

祝 鉄道開通
130 年

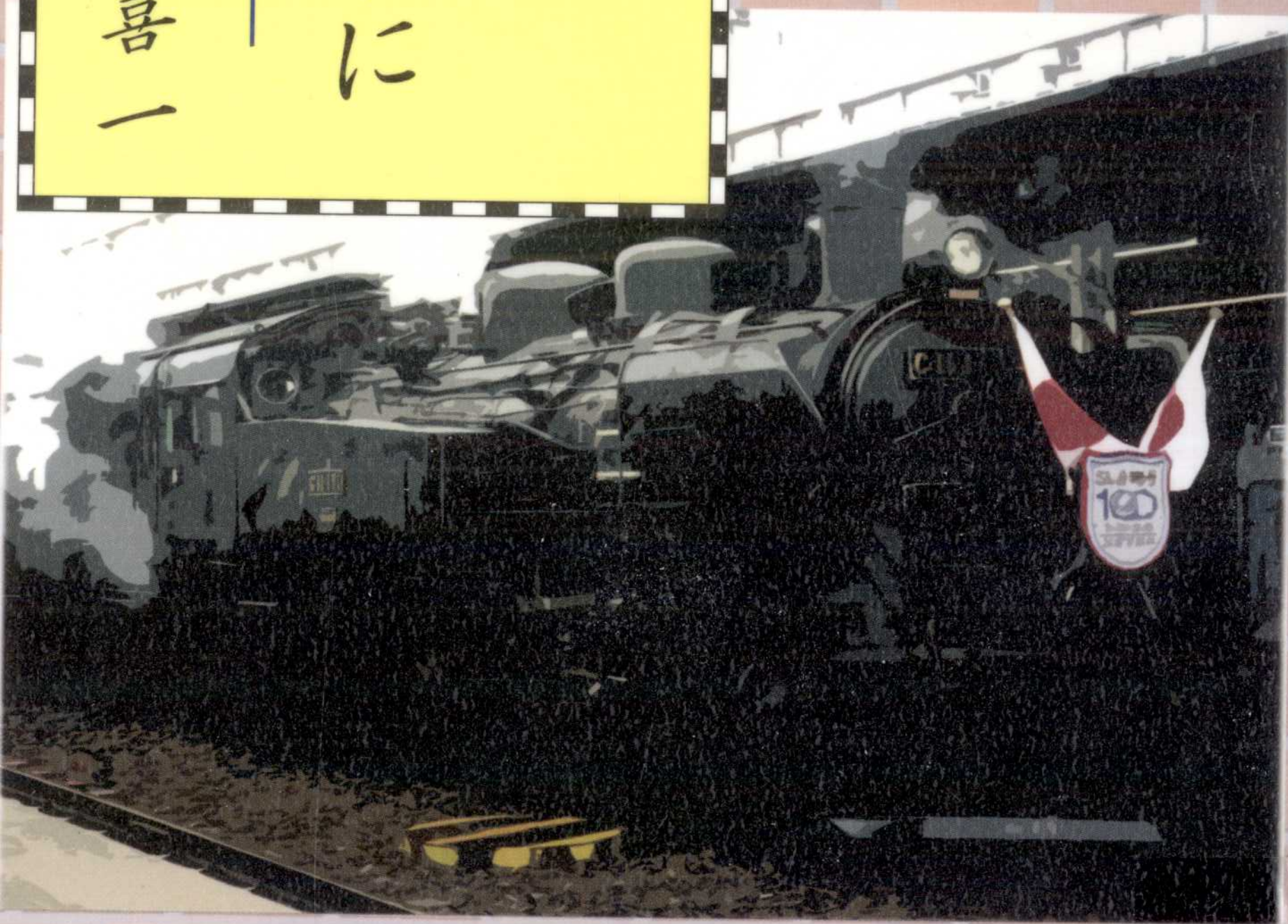
さこれど

汽笛よ

高らかに

— 文人たちの汽車旅 —

佐藤喜一



134174

佐藤喜一

さ
れ
ど

汽
笛
よ

高
ら
か
に

— 文人たちの汽車旅 —

江苏工业学院图书馆
藏书章



成山堂書店

著者略歴

佐藤喜一（さとう きいち）

1930年東京生まれ

東京都立大学人文学部大学院修士課程修了後、国語教師として都立富士・青山高校教諭を経て母校である都立新宿高校に24年勤務、退職後は駿台予備学校講師を勤めた。1999年4月、鉄道少年の夢を結実させるべく、〈郷愁と発見に満ちた鉄道エッセイ〉『汽笛のけむり 今いずこ』（新潮社）を上梓し、第25回交通図書賞を受賞。

されど汽笛よ高らかに――文人たちの汽車旅――

平成一四年九月一八日 初版発行

著者 佐藤 喜一

発行者 (株)成山堂書店

代表者 小川 實

印刷 東光整版印刷(株)

発行所 株式会社 成山堂書店

東京都新宿区南元町四番五一

(〒一六〇〇〇一一) 成山堂ビル

TEL 〇三(二三三三七) 五八六一

FAX 〇三(二三三三七) 五八六七

振替口座 〇〇一七〇一四一七八一七四

URL <http://www.seizando.co.jp>

E-mail publisher@seizando.co.jp

Printed in Japan ISBN4-425-96001-7

定価はカバーに表示してあります。

© 2002

目次

① 伊香保の宿から山科駅の別れまで——蘆花『不如帰』の旅路

1

② 「嗚呼 山林に自由存す」——独歩〈夢追い人〉の汽車旅

35

③ 停車場に詩情^{ほえじい}求めて

83

A 函館本線 ニセコ駅——『生れ出づる悩み』の一夜

B 上越線 新前橋駅——萩原朔太郎ゆかりの駅

