戦争と鉄道

戦争が生んだ通勤電車の礎「ロクサン」

第二次世界大戦が終わってから77年が経とうとしている。終戦の日を迎えるにあたり改めてあの時代を振り返ってみたいと思う。今回は戦争によってもたらされた不運の電車について触れてみたい。

戦時設計の新型電車

日本本土への空襲が本格化した戦争末期の1944（昭和19）年、新しく「モハ63形」という電車が誕生した（サハ78形など同系列も含む）。その形式から「ロクサン」とも呼ばれた。新型電車といっても、そこは戦時中のこと、「戦時設計」による思想のもとに製造されたひと癖もふた癖もある電車である。

戦時設計とは、戦時体制下で資材の節約や工程の簡易化を目的に、戦争が終わるまでの数年使えればよいという短い製品寿命を想定した工業品のことである。鉄道においても、当時の鉄道省内に設置された戦時規格委員会において戦時規格等を制定し、実施することとなった。それは、①設計安全率を許される最小値まで引き下げる ②鉄や銅など重要資材を節約する ③代用材を徹底して使用する ④加工と蟻装の工程と工数を減らし、経験の少ない人でも組み立てできるようにする ⑤取り扱い・保守修繕・細部機能などの点も許される限界まで切り詰める、という5項目で、つまり品質を最低限にすることで徹底的に資材を節約し、工程を簡易にして生産を容易にしたのである。特に安全性を下げることを規定したことは、「安全第一」を金科玉条としてきた鉄道においては前代未聞のことであり、これが戦時の恐ろしさということなのだろう。こうした鉄道車両はロクサンばかりではなく、蒸気機関車、電気機関車、貨車などが戦時設計の規格によって製造され、これらは「戦時型」とも呼ばれた。

リニア・鉄道館に展示されている唯一現存する「モハ63形」電車。事業用として奇跡的に残っていた車両を復元し、この電車の存在を後世に伝えている

では、ロクサンとはどんな電車だったのか。当時のラッシュ時の混雑は凄まじく、ロクサンでは最大限の輸送力を確保することが至上命題だった。乗務員室を切り詰めて客室の床面積を大きくし、座席の大部分を省略して立席定員を増やした。そして乗降をスムーズにするためドアは片側4カ所とした。ガラスの節約と車内の通気を良くするために窓は3段とし、中窓を固定して上下窓を別々に開閉できるようにしたほか、天井や妻面にも大形の通気口を設けた。車体の台枠・柱・梁などの鋼材は入手しやすいものに単一化し、外板も従来の厚さより薄くして節約。床下配線も木製の棚の上に並べた電線をそのまま取り付けた。

室内はわずかに残った座席は板張り、屋根板はベニア材で天井は内張りもなく屋根の骨組みが剥き出しとなり、そこに裸電球が並び、吊手は竹材を使用した。もっとも、調達できる資材の状況によって仕上がりはさまざま違いがあったようである。

しかしこのロクサン、実は戦時中にはほとんど活躍していない。なぜなら、終戦までに投入できたのはたった30両で、しかも、すべて付随車扱いで無電装のまま就役している。戦時設計でもすでに生産できる力がなかった。むしろロクサンが本領を発揮したのは、戦後になってからなのは皮肉なことである。

戦後になってから活躍した戦時設計

終戦後、ようやく車両が新造されるようになったものの、依然として物資は乏しい。そこで資材が節約できるロクサンが量産され、輸送力も大きいロクサンは、通勤、通学、買い出しなどたくさんの乗客を詰め込んで運び、焦土と化した大都市で活躍した。

また、運輸省（現・国土交通省）は空襲の被害がより深刻だった大手私鉄にもロクサンを約200両割り当て救済した。こうして1950（昭和25）年までに延べ800両超のロクサンが登場した。中でも面白いものは、用途のなくなった軍用機のジュラルミンを使用した1編成（6両）が試作された。結果的にはこれが日本初の軽金属製車両となったが、このジュラルミン電車は腐食が早く、8年後には鋼鉄の車体に乗せ換えられている。

簡素な内装の車内。天井は骨組みがむき出し、窓は中央が固定された3段式。写真は戦後に製造されたものなので、座面にクッションがあるなど程度がよい方である

安全性の懸念が現実に

ロクサンは資材を節約したいわば低品質な車両ゆえ、当然トラブルは頻繁に起こった。さらに悪質な列車妨害事件が多発し、利用者から鉄道に対する不信感が高まっていった。そして安全性を犠牲にした車両への懸念はついに現実のものとなる。それが桜木町事故である。

事故の概要を簡単に説明すると、1951（昭和26）年4月24日、横浜市の桜木町駅構内の上り線で、架線碍子の交換作業中のトラブルで架線が垂れ下がってしまい、そこへ京浜線下り電車（モハ63形5両編成）の1両目（先頭車）のパンタグラフに垂れ下がった架線が絡みパンタグラフが破損、激しい火花が飛び車両火災が発生した。1両目が全焼、2両目が半焼し、死者106名、重軽傷者92名を出す惨事となった。

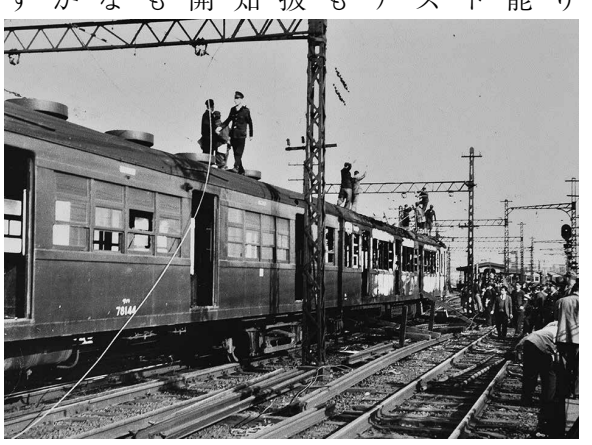
当時、内装に木材を使用するのは一般的ではあったが、ロクサンは代用品を多用しているので燃えやすい上、絶縁や難燃の対策も簡素で火の回りが早く、1両目はおよそ10分で全焼したという。また前述の3段窓は開口できる空間が縦幅29cmしかなく、窓枠ごと破壊しないかぎり窓からの脱出は不可能だった。電流の短絡でドアを開閉する車掌スイッチは作動せず、ドアコックはあったが、そもそもドアコックの取り扱いが乗務員を含め周知されておらず、ドアが開くことはなく、貫通扉も乗客に押されて開かなかった。こうして乗客が脱出することができず被害を大きくした。

マスコミはロクサンを戦時設計による欠陥電車として連日報道したためにロクサンが一般にも知られ、悪名高い理由となった。国鉄にもこの事故は大きな衝撃を与え、直ちにロクサンの体質改善工事を急ぎ、形式もモハ73形・モハ72形（総称して72系とも呼ばれる）などに改めてイメージの払しょくに努めた。

