

新幹線の源流は西条にあり

～十河信二翁の歩みから四国新幹線を考える～

株式会社日本政策投資銀行 松山事務所

所長 片岡 明



四国には新幹線電車が走っていません。もちろん、伊予西条駅にその車両が停車したことも、通過したこともありません。なぜ、その新幹線電車がここ西条市に展示されているのか？
そこには、郷土の偉人・十河信二先生の存在があります。

明治17年、新居郡中萩村に生まれた先生は、旧制西条中学、東京帝国大学を経て、鉄道院に任官。その生涯の大半を日本の鉄道の発展に捧げられました。特に、昭和30年、71歳の高齢で第4代国鉄総裁に就任されるや、強靱な信念と卓越した行動力で、「夢の超特急・東海道新幹線計画」を軌道に乗せました。総裁辞任後の昭和39年10月1日、東海道新幹線は華やかに開業し、日本の経済発展の礎となっていきます。先生が「新幹線の生みの親」と呼ばれる所以です。



その新幹線の第1次車両で、「団子鼻」も愛くるしい「0系新幹線電車」が、財団法人日本ナショナルトラストや四国旅客鉄道株式会社（JR四国）のご尽力により、ここ西条の地に「帰郷」しました。

“新幹線の源流は西条にあり”

私たちは、日本、あるいは世界の鉄道史を塗り替えた、この名車を保存展示し、先生の功績を末永く後世に伝えていきたいと考えています。

写真1 紹介文

1. はじめに（写真1）

いきなり私事で恐縮だが、私は愛知県名古屋市に生まれ、東京で学生時代を過ごし、社会人生活では大阪、仙台などの地方勤務経験がある。学生時代の実家（名古屋）への帰省はもちろん、社会人の地方勤務においても、出張などで頻りに利用する東海道新幹線や東北新幹線は、私にとって身近な存在であった。

今年4月から希望していた愛媛県松山市での勤務が始まったが、その中で未だに戸惑っているのが、いわゆる「時間距離」である。高松の四国支店に報告・打ち合わせ等で松山から高松まで往訪する機会があるが、松山～高松間（約194km）の移動には、2時間22分を要する。この時間距離は、東海道新幹線と言えば東京～新大阪間に相当し（のぞみ利用、2時間22分、約552km）、東北新幹線と言えば東京～盛岡間に相当する（はやぶさ利用、2時間11分、約535km）。

もとより、新幹線と在来線特急の差であると言えばそれまでであるものの、この時間距離の差は、移動に対する大きな心理的な障壁となっているのではないだろうか。特に本州在住経験のある者にとっては、新幹線移動を前提とした時間距離の感覚との乖離は大きいと言わざるを得ない。

平成28年5月に四国鉄道活性化促進期成会が発行した「四国の新幹線実現を目指して」のパンフレットによると、四国新幹線が開通した暁には、松山～高松間の時間距離は42分と劇的に短縮される。これは東海道新幹線例えば、新大阪～名古屋間の時間距離にほぼ相当し（48分）、東北新幹線例えば首都圏の玄関口である大宮～仙台間よりも短くなる計算である（1時間8分）。（図表1）（図表2）

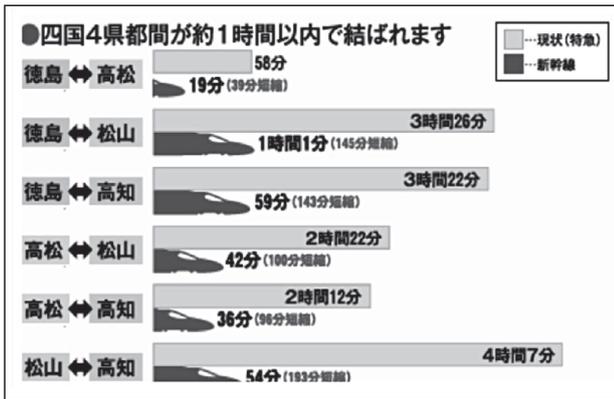
また、松山～新大阪間の時間距離も現在の3時間30分から1時間38分に大幅に短縮される見込みであり、これは、東京～名古屋間の時間距離（のぞみ利用、1時

図表1 四国新幹線の整備イメージ



（出所：四国鉄道活性化促進期成会）

図表2 四国新幹線開通による時間距離の変化 (四国内)



(出所：四国鉄道活性化促進期成会)

