

## 切手と鉄道(元・5・20)

荒井誠一(S9・理甲)

今日は鉄道切手のお話です。よくまちがえられるのですが、「鉄道の切符」ではなくて、機関車や電車やトンネル、鉄橋など、鉄道の車両や施設を描いた郵便切手の収集のお話でございます。

### 発端——鉄道切手とは

若い時からの趣味として日本切手の収集を致して居りましたが、一九五一年のある日、仙台市内のデパートで購入した切手の中に、戦前の国鉄で使用された最大の機関車と言われているC五九形を描いた五銭切手(写①)を見付けました。昭和十七年に発行された鉄道七〇年記念切手です。私は昭和十二年に大学を卒業して以来ずっと国鉄に勤め、しかも機関車関係の仕事ばかりしておりましたので、これは面白そうだと思い、それまで集めてきた日本切手をすっぱりやめて、世界各国の鉄道関係の切手を集めることに変更し、現在まで三十八年間、ずっとこの趣味を続け

ているわけでございます。理科系の学校を出た者の習慣として、まず「切手」とは何かという用語の定義から参ります。郵便物の運送料金を国内均一制とし、料金収納の証紙として郵便切手を発売、この証紙を貼って差出しさえすれば、国内のどこへでも確実に配達されるという、いわゆる「近代郵便制度」が、ローランド・ヒル卿の提案によってイギリスの国会を通過し、実施に移されたのは一八四〇年のことです。このとき発行された世界最初の郵便切手は、黒色の凹版印刷でビクトリア女王の肖像を描いた一ペニー切手で、今でも「ブラック・ペニー」の愛称で全世界の切手収集家たちに珍重されています。この新しい郵便制度は、従来の飛脚便や駅馬車便にくらべて、はるかに簡便でしかも確実であることがわかりましたので、急速に世界各国へ普及して行きました。わが国では明治維新直後の新政府が、時の駅逋<sup>えきど</sup>頭前島密をイギリスへ派遣して研究の結果、明治四年（一八七一）はじめて郵便切手を発行して新郵便制度を実施しました。

何故こんなことをくどくどと申上げると言いますと、郵便切手に大変よく似たもので「収入印紙」というものがあります。また国によっては、鉄道の駅で発行する「通行税収納証紙」や「小荷物料金収納証紙」、さらに「電報切手」など、多種多様の類似品があつて、収集範囲を広げて行つたらきりがありません。そこで私は収集範囲を「郵便切手」に限定したわけです。

次は「鉄道」とは何かという問題です。これも日常生活で普通に使われている言葉ですが、よく考えてみると何となくあいまいなものです。

「軌道<sup>レール</sup>を敷設した通路上で、動力を用いて車両を動かし、人と物を運搬する施設」であると一応は規定されています。一般に言われている汽車や電車は問題がありません。登山鉄道やサンフランシスコの市内を走っている「ケーブルカー」は、レールの上を走っており、動力としてロープを捲き揚げる機械がありますから、完全に「鉄道」の仲間にはいます。ところが「ロープウェイ」の場合はどうでしょうか。ロープという限られた線路の下（上ではなく）を走るため、大抵は小さな車輪がついていますから、やっぱり鉄道の仲間と考えることができます。日本の法規では鉄道の仲間として取扱っています。

私は収集の範囲として、一般に「鉄道」という言葉でとらえているものすべて、即ち、機関車、客車、貨車などの車両、線路、駅、トンネル、橋梁、信号機などの施設、鉄道連絡船。特殊鉄道として、馬車鉄道、市内電車、地下鉄道、ケーブルカー、トロリーバス、モノレール、ロープウェイなど、さらに最近の磁気浮上式超高速鉄道や、鉄道功労者の肖像から働く鉄道従業員の姿まで。画面のまん中に大きな機関車が堂々と描かれていれば上々ですが、風景を描いた画面のはるか遠方に、楊枝の先で突いたように小さな汽車を描いた切手まで、結局鉄道に関係のある切手なら、何でもかんでもすべてを集めるはめになりました。

切手の意匠は、最初の頃は国の元首の肖像か又は国の紋章などに限られていましたが、切手収集趣味の普及につれて切手の売行きが増加するとともに、バラエティを求める収集家たちの要望

が次第に高くなりました。各国の郵政当局は、わずかの費用で収入を増加する手段として、いろいろ新しい意匠の切手を発行するようになりました。世界のすみずみにまで行き渡る切手の画面が、国策、国勢の宣伝や国民教育の手段としてもきわめて有効なことが各国の政府に認識されるようになったのは、二十世紀にはいつてからのことです。国家の重要な記念日や行事に際して、これを国民に周知させる方法として、記念切手を発行するということが案出され、切手の画面はにわかに多彩になってきました。

### 鉄道切手の歴史

鉄道の象徴である蒸気機関車の絵が、世界ではじめて切手に登場したのは、一八六〇年、英領ニューブランズウィック（現在はカナダ連邦の一州）発行の一セント切手（写②）です。紫色、凹版印刷の小さな切手で、当時アメリカやカナダで大流行していたアメリカン形機関車の、先輪二軸と動輪二軸の車輪配列、漏斗形にふくらんだ煙突、前頭上部の前照灯と下部につき出たカウキヤッチャー、動物が接近したときや駅に進入のときに鳴らした大きなベルなどの特徴を克明に再現しています。記録によるとこの年にニューブランズウィック最初の鉄道が開通していますので、あるいはその記念の意味があったのかも知れません。

第二番目の鉄道切手は、一八六九年にアメリカ合衆国で発行された三セントの普通切手です。

前のニューブランズウィックの切手によく似た図案で、この場合もこの年の五月に、アメリカ大陸最初の横断鉄道が開通しています。

三番目の鉄道切手は、一八七一年に南米のペルーで発行された五セントボ切手です。深紅の地に白く、国の紋章と機関車を浮き彫りにした珍しい切手です。この場合も、画面の周囲に、リマ、カヤオ、コリリョスの地名が記入されており、ちょうどこの年にこの三市を結ぶ鉄道が開通し、同時に郵便物の鉄道輸送が開始されておりますので、これは「鉄道開通記念切手」であり、同時に世界最初の「記念切手」だと言われています。

十九世紀末までに、即ち郵便切手というものが出現して最初の六〇年間に、切手の図案に鉄道を採用したのはわずかに一三か国で、図案の種類は一七種、切手数は一六〇種です。その大部分はグアテマラ、ニカラグア、ホンジュラスなどの中央アメリカの小国であって、ヨーロッパではベルギー一国だけです。

この時代の切手で特に興味深いのは、一八九五年に発行されたメキシコの切手（写③）で、アメリカン形の機関車が牽引する旅客列車を斜め前方から見た姿を描いています。駅馬車、郵便配達人など、郵便業務の各面を描いた普通切手シリーズの高額切手として発行されたものです。その後同じ色、同じ額面（一、五、一〇ペソの三種）、同じ図案で、用紙のスカシだけを変更して四回もくり返し発行されていますが、額面が高いため発行枚数も少なかったと見えて、現在では

