

鉄道人物伝

No.3

新幹線を実現した総裁 十河信二



小野田 滋 / 情報管理部 担当部長

■ 鉄道院書記として

十河信二は、1884(明治17)年4月14日、現在の愛媛県新居浜市中萩町なかはぎちょうで十河鍋作の次男として生まれ、地元の西条中学校を卒業して第一高等学校へ進みました。当時の新居浜の周辺は、鉄道が発達していなかったため、自宅から中学までの片道約2里半(10km)の道のりを毎日歩いて通いました。さらに東京帝国大学法科大学政治学科へ進んで、同校を1909(明治42)年7月に卒業しました。十河は、教授の紹介で農商務省への採用が決まっていますが、同郷の先輩で当時の鉄道院秘書課長であった松木幹一郎(1872~1939:のち東京市電気局長)から後藤新平(本誌2017年4月号参照)を紹介され、「国民大衆のために働くことを志望するなら農商務省より鉄道に来

たらどうか。」と奨められ、農商務省を断って鉄道院に入庁して書記となり、同年11月の文官高等試験に合格したのち経理部庶務課に勤務しました。

以後、1911(明治44)年11月から1年間にわたって志願兵として近衛歩兵第一連隊主計として入営した以外は鉄道経理畑を歩み、1917(大正6)年2月にはアメリカへ派遣されました。アメリカでは、鉄道の調査よりもアメリカ人の家庭生活や信仰態度、教育などに大きな影響を受け、国際関係(とくに日本と中国の関係)に関心を持つ転機となりました。翌年8月に帰国して、鉄道院経理局調度部庶務課長兼金属課長となり、さらに経理局購買第一課長、経理局会計課長などを歴任しました。

■ 帝都復興院から満鉄へ

1923(大正12)年8月、十河は念願の中国出張の準備を整えていました。しかし、出発を翌日に控えた同年9月1日に関東大震災が発生したため中止となり、同年9月29日付で帝都復興院書記官(のち復興局経理部長)として鉄道省から出向しました。帝都復興院は、震災復興事業を行うための内閣直属の組織として創設され(のちに内務省復興局)、総裁(内務大臣と兼務)に後藤新平が就任しました。十河は土木部長の人事を巡って後藤と意見が対立し、一時行方不明になってしまうという騒ぎとなりました。いつも他人を叱りつけてばかりいた後藤は、下僚である十河から面罵めんぼされてショックを受けたと伝えられますが、十河も辞表を出すつもりでしばらく伊香保温泉に雲隠れし、妥協案を受諾して東京へ戻りました。

1924(大正13)年8月には鉄道省経理局長として鉄道省に復帰しましたが、

1926(大正15)年1月に復興局疑獄事件に連座して逮捕され、解任されてしまいました。その後、3年間にわたる裁判が続き、1929(昭和4)年4月に東京控訴院が無罪判決を下して雪冤せつえんを果たしました。1930(昭和5)年7月には南満洲鉄道理事に就任しました。大陸では満洲事変後の満鉄、軍部(関東軍)、中国政府との間に立って調整役として奔走し、1934(昭和9)年には満鉄理事を退任して、翌年には中国との合弁企業である興中会社の社長に就任しました。

興中会社は中国における電力や資源などの開発を目的とした会社で、活動を通じて十河が理想とした日中共同事業を推進することをめざしていましたが、北支那開発株式会社の子会社化されることとなったためこれを機に1938(昭和13)年に辞任しました。翌年、日本に戻ったものの、大陸で石原莞爾(1889~1949:関東軍副参謀長であったが東條と対立)とつながりが深かったことなどから反東條派として憲兵隊から監視され、帝国鉄道協会理事、愛媛県西条市市長などを歴任して一時を糊塗ことうしていました。

■ 国鉄総裁に就任

戦後は、1946(昭和21)年に鉄道弘済会会長に就任したほか、日本経済復興協会会長、日本交通協会理事などを務めていましたが、ほどなく東京の本郷にあった自邸を譲って湘南の国府津に隠棲し、時々上京して日本交通協会OBたちと国鉄の将来を語り合うなどしていました。この席には、1951(昭和26)年の桜木町事故で辞任した島秀雄(1901~1998)も加わり、大事故などで国民の信用を失いかけていた当時の国鉄に対する御意見番



