

# 參風

第 140 号



社團  
法人 參議院協会

〈参風〉 第百四十号 平成二十四年九月

目 次

第七十六回通常総会 ..... 2

第三十九回講演会

福島事故後の電力供給 ..... 正田英介 28

会員登壇（その八十三）

野沢太三先生 ..... (きき手) 中島章夫 73

第三十六回日帰り研修会

海野義孝 116

第二十五回海外研修旅行

合馬敬 128

大韓民国研修旅行記

会員動静

庶務日誌

事務局便り

149

146

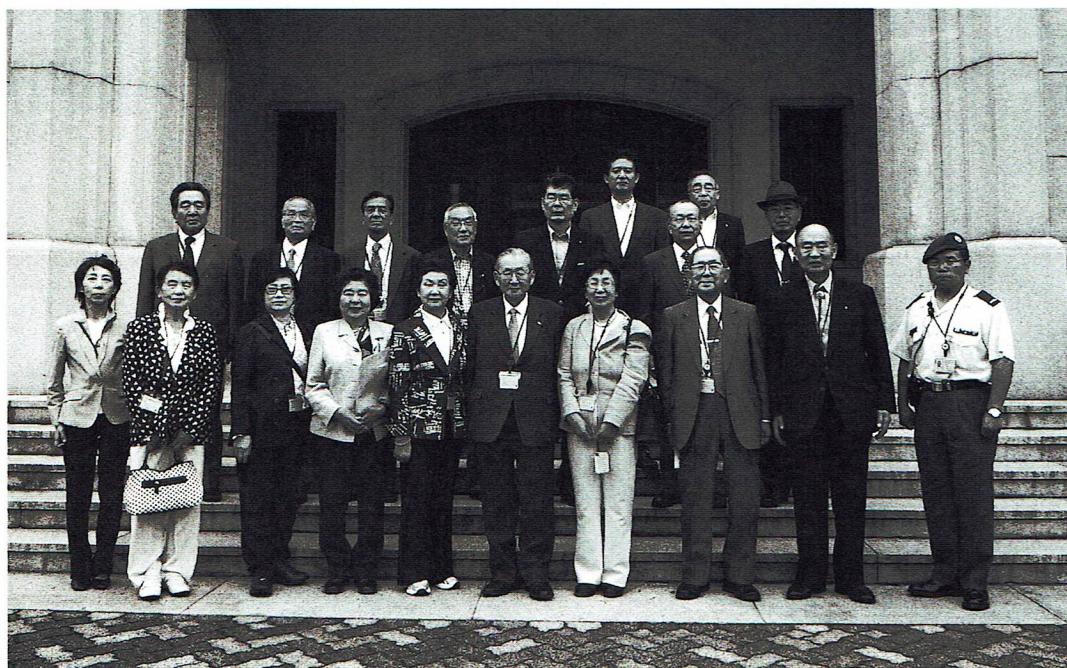
144

128

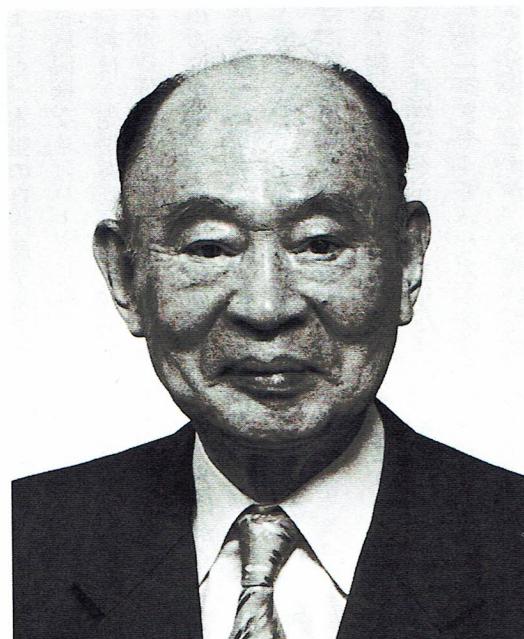
正田英介 28

2

表紙題字は、元参議院議長 故河野謙三氏筆  
表紙写真は、国會議事堂（参議院事務局提供）



第36回日帰り研修会 防衛省市ヶ谷記念館（平成24年5月23日）



野沢太三先生

# 会員登壇

(その八十三)

きき手 中島章夫

野沢太三先生

——今日は、参風の会員登壇においていただきまして、本当にありがとうございます。私は伺い役を務めさせていただきますので、よろしくお願ひします。

先生の御本をいただきました。「新幹線の軌跡と展望」という本ですが、本当にこれはみんなが読んでほしいという気がしますが、これなどを参考にしながら伺わせていただきます。

まず最初でございますが、先生は昭和八年のお生まれ、実は私も二人兄弟で兄貴が昭和九年の早生まれで先生と同じ学年であります。そんなことで、先生が辰野の豪農の牛と屋内同居で養蚕・養鶏もやっておられたというのは大変印象的です。その辺のやつぱり生い立ち、御兄弟が、七人兄弟の三男でいらっしゃる、その辺のところから、お始めをいただけますでしょうか。

**野沢** 御指摘のように、長野県の上伊那郡辰野町というと、ちょうど本州の真ん中辺ですが、こここの農家の三男坊で生まれました。が、長兄が小さいころ夭折して、実質次男で育つたんです。子供のころから農家の手伝いが当たり前でして、父勝一、母治子共々、小学校の同級生ですが、ずっと農家一筋で子供たちを育て

ておりました。本当の自作農なんですが、牛が家の中に一緒に住んで、家族同様なメンバーでした。

—— これは、先生あれですか、田を耕したのか、あるいは牛の乳……

野沢 田んぼを耕す、それから荷車を引いて、とにかく重いものを持ったり積んだりするのは、もう牛車で、ほとんど収穫の類いは牛が、今でいえば自動車の代わりですね。大変かわいい牛でし

て、本当に家族と同様に一緒に育つたものです。

—— 私も朝、鶏に餌をやらないと、おやじにきつく言われていまして、自然にそうなりましたけれども、自分の食事を取る前に鶏に餌をやっていたような、そういう生活をしましたのでよく分かりますが、それに先生、小学校へ四キロ歩いて通われたという、これも大変いい御経験ですよね。

野沢 そうですね。今になつてみると遠くて大変だったのですが、逆に言うと、四キロの砂利道でしたが、これを往復歩いて通うというのが足腰の鍛錬になりまして、運動会で駆けっこをしていつもトップで走れたのは、朝夕の歩きのトレーニングのおかげですね。

—— そうですか。私も四人の息子がおりますが、一キロ半ぐらいの坂道を小学校にみんな通わせておりました。私自身も二キロぐらいを通った経験があります。やっぱりこういう自然の中で小学生時代を過ごしたというのは、私は誇りにしております。

野沢 今になつてみると非常に環境が良かつたことになります

ね、逆に。電車に乗つたり車に乗つたりしなくて済みますから。

—— 先生、辰野町は、中央線で行つて塩尻の前でありますし、飯田線が分かれ、塩尻から名古屋の方へ中央線が、そういう意味で、周辺が後に伊那北高校へ通われるわけですが、もう鐵道とは当初から切つても切れない御縁があつたのでござりますね。

野沢 やはり長野県、信州を開くためには鐵道が大事ということで、割合早く鐵道が整備されて、中央線がまず通つたんです。続いて飯田線をどうしても早く造ろうと、珍しくあちこち電気鐵道で走り出したんです。そのおかげで非常に田舎にしては開けましたね。しかも中央線との分岐点ということで、辰野は随分栄えて、にぎやかな町だつたんです。最近は急行列車が岡谷の方から塩尻に抜けてからすっかり寂れましたけれども、今でも鐵道を大事にして町作りをしています。

—— そうですか。あれは辰野を通らずに行くのでございますか。

野沢 岡谷から塩尻へ真っすぐ、トンネルを掘つて短絡したものですから、今は一時間に一本ぐらいしか走つていませんが、それでもやはり鐵道があるかないかということは過疎地になるかなりぬかの一つの境目なんですね。鐵道の駅があるということは過疎地ではないということで、みんな頼りにしています。

—— そうでしょうね。後に、特に新幹線でもそんなことのお話をいただきますが、私もたまたま数年前に島崎藤村の「夜明け前」を読みまして、それで馬籠の方へ行きたいと思つて、

その前に養命酒の里の駒ヶ根へ行きまして、駒ヶ根から高遠へ行つて、それから辰野を通つて今度は木曽福島から南の馬籠へ入つていつたんですが、その経験からしてもいいところだなという思いが本当に強うござりますね。

野沢 まさにふるさととしてはもう最高の場所ですね。山が高くて川が清くて。

野沢 きれいでね。天竜川で魚取りするのも本当に子供にとつては……

野沢 手づかみで全部取れるんです。昼休みに行って、晩のおかずは、大体家族の分くらいは全部捕まえてくるというのが小学校から中学にかけての仕事でした。

—— そうですか。子供の成長にとつては大事なことですね。このごろの都会地のマンションの高いところで子供の時代を送る子供というのはちょっと気の毒で、その子供たちにはこういう経験を何とかしてやらせてあげたいなという気が本当にいつもしておりますが、大事なことですね。

それで、先生、辰野町という所は、ゲンジボタルの名所というのも本当に羨ましいというか。

野沢 これが辰野の名物として、昔、自然発生的に出ていたんですけども、公害で、水が汚れてから一時これが途絶えました。それを高校の先生だった方が非常に努力をされて、清水と天竜川の水とがちょうどよく混ざり合うような川がありまして、そこをきれいにすることによって、今は十万匹くらいの蛍が出るんです。

—— 見事でしようね。

野沢 ちょうどこの六月の末、一週間か十日くらいがシーズンでして、毎年螢祭りに私どもも呼んでもらえるんですが、臨時列車が出るほどお客様が来てくれますね。

—— 私もそれに一回行つてみたい。私はワシントンに駐在しましたが、空港から私どもの家へ行く間に螢がいっぱいです。やっぱり自然が豊かなところだなと思いましたが、これは日本では本当に少なくなりましたね。

野沢 蛍の有名な村や町がまだそれでも日本中に何か所かあります。いざれにしても、水がきれいで、それから周りに緑がいっぱいあって、螢の幼虫が、巻き貝に寄生して、それを宿り主にして螢が出てくるわけですから、水がきれいでないと駄目なんですね。そういう意味で、自然豊かなその町の象徴になりますね。

—— それから、この枝垂れ栗というのはどんなものなのでござりますか。

野沢 枝垂れ栗というのは、枝垂れ桜のように下へ下へと枝が垂れてくるというような面白い栗でして、これはここしかないんですね。一種の変種ですけれども。

—— 聞いたことないですね。食べてもおいしいですか。

野沢 おいしいんです。食べるのはもちろんですが、食べるよりも姿が美しいということ、それからそこしかないということで、ここもまた有名な場所として、これは辰野から少し上の方へ行つた小野というところにありますが、これが辰野の町の木とし

て象徴的な木ですね。

福寿草が辰野の花で、春、その辺にこれは群生しています。一面に福寿草野原ができるわけですが、二月から三月にかけてまだ寒い、春の一番先に咲いてくれるものですから。名前がいいんですね、福寿草ということです。

自然豊かなところでお育ちになつたとよく分かりますね。

それから、先生、旧制のあれですから、二十一年に伊那中へ進まれて、それが学制改革になつて伊那北高校になるわけですが、ここで先生は六年間お過ごしになつた。これで、このときには飯田線をお使いになつたわけでござりますか。

野沢 辰野の近くに羽場という小さな駅があり、そこから約十五分くらい乗ると伊那北、伊那市という駅へ行くんですが、南へ三十分くらいでしたね。電車に乗っている時間は十五分くらいですけれども、それが頼りにして、一緒の電車でみんな行くものですから、仲よしになりましたね、電車の中で。勉強したりだべったり。一つのグループとしての、汽車通学というか電車通学のグループが、南から来るグループと北から来るグループと、それから地元で歩いて集まるグループと、三つくらい中学の中のグループができました。

そうですか。戦後、中学校が三年、高校が三年になりましたが、中学校は義務で高校が義務ではないですから、私は、この中等教育が二つに分かれてしまつたのが、今では大変中等教育を、あそこで本当に個性が分かれ、熟成し、友人も先生との関係も最も大事な時期が二つにちぎられて、しか

も、最初の三年間は義務教育になつたのですから画一的な指導ばかり全国でやつてしまつたのですから、本当に人間が育たなくなつたんです、個性豊かな。野沢 そこが、私もまだ小さな中学生でしたが、おかしいなと思つていたのは、中学一、二年まで旧制で相当なレベルの話を聞かせていただいたのに、新制になつた途端に急に教科書が易しくなつて、しかも、課目によつては墨を塗つた教科書で、歴史とか社会の教科書はもうみんな墨塗りでした。

終戦になつて、何だか前にもうやつたことのあることをまたやらなきやいかぬよう、そんなイメージでした。最近では六年制、中高一貫制でなんて非常に頑張つていますが、私どものころは中高不一貫でして、旧制の中學から新制へ行くのにはほとんど連携がないんですね。しかも、選択制になり、例えば理科でいうと、物理、化学、生物、地学と四つあって、三年しかないから一つ選べないんですね。みんな勉強したいのに、これは困つたなどいうこともございました。

伊那北ではかなりその選択制を重視をされたと。

野沢 結局どれかを捨てなきやいかぬですから、それはもう後で自分で勉強しようということで、結局、私は生物をやめて、物理、化学と地学、三つを選んでいたんですが、地学の先生といふのは面白い先生でして、自分でどんどん絵を書いて計算して、こうやると月と太陽が一緒になつて日食が起つるとか、そんなの全部自分で手計算で子供に教えるような、そんな面白い先生がいたので、これはいいなと思いました。

そういうのがやっぱり先生の後の自分の専門の御選択なんかにあるいは効いているかもじれませんね。

野沢 実はそういうことなんです。後ほどまた出てきますけれども、いずれにしても、中高一貫と言いたいところですが、不一貫で、しかし六年一緒ということはいいこととして、物すごく仲よくなれるんです。同級生もお互いにその家に行って泊まつたり遊んだりというようなこともできるくらいね。

