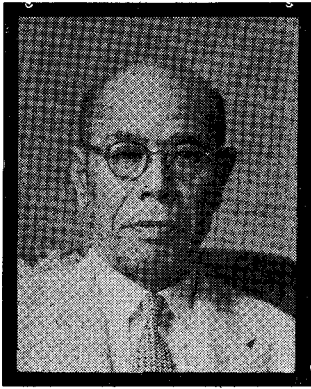


## 故 名誉会員 佐藤忠三郎氏をしのぶ



佐藤忠三郎氏は、明治 23 年 9 月 13 日前柏市で生れ、中学（旧制）を終るまで郷里にあったが、その後第八高等学校（旧制）を経て九州帝国大学工学部に入学し、土木工学を学んだ。大正 6 年卒業するや、鉄道省に就職し、秋田建設事務所長、熊本建設事務所長、建設局線路課長を経て、大臣官房幹線調査課長となったが、華北交通株式会社の懇請により、同社に転じた。華北交通株式会社辞任後、鹿島建設株式会社技師長、第一建設工業株式会社社長を勤めた。以上が氏の略歴である。

氏の仕事に対する熱意と創意工夫は、先輩諸氏の等しく認むる所であり、選ばれて当時若い人々の憧れの的であった欧米留学を命ぜられ、大正 14 年より昭和 3 年まで 3 年間海外にあった。この間各国の鉄道施設および建設業界より学びとった知識は、氏のその後の鉄道建設に遺憾なく発揮せられ、国有鉄道に貢献する所が大であったことは、幾多の実績がこれを証明している。

留学を終えて帰朝するや、北海道建設事務所に技師として勤務した。その在任は 2 年に過ぎなかったが、200 km に余る新線開業をやったのけた。これには先輩諸氏もあって驚いた。これをみても氏がいかに卓越した技倆の持主であり、部下統率力のある有能実行力の士であったことがわかる。この北海道における新線開業の記録は、今も破られることなく燦として輝いている。

秋田建設事務所長時代に手がけた、仙山線面白山トンネル工事においても、新しき構想により工事を進め好評を博した。かくして年を経るとともに、土木技術者としての識見と実力を身につけ、昭和 12 年 7 月熊本建設事務所長に任ぜられた時、国鉄一流の技術者として認められるに至った。

昭和 12 年に始まった支那事変が発展するとともに、東海道線の輸送力不足が問題となり、東京・大阪間に軌間 1.435 m の新しき幹線を建設し、東京・大阪間 3 時間をもって、運転する決定がなされ、大臣官房に独立機関として幹線調査課が設けられた。この基準による新幹線を建設運営するには、従来になき新しき輸送計画、運転計画をたてるが必要あり、したがって運転保安方式、電化方式、車輛構造、軌道構造等、今までと全く異なる規格によらねばならぬ。これがため、省内各局より傑出した事務技術者を選抜し、調査課に転属せしめたが、課長としてはこれらの事項に精通し、総合的に判断を下す人物でなければならぬ。佐藤氏はすでに技術者として名声も高く、新しき研究調査の推進力は群を抜いている。人間としても円熟の期に入っていたので、衆目の見るところ最適任として推せんせられた。はたせるかな氏は課長となるや、よくこの付託に答え、着々として調査を進め、一部用地の買収にも着手せんとするまでに調査を進めた。

今日の新幹線が短期間に開業するに至したのは、これに従事した職員諸氏の必死の努力によるのはもちろんであるが、これが、基礎を作った佐藤氏の効積は大で、忘れてはならぬと思う。

昭和 16 年 4 月こわれて華北交通株式会社建設局長として渡支し、戦火のため荒廃した鉄道の復旧に当り、在任一年半にして開封鉄路局長として、戦時輸送の重責を負う所となった。戦地の輸送は軍事輸送が優先であるが、民生安定のためには、民需輸送も欠くべからざる要素である。氏は軍需と民需の要求をきわめて適切に調節し、輸送の重任をはたし、軍にも民にも、感謝せられ、この困難な任務を約 2 年間にわたりはたして、昭和 19 年 8 月帰国された。

帰国後は鹿島建設株式会社技師長として 6 年間、第一建設工業株式会社社長として 11 年間在職し、建設業界のためにつくされた。私は第一建設工業株式会社において親しく指導をうけたので、その感銘はまことに深いものがある。社長に就任されるや会社の機構の改正、職員の養成等、今日の第一建設工業株式会社の業務遂行上、必要な改革を断行し、昭和 37 年 7 月会長の職を退き、東京において静養せらるることとなった。引続き顧問に就任されていたが、不幸にして一昨年病魔のおかす所となったが、不屈の精神力を以て闘病生活を続けられた。しかし不治の病であったので精神力を以てしては、いかともしがたく、ご家族の手厚き看護のかいもなく、昭和 41 年 1 月 4 日午前 1 時、輝かしき 75 年の生涯を自宅において閉じられた。

新幹線の東京・大阪間 3 時間 10 分の運転の実施は氏に対する大きな饒であった。病中の氏はこの実施を、どんなにか待ち望んでいられたことであろうか。

国鉄、華北交通、建設業界に残された足跡は、まことに大きく、氏を失ったことは、おしみでもあまりある。ここに氏を追慕し、一文を草して氏の御霊に捧げます。

(正会員 中村正照・記)