

## 能登線建設（宇出津～上戸間軌道敷設工事）の回顧とエピソード

### 1. はじめに

3月31日、この日は私にとっても一番迎えたくない日でした。

昭和36年7月から2年余り、宇出津～上戸間の軌道敷設工事に従事しましたが、松波までの開業の日、待ちに待った汽車が来たとき日の丸の小旗を振り喜色満面の群衆の姿を見て、この仕事をやれて本当に良かったと充実感に浸ったものです。

ふりかえればあの日から42年の歳月が流れ、時代の変遷でとうとう廃止されてしまいました。どの地図からもそのルートは消え去ってしまいました。私の青春時代の証が消滅したのです。

この虚しさ、歯がゆさ、悔しさが日を増すごとに大きくなって、その後の能登線は今どうなっているのか気がかりで、情報検索をしていたら幸運にも本HPに出会いました。全線全駅漏れなく撮影された写真に釘付けになり、余りにも変わり果てた光景に涙ぐんでしまいました。そしてまた、本ページの製作者がどれほど能登線を愛しておられたか、私に十分すぎるほど伝わってきました。

その製作熱意に感動して1枚の写真を添付し敬意と感謝のメールを送ったところ、ほかのお宝写真があったら是非にと懇願されたのがきっかけとなり、本ページのスペースの一部を占領することに至りました。

エピソードなどもお願いしますとのことでしたから、折角与えられたこの機会に、消え去った能登線の建設時代の出来事などをできるだけ多くの皆さんに知って頂きたいという思いからつたない文章で綴ってみることにします。

### 2. 水平線にそびえる立山連峰

軌道敷設工事に先立って軌道中心を正確に施工するため、センター測量を実施します。この作業は20mごとに中心杭を設置して、その杭頭に釘を正確に打ち込み、軌道完成までしっかり防護して動かないように大切に保存します。

本来この作業は請負者が実施することになっていますが、当時は技術者不足、機器購入費用の節約などの理由から請負者に全くその意志がなく、やむを得ず発注者サイドで実施したのです。

測量を開始したのがS36.12の北風が吹きすさぶ氷雨のシーズン、強風に煽られトランシットが揺れて測量ができないので戸板で風を遮り、寒さに震えながら凍える手をさすり器械を覗きました。

そんな作業中、田ノ浦海岸あたりで水平線に浮かび上がる立山連峰の美しい眺めが心を和ませてくれました。やがて天候が崩れてくるであろう午後3時頃が一番くっきり見え、山の稜線が見事に浮かび上がるんですね。そんな光景が忘れられず、数年前に立山を描いた油絵を購入しました。それを眺める度にあの日その時の光景が鮮明に蘇ります。

## 2 . 小浦の地滑り

小浦駅付近はかなり勾配のきつい傾斜地に片側切り取り、片側盛土で路盤が築造してあります。

路盤建設中に地滑りが発生し工事が大難航しましたが、完成後もその影響が残り、路盤全体が海側にシフトしたため、線路中心が合わないので現場に合わせた曲線半径を計算して中心杭を設置しました。しかし、トンネルとトンネルの間（明かり区間といいます）が短いため非常に苦心しました。

先だって発生した宝塚線脱線事故現場の曲線は R300 でした。能登線は線路等級 4 級線規格で、最小曲線半径は R250 と定められていますが、ほとんど R300 カーブの連続となっており、ここも R300 になっています。

## 3 . 小木トンネルは能登線の何でも一番？

小木トンネルは比良～鹿波間の川尻トンネルに次いで二番目に長いトンネルですが、地質学的には凝灰岩の風化岩といって地質が悪く、一旦掘削し空気に触れるとぼろぼろと崩れ、水を含むとヘドロ状になります。このためトンネルに地山の圧力が加わり、コンクリートにクラックが発生しその補強と補修に随分費用がかかりました。変状の著しい部分は道床下部にインパットコンクリートとありますが、相対する側壁の間に厚さ 40 cm のコンクリートを打設しました。開業後も、維持管理と保線に相当な苦勞があったと聞いています。

