

昔の暮らし聞き取り隊 聞き書き集⑤

平成26年10月発行

おし きり とし かず
押切 寿和 さん

昭和8年（1933年）8月25日生 81歳

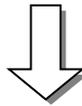
～鉄道員としての誇りを忘れずに～



喜茂別町教育委員会

「聞き書き」とは？

- ◇ 「聞き書き」とは、人から聞いた通りに書き取った記録のことです。
- ◇ 「聞き手」が「話し手」の方のお宅におじゃましたりして、お話をボイスレコーダーに録音します。
- ◇ 後でその録音を聞きながら、できるだけお話しされた内容や口調を生かして、話し言葉で文章にまとめます。
- ◇ それを本人に、確認や修正をしてもらいます。
- ◇ 「聞き手」の感想や批評は一切加えていません。



- ◎ 時代を共有したり、その人の経験から生きる知恵を学んだり、昔の暮らしを今に活かすことができるかもしれません。
- ◎ 地域を守り続けるため、お互いに助け合うことや支え合うことの大切さや楽しさを伝えてくれるかもしれません。

一 大家族でした

私が生まれたのは昭和8年の8月25日で、生まれた場所は喜茂別村^{そうけしゅ}字壮溪珠という所だったらしいです。現在の双葉か中里地区ですね。兄弟が多くて、11男1女の6男坊として生まれました。幼少の頃は健康児ではなくて虚弱^{じやくじやく}っていうのかな、痩せて骨と皮だけのような状態で、当時は2歳になったら^{ほうそう}疱瘡のワクチンを打つらしいんですけどドクターストップがかかって「この子は3歳にならないと受けられないよ」というように、それだけ痩せていたということ^をを母親から聞かされたね。上の4男1女が2、3歳で亡くなっているから、私は戸籍上では6男だけど、実際は次男みたいな育ちかたをしたんです。こんな状況だったから母親は苦勞したと思うよ。

私の親達は、山形県の尾花沢の字寺内という所から北海道に渡ってきたのさ。小作農家みたいなもので本当に貧しい生活を送っていたから、北海道に渡って一財産をあげて、また山形県へ帰るといような軽い気持ちだったらしいけど、世の中そうは上手く行かなくて、永住になってしまったね。



【押切家先祖3代と村の有志】
(喜茂別橋の渡り初めの様子)

私の家族は、昭和12年に、別家があった町内の尻別に移ってきましたんですよ。それまでは尻別に伯父（押切繁雄さんの父）が住んでいたけど、うちが本家だったから少しでも便利のいい所というので

場所を入れ替えたんですよ。私は昭和 15 年に喜茂別小学校に入学しました。その時は尋常小学校だったかな。まもなく国民学校になったね。その上の高等小学校は高等科 2 年があってね、高等科 1 年を卒業した時にちょうど新制中学ができたので新制中学 2 年に編入し、昭和 24 年に喜茂別中学校を卒業しました。

— 進学をあきらめて家業の農業に

中学校を卒業した後、友達がみんな行っていたから、俱知安農高の定時制に行きたかったんだけど、爺さんが「働き手がないこの忙しい時に・・・農家に学問はいらないんだ！」って言って、親父と相当もめてい



【青年団仲間と（後列一番左が本人。前列一番右がふみ子夫人）】

たのを陰で聞いていたんです。あとで親父が高校を諦めてくれ、その代わり必ず分家させるからと話をしにきてね。当初親父と兄は進学してもいいと私に言ってくれていて、私も張り切っていたところへそういうことになったから・・・泣く泣く家業の農業をしたわけ。24 歳くらいまでだったから 7 年か 8 年、農業に従事したの。当時、家の畑は八町五反ぐらいしかなかったんですよ。

— いろいろ考えて国鉄へ

それで分家するっていったって土地は真二つには割れないわけだ

し、縦に割ったとしても、道路側の土質が良い方じゃなく、比較的奥のあまり良くない土質のほうを四町くらいもらってと考えたりもしましたが、兄に「そんなことではお互い共倒れになるから、俺をあてにしないでほしい。俺は就職先を探してみるから」と話して、国鉄のアルバイトに入ったんですよ。

ちょうどその保線区に、両親と同じ山形県出身の柴崎さんという人がいてね、うちにも遊び来てくれたこともあったし、その人のついでで昭和 30 年に保線区の除雪作業に就くことができました。後に私達夫婦の仲人もやってくれました。

一 最初は臨時雇用員でした

冬の除雪作業が手作業だったのは昭和の中期くらいまでで、それ以降になってからはほとんど機械になっていました。手作業だったのは私が入った当時くらいかな。今の大町のゲートボール場の所、農協の倉庫の所に当時の保線区があったんだけど、そこにちょうど 11 号分岐っていうポイントがあったんです。そこは両切り割りの積雪で高さ 10m 以上はあったかな。一度の作業だけでは雪を払いのけられないから、三段斬りといって中間に雪を置いて、さらにもう一回置いてその上にまた投げなきゃならなかったから、それが除雪では一番辛かったね。

