

清張ミステリーと鉄道

——日本近代が見えてくる——

綾目広治

一

松本清張の多くの小説には鉄道が登場している。これほど鉄道が出てくる作家は珍しいと言えるであろう。だから、たとえば岡村直樹著の『清張』を乗る——昭和三〇年代の鉄道シーンを探して¹⁾や赤塚隆二著の『清張鉄道1万3500キロ』という本が出たり、「松本清張研究」第十八号で「清張と鉄道」という特集が組まれたりするわけである。面白いのは、清張の処女作である短編小説「西郷札」(一九五一・三)で、西南戦争後の明治一一(一八七八)年に主人公の「雄吾と糸太郎は横浜まで汽車でゆき、横浜から郵便汽船に便乗して神戸に上った」と語られていて、日本の最初の鉄道が処女作に登場することである。これは後の清張小説と鉄道との深い繋がりを、期せずして暗示していると言えようか。本稿は「清張ミステリーと鉄道」と題しているが、ミステリーを中心にしながらもそれだけでなく、カスペンスなども含めて清張文学と鉄道の関係について考え

るつもりである。

鉄道を考えるときには、やはりそれは旅の事柄と繋がってくるであろう。清張においてもそうだったと言える。清張は少年の時から旅への憧れを強く持っていたようで、原題が「回想的自叙伝」である「半生の記」(一九六三・八)一九六五・一)では田山花袋や吉田紘二郎の紀行文を耽読したことが語られている。また、エッセイ「時刻表——ひとり旅への憧れ」(一九七九・一一)では、三十三歳まで遠距離の汽車に乗ったことがなく、そういうときには地図を見て旅の空想をしたこと、さらにはエッセイ「雑草の実」(『自伝抄』(読売新聞社、一九七八・三)所収)では、古自転車に乗って遠出をしたりして、旅に出たい気持ちを紛らわせていたことが語られている。

そういう清張少年も、たまに汽車に乗って遠出をするこ
とがあったようで、そのことは清張が小学校を卒業して川
北電気株式会社小倉出張所で給仕として働いていたときの
体験が元になっている小説「河西電気出張所」(一九七四・

一)から窺われる。主人公の信一少年は会社の仕事で小倉から別府まで行くことになったのであるが、「小倉から別府まで四時間の汽車の旅は信一にはたのしかつた。車窓に見える風景画がみんな珍しかった」とされて、「小学校の地理で習った豊後富士も間近に見た。それはまったく一人の自由で愉しい見物であった」と語られている。旅への憧れは大人になってからも続いたようで、「半生の記」では、戦後に蘆箒の卸売りの仕事で西日本各地を回ったときも、卸売りの利益のことよりも、「憧れていた土地が見られたことは、その利益の中でも大きい」と思ったことが語られている。

このような清張の旅への憧れは、やはり辛い日常の現実からの逃避という面を持つていたと言える。とりわけ「半生の記」で語られている過酷な学歴差別の現実を、一時的にでも忘れさせてくれるものとして旅があったと考えられる。このことは、たとえばマルクス主義の言葉で言うならば、疎外された現実からの逃避ということになるであろうし、あるいはハイデガーが語った、「非本来的」な生を生きている人間の「気散じ」の一つのあり方が、旅への憧れである、ということにもなるであろう。ハイデガーは『存在と時間』で、日常的現存在は「世人自己」であって「本来的自己」ではなく、「世人自己」としてはそのときどきの現存在は、世人のうちへと分散して気散じしており、おのれをまず見いださなければならぬ⁵⁾(傍点・原文)と述べてい

る。訳文がこなれていないためか、難しい言い回しとなっているが、要するに、「本来的自己」を見いださなければならぬのに、「気散じ」、気晴らしで自分を誤魔化している、ということであろう。