間34分)や、東京～仙台間の時間距離(はやぶさ利用、1時間31分)に相当する。即ち、本州の在住者が東海道新幹線・東北新幹線を利用することによって感じる、名古屋や仙台に対する時間距離が、四国新幹線の開通によって松山市民が高松や大阪に対して得られることになる。単に現在の在来線特急と比較した絶対的な「短縮」時間よりも、短縮された「移動」時間が、既存の新幹線を利用している他の都市間移動の中でどう受け止められているのか、という点は、今後四国新幹線の必要性を世論、特に四国以外の地域に訴えていくにあたっては、まずは考慮すべき共通の議論の土台かもしれない。(図表3)

図表3 四国新幹線開通による時間距離の変化 (対新大阪)



(出所：四国鉄道活性化促進期成会)

もとより、ITの飛躍的な発達によって、通信手段が大きく変わった現在、時間距離が即コミュニケーションに大きな支障をもたらすことはない。特にビジネスの世界では、往復に要する時間と運賃というコストを節約し、TV会議・電話会議などで対応する機会は従前と比較しても増えている状況にある。

しかしながら、例えば今後、地域における有力な成長

産業と目されている観光業界であれば、地域における時間消費を物販・飲食・宿泊の3方面から促すことにより、地域内消費額をアップさせることにつながるということが知られており、目的地に早く到達するということもたらす利点は、当然ながら極めて大きい。また、新幹線が登場した当時民俗学者・情報学者だった故：梅棹忠夫氏は、新幹線は情報の塊の人間を運ぶ装置である、と看破したと言われている。まさに人間は情報の塊であり、その情報が直接行き来する交流軸の充実こそが、地域活性化の重要な出発点となりうるのではないだろうか。

次章では、何よりもこの時間距離＝スピードが重要である、という信念を旗印に、明治時代から続くいわゆる「軌軌・狭軌論争」に終止符を打ち、多くの反対派の抵抗や予算不足を乗り越え、日本に初めて新幹線を実現させた地元：愛媛県出身の偉人、十河信二翁の歩みと志を紹介したい。

2. 新幹線の生み親、十河信二翁

先日、JR伊予西条駅に隣接する「鉄道歴史パーク in SAIJO」内にある「十河信二記念館」を訪れた。(写真②) 記念館内部には翁の書齋が再現され、自筆の書や愛用品と並び、当時のテレビ番組でインタビューを受ける往年の翁の姿も見る事ができる。また、パーク内には四国鉄道文化館(北館・南館)もあり、初代0系新幹線や翁の雅号にちなんで「春雷号」と名付けられたC57型蒸気機関車も展示されている。(写真③)



写真2 十河翁胸像

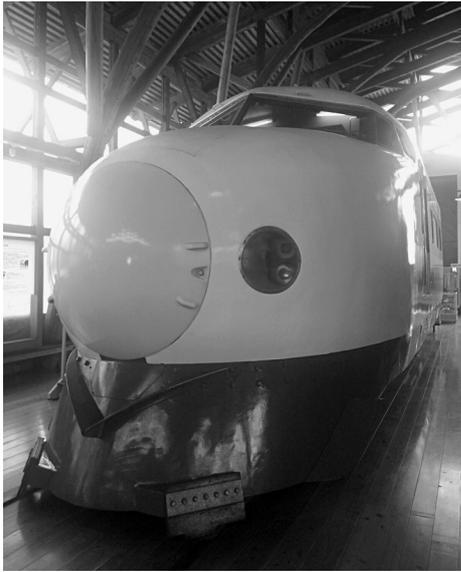


写真3 新幹線

十河信二翁は1884年に現在の愛媛県新居浜市に生まれ、鉄道院（後の鉄道省）、南満州鉄道（満鉄）理事等を経て終戦を迎え、戦後は西条市長を務めるなど波瀾万丈の人生を歩んだ。1955年に当時の新聞から「鉄道博物館の古機関車」と揶揄されながら、第4代国鉄総裁に就任。就任後に「東海道ベルト地帯の輸送力の行き詰まりを打開するため、広軌の鉄道を造る必要がある」と自前のパンフレットを作成し、政治家をはじめ関係者に広軌の鉄道＝新幹線の実現を説いて回ったと言われている。

