



空旅・船旅
汽車の旅



愛車の傍に立つ著者（横浜港にて）

阿川
弘之著



空旅・船旅・汽車の旅 © 1960 検印廃止 定価 280 円

昭和 35 年 4 月 15 日初版印刷 昭和 35 年 4 月 20 日初版発行

著者 阿川弘之 発行者 栗本和夫 印刷者 山元正宜

発行所 中央公論社 東京・京橋2-1 振替東京34 三晃印刷 求竜堂 大製KK

目次

一級国道を往く

機関士三代

スチュワーデスの話

おせっかいの戒め

ホノルルまで

アメリカ大陸を自動車で横断する

ゴア紀行

161 149 123 105 69 19 1

ちかごろ、わが国の自動車の数のふえ方は、まことにめざましいものがある。殊に小型車の増加がいちじるしく、十年間で三十倍以上になった。この調子でいくと、そのうちどんなことになるか——とにかく、村のアゼ道にも町の軒下にも、自動車は満ち潮のように、次第に充満し始めている。

自動車は、ことに自分の車は、便利なものだ。買い出しや郵便局通いに使っては自転車の代りをし、通勤に使っては市電や地下鉄の代りをし、遠出の旅に使っては、特急や急行列車の代りをする。美しい女性と同乗して静かな森の中へ乗り入れれば、もっとほかの物の代用にもなる。しかし、この便利なものを便利に使うには、道が良くなってはならない。道路と、それに附随する諸施設が整っていないと、便利な自動車は、その便利な性能を充分に發揮出来ない。家庭電化には配電設備のことを考慮しなくてはならないように、自動車のことを考えるからには道のことを考えなくてはならない。

それでは、日本の道路は一体どうなのか？——道路調査に來日した或る外国人の専門家は、日本の道は「信じ難い程悪い」と云い残して帰った。悪路の日本は、今では誰もが口にする、誰もが知っている常識であるが、果してどんな風に「信じ難い程悪い」のか？

妙なことだが、私のこれまでに経験した範囲で、どの地方へ行ってみても、その土地の運転手は、自分の所の道が日本一悪いと思いこんでいるようだ。何故そんなに、どこもかしこも「日本一悪い」ままなのか？自分で試みにハンドルを握って、日本国内の特定の悪路を、二千キロほど走ってみたら、どういう目にあうものか？それを調べて報告するのが、私たちの課題であり目的である。

実験の一つとして、私たちは十月（一九五八年）下旬、東北日本一周の自動車旅行をやった。使った車は56年のトヨペット・クラウン、走行距離は約千八百キロで、悪路といっても、走った道の九十五パーセントは一級国道——つまりわが国の代表的な（筈の）立派な（筈の）幹線道路である。東京から福島、仙台を通って青森へ出、それから裏日本の海岸沿いに秋田、新潟、直江津と南下し、信州に入って長野、軽井沢廻りで帰京した。所要日数は七日であった。「私たち」というのは、私ども夫婦と、同行のカクさんスケさんの四人である。カクさんスケさんは格別^{めだま}紳名ではなくて、雑誌「日本」の編集部^{編集}の賀来さんと、講談社の運転手の片根さんのことだが、便宜上カクさんスケさんと書いておくことにする。

わが国の道路のすさまじさについては、巷間^{ちやうかん}いろいろな冗談がいわれている。曰く、「陸の玄海灘」「洗濯板道」「ソロバン道路」「ロデオ・ロード」「ケ・セラ・セラ・ロード」（もうどうでも勝手になりやがれという意味）「泣く子も黙る道」「銀杏がえし」（胃と腸がひっくりかえるという意味）等々。さらに曰く、「廃ウエイ」「酷道」（国道）「陰道」（県道）「死道」（市道）「懲道」（町道）「損道」（村道）——。

これは自分で実際にハンドルを持って、苦難の「酷道」や「陰道」を毎日走っている人たちが、あきらめと苦が笑いの気持から、自然に誰からともなく云い出した言葉で、「玄海灘」も「銀杏がえし」も決して大袈裟な表現ではなく、自分でやってみれば、誰しも、何かもつと的確な表現がないものかとさえ思うようになるだろう。

アメリカ合衆国を自動車で旅して、穴ボコのある所があると、「前方にデコボコ道あり」(Rough Road Ahead!) という警告が、一マイルも二マイルも前からあらわれる。ヨーロッパでもやはりデコボコ道にはあらかじめサインが立ててある。

