

鉄道ひとつばなし3

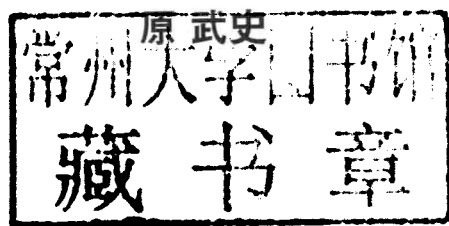
原 武史



講談社現代新書

2095

鉄道ひとつばなし3



講談社現代新書

2095

N.D.C. 686 254p 18cm

ISBN978-4-06-288095-4

講談社現代新書 2095

鉄道ひとつばなし3

二〇一一年三月二〇日第一刷発行 二〇一一年四月一二日第二刷発行

著者 原 武史 はら たけし © Takeshi Hara 2011

発行者 鈴木 哲

発行所 株式会社講談社

東京都文京区音羽二丁目二二二 郵便番号 一一一八〇〇一

電話 出版部 〇三―五三九五―三五二一

販売部 〇三―五三九五―五八一七

業務部 〇三―五三九五―三六一五

装幀者 中島英樹

印刷所 凸版印刷株式会社

製本所 株式会社大進堂

定価はカバーに表示してあります Printed in Japan

本書のコピー、スキャン、デジタル化等の無断複製は著作権法上での例外を除き禁じられています。本書を代行業者等の第三者に依頼してスキャンやデジタル化することはたとえ個人や家庭内の利用でも著作権法違反です。R(日本複写権センター委託出版物)

複写を希望される場合は、日本複写権センター(〇三―三四〇一―二三八二)にご連絡ください。落丁本・乱丁本は購入書店名を明記のうえ、小社業務部あてにお送りください。送料小社負担にてお取り替えいたします。

