

国鉄ビッグプロジェクトよもやま話（00・01・17）

富井義郎（昭18・理甲）

はじめに

いま村尾さんから紹介がありましたけれども、若干補足をしてそれからいろいろお話をさせていたきたいと思います。何故僕が土木屋になったかということですから、三高へ入ったときに、中学の同級生で一年先に入った野球部の丸岡茂樹（昭17・9理甲）というのをご存知かどうか、その丸岡が今度入ってくる富井は足が速いぞと宣伝しておったのでしよう。それで布団袋をリアカーに積んで、寮に入るつもりで寮の前まで来たら、「お前は富井か、お前は陸上部に来ることになっておるから回れ右」と言われて、陸上部の合宿に引張り込まれた。それから卒業までずっと合宿にいて、とうとう寮に入らずじまいということだったので。それで、三高では陸上部で毎日毎日練習ばかりやって、勉強はあまりしなかったものですから、いつも成績はびりから、三分の一ぐらいのところであ

れ以上上がったことはなかった。

大学を受けるときに、親父（三高大5第3部医科）に相談をしたら、代々医者だったものですから、お前がどうしても医者になりたいと言うのならおれは反対しないけれど、そうでないのならあんまり勧めないぞと言われた。それで僕は医学部を受けるのを止めて、第一志望を機械にしたのです。遊んでおったものですから第二志望まで書けと言うので、第二志望を土木と書いた。何で土木と書いたかというと、僕より二代前のキャプテンの神谷洋（昭17・3理甲）が東大の土木に行っておったので、それで僕も土木を第二志望に書いた。そしたら成績が悪いものだから、第二志望に廻ったということです。大体陸上部のボックスへ先輩連中がしょっちゅう来ていろいろ面倒を見てくれたものですから、卒業しても、陸上部の面倒をみなけいけなものだと思っていた。だから、東大へ行こうということは一遍も考えたことがなくて、陸上部のために京大に入ったということです。

国鉄マンになる

昭和二十一年一月に、運輸通信省が前年の五月に運輸省に変わっていたので、運輸技官となって、大阪地方施設部勤務になりました。五年七か月大阪で仕事をしましたが、その頃はあまり土木の仕事がありませんでした。二十四六月に国鉄になり、国鉄の東京工事事務

所に、二七年三月転勤になりました。その所長、増田誠一（大15理甲）さんは水上部の先輩と聞いていますので、水上部の方がおられたら名前ぐらいは知っておられるかと思いますが。僕がその事務所に行ったときに同期が三人いました。贅沢な話ですけども、東京駅の構内に工事事務所のテニスコートがありまして、そこで毎日僕はテニスをやっています。そしてその頃、国鉄の本社に総裁室審議室という、国鉄の方向付けといった仕事をする、軍隊でいえば参謀本部のような新しい組織ができた。そこへ誰か若い人をよこしてくれという話があつて、さっきの三人のなかで一番遊んでいたお前行けということになつて、西も東も分らないのにいきなり、本社ของそういう組織へほうりこまれたのです。

その頃、国鉄の問題点は、戦争で荒廃した老朽した色々の施設や車両の取替え、幹線輸送力の増強、その頃からひどかつた通勤対策、それから、電化、ディーゼル化というような近代化で、そういうものを入れて五ヶ年計画を策定した。その頃の審議室は人数も少なく、偉い人の方が多いような組織でした。私は下っ端で、ガリ版切りやら、印刷までやらされながら五ヶ年計画をまとめました。ところが、予算に関することは経理局の仕事であるのに、横から審議室がそんなことをやりだしたものですから、経理局のご機嫌が悪くて、折角作つた五ヶ年計画がなかなかオーソライズされない。困っていたところ、当時の総裁は長崎さんで、長崎総裁が国会で、国鉄に長期計画というのはあるのかと問いつめら

れて、御座いますと答えたものですから、ようやくそれで五ヶ年計画が日の目をみたというようなことがありました。それでそれが基になって、第二次五ヶ年計画、第三次五ヶ年計画へと進んでいったのです。

