

らくがき帳

国鉄建設局



高松 良晴

TAKAMATSU Yoshiharu

1. 国鉄本社ビル

東京駅丸の内北口、横断歩道の向こうに白亜の高層ビルが空に向かって立っている。

ビルの足もと、横長の置き石には、生命保険会社の名前が刻まれている。

かつて、ここには、旧国鉄、日本国有鉄道の本社があった。空襲にも耐えられるよう屋上には古レールが埋め込まれたと言われた旧館と、各階層に大きなガラス窓が並び戦後建てられた9階建ての新館とからなっていた。

新館8階に本社建設局があった。蛍光灯の白い輝きが連なり、たばこの煙で黄ばんだ天井。足もとまで書類一杯の事務机。その谷間に小さなテーブル。白いカバーがかかっているものの底の抜けそうなソファ。そこで、日本全国の線路平面図や停車場配線図などを広げてのわいわいがやがやの日々。日が落ちると総括補佐の「おい」との一声で水割りを作り、コップを握りながらの鉄道の建設改良の議論が、課長もヒラも関係なく、なおも夜遅くまで続いた。みな、国家百年の計への思いが強く、真剣だった。しかし、国鉄改革論議の中では、それが、土木屋の思いあがり、国鉄赤字の大きな原因と、強い批判を受けることともなった。

国鉄という城が落ちるとき、その本丸は売却するのでしょうか、との国会質疑を受け、国鉄本社ビルは取り壊され跡地は売却された。そして、再開発ビルが立つ景色となった。

国鉄はJRとなったが、東京駅では、新しい地下ホームに京葉線電車が入り、地上では、上野止まりの東北新幹線が直接乗り入れ、さらに中央線ホームのより高層化、北陸新幹線ホームの増設など改良工事も進み、東京駅構内も大きく変わった。これらは、国鉄本社ビル8階、あの小さなテーブルを囲んでの議論の積み重ねが

基礎となっている。

どこの街角でも、古屋が取り壊されると、そこから前の景色が全く消え去り、今が昔からあるようにしか見えない。同様に、日本国有鉄道の本社ビルが東京駅前にあったことも、東北新幹線が上野止まりであったことなども、すでに歴史の渦の中に消え入りつつある。

2. 公文書の保存・公開

最近、こんなことがあった。埼玉県・さいたま市主催の地下鉄7号線延伸計画勉強会。ひろげられた航測図面を見たとき、これはまずい、と思った。住宅地の真ん中を、新しい鉄道ルートが通り抜けている。これでは東海道貨物別線問題の二の舞となりますよ、と申し上げた。だが、どなたも、なんのことかとお存知なかった。

昭和40年代中頃、国鉄は、東海道線の通勤輸送対策として、横浜駅を通る貨物専用線を旅客専用線とし、代替として横浜市郊外の住宅地を抜ける貨物別線を建設しようとした。そのため、新貨物線反対の大々的な住民運動がまき起こり、現地には、「国鉄と泥棒入るべからず」の立て看板が並び、「貨物別線断固粉碎」のビラが舞い、怒号、罵声が飛び交う喧騒の日々となった。14年の歳月を経て、やっと、飛鳥田横浜市長の仲裁で解決した。

それが東海道貨物別線問題であった。すでに30数年前のこととなったが、鉄道整備に携わる方々、当然知っておられると思ったのだが…。えっ、との思いだった。

あのごろ、公のためにと、何もかも家族もほったらかし、鉄道網作りに情熱を傾けた方々の顔が浮かぶ。だが、すでに彼らの闘いの跡は忘れ去られようとしている。同じ時代を生き、同じ仕事に携わった一人として、忘れ去ってほし

くない。出来れば、次の世代へ伝えていきたいと思う。過去から現在があり、その今が将来へとつながる。欧米諸国では、政治外交、行政の記録が逐一保存されている。最終的な合意文書だけでなく、その意思決定までの詳細なやりとりがファイルとして残され、しかるべき時期には公開されている。

他人事ではないと、自分自身でこれまで携わった鉄道整備のいきさつを、お客様、鉄道事業者、行政、地元、それぞれの立場から検証し、記録を作る作業にかかることとした。

手始めに、やはり難航した東北新幹線東京・大宮間の建設経緯を追うこととした。

昭和40年代後半から、美濃部都知事の反対表明、上野駅設置要求、埼玉県南の反対、通勤別線（埼京線）新設、そして、国鉄再建監理委員会からの凍結指示、用地の収用採決、御徒町駅付近での陥没事故などが続き、東京駅開業まで20年かかったプロジェクトだ。