— 先生、イナゴ会というのにはいい名前ですね。

野沢 これは伊那の子供という意味ですが、イナゴを食べて大きくなるという、そういう配慮でした。ここでちょっと私は一つトラブルがあり、中学二年のときに、バスケットボール部に好きで入つたんですが、何しろ予科練帰りの物すごい四年生、五年生と、一、二年生というのは大人と子供ほど体格は違うんですね。そこでぶつかつたりしているうちに左足を痛めて、熱が出て、村の診療所で診てもらつたら、関節炎じゃないかくらいの診断なんですよ。ところが、熱も下がらぬし大変だということで、おやじが心配して、昔から古い町にいた土屋先生というんですが、その先生がオートバイで来るのを止めて、ちょっと診てくださいと頼んだのです。診たところ、たちまち一日見てこれはいかぬと、これは悪い病気だからすぐ今日入院して手術しなさいということで、骨膜炎といって、左大腿骨の骨膜とその中にある骨との間にうみがたまっている。それが原因だから、それをすぐ取る必要があるということで、とんかちとんかちと削りました。とにかく半身麻酔でしたから、頭は結構はつきりしていましたから、熱

が下がらずにもうこれは駄目かなと思つたんですが、そこで土屋先生がペニシリンといういい薬があると提案され、進駐軍から放出された薬だが、高い薬だが、これを打てば効くかもしれない、どうですかと言われて、それでおやじは、時のお値段二十万単位で、お米二十俵分と言つっていました。

— それくらい高価だったんですね。

野沢 それを、粉薬でしたけれども、十回に分けて打ちまして、そうしたらびたつと効き、あつという間に、二、三日で熱が平熱に戻つたんです。これが命拾いでした。

ですから、とにかくおやじが土屋先生を止めて、診てもらつた、その土屋先生の見立てが非常によかつたことで、手術もよかつたし、それからペニシリンを勧めてくれて、その薬、その医院に一本しかなかつたんです。それを出してきました。

— そうでしょうね。本当に私も小さいころに聞いておりましたが、ペニシリンというのは非常に効くんだけれども、非常に貴重で、手に入らなかつたんですよ。

野沢 痛かったですね、おしりに分けて打たれて。これのおかげで治つて、半年それでも学校を休みました。

ところが、学校の規定で三か月か四か月休むと、普通なら落第するんですね。ところが、旧制から新制に移つたのですから、下がないんです。それで何とか一緒に連れていきたいから出でないといふことになつて、これで小林先生という担当の先生が、勧めてくれて、松葉づえで通うようになつたんです。結局進学出来てずっとみんなと一緒に上がつてきました。

—— 隨分長く、しかし完治するまでに結構……

野沢 結局、骨を削つて、そこから出てくるうみをガーゼを当てて毎日取り替えるんです。中学生から大学三年まで七年間やりました。運動が好きで野山を歩き回るのが大好きだったのができなくなり、バスケットも当然できない。しようがないから座つてできる何か部がないかと、図書部へ入り、図書部で本の分類とか、それから新しく買う本を何を買うかということも含めて全部やれるわけです。そうすると、自分の読みたい本を、これを買おうとか、あれ買おうとか、それからそこにある本を借り出して読むことができました。

—— そうでしょ、図書部で火を付けたのが、きっかけでございますね。

野沢 ええ。これが、逆に言うと、体を痛めたおかげで勉強せざるを得なくなつた。本を読むというのは、元々好きだつたんですが、そうしないとやっていけないという、一つの人生の大きな転機になつたんですね。

—— そうですか。ここに一つ転機があるんですね。

野沢 やっぱり面白いもので、人生というのは悪いことばかりじやなくて、それがいいことの方に転換していくといふこともありますね。

—— お父様の特別なやつぱり子と思う愛情のお陰で、そうやつて手術に至り、お医者様の適切な処置で、それは長い間掛かつたけれども完治され、その間に勉強の方にやつぱり向かわせる必然性があつたんですね。

野沢 結局どつちかというと、元々好きな運動の方をやれません

でしたから、もう勉強しかないということで過ごしました。

—— それで、東大へお入りになるわけですが、伊那北は元々変な進学校、あの地域の進学校でございますが、元々そういう理科系がお好きであるという感じはあつたのでござりますか。

野沢 それが、私自身は、どつちが好きかと言わると、理科系だと自分では思つていたんですけど、担任の先生は、君は文系の方が向いているぞと、進学の時期になりましたら、文系へ行つたらどうだと言われたんですが、先ほど申しましたように、地学の先生が非常に面白い先生だつたものですから、あの先生のような勉強をしたいということで理科を選んだわけです。

ただ、有り難いことに、東大の教養学部というのは、最終的な選択は学部へ進学する時に決められるんですね、教養課程で選択できるんです。それじゃ、とにかく教養へ行つてから考えてやろうと、理科一類に入りました。どつちかというと物理とか化学、地学や工学の方向で、理科二類というのが生物、お医者さんの系統ですね。

—— 行つてみたら、いろいろ専門、学者になりたい人は大勢いますし、理学部に地球物理という学科があり、そこへ集中したものですから、それじゃみんなで少し手分けした方がいいなどというので、僕はやっぱりこれからことを考へると、法文系の皆さんと付き合い、駒場寮に入つたんですね。三鷹寮から駒場寮。そうしたら、駒場寮と一緒にいた仲間が歴史研究会という伝統的な、

どつちかというと左寄りのマルクス・レーニン主義とか、毛沢東だとかという議論を盛んにやって、デモがあれば出かけるような仲間が大勢いたわけです。彼等と付き合っているうちに、なるほど、世の中というのはいろいろあるんだなと思い、社会的な目を開けて、理学部より工学部の方が向いているかもしらぬという気になりました。東大の駒場寮の歴史研究会に入つて、少し社会的な目が開けたことが大きいんですね。ここで相当突っ込んだ議論もしたものですから、その後、国鉄に入つてからも労働組合と論戦をするときも、決して負けないだけのお勉強ができて、今でも毎年集まつて、旧交を温めているんです。

—— そうですか。今でも駒場寮で過ごした人間は、昔の旧制高校の疾風怒濤の時代と言われたああいう感覚がまだ少し残つているという話を聞きますね。

**野沢** 私も実は旧制高校の寮生活というのをやつてみたかったんです。中学を四年か五年すると旧制高校に入れますね。あの三年を、旧制高校の三年間を物すごく憧れたんです。それがなくなつちゃつたんです。それで、大学三年がその上に乗つて。その名残が東大の教養学部の駒場寮にはまだあります、二年だけでしたけれども、これがよかつたですね。本当にもうとことん議論するんです。それで、議論して、しかもお互に助け合つていくといふあの雰囲気は、私も学制改革いろいろ経験してきた中で、旧制の高校、全寮制という制度がなくなつたのはちょっと残念だったなという気がします。

—— そう思いますね。将来、志を一つにした者が切磋琢磨して

そこで議論するというのは物すごい大事ですね。

**野沢** 日本の近代の発展の中で、教育制度の中で、旧制高校という制度は人材を育てるのによかつたんじゃないでしょうかね。

—— そう思いますね。

先生はそこで土木工学を選ばれて、それでそちらへおいでになるわけですが、これはやっぱりさつきからも伺つたら分かるんですが、やっぱり理屈だけじゃなくて、地学の先生の、そういう理論から実践へと結び付く、そういうところに非常に興味というか何というか、先生の魅力を感じられたんでしょうね。

**野沢** ええ。私もちょうど少年時代に運動もろくにできなかつたものですから、要するに野外で活動できる。土木工学というのは、シビルエンジニアとも言いまして、橋を架けたり、トンネルを掘つたり、あるいは川の堤防を造つたり、道路を付けたり、外の仕事でしょう。要するに、体にいいなというのが一つございまして、しかも実学なんですね。造つたものが後に全部残りますからね。

—— 先生、その三四郎池やら荒川で測量をされたり、工事現場へ行かれたりという、経験を持たれたそうですが、特に三四郎池で何か……

**野沢** あの池を平板測量といいまして、その中に池の形を全部写し取るわけです。それの基本があそこで勉強できるんです。みんなで一週間くらいあるとできるのですから、楽しいんです。実習の作業でチームをつくつて五、六人でやるんですけども、

みんなで手分けしてやつてその成果物を出していくと、測量の単位がもらえるのです。

——そして、福井の真名川ダムも出向いて調べられたんですか。

野沢 これは、三年の夏休みは、工事現場に行けということ、大学から外へ出ていくわけです。それで建設省だ、道路、鉄道だ、あるいは地方自治体だ、あるいは会社の工事現場に直接行きまして、そのお手伝いをするわけです。

特に真名川ダムというのは、普通のコンクリートダムにするか、アーチダムにするかというような議論がありまして、その計算をおまえさんたちやつてみろと。先輩の立派な人がいまして、こうやつて、ああやつて、こうやれば結論が出るからということで、当時はまだ珍しかったんですが、手回しですけれども、タイガー計算器というのがありましたね。

—— そうそう、懐かしいなあ。

野沢 あれをばあっと回して、逆に回してまた答えを出すとい

うことを煙が出るほど回して、それで結局、そのダムの計算を、これは水がたまつたときにダムがたわむ、そのたわみを縦に切つて横に切つて合わせてプラスマイナスという計算をするわけです。が、それを指導していただいた先輩が、よし、分かったというので、結局僕らの出した案は採用されませんでしたけれども、要するにアーチがいいか、ストレートのダムがいいかというようなことを学生にちゃんとやらせてくれるんです。これが土木工学の面白いところです。

—— そうですか。先生、卒論に鉄道技術研究所を選ばれたといふのも、これも……

野沢 これも御縁がありまして、橋は、土木工学の一番の花形の分野で、それを基本をやっておかなければいけんなということでお村敏恵先生が実は日本の溶接工学の元祖家元なんですが。初めて溶接という技術を橋梁の分野で採用されました。

昔は、リベットで造った橋というのが基本で、それで全部打つ

ていたわけです。赤く焼いたリベットを持ってきてハンマーであつと打ち込んで、それであのリベットの橋ができるわけです。それだとごつごつしたものになるわけですが、溶接でいくと非常にきれいにスマートにできますから、材料も節約できるし、見かけもきれいだということもあって、その溶接について研究された先生のところへ三人の仲間で行きました。行つたら、先生からいただいたテーマが「溶接継ぎ手の疲労強度に関する実験的研究」ということで、実際に継ぎ手を造つて、それに荷重を掛けて揺さぶるわけです。それが何万回、何十万回で切れるか、切れ方を見えてどうしたらいいかまた対応を考えることで、テーマをいただいて始めました。これが大変くたびれる実験でして、一日三日掛かるんですね。そのテストピースをちぎれるまで揺さぶるです。しかも、夜中にいつ切れるか分からぬものだから、ずっと付いてなきゃいかぬ。

—— 寝ずの番ですね。

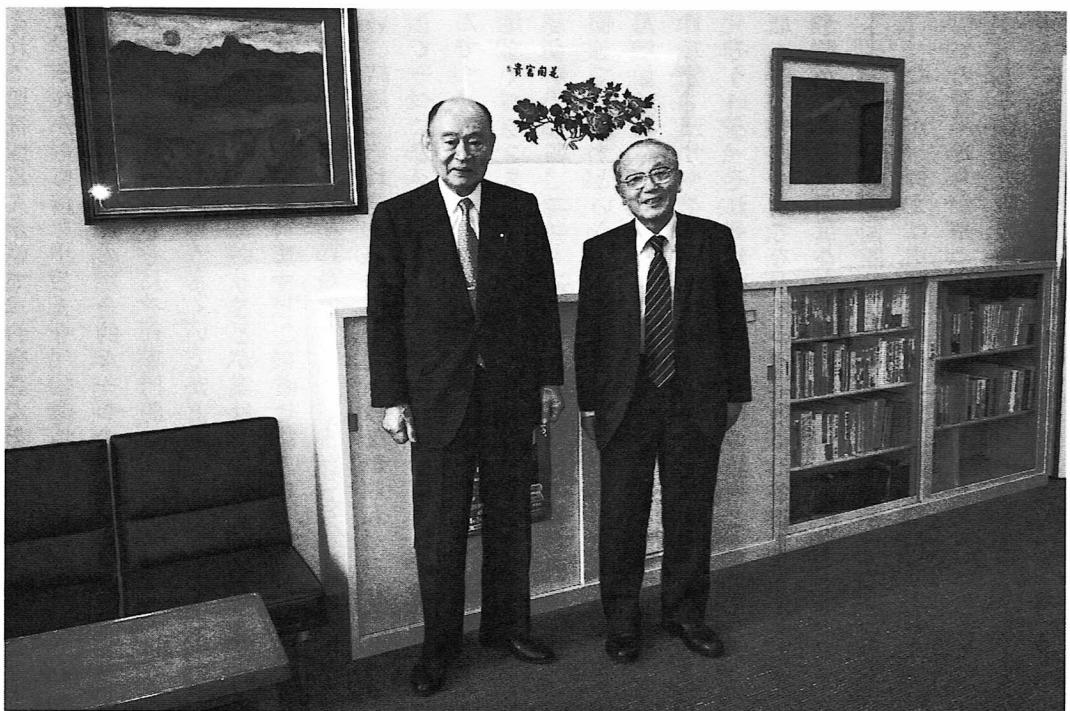
野沢 もう大変なんですが、とにかく疲労試験ですから、テストピースの前にこつちが疲労しちやう。

鉄道技術研究所はどこにあるんですか。

野沢 国立にあるんです。鉄道技術研究所に、昔、海軍が使っていた試験機を払下げでもらっていたんです。海軍というのは世界中の優秀なメーカーからそういった試験機械を買い込んで持っていたんですね。軍艦を造る技術ですけれども、その機械はそこしかなかつたんですよ。そこへ出かけていつてやつたわけですが、そんなこと也有って、これは鉄道は面白いなど、随分勉強できそだなということもあり、新しいことができそうだと思い、しかも、若い人を大いに使つてくれそうだという感じがあつたものですから、それで国鉄を志願して行きました。おかげさまで合格しましたけれども。

だから、先生の学問志向の志が終始先生の生涯をある種決めてきたわけでございますね。

野沢 有り難いことに、土木工学の先生方というのには、みんな自分自身でいろいろな分野を新しく切り開いてきた先生がそれぞれの道にいるんです。例えば奥村先生は溶接の分野を新しく開いたとか、それからもう一人、最上先生という先生は、土を材料として考えるという土質力学というか、土質工学という分野を新しく開いた、そういう大先生がいるんです。さらに、つり橋の技術で、日本もつり橋がこれから必要になるから、これを新しく開いた平井先生とか、もうみんなそれぞれ新分野を開かれた先生が自分がやつてきたそのやり方を生徒に教えるわけです。いわゆる教科書的な知識じやなくて、要するに開拓というか開発というか、研究の進め方を教えてくれるわけです。これは役に立ちました



中島章夫先生と対談

ね。

—— そうでしようね。私なんかはもう役所に入つて生活しましたが、決まつたことを決まつたことのようにやつていくのが、役所の常でしたけれども、先生は国鉄に入られて次々とそういう新しいものを、方向を出していかれたんですね。