ちなみに、「広軌」の鉄道の実現という翁の言葉には明治以来、国鉄のみならず、政界も巻き込んだ論争が背景にある。そもそも世界の鉄道のゲージ（線路の幅）は、国際的には1,453mmを標準軌と呼び、それよりも広いものを広軌、狭いものを狭軌と呼んでいた。日本の場合は、広軌がないことから標準軌を「広軌」（1,453mm）、それより狭い幅1,067mmを「狭軌」とした。明治初頭に来日したイギリスの鉄道技師長エドモント・モレルが日本の鉄道は狭軌で進めるべき、と言ったことが、その後の狭軌主流の流れの端緒であったと言われている。この広軌・狭軌を巡る論争は、後に技術的な側面よりも、政争の具となった。即ち、都市に地盤を有する憲政会は、都市間の大量物流、スピード重視の観点から「広軌」推進派となる一方、地方に地盤を有する立憲政友会は、地方に多くの鉄道を敷設し、地域経済の活性化を図るとの観点から、「狭軌」推進派となったのである。前者には後藤

新平や翁に加え、後に翁とともに新幹線実現に向け、技術面を支えた島秀雄の父親の島安次郎がいた。後者には西園寺内閣で鉄道院総裁を務めた後の総理大臣原敬等がいた。こうした歴史的な対立の構図は、戦後の新幹線実現に向けた論争にも影響を与えていた。（図表4）

図表4

鉄道のゲージ	広軌	狭軌
主張の概要	改土建従 現在の鉄道を広軌化し 主要幹線の強化改善を優先 新たな線路建設は後にする	建主改従 狭軌のまま全国に路線網を 張り巡らすことを優先し、 広軌化は後にする
推進政党	憲政会	立憲政友会
支持地盤	都市部	地方

（筆者作成）

1956年5月、国鉄内で第1回東海道線増強調査会が開催された。当時は神武景気が始まり、東海道線の旅客・貨物量が日を追って増えていく状況であり、十河信二翁としては、輸送力の増強を図るためには広域新幹線を作るしかないと考え、国鉄内部で意思統一を図るために調査会を開催したのである。しかし再び、明治以来の「広軌」「狭軌」論争が調査会でも展開された。1957年1月の第4回東海道線増強調査会の席上、十河信二翁は「スピードが一番大切だ。東京～大阪の距離を世界では4時間で走っているのに、日本は8時間かかるというのでは世界との競争には勝てない。」と主張。国鉄の財政や施設の状況から今すぐ飛躍すべきではないと抵抗する理事に対し、「それが陥ってはならない政治的な考えだ。経済の見通しが先ではない。交通機関が経済をリードするのは。」と反論した。

続く1957年2月の第5回調査会では、「国鉄は将来どうあるべきか、という理想案を検討して欲しい。東京～大阪間を8時間で走るか、4時間で走るかということが国鉄の経済にどう響くかということを考えると同時に、日本の経済にどう響くかを考えねばならない。この先、スピードが非常に大切になる。狭軌ではスピードの限界に来ている。」と十河信二翁は力強く演説したと言われている。

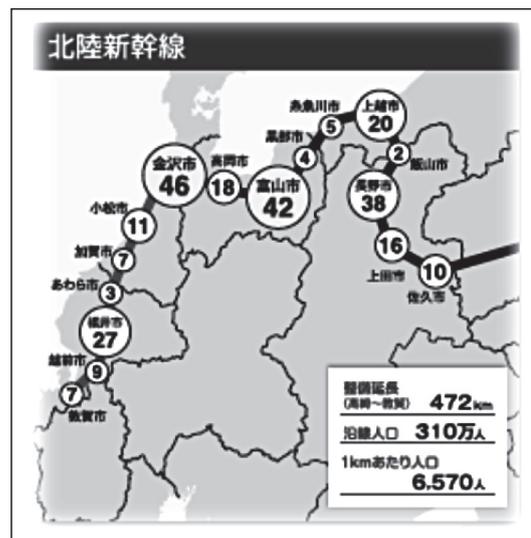
その後、1957年5月に東京銀座の山葉ホールで開催された鉄道技術研究所創立50周年記念講演会で発表さ

れた「超特急列車、東京～大阪3時間の可能性」が大きな転機となり、世論も新幹線実現に向き始め、1957年12月に新幹線の着工が正式に決定、1959年4月に新丹那トンネル熱海口で翁の鋤入れとともに起工式が行われた。東京五輪を控え、急ピッチで進められた工事は短期間で終わり、1964年10月、東京五輪前に東海道新幹線が開通したことはよく知られているところである。残念ながら十河信二翁は前年1963年5月に国鉄総裁を辞任。記者会見の席上で「老兵の消えてあとなき夏野かな」と俳句を詠み、表舞台から立ち去っていたため、1964年10月1日午前5時59分、東京駅9番ホームで行われた開通式にその姿はなかった。なお、今は東京駅の新幹線18番・19番ホームに翁を称えるレリーフがある。

