

笹子
勝哉

上越新幹線汚職

黒の軌跡



KADOKAWA NOVELS

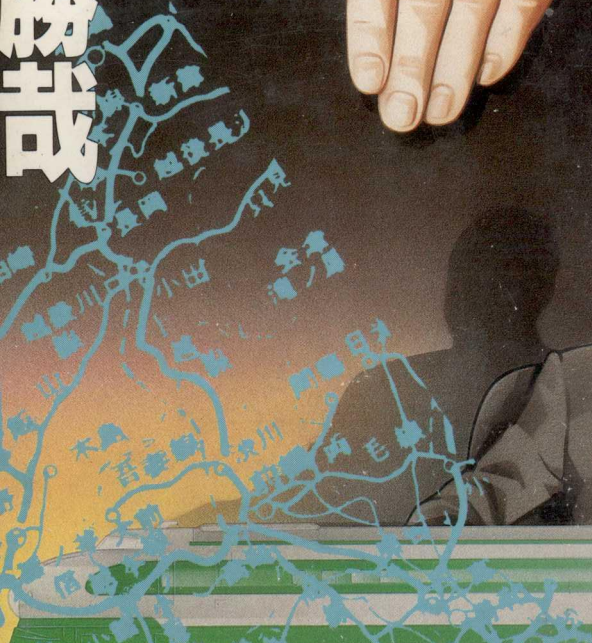
“今太閤”大里と群馬のボス榊原。
利権をあさる政治家の熾烈な暗闘!

書下し政治経済小説

笹子勝哉

上越新幹線汚職

黒の軌跡



KADOKAWA NOVELS

“今太閤”大里と群馬のボス榑原。
利権をあさる政治家の熾烈な暗闘!

書下し政治経済小説

角川



アドルフ・ヒトラー



●作者のことば

今から八年前、上越新幹線についての取材をした。

巨額の国家資金を投入した一大プロジェクトだが、

この内で動いたものは利権だった。国家資金を利用しての利権構造を垣間見たような気持になった。

ドキュメント・ノベルの使命は告発にあると思う。

そういう意味では興味のあるテーマだと考えている。

略歴 一九四三年神奈川県生。政治の裏舞台を描ける数少ない作家として注目を浴びている。



カドカワパブリズ

昭和五十七年六月二十五日初版発行

著者 笹子勝哉

発行者 角川春樹

黒の軌跡

印刷所 大日本印刷株式会社

製本所 株式会社宮田製本所

装丁者 岡村元夫

発行所 株式会社角川書店

東京都千代田区富士見三三三 振替東京三一五三〇八

電話東京三三三七二 大代表 〒一〇三

Printed in Japan 落丁・乱丁本はお取替えいたします

0293-773301-0946(0)