先輩の職員から、「おい、お前らこの雪を投げとけよ。俺はちょっと病院へ行ってくるから」って言われてね。私達臨時は重たい角スコップだけど、先輩達はスコップなんか持たないで、角式といって板でつくった小さなスコップみたいなもの、今はプラスチックで作っている軽いやつだね。昔は全部大角スコップで、角式みたいなあんなに小さなスコップはほとんど使わない。大角も 1 号 2 号 3 号まであったからね、中でも私は大きいやつを使われたのさ。体格が良かったから。「お前らこれやっつけよ」ってね、職員っていうの

はいいものだなんて、自分が臨時の時はよくそう思ったな。仕事をあまりしなくてもいい、監督者だから。それでも臨時を2年くらい続けると、そんな扱いにもすっかり慣れっこになっていたね。

ある時、労働組合の何かの闘争があって、職員を全部集めて組合のオルグがあったの。だけど私は職員ではないから、臨時を2人使って3人で枕木交換をやっていたんですよ。そしたら室蘭からきていた組合の幹部が「お前、名前なんていうんだ？」って言うから「押切です」って答えたら、「どうしてみんなと同じ行動をとらないんだ？」って怒られたことがあってね。「いや、私はまだ職員ではないんです」って言うと、「え、職員でない？」なんて言われてね。反組合的な分派行動みたいに思われたのさ。それで名前を聞かれて、幹部にいち早く覚えられちゃった。本当は臨時職員が犬釘なんかは打ってはいけないんだけど、打たせてもらえるくらいにはなっていたね。

一 臨時雇用員から正職員に

正職員として通年雇用になったのは昭和32年ですから、2年くらいアルバイトだったね。鉄道員の採用試験は今では毎年あるみただけだけど当時は全然なくてね、戦後の混乱期だったから。昭和27年に私らの先輩が入ったのが最後でね、その後5年くらい採用試験をやらなかったんだね。そして、たまたまあったのが昭和31年だったけど、見事に振られたのさ、一回目は。「何も難しい試験ではない、お湯と水とどっち



【国鉄入社当時】

が軽いか、とかそんなもんだ」って先輩方が言うから鵜呑みにしていたんだよね。ところが実際はそんなものではなくてね。こんなじゃダメだと思って試験に出そうな問題を少し勉強して、昭和 32 年だったかな、2 回目で受かって、その年の 11 月 1 日から 2 ヶ月間試用採用されたね。素行状態だとか保線に向いているかどうかなどをみられたんだろうね。そして昭和 33 年の 1 月 1 日に本採用になりました。喜茂別保線区喜茂別線路班の線路工手という職でね、わたしの他にも 7 名の先輩職員がいて、当時の直属の工手長さんは高島源一さんという方でした。高島さんは体があまり強くないで、その時は病み上がりで、2 ヶ月位したら入院されてね。だから私はその後に分区のコ、まあ俗にいう事務屋に入ったんですよ。胆振線の保線分区分区っていうのは壮瞥分区分、盤溪分区分それから新大滝分区分、喜茂別分区分、京極分区分があつて、それを 15 線路班か 16 線路班で対応していました。

一 保線の仕事

当時の保線区の勤務は朝 8 時から 16 時半だったかな。昼休みが 30 分から 45 分、午前中の休憩が 15 分、午後の休憩が 15 分という中での 8 時間労働でした。仕事は重労働な方だっただろうね。保線の仕事の内容はおおまかに言うと、枕木交換、線路凍上防止



【札幌鉄道研修所中庭にて】

の路盤入替、線路交換、除雪などです。冬は土がどうしてもしぼれ上がるものだから、凍上防止のために線路の下の土壌を長さ 20m くらい、深さ 70cm くらい掘ってそこに石炭ガラなどを入れる道床交

換という作業もあったね。

レールっていうのは高さを均等にしなければならぬから、線路のレベルを合わせるために冬の仕事で挟み木作業っていうのがあってね、厚さが 50mm ぐらいまでのパッキンをレールの下に入れるの。胆振線は 3 級線だったけれども、600 倍に補修してきたの。決まりでは取り付け長さが 300 倍でいいけど、300 倍っていうのは 10mm 狂ったら 3m の先のレベルに合わせるというものでね。だけど実際は 6m でやったのさ。安全対策でね。あとはレール交換での、遊間整正とかね。遊間っていうのはレールとレールのすき間のことで、レールはレール温度が 1 度上がるごとに 0.00 何 mm か膨張して張り出してくるから、膨張した分の行き場がないとレールが横に曲がってしまう。中にはめくら遊間っていうのもあるの、レールの切り口が斜めになるとね、上はすき間が開いているんだけど底部がくっついてしまっているのさ。これはだめなやつね。遊間が無いのと同じことになる。遊間は 3mm から 5mm だね。遊間整正のためにレールを切断するときの道具は金切りノコで手作業だったから、一つ切断するには 30kg のレールで 30 分くらいはかかったね。レールは高さが 110mm あって腹部は狭いけど頭部は広くて厚いから硬いの。幅が 63mm くらいあるし、底部は 108mm と決まっているんです。だから、何口も切るのは大変だったね。切断機になったのは昭和 45 年くらいだったかな、私が鉄道に入ってからずっと後のことだったね。それだと 3 分くらいでダーッと切れるから。

