

第3章 鉄道趣味界の人物と鉄道趣味誌

第1節 宮脇俊三

ここでは、文学界における「鉄道紀行」ジャンルの立役者であると共に、「乗りつぶし」や廃線跡探訪が、鉄道趣味における一ジャンルとなる契機をつくったなど、鉄道趣味界においても多大なる功績を残した、宮脇俊三について述べる。鉄道趣味に関する影響力については、第2章の第1節・第7節で取り上げたとおりである。この節においては、氏の作家としての側面をクローズアップし、その著作がどのような点で優れており、また鉄道趣味界に影響を与えたのかを考察する。

1. 鉄道紀行文学の誕生

「国境の長いトンネルを抜けると雪国だった」という一文から始まる、川端康成の小説『雪国』(1935)をはじめとして、鉄道が印象的な使われ方をされている文学作品は、明治時代以降数多い。これらの作品を見れば、明治初期に日本に輸入されて以降、全国へとそのネットワークを広げていった鉄道が、徐々に日本人の生活風景の一部として受容されるようになっていった事がわかる。

また、夏目漱石の『草枕』(1906)に見られるように、鉄道は近代化・中央集権国家の象徴として描かれる事もあった。日本の近代化の過程の中で、鉄道が大きな役割を果たした事は、言うまでも無い事実である。言ってみれば、鉄道は、「近代化」という物語においては「主役」的立ち位置を占めている。一方で、この時代、文学の世界における鉄道は、常に舞台装置や背景としての立場、即ち「脇役」に過ぎなかった。

ところが、昭和戦後になると、内田百閒、阿川弘之という二人の作家の手によって、鉄道を「主役」に据えた作品が発表されるようになる。

内田百閒は、大正の終わり頃から活躍した小説家であり、いまだ趣味として広く認知されていなかった時代より、「鉄道好き」を公言して憚らない人物であった。厳密には終戦以前より、鉄道をテーマとした随筆を発表していたが、このジャンルにおける代表作は、1950年代に刊行された「阿房列車」シリーズと言ってよいだろう。この作品は、内田とその同行者が日本各地を鉄

道で巡る様子を描いた紀行であるが、画期的であったのは、鉄道に乗るとい
う行為自体を、旅行の目的としていた点である。同シリーズの第1作「特別
阿房列車」の冒頭にある「なんにも用事がないけれど、汽車に乗って大阪へ
行ってこようと思う」という記述は、この事を象徴する一文である。

続いて登場する阿川弘之も、鉄道ファンの作家であり、小説に限らず、鉄
道を題材にした作品を数多く発表している。紀行作品としては、内田の没後
その作品のタイトルを借用して発表された「南蛮阿房列車」シリーズ等が有
名である。

これら二氏の上で挙げたような紀行作品は、登場人物たちの旅の目的が、
「鉄道に乗り、その先にある目的地に向かう」事ではなく、「鉄道に乗る」事そ
のものにあるという点で、従来と大きく異なっていた。鉄道が「主役」の位
置を獲得したこれらの文学作品は、「鉄道紀行」と区別して呼称しても良いか
もしれない。

これら二氏に続いて文壇に登場し、この「鉄道紀行」を、単なる紀行の中
の小分類に留まらない、一つのジャンルにまで押し上げたのが、他にもない
宮脇俊三である。

編集者として勤めていた中央公論社を退職し、51歳にして作家デビューす
るという異色の経歴を持つ氏であったが、自身が国鉄（当時）全線を完乗す
るまでの軌跡を綴った『時刻表2万キロ』（河出書房新社 1978）は、当時、
斬新な紀行作品であるとして大きな話題を呼び、日本ノンフィクション大賞¹
を受賞するに至った。その後も、『最長片道切符の旅』（新潮社 1979）、『時
刻表昭和史』（角川書店 1980）、『殺意の風景』（新潮社 1985）等、精力的に
執筆活動を続け、鉄道紀行作家の第一人者としての地位を揺るぎないものと
した。

2. 宮脇俊三 その功績と作品の特徴

本研究において、宮脇俊三という人物に一節を費やすのは、氏が、鉄道趣
味の歴史を語る上で、避けて通る事の出来ない程の多大な功績を残したから
であるが、では、その功績とは具体的にどういった内容を指すのだろうか。
ここでは、それを以下の三点にまとめ、考察する。