まず、上野駅も埼京線も記載のない当初認可の工事実施計画（その1）の図面を見ようと、行政の窓口に向った。対応は親切だったが、求める資料の所在は要領得ず。なるほど、福田康夫首相が在任中に公文書の保存・公開に力を入れておられた所以かな、と感じた。こつこつとやるしかない。人は、夏の宵、精霊流しのともしびを沖へと送りながら、その灯りをいつまでも胸に残そうとする。そんな思いである。

3. 国鉄建設局

日本国有鉄道組織規定には、「建設局は線路、建設物、停車場設備及び発電設備の新設及び改良に関する事務を行う」と記載されていた。昭和27（1952）年8月に設置された建設部が、昭和32（1957）年6月の組織改正で建設局となり、同時に、実施部隊としてそれまでの地方工事事務所が地方工事局へと昇格したのだった。折から、戦災復興から、もう戦後ではない、と言われた経済成長の時代の中での鉄道網整備への対応であった。

新橋・横浜間建設時の井上勝の鉄道寮から、中央停車場を中心とした建設工事を担当した岡田竹五郎の新永間建築事務所などを源流として、人が育ち、国鉄建設部・建設局へと繋がった。初代建設部長藤井松太郎は、「トンネルの松」とも言われ、後に国鉄総裁としてスト権ストにも対応し、2代目建設部長大石重成は、幹線調査室長として東海道新幹線の投資計画をまとめ、

地元交渉を一切引き受け、建設工事の総指揮を執った。

東海道新幹線建設工事の終わり間近の昭和37（1962）年、筆者は2度目の受験でやっと日本国有鉄道に採用された。岐阜、東京第一、下関の工事局勤務を経て、昭和50（1975）年から、建設局計画課勤務となった。

計画課長江島淳は、海軍兵学校江田島の出身。気力溢れ、兵学校講堂の掲額「五省」を地で行く方だった。「五省」とは、「1. 至誠に悖るなかりしか、1. 言行に恥づるなかりしか、1. 氣力に欠けるなかりしか、1. 努力に弛み憾みなかりしか、1. 不精に亘るなかりしか」とあり、兵学校生徒は、朝夕、額を仰ぎ唱和反省させられた、という。

課長室からは、日々、大部屋の我々にシートノックの球が飛んできた。

「建設局は、常に新しいプロジェクトを考え、それを提案し実施に移すところだ。」

「鉄道建設は金と時間がかかる。第一は国家・国民のためになること、次に国鉄のためになること、三番目があるとすれば建設局のためになること、その逆は絶対に駄目だ。」

「君らの世代は、まるでトンボ鉛筆だ。どれをとっても同じJISマーク。全く独創性がない。君らは先輩の遺産を食い潰しているだけだ。もっと、頭を使って、新しい鉄道計画を作れ！そうかと言って、土木屋だけの唯我独尊になるなよ。列車を動かしているのは旅客局や運輸局だ。彼等の理解無くして何も進まない。」

「法律や規定は人が作ったもの。所詮その基本は世の常識だ。法律や規定の条文通りやるなら馬鹿でも出来る。難しい協議をまとめるのは、その但し書きを如何に読むかである。良い意味での悪知恵が必要だ。」

江島課長は、言葉だけの指揮官ではなかった。9階大会議室での組合との集団交渉の矢面に立ち、「俺も同じ土方（どかた）だ、お互い、仕事やってなんぼだ…」と、直接職員の説得にあたり、また、現場のロッカーに汚く貼られたビラを、一人黙々と剥がしておられた。

一方、労働案件の解決や投資計画の理解を得るため、夕方になると、ただ一人、「たぬき」1本をさげ、職員局（7階）、経理局（6階）、秘書課（5階）の課長室に通っておられた。

それから、さらに10年、昭和61（1986）年秋、江島課長は郷里山口県選出の参議院議員として、国鉄改革特別委員会の与党理事となっ

ておられた。11月27日、国鉄改革法案は起立採決で委員会可決となった。採決寸前まで野党理事とやりあい、起立賛成しておられる姿を、筆者は政府委員席の末席から拝見しつつ、「今、時代の歯車が回って行くな」との感慨だった。歩いて帰る夕暮れ迫る国会構内、黄色の銀杏の落ち葉が風に舞っていた。