先年、日本でも、このデコボコを示す道路標識を立てようという話が出たが、さて全国で、一体何億本これを用意したらいいのか見当もつかないという結論が出て、沙汰やみになったそうだ。

日本が中東の後進独立国やアフリカの未開国なら仕方がない。工業生産に世界一を誇るものを二つも三つも持ち、敗戦後の復興ぶりを西ドイツと並んで賞讃されている国である。同じ交通の領域だけを見ても、日本国有鉄道の現況は、狭軌というハンディキャップさえ考慮に入れば、ヨーロッパの諸国に較べてそれほど見劣りはしない。どうして一体、道路だけが、こんなに片輪のような未発達状態に残されていたのか？

この疑問に対しては、誰からもなかなか確な答は得られない。幾人もの人に聞いたところや、私自身の考えたところを列挙して、読者識者の判断に委ねるよりはかはないが――。

第一は、昔の日本の軍部に責任があるという説である。ローマの昔から、道路は軍用道路として発達する傾向が強かった。こんにち西ドイツが、道路の舗装率一〇〇パーセントという数字を示しているのも、もともとナチスの軍用道路建設が相当大きな基礎になっているらしい。それに較べて、日本の陸軍は「海外派兵」にばかり熱心で、負けて国内戦をやるという頭が全く無かったから、道のことには関心が薄かった。日本の悪路は、軍の「必勝の信念」の置土産だというのである。

第二は、歴代政府の国鉄保護政策である。国鉄には、大正初年に鉄道院總裁をつとめた後藤新平の

ような、悪く云えば大風呂敷、良く云えば先見の明のある気宇の大きな人材が必ずしも少なくなかった。国鉄は政府の直営事業として全国の重^{たい}だった鉄道を併合統一し、赤字でも何でも津々浦々に線路をひいて大きな世帯を作り、次第に所謂国鉄一家のかたちを確立し、これに対する保護育成は行き届き、そうなるで一層人材も集まるし、代議士連中は地元の票かせぎに「我田引鉄」といって、鉄道をひくことを看板に掲げる事になり、日本人全体が、交通といえど鉄道のことだとしか考えないようになった。この風潮は現在も十二分に残っていて、私たち一般に、自動車は便利なものというより贅沢なもの、バスはほんのそこ迄の乗り物、旅行といえど先ず汽車に乗ってという頭が、どうしても抜け切らない。もっとも、抜け切らないのはあたり前で、その通りの状況が現存するからだが、問題はそれを「ちょっと変だ」と思うかどうかである。「国鉄一家」さんも国民一般も、なかなか、日本の交通を総合的な面から考えようとは思っていないだけでなく、国鉄にとつては航空機、高速道路、長距離快速バスはライバルだから、その国鉄の営業面に食い込んで来るような新しい問題には、陰に陽に反対を表明する傾向があるように思われる。

第三は、前のことの結果として、鉄道は鉄道省という一省を設けて運営管理されていたのに、戦前、日本の道路行政は内務省土木局の一部に委ねられたままであった。こんにちも、建設省の道路局という一部局に過ぎない。しかも、聞くところによると、同じ建設省の中でも、成績優秀な者は河川局に入り、同じ大学出でも、道路局にはカスが——と云って悪ければ、それ程優秀でない人物が廻された。そしてこれは、予算獲得の競争に端的に結果があらわれて、道路局はこれまで、予算の面でいつも河川局に押され、押し切られていた。その上、これは官庁共通の風として国鉄も似たようなものだが、

日本に数の少ない道路専門の技術屋は優遇されていない。事務系統と技術系統では、建設省内で課長のポストにつくの五、六年のひらきがある。

そのほか、第四第五の原因として、わが国が舟運の便に恵まれていたこと、自動車工業が発達していなかったことなどが、併せ考えられるだろう。

さてところで、私たちの実験旅行であるが、その前にちょっと、こういうことを考えてみて頂きたい。

私たちが旅客列車に乗って東京から青森まで旅行をするとして、さき頃の台風二十二号（一九五八年）の被害が気になるので、上野駅なり国鉄本社なりへ電話を掛けて、

「東北本線に、台風で鉄橋の落ちたところがあるそうですが、もう汽車は通るのですか？」と問合せたとしよう。すると国鉄では、

「さあ、どうでしょうか？ 鉄橋が落ちたとかいう話ですが、汽車が通るかどうか、ここでは分かりかねますから、とにかく仙台まで行ってみて下さい。仙台で訊いたら多分わかるでしょう」という返事である。