すべての旅がそうだとは言えないだろうが、たしかに旅には、疎外からの一時的逃避や、「本来的自己」であろうとする努力などからは背を向ける「気散じ」や憂さ晴らしの要素があるであろう。これは、現代人の主に鉄道に関わつての旅にも同質のものがあると考えられる。そういうふう to 言うとき、当たり前のごとくのように思われるかも知れないが、鉄道と旅ということでは「気散じ」としての旅は、実は日本の近代の歴史では比較的新しい事柄だと言える。というのも、日本ではとくに私鉄に関しては、鉄道の敷設およびそれを利用した旅の目的は、神社仏閣の参詣が主たるものだったようだからである。

たとえば、『鉄道と文化』(青木栄一他、日本経済評論社、一九八六・七)の中で、青木栄一は「だいたい日本のツーリズムというのは、江戸時代から、神社仏閣への参詣ということで代表されていますね」と述べ、和久田康雄も「やはり神社仏閣がメインだったのでしょね。だから、一九二〇年代になっても、高野登山鉄道ですとか、京都電燈の叡山線ができています⁶⁾」と述べている。『電鉄は聖地をめざす 都市と鉄道の日本近代史』で鈴木勇一郎は、「欧米諸国

とは異なり、日本では明治二〇年代以降、参詣を主な目的に掲げた鉄道が数多く建設されていったことが大きな特徴の一つだ」と述べ、京浜電鉄は元「大師電気鉄道」という名であったが、「大師」とは川崎大師平間寺のことであり、伊勢の参宮鉄道は文字通りに伊勢参宮のための鉄道であったと語っている。

そのような鉄道と旅とのあり方を見ると、清張にとつての旅とそれに関わる鉄道は、むしろ初めから私たち現代人の感覚に近いものがあつたと言える。すなわち、観光としての旅や鉄道であつたということである。それは清張の場合、学歴社会の圧迫を一時的にも忘れさせてくれるものとして旅があり、その旅と関わって鉄道があつたと言えよう。因みに清張の考古学趣味も早くから芽生えていたように、朝日新聞西部本社の版下工時代に、休みには北九州各地にある古墳をめぐるついでである。大てい日帰りだったが、「半生の記」では「略」それでも憂鬱な気分が一日でも忘れられて、どれだけ救いになったか分らない」と語られている。やはり、「趣味は現実から逃避する一時の睡眠剤かもしれない」とも述べられていて、まさに「気散じ」としての擬似的な旅だったわけである。

「半生の記」ではまた、大阪から転勤してきた東京商大出の社員が古墳めぐりについて、「君、そんなことをしてなんの役に立つんや? もっと建設的なことをやったらどない

や」と清張に言ったようで、「この言葉はかなり私に衝撃だった」と語られている。その社員の言葉には、新聞記者でもない版下工がそういう学術的な趣味を持つて何の意味があるのだ、というニュアンスが込められていたわけであり、「半生の記」でそのことを書いているのは、清張にとつては忘れられない悔しい思いがあつたからであろう。

こう見てくると、清張にとつて鉄道とは、旅に関わるものとしてあつたということ、そしてその旅は辛い日常の現実を忘れさせてくれるものとしてあり、その辛い現実の中心には戦前における学歴差別があつたということである。そうすると、清張にとつて旅と関わる鉄道への思い通して窺われる問題の大きな一つは、近代の日本における学歴社会の問題であつたと言えそうである。もつとも、それはストリートに見えてくる問題ではなく、鉄道と関わる旅への清張の思いの、その奥の方に眼を向けることで見えてくる問題である。

ところで清張のミステリーには、社会的に下層にある人間が無理をしても上層に上がろうとして、その無理が犯罪を誘発するという物語が少なからずある。たとえば『砂の器』(一九六〇・五)一九六一・四)などは、その典型であろう。戦後以降の日本社会が、その内実は厳然とした格差社会だったことが、橋本健二の『格差』の戦後史 階級社会 日本履歴書』などで明らかにされているが、橋本