通勤形電車の礎

ロクサンにも負の要素ばかりではなく、功績を残したものもある。

「通勤形電車」という言葉を耳にすることがあるが、実はロクサンから「通勤形電車」が規定され、車両長20m、片側4扉の規格がその後国鉄や大手私鉄の通勤形電車において標準的な仕様となり、高度経済成長期の通勤・通学輸送に活躍することになる。ロクサンがいわば通勤形電車の元祖ともいえるのである（現在では「通勤形」の区分は曖昧となっている）。



桜木町事故の現場。戦後の復興期に発生したこの悲劇は「モハ63形」を悪名高いものにしたが、その後の安全対策に多くの教訓を与えた

戦後復興を遂げ、色も鮮やかな後継の新性能電車が続々と登場した1960年代以降は、元ロクサンこと72系電車は次第にその活躍の場が狭められ、1980年代までには引退した。その中で、事業用車クモヤ90形に改造されていた元ロクサンが解体を免れ、復元されて現在は名古屋市のリニア・鉄道館に保存されている。

ロクサンが再び登場しない世の中に

戦争によって安全を犠牲した簡素な造りの電車として登場し、その後は悲劇的な事故にも見舞われた一方で、戦後の復興を支え、日本の通勤形電車のスタイルを確立したのが、このロクサンである。今日も地球上では痛ましい戦闘が繰り広げられ、市民が巻き込まれているが、再びロクサンのような惨めな電車が誕生しないことを願うのみである。

○主な参考資料：「日本国有鉄道百年史」（日本国有鉄道）、「戦時設計電気車両の思い出」（電気者研究会「鉄道ピクトリアル」233号）、「桜木町駅における国鉄電車火災事故調査報告書」（運輸省鉄道監督局）、交通新聞（交通新聞社）

読者のひろば

兜隧道のことなど

八王子地本山梨支部　秋野　正彰

ＪＲ中央線が飯田橋駅を発車すると、すぐ満々と水をたたえた外濠の脇を通る。対岸の外堀通りは、かつての東京国際マラソンのコースで、濠端を通りやがて心臓破りの坂といわれた四ツ谷駅近くを進み国立競技場に向かっていく。

この外濠の水が落ちる口、いわゆる水門である。実はこの水門が中央線にとって大変な歴史のある水門なのである。この水門、現在も赤レンガ造りの建造物で、明治27年10月9日、甲武鉄道牛込（昭和3年、飯田橋駅の開業により廃止）～新宿間5・6㎞が開業した。このときの牛込停車場からホームへの連絡橋が架かっていた水門なのである。

飯田橋駅を発車した電車は濠端の美しい風景を眺めて、多分に安らぎをおぼえながら四ツ谷駅へ。谷の底にあるような四ツ谷駅を発車してすぐ隧道に入る。そして、ぐーんと大曲して信濃町駅、千駄ケ谷駅、代々木駅、新宿駅へと向かう。この何気ない飯田橋～新宿間であるが、歴史の中において大変面白い話がある。

外濠には、牛込見附、新見附、市ヶ谷見附、四谷見附とある。今でも立派な石垣を電車の窓から見ることができるが、ここを鉄道が通るまでは幾多の難関があった。

まず新宿御苑の脇を通るのだが、ここは皇室の鴨御用地。列車の騒音により鴨が飛来しなくなる恐れがあるという。また、赤坂御所の下に隧道を掘ることになる。これはあまりにも恐惶である、ということで内務省から待ったがかかった。しかし、このことを聞いた明治天皇が、「社会公衆の便宜のためならば差し支えない」という言葉を賜ったという。外濠沿いに松を植え、風致景観を乱さぬことなどの諸条件を受けて工事着工となるのだが、この工事も大変なことだった。

「明治26年3月1日、四ツ谷隧道建設日誌」によると、「線路ハ単線、最急勾配ハ牛込・飯田橋間ノ千分ノ十一・四パーセント（1000mで11・4mの勾配）デソノ他ハ千分ノ十パーセント以下トシ、駅ハ信濃町・四ツ谷・市ケ谷・牛込・飯田町ニ設ケラレ、橋梁ハ二十七ケ所、ソノ内十三ケ所ハ架道橋デ、鉄道橋八ケ所、陸橋六ケ所デアッタ。トンネルハ四ケ所デ最長ハ九〇八フィート（約277m）ノ御所隧道デアルガ、最モ困難ヲキワメタノハ四ツ谷隧道八十五フィート（約26m）デアルガ、宮城ヲヨヒ麹町区ニ通ズル玉川上水ノ幹線デアル大木樋ガトンネルノ上アリ、上水樋ガ腐食シテ、多少ノ振動デモ漏水ヲ生ジルトイフ悪条件ヲモッテイル」とある。

四ツ谷隧道には青銅製の兜が、牛込方に正面、信濃町方に裏面が入口上部に取り付けられていたことから「兜隧道」と呼ばれたが、複々線化の際、トンネルが取り壊され、兜も取り外されて駅の倉庫に保管し、戦時供出をまぬがれ、現在では鉄道博物館に準鉄道記念物として飾られている。

また、御所隧道であるが、現在でも中央緩行線の下り線で建設当時の赤レンガ造りのまま煤で黒ずんでいるが健在である。

甲武鉄道の起点だった飯田町駅であるが、機関車転車台や客車留置線、その後は貨物駅となり、飯田町紙流通センターが完成、このとき女優の吉永小百合さんなどがテニスをしたことなど、さらに駅跡地に「ホテルエドモンド」が開業するなど、近代化の波にのまれていくのだが、このことは機会があったらということにする。

（参考：日本国有鉄道百年史ほか）

地域発展に貢献

金沢地本黒東支部　島　浩史

当支部顧問の森田松島さん（95歳）の活躍をご紹介します。

森田さんは16歳で旧国鉄に入り、入善駅に配属された後に各地で活躍し、越中宮崎駅長などを経て滑川駅長を最後に退職されたＯＢです。退職後は、北陸本線（現・あいの風とやま鉄道）入善駅の花壇整備や清掃といった美化運動を23年間にわたって続けておられ、地域の玄関口である駅や周辺環境を保つ活動により、町のイメージアップに大きく寄与してきました。現在も入善駅の構内や周辺をこまめに巡回して環境の保持に努め、雑草取りや花への水やり、追肥などに精を出し、季節に応じてチューリップやパンジーなどで花壇を華やかにしています。

このような活動が認められ、1月30日に富山県東部の経済界が結成している新川経済倶楽部から新川地域発展に寄与したことによる奨励賞が贈呈されました。森田さんは「今後も体の続く限り、思い出深い入善駅をきれいにしたい」と、今日も駅に足を運んでいます。なお、一昨年の鉄道の日には、あいの風とやま鉄道社長からも感謝状が贈られております。

私の四季感

水戸地本土浦支部　岡田　尚一

上着の襟を立てていた寒い冬が過ぎ、梅の花が咲き蕗の薹が芽吹き、山には雪解け水に白く可憐に咲く水芭蕉の姿、公園の一角には冬に枯れ枝になっていた木蓮がふっくらと白い花びらを膨らましています。そして春の訪れは、この桜の花が咲いたとき、日本列島は、南は沖縄、北は北海道までほんのりとするのです。