レール交換も重労働だったね。レールは列車が通るからどうしても摩耗するんです。レールが何 mm 減ったら交換しなさいっていう基準があったからね。カーブなんかは特に減るんですよ。遠心力で外側の車輪にグーッと力が入るから、外側のレールがどうしても減るのさ。線路勾配っていうのもあってね、1 km 行っていくら高さが上

がるかっていうのね。1000 分の 25 っていうサイズ、1 km 行って 25 m の高低差が最高でそれ以上はだめだよと。これは測量機で測ったね。私ら保線職員の仕事ではなかったけどね。そういう安全検査をするのは専門の人で、検査が終わると現場に作業の指示をしていましたね。

— 危険な作業もありました

作業で一番おっかないのは鉄橋の上の枕木交換だね、下は川だから。普通の線路の枕木は、幅が 20cm、厚さが 14cm、長さは 2m10cm と決まっていたの。でも橋枕木っていうのは厚さが倍くらいあるのかな、幅は大体同じだけど長さはその橋梁きょうりょうの強度の関係と幅によって 2m20cm のやつもあるし 2m70cm のもあった。わたしたちの担当はクレードル工場の裏の一箇所しかなかったけれども、緊張して作業していたんです。

一番多い作業っていうのは、ムラ直しと枕木交換だね、ムラ直しっていうのは線路の高低の狂いを平らに直す作業のことね。枕木交換の作業はね、犬釘というのを抜いてからレールを持ち上げて、その下にある枕木を交換するんですよ。ジャッキを使って 2、3 本犬杭を抜いて、交換する枕木の前後の枕木をそのジャッキで浮き上げておくのさ。そして、犬釘を抜くクローバーっていう名称のテコみたいなもので線路を持ち上げて犬釘を入れておくの。1 回 1 回ジャッキでやると大変だからね、そういうふうにしてやったのさ。レールの 1 本の長さは 30m で短いものは 10m。1 m につき重さが 30kg あれば 30kg レール、37kg あったら 37 (さんなな) レール、40kg あれば 40kg レール、50kg あったら 50kg レールってね。60kg レールは胆振線には入ってこなかったね。私が入った時はもう 30kg レールしかなかったね。だから、一本 10m のレールだったら重さが

300kg あったってこと。300kg のレール 1 本を交換するためには、トロリーの前後に荷台をつけて繋げて、そしてその上に枕木を敷いて何人かで持ち上げてね。6、7人で片方を押さえて上にあげて交換するのね。

— 路盤入替作業は重労働でした

仕事で一番辛かったのは、路盤入替だね。一瞬の辛さなんだけども、列車が来るので、入替は短時間でやらなきゃいけないからね。路盤っていうのは細かな砂利みたいな土で出来ているんだ。まず、粘土みたいになってしまっている路盤の土を掘りだしてから、新しい石炭ガラと砂利を入れて、土固めをしなきゃいけない。それを1時間半くらいで 10m くらいやるのね、列車が来る前に入替から検査までを終わらせなきゃならないから、途中で一服なんかしている暇はないんですよ。1線路班だけでできる作業じゃないから、分区の他の線路班の応援を頼んで大勢でやらされたもんだ。石炭ガラっていうのは凍上はしないけど土はどうしてもしばれ上がるんですよ。それを防止するために路盤入替っていうのをやっておくわけですよ。土を固めるのは機械なんかはなかったから手作業でドンドンとやっていたね。舗装工事で使う転圧機みたいなのがあればよかったんだけどね。そして路盤を固めておいて、その上に砂利を入れて、枕木で線路をまた復帰させるっていうような作業だね。これがやっぱり瞬間的だけでも一番疲れる。この作業は線路で路盤の悪い所だけだから全部ではないけど、大変でしたね。冬の前にある程度やっておいても凍上するので、挟み木挿入が冬の主な作業になってしまうわけね。私が担当していた 6km 区間の中でも、何箇所かそういう場所が出てきたから、夏のうちに路盤を交換して、できるだけ冬の作業を減らすというわけ。

路盤入替作業は、胆振線は比較的列車本数が少なかったから、1

時間半から2時間の作業だったね。胆振線は単線だったから安全対策のためのタブレットは、倶知安、京極、喜茂別、御園、新大滝、伊達、壮瞥、久保内までの8つの駅でしか取扱いはしなかったな。だから、伊達方向への列車なら京極駅発車5分前にはもうその作業は終わってなきゃならないの。タブレットっていうのは首にかけられるような輪のついたやつでね。車掌が停車駅で受け取って運転席に置くけど、急行が通過する時は手を出したら危ないからホームの上にそれを挟めて、こっちは弓矢みたいな鍵でバーンとこう、列車のスピードでもって受ける。でも昔は手でやっていたもんさ。手でやると引っ張られて怪我することもあったけどね。

— 水害もたびたびありました

昭和34年頃だったかな、大雨で水害があって線路が流されて無くなってしまったことがあってね。留産の柳川さんのちょっと向こうが300mくらい全部流されちゃって。あのあたりは雨が降って水量が多くなったりしたら、川が緩いカーブをそのまま直線で行こうとするから氾濫してしまうんだよね。伊達を起点にしてちょうど61km地点だったから、「魔の61km」と言われていましたね。私が勤めた29年8ヶ月間のなかで3回から4回水害でやられている場所だね。道路も線路と平行して通っていたから同時にやられて大変だったね。でも、何年か後に川の切り替え工事があったから水害はなくなったんです。

