

松本清張『点と線』と時刻表

——数字の羅列を見つめることの諸相——

向井 佑輔

一 時刻表小説の誕生

松本清張『点と線』を時刻表小説と呼びたい。では、何をもって時刻表小説と呼ぶのかと訊かれると、これがなかなかうまく答えられない。

『点と線』は、昭和三三年のベストセラーであり、清張の代表作として評価されている。そして、時刻表を使った推理ものというイメージが定着している。例えば、新潮文庫版『点と線』のカバー裏の作品紹介では、「列車時刻表を駆使した、リアリステイックな状況設定により、推理小説界に『社会派ミステリー』の新風を吹き込み……」となっている。このように、『点と線』について言及したものの多く

は、時刻表を使ったというアイデアの斬新さを褒めているにとどまっていた。『点と線』と時刻表の関係性について正面から論じた文章に私は出会ったことがない。

『点と線』の中で、探偵役は時刻表と首っ引きになりながら謎を解こうとしている。その人物が時刻表から調べ上げた駅名や時間はしつこいほど丁寧に記述されており、何日の何時何分に何処何処にという具体的な時間空間が作中に頻出する。ではなぜ、清張はこれほどまで作中に駅名や時間を散りばめたのだろうか。

それは、推理ゲームを解くためのデータを読者に提供するためであるの言うまでもない。しかし、『点と線』は、それだけでは説明ができないような要素を多分に含んでい

る。というのも、当時、時刻表を使ったアリバイ崩しのジャンルは、日本の推理小説界には存在していなかったたので、清張が推理を面白くするための手段として勝算をもって書いたという説明は成り立たない。それは、トラベルミステリーの隆盛を知っている今日の人間が、その歴史から逆算して『点と線』を把握しようとしているにすぎない。

さらに、『点と線』の初出雑誌の読者層は、推理小説を読む人たちではなかった。連載時のその雑誌の目次に目を通してみれば、「長編推理小説 点と線」というタイトルだけが異質なものとして際立っていることに気づく。話はさらにややこしくなるが、その雑誌を出している出版社は、時刻表も出していた。つまり、清張は、時刻表小説を、時刻表を出している会社の刊行している別の雑誌に、推理小説という形をとって載せたということになる。

なぜ、駅名や時間を随所に散りばめた小説が書かれたのか。そしてなぜ、それが売れたのか。本稿では『点と線』成立前後の状況を検証しながら、これらの問いに答えを与えていく。さらに、作品全体を通低する時刻表の使われ方とは別に、時刻表の尽きせぬ魅力を語ったエッセイが作中

文として挿入されている。いわゆる、「時刻表マニア」である。したがって、その部分を分析し、時刻表を必要以上に愛読してしまう感性について迫っていきたい。これらの作業を終えた時、『点と線』の時刻表小説としての相貌がくつきりと浮かび上がってくるはずである。

二 旅の上澄みを言葉にできる書き手

『点と線』の初出雑誌は、旅行雑誌『旅』（昭和三二年二月から昭和三三年一月にかけて連載）であった。『点と線』が『旅』に載る文章としてはいかに異質なものであったかについて整理しておこう。じつさい、『旅』連載時はほとんど注目されておらず、評判になったのは光文社が単行本化してベストセラーになってからである。¹⁾

前述したように、『点と線』の中には、時刻表から調べ出した具体的な駅名や時間が散りばめられており、その結果、実行に移されるものや机上のものも含めて、多くの移動（「旅」が作中に含まれている。一例をあげておこう。列車食堂車の「御一人様」という伝票から、東京駅で一緒に

列車に乗り込んだ一組の男女はそのまま博多へ行き心中したのではなく、女がどこかで降りていると三原警部が推理する場面を引用する。

「ここに、『あさかぜ』の時刻表を控えておきました。

東京発が十八時三十分、熱海が二十時、静岡が二十一分、名古屋が二十三時二十一分、大阪が二時になります。これは午前ですから、翌日の十五日になります。」

(中略)

「伝票は十四日だから二十三時二十一分の名古屋までの間です。しかし佐山が食堂に行ったのは、むろん、二十二時の食堂の閉鎖の時間前ですから、お時が降りたとすると、二十時発の熱海か、二十一時一分発の静岡か、ということになります。」

「そうですね。そうなりますね」『点と線』第五章)