KADOKAWA NOVELS

黒の軌跡 くろのせき

上巻 新幹線汚穢

笹子勝哉

カバ―絵／山下秀男
本文イラスト／柳沢達朗

黒の軌跡
目次

第一章 エリート国鉄マンの出自

11

第二章 上越新幹線の浮上

24

第三章 総理大臣の野望

47

第四章 政敵の出現

72

第五章 張りつめた糸

97

第六章 政治の介入

125

第七章 利権分布

145

第八章 土地買占め

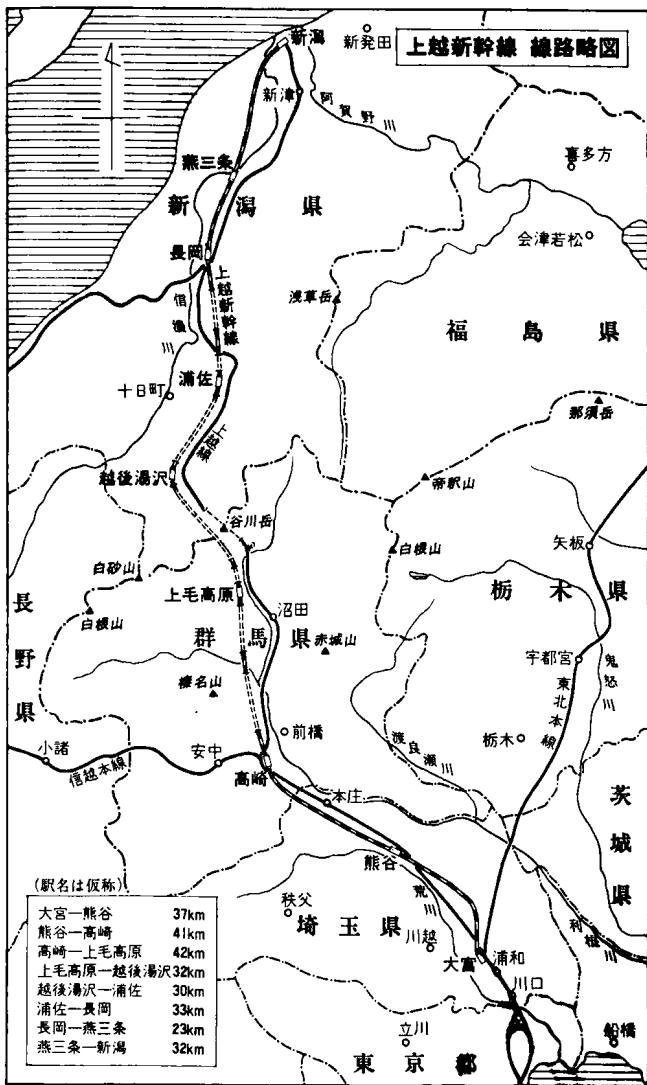
171

第九章 世に出た毘沙門天

192

第十章 汚職の発覚

207



第一章 エリート国鉄マンの出向

全国新幹線公団に大城弘が国鉄から出向を命ぜられてからようやく半年が終った。東大工学部を出た大城が国鉄へ入ったのはさして理由があつてのことではな

かつた。大城の父親が国鉄に勤めていたことで、子供の頃から、大人になつたら自分も父親の跡を継いで国鉄に入るものだと考えていたからにすぎない。そんな人間は国鉄の中には何人もいたのである。大城の父親は都内の機関区に勤め、停年まで路線工夫をやつてきた。それだけに息子の大城には、大学を出させて、国鉄内でエリートコースを歩んでもらいたいと考えていたようだ。

そうした父親の願いどおり、大城は東大工学部に進み、技術者として国鉄入りを果し、いたく父親を喜ばせたものである。大城が国鉄内ではエリートコースと

もいうべき、第二鉄道工事局からとくに選ばれて新幹線公団への出向を命ぜられたのは今年の春のことであつた。全国新幹線公団といえは国鉄本社からみれば、まったくの傍流であり、出向させられることじたいが、エリートコースに乗っている国鉄マンにとつては一種の左遷にも似た感じで受け入れられていた。が、大城のケースはこれまでの感じとはかなり異なつた出向であつたと言つてよい。

「大城君、君は新幹線工事については、これまでいろいろな経験がある。君も薄々は知つてはいると思うが、今度、政府部内で新潟県に上越新幹線を敷設する計画があり、これを新幹線公団の方で手掛けることになつたんだ。ところが新幹線公団の方には新幹線工事についてのエキスパートがおらん。何とか国鉄の方に協力をしてくれということを言われて、誰かと考えておつたのだが、ひとつ君に骨を折ってほしいと思つてね。それに今回の仕事はいろいろと政界も絡んでくるので、単なる技術屋というだけでは務まらないのだ。そのてん、君は技術水準は高いし、なかなか政治力もある。何と

か頼むよ」

上司である宮下第二工事局長に退社後に時間をとるよう言われ、連れだつて、行きつけの六本木のスナックに行った折にこう切り出された時には正直言つて大城も戸惑いを覚えた。

宮下が言うように、大城は自分でも新幹線工事については密かに自信を持っていた。難航をきわめた東海道新幹線工事を何とかまとめあげた実績が大城に第二工事局の課長のポストを約束させたからだ。山陽新幹線は起伏の激しい山間部を超スピードで走らせる技術的な問題もあったが、何よりも地元住民の反対運動があり、これで国鉄はすっかり手を焼いてしまったのである。大城がこの工事で一定の評価を得たのは技術的な指導もあったが、むしろ反対住民との積極的な対話を通じて、路線用地の確保に功績をあげたことであった。

こうした自負はあったが、まるで突然とも思える宮下の申し出に大城は一瞬まごついた顔付きになった。

「私が……ですか」

「いや驚くのも無理はない。実はこのことは高元総裁が新幹線公団の久代総裁に直に頼まれてのことなのだ。高元総裁は私に人選を依頼してきたというわけなんだ。上越をこの前の山陽のようにうまくまとめたら、大城君、君には私のポストを頼もうと思つているんだがね」