夏にひまわり、桃の花が咲き、ほおずき市で買った風鈴の音色に涼しげさを感じ、秋に赤とんぼの飛び交う様やスキの穂が揺れる景色に紅葉を重ねあの頃の旅情を思い出し、哀愁にひたるのも歩んできた月日の幸せなのか「日本の四季のありがたい贈り物」と感謝申し上げます。

そう、空を見上げてみると青い空に白い雲、あるときは、うろこ雲、ひこうき雲、入道雲などが描かれます。赤く広く、また美しく染まるオレンジ色は夕陽の沈む景色で感動をくれる自然の四季、旅先で食する物にも四季があります。春は芽吹きを知らせてくれるタケノコ、夏はよく冷えた西瓜、桃、秋には熟した柿の実、冬はりんごやみかん、さらに甘い大きないちご、みんな美味しいものがすらりと並びます。

まだまだコロナウイルス感染や地震や風水害・戦火における被害に覆われているたくさんの人々がいることに心が痛みますが、自問自答を繰り返しながら八十路を過ぎてなお我が人生を見つめながら進んで行きたいと思っている今日この頃です。

親父の遺言

門司地本長崎支部　蔭山　禎治

平成10年、私の父は95歳で他界しました。死を予感したのか、亡くなる前日に意識朦朧のなか、「テイジ、オリャノー、トサマノオカゲデタスカッタ。オマエモ、トサマニハ、ダイジニツクセヨ」と私に言葉で遺言を呟きました。そのときは、「トサマって誰ね？」と何回も問い直したのですがわかりませんでした。あとでよく考えてみると、「トサマ」は「ヒトサマ（人様）」とはっきり発音できなかったものと感じました。要するに「俺は人様のお蔭でとても助かった。お前も人様に尽くせよ」と言いたかったのだと思いました。

父の生き様を顧みれば、父はトラック野郎というか、生涯を貨物自動車一本で9人の子供を育て上げました。私は「日本一の親父」と自負しております。

昭和の初期は、長崎県諫早町（現・諫早市）にはトラックが数台しか無くて、市民生活を支えるために活躍していました。日支事変が起きるとトラックは軍に徴用され、父も砲兵として召集され、家族は生活を脅かされました。

復員後は運送業を再開しました。長崎に原爆が投下されたときは、諫早と長崎を往復し、行きは食料、帰りは被爆者の搬送と昼夜をおかず、被爆処理に加担しました。また、昭和32年の諫早大水害では、町の復興にも活躍。老いては、市の交通安全協会、原爆被爆者の会の副会長として役職を務め、全国交通安全の特別尽力者として長崎県から1名、東京の日比谷公会堂で、常陸宮（義宮）殿下から、緑十字金賞の授与という栄誉を受けました。また、神社総代も永年務め上げ、神社本庁の栄誉ある功労章も授与されました。自宅には、こうした数多くの表彰状が座敷に輝いています。

昭和20年2月、私が所属する海軍航空隊に父母が揃って面会に来てくれたとき、私は「特攻隊要員になった」と告げると、父は「禎治、死ぬなよ！」と言ったのです。そのときの慈愛に満ちた目、顔、ひと言を私は一生忘れることはできません。

私は父の遺言に背かず、社会福祉団体「ライオンズクラブ」会員として事業に参加。また、鉄道ＯＢ会の役職を25年務め、会員、家族の世話などをさせていただきました。しかし、父の足元にもおよばず、今となっては反省の日々となりました。

3年前の転倒事故で今は介護の世話を受けております。そこで齢94にての思いを抒情詩として詠みましたので、蛇足ですが披露させていただきます。

九十半ばにて憶ふ
誉を得たるも良し
誉を得らざるも良し
財を成したるも良し
財を成さざるも良し
齢九十有余齢
天に長寿を感謝
諸行無常
色即是空の悟り
何を以ってか
世に報いむ

私の宝物
「ドラムスティック」

北海道鉄道ＯＢ会札幌西支部　牧野　伸治

高校1年生の夏休みに国鉄の保線のアルバイトをし、中古のドラムセットを買った。バスドラム（ドラムセットの中央にあり、足でペダルを踏んでたたく太鼓のこと）には「ＴｈｅＳｕｎｎｙｓ（ザ・サニーズ）」と書いてあった。3人で話し合い、「なかなかいいんでないかい」とバンド名をそのまま使うことにした。

これより1年4カ月前（中学3年生）、父が深名線多度志駅に転勤。同じ鉄道官舎の「ノッコ」と駅前駐在所の「ジュン」とすぐ仲よくなった。父に小学4年生のときに買ってもらったギターで、古賀政男の『酒は涙か溜息か』や、当時流行っていたピーター・ポール＆マリーの『５００マイル』などをノッコとジュンに弾いて聴かせたりしていた。当時は2人ともギターは初めてだったが、それぞれギターを調達して練習をしていた。練習場所は同級生の家の馬小屋だった。

あるとき、父が旭川での会議のお土産にビートルズのレコードを買ってきてくれた。それを3人でレコードが擦り切れるほど聴いた。

私の呼び名は「マキ」で、自然の流れのように「マキ、バンドやるべや」ということになり、ノッコがリードギター、歌が上手なジュンがサイドギター＆ボーカル、私がドラムになった。ドラムのスネア（小太鼓のこと）は丸い大きな空缶に厚手の油紙を針金で固定、シンバルは缶の蓋を使用した。油紙はすぐ破れ、何度も張り替えた。お金を貯めてエレキギターやアンプ、そしてドラムを買うことを目標にした。この後、受験勉強のため3人での練習は中断した。

3人とも別々の高校に進んだが、休日はほとんど馬小屋での練習に明け暮れた。そしてアルバイトをして待ちに待った楽器が全部揃った。そのとき深川の林楽器店で買った「ドラムスティック」が今でも残っている「私の宝物」である。

ジュンが「農協にベースをやっている人がいる、誘ってみるか」、そしてメンバー4人が揃った。社会人のＨさんをバンマスに。呼び名は「大将」。お金のない我々学生は、社会人になったばかりの給料の大将には随分面倒を掛けた。器の大きいリーダーだ。恩返しは未だにできていない。さらに農協の倉庫の休憩室を練習で使えるようになってから人前でも披露できる腕になっていった。

あるときノッコの友人の姉が、「スナックを始めるので練習がてらやってよ」と多度志から幌加内まで演奏に出向いた。店の名前も「スナック・サニー」に。カラオケのない時代で重宝された。みんな真面目で悪いことは一切しなかったが、思えば学校に知れたら大変なことになっていたかもしれない。この店は40年近く続いた。

商工会からチャリティー演奏会の依頼がきた。両親達も見に来ていた。留萌鉄道の炭鉱街にある小学校の体育館で「クリスマスパーティー」での演奏も行った。ジルバなどが踊れるベンチャーズの曲が受けた。私は当時、陸上が強かった深川西高校で陸上部に所属していた。当時の監督は25歳と若く、現役の十種競技の道内記録保持者で練習がきつく部活中心になっていった。

2年生になると、3人それぞれ自分達のバンドを作りサニーズと掛け持ちに。私もクラス仲間とバンドを作り、3年生を送る謝恩会で流行りのグループサウンズの曲を演奏した。3年生になるとき父が転勤、高校の近くに下宿した。そこでサニーズの活動は終わった。正味たった1年のバンド活動だった。

