

夕映え時刻表

尾方一郎

1

時刻表というものを愛読書にして、ずいぶん長いことになる。読み始めは幼稚園の頃だから、漢字もこれで覚えたといってもいい。学校でもいつも机の中に入れてあって休み時間になると読んでいた。

これはそう珍しい趣味ではない。高校、大学には鉄道研究会というものがあってその仲間にはいくらでもいたし、時刻表趣味をネタにした本もかなり古くからある。なので八〇年代に世界に誇る鉄道大国ドイツに