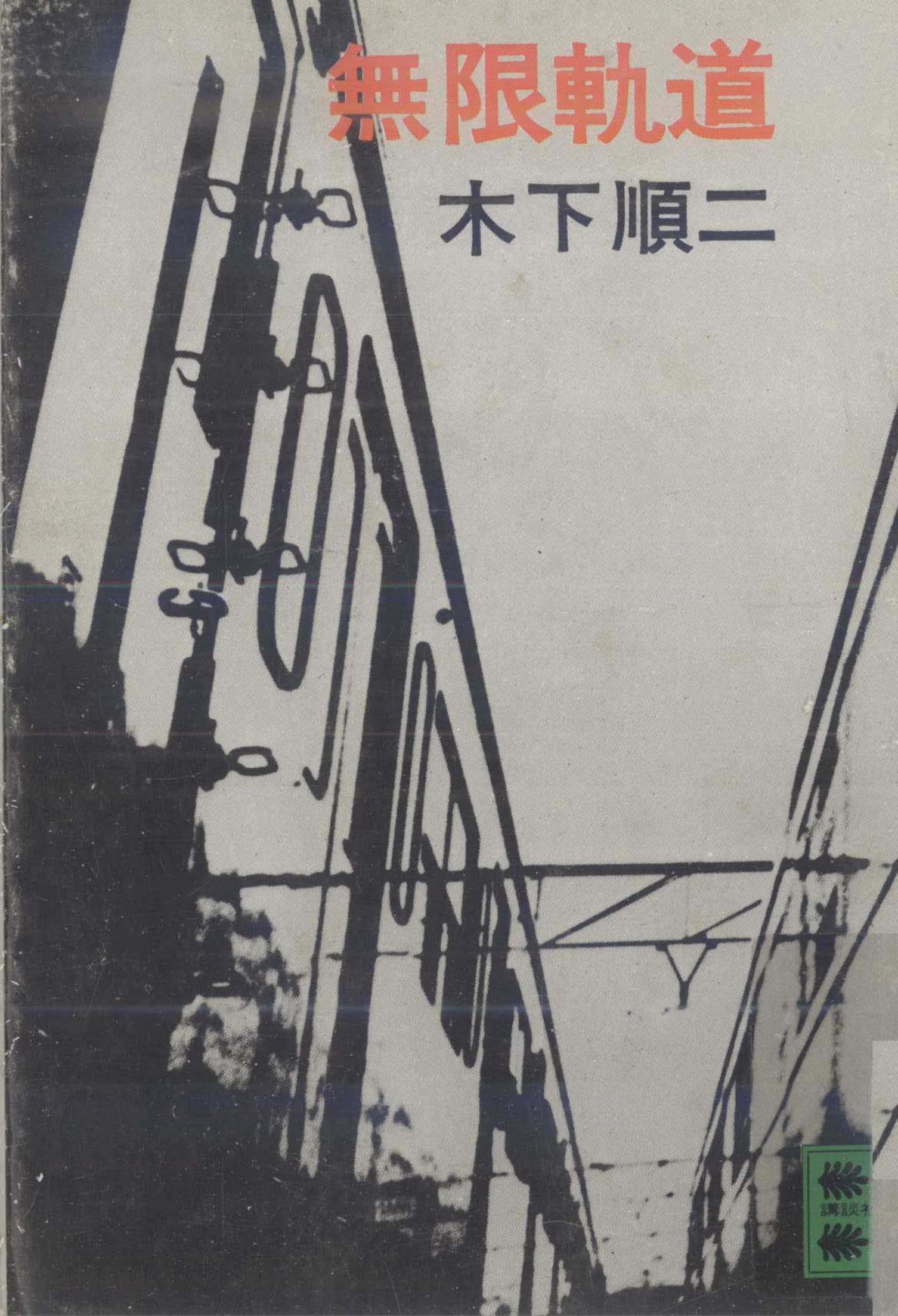
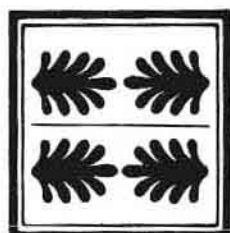