道外に転勤して回っていたノッコが札幌に戻ってきた。２０１２年春、45年ぶりに「ザ・サニーズ」を復活!!１２０km離れた多度志から大将も駆けつけ、練習と数回のライブを重ね、古里多度志の「ふれあい祭り」で演奏、高校の後輩の深川市長も応援に。当時の皆さんに歓迎されて45年の空白の時間が一瞬にしてなくなったようだ。

あれから10年。今はまた別なメンバー3人でアストロノーツ、ベンチャーズの曲を中心に練習を続けていたが、コロナ禍で2年半活動を中断している。「終息したらライブを」が夢。今まで折れないで付き合ってくれた「スティック」とともに……。

初出勤で教えられた
郡山機関区

仙台地本郡山支部　渡辺　成典

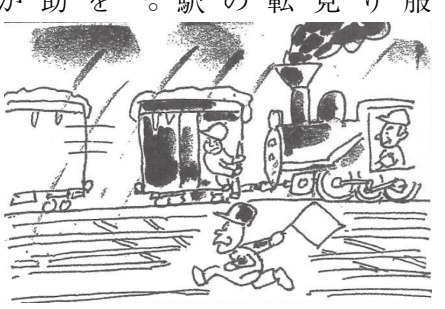
郡山機関区へ向かう初出勤の日。ネクタイの結び方さえ知らない百姓の父ちゃんが、初めて背広を着た息子を眺めた。母ちゃんは革靴をボロ布で拭きながら「学生服と違って急に大人になったようだね」と目を細めていた。

５３７人の職場で一番偉い区長は、なんと27歳の東大出のエリートであった。どんどん出世の階段を上がっていく人で、若殿を実務で支える家老役は首席助役のＫさんである。人懐こい眉毛の太い人で、禿げあがった頭を隠すように耳の方から髪を引っ張りポマードで抑えていた。背面の壁には相撲部屋のように横綱（区長）をトップに大関（首席助役）以下職名、給与順に並んでいて、私の名前は一番下の序の口（整備係）の欄に木札がかけてある。明治31年、岩越鉄道郡山機関庫として開設された郡山機関区は、蒸気機関車の基地である。

「それでは職場を案内しましょうか」と家老が口を開く。「ナッパ服に着替えてきなさい。黒煙も流れるから」と外に出た。蕾を膨らませた桜が小さな池の水面まで垂れ、一角に緑十字の絵柄と「安全」という文字が見えた。「国鉄綱領の一番先に『安全は輸送業務の最大の使命である』とあります。お客様の生命財産を事故なく安全に目的地まで往来する責任の重い職場なのです。ここではいろんな人が、それぞれの仕事に携わっています。野球に例えるなら機関士は投手、検査と修繕係は捕手、さしずめ区長は監督、助役はコーチかな。誰一人手を抜いても事故が起き、安全が崩れてしまうという緊張感を持つように」と家老は心構えを説いた。

瓦葺きの建造物を抜けると、南北に入換列車が通る線路が一直線に延びている。「右ヨシ、左ヨシ」と指で列車の来ないことを確認して広い構内を出た。「来年は東京オリンピック、東海道新幹線が走ります。まだ蒸気機関車が主流だが、そのうち気動車や電車、電気機関車になっていくでしょう」と扇型の駐機場には10両近いＳＬが横並びに体を休めていた。そこに群がるようにヘルメットに傷をつけ、廃油をこぼしたような汚れた作業服で動輪の裏側や下回りを点検している人が見えた。すり鉢をした転車台で方向を変え、緑の旗に導かれてＤ51が駅の方へ向かっている。その横では石炭や水を機関車に補給し、機関助士が汗を噴き出しながら、長い鉄棒で石炭灰を突き落としていた。

「見てみなさい、どの人もテキパキと動いているでしょう。これは時間との勝負だからです。人が寝静まっている時間も、列車は血液のように流れ続けているのです。時間の管理だけは厳しくし、常に余裕を持ち遅れないこと。それから早く職場に慣れ、仕事を覚えるのに先輩には恥ずかしがらずあいさつをすることです」と初出勤のときに教えられた「時間」と「あいさつ」の大切な心構えは、2本のレールのように鉄道員として基礎となるものであった。



機関士こそ私の天職だった

門司地本小倉支部　杉本　幸廣

私が通った小学校の横は国鉄が通っていた。黒煙を吐き力強く走る蒸気機関車に憧れ、休み時間には友達と塀に登っては眺め、機関士になる夢を膨らませた。

卒業して国鉄に就職するが、下積みは辛い毎日で、真っ黒になって機関車の掃除から熱い缶焚きと、思い描いていた夢は遠い。上下関係は厳しく、当時は腕力による制裁も黙認される時代で、耐えて進むしかない。

19歳で念願の機関士になるもお客さんの命を預かる運転（旅客列車）はまだ先のことだ。しかし、一人だが部下（機関助士）を持ったことは誇りだった。

20歳で徴兵となり、海軍兵として太平洋戦争の南方戦線で終戦まで従軍し、終戦で復員して機関士として復職する。国鉄は輸送の大動脈として戦後の復興に大いに貢献したことは言うまでもない。私も念願の旅客列車の運転に従事。多くの人命を預かる責任の重さに身が引き締まった。

運転の技術は、経験と感覚によって習得されるもので毎日の仕事が挑戦だった。雨の日は下着まで濡れ、夏は50℃の運転室で汗疹に悩まされたが、自ら選んだ道、苦にはならなかった。

昭和25年4月、昭和天皇が戦後初めて九州御巡幸の際にはお召列車の運転に選ばれて名誉ある大役を果たした。

受け持ち区間の沿線の風景は現在ではすっかり変わったが、曲線、勾配、トンネル、鉄橋の線路状況や人身事故の起きた場所は脳の片隅にインプットされており、運転していた65年前のことが今でも思い浮かぶ。

多くの生命や財産を安全正確にお届けする機関士の仕事こそ私の天職だったと思っている。

私は40年ほど前に関西鉄道学園に勤務した。当時は国鉄の分割民営化前であり、学園も講師と生徒の間、生徒と生徒の間に心の通いが乏しく、とても難しい時期であった。

当時の学園長の吉山公氏は、いかにしてお互いの心を通い合わせるか、人間本来の素直な気持ちを引き出せるかに尽力されていた。

その中で、毎月1回の「総点検の日」の朝礼で、教職員２００名と生徒１０００名に対し行われた講話にそのお気持ちがよく表れていた。

私は朝礼の都度、その講話の素晴らしさに感動し、ときにはメモを取る手が震えたものだった。それは講堂に居合わせた全ての参加者に共通することだった。

企業とは、行きつくところは人であり、その心の問題だと教えられた。人の心に触れるものを常に考えながら仕事をすることの大切さを説かれた。

いつも素晴らしい講話内容であったが、その中の一つを紹介したい（なお、本文は正確を期すため、吉山氏の著書「炬火（きょか）」より一部を引用させていただいた）。

それは母の日に寄せてのお母さまの思い出話である。

「昭和九年九月二十日、室戸台風が西日本一帯に猛威を奮った時の事。当時の親爺は山陰線宝木駅に勤務し、一家は駅前の官舎に住んでいたのだが、京都行の夜行列車が土砂崩れで脱線し宝木駅に収容された。