また、能登線で使用されているレール種別は 30 kg レールですが、小木トンネルと川尻トンネル内だけワンランク上の 37 kg レールを採用し、さらにレールジョイントをテルミット溶接という方法で接合してロングレール化しました。あのガタンゴトンの音がなく乗り心地は快適です。

お気づきになられましたか？

ちなみに、新幹線は 60 kg、主要幹線は 50 N レールを使用しています。単位はレール 1 m 当たりの重量です。

## 4 . 国鉄バス待合所のベンチの下

小浦～松波間の鉄道建設に使用するセメントは、伏木港から九十九湾まで海上輸送され、現在の遊覧船乗り場あたりにあった資材倉庫に保管されていて、請負者に必要が生じたその都度支給していました。セメントは擁壁やトンネル工事のコンクリートに使用しますが、セメント配合設計量に対して食い込み率が必ず大きくなるので、セメント不足を避けるため実際の使用数量より多めに使用報告せざるを得なくなります。これにより帳外品がストックされることになるわけですね。ところが、泣く子も黙る会計検査が入ることになって、無いはずの袋入りセメントを倉庫から一時どこかへ移動させなければ・・・ということで苦肉の策、国鉄バスの待合所数カ所のベンチ下を拝借したこともありました。

今では生コン会社が至るところにあります。当時はミキサーを使って現場で練ってコンクリートを作っていました。

## 5. 麦わら帽子とビタミン剤と食塩

夏が近づくと現場職員に麦わら帽子とビタミン剤、それに食塩が支給されました。もっと汗をかくほど仕事をしなさいということなんですかね。

写真で見るとおり、作業中の請負作業員の姿はねじり鉢巻きか麦わら帽子、ご婦人方は白い布でほっかぶり（あねさんかぶり）が一般的な作業スタイルでした。現場監督者には地下足袋にゲートルまで支給されました。このゲートルを巻くのが難しいんですね。数歩も歩かないうちにばらばらと解けてしまうので、一度も着用することなくハサミで切断して靴磨きにしてしまいました。

また、測量するには麦わらは不都合なのでハンチングをかぶっていました。

2, 3年後から全職員にヘルメット着用が義務づけされましたが、なんだか重くて暑苦しくて抵抗感があったので慣れるまで不評でした。

## 6. チャレンジ！単車に乗って宇出津から小木へ

現場監督用に単車が配備されていました。この単車で未舗装道路のような状態の路盤を走って宇出津から小木まで行ってみたいという衝動にかられチャレンジしました。

岩屋町踏切から乗り入れ、すぐ宇出津第2トンネルに入りますが、側壁下部に設けられた側溝のふたの上が走りやすいのに気づきました。しかし、幅が50cmほどしかないため、やもすればハンドルが側壁と接触して転倒しそうになるので、慣れるまで恐る恐る走行。

最も大変だったのがトンネルとトンネルの間に設置されている横断下水渠でした。メグロ125ccのばかでかくて重い単車を持ち上げて乗り越えましたが、もう一度チャレンジしようという気持ちはなくなりました。

廃線となってしまった今でも、もう誰も走れないでしょうね。私の記録は永遠ですね。

## 7. 進駐軍の払い下げ

市街地以外の国道でもまだ未舗装の時代、まして能登線の建設現場へ行く場合はぬかるみで凸凹道がほとんど、四駆でないと行けませんね。今でこそ四駆は軽四でもありますが、当時は国産車には全くなし。そんなことで重宝されたのが進駐軍払い下げのウィルスジープでした。あのコンバットに登場するジープですね。普段は幌が取り付けられていますが、夏場はオープンカー。フロントガラスが前に倒せるんですね。これに乗り能登の内浦海岸を走ると実に爽快でした。

難点は故障が多かったことですね。クラッチ板や板バネなどの部品代が初任給の五倍くらいでした。

## 8 . 酔いどれ親方

ならべた枕木にレールを犬釘で固定し、道床バラストを掻き込みタイタンパーという機械で搗き固めるとあらかじめの軌道ができますが、最後の作業として線路を歪みなく仕上げする必要があります。ここが、この道40年以上経験の職人が腕の見せどころなんですね。直線区間は定規を当てたように、曲線区間はコンパスで円を描いたように軌道を整形します。左右のレールに三人ずつバールを持ち、その50m前方に職人芸を発揮する親方が号令一声、「右」、「もうちょい」、これに呼応して「ヨイサッ」とバールでレールを移動させます。全員の呼吸がピタッと合っていなければ整形できません。