氏は同書で戦後社会について、「つまり、この五〇年間、たとえ部分的にでも、機会の平等が実現されたことなど一度もないのである」と述べている。たしかに戦後社会もそうであろうが、むしろ格差は戦後からではなく戦前からあったのであり、と言うよりも戦前はもつと厳しい格差があったのであり、それは元号で言えば明治以降からも厳然と変わらずあったのである。つまり近代日本は、明治期から今日に至るまで一貫して格差社会なのである。清張は、ミステリーなどを書きながら、その格差社会を指摘したわけである。清張の旅への思いから見えてくることは、あるいはその思いの裏側から見えてくるのは、格差社会の問題だと言える。まず、そのことを指摘しておきたい。

このような旅への清張の思いからは、清張には鉄道そのものへの趣味はほとんど無かったこと、また機関車や電車などの列車そのものにも関心が無かったこともわかる。今風の言い方をすると、清張は〈乗り鉄〉だったと言えよう。ただし、実際に乗ったのはわずかだったと思われる。若いときなら金銭に余裕が無くて乗れなかったであろうし、作家として成功してからは今度は時間の余裕がなくて乗れなかったであろう。ならば、どうしたのかと言えば、紙の上で、すなわち空想、想像の中で登場人物たちに列車に乗ってもらって、清張自身も登場人物たちとともに乗った気持ちになったのではないかと想像される。

冒頭で紹介した赤塚隆二の著書にあるように、「一万3500キロ」も清張小説の登場人物たちは乗ったわけで（おそらくそれ以上ではないかと思われるが）、しかも全国津々浦々と言っているほど、あちらこちらの鉄道に乗っているのは、清張がやはり架空の旅をしたからではないかと考えられる。清張は、言わば架空の〈乗り鉄〉なのである。たとえばミステリーの場合でも、電車さえ違えば同じ路線でも物語の展開上は一向に構わないわけであるが、地図に関して定評のある出版社の帝国書院から『松本清張地図帖』（二〇一〇・五）という本が出るくらいに、清張小説の登場人物たちは全国隈無く鉄道に乗ってあちらこちらに行っている。このことは、やはり清張自身の鉄道と関わる旅への憧れという要素があったからであろう。そしてその憧れの背後には、先ほど指摘した、辛い現実からの「気散じ」があったと考えられる。

清張に取っての旅や鉄道の意味は、以上のように考えられるが、では清張小説には鉄道はどのように取り込まれているのであろうか。次にそれを見ていきたい。

二

冒頭で言及した「松本清張研究」第一八号の特集「清張と鉄道」では拙論「清張ミステリーと中国・九州地方の鉄

道」が掲載されているのだが、その拙論では、物語の鍵となるものとして、清張は鉄道にまつわる小道具をうまく用いているということを述べた。たとえば『時間の習俗』（一九六一・五）―一九六二・一一）では、「定期券」が犯罪トリックを成り立たせるものとして登場している。『花実のない森』（一九六二・九）―一九六三・八）では、公園の中の滝のあたりで発見された溺死体の近くに落ちていた「切符」の欠片が、被害者の行った場所の解明に役立つのである。やはり「切符」が物語の鍵となっているのが、連作短編小説『絢爛たる流離』（一九六三・一）―一二）の中の文字通り「第八話 切符」という短編である。また有名な『点と線』（一九五七・二）―一九五八・一）では、「列車食堂の受領書」が事件の真実を、すなわち男女の遺体は「心中」ではなく犯罪の結果であった、という真実を解き明かすに当たって大いに役立つことになる。

このように清張は、鉄道に関わる様々な小道具や事柄などをうまく物語の中に取り入れているのである。本稿では、物語の鍵となる事柄が語られているものとして、鉄道に関わる場所があるということを見ていきたい。たとえば、『眼の壁』（一九五七・四）―一二）では、昭和電業製作所の会計課長の関野徳一郎が従業員五千人の給与と手形の金の不足分、合わせて六千万円を入手するために、パクリ屋と知らずにある男と接触するのであるが、その場所が東京駅の高