**野沢** 今までやつていなかつたこと、その道を開くという、私のモットーとして、活路を拓くというのは、この本のタイトルにもしてございますけれども、要するに行き詰まつた分野を切り拓いていくためにはどうしたらいいかという、そういうノウハウというか、やり方、それを大学では教えていただいた、これはよかつたですね。

—— そうですね。これは本当によく分かりますね。

そこで先生、昭和三十一年に国鉄にお入りになるわけですが、この後は、国鉄に約三十年間お勤めになつたことになります。その国鉄が社会的な変化の中はどういうふうに変わつていくかということを伺いたいと思うんですが、その前に、

最初に国鉄に入られて、鉄道学園で研修をされたり現場で実習されたりするわけですが、事務と施設と機械と電気がみんな一緒に研修して仲よしになつたと先生お書きになつておりますが、これは大事なことでござりますね、国鉄一家にどつては。

**野沢** 鉄道というのは、国鉄という前に、まず鉄道というシステムは、要するに線路があつて、車があつて、それから電気が通つていて、それで信号があつて、オペレーションの運転手がいて、

それで切符切る人がいて、お客様を呼びます。車掌さんもいれば、それから修繕をする人も、結構地道にやつてくれているわけで、要するに各分野の総合的な一つのシステムなんです。ですから、それぞれの道でそれぞれ専門的に勉強するだけではなくて、お互いにどうしたらうまくいくかと協力し合うという、お互いの接点を見付け合うということが実は非常に重要でして、スピードアップをするにも、じやどこを直せばスピードが上がるとか、事が起これば何が悪かったかということを分析しなきやいけない。結局、それぞれの専門を生かしながらも、それがその全体として一つになつて機能するようなチームワークが鉄道の実は命なんです。そのチームワークがうまくいって、システムとして過不足なくバランスしている状態が最善最良でして、安全に走れるかどうか。毎朝、ニュースのときに、今日の各方面は正常どおり運転していますといふ一言は、実は全ての、そういう各分野の人たちがみんなで協力して、結果としてダイヤどおりの列車が毎日二分、三分ヘッドで電車が運行されているわけです。

そういう、それぞれの系統が専門の技術とそれをうまく全体のためにどう役に立てるかという、そのところがうまくいくかいぬかが鉄道の安全とか、近代化に絶対必要なんです。

—— これから国際社会の中で、私なんかは、志を持つた青年たちが、例えば中国と韓国と日本と、東洋の一番近いところあるいは近隣の国々、どうしていこうかということを、本当に先生さつきおつしやつた全寮制で論じ合うような、そういう

う学校をつくりたいなという思いが実はあるんですが。

**野沢** そうなんですね。それで、私どものこの中央鐵道学園といいましたけれども、これは要するに、ただの座学というか勉強だけじゃなくて、実際の現場へ行つたり来たりしながら働きながら学ぶ訳です。

——お互いの持ち場を見合つたり。

**野沢** とにかく自分の専門でないことも全部経験させるんですね。我々土木屋ですから、普通ならやらない電車の運転とか、それから事務系の人たちがやる切符を切る仕事とか、信号の、皆さんが、電気の人が見えない電気をどう扱つているとかということを、全部知らない分野まで全部経験させるわけです。それをわざわざ一年間掛けて全部やつて、更に一年間専門の今度は現場へ行つてやりなさいと。二年間とにかくトレーニング、トレーニングですね。

——昔は各会社へ入りましたら、実務の訓練というのは会社がやつてくれましたが、例のバブルがはじける前後から各会社が真っ先に技術的なトレーニングというのを全部カットしちやつたんですね、その社内研修を。だから、昔は専門学校でやつていたものも学校でやらない。それで、企業へ入つてから本当はやつていたものも全部やらないという。専門職業教育が今日では行われていないのは大きな問題ですが、鉄道学園のケースは理想ですよね。

**野沢** これは、そういう意味じゃ、いわゆるオン・ザ・ジョブ・トレーニングというんですか、そういう意味での働きながら勉強

する、それで勉強しながら働くと。これ実は、国鉄が明治の初めに新橋—横浜がスタートしたんですが、そのときに何も分からぬものですから、お雇い外国人というのを呼んできただんですね。

—— そうですね。あのときたしか三千六百人くらいいるんですね、各省庁に。

**野沢** イギリス、ドイツ、アメリカ含めて、呼んできた人たちが真っ先に何をやつたかといったら、若い有望な子供たちというか少年、十五から二十くらいの若手を集め、工技生養成所というのが造られ、教育訓練を一番先にやつてくれたんです。それが、昼間は現場へ行つて仕事をして、夜は勉強と、仕事をしながら

技術を身に付けていくというやり方です。その第一回目が新橋—横浜の仕事をしながらスタートして、そこの卒業生が今度は全国に散りまして、それで明治時代の鉄道五千キロ、全部現場でリーダーになつてやつてくれたんです。その伝統がここの中學園に残つておつたんです。

—— ここへ引き継がれているんですね。いやいや、ありがとうございます。その最初のところを随分いろいろ伺つて、本当に興味がございますが、先生、國鉄に入られまして、社会の発展とともに輸送力をどんどん伸ばしていかなきやいかぬと新幹線ができますが、スタートが三十九年でございますか。

**野沢** はい、三十九年の十月ですね。

—— その後は、今度は五十年に向けて社会が発展をしていくんですけれども、今度五十年代に入ると、いろいろ道路の発達とか航空機の発達とかいろんな問題が起つて、ましてや国

鉄の改革を考えなきやいかぬという大きな流れの中で、三十年代、四十年代、五十年代を、先生それぞれ重要なところで過ごしてこられたわけですが、そのところをちょっと教えていただきたいと思います。

**野沢** 東海道新幹線を造るところまでは、とにかく老朽化した鉄道を取り替えたり近代化して、特に輸送力を伸ばそうといつてきましたが、それ以上のまたスピードで道路が普及して自動車が発達して飛行機が飛び出してという中で、昔は鉄道で運んでいたお客様あるいは貨物がどんどん自動車や飛行機に移つていつちやつたんですね。その一番厳しいのが、地方交通線が車が普及したためにもう鉄道じやまどろくさいというので、乗つてくれなくなつて、赤字路線がずっと増えちやつたんです。それが一つの原因です。それから、貨物もトラックで運んだ方が便利だというので、どんどんトラックに移つて行きました。それから、遠くに行くのに、昔は夜行寝台でゆつくり行つたのが、飛行機が飛ぶようになつたら飛行機にどんどん移つちやつたということでお客さんが減つてどうにもならぬ状況になりました。これがちょうど新幹線ができた年から、その結果がもう赤字経営の形で、国鉄の経営が赤字に転落したんです。せつかく新幹線が走り出したなんけれども、経営的にはあの年が転機として、以来ずっと赤字が続いているんです。

—— それだけ長いんですが、気が付かなかつたけれども。

**野沢** ただ鉄道の特性領域というのがありまして、ほかには負けないというのが、通勤通学輸送は、鉄道でないと無理でして、

地下鉄も合わせて、都会の輸送はやっぱり鉄道が強いのです。これは非常にはつきりしていますから、そこに集中すれば行けるんじゃないかと判断されました。

それから、都市間、大きな都市と都市を結ぶ、例えば東京—大阪を結ぶという、こういうのになるとやっぱり鉄道が有利だろう、自動車より速い、それから安全だという事があつて、都市内と都市間の二つの分野は行けると思われました。それから、貨物も、重くて遠いところへ運ぶのには鉄道がいいだろうということで、その三つの分野を集中してやればうまくいくだろうと、国鉄改革に踏み切つていくことになるわけです。

—— それはもう大体四十年代ぐらいから五十年代にかけて、そういう状況であつて。

**野沢** そういうことになつて、しかも昔、国鉄時代には全て輸送といえば何でもかんでも鉄道へ来たものですから、みんなそれをやる人は鉄道に集まつていて、六十万人くらいまで鉄道の職員が膨れ上がつたことがある。一番大きいときは六十一万人もいましだね。結局、敗戦になつて、外地から引き揚げてきた朝鮮鉄道、満州鉄道にいた人たちが全部一遍国鉄に戻つたわけです。六十一万人の人を引き連れたんじやとても駄目だというので、二十四年に大改革で、五十万くらいまで減らそうということで、そこで十万人以上首切つたんですが、そこで例の三鷹事件だとか、松川事件だとか、いろんな事件が起つたり、下山総裁が線路でひかれ見付かつたりと、えらい悲劇が起こりました。それでもやつぱりやらなきやということで、国鉄が昔、運輸省だつたんですが、

運輸省が半官半民の公共企業体としての国鉄に変わりました。それが独立採算制でしばらくうまくいづたんです。

ところが、さらに交通革命が進みました、四十年、五十年になつてみると、更に合理化を進めなきやいかぬ。どうしたらいかことになり、見回してみれば、例えば民鉄、私鉄は結構それぞれの地域でうまくやつてゐるわけです。それを一つのモデルにして、営業範囲を自分たちのコントロールしやすい範囲まで縮めて、これ分割なんですね。全国一本で一律のルールでやつていたのではうまくいかないから、都会と田舎とか、北海道と九州を分けるとか、みんな地域に合つた輸送をするということで分割という考えが出てきました。

——三百キロから七百キロと。

**野沢** 三百から七百がちょうど適正領域だと判断されました。さらに、民営化をすれば事業がいろいろできるようになり、駅ビルやつたり、いろんな商売をやつて。今、大手私鉄、民鉄というのは、鉄道で稼ぐ収入と、それからその他の事業で稼ぐバランスは大体五分五分で、ところによつては鉄道よりも関連事業の方が多い会社もあるんです。それを自由にやらせて民営化してやらせたらいいじやないかということになり、分割民営という思想が第二臨調の考え方として打ち出されました。

——昭和五十六年ですね。

**野沢** 土光さんや瀬島さんの指導してくれたところから出てくるわけです。

で新幹線はそのころはまた別途の問題があるのでござりますか。

**野沢** 新幹線は、昭和三十九年に開通してから、それ自身は非常に好調に推移しまして、それで結局、東海道だけじゃもつたないながら山陽の方へ延ばそうという、それで山陽に博多の方まで行こうと。さらに、東北でも欲しいということで東北へ行く、それで新潟の方も欲しいといって、それ全部国会議員の先生方がスポンサーで付いて、例えば東北でしたら鈴木善幸元総理とか、新潟でしたら田中角栄元総理のところとか、山陽の方にはもちろん大勢先生方が付いて、とにかく随分引つ張り合いがあつたんです。

ところが、問題は、東海道のようにお客さんの多いところは借金してもいけるんですが、山陽くらいからもう借金で造つたら収支とんとんか赤字になるか、東北、上越ときたら、もういわゆる財政投融資という政府のお金を借りてやると大赤字になるんです。それで結局、借金がどんどんとたまつちやつたんです。

それで、新幹線を欲しい欲しいのをそのままやつたり、赤字になることがもう始めから分かつて建設線にもある程度金入れてたんですよ。そこで、これじやいかぬという中で、結局、十河さんは東海道新幹線を作つたんですねけれども、それ以来の総裁たちも、借金で造るのはもう勘弁してくれということになつてブレーキが掛かり、赤字ローカル線はもう廃止しよう、四千キロ、結局廃止したんです。

——このころから本格的に分割民営の話が起つてきて、それわ�です。

六十一年なんですね。

うことで、それで赤字線を廃止して、貨物も、貨物に向いている分野のものは残すけれども、石油とか、やれ石灰石だ、石炭、それからコンテナ、これはいいんですが、一般車扱いなんというのはもう宅急便に任せちゃった方がいいということで、どんどんどんどん合理化をやつたわけです。これが昭和五十年代はずつとそれでした。

——五十年代はずつと。それで、その最後のところで、先生、中曾根總理の国鉄、電電、専売の民営化という、行政改革方針が出てきて、そこで一番その大事なときに国鉄で育つてこられたエースとして先生が参議院に来られたということをご存じですかね。

野沢 私なんかはまだそのころは駆け出しでした。専ら土光臨調のつくってくれた国鉄再建監理委員会が出した方針が分割民営で、それで本州を三つくらいに、それから三つの島は独立で、貨物は全国一本でと、七つの会社に分けてやつたらどうだという方針が出たんです。本州は二つがいいとか、あるいは四つか五つにしたらという意見もありましたけれども、いろいろ考えて、先ほど御指摘のありましたように、三百ないし七百キロくらいの範囲がちょうど適正分野ということで、東と西と東海と三つに分けて、そして島は独立にする。島は、もうもうかる線区が余りないものですから、経営安定化基金というのを持たせて、これでやりくりでうまくやりなさいというような、一時金で経営を任せたという形になるんです。頑張れということで。

——そういう時期に、参議院にいよいよお入りになるのが昭和

野沢 結局、法律を通さないとできないんですね。日本国有鉄道法というのは全国一本の法律ですか、分けるために八つ法案が必要だつたんです。その法律を通すためにはどうしても国会へ行つてやらなきゃいかぬと。そのためには鉄道の中のことをある程度分かっている者が行かないといふことはなかなか仕組みが複雑ですから、おまえ、行つて頑張れといふので、みんなから推されて、ちょっと荷物は重かつたですけれども、何とか出でまし

た。

——こういう大改革をするのに、その当時から組織全体のいろんな人事から予算まで、やっぱり国会に全部ある種最終的な決断を求めないと独自にはできない大きな組織になつちやつていたんですね。

野沢 結局、日本国有鉄道、国鉄時代から、大きな問題、難しい話はみんな国会へ来ないと決まらなかつたんです。

例えば毎年の予算からして、国会で議決してもらわないと決まらないんですから、それから、総裁とか役員は政府から指名になりますから、そうするとそれは結局国会の承認を取れないと駄目なんですね。

——それは、今NHKなんかもある種同じですけれども、しかし、国鉄がその大改革を、今お話をあつたように、しなきやいかぬようなときにそれではもうどうしようもないということがで。

野沢 それで結局、役員は国会が始まるとほとんどくぎ付けなん

―― そういう時期に、参議院にいよいよお入りになるのが昭和

野沢 それで結局、役員は国会が始まるとほとんどくぎ付けなん

ですよ、結局、一番計画を立てたり稼いだり工夫をしなきゃいかぬ皆さんのが国会に縛られて動けない。もう専用の部屋まであって、僕らはそのための資料作りです。先生方からの御質問が例によつて夜中の九時、十時にしか出でこないでしよう。

―― そうですよね。私も年中ありましたが。

野沢 それで、出てきた質問に対しても答えを書いて、翌朝行つて、総裁以下役員さんにそれをレクしなきやいかぬわけです。ほとんど徹夜ですね、そういう付き合いを国会としていたんです。