このような記述が延々と続くわけだから、駅名や時間にとりたてて興味のない人には、追っていくのが苦痛な小説だろう。

一方、旅の文章といえ、ある旅人の視点から、その道程や起こった出来事をその土地の風物と合わせて描写するというのが定番であろう。そういう意味において、『点と線』は一般的な紀行文とは合致していない。北海道や九州が舞台として登場するものの、その土地の描写には筆が割れていないし、探偵役の三原警部は移動をしているものの、それも旅行というより捜査である。むしろ、『点と線』で中心的に描かれているのは、人の移動を現実的な条件に即して机上で考えることである。そのため、一見、『旅』に載せる文章としてはふさわしくないように思える。

清張と『旅』の編集部は何を試みようとしていたのだろうか。そこで、『点と線』が書き上げられるまでの経緯を見ていく必要がある。清張を担当したのは、編集部の岡田喜秋と戸塚文子であり、二人とも当時の清張との思い出について回想を残している、手がかりは、ある。

まず、その前に、『旅』という雑誌について整理しておかなければなるまい。『旅』は、日本初の旅行専門誌として大正一三年四月に創刊された月刊誌で、現在も続く長寿雑誌である。発行元は日本交通公社（正式には、創刊時は日本

旅行文化協会、昭和九年にジャパン・ツーリスト・ビューロー、戦時下に東亜旅行社、戦後は日本交通公社と改称している。以後、交通公社と呼ぶ現在のJTBグループである。もともと鉄道省の後押しをうけてできた半官半民の旅行業者であり、国民の広くに旅行文化が浸透する以前は、代理店業務の取扱額は現在とは比較にならないほど小さく、一方で、旅行文化の発展や旅行情報の提供を目的として行う出版事業のもつ意味は大きかった。交通公社は旅行叢書としてガイドブック類の出版も行っていたが、やはり出版部門の中で二本柱といえるのは、旅行雑誌『旅』（月刊誌）と『時刻表』（月刊誌、国鉄から請け負い）の刊行である。

雑誌『旅』は、元来啓蒙的なメディアであったことに加え、当時は旅行専門のライターがほとんどいなかったため、書き手の多くは地理学・歴史学・民俗学・地質学等の学者や著名な作家であった。多くの小説家が、紀行エッセイを寄せている。試みに昭和二五年〜昭和三七年にかけて『旅』（紀行エッセイを寄せた主な小説家（評論家や学者も含む）を挙げてみると、野村胡堂、梅崎春生、田宮虎彦、草野心平、城山三郎、阿川弘之、安岡章太郎、遠藤周作、三浦哲

郎、幸田文、芝木好子、宮本常一、高橋義孝…と際限がない。

『旅』の編集者だった岡田は、「松本清張の旅心」と題して当時を回想した文章を『松本清張研究・第三号』（砂書房、平成九年八月）に寄せている。松本清張が亡くなってからは五年、『点と線』発表からは四〇年経った時点からの回想である。まず、編集者として清張に目をつけた経緯から語り始められている。

私と松本清張との出会いは、氏が『別冊・文藝春秋』に載せた「ひとり旅」というエッセイを読んだ時からじまる。（中略）編集部に身を置いてから数年、私は好きな筆者をつねにさがしていた。そのために文芸雑誌を毎月よく読んだ。『旅』むきの筆者とは、観察がいい加減でないこと、独自の旅心があること、当時、昭和二〇年代半ばの頃は、まだ一般に旅は普及せず、旅好きを自負する人はすくなかった。朝鮮戦争が終わってやっと少し世の中が安定した時代に、みずから「ひとり旅」をエッセイに書く作家は珍重すべきだと私は思った。

〔岡田喜秋「松本清張の旅心」〕

旅行雑誌の編集者が文芸雑誌に目を通していたという点が、面白いところで、旅行情報を盛り込んだ文章を書ける存在として、小説家は貴重な存在だったことが分かる。

「ひとり旅」は、『別冊文芸春秋40』（文芸春秋社、昭和二十九年七月）に掲載された。まだ清張が短編作家、それも歴史小説家として認識されていた時期である。

「ひとり旅」は、物不足の深刻だった終戦直後、比較的食物や物に恵まれていた田舎の人々が素人商売で都会へ物売りに出ていた頃を背景とした小説である。簡単にあらすじを紹介しておく。主人公である中年の男は、戦後の混乱期に商売を始め、長年憧れていた旅ができる嬉しさゆえに、夜行を乗り継いで移動する過密スケジュールも苦にせず商圏を広げていく。それによつて、年少からの旅したい心を満足させたが、一方でその頃から何故かむなしさを感じ始める。あることがきっかけとなり、商売と旅を止めるが、それから三年後、あることがきっかけで当時の気持ち思い出す。旅できることだけにでも喜びを感じられたひ