— 職制

最初に鉄道に入った時の親方（工事長）は高島さんで、そのあとの輪島さんには10年くらい使われたのかな。工事長の下に副長がいてその下に工手がいる。工手には年功序列があったね。それでどう

しても先輩を奉らなきゃならないんだけど、私が入った頃にはあまりそういうことはなかったね。仕事での団結力というか協力意識はあったよ。工事長の命令は従わなきゃならなかったからね。1回こんなことがあったんです。輪島さんが工事長の時に、大田さんっていう副長がいてね。で、大体3時半くらいになった頃、休んでいたのさ。現場でね。その時「まだ時間があるから、あそこのとこやってこいや」って輪島さんが言ったら、「こんな時間からか？」って副長が言ったのさ。そうしたら輪島さんから「なんで言うことを聞かないんだ？まだ1時間あるだろう」ってひどく怒られちゃってね。



【第2回保線区運動会（後列右から2人目、毘沙門天に扮する）】

高島工事長さんは私が33年に入った後の、36年頃に定年で退職して分区のテコ（事務）っていう仕事が空席になったから、後任には私がいいのではないかと分区長から推薦されました。私は実際に現場で保線に携わったのは、3年くらいしかないんですよ。昭和36、37年に分区のテコを始めて44年までやったよ。その後、当時の線路分区長さんにいい機会だから御園の副長にいかないかって薦められてね、だけど私は現場経験3年くらいしかないの、できるかどうか自信がないって言ったところ、「そんなことは大丈夫だから行け」ということで、昭和44年4月に御園の線路副長として行かされたんです。昭和48年まで4年間御園にいたね。そのあと作業長として戻り、現場で線路点検・補修に携わることになったね。

分区のテコっていうのは現場の作業よりも、職員の超過勤務の整理だとか事務の整理だとかそんなことを全部やらされたのさ。それでいくら事務経験があったから、鉄道を退職しあとに喜茂別の社会福祉協議会の事務局長で使ってもらいました。そういう経験がなかったら、社協の仕事はきっと断っていたらうね。

— 不幸な事故もありました

現場で大きな事故が起こったことがあってね、京極の倶知安寄りにペーペナイ川っていう川があるんだわ。そこにね、橋枕木交換に行ったの。橋枕木っていうのは、鉄橋に設置する枕木で、リベットを打っている橋台の上に乗せるものさ。リベットの上にそのまま設置してしまうと安定しないから、リベットの頭の部分の形に合わせて枕木の底部を前もって加工しておくんだ。そのために交換枕木の下を全部測るのさ。規定があって何 cm 離れたらこっち側のリベットが何 mm 離れるというふうにな。だから一箇所測ると大体どういうふうに加工作ればいいのかとわかる。ところがこの時は交換枕木の片側1本だけリベット加工をしてないのがたまたまあったの。それを加工するってことで枕木を引き取ったんだけど、次の作業に移ろうとしてたから、機械を積んだ線路の上を漕ぐ自転車をレールキャッチで固定するのをもう外してしまっていたんだよ、そして引き取った枕木の重さを支え切れなくて、自転車が枕木ごと川に落ちてしまったのさ、しかも作業する時はその自転車の命綱をつけるもんだから、作業員は自転車に続いて一緒に落ちてしまったんだよ。その人達は背中を打って重症でね、何カ月も治らなかったな。それが一番の事故だった。私も作業責任者として現場にいたから、「なんでレールキャッチをかけ忘れた」って言われてもそれはもう後の祭りだからね。しかも、その落ちた人がレールキャッチの担当だったの。警察の捜査も入って、「どうして落ちた？」って質問されてもレール

キャッチを付け忘れたとは言えないからね。札幌鉄道管理局からも毎日のように調査員が来てね。原因はそれしかないんだけど、レールキャッチのワイヤーの巻き方がどうだったとか完全にかかっていなかったとか理由を付けてくれたね。自転車の上に落ちた人は脊髄を折っちゃってね、治りきらずに4、5年後に亡くなってしまった。そういうおっかない事故も経験したな。

それから、結果的に事故を未然に防いだ形にはなったけど、枕木交換で危なかったことがまだありました。交換作業では交換機を使うんだけど、レールをレールキャッチで持ち上げて、スライド製のアームで伸ばして枕木を挟んでね、油圧でもって枕木を入れる機械だったんだよ。それを、誰かが上げ下げの合図をするんだけど、ちょっと操作を間違っただけでアームを挿入したのが、反対側のレールの底部にゴンとぶつかったのさ。そしたら、それでなくともレールが熱膨張で張り出しそうなところぶつけた上に、おまけにレールを持ち上げているしね。目測で50mmくらい狂っていて、これは大変だと思ってね、そんな時直すのにレールを動かしたらまたひどくなるからね、レールに水をかけて冷やすんだよね。それでちょうど現場にヘルメットがあったからそれで水をかけたけど、そんな小さなヘルメットを使って5、6人で水をかけたってね、2mか3m行ったらすぐ水がなくなっちゃうから、今度は消防のタンク車を呼んだの。それでレールを冷やしてもらったらレールの熱膨張が収まるから何とかなったんだよ。