その基本を民営化して、とにかく経営はもう任せることで、厳しくして、その代わり赤字になつたら潰れるぞということ、厳しく行こうじやないかと、大改革でしたけれども一生懸命取り組みました。

ただ、これはどこから言われたというよりも、やっぱり仕事の流れ、社会の動き、そして経済の動向からして、日本が自ら気が付いて取り組んだ近代化、合理化なんですね。外圧でどうのこうのとか、人から言われてやつたというんじゃないんです。そういう意味では非常にいい改革になりまして、結局、中曾根総理、将来、最後に大勲位の勲章をもらうんですが、何が一番思い出したかと聞かれたら、国鉄改革と言つていきましたね。これは自分たちで本当に知恵を絞り、汗をかいてまとめた改革だったからです。

―― 先生はその中心におられたわけですが、とにかく国民はみんな素人であります、結構はらはら、今までう全国一本の国鉄ということで慣れ親しんできたものが大丈夫かとい

う思いは持つていましたけれども、あのときの六十一年の選挙で、中曾根さんの考えに国民は本当に賛成していたんですね、結局。これではどうにもならぬという思いは持つていたんですね。

野沢 死んだふり、寝たふり解散と言つていますが、結局、うた上げた錦の御旗は、国鉄、電電、専売の民営化、特に国鉄の分割民営が最大の柱だった。そうしたら、みんな賛成してくれまして、衆参共に安定多数でしたから、圧勝したんです。

―― そうなんですね。だからこそ改革もある意味でできました。

野沢 それで、結局、委員会もスムーズにいきまして。厳しい内容なんです。二十七万いた職員を二十万人に減らすという、七万人首にするというですから。ただ、その七万人がちょうど景気が上向きだつたこともあって、あちこちお願ひして、官民挙げて探した結果、辞める人の三倍の雇用口が見付かりまして、より取り見取りでみんな再就職していくんです。

―― 経済が比較的良かつたときだからね。

野沢 幸い鉄道の職員というのは眞面目で、その地方地方のそれぞれの地域では割とできる人を使つていたのですから信用がありまして、例えばお金の勘定にしても、切符、細かくやつていた人たちが今度は高速道路の料金所へ行つてやるとかいうこともあつたりして、みんなそれなりに道が開けてうまくいったんですね。

―― そうですか。お釣りでも、海外ではあと幾らと足していくんですけれども、日本ではさつとそのお釣りが出てくるとい

う、あの計算の素早さと正確さというのは本当にすごいです  
よね。

**野沢** 本当に。昔、鉄道公安官というのがいたでしょう。あれはそのまま警察庁の鉄道警察隊にそつくり採つてもらつたとか、それから税務署なんかでも非常に信用があつて、まとめて五百人とか行つていますし、地方自治体ではそれぞれみんな採つてくれて、幸い雇用に関する労使のトラブルはほとんどなくて来ちゃつたんですね。うまく収まつたんです。ただ、どうしても嫌だという人が千人くらい残りまして、元の職場に戻せという人が、ついこの間までもめて解決まで二十年くらい掛かりました。

——裁判ですか。

**野沢** はい。頑張つて頑張つて、とうとう和解しまして、これも全部解決いたしましたが、一番心配した雇用問題がまず解決したのがよかつたですね。

——それで、六十一年の、先生が国会に入られて一番最大の課題は国鉄改革ですが、その参議院の国鉄改革の特別委員会に、先生一年生でただ一人、その辺のちょっとお話を、国会へ入られてからの国鉄改革の動きを少し教えていただけませんでしょうか。

**野沢** まずは雇用を確保するということで各方面にお願いせにやいかぬですが、国会として一番先にやつてほしかったのは、累積債務がありまして、借金がたまりにたまつて三十八兆円という、大変な借金になつていたんです。これがあると、そのまた借金の利子だけでも毎年何千億も取られます。それを含めて毎年一兆円

くらい赤字が出ていたんですね。  
だから、第二臨調の再建監理委員会の方針は、まずそういった借金を棚に上げて、毎日が収支採算が取れるようなシステムに要員を減らして、収入と支出がバランスするようを持つていく方針を打ち出しました。その借金を、じゃ誰がどう引き受けるか、これは国会が決めなきやできないですね。

そこで、まずは分割民営した会社のうち、特に本州三社は力がありますから、そこでもつて返せるものは持つてもらいます。ですから、大体半分くらいは各本州三社に分けたんですね。これは長年かけて、新幹線の借金なんかはこれは返せる借金ですから。ところが、赤字の穴埋めに使つたものは駄目ですから、これは政府が肩代わりしてくれる。結局、政府としても長年運賃を安く留め置いたという、そういう責任があるわけですね。そういう意味で、大体政府が肩代わりする部分と新会社JRが持つていくものと分けて、それで借金をまず軽くして、そして残つているもので毎年の経営だけでうまくいくようにということで、借金の始末が国会としての最大の課題だつたんです。

さらに、困つたのは年金なんです。六十万人いた職員が五十万になり三十万になり、今回は七万人また減らすということになりましたけれども、OBさんたちが年取つてきて、それを支える現役がOB一人につき二人しかいないという、頭でつかちになつて、とてもやつていけないということになり、年金が払えない、それをどうするか大きな問題でした。

これについては、橋本龍太郎先生が時の運輸大臣でしたが、あ

の方は厚生行政に非常に明るくて、それで知恵を出してくれまして、まず国鉄改革と年金は切り離してしまおうじゃないかと提案されました。年金問題は、国鉄だけじゃなくてほかの分野もみんな困っているわけです。しかし割と余裕のあるところもあるんですね。余裕のあるところに少しお願いしていこうかということです。まず一番先にお願いしたのが、国家公務員共済と非常に近いから、国家公務員共済から財政調整ということで少しお金を分けてもらつて穴を埋める。最終的には、民間の一番大きな厚生年金のグループに一緒になるのがいいなという方針を出してもらつたんです。

厚生年金は、会社によつて業種によつて随分バランスがまちまちでしたから、大改革をやつたんです。厚生年金全体として。どういうことをやつたかというと、共通の一階部分、要するに基礎年金の部分は全部どの業種に入つていようと一緒にします。それから、二階建ての報酬に比例する部分ですね、いい会社と悪い会社とあるわけですが、いい会社については、報酬比例部分はそれぞれの分野がそれぞれその上乗せをします。一階の部分は共通ですが、二階部分はそれぞれの業種ごとに決めたらいい、その構想に一緒になることになつて、そうすると共通部分がまず助かるわけです。それから二階部分は横にらみをして飛び出さないように、また余り遅れないように、平均的な二階建てをそれじゃ乗せましよう、そこで救われました。その全体の改革の中で鉄道年金のみ込まれた形で解決をしたんです。これはすばらしい知恵でした。



2011.11.22

はやぶさと共に（東京駅）

——なるほどね。整備新幹線の話がありますが、年金問題、それから今の借金の問題と、国鉄改革で一番しんどいものを最初から先生手掛けられて、この整備新幹線の問題は、最初の本島の三社とそれから三島とそれから一グループという、そういうもののほかに、やっぱり各地方で新幹線が欲しいという要望が知事さんその他からいっぱい出てきて、それをかなり絞った形で整備新幹線の計画ができるわけですね。この辺のいきさつを。

宿題、課題になつたわけです。

——それで、先生、随分なお知恵を出されたという。

野沢 それで、いよいよ出番なんですが、結局、改革委員会の中でも、おら方だけどうしてできないかとか、どうしたらいいんだとか、ああしろこうしろという御希望はいっぱい出たんですが、その議論を始めちやうと改革の話がなかなか進まないものですから、これは別途検討委員会をつくつて改めてやるからそれに任せよう。その代わり、基本の方針としては、希望の灯は消さないと

いう、中曾根さんが再三再四土壇場で言明してくださり、そして、具体的には財源問題の検討とか順番をどうするとか、そういうことは検討委員会に専門的にやらせるからと先送りして、取りあえず棚に上げたわけです。それで国鉄改革の、八法案をまず上げたわけです。

——希望の灯は消さないという、このリーダーシップというのはすばらしい話ですね。

野沢 この本の中にも書いてあります。これが中曾根さんのカリスマ性というか、リーダーシップのたまものですね。

——歴代の総理を見ておりまして、私はの方があの方を一番好きです。それが基本計画で、私の本にも出ていますが、打ち出されたんですね。そうすると、全国から俺のところもくれ、俺のところもくれと要望が来てそれを絞り込み、北は札幌、南は長崎、鹿児島、それから本州は北陸を入れて、今進んでいる整備新幹線は、大体収支採算も取れそうなどころ千五百キロをやることにしたんです。その千五百キロも、今言つた東北、上越までで動かない。どうしたらできるか、これを国鉄改革の中で考えようというのが大きな

野沢 偉かつたですね。いや、今でも偉いわけですが、その時のすばらしいリーダーだったんですね。

——そこにはやつぱり中心に先生がおられたというのは本当に幸運であったなど。

野沢　末席の僕らと心添えがびたつと一致しているわけですからね。入ったばかりの僕らが、いや、それは中曾根さんの言うところやろうということで、それで改革が上がつて、すぐに見直し検討委員会を立ち上げたわけです。その中に僕もまた入れていただき、順番の委員会と財源の委員会があつて、順番の委員会に入れてももらつたんです。

——それで、順番の委員会もあるんですが、その財源問題で何かお知恵があつたんだそうですね。

野沢　順番の方は、三線五区間といいまして、東北が盛岡から八戸、それから北陸が高崎から長野、それから糸魚川、魚津、それから高岡、金沢ですね。それから九州が、本来なら北からやるんですけど、しつぽからやることになつて、八代から西鹿児島まで、この五区間です。ここなら何とかそろばんも合うかなということを取り上げたんです。その順序をまずどう付けるかと。それで、それぞれ地元が後援会つくつて、打つて出るわけです。国会へどんどん押しかけてくる。

しかし、細田吉蔵先生という大先輩がおられて、この方が委員長をしてくださつて、僕らが駆け出しでしたが、お手伝いをして、それで最終的には、いろいろ議論して、経済的内部收益率の高いところからやろうという理屈で順番が決まつたんです。押し切つたんですよ。経済的内部收益率は、難しい言い方ですけれども、要するに収支採算のいいところ、もうかるところからやろう

ということです。

それで、一番が高崎—長野、二番目が東北の盛岡—八戸、三番目に九州。もちろん長野は喜んだんですが、東北が收まらなくて、何で日本の国土基軸になつてある東北が一番だと、けしからぬということになつて、出身の先生方はつるし上がつたんです。

九州は三番目じやいつまでも来ないなと思つてがつかりしていたところが、そこで知恵が出たのが、難工事のところだけは時間も掛かるし難しいからとにかく早めに手を付けていこうと難工事だけ先行することにしました。例えば、九州でいくと熊本県と鹿児島県の間にトンネルがありますが、そのトンネルを着工すると両方の県で万歳ができるんです。これは本四架橋をやるときの知恵なんですけれども、ちょうど県境のところの橋を一本架けると両側の県で着工式できるんです。

そういうことで、各地で難工事を先行するという形でとにかくまず始めることになりましたが、それにはしかしお金が必要わけです。それで、財源の委員会がもめまして、ちつとも決まらないんです。順番の委員会は決まつたけれども、財源の委員会は、結局将来はJRが使うんだから何といつてもJRが半分出せと、それから国も出さにやいかぬが三五%，地方一五と、それで一〇〇になるねと。それで、公共事業である程度でこ入れようということでやつたんですが、JR半分といつても、三兆円の半分だから一兆五千億でしょう。そうすると、とても改革してぴいぴいのJRは出せないんです。

とても駄目だなと言つている中で、一つ出てきた知恵が、東海

道中心に東北、上越、山陽、四つの新幹線を保有機構が持つていて収益調整をして貸し付けることを八法案の一つとしてやったんです、ところが、どうも東海が中心になつたんですが、貸付けでは減価償却が立たないから、要するに再投資ができないんですね。増強とか安全とか、だから苦しいけれども買い取ろう、ということになり、四つの新幹線を各JRが買い取つてくれたんです。

そこで、ただ買い取るんじゃなくて、再々評価といいまして、再評価して、さらにその時点で更にそれを見直した結果、五兆円くらいで造つた新幹線が再評価で八兆円、それを再々評価したら九・一兆円ということで、一・一兆だけまた上乗せができた。その一・一兆を六十年間かけて、大体六分くらいの利息で毎年払つてもらおうじゃないかと。これが実は安定財源になり、毎年七百二十四億の安定財源がいただけるようになつて、それで一息つけたんです。

財源としてはそれが一つあつたんですが、それでもなお足らないんです。そこで考えたのが、基本的に新幹線は国民的なインフラなんだから公共事業でやろうという方針です。道路がそうやつてゐるし、港湾も飛行場も、みんな国が金出しているじゃないかと。鉄道で、もう会社は民営化したけれども、造る方は道路や港湾や飛行場と同じでもいいじゃないかという理屈を立てまして、基本的に公共事業でいって直轄事業は三分の二国で、三分の一が地方ですから、そのルールを適用して、造る際はJRは金出さないでその代わり、できたものを使うときに、少しでも利益が出たらその収益の範囲の使用料を後からいただきますとしました。

―― 上下分離というやつですね。

**野沢** 上下分離で、それで受益の範囲の貸付料と、この仕組みを平成八年のときにつくつたんです。それを提案するのに大変でしたけれども、そのおかげで一気に広がつたんです。

―― 我々、民営化してサービスが良くなつたとか、みんなある意味で満足をしていて、しかし、その間に背後でそういう基本的な問題を解決していく大きな恵みがあつたんですね。

**野沢** それが難しい、ある程度国鉄改革の仕組みとか、国鉄時代に民営化したらどうなつたということの結果と両方分かつていないとできないんですね。

それで、国鉄時代には、基本的に国鉄というのは税金を払つてないなかつたんです。ところが、民営化しますと途端に国税も払う、地方税も払う。それだけで当時の金で四千億くらいの国税、地方税を払うことになつたんです。今までただだつたのがそんなに取られるんなら、本来ならその部分は新幹線造つたりするのに回してもいいお金ですから、それを一遍バツクしてもらおうじゃないかと、そこが実はみそなんです。

国税のその三分の二の裏付けは、結局、JRグループ全体が収める国税の一部を返してもらう、それから地方税は、固定資産税取られるようになりますから、それを一部返してもらう、それでもつてその裏付けができるわけです。その仕組みを持つていつたんですが、なかなか言うことを聞いてくれなくて、大蔵省辺りは渋かつたんですが、宮澤大蔵大臣が、事務局が上げた年間三百億くらいでいいじゃないかというのをもう少し出しておやりと