炬火を掲げよ

大阪地本大阪北支部　湯浅　ひとし

復旧の見込みは立たず、百人近い乗客の給食が問題となった。急遽お袋をチーフとする給食班ができた。ガス炊飯器や電気釜の無い時代、家庭用の釜を持ち寄っての炊き出しである。駅員も機関士も車掌も皆手伝い、不眠不休の作業が二日二晩続いた。列車が三日目にやっと出発し、真赤に腫れあがった手を振り終わった時には台所で座り込んでしまい、この日を境に二歳の妹と三ヶ月の弟に飲ませてなお余るほどの乳が、出なくなってしまったという。国鉄の歴史の中には、こうした先人たちの、家庭を含めた多くの業績があることを忘れてはならないと思う。」

講話以外にも積極的にコミュニケーションづくりに励まれていて、各クラスの懇親会には分け隔てなく顔を出されていた。ときには複数の会を掛け持ちされ、また終了後に寮の部屋に入り込み、夜遅くまで続きの話し合いをされたことも多々あった。

氏は決して偉ぶらず、また自分の考えを押し付けるのではなく、まず生徒の懐に入り、皆の意見をよく聞くという姿勢を崩されなかったから、最初は警戒心を持っていた生徒からも信頼され、そのことが繰り返されたことから、最後にはすっかり打ち解け、卒業式では目頭を熱くする生徒も少なくなかった。

〝炬火〟とは、たいまつやかがり火のことであるが、学園歌の句中にあり、氏が好まれてよく使われていた言葉である。「皆さん一人ひとりが、どのようなことでもよい、炬火を掲げて後輩を指導する気概を示してほしい」と常々語っておられた。

今思えば、吉山氏自身が偉大な炬火であったと私は思う。行く先々でいろいろな人々の集まりが、氏を中心にしてできたのも、その人となりに共感を覚えた人が多かったからに他ならない。

私の鉄道人生の中にこのような素晴らしい方と、例え短い間でもともに働かせていただいたことは一生の宝物になった。

小生、幼年期（小学5年生）に母を亡くし、母の想い出は豊富ではない。断片的な想い出を筆題「母と兄を偲ぶ」として偲びたい。

母は製材所の父と結婚、専業主婦の傍ら和裁を営んでいた。それに地域活動が旺盛で、いつも白いエプロンで町内を駆け回っている感じであった。私達は4人兄弟（男3・女1）で、兄（次男）と私は10歳違う。兄は鉄道省を志し、母も応援していた。

母と兄を偲ぶ

門司地本博多支部　丸山　文雄

昭和14（1939）年、人吉の町外れの片田舎・相良では、鉄道省採用試験の情報は乏しく、兄は要領を得ないまま人吉で簿記を学んでいた。役場にいた伯父（母の実兄）が兄の研鑽に関心を寄せ役場の就職を薦めたが、鉄道省への志は変わらなかった。母も最初は役場を望んでいたが兄の情熱にほだされ、採用試験の情報を探り鉄道省を受験させ合格。肥薩線瀬戸石駅に奉職していたが、「面会に行く」と頑として譲らなかった。見かねた父は「行かせてやれ、俺がついて行くから」と、家族を説得し熊本へ向かった。面会では「母は元気だよ。好物のぼた餅を食べて頑張ってこい」と、病状はみじんも見せなかったという。兄は母の病気は知っていたが、元気な姿に安堵して戦地へ向かったと後日談として語っていた。

そして3カ月後、「私が死んだとは知らせないでくれ」と遺言を残して腹膜炎で他界。享年45歳であった。遺言の趣意は定かでないが、息子は戦地へ、実弟は戦死。不満は許されない戦時下で、せめて息子には余計な心配はさせずに元気で帰り、鉄道への「志」を果たしてもらいたいとの願いが込められていたのではなかろうか。

昭和20（1945）年8月、終戦。兄は戦地から復員し、母の死を知り愕然となった。復員したら孝養しようとの夢も砕かれ、母の仏壇の前で嗚咽していた姿は忘れられない。

2カ月後、兄は運輸省へ復職、運輸事務官へ任官、現場長試験にも合格した。母が夢見た駅長にもなった。母が望んだ宿舎で、毎朝、遺影に語りかけていたようであった。

兄は国鉄を定年退職後、ＪＲ関連会社を経て余生を過ごしていたが平成18（2006）年に84歳で他界した。母を愛しんだ兄。泉下で最善の孝養を尽くしていることであろう。

わがふるさと自慢

四国路を行く山頭火

四国鉄道ＯＢ会香川支部　中川　義博

四国遍路みちには随所に思い巡らす石碑が建ち、先賢先哲の味わい言葉が胸を打つ。吉井勇歌碑、野口雨情詩碑、正岡子規句碑、元高野山坐主・森寛紹大僧正の句碑等である。

これに俳句の定型に捉われず、自然や人情をありのまま表現した自由律句俳人、種田山頭火（本名：正一）の句碑が異彩を放つ。第44番大宝寺（愛媛）に「朝まゐりはわたくし一人の銀杏ちりしく」、甲浦白浜海岸（高知）に「波音おだやかな夢のふるさと」、第66番雲辺寺（徳島）に「石仏濡仏けふも秋雨」などである。

漂泊の俳人・山頭火は、昭和3年と14年に四国遍路を巡るが、昭和5年以前の日記類を焼き捨てており、1度目の行状は不明。しかし、2度目のときは多くの句が日記類に書き残され生き様も推察できる。

山頭火は、明治15年12月3日、山口県防府市の種田家長男として出生。11歳のとき、母フサが自宅井戸に身を投じた。

彼は20歳で東京専門学校（早稲田大学の前身）に進学するが神経衰弱で中退、実家へ帰郷。明治42年、サキノと結婚し、翌年に男子を授かる。大正2年、荻原井泉水に師事し句作に没頭、この頃から俳号「山頭火」を名乗る。

父竹次郎が事業に失敗し私生活が乱れ、大地主と呼ばれた種田家は破産。このため弟の二郎も自殺。さらに育ての親の祖母ツルが死亡し、厳しい現実に身も心も乱れ荒んだ。

大正8年、彼は妻子を残して上京し、後に離婚。職に就くも人間関係に馴染めず、父竹次郎が死亡、彼自身も神経衰弱から退職。これに関東大震災など時代背景が過酷な人生観へ色濃く影を落とす。

自らの宿命に宗教観を背負い、大きな不条理を意識し、熊本で曹洞宗僧侶に出家。大正15年より友人知己の援助で九州・中国・四国等へ行乞いの旅へ出て、8万句以上の句を日記類に書き残した。漂泊と草庵住まい、歩くことで心の平静を保ち、昭和14年には宇品港（広島）から高浜港（愛媛）へ。「ひょいと四国へ晴れきってゐる」を詠み2度目の四国遍路。このときも小豆島（香川）に立ち寄り、自由律句の先輩・尾崎放哉ゆかりの南郷庵と墓に詣でる。高松港から第84番屋島寺へ、以後は順路を巡り八栗寺、志度寺、長尾寺を経て第88番大窪寺参り。