C 平成筑豊鉄道 東犀川三四郎駅——小川三四郎のふるさと

D 「……小田急線は我が絹の道」——へ変わる新宿 あのこと……

④ 「……うたふがごとき旅なりしかな」——啄木・北辺のさすらい

115

イ 「……われ泣きぬれて 蟹とたはむる」

ロ 「さいはての駅に下り立ち……」

⑤ 鉄道開通70年 秋の旅——わが「聖地参拝旅行」の記

183

あとがき

218

扉写真摄影 南部忠恭

1

伊香保の宿から山科駅の別れまで——蘆花『ほととぎす不如帰』の旅路

東京は新宿駅。JRを始め多くの路線が交錯し、一日中乗降客が行き交い、迷路のように地下道が張りめぐらされていて、馴れない人に戸惑いを感じさせるマンモスターミナル。この駅の西端の地下ホームから、京王線が発車します。

この電車に乗って9・1kmの地点に、芦花公園という駅がある。特急・急行・快速といった列車には黙殺されてしまう小駅で、各駅停車ですと二十分程かかります。低い屋根の対面式ホームは少々鄙びた感じ。駅前に広場らしき空間はなく、線路と平面交差する駅前の道は、バスがやつとすれ違えるくらいの幅しかない。それだけに、地下改札口を出て少し歩をすすめると、まだ武蔵野の面影を偲ばせる風景が残っています。

狭い道を南に十数分歩くと、蘆花恒春園があります。現在は東京都の公園になっていますが、いうまでもなくここが徳富蘆花こと健次郎（明治元年（1868）～昭和2年（1927））が居を構え、美的百姓たらんとして生活を始めた所、そして永住の地となった場所です。

都心から蘆花がこの地に住みついたのは、明治四十年二月のこと。当時このあたりは東京府北多摩郡千歳村粕谷と言われていました。京王電車はまだ走っていません。電車が走り始めるのは六年後の大正二年四月十五日からです。この駅も開通時には上高井戸という名で開業します。笹塚から西へ代田橋・火薬庫前（現・明大前）・下高井戸・上北沢、そ