言つて七百六に上がつた経緯があつて、これはやつぱり宮澤さんの大英断。

それからもう一つは、地方の方は、地方は市町村に入るんですね、あの固定資産税というのは。それがみんなばらばらと散つちやうとなかなか集められないんですが、当時、自治省はなかなか知恵がありまして、それを一括して全部調整金として自分で一遍プールするんです、そして後、それをうまく分けていくんですよ。

—— やつぱり市町村に、県を通じてでしようが。

野沢　ええ。それだけでも千五百億くらいの固定資産税がとにかく自治省に入っているのは、分かつてはいるわけですね、それを鉄道が民営化したことではかの方へどんどん使つてはいるわけですよ。けしからぬと、それは鉄道の近代化のために本来戻さにやいかぬじやないかということで、おまえら猫ばばしておると、こういつて、猫ばば論争と書いてあります、けしからぬというので、結局、千五百のうちの半分くらい戻してもらう格好にしたんですが、その仕組をつくるのに大論戦ですよ。

—— それは先生の二期目でござりますか、三期目になりますか。

野沢　八年だから二期目ですね。二期目になると、やつぱりちょうど各種委員会の理事をやつてはいるでしょう。それで目が通るわけです。それから、交通部会の部会長代理とか、仕事の一番できるのは二期目くらいですね。議会は、だからやつぱり二期、三期、やつていかないといかぬですね。

—— そうだと思いますね。私、参議院に来まして、非常に軽薄な考え方かもしれません、比例代表で利益代表みたいなのがいっぱいいてなんて単純にそう思つていたんです。先生の場合は、あの比例代表の中でも最も理想的な形で活動された、

必然性があった、モデルですね。

野沢　比例代表という制度のお話が出たので、ちょっととそのことを申し上げますと、ちょうど私の前の段階で全国区制というのを行われてまして、物すごい選挙違反が出たんです。名前書くというだけで、紙を持つて後援会を回るだけで、地位利用だとか言われてほうり込まれるでしょう。結局、それじゃいかぬということで比例代表に切り替えたんですね。比例代表に切り替えていたおかげで、私、三回選挙やっていますが、一人も選挙違反出でないんですよ。

そういうことと、それから六年間保障されていますから、落ち着いて大きな課題、長い課題に取り組めるんです。

—— そのとおりです。私も教育の仕事をしていたものですから、参議院に短くしかいませんでしたけれども、参議院とい

うのはいいなと思いました。

野沢　やはりそういう意味で任期を保障された六年間というのは宝のようなものでしたね。

—— しかも、その専門の知識と御経験を持った方がきちっとやられるというのは、本当に理想的だなという気がしました。

野沢　整備新幹線を進めるというよりか、鉄道を将来使えるものとして残したいという気持ちがあるものですから、そのためには

何としても裏付け財源が必要だった。それをよそのところからもらってくるんじや駄目なので、自力で生み出すのが今回のシステムなんですね。結局、自分たちの納めた税金のその範囲で公共交通費の原資をいたたくという、そういう仕掛けになつていています。

—— その辺の知恵が出てくるというのは、専門の方がおられるいととも出てこない。

野沢 ある程度分かっていませんと国鉄改革までにどうしていったか、それで改革した後どれだけのやはり経費を国に納めているか、地方に納めているか、その一部をバックしてくれというだけですから、やがてそれはまた財産になつてお国や地方に返つてくれるわけですから、一時預かるだけなんです。

—— 私は、また私の周りの者も新幹線をしょっちゅう大阪へ行つたりして利用しますけれども、本当に安心で、そしてこの地球温暖化のいろんなことが言われているときに環境にも優しくて、とにかく国民が今はみんな安心、安全、早く便利ということで、ああ、やっぱり日本の一番の誇りに思つていいますが。

野沢 これは本当にいいシステムというか乗り物を開発して育てたわけですよね。

—— 特に、その中で一つ、先生がお書きになつてある、昭和四十三年に静岡が非常に地盤が軟弱で盛土をしているので、そこにシートパイル、そして固めるというのにすぐ現場へ出向かれてそれを指導されたという。その種のものが幾つも、

トンネルの場合やら、橋梁の場合やら、新幹線のそういう安全、信号機のユレダスというんですか、これもいい名前だと思うなんだけれども、頭文字を取つてあるなんだけれども、その地震を事前に感知するシステムとか、あらゆるもののがそろつて技術者の日々のいろんな努力で積み上がつていて今日の安全があるというのは、本当に私は感心をいたしますね。

野沢 今度、東北の大地震で大勢犠牲者が出で本当に大変だったんですが、死者、行方不明だけで二万人でしょう。それで、けがした方でも五千人近くいるという中で、鉄道のお客様も従業員も死者ゼロですから。これは実は、ほかが苦しんで悩んでいるときに余り我々喜んでいられないですが、実は大変な成果なんですね。

なぜそうできたかというと、中越の地震とか、その前に阪神・淡路大震災がありました、あのときに高架橋が崩れて、新幹線も五か所ほど落橋しているんですね。そのときの経験で、全部東北の方を直したんですね。

—— そちらしゅうございますね。全部現場に行かれてすぐ指示されたりということで。

野沢 それが効いているのですから。非常に運も良かつた点もあるんですね。電柱が大分倒れましたから、あれに突っ込んでいたらちょっとやつぱり何が起こつたか分からない。たまたまそこに列車がいなかつたという幸運です。それから、阪神・淡路のときには五時四十六分発災ですから、新大阪を発車する第一列車が発車する十五分前ですから、それがついているわけですよ。です

から努力もしたが運も良かつたということですね。

——本当に先生のこの御本を読んでみると、そのことはよく分かりますね。

野沢 とにかくもう四十七年目ですけれども、東海道新幹線はお客様を一人も亡くしていませんから、これは奇跡に近い。

——世界に冠たるものですね。

野沢 これも随分工夫したり努力したりしてきたけれども、運も良かったなどいうものもあるんです。たまたまついていたというところもあつたりして、余り安心してはいられないです。ますますこれから考えて、より安全な新幹線にしていかなければいけないです。

——先生、もう一つ、長野新幹線が整備新幹線のうちの最初のあれにあるんですが、私、次男が長野にいるものですから、二年前に初めて乗つてみまして、あつという間、一時間半くらいで着きましたね。

野沢 一時間半ですね。あれ昔は碓氷峠をえつちらおつちら上つたので四時間掛かっただんですよ。

—— そうなんですね。相当な技術上の工夫が上りのところ、いや下りのときに何があるんですってね。

野沢 下り上り両方問題あるんですが、昔はラック式ということで歯車をかんぐれ上がつていたのが、一応途中から粘着運転ですつと上がれるようになつたんですが、やっぱり下りが心配なんですよ。逆に。今度の新幹線も、勾配の上りは二百六十キロで上がつていきますが、勾配の下りの方は実は二百十キロくらいに徐行し

ているんですが、それは、もし何かあつたときのブレーキが十分作用できるかどうかということで、安全を取つて、下りの方が逆に遅いんですよ。一分だけ遅いんです。

そんなこんなもあって、いろいろございましたが、おかげさまで何とか国鉄改革はうまくいって、これから残る新幹線を取りあえず六月中には札幌まで延ばし、それから金沢まで工事中ですが更に敦賀まで延ばし、やがて大阪まで何としても早く付けたい。西は長崎まで着工になりました。

——これは第二の、何というんでしようか、大震災なんかのときの……

野沢 東海道がもし津波や地震でやられたら、北陸が抜けていれば日本の輸送力の半分は確保できますから、いわゆる代替機能を、リダンダンシーを確保しようというのが、北陸新幹線のもう一つの最大の使命です。

—— 大事な構想でござりますね。国民にとつても、夢とそれから安心の大手な計画ですね。

せつかくいろいろお話を伺いましたが、参議院の中でも、國鉄の改革はもとよりですけれども、予算委員会、それから決算委員会、外務委員会、もう本当に各方面の一番重要なところを三期の間に務めてきておられます、その中から少しお話を伺わせていただけますでしょうか。

野沢 私は専門としては運輸委員会が一番の土俵として、これは一種、二種とあつて選べるんですが、とにかく自分の必要な専門のところということで、運輸委員会が国鉄改革を見守っていくこ

とと、手直ししていく必要があるわけです。ルールが八法案だけではカバーしきれなかつたところもありますので、手直ししていく、ここはもう理事としてずっとやつておつたんですが、これが基本です。

予算委員会は、国の全体の予算ですから、これに常時指名されまして、末席理事から筆頭まで全部で、五回やりました。ですから、ここは勉強になるんです。予算全体にかかる課題が全部出てきますから。そうすると、耳学問ですけれども、とにかくなるほどということはしょっちゅうあって、ここで大体国政全体にわたる視野が開けました。

もう一つは、私、希望して外務委員長をやらせてもらつたんです。やつぱり国會議員をやるために外交と防衛だけは絶対必須の常識というか素養ですね。そこが分かりませんじや話にならないので、一番僕の経歴の中で不足しているのは外務の分野だから、思い切つて外務をやらせてくれということで、議員連盟にも幾つか入りましたし、それから外交部会に必ず出て、党の勉強しながら、議会の方は外務委員長をお願いして、幾つか審議をいたしましたが、やつぱりこれは大事ですね。外務、防衛だけは必ずみんな勉強しておいてもらいたいなと思います。

—— そうですよね。国鉄改革にかかわらず、いろんな改革の重要なときにはそれで外国の現地へ飛んで、先方とも意見交換をしながらという意味では。

**野沢** 特に日本の場合には、北朝鮮がああいう国柄ですから、やはり何とか早く開けた平和な国になつてもらいたいと思うわけで

すし、韓国、中国、ロシア、もうみんなそれぞれ課題山積ですから、そういう意味で今でも外務の仕事をしておいてよかつたなと思います。

あと決算委員会は、予算に対する決算ということで、とかくながしろにされて、一年遅れ二年遅れなんということがよくありますよ。これはいかぬということで、少なくとも決算で出た問題が次の予算の審議に反映できるように遅れを挽回するようどんどんやりました。大体、最初は会期中に審議することすらできなかつたです。それをどんどん会期中にもやりました。

#### —— 閉会中だったわけですね。

**野沢** それまで閉会中審査ばかりでやつてたんですよ、それで遅れるんです。それで、みんな出かけていないときに決算委員会をやると評判悪くて、ですから何としてもこれは会期中にやろうと努力して、今はだんだんそうなつてきました。これはもう絶対必要です。決算委員会を参議院の場合、特に重視してしっかりとやらなきやいかぬと思います。会社だったら決算総会というの一番重いですよね、社長の首が飛ぶかどうか。

#### —— そうですね、びりびりするんですよね。

**野沢** あと非常に貴重な仕事として、裁判官の弾劾裁判所の所長をやらせてもらいました。裁判官の皆さんというのは仕事大変なんですね、忙しくて。人数がもう明治以来余り増えていないんですね。事件の数だけはいっぱい増えているでしょう。判決書くだりだつて容易なことじやない。それで結局、世間との付き合いも余りできない、趣味や体育の時間も余り取れない。時におかしく

なる裁判官がいるんです。この人たちをしつかりいいか悪いか判断せにやいかぬ。これは大変な厳しいポストですけれども、裁判官というのはそれだけやっぱり身分を保障されていますから、それなりに責任はあるんですが、ちょっと気の毒なくらい忙しいですね。これを今回の司法制度改革の中で、もう少し裁判官の皆さんのが余裕を持つて仕事ができるようにしてあげなきゃいかんなど思っていますが、まだこれは十分でないんです。

—— これは裁判員制度をつくつてみても、逆に忙しくなるんでしょうね、裁判官の方はある意味で。

**野沢** 事前の勉強をして時間を掛けずに早くやるということになると相当忙しいですよね。これは今後の課題にもなっていますが、ただ一つすごいなと思ったのは、私は年金改革のときに政府が約束を守らずにJRにまたまたの負担をするということで、反対票を投じたんですね、国会で、青票を。そうしたら、役職停止という処分を党から食らいまして全部外されたんですが、このポストだけは法律で守られていまして党や議会から独立しているんです。だから、このポストだけは残ったんですよ。

—— しかし、勇気のある行動ですね。

**野沢** そういうこともやっぱり必要なときはしようがないなと思うのですが。

あと憲法調査会は、基本的なことで、とにかく国會議員であつたら憲法をどうするかということはもう必ず議論する必要がありますが、これは随分勉強になりました。今日も話題になつていまつが、これから、じゃどう直すかという基礎になることをずっと

ヒアリングをして終わりましたが、やっぱりもうばっぽう考えないかぬときですね。

—— ばっぽう真剣に与野党を超えて本当にこれは考えないといけない重要な問題ですね。

**野沢** 新憲法なんて言っているけれども、とても新どころじゃないですね。時代と世界の情勢からひどく遅れちゃつている感じで……

—— 環境問題、自治の問題、いろんな問題がありますね。

**野沢** 今度、大震災に対応するにも十分でないんですね、今の危機管理一つ取つてみても。これは是非、今後の人たちがもつと前向きにやつていただきたいなと思つておるんです。

—— 参議院協会なんかでも少し議論をしてみてもいいですね。

**野沢** あとは、議運はお世話さまということで、お世話係をやりまして、特別委員会はその都度、災害なんかはほとんど常設に近い形で、しょっちゅう災害がありますから。あと国会対策委員会は、議会のものじゃないですが、党の委員会としてはこれが実は一番回し役で大事なんですね。これも、ですから常時出入りしながら、委員で座つたり根回しに歩いたりしました。

—— 先生、議員立法を随分おやりになつて、これ大事なことですね。

**野沢** これは実は大事なんとして、日本新党が出たころ自民党が野党に転落したことがあるんです。そうしたら閣法が上がつてこないですから少し暇がてきて、それで、それじや議員立法をや

らうと、参議院の自民党だけでつくつてある参議院議員立法推進委員長を引き受け、アメリカが議員立法の一一番の本家本元だからと、見に行つてきたんです。非常に手厚くやつてあるんですね。

—— 議員の周辺のグループに専門の学者とかいろんな人をやっぱり活用しながら議員が中心になつて。

**野沢** 例えば上院議員でしたら、秘書グループとして四十人、人によつて違いますけれども、四十人くらいのスタッフを使えるんです。そうすると、大学の先生を辞めた人、あるいはジャーナリズムから来た人、金融の専門家、外交の専門家とか、四十人のスタッフを自由に使えるわけですね。部屋がこのくらいの大きな部屋を四つ使えるんですよ。しかもその経費も必要なものは全部見てもらえます。それで、その仕組みをみんな見て、これは一つ日本へお土産で持つて帰りたいと言つたらみんな笑つていました。