評価額が一〇〇ドルから四五〇ドル、中には一万ドルを超えるものもあって、全部揃えるのは大変なことです。

二十世紀にはいりましても、最初の三五年間はやはり同じような状況が続きます。この期間に鉄道切手を発行した国は二六か国に達しますが、大部分はやはり新大陸即ち南北アメリカの各国であって、ヨーロッパではほんの二、三の国にすぎません。ヨーロッパの各国では、イギリスで最初に発行された「ペニー・ブラック」の流れをくんで、切手の図案は国王の肖像か国の紋章という慣例を守り続けたわけで、ヨーロッパ人の保守性の一面を物語るものと考えられます。

この時代の切手で私たちが一番身近に感じますのは、中華民国のジャンク切手（写④）です。清国から中華民国になったばかりの一九一三年に発行された半分から一角（一〇分）までの一〇種の切手で、中央に大きく描いた中国特有のジャンク（帆船）が主題ですが、画面の後方はるか遠方の鉄橋の上を、小さな蒸気機関車が煙をはいて走っているのです。大正時代に中国から送られて来る手紙などによく貼ってありましたので、ご記憶の方も多いのではないのでしょうか。

この切手はその後図案の一部を修正して、一九二五年までに三回も発行されています。しかも当時国内の治安状態があまり良くなかったので、中央から地方へ輸送途中の盗難防止のため、「限吉黒貼用」（吉黒とは吉林省と黒竜江省、即ち満州地方のこと）などと加刷したものを含めると、同じ図案で一〇四種もあり、同じ額面でも図案の微細なちがい、波の形や小旗の長さなど

を判別しなければならないので、全部揃えるのはまことに大変な切手です。

一九三〇年代にはいつて、鉄道切手の世界にはわかに忙しくなり、多彩とけんらんを加えてきました。というのは、一九三五年のドイツとベルギーを皮切りに、世界各国で次々と鉄道開通一〇〇年記念日を迎え、その記念切手を発行したからです。最近の一九八八年までに鉄道一〇〇年記念切手を発行した国は四七か国に達しています。一〇〇年をはるかに超えて、一二五年あるいは一五〇年記念切手を発行した国が二〇か国、また一〇〇年が待ちきれなくて、五〇年とか七〇年とかの半端の年に記念切手を出した国が二五か国あります。ブラジルやオーストリアなどのように、幹線の一本一本が一〇〇年記念日を迎えるごとに記念切手を発行している国もあります。これらを総称して「鉄道周年切手」と言っておりますが、これら周年切手の図案を分類して見ますと、ほとんどすべて

(一) 一種だけ発行のときは、開業当時の一号機関車を単独で描くか、古い機関車と最新の機関車を対照して描く。

(二) 二種以上発行のときは、古い機関車と新しい機関車のほかに、中期の代表的な機関車一、二種を挟んでいます。

周年切手に描かれた機関車を製作年代順にならべて見ますと、それだけで機関車発達の歴史がまことによくわかります。

鉄道一〇〇年記念切手の第一号はベルギーです。一九三五年、二四種という大量の同時発行ですが、図案は二種類で、一〇〇九〇サンチームの九種(写⑤)は最新のディーゼル動車を描き、一〇〇一〇フランの一五種は初期の機関車を描いています。

ちよつと風変わりなのは一九三七年発行のキューバの切手で、一〇年も前に発行した「共和国二五年記念切手」の上に、幼稚な機関車の略画と鉄道一〇〇年記念の文字を加刷しています。それにしても、イギリスで本格的な鉄道が開業してわずか七年後に、大西洋上の孤島キューバで、本国のスペインよりもずっと早く鉄道を開業させたということはまことに驚くべきことで、ヨーロッパ人の植民地開発にかける意気込みがひしひしと感ぜられます。

世界の鉄道と郵便事業の創始国であるイギリス、また世界の鉄道大国であるソビエト連邦、アメリカ合衆国、カナダが、いずれも鉄道一〇〇年記念切手を発行していないのは、まことに奇異な感じです。イギリスでは一九七五年(ストックトン・ダーリントン鉄道)、一九八〇年(リバプール・マンチェスター鉄道)、一九八五年(グレート・ウェスタン鉄道)の三回にわたって、鉄道一五〇年記念切手を発行しました。イギリスの鉄道は、長い間何百社に分れた私有鉄道として経営されてきましたが、第一次大戦後の一九二三年に、ロンドンを中心に放射状に分れた四つの大鉄道に統合しました。四大鉄道は、それぞれに高性能の機関車を開発して高速の急行列車を運転し、猛烈なサービス競争を展開しましたが、一九八五年発行のグレート・ウェスタン鉄道一

五〇年記念切手五種には、これら四大鉄道の特色のある高性能機関車に牽引された代表的な急行列車が美しく描かれています。

### 鉄道切手の数

鉄道切手の収集を始めて二年ほどたって、ようやく二〇〇種ほど集まった頃に東京へ転勤し、ひまを見つけては都内の切手屋さんをほつつき歩きました。驚いたことに、次から次へと珍しい汽車の切手にぶつつかるのです。これは大変だ、まず世界中に何種類の鉄道切手があるのかを調査しなければならぬとやっとな気がつきました。当時この種のリストは世界中のどこにも発行されていませんでした。世界各国で発行された郵便切手を全部リストし、評価額を記入した「世界標準切手カタログ」というものが、アメリカのスコット社から毎年発行されているということを知り、当時飯田橋にあった通信博物館へ出かけて行き、一九五〇年版のスコット・カタログを借り受け、細かい字のぎっしりつまった一八〇〇ページ程のカタログを、隅から隅まで丁寧に読んで抜き書きを作りました。切手の写真が沢山載っていますが、中には不鮮明で汽車があるのかないのかはつきりしないものも多く、また何種かの切手をまとめてその代表的な切手一枚だけの写真を載せ、その他は“train”, “locomotive”などの字で説明したものもあります。大変な作業でしたが、この時調べあげた鉄道切手の数は世界中で九五〇種ほどでした。はじめてのことですから

見落しなども多く、あとから気がついて補充したものも沢山あります。

その後フランスの鉄道関係の雑誌を発行しているラ・ビー・デュ・ライユ社が一九五九年に、オール絵入りの鉄道関係切手のリストを発行しました。これはフランスのイベル・テリエ社が発行している切手カタログからの抜き書きで、二、九四〇種の切手が採録されていました。続いて一九六〇年には、アメリカのトピカル切手協会が、鉄道切手リストを発表しました。この方は写真抜き、スコット・カタログからの抜き書きで、約二、〇〇〇種を採録しています。この二冊のリストはほとんど同じ時期に入手しましたので、私自身の手で作りあげて、既に二、〇〇〇種を超えていたリストと詳細に照合して見ました。いずれも一長一短がありますが、私自身のリストの充実には大変役に立ちました。