してこの駅、さらに烏山（千歳烏山）・下仙川（仙川）・金子（つつじヶ丘）・柴崎・国領・調布までの12・2 km——これが京王電気軌道の創業時の路線でした。

開通の三ヶ月半程前、蘆花はこんなことを書き遺しています。

……儂は^{わし}少くも永住の形式を取って村の生活をはじめたが、果して此処に永住し得るや否^{いなや}、疑問である。新宿八王子間の電車は、儂の居村から調布まで已^{すで}に土工を終へて鉄線を敷きはじめた。トンカンと云ふ鉄の響が、近來警鐘の如く儂の耳に轟^{とどろ}く。此は早晚儂を此巢から追ひ立てる退去命令の先触^{さきふれ}ではあるまいか。愈^{いよいよ}電車でも開通した暁、儂は果して此処に踏止^{ふみとど}まるか、寧^{いっそ}東京に帰るか、或は更に文明を逃げて山に入るか。今日に於ては儂自ら解き得ぬ疑問である。

（「みみずのたはごと」〈大正元・12・29〉より）

近代文明をこよなく嫌って都落ちを選んだ蘆花ですから、こうした感慨ももつともでしよう。とはいふものの、結局はこの地を終^{つい}のすみかとしたのでした。

上高井戸が「芦花公園」と改称されたのは、蘆花の没後十年経った昭和十二年の九月一日です。この改称について文学散歩の野田宇太郎さんは、「……蘆花恒春園とせずに、蘆



戦前の京王新宿駅

花公園としてしまったのは、客引きのみを考える交通業者の浅慮というよりほかはない」(『文学散歩 第6巻』(蘆花恒春園))とひどく怒っておられますが、昭和生まれの鉄道楽人、さほど気にしてはいません。「……公園」とはあるけれど、文人の名が駅名として刻印されているのはありがたく嬉しい限りです。

というのも、全国の鉄道駅に文人の名を冠した名称の駅がきわめて少ないから。千円札にはなっているけれど「漱石」という名の駅はない。「鷗外」だってない。かろうじて見つけた文人ゆかりの駅名が、JR奥羽本線の「茂吉記念館前」。これと、漱石の『三四郎』のモデルとされる小宮豊隆の故郷にちなんで命名された、九州の第三セクター平成筑豊鉄道の「東犀川三四郎」(97ページ参照)くらいでしょう。その上、これらの名称は平成の世になってから改称もしくは命名されたもの。おまけに無人駅。芦花公園駅と比べると、歴史は浅いし乗降客も少ない。

よくがこの九十年近い歴史を持つ芦花公園駅に初めて下り立ったのは、開業から三十年経った昭和十八年四月のことです。その当時

の京王線ターミナル京王新宿駅は、ＪＲ新宿駅南口のある跨線橋から甲州街道を東の方へ下がり、明治通りとクロスしたその少し奥にありました。その年、その駅のホームの脇に面して正門のあった府立中学校に入学したぼくは、この駅から１１０型もしくは１５０型といったダブルルーフの鋼鉄製電車にガツタンガツタンと揺られてこの駅にやって来たのです。恒春園とは反対側北方約一軒の所に学校の農場があり、週一回午後になると農作業に従事するために。開墾から種蒔き、施肥、雑草取り、そして収穫という一連の作業をしました。

この年の十月二十一日、多くの大学生たちが学業を捨てて戦場に赴きました。冷たい雨の降りしきる中を、先輩たちは「撃ちてしやまん」を念じつつ、明治神宮外苑から出陣して行った。その一行をぼくたちは熱い眼差しで見送った。そんな時代です。国民総生産の掛け声の下、畑仕事に精出すのは当然の義務。「美的百姓」とはかなり違いますが、ぼくたちは快く農作業に励んだものでした。そんな想い出も甦ってくる駅――。