また、昭和40年代だったと思うんだけど、わたしが除雪のラッセル業務をやっていたんだよね。朝の早い定期便のラッセルにはそんなことなかったんだけど、日中で降雪が多い時は1時間とか2時間走らせる臨時のダイヤを組んで、ラッセル車を走らせることがあったんだよ。雪がある程度降っていた時で、線路に歩行者がいてね。歩行者に避けるよう促すためラッセル車の汽笛を鳴らしてね、それでも中々避けられないんだよね。それですぐに汽笛で後ろの機関士に合

図したのさ。2回鳴らせば徐行を、3回鳴らせば止まってくださいよっていう決まりでね。で、ボンボンと2回鳴らして徐行してもらってね、危ないからラッセルのウィングを全部閉めて、その人の10m手前くらいでやっと避けてもらって通過したことがあったね。ノロノロ運転で徐行できたからよかったけど、かなりのスピードだったら当然その人をはねていたね。

当時は道路が今のように整備されていなかったから、線路のほうが歩きやすかったからね。道路の馬そりの跡なんか見えないし、雪が深くて道がぬかるから、どうしても線路を歩いてしまうんだよ。私らが子どもの頃、双葉まで道路を歩いて行って帰ってくると、鈴川に陸橋があるよね。ちょうどあそこに踏切があつて、そこからは道路でなくて線路を歩いたものさ。歩きやすいんですよ、線路は固くてぬからないから。冬だったらそういうような歩行者が多かったの。だから、危うく死亡事故に繋がるようなこともあった。胆振線での死亡事故は記憶にないけど、他の地域でもやっぱり同じことがあったね。

一 気味の悪い思い出

辛かったのは、鉄道に入った当時にね、雨が降ったら線路警備っていうのがあったんです。自分の担当の路線で災害が起きそうな所を一人で警備したのさ、徒歩で。その場所がね、喜茂別神社の坂を登った所の橋で、列車への飛び込み自殺がよくある場所だった。その橋は下が線路で上が道路っていう跨線橋こせんきょうだったんです。そこで飛び込み自殺をね、3人も見たことあるんです。まだ鉄道に入る前のことでね。自殺があつて停車した時に、ポーッと汽笛を鳴らすから野次馬がたくさん集まってね、そういうのを自分でも見ていたから、そこの線路を一人で歩いていたらどうしても思い出してしまうんだよ。思い出さなければいいんだけど、ここはこんなことが

あったんだよなあと、つい思ってしまうからそこを通るのはすごく嫌だったな。その 300m先に第3尻別川があったの。そこは本来は鈴川の担当だったけれど、すぐそばに担当区域があつてついでに尻別川の水量調査もやるものと決まっていたから、どうしてもその線路を通らなきゃいけなかったんだ。本当に嫌だったね。何年後かに二人一組の作業になったけれどね。

— 鉄道村

入った当時の胆振線は全てSL、蒸気機関車。倶知安から喜茂別まで来るのに1時間半もかかった。各停車駅で貨物の入替え作業をやるから、時間がかかったの。それとともに貨物列車が往復1本ずつ単独で専門に走ったね。昔は今の喜茂別保育所の辺りに駅があつて、日通が今の農協支所の近くにあったの。貨車の入替えは駅員がやっていたね。保線区員と駅員との交流っていうのは別段なかったね。

鉄道員の後半から私は官舎に住んでいたけど、入ったときは官舎が満杯でね、全然入る余地がないのさ。それで小さな家がちょうど御園で空いたから、それを買って昭和35年にそこに入って、私が官舎に移れたのは昭和40年の頃だったかな。官舎のある地区が鉄道村みたくなくて、一般の町民との交流がほとんどないのさ。だからどうしても視野が狭くなるの。鉄道員だけのグループで生活して、付き合いができたから。鉄道員で喜茂別出身の人はそんなにいなかったね。他から来た人が多かったな。みんなで夜一杯飲むことがあったけど、飲んだら仕事の話しはやめようって決めていても、世間が狭いからどうしても仕事の話になるんだよ。そして、仕事が作業班と検査班とに分離されていたから、やれ検査の仕方が悪い、やれ作業の仕方が悪いって、お互いにアラを探し合うような話になってくる。酒がまずくなるから止めようって、怒鳴りつけたこと

もあるんだ。「仕事の話はしないでおこう」って約束しただろうと言ってさ。

— つらかった人間関係、仕事と労働組合のはざ間で

私が鉄道に入ってから保線区長は5人くらい変わったかな。で、区長の下に管理職の助役がいてね。その下の分区長までが管理職。助役も線路助役、事務助役、工事助役、営林助役って人がいたからね。助役は保線区に4人くらいいた。そういう人たちとイザコザはなかったね。

国鉄の中で一番苦
労したのは人間関係
かな。私が指導係に
拝命を受けてさ、作
業現場に責任者とし
て行くんだけど、も
若い入ったばかりの
ような人達はね、作
業中は働いてくれる
んだけどね、雨が



【支区仲間と(前列中央)】

降ってもカッパを持って来ないで、「俺、雨降ったからやめる」って言って、マイクロバスに帰ってしまっただけで外に出てこようとしません。それからね、枕木交換なんか行くと何 km 地点から何 km 地点までって作業区域が決まっている仕事は、1 km から 2 km までだよと決めて枕木交換をするのだけど、仮に 30 本であれば 1 人何本と計算して作業に行くんだ。そうしたらたった 1 本だけ枕木が残ってしまったことがあったけど、作業区域外のところだったんだよね。私が、「したらこれ 1 本は俺がやるから」って言うと、「それは作業区域に

