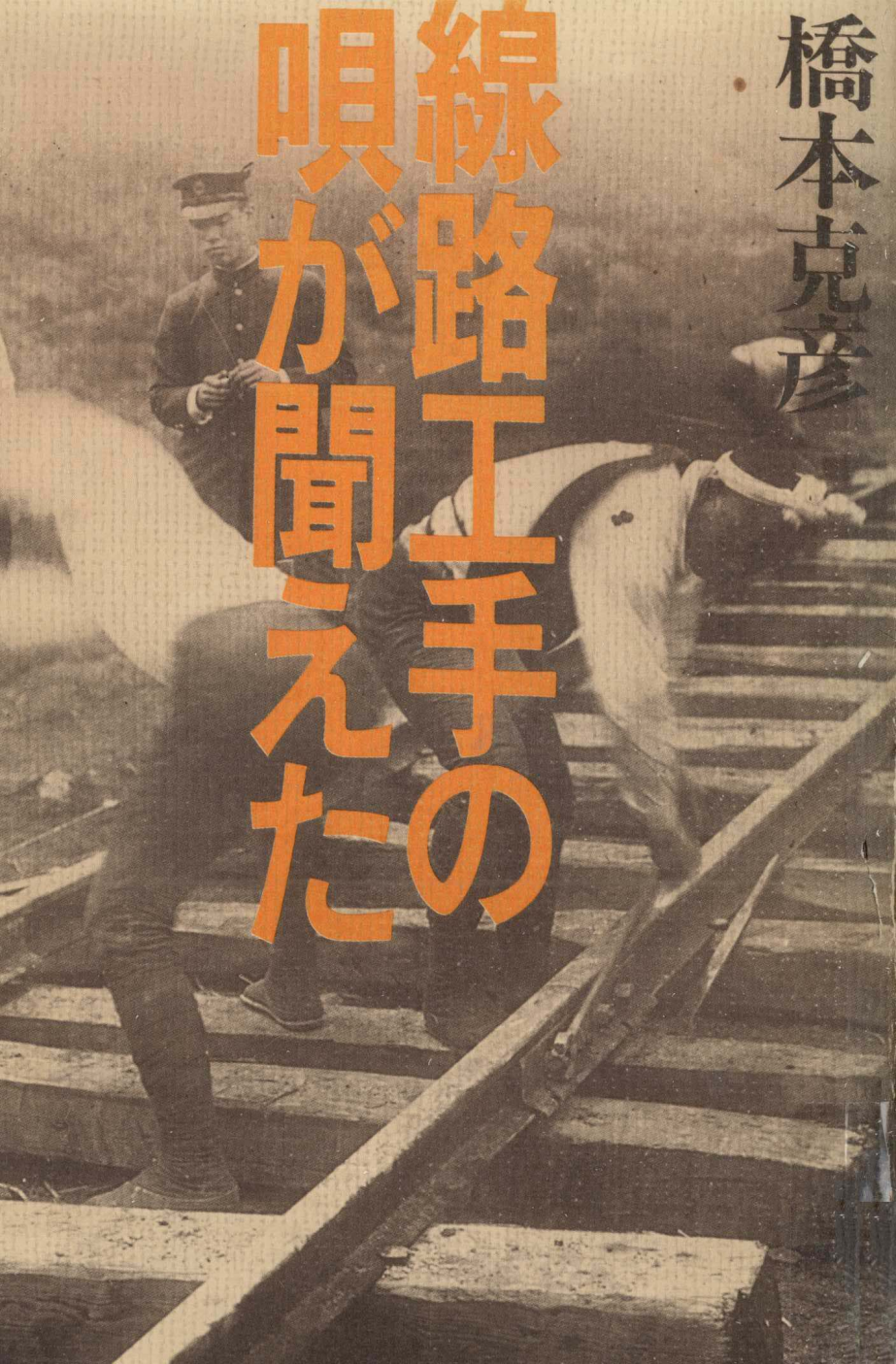


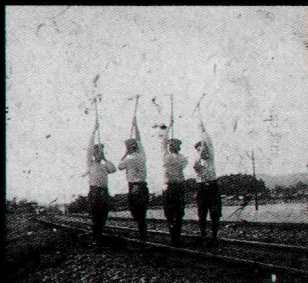
橋本克彦

線路工手の
唄が聞えた



線路工手の 唄が聞えた

橋本克彦



橋本克彦（はしもと・かつひこ）

一九四五年宮城県気仙沼生まれ。

日大芸術学部中退。演劇活動、雑誌記者を経て、現在ルポライター。

線路工手の唄が聞えた

著者——橋本克彦

発行——一九八三年六月一五日

発行人——蓮見清一

発行所——JICC出版局

〒100 東京都千代田区富士見二―二―一七

振替 東京七―一七〇八二九 特ジツク

電話 編集部 〇三（二三四）三六九二

営業部 〇三（二三四）四六二一

定価——一、二〇〇円

印刷所——中央精版印刷株式会社

© Katsuhiko Hashimoto, Printed in Japan 5000—8335—3368

乱丁・落丁本は、御面倒でも小社営業部宛御送付下さい。

送料小社負担にてお取替えいたします。

線路工手の唄が聞えた

はじめに
線路と作業唄

1 . 北の線路

2 . 名人の眼

3 . 村の線路班

4 . 建主改従

5 . 消えた線路

6 . 金看板

7 . 音頭の流れ

8 . 音頭のリズム

9 . 保線の魂

10 . 陽炎の彼方へ

付 道床搦固め音頭

5

2

44

92

0

142

172

186

224

246

282

306

はじめに

線路と作業唄

線路の専門家たちはよく、

「線路は生きものだ」

と語る。

砂利の道床に埋設された線路は、見た目には頑丈そうで、しっかり固定された構造物のように見えるが、実際は列車通過のたびに、複雑な動きを見せながら、列車重量とその衝撃を砂利に拡散させ、吸収させている。列車重量の負荷を、いわば身を震わせながら支えているのが線路なのである。

線路はまた、温度差、天候の変化によって状態が変化する。地質の違い、地下水の有無などによっても、それぞれに違う表情を見せる。

「一キロ離れば違う線路と思え」

「夏と冬では別物だ」

といった、線路の変化について語る言葉を、私はこの取材を通して何度も聞いた。