一か八か出発してみると、列車は大体市電より遅いぐらいの速度でしか走らない。断っておくが、台風直後のことではなくて、被害があつてから約一ヵ月後である。そして、なるほど鉄橋は辛うじて通じていたが、青森まで二泊三日かかり、途中、線路の具合の悪いところでは、下車して自分でヨイトマケをやつて線路をなおさねばならなかったし、貨車が荷物を下ろしていると、何時までも待っ

ていなくてはならなかった。出発の時は、半分冗談にもせよ友人知己と水盃みずさきの別れをして来て、青森についたら、列車の振動で身体の調子の不調な者が続出し、薬屋に走らねばならなかった。——仮りに、国鉄東北本線に関してこのような不都合があったとしたら、私たちは青森に着くなり、新聞に投書でもして、国鉄の大悪口を云わずにはいられない気持ちになるだろう。

国道四号線というのは、東京を起点、青森を終点とする一級国道、道路の東北本線である。私たちはこの国道四号線を旅するのに、右に書いたアホらしいような話をそのまま経験したのである。

出発の前日、カクさんが建設省に電話を掛けて、四号線の台風被害について問合せ、橋の落ちた所は無いのか、果して青森まで走れるか、訊ねたところ、「仙台へ行って訊いてくれなくては分らない」というのが、台風後一ヵ月の、日本の道路の総管理をしている役所の返事であった。

私たちの自動車の平均時速は二十二、三キロ、仙台で一泊、花巻で一泊、しかも星をいただいて立ち、星をいただいて宿る強行軍だった。東京から宇都宮までは、まあまあ道はよろしい。黒磯を過ぎて栃木県と福島県の県境に近くなると、どうやら本式の悪路があらわれて来た。陸の玄海灘というのは、正に実感である。映画の特殊撮影で、荒涼たる砂漠の大山脈のミニアチュアに使ったらよさそうな、泥色のすさまじい起伏が、せまり来る波濤のように向うから向うからと出てきて、自動車は玄海灘しげの時代にもまれる機帆船のように、上ったり下ったり左右に傾いたり、はげしく動揺する。シネマ第四作を見た人は、あの中なかのネパール王国の嶮岨けんそな山道とインダス川の激浪を思いうかべていた。まあ、あんなものである。聞き及ぶ東北の悪路とはこれかと、私は感心してハンドルを握っていたが、そんなのはまだまだ甘い早呑みこみだということが、さらに旅を続けるにつれてわかつ

て来た。

二日目、緯度観測所で有名な、かつ後藤新平の郷里である水沢の近くで、道わきの溝を掘ってその土を積みこんでいるオート三輪に出くわした。道が狭いために、オート三輪をよけて通り抜けることが出来ない。スケさんが、

「これでも国道なんだから、何とか通してくれよ」と交渉してみるが、三輪車の兄さんは、

「パトロール・カーが来たって通さねえんだ。あんまり煩く云うと、このショベル、ものいうぞ」と凄んで笑っている。しばらく立往生の末、カクさんが気をきかして買って来た新生二個で、やっと土積みを一旦中止してよけてもらうことが出来た。

三日目、啄木の歌碑を見学して沼宮内、一戸を過ぎ、金田一村に入った時、道は深くえぐれたW字型になった。トラックは通って行くが、私たちの車はこのまま走っては、腹の下の機械類を傷ける恐れがある。そこでスケさんがハンドルを握り、あとの三人は下りて、靴と、車の工具とでヨイトマケの地ならしをやって、辛うじて無事通過した。

沿道にはリンゴが沢山実っている。北上川も美しいし、山々の紅葉も美しい。しかし風景絶佳、道路絶悪というところで、これではよその国の人間に、観光にいらっしやいなどと云っても無理というものだ。国道、いたる所に、大山系の如き起伏があるかと思うと、深く泥水をたたえた小湖沼がある。岩手県から青森県へかけて、ジープをしばしば見るようになった。日本で自動車の遠出をするにはジープが最適だというのが、かねてから私の説であったが、そのジープさえ難渋しているのを拝見すると、どうやら日本の旅には、水陸両用戦車が要るのではないかと考え直さねばならなかった。

