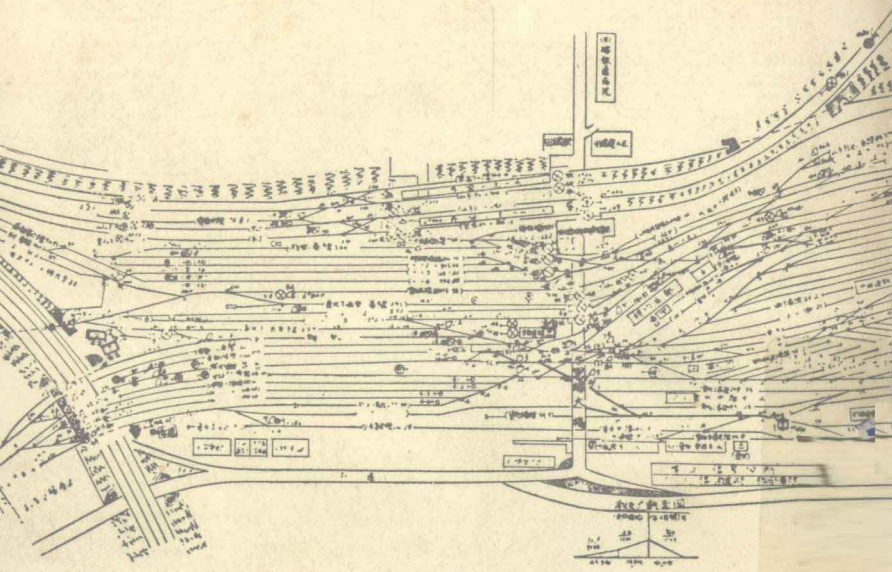


機関士物語



機関士物語



機関車文学会編

労働旬報社

筆者紹介

向坂 唯雄（本名・萩原幸一）

昭和2年2月生

国鉄品川機関区ディーゼル機関士

東京都練馬区羽沢2の28番地

作品「信じ服従し働く」で第一回総評文学賞受賞

機関車文学会中央事務局員

藤森 司郎

大正14年11月生

国鉄田端機関区電気機関士

東京都東村山市久米川町3-1437

作品「紅いパンプスは消えない」で第二回総評文学賞を受く

機関車文学会中央事務局員

谷 恭介（本名・長谷川功）

昭和6年7月生

国鉄動力車労組本部書記

東京都東村山市久米川町3-1437

作品「長良川第三鉄橋」で国民文化会議文学賞受賞

機関車文学会中央事務局員

機関士物語

検印省略

発行	昭和41年6月25日	第一版発行
	昭和41年8月22日	第四版発行

編者 機関車文学会

発行者 木檜哲夫

発行所 労働旬報社

東京都港区芝西久保巴町32

電話 (434) 3681-5

振替 東京 180374

装幀 天造直子

印刷所 第一印刷株式会社

製本所 萩原製本所

定価 380 円

はじめに

日本の国に「汽笛一声」をあげて、英国製一五〇型の蒸気機関車が走り出したのは、明治五年のことでした。それから約九〇年の間、蒸気機関車は陸上機関の王座を占めて走りつづけてきました。そのピークは昭和一八年頃ですが、戦後再びもりかえし、三四、五年頃までは、貨物六四％、旅客三四％という牽引力を発揮したものでした。国鉄が「近代化五カ年計画」をおし進めるようになって、蒸気機関車は次第に近代動力車にバトンをゆずって後退し、昭和五〇年には全線から消えることになっています。

こうした動力車の近代化＝合理化は、そこに働く労働者の態様、あるいは基地そのものの変貌という現象を、なかば不可避免的に派生させることにもなりました。

これらの変化に対して、つねに対応しなければならぬ職種として、まず「動力車乗務員」をあげなければなりません。これは一般的な総称で、車種別にその呼称は違うわけですが、もっともポピュラーな存在として「機関士」という呼称は今なお強く生きています。そして、そ

の名は、黒煙を噴いて走るダイナミックな蒸気機関車のイメージと重なっており、その関連としての電気機関車、ディゼル機関車、電車をも連想することができます。この本を「機関士物語」とした理由の一つがそこにも存在します。

華やかな脚光を浴びてスタートした新幹線「ひかり号」の運転士も、あるいはラーメンをすすりながらトンボ返りでラッシュアワーを乗り切る国電の運転士もまた、ひとしく「動力車乗務員」であり、そこにはそれなりに労働の日常は堆積されていきますが、今は機関車を中心にした「機関士」の物語として本書を編むことにしました。

