

監修 野間宏・久保田正文

労働者文学 作品集(Ⅱ)

労働者文学会議編

監修 野間宏・久保田正文

労働者文学 作品集(Ⅱ)

労働者文学会議 編

日本社会党機関紙局

労働者文学作品集 (Ⅱ)

一九八一年四月一日 第一刷発行

定価一八〇〇円

監修 野間 宏・久保田正文

編者 労働者文学会議

発行 日本社会党中央本部機関紙局

東京都千代田区永田町一―八―一

振替東京 五―六八七七六

電話東京 03 (五八〇) 一一七一

制作 株式会社 北 泉 社

印刷 株式会社 光 洋 社

0095-137811-5882

無限の拡がりと深さとの可能性について

△労働者▽という概念を現実的にとらえるとすれば、おどろくべき広さをもっている。現代社会の現実のなかで、みずから働き、生活をきりひらいていこうとするもののすべてを、そのなかに含めなくてはならぬ。つまり、国民の九〇パーセント以上は、すべて労働者とかんがえていいはずである。それだから、△労働者文学▽とは、国民の文学・人間の文学そのものとかんがえることが可能である。生活する人間、生きるために働きたたかっている人間の文学そのものとかんがえることが可能である。あるいは、そうかんがえるべきである。

そうだとすれば、人間について、その存在についてしんけんにかんがえようとするすべての文学は、△労働者▽文学のうちに含まれるはずである。ことばをかえて言えば、いかに生きるべきかを、まじめにかんがえる文学が、ほかならぬ△労働者文学▽と言いうる。いかに生きるべきかをタテに根柢的にさぐってゆけば、人間とは何か、人間存在とは何かという抽象的な問題にも到達する。ヨコに形のうえでさぐってゆけば、働きの実態の無限な種々相にも到達する。

われわれのくにの、労働者文学が、そのことに気づきはじめたのは、ほぼ一九六〇年前後からであろう。一九三〇年前後においては、それはプロレタリア文学の一部分として位置されていた。一九四五年以後の一時期には、△勤労者文学▽ということばがつくられた。それは、△労働者▽ということばにえんりよした戦

争中のポキャブラリイに、あいさつしてつきあっているようなニュアンスがあった。

一九六〇年ごろから、 $\wedge$ 労働者文学 $\vee$ ということば・觀念が、おのずから盛りあがってきたのは、ほかならぬ $\wedge$ 労働者作家 $\vee$ たちじしんのなかから、すぐれたあたらしいタイプの作家たちが現われはじめたことをきっかけとしている。しかし、それらのあたらしい萌芽が、ようやく確たる結びつきを實現して、その組織が独立してできあがつたのは、一九七九年になってからである。文学は、ゆっくりと、しかし確実に歩む。労働者文学作品集二巻の成果は、その歩みをふまえている。

この二巻に集められた二六編の作品群は、いうまでもなくその成果の一部分にすぎない。おのずから、そのヨコの拡がり（働きの形・生活の種々相）は反映しているが、その人間存在の深い明るさ・暗さへの究明も、働きの形への多様な探究のなかに交錯して實現しつつあるといえよう。その二つの軸を有機的に組みあわせる実験を、この後さらに意識的に深めて行く方向において、労働者文学には、ほとんど無限の未来が開かれていると言いうるだろう。

一九八一年二月二六日

久保田 正文

勞働者文学作品集
(Ⅱ)
||
目
次

無限の拡がりと深さとの可能性について

——久保田正文……………i

塞がれた眼——篠原貞治……………3

無断離席禁止令——村松孝明……………29

水上街の美学——波佐間義之……………47

乳母車——小林勝美……………82

靴を見る——向坂唯雄……………105

圧延機——福元早夫……………124

ある踊り——渡辺昭一……………	142
櫛　　林——武田金三郎……………	162
宙に浮く——吉野　章……………	188
糞蠅たち——深田俊祐……………	207
これだけの生——小谷　章……………	219
【解説】戦後に挑む	
労働者作家たちの確かな眼——小田美智男……………	244
労働者文学年表……………	257