そして十和田の近所で、橋が流失したために迂回路をとらねばならぬ所があり、そこで私たちは未曾有の大悪路にぶつかった。車一台やつの幅の急坂で、それがまるで泥の氷河である。車はスリッパする。見通しはきかない。カクさんも私も遂にサジを投げ、——それまで三人で規則正しく二時間交替の運転であつたが——そこだけは専門家のスケさんにまかせることにした。その泥の氷河の上を、「特急定期便」と横腹に大書した大型トラックが、文字通り牛歩の歩みをしているのは、およそ悲惨も滑稽も通り越している感じであつた。

私たちは段々柄が悪くなつて来た。車夫馬丁の趣^{おもむき}を呈し始めた。自然にそうなつて来た。車がありまらハネ上ると、「オーラオーラ、ドウヨドウヨ」と云つてあやしてやるのである。「父よあなたは強かつた」という歌をどなる。目の前でシャフトを折つて立往生したトラックがあつた。難儀をしている車にあうと、「お互いにこの苦難に耐えて頑張ろうぜ」と声を掛けてやりたくなることもあるが、またある時は、窓の外へ向つて「こらクソ、こん畜生！ 氣いつけろ！」とどなるのである。精神状態がどうも普通でなくなつて来た。それから、健康の方も普通でなくなつて来た。初日の晩に、先ず私が風邪をひいたように妙に熱^しつぽくなり、二日目に私の家内が原因不明の腹痛を起し、スケさんが全身の脱力感に襲^{おそ}われて嗜眠病^{しびんびよう}のように眠り出し、三日目に、カクさんが宿で夜中にうなり始め、もうとても駄目で落伍したいと思うようなえないの知れない病氣になった。これはみな、一晩だけでそれぞれ恢復したが、振動病とでも云うべき一種の急性症状らしい。十数時間の大揺れのあと、旅館に落ちついてから始ることが多いので、乗り物酔いではない。長距離トラックの運転手たちも、よくこ

ういう正体のはっきりしない病気になるらしいので、東京へ帰ってから諸方面へ問合せてみたが、交通医学会というのは鉄道乗務員の職業病についてのデータは揃えているが、この方面のことは知らな
いらしく、悪路日本の職業的風土病ともいうべきこの変な症状については、どこからも全く智慧が得
られなかった。

それでも実は、私たちは、東北としては道の良い季節に旅をしていたのである。

仙台で私たちは、東北地方建設局を訪れて、道路部長のU氏の話を聞いたのだが、それによると東
北の道路は冬、特に雪どけの頃、最悪の状態に陥る。中央では、冬の東北地方の道の物凄さについて
はすこぶる認識が足りない。それというのが、政府や国会の「えらい人」たちが視察に来るのは、春
の新緑、秋の紅葉の頃にきまっているからだということであった。この言葉の前には、私たちは、一
言も無かった。U氏は又、福島から秋田に至る国道十三号線には、主寝坂峠しゅねざかを始め四、五カ所の難所
があつて、十二月から四月まで山形福島間は自動車交通が完全に途絶すると話した。つまり国鉄で云
えば、冬の間中、奥羽本線は不通になるのである。難所とはどの程度のものか？ 私は東海道の鈴鹿
峠の東側の悪路や、見て来たばかりの栃木福島県境の悪路を例にひいて質問してみたが、U氏は、
「とても、あんなものじゃありません」と笑つて首を振つた。

さて四日目以後、裏日本の悪路はいかにと、私たちはトヨペット・クラウンの手綱たづなをひきしめる思
いで出発したが、意外なことに、青森から弘前ひろさき、能代のしろ、秋田、新潟まで、道はそれほど悪くなかつた
と云つても、めつたに舗装路などあるわけではない。穴ボコだらけ、埃つづりだらけ、九十九折の峠をいく
つも越して行く旅だが、青森までにあまりの悪路を経験してしまつたので、もうあまり感じなくなつ

たのである。ただ、新潟から長岡への途中、これも国道八号線というれっきとした一級国道の上で、丸太を山と積んだ牛車二台と出くわし、「ちょっと待ってくんねせや」と云われて、丸太の積み下ろしが終るまで、牛とにらめっこをさせられていたことがあった。

秋田では私たちは、日本通運のトラックの運転手たちと座談会をやった。最大限五年、年齢は三十歳まで、それ以上長距離定期便の勤務をすることは身体的に無理だということであった。冬、胃下垂と神経痛の患者が彼らの間から続出する。神経痛というのは、医者がそういうから神経痛にしているが、実際はやはり、何かえたいの知れない病気だそうだ。胃下垂の予防と治療には、腹にさらしを巻く、それから逆立ちを励行する、楽しみは勤務を終って一杯飲んで寝るだけ、紅葉なんか見る気もないと、けったくそ悪そうであった。