その後もずっと調査とリストの充実につとめてきましたが、今から五年前に満七〇才で会社を退いたのを機会に、日本郵趣協会のおすすめでこのリストを公刊することになり、一年かかってやっと一冊の本にまとめて刊行することができました。他のカタログ類とちがって切手の評価額を入れず、切手に描かれた機関車などの解説に重点をおきましたので、同好の皆さんから大変喜んで頂きました。この本で採録した切手は約五、八〇〇種です。

切手の数は数え方によっていろいろ変わります。例えば前述のグアテマラやニカラガなどの国では切手はすべてアメリカに注文するわけですが、ある額面の切手が何かの都合で不足すると、

余っている他の額面の切手に国内で変更額面の数字や年号を印刷（これを「加刷」と言います）して間に合わせます。このとき同じ数字の字体が太くなったり細くなったり、また単位の“Centavos”の綴りに誤りがあったり、中には加刷の字全体が原切手とは逆立ちになったものもあり、一種のはずの切手が二種にも三種にも、時には九種もになったりします。これを一種とするか九種とするかで切手の数が大きく変わってくるわけです。（写⑥）

「世界切手カタログ」には前述のスコット版のほかにも、フランスのイベル版、イギリスのギボンス版、ドイツのミツヘル版などがあり、その内容はそれぞれ少しずつ微妙に喰いちがっていて、そのどれを基準にするかでまた切手の数がちがってきます。前述の加刷のエラーなどは、どのカタログでも詳細に区別、分類していますが、私のリスト（図鑑）ではこれを一種とし、「グアテマラの加刷切手にはすべて加刷の綴りの誤りや、二重加刷、逆加刷などの変種が多い」と註記するだけとしました。

最近の切手ブームで、その後も毎年二〇〇乃至三〇〇種程度の新しい切手が発行されていますので、現在では私の数え方で、七、五〇〇種から八、〇〇〇種ぐらいになっていると思います。

## 切手の集め方

切手を集めるには、やはり切手商から購入するのが一番ですが、これには店頭で現物を見て購

入する場合と、切手関係の雑誌に出た広告を見て、国内や外国の切手商から通信販売で購入する場合や、さらにメール・オークションで落札する場合もあります。そのためにはいつでも自分のほしい切手のリストを携帯することが大切です。チャンスを逃がさないためです。せっかく店頭で欲しくてたまらない切手を見つけても、値段が自分の考えとひどくかけ離れていたり、またふところの具合が淋しかったりして、ちよつと躊躇することがよくあります。こうして一度とり逃がした切手は、その後何年もお目にかからないことが多いので、最初のチャンスに何とか店主と談合して入手しておかなければなりません。

外国旅行に出たときは絶好のチャンスです。切手店が多いのはニューヨーク、パリ、ロンドンです。観光や視察の合間を見て、あらかじめ調査しておいた切手店を何軒か訪問すると、国内でどうしても入手できなかった切手が何枚か必ず手に入ります。ことにニューヨークには、株屋さんで有名なウォール街の隣のナッソー街に、新しい切手とか古い切手とか、あるいはヨーロッパ各国だとか南北アメリカなど、専門別に分れた切手店が二〇〇軒ほど軒をつらねていますので、私ども切手ファンにはまことに楽しくてこたえられないところです。値段も日本の切手店よりはかなり安いように見受けられました。

切手関係の雑誌によく出ている外国人の文通と切手交換の希望者名簿を見て、思い切って手紙を出して見ます。まず文通から始まり、お互に自国又は近隣の国々の切手で、自分の欲しい切手

を交換しあうのも一つの方法です。何度かやってみましたが、双方の要求がびったり一致するのはなかなかむづかしく、いつの間にか立ち消えになるケースが多いようです。

親しい友人から送って頂いたローデシア（現在のジンバブエ）国鉄の社内誌を見て、一九六九年の五月に、ローデシア鉄道七〇年記念として、歴史的な機関車を描いた四種の切手が発行されたというニュースをつかんだのは、その年の七月頃でした。最近の新切手は発行後一か月もすれば必ず切手商の店頭にあらわれますので、別に気にも止めずに三ヶ月ばかりたちましたが、日本はもとより、アメリカ、イギリスなどの切手雑誌にも一向に紹介の記事が出ないのです。十月になり、ふとした機会にドイツの雑誌を見て、やっと発行の事実だけはつきとめました。東京や大阪の切手商に当たってみても、「さあ、知りませんネ」というそつけない返事ばかりで、切手はどうしても手にはいりません。そこで前から入会しているアメリカのトピカル切手協会の会員名簿をめぐってローデシア在住の会員をやっと見つけ出し、無心の手紙を出すことにしました。相手が「ミセス」となっていましたので特別最高の敬意を払い、懇切丁寧な文面にしたことは申すまでもありません。

一か月後に返事が来ましたが、まずその差出人の「医学博士、参議院副議長」の肩書きにはびつくりしました。四種の切手の未使用一セットと、四種各一枚を貼った初日カバー（写①）（絵入りの記念封筒に記念切手を貼り、発行初日の記念消印を押したもの）まで同封されているのに

二度びっくり。文面には、切手収集を趣味とする夫人が病氣療養中のため、自分が代って返事を書く、自分はイギリス王立軍医大学出の軍医出身で、退役後約一〇年間鉄道病院の院長をつとめていたので、あなたが元日本国有鉄道の局長であったということに特別の親しみを感じる。独立と同時に参議院議員に選ばれ、副議長となった。自分たちは十人の現地人酋長たちと協力して、若くて明るい新生ローデシア国を建設しようと努力を重ねているが、イギリスの労働党内閣がアパルトヘイト（人種差別）の悪宣伝をしたために、国際的孤児のような立場に追いこまれて大変苦勞をしている。今後も仲よくしたい、どんな要求でもしてほしい、病床にある夫人は長い間花と小鳥の切手を集めてきたが、最近では外国の切手が全く手にはいらなくなったとなげいている。というようなことをこまごまと綴ってありました。早速感謝感激の手紙とともに、日本、中国、琉球などの花と小鳥の切手を、手に入る限り集めてお送りしました。新切手の入手にこんなに苦勞をし、またこんなに感激したことはありません。

### 切手の値段

日本の切手は発行当日に郵便局の窓口で買えば、額面通り六〇円から一〇〇円程度ですから問題はありません。新発行の外国の切手は、普通クラウン・エージェントなどの商社を通じて輸入されますので、航空運賃やマージンをからんで、大体は額面金額の二倍半程度になります。額面

は特別の高額切手を除くと、大体日本の六〇円や一〇〇円に概当する、使用瀬度の高い切手が多いので、大抵の場合一五〇円から二五〇円程度で、これもまず問題はありません。

外国の新切手の場合ちよつと困るのは、例えば乗り物関係の切手四種がセットになっていて、そのうち一枚だけが鉄道切手であるという場合です。本来は切手は一枚ずつばらばらのもので、スコットなどのカタログでも一枚ごとに評価額が記入されていますが、日本の切手商はセットのままでないと売らない店が多いようです。一枚の切手がほしいために四枚の切手を買わなければならぬわけですね。