入ってないじゃないか」と反発する。でも「それ1本のために、またマイクロバスを仕立ててこななきゃならんから、俺1人でやってもいいからお前は休んでいれ」と言ったの。それでも私に作業をやらせようとしなないんだ。だから私は言ったのさ。「キロ程はキロ程でわかるけれども、しっかり現場を把握して、このキロ程の中に何本の枕木があつてどういうふうになっているのか、たった1本で1mそこらしか離れてないんだ。現場に来なくても、巡回した時に、その作業工程を自分で作らなきゃならんわけだから、枕木も何本あるか把握しなさい、そして作業指示をしなさい。そうでないと今日みたいなことが起きてくるんでないか」と。私ら中間職は本当に苦労したね。どうしようもないことも多かつた。毎朝その日の作業の点呼をして、作業が終了したら上司に報告だね。



【作業長科(中央列右から2人目)】

踏切の除雪は担当
km の中に踏切が16
箇所ぐらいあつてね、
除雪するっていったつ
て、雪が固まっちゃう

じゃないですか、車なんかに踏まれて。それが高くなっちゃうからそれをね、ピックで掘り返して、全部投げるんだけど。そんなものやったって大した時間ではないんだけど、一日7箇所か8箇所くらいしか作業を与えてなかったのさ、労働組合幹部が若い者を煽るオルグをしていたんだ。それに影響を受けて若い者がなかなか作業に行かないものだから、作業指示するほうの管理職も、作業箇所数を1箇所ぐらい減らす変更をしたんだ。そして午前中に終わらせてしまうのさ。そういったやり方されたもんだからね、後は麻雀やったり遊んだりしているわけ。生産性上げるっていえば反対されるし。

そのように仕事と組合運動との人間関係が一番苦勞したな。列車を安全に走らせるために作業はしなきゃならんしさ、組合運動っていうのは仕事をしないためのものじゃなくて、やることはやって言うことは言わなきゃだめだと。仕事は飯の種なんだぞと。自分でやるだけのことはやってほしいんだよということをいくら言ったって、サービス労働だとか何とか理屈を言ってね、全然仕事をやってくれなかったな。仕事の能率を上げないのが組合運動だとオルグする組合幹部が多かったの。

私が作業責任者になって、挟み作業の現場で線路を覗いて高低を目で見て、どのくらい持ち上げればいいのかって仕事をやっていたの。そこに、そろそろ副長にならなきゃいかんような人がいたから、「俺が最終的に責任とるから、あんた覗いてみれ、悪かったらあとで手直しするから」って親切で言っても、「俺はそれだけの給料貰ってないからやらねえ」って言って絶対に覗かないの。我々のときは覗きたくても覗かせてもらえなかったから。勝手に覗けば、「俺の仕事にいちやもんつけんのか」って怒られたものさ。こういうような人が多かったから、人間関係が一番苦勞したな、仕事よりも苦勞した。そして私は、組合の推薦で町議会議員なんかもやったことあるから尚更ね、国鉄の組合は喜茂別では異常に強かった。熱心なのが3人くらいいたしね。当時の保線支区の管理職は、ストレス溜まったと思うな。

同僚との思い出もたくさんあるね。楽しかったこともあるけども、楽しかったのはそうそう印象に残らないけど、辛かったほうが多く残っているな。それは仕事よりも、組合での人間関係の辛さだね。

一 胆振線の廃止

胆振線が廃止になった頃の思い出はやっぱり昭和56年の災害、大水害だね。もう胆振線もこれで終わりかなと思ったの、赤字だし。

どっか転勤しなきゃと思っていたけど、よく復旧させてくれたなと思ってね。普通の企業ならやらないですよ。100 円儲けるのに 300 円も 400 円もかかっていたんだから。56 年災害では鉄橋が落ちた外に線路もかなりやられたよ。当然「魔の 61km」の所もやられたし、鈴川の向こうの御園に行くところの線路の堤防も破られちゃってね。ああいう災害復旧工事は全部外注だったね。大手の建設会社とかね。私らはあくまで保線だったから、建設ということはなかなかできないからね。昔、小さな災害なら全部自前でやれと言われて、自分たちの手で直したものだけ。もう支区制度になってからは、全然そんな



【昭和 56 年災害時の御園】

ことはなかった。全部外注。だからそういう苦労っていうのは、支区制度になってからの若い人達にはわからないな。



【昭和 56 年災害時の尻別】

今の J R 北海道の事故が、連続した石勝線の脱線事故とか大沼の貨物車の脱線事故をみると、レール幅が 30mm も 40mm も拡大していたなんていうようなニュースを聞いたらね、何やっていたんだろうって思ってね。尋常ではない。レールの幅というのは、1 m67cm と決まっているのさ。カーブは違うけどね。カント（外形レールの高さ）って言って、半径が小さければ小さいほどスラック（レール幅の大きさ）とカント（外形レールの高さ）が大きくなっていく。

