乗記

東から　鉄道マニアいっぱい　さわやかな乗り心地

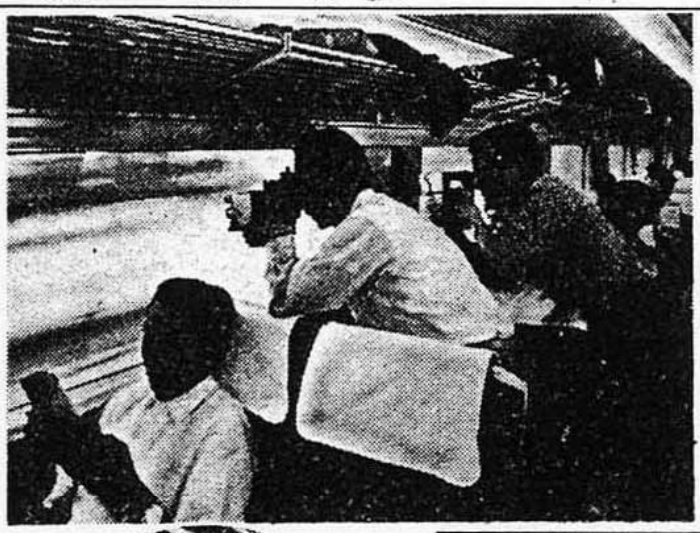
【超特急ひかり1号で宇野記者】"夢の超特急"はついに夢ではなくなった。東海道新幹線の"本番"第1号――「ひかり1号」（山本幸一、井月正司両運転士）は、1日早前六時東京駅をすべるように離れ、五百十五キロをわずか四時間で突っ走って同十時、予定通り新大阪駅に着いた。鉄道の"新時代"の幕あけにふさわしく、同列車はこの間、営業速度の世界新記録をきざんだ。気づかれた事故もなく、乗りごこちはゆったりとさわやか。しかし、あまりの速さに、"旅情"を味わうゆとりもなかった。

バンザイの声に送られて、「ひかり1号」は、はなばなしく東京駅をスタート。定員九八七人のところ、お客は七三〇余人。明けきらぬ五輪の町並みをぬって"あかつきの超特急"は一路西へ。一等車、両側に二人ずつのシートは、朝も寒行もたっぷり。ちょうど国際線大型ジェット機のシートにそっくりだ。二等車のシートは、二人と三人ずつだが、どちらも十分なゆとりがあり、すわりごこちは上々。

新橋駅を過ぎ、小田原のモデル線区あたりにさしかかると、スピードはぐんぐんとはね上がる。百三十、百五十、百七十…ついに営業速度の世界新記録だ。いままでの記録はフランスの「ミストラル号」西独の「ラインゴルト号」のともに百六十キロだ。もちろん、試運転ではこの程度のスピードは珍しくない。しかし、営業速度では、文句なしにこの「ひかり1号」が世界のトップにおどりでたわけ。

車内には、この日を待ちかねた鉄道マニアがいっぱい。家人の撮影機が目まぐるしくまわる。どちらも旅行の"必要"に迫られたお客は少いようだ。

「安全で快適で、私のように時間に追われる者には、ほんとうに結構よ」と歌のおばさん、安西愛子さんは手放しの喜びよう。「大阪で十一時の結婚式に出られるんです。朝東京を立って」と、ある主婦は素朴な喜びをかみしめる。



豊橋付近ですれ違うひかり号をカメラにおさめる鉄道マニア（ひかり1号の車内で）

「鉄道友の会」の会員が乗務員に贈るデコレーションを持つ片岡仁左衛門氏（ひかり2号で）

"三冠王キップ"といわれる一号車一番A席を手にいれた横浜市の日本旅行会会員・堀井昭さんは「ナンバー・ワンを集めるのが趣味なんですよ。もちろんビュッフェの領収書も"一番"をとりました」と得意顔。

早朝出発列車とあってビュッフェは満員。初めてイス席が設けられたが、ウイスキー、ランチなどお酒類の方は、スピード酔の上がりようだと、こぼすお客もいた。

あっという間にスピードは数十キロあがるが、それほどのスピード感はハダに感じない。窓からみて電柱の流れが「早くなったな」と気づく程度だ。窓ガラスが大きいので、景色がひとまわりすがすがしく、新鮮にうつる。沿道には、たえ間なく歓迎の人たちの姿が流れるように映る。目をうるませて帽子をかぶす国鉄職員……。七時五十六分、豊橋付近で上り一号列車とすれちがう。「豊橋」のように、一瞬のできごと。