その当時、既に東海道線が何れ行き詰る、何とかしなければならぬ、ということがささやかれ始めたところで、審議室で東海道線の増強対策ということで、始めて新幹線構想のようなものを作ってPRをしたのです。そのときのことを今でも覚えているのですが、興銀の人に説明をしたら、こんな素晴らしい投資計画というのは始めて見た、これなら銀行は幾らでもお金を貸しますよと言われたことを覚えております。それが東海道新幹線の芽が出始めたころの話です。そこで写真入りのパンフレットを始めて作りまして、東通工、いまのソニーです、東通工のテープレコーダーを買ってもらって、それでオートスライド、テープレコーダーに合わせてスライドが変るオートチェインジャーのようなものを作って、それでPRをしていました。そのときに交通博物館におられた鷹司平通氏（昭和天皇の婿）がそれを貸してくれと言って来られて、それで借借書を書いてもらったので、宮様から借借書を取ったといつてひやかされたことがありました。そんなことがあって三年九か月位審議室にいました。それからまた古巣の大阪工事事務所へ行けと言われて赴任し、そこに二年足らず居て、三三年の三月に本社建設局の停車場課へ発令になったわけです。

東海道新幹線の建設

土木屋は国鉄に入りますと二つのグループに大体色分けをされます。一つはトンネルだとか橋梁だとか、要するに新線建設にまつわるような土木工事を専門にやる建設屋と、駅とそれから複雑な輸送と関係する設備を造る停車場屋と、それから線路の保守をやる保線屋の3つのグループです。僕は建設局の停車場課勤務になったところで、お前は停車場屋であるというレッテルを貼られたわけで、その停車場課にいたときには大体大阪以西の停車場関係の工事を担当しました。

本社の課の補佐をやるとその次は地方局の課長をやるのが大体の決ったルートで、僕は岐阜工事局の停車場課長に出るということが大体内定しておったのです。ところが、三五年三月に東海道新幹線の工事が本格化するのです、お前は幹線局へ行けということになったのです。この幹線局の組織は、新しい膨大な仕事をしなければいかんというので、大体さつき言いました建設屋が主体で、担当理事も局長も課長も大部分が建設屋グループの組織だったものですから、従って停車場屋は行きたがらないのです。それで誰も行きたがらんものだから、お前行けということになって、僕が停車場屋の代表としてその組織の中へ入ったのです。

最初幹線局だったその組織は一ヶ月して新幹線総局となった。それは国鉄の中の関東軍と言われたように、独立部隊のようなもので、本社色々な局があるけれども、そんなところと相談しなくてよろしい、新幹線総局の中だけで決めてやってよろしいということになった。そのお蔭で五か年で東海道新幹線ができたということなのです。

そこでの私の仕事は全く新しい鉄道ですから、設計基準から何から全部新しく決めなくてはいいかん、そして決めたものを現場へ落して、現場からいろいろ設計をして本社へ上がってくる、本社へ上がって来たら停車場関係のものは大体僕が見る。私が見てOKと言えば大体上まで通るということだったので、現場から上がってきた書類、今までの組織だと決裁までに半年とか一年とかかかるのが普通だったけれども、一週間で決めてやると、そういうことが言えたのです。その位権限がありました、僕は国鉄に三二年おりましたけれども、そのときが実質的に一番権限があったのです。とにかく出てきたものを一週間で決めてやると言えたものですから、大体自分の思い通りの仕事をやらせてもらったということです。

例えば東海道新幹線の駅の設計は、少し大げさですけども、全部私の息がかかっていると言ってもいい。そのころ東京駅の中にごちゃごちゃと名店街がありました、ああいうごちゃごちゃ見通しの悪い品の悪いのは止めた方がいいと考え、大阪駅でも京都駅でも、

だだっぴろいところを作ってその中に何にも置かないという、見通しが良くて非常に気持が良いというところにしました。そうしたつもりだったのですけれども、最近は今余剰人員を食べさせなくてはいかんということもあって、コンコースにやたらと色々のものを置いて、今見ると非常に見苦しい、そういう感じがいたしております。

駅の設計の外に車両基地の設計とかいろいろありましたけれど、大体それも現場に落す資料が大体終わりましたところで、僕は建設屋ではなかったのですが、東京都内と大阪市内の工事も新幹線総局でみなさいということになって、その難しい工事も担当させられました。例えば、品川の先で京浜東北線の或は東海道線の上を越す橋梁とか、線の直上高架で、背の高い高架橋を沢山作っております。それから第二京浜を止めて、馬込のところまで第二京浜の上に新幹線の桁を架けたとか、色々な工事の審査をやらされました。その工事の下は、列車が通っているのですから、ちよつとでもミスがあつて、桁が落ちたとか何とあるとおおごとになって、総裁の首が飛ぶという、そんなことに発展しかねません。そのようなところだったものですから、絶対事故が起らないように念には念を入れてやりなさいということで、そのための安全対策の、現場から上がってきた工事費よりも、もっとこれもやれあれもやれで、工事費を増やすというようなことをやった。そしたら、現場の人から今まで本社へ書類を持ってきて、工事費を削られたことはあつたけれど、増やして