とり旅の頃が失った宝石のように思い返された。

「ひとり旅」は、遠くへ行けるようになればなるほど、もつと旅してみたいという気持ちが加速していき、ある地点を超えたときには、急にむなしさを感じてしまうということが中心的に描かれており、それに加えて、時間上・金銭上の制約をどうクリアするか思索するさまが詳細に描かれている。旅を欲望する心理の綾が主題になっており、訪れた地域での風物や出来事には、ほとんど筆が割かれていないから、旅の文章としては独創的である。

やがて岡田は清張の元を訪れ、二人の付き合いが始まり、『旅』に何度か紀行エッセイを書いてもらうことになる。最初に書いてもらったのは「九州のかくれ旅宿から」（『旅』昭和二十九年二月号）。以後、「芸備線の一夜」及び「九州路」（『旅』昭和三〇年四月号）、「高原と温泉の九州旅行」（『旅』昭和三二年三月号）と続く。これらは、ある地域を取り上げて旅の経路や出会った風物について語ったものであり、『旅』によく載る典型的な紀行エッセイといえる。しかし、四度目の登場となった「時刻表と絵葉書と」（『旅』昭和三二年九月号）は、特定の地域を旅したことを語るのではなく、各種

印刷物がいかに自分の旅心を誘ったかということについて書かれた、これまでとタイプの異なる文章である。紀行文、時刻表、絵葉書への愛着が取り上げられている。時刻表についての部分は、後に膨らませた形で『点と線』に挿入されることになる。「時刻表と絵葉書と」を気に入った岡田は、今度は紀行エッセイ以上のものを書いて欲しい、と大胆な提案をする。

時刻表と絵葉書が好きなら、『旅』向きにひとつぜひ連載してください、と私は迫った。最近書かれた『市長死す』を私は評価していたので、あの面白さと意外性を全国的な規模の推理小説にしてみたい、と言った。氏はしばらく考えていたが、「本気なら、書こうか」。氏は万一失敗しても、『旅』なら致命傷にはなるまい、と思っただけであろう。話は進んだ。こうして、『点と線』は世に送り出された。(岡田喜秋「松本清張の旅心」)

「ひとり旅」にしても「時刻表と絵葉書と」にしても、清張は、旅を懂れる気持ちを中心に、その様々な位相を

言葉にしようとしている。もし、旅の情感というものがあるとすれば、それは、道中においてよりも、旅に出る前や旅から戻った後に感じることの多い、より純化された旅にまつわる感情ではないだろうか。それは、旅という行為の上澄みのようなもので、その領域を清張は言葉にしようとしている。

岡田はそこに従来の紀行文にはない新しさを感じ、褒めて乗せて提案することで、清張の表現の鉱脈をより深く掘り下げようとしていた。その結果生まれたのが『点と線』である。時刻表を片手に、駅名や時間を並べてあれこれと考えをめぐらすさまの描かれた理由に、ここまで見てきてようやく辿り着いたようである。

三 旅は計画するもの

前章では、駅名と時間のやたらと出てくる小説が、どういう経緯で書かれたのかについて考えてきた。続いてこの章では、なぜそれが当時人々に受け入れられ、ベストセラーとなったのかについて考えていく。

鉄道と旅行をめぐる当時の状況で特筆すべき点として、昭和三〇年二月から国鉄が周遊券の制度を開始したことがある。周遊券とは、自由に計画した旅のルートが一定条件を満たしていた場合、その乗車券が割引き価格で購入できるといふ制度である。条件はやや複雑で、国内の指定観光エリアを二箇所以上めぐること、国鉄を一〇一キロメートル以上利用すること、国鉄以外の交通機関(私鉄やバス)も一定割合利用すること、などを満たしていなければ割引き対象とはならなかった。