1950年代に鉄道は斜陽産業と言われ、これからは自動車、高速道路の時代であると言われていた状況下、1955年に71歳で国鉄総裁に就任以来、1963年に辞任するまでの70代を、途中1958年には最愛の妻に先立たれるという不幸に見舞われながら、新幹線実現に賭けた翁の晩年の人生であった。

東海道新幹線実現に向けて十河信二翁が奔走した1950年代から、時代はその後、高度成長期を迎え、まさに日本が「坂の上の雲」を再び目指して歩み、大量輸送とスピードが求められた時代となった。まさに翁の先見の明が、鉄道面で日本の成長を支えたと言っても過言ではない。他方、日本の歴史上、4回目とも言われる急激な人口減少、少子高齢化が見込まれている現代とは、時代背景も社会環境も大きく異なり、需要面ひとつからみても、単純な比較ができないことは言うまでもない。しかしながら、十河信二翁の故郷である愛媛県、ひいては四国において、今般、四国新幹線の実現に向けて世論醸成が求められる中、半世紀以上も前に、当時の世論の反対をモノともせず、新幹線実現に向けて邁進した地元の偉人である十河信二翁の歩みと志に思いを致すということは、原点回帰という点からも必要ではないだろうか。

図表5 北陸新幹線の沿線人口



(出所：四国鉄道活性化促進期成会)

3. 北陸新幹線開通がもたらした効果【図表5】

本章では、視点を現代に戻し、今後、四国新幹線について考える上で議論の身近な材料として、「北陸新幹線のもたらした効果」について昨年12月に対外公表された弊行北陸支店のレポートを参照しつつ、ご紹介させて頂きたい。

北陸新幹線は2015年3月4日に金沢まで延伸開業した。それまで東京～金沢間はJR在来線特急で約4時間を要していたが、開通により時間距離は約2時間半と大幅に短縮された。北陸新幹線の利用者数(長野以降)は、在来線特急時代の314万人から926万人と約3倍となり、開業前のJR西日本の予測である2.2倍を大きく上回る結果となった。(図表6)

地域経済に与えた影響としては、路線価の上昇、企業のオフィス移転や賃料の上昇に加え、設備投資水準も2010年度から6年連続プラスの全国でも類のない伸びを示す等地域経済には、劇的なプラスの変化をもたらすこととなった。

具体的には、金沢市及び富山市の路線価の伸びは、全国地域と比べても大きく上昇し、特に金沢市では開業数

図表6 北陸新幹線金沢開業前後の比較

	開業前利用者数	開業後利用者数	同左倍率	利用者増加数
実際	314万人	926万人	295%	612万人
当初予想	314万人	690万人	220%	376万人

(出所：日本政策投資銀行)

年前からそれまで街の中心であった香林坊地区（金沢城周辺）から金沢駅地区の地価の逆転現象が起きることになった。2016年（平成28年）の路線価では、金沢駅前の地価は前年比+13.6%と全国で大阪、東京、京都、名古屋に次ぐ高い伸びを示している。

企業のオフィス移転についても、コマツが石川県小松市に本社機能の一部（研修部門）を移転し、白山製作所は金沢市に本社機能（経営企画部、経理部等）を移転、ユースキン製菓は富山市に生産機能を全面移転する等、当初懸念されていたストロー現象はみられていない状況にある。

また、金沢市内のオフィス賃料は2013年度⇒2015年度でプラス10ポイントとなり、空室率も10%以下に低下する等、実態はほぼ満室状態という状況にある。域内への流入者数動向も、エアラインの利用者減少などを勘案しても、北陸新幹線効果によって、石川県の交流人口は100万人前後増加したとしている。宿泊客の動向についても、延べ宿泊者数は新幹線開業前の772万人（2014年度）から892万人（2015年度）と120万人増となり、県内の宿泊施設の稼働率（実質）は、新幹線開業により64%⇒74%と1年間で10ポイントも上昇し、また、インバウンドも兼六園などの観光施設を中心に大きく伸長している。（図表7）