八時二十七分、最初の停車駅名古屋へすべりこむ。そして大阪へ。またたく間の四時間。現代感覚にマッチしたスピード時代が、もう「西部一声……」といった旅情は影をひそめたようだ。鉄道の近代化が、旅をドライなものに変えてしまうのか。

西から　日帰りの上京組　ご自慢のビュッフェは不評

【超特急ひかり2号で江戸記者】「ひかり2号」は午前八時、新大阪駅をスタートして七分ほどで早くも時速二百キロ、秒速五十五メートル、台風並みの速さで新東海道線を突っ走った。

あっという間に左手に名神高速道路。飛ばす自動車がカタツムリのよう。朝日を受けてキラキラ光る京都の東寺の五重塔、近江八景も瞬時に窓をかすめて飛去った。

処女列車だけに、車内は鉄道マニアが目立つ。カブキの片岡仁左衛門氏（さ）は二百、東京で初日公演をひかえているのに、東京で前日けいこを終えるとすぐ旅行鞄で大阪へ帰り、朝食も食べずに「ひかり2号」へ飛乗って東京へ舞戻り、「飛行機より安全感がありますよね」と目を細める。

鉄道友の会関西支部の会員も四十四人が会費を負担に乗込んだ。四年前から楽しみにしていたという。その"夢のスケジュール"は――午前十時東京着、ヘリコプターで東京見物、豪食後、貸切バスでオリンピック施設などを見学、モノレールにも乗り、午後六時東京発の「ひかり2号」で帰阪というもの。

"超特急より"・阿波記者によると、長さ四十キロの「超特急」の模型ケーキを持込んで、同会員の片岡氏と談笑していた。

「スピードはすばらしい」「デザインも車内設備も、上々だ」という声が多かったが、ビュッフェばかりは不評を買った。とくに五号車のビュッフェは冷蔵庫の冷却水が流れ出して床はビショビショ。調理料などを乗せられて、C百円の電子レンジも役に立たず、おまけに不慣れとあって料理にヒマがかかり、車内は押すな、押すなでごった返し「せっかくたのしい旅行を期待したのに……」と不満をぶちまける乗客が多かった。

やがて、ほぼ定刻通りの待ちかねる東京駅へすべり込んだ。四時間のドライな旅――"旅情"はなくても乗客たちは"夢のスピード"に満足の様子だった。

朝日新聞（夕刊）
昭和39年（1964年）10月1日

早朝からパトロール　浜松駅付近

【浜松】去る八月末運転して列車妨害がおきた浜松駅付近はこの日、浜松鉄道公安職員四人が早朝からパトロールをした。

浜松市成子町の国道一号線踏切は新幹線と交叉しているので、通行人が石でも投げたら大変と目をからせていた。

新幹線開業までの足どり

マ鉄道大臣の諮問機関、鉄道幹線調査会が「弾丸列車」案を答申（昭和14年11月）一部工事が行われたが、戦争激化で工事中断（18年）。

マ国鉄幹線調査会が「東海道新幹線建設を強力に推進すべし」と運輸大臣に答申（33年7月7日）。

マ新丹那トンネル東口で起工式（34年4月20日）。

マ東京―新大阪間全区間のルート決定（36年10月18日）。

マ神奈川県・鴨宮―静岡間のモデル線区で試運転開始（37年6月23日）。

マモデル線の速度試験で時速二百五十六キロを記録（38年3月30日）。

マ東京―新大阪間の五百十五キロの線路全通（39年7月1日）。

マ東京―新大阪間の全線試運転開始（39年7月20日）。

マ東京―新大阪間の営業ダイヤ試運転成功、「こだま」五時間（39年8月24日）、「ひかり」四時間（25日）。

金沢―富山電化完成

―北陸本線

【金沢・富山】国鉄北陸本線の金沢―富山間六二・五キロの電化も一日開通、ダイヤも改正された。この電化完成で北陸本線のほぼ三分の二が電化された。