もらったことは初めてですと言つてえらく感激をされた覚えがあります。

東京地区の通勤対策の大事

三九年九月まで新幹線総局にいて、そんな仕事をしておりましたが、三八年一月一九日に鶴見事故が起つたのです。それは大事故でしたから、本社の課長まで駆り出されて、お前はこの犠牲者の担当というようなことで皆担当を決められて、僕も課長にくつゝいて行きました。僕の担当したのは沖繩の女医さんで東京女子医大を出た人でした。女子医大の同窓会がクラス会があるというので東京へ出てきていて、鶴見事故に遭われた。その人の宿泊先へ僕は課長にくつゝいて弔問に行きましたけれど、行つてもあのような事故ですから何と申上げてよいやら、言葉がなくて本当につらい思いをしたことを覚えております。

国鉄はそれまでは通勤対策というのは、運賃は定期割引で安いし、お金はかかるし、赤字の国鉄ではあんまり儲からないからやりたくないといつて、通勤対策に対して非常に消極的な空気であつたのですが、そのときの総裁石田さんが鶴見事故に遭われて、これは絶対やらなくてはいかん、降りかかった火の粉は払わなければいけないということを言われた。その頃火の粉論と言つていましたけれども、思い切つて徹底的に過密ダイヤの解消に

力を入れようということになって、それで第三次長期計画というものが、スタートしたのです。それまでの第一次、第二次と通勤対策に入れていた五〇〇億円の工費をいきなり五〇〇〇億、一〇倍に上げたわけです。その内容を含めた第三次長期計画というものが三九年六月に決まったのですけれど、それは通勤対策工事が主体だったわけです。それに対応するために、建設局に今まで一課制だった停車場課を一課と二課の二つに分けて、通勤対策を専門にするのが二課になり、その停車場二課長を僕はあとでやらされることになるのです。

新幹線総局であらかた工事の竣工の目途がついたところで、開業の直前、あれは三九年一〇月一日に開業したのですけれども、三九年九月一日に東京工事局の次長ということになって、新幹線から離れまして、総武線と東北線の複々線化という線路増設工事を担当する次長をやらされました。この工事で隅田川の下に地下で線路を作ることになりました、それが隅田川のこっちの岸に、皆さんご存知かどうか、柳橋の料亭街に子安という料理屋がありまして、その子安の真下を通ることになったのです。それでいろいろ話をしに行ったら、女将さんは女の人ですから、えらく心配になって、工事局長のところへ来られて、心配ではない、どうしたらよいのかおろおろして、さめざめと泣いたりされたのです。うちの旦那は目が悪くて寝込んでいるので、枕元で話をしてくれないかと言われて、

しようがなしに子安の旦那の寝ている枕元へ行つて、実はかくしかじかこういうことなんだというふうな説明をしてやつとこさ安心して納得をもらった覚えが御座います。線路増設工事の担当をやらされたものですから、ものすごいスピードで工事を進めたのです。少し早すぎるじゃあないかというお叱りを本社から受けたこともあったのですが、そんな調子でした。それで東京工事局の次長を一年半やりましたら、今度はまた審議室へ行けということで、審議室調査役ということになった。この頃、つまり三九年度から国鉄は赤字になったのです。その頃赤字になりそうだというのに、地方交通線という、いわゆる赤字線を相変らず作れ作れといわれて作らされておったわけで、赤字の国鉄はあんなものを引受けるのはかなわぬというので、抵抗したのです。抵抗しておったら、田中角栄首相がお前等がそんなに抵抗するのなら抵抗できないようにしてやると言つて、鉄道建設公団を作つた。別にお金を鉄道建設公団に付けるものですから、向うでどんどん進めるといふような、そんなことになって、建設屋の大部分が鉄建公団へ移つた。その鉄建公団は最初赤字線ばかりやっていましたけれど、そのうちにそれはやらなくなつて、今は新幹線の工事が主体になつて、最初できたころの趣旨とは大分違つて来ておりますけれども、そういうことがあったのです。

