

垂れ流し列車トイレの問題（9）

1950年9月（昭和25年）徳島医科大学生理学教授岡芳包博士と徳島鉄道病鼻咽頭科医長片岡義雄医師たちが走っている列車トイレから赤インクを垂らしレール沿いに置いた白い紙にどのように付着するかの調査を実施した。その結果、平地で走っているときはレール沿いに落下するが、列車のすれちがい時やトンネルや鉄橋の走行中にはレール上には落下せず、窓や列車の雨ドイ部分まで舞い上がることが報告されました。



写真 7a. 一番危険な撮影場所。伯備線
上石見駅 新郷 62.6.17



写真 7b. 一番危険な撮影場所。久大線
天ヶ瀬駅近く 61.7.27

これらの結果は1951年（昭和26年）4月と1952年（昭和27年）5月の日本交通災害医学会総会で「列車便所に関する研究」として発表されました。しかし、この当時の国鉄は路線の延長や新車両の開発などに予算が組まれトイレの改良改善には手が回りませんでした。

藤沢市都市衛生行政協議会は東海道本線を通る列車が上り81本、下り80本合計161本の列車から撒き散らされる汚物は44K1にも及ぶとして当時の国鉄に対策を要望しています。

また山陰本線餘部鉄橋の下の住民から列車から撒き散らされる汚物、ビン弁当箱等の被害が報告されています。(6



写真 8a. 餘部鉄橋を行く下り

気動車特急まつかぜ

(やっとカラー写真が撮れました) 69.5.4

写真 8b. 餘部鉄橋を行く上り

キハ17

写真 8c. 餘部鉄橋を行く下り列車

DF50



写真 9. 交通科学館クハ 8600 1

改造流し管 07.2.14

その一方で当局は、垂れ流し管の改造には取り組み、1951年(昭和26年)4月6

月に大宮 高崎間で改良型流し管のテストを実施しました。その結果、流し管を車体中央線側に925mm寄せ、さらにレール面に195mmまで延長することで飛散を小さくすることが出来ました。

鉄道ファンにとってはこのトイレの垂れ流し管が、蒸気機関車の発車音を録音する

のに一番良いところで、蒸気機関車の次位の車両トイレには録音する人たちが順番まちで並んだものです。トイレにテープデッキを持ち込み、マイクをこの管に入れてレールまで延ばし蒸気機関車のロッドやレール音を録音するのです。レールに最も近く、パイプで風きり音が遮断される

ので録音には最適の場所でした。臭いは録音には残りません。

1963年(昭和38年)9月に岡山県知事三木行治氏より「列車の便所から放棄される汚物の処理について」という嘆願書が当時の国鉄総裁石田礼助氏に提出されました。



写真 10a. 交通科学館マロネフ 59 1
汚物の流し管 07.2.14



写真 10b. 交通科学館マロネフ 59 1
洗面流し管 07.2.14

1963年(昭和38年)10月には特に汚物の飛散が甚しい尾久駅に約100万円の予算で長さ235m、高さ1mの板塀を急遽設けました。

1945年(昭和40年)6月に清掃法の改正により車両を運行する者に適切な処理を義務付けました。