

その四

モッコから一輪車まで

徳川幕府は印旛沼の干拓工事を、田沼意次が老中だった明和、安永の頃と、水野忠邦が老中だった天保の頃と、二度手をつけながら、二度とも失敗している。田沼も水野も工事の途中で老中をやめさせられたので、計画も中止になってしまったのだから、工事の失敗とばかりはいえないのだが、それにしても難工事ではあったらしい。

前にも引用した「続保定記」には、沼底の土を、四斗桶とロクロを使って引上げる装置が図入りで紹介されている。今ならクラムシエルやユニボなどの建設機械が活躍するのだろうが、天保時代にはこんな装置でも相当な威力だったのだろう。

同じ天保の頃、大阪では川が浅くなって舟の運行にさしつかえるようになったので、町中の川ざらえをやった。その土砂が集められて天保山となり、その後大阪の新名所になったというから、土砂の量は大へんなものだった。

このときの運搬には荷車が使われた。カネや太鼓で、お祭り騒ぎだったらしい。今ならダンブカーであつという間だろう。そのかわり、今の土建屋はガラのスて場に困っている。

土方の仕事は、昔も今も、ただ二を掘るだけではない。掘った土をはこぶのも大事なのだ。遠くへ棄てに行く場合もあるし、現場内で横持ちすることもある。掘った穴を埋めもどすのも土方の仕事だ。今はユニボで掘り、邪魔になればブルドーザーで、ダアッと押してしまふけれど、つい二十年ほど前はそう簡単にはいかなかった。そういう機械が一般に使われるようになったのは古い話ではない。

昔、日本人の頭にまだチョンマゲがのつていた時代には、土方の小運搬はもっぱら、モッコを使った。大三尺といつて一米四方もある大モッコに土を山盛りにして、

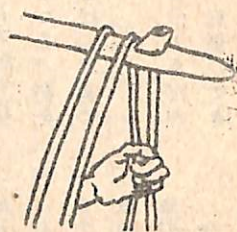


二人でかついた。後棒が先に肩を入れて待つと、先棒が腰をきる。土方稼業は掘り方がどれだけでできるか一人前か否かを区別されたが、一枚一本(モッコ一枚、棒一本)の渡世といって、土かつぎが人並みに出来なければ、一人前とはみとめられなかった。人並みというのは目方にして最底三、四十貫をかつぐことである。それだけのものをかついで、せまい歩み板を平気で渡れるようであれば、一人前の土方とはいえなかった。

つぎ棒といって、甲組二人がかついでくるのを、乙組二人が途中で待つて肩をかわるやり方がよく行なわれた。甲組と乙組がありあって競走になるので仕事がかどったという。

明治時代に入ると、トロッコ、リヤカー、猫車(長方形の箱に車輪二つをつけたもの)、バイスケなどが使われるようになった。

トロ線の引き方が土方の技術の一つになった。線路の勾配のつけ方でトロッコおしが楽にもなり苦しくもなるからだ。口で言うのはやさしいが、現場の地形や条件にあわせて、往きは下り勾配、もどりは上り勾配になるようにトロ線を引くのはやさしい仕事ではなかった。レールの継ぎ目が狂えばトロは脱線して仕事がかどらぬばかりか、下手をすれば怪我が出るのだ。



手ねりのコンクリート打ちでは、砂バラスの小運搬にセメント樽を七分目に切ったものが使われた。昭和の初めまではセメントは今のような紙袋でなく、木製の樽に入っていた。その樽にバラスを山盛りにして、しかも二段に重ねてはこんだというから大したものだ。おそらく百キロをこえていただろう。

ついでにいえば、今のセメントは一袋四十キロしかないのに、それがかつげない土方がふえてきた。十数年前までセメントは一袋五十キロで、それを二つ重ねてかつぐ者はそう珍しくなかった。これは私自身の経験でもある。