丹那トンネル東坑口で行われた東海道新幹線起工式で挨拶する十河総裁
丹那トンネルの東坑口は、戦前の弾丸列車計画ですでに完成していた。(1959年4月20日)



浜松町にあった頃の鉄道技術研究所の屋上で所員に訓示する十河総裁
(1955年11月25日)

としての役割を果たしていました。

1955(昭和30)年5月に発生した宇高連絡船・紫雲丸の沈没事故と、前年9月に発生した青函連絡船・洞爺丸事故によって国鉄に対する批判が高まり、長崎惣之助総裁を更迭して十河が国鉄総裁に就任することとなりました。すでに71歳を迎えて高血圧を患い、マスコミからも「博物館から古機関車を持ち出したよう。」と酷評されましたが、「最後の御奉公と思い、線路を枕に討ち死にする覚悟で引き受けた。」とその決意のほどを語りました。

総裁就任早々の十河は、1957(昭和32)年度を初年度とする国鉄第一次五カ年計画で、東海道本線の輸送力を増強するために、別線で広軌新幹線を建設すべきという相談を国鉄幹部に持ちかけましたが積極的な支持が得られず、理解を示した審議室の数人の若手技術者に検討を命じました。この素案は、国鉄常務理事会での理解は得られませんでした。その一方で同年12月には島秀雄を技師長に迎えて実現のための体制を整え、翌年1月にはマスコミでも東海道新幹線構想が報じられて世間の関心を集めました。

1956(昭和31)年5月には、限界に達しつつあった東海道本線の輸送力増強策を検討するために国鉄部内に東海道線増強調査会(会長・島秀雄)が設置されました。しかし結論の出ないま

ま翌年2月で閉会となったため、新たに部外の意見を取り入れた委員会として運輸省に日本国有鉄道幹線調査会(会長・大蔵公望)が1957(昭和32)年9月に設置され、審議の末、翌年7月に東海道本線に新規路線建設の必要があるとの結論を運輸大臣に答申し、ここに東海道新幹線が国の施策として建設されることが決まりました。

■ 東海道新幹線の建設と開業

国鉄では、1957(昭和32)年7月に本社に幹線調査室(のち幹線局)を設置したほか、翌年4月には新幹線建設基準調査委員会を発足させて、より具体的な設計が進められました。ほぼ同時期には地質調査と路線選定が開始され、1959(昭和34)年4月には丹那トンネルの東坑口で東京～新大阪間の起工式が行われて、十河総裁が自ら鉄入れを行いました。また、東海道新幹線を実現するためには研究所の整備・強化が必要であるとして、東京の浜松町にあった国鉄鉄道技術研究所を国分寺市に移転させ、1957(昭和32)年に車両試験台が完成したほか、1959(昭和34)年には本館などの第一期工事が完成しました。在任中の十河は、「国鉄の3本の柱は、技術研究所と鉄道学園と総合病院である。」と語り、とくにその拡充に力を入れました。

東海道新幹線は、1962(昭和37)年

にモデル線管理区が神奈川県かものみやの鴨宮に設置されて試作車による走行試験が開始され、十河総裁はたびたび現場を訪れて職員を激励しました。また、東海道新幹線の建設費の一部には世界銀行からの借款が充てられることとなり、1961(昭和36)年1月に運輸省、国鉄の代表団とともに渡米し、ワシントンDCで行われた調印式に臨みました。しかし、建設費は当初の計画を大幅に上回ってしまったため国会で大きな問題となり、その責任をとって1963(昭和38)年5月の任期満了を機に国鉄を去りました。

東海道新幹線は、退任後の1964(昭和39)年10月1日に開業式を迎えましたが、十河は式典に招かれず、自宅のテレビ放送で出発を見守りました(同日10時から国鉄本社で昭和天皇・皇后両陛下を迎えて行われた開業式典には出席)。晩年は、国鉄退任直後から続けていた日本交通協会会長を1977(昭和52)年まで務めました。そして、1981(昭和56)年10月3日に97歳で永眠しました。

文献

- 1) 十河信二：有法子，交通協力会，1959
- 2) 有賀宗吉：十河信二／同別冊，十河信二傳刊行会，1988
- 3) 牧久：不屈の春雷(上)(下)，ウェッジ，2013
- 4) 高橋団吉：新幹線を走らせた男，デコ，2015