労働者文学作品集(Ⅱ)

塞がれた眼

篠原貞治

ぼくは、ノンストップの貨物列車を牽いて、とてつもなく長い間走り続けているように思った。密度の高い闇は、運転室の横窓を圧し、ガタガタゆすり続けている。ときたま、民家の灯が、上下に揺れながら過ぎ去って行った。横窓のアルミ枠は、磨かれないまますっかり光沢を失っていた。ガラスのゴムパッキンは、ブレーキの排気口からの油で溶かされ、色も弾力も失い、脹れあがっていた。ふと見ると、黒いガラス面に、不鮮明ながら、明暗のある一つの顔が写っていた。まぎれもないぼくの顔である。極度に弱い計器灯のあかりは、顔の黒い部分を広くしている。斜め前を向いている顔。帽子の下に覗く右額の小部分、暗いへこみから突出た鼻、とがった右頬骨の一部分、それらがバラバラに点在し、残りの部分は、濃い墨でぬりつぶされたように、闇の中にとけ込んでいた。顔をとり巻くように、

時刻表やメーター、ブレーキハンドル、ノッチハンドルなど、光った部分も写っていた。ガラス窓にうつる雑多な像を見てみると、時速六〇キロで走っていることを一瞬忘れさす静寂さがあった。ぼくは自分の頬骨に見入る。近頃一段とこけたなあと思う。握っていたブレーキハンドルを離し、手袋をした左手で撫でてみる。ふと、ガラスに写っていない左頬に触れているのに気付き、改めてマスコンハンドルを握っていた右手で、写っている右頬を撫でてみる。確かにやせた感じた。

なんとなく身体が重い。「家にいる時は調子がいいのに、乗務するとどうもすっきりしない」と、みぞおちのあたりを強く圧迫しながらIも同じことを言っていた。『三十五歳以上の乗務員の胃検診について』という掲示が貼ってあったのを思い出し、帰着点呼をうけたら、もう一度良

く読んでみようと思った。助士が廃止され、疲労が嵩じているはずなのに、逆に休養室では眠れない。いわゆる「神経が立つ」というのだろう。ぼくは、あるためらいをもって、助士席のある右方へ視線を移す。助士席の椅子は当然のように折疊んであった。ぼくは急いで前方へ視線を直し、もう絶対に右方へ視線を向けまいと、少年のようにかたくなな気持になるのであった。

さして広くない運転室。椅子を取り払い、出っぱりを含めても、畳三帖は敷けるだろうか。でも、ぼくが大股広げても、右端にある機関助士席には届かない。

この列車から、助士が廃止されて、一カ月余り経つ。それでも、助士席の存在が気になるほどである。特に、深夜の運転は、ぼくを貧乏ゆすりさせるに充分であった。

こめかみで、虫があばれるように、周期的な痛みがはしる。キューン、キューンと、縮付けるような痛みである。

始発のM駅で、連結作業のため、窓から身を乗出して停留車の位置を確かめようとした時、機関車の強いブローワーの排気に巻き上げられた埃で右眼を痛めた。上瞼の下へ下瞼を突込んでゴミをとった。けれども、それと違った痛みが眼球全体に残った。こめかみの痛みは、眼の痛みと関連があるのだろうか。