枕木とレールをはしごのように組み立てた、線路の基本の構造を「軌^{まき}框」というが、軌框の歪みは、それを支える道床が、衝撃を受けて変形することによって起きる。もっといえば、道床の乗っている路盤を含めた土台の変形が、レールを凸凹にしたり、曲げたりして、次第に線路を狂

わせていくことになる。こうした現象が、気候風土の違いに合成されて、その場所によってそれぞれ千変万化に現われてくるので、「線路は生きもの」のようだと いわれるのである。

地下鉄や、新幹線の新しい線路構造には、コンクリートの道床にレールを締結したものや、枕木を一枚のコンクリート板にして、それをさらに特殊に強化された路盤の上に置くスラブ軌道などが登場している。これらは道床の変形を小さくするために開発されたものである。レールの土台を堅固にし、衝撃の大部分を車両の構造に吸収させれば線路の狂いは小さくなる。このような「新しい線路」は、輸送量、保守経費、立地条件などの総合的な検討を経て有利であると判断された。

しかし、この「新しい線路」は高価である。他の様々な条件が、建設費の相対的な高価さを消してしまいうまで、良いとわかっていてもなかなか使えるものではなかった。

したがって、一九世紀の鉄道の誕生以来、長い間、道床といえは砂利バラストの道床だった。そして、斜陽化が深まる鉄道の経済的な条件を考えれば、今後も砂利道床は在来線の主役を担うと思われる。

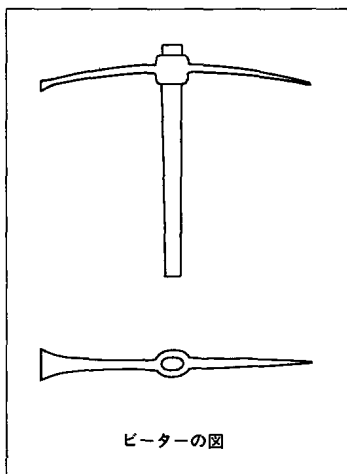
生きもののように姿を変えてしまう砂利道床の線路を正しい姿に保つためには、砂利そのものに手を入れて形を整えなければならない。

この作業を国鉄では「タンピング作業」あるいは「道床搗き固め作業」と呼んだ。明治三年に新橋―横浜間の鉄道建設が始められてから、昭和三十年代初頭までの約九十年間、この作業はまったく人力で行われてきた。

工具はビーターというツルハシに似た形をしたものである。ツルハシと違うところは、一方の先端が、ヘラ状に鍛造されている部分である。

重さが五キロほど、柄の長さ六十センチから七十センチ前後、ツルハシの先端が尖っている方が中央から三十五センチぐらいの長さ、ヘラ状になっている方は、同じく、三十二、三センチ、使うと磨耗するので、鍛造しなおす。そのため寸づまりになり、大きさはまちまちになる。

