

ずいそう

鉄道の思い出

田 中 徹



私は九州長崎市内の出身です。長崎駅は終着駅で、町の中心地にあります。始発の為、席には必ず座れました。高校までは親元で暮らしました。その時代の汽車の思い出は、修学旅行でいった雲仙や高体連の応援でいった佐世保への思い出しかありません。トンネルに入ると、窓を閉めろと先生からしかられました。大学は親元を離れました。長崎駅で、同級生の女の子たちがホームの端まで手を振ってくれました。また長崎に帰る時に切符をなくしてしまい、車掌さんともめ困っていたところを、同乗していた知らないおじさんが助けてくれて切符代を支払ってくれた思い出があります。

就職は東京でしたので、長崎から夜行の寝台車で行きました。チッキで布団を会社の寮に送りましたが、家から駅まで持っていくのが大変だった記憶があります。汽車の同部屋のおばさんからみかんを頂き食べた覚えがあります。就職した後、水上・北海道青函トンネル、吉岡・青森・竜飛・新潟・岩手・神戸・熊本などの現場に汽車で赴任しました。

日本国内での移動は必ず鉄道で行っていました。

その後初めて飛行機に乗り、シンガポールへ赴任しました。彼の地は自動車か飛行機での移動でした。一度だけ、家族とマラヤ鉄道に乗ってクアラルンプールーシンガポールを往復しましたが、飛行機や車で行くより2倍以上の時間がかかった記憶があります。その他にクアラルンプールからパタリンジャヤまでの近くの距離を蒸気機関車に乗っていく企画に参加しました。駅での乗車ではなく引込み線からの汽車への乗車でしたので、汽車の入り口が1メートル位の高さがあり、重たいお嫁さんを引き上げ、また子供を外人さんに受け取ってもらった記憶があります。中国上海に出張の折には、出来たばかりだったリニア鉄道と称する乗り物に乗り飛行機に行きました。外国人ばかり乗っていて地元の人たちは使っていませんでした。海外での仕事は主に水井戸・ダム・港湾関連・地下鉄でしたので鉄道関連には全く縁がありませんでした。

日本に帰国後も海外での仕事と同じ関連をしていましたので無縁でしたが、阪神・淡路大震災で大阪に赴任後、道路関連のトンネル工事に関係し、東京に再赴

任後も道路の他鉄道関連のトンネル工事に関連してきました。幸い鉦研の名前を知っていた方々もいたので、今までお付き合いのない方々ともお知り合いになることが出来、現在も御世話になっています。

東北新幹線や長野新幹線・九州新幹線のトンネル工事に主に関係していました。今、北海道新幹線・北陸新幹線・長崎新幹線建設工事に関連し、リニア中央新幹線の建設工事が始まるときいています。

外国での移動で、私の場合は赴任先が先進国ではありませんが、電車ではなく車や飛行機による移動が多く、そもそも線路が主要都市だけであり、鉦研が工事施工するような場所には東南アジアでも中近東でもアフリカでも南米でも全くありません。幸い我々は現地人の車運転手を雇い乗るだけですが、アフリカナイジェリアでは、朝早く出て車で100 km/時以上のスピードで夕方現場に到着して一泊し、翌朝現場を訪問して帰りましたが、サハラ砂漠の真ん中を薄暗い中を1台だけで走るのが非常に心細い思いをした記憶があります。

経済交流・人的交流が国の発展のために必ず必要です。その交流基盤が鉄道であり道路であり港であり飛行場です。港や飛行場の施設は海外のものに比べると日本の施設はまだまだの感じがしますが、日本国内の道路網の整備（北海道の北端から鹿児島島の南端まで、舗装されていない道路はない）や鉄道整備は、先人の努力によって世界に誇れるものが日本にはあると思えます。

資源の少ない日本の発展には、材料を輸入し加工して製品を輸出する貿易が必須ですが、そのためには交流基盤の整備が今後の発展の為には必要です。弊社はボーリング機械メーカーとして鉦山業界の方々ともお付き合いしていますが、資源は有限であり、資源効率が良い鉄道網の整備こそが日本の発展には必要だと考えます。その鉄道建設に今後も関連できるよう、弊社も技術開発や新製品開発を皆様のご指導を受けながら行っていきたくと思っていますので宜しくお願い致します。