無限軌道

木下順二





講談社文庫

無限軌道

木下順二

昭和52年1月15日第1刷発行

発行者 野間省一

発行所 株式会社講談社

東京都文京区音羽2-12-21

電話 東京 (03)945-1111(大代表)

振替 東京 8-3930

デザイン 亀倉雄策

製 版 株式会社まゆら美研

印 刷 東洋印刷株式会社

製 本 株式会社若林製本工場

© Junji Kinoshita 1977

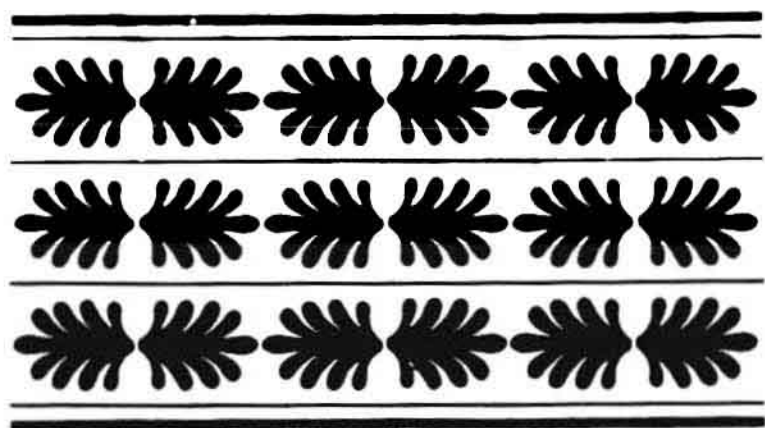
Printed in Japan

定価はカバーに表示してあります。

(落丁本・乱丁本はおとりかえます)

無限軌道

木下順二



目次

無限軌道

七

付記

一七七

文庫版への後記

一七九

解説

宮岸泰治 一八一

年譜

一九三

無限軌道

0

国電の運転台に坐っている一人の運転士はその電車を——それが一台のたけの短い荷物電車であらうとラッシュ時の中央線を走る一〇両編成全長二〇〇メートルの「長もの」であらうと——完全に制御し得ることを当然の前提として、そこに坐っている。その運転士に日本国有鉄道の機構は当不当さまざまな規制を加えてはいるが、それも運転という観点から考えてみれば、運転台に坐っている運転士が完全に電車を制御し得ることを目的としての規制である。正当な規制には従い、不当な規制とは闘いながら、運転士は電車を完全に制御しようと全精神を集注しつつ運転台に坐り、原則として常に完全に電車を制御している。

運転士に加えられている無数の規制のうちから一例をあげてみるなら、たとえば「喚呼」という規定がある。

一九五七年というときやがて十年まえになるが、その年の二月一五日という日付を持った平凡社「世界大百科月報」に、国電の一番前の箱に乗って前面のガラス越しに運転士の後ろ姿を見ていた人からの投書を扱った文章が載っている。運転士が「何かひとりつぶやいているが、気でも変になったのではないだろうか、危なくて乗ってられぬから調べてくれという内容」のその投書に対して、この文章の筆者である当時のM電車区長T氏は次のような返事を書いた。「これは実は前途の信号の現示を運転士に喚呼させているので、勝手なことをいつている訳ではない。信号の現示を見落さないため、長い間の鉄道人の経験から生み出された方法でパブプロフの条件反射の理論からも説明できる。すなわち、信号を見たら喚呼をする習慣を作り上げる。この自分の声で、多少意識のぼんやりしている時でも意識を呼びさませるという効果をねらっているのである。だから、ひとり言をいう運転手こそ安全なので……」