¹ 財団法人角川文化振興財団が主催していた文学賞。現在は実施されていない。

(1) 鉄道紀行を文学界における一つのジャンルとして定着させた

昨今の鉄道ブームの影響もあってか、宮脇の登場から 30 年以上たった現在でも、書店の店頭には数多くの鉄道紀行作品が並び、旅行雑誌等で鉄道の旅が特集される事も珍しくない。また、書籍に留まらず、映像や漫画の世界でも、鉄道紀行に類する作品が発表されている。国内に留まらず、世界各地の鉄道を訪ねたもの、鉄道の中で「ローカル線」「普通列車」「秘境駅」など、特定のテーマに焦点を絞ったものも人気を呼ぶなど、裾野の広いジャンルとなりつつある。宮脇の登場によって、鉄道紀行が文壇における一つのジャンルとなった事を、客観的な証拠を持って断言する事は難しいが、鉄道が紀行・旅行記のテーマとして定着している事は確かであろう。

また、上で取り上げた三氏以外の作家の手による鉄道紀行としては、沢木耕太郎氏の「深夜特急」シリーズ、種村直樹氏の「気まぐれ列車」シリーズ等を代表的なものとして挙げる事が出来る。

宮脇自身は、「時刻表 2 万キロ」以降、2003 年に没するまでの間に発表した作品の大半が、そうした鉄道紀行に類するものであり、同ジャンルのパイオニアとして注目される時期を過ぎても、終生、「鉄道紀行作家」として、その作家生涯を全うする事が出来たと言えるだろう。一方、氏が「鉄道紀行」の確立者である事を客観的に証左するものも、やはり多いとは言えないが、一つ例を挙げるならば、活動の晩年である 1999 年に受賞した菊池寛賞²がある。宮脇の受賞の理由については、「これまでレイルファンの趣味の読み物だった鉄道紀行を、文芸の一ジャンルとして確立した」と述べられている。

宮脇の登場から 30 年、死没からも間もなく 10 年が経とうとしているが、現在、鉄道趣味界のレベルで名前を知られるに留まらず、宮脇と同様、一般の読者にまでその支持層を広げる事の出来た紀行作家はいないとされる。そうした意味では、内田・阿川・宮脇と続いてきた鉄道紀行の系譜上に、その名を刻む作家は、未だ現れていないと言えるだろう。

(2) 鉄道趣味界の各ジャンルへの影響

「時刻表 2 万キロ」「最長片道切符の旅」等の著書が、鉄道趣味における「乗車」の 카테고リーに大きく影響を与えたのは、第 2 章の第 1 節で述べたとお

² 日本文学振興会が主催し、故・菊池寛が生前関わりの深かった文学・芸術・出版・報道等の分野で、その年顕著な成績を収めた者に対し授与される賞。現在のものは 1953 年から実施。

りである。国鉄完乗や、最長片道切符のルートを踏破するといった行為は、「乗り鉄」の一つテーマとして、現在も多くのファンに楽しまれている。

「廃線・未成線探訪」も、宮脇が一般化したジャンルとして知られている。氏は、80年代より、『線路のない時刻表』³（新潮社 1986）『失われた鉄道を求めて』⁴（文藝春秋 1989）といった作品を著しているが、ファンの間に「廃線ブーム」を巻き起こし、この探訪や研究が鉄道趣味において広く認知されるようになるきっかけをつくったのは、氏が巻頭ルポと編集を務めた『鉄道廃線跡を歩く』（JTB 日本交通公社出版事業局 1995）であった。本作は、その後全10巻に渡るシリーズ作となった。

ここで特筆すべきは、この『鉄道廃線跡を歩く』は、氏が間もなく70歳を迎えようとし、作家活動の晩年に差し掛かった時期に出版されたという事である。初期の作品で、既に鉄道紀行作家としてその名を知られるようになっていたにも関わらず、その地位に安住する事無く、同じ「鉄道」を題材としながらも、作品毎に切り口を変えて新境地を開拓しようとする、その創作への意欲は、デビューから20年近くを経てもついえる事は無かったのである。

（3）鉄道趣味者の存在を世間に知らしめる一つのきっかけをつくった

宮脇の登場前後で、鉄道趣味の世間における認知度がどのように変化したのか、30年近くの月日が経過している事もあって、今日これを正確に指摘する事は難しいが、当時を知る作家達は以下のように述べている。

関川夏央氏は、酒井順子氏・宮脇灯子氏（宮脇俊三の実娘）との対談において、『時刻表2万キロ』のヒットが「鉄道好きという声なき民の存在を世に知らしめた」と話している。また、鉄道ライターの原口隆行氏は、『ユリイカ』誌の特集「鉄道と日本人」において、「鉄道が好きだなどと言えば、まともな人間ではないという目で見られていたのが、『時刻表2万キロ』のおかげで『鉄道というのは面白いものなんだな。それに、それなりの社会性もあるし』といった評価に変わってきた」と述べている。かくいう宮脇自身も、自らの著作の中で、当時、鉄道を趣味とする事に対する、世間の見方が変化しつつあ

