

第二阿房列車

第二阿房列車
全一冊

1953年12月10日刊行

著者 内田百閒
うちだ ひやく けん

刊行者 竹内富子

株式 三笠書房
會社

東京都千代田區神田神保町二丁目
6504
電話九段關7483 振替東京 22096
9306

定 価 270円
地方価 280円

Printed in Japan

堀内印刷・徳住製本

第二阿房列車 目次

雪中新潟阿房列車

三頁

上野 新潟

雪解横手阿房列車

三五頁

上野 横手

横黒線 大荒澤

春光山陽特別阿房列車

七九頁

東京 京都

博多

八代

雷九州阿房列車 前章

東京 八代

一四五頁

雷九州阿房列車 後章

八代

熊本 豊肥線 大分

別府 日豊線 小倉 門司

一七九頁

第二阿房列車

雪中新潟阿房列車

一

上野新潟間の急行七〇一、七〇二列車、「越路」と云ふのに初めて乗つたが、その出足の速い事、走れば揺れる揺れ方が律動的で、線路の切れ目を刻む音も韻律に従つて響いて来る様に見える。發車の時刻が上野はお午の十二時半、丁度東海道線の特別急行、第三列車「はと」の東京驛發車と同時刻である。上野へ歸る新潟の發もそれから一時間足らず遅いだけで、上り下り共、大體晝間の明かるい内に全線を走破する。これから先、お彼岸を過ぎて日の暮れるの

が遅くなれば、夕日が車窓に射す頃に、新潟に著き、上野に歸るであらう。

上野と新潟の間を、この急行「越路」の走る上越線で行くと、丁度真中邊りに、日本一の長いトンネル清水隧道がある。その前後の勾配に備へる爲だらうと思ふ、「越路」の編成は馬鹿に短かい。東海道線や山陽線に十五六輛編成の急行列車は珍らしくないが、「越路」はその半分にも足りない七輛編成である。短かいから、山の勾配をらくに登つたり降りたりする。平地で脚が輕いのは尤もである。

もう一つ、途中の停車驛の停車時間が非常に短かい。一分はまだいい方で、三十秒停車の所もある。その事は上野驛を出る前の車内のアナウンスで注意した。ホームに出てゐて乗り遅れない様に、又見送りの人を車内へ入れない様にと云つた。停車中に見送り人が中へ這入るのは全くあぶない。座席にゐて見てゐると、人ごとながら、はらはらする。一昨年の初夏、鹿児島から歸つて來る時に、博多の驛で、發車するとすぐに急停車したので、何事かと思つた。後でボイに聞くと、特別二等車に這入つてゐた見送りの婆さんが、挨拶してゐる内に汽車が動き出したので、あわてて飛び降りたが、進行方向と逆に向いてホームへ足をつけたので、忽ち顛倒し、線路に轉落した。見てゐた者は皆、もう駄目だと思つて青くなつたさうである。しかし車

掌の執つた處置が迅速だったので、急停車が間に合ひ、車輪の外側ところがつてゐた儘で、無事に引き上げられた。話を聞いただけでも手の平に汗が出る。鐵道は見送り人の車内立入り就にいて、もつと親切に、だから徹底的に嚴重に官僚的に取り締まらなければいけないだらう。さう云ふ事を手ぬるくして、民主主義的な愛想顔をする云ふ法はない。

新潟へ行つてから會つた管理局の主腦の人が云ふには、その内にこの急行列車をもう一時間短縮する。東京新潟間を五時間に見せる。是非實現させたい。

それはいい話だ。いつからさうなりますかと聞いたが、そのところはまだ解らないさうである。

しかし今の儘でも不足はない。餘りに快適なので、乗つてゐて色色の事を思ふ。大きな、飛んでもない大きなソナタを、この急行列車が走りながら演奏してゐる。線路が東京から新潟に跨る巨大な樂器の絃である。清水隧道のある清水峠はその絃を支へた駒である。雄渾無比な旋律を奏しながら走つて行く。レールの切れ目を刻む音にアクセントがある。乗客はその迫力に牽かれて、座席に揺られながらみんなで呼吸を合はせてゐる様に思ふ。