『旅』昭和三〇年三月号に掲載された「新しい周遊割引券の利用」という記事からは、当時の人々の旅行に対する感覚が読みとれる。この記事は、ここ数年で観光行楽目的の旅行者の割合が急増しているという趣旨の書き出しから始まる。逆に言えば、それ以前は、出張や商用、冠婚葬祭に伴う旅などのすでに行き先の決まったものが高い割合を占めていたということになる。続いて、周遊制度の概要や条件を満たす旅行コース例に触れ、後半部は、「このようにして今度決められた、全国一七カ所の観光地をどう組み合わせれば条件に適するかを、時刻表や、旅行図書を参考

に調べてみますと、いくつものコースが考え出され、旅行ファンには尽きざる興味がわくことでしよう」プランの組み合わせを旅行者の方々が、好み好みで考案することでたのしみが増加します」など、旅の計画を立てる楽しみが強調されている。

周遊割引きの条件を満たす旅路を考えることと、アリアを崩すべく犯人の移動経路を考えることは似ていて、どちらも、現実的な制約に則して最大限に効率的なルートを見つけ出そうとしている。また、当時の『旅』は、値段を安く抑えたコースや混雑していない穴場をめぐるようなコースをしきりと紹介しており、周遊券に限らず、情報収集をして自分で旅路を計画するという行為が、この頃になつてやつと身近なことになりつつあったようだ。

実行に移されるものなのか、紙面上でのプランのままに終わるものなのか、ということには関係なく、事前に旅の計画を立てることは楽しい。現在では当たり前の感情ともいえるが、それが多くの人にとって現実味をもつようになったのは、国民全体の経済水準が上昇して余裕が生まれ、移動手段としての鉄道が格段にサービスを向上し、個人が

好みと制約に合わせて自由に行き先を決めることが普通のことになりつつある昭和三〇年代前半からである。

旅の計画を立てるということが、新鮮にかつ身近に感じられる絶妙のタイミングに出版されたということが、『点と線』がベストセラーとなった理由といえよう。

四 作中に挿入された時刻表論

ここまでは、『点と線』が、どのようにして生まれ、どのようにして受け入れられたかを見てきた。では、当の清張自身は、時刻表に対してどういう思い入れがあったのだろうか。前述したように、時刻表への思いを綴ったエッセイ「時刻表と絵葉書と」を『旅』に寄せている。そして、それは素材として膨らまされて『点と線』の中に登場する。安田亮子が同人誌に寄せた「数字のある風景」というタイトルルの作中文としてである。

この作中文は、非実用の時刻表の楽しみ方があることを述べ、時刻表の魅力について語っている。時刻表小説としての『点と線』を考える場合、肝となる部分であろう。こ

の文章を分析し、時刻表を必要以上に愛読してしまう感性について考察していく。述べられている非実用の時刻表の楽しみ方は三パターンあるので、それぞれが分かりやすいように、区切って引用していく。

時刻表には日本中の駅名がついているが、その一つ一つを読んでいると、その土地の風景までが私には想像されるのである。それも地方線の方が空想を伸ばさせてくれる。豊津、犀川、崎山、油須原、勾金、伊田、後藤寺、これは九州のある田舎の線の駅名である。新庄、升形、津谷、古口、高屋、狩川、余目、これは東北のある支線である。私は油須原という文字から南の樹林の茂った山峡の村を、余目という文字から灰色の空におおわれた荒涼たる東北の町を想像するのである。(中略徒然草に「名を聞くより、やがて面影は推しはかるる心地するを」という文句があったことを覚えていたが、私の心も同じである。所在のないときは、時刻表のどこを開けても愉しくなった。私は勝手に山陰や四国や北陸に遊んだ。(『点と線』第9章)

ここで述べられているのは、駅名の羅列に目を通すのは楽しい、それだけで想像力が刺激されてくるということである。

初めて目にする駅名(地名)は、ただの記号にすぎない。しかし、人はなぜか駅名に惹かれるようだ。ひとつひとつが生き生きと自己主張しているように感じられる時もある。そして、時刻表の魅力は、駅名が停車順に順々と並んで表記されていることで、地図では、地名を集めることはできても、それらを並べて整列させることはできない。この部分は、駅名を声に出したり、覚えることに熱中したりする鉄道ファンの感性とつながっている。