宮下は大城の顔を下の方からのぞき込むようにして、グラスを口に運びながら語つた。大城もすでに四十一歳である。国鉄内部ではエリートとして通つており、それだけに将来のことを考えると、あるていど旗色を鮮明にしておかなければならない時にさしかかつていた。国鉄はもちろん国営である。しかも年々の赤字を抱え込んでおり、その累積赤字は十八兆六千億円という天文学的な数字にすらなつてきているのだ。それだけに、多分に政治との結びつきは強まりつつある。政界と国鉄幹部との関係はそのまま民間企業の社内派閥にも似たものがあつた。

現に総裁の高元恒平は大蔵省の主税局長、事務次官を経て国鉄へ天下つた人物で、現総理の大里俊栄につ

ながる人物であった。もともと、高元は大蔵省にあっては大の大利嫌いであったのが、主税局長の時に、大里が高元をバックアップして、金融界の税制上の恩典措置である貸倒準備引当金の無税積立分の利率を千分の十八から十五に引き下げたことで、すっかり大里になびいた、という経緯があった。民友党の最大のスポンサーである金融界の抵抗を排して、引当金税率を下げたことが、逆にいえば高元の省内での評価を高めることにもつながったからだ。後に、高元は同期入省組の橋本理財局長と最後まで大蔵事務次官のポストを争ったが、高元が勝ったのも主税局長時代の大利との関係が微妙に作用していたことはまちがいがなかった。

高元が政界では「大里派」に連なる人脈の一人であることは国鉄内部でも知られていたことである。宮下は敏感にその辺を察知するや、高元が国鉄総裁として国鉄に天下ってくるや、すぐさま高元に従ってみせた。

その宮下に上越新幹線工事についての仕事を依頼されたことは、いろいろな意味で大城にとってはある種

の決断を求められることにもつながると考えられた。「こんなことをお聴きしてどうかと思いますが、今度の上越の事は国鉄の内部でもいろいろと言われております。新潟県内を走るということは、大里総理の地元を走ることであり、今おうかがいしたように新幹線公団が手掛けるとなると、新幹線公団を作ったのは他ならぬ大里総理ですから、この辺に政治的な意味があるのでは……。それに、高元総裁や新幹線公団の久代総裁はともに総理に近いと言われています。そのあたりは……。内部でもその辺がキナ臭い話として伝わっていますよ」

大城は一段と声を落して宮下に尋ねた。

「さっき、私が言ったように政界との絡みがいろいろある、と言ったのは今、君が言ったようなことだ。それだけに単なる技術屋さんというだけでは務まる仕事ではないのだ。その点、君ならば、この辺のことも十分に飲み込んでやってくれろと考えた上でのことなんだがね……」

宮下はテーブルのオードブルからスモークサーモン

をフォークでつまみ上げると、口へ運びながら強い調子で語った。その言葉の端々には「ここまで打ち明けて話をしているのだから、拒否することは出来ない」

——こんな響きを大城に感じさせた。大城にしても、今をときめく大里総理の人脈に連なる高元総裁の意向でもあるこの仕事をやりとげることが、今後、自分の国鉄内における将来をどれだけ明るいものにするのか、その答えは決まっているように思えたのである。

「分かりました。微力ですが何とかお力になりたいと思えます」

「そうかね。ありがとう。改めて、君と僕の未来のために乾杯！」

宮下は大城の言葉を聴くと上機嫌になってグラスにブランドイを注ぐと、大形な仕種で喉に流し込んでみせた。

大城は新幹線公団へ出向してみても、改めて公団の内容が分かったような気がした。昭和三十九年三月の新

幹線公団法の制定によって設立された新幹線公団は文字どおり、その名のとおり新幹線を専門に手掛ける公団であった。公団が設立されてから今年で十八年になる。初代の総裁太田利吉は運輸省の事務次官を最後に天下った高級官僚である。太田は大里とは新潟県で同郷ということから懇意になり、退官後は大里のひきで初代の総裁におさまったというわけである。太田の次は篠塚総裁が就いた。篠塚も運輸省の天下り組で大里の人脈に連なる人物と見られていた。そして現在の久代周一は三代目の総裁ということになる。太田―篠塚―久代と続いた“大里派”の高級天下り官僚のもとで新幹線公団は膨張を続けてきた。