なお、この本についてのお問い合わせは、現代新書出版部あてにお願いいたします。



目次

序

第1章 至福の鉄道旅

山陽本線をゆく(上) 14

山陽本線をゆく(下) 23

「うなぎ弁当」を食べ歩く 32

茨城あんこう鍋紀行 36

消えた駅弁 40

13

第2章 昭和の面影

国鉄・靖国・摂政——昭和天皇の最晩年 46

電車特急と団地 50

45

3

第3章

駅の記憶

上尾事件とは何だったのか 54

池田大作と鉄道 58

一九七四年の中央線車窓から見えた看板 62

武田百合子と河口湖駅 68

知られざる駅前商店街——羽黒下 72

駅の記憶 1——天王寺 76

駅の記憶 2——倶知安^{くつちやん} 80

駅の記憶 3——原町田 84

駅の記憶 4——立川 88

第4章

鉄道から読む・鉄道で遊ぶ

現天皇、通勤型電車に乗る 94

第5章

文化としての鉄道

東大合格上位校と鉄道 98

建御名方神の逃走 102

時刻表を旅する 1 — 鹿児島県 107

時刻表を旅する 2 — 新潟県 112

二つの線が接近・別離する 10 の型 116

駅名が人名になる 120

『ひとり日和』と京王線 124

『OUT』と西武拝島・新宿線 128

電車にずっと乗ってゆくとはどういうことか？ 134

安全と「安全」 139

鉄道と読書 142

飛行機と鉄道 — 大失敗から考える 146

音楽と車窓 150

鉄道博物館を見学して 155

第6章 私鉄沿線文化論

西武社員が見た関西私鉄 160

新京成と団地 164

ト部亮吾と東急田園都市線 168

「メトロホームウェイ71号」に乗る 172

百合ヶ丘と新百合ヶ丘 176

TJライナーに乗る 180

小林一三記念館と手塚治虫記念館 184

第7章 海外の鉄道に乗る

エルサレムの路面電車 190

ソウル地下鉄ふたたび 194

ワルシャワの地下鉄 198

モスクワの地下鉄 202

オレンコ駅前にて——ポートランドのマックスふたたび 206

第8章

日本の廃線シンポジウム

日本の廃線シンポジウム（上）

212

日本の廃線シンポジウム（下）

227

あとがき

243

駅名索引

254

211

鉄道ひとつばなし3

原 武史

講談社現代新書

2095

——なぜ、鉄道がそんなに好きなのですか。

講談社のPR誌『本』一九九六年一月号から連載している「鉄道ひとつばなし」は、二〇一一年一月号でちょうど十五年を迎えた。回数でいえば、百八十回である。十五年間も続けていれば、こういう質問が飛んでくるのも一度や二度ではない。

しかし、それにどう答えたらよいのか、自分でもよくわかっていない。父親からの影響については、『鉄道ひとつばなし』（講談社現代新書、二〇〇三年）の「あとがき」で触れた。ほかにあるとすれば、小学校時代の体験だ。『滝山コミュニケーション一九七四』（講談社文庫、二〇一〇年）に詳述したような、通っていた小学校に形成されたコミュニケーションから逃げ出したいという衝動に根差しているのは、ほぼ間違いない。その衝動をかなえてくれる媒体が、私の場合、鉄道だったのだ。

組織が強いるコンフォートミズムの圧力から逃れようと、不意に電車に飛び乗る。すると、おそらく生涯に一度も言葉を交わすことすらない客たちが乗り合わせている。車窓から見える家々の一つひとつが、自分とは無縁な生活を営んでいる。そういう風景を見てい

ると、自分の属している組織がいかにちっぽけなものかがわかってくる。見知らぬ駅で降りてみる。改札口で駅員に切符を渡して外に出ると、見たことのない商店街が広がっている。それらの風景は深く脳裏に刻まれる。車内、車窓、駅、駅前などの光景を眺めること自体が、精神の癒しにつながっている。

日常生活にストレスを感じたとき、山に登ったり、一人自然と向き合ったりする人もいるだろう。しかし、私はそれほど孤独に強くはない。話さなくてもいいから、具体的な人間の表情や、長い年月を経て暮らしてきた人々のぬくもりが感じられるところにいたかったのだ。そうした人々の生きざまを通して、ほかでもあり得たかもしれない自らの人生を想像してみたかったのかもしれない。

教会や広場が事実上存在しない日本では、鉄道こそが最も不特定多数の人々が居合わせる公共的な空間となってきた。

近年、鉄道の人気が高まっているのは、定年退職して職場から離れ、子供は結婚し、配偶者とも死別して家族も崩壊し、一人になる高齢者が増えつつあることとおそらく無縁ではない。小学校時代の私がコミュニケーションから逃れたいという動機から鉄道に魅せられていたとすれば、彼（女）らは逆に失われた共同体に代わる何かを求めて、鉄道を「発見」し

たのではなからうか。

もしネットが使えれば、ブログやツイッターを通して他者とつながることができるかもしれない。だが、ネットが使えない高齢者は少なくない。それにネットはあくまで、仮想的な世界でつながっているだけであって、実際に対面しているわけではない。鉄道は、一定の料金さえ支払えば誰でも乗ることができ、たとえ言葉を交わさなくても、顔の見える他者と同じ空間と時間を共有する。赤の他人が乗ることはまずあり得ない自家用車とは、この点が決定的に違う。

何も指定券を買い、前日から身支度を整え、新幹線や特急に乗るばかりが鉄道旅行とは限らない。家の近くを走っている電車にぶらりと乗ってみるだけでもよい。退職すれば、もう毎日決まった時間に満員電車に無理矢理押し込まれる必要もない。それまで乗ったことがなかった時間帯に乗ってみるだけで、新鮮な発見があるはずだ。

鉄道は昨日と同じ日常を確保し、昨日と同じ時間に多くの人々を乗せて走っている。おそらく明日も。明後日も。線によつては百年以上も続くその繰り返しだが、地域に住む人々の集合的記憶を形成する。とりわけ同じ線を長く利用してきた高齢者にとっては、それが心の安らぎにもなる。だからこそ、高齢化の進む地域社会から鉄道が消えることは、単に線路がなくなるだけにとどまらない損失をもたらす。