「普通の痛みじゃないんだ。医者へ行ってみてくる」と、同僚のNが言う。スチール製のロッカーがずらっと並ぶ更衣室の隅で、ぼくとNしか見えなかった。Nは、もう少し

のところで「停車駅通過事故」をやらかすところだった。客車三輛程、ホームを飛出した。とにかく、途中で気付いて急停車したからこの程度ですんだ。Nは、場内信号機の前で時刻表を確認停車を確認したと言う。Nの頭痛は、なん時間もぶつ続けで、事故の事情を聞いたされ、ようやく解放された後起こったと言う。「痛むって、どの辺か？」と、その時ぼくは聞いた。「どの辺と聞かれても、どこっていうわけじゃない。全体だな」とNは、両手の指で頭全体を押しながら言う。「お前、疲れているんだよ」「うん。しばらくちゃったからな。こんどのこと、おれ、どうかしてんだ。事故係の野郎、『きみは居眠りしていたのか。それとも、何か考え事していたか、意識モローとしていたのだろう。いったいどうだったんだね。え?』って、しつこく聞きやがる。はつきり覚えてくるくらいなら、あんなへまなことはいらない。Nは悲痛な横顔を見せていた。「病院へ付いて行ってやる」と言うぼくを振払うように、Nは、「大丈夫、おれ一人で行く。まったくな。あと一歩で停車駅通過だものな。停車駅ツカ。おれの一生に付いてまわるんだよなあ。一生背負って歩くってわけだ。その為にも、いくら友達だってあまえちゃいられない。心配かけてすまん。じゃあー」と、こぼれた笑顔を見せながら去って行った。助士が同乗していれば、Nもあんな事故を起こさなかったであろう。その確信がぼくの中にある。二人が同時に朦朧とする、ということは極め

て少ない。「連れションペン」と違って、相反する逆な力が二人の中に生まれるものだ。我田引水では決してなく、経験上そんな確信がある。ぼくの確信には、精神医学的裏付けがないかもしれない。だから信じられないさと言われても、ぼくはしかたがないと思う。今でも、Nの頭痛ははっきりしないそうである。

ぼくのこめかみの痛みは、眉の毛根を冒し、眼球の痛みと連なるかのように、徐々に広がりつつあった。ぼくは、二、三度頭を振り、前方へ視線を決めた。ヘッドライトは、強い光芒を投げ続けている。線路脇に絶え間なく立つ架線支柱。その架線支柱の四、五本先を、ヘッドライトは正確にとらえ続けている。時折、線路の中で、チカッと何かが光る。ジュースの空罐か、王冠であろう。それと違った光もとらえる。その螢光体のあやしい光は、眼を一つに寄せてむく猫である。猫は、機関車が相当接近する迄じっと動かない。猫にとっては強迫的ヘッドライトであろう。負けずに抗う猫。ぼくは猫に憎悪を感じる。気笛ハンドルを叩く。「螢光体」は緩やかな弧を描き、線路をよぎる気配だ。しかし、中空で突然消えてしまった。ぼくの胸の熱いものがピタッと固まった。多分猫の向きが変わったため、螢光体が消えてしまったのであろう。

早朝の列車を牽いている時、線路の中に猫や犬の死体をよく見る。二つに切られた轢死体もあり、きれいなものもある。その上を通り過ぎるのは、やはりいい気はしない。

きれいな死体は、二本ずつ揃えた脚を前へ延ばし、横向きに寝ている。身体の上を通過する貨車にあおられて、やわらかな毛並が乱れ、青みがかかった肌があらわになっているかもしれないと、よくそんなことを考える。いくら抗ったって、機関車の敵ではない。あたり前じゃないかと気負ってみる。しかし……。ヘッドライトでとらえるもの、枕木、レール、空罐、踏切、信号、無数に立つ稲荷の鳥居のようなコンクリート架線支柱。なにもかも抗っているように思える。深夜の貨物列車。一人乗務。

ぼくは、次々と横たわる踏切を一つ一つ越えて進む。ふと、ぼくは、はっと気付いた。ぼくの視線は線路の左側だけをなぞって行くではないか。進行方向の左側、つまり機関士側にぼくの視点が当てられていて、進行方向の右側を盲点にしていた。機関士と助士が同乗するという長い歴史が、線路の左側に視線を置く習慣をつくってしまったのだろう。一人乗務になったのだから、線路の左右いずれの側であろうとも、とっさに発見しなければならなくなったのに、すっかり柔軟さを失ってしまった眼球。ぼくは半ば驚き、戦慄する。これからは、踏切を確認するときには、左端から右端まで真横に視点を移動するよう、自分を鍛錬する必要があると本気に考えた。早速、横窓に肩を押付けていた姿勢から、右方へ身体を起こした。

