

はやかわとくじ 早川徳次 明治14・10・15山梨県に生まれ、明治41年早稲田大学法科を卒業、南満洲鉄道株式会社総裁後藤新平をしたって同社秘書課に入ったが、まもなく後藤総裁の通信大臣就任とともに辞職して帰国した。そして後藤通相に請うて中部鉄道管理局（新橋）に就職し、さらに転じて新橋駅（現汐留駅）員となり、翌年高野登山鉄道株式会社に招かれて支配人をつとめた。

大正3年ヨーロッパに渡り、ロンドン地下鉄を見た彼は「東京名物満員電車」と俗謡に歌われる東京市電の行詰りを想起し、将来の都市交通の中核をこれに求め、帰国早々地下鉄の創業に情熱を傾け、同6年東京軽便地下鉄道株式会社を起こして、路線の新設免許を申請した。ところが有力な競願が3社も現われまた前後して起こった世界的大恐慌などのため進展せず、関東大震災のため事業に終止符を打ったかにみえた。しかし彼は屈せず、大正13年に上野・浅草間2.2kmの東京地下鉄道株式会社の路線建設を決意、ドイツ人技師ルドルフ・プリスケを招いて本格的の工事設計にとりかかった。そして同14年わが国最初の地下鉄起工式が挙行された。彼が地下鉄の免許を申請してより8年後である。

全く未経験の地下鉄工事は難渋をきわめ、3年近くかかって昭和2年ようやく上野・浅草間の開通をみた。続いて上野・新橋間の7工区を順次しゅん成させ、同9年全区間7,997mが開通した。

地下鉄新橋駅構内には、昭和16年に重役・株主・社員一同が建立した「社長早川徳次像」の銅造胸像が雑踏の群衆を見守っている。昭和17・11・29東京幡ヶ谷の自邸に病没、多磨墓地に埋葬された。

（篠崎四郎）

はらぐちなめ 原口 要 嘉永4・5・25進藤伊織の三男として肥前国（長崎県）に生まれ、明治2年叔父の島原藩士原口謙介の養子となる。開成学校（のちの東京帝国大学）において工学を修め、同7年同校鉄道部教授アラサンクに従い上野・青森間、中仙道等を踏査測量し、特に、碓氷峠、和田法福寺を精査し、中仙道幹線案の不可を決定的にした。



明治8年米國トロイ府工科大学に留学し、同11年同校を首席卒業後、ニューヨーク橋りょう（梁）会社に入り、次いでペンシルバニア鉄道会社の技師に任ぜられ、フィラデルフィア付近の鉄道建設工事を担当して成功、大いに賞賛を博した。明治13年帰国後、東京府技師長として市区改正、水道および下水道改良、品川湾改修等に事績をあげ、翌年北陸鉄道会社のもとに応じて敦賀・富山間（北陸線）の線路選定実測を指導した。こえて同15年鉄道庁に入り、日本鉄道・甲武鉄道などの建設を監督し、また東海道幹線案を実現せしめ、自ら横浜・沼津間鉄道建設の指揮に当たった。明治21年工学博士に推され、24年の濃尾大地震には神戸建築課長として災害



復旧の総指揮をとった。

明治27、28年日清戦争には大本営付となり、臨時鉄道隊を組織、これが総指揮をとり、戦後その功によって勲三等瑞宝章を受け、従四位に叙せられた。同30年いったん官を辞し、台湾鉄道・大阪鉄道等の顧問を勤めたが、38年再び通信省鉄道顧問となり、清国政府の招きにに応じて赴任、鉄道顧問官として清国鐵路経営に参画するとともに、多数の清国技術学生を養成して日清鉄道界の接触、親善に努めた。帰国後は、新橋・上野間高架鉄道の建設と丸ノ内に中央停車場（東京駅）の設置を計画、また大正9年*大隈重信会長の下に帝國鉄道協会副会長に就任して鉄道界のために尽くしたが、昭和2・1・23牛込の自宅で病没した。

（矢口正輝）

はらだしんぎ 原田真義 文久1・4・3江戸浅草橋場に生まる。父は石浜神社の社家であったが、のち浅草花川戸に武術道場を開き門弟1,000人に及んだという。維新後いたく没落し、少年時代はつばさに辛酸をなめ、明治8年15才のころ製本職工となり苦学力行、同11年ころ司法省備となった。

明治15年司法省参事院の書記生となり、同24年鉄道庁属に転じ、私設鉄道法・鉄道営業法等を起草し、また鉄道国有に先だって、その調査ならびに鉄道監督法規を作った。

これより先、日露戦後の南満洲鉄道株式会社創立の法規作成にも献身し、これらの功績によって明治41年鉄道院参事に進み、翌年勲四等に叙された。

鉄道国有直後の私鉄は、総計400マイルという微力なものであったが、明治43年軽便鉄道法、さらに翌年軽便鉄道補助法を起草し、これによって、いしゆくした私設鉄道を復興させるなど、鉄道法規のうえに残した足跡は大きい。明治45・7・2、52才をもって病没した。

（篠崎四郎）

はんおうかもつとっきゅう 汎欧貨物特急（仏）Trans-Europ-Express-Marchandises 略称 TEEM ヨーロッパ13箇国（西ドイツ、オーストリア、ベルギー、デンマーク、スペイン、フランス、イタリア、ルクセンブルク、ノルウェー、オランダ、スウェーデン、スイス、ユーゴスラビア）の間に設定されている国際貨物特急列車をいう。次に TEEM の目的、特長、運転の概要を述べる。

1 目的 TEEM は国際貨物輸送において増大するトラックの競争に対抗する方策を検討するために設けられた国際鉄道連合会の特別研究班の勧告に基づいて設定されたものである。

TEEM は実質的に鉄道の**欧州共同市場（EEC）**ともいうべきものであって、その運転によって国境の通関手続、国の政情の相違による気まぐれな取扱い、車両の相違、その他の複雑な事柄を克服し、荷送人に対し迅速性と信頼性のより大きい貨物輸送を提供し、また鉄道が道路・内水路および航空路の各輸送機関から受ける競争に対して、いっそうよく対処することを目的とする。1957・6・2営業を開始し成功を取めている*汎欧特急（TEE）に範をとって、1961・5・28に営業を開始したもので、欧州22箇国の鉄道が加盟する**欧州貨物列車時刻表会議機構（CEH）**の事業の一部として運営されている。

2 特長 TEEM は特別の条件の下に特定の経路で運転される。これらの列車は、すべて85～100キロの最高時速をもち、最低平均時速は45キロである。また定時運転を確保するため、最大荷重は1,000グロストンとし、列車全長は軸輪数で100軸をこえないよう規定されている。

TEEM の国境における停車時間は、2時間をこえてはならない。国境における通関に関する手続をすみやかに行なうために、これらの手続はできるかぎり列車内で行なうようにしなければ