問題が多いのは五〇年前とか一〇〇年前発行の古い切手の値段です。日本の切手については毎年カタログが発表され、大部分の切手商はこのカタログ通りの値段で売っておりますから、あまり問題はありません。前にも申し上げましたように、アメリカのスコット社のほかに数種の世界標準切手カタログが毎年発行されていて、切手一枚一枚の評価額を、未使用と使用済みに分けて掲載しています。採録のし方や評価額はカタログによって微妙に違いがありますが、日本の切手商はすべてスコット・カタログを基準にして、一般には一ドルを一五〇円乃至二〇〇円換算で販売しております。評価額というのは、あくまでも純正美品を目標としておりますので、よごれしみ、指紋などいささかでも欠点があれば、値切りの種にできますが、逆にどうしても欲しい切手は、足元を見られてその二倍程も払わされる場合もあります。



④



①



⑤



②

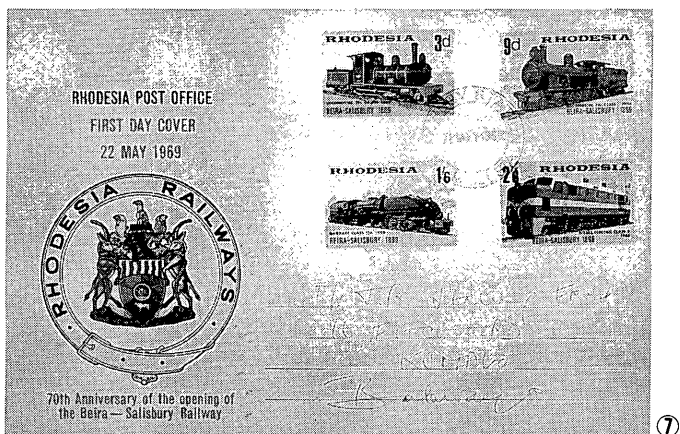


⑥



③

- ① 日本 1942 鉄道70年 <C59形機関車>
- ② ニューブランズウィック 1860 世界最初の鉄道切手
- ③ メキシコ 1885 2 B機関車
- ④ 中華民国 1913 ジャンク、遠方に汽車
- ⑤ ベルギー 1935 鉄道100年 <ディーゼル動車>
- ⑥ グアテマラ 1922 "25" の字体が9種ある



⑦



⑨

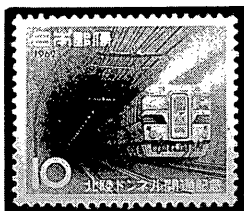


⑧



⑩

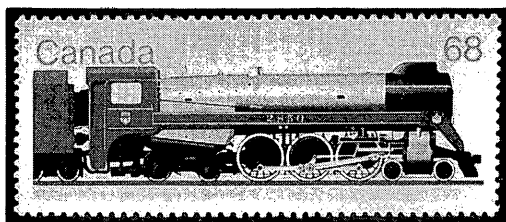
- ⑦ ロードシア 1969 鉄道70年記念初日カバー
- ⑧ 日本 1949 機関車製造の図
- ⑨ アメリカ 1901 急行列車〈エンパイア・ステート〉号
- ⑩ オーストラリア 1932 シドニーのハーバー橋



⑫



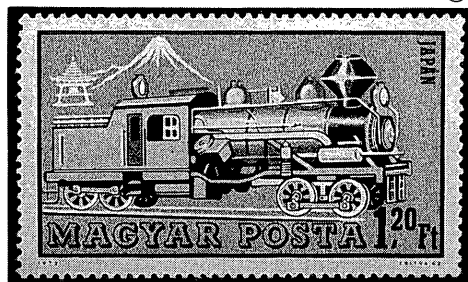
⑪



⑬



⑮

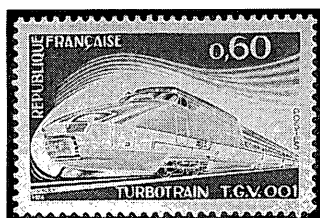


⑭

- ⑪ イタリア 1956 シンプロン・トンネル50年
- ⑫ 日本 1962 北陸トンネル開通
- ⑬ カナダ 1986 蒸気機関車〈ロイヤル・ハドソン〉号
- ⑭ ハンガリー 1972 ハイスラー式機関車
- ⑮ セントルシア 1983 イギリスの機関車〈ロード・ネルソン〉号(「世界の指導者」形連刷切手)



16



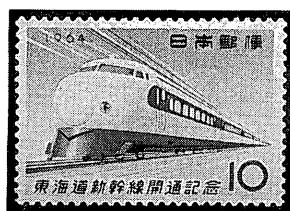
19



17



20



18

16 シエラレオネ 1987 ディズニー漫画の汽車

17 ガボン 1986 ガボン横断鉄道開通

18 日本 1964 東海道新幹線開通

19 フランス 1974 高速列車 TGV

20 日本 1987 磁気浮上式高速鉄道の実験車

切手の評価額は、大体は未使用は使用済みの二倍から一〇倍程度になりますが、中にはドイツの初期の切手のように、使用済みも未使用も同額か、逆に使用済みの方が未使用よりずっと高い場合もあります。

普通私どもが買う切手は最低三〇円から最高一、〇〇〇円どまりです。ところが五〇年も一〇年も前の切手になりますと「骨董品」的な値段がついて、べらぼうにはね上った切手もあります。例えば日本の切手では、昭和二四年に発行された産業図案切手の最高額 五〇〇円切手（機関車製造の図）（写⑧）は、スコット評価は二〇〇ドルですが、日本国内の標準販売価格は七万五〇〇〇円となっています。

鉄道切手で評価額が一番高いのは、アメリカ一九〇一年発行のパンアメリカン博覧会記念切手で、スコット番号二九五aという切手です。切手二九五（写⑨）は額面二セント、周囲の模様が赤、中央部に黒で、当時の有名な急行列車エンパイア・ステート号を描いています。問題の二九五aは、印刷の誤りで、周囲の模様に対して中央部の汽車が逆立ちになっています。切手の仕上りはずいぶん嚴重に検査され、いささかでも誤りがあればすぐ廃棄処分されるはずですが、当時一シート（一〇〇面）だけが誤って窓口で発売されてしまったのです。最近の評価額は四万五〇〇〇ドル（六三〇万円）となっていますが、これはあくまでも評価額であって、このお金を出せば手にはいるというものではありません。二、三年前の新聞で、この切手がアメリカのオークシ