小学生の頃、遠足でS川水力発電所へ行ったことがあ

る。崖の上から望むと、発電所の銀色の鉄管がまぶしく光っていた。三条の鉄管の下に、白いようなしゃな建物があり、そこに発電機が据えられているという。濃緑の樹々に抱かれ、藍色の淵辺に建つ発電所は、幼いぼくの胸を波のように広げた。ぼく達は歓声をあげ、いっせいにかけ出した。向こう岸の発電所へ渡る吊橋まで、崖道をかけ降りた。吊橋をこわごわ渡って、とうとう目的地に着いた。ところが、発電所に一歩足を踏入れた時、ぼくの夢は急激に崩れた。それは、耳を聳するほど強烈な騒音であつた。

この、交流直流両用機関車「EF八〇型」は、昼間見れば鮮やかな朱色のはずである。一輛八千万円とか一億円とかいう。電気機関車の中ではスマートな方であろう。しかし、運転室の騒音ときたら気違いだ。まるで骨髓にまで喰い込むような騒音だ。ぼくは、この騒音を思う時、S川発電所のことをよく思い出す。「蒸機」を運転しているとき、「電機」の軽快な走行ぶりは実にうらやましかった。高いビルディングの間を縫うように走る姿も、緑の野を疾駆するそれも、朱色の「電機」はマッチする。ただ勾配線を上るのは「蒸機」に限るようだ。軽快な朱色の「電機」も、いざ運転席に坐ってみると、そんなあまच्छちよろいものは吹き飛ばされてしまう。幾つもの回転機器から発するオクターブの違う渾然とした騒音。身体肉全体をふるわせ、熱のある時に似た悪寒を伴うような振動。なかで一番気に障るのが送風機（ブローワー）の騒音である。耳のうし

ろ、その下側を痛め続ける絶え間のないグォーという送風機の唸り。ブローワーは、機器がもつ熱を、強制送風により冷却させるためのもので、五个ある。M駅から、ぼくの右眼を痛め続けているきつかけをつくった目のゴミも、冷却風の排気に卷上げられたものである。

「ブローワの騒音を少くせよ！」「機械室を二重扉とし、運転室へ騒音がもれないようにせよ！」「一人乗務に移行する前に、ブローワの切入れノーヒューズを機関士側に移せ！」。労組は機会ある毎にこうした要求をする。騒音の元凶は機械室内に設置されている五个の大ブローワで、その五个のうち、力行中以外はノーヒューズを切ることにより、四个のブローワの運転を停止させることが出来る。ノーヒューズは機関士席前のテーブルに設置されている。「惰行中こそモーターや抵抗器を冷却する時間なのだから、ノーヒューズを切られたら困る。こちらでは、ノッチをオフして九〇秒たてば、五个のブローワのうち、二個を停止させる構造に改造したではないか」「運転中、切入れする必要はないのだからブローワノーヒューズを機関士側に移す必要はない。機械室二重扉については考える」と、当局側は例によって例の回答。なにしろ、ブローワを回転させなければ力行できない構造だ。ノッチをオフし、九〇秒の後停止する、ブローワは、出力が小さく、騒音はわずかに減るぐらいで、ほとんど効果がないのである。走行中、ブローワノーヒューズを切ってはいけないことになつ

ている。けれども、助士が同乗している時、機関士がノッチをオフすると直ぐ、自分の前にあるノーヒューズをバチッと切ってしまう。それが現実なのだ。そのため機関車の寿命が縮まったなんて話は聞かない。こうした現実があるからこそ、それを踏まえた要求が出されるのだ。

K操車場は、広い台地を切開いて作られた。この場所には、松喰虫に襲われ、立枯れになったひよろ長い松がいち面に生えていた。操車場が出来るそうだといううわさを聞いて間もなく、大型土木機械が入り込み、またたく間に線路が敷かれてしまった。労組で、ダイヤや転勤の問題もとりに組めないうちに、いや、とり組ませる時間を与えない程早急に、操車場は完成されてしまった。K操車場の入換線に接して十棟ほどの貸家が建っている。新築当時は売家という札が掛っていたのだが、いつのまにか「貸家」に変えられていた。K操車場が営業開始になった当時、ほとんどの家々には人が住んでいた。ところが、本格的に貨車が動き始めると、なんとなく雨戸を閉めきった家が多くなってきた。空家になったらしいのである。駅員が言うのには、深夜も早朝もかまわず、騒音を立てて入換する電気機関車の原因らしい、ということである。ぼくにもうなずけることだ。昼間、入換線へ引上げてゆくと、あちこちの窓が勢いよく閉められるのを知っている。ぼくは、目の前でバシッとやられると、なんともつらい思いにさせられる。最初、乗務員に覗かれるからだろうと思っていた。しかしカ

