

特集 夢を追いつづけた男 十河信二

現代社会のインフラとしてなくてはならない新幹線。

初めて走ったのは、1964年のことでした。

東海道新幹線実現の立役者は西条市長も務めた十河信二（以下、十河または信二）。

明治から昭和にかけての激動の時代に情熱と信念で、
新幹線建設という夢を実現させた彼は一体どんな人物なのでしょう。



新幹線の生みの親

そごう しんじ
十河 信二

(1884～1981)

新居浜市中萩出身、現西条高校卒、東京帝大法学部卒。

第2代西条市長を経て、1955年に第4代国鉄総裁に
就任し、東海道新幹線の建設を実現。

西条市名誉市民第1号。享年97歳、今年は生誕140年。



▲明治時代の西条中学（現在の西条高校）

学生時代からエリート
旧制西条中学（現在の西条高校）に入学した信二。中萩から約10キロの道のりを歩いて通学しました。卒業のときには、校長先生から「お前くらいわがままで強情な人間はいない」と言われるほど、学生時代から頑固な性格でした。
卒業後は東京にある難関の三高（旧制第一高等学校）、東京帝大法学部（現在の東京大学）に進学。超エリートであった信二に田舎では花嫁候補がたくさぬいましたが、2年生のときに東京音楽大学（現在の東京芸術大学）に通っていたキクと出会い、信二が一目惚れ。学生結婚しました。

初めは農商務省を目指していた信二。あるとき、鉄道院に勤めていた同郷の先輩、松木幹一郎から鉄道院総裁の後藤新平に会うように指示されました。後藤に会うと「これからは鉄道の時代。成績が5番以内になれば採用してやる」。当時、成績が真ん中くらいであった信二は猛勉強し5番以内に。後藤に認められた信二は鉄道院に入り、のちに鉄道界で活躍します。

戦前の日本はコストを理由にレールの幅が狭い線路（狭軌）が主流。しかし後藤は「大量輸送の時代には、大型機関車が必要」と線路を広く（広軌）して、物流スピードを優先させる考えを主張し、十河はその薫陶を受けます。狭軌か広軌かの論争は何度も繰り広げられました。1918年、内閣総理大臣の原敬が「欧米のように長距離輸送する必要なし」と主張

恩師 後藤新平と新幹線実現の原点

し、広軌案はつぶされました。

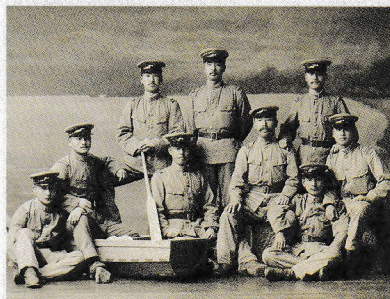
その後、突然の収賄事件をきっかけにえん罪で逮捕された信二。鉄道省をクビになり、拘留期間は97日にも及びました。親友の種田虎雄（のちに近鉄の社長）は仕事も収入もない信二に給料の半分を渡していたとされています。

1930年には、種田の説得もあって、満鉄（南満洲鉄道株式会社）の理事となり、鉄道の経営にあたりました。満州では高速機関車、通称「弾丸列車」が走っていて、それが新幹線構想のベースとなりました。

郷土の偉人はつながっていた

松木幹一郎からの紹介で、後藤新平との関係性を強めた十河。同郷のつながりは、ほかに。十河が日本国有鉄道（以下、国鉄）の総裁を務めたころ、同郷の後輩で近畿日本鉄道（近鉄）社長の佐伯勇が「国鉄が保有する鉄橋を使わないなら利用させてほしい」と十河の元へ直談判を行い、譲渡の了承を取り付けました。この佐伯の行動は、近鉄の悲願、ゲージ統一実現への大きな一歩となりました。

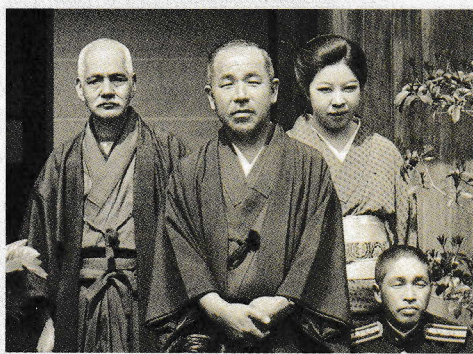
日本の歴史の中で、西条市の偉人である十河、松木、佐伯の3人は直接ないし、間接的に関わり合っていたのです。



上：27歳のときに1年間志願兵に（中段右から2人目が十河）
下：広軌改築実験の様子

無報酬で西条市長に

1945年、西条市長を務めた十河。そのときの条件が「郷土のためなので給料はいらない」「国からの用があったらやめる」「誰かの反対があるならやめる」でした。わずか一年未満でしたが、河川の治水や農地造成、学校教育に力を入れ故郷の礎をつくりました。



▲西条市長のころ。61歳

相関図