ヨンに出品され、八〇〇万円で落札したというニュースを見た記憶がありますが、私は見たことありません。

次は切手を集めてもうかるかというお話です。毎年出るカタログの評価額を見ますと、多少の例外はありますが、全般的には毎年少しずつ値上りしています。例えば前述の鉄道切手の第一号、ニューブランズウィックの切手は、三〇年前にニューヨークで購入したときは二ドルでしたが、現在は一七・五ドルです。貨幣価値を考えるとあまり値上りしたとは思えません。ところが、ある切手だけが突然二、三年続けて急激に値上りすることがあります。ご存じの方も多いと思いますが、オーストラリアのシドニーに「ハーバー橋」という雄大なアーチ橋があります。二〇年ほど前にこの橋の上をタクシーで走っていたとき、橋の上で電気機関車が牽引する貨物列車とすれちがいました。道路橋だとばかり思っていたこの橋が、道路と鉄道の併用橋だったということに気付くとともに、この橋の完成記念切手があったことを思い出しました。その日すぐにホテルで調べてもらって市内の切手店へ行き、同じ図案で四種セットの切手を二ドルで購入しました。ところが数年後にこの四種のうちの最高額の高額切手（写⑩）だけが急激な値上りをはじめ、現在は評価額六五〇ドルにはね上っています。

それではずいぶんもうかるだろうということになりますが、前述のような例は何百枚か何千枚に一枚の話です。収集家というものは、苦勞して集めて、言わばムダづかいをして楽しんでいる

のであって、大ていの場合同じ切手は一枚しか持っていないから、値が上ったからと言って売  
るわけには参りません。従つてもうかるということは絶対にないわけです。仮りに切手屋へ持っ  
て行つて買つて下さいと言つた場合、カタログ値の半値かそれ以下にたたかれることは必定です。  
それではなくては切手屋さんは商売が成立ちません。

十年ほど前にわが国でも切手ブームという現象があり、新切手が発売される日は、郵便局には  
長い行列ができたことがあります。小中学生が学校をさぼつてこの行列に加わつて問題になつた  
り、母親が子供の代理で行列するのも度々見かけました。ところが現在はどうでしょうか。切手  
屋の店先で、時々中学生が「おじさん、切手買つてちょうだい」と言つて、何シートかの切手を  
持つて来るのに出会います。切手商は絶対に小学生からは切手を買いません。大人が売りに来た  
ときは、「額面の八掛けでいいですか」と念を押してから買いとるか、数が少ない場合は、「手紙に  
お使いになつたらどうですか」とことわります。手紙の料金が五〇円であつた時に買った記念切  
手シート（二〇枚一、〇〇〇円）が、今売れば八〇〇円（手紙一三通分）にしかならないし、自  
分で手紙に使うとしても一六通分にしか通用しないのです。結局は幼い子供たちの夢をむざんに  
打ちくだくだけの結果になり、最近是新切手が発売されても、郵便局の前に行列ができるという  
現象はなくなりました。

切手のカタログ値は、前述のように毎年少しずつは値上りますが、一ドル未満の安い切手は

ほとんど値上りなし、一〇〇ドル以上の高価な切手は値上り率が高いという傾向があります。突然急上昇する切手は、私どもには全く予想がつきません。評価額の二、三年の傾向を見て、上昇率の高い切手を大量に（株式の売買をするのと同じ程度に）購入して、数年間様子を見て高値で売却すれば、多少の利益を上げることができるかも知れません。そのためには、株式の売買と同様に切手市場の動向を十分に研究し、カンを働かせる必要があります。その上「売り値」と「買い値」ということも十分考えておかねければなりません。結局のところ、われわれしろうとは「切手はもうからない」というしか方法はありません。

### 切手図案の誤り

一九五六年にイタリアで、シンプロン・トンネル開通五〇年記念切手（写⑪）が発行されました。右半分にトンネルを出る蒸気機関車を、左半分に峠道を走る郵便馬車を描いた美しい切手です。ところがこの切手には

①五〇年前の一九〇六年に最初のトンネルが開通したときには単線であつたのに、切手にはトンネルが二つならんで描かれている。

②このトンネルは開通の翌年に電化され、その後一九二一年に二本目のトンネルが開通した時は、最初から全線電化されていたので、トンネルが二つならんでいて蒸気機関車が走ったことはな

い。

③イタリアの鉄道は左側運転であるのに、切手の絵では右側の線路を汽車が走っている。

④描かれた馬車は、明らかにルドルフ・コラーの描いた名画「ゴタルド越えの郵便馬車」を模写したものであって、これをシンプロン・トンネルとならべて描くのはおかしい。

など、最近の切手としては珍しく誤りの多い図案です。

次は日本で一九六二年に発行された北陸トンネル開通記念切手（写⑫）です。この切手もまた図案のまちがいが多いということが、地元の鉄道ファンや切手収集家などから指摘され、外国の切手雑誌などにも掲載されて、世界中の鉄道切手界の話題になりました。現場の写真と切手の絵をくらべて見ると、天井にならんだ送電線や通信回線の配列、架線つり金具の形状、側壁にならんだ作業用の電灯の位置、道床の形状、車両の外形など、かなり沢山のまちがいを発見できます。一番気に入らないのは、このトンネルは開通の当初から電化されていたのに、切手に描かれているのはディーゼル動車編成の特急列車「白鳥」号であることです。この線区を走る最高のデラックス列車として選んだものだと思いますが、苦勞して電化工事を手がけた者の立場から見ますと、この場合は新製の電気機関車がさっそうと走る姿を描いてほしかったと思います。

切手の原画はほとんどすべての場合、郵政省に所属する専門の画家が作ります。もちろん写真や文献など十分な資料にもとずいて正確な作画をするわけですが、国鉄当局など外部の意見をき

くということをはほとんど致しませんから、こうした誤りが時々発生するわけです。

### 最近の鉄道切手の傾向

一九六〇年頃になって、世界各国の鉄道が経営の合理化と近代化のために、蒸気機関車を廃止して電化・ディーゼル化しようとする動きが実を結んで、各国の鉄道から蒸気機関車が急激に姿を消して行きました。鉄道マニアたちの間に起った蒸気機関車ブームに目をつけて、自国の歴史的な機関車を描く切手の発行が目につき出しました。早期に機関車切手をシリーズで発行したベルギー（一九四九年一七種）やチェコスロバキア（一九五六年、五種）を別として、一九六〇年以降最近までに発行された各国の機関車シリーズ切手は、三〇ヶ国、二〇〇種にも上っています。中でもカナダが一九八三年から八六年までに四回に分けて発行した一六種の大形切手（写<sup>⑬</sup>）は、カナダの鉄道発展の歴史を機関車の面からとらえ、一両一両が綿密な資料に基づいて正確に描き出された、美しく楽しい切手です。

日本でも一九七四年から七五年へかけて、蒸気機関車切手一〇種が発行されました。切手の図案としてはまずまずの出来栄えだと思えますが、私も機関車で飯を食って来た者の目で見るといろいろの批判が出ます。第一に、図案は一〇種のうち八種までが、田舎の風景の中を機関車が列車を牽引して走る姿のカラー写真を模写したらしく、機関車の形式、特にその最大の特徴であ

る車輪の配列がはっきりわからないこと。第二に、選ばれた機関車のうち八種までが、一九一三年、即ち機関車の国内生産が定着してから後の、いわゆる鉄道省設計の標準形機関車であって、性能も外形も似たようなものが多く、明治時代の鉄道を支えた外国製の機関車が二両しか選ばれなかったのはまことに淋しい気がします。