この「喚呼」というものが最初に制度化されたのは明治時代だという説もあり、調べてみればそれはすぐ分かることだろうが今は必要がないからやめるとして、戦後になるとたとえば一九四八年八月五日付 達 第四一四号「運転取扱心得」、その第三四三、三四四条に、「しなければならぬ」といういいかたで「喚呼」が規定してある。ただしこれは列車の場合で、運転士が一人だけ運転台に坐っている国電の場合とは違い、機関士と機関助手とが互いに「喚呼応答しなければならぬ」うんぬん。そしてこのうんぬんの内容に関する設問があって、「問 機関士のみが（一人だけで）乗務している場合信号を確認したとき（にもなお）その現示状態を喚呼せしめる

理由を問う。答 確認したことを正確に意識するためである。電車運転士の場合たとえば一九五一年三月二八日付 東管達 甲第九七号「動力車乗務員信号喚呼方^{かた}」全九カ条及び付則、一九六〇年八月三一日付 東京鉄道管理局刊「電車乗務員執務基準」第三節「信号その他確認喚呼方」一カ条など。

この「喚呼」の上に、現在ではさらに動作が加えられることが奨励されている。

この動作は「指差^{しき}」と呼ばれ、信号現示の確認を口に出すと同時に、主幹制御器の把手^{ハンドル}を上から持っている左手か、制動弁把手^{ハンドル}を下から握っている右手かの人差指をあげて、「喚呼」の対象となっている信号機を指差^{ゆびさ}するのである。両者を合わせて「指差喚呼」と通称する。

「喚呼」の上に「指差」が「加えられることが奨励されている」というのは、「指差」がまだ制度化されていず、しかし当局側はそれを義務づけようとしており、組合側はそのことに反対しているという事情があるからである。

なぜ「指差」に組合側が反対であるかという点、まず「喚呼」だけで十分なはずだという考えがそこにある。それに運転士の両手は原則として既にふさがっており、右足は気笛のあたま（ペダル）を、それをいつでも吹鳴できるように常に踏んでいなければならぬ。どうしても「指差」をやれというなら左足をあげてやってやっか、という気持を、多くの運転士たちは、従って組合の下部機関として運転士たちのつくっている各電車区の運転士会も、持っている。なんでも「指差」というのはですね、と、あるヴェテランの電車運転士から私は聞かされたことがある。あれ

は四、五年まえ蒸気機関車の機関士に「おかしなのがいて」あれを発明してやり始めたのが当局側の眼にはいつて、それから奨励されだしたというこつてす。

ところで、そのようないろんなものやことを頭の上にかぶりながら電車を運転している彼の後ろ姿へ、かつて「喚呼」を不安がったあの投書者のように、ある日たまたま私がガラス越しに立つて視線を送っていたとしよう。すると彼は私のことを、私服を着た「駐在職員」が勤務評定のために——ではなくて運転の安全を確保するためだと当局側はいつているが——監視しているいわゆる「裏面監査」だと思ふかも知れず、思ったとすれば彼は、頭の後ろや背中へのんが何やらぴくぴくちくちくするのを感じつつ、だからますます「指差」などは一切しないでかたくなに前方を注視しながらしっかりと両方の手でハンドルを握り続けることになるかも知れぬ。つまり彼は前方だけでなく後ろへも気を配らざるを得ぬ状態に、彼らのあいだで「金魚鉢」と呼ばれているあの運転台に坐っている限りは常に置かれることになるのである。

そしてその運転士はまた、彼の担当線区について、必要な一切の具体的状況を暗記して知っていなければならぬ。一つ一つの信号の不規則な位置や、カーヴや周辺の建造物のためにそれらがしばしば見え隠れする具合や、他の線路に対する信号との間違えやすい関係や、夜ならばどの信号がどのネオン・サインとまぎらわしいかということについて。どこに何本踏切があり、それぞれが第何種踏切であるかということについて。カーヴや勾配の状態や各駅間の運転時分^{じぶん}について。さまざまな箇所の制限速度やその日その日の工事箇所などについて。などなど。