今は年をとったし、病氣ばかりしているのでめっきり体力がなくなつたが、私にも百二、三十キロをらくにかつげた時があつた。自慢話めくけれど、私は身長が一六〇センチ、体重も五〇キロたらずの貧弱な体で、若く元気なときでもそれ以上ではなかった。十七、八のころには、三十キロぐらゐの物をかついてもフラフラしていた。

それが坑夫、仲仕、土方、嵩などの仕事をしてるうちに次第に強くなって、三十才前後には、酸漿ボンベ(約百十キロ)なども平気で肩にのせるようになった。生まれてからの意地っ張りで、人に負けるのが大嫌いだったから、歯を食いしばっているうちに、自然にきたえられ

たのだと思う。

だから、自慢をするのでなく、人間は本人の意志ときたえ方次第で強くなれるのだと思つていて、私でさえそうなのだから、他の人にも出来るだろうと思うのだ。

もつとも、今の土方は重い物をかつぐことが少なくなつた。私のころにはイヤでも重い物と取り組まなければならなかったが、今の人はその必要がないのかもしれない。セメント一本五十キロが四十キロになり、手練りのコンクリート打ちでも、骨材(砂、バラス)も皿がごでかつぐのでなく、一輪車ではこぶ時世なのだから。

私にはセメント樽で、砂やバラスをはこんだ経験はないが、皿かごはよくかついた。直径六〇センチぐらゐの深さのない、文字通り皿のような形のカゴに、砂なら山盛りにして、それをスコップでたたきつけて、もうこれ以上は盛れないというほどにして、棒の前後にロープでつづてかつぐのだ。一荷が一輪車一台分より多かったように思う。勿論、歩み板も渡らなければならぬし、カネ勾配(四十五度)より急なサンバンシものぼらなければならぬ。忙がしいときにはサンバンシも争つて



かけ上った。

皿カゴをかつぐにはコツがあつて、前後の荷の重さが同じでなければならぬのは勿論だし、棒の真中が(肩ではなく)背骨の上ののるようにかつき、つねに重心をとることを心がけねばならない。

歩み板を渡るときは、板の弾力に注意しなければならぬ。ことに何人もの仲間と一緒に渡るときには、前の人の足の上げ下しに自分の足をあわせないと、板がしなるから、その反動にはねられて落ちてしまう。

だが、皿カゴで一番おぼえなければならぬのは、荷をあげるときのコツだ。目的の場所へ来てから、一々カゴをおろし、手であけていたのでは間にあわない。

前後のカゴのロープを両手でにぎり、肩をひねって棒をはずすのだ。棒が肩からはずれた分だけロープがずれて(前頁図参照)カゴがひとりで廻り荷がこぼれる。荷をあけてしまつと、腰と肩で拍子をとって棒をはねて肩にのせるのである。手は一切使わない。

人がやっているのを見ると、やさしい仕事のようだが、肩のひねり方にコツがあつて、素人にはすぐ真似のできることはない。上手になると、前後二つのカゴからあけた砂がバラバラにならず、一山にかためてあけられるようになる。

皿カゴはもう近頃は見られなくなったが、カートも使わなくなった。以前は道中の足もとさえよければ、皿カゴよりカートの方がよく使われた。鉄製の二輪車で一度にはこべる量も皿カゴより多かった。何よりもかつぐのと車を押すのでは車の方が楽だからだ。

今から十五年ぐらい前は、コンクリートの運搬などは、どこでもたいていカートを使っていた。大体、八台で一立米ぐらいになる計算だった。しかしコンクリート打ちにポンプ車が使われるようになった頃から、カートは現場から姿を消し、一輪車がそれに替るようになった。

カートは二輪車なので、カブが切りにくく、道巾も広くなければならず、それに一輪車とくらべて重いのが欠点だった。一輪車なら道板一枚で走れるのに、カートだと板を二枚並べなければ通れないのだ。

それに、カートの車輪は鉄製の輪にゴムをまいただけで丈夫ではあつても弾力がないのにくらべて、一輪車の車輪はタイヤなので、あつかいやすい。また値段も一輪車の方が安いのである。

今はどこへ行っても一輪車ばかりだから、ここでその説明をする必要はないと思う。