されど、蘆花さん、自分の没後にペンネームを冠した駅名が誕生するなどは考えてもみなかったでしょう。でも当時としては、この文人の名を持つ公園名を駅名とするのは、ごく自然だったと思われる。中学校国定教科書には、『不如帰』は載ってませんでした。『自然と人生』の中の「吾が家の富」とか「相模灘の落日」といった随想が組まれていて、

なじみのある文人でした。駅名になったって、決しておかしくはない。今でもこの駅を通るたび、あの少年の日々や当時読んだ文章を思い出して、人知れず懐かしく思う人、ぼく一人だけではないと思います。

この蘆花さんの小説作品を一つあげよと言われれば、やっぱり『不如帰』です。明治三十一年の十一月二十九日から翌年五月二十四日まで、兄である徳富蘇峰の主宰する「国民新聞」に連載されたこの小説、三十三年一月には単行本になって多くの人々に読まれました。尾崎紅葉の『金色夜叉』（明治30～未完）とともに多数の読者の紅涙をしばった作品で、初版刊行後、俳人高浜虚子は蘆花に書簡を送り、「小説に涙を落す火鉢かな」という句を添えたというエピソードもあります。

明治四十二年には百版、昭和三年九月には百九十版、部数にして五十万部も売れたとか。そして、百年以上経った今でも岩波文庫となって書店に並び、容易に読むことができます。ちなみに岩波文庫本は昭和十三年（1938）が初版、四十六年に改訂し、文庫本としての還暦にあたる平成十年（1998）には七十一版が出てますから、一世紀にわたるロングセラー作品といっていいいでしょう。でも、今の人々はたしてどの程度注目するのでしょうか。『金色夜叉』と同じように日々忘れ去られているんじゃないでしょうか。『不如帰』ほととぎすという読みすらあやしくなってきた。

どうして？ それを詮索することはしません。それよりも鉄道楽人としては気になることが幾つかある。それを追いかけてみることにしました。

『不如帰』の舞台は、上州伊香保温泉のとある旅館の一室で幕が開きます。冒頭を読んで見ます。（『不如帰』の引用は岩波文庫本によります。以下同様）

上州伊香保千明の三階の障子開きて、夕景色をながむる婦人。年は十八九。品よき丸髷に結いて、草色の紐つけし小紋縮緬の被布を着たり。

色白の細面、眉の間ややせまりて、頬のあたりの肉寒げなるが、疵といわば疵なれど、瘡形のすらりとしおらしき人品。これや北風に一輪勁きを誇る梅花にあらず、また霞の春に蝴蝶と化けて飛ぶ桜の花にもあらで、夏の夕やみにはのかににおう月見草、と品定めもしつべき婦人。

この「月見草」が、悲しき女主人公浪子さん。子爵片岡中將の愛娘で、前の月に男爵川島武男海軍中尉と華燭の典を挙げ、二人して伊香保に逗留しています。明治二十六年五月のことです。

浪子は八歳にして母を亡くします。一年程経って父は再婚します。新しい母は早くより英国に留学して西欧風の合理主義を身につけた婦人でしたが、浪子にはきわめて冷淡。浪子は情愛深き父だけを頼りにして成人し、「今まで知らぬ自由と楽しさのこのさきに待つ」ことを信じて、川島家に嫁いだのでした。

二人は上州の高原で花を愛で、蕨摘みをし、新緑の山々を眺めながら、新婚の悦びをわかちあいます。この二人に横恋慕する武男の従兄千々岩ちぢわという陸軍軍人や、千々岩と結託して富の蓄積を図らんとする政商山木、浪子に激しい嫉妬を抱く山木の娘豊子などの存在も綴られますが、浪子は「鷹揚おうようにして男らしく、さっぱりとして情深く、寸分鄙吝いんけんしい所なき」この夫に、全幅の信頼を寄せるようになります。