「喚呼」を例に具体的にいうと、規定二〇秒の駅客扱い時間が多少縮んだにせよ延びたにせよ、連結車両全部のドアが完全に閉まり終った瞬間に、運転台の諸計器^{ゲージ}の上のところにある薄緑ペンキ塗りの鉄板に開けてある小さな円い穴の奥で、パイロット・ランプがパツともる。すると同時に運転士は、フォームの外れに立っている「出発信号機」の緑色現示を確認して「出発……進行……」と「喚呼」しつつ、左手で主幹制御器のハンドルを左へ回してカタリカタリと、あるいはカタリカタリカタリと2ノッチないし3ノッチを入れ、すると満員の一〇両連結ならば総重量概算六四〇トンのその電車は、ぐっぐぐぐと彼の腰に快い重量感を与えながら、彼の意志に従順に従う生きもののように、みずからの全身を前へ押し出し始めるのである。

東京の山手線に限っていうと、一つの駅と次の駅の間には、自分の電車の運行に対する信号機が大抵四本から六本立っている。

「出発信号機」を過ぎると、次からは「閉塞信号機」になるが、これら信号機たち一本一本のあいだが閉塞区間であって、一つの信号機の灯火が緑色であつたら、そこから次の信号機までの「一閉塞区間」には一本も列車（電車）が存在していないということになる。

「出発……進行……」と「喚呼」してから「出発信号機」を通過するとじきに、一辺が二五〇ミリ白色三角形の「信号喚呼位置標」が近づいてくるが、そこは次の信号機が適切な意味において最もよく見通せる地点である。ところでそこを通過するとき運転士が、そのとき遙かに見えているのが最初の「閉塞信号機」であるにもかかわらず、たとえば「第四閉塞……進行……」と「喚

「呼」するのは、その区間に「閉塞信号機」が四本立っていることを、彼があらかじめ暗記して知っているからである。

そこで次の「信号喚呼位置」では彼は、「第三閉塞……進行……」と「喚呼」する。

次の「喚呼位置」では「第二閉塞……進行……」と「喚呼」する。

次の「喚呼位置」では「第一閉塞……進行……」と「喚呼」する。

そして次に、駅の全容の手前に見えてくるのが「場内信号機」である。——「場内……進行……」……

そして電車は静かに、そこが目的地でありまた出発点でもあるところの駅構内へ滑りこむのだが、もしそれが大駅であり、だからもう一つ最後の「閉塞信号機」がホームの上屋の下にさがっているのだったら、「第二」、「第一」の次の「ゼロ」という呼称を省略して、ただ「閉塞……進行……」という最後の「喚呼」の声を後ろへ流しながら、「電車停止目標」の数字板に合わせて静かに電車は停止し、ドアが開けられ、するとパイロット・ランプが消えるのを確認しつつ「滅」と「喚呼」することによって、その区間のすべての「喚呼」は終るのである。——

運転士は——これらの知識、細かい運転諸規定に関する知識、それから電車という極めて複雑な構造を持つ機械に生命を与えるための極めて複雑な知識、それらの諸知識を現実にくものとして所有し得る能力において、しかもそのような能力を持つ自分を、不当さまざまな、しかし窮極的には運転士が完全に電車を制御することを目的としている複雑で巨大な国鉄機構の中に置

くことにおいて——つまりは必要な注意力を洩れなく機能させ、不必要な関心は一切を捨象し得る一箇の器械人形たることにおいて——電車を完全に制御し得ることを当然の前提として、運転士は運転台に坐っているのである。

*

電車が運転士によって完全に制御されている状態に対する反対の極に、新聞紙上で時おり目に触れる無人車の暴走というケースがある。

たとえば日本国有鉄道事務管理統計部刊行による『鉄道要覧』一九六二年度版を見ると、「国鉄運転事故概況」という表があつて、二十六種類の事故が年度別に数字で表わされているが、その中に「車両逸走」という項目がある。「逸走」というのは、制御する人間が乗っていない上にどこで停止するか保障がされないまま、車両がレールの上を走ること、もちろんこのような事態の発生を防ぐためには、想像以上にいろいろ細かい規則が定められてある。鉄道管理局一九六二年刊行の『運転取扱心得及び同細則』略称『運心』の中にもたとえば「車両の留置」という章があり、現在検討されている東鉄管理局の「動力車（電車）乗務員執務標準」草案にも「転動防止」という節があつて紹介の繁にたえないほどこまごまとした規定がしるされており、「車両接触限界の内方」だとか、「制動機の緊締割合」だとか、「手歯止」だとか、「車両止」だとか、「制動靴」だとかという、一般には耳馴れないことばが次々に並べられている。こんなに農業の