道が悪いから、定期便は遅れがちである。遅れを取り戻すためには急がねばならない。羽越本線は単線で、眼の前に一本列車が走り去るのを見たら、三十分か一時間は、どちらからも汽車の来る気づかいはない。見通しはよくきくし、警報器は鳴りやんだ。それで「踏切一旦停止」の規則を無視して線路を越すと、近くの青田の中に、帽子を取って青い制服でしゃがんでいた警官が飛び出して来て、「こら待て」をやられるそうである。見通しがきくかきかないかは、警官の判断で、どうにでも変る。そして、「文句をいうなら検事局へ行け」と云うことになる。結局翌日一日つぶして、即決裁判で六、七百円自腹で払って来なくてはならない。

「踏切安全は先ず警官の確認から」というのが、彼等の標語だ。東京でも、「交通安全週間、先ずお巡りに気をつけよう」という言葉がある。どうも変な話である。

弱い橋には、よく重量制限三トンとか四トンとかいう指導標識が立ててある。ところが当節、大型トラックで四トン積未満のものはそうありはしない。五トン六トン、八トン積みなどというのが沢山走っている。それは平素、お互いに眼をつぶって置くことになっている。そうでなければ、国道筋いたる所でトラックは立往生しなくてはならないからだ。ところが、一旦橋をこわしたり、橋の上で事故を起したら、その責任は「重量制限を無視して通過しようとした」運転手個人にかかって来て、やはり運転手は自腹を切って罰金を支払わなくてはならない。

こういう矛盾したことは、私たちもまた、始終経験した。

第一が道路標識で、これの整備が全然なっていない。東京を出発して間もなく、国道四号線を示す綺麗な標柱があらわれるようになり、これを頼って行けば道に迷う心配はないと思っていたが、そんな物は宇都宮までにさっさと姿を消した。その代りに煩しい程あらわれるのが、標語を書いた塔や看板で、

「命落さずスピード落せ」「一寸待て酒が車をよるめかす」「居ねむり運転防止」(居ねむりをしていたら読めないだろう)「出すなスピード——佐々木外科」「危いと思った時はもう危い」「みこしを送った気持でハンドルを」(意味不明)等々。そしてそういう標語の看板の裾に、読まれたら損のようにな小さな字で「右白石」などと書いてある。それでも書いてあるのはマシな方で、水沢の少し北方の二叉路で、私たちは完全に道にだまされた。それは、その二叉路から右へ、すばらしい舗装道路が始り、左の道はデコボコの悪路で、何もサインがないから、当然良い道の方が国道だと思ってそちらへ曲ったのだが、悪路の方が青森行の国道四号線だったのである。こうして道に迷った回数は、殆ど

数え切れない。或る標識は逆立ちしており、或る標識は赤くサビついて読めず、また或る標識はカボチャの葉にかくれてしまっていた。

白石の近くで、仙台へ五十八キロのサインを見て、しばらく走ったら、仙台へ五十九キロという標識が出て来、それから約十キロ走ったら、また仙台へ五十八キロというサインがあらわれて来た。何のことやらわからない。

大ざっぱな勘定をして、道路標識一本千五百円、一キロメートルに三本ずつ新しく建てることにし、全国一級国道の総延長九千二百キロにわたり、標識の整備をやって、ざっと四千四百四十万円。これは個人的に見れば巨額な金だが、各県庁所在地に続々竣工しつつある県庁舎の建築費の大体二十分の一ぐらいのものである。おまけにこの道路標識には、一部はスポンサーを——つまり広告をつけることが出来るのだが……。

次ぎはスピードの問題で、時々びっくりするようないい道があらわれて来る。ホッとした思いで七十キロ八十キロ出して急ぎたい所だが、それは大抵市街地の近くだから、道がよくなると同時に、速度制限三十キロのサインが出て来る。ゆっくり走って、やっと速度制限解除の標識を見たと思うと、途端に道が悪くなり、規則ではこれより六十キロのスピードが許されるわけだが、実際に出せるのはせいぜいその半分か三分の一、かくして平均時速市内電車並み、東京青森間二泊三日は相当の強行軍という結果が生まれるのだ。

東北の都市は、陸運に関しては、それぞれが交通不便な孤島のようなもので、島から島へ激浪をおかして通うには、老船長のような熟練と注意とを要する。スケさんの運転ぶりなどは、日本流の手工