³ 国鉄再建に伴い建設が中断されたままとなっている各地の未成線を取材し、開通後のダイヤを夢想する作品。その後、取り上げた路線の多くが第三セクター鉄道として開業に至ったため、加筆を行った「全線開通版」も発表されている。

⁴ 全国各地に残る私鉄廃線の遺構を探訪する作品。

った事に何度か言及している⁵。

本節より後の第2部第5章では、2000年代に入り、各種メディアが、鉄道を盛んに取り上げる事により、鉄道趣味者の様態を世間に浸透させる働きをした事を述べるが、宮脇俊三の著作、とりわけ『時刻表2万キロ』にもそれに近い役割があったと言えるのではないだろうか。

続いて、宮脇が、こうした功績を残す事が出来た理由とは何かを、氏の著作に見られる特徴や、それらを産むバックボーンとなった氏の経歴等から分析する。

(1) 鉄道への造詣の深さ

6歳の頃より時刻表を愛読していた宮脇の知識量は相当に豊富だったと察せられるが、自らの知識だけでは理解の及ばない点があれば、それを曖昧にしたまま残さず、国鉄の旅客営業規則といったものを引用してでも、解消をはかる。例えば、『時刻表2万キロ』の第1章において、越美北線に乗車する際は、同線の起点駅の話題を契機として、国鉄の旅客営業キロの問題について言及し、以下数ページの紙幅を費やして全線完乗の定義について考察している。国鉄全線完乗はあくまで自分のために行う事であると述べながらも、「国鉄全線」「完乗」とは何なのか自らに問い、その回答にも正確を期そうとする、これは一例に過ぎないが、こうした記述から著者の鉄道に対する真摯な姿勢が伝わってくる。

だが一方で宮脇は、鉄道に関する情熱や知識を、読者に対して求める事はない。上記の例を含め、展開上、規則の引用や車輛形式の紹介をする事になった場合でも、必要以上に深く立入る事なく簡潔に済ませており、こうした表現が単なる「マニアの知識自慢」に陥ってしまい、一般の読者を遠ざける事のないような配慮がなされている。『時刻表2万キロ』の帯に掲載された、北杜夫と阿川弘之の対談には、「文章もなかなかのものだし、マニア特有の嫌味が全然ない。爽やかなマニアですよ」という北の台詞がある。

(2) 鉄道に留まらない興味関心

文学・クラシック・日本史等、鉄道以外の分野についても、その博学さを

⁵ 宮脇が作品の選定を行ったアンソロジー作品『鉄道が好き』（集英社 1985）の編集後記、『汽車との散歩』（新潮社 1987）の「阿房列車賛歌」の節など。

伺い知ることが出来る。東京帝国大学（当時）在学中には、理学部から文学部への転向を果たし、モーツァルトに関する同人誌を執筆、編集者時代には「世界の歴史」（中央公論社 1960）「日本の歴史」（中央公論社 1965）シリーズを企画し、高い評価を得るなど、いずれの分野に関しても、鉄道に勝るとも劣らない興味関心を発揮している事がわかる。それらの知識は、著書の中にさりげなく盛り込まれ、読み味をより深くする事に貢献している。

（3）自身を見る客観的視点の存在

『時刻表2万キロ』の発表によって、鉄道ファンのである事が広く知られるようになった宮脇であるが、会社員時代の大半は、周囲に対し、自らが鉄道を趣味としている事を積極的に明かす事はなかった。国鉄完乗を意識し始めると、徐々にではあるが、時間をつくっては汽車旅に出かけている事が同僚に知られるようになっていったという。又、家族からは、頻繁な一人旅を咎められるような事こそなかったものの、鉄道趣味や、国鉄完乗という行為に対して、十分な理解が得られていたという記述はない。宮脇自身、当時の鉄道趣味に対する、社会からの視線がどのようなものであったかを十分認識しており、更に、社会的地位も家庭もある自分が、それを公然とする事は容易には出来ない事を理解していたのである。これをもう少し積極的に解釈するとしたら、宮脇の評価でしばしば用いられる「含羞の意識」と言えるだろうか。