こんなことから、つぎに時間の世界に私の空想は発展した。たとえば、私はふと自分の時計を見る。午後一時三十六分である。私は時刻表を繰り、十三時三十六分の数字のついた駅名を探す。すると越後線の関屋という駅に122列車が到着しているのである。鹿児島本線の阿久根にも139列車が乗客を降ろしている。飛騨宮田で

は815列車が着いている。山陽線の藤生、信州の飯田、常磐線の草野、奥羽本線の北能代、関西本線の王子、みんな、それぞれ汽車がホームに静止している。私がこうして床の上に自分の細い指を見ている一瞬の間に、全国のままざまな土地で、汽車がいつせいに停っている。そこにはたいそうな人が、それぞれの人生を追って降りたり乗ったりしている。私は目を閉じて、その情景を想像する。(『点と線』第9章)

ここで述べられているのは、ある時刻を定めて、その時間に停車している全国各地の汽車を探しだし、そこに乗り合わせた人々について空想することである。

ある時間を取り上げて、離れた二点を想定するという発想は、アリバイ作りに通ずるものを持っている(ただし、現実的にアリバイをどう作るかということは直接関係がない)。実は、ここに書かれていることを時刻表を使って実際にやってみようとすると、かなり面倒である。後述するが、時刻表は駅名や列車名を定めてそこから情報を検索するようには出来ていて、時間を定めて探すことは適していないか

らである。

一風変わった時刻表の楽しみ方であるが、こういう遊びが無限に考え出せるのが時刻表の大きな特徴である。というのも、時刻表は、限られた紙面の中に相当な情報量を詰め込むため、記号や数値を使って表にしている。だから、表の見方がある程度覚えないと、時刻表は使いこなせない。表というものは、分析する視点を変えて情報を拾い、それを組み合わせれば、様々なことが見えてくるようにできている。

そのようなことから、この時刻には、各線のどの駅で汽車がすれ違っているかということまで発見するのだ。たいへんに楽しい。汽車の交差は時間的に必然だが、乗っている人びとの空間の行動の交差は偶然である。私は、今の瞬間に、展がっているさまざまな土地の、行きずりの人生をはてしなく空想することができる。他人の想像力でつくった小説よりも、自分のこの空想に、ずっと興味があった。(『点と線』第9章)

ここで述べられているのは、各線のすれ違うタイミングを発見することである。

列車のすれ違うタイミングを発見することは、運行ダイヤを確認することにつながり、この部分こそ、「時刻表マニア」たちのよく言及する「時刻表の読み方」である。

限られたレールの上で輸送効率を最大限に上げなければならぬ。そのために緻密に組み立てられたシステムが、列車のすれ違い(単線の場合)や追い抜き(複線の場合)である。実は、時刻表ははっきりとそれを明示しているわけではなく、そのことが時刻表の魅力を高めている。昭和五〇年代以降に鉄道紀行作家として活躍する宮脇俊三は、「時刻表の数字を眺めながらアレコレ思いめぐらす楽しみ」を「手品」に、列車ダイヤを見てしまうことを「手品の種明し」にたとえている。何のことを言っているのか、ダイヤグラムと時刻表を比較しながら考えていこう。塩見鮮一郎『時刻表のクリティーク』⁵⁾に做って、時刻表やダイヤグラムを座標軸をもったグラフとして考えていけば、理解しやすい。

列車の運行は、スジ屋と呼ばれる職人が作りあげたダイ

ヤグラムによって決められる。時刻表は、そのダイヤグラムの内容を旅客向けに変換したものである。両者の違いは何なのか。ダイヤグラムは、横軸を時間、縦軸を距離として枠を設定し、その中に線として列車の運行を表している。そのため、線の交錯している点を見れば、すれ違いや追い越しをする時空間が一目瞭然で分かる。一方で時刻表はと言えば、横軸が列車の便、縦軸が駅の並び（つまり距離を示している。そして、その枠の中に埋め込まれているのは各々の時間である。時間、空間、列車の三要素を、横軸、縦軸、座標上の点の三つのどこに据えるかの違いが、ダイヤグラムと時刻表の違いなのであり、旅客が利用しやすいデータにするために、列車の便をわざわざ横軸に据えたものが時刻表なのである。時刻表の場合、利用者が行き先から列車の便と時間を調べるためのものなので、すれ違いや追い越しのような大局観（全列車の運行とレール利用）に立った情報は切り捨てられているわけである。もちろん、数字を細かく辿っていけば、おおよそのすれ違いや追い越しは推測できる。それは、時刻表上のデータをつなぎあわせて頭の中でダイヤグラムを組み立てているようなものであり、