要するに審議室の調査役になつたそのときは、自民党の国鉄基本問題調査会、経済審議

会、物価問題懇談会といろいろなところで、国鉄の赤字問題が盛んに議論されていた頃で、その中で全国新幹線網と首都圏に通勤新幹線を作ったかどうかというような構想を出していろいろPRした。そうしたらその考え方が自民党の党内で強い関心を持たれて、都市問題調査会、これは田中角栄さんがリーダーになってやった会ですけれど、そこで取上げられて、それが新幹線鉄道整備法という法律ができるきっかけになったわけです。

このときに僕は国鉄が赤字になってきたということでいろんな議論のあった時に、ヨーロッパの鉄道というか、イギリスもそうであつたし、ドイツもそうだったのでですけど、下部構造は公共事業であつて、上部の線路から上、車も入れて、それだけを会社或は公社がやるというのが普通の形になっていたものですから、そういうやりかたを取入れてはという主張を大いにしました。もう一つ、公共事業は何でも反対でなかなか工事が進まないのが現状でした。そこで公共事業に対する受忍の限度というものを、もう少しはつきりさせて、公共事業がもうちょっと早くうまく進められるようにならんものかというふうなことも随分主張しました。けれども、どうも国鉄はまだまだ力があるのだから、お前等自分でやりなさいということで、いろいろのことを主張したけれど、さっぱり本気になつて聞いてもらえなかつたという、そういうくやしい思いをしたのであります。

審議室調査役を一年やりまして、四二年三月に先程申上げた停車場第二課長をやらされ

たのですが、これは工事量が一挙に一〇倍に増えたものですから、忙しいのなんのつて大変な忙しきで、重役会議に掛けなければならないような重大投資案件が毎週ありまして、それに忙殺されていたのです。

その頃は、中央、東北、常磐、総武、東海道の五幹線を全部線路能力を倍にするというそういう工事を一斉に始めた時だったものですから、毎週毎週決めなければいけないことを重役会議にかけては決めてもらったということなのです。そのなかで一つ面白い話は総武線を隅田川の下をくぐって東京駅まで来て、今の丸の内広場の下に、地下駅が御座います。あそこへ入れてきたのですけれども、そのときに、丸の内の北口ドーム、あの真下へ入ることになった。その工事を北口のドームを壊してやるか、あるいは借受けてやるか、どっちにしようかということ僕らは困っていた。一応御前会議で当時石田総裁、磯崎副総裁に決めてもらおうではないかということになり、壊してやれば二億円安い、当時建築課長の十楽寺義彦（昭18理甲）、今日は来ていませんけれど、十楽寺が北口のドームを壊したらこんな格好になりますという絵を描いて、それを種にして三回ぐらい議論してもらった。磯崎さんは二億はもったいないから壊してやりましょうと言う、石田さんはそんなみつともないことはできるか、飛行機でいえば片肺飛行のようなものだから、そんなこととはわしはOK言えぬといわれた。結局借受けして、壊さないでやろうということて今

の地下駅が出来上っているわけです。

東北・上越新幹線の計画

停車場二課長を三年二か月猛烈に忙しい仕事をさせられましたが、四五年五月に新幹線鉄道整備法の成立が近付いたので、普通なら地方局長に出て、それから本社の局長に戻るというのが普通なのですが、前に地方局の課長になるのをけとばされて、今度は地方局長になるのをけとばされて、それで幹線調査室長をやれと言われて、地方局長をやらずじまいになったのです。それが四五年五月ですが、それから四六年二月に新幹線鉄道整備法が成立して、東北新幹線は国鉄、上越新幹線は鉄道公団がやれということになった。けれども、運転、営業と輸送に関する設備の内容については、鉄道公団は国鉄のOKをもらいなさいというこういうような条件があったものですから、そこで僕は東北と上越と両方みなければいけないということになった。

幹線調査室を新幹線総合計画部と名前を変えまして、新幹線総合計画部長になったわけです。そこで、東北、上越両新幹線の駅配置、これは例えば東北でいえば、宇都宮とか福島とか、仙台とか、盛岡とか、誰がみても異論のないようなところはこれは問題にならないのですけれど、そのほかの中間駅、これが非常に問題になるわけです。地元の人は自分

