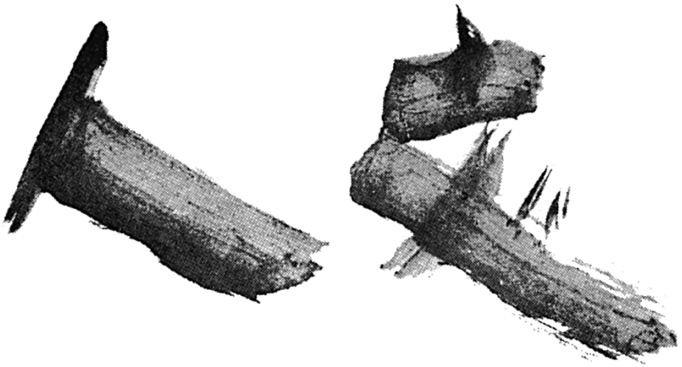


第六〇号

2013

京都大学人文科学研究所

ISSN 0389－147X

西鉄電車を歩く

――松本清張『点と線』――

安岡孝一

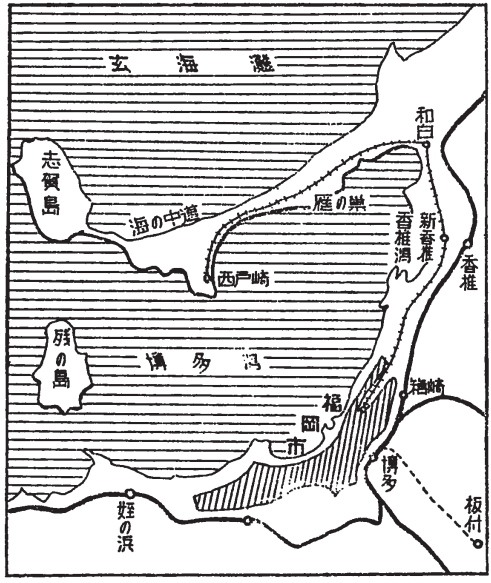
松本清張『点と線』（雑誌『旅』昭和三二年二月号～昭和三三年一月号初出）に登場する鳥飼重太郎は、福岡署古参の中年の刑事なのだが、西鉄電車の乗り方がすこぶる奇妙だ。福岡署から香椎に向かう際に、西鉄の箱崎電停と競輪場前駅の間を、何度も歩いて乗り換えている。しかし、箱崎電停と競輪場前駅は、直線距離にして一七〇〇メートルは離れているのだ。歩いて乗り換えるにしては、あまりに遠すぎる。

昭和三二年当時であれば、福岡署のある県庁前電停から、競輪場前へと向かうには、西鉄福岡市内線の24系統か25系統に乗ればいい。乗り換え無しに、路面電車一本で競輪場前まで行ける。福岡市内線は当時一三円均一だったので、箱崎まで乗っても、競輪場前まで乗っても、同じ一三円。わざわざ箱崎から一七〇〇メートルも歩いて乗り換えるのは、時間と労力の無駄だ。なのに、なぜ鳥飼重太郎は、県庁前から競輪場前へ直

接行かずに、県庁前から箱崎へと向かったのか。

奇妙と言えば、鳥飼重太郎が、西鉄香椎駅と国鉄香椎駅の間を、何度も歩いて確かめるシーンは、鉄道ファンの目からすると、すこぶる奇妙だ。両駅の間を六分間で歩く、ということ自体は確かに正しい。しかし、そこには昭和三二年当時、西鉄の踏切があったはずなのだ。西鉄宮地岳線は単線なので、運悪く西鉄香椎駅での列車交換にひっかかってしまったりすると、下りと上りの両方の電車を踏切で待つことになる。そうなると、六分間で歩くのは無理だ。にもかかわらず鳥飼重太郎は、この踏切の存在を全く意に介しておらず、両駅間を歩くのに必要な時間が変化しうる、という事実を計算に入れていない。福岡署古参の刑事らしからぬ判断だ。

もちろん、松本清張が『点と線』という作品中に、箱崎や香椎といった地名を登場させたのは、『旅』という雑誌の性格上、必要なことだったに違いない。その結果、鳥飼重太郎という登場人物が、多少なりとも奇妙な行動をとったとしても、許されることなのかもしれない。しかし『点と線』は、あの「四分間の空白」でも知られるとおり、いわゆる鉄道ミステリーの嚆矢なのだ。その中で、鳥飼重太郎だけに、合理的でない鉄道の使い方を許すわけにはいかない。不合理なら不合理なりに、その理由は明らかにされるべきだろう。



そのヒントとなりそうなのが、『旅』昭和三二年三月号一一五頁、『点と線』連載第二回の福岡周辺地図だ。この地図は、『点と線』の雑誌初出にだけ使われていて、単行本には使われていない。それもそのはず、鉄道ファンならば、この地図が昭和三二年のものではないことに、すぐ気づくからだ。西鉄香椎駅が「新香椎」になっている。西戸崎～和白が国有化されていな

い。雁の巣飛行場が存在している。どう考えても、昭和一〇年代の地図ということになる。ただ、板付飛行場は昭和二〇年以降なので、その部分だけ追記した可能性が考えられる。