カーブでは線路を 20mm 幅広く修正しなきゃいけないくてさ、1 m67cm だから 1 m87cm くらいにしなければならなかったからね、小さなカーブは。R何百で何 mm 増やしなさいってなっててね、列車速度にあわせて遠心力が加わって列車が進むから。許容限度は、原則守らなきゃいけないかったのさ。それが今の J R の事故なんて、30mm も 40mm も 50mm も…5 cm も幅が拡大していたなんていうんだからね。貨物列車なら重いからやっぱりグッと幅が広がっちゃうし、枕木の交換も 3 本連続で交換限度になった枕木は置いてはいけなかった。交換するような状態の枕木が 3 本あったら即交換だったの。そういう交換しなければならなかった枕木が 3 本も 4 本もあったっていうことがニュースで聞いたから、我々の時代とは随分違うんだなと思ったね。

— 保線の三原則

保線の三原則って言ったらやっぱり、「むらとおりきかん」だね。「むら」って言ったらムラ直しのことで、レールの高低のレベルを保つということだね。「きかん」っていったら線路幅（軌間）だね。それから「とおり」ってのが、線路のカーブは丸く円形、直線はまっすぐにしなけりゃね。この「むらとおりきかん」っていう三原則を守れば大体いいね。乗客の安全を守るということと、自分の線路を守るということが使命感になっていたね。保線というのは列車をいかに安全にスムーズに走らせるかが使命だと思っていました。

— 胆振線廃止とともに職場を去る

昭和 62 年の 3 月に国鉄を退職しました。胆振線がなくなったのが昭和 61 年 11 月ですから、退職までの 3 月までは残務整理だったね。残務整理で、自分達のコインロッカーを階段から降ろす時にね、相

棒がロッカーから手を離しちゃって俺が階段を3、4段落ちて怪我しちゃったのさ。すぐ病院に行ったんだけどね、レントゲンを撮ったんだけど、「ああなんともない、筋もなんでもないから湿布貼っとけば2、3日で治るわ」って簡単に言われてね。実は、アキレス腱が切れていたんだけどわからなかったんだな。2週間後くらいにわかったの。1ヶ月くらい入院したかな。

鉄道は、自分が好きで入ったからいい思い出になっています。だけど、また鉄道員になりたいかって聞かれたら・・・国鉄には、私はあまりイメージがね・・・人間関係が苦勞したからね。精神的に疲れたから、別の職業を選びたいな。私は鉄道員にまたなりたいたいというほど、そこまでの魅力は持っていないな。辞める時の雰囲気もあったしね。辞めろ辞めろと言われてね、やりたくても仕事を与えないで事務所に残されて、もう退職勸奨だったね。今辞めればこれだけの退職金がアップされる、とか言われ続けたけど。「あんに心配されなくてもいいんだって、俺はいつ退職しても退職金は支給されるから」って反論してみたけど。どうせあと2、3年で辞めなきゃならんから、今辞めてやるよと。辞めた時私は53歳だったから、今から考えると若かったけどね。給料はそんな高くもなかったと思うんだけど、地方公務員と比べたらずっと低かったよ。でも、鉄道が就職の目標の時代もあったのかね。

残念です



さようなら胆振線

十月三十一日、時折小雨の中、十一時十六分胆振線下り最後の列車が、喜茂別駅ホームに静かに入場、待ちかまえていたカメラマンの的になりました。

その後町長の惜別の辞を受けました。引続き駅長、乗務員の方々に、通学で世話になった女子高校生より花束が贈られました。

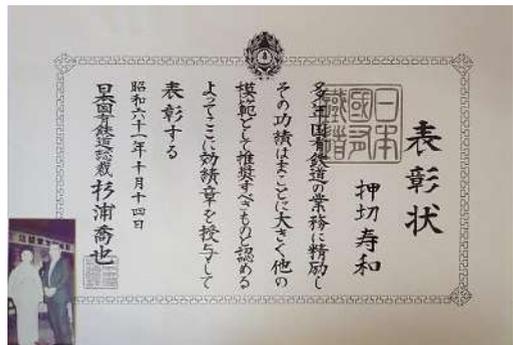
十一時二十分列車は次のお別れ式場の俱知安へ向って出発いたしました。

サヨオナラ

【胆振線廃止を伝えた
当時の広報】

鉄道で憧れる職種となると普通の人は運転手かな。その人その人によって違うだろうけど、私は機関クルーには憧れてはいなかったな。機関クルー、駅、保線区、電気区、通信区、職種といったら十種類以上も同じ国鉄の中でも分かれていたけど、昔は喜茂別にも電気区もあったし、通信区もあったし、駅はもちろんだけど機関区もあったんだよ。機関区も私はあんまりイメージ的に好感持っていなかったな。国鉄に入る時、鉄道っていったら駅しか知らなかったの。入ってから保線という仕事があることを覚えたけど、やっぱり駅より保線の仕事のほうが好きになっちゃって、自分で色々やって覚えたけどね。そういう自分の個性がそうなのかどうなのかわかんないけども、保線の仕事が好きだったな。

「鉄道を守る」ことが保線の魂って言ってね、掛け声をかけながら、「我らの鉄道よいところさ、保線の魂よいところさ」ってそういう音頭をとりながら土固めなんかをやってね。そうやって仕事をすると、大体出来上がりが均一にいったものさ。じゃかじゃかじゃかっとな仕事をする奴もいるけど、音頭をとりながらやると息を合わせなきゃいけないしね。だからああいう作業の方法はいいなと思ったね。