のところへ駅をもつてきたいと必死です。昔、東北線ができたところに、あんな煙を吐くものはいやだと言って賛成しなくて、それでほかのところへ線路がいつて別のところに駅ができた。そのために自分の町は非常に発展が遅れたと、そういう苦い経験があるものですから、どうしても自分のところへもつてきたいというので、その競争はものすごいものだった。知事さんが来る、副知事さんが来る、県会議員は来る、市長は来る、市会議員は来る、青年会議所は来る、もちろん代議士先生も来ました。そのころ先日亡くなった井辻憲一（昭18文丙）君が岩手県の副知事をやっています、彼も僕のところは何遍も陳情に来たのです。それでもう一つは新聞記者です。村尾さんがここにおられますが、国鉄の記者クラブは全部社会部の記者で、駅がどこにできるかはそれは大変な特ダネです。これをスクープするかしないかは大変なことなので、新聞記者はしょっちゅう僕のところへ来るのです。さっき言った地元の陳情と新聞記者の攻勢と、毎日少なくとも四件か五件その相手をしておったわけです。そういう扱いは非常に難しい問題で、ちよつとでもそれが洩れたりしたら、そこで不正な買占め事件やひどい誘致合戦が起るとか、いやなことが起るものですから、そういう相手は殆ど僕が自分でやったわけです。

だけど陳情に来る人が遠来のお客さんで、わざわざ遠いところを来られた人に、木で鼻を括ったような返事をして帰ってもらうわけにもいかないし、新聞記者諸君にも、あんな

りつれない話をするわけにもいかない。だから現地から来た人については、僕が現地へ行けば行っただけで問題になるものですから、丁度いいチャンスですから、新幹線の特性はこうこうしかじかこういうものなんですから、そうべたべた駅を作ることとはできないのです、という話を懇切丁寧にしました。また、新聞記者諸君にはああでもないこうでもないぐじゃぐじゃ言ってお茶を濁した。肝心なことは一言も言わなかったけれど、そのうち何となく納得したような顔をして帰って行くわけです。そのうちに、新聞記者諸侯は僕がどの社に対して、公平とか平等な扱いをする、よく偉い人で或る新聞に対してだけは特別のニュースを流すとか、そういうことをやる人もおられたようですけれど、僕はそういったことを一切やらないで、どの社に対しても公平に、何処に対しても同じような態度で扱ったものですから、そのうちに新聞記者諸君も安心して、僕のところへ来ても穏やかな顔で雑談をして帰るといふうなことになりました。

しかし、本社のデスクはそれだけではなかなか了解されないで、お前は何年記者クラブにおるのだとか、もういい加減駅のことをかき出して来いと言って何度もせつかれるのでしよう、そのうちに我慢しきれなくなって、憶測記事を書くわけです。その憶測記事が新聞の一面にぱつと出る、すると大騒ぎになって、そうすると記者は直ぐに僕のところに飛んで来て、僕の顔色を見るわけです。自分の出した憶測記事が当たっているか当たっていない

か、これは大問題なものですから、僕の顔色を見て、当っているか当っていないかというようなことを探りに来るのだけれども、僕はそのようなこと一切知らないような顔をしているものですから、当っているのか、当っていないのか分らず不安げな顔をして、帰って行くとそんなことが何度ありました。

駅問題で最後まで守り抜いた原則は、三〇キロより短い駅間距離を作らないということです、これを絶対守らなければならない条件にしました。その当時は東北、上越新幹線が終って、今度は今やっている整備新幹線、それから更に、七〇〇キロの新幹線をやろうという、そういった新幹線ブームのものとすごい時代でした。ですから、一個所短い駅間距離を作ると、あそこにできたじゃあないか、俺の所も、俺のところもというようなことで示しが付かなくなつて、短い駅間距離だらけになつてしまつて、折角の新幹線の特徴が失われます。そのようなことを心配したものですから、絶対、その方針は曲げないということ徹底してそこを守つたのです。それで、東北新幹線では仙台盛岡間で、一の関、水沢、北上、花巻、盛岡の間はみんな一五、六キロしか距離がないわけです。そのうちで水沢なんか最も心配だったのでしよう、椎名さんの地元でもあったので危機感を抱いて、えらく元気がよくて、青年会議所も張切つて僕のところへ来たりしていました。もう一つ花巻、ここもなんか危なそうだということで、花巻の市長さんが何遍も僕のところへ来まし