自国の機関車の歴史をシリーズで綴る切手は、どれを見てもまことに興味深いものばかりですが、そのうちに、南米のパラグアイやアフリカのニジュールなど、自国にほとんど鉄道のない開発途上国が、外国の有名機関車を描いた切手の発行を始めました。一九六四年サンマリノ発行の一〇種を先頭に、最近までにこうした他国の機関車を描いた切手を発行した国は四〇か国に及び、切手の数は五〇〇種に達しています。こう数が増えて参りますと、中にはいかかわしい図案の切手も出て来ます。

例えば一九七二年ハンガリー発行の、各国の有名機関車を描く八種セットの切手の中の一・二フォリント切手(写⑭)に、まことに奇妙な機関車が描かれています。タンク機関車の前端に二軸、後端に二軸の動輪らしいものがありますが、これを動かすためのシリンダーや連結棒が描かれています。"JAPAN"という文字があり、バックに富士山が描かれていますので、日本の機関車だと思いきみ、手に入る限りの文献を調べてみましたが、日本にはこれに概当する機関車がありません。そのうち古い友人で鉄道友の会の北海道支部長をしておられる鉄道マニア、この方

は戦前の日本の森林鉄道に詳しい方ですが、この方から、ひょっとしたら台湾の阿里山鉄道で使われていたシェイ式機関車ではないかというお知らせとともに、森林鉄道の機関車について書かれたご本人の著書を送って頂きました。写真と切手の絵をくらべて見ると、大変よく似ているが、何だか少しちがうようだと思いますながらも、他に資料がないからやむを得ず、五年前に出版した「鉄道切手図鑑」には、「阿里山鉄道のシェイ式機関車」と書いておきました。ところが運悪く（か運良くか）この本が台湾の鉄道切手趣味の人の手にはいり、「阿里山鉄道の機関車はシェイ式だが、切手の絵は別の物だ」と、写真を添えて申入れてきました。言われてみると、こちらも半信半疑だったので、益々この機関車の正体がわからなくなりました。

窮すれば通ずとよく申しますが、今年になってアメリカから取り寄せた「北アメリカの有名列車」という本に、今度は切手の絵と完全に一致する機関車を見付けました。やはり森林鉄道用の機関車で、「ハイスラー式」というのです。もちろん日本へ輸入されたことはありません。ちょっと見ると同じような形をしています。シェイ式ではボイラーの右側に二個又は三個の豎形（タテ）シリンダがあり、これが機関車の側面下部に、前から後まで引き通してある推進軸を回転し、その回転を傘歯車で動輪に伝えるのです。そのためボイラー全体を車体中心から左へ寄せています。ハイスラー式ではボイラーの最後部下側に二個のシリンダをV形に組み合わせてあり、ボイラーの直下に引き通した推進軸を回転します。切手の絵をよく見ると、シリンダの尾端が四角の箱の

ような形で描かれていますので、これにまちがいありません。それにしても、日本に輸入されたことのないアメリカの森林鉄道用の機関車が、何故日本の機関車の代表のような顔をして、ハンガリーの切手に現われたのかは全くわかりません。

一九八三年一〇月に、大西洋上の孤島セントルシアで、イギリスの有名機関車を描く一六種セツトの切手(写⑮)が発行されました。鉄道など全くない小さな島国ですから、またかと思つてうんざりしましたが、切手をよく見ますと、同じ機関車を描く同じ額面の切手二種ずつが上下に連刷で、上側切手には機関車の正面図と側面図、下側切手にはこの機関車が列車を牽引して走る姿を描くという面白い構成で、各機関車の形式と車輪配列、製作年度が記入されています。調べてみますと機関車の形もまことに正確に描かれた美しい切手です。その年の十二月にお隣のセントビンセントで、全く同じ構想の切手一六種(機関車は八種)が発行されました。選ばれた機関車は前のセントルシアの切手とは重複したものではありません。切手の面には各切手とも前のセントルシアと同様に“LEADERS OF THE WORLD”(世界の指導者)という文字と、“LOCO 100”と記入したロゴマークがはいっています。さては「機関車百選」をねらっているかと気をつけて見ていますと、この両国に太平洋上の島国ツバルが加わり、三国で次から次へと同じ構想の切手の発行が五年間も続き、描かれた機関車の数は三八八種(切手の数はその二倍)に達しました。もちろんイギリスだけではなく、アメリカやドイツ、フランス、オーストラリア、日本な

どの機関車もとりあげています。切手発行数も、郵便を利用する国民の人口を無視した大量発行です。郵便料金を前納した証紙であるとの本来の目的を離れ、原価はせいぜい二円か三円の切手を、一〇〇円も二〇〇円もの高い額面で売りさばくのですから、小さな国の政府の財源としてはこの上もない魅力です。その国の郵政当局がこれこれの郵便切手を発行するという公示を出しており、現にこの切手を貼った手紙がわが国にも到着していますので、郵便切手と見做さないときめこむわけにも行かず、まことに困った状態ですが、このおかしな流行は、世界各国の郵政当局と切手収集家の<sup>ひんしゅく</sup>響<sup>ひんしゅく</sup>を買い、一九八八年一月限りで中断されたようです。

最近になってまた困った傾向が出てきました。ミッキーマウスなどのディズニー漫画の切手図案への進出です。この数年間に四五〇種ばかりのディズニー切手(写⑩)が発行されていますが、その中の五〇種ほどの切手にミッキーマウスやドナルドダックなどが遊園地の汽車に乗った絵や、玩具の汽車などが描かれています。描かれた機関車そのものが漫画化されていて、形式なども全くでたらめですから、目くらまし立てて問題にすることはなかうと思えます。

### 鉄道切手の解説

鉄道切手を集めはじめて間もなく、切手に描かれた機関車や、橋梁、トンネルなどの施設、さらにこれらのものが所属する鉄道の歴史や現状が知りたくなって、その調査をはじめました。各

国の鉄道の現状と線路地図、その歴史などのごく大まかなことは、イギリスで毎年発行される二種類の鉄道年鑑に記載されています。個々の鉄道や機関車などについては、各国でかなりの数の専門書が発行されていますから、丸善や旭屋書店などで購入したり取り寄せてもらったりします。最近の鉄道事情や新しい車両などについては、各国の鉄道マニア向けの雑誌を見れば、ある程度の資料は得られます。日本の鉄道雑誌はほとんどすべて国内の鉄道の記事ばかりであり参考になりません。新発行の切手に描かれた機関車などについてどうしても資料が得られないときは、その国の国鉄当局や郵政当局へ直接手紙を出して、資料の提供をお願いします。国鉄に勤務していた頃は、照会の手紙に「日本国有鉄道中国支社長」などという肩書きを入れて出しますと、ほとんど一〇〇パーセント返事が参りましたが、国鉄をやめてからは、肩書きなしで市中の一切手収集家として手紙を出すようになりますと、返事の来る率は大体三〇パーセント程度です。こうした資料をまとめて、切手解説記事を鉄道マニア向けや切手収集家向けの雑誌に発表しはじめてからもう三〇年近くになります。この間に二度ほど著書として出版させて頂き、現在もひまにまかせてぼつりぼつりと原稿を書き続けて居ります。