この福岡周辺地図を描いたのは誰なのか。『旅』編集部すなわち日本交通公社は、昭和三二年に、こんな古い地図を準備したりしないだろう。挿絵を担当した佐藤泰治のサインもないので、佐藤泰治でもなさそうだ。となると、やはり松本清張本人が、この地図の版下を描いた可能性が最も高い。そう考えると、この地図は、清張の記憶の中の福岡に、昭和三二年時点の「板付」が追記されている、とも考えられる。

清張の記憶の中の福岡、と書いたのには理由がある。清張は、昭和八年末から昭和九年五月頃にかけて、博多の島井オフセット印刷所に、住み込みで働いていたからだ。その頃、まだ西鉄は設立されておらず、福博線（西新町～県庁前～東町～千代町～箱崎～工科前）は東邦電力の、宮地岳線（新博多～新香椎～和白～宮地岳）は博多湾鉄道汽船の路線だった。

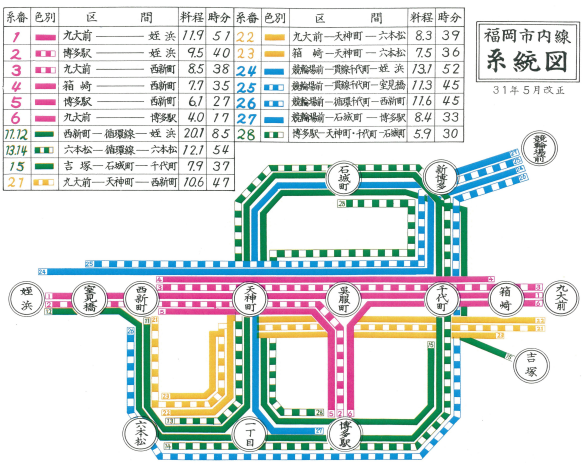
島井オフセット印刷所の最寄り電停は東町で、箱崎や工科前へは路面電車一本で行けたが、新香椎へ行くには、どこかで電車を乗り換える必要があった。当時、福博線から宮地岳線に乗り換えるには、工科前電停から箱崎松原駅へ歩くか、箱崎電停から箱崎宮前駅へ歩くか、いずれでも徒歩三〇〇メートルの乗り換えだった。清張が、福博線から宮地岳線への乗り換えに、好んで筥崎宮の参道三〇〇メートルを、箱崎電停から箱崎宮前駅まで歩いていたとしても、昭和九年頃ならば何の不思議もない。

また、昭和九年頃であれば、新香椎駅と国鉄香椎駅の間の踏切には、遮断機も警報機もなかった。清張が、この踏切のことを、ほとんど意識していなかったとしても、不思議ではない。電車は新香椎駅で速度を落としているし、清張も、踏切で電車の通過を待ったりしなかっただろう。

しかし、昭和三二年だと、そういうわけにはいかない。西鉄香椎駅の踏切には遮断機が設置されているし、箱崎宮前駅と箱崎松原駅は廃止されているからだ。昭和二九年三月に、宮地岳線の起点は競輪場前へと移り、新博多・箱崎宮前・箱崎松原の各駅は、福岡市内線に移管されて電停となってしまった。同時に、福岡市内線が競輪場前まで直接乗り入れられるように、新博多と千代町に亘り線が建設された。

こうして、昭和三二年を舞台とする『点と線』では、鳥飼重太郎が、奇妙な行動をさせられる結果となった。ありていに言えば、鳥飼重太郎の乗る西鉄電車は、昭

和九年頃の福博線・宮地岳線なのだ。だから、西鉄香椎駅の踏切など気にしないし、香椎へ行くのに、つい箱崎電停で降りてしまう。しかし、昭和三二年の宮地岳線に、箱崎宮前駅は存在しないので、いきおい一七〇〇メートル先の競輪場前駅まで、歩いて乗り換える羽目になってしまったわけである。



系番	色別	区間	粁程	時分
1		九大前 ―― 姪浜	11.9	51
2		博多駅 ―― 姪浜	9.5	40
3		九大前 ―― 西新町	8.5	38
4		箱崎 ―― 西新町	7.7	35
5		博多駅 ―― 西新町	6.1	27
6		九大前 ―― 博多駅	4.0	17
11.12		西新町 ― 循環線 ― 姪浜	20.1	85
13.14		六本松 ― 循環線 ― 六本松	12.1	54
15		吉塚 ― 石城町 ― 千代町	7.9	37
27		九大前 ― 天神町 ― 西新町	10.6	47

系番	色別	区間	粁程	時分
22		九大前 ― 天神町 ― 六本松	8.3	39
23		箱崎 ― 天神町 ― 六本松	7.5	36
24		競輪場前 ― 貫線千代町 ― 姪浜	13.1	52
25		競輪場前 ― 貫線千代町 ― 宝見橋	11.3	45
26		競輪場前 ― 循環千代町 ― 西新町	11.6	45
27		競輪場前 ― 石城町 ― 博多駅	8.4	33
28		博多駅 ― 天神町・千代町 ― 石城町	5.9	30

人文
第六〇号
二〇一三年六月三十日
京都大学人文科学研究所発行
共同印刷工業
非売品