翌年昭和62（1987）年3月、国鉄解体とともに、建設局も工事局も消えてなくなった。同じ頃、気力溢れ元気でおられた参議院の先生は、急な病で、JRの発足を見ることなく、すーと、逝ってしまわれた。

「労使関係、その良し悪しは、お互いの鏡である」と言われる。使用者側だけで仕事出来るわけではなし、現場職員と一体となってこそ業務は無事遂行される。

「なんばしちよるか！もっと勉強して貰わんと！ばってん、私らだって、一生懸命新幹線の工事に取り組んでんだ！」とテーブルの向こうから、どーんと怒鳴られた。

集団のわあーとの声にぐるっと取り囲まれてのやりとり、その真ん中に、いつも彼、下関工事局出身の国鉄労働組合本部特別中央執行委員中島昌幸の姿があった。誰しも「中島さん」とは呼ばず、「昌幸（しょうこう）さん」と呼んでいた。小柄だが、ちょっと小太りで、人懐っこい目で話かける彼には、それがぴったりであった。しかし、声は大きく、「こんなことでは、交渉止めた、止めた…」と叫びつつ我々に圧力をかけるとともに、同時に、後ろの組合員をも説得していた。まさに、一方の旗頭であった。

山陽新幹線博多開業後の東北新幹線建設への工事局職員の配置転換交渉、なにせ1,000kmを超える移動だけに揉めに揉めた。その最中、彼、ひょっこり、建設局大部屋に来て曰く、「工事局の誰しも、鉄道を作ることに誇りと夢を持っています。労働条件はしっかり詰めさせて貰いますが、何処にも行きますよ。それより建設局、辛くても、性根を据えて貴方方の主張を貫きなさい。私も、それが皆の為になると思う」。

その東北新幹線が盛岡から上野まで開通した頃、彼は体調を崩し、折からの国鉄改革の嵐、「建設屋の無理な投資で国鉄は破綻した」との大合唱に寝てもおられず、下関の自宅から、奥さんの目を盗んでは、見つければ「博多に行ってくる」と言って抜け出し、身銭を切って飛行機で東京に飛び、工事局の将来を案じてあれこれと動き回っていた。

しかし、国鉄がJRに変わる頃、昌幸さんもまた逝き、工事局も消えて無くなった。

だが、彼の没後25年、工事局で育った次の世代が九州新幹線を全通させた。今や、毎日、新大阪発鹿児島中央行の新幹線電車が、彼が眠る下関中央霊園の脇を走り抜けている。

4. 気力に欠けるなかりしか

東京駅八重洲口に、高層ビルが2本、すっくと立った。すでに昭和30年代、東海道新幹線建設着手の頃、東京駅に高層ビル建設との構想があった。その折のデッサンは、今の光景そのものである。この構想は立ち消えとなったが、その研究成果、「柔構造」が建築高さ制限31mの壁を打ち破り、霞ヶ関ビル建設へとつながった。いわゆる「超高層のあけぼの」である。そして、今、容積率1,200%、空中権移転などの政策手段にも支えられ、50年前のデッサンが現実のものとなった。

昭和30年代後半からはじまった高架複々線化の東京五方面作戦。最後に残った中央線三鷹・立川間、複々線化は残るものの高架化は完成した。東京五方面作戦の構想は、すでに、戦災後の昭和20年代後半に作られている（「東京付近改良計画」：昭和31年度、国鉄東京工事局）。この作戦が、東京圏の街づくりを促進し、今の駅の賑わいの基礎となっている。

これら鉄道に大きな実りをもたらした構想は、本社建設局・現地工事局における、こういった鉄道を作りたい、あのような駅を作りたいとの夢から生まれ出たものである。

勿論、便利なものへの思いは、JRとなっても、新在直通運転、デジタルATC、バリアフリー、Suica・PASMO、ホームドアなど新たな構想が実現している。

いくら夢を思い浮かべても、それを実現するための手立てを考え、技術を開発し、人を説得するなど、行動を起こさねば、それは夢で終わってしまう。批判をするだけの人、組織では夢は実現しない。夢の実現に向けての行動が初めて世の中は変わっていく。

それは、高度経済成長期だろうが、人口減少期だろうが、いつも同じことである。

成否の要は、夢の実現へ向けてのやる気である。海軍兵学校の「五省」の一つ、「気力に欠けることはなかりしか」は、今も生きている

（国鉄OB）