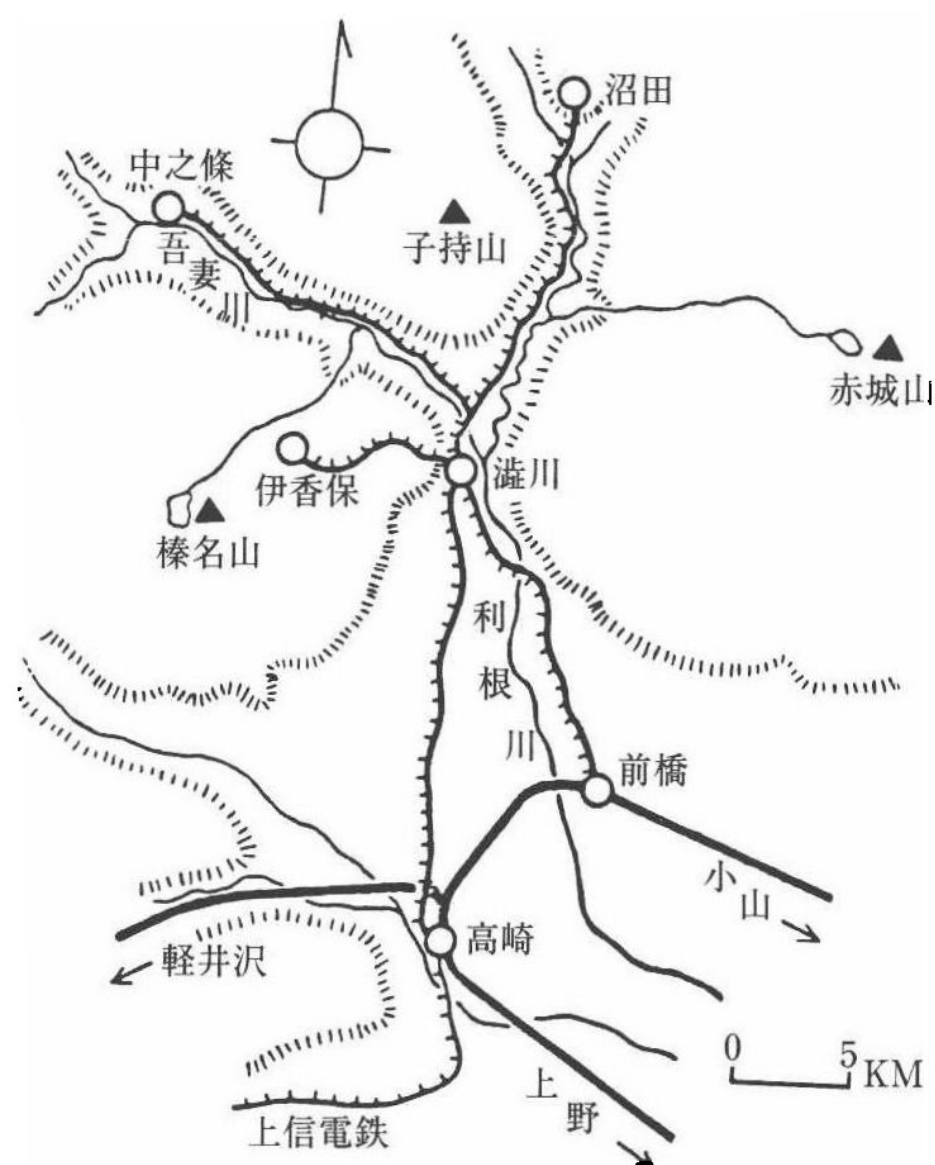
武男は職業柄航海に出て家を空けることが多い。その留守に、暴君のような夫を失って未亡人となりなにかと口やかましい姑によって、嫁いびりをされることもありました。浪子は夫の愛を信じて生きようとしています。航海先からまめに便りを寄越す夫、それに応えて文を認したためる妻。上編の末尾は浪子の手紙が二信並べられ、結びは「恋しき恋しき恋しき武男様」となっている。二人の間にはこよなき愛が深く育っていったのでした。

作品の最初に登場する千明ちぎらという旅館、現在「千明仁泉亭」として営業しています。どうして蘆花さんこの宿の三階の一室を序幕の舞台にしたのか。それは作品の執筆直前に愛