そして、宮脇の作品は、そうした世間に理解されない鉄道マニアのみを対象として書かれてはいない。文章中、一般の読者はなかなか興味を惹きにくい趣味的・専門的な知識はなるべく抑えられており、そういったものを扱う場合でも、前述のとおり予備知識なく読めるよう配慮がなされている。「乗りつぶし」の第一人者となり、著作を通して「鉄道旅行の良さ」を伝えてきたとも言える宮脇だが、作品には、無理やり共感を得ようとするような押し付けがましきもない。『時刻表2万キロ』などは、挑戦と成功の記録と言えなくもないが、中年男性が汽車に熱中する滑稽さの方が強調されている。

宮脇は、作品の中でもこの「自身を見る客観的な視点」を忘れなかったため、趣味性の高い題材を扱っていながらも、一般の読者を遠ざける結果にはならなかった。

(4) ユーモアと文章表現の巧みさ

宮脇の著作の多くは、「鉄道紀行」である以上、列車の車内で過ごす場面が多い。鉄道を用いての旅行は、乗車する列車・ルートを決める以外は受動的なものであり、文章の題材となり得るものは、車内にいる乗客・乗務員、または車窓風景と、限定的である。そして、何日にも渡って列車を乗り継ぎながら、そうした限られた題材を繰り返し取り上げる事は、作品を単調なものにしてしまう恐れがある。しかしながら宮脇は、その知識を活かし、訪れる土地の歴史・生活風俗や、乗車する路線の建設の経緯、置かれている状況などを盛り込み、読者を飽きさせる事が無い。そうした豊富な表現に彩られながらも、各文は簡潔にまとまり、冗長さを感じさせる事が無い。また、鋭い観察力と表現力を以て、旅先におけるほんの些細な事象を、ユーモラスに描く。『時刻表2万キロ』が世に出た時点では、「乗りつぶし」紀行という題材自体がユーモラスとも言えたが、これが単なるマニアックな・個性的な作品で終わる事が無かったのは、氏の巧みな文章表現力も大いに貢献していたと言えるだろう。当時の各書評でも、「良質のユーモア」「格調高い文章」などと、高い評価を与える者は多かった。

(5) 編集者としての経験と文章へのこだわり

上で述べてきたような、読者への細やかな気配りが出来たのも、氏の編集者としてのキャリアが活かされているからに他ならない。

1951年に東京帝国大学文学部を卒業（卒業時点では、東京大学に改称）中央公論社に入社した宮脇は、その翌年から、結核治療のため約4年に渡る療養を余儀なくされるも、復職以降は出版部の編集者として辣腕を振るった。北杜夫の『どくどくマンボウ航海記』（中央公論社 1960）、「世界の歴史」シリーズのベストセラーを生んだ功績を認められ、34歳の若さで出版部長に抜擢された後は、「中公新書」（1962 創刊）の立ち上げ、「日本の歴史」シリーズの刊行等、出版界に名を残す企画に携わった。

「世界の歴史」「日本の歴史」シリーズは、歴史全集としては異例の大ヒットを記録したが、宮脇はその主要な功労者の一人であり、文筆業を主としない歴史学者をバックアップし、100万人もの読者が楽しめる文章を執筆させたという点に、宮脇の編集者としての力量の高さをうかがい知る事が出来る。

『私の途中下車人生』（講談社 1986）の中で本人も語るとおり、編集者として数え切れないほどの他筆の原稿に目を通して来た経験は、以降の宮脇自

身の執筆活動の糧となっており、(3)で述べた自己を客観視する視点も、こうした仕事の中で養われたと言って良いのではないだろうか。

尚、余談ではあるが、編集者時代の宮脇は、阿川弘之⁶の鉄道関連書籍の編集にも幾つか携わっており、氏が乗り物好きとして名前を知られるようになる、一つのきっかけをつくったと言われている。

総括すれば、宮脇俊三を、鉄道趣味に名を残す人物たらしめたのは、氏の鉄道(趣味)の世界へのこだわりだけでは決してなかった。世間一般の存在を常に意識していたからこそ、鉄道趣味界に「外からの」影響を与える事が出来、その影響の大きさ故に、鉄道趣味界の内部にも大きな変化を起こすことができたのではないだろうか。

3. 著作紹介

最後に、蛇足ではあるが、氏の著作の中から、特に代表的とされる4作を取り上げ、簡潔に紹介したい。

(1) 時刻表2万キロ

会社員時代の宮脇が、国鉄全線踏破を達成するまでの軌跡を辿る。編集者として多忙な日々を送る傍ら、休日には時間が取れるたびに汽車旅に繰り出し、着実に完乗への道のりを歩いていく様が描かれる。物語は、未乗線区の合計キロ数が全体の10%を切った時点から始まっており、宮脇の旅の目的地となる線区は、僻地に敷設され、1日数往復の列車しか走らないローカル線や、以前旅行した際に乗り残してしまったほんの僅かな区間等が中心となっている。それだけに毎回、非常に非効率な旅程を強いられるが、様々な制約の下でより多くの成果を残すべく奮闘する氏の姿が、生き活きと、時に真剣に描かれている。