た。それで花巻の市長さんは国会議員をやってそれから市長になった、八重樫さんとおっしゃる人だった。それから、北上の市長さんは小使さんから刻苦勉強をして市長さんになった本当に木訥な方で、それで小使さんの市長のところに駅が出来て、国会議員の市長のところは駅ができないなんて、とても花巻の市民は我慢ができないとそんなことがあったものですから、ものすごい陳情のわけです。

それで新聞記者発表の日にちも時間もきめて、もう四、五日後に発表するということになって、どうも水沢の椎名さんのご機嫌が悪い、どうもうんと言わないらしいとこういう話が聞えてきた。それで最初僕と工事を担当している新幹線建設局長と二人で、椎名さんのところへ行ったらけれども門前払、副総裁が行ってもだめ。最後に総裁の磯崎さんが行って、札幌まで新幹線が延びたときに、保守の都合で駅を作るようにしておきますから、それで勘弁してくださいと、駅が作れるようにしておきますからというので、それでようやく御納得がいった新聞記者発表すれすれで、OKになったのでした。

それからもう一つ、上越新幹線の方では、高崎の次に渋川、それから沼田、水上温泉、湯沢とこれもみんな一五、六キロしか駅間距離がなくて、そのうち渋川が非常にやかましく言われて来たものですから、渋川の芽を摘んでおかなければいかんというので、線路を山の方へ少し振ったのです。そこに子持山という山があつて、そこへ振ると地質調査か

ら、相当水が出そうだということが或程度分っていたのですけれども、思い切って振っちゃった。それは中山トンネルといいますけれども、実際工事をやりだしたら、ものすごい湧水で、工事が途中で何遍もストップしまして、それで上越新幹線が東北新幹線より開業が半年遅れたのです。そういうことが御座いました。渋川をけ飛ばしてその次は沼田になるのですけれども、沼田はルート選定上どうしても入れられないものですから、道路が各方向につながる、便利の良さそうな今の上毛高原の場所に駅を作った。なんであんなところに作ったのかと不思議に思われるかも知れませんが、そういういう経緯だったのです。それで上毛高原の次が湯沢、とこういうことになるわけです。

それであそこは群馬県ですから、中曽根さんと福田さんという偉い先生が二人がおられるので、ここもご挨拶に行っておかなければいかなあというわけで、福田さんの方は磯崎さんが一高の野球部の先輩後輩の関係かななかで、わしが行くといって行かれて、中曽根さんの方はお前行って来いと言われて、私が総務会長室へ行ってかくかくしかじかでこういう風に決めさせてもらいたいと思いますと言ったら、ごじやごじや言わないで、よし分った、これは椎名さんと大分感じが違いました。鉄建公団の方は、総裁が行ってご挨拶したそうです。

それからもう一つは那須塩原、あそこはご用邸が御座いますので、宮内庁にご挨拶して

おかなければいかんというので、宮内庁も行きました。村尾さんは前に宮内庁の担当だったそうですけれども、宮内庁という役所は行ってみるとほんとにしんとして、実に静かな役所です。

最後に東北・上越新幹線の東京ターミナルをどうするかが難問でした。東北地方や新潟の方々には上野は東京ではない。どんな応援でもするから、東京駅に乘入れて、東海道メカロポリスと繋げて欲しいという、極めて強い望みを持つておられた。上野に駅を作ると三キロ余りで東京ターミナルとなるので、将来北陸新幹線ができるときは、恐らく新宿がターミナルとなる、上野・東京があると、池袋をパスする口実がなくなる。従って上野に駅を作らず、上野公園の地下を抜けて、東京駅に入れるという案が、運輸大臣への認可申請の原案で、その形で大臣認可が下りたのである。

その後、台東区内の用地買収が難航したため、台東区の要望を入れて、上野に地下駅を作ったが、僅かの期間ターミナルとして使っただけで東京乗入れが実現した現在では、上野地下駅は無用の長物の感が深い。

それで、私はこの仕事を通じて鍛錬をしたというのは、知っていても言っただけの悪いことは絶対言わないということ、どんなに嫌を掛けられたって言わないということ。そういう訓練をしました、今でもそれが役にたっているかどうか分かりませんが、それで、あると