砂利を搗くのはヘラの方で、この部分の厚さは約二センチ、幅は八センチが標準形である。この工具ひとつで、線路の砂利を搗き続けて保守したのが日本の鉄道だった。



ピーターの図

道床の変形の主なものは沈下である。軌框が長い距離にわたって平均して沈下するのであれば、レール自体は正しい姿のままで、列車走行の障害にはならない。しかし、沈下には必ずムラが生じる。片方のレールだけが沈んだり、沈下のレベルが不均等になり、その結果、線路は横にも縦にも歪んでしまう。この複雑な歪みがさらに衝撃の原因になり、線路の狂いを大きくしていくのである。

道床搗き固め作業は、このムラを平らになおしていく作業だった。

作業手順は次のようになる。

枕木は上面の高さまで、道床の砂利に埋設されているので、まず砂利を掻いて、枕木の側面を底面まで全部露出する。こうしておいて枕木の下へ砂利を送り込むように搗くと、枕木は少しずつ上にあがっていく。したがって砂利掻きだしは、搗き固めの準備作業である。

このあと、標準の作業では枕木一本に四人の搗き手が立ち、レールと枕木の交叉する所を中心に搗き込んでいく。搗き手が四人とも同じ方向を向く場合を並列搗き、レールの外側に立つ二人と、レールの内側に立つ二人が向きあう場合を襻搗き（かむき）といった。

この形で搗き込んだあと、搗き手はそれぞれ向きを変え、裏搗き（うらむき）といって同じ枕木の逆の側を搗く。これで枕木一本分の搗き固めが終わる。

かなり単純化して説明したが、以上のような手順で作業が進められていくのである。

この「道床搗き固め作業」は、全保線作業の中で、七〇パーセントから八〇パーセントを占めるといわれた。

日がな一日中、線路工夫はピーターを振りあげては砂利を搗かなければならなかったのである。

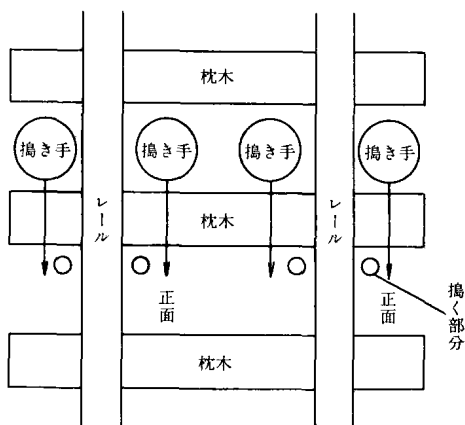
ピーターのひと搗きの力は、とても弱い。何度もピーターを搗き、そのつど砂利が少しずつ送り込まれて固まっていく。しかし、一カ所だけが盛りあがったのでは、逆にムラを作ることになるので、搗き手たちは全員の呼吸を合わせ、搗く回数も揃えなければならなかった。また、ピーターの上げ下ろしを同時にしなければ危険な作業でもある。

そこに、掛声をかけあう作業唄が生まれる必然があった。

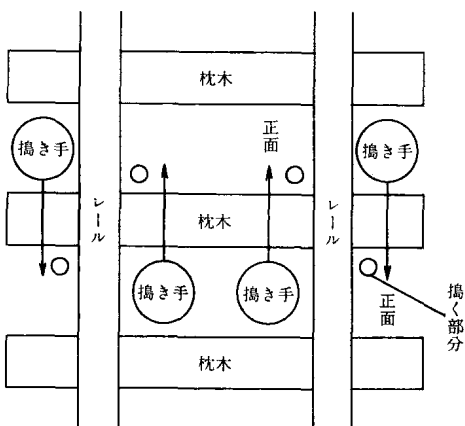
朝から晩まで、沈下した枕木の下を搗く作業が続く。退屈でつらい仕事だった。そこから重労働のつらさをまぎらす唄の文句が、自然に掛声にのせられるようになった。

やがて、この掛声は線路工夫たちが、自前で練りあげた「音頭」に育つのである。
 国鉄では、かつてこの唄を正式に「道床搗き固め音頭」と呼んだ。

おそらく、鉄道唱歌などの何万倍も唄われたはずの、真の意味の鉄道の唄が「道床搗き固め音頭」なのである。彼ら線路工夫は、毎日のようにこの音頭を唄って線路を守り続けたのだった。
 地を這うような、顎をひいた喉からしぼりだされてくる唄声は、明治三年以来線路が延長する