そんなことをしながら取り組んだのが大深度地下利用の推進なんですが、山の中のトンネルを随分国鉄の現役時代、掘らせてもらつて、山の中のトンネルは入口だけ買収するだけで上はただなんです。それは長年やつてきて、買う方も厄介だし、買われる方も困るし、だから入口だけにしてあとはもう好きなようにやれと。これを明治以来ずっとやつてきてあるでしよう。それはいい知恵なんですね。ところが、都會へ来てみたら、とにかく深いところまで、判をつけ、金よこせでしよう。それがために遅れて遅れて、地下鉄の開通が何年も延びたとか。これはおかしいといふので、地球のしんまで俺のものという思想はおかしいから、ちょっと調べてみよう、世界中、実は調べてみたんです。

一番典型的なのはイタリーですけれども、イタリーは地表の権利と地下の利用権は別なんですね。地表はそれぞれの人がそれぞれ主張しますけれども、地下はこれはもう公共のためなら別な権利として独立しているんですね。カナダとか、スペインとかになりますと、例えば下水ならば地下十メートル以下はただでいいとか、鉄道も同じように、ある一定の深さから下はもう無償で使っていいとかいうところもある。ドイツとかイギリス辺りとかフランスになりますと、大体地下三十メートルくらいまではお金で計算します、そこから下はみんなただにするとか、みんなうまくやつてあるんですね。それで、社会主義の国は元々ただですから、いいんですね。

そこで考えて、要するに物理的に理由の付く、例えばこの上に建物を建てたいと、高層ビル欲しいというなら、その高層ビルが建てられる基礎まではその権利を主張して、そこから下はただでいいじゃないかということで、その深さをどれだけにするか、どういう条件を付けるかということで、結果的には、しつかりした地盤であれば、例えば東京でいえば永田町ですが、地下四十メートル以下はただ、それから下町の方へ行けば更に杭がありますから、その杭の下、十メートル置いて下はただとしました。これを提案したところ、それはいいということになり、研究会を立ち上げて、それで結果的に法律ができまして、大深度地下の公共的な利用に関する法律が成立しました。

—— これは大きゅうござりますね。

**野沢** 例えば中央新幹線が入つてくるとすると、公有地と民地を

分けていくわけにいきませんから、一気に来るでしょう。そのとき、地下四十メートル以下でくればただで東京まで入つてこれるんですね。これを提案したら竹下さんが喜びました。

—— これは竹下さんのところからですか。

野沢 そうなんです。地価高騰があつたでしよう。地価高騰に対応するのに自民党としてどう取り組むかというときに、要するに東京に土地はないのかと。供給の部会と、それから土地の値段はどう決めるのかという金融を含めた土地の評価の部会を立ち上げて、僕は供給の方の部会へ入つたんです。よく調べてみると、

東京都内というのは、例えば山手線の中でも、平均すると当時でいつて一・七階くらいしか使っていないんです。ですから、高度利用すればまだ相当な土地が出てくる。パリの城郭の中みたいに、あれは平均して五階ですから、ああいう使い方をすればまだ東京にはいっぱい土地はあるんだと、だからそう心配することはないと判断できました。

更に言えば、高速鉄道で今は三十キロ圏くらいまでが通勤圏だけれども、五十キロ、六十キロ、例えば今度できたつくばエクスプレスなんかですが、あの辺まで延ばせばまだまだ山林、田畠、幾らでもあります。その代わり、高速鉄道を造つて都心まで一遍に持つてくると早く来れます。そのときは大深度で来ればただで来れます。竹下さんが手をたたいて喜んでくれました。

—— 国会でそういう基本的な長期の夢のある構想ができるしていくという、しかもそれを議員立法でやっていかれるというのは本当に大事なことですね。

野沢 これは議員立法でやつたから、ああ、面白そだといつてみんな来てくれまして、結果的に衆参共に全員一致ですよ、この法律は。

—— 私もこれが出てきたとき、大事なことだなと思いましたよ。

野沢 それで、現に、ここに書いてあるとおり、外環道路をこれでやろうとか、練馬から世田谷の中央道まで持つていこうといふ、これはこれでもう進んでいますし、それから実績としてもできたのは、神戸市の幹線水道が、四角にいかなきやいかんのを真っすぐつなげるということになつて工事費が半分以下だつた。

—— それは、先生、どういうことですか。真っすぐというのはどういう……

野沢 幹線水道を直線で引きたいんですけども、この部分が要するに民地なんですね。道路の下だけ行くんだつたら四辺形の三辺を直線にやいかぬというのを、民地でも四十メートル以下にすれば垂直にこう行かれるわけです。そうすると、遠回りする必要ないわけです。工事費が半分以下になり、これはもう工事を実施しました。

—— 水道の工事なんかでは随分違うでしょうね。

野沢 これからだんだん出てくると思いますね。

—— 夢のある話としては、この祝祭日の話も、三日増えたんでしたか。

野沢 これは楽しい話でして、これはJRグループがそういうことができないかという相談が来たので、それは面白そだなどい

うので、じややつてみようということで、調べてみると、正月元旦、成人の日、それから三月に行くと春分の日、それから四月になるといつぱりありますね、みどりの日とか、憲法記念日とか、子供の日とか。

それを全部調べた上で、皇室行事に関係のないのが成人の日、海の日、それから体育の日、それから敬老の日と、この四つです。これだなということで、取りあえずその四つを提案してみようということで提案したんですね。党内の意見がちょうど真っ二つに割れまして、長老の先生はそんなの駄目だと、こうおっしゃるんですが、若い先生方は、いや、面白そうだと。そこで世論調査掛けましたら、そうしたら四分六で賛成が多いんですね。行けるなと思いまして、攻め方として観光地を持つている市町村にまずこれを持ちかけて、二百六十くらいありましたが、そうしたら、みんな、連休なら来てくれるだろうというので賛成してくれて、それを抱えてる県の議会で議決してもらつたんです。四十七都道府県全部賛成です。そうなつてくると、国会議員の先生が、これはほつておけない、雪崩を打つて来てくれまして、結局これも全会一致でいきました。

ところが、できるとなると、参議院にだけ手柄立てさせちゃいかぬといって、僕は参議院の議員立法委員長でしたけれども、衆議院の先生が俺も俺もと買って出て、結局衆議院から出してもらつて、通ればいいからということで、それでいつたんです。

その中で一つ出来事がありまして、敬老の日を提案したのが老人クラブの方々が気に入らないんです。俺たちは戦後にとにかく

何十年も掛かってここまで来たのに、そんな勝手に月曜日が休みで助かるからなんていうのはけしからぬと、駄目だといって言うことを聞かない。俺たちは毎日日曜日なんだから、休日はどこへ行つたつていいんだと。けんかしてまで通す法律ではないから、これはやつぱり納得いくまで待とうということで、一年見送つたんです。それで、海の日も併せて結局先送りして、説得しまして、結局、お子さんたち、子供、お孫さんたちがおじいちゃん、おばあちゃんのところへ遊びに来るにも一日より三日の方が来やすいじゃないでしょうかと、プレゼントのつもりでお願いできませんかと。しかも、九月十五日はそれぞれそんなにゆかりのある日ならそれは老人の日として残しましょう。ただしお休みはずらしてくださいと、それでまとまりまして、それで今、結局四回、三連休ができるんです。暦上の都合と合わせると、大体年間十回平均くらい出てきます。そうしたら、喜んだのは観光地の皆さんで、お客様が増えて、もうすごい違ひだということで楽しくなりました。

—— そうでしょうね。これに合わせて地方もそういうことを、誘致の振興をやれば随分違つてくるでしょうね。

**野沢** 運動会だ何だというのを計画するにも、三連休あれば雨天順延というのが割とうまくいくんですね。

そんなこともあって、これから今の国会の膠着状態を直していくためにも、議員立法を活用することで党派を超えて賛成者が集まるんです。

—— 衆議院みたいに落ち着いて議論がやつていられない、

長期課題に関する議員立法は、なかなか難しい面がありますね。地元へ帰つて選挙運動していることが大事というような感じで……

野沢 結局選挙対策ばかりに追われちゃうからね。だから、参議院は、そういう意味で、こういった深く掘り下げていくとか、時間の掛かる仕事とかいうことをやつぱり政策面でイニシアチブを取つていくと、衆議院の先生方のやや足りないところを補えるんです。

日本の今の議員立法は一国会十本前後で一割前後しか出ていません。アメリカは例によつて基本的にもう全部議員立法ですからね。やつぱりそういう意味からしても、もうちょっと日本も議員立法を大事にして行く必要があります。

—— そういうシステム、議員立法ができるような工夫をしないと。

野沢 仕組を作る必要があります。秘書さん、当時僕らは二人しかいなかつたんですが、三人目の政策秘書ができたんですが、たつた一人ですから、アメリカの三十人も四十人も専門的なスタッフがいるというのとは違うんですね。これだけは何とかもう少し工夫して、議員立法をやりやすくして、物によつてはみんな議員立法に切り替えていつたらどうかなと。こんなに党利党略、政局絡みの話ばかり絡んできて仕事が進まない国会じゃ困るわけです。皆さんの能力も立派な人が多いわけだし、アイデアもいっぱいあるでしょうけれども、物を決めるという仕掛けがどうも今はちょっと不足している感じですね。

—— 立法府ですかね。  
野沢 衆参共に党派を超えて、この一本ともほとんど全会一致ですから。

—— 本当にそういう意味で、私は本当に必要なところで先生が出てこられて、しかも大きな仕事を残してこられて、それが将来につながつていく夢のある仕事が多いものですから、羨ましいです、本当に。

先生、法務大臣をなさいましたか、ちょっとこここのところを少しお話をいただけますでしょうか。

野沢 小泉さんが総理のときですね。私も参議院の任期が、残り少なくなつてきて、あと一年しかないなというころですが、ある日突然、九月二十二日と書いてありますが、二十一日の夜の十時ごろですが、君、あした、ちょっと国会の近くにいてくれよなど電話がありました。ははあと、思い当たりましたけれども、それしか何も言わないので。翌日行つてみたら、十七人が官邸に呼ばれて、何か改造があるらしい。それで、おまえはどこだどこだと、みんな誰も言われていない。官房長官だけがどうやら内示を受けているみたいですが、要するに小泉流びつくり人事として、誰も分からぬ。ただ呼び込みの順序が大体決まつているんですね。できた役所の順序で、一番先に呼ばれるのが総務大臣、一番に麻生さんが呼ばれて、ははあ、総務かなと。二番目に来まして、そうすると法務、三番目が外務、四番目が財務大臣、あとずっと続くんですが、二番目に来たから、ははあ、法務かなと。紙を見たら、法務大臣を命ずるとありました。うわあと思いまし

た。参議院からこれまで何人か法務大臣が出ていますから、場合によっては来るかな、法務か環境か自治大臣も来たことがあるし、いろんな立場はありますけれども、それじやということでお受けすることにしました。

紙を見たら、特命がありまして、そこに書いてあるように、物

すごく治安が悪くなつて、刑法犯罪が増える一方だと、それを何とか止めて治安を回復して、日本が世界一安全な国であつたような時代に戻してくれと、これが第一番。二つ目が司法制度改革、ちょうど大詰めに来ていたから、これを進めてくれと。内容的には裁判員制度の創設が一番の課題ですが、三つ目がPFIの刑務所を造つてくれと。PFIというのは、プライベート・ファイナンス・イニシアチブという例の民活の刑務所です。要するに、平たく言えば民営刑務所を造れと、こういうことですね。

この三つでしたから、はい、分かりましたと、こう言うんですけど、そのとき承つて、出てくると、官邸の記者会見室でこれを五、六分しゃべるわけです。その間に何か話せるようになると、秘書課長と官房長が待つていて、この人がどうやら法務らしいと、飛んできてくれるんですが、なかなかそう急に頭に入るものじやありませんので、とにかく特命がありましたと、勉強して一生懸命やりましょと、ここはこれで収まつたんですが、問題は、法務省へ帰つての記者会見は半日取つてあるんです。五、六十人、いわゆる番記者というのがいるわけです。あの皆様を相手にやらなきやいかぬわけですよ。

—— あれは、次の日でしたか。

野沢 その日です。勉強している暇はないですよ。結局、ですからもう自力で、自前の見識でやるしかないんですね。また厳しいんですね。死刑に判をつくとかつかないとか、あるいは憲法改正をどう考えるとか、もう時局的なものも。

—— 中には引っかけもありますしね。

野沢 もう四方八方から来る。半日が長かつたですね。これが最初の試練です。特命事項につきましては、早速取り組んだ治安回復ですが、行動計画を作りまして、これ、総理以下全閣僚に入つてもらつて対策を立てたんですが、五つほどの対応を考えたんです。地域の協力体制、連帯の回復と言つてもいいですが、地域の連带回復が一つと、それから交番が、空き交番が増えちゃつてゐるから、これを埋めてもらおうと、お巡りさんを増やしてくれと。それから、不法滞在の外国人がいっぱいいて、あのころ、イランのお客様が随分いました。それから、南米のコロンビアとか、それをどんどん減らすという、これが三つ目。それから、日本の刑法は甘いので、ピストルを持つていてもなかなかお巡りさんは撃たないし、ほうり込まれてもすぐ出でてくるということで、韓国辺りから暴力すり団なんて来て、刃物を持って三人くらい組になつて、それで車内から何からやるのでというので、それを取り締まろうと。日本の刑法を国際レベルのところまで厳しくしようじやないかと。

—— その中で一つ効果があつたのは、交通事故の対応ですが、酔払い運転を相当厳しくしたんです。

—— 今でもまだもっと厳しくしてもいいと思うぐらいあります

すけれども、本当にそれ大事なことですね。

野沢 大分減りまして、今、交通事故死、ついにこの間、一万人

近く亡くなっていたのが五千人を割りました。それから、非常に効果があつたと思うのが監視カメラを活用することです。防犯カメラとか言っていますが、あれのおかげで随分悪いのが捕まっていますね。それで、盛り場のひつたくりとか暴力犯罪、三分の一に減っている。

この五つのうち、どれがどれだけ効いたかよく分かりませんが、十五年を過ぎてから、がくがくと刑法犯罪が減りまして、私が就任したとき、三百六十九万件という刑法認知件数が、去年聞いてみたら二百六十万件くらい、百万件くらい減りました。毎年一割くらい減っているんですが、なかなか、しかし、まだ内容的に見ると余り良くない中身がいっぱいありますて、この間みたいに死刑になりたいから人を殺すなんて、ああいう類いの人間がまだいますから、これからなかなか日本の中も容易じやないなと思いますが、とにかく治安回復、これをまず進める必要があります。