### 最近世界の鉄道情勢

切手を集めておりますと、世界各国の鉄道の情勢がまことによくわかります。アフリカ中央部

の赤道下の国ガボンでは、国家事業として、一九七四年から八六年までかかって、この国を東西に横断する六八五キロの標準軌間の鉄道を完成し、熱帯雨林で豊富に生産される林産資源と、鉄、マンガンなどの鉱物資源の海港への輸送の大動脈として活躍を始めた。ガボンではこの鉄道の部分開業のたびに、三回の記念切手(写⑩)を発行しています。

ソビエト連邦では、シベリア東部の資源開発の促進と、慢性的な輸送力不足に悩んでいるシベリア鉄道の補足のために、バイカル湖の北側を通ってアムール川畔に達する延長三、八〇〇キロの第二シベリア鉄道の建設を計画し、一九三二年着工以来五二年かかって、一九八四年によく完成しました。この時にも開通記念切手を発行しています。

その外にも、中国の奥地やアフリカなどで、鉄道新設の動きはありますが、大勢的にはもう鉄道の新線建設の時代ではなくなりました。最近ではそれよりも、大都市に於ける地下鉄や高架鉄道などの、いわゆる都市高速輸送システムの建設ラッシュで、最近の一〇年ばかりの間に開通記念切手を発行した国が、ホンコン、マニラ、シンガポール、エジプトなど一〇か国に及んでいます。

一九八四年フィリピンのマニラに開通した高速輸送システム(メトロレール)は特に変っています。マニラの市街を南北に貫通する一四・五キロの高架鉄道で、六両編成の高速軽量電車が、ラッシュ時には二分三〇秒間隔で走っています。車内からの眺望も良く、市民には大好評で、乗

客も急激に増加しているとのことです。

一九五〇年頃から、航空機の発達と自動車の普及のはさみうちにあつて、世界各国の鉄道は例外なく急激に経営不振に追いこまれました。アメリカ合衆国では、早くからディーゼル機関車の導入を主体として経営不振のくいじめに狂奔しましたが、旅客・貨物の鉄道離れはとどまるところを知らず、ついに多くの大鉄道の破産や買収・合併が続きました。一九七一年に連邦政府は、多くの民営会社に分れて経営されている旅客列車網を再編成し、主要都市を結ぶ急行列車を復活・充実させるため、半官半民の旅客鉄道公社「アムトラック」を設立し、ペン・セントラル、サンタフェ、ユニオン・パシフィックなど一二の主要鉄道と契約して、四四〇の都市を結ぶ一日三万七〇〇キロの急行列車群の運転を開始しました。ニューヨーク、ワシントン間を走るメトロライナーをはじめ、多くの最新式のディーゼル機関車やデラックス客車を投入してサービスの改善をはかったため、最近は乗客の数は次第に増加に転じ、経営は徐々に軌道に乗りつつあることです。

一方、ヨーロッパ中央部を占める七か国の国鉄では、七か年に亘る共同研究の結果、一九五七年から、主要都市を結んで走るヨーロッパ横断国際特急（TEE）の運転をはじめました。ビジネスマンの商用旅行に重点をおき、ダイヤはすべて早朝に出発して午前中に目的の都市に着き、仕事を済ませてその日のうちに帰着できるように組まれています。すべて一等座席車で冷暖房完

備、食事や国境通過の手続などもすべて航空機なみのサービスです。好評のため参加国も増加して、最盛時には一〇か国、四〇系統のTEE列車がヨーロッパの主要都市をつらねてかけめぐりました。最近では旅客の要望により、国際性よりも国内の都市間連絡を主眼にきりかえ、二等車を連結し、列車回数を増すなどの変更を行い、名称も「ユーロシテイ」と変更しています。

フランスでは第二次大戦の終戦後、技術革新の重点を列車速度の向上におき、一九五五年には、電気機関車牽引列車で、時速三三一キロという世界記録を樹立しました。さらに一九八二年には、前年に完成したばかりのパリ・リヨン間の新幹線で、新製の高速列車TGVにより、時速三八〇キロという驚異的な新記録を樹立しました。

そのほかドイツ、イギリス、ソビエト連邦などの各国でも、それぞれに技術の革新による鉄道の経営合理化に邁進し、それぞれの成果を挙げていますが、経営はどこの国鉄もすべて赤字で、国の援助でようやく生きのびているというのが現状です。何と言いましても、大量・高速・同時輸送と、エネルギーの有効利用という鉄道の特性は他のいかなる輸送機関でも代行することはできないからです。

現在世界の鉄道界を代表するのは、日本の新幹線とフランスのTGVです。最近各国の有名列車を描く切手を何種類かセットで発行することが流行していますが、ほとんどの場合この二つの列車が含まれています。自国で発行された新幹線(写⑱)やTGV(写⑲)を描く切手は、いず

れも二、三種しかありませんが、他国で発行された切手はいずれも一〇種をこえています。

新幹線は、当時輸送力の限界に達してパンク寸前の状態にあった東海道本線の救済のため、複々線に代わるものとして建設された標準軌間の幹線です。東京・大阪間五一五キロを三時間で結ぶ一六両編成の特急列車は、一日最高四〇万人の旅客を運び、正に世界の鉄道界の驚異でした。TGVは、パリ・リヨン間を直線で結ぶ新線を走る超高速列車です。新幹線はオール電動車一六両編成で最高速度二一〇キロ。これに対しTGVは前端と後端が電気機関車で、中間に八両の客車をつないだ編成で、最高速度は二八〇キロです。TGVは新幹線のような一時間に最高一二本という放れ業のようなフリーケント・サービスは致しませんが、日本とちがって新線と在来線が軌間が同じであるという特性を生かして、パリからグルノーブル、ジュネーブなどへ直通列車の運転をしています。

どちらが勝かと言えば、スピードの点ではTGV、大量輸送では新幹線というところで、兄たりに難く弟たり難しというところでしょうか。

## 二一世紀の鉄道へ

現代の運輸機関に必要な条件は、安全、快適、高速、大量ということではないかと思われます。安全という点では、最近の統計から見ても、航空機や自動車にくらべて、鉄道がはるかに優位に

あることはご納得いただけると思います。ことに新幹線やTGVは、陸上の他の交通機関とはほぼ完全に隔離された線路を走り、車両・線路ともに、現代の科学技術の尖端を行く安全設備を完備していますから、開業後二〇年たった現在まで、一件の人身事故も起しておりません。快適なサービスという点でも、他の交通機関にくらべて、鉄道がそんなに劣っているとは思われません。ただ日本の新幹線や在来線のグリーン車は、通路を挟んで両側に二座席づつの配列ですが、欧米各国の一等車の片側一人、片側二人の配列にくらべると、かなり窮屈な思いがします。大量同時輸送という面では、これこそ鉄道の独壇場で、新幹線に優る交通機関は考えられません。