級待合室（一二）待合室」だとされている。結局、関野は不渡り手形を出すことになるのである。

駅のプラットホームが使われているのは、たとえば『黄色い風土』（講談社、一九六一・五）である。物語の主人公である、新聞社が出している週刊誌の取材記者の若宮四郎が、結婚式の後に新婚旅行に行くカップルたちを見送る人で混雑しているプラットホームで、見送り人が一人もいないという不思議な新婚カップルを見かけるのだが、それが犯罪物語の発端となっている。また、『風の視線』（光文社カッパ・ノベルス、一九六二・八）では取材旅行に一緒に行く予定のカメラマンがなかなか来ないので、プラットホームで作家と雑誌記者が苛立つシーンがある。何とかカメラマンは間に合ったのであるが、そのカメラマンは新婚を新婚旅行先に行かせておいて、自分は取材を終えた後で合流することになっているらしいのだが、実は新婚も新郎もそれぞれ別の人への想いを捨てきれないまま結婚し、結局その結婚は破綻することになる。岡村直樹は前述の著書の中で、発車ベルの「金属製の甲高い音が鳴りはじめた」という表現に物語の先行きの不安が暗示されていると述べているが、それよりもむしろ、列車が来ているのに待ち合わせの人がなかなか来ない不安な心理の方が先行きを暗示をしていると言えよう。

駅構内での出会いが犯罪を解き明かす鍵になっているの

が、短編の「万葉翡翠」（一九六一・二）である。これは、万葉集に歌われた「底なる玉」というのは実在の翡翠ではないかという考古学助教の説に従って、歌の舞台である新潟県に行つて翡翠を見つけようとする学生たちの話だが、翡翠を見つけた学生をもう一人の学生が欲に眼がくらんで殺すのである。被害者の学生は行方不明とされ、事件は山での遭難事件として処理されるが、疑問を持った恋人の女性が真相を暴くのである。それは富士山付近でしか咲かないはずのフジアザミが新潟県で咲いたのは事実だったという雑誌記事から、新宿駅で犯人の学生が、植物に興味のある、富士山麓方面から帰ってきた少年からフジアザミの種をもらっていたのを恋人は思い出す。そのことが犯行の解明に繋がる。犯行現場で犯人の学生がその種を落としてしまい、それが芽を出して咲いたのであった。「万葉翡翠」は、駅での偶然の出会いがミステリーのポイントになっている物語である。

駅ということと言うと、駅構内ではなくその付近の場所が、清張小説では取り入れられてもいる。それは、たとえば『砂の器』では「国電」の「蒲田駅界限」の「トリスバー」^③であり、それは「場末のバー」とされていて、そこで二人の男が話をしていと語られている。それが加害者と被害者だったわけで、このような「駅界限」の「場末のバー」というところが、犯罪の舞台に相応しいと言えよう。

先ほど見た「鉄道と文化」の中で当時帝都高速度交通営団参事だった小山徹は、駅が誘致されたとき、「(略)文化現象として注目すべきことは、駅前と駅裏ができたことです。駅前には鉄道がもたらした価値が、駅裏には反価値があつてまってきた」と述べている。

たしかに昭和三〇年代に流行した庶民的な「トリスバー」は、その「反価値」の場所にある酒場として、また犯罪に繋がる場所としても相応しいであろう。また、駅裏ではないが、『砂の器』では被害者の遺体が発見されるのは、やはり駅近辺の「操車場」であった。また、『歪んだ複写』（一九五九・六―一九六〇・一二）でも駅裏ではないものの、中央線武蔵境駅近くの畑で男の腐乱死体が発見されることから事件が進展していく。鉄道が日本の近代をつくるのに大きな力を発揮したからこそ、鉄道の駅やその近くには、価値にせよ反価値にせよ、人々が集まり交わる場所となつたわけで、清張はそこに眼を向けて小説に駅近辺を取り入れたのだと言えよう。