新潟は初めてではない。

大正十二年の大地震より何年か前に行つた事がある。

その當時、陸軍教授を拜命し、陸軍士官學校の教官であつた。季節はよく覚えてゐないが、多分早春であつたかと思ふ。つまり年度末だつたのだらう。出張を命ぜられる事になつて、行く先も多少はこちらの希望が叶へられたので、私は京都へ行きたいと思つた。京都には同志社大學の先生に友人がゐたからである。ところが發令になつて見ると、私の出張先は仙臺である。甚だ氣に入らないが、さうときまつた以上、後から文句を云つても仕様がなない。しかし、どうせ何日かのお暇を貰つて東京を離れるなら京都へ行きたい。

京都へ行きたいが、仙臺へ行きたくないと云ふのではない。仙臺へも行つてもいい。仙臺は初めてである。まだ若かつたから、知らない所へ行つて見る興味はあつた。

そこで私は考へて、かう云ふ事にきめた。命に従ひ、仙臺へ出張する。その出張の途次、京

都へ立ち寄つて來よう。京都へ立ち寄るのは出張の途中でなければいけない。仙臺から一たん東京へ歸つて、更めて京都へ行くのでは、出張の途次と云ふ意味が成り立たない。仙臺から京都へ廻つて、東京へ歸る。東京へ歸るのは一ぺんだけにする事が必要である。

それで鐵道地圖を按じて、道順を研究した。仙臺から常磐線で平へ出る。平から磐越東線で郡山に出て、磐越西線を通つて、新潟へ行く。新潟から北陸本線へ廻つて、富山、金澤、敦賀を通り、米原に出て京都へ行く。大變な廻り道の様だが、仙臺から東京に歸り、東海道線で京都へ行くよりは、この道順の方が當時の里程の計算で二十哩程近い事を知つた。だから、その方から考へても、仙臺に出張した途中、京都へ寄つて來るといふ考へ方が成立する。

尤も道のりが少々近くても、東海道線よりは汽車が遅いから、道中が長くかかり、従つて旅費の點ではそちの方が高くつく。しかし出張のついでに行きたい所へ行つたと云ふ理窟を立てる爲には、錢金の事は云つてゐられない。錢金の本體は年度末の出張旅費だから、心配する事はない。

右の道順で京都へ行くとしても、もつと儉約する事は出來た。常磐線の平なぞへ行かないで、東北本線の郡山から磐越西線に乗る事にすればいい。仙臺から平へ出て郡山へ行くのは三角形

の二邊であり、すぐに郡山へ行けば、その一邊ですむ。従つて距離もそれだけ縮まり、さつき舉げた二十哩と云ふ數字がもつと多くなる。それを知つてゐながら平へ出たのは、一日の内に、太平洋岸の平から、日本海岸の新潟へ出て見たかつたのと、もう一つには、その少し前に開通した磐越東線と云ふ新線路を通りたかつたからである。阿房列車の病根は、何十年も前から兆してゐた事を自認する。

その時に新潟へ行つた。

だから新潟は初めてではない。間に何十年の歳月が流れてゐるにしろ、曾遊の地である。

今度新潟へ行つて見ようか知らと思ひ立つたのは、勿論用事などある筈はなく、新潟に格別の興味もないし、その他何の他意あるわけではないが、あつちの方は雪が降つて、積もつてゐると云ふので、さうすると、どう云ふ事になつてゐると云ふのか、それを一寸見て見たいと思ふ。

私は備前岡山の生れで、子供の時から餘り雪に縁はなかつた。若い頃東京に出て来て、東京を二番目の故郷に暮らしてゐるけれど、東京は岡山よりは雪が降ると云つても、空襲の冬には、積もつた雪が何日も解けなかつた事もあるけれど、北國の新潟の方の話を聞くと丸で見當がつ

かない。この歳になる迄、本當の雪と云ふものをまだ知らないと云ふ事を重大らしく考へた。

戦争になる何年前か前、一寸臺灣へ行つた事がある。その時聞いた話に、臺灣でも臺北近郊の山の頂には雪が降る。手近な所に草山と云ふ山がある。冬の朝、起きて見て草山の頂が白くなつてゐると、臺北市内の小學校は臨時休業になる。先生が生徒を引率し、叱咤しながら駆け足で草山の頂へ登つて行く。早く行かないと、遅くなれば解けて、何もなくなつてしまふ。子供は雪と云ふ物を、教科書で教はつても、見た事がなければ會得しないから、さう云ふ急な遠足をする事になる。