子夫人とともにこの地を訪れ、この宿に泊ったからでした。この時のことは、『新春』（大正7年）の中で次のように語られています。

私共が伊香保に参った第一回は、明治三十一年の五月でした。五月五日私共の第五回結婚日を過ぎて後に、其頃住んで居た逗子から伊香保に行きました。……姉婿の〇（注 大久保真次郎）が、其頃は高崎で牧師をして居ましたので、其處に一泊して、鐵道馬車で澁川へ往き、それから車（注 人力車）で伊香保に上りました。茶代をとらず物堅い、と姉婿に教へられて、私共は千明仁泉亭に着きました。仁泉亭は「世にふるはさらに時雨のやどりかな」のあの宗祇（注 飯尾宗祇〈1421～1502〉 室町時代末期の連歌師）が四百餘年前来宿して命名したものださうです。湯の池に元気な鯉が泳いで居たり、麓の路で折った八重櫻の萎れたのを湯に浸して置くと、生々と元気づくのを見ても、温泉の人に與ふる恵は分かる。仁泉は恰好の名と思ひました。……私共は見晴らしの好い三階の一室を與へられ、ここに二週 of 山の上の生活をしました。……湯好、宿好、眺望好——私は悉皆伊香保に惚れました。……

『不如帰』の序幕の舞台に伊香保を使つたのも、其印象が忘れられぬ為でした。



路線概念図（「餓多電盛衰記」より）

この文章によると蘆花は逗子から高崎へ来て一泊、そして次の日に伊香保へという足取りです。当時の交通事情としては当然の選択でしょう。一日で逗子から伊香保へという行程は無理だったに違いありませんから。

逗子から高崎までは汽車がありました。逗子・新橋間を官営鉄道、新橋・上野間は鉄道馬車もしくは俵、そして上野始発の列車に乗ったのか、それとも品川で下車して赤羽まで

日本鉄道を利用したのか、がはっきりしませんが、逗子・品川間が直通列車を利用して二時間少々、品川・赤羽間が一時間弱、赤羽・高崎間が約三時間かかるという時代です。高崎あたりで一泊は、当然のことでした。

次の日の鉄道馬車、これが気になります。

なにせ百年以上も前のこと、詳細がわからず迷っていたところ、

「鉄道ピクトリアル」に寄稿された小林茂さん（当時東武鉄道株式会社勤務）の文章に出あいました。題して「餓多電盛衰記——上州に咲いた五電車物語——」（昭和30年11月号・昭和31年2月号）。この文章は、上越南線開通（新前橋・沼田間 大正13年3月）以前に、渋川を中心にして広がっていた高崎電車・前橋電車・伊香保電車（以上明治43年開業）と、利根軽便列車（渋川・沼田間 大正7年）・吾妻電車（渋川・中之条間 大正9年）といった五系統の鉄道の生い立ち・活躍・消滅ならびに現況をまとめた意義あるレポートです。

これによると、蘆花夫婦が利用したのは前記高崎電車の前身である「群馬馬車鉄道」です。この会社は、明治二十四年四月に高崎から渋川を経て伊香保に至る馬車軌道の特許を取得し、馬車鉄の先輩である碓氷馬車鉄道（横川・軽井沢間 明治21年〈1888〉開業・明治26年4月 アプト式鉄道の開通によって廃止される）の施設を譲り受けて明治二十六年六月に着工、同じ年の九月一日に第一期線高崎・渋川間十二マイル五十七チェーン（約20・5 km）を開通させたということです。

ちなみにゲージは576ミリ（Ⅱ約一尺九寸）というのですから狭いレールです。馬六十頭、車輛二十輛を所有し、一時間毎に発車して渋川まで約二時間かかったそうです。

蘆花夫妻はこれに乗って渋川へ着く。その先は人力車。渋川・伊香保間が約十二キロ、標高差が五百メートルもある坂道ですから、はたしてどの程度で着くことができたか。現