【国鉄効績章表彰状】

国鉄を辞めて町に残った人と思い出話をして、鉄道員だけの付き合いだったから、俺は視野が狭いなあと思ったことがあるもの。だって話題がないんだもの。鉄道員グループは鉄道員グループだけで生活し、日常生活では大した混乱もなく苦労がなかったしね。鉄道員グループは町内会が別だったし、町民運動会なんかやっても編成が町内会単位だったから。

鉄道員グループはもう、固まって住んでいたからね。教員村と同じようなもの。それだけしか知らないから視野がやっぱり狭いですよ。いろいろな人と話をする気にもならないの。自分だけの限られたような視野しかない。組合での話も内向きの話になっちゃうし、幅広く視野を持てなかったもの。だから国鉄を辞めて官舎から今住んでいる所へ移った時、その町内の人たちとの付き合いがなかなか大変だったことも一時はあったよね。

— 鉄道員から福祉の仕事へ

私は、事務の仕事があんまり好きでなかったし、保線のことしか知らなかった。もちろん社会福祉協議会が何をやっているのかも、福祉って何だろうというくらいの感覚しかなかった。だから、喜茂別の社会福祉協議会の事務局長にという話があった時は遠慮させてもらって、もう断ることで押し通していましたけど、当時の民生係長から「俺も応援して手伝うから、何とか引き受けてくれないか」という一声があって、そこまで頼られたらね、断わるわけにはいかないかなと思って承諾しました。

福祉の仕事が全然わからなかったので、最初はほとんど女性職員が指導してくれました。それで、最初のうちはその人が大体やってくれていたけど、2ヶ月か3ヶ月くらいしてから、「はい、これは局長の仕事、はい、これもそう」とってダーッと書類が積み重なっていくんだもの。私はどこから手つけていいか全然わかんなくてさ、それもやっぱり苦労したな。でも、局長として9年勤めさせてもらいました。昭和62年の5月から、平成8年の3月まででした。今のふれあい福祉センターの土台作りだね。当時の福祉と云ったら、各自治体で老人福祉施設を持ちなさいってというような時代だったからね。どういう規模の建物を造るかかってことでね。一応15人のデイサービスをやるというような計画で進めたんだよね。喜茂別の社協を法人

化したのが昭和 60 年だったから、私が事務局長になったのはその直後だったね。

— 今だからもう一言

分割民営になった原因の一つは、国鉄の労働組合の体質があったと思っています。組合が、収入営業権にまで介入してくるようになったらね。仮に、中小企業の職場だったらもたないと思っていた。だから自分では執行委員長だとかやらされたけども、本来、組合の体質は嫌いだった。喜茂別地区労の議長も 2 期も 3 期もやらされたしね。

北海道の国鉄の路線は赤字路線だったから、そういうことも当然分割民営の要因だったけれども、全国的に労働組合が凄すぎたし、やりすぎたからこんなに早まったのかなあと。私、国鉄なんて永久に潰れないと思っていたからね、入った当時はね。



【町議会議員選挙当選時】

町議会議員はあまりやりたくなかったけれど、地区労からさんざん押されて押されて、そして二人の候補とも票が逃げちゃって落選したこともあった。いかに組合ってというのはね。うわべは団結みたいなことを言うけれども、実際の中身は少し違っていたな。私、昭和 54 年の町議選で 5 票差で落選したんだよ。それからもう組合なんていうものは当てにしないようになった。嫌いになったね。自分

が言いたくなくてもさ、組織的にこういうこと発言してくれって注文は付けられるし。それを言わなかったらまた仲間に悪いから。

一度、議会の議論の中で、こういうことあったんだ。喜茂別高校で、全クラスのテストがあった。私は高校の教育推進何とかという役をやっていたんだ。喜茂別高校は当時で1クラス 30 人くらい生徒がいただろうけどね、そのクラス全体で赤点が 30 個くらいあるのさ。そうすると平均して1人1科目くらいは赤点とっているってことになるのね。高校教育の前の基礎教育がなっていないのではないかと、小・中学校の教育指導はどうなっているのかという質問をしたことがあるのよ。後日、当時の北教組の仲間からすごい槍玉を食ったことがある。北教組は、義務教育の先生の組合だから、私の発言が気に入らなかったの。「地区労の推薦で議会議員に出ている立場なのに、なんで仲間のことをそうやって悪く言うんだ」みたいなことでね。それから、もう自分が思ったとおりの発言ができないのなら、議員をやるべきじゃないなとね。組合には面と向かっては断れなかったけれども、内心では、組合に対して大きな疑問を持ったね。

でも、今ではだいぶ組合の影響は少なくなったね。

一 鉄道員だった誇りを忘れずに生きていきたい

私にとって保線の仕事は「鉄路を守る」という誇りがあったから、やり通せたのかもしれないね。鉄道員として生きてきた人生には、いろいろなことがあったけど、自分の人生の誇りになっているね。

それがあったから、今までこうして生きてこられたのかもしれないと、つくづく思うね。



人と自然がきらめく町

きももと