ところが、この作業を見ていたら親方の足もとが妙にふらついている。そうなんです、酔っぱらって指揮しているんですね。それでも軌道はぴしゃりと決まっていました。

## 9 . キャバレー

もう今ではキャバレーなんて何？という人が多いでしょうね。神武景気が長く続いて高原景気と呼んだ好景気時代の最中、能登は漁業、林業、織物景気に沸いていた時でした。宇出津港埠頭には杉、アテなどの丸太、薪炭などが常時山積みされ、新湊行きの船積みを待っていました。

そんな時代背景でバーやキャバレーが宇出津、小木、飯田に林立していました。

私も先輩に連れられて何度か足を踏み入れましたが、楽しい思いよりも惨めな思いをしたものです。その理由は、帰港した漁師たちのホステスに対する気前よさにありました。桁外れの収入ですから札びらの使い方も半端ではありません。吾々にはとうていそんな真似はできませんでしたから。

漁網の手入れが終わる半年くらい後、再び出漁する小木港では北島三郎の歌が鳴り響きサケ・マス船団やイカ釣り船団で埋め尽くされ、ホステスのお姉さんたちの群れが船影の霞むまで黄色い声を張り上げていました。

もう一度だけでも、そんな光景をみたいものです。

## 10 . 38 豪雪

成人の日の夕方から降り始めた雪は、翌日明け方には1mを超える積雪となって、北陸地方は陸の孤島と化しました。

能登内浦は能登地方でも最も積雪しない地域ですが、宇出津でも屋根の雪降ろしをしなければならぬ大雪となり、日常生活が全くマヒ状態に陥りました。

建設中の能登線は37年の年末に松波St構内の軌きょう（バラストの入っていない状態）敷設がほぼ終わりかけた状態でした。

断続的に降る雪であらゆる生活機能が停止することおよそ3週間、大動脈の鉄道がようやく運転が開始されました。しかし、建設工事の再開は3月初旬を待たなければなりませんでした。約2ヶ月間も仕事がなく、毎日、ダルマストーブのお守りで過ごしました。

工事再開の当日、資材運搬用のモーターカーが松波駅構内で脱線するハプニングが発生。レールの頭が見えたり見えなかったりの積雪量で再開しましたが、その原因は年末にレールを50cmほど空けたままになっているのを失念して走行したためと分かりました。幸か不幸か、傷害者なし、車両異常なしと、笑い話で済んで胸を撫で下ろしました。

### 11．九里川尻の軟弱地盤

九里川尻駅付近は高さ5mほどの盛土で路盤築造されています。この一帯は相当昔だと思いますが入り江を埋め立てて耕作地としたところで、地盤の支持力が非常に弱いその上部に5mの土を盛ったため、軌道敷設する頃は15cmも沈下していました。この対策として、SL運転で発生する石炭殻を補充して正規の高さに合わせました。

それより2年前の路盤工事中では、10mほど離れた田面がじわじわと盛り上がってきたそうで、とんでもないところに影響が出てくるのに驚きでした。

### 12．宗玄酒造

恋路海岸を過ぎてトンネルを出ると、宗玄酒造の酒蔵の裏手すぐに線路が走っています。この付近で工事をやっている時は本当にいい香りが漂っていました。

ちょっと一服や、弁当の時間はその近くに誰となく集まってきて、枕木に腰を降ろし一杯やっているような雰囲気を楽しんでいました。10月から仕込み時期になります。一度廃線敷きを訪れてみては如何ですか。

### 13．終わりに

廃止されることが決定的になった昨年6月に、宇出津駅から蛸島まで乗り納めをしました。あらかじめ建設当時の写真をファイルに入れ、運転席の横のフロントガラスに張り付くように過ぎゆく風景を眺め、ファイルと見比べながらの約1時間の乗車でしたが、様々な往時の出来事が脳裏を去来しました。

能登線は消滅しましたが、私の青春の思い出は不滅です。