最後にスピードの問題です。さきほども申し上げましたように、新幹線は時速二一〇キロ、TGVは二八〇キロです。TGVでは三八〇キロという驚異的なスピードを記録していますが、これは新記録を作るために、車両や線路、給電設備に特別の改造を施し、車両編成も短かくして、ムリヤリに作った記録であって、実際の列車が毎日このスピードで走るわけには行きません。

現在のような、鉄のレールと鉄の車輪の間の摩擦力（粘着力）による鉄道方式では、時速三五〇キロぐらいになると、車輪とレールの間に働く粘着力が不足して、いかに出力を大きくし、車輪の回転を速くしても、車輪が空転するだけでスピードは上がりません。またブレーキ力を強くして車輪の回転をとめることは出来ても、車両はレールの上を滑走して有効なブレーキにはなりません。そこで、これ以上のスピードを望むならば、車輪とレールを使わない、別の駆動方式を考え

なければならぬわけでは、

東京を起点に札幌、福岡などのいわゆる一〇〇キロ圏は、これはもう航空機の分野であつて、新幹線を作つたり、青函トンネルを作つたりしてムリにムリを重ねても、とても鉄道では大刀打ちできませんし、また鉄道輸送に適するような大量の輸送需要があるとは思われません。鉄道の受持つところは、東京、大阪間程度の五〇〇キロ圏です。航空機などとの競争を考えて、これを一時間で走り度いのが鉄道の念願です。東京・名古屋・大阪の三大都市をほぼ直線で結ぶと、その距離は四四〇キロとなり、従つて最高速度は五〇〇キロを目指すことになります。しかも、最高速度で走る時間を長くするために、乗客に不快感を与えない限度いっぱい、毎秒時速 三・六キロ程度の高い加速度が要求されます。

車輪とレールの間の粘着力にたよらないためには、車体を地面から浮き上らせて走らなければなりません。車体を浮き上らせる方法としては、車体から強い圧縮空気を地面に吹きつけて、その反撥力で浮き上る方法と、車体と地面の双方に強い磁石をとりつけて、磁石の反撥力で浮き上る方法とがあります。圧縮空気を使う方法は、フランスで試験線区を作つてかなり積極的な実験が行われましたが、圧縮空気を作るブロー用の動力だけで行きつまりました。電力を使うには、現行の電気運転と同じような給電装置（架線又は第三軌条）と集電装置（パンタグラフ又は集電靴）が必要になり、時速五〇〇キロの高速では、その接触を完全に保つことはほとんど不可能で

す。フランスの実験では、現在ヘリコプターなどに使われているガスタービン・エンジンを試用しましたが、大量・高温の排気ガスを発生し、しかも大変な騒音を出しますので、東京・大阪間で考えられている四四〇キロの直線路では、その半分近くがトンネルにせざるを得ないことを考えると、まず実現困難だと思われます。結局のところ、車両を浮き上らせるには磁石によるしかないということになります。

車両を推進する動力源としては、前述のように電力を使用することは先ず考えられませんし、航空機と同じジェット・エンジン、ガスタービン・エンジンも不適、結局、現在の技術とわが国の国情から見て、一番適していると思われるのがリニアモーター駆動です。

リニアモーターの原理は、別に目新しいものではありません。普通の回転式の電気モーターの固定部分と回転部分をきり開いて一直線に引きのばしたものと考えれば良いと思います。ご家庭にある積算電力計の中で、円形のアルミ板が回転していますが、このアルミ円板の回転運動を直線運動に転換したものと考えてもよいと思います。その考え方は一九世紀後半に電気モーターが考案された直後からありましたが、高速鉄道の駆動方式として目をつけられたのは一九六〇年頃からのことで、イギリスで理論研究が大規模に進められました。日本の鉄道技術研究所で、基礎的な研究に着手したのは一九六二年でした。その後宮崎に実験線を作り、着々と研究の成果を挙げていくところです。

リニアモーターの魅力としては

- (一) 車両とレールの間の粘着力にたよるわけではないから、高加速、高減速の制御が容易である。
- (二) 電気モーターのような回転機でないから、歯車などの伝達装置や軸受けなどが不用である。
- (三) 車両は軽量化でき、また地上から車両へ電力を送ってやる必要がないから、集電装置で苦労することがない。

などが挙げられます。

磁気浮上式リニアモーターカーの研究は、最初は日本をはじめ、アメリカ、カナダ、西ドイツ、イギリス、フランス等であらゝに進められました。途中で脱落する国が多く、現在実験線を作つて、実現一步前の高度の実験にはいつているのは、西ドイツと日本だけとなりました。日本には国鉄方式のほかに、日本航空関係で進めているH S S T方式があり、各方式とも目標は同じでも、原理的にはかなりちがった方向に進んでいます。

強力な磁力を得る方法として目をつけたのが「超電導」という現象です。もう五〇年も前に発見されたのですが、ある種の金属が、絶対温度0度（マイナス二七三度C）に近い極低温になると、電気抵抗が0ゼロになってしまうという現象です。超電導という状態ではコイルに一度電流を通すと、抵抗がゼロだから電流は永久に流れつづけることになります。また抵抗がないため、発熱によるエネルギーの損失がなく、大電流を通すことができ、従つて強力な磁場を得ることがで

きます。この超電導現象の研究は最近急速に進み、原子燃料や原子炉の材料として脚光を浴びている金属ニオブ合金など、絶対0度よりはもう少し高い温度でも超電導現象を起す新しい材料の開発や、極低温を得るために使用される高価な液体ヘリウムの代りに、より安価な液体水素を使う方法など、具体的な研究が着々と進められています。日本の鉄道技術研究所が二十八年前に研究所の片隅で開始した基礎研究は次第に実を結び、一九七五年には宮崎に延長七キロの実験線の新設、長さ一三・五メートルの小さな実験車を作って走行試験を開始しました。一九八七年には、人の乗った二両編成の試験車で、時速四〇〇キロの試運転に成功しました。高速に於ける安全性については、現代の技術で考えられる最高の設備をしておりますから、全く問題はありません。現在は、その後完成した長さ二メートルの営業線なみの実験車で、今までの開発経過を集大成し、実用化に向けての走行テストをくり返している段階です。一九八七年四月に、新鉄道事業体制発足記念として、磁気浮上式高速鉄道の有人実験車MLU〇〇二の姿を描く切手(写20)が行われています。

わずか七キロの宮崎実験線では、これ以上の高速試験を行うわけには行かず、実用化に向かっての走行試験のために、もっと長い、できれば将来本格的な営業線に発展できるような区間に、新しい実験線を作る必要に迫られているのが現状です。

汽車の絵のある切手のお話をするつもりが、つい調子に乗って、最近の鉄道界の実情や近未来の鉄道にまで話がとんでしまいました。大体趣味の話というものは、話している本人は得意になつてしゃべりまくっておりますが、興味の無い方にとっては、こんな退屈なものではございません。長時間、あくびをこらえてご静聴をいただきまことにありがとうございます。

（元日本国有鉄道中国支社長）