き、記者クラブと国鉄幹部の懇談会が御座いまして、一杯飲んでいるときに、ある記者が富井部長というのは、この人の話を聞いていると、そのうちなるほどと思えて帰ってくるのだけれど、いざ記事を書くこうと思ってみると肝心のことは何一つ言ってくれていない、と言って嘆いた。当時の井上副総裁がそれなら富井を広報部長にするかなんて冗談をいわれて、大笑いしたことが御座いました。

七千キロ新幹線の調査

東北・上越新幹線の仕事が済んで引続き整備新幹線、その整備計画決定のための調査をやれという命令を受けました。これは北海道、東北の盛岡青森間、北陸新幹線、九州新幹線、これは北海道ですと室蘭廻りにするか、小樽廻りにするかというルートの問題でえらい騒ぎになる。北陸新幹線では米原廻りにするか、小浜廻りにするか、これも大問題、九州も南の方へ行ってルートが二つぐらいあるわけで、それをどうするか、これもえらい騒ぎになったわけです。

しかし、この頃になると事務当局の仕事よりもみんな田中角栄さんの方を向いてしまう始末です。それで田中角栄のところへ行ったらこう言うってましたよと言って、田中さんが簡単な略図のようなものを描いて、田中さんが描いたのはこれですよ、あなたがこの

話を聞かないとえらいことになりますよ、といったことを言っておどかされたりなんかしたのです。そういうことをやり、更に七千キロの新幹線、これはもうやたらにあちこち全部大盤振舞いで、例えば、羽越新幹線だとか、中国縦断新幹線、四国縦断、横断とかやたらに新幹線を描きまくって七千キロの計画、それら全て鉄道建設審議会にかけてOKになって、僕の一連の仕事はそれで終わったのです。

それが四八年一月でしたけれど、終わったとたんに、その一週間かそこら位後だったですか、オイルショックが起りました。だからものの一週間決めるのが遅かったら、こんなオイルショックの状態になっているのに、そんなにじゃんじゃんやっていいのかというふうな議論が必ず起って、あそこまでいかないでストップしちゃったのではないかという気がいたします。

そのとき、長崎新幹線、九州新幹線は、福岡・鹿児島の外に長崎も入れるいれないで大騒ぎになった。当時の長崎県知事の久保さんがえらくご熱心で、ここでも本田千代松君（昭18文乙）が企画部長で、僕のところへ何遍も陳情に来ました。その当時、岸要君（昭18文乙）が警察から国鉄の公安本部長になって来ていまして、僕は彼の部屋へ行っているのだべっているうちに、ひょっと名簿を見たら文乙の本田千代松が出ているのです。そんならあいつも一緒かと、それが分ってからは、今でも年賀状のやりとりはやっています。

本田千代松君と岸君それにさっきの井辻君と四人が奇しくも三高同期という関係があったのです。

三年八か月の新幹線関係の仕事が全部終りまして、やれやれ終ったなというところで、麻雀をやりながらステーキを食べていたら、胃がいやな痛みになりました、それが胃潰瘍の第一回目でした。僕はそれから三回やって合計四回胃潰瘍をやったのですが、そのままほっといたら癌になりますよと言われて、入院して第一回目の癌の手術をして、三分の二を切りました。それから六年半たったら、今度は成人病検査であなたはまた癌になってますよと言われ、癌ができた残りの三分の一を切って胃が無くなった。それから二年半位になりますけれど、そのあと割合元気で、顔色もごらんになったような顔色で何とか無事に過しております。

考えてみると、東海道新幹線をはじめ新幹線計画をまとめる仕事、一方東京地区の膨大な通勤対策工事の推進も担当し、土木技術者としてはこんなに仕事運に恵まれ、本当に有難かったと心から感謝しております。

経営計画室長

新幹線の仕事が全部終わったのが四八年の十一月か十二月頃で、四九年一月に今度は経営

計画室長になれと言われました。これは前の審議室の名前が経営計画室に変わっただけなので、ここの勤務は、課長補佐のときと、調査役のときと、室長のときと僕にとつて今度で三度目です。これはその頃騒がれていた国鉄再建計画の事務局のようなもので、自民党の交通部会、自民党政調会の国鉄問題懇談会、運輸省の国鉄再建問題懇談会、国鉄諮問委員会、こういう国鉄問題を議論する場が沢山ありまして、そのたびに、しょっちゅうそんなところへ呼出されて、意見等を主張しました。けれども、いつまで経っても同じような数字のいじくりばかりでさっぱり進まないのです。何遍も再建計画を立てては駄目になり建てては駄目になり、本当に賽の河原でさっぱり先が見えなかった。それで最後に分割民営化の大改革になったのですけれど、それぐらいのことをやらないと、とても解決しないような状況だったのです。

