

# 34年の旅



独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事長

石川 裕己

ISHIKAWA Hiroki

2015（平成27）年3月14日06：01「かがやき500号」が満員の乗客を乗せて金沢駅を出発した。08：32東京着の予定だ。北陸新幹線の建設を担当した鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事長として、太田国土交通大臣、谷本石川県知事、真鍋JR西日本社長等と共にテープカットに参列した。

1981（昭和56）年3月31日上野駅13番ホームの寝台急行「能登」に誰の見送りのもなく一人乗り込み、列車は21：49暗闇の中静かに発車した。翌朝05：50約8時間かけて初めて富山駅に降りた。寒い。静かな市内には、4月というのに雪が残っている。

富山県庁で辞令を貰う。「富山県吏員に採用する。知事公室、新幹線対策室主幹を命ずる。」

北陸新幹線等は、1973年整備計画が策定されたもの、オイルショックや国鉄の経営赤字などにより「凍結」されていた。

これらの新幹線の想定旅客数は、東海道新幹線の10分の1以下であり、旅客運賃収入だけでは建設費を賄えない。安定的な巨額の建設財源を確保することが最大にして最も困難な

課題である。

中沖富山県知事は、熱心に関係者に陳情に廻った。県庁マンになった私は、知事が日本鉄道建設公団の仁杉総裁に陳情に行った際に随行した。今勤務している鉄道・運輸機構との縁の始まりであった。

県庁の新幹線対策室の細川室長に「富山から東京迄、昔は12時間以上かかっていたが今は6時間程度で行けますね。飛行機なら2時間チョットで羽田に着きますね。どうして新幹線が欲しいのですか。」と質問した。細川さんは、「富山県の南は高いアルプスがあるが、それを越えた先の太平洋側には東海道新幹線が走っている。何故我々が同じものを望んではいけないのでしょうか。日本に新幹線がなければ我々は望むことはないですよ。」と淡々と語った。

翌年、県庁の商工振興課長になった。県の産業振興の仕事で、企業誘致も重要な仕事の一つである。各県とも、それぞれ工夫を凝らしながら、企業誘致に力を入れている。様々な情報や縁をもとに、東京や大阪、京都等の企業訪問を重ねた。M電子、F電気、S製薬、W被服等の誘致が

実現したが、大半は関西系の企業であった。実現しなかった例は数多くある。東京の外資系の某大手化学企業もその一つである。企業訪問をした時に、様々な項目に亘って厳しい質問を受けた。脈がある。誘致予定地のN値（地耐力）、周辺の送電線の状況、取水方法、水質の成分分析結果、排水の規制値、県内の関連企業の情報などなど。相手の立地担当者も真剣である。予定地の価格の交渉なども本格化した。しかし、結果はダメであった。某社は、本社と工場そして研究所が常に連絡を取り、新製品の開発、製品の改良、製造工程の改良等を行っている。そのため人の往来には、6時間以上掛かる富山は、やはり遠い。航空はジェット化したとはいえ、便数も座席数も少なく冬季には安定しない。というのが理由であった。因みに某社は千葉県成田市周辺に立地を決めたとのことであった。

3年間の富山勤務を終えて、運輸省に戻った先は、官房会計課予算班長であった。国鉄の分割民営化直前の予算編成である。大蔵省は、そのような時に整備新幹線を語るのとは非国民だと言わんばかりであった。

1987（昭和62）年4月、国鉄は分割民営化された。地方の不採算路線が廃止される中、整備新幹線の答えは簡単には出ない。沿線の陳情活動は熱を帯び、他方批判的な報道も相次いだ。その様な状況の下、1988年北陸、東北、九州新幹線の一部区間・暫定規格での着工順位が決定され、1989年高崎・軽井沢間が着工した。

1992（平成4）年整備新幹線の担当課長である鉄道局幹線鉄道課長に異動した。整備新幹線の公共事業費は僅か200億円程度である。8月には、西石動信号所・金沢間の起工式が小矢部市で行われ、鉄道局長の随行で参加した。その後、同局総務課長、審議官、次長、局長として整備新幹線問題に関わることになった。

この間、長野オリンピックに間に合わせるための財政投融資の借入、地方負担の制度改正、公共事業費の増額など、順次、財源確保の努力が続けられ、尺取虫のように建設が進んでいった。

鉄道建設公団は、長野県の協力も得て、総力を挙げて建設に取り組み、1997年長野までの開業を実現した。

その後、2000年には富山まで、2004年には金沢まで建設することが決定され、2014年度末開業に向けて工事が本格化した。

2007（平成19）年8月から鉄道・運輸機構で仕事をすることとなった。

北陸、九州、東北新幹線の建設が進んでいたが、工事費が増高することが判明した。地方財政が逼迫する中、各県は負担金が増えることに強く難色を示し、対応に駆けずり廻ることになった。