さて、香川県さぬき市は四国霊場第86番志度寺、第87番長尾寺、第88番大窪寺の3札所を擁する。旧長尾町が、平成4年から山頭火顕著会により遍路みち沿いに句碑62基を建立し、結願の道が山頭火句碑に出会う道となった。「ひでり田の秋の風ふく」（当願堂）、「まつたく雲がない笠をぬぎ」（宗林寺）、「ここが打留の水があふれてゐる」（大窪寺）などがある。

圧巻は宗林寺の「感謝、感謝―感謝は誠であり信である」。この石碑文は山頭火が昭和15年10月8日に終焉地の松山・一草庵で綴った日記から。同日記に当日は「早朝の護国神社参拝、懺悔、感謝、精進、芸術は誠であり信である、夜は友人宅でしんみり会話、夜更けに帰り日記を書こうとするも殊に手がふるえる」と記している。文面の雰囲気は自らの人生を総括し遺書の如く伝わり、3日後の昭和15年10月11日、享年59歳の生涯を閉じた。

ドスコイ文化、「相撲甚句」に挑戦！

東京地本柏支部　山田　幸佑

私は茨城県龍ケ崎市に住む鉄道のＯＢで、今年満82歳になる。持病はいくつか抱えてはいるが、至って元気である。趣味は体を動かすスポーツ（ゴルフ、ウオーキング等）と、音楽（尺八、ギター、ピアノ）で、これをやってみたいと思うと病みつきになり、集中してしまう自分である。そんな訳で家族にはいろいろ迷惑を掛けているが、友達が大勢できて楽しい人生を送っている。

3年前のこと、龍ケ崎市の広報紙『りゅうほー』を読んでいて「相撲甚句」の記事が目に入った。茨城県の県南地区には相撲部屋があって、以前から相撲に関係した催しが行われて、地区を賑わしていた。「相撲甚句」もその1つで、頻繁に龍ケ崎市や牛久市などで発表会が開催され、人気の催しものである。私も以前から興味本位で様子を見ていたが、広報紙をきっかけに「よし、ちょっと甚句の教室を覗いてみよう！」と自分を奮い立たせた。

ある日、思い切って甚句会の教室に足を運び稽古の様子を見学させてもらった。一生懸命稽古をしている人たちは、自分と同世代の80歳前後の紳士淑女の皆さんで、楽しそうに相撲甚句を唄っている様子を拝聴した。稽古していた人たちに甚句の魅力、なぜ甚句が好きになったかなどを聞いているうちに、私は素直に入会してみたくなった。

一旦帰宅して家族とも相談したところ、妻や子供たちが「じいちゃんが相撲甚句を習いたいなら、入会したらいいじゃないですか！」と賛成してくれた。早速、甚句会の会長に入会を申し込み、承諾をいただいた。令和元年の10月1日のことだった。

入会してからは毎週のように教室へ足を運んだ。最初は役員から相撲甚句とはどんなものか、相撲甚句の歴史について、相撲甚句の目的などの基本的な事柄を約1週間、指導を受けた。今まで経験したことがなかったたくさんの資料を読む日々が続いた。

相撲甚句について最初はよくわからなかったが、邦楽（甚句）の一種で、大相撲の巡業の際、披露される七五調の囃子唄である。相撲甚句には、大きく分けて、「まくら唄」「本唄」「はやし」があり、まくら唄には、「前唄」と「後唄」がある。「ホイ」や「ドスコイ」という合いの手に合わせて、アカペラで、力士の特徴などを独特の調子で唄うもので、複数の人と唄うと甚句独特のハーモニーとなり、周囲で聞いていてもなかなかいいもので、演目によっては感動すら覚える。現在は相撲教習所の教養科目として必修科目に取り入れられている。

相撲甚句に感銘を受けたのは、起源は江戸時代からと言われているが、国技である大相撲の1つのジャンルとして、また相撲文化の一辺を担うものとして、多くの関係者の努力で相撲甚句は振興、発展してきたこと。そして、日本全国の愛唱者によって、その時節等の事柄を盛り込んだ甚句の作詞も行い、数々の持ち歌を蓄積しながら、福祉を中心とした活動を行い地域に貢献しながら、ますますの維持・発展を目指しており、龍ケ崎市のような地方の甚句会さえ誰もが自覚し、協調して楽しんでいるのである。改めて甚句の偉大さがわかったような気がし、さらに日本人の「魂」がそこにあると思った。

入会して2カ月が経過した12月、甚句会の忘年会の席で仲間からいきなり、「山田さん、唄ってください！」と指名された。私は一瞬躊躇したが、習い始めの「鶴と亀」のお祝い唄を披露したところアンコールをいただくなど褒められた。お世辞ではあろうが、この上なく嬉しく思った。

また、当支部の中には相撲好きの会員の方もいて、ある相撲部屋の後援会にも所属して以前から大相撲に関連した活動をしており、いつも私を秘かに応援してくれて、甚句のテープや大相撲の珍しい資料などを提供してくれた。

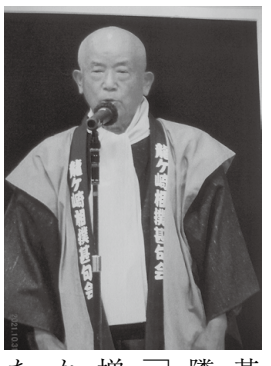
令和2年になると、日本中が新型コロナウイルス感染症に襲われ、教室でも大きな声を出す稽古が制限された。緊急事態宣言が解除されてもマスクを着用したまま稽古が続いた。

令和3年になってもコロナ禍が続いたが、甚句の稽古は継続された。私の場合、高い声は人一倍出せるが、ところどころの節回しが上手くいかず、会員の方から指摘され、何度も何度も繰り返し練習した。度々自宅でも庭に出て声を張り上げて稽古した。

月日の経つのは早いもので、甚句会では感染防止の対策をとって地域で甚句の発表会を開催し、私にも舞台に立って甚句を唄う機会が訪れた。「龍ケ崎市民芸術フェスティバル」「南米音楽と相撲甚句を聴く会」「龍ケ崎祇園祭」などで出番があり、私も今まで学んできたものを精一杯出して頑張った。舞台に立つための着物一式は自分で準備したが、着付けは仲間が手伝ってくださった。着付けが終わると鏡に映る自分の姿を見るにつけ、少しは甚句の歌い手らしく見え、嬉しいものである。

未熟な私もそれなりに甚句らしく唄えたのであろう。仲間から「山田さん、声がよく通っていたよ！」「素晴らしかったよ！」「俺たちを追い越すなよ！」とお褒めと励ましの言葉をいただき、私は嬉しさのあまり「皆さんありがとう！感謝します！」と叫んでいた。今まで続けてきて本当に良かったと感じた。

秋以降、コロナ禍でも甚句の催しは多く、変わったところでは、高速道路のサービスエリアで甚句を披露した。ただし、例年両国国技館では「相撲甚句全国大会」が開催され、私の所属する龍ケ崎相撲甚句会も参加しているが、コロナ禍の影響で残念ながら中止となった。