クルマ社会になれば、運転のできない高齢者の外出手段が奪われるだけではない。住民の集合的記憶そのものが、解体されてしまうのだ。鉄道がなくなつた地域に行くと、鉄道があつた時代の記憶を熱く語る高齢者が実に多いことに驚かされる。

だが、スピードアップによる時間短縮こそ最大のサービスと心掛けるＪＲ各社は、新幹線をどんどん建設し、主要幹線に特急を走らせる代わりに、夜行列車を廃止し、普通列車でも対面式のボックス席を廃止し、採算の合わないローカル線を切り捨てたり、第三セクターに転換したりする。ローカル私鉄は次々と廃止に追い込まれる。第８章「日本の廃線シンポジウム」は、廃止されたＪＲのローカル線やローカル私鉄たちの叫ぶ、怨嗟と諦観の入り交じつた声を集めたものである。

出版社も「鉄道ブーム」にあやかつて、競うように鉄道関連本を次々に出している。しかし、その多くは地図や写真、あるいはデータが主体であり、鉄道と人間の関係を深くえぐつたものではない。

吉村昭『東京の戦争』（ちくま文庫、二〇〇五年）や宮脇俊三『増補版 時刻表昭和史』（角川文庫、二〇〇一年）が書いているように、空襲や終戦のような非常時に際しては、電車や列車が走っているという事実そのものが、見る者の精神に深い影響を与えたのである。本書の第６章に収録した「ト部亮吾と東急田園都市線」でも触れた昭和天皇の侍従、ト部亮吾

は、食道ガンに冒されてなお、東急田園都市線に乗って青葉台から長津田^{ながつた}に行き、上り電車で座って都心に向かう生活を変えなかった。たとえ首都圏の通勤電車であろうと、いつものように電車に乗るといふ行為自体が、精神の平衡を保つのにどれほど役に立っていたかを思わずにいけない。

連載をまとめた前掲『鉄道ひとつばなし』や『鉄道ひとつばなし2』（同、二〇〇七年）に比べて、本書の異なる点があるとすれば、以上のような観点を意識して書かれたものが多いことだろうか。鉄道という媒体は、組織や集団から離れて一人になることもできれば、逆に孤独から脱却して社会における自らの存在を確認することもできる。この両義性こそが、鉄道の最大の魅力ではないか。本書全体に流れる通奏低音を聴きとっていただければ幸いである。

本書の形式は、前掲『鉄道ひとつばなし』『鉄道ひとつばなし2』にしたがった。連載当時と現在との間に、事実や判断の違いが生じている場合には、できるだけ現在に合わせて本文に修正を加えるか、カッコを挿入してその違いを明記した。鉄道の時刻表では二十四時制をとっているため、例えば午後六時は十八時と表記するが、本書では十二時制に統一し、午前、午後を適宜つけた。

目次

序

3

第1章

至福の鉄道旅

13

山陽本線をゆく（上）

14

山陽本線をゆく（下）

23

「うなぎ弁当」を食べ歩く

32

茨城あんこう鍋紀行

36

消えた駅弁

40

第2章

昭和の面影

45

国鉄・靖国・摂政——昭和天皇の最晩年

46

電車特急と団地

50

第3章

駅の記憶

上尾事件とは何だったのか 54

池田大作と鉄道 58

一九七四年の中央線車窓から見えた看板 62

武田百合子と河口湖駅 68

知られざる駅前商店街——羽黒下 72

駅の記憶 1——天王寺 76

駅の記憶 2——倶知安^{くつちやん} 80

駅の記憶 3——原町田 84

駅の記憶 4——立川 88

第4章

鉄道から読む・鉄道で遊ぶ

現天皇、通勤型電車に乗る 94