ーテンを閉めた真夏でも同じところから、どうも、この気違いじみたブローワーの騒音とみて、間違いないだろう。これらの家が建った後で入換線がつくられたとしたら、なにか問題が起こったろう。現在も、薄汚れた「貸家」の木札が、何枚か打ちつけられたままになっている。

ぼくは、「気笛吹鳴警標」で、付近の熟睡しているはずの低い家並に気づかいながら、柔らかく短い気笛を鳴らした。それから、下り勾配にかかった地点で、マスコンハンドルをオフし、惰行に移った。軽いショックが椅子を伝って、ぼくの身体を快くゆすった。ブローワーだけがめいっばいの電気を受けて金切声をあげていた。

メインモーターを回転させて引く張る力行のときは、やはり気を使う。逆に、惰行に移ると、リヤカーを牽いて坂道を下る時のように、押される快感を味わう。引く張る労働と言っても、「電機」は、「蒸機」の頃のように肉体的「職人的」労働、助士との完全協調的労働と質が違う。

「電機」の、引く張っているという感覚は、モーターの唸りの高まりと、アンペアメーターの指針角度の広がりぐらゐなものである。「蒸機」の頃、ぼくら乗務員を極度に緊張させながら、速度十五キロメートル程でやっと上ったA坂など、「電機」では、速度計を五、六〇キロメートルにおっ立てたまま、いっきに上ってしまう。腕がいいとか悪いとか、この機関車は力があるとか無いとか問題にしたのは、すっかり過去のものとなってしまった。そうした蒸機

で腕を競った操縦も、「電機」に残されているものといえ
ば、ブレイキの扱い方ぐらいなものである。機関車を運転
するといふ労働から、「蒸機」の千五百度の紅蓮の炎が消
えた。汗を流しながら石炭をくべ蒸気をつくるという労働
も、そのエネルギーをより効果的にシリンダーへ送りこむ
繊細の労働やまた剛胆さが必要だった機関士の労働も、要
らなくなった。機関士・助手の協同作業の成果として、絶
え間ない力強いプラストに身を委ねた労働は失われてしま
った。「蒸機」で、シヨベルによる焚火作業から自動給炭
機に変わったとき、「機関士意識」に革命が起こったはず
である。「蒸気」をより必要とするとき助手は坐ったま
ま、自動給炭機の運転速度を調節するバルブの開度をあげ
ればよいのであった。ぼくは、あの頃を懐しむわけではな
い。「蒸機」より汗のかかない「電機」の運転がいいに決
まっている。ただし、それだけをとり出して較べた場合であ
って、主体としての労働が薄められたということは、機関
士の精神的労働面に、悪い影響を与え続けるだろうと思
う。恐いことである。

その日、ぼくは通達室にいた。通達室には、除行区間や
時刻変更などを乗務手帖に記入し、これから仕業点呼を受
けようとする、幾人かの乗務員がいた。その時、A機関士
が「八〇四ダイヤの助手さんいるかい？」と、通達室をひ
とまわり見渡しながらかいた。初老のA機関士は、自分と
一緒に乗務する機関助手を探しているのである。そのとき