宮脇のデビュー作であると共に、最大の代表作であるとされる。いわゆる「完乗」という行為を世間一般に知らしめた。国鉄が1980年より実施した「いい旅チャレンジ 20000km」は本作のヒットを受けて開始されたと言われている等、鉄道趣味界に与えた影響は大きい。しかしながら、前述のとおり日本ノンフィクション大賞を受賞した事などからも、鉄道ファンに留まらない幅

⁶ 『お早く御乗車願います』(中央公論社 1958)、『なかよし特急』(中央公論社 1959)、『空旅・船旅・汽車の旅』(中央公論社 1960)の3冊。

広い支持を受けていた事がわかる。

(2) 最長片道切符の旅

国鉄の運賃制度上、同じ駅を2回以上経由する事のないきっぷは、どんなに距離が長くとも片道切符として発売する事が出来る。これを利用して、距離数が最も長くなる片道切符の経路を探る試みは、鉄道趣味界において比較的古くから行われていたとされる。

宮脇が、中央公論社退社に伴って発生した、長期間の余暇を利用して大々的な旅行を実施する計画を立てた際、題材として選んだのが、この「最長片道切符」である。その距離数は、執筆当時の数値で13319.4キロと、一回の旅行として行うには余りに長すぎるものであったため、旅程を何回かにわけて実行されている。

『時刻表2万キロ』に続く宮脇の2番目の作品として、1979年に出版された。数年の間に渡り、多忙の合間を縫って続けられた挑戦の記録である前作と比較すると、時間的に余裕が出来た後の取り組みである本作は、約2ヶ月間の間に集中的に行われたものであるため、旅行記としての連続性が高まっている。又、北海道・九州等、東京から離れた地域のいわゆるローカル線の比重が高かった前作に対し、本作は、地域的な偏りや、主要幹線/ローカル線の区別も無く、様々な路線が万遍無く取り上げられている。

(3) 時刻表昭和史

昭和戦前から太平洋戦争終結までの、宮脇個人の成長、国鉄を中心とした日本の鉄道、そして社会情勢の移り変わりを克明に描いた随筆作品。軸となるのは、優等列車新設・新線の開業等が相次ぎ、いわゆる戦前の黄金期を迎えるも、やがて戦時体制下で国策輸送への傾注を余儀なくされる日本の鉄道と、時刻表を通じてそれに没頭していく宮脇の、少年期から青年期にかけての描写であるが、氏の実父である宮脇長吉が衆議院議員も勤めた政治家であったために、単なる個人史・鉄道史に終始していない点が大きな特徴である。宮脇自身は兵役に服す事はなかったものの、氏の「青春時代」は、国家を挙げての戦争体制～終戦後の混乱期とほぼ一致するためもあって、旅先の米坂線今泉駅前にて、父親と共に終戦を告げる「玉音放送」を聞くというクライマックスシーンは迫真の描写となっている。

1997年、終戦以降の混乱期の様子が加筆された「増補版」が出版された。

(4) 殺意の風景

宮脇が執筆した、最初にして最後のミステリー作品である。18 の作品からなる短編集であり、初出は全て新潮社の月刊誌「波」上での連載時となっている。

各編を通して共通の登場人物は存在せず、かつ名前もアルファベット等を用いた簡易的なもの(『Aさん』『B君』など)となっているのはおろか、ミステリーにもかかわらず、全編を通じて死亡する人物が一人もいないという異色作である。

紀行作家として認知されていた宮脇が、本作を執筆するきっかけとなったのは、各地を旅行する中で出会った景色に、時として「生死の境を越えてしまいそうな誘惑」を感じるようになった事だと述べている。こうした経緯からも、本作各編の「主人公」と言えるのは、登場人物ではなく、舞台または背景として描かれている自然風景と言えるかもしれない。

1985 年の泉鏡花文学賞⁷受賞作となった本作だが、実娘・宮脇灯子の著書『父・宮脇俊三への旅』(グラフ社 2006)によれば、同年上半期の直木賞候補にも選ばれ、受賞にこそ至らなかったものの、最終候補にまで残ったとされている。

⁷ 金沢市が主催する文学賞。1973 年の泉鏡花生誕 100 周年を記念して制定されて以降、1 年に 1 回のペースで毎年発表されている。