鉄道の時刻表に関わるトリックとして有名なのが「点と線」であるが、公金横領の罪で服役した役人が秘匿していると考えられる一億円の金をめぐって物語が展開されていく『死の發送』（原題「渴いた配色」、一九六一・四―一九六二・一二）も、時刻表を用いたトリックが用いられている。『死の發送』は、トランクを駅の荷物係に持っていった

当人が、行き先でそのトランクの中に死体となって詰め込められていた、という不可思議な謎をめぐって物語が進んで行くのである。

時刻表に関わることで言えば、時間、時刻ではなく、そこに記されている駅間の距離数に異様に関心を持つ女性が登場するのが、『Dの複合』(一九六五・一〇)〜一九六八・三)である。この物語は、僻地の伝説を求めてというテーマで作家と雑誌記者が全国をめぐりながら、紀行エッセイを連載する話として展開していくのだが、中年の女性がその取材中の旅程の距離が一回目も三回目も三五〇キロであるなど、この旅行には三五という数字が関係あるのでは、と出版社に言ってくる。実際にも、その三五という数字が犯罪の核心部分に大きく関係していることが物語の進行の中で明らかになっていく。また、時刻表ではないけれど、『Dの複合』では列車の中に貼られてある地図も物語の進展に関わってくる。二人の旅行が東経一三五度線上か北緯三五度線上にあることを、すなわち三五という数字には意味があるらしいことを、作家がその地図から発見することで物語が大きく展開するのである。

このように、清張は鉄道に関わる様々な小道具をうまく生かして小説を書いているが、「トリスバー」などの戦後の風俗も敏感に取り込んでいるのである。戦後の風俗さらには風潮ということ言えば、元号で言うところ昭和三〇年代は、

昭和三二年に発表された、三島由紀夫の『美徳のよろめき』のその「よろめき」という言葉が流行語になるような風潮があったようで、たとえば井上靖の『満ちて来る潮』(一九五五・九)〜一九五六・五)や『ある落日』(一九五八・四)〜一九五九・四)、『渦』(一九五九・一〇)〜一九六〇・八)、また登山小説と言える『氷壁』(一九五六・一一)〜一九五七・八)などの長編小説は、ヒロインは必ずしも人妻ではない場合もあるが、いずれも昭和三〇年代前半に発表された不倫の恋愛物語である。もつとも、井上靖のこれらの小説に即して言えば、それらの恋愛物語は不倫で且つ純愛の物語なのである。そのような戦後の風潮に敏感であった清張は、早速そのテーマを鉄道と関わる形で、それもアクシデントと関わる形で取り上げている。

たとえば、『黒い樹海』(講談社、一九六〇・六)と『波の塔』(光文社カッパ・ノベルス、一九六〇・六)である。『波の塔』は、有夫の女性と独身の青年検事との不倫の恋物語で、二人は身延線で「S温泉の町」(S温泉は下部温泉のことであろう)に一泊旅行の予定で行くが、太平洋側に逸れるという予想が外れた台風が中部地方を襲い、身延線が寸断されて不通になってしまうのである。そのため、二人は予定よりも一日遅く帰ることになるが、当人は浮気男と言っている夫が、一泊のはずが二泊になった、妻の旅行に疑惑を持ち始め、遂に二人の関係を暴くのである。その

結果、検事は職を辞し、妻は青木ヶ原の樹海に消える。因みに、『波の塔』は何度も映像化され、そのためか青木ヶ原は今も自殺の〈名所〉のようである。

『黒い樹海』では、静岡県浜松市近くで踏切でバスと貨物列車が衝突する事故が起き、原因は踏み切り番の過失とバスの運転手が一時停車を怠ったためなのだが、そのバスには新聞社勤めの独身女性とその連れが乗っていて、女性は無事故死したが、その連れの男性はすぐに姿を眩ましたのである。不倫旅行だったからである。物語は、その女性の妹が真相を突き止める話として展開していくが、このように清張は、「よろめき」が話題になった昭和三〇年代の風潮を小説に取り入れて、それを鉄道をめぐるアクシデントと絡ませながら、『波の塔』は恋愛物語に『黒い樹海』はサスペンスの物語に仕上げていく。