いわゆる時刻表をへ読むことなのだ。¹⁶⁾

ここまで分析してきた三パターンの楽しみ方に共通するのは、時刻表という冊子を、ひとつの完成された世界として受け取っている点である。時刻表は、現実社会の鉄道の運行を写し取るための手段に過ぎない。しかし、時刻表の内容は濃密かつ抽象的であり、そこに魅せられた人々は、時刻表の世界を現実世界から独立したひとつの小宇宙であるかのように捉えている。

本稿の前半部で言及した、時刻表を片手に旅の計画を立てることを楽しむ主体は、時刻表が好きだとは言っても、あくまでも移動する人間に感情移入している。一方、時刻表の小宇宙に没頭できる主体は、時刻表の象徴する秩序立った世界にこそ感情移入している。

その点が大きな違いであり、感情移入する対象の質の違いをもって、時刻表好きと「時刻表マニア」を線引きする基準としよう。

五 固有名と数字から成る世界

作中文の締めくくりの文章は、「仮名のない文字と数字の充満した時刻表は、このごろの私の、ちよつとした愛読書になつてゐる」となつてゐる。この最後の一文が象徴しているように、時刻表の魅力の源泉は、まず何よりも、固有名と数字から構成されてゐることにある。

固有名と数字。それはどういう効果を上げ、どういう感性と反応するのか。

固有名と数字から成る冊子は、時刻表だけではない。『会社四季報』（東洋経済新社）のような株式投資のための会社情報本、野球選手の成績年鑑、人口や面積や収穫高の統計など、いわゆるデータブックと呼ばれるものだ。

データブックは、へ見るというより、へ読むものである。求めている数値を直接に探しただけではなく、各々の数値を比較したり、足し引きしたりすれば、もつと別のデータが引き出せるようになってゐる。

そして、データブックは、固有名と数字から構成されてゐる。会社や選手や列車は、固有の名前をもつた一人のプ

レーヤー。各プレーヤーの働きぶりは数字でのみ表される。そして、その分野における全プレーヤー分の数値が網羅されてゐるために、データブックの内容自体がひとつの完結した世界を形づくつてゐる。ここに実用を超えた愛好者が生まれる。

そう考えてみると、作中文が述べてゐる時刻表の楽しみ方は、データブック一般にあてはまる非実用面の愛読の仕事として抽象化できる。

固有名や数値に無性に惹きつけられ、それらを並べて声に出して読んでみたり、それらを記憶したりするようになる。やがて、限られた紙面の中に詰め込まれた情報を読み解くべく、いろいろな角度からデータを組み合わせて分析することを覚える。そんな遊びをくり返すうちに、データの方が先に頭に入つてしまひ、それと対応させる形で現実を見るようになる。現実を写し取るための手段としてデータがあるのだから、ここに価値の転倒が生じてゐる。

どんな調べごとに関してもインターネット上で検索することが普通となつた今日、実用面でデータブックを読むこと(もしくは読めること)は不必要なことになりつつある。

時刻表を例にとると、乗り換え案内のサイトに出発駅と到着駅さえ入力してボタンを押せば、行き方からかかる時間まで全てを教えてくれる。時刻表しかなかった頃は、巻頭の地図で路線を確認し、表の見方にしたがって、時にはページを跨ぎながら知りたい時間を拾い出していたわけだから、ずいぶんと便利になったわけである。検索という行為の浸透が、データブックという出版物を駆逐していくのは間違いないだろう。それにつれて、非実用の面でデータブックを愛読する人も減っていくのだろうか。このことは、私には予測できない。現在も時刻表の愛読者は多数存在し、商業的にも十分成り立っている。⁽⁷⁾

私がデータブックの一種として時刻表を考えようとしたのには理由がある。もし、「毎晩寝る前に、時刻表を枕元に置いて読み耽っています」などと言おうものなら、「鉄道が好きなんですわね」という反応が返ってくるだろう。日下部みどり子『鉄道ファン生熊学』⁽⁸⁾という本では、「撮影党」「実踏党」「模型党」などと並んで「時刻表党」という欄が設けられており、鉄道ファン層の中でのサブジャンルとして時刻表マニアが想定されている。この常識がひとつの盲