並列搗き



たすき
標搗き

とともに各地に散り、あるいは新しく生まれ、保線作業員の次の世代に唄い継がれて、様々な節まわしと歌詞を生んだ。

日本人が鉄道に出会った時期は、いうまでもなく歴史の大きな転回期だったが、その大波の中で「道床搗き固め音頭」はこのように生まれたのである。

だが、保線作業の近代化が進むにつれて、ビーターを使う作業そのものが機械化され、「作業唄」も、そのまま消滅してしまった。

明治の大波が「唄」を生み、九十年後の昭和の波が、ざぶんと「唄」を消し去ったことになる。

この二つの波の間で、どんなことが唄われたのだろうか。
私はそれを知りたいと思い、尋ね歩いた。

取材ノートは自然に「道床搗き固め音頭」の歴史と、音頭を唄い続けた男たちの物語を記録することになった。（なお、本文中の敬称は省略させていただいた）。

1. 北の線路

子供時代を線路の近くで過した私は「線路工夫の唄」をほとんど毎日のように聞いて育った。何かの遊びに夢中になっているときでも、ふと気がつくと線路から張りのある野太い唄声が聞こえてきていた。かくれんぼで息を殺してかくれている静かな瞬間などに、遠く、線路の男たちの唄声が耳に届いているのに気づくのである。

いつでも聞こえていたその唄声は、しかしいつのころからかばったりと聞こえてこなくなつた。

遊びに飽き、家へ帰る線路横の小道で、ふと静かすぎる気配にあたりを見わたすと、なくてはならないはずの唄声がなかった。

その日がいつごろなのか想いだそうとすることがある。子供時代のいくつかの情景と重ねあわせ、記憶の断片をつぎあわせていくと、あるいはあのころだろうかと推測できそうなのだが、その記憶の中の情景はつかまえるようにするとかえって遠ざかっていく。

枕木の防腐剤の匂いや、裸足で踏みつけた石炭ガラの痛さ、鉄錆色の砂利、機関車の吐く油くさ

い蒸気、貨物列車が揺らす水溜りの波紋、夜の操車場で鳴る不吉な長い気笛などの断片の中で、線路の上の陽炎のむこうに淡く浮かぶ男たちの影は見えている。唄っている声も甦る。だが、陽炎がさらに燃え立ち、唄が消えた日の情景を消してしまうかのようなのである。

その歌は、決して大声で唄われたものではない。ゆっくりしたリズムでビーターを振りあげ、振りおろしては掛声をかけていた。行進曲のテンポなどよりずっと遅い拍子^{リズム}だったが力強く、数人の中の一人が唄の調子を取り、その音頭取りの声に他の者が従って声が続くのである。音頭取りに皆が応答している和やかさが声ににじんでいた。しかし、唄にはどこかもの悲しさがあった。朗々と、晴れやかに聞こえたことはなかったように思う。

唄の雰囲気は、やはり民謡のような感じだった。小節^{こぶし}をきかせるところもある。だが、リズムの強弱がはっきりしていて、ブルースか、スローテンポの黒人霊歌のようなメロディーのところもあったように思う。のんびりしたメロディーの流れの中に躍動感があり、それが地面を這って近づいてくるように聞こえた。

トコシヨットー

と音頭取りが声をあげると、皆が、

コイシヨットー

と受ける。

場所を移動するときには、

ホイ 前へ

と音頭取りが指示し、そのときばかりは、男たちが鮮やかな動作で、踊りのようにさっと枕木一本分前へ移動した。

トコシヨットー

コイシヨットー

トコシヨットー

と、見ている子供の感覚では、永遠に続くのではないかと思われるような長い時間、彼らの姿は線路の上にあった。

濃紺の作業服、ゲートルに地下足袋、腰に手ぬぐいを下げ、国鉄の制帽を被った男たちが、線路の土手に腰を下ろしてひと休みしているそばに近づく、犬釘を入れる汚れた麻袋に、あけびの実が入っていたりする。

「ほれ」と放ってくれることもあった。どこか、山の線路でも採ってきたものらしいあけびの甘さが、音頭の声に重なる私の幼児期の記憶である。

消えていくものは、いつでもひっそりと消えるのかも知れない。しかし、あれほどいつも流れていた声が跡絶えてしまうのは、柱時計の振子が不意に止まったように、胸の底を不思議な静けさで波立たせた。

私が、このような漠然とした思いを抱いて、国鉄本社広報室を訪れ、最初の取材交渉を持ったのは、昭和五十三年の暮れだった。広報室の配慮によって、国鉄本社の図書館で資料を閲覧することができた。百科事典ぐらいの分量がある『鉄道百年史』や、施設関係の法規類聚、『鉄道技術発達史』などを少しずつ読んだ。保線関係や、線路工学に関する書物は、十メートルほど並んでおり、それらすべてを読むのは大変な仕事である。もちろん私はすべてを読んだわけではないし、私には線路工学の書物を読む力はなかった。それでも何日か通った。しかし、書物から保線作業を知ったとしても、あの男たちがどんな気持ちで、どんな顔で線路の上にいたのが、わからないのは当然だった。

私は図書館の書棚を離れ、折にふれて鉄道退職者を訪ねた。