放送用語が分かりにくいという声があり、むかし軍隊では奇妙というより滑稽な漢語的単語が多かったが、一般に専門用語というものには耳馴れないことばが多いもので、この『運心』で関連事項の、たとえば「車両の入換」の章を開いてみても、その第八七条に、「車両の突放^{とつぽういれかえ}入換をするときは連結手又はその他の適任者を突放車両に乗りこませて、制動機を取り扱わしめるのを原則とする」とあり、別に「第二条別表 用語」というところで「突放入換」を説明して、「動力車で突き放して車両の入換を行う方法をいう」とあるのは納得が行くが、右の第八七条に対する注となると、甚だ難解である。「車両の突放入換」は、「坂阜線^{はんぶせん}で車両を流転する場合を含める」というのがその注だが、「坂阜線」というのは岐阜県のどこかにある線の名前ではなく、操車場の中の、両方から一〇〇〇分の二五なら二五の勾配を持って登って行ったレールがぶつかって山型をなしている路線のことで、そこへ車両を押し上げて行って突放して、その先にあるいろいろな仕別線^{しわけせん}へ、行先別に仕別けるのである。たとえば東京鉄道管理局運転部刊行一九六一年三月現在『線路図』で新鶴見操車場のところを見ると、一本の「上り坂阜押上線」から一七本、一本の「下り坂阜押上線」から二〇本、計三七本の方向別仕別線（新鶴見操車場に限って散転線と呼んでいるらしいが）が出ており、さらに下り坂阜線からは「貨車検（査）修（理のための）転落線」という線が生えていて、それがまた四本の枝線^{えだせん}に分かれている。「転落」——なるほど、転落には違いない。「流転」——なるほどまさに（ただし専門用語としてはルテンでなくリュウテンと発音されるのだが）流転であるには違いない。

さて、それを防ぐ規定がそのように細かく定められてあっても、時に「逸走」というものは起こるのであり、そして「逸走」にはいろいろな原因がある。

「坂阜線」で「流転した」車両に最初から乗っている、あるいは途中から飛び乗るはずであった連結手が、何かの事情で乗らないまたは乗れないまま突っ走るというのも「逸走」である。勾配のある線路に静かに止まっていた車両が、傍らのレールを走る貨車から受ける振動によって自然に制輪子の圧着をゆるませ、または電気回路の短絡事故を起こし、時としては風圧のために——つまり人為的操作に依らずに——「自然に流出」するのも「逸走」である。例の無人車の暴走はその「逸走」の一つのケースであり、それもしばしば「自然流出」を原因としている。

それにしても「自然流出」ということは「いい得て妙」である。それは時に驚天動地的ときえいいうべき大事故をひき起こしたりもするが、そのことはあくまで結果に過ぎないのであって、車両が自然に流出を始める最初の数秒間というものは、実にまことにもの静かな、まさに「自然」な感じそのものといってもいいようなふうのものだ。

一台の国電の車両が、自然に流れ出す様子を想定してみるとしようか。それをこんなに普通の、ということとは、回転がなめらかなコロ軸受に支えられた自重四〇トンの空の客車で、一〇〇〇分の五の勾配を持つ真直ぐな線路の上に、止まっているものと仮定しよう。その際その車両は、「動力のない」状態で、つまり「集電装置が畳んであり、制動弁把手は抜き取っており、主制御器は鎖錠されてある」（『運心』）状態で、つまりは「死んでいる」状態であっても、またはそ