2013（平成25）年9月4日朝東京支社が公正取引委員会の犯則調査を受けた。北陸新幹線の消融雪装置の入札契約に際し、職員の情報漏洩事件が発生してしまった。懲役1年執行猶予3年となった東京支社職員Aは懲戒免職、罰金刑の職員Bは停職3か月の処分をするとともに、管理者責任として理事長をはじめ関係する

役員に対して厳しい処分をした。現場の職員が開業に間に合わせなければという強いプレッシャーに苦しんでいたのを組織として把握できていなかったことは慙愧に堪えない。2014年9月調査の結果と講じた改善措置を公正取引委員会に報告をした。二度とこのようなことを起こさないため、コンプライアンスの徹底、ガバナンスの強化、入札契約手続きの見直し、入札監視体制の強化その他の再発防止策を実行している。

再び2015年3月14日、金沢駅での出発式、祝賀会に参列した後、「はくたか562号」で富山に向かう。わずか23分で到着。富山での祝賀会に途中から参加した。多くの懐かしい人々に会うことができた。長年誘致に尽力をされた中沖元知事も元気な顔を見せており、祝賀会終了後、別室で、ゆっくり話をすることができた。

夕方には、石井現知事等との懇親会を終えた後、駅前の大衆酒場に行き、新幹線建設局の幹部達と合流した。皆酔っている。多くの難問を解決して開業に漕ぎ着けた喜び、2週間後には同建設局の廃止に伴い夫々富山から新しい任地に離れてゆく感慨、様々な思いが交錯し酒の量は増えていった。私もその中に浸りきっていた。

翌15日も穏やかな天候に恵まれた。ホテルからタクシーに乗り込んだ。行先は、上市町若杉×番地だ。市内から東に向かう。正面には雪で神々しい立山連峰が迫り、左手には時折遠くに新幹線の高架橋が見える。常願寺川を渡ると程なく、タクシーは止まった。このあたりですと運転手は言う。旧道の両脇に面して幾つかの民家が点在している。訪ねる家は何所か判らない。人の気配のするお宅で聞いた。「細川さんのお宅はどちらですか。」家の人は道端まで出てきて、「この近所には、細川さんはあちらに1軒、反対側に2軒あります。」私が「既に亡くなっておられるが、昔県庁に勤めておられた方のお宅を探しているのですが。」と話を継ぐと、「そこまでは判らな

いね。……」と。そこに一人の老婆が道端を歩いて来た。「あの人も細川さんですよ。」

声を掛けた。「昔県庁に勤めておられた細川〇〇さんのお宅を探しているのですが。」老婆は訝しげに見ながら、「それは私の夫です。」

私は「昔県庁の新幹線対策室で部下であった者です。新幹線が開通したのでお墓参りに来ました。……」老婆は驚きながらも、脇の路地を通り、畦道を歩いて、水田の一角にある墓所に案内してくれた。墓前で細川さんに、新幹線の開業を報告した。奥様には、改めて、名刺と機構が作成した北陸新幹線のパンフレットを差し上げた。「夫も喜んでくれると思います。実は、東京に嫁いでいる娘が、今日、孫と共に夫の遺影を携えて新幹線に乗って帰って来るのです。とても楽しみにしています。」

北陸新幹線の建設には、政治家、経済人、JR東日本・西日本の社員、国・地方の公務員、鉄道建設公団・鉄道運輸機構の役職員、請負事業者、下請け事業者、資材事業者、地権者、沿線住民、マスコミ等々数えきれない人々が、様々な立場で直接・間接に関係した。地権者は約6,000名に及ぶ。多くの人々が、夫々の地で、様々な感慨を持ってこの日を迎えた。完成・開業を見ずに亡くなった人も多い。

昼前に富山駅に戻った。駅周辺は多くの人で混雑をしていて、昼食を取ることも土産も買うことも出来ないまま、13:57発の「はくたか566号」に乗り込こんだ。列車内は、ほぼ満席である。

車窓から立山連峰を眺めていると睡魔に襲われた。人の動く気配がして目が覚めたのは上野を通過する時であった。乗り換えなしの2時間半で東京駅に到着した。34年の旅は、終わった。

北陸新幹線（高崎・長野・富山・金沢）は、345km（工事延長357km）、建設費約2兆7,500億円、工事期間25年10か月の大事業であった。