

軌道工 新海庄吉

電車につきものの「ガタンゴトン」という音。この車輪がレールの継ぎ目を通しての音をできる限り小さくすれば、騒音は小さくなり乗客の乗り心地は向上する。そのため線路の整備作業を担当するのが「軌道工」。むろん安全面での責任も重大だ。終電が通過した後の深夜作業がメインとなる。「知られざる」工事の実情とは…。

父の紹介で土木工事の世界へ

軌道工・新海庄吉は、一九八〇（昭和五十五）年東京生まれ。普通高校を卒業後、四年ほどフリーター生活を続けていたが、

「父が建設機械のリース業をやっていた、そのレンタル先の会社の一つに今の勤務先があったんです。それで、こういう仕事があるけどやってみないか、ということで紹介されて」

特に建設業に興味があったというわけでもなく、予備知識も何もない状態で飛び込んだ。

「工業系の高校を出たわけでもなく、建築とか土工の仕事も全くわからないまま入ったもんか、作業の時間帯が真夜中だったということも知

らない。右も左もわからず先輩方に怒鳴られるが、一から覚えていった感じです」

集中力を切らさず、休憩も取らず

「軌道」とは、レール、枕木、道床などの線路を構成する構造物のこと。軌道工は、線路を電車が安全に通行できる状態に保持し、また場合によっては新しいレールを敷設する役目も担う。レールを取り外しての作業が中心となるため、電車の運行を妨げないように、ほとんどの仕事を終電から始発までの深夜に行うことになる。

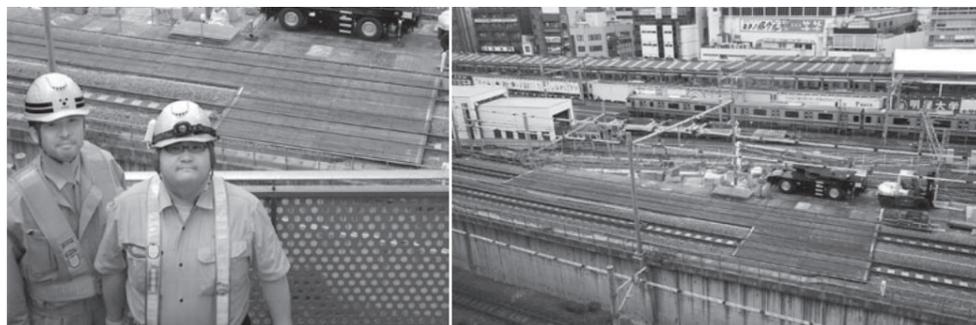
「路線が複数あるところだと、線によって終わる時間がまちまちなんですね。で、終電が通った線路から作業を始めるんですけど、初めころでがむしゃらにやったりすると、ついとなりのまだ電車が走っている線に入ってしまった」「何入ってんだ」って怒られたりしました」

終電から始発まで、地方なら約五時間ある場合もあるが、都心の山手線ともなれば一時から四時までのわずか三時間という短期決戦になる。「基本的に、この仕事って休憩がないんですよ。始発電車に間に合わせるっていうのが絶

KEEP

守り、伝えること

限られた作業時間内で、集中力も切らさない。
始発までに必ず終わらせるのが使命



左/山手線の現場で、新村作業所長(左)と。
右/[線路]は電車のためのスペースであり、多くの線路が交差する中で作業する人員や重機械の足場としては不安定。そこで軌道工が写真のような木製の覆工板を設置して、作業しやすい環境を構築する。(提供:鉄建建設(株))



現場のプロフェッショナル KEEP & CHANGE

対なんで、万が一休憩入れたために時間が押し
たりしたら取り返しがつかない。限られた時間
で終わらせなきゃならないんで、集中力を切ら
すことはありません。ボーっとしてたら叱られ
ます(笑)」

自分たちが仕事をしなければ 電車は走らない

「当たり前のようにですけど、車はタイヤがあ
ればたいいの道は走れる。でも電車は僕たち

が仕事をして線路を作らなければ絶対走れない。
しかもレールには誤差何ミリ以内っていう基準
があって、その基準内に納めないといけない。
そういうシビアなものを作って、電車を走らせ
てるっていう自負みたいなものはありますね」

新海が現在従事している現場は、JR山手線
の一部区間。線路閉鎖やその解除の手続きにか
かる時間を除くと、実質作業時間は二時間半ほ
どしかない。作業区域も非常に限られている中、
重機作業や保守用車への重量物積み込みのため
の工事用通路の確保などを担当する。

作業所長の鉄建建設・新村将隆は、

「短時間、狭いスペース、設備があちこち点在
しているなど、鉄道工事ならではの制約が数多
くある中で、作業責任者として状況確認、時間
の管理、搬入計画や人員配置など、細かいこと
まで検討してくれています。工事の際には『営
業線工事保安関係標準仕様書』をはじめいろい
ろな通達文書があるんですが、新海さんはそう
いう文書やレールの成り立ちまでしっかり把握
した上で、日々の施工管理に役立てていますね」
と、その勉強熱心さを頼もしげに語った。

電車を通すやりがいを感じてほしい

「自分が入ったころは『見て覚えろ』みたいな
やり方がまだ主流でしたが、今それをやると若

い人がついてこないし、わからないことがその
ままになっちゃう。ある程度は厳しくもしまし
ますが、一つ一つ丁寧に教えるようにしています」
軌道工事の最後の仕上げは、敷設し終わった
レールの目視による確認。軌道工がレールをの
ぞき込んで、傾きや曲がりをチェックする。熟
練者になると、見ただけでどこを何ミリ補正す
るかを判断できるようになる。

「最低でも三年は見てないとわからないでし
ょうね。3Kとか昔ながらのイメージが強くて
若い人がなかなか入って来ませんが、若手を入
れるために環境を変えるっていうっても、夜やる
のが大変だから昼にやりましょうかっていう仕
事でもない。一日何十万人もの足を支えて電
車を通してっていうやりがいはすごくあるん
で、それが伝わるといいなと思います」



左/重い車両が日々無数に通過するため、レールの傷みの進行は早い。
写真のように曲がった状態を放置すると、脱線事故の原因となる。
右/敷設し終わったレールの幅を検測する器械。
レール幅にも厳しい規定があり、調整はミリ単位で行われる。



しんかい・しょうきち◎1980(昭
和55)年、東京都生まれ。建機リ
ース業の父の紹介で、鉄道の保
線・軌道工事を主に手がける川名
産業に入社。都内を中心にJRほ
か各社の鉄道工事に従事し、現在
は鉄建建設株式会社に出向。軌
道作業責任者資格取得。

CHANGE

応じ、変えること

「自分たちが直さなければ線路は走れない。
普通に電車が動いていることがやれたことの証明」