この仕事を二年足らずで後任者にバトンタッチしまして、常務理事九州総局長ということにしてもらったのです。これは有難いポストで、運転事故は管理局長が責任をとる、労働問題も管理局長が責任を持つ、ということで九州総局長というのは九州国有鉄道の総裁みたいなものです。位はやたらに高い。そのうちにスト権ストの問題で藤井総裁から高木総裁に移ったものですから、そのあおりをくらって折角九州へ行ってのんびりしようと思っていたのに、五か月で首都圏本部長になれという話があつて東京へ舞戻った。

九州総局長も、首都圏本部長も、位がやたらに高いのだけれど、君臨すれども統治せずという、そんな感じなのです。極めて気楽な商売という大変ですけれども、そういう看板ポストのようなものです。しかし、九州総局長と首都圏本部長では社会的な地位がまるで違います。九州総局長だと九州の大將で、行かれた方もおられると思いますけれども、要するに九州ではトップクラスのわけです。ところが首都圏本部長になると、周りに総理大臣あり、運輸大臣あり、総裁あり、いろいろの国会の先生方もありで、偉い人が一杯います。ですから、例えば料理屋へ行くにしても、九州だったら一流のところへ行って下さいよ、一流のバーへ行ってくださいよ、それでないと困ります、といった言われ方をされたのだけでも、東京ではとてもそんなところへ行けないわけです。車も九州のときにはプレジデントに乗っていた、ところが首都圏本部長になると、5ナンバーのクラウンかなんかです。プレジデントかセンチュリーは総裁か副総裁、そのへんがご乗りになる。従って車一つとってもまるで待遇が違い格落ちになる。そんな思いをしました。

首都圏本部長で配下の人数を勘定してみたことがありますが、鉄道管理局七つ、車両工場が四つ、工事局が、これは電気工事局も、建築工事局も入れて工事局が七つ、それから自動車局が二つ、それから給電管理局とか、資材事務所とか、そんなところを色々いれますと、配下の総人員が一〇万人位になります。それぐらいの大部隊だったのに、さっ

き言った君臨すれども統治せずで、位ばかり極めて高いけれど気楽な商売を最後にさせてもらったのです。

国鉄を卒業

それで五三年一二月に三年の役員を終えて、この国際観光会館に来たのです。ここへ来たのは、私の前任者が国鉄のやっぱり土木のOBで、私が二回位お仕えたことのあった方で、お前このポストはいいポストだからわしの後に来い来いと、随分前から目を付けられて、それで要所要所に全部その人が根回ししてくれていました。それで、いやもおうもなしにここへ来て、ここで雇ってもらったのです。ここは三井不動産が筆頭株主で、私が出来たときの社長は江戸英雄さん、ご存知だと思いますけれども、江戸さんの次の社長は坪井東さん、これも三井不動産の会長をやった方です。三井不動産の会長が本業の、そういう偉い人が社長だったものですから、決算書類、それから役員報酬、役員賞与、組合のベースアップをどうするかと、それぐらいのことを、年度末に社長にお伺いするだけで、後は全部お前思い通りやりなさいといわれた。そういうことで全部任せてもらって、それでこの仕事も非常に楽しくやらせて貰いましたけれども、今は大変です。僕がやっておったときはバブルの時代だったので非常に成績が良くて、あんまり辛い思いはしないです

みましたけれども、僕の後任の副社長はいまひーひー言っています。

そのうちに鈴木ホルタンがやっていた茅場町の紅萌クラブが駄目になって、その代りを
お前のところでやってくれんかと、今自昭会におられる井垣さんから頼まりました。彼は
陸上部の先輩なものですから、承知しましたということで、紅萌クラブの代りを平成二年
八月からずっとやっています。そんなことから、関東支部大会をホテル国際観光でやって
頂き、お蔭で随分三高へのご恩返しができました。

(株)国際観光会館顧問・元代表取締役副社長)