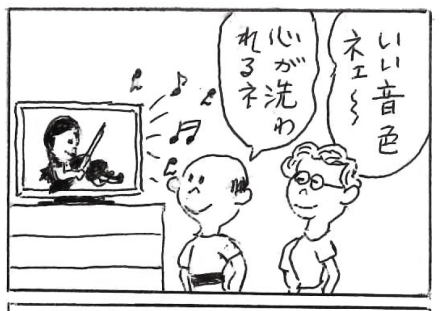
ある日のこと、家で甚句の練習を行い、疲れて部屋で休んでいると、以前ピアノのレッスンをしていた頃に、あるピアニストが「音は自分自身で創り出すもの」と私に教えてくれたことをふと思い出した。それから甚句を唄うときは言葉の意味を理解しながらハッキリ強弱を付けて、メトロノーム拍子で発生練習をした。妻も甚句を口ずさみ、隣に住む息子が、「お父さん趣味が増えたね」と冷やかす1コマもあったが、最近、ようやく甚句の良さが理解できるようになってきた。

私はＪＲをリタイアしてから諸々体験してきたが、この甚句会から1つの目標を成し遂げるには、仲間の「和」がいかに大事かを思い知らされた。私は甚句会という活動に出会うことができ、目指したものに間違いはなかったと感じたときの嬉しさは一塩である。

今年になって嬉しいことがあった。従来から、私の相撲甚句の取り組みを評価していただいている柏支部からインストラクター登録の推薦がなされ、2月に日本鉄道ＯＢ会連合会から相撲甚句の委嘱状とバッジを頂戴した。誠にありがたいことである。私はさらに甚句に磨きをかけ、地元はもとより、ＯＢ会においても成長した自分の甚句をご披露することはもちろんのこと、甚句を希望される会員の皆様にはご指導をさせていただきたいと思っている。

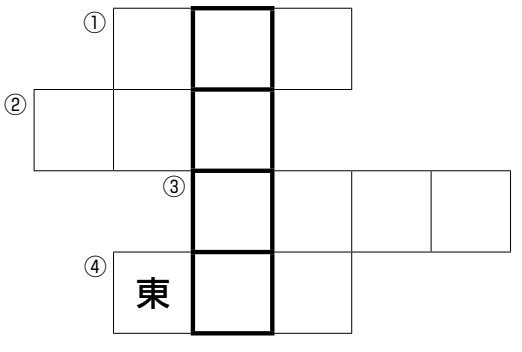
ＯＢ氏

⑱ いそ　のぼる



クイズ　あらかると　No.21

①～④ヒントからそれぞれ□の中を駅名で埋め、太線の□に隠されている言葉を答えなさい。



①小海線の駅。近くには日本画壇の最高峰にいた奥村土牛の作品を収蔵した記念美術館がある
②筑肥線の駅。かつてこの町の港から積み出しを行っていた磁器で有名である
③学校名を冠した片町線の駅
④宗谷本線の駅で、東○○駅は今年３月のダイヤ改正で名寄高校駅に移設・改称された

抽選で正解者10人に500円図書カードを差し上げます

抽選で正解者10人に500円図書カードを差し上げます。
はがきに答えと郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号、所属支部、今月号で良かったと思う記事のタイトルを書いてお送りください。
【宛て先】〒100-0005　東京都千代田区丸の内１－９－１
日本鉄道ＯＢ会連合会本部 鉄道ＯＢ新聞編集部クイズ係
◎締め切り＝10月21日(金)

短歌

篠弘選

【天】長野南　倉石みつる
鈴つけて夫はたらの芽穫りにゆく
夕餉天ぷらは山盛りとなる
評　熊除けの成果で、賑わう食卓。

【地】佐倉　浅井　芳夫
譲られし席に座りてしみじみと両
手みつむる老いゆく吾の
評　席を譲られて、強固な拳を知る

【人】安中　大久保麗子
ポシェットに投票用紙のみを入れ
一キロの道杖つき歩む
評　投票所に向かう、確かな足取り。

＝佳作＝

大牟田　長曽我部明照
吉野ヶ里へ子供を連れて見学す弥生時代の生活を知る

長野中央　髙木　敬介
紫陽花の青や紫境内に読経の声の流るるままに

藤沢　石井　繁子
新しく覚えし漢字を忘れんと繰り返し書くわが掌のひらに

名取　大久たか子
岩手山噴火の名残り焼け走り幾年経つも草木は生えず

高田　丸山　玲
かつて夫が働きし駅に降り立てば傘もささずに役所へ通ず

魚沼　星野　武二
片肌脱いで啖呵を切るでなし無言でうけるワクチン接種

南仙台　郷家　敏
ヨンイチヨンと新幹線の復旧音開業記念玩具の独楽の音立つ

舞鶴　松宮　宏昌
朝早きポンポン蒸気入江出る耳つく音や今は昔に

鹿児島　森重三枝子
猪を獲り蜜を集めてくれし義兄山懐に還りて眠る

博多　松浦　文治
大切に箱に納めいし古式雛妻の還暦に飾りて祝う

郡山　遠藤　恭子
啄木も太宰も乗りし日のあらむ夜行列車の尾灯北へと

香川　中川　義博
萩めぐり武家屋敷ゆく古老会夏みかん摘み土産に貰う

新発田　泉　克弘
無人駅よりひぐらしの声滅り続き今年も聞こゆる声弱々し

福知山　桐村　博之
ふた坪の土掘り返し夏野菜虫とる日課老いの楽しみ

博多　松浦　文治
胆管を繋ぐ内視鏡手術受け命の仕切りを踏ん張って残す

川柳

大諒散人選

【天】柳井　赤野　洋一
我が鑿（のみ）で佳き人生を彫り上げる
評　その気構え学びたく思います。

【地】仙台　小林　晴江
丹田に力を入れて七千歩
評　7千歩御立派と思います。

【人】徳山　重広　秀雄
ありがとう老いると飛んででる言葉
評　高齢者にとってすべてが感謝。禅語「和顔愛語」は大切と思います。

【客】長野中央　髙木　敬介
おしぼりを冷やして妻の帰り待つ

【客】会津　佐藤　髙志
離れても故郷の記事はすぐ見付け

【客】高岡　越前　邦夫
検診で医者のつぶやき気に懸かる

【客】盛岡　山崎　豊
長く生き過ぎて罰金とられそう

【客】名取　大久たか子
前橋　金子　侑司
突放の貨車にまたがり構内を駆け回りしは国鉄の時

会津　佐藤　髙志
知らなかったウクライナ国沖縄とともに心にきざむ

俳句

中村重雄選

【天】熊本　吉田　哲
幸せは今が一番羽抜鶏
評　鶏も夏から秋にかけて羽毛が抜けた姿になる。人はみすぼらしく滑稽な姿と見ているが、鶏には自然で今が幸せだという意表を突く作品である。

【地】館山　小形　博子
黒帯の空手の女性礼涼し
評　空手には相手と闘うのと、形を競うものがあるが、句は後者を詠っており、「礼」から始まるがその凛然とした姿を「涼し」とした季語の斡旋が巧い。