このように見てくると、とりわけ『波の塔』や『黒い樹海』については、鉄道をめぐる清張小説から戦後日本の風潮が見えてくると言えそうである。

ところで、よく言われることに、たとえばアガサ・クリステイの有名な『オリエント急行殺人事件』では密室殺人事件となっているが、コンパクトメント型の客室ではない日本の鉄道ではそういうトリックは不可能で、代わりに時刻表トリックに面白さがある、ということである。それは日本の鉄道がパンクチュアルであること、すなわち時間厳

守で運行しているからこそ、成り立つトリックなわけである。鉄道の方がもちろんそうなのだが、そのパンクチュアルであることを信頼している乗る側も、実にパンクチュアルであると言えよう。その意味で、鉄道をめぐる清張小説の登場人物たちも、言わばよく訓練されているのである。次にその問題について考えて見たいが、その前に触れておかなければならないのは、鉄道に関わる清張のノンフィクションである。

三

清張は一九六〇年の一月から二月まで「日本の黒い霧」と題された連載のノンフィクションを発表している。その中で「下山国鉄総裁謀殺論」と「推理・松川事件」が鉄道に関わるものである。下山事件とは、人員整理を断行しなければならなかった下山国鉄総裁が、一九四九年七月六日に轢死体で発見された事件である。他殺か自殺か、死後轢断か否かをめぐって警察内でも紛糾した事件で、清張は在日米軍の諜報組織が日本の「行きすぎた民主運動を鎮圧」するための謀略だったのではないかと推理している。真相は今なお分からないままで、『松本清張と昭和史』で保阪正康は、「自殺説の側に立ちつつ他殺説も吟味したい」と述べている。断定はできないということであろう。

松川事件は、東北本線の松川駅と金谷駅の間で旅客列車が転覆事故を起こし、乗務員三人が死亡した事件で、警察が国鉄労組の組合員たちを逮捕した冤罪事件である。清張は、これも在日米軍およびCIAが関与した事件だと推理している。保阪氏は同書でこれについては、「私は、松本の側に立ちたいが、松本の説は思い過ごしという批判もあり、定かにわからないのだ」と述べ、やはり断定は避けている。清張と鉄道というテーマでは以上のような不気味で面妖と言え、すなわち戦後史の闇の部分象徴する事件に関わるものとして鉄道が取り上げられていることも考慮に入れるべきであるが、ここでは指摘だけに留めて、前述したパンクチュアルの問題に関わることで、清張自身も当然のこととして前提している事柄、しかもそれは日本の近代の一側面を表している事柄について、最後に論及しておきたい。

日の日本の大都市ではあたりまえに実行されている乗客マナーは、実は大正期に国鉄が教え込んだものなのです」と述べていることである。鉄道が来たことが近代化を表している指標として考えられていたということがよく言われていて、事実そうであったと思われるが、その鉄道に見合った近代人の育成も鉄道が行った面があると言えようか。

先に、日本の鉄道は実にパンクチュアルだと評価されているのを見たが、その鉄道のあり方に沿うように乗る側の私たちも訓練されたと言えよう。ミッシェル・フーコーは『監獄の誕生』で、「学校や兵営や施療院や工場では、のちにやがて、諸規則・諸規程の精密さ、査察の細心の注意をはらった視線、生活および身体のごく些細な事態にたいする取り締まりが、微細なるものと無限なるものへの、一途な信心にもとづくこうした計算に、脱宗教的な内容を、経済や技術中心の合理的組織化を与えるようになるだろう」と述べている。これは、学校や兵営や工場で人々は「規律・訓練」された身体を持つことで、「経済や技術中心の合理的組織化」に対応する人間として育成され、そのことが近代資本制社会に即応していくことになるのだ、ということを述べていると言える。日本においては、先ほどの三戸氏の言葉にもあるように、鉄道もその「規律・訓練」に大きく貢献したのではないかと考えられる。鉄道が人々を近代資本制社会に適合する人間に育て上げた面もあるの