今後、新幹線効果を持続可能にする観光施策として、インバウンド客については、格段に近くなった首都圏から、時間距離を甘味剤に引き続き誘致に努め「数」を追求していくのと同時に、日本人客については、当地における消費を飽きさせずに消費単価を上げる「質」の工夫をするという、2段構えの戦略を提言している。特に後者は、料理の素材に加えて、風情ある街並みや歴史

的・レトロな建物の中での食事を味わえるという、雰囲気・文化を提供することで地域観光資源に高い付加価値を産み出すというものであり、こうした施策提言が可能になるのも、新幹線開通がもたらした旅行者の時間的余裕が背景にあるといえよう。

4. おわりに

今後四国では、伊予銀行をはじめとする四国の地方銀行4行が取り組んでいる四国創生に向けた包括提携である「四国アライアンス」の下、各銀行のシンクタンクによる地域経済の共同研究の対象として、新幹線を活かした地域創りが取り上げられると伺っている。また、2017年7月6日に正式に「四国新幹線整備促進期成会」が発足し、四国新幹線の整備計画への格上げに向けて、四国4県、経済団体（四国経済連合会、四国商工会議所連合会、四国4県経済同友会）が連携し、国への要望活動や機運醸成のための各種講演会の開催等がより活発化されることが見込まれている。

他方、東海道新幹線の導入検討時と同様、特に四国新幹線についても、費用対効果などについて疑問の声もあることも事実である。よく言われる①開通した後の経営はどうか、そもそも巨額の建設費を誰が負担するのか、②新幹線は瀬戸大橋を通ることができるのか、③並行在来線はどうか、といった疑問については、四国経済連合会やJR四国等の専門家の方々が論文・講演などの様々な機会を通じ、明確に回答されておられるので、詳細はそちらに譲り、本稿では最後に機運醸成のため、私達現役世代が、将来世代に何を残すのかという観点から、四国新幹線について考察を加えたい。

図表7 北陸新幹線金沢開業前後の比較

（単位：万人）

	2014年度	2015年度	増減
兼六園	203.7	308.9	105.2
金沢城公園	124.1	226.2	102.1
金沢 21 世紀美術館	176.1	237.3	61.2
石川県立美術館	40.9	44.8	3.9
忍者寺	14.1	25.2	11.1
武家屋敷跡野村家	11.7	22.7	11.0

* 金沢城公園、忍者寺、武家屋敷跡野村家は暦年ベース

（出所：日本政策投資銀行）

現役世代には、将来世代がより豊かで安定した暮らしを営める機会や産業を産み出す責務があることは論をまたない。他方、公共事業によって全国に造られてきた社会インフラの整備・改修や、今後の見通しに更に厳しさが増すことが見込まれる社会保障や国・地方の財政等、日本という国を維持運営していく社会コストを今後負担する将来世代に対して、私達現役世代は今何を残し、何を残さないのか、という選択が説明責任とともに求められている。当然ながら、当面人口減少・高齢化社会が見込まれる状況下では、社会の維持コストは極力少なくすることが必要であり、巨額の投資を伴うプロジェクトには慎重に臨まざるを得ないことも事実である。

他方、地方創生が今後の日本の持続的発展・共生社会の実現に向けて不可欠と言われる状況下、例えば、現在大都市圏の居住者が地域社会にも帰属し、2つの帰属によって産み出される「潜在人口」をもとにしたまちづくりという可能性が議論されている。これまでの高速交通網の整備による国土の一体化（高速道路、空港、新幹線など）は、日本の経済成長の過程において、東京一極集中に寄与する形で行われてきたが、これからの高速交通網は、故：梅棹忠夫氏がいうところの情報の塊である「人」を、中央に集める装置でなく、地域に分散させる装置として捉えるという考え方、即ち、中央と地域との時間距離を縮め、潜在人口・交流人口を新たに創出という観点から、双方向における手段として四国新幹線を位置づけることが、「我田引鉄」と言われることなく、新幹線の議論を深める上で有効ではないだろうか。

もちろん、現時点で新幹線という高速交通網が四国にないと言う現実、これまでの過去の世代の判断と行動の結果であり、新幹線よりも橋梁を含む高速道路網の充実を優先したという事実がある。全国47都道府県のうち、31都道府県に新幹線が行き渡っている（含む建設中）にもかかわらず、四国にはいまだ新幹線がないことからこれを実現すべき、という主張は、現在松山市在住の立場として時間距離の長さに戸惑いを隠せない立場から共感を覚える一方、本州を結ぶ3本の橋梁の存在も勘案すれば、四国以外の地域の世論を動かす議論としてはやや限界的であろう。

