

森俊彦氏(元近畿日本鉄道)

5人が採用され、念願の鉄道屋としてのスタートを切った。61年4月のことだ。

■ある土木屋の変転

物心がついたころから、鉄道好きだった(らしい)と祖母から聞かされた。神戸の国鉄(現JR)六甲道駅の近くで生をうけ、歩き始めたころから、汽車や電車を見に連れて行けとせがみ、線路脇の枕木柵の間から、行き来する列車を飽きもせず眺めていたらしい。

こんなことから、大学進学時から鉄道会社に勤めたいと思っていた。土木を専攻したが、広い鉄道分野の中で、なぜ土木かと言われると、「そこに線路があるから」が私の答だ。

4年生の夏休みに就職希望を含み、近畿日本鉄道でアルバイト実習をさせてもらった。土木工学専攻の5人が参加し、数カ所の曲線測量を行った。適切な緩和曲線を入れ、カント、スラックを計算する仕事だった。真夏の炎天下で測量し、「生懸命、タイガーの手回し計算機を駆使しながら、実習したことを鮮明に覚えている。結果的に、私を含め

■鉄道屋時代の失敗談

昭和30年代後半は、まだ車も少なく、道路と鉄道の立体交差も少なく、鉄道横断は踏切で少し大きな踏切には、踏切警手が常駐していた。構造も、板石か枕木だった。警手のいる踏切は良かったが、警手のいない踏切で、板石や枕木が車の通行で浮き上がり、それを電車が引つ掛けるという事故がしばしばあった。

最悪の場合、脱線事故につながる恐れがある。それを防ぐため、コンクリートで作った剛接合プロックが考案され、全社的に踏切の剛接合が始まった。

鉄道上木にかけた技術屋人生

の剛接合が始まった。

66年、踏切剛接合工事で失敗をやらかした。工事は、最終電車が通過した後、レールを取り外し、古い板石を取り除いて、前もって製作してある踏切ブロックに据え替える作業だった。その踏切は、大阪の都心に近い踏切

で、終電が遅く始発が早いという作業条件で、実働4時間弱の工程だった。

予定通り、レールをはずし、板石をめぐって、路盤の整齊に入ったところで、豪雨に見舞われた。とても作業を続けられる状態ではなく、小やみになるのを待ったが、30分もロスしてしまっただけで、復旧作業を行ったが、レールを元に戻した段階で、上りの始発電車が来てしまったのだ。踏切の手前で電車を止めて、事情を話し作業を急いだ。レールの締結を終わるまで10分が経過していた。始発を10分遅らせたことは、雨の事情があったとはいえ、乗客に大変迷惑を

かけてしまった。幸い、今日のような新聞記事にはならなかったが、痛恨の一事だった。

■ゆがむ線路

69年の営業局勤務時代のことだ。ある日、保線区から連絡が入った。どうも線路の状態がおかしいという。通り(線路)が真っすぐな状態がゆがみ、何度か修正したが、同じようにゆがんでしまふという。真夏にはレールが伸び、はみ出しが起(こ)ることがあるが、そんな季節ではない。早速、現場に向き、現場の担



今も残る旧線の橋台

南側に移設するしか方法がなく、それが最も安全との結論に達し、すぐに諸準備に取り掛かった。線路を移設するためには、川を横断しなければならぬが、設計を外注している時間がなく、その設計を命じられた。

幸い、川幅が10mほどなので適当なプレートガーターを探している。資材部から過去の河川改修であがったものがあるという。それを再使用することにし、すぐに橋台の設計を行った。緊急事態ということもあり、1カ月余りで約300mの線路の付け替えを終え、昼夜の警戒から開放され、関係者一同ほっとした。

すべりでは「ピンときた。

■1カ月余で線路付け替え

すべりに、対策チームが結成され、昼夜観測するとともに、地形・地質調査を行いながら、最悪の事態を想定し、線路の付け替えの検討も始めた。観測を続けていると、わずかずつだが地盤の移動が進んでいた。線路の南側には、川幅10mほどの2級河川が西に向かって流れている。そのまま押されると、危険なことは明白だった。

この場合、線路を川のさらに

失敗経験生かし難工事を克服

私の設計した橋梁は、91年に新しいトンネルを通るショートカット線に切り替わるまで、21年間使用され、廃線後の今も橋台だけが残っている。



(もり・としひこ) 61年大阪大学工学部構築工学科卒、近畿日本鉄道入社。鉄道土木技術者として活躍。その後、不動産事業部門へ。01年近鉄退職後、ゴルフ場社長を経て現在、国際奉仕団体の泉州キワニスクラブ会長。神戸市出身、69歳。