点となっている。時刻表愛読者は必ずしも熱心な鉄道ファンである必要はないのではないか。時刻表愛読者は、まず何よりも、データブックのマニアであり、固有名と数字から成る世界の完成された秩序に没頭しているものであり、そこでは鉄道は目的でなく手段になっているというのが私の持論である。少なくとも、この作中文を書いた登場人物とその発案者松本清張に、その感性を見ることができ

六 特異な旅の主体

清張は、かつて書いたエッセイに手を加え、作中人物の文章として『点と線』の中に挿入した。この操作については、文章の内容の変更点云々を指摘するよりも、まず、この時刻表愛読論を語る主体を登場人物のうちの誰に宛がったのかという点を問題にしていかなければならない。

時刻表愛読論を語る主体を清張自身からその人物へと置き換えたことが『点と線』という作品に深みを増しているというのが私の評価である。郷原宏がすでに指摘しているように、⁽⁹⁾清張自身は貧しさゆえに旅への憧れが強く、そ

れが時刻表への思い入れを生んだわけだが、その人物も、清張とは別の理由で自由に旅できない境遇にいた。

その人物の置かれた境遇とそれが原因となつて起こる歪んだ感情が、事件の鍵となつており、そこに具体的に触れることは作品のタネを割ってしまうことになるので避けておこう。ただし、次のことだけは記しておきたい。私が『点と線』を初めて読んだのは中学生の頃で、読み終えて全ての謎が解けた時、何よりも、その人物の置かれた境遇と歪んだ感情に対して強烈な印象を受け、「大人の小説とはこういうものなのか」と溜め息が出るくらい感心していたことを覚えている。

時刻表の小宇宙だけを相手に、現実的な移動とは切り離された形で、数字を組み合わせ、それを頭の中で解いたり組んだして、瞑想する。ある地点からある地点までを指でなぞつて数値で追うことも、広義の移動に含まれるだろう。これが、その人物にとつて、最もふさわしい旅なのである。

そう言えば、『或る「小倉日記」伝』の主人公田上作も、自由に旅をできる境遇になかった。身体的にハンディを抱

えていたために身近な地域を出る以上のことはできなかった。しかし、民俗学という知にアクセスすることで、見慣れた郷土を新しい目線でもとらえ返し、旅する対象としていつたのである。

どちらの場合も、一般的な意味での旅とは違う。その人物の置かれた状況や感情が強く投影された、特異で抽象的な旅を描く時にこそ、松本清張の筆が最も冴えている。

〔注〕

1 新潮文庫版の初版は昭和四六年五月発行。

2 戸塚文子「点と線」の頃（『松本清張全集一』月報、昭和四六年四月）

3 関川夏央は、『豪雨の前兆』（文芸春秋社、平成一一年五月）の中で、国鉄鉄道網の急速な電化、高速化、列車本数増大が進んだ一九五八年を大きな転換期として、「日本人はもはや煤煙と混雑に悩まされることもまれになり、また車中に耐えるべき時間も大幅に短縮されて、いわば「戦う旅」から、やがていまあるような「ひたすら運ばれる旅」へと移っていく」と指摘している。

4 宮脇俊三『時刻表ひとり旅』（講談社、昭和五六年六月）

5 御茶の水書房、平成四年五月

6 ちなみに、この過密ダイヤは日本に特徴的なことらしい。三

戸祐子『定刻発車』（交通新聞社、平成一三年二月）によれば、ヨ

ーロッパ諸国の場合、列車の本数が少ないにもかかわらずレール

の本数は充実していて、限られたレールを最大限活用するた

めの複雑なダイヤはそもそも必要ない。定刻通りに発着する日

本の鉄道網は、日本人の国民性（勤勉？）と結びつけてよく論じら

れるが、むしろ、過密ダイヤを敷いている以上、数分の遅れが

相当な混乱をきたすという現実的な側面から説明すべきである。

7 JTB版の『時刻表』の場合、大きなダイヤ変更がなくても

毎月約八〇万部も売れている。

8 JTB、平成一四年九月

9 郷原宏「松本清張と世界の旅」（『松本清張研究2008』北

九州市立松本清張記念館、平成二〇年三月）

※作中からの引用の際、定本は新潮文庫版『点と線』（昭和四六年

五月）とした。旧字体は適宜現行の字体に改めてある。