むしろ、これから私たち現役世代が、四国以外の地域の方々にも四国新幹線の必要を訴え、全国的な世論を喚

起していくためには、ことは四国に留まらず、日本全体のこれからの持続的発展と共生社会の実現のため必要となる、中央と地方の時間距離の短縮がもたらす未来のビジョンを、将来世代に示すことが重要である。四国新幹線は四国のためではなく、時間距離の大幅な短縮によって、多くの（恐らく西日本を中心とした）四国以外の居住者にも恩恵がある社会インフラであり、そして何よりも、四国新幹線は私たち現役世代のためではなく、新たな交流やビジネスチャンスを産み出す社会インフラとして、将来世代に残すべき資産（レガシー）であるという点を、若い将来世代に共感を持って受け止められるよう、説明を重ねていく必要がある。中央と地域、現在と未来、という2軸4点から構成される説得力のある未来のビジョン—これをいかに関係者間で構築・共有・発信することができるか、が全国的な機運醸成に向けての鍵ではないだろうか。

オーストリアの経済学者、ヨーゼフ・シュンペーターは「イノベーションの担い手にとっては、金銭的なりターンもさることながら、何よりも未来に向けて自らのビジョンの実現こそが本質的だ」と述べ、イギリスの経済学者、ジョン・メイナード・ケインズも「企業の設備投資は、アムンゼンが犬ぞりに乗って南極を目指したように、最終的にはアニマル・スピリッツによる。従って、健全なオプティミズムが失われ、合理的な計算のみに頼るならば、企業は衰退する」と述べた。こうした著名な経済学者の言葉は、人口減少ペシニズムが拡がり、悲観大国とも言われ、失われた20年・30年の経験から大規模投資に躊躇する日本企業の一面に対し、警鐘を鳴らしているとも言える。そうした中、改めて地元の偉人、十河信二翁の座右の銘を振り返り、本稿を終えたい。

翁の座右の銘は「有法子（ユーファーズ）」である。（写真④）



写真4 有法子

中国では「没法子（メイファーズ、諦めよう）」がよく用いられるが、この「有法子」は「諦めるのはまだ早い。まだ努力できるぞ」という意味である。どんな難局でも諦めることなく、未来へのビジョンを示しつつ、いわば「アニマル・スピリッツ」とも言えるバイタリティを持って突き進む—こうした取組姿勢をもつ多くのミニ「十河信二翁」の存在が四国新幹線実現に向けた機運醸成に強く求められよう。

新幹線の源流は西条にある—。

【参考文献】

「新幹線を走らせた男—国鉄総裁十河信二物語」 高橋団吉 Lapita Books、2015年
 「地方消滅の罨—増田レポートと人口減少社会の正体」 山下祐介 ちくま新書、2014年
 「人口と日本経済—長寿、イノベーション、経済成長」 吉川洋 中公新書、2016年
 「観光立国の正体」 藻谷浩介 山田桂一郎 新潮新書、2016年
 「日本史の謎は「地形」で解ける」 竹村公太郎 PHP 文庫、2013年
 「四国の新幹線実現を目指して」（パンフレット）四国鉄道活性化促進期成会、2016年
 「北陸新幹線金沢開業による観光活性化が石川県内に及ぼす経済波及効果」（日本政策投資銀行、2016年）

【実査先】

十河信二記念館

Profile 片岡 明（かたおか あきら）

株式会社日本政策投資銀行 松山事務所 所長

昭和44年 7月 愛知県名古屋市生まれ
 <学歴>
 平成 4年 3月 慶應義塾大学法学部政治学科 卒業
 平成19年 3月 早稲田大学大学院ファイナンス研究科 卒業
 <経歴>
 平成 4年 4月 日本興業銀行 入行
 証券事業部、営業第9部、神田支店、関西融資部を経て
 平成14年 4月 みずほ銀行 融資部
 平成15年10月 みずほコーポレート銀行 金融法人第二部
 平成19年 4月 フィデリティ投信 入社
 平成20年 7月 日本政策投資銀行 入行
 企業金融第6部 参事役
 平成21年 4月 同行 企業金融第6部 課長
 平成23年 4月 同行 東北支店 業務第二課長
 平成24年 7月 同行 東北支店 業務第一課長
 平成26年 6月 日本政策研究所 出向
 ソリューション本部長、執行委員 地域本部長
 席研究主幹を経て
 平成29年 4月 現職