大城が調査部を通じて調べたところでは公団が創設されてから、十年間で三十二線六三九キロを開通し、それに費やした資金は七千八百五十五億円にものぼっていることが分かった。これらの資金はすべて大蔵省資金運用部から分配される財政投融资資金である。

へこれでは公団が無駄金使いの公団だと言われることだけはあな

大城は公団の内容を知るにつけこう思った。もともと、在来線の整備にしろ、新幹線の敷設にしても、国鉄に工事が局があり、何も新しく公団を作って、そこに工事をやらせることはなかったのだ。公団が出来る昭和三十九年までは新幹線については国鉄で工事をこなってきたのである。にもかかわらず、新しく、新幹線工事だけを行なう新幹線公団を作することを提唱したのはほかならぬ大里だった。

「国鉄は既設線の大規模な整備増強計画に主力を注ぐことが必要で、新幹線については別に公団を作ってそこにやらせればよい」

大城はこんな大里の談話を新聞で読んだことがあった。

〈国鉄をもう一つ作るなんて〉こんな感じをもったことを記憶している。まるで国鉄の下請けみたいな公団がいつの間にかこんなに肥大化してしまっただのか、大城にとっては驚くばかりである。

「大城次長、国鉄の宮下局長からお電話が入っております」

公団の資料に目を落していた大城に部下が声をかけた。大城は公団に向向するについて公団内にある三つの建設局のうちの第一建設局次長のポストに就いた。国鉄との関係でいえば、国鉄は本社であり、公団は関係会社に当る。当然ながら大城のポストは公団内では上になって当たり前なのだ。国鉄では課長職のために特別に個室などはなかったが、公団に移ってからは次長室が用意されたし、それなりの交際費も付くようになった。

「ああ局長ですか。久しぶりです。ええ、元気にやっています。何か御用でも」

「実は上越について、いよいよ政府内で案が固まったようなんだ。そのことについていろいろと相談もしたいし」

電話の向こうで宮下は周囲をはばかりるように声を落して語った。

「分かりました。今晚、六本木の方で……」

大城は手短かに応えて受話器を置いた。大城の感じでは、おそらく、上越新幹線についてのおおよその計画

が政府部内で決められたに違いないと思った。だいたい、日本国内の長距離輸送について、新幹線を中心にして輸送体系を組もうという考え方が出たのは昭和四十四年五月のことだった。この時のことを大城はよく憶えていた。当時、国鉄の第二工事局の次長であった宮下から聞いた話としてよく記憶していたからだ。大城はまだ係長になったばかりだった。

「いいかね。今日新聞に出ていた新全国総合開発計画はこれからの国鉄を大きく変えることになるかもしれないのだ。略して新全総と言っておるが、これは佐山総理が大里幹事長に命じ、実質的には大里幹事長の力で作られた交通大綱でもあるんだ。この計画が進むと全国的に新幹線網ができることになる。そうなると国鉄の仕事はガラリと変わる。細切れみたいな在来線はなくなり、効率的な交通網が整備されることになる。新全総については君も十分に勉強しておくことだね。とくにこれまで開発の遅れていた東北地域については大いに関心を持っていた方がいいだろう」

何故に宮下がわざわざ大城にこんな説明をしたのか

当時はあまり理解できなかった。しかし、現実には自分が上越新幹線計画の仕事に従事してみると、宮下の言葉が妙に現実味を帯びてきていた。宮下の言うとおり、大城は新全総についての研究をひととおりしたつもりだった。とくに、東北地方の開発にはこう記してあったのを憶えている。

『……主要開発事業計画のほか、今後の技術革新、経済力の増大に対応して、慎重な調査検討のうえ、逐次、計画、実施すべき事業の構想としておおむね次のようなものを考える。日本海沿岸新幹線鉄道、上越新幹線鉄道、日本海沿岸縦貫自動車道、常磐・三陸縦貫高速国道、奥羽縦貫高速国道等の建設により、東北地方と首都圏、北海道および域内相互間の時間距離の短縮と、地域間交流の緊密化を図る』

確かに、これが実現されれば、国鉄の交通体系は大きな変化がもたらされることになるはずであった。

「いやすまん、出がけに客が来てしまっただけで遅くなっちゃった。元氣そうじゃないか。おい、今日はブランデーのお湯割りだ」