北國、奥羽の雪を想像する私は、臺北の小學生と餘り違はないかも知れない。鹿兒島阿房列車に書いた狀阡君が、今は新潟にゐる。狀阡の息子は東京の大學生で、時々私の家に來る。新潟の父母の許から歸つて來た時、新潟は雪が降つてゐるかと尋ねて見た。

「この二三日また降り續けてゐます」

「それで積もつてゐるのかい」

「そりや先生、雪の新潟ですもの」

「どの位積もつてゐる」

「今度来る時は、道ばたが一米メートルでした」

一米は三尺三寸。すぐその儘では解らない。三尺の秋水。七尺せきの屏風へいぶ。子供の時に學校で教はつた儘を覚えてはゐるけれど、一哩は十四町四十五間一尺三寸六分ださうだが、今では汽車でも哩を使はなくなつたから、覚えてゐて何の役にも立たない。しかし役に立たない事を忘れてしまふと云ふ事は出来ない。却つて役に立たない事程、いつ迄もはつきり覚えてゐる様でもある。

道ばたに三尺の雪が積もりつ放し。そこへ行つて見ようと思つた。

三

出掛けたのは二月の二十日過ぎである。それ迄、幾日もの間、毎日小春日和の様な暖かいお天氣が続いて、北國の雪を想像するのがよそよそしい様であつたのに、明日は立たうと云ふその前日になつて、思ひ掛けもない雪が朝から降り出した。

初めは牡丹雪であつたから、大して積もる事もなからうと思つてゐたが、次第に細かくなつ

て降り続き、午後ちゆう降つて夕方も止まず、暗くなつてからまだ降り続いたから、到頭積もつた。門を閉めに行くのに足許が悪く、下駄が埋もつてしまふ程になつた。

翌くる日、出立の日は、空は綺麗に晴れ渡つて、暖かい早春の日が照り灑いだが、下界は一面の銀世界である。家の玄關前の板屏の上に積もつた雪の高さが、六寸か七寸位ある。東京では大雪の内だらう。お午まへ上野まで乗つて行くタクシイが、往來の雪の爲に故障しやしないかと心配した。

新潟へ行くには途中に山がある。山には雪が降つてゐるだらう。新潟まで雪を見に行かなくても、道中の雪景色で堪能するに違ひない。ただ東京は、こなひだ内の様な暖かい上天氣續きで、もうすぐに春だと思つてゐる時、上野を立つてどの邊りから急に天地が冬に戻り、車窓の外に雪を見る様になるのかと云ふ事が、今までにさう云ふ経験がないので、随分楽しみであつた。

昨日の雪でその楽しみがふいになつた。東京がこの通りの雪景色であれば、上野を出てから先の郊外の、野原も田圃も雪におほはれてゐるに違ひない。汽車が走つて行つてその内に山が近くなり、もとからある雪が昨日降つた雪に續き、始めも終りも雪でのつべりしてゐるのでは、

ちつとも面白くない。私の家を出る玄關先から雪があつた。その雪が上越の山の雪に續き、新潟の雪に續いてゐるだらう。止んぬる哉と思つたが、旅程を變へて、出發を延ばすのも面倒臭う。

四

上野發十二時三十分の定時に、急行七〇一列車「越路」が走り出した。EF 58の電氣機關車である。だからゴヤの巨人が目くらになつて、按摩笛を吹いてゐる様な曖昧な電氣笛を吹き鳴らす。

EF 58は最新式の電氣機關車ださうで、別の煖房車を一車つけないでも、電氣機關車の中でその操作が出来ると云ふ。それが餘り新しいので、しよつちゆう故障を起こすと云ふ話を聞いた。現に私の乗つた日も故障だつたらしい。車内のアナウンスで頻りにあやまつてゐた。進行中になほさうとしたが、到頭うまく行かないので、高崎までその儘走つてから、機關車を取り換へると云つた。當日は雪上がりの暖かい日ざしが窓から射し込んで、それ程寒くもなかつた。