つぎに、国鉄に総連合労働組合ができたのは、もちろん戦後のことですが、歴史をさかのぼっていきますと、国鉄における労働運動の中心となり、あるいは先駆となったものが機関士たちであったことがわかります。明治三十一年の日鉄機関方大罷業（機関方＝機関士、火夫＝機関助手）がそれであり、日鉄矯正会という労働組合をつくりました。機関手、助手たちの入会を義務づけた事実上のユニオン・ショップが、すでにそこに存在したのです。

そのような先進的なたたかいは、そのご伝統的にひきつがれ、やや気質的なものとして同化されてきましたが、近年は複雑な要素とからんで次第に変質しているのが現状です。最近の激しい「闘争」に「基地統合反対」の反合理化闘争をあげることができます。労働があり、たたかいがあり、そして生活がある——そのことは、ひとり「機関士」のみにとどまらず、今日の

困難な状況下に生きるすべての労働者に共通していえることでもあります。

わたしたちが、労働旬報社編集部のすすめと好意にこたえて、この本を刊行する意図は、おむねつぎのことに集約されるとおもいます。それは、動力車の近代化、あるいは基地の合理化に採まれながらも、昼夜の別なく「走らせる」ということには変わりのない「機関士」。その労働の特異性ゆえに、また知られざる側面をもつ機関車労働者の労働と生活とたたかいの姿を記録して読者に提供したい、というのが私たちの本意です。

準備してから二度、三度かき直すなかで、ある主人公に即して物語るといふ本書のスタイルができあがったわけですが、あれもこれもという迷いは最後までつきまとい、十分に意をつくしたものとはいえませんが、不備な点は御寛恕を願ひ、御叱責を得たいとおもっています。

執筆者は、労働旬報社編集部との相互決定で次の各氏に依頼いたしました。第一部・向坂唯雄、第二部・藤森司郎、第三部・谷恭介。それぞれ「機関車文学会」の会員です。また、写真については清水啓二氏に協力していただきました。おわりに、動力車労働組合の協力と、原稿完成までいろいろと援助と激励をうけた労働旬報社の木曾哲夫・前川清治の両氏に対し、お礼のことばを送りたいと思います。