次が司法制度改革ですが、これは日本が昔、陪審制やった時期がありますが、新しく考えてということで、本職の裁判官三人と、くじで選んだ人六人、九人のチームで裁判員の裁判をやるということで、しかも死刑を含む重大事件を対象にやりまして、もう三年目になりますが、これが最初は、なるほど、参加できるし、みんながやれるということは結構だが、わしは嫌だと、なりたくないという人、半分いたんですね。それで、これはいかんと

いうので、ビデオテープを作つて、私自身もメンバーで入りましてPRに努めました。

#### —— 裁判員制度のモデルみたいな。

野沢 モデルというかドラマですが、私の役割は七十過ぎの御隠居さんがメモを取りながら一生懸命やつてあるという役割、そういうビデオテープを作つて全国へ五万本くらい配りました。結果は、今やつてみると、やる前はどうも腰が引けていた方々も、やつた後は九割以上の方がよかつたやつぱりためになる、これは皆さんお薦めしますよとおっしゃっています。全く裁判所へ行ったこともない、六法全書なんか見たこともない、そういう人たちが見事にこの制度をうまく使いこなしている。

三年目の見直しに今入つていますけれども、結果としてこの制度は定着していくんじゃないでしょうか。裁判というものが一部の専門家の独占のものじゃなくて、みんなでやつぱり考えてやっていくんだという基本の一番の姿によく立ち返つたというところです。

昔、ギリシャ神話にテーミスという神様がいるんですね。左手にはかりを持って目隠しをして右手に剣を持つて、それで罪と罰をバランスを取つて判断するとある。相手が偉いとか美人だとか、やれ、何だとかというそういうことじゃなくて、公平に罪と罰を測つて決めていく。それが要するに古代民主主義の裁判の原型であったということで、そのテーミスの神様というのは、法務大臣室に像があるんです。五、六センチですが、それから最高裁判所の入口に一メートルくらいの像があります。



テミス像

—— テーミスの像があるんですか。

野沢 あるんですね。私も法務省辞めるときに何か記念に残るも

のはないかと言つたら、そのテーミスの小さなミニチュアモデルをネットで売っているのが分かりまして、それを一つ記念に今持っていますけれども、要するに昔のやっぱり古代民主主義というものは、既にそういう公平公正というものモットーにしてやつておつたんだなということです。裁判権が一時権力者に奪われたり、それから最近でいえば専門家の独占物になつて遅れに遅れていたのが、やっぱり裁判員制度になつてからは、分かりやすいと

いうことと、それから早くなつたですね。せいぜい一週間か十日で全部決着していくますから、特別百日とかいうのも中にはありますけれども、これはよかつたなと思います。

—— しかも、その結果に国民がある種の得心をしていますよね。裁判員制度にもかかつて決まつたということで。

野沢 この制度の審議は衆議院だけでも三十時間以上やりましたけれども、あのうるさい衆議院が全会一致ですよ。野党の皆さんもこれはいいとおっしゃつてください。

—— やっぱり諸所に先生のお知恵があるんだな。このPFIといふのは、これ更に延びていきますか。

野沢 PFI刑務所も特命の一つで取り組んだんですが、たまたま私は自民党のPFI調査会の会長代理ということで、この問題についての基本的なことは一通り勉強していたんですけど

も、普通の公共事業とか一般的な事業ならばそう難しくないですが、刑務所というのは法の執行ですから、刑罰を科することは強制的な力を伴うわけですね、これが果たして民間の運営に任せられるかということで、相当実は難しいなと思つていたんですけど

が、外国を聞いてみると結構例があるということで、ニュージーランドとかオーストラリア辺りでやつておるというので、手近だからと見てきたり、結果的には半官半民みたいになりましたね。大体千人について三百人くらいの刑務官が普通は要るんですけど、半分民間にして半分は官に残すと。刑の執行というか、強制力を伴う部分はこれはやっぱり官でないと無理だと。刑務所自身の運営とか衣食住の世話とかいうのは民ができるわけですね。職業訓練なんというのは民の方が逆にいいんですね。

それで、山口県の美祢市が希望を上げてきました。最初は工場誘致のつもりで団地を造つたんだけれども、誰も来ないで、山の

中ですから。それじゃというので、刑務所を呼んでこようと、結局、第一号がこの山口県美祢市、千人で男五百、女五百ですが、この方々がお世話になつてゐるんですが、行ってみると、堺はありません、金網だけですし、所内は自由に動き回つています。ただし、ICタグが付いていまして、どの人がどこにいるかというの全部中央制御室で分かるんです。それで、名前も刑務所と言わないで社会復帰促進センターと、こう言つてゐるんです。それが違うんですね。パソコンだと自動車の修理だとか、やれ何だとか、そういう、出てから役に立ちそうな職業訓練をずっとやつてゐるんです。運動をしたり、清潔なところですから、こんなところだとまた来なくなるんじやないかと、それが心配ですね。

### — 刑務所の通常のイメージと違うんですね。

野沢 初犯の人しか入れないことになつて、また来るというわけにもいかないですけれども、順調に運営されています。PFI刑務所は山口に統いて兵庫、栃木、鳥根と計四ヶ所作りました。

あと、辞めてからまた頼まれまして、結局、地方制度改革の中で、法科大学院を造るとか、それから監獄法を改正して矯正という考え方にして、これも要するに刑務所でいわゆる懲罰というよりも、むしろそこからまた出てくることを前提にしてシステムを見直そうということで、全部今見直してきましたね。

ところが、社会に出てからどうするかという更生保護の分野といふのが私の在任中にできなかつたんです。時間的な問題と、それから審議会自身がそこまで踏み込んだ議論をしていなかつたん

です。ところが、仮釈放された人が赤ん坊を刺し殺すとか、とんでもないことを三件も続けてやりまして、それで困つた南野法務大臣が何とかせにやいかぬというので、それで有識者懇談会をやろうと、それをまとめてくれと頼まれまして、お引受けしたんです。

一年半ほど勉強した結果、やつぱり世の中へ戻つてくるそういった人たちを処遇するシステムが、どうも日本の場合は、治安維持法以来、必ずしも十分な議論をしていないことが分かりまして、そこで各分野から出ていただいた方々に徹底討論してもらつて、現場も見たり意見も聞いたりして答申を出したわけです。「安心、安全の国づくり、地域づくりのために」というタイトルで、更生保護を担当する監督官がいるんですが、この数が圧倒的に足りないんですね。全国で千二百人しかいなかつたですか。現場やつてるのは六百人しかいない。これでもつて何万人のお世話ができるはずないので、結局それを保護司の方々が全部やつてくれて、その保護司にみんなおんぶしちやつて、リーダーシップを發揮していなんですよ、その監督官の方々が。これはいかんなということで、そこで、時の法務大臣が南野さんから杉浦大臣に替わりまして、これが実は駒場の寮で一緒に暮らした仲間なのですから、それで、僕は一つ言わせてくれと。要するに、管理監督をする監督員が六百人、全部で千二百、これじゃ何を言つても絵にかいたもち、ぬかにくぎ、駄目だ、ここを増やすよと、少なくとも倍増と書かせてくれと、どうだということで談判した。そうしたら、彼は、分かつた、任せると。これは助かり



保護司特別功労章授与式（平成24年5月30日 於：法曹会館）

ました。今、公務員全体を減らす中で、着実に増やしてもらつて今千五、六百になりましたかね。予算もまた少なくて、減る一方だ、それをまた上げてくれと。

それからもう一つは、出てきた人が悪いことをしないで済むためには、職業と住居が保障されることが非常に大事なんです。そうすると、再犯率、また入るという人が五分の一に減るんですね。そこで、協力雇用主ということで、職場と住居を提供してくれる雇用主の方を三倍に増やそうということで提案させてもらつたんです、その報告書の中に。それを今回全国的規模で展開してもらいまして、何とか今四十七都道府県に行き渡るようになりましたが、安全、安心の国づくりのためにということでレポートを書いて配りましたが、とにかく官を思いつ切り叱つているわけですよ。こんなことで国の責任が果たせるかと。叱つた代わりに要員とお金はひとつ保障しようということで、これは割と効果を発揮しました。報告書を元にして、更生保護法を今まで中途半端だった二本立てで来た法律を一本にまとめて新法を作り、今やつております。

これからやつぱり大事なことは、いずれ、死刑にならない限りは社会に戻つてくるわけです。仮釈放するにしても満期になるにしても、そこから先どういうふうにその人たちと付き合い、その人たちが立ち直つていくことができるかと、まだその仕掛けが十分でないんです。

——職業と住むところをベースにしながら、それを支援する保護司は。



参議院協会 韓国研修（平成24年6月25日～29日）

野沢 外国でも随分その点については対応を考えて、例えばフランスでしたら軽い作業をさせながらだんだん社会に戻していく

とか、ドイツ辺りではそれと併せて、違反したらちゃんとペナルティーでまた元へ戻すよということがあつて、あめとむちと両方使い分けているとか、いろいろ工夫してやっていまして。一番困るのは、もう年を取っちゃって体が動かないとか、少し精神的にも障害があつて世の中にもう通用しない人たちが出てきてお金がなければ目の前にあるものに手を出すしかないわけですね、そうすると、刑務所というのは一番今安全なんですね。そこへまた戻つていくことになります。

五年間で四二%くらいまだ再犯率がある。これをもつと減らさなきやいかぬ。何としても復活、立ち直りができる仕組みを考えなきやならない。

例えば生活保護なんというシステムも、復活立直りの仕組と上手に組み合わせて、どうにもならぬ人はもうそこで世話になるしかしようがない。しかし、ただ無為に過ごすわけにいかぬから、公園の掃除だとか何か社会的なお手伝いをしながら、もうできることでいいから、何でもいいから、お役に立つ仕事をして過ごすような仕掛けをこれからはつくり上げる必要があるのかなど、そんなこともお手伝いをしております。

| そうですか。

それでは先生、日韓トンネルという一番この夢のあるというか、大事なプロジェクトについて、間もなく参議院協会の韓国旅行ご参加のことを含めて、お話を伺わせていただけますでしょうか

か。

**野沢** 頼まれまして、是非、日韓トンネルの話を韓国の方さんに紹介してくれということで行つてまいりました。日本と韓国を結ぶトンネルの話が百年くらい前から、明治のころから計画としてありますし、それをだんだん勉強して絞り込んできて、結局、今一本化してこうやればできるという具体的な案を大体固めて、パンフレットにまとめたわけです。六月の参議院協会の行事の一環として韓日協力委員会の先生方にご説明をして参りました。

唐津から壱岐、対馬を経て、巨濟島から釜山までということで、全長約二百七十キロになりますが、青函トンネル四つ分くらいを並べたような格好になつてまいります。

—— 今の壱岐とか対馬を渡つていくわけですから、トンネル部分もずっと一貫ではないわけですね、島では地上に上がれる。

**野沢** 上がつたり下がつたり。途中で、ですからぶつ切れになつていくわけですけれども、それを全部つないでやろうと、こういう話になつております。

—— これは夢のある、中国からアジアに全部、ある意味でつながつていくわけですかね。

**野沢** 将来的には北朝鮮を経由して中国へ行くとか、シベリア鉄道までつながるとかということで、大体範囲を調べますと、五百キロ圏というのは、鉄道特性として非常にいいところなんですが、これでもつて、約一億くらいの人口がありますかね。

—— 人口でございますか。

**野沢** トンネルを中心に五百キロ圏に人口が八千万人くらい住ん

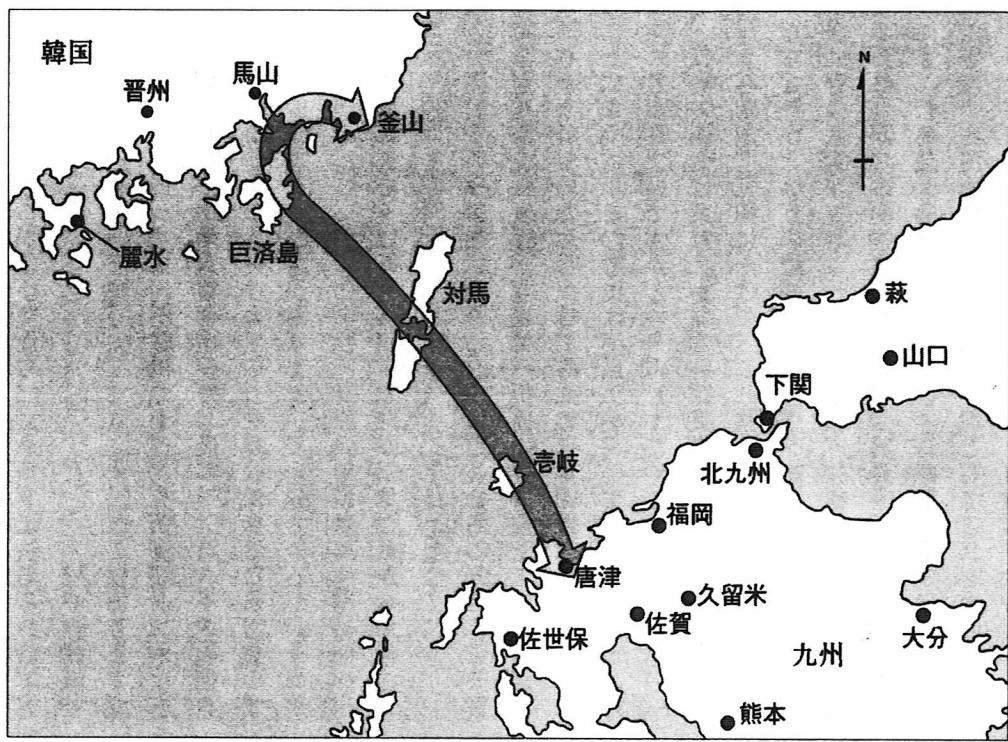
でいます。それから更に千キロまで延ばしますと、三億人くらいになるんですね、瀋陽から北京くらいまで入つて。これはユーロトンネルとほぼ匹敵する規模になり、完全にそういう意味では、人口的あるいは産業的基盤は成り立つということを考えているわけです。それを伝つていくのが壱岐、対馬経由のルートになりますけれども。トンネルとしては単線並列のものを並べて、真ん中にサービストンネルを掘ります。海底トンネルですが途中の島を経由し、全部この島は表に顔を出して、地上に駅ができます。

—— 具体的なそういう案までありましたら、これは本当に、韓国の指導者にも今度先生が御紹介になる。もう日本でもみんなでこれを盛り上げていく、将来の大きな夢になりますね。