「ホーイ」と、幾分長めの返事をしながら、長椅子を立上
った機関助手がいた。A機関士は「きみ、八〇四ダイヤ
？」と聞く。機関助手はうなずいた。「じゃあ、頼むよ。
点呼とろうか」と当直助役の方へ歩いて行つた。ぼくはそ
れを見て、なにかやりきれない思いが込み上げてくるのを
覚えた。「蒸機」の頃の機関助手は、顔の知らない機関士
と乗務するとき、自分から機関士を見付け出し、「お願い
します」と頼んだものだ。「電機」になつてから、あの日
通達室で見たA機関士のように「立場」が逆転した光景
や、ため息をつく機関士に幾つかぶつかった。労働形態の
変化によつて、機関士・助手といった「主従」関係が崩壊
されてしまったのかもしれない。「電機」では、助手は機
関士に世話にならなくても支障なく作業が出来る。車輛が
近代化された「電機」では、機関士の方が助手に補助を受
けるように変つた。作業上もそうだが、もっと貴重なも
の、ふたりの労働者の小さな連帯があつた。しかし、一人
乗務の今、それも壊されてしまった。

ぼくは、惰行に移つてから、ブロワーのノーヒューズを
切りあぐねていた。騒音が苦になつてゐるのだが、座席か
ら二メートル足らずのノーヒューズの位置が、とても遠い
所になつてゐるのである。指ではじけば切れる程の小さな
ノーヒューズである。これから三区間ばかり下り勾配が続
く。その間、ブロワーを回転させ騒音に苛立っている必要
はないが、ブレイキハンドルから手を離せられないのだ。

以前、踏切で衝突する直前、非常ブレーキをかけたまま退避したために非難された電車運転士がいた、ということも手伝ってぼくを椅子に縛りつけていた。

ぼくは、目を凝らし、前方の深い闇を探った。規則正しく並べられたコンクリート枕木が続いている。ぼくは、機を見て、右足を素早く踏出し、身体を大きく傾け延ばした手でノーヒューズを切った。この間、前方に目をやったままである。ノーヒューズを切った途端、身体中被われていた騒音がさあっと流されるように消えた。それと同時に、頭のモヤモヤまで蒸発していくように感じた。

プロローを停めしばらくすると、運転室内がゆるゆると暖かくなるのがわかった。今までは、せつかく温まった運転室内の空気が、機械室内の出力千八百W三個、五五〇W二個という強力なプロローに、扉の隙間を通じて吸い込まれてしまっていたのである。

徐々に、身体の上部が暖かくなってきたが、足先は依然として冷たい。靴先を、椅子の下部にあるヒーターの網の上へ乗せた。これでは靴もたまらないはずだと思ふ。

幾つめかの駅。照明を消したホームを通過する。暗いホームは気味が悪い。最近、国鉄の駅区で「節電運動」がやられている。消灯した分だけ経費が節約される計算に間違いないだろう。けれども、経費の節減よりも「赤字の国鉄」という危機意識を職員に叩きこむ目的の方が強いよう

な気がする。

ぼくは窓から手を挙げ、そのまま後部を振返る。闇の中から、とめどなくおどり出すさまざまな型式の貨車。ぼくは、いつとき、密度の濃い責任感にとらわれる。しかし、いつの間にかそんなものは忘れてしまった。横窓を閉め、視線を斜め上へ向ける。先刻の、名の知らない星が、窓の同じ位置に現われた。二区間ばかり同じく走っていたが、そのうちに見えなくなっていた、ひときわ大きい星である。星は、架線支柱の向こうを、飛行体となって飛ぶように見えた。ロングレールにコンクリート枕木は、動揺や打音を消し、速度感覚を狂わせる。速度計は六〇キロを指しっぱなしであった。この辺のバンタグラフは、交流電氣を受けている。交流架線電圧計は二万一千ボルトを指し静まっていた。

ぼくは、ほとんど続けざまにたばこを吸うのに気付き、ぎよっとする。息を吐くと、自分の口臭がわかる気がする。たばこを捨てようと、マスコンハンドルの脇にある灰皿の蓋を開くと、吸がらが半分程たまり、盛んにくすぶっていた。出区する時、灰皿をひっくり返し掃除してきたばかりである。とたんに、口腔中が分厚いヌルヌルに被われているように思えてきた。窓を開けて唾を飛ばすと、飛沫が風圧にあおられて返ってきた。まだ吐ききれないヌルヌルが残って気味が悪い。しかたなく、ぼとりぼとりと灰皿の中へ落す。すると吐き気を催すような悪臭があたりい