一九六六年六月一〇日

目次

はじめに

I ある機関士の歴史

上州生まれの△マジメ人間▽ 12

日給一円五銭の少年庫内手 14

禅寺で二ヵ月間のスバルタ教育 18

新米機関助士と超ベテラン機関士 21

忘れられぬ土浦二重衝突事故 25

戦争の激化と石炭節約運動 29

鉄道教習所でク防空壕づくり 33

B 29 の空襲下に機関士の辞令 36

敗戦——復員者でふくれる機関区 39

オンボロ機関車に悪い石炭 44

列車遅延・機関車故障で取り調べ 47

定員法で〃副機関士〃に降職 51

戦時型機関士の誇りと自信 55

他人のメシを食ってこい——転勤 58

蛇が皮をぬぎすてるように 62

弱卒は弱卒なりにたたかいへ 67

安保闘争のなかの台風の眼 69

愛する〃蒸気機関車〃との別れ 73

仕事ぶり変えたディゼル化 78

△御召列車運転計画△の夢想 82

II ベテラン機関士の労働と生活

ベテラン機関士・林与市の略歴 86

常磐線の△マンモス機関区▽ 90

仕業点呼——発車まであと四〇分 96

常磐線廻り各駅停車・仙台行 99

自己満足の芸術祭参加作品？ 103

直流から交流へ——死電区間通過 107

水戸駅・15時11分定時到着 109

折返しは上野行夜行列車 112

821仕業運転状況異常ナシ 115

日曜日も祭日もなく列車は走る 117

電話欠勤三回で昇給ストップ 122

憎い当局の大家族・精神主義 127

特急「ゆうづる」二つの連続事故 133

「公休」とはなんぞや！ 138

四万八三二〇円ナリの月給袋 141

機関助士が女性だったら—— 148

踏切り支障で公安官に取り調べ 152

生理現象も処理できぬ三〇秒停車 155

四二秒間に一本の信号機 158

雨の日の三河島事故判決 160

D 51 蒸気機関車は何も語らない 164

Ⅲ 機関助士の青春とたたかい

禁錮六月——有罪判決への怒り 168

〃黒点を見たら停めろ〃という論理 170

なぜ△国鉄▽を裁かないのか 174

二四歳の△独立生活宣言▽ 180

ある機関士の自殺と団体表彰制度 182

新米電気機関士との初乗務 187

俺たちは△神様△じゃない！ 190

△事故△の危険は無数にある 194

安全運転を指導して減給処分 198

助手科試験に合格した二人の若もの 201

二つの機関区を一つに合理化 205

合併計画の裏に要員削減の狙い 209

△違法スト△よばわりを乗りこえて 215

海岸に押し寄せる波のように 219

暴徒と化した完全武装の公安官 224

佐木中央執行委員の逮捕 228

若いエネルギーへ／＼棍棒の雨／

新しい年へ「出発進行！」 236

232

I

ある機関士の歴史

上州生まれの△マジメ人間▽

高崎駅を発車した信越線の列車は、まもなく磯部をすぎて、左側にゴジラの背中のような姿をした妙義山のふもとを走る。あたりは一面の桑畑で、冬になると名物の空っ風がふきあれ、西の方、碓氷峠の彼方には、浅間山の噴煙がのぞまれる土地である。

「上州名物空っ風、かかあ天下に屋根の石」と昔からいわれるが、この西上州に、もう一つの名物がある。国鉄職員である。

御殿場線の山北、東北線の大宮と並んで、信越線の横川は、国鉄職員の多い町である

どうしてこれらの町には、国鉄職員が多いのか。さまざまな理由があつて、そういう結果になつてゐるのだろうが、これから紹介する多胡二郎機関士も、やはり西上州の山村の生まれである。

多胡二郎は、少しばかりの土地を持つ、半小作農の次男であつた。小学生の多胡二郎には、妙なくせがあつた。新聞を切りぬくのである。母の実家が果樹園をやつてゐた。梨にかける袋を作るため、母は新聞紙を買い集めた。二郎は、その古新聞紙の山から、飛行機、船、戦車、機関車の写真を、せっせと切りぬいた。貧しいせいか、山の中のためか、あるいはその両方が原因か、二郎は絵本などというものを買つてもらつたことがなかった。

その頃、中国で戦争がはじまっていた。軍艦や飛行機の写真は、新聞紙上にいくらでものっていた。気の弱い二郎は、親にかくれて新聞の写真を集めた。当時、物資が不足していて、古新聞は貴重だった。その新聞に穴があれば、もちろん梨の袋にならない。見つければ、きっと叱られると二郎は思った。

叱られるのをおそれしたが、二郎はやめなかった。急な山道を一時間も歩いて小学校へ通い、家へ帰ってからは、草とりや、桑つみや、田植、麦刈りなどを手伝い、暗くなるまで働いて、その合間に古新聞からせつせと写真を切り取ったのである。

新聞に、鉄道員受験講義録の広告があった。古い機関車の窓から、機関士が手をあげている絵があった。多胡二郎は、ハガキを出して、鉄道員受験講義録の見本をもらった。

しかし、講義録は買わなかった。ハガキの金はもらえたが、講義録の金はもらえなかった。だが二郎は悲しまなかった。見本で用が足りたからである。送ってきた鉄道員受験講義録の見本には、表紙にも、表紙裏にも、中身にも、新聞より大きくて鮮明な機関車の写真が、いっぱいのっていたからである。

多胡二郎は、少年航空兵の受験講義録の見本も、ハガキを出して送ってもらった。機関車の写真で味をしめたからである。見本には、予想にたがわず、飛行機の見事な写真がたくさんあった。もちろん、多胡二郎は飛行機の写真だけがほしかったのであって、講義録は買わ

ず、少年航空兵も志願しなかった。

多胡二郎は、機関士になりたいと思った。

親たちは、それがよい、汽車はバスで乗れるし、服ももらえる、といって賛成した。

現在、多胡二郎は、東京でディゼル機関車の機関士をしている。昭和一六年から一日も欠勤しないで勤めていて、動力車乗務員給与表五の一四号——本棒四万三三〇〇円をもらっている。二五年勤続、無欠勤、酒も煙草もやらないというと、大変な堅物と思う人がいるかも知れないが、それで給料四万円では、と思われるかも知れないが、国鉄の機関士には多胡二郎のような男はざらにいる。これは、その珍らしくも何ともないある機関士の二五年の簡単な歴史である。

日給一円五銭の少年庫内手

身長一メートル五五センチ、体重五一キロ——これが多胡機関士の三八歳の寸法である。中学生でも大きい方ではない。しかし、昭和一六年の多胡少年は、もっとちいさかった。

お世辞にも、発育良好とはいえなかった。だが、このチビは、あんがい健康だった。群馬の山深い小作農家で、メザシを食べるのは年に何回という食物で、菜は富山のトンブクだったが、野菜だけは新鮮だった。そして、自転車も使えない急な坂道を、歩きまわった。