**野沢** 日本では今度は青函トンネルに初めて新幹線が通るようになりますから、この車が既にそのために造られて、それで今青森まで行つておりますけれども、E5はやぶさと言いますけれども、これがあと三年後には青函トンネルをくぐつて函館まで行つて、将来は札幌までこれで行くようになります。大体四時間くらいで札幌まで行かれるようになりますから。そういう時代がそんなに遠くなく来ますので、それを見ながらトンネルに手を付けていつたらどうかなと思います。

—— これはそんなに難しい仕事でなくて、既に分かつていて技術と工法を使いまして実行可能な案にしようということで、大体十年掛けで十兆円くらい掛ければできると申し上げています。お客様と貨物と、それからシャトル列車といつて、車を自由走行でなくして全部列車に積み込んで走れば安全だし、排気ガスも出ないとい

## ルートの平面図



日韓海底トンネル



韓日協力委員会講演

うことでいきます。

これを実際どうやるかといったら、シールド工法あるいはトンネルボーリングマシーンと言っていますが、こういった機械でがりがり掘っていくというやり方になります。ここにあります機械は川崎重工業が造ってくれた機械ですが、英仏海峡トンネルを掘った機械で、月に平均六百メートル、最高千二百メートル掘つて成功したマシーンなんですね。これを更に深いところで使いますから、その改良とか改善がありますが、十分できるというのが私どもの見通しです。

—— 国際的にもそういうものが、したがってこれからできて、お互いの国をつないでいくような、大事なことですね。

**野沢** 十兆円というお金、そんなお金はどこにあるのと、こう言ふんですが、東北大震災が今出て、復興の仕事をしていますが、既に取りかかっているお金だけでもこの五年間に二十兆やろうということになつていています。二十兆やつて、それで終わつたらばたんとおしまいですかといふんじやなくて、その二十兆の一部を、ほかの例えれば東京とかあるいは東南海、南海、東海、太平洋沿岸から四国、九州にかけて、これ強化していくためにも一部使つたらどうかというので、今議会の方へ議員立法で国土強靭化基本法という法案が提案されたんですね。強靭にする、しなやかにする。これがこの間提案されまして、議員立法ですけれども、

源を考えていくという、そんな今構想になつてゐるようですが。—— 私も、是非こういうのに端っこから加えさせてもらつて夢を見たいですね。

**野沢** 日本と韓国が今、海と空ではつながつていますけれども、陸でつながると、いわゆる代替機能として五割増し安心できるわけです。いわゆるBバイCというか、もうかる、もうからないの話からすれば、お客様の利益と事業者の利益だけでなく、両方のお国に住んでいる方々の行動圏が倍増するわけですね。いわゆる行動圏の拡大、これがあります。それから、今言つたりダンダンシー、レジリエンシーというんですか、強靭化のアップがあります。船ですと、波が来たり風が吹いたりすると運航しなくなつて運休するんですね。青函トンネルの洞爺丸事故に対して対応したのと同じように、安全で安定した輸送ができますから、セーフティーが確保されます。今言つたアクティビティーゾーンが増えるという要素と、それからリダンダンシー、レジリエンシー、これが増えることによつて、単なるBバイCではこれは推し量れない、もう計り知れない効果が今後、日本と韓国の間にもたらされるでしょうと主張しているわけです。

—— なるほどね。

先生、日中の科学技術文化センターの会長もなさつてゐる

わけですが。

十年間で二百兆使おうといふんですよ。日韓トンネルは十兆円です、たつた十兆円ですから。その一環としてこれをやればいいと。財源はどうするかといつたら、国債を中心と/orあらゆる財

というので、国交回復以来ずっともう三十数年続いているんですけれども。

向こうの若い技術者を呼んできて日本で訓練して、それでお免状を、資格を取れるものは資格を取つたり、それから少しでも働いて貯金作つて帰れば家が建つというくらいの働きをしていこうということで、ずっとお世話していまして、もう卒業生だけで五千人近くになりますね。

—— そうですか。これ、どこか具体に建物はどこにあるんですか。

野沢 私どものところは神田の小川町にあります。それぞれのトレーニングはそれぞれの会社に頼んでいますから、私どものところはごくささいな十五、六人しかいない事務所ですけれども、それをお世話しているのは大体三百人前後の全国各地の各企業、工場に頼んでやつてあるわけです。

そんなことでずっと、これからもまだ中国は、相当お金持ちになつたり経済も上がつてますが、結構地域格差とか業種別の格差が相当厳しくてまだまだ就職が十分できないとか、一人当たりのGDPでもまだ日本の十分の一くらいですね。そんなこともありますから、しばらくはまだこの仕事は続くだろうと思つております。

—— 実は去年十月に、参議院協会の中国視察で出かけました。が、例えば北京にある日中友好病院です。ああいうのもやっぱり、当時の指導者たちがこういうものを造つてくれたといふこと、日本の時の総理その他が積極的に係わり、日本から

の技術援助をずっとやつてあるものだから、日本の医療技術のすばらしさも含めて、もうそれへの感謝とともに、そこへ患者といふんでしようか、みんながもう押すな押すなで来ている状況を見まして、この種の先導的な技術を連携をして移し替えるための努力というのは、その友好のために物すごい力を發揮するものだと……

野沢 まだまだやることはいっぱいあります。中国の経済が非常に良くなつたことは、それは結構なんですが、日本が今世界に誇れる分野というのは、医療技術とか、とにかく長寿社会をつくって全国民が保険の恩恵に浴して、とにかく長生き世界一です。これはまさに中国を始め世界中の人が富士山のてっぺんを見上げるようなもので、大変な日本の宝なんですね。その他にも、いろいろとまだお役に立つ分野というのがいっぱいあるんですね。

—— 先生、本当に今までやつてこられた鉄道、それから新幹線の技術と実績もそうですが、この日韓トンネル、科学技術文化センター、いずれもそういう夢を抱えた重要な部分ですね。しかも、日本人が一番四季変化のある国土にやっぱり生きてきて、その中で知恵を働かせながら、そういう技術と知識を積み重ねてきているわけですから、これほどのことはないですね。

野沢 我々も参議院でお世話になつてあるんですが、議席はもうお返しましたけれども、幸いここで身に付けましたいろんな技術なり法律知識なりノウハウについては、これからまだお役に立つ分野はいっぱいあるわけですね。この三つはそういう意味では

まだ継続中の仕事でして。

私は本当に羨ましく感じます。すばらしいことですね。

**野沢** これは今後ともやつていきたいんですが、そこで、こちらからもお伺いしたいと思うんですけれども、私、今ここまで来た

本当の力は、先ほどお聞きいただいた、中学、高校、大学時代の教育訓練のたまものでして、ここでもつてお世話になつた先生方とか友達とか、それから職場の方々とか、そういう方に本当お世話になっておるわけですね。ですから、先生の御経験の中で、初等中等教育を非常に重視されて取り組んでこられたという、こそこもつと実り豊かな時代に、子供たちにとつて変えていただくことが大事じやないかなと思いますね。

—— そうですね。明治の、遅れて先進国の仲間入りをした我々の先輩が、あの本当に忙しくて国家的に大事なときに、初等教育の充実ということを一番国家政策の重要な柱に位置づけまして以来、明治四十年には小学校の進学率が九割超えておつたわけですから、この初等教育の充実というのは物すごく実績で、戦後の何もなくなつた時代から僅か数年にして世界の経済、まあ朝鮮戦争という、我々にとつては経済的発展のきつかけにはなりましたけれども、それにしても、あの基礎があつて、国民全てが読み書きができる基本的な、何といふんでしょうか、常識的な人間関係、そういうものをきちっと伝統を守つて積み上げてきたという、この実績が戦後の経済発展を可能にしたんですが、私は、その上に今後れを取つていますのは、中等教育の部分がやっぱり一番世界観、人生

觀が大きく膨らんでいくところを、本当に先生が経験されたような、先生とのあるいは友達との豊かな人間関係の中で個性を磨き、それから自分の好きな道を選べるという、そういう時期にしたいなという思いが非常にあります。

先生おつしやつたアメリカの初等教育は、御覽いただいたら分かりますが、地域ごとに全然住んでいる人が違うものですから、しかも地域ごとに学校を造るという、本当の意味の地方分権になつていますから。ワシントンで我々が住んでいた郊外は、もう本当にいわゆるインテリが、各国の外交官の子弟とか、アメリカのホワイトハウスの関係者とか、みんながそこへ住んでいる。ちょっとワシントンDCの中へ入りますと、いわゆる低所得階層の人々が住んでいて、大きな差がある。その点は本当に日本は恵まれていて、アメリカは、しかし中等教育から後のところはやつぱり工夫しながら随分やつてきているという気がしますね。

**野沢** 私は、アメリカが、いろいろ言われるけれども、やはり大変な活力を持つて世界をリードしていかれるのは、やはりそれぞれ集まつた人たちが希望を持って教育訓練にいそしんだというか、とにかくアメリカンドリームとよく言いますけれども、とにかくしっかりと働いてしっかりと勉強すれば道が開けるんだと、こういう希望があるからあの国は伸びていくんだろうと思うんですね。

—— 我々の四民平等の明治時代も同じ思いであつたんでしようが、その後随分変わつちやつた。

**野沢** これから日本の日本を立て直していくためにも、やっぱりその意味で教育訓練という点、特に初等、中等、高等まで含めて一貫して各地域なりなんなりに即した教育のシステムを再構築するところが、世界で伸びていく国を見ていると、それができるかできないかが一つの勝負ですね。元々教育というのは何もないところからスタートできますから、それがいいんじゃないでしょうか。先生にも是非ひとつこれからも御活躍と、そのお力を借りしたいですね。

—— ありがとうございます。

最後に、先生の今の自らの生活に、最初にお伺いをした辰野にお生まれになつて、一里の道を学校へ通つて、そういう田舎での豊かな経験という、それから家族の中での人間関係、あるいは友人との関係、これがやっぱり土台になつてゐる。その上で先生が今考えておられる健康法について最後に伺つておきたいと存じます。

**野沢** 私は子供のころは餓鬼大将で、野山を駆けずり回つたことが一つの基礎になつて、両親からは健康のDNAもいただいているわけですが、途中で命にかかるような大病をして、自ら相当苦労をしたんですが。

国会へ出ることになり、そうすると、国会の仕事は大勢の方が手伝つてくれますから助かりますが、自分の健康だけは自分でやらないと誰もできないですね。家内には随分協力してもらいましたが、委員会には出席していなければ一文にもなりませんし、それから選挙となると、何か月も先から予定して人を集めてもらわ

なきやいかぬ。そのときに調子が悪いから行きませんじゃ済みません。そういうことで、国会へ出ることになつてから体の都合で計画を変えたり休んだりしたことは一回もないんです。これはやっぱり非常に大事ですね。

中曾根さんがよく言つていましたけれども、必要なときに必要なところへ行つて必要なことをしゃべる、行動しなきや駄目なんだとかく顔を出せということを盛んにおっしゃつていましたね。

そんなことで、私が一番大事にしているのは、やっぱり食べる事が大事で、そのときに心掛けているのが食養の三原則です。身土不一というのは、大体自分の生まれ育つたところで取れる食べ物は、日本人といえば和食ですし、郷土料理ですけれども、これを食べていきなさいと。それから、その次がこれが非常に物を言うんですが、一物全体食といいまして、要するに部分的なものは良くない。例えば刺身とか牛肉とかは一部ですが小魚は全体です。主食は玄米を食べることにしてるんです。玄米ですと、それだけでも完全食品ですけれども、さらにそれに小魚や野菜を加えます。この玄米食をもう二十年以上やつていてます。それからもう一つ大事なのが常食不飽といいまして、常に食して飽かず。結果、腹八分目くらいにして、いつも腹が減つてゐるようにする。それから、毎日食べても飽きないものがいいものだということです。

—— 俗に言う美食の逆概念みたいなものかもしませんね。

**野沢** この三つを組合せして適当にやつてきて、これは実際に具



スキーの仲間（野沢温泉）



79歳 誕生祝

体的な料理に結び付くわけですけれども、これが基本です。あとは運動ですね。朝晩運動してぎっくり腰にならぬように心掛けています。

よかつたとおっしゃつてくれて、大変共感をいたいたんですが。

—— これは私もまねしないと、私も散歩はしますけれども、朝、これ確かに大事なんですね。年取ってきますと体を動かす朝夕……：

野沢 結局、朝起きて足が動くとか、腰がとにかく曲がるとか、いろいろありますから、ここをしつかりやつて、夏はゴルフをやつたり、冬はスキーをまだやつているんですが、そういうたのに備える意味で、階段を上がり下りしたりしております。食養三原則は自分一人だけじゃちょっとできない、家内の協力が一番です。

—— 私も糖尿を抱えていて家内には本当に感謝しておりますが、本当にそうですね、大事なことですね。

野沢 これが一番ですね。

—— この五月に先生は七十九歳、俗に言う数えで昔の八十歳。

野沢 実はこの七十九歳というのはいわく因縁がありまして、昭和八年とり年の生まれで天皇陛下と同級なんですよ。それで、天皇陛下が皇太子のころ、僕らは小学校の四、五年ですか、このころ、おまえらは殿下と同級だから、十二月二十三日になると、授業はいいから学芸会などしてお祝いをしようと、それで遊びせてもらって、少し得したような気になつたんですが、それで、閻僚になつたときに、お茶の会だ、やれ昼飯会だと、呼ばれたときには陛下に、おかげさまで十二月二十三日は得をしましたと、それは

私が有り難いと思ったのは、この間の東北大震災で、陛下が被災された三県を全部回られて、膝をつかれて皇后と一緒に目線を合わせてお見舞いしているでしょう。それで、避難されているところも相当数回られて、それでお疲れになつたのかどうか、心臓のバイパス手術、にもかかわらず、エリザベス女王の六十年祭に行かれて、また元気にやつておられる。

ですから、これはやつぱり陛下がそこまでやつてある中で、こつちも左うちわというわけにはいかないから、できることで好きなことでやれることがあるなら少しでもやろうかということなんです。七十九というのは、そういう意味で、ちょうど男の平均寿命なんです。ですから、これまでよく来られたけれども、これら先はもうけものだと、得したようなもので、一年でも二年でも得をしたら、それはせめて半分でも御奉公できればと、こう思つておるんです。どこまで行けるかは今後の課題ですが、いわゆるぴんぴんころりという、土壇場までなるべくお役に立つようにと思つています。

—— 先生はまた随分と大事なことをおやりになつておりますから、今後ともどうかご指導をよろしくお願ひ申し上げます。今日は本当にいいお話を伺わせていただきました。ありがとうございました。