ではないかということである。

清張の鉄道に関わる小説では、見てきたように、鉄道はまさにパンクチュアルなものとして登場しているが、その鉄道を利用する登場人物たちもそのことが当然のように行動し、したがってまた人物たちもパンクチュアルである。そうでないと、『点と線』や『死の發送』などのミステリーは成り立たないであろう。作者の清張も、人々がパンクチュアルであることを自明のようにして全く疑っていないのである。だから、清張はむろんその問題を明示的に述べてはいないわけだが、しかしその清張の小説から日本近代の特質も窺われると言えようか。

以上をまとめると、清張においては、日常の辛い現実から逃れるものとして旅への憧れがあったこと、それは「気散じ」としての旅であり、明治期の多くの人々にあった宗教的な動機からのもではなかったこと、むしろ現代人のツーリズム感覚に近いと言え、それは疎外からの「気散じ」としてのツーリズムという面があったこと、また、駅に関わる場所が小説中にうまく取り入れられていること、戦後の風潮を鉄道と絡めて描いていること、そして鉄道のパンクチュアルなあり方に人物たちも沿っていて、それは日本近代の特質の一面を表しているのではないか——鉄道を関わる清張小説からは、それらが見えてくると言えそうである。

〔注〕

- (1) 岡村直樹『清張』を乗る——昭和三〇年代の鉄道シーンを探して』（交通新聞社新書、二〇〇九・一二）。
- (2) 赤塚隆二『清張鉄道1万3500キロ』（文藝春秋、二〇一七・一一）。
- (3) 『松本清張研究』第十八号（松本清張記念館、二〇一七・一一）。
- (4) 松本清張の文章からの引用は、原則として『松本清張全集』全66巻（文藝春秋、一九七一・四―一九九六・三）による。それ以外は、最初の単行本を本文中に明記する。
- (5) ハイデガー『存在と時間』（原佑、渡辺二郎訳、『世界の名著62』、中央公論社、一九七一・一〇）。
- (6) 『鉄道と文化』（青木栄一他、日本経済評論社、一九八六・七）。
- (7) 鈴木勇一郎『電鉄は聖地をめざす 都市と鉄道の日本近代史』（講談社、二〇一九・五）。
- (8) 橋本健二『格差』の戦後史 階級社会 日本の履歴書（河出ブックス、二〇〇九・一〇）。
- (9) 一九五五年前後に生まれた、ウイスキー「トリス」をメインにした庶民的なバーのことで、爆発的な人気を呼んだ。
- (10) 保阪正康『松本清張と昭和史』（平凡社新書、二〇〇六・五）。
- (11) 高階秀爾・芳賀徹他編『鉄道がつくった日本の近代』（成山堂書店、二〇一四・一一）。
- (12) ミッシェル・フォーコー『監獄の誕生』（田村俶訳、新潮社、一九七七・九）。

〔付記〕

本稿は、二〇二二年一月二七日に開催された、ズームでの日本近代文学会の例会（特集「鉄道と文学の一五〇年」）での発表を論文にしたものである。発表後の質疑で、近代以前や明治期においても、旅は宗教的な動機だけではなく、観光の要素もあったのではないか、という意見が寄せられた。たしかにそうであると言えるが、しかし、建前としてはあくまで宗教的な動機が前面に出ていた、というところに眼を向けるべきである、というのが発表そして本稿での立場である。

（ノートルダム清心女子大学名誉教授）