【人】福知山　桐村　博之
母の日や母は遠くに白き花
評　母の日に白い花を見て、亡き母を想い出している句は抒情性にあふれ、作者の心情が察しられる。

＝秀逸＝

黒磯・那須　高久　巻江
父の日や今年も灘の生一本

長門　中原　清
ひとごとのやうな米寿やかたつぶり

直江津　市川　征郎
両親の努力と苦労今わかる

＝佳作＝

香川　中川　義博
廃線の錆びたレールに夢の跡

徳山　河野鬼灯子
土産待つ留守番役を名乗る老い

小樽　安渡　弘幸
連れ合いと達者で暮らす今日の幸（さち）

宇部　藤田　猛士
いくつもの夢を重ねて歩みたい

八戸　加賀　榮一
いつ何がまさかが真逆になる驕り

長野北　桜井　章一
輪の中に絆感じる安堵感

盛岡　櫻川　嘉夫
夫婦仲洗いざらしの味苦し

塩尻　明間　進
腰痛はなまけていれば出てこない

新潟　桑原　真琴
退職で遠のいて行くお付き合い

福知山　田中　一郎
片隅で曽孫（ひまご）と遊び笑いこけ

名取　大久　年美
楽しみはグランドゴルフＯＢ会

海匝　勝又　康之
赤い糸切れず離れずエメラルド

葉桜や移ろひ疾く齢をとり

東京直属　早坂　哲夫
裏山の新茶の馳走鄙の家

吾妻　中島　政光
蕗煮るやどこか母似の隠し味

＝佳作＝

長野中央　松本　宏要
草笛の音色の違ふ兄妹

新発田　泉　克弘
無人駅のホーム擦るかに初燕

宇部　藤田　猛士
片陰に艶歌を流し刃物研ぐ

江戸川　小野寺みさの
風薫る焼きたてパンに並ぶ人

高崎　保泉　初音
吹く風にこころ華やぐ花菖蒲

姫路　豊田　富美
若葉雨下校の子らは傘連ね

盛岡　櫻川　嘉夫
せせらぎに稚魚を見る子ら夏帽子

郡山　遠藤　恭子
はるかなるものに夜見世や今生も

千葉　小林　善司
菩提寺へ近道なりぬえごの花

長野中央　髙木　敬介
トンネルを抜けて一面青田波

浦和　荒井　春雄
花の下ベンチにかがむ老夫婦

名取　山本　透
春耕の畦の正面蔵王嶺

クイズあらかると　前回クイズの正解と当選者の発表

前回クイズの正解発表です。答えは「五風十雨」でした。今回の図柄は原田正彰さん（福島支部）です。正解者の中から抽選により下記の方が当選されました。おめでとうございます。

●**当選者**…黒田正夫（岩見沢）、大友みつ江（あぶくま）、傳井英作（新潟）、松本道男（秋田）、松田俊洋（仙台）、笹木ウメ子（米沢）、小澤千夏（駅ビル連合）、島洋（福井）、新見均（徳島）、豊野勝司（熊本）

支部だより

東照宮駅などの清掃美化活動
仙台地本仙台支部

当支部では4月9日、今年最初の清掃美化活動を10名が参加して仙山線東照宮駅で実施しました。

今回はＪＲから三林仙台支社長もご参加いただき、一緒に汗を流され、参加したＯＢ会員は元気をいただきました。支社長には総務部長在勤時代もご参加いただき、防護フェンスの設置などの安全確保にご尽力いただきました。また、駅をご利用のお客さまからも「ご苦労さま」の声に励まされました。

美化活動の発端は、昭和63年11月18日に東照宮駅が開業し、用地内や線路上にゴミが投棄されて苦情が寄せられたため、当地区のＯＢ会有志が美化活動に取り組んだことからでした。その後は支部の恒例活動となり、今年で34年目を迎えました。

活動は毎年4月から11月まで（8月を除く）第2土曜日の午前8時30分から実施し、ＪＲをはじめ伊達忠宗公が創建した東照宮の門前にお住まいの方からも感謝されています。

その他の無人駅は、平成25年4月、「仙台・宮城デスティネーションキャンペーン」に合わせて「おもてなし」の一助として葛岡駅を名誉駅長と共同で清掃し、ヒマワリなどの花を植栽したのが始まりで、今年も6月15日に葛岡駅と熊ケ根駅、6月17日に陸前白沢駅の美化活動を行いました。

（菊地稔）

鉄道開業150年楽しく歩こう会
東京地本東京城南支部

当支部は、日本の鉄道開業の地でもあり、鉄道開設に尽力した「井上勝鉄道頭の墓地」を含め東海道品川宿地域の歴史散策を6月25日に21名が参加して実施した。

まずは品川宿の鎮守である品川神社で安全を願い、宝物殿を特別拝観させていただき、葵の御紋付きの神輿等を見学。本殿脇の板垣退助の墓所に手を合わせた。

少し歩いて東海寺大山墓地に眠る井上勝の井上家墓所をお参り。フェンスを境に新幹線や東海道線が通る良い場所で、ここには沢庵和尚や賀茂真淵、島倉千代子などの墓もある。

桜が咲く時期は観光船も行き交う目黒川を渡り、その先は赤レンガ塀に囲まれた天龍寺で「碑文谷踏切責任地蔵（踏切警手が踏切で人力車に貨物列車が衝突した事故の責任を感じて自死した）」に手を合わせ、隣の海蔵寺では鈴ヶ森刑場の処刑者、品川宿遊女など多くの無縁仏を祀った「頭痛塚」や関東大震災慰霊碑、京浜鉄道慰霊碑、津波溺死者供養塔にもお参りした。

ゼームス坂を上り、智恵子抄の詩碑、ゼームス邸宅跡、ＪＲ東京総合車両センターの横を歩き、久し振りに開催する懇親会場へ向かった。会場では高橋純之会員のマジックの技も楽しんだ。

例年にない猛暑予想となりレク保険（熱中症補償付き）を加入したが、全員無事で楽しい歩こう会になった。

（川島一郎）

編集後記

会員の皆様にはコロナ禍を元気に乗り切っていることと思います。ある程度の制約はあるものの日常生活が戻りつつあります。あらゆる活動がしやすい時期、ここ数年味わったことのない季節が待っているのではと想像すると心も晴れやかになれます。各種活動の体験など鉄道ＯＢ新聞へ皆様からの投稿をお待ちしております。

（横川）

◇短歌、俳句、川柳とも**期間中それぞれの種類ごとに分けたハガキ1枚に2首（句）まで**（俳句は当季雑詠のみ）。未発表の自作に限ります。
◇**作品の横に所属支部、氏名（フリガナ）、年齢、住所、電話番号を明記、**
〒100－0005東京都千代田区丸の内1－9－1、日本鉄道ＯＢ会連合会本部　鉄道ＯＢ新聞編集部へ。
はがき表面に「短歌」「俳句」「川柳」の種別を赤書きしてください。
◇**9月30日締め切り（当日消印有効）**。入選作品は11月号に掲載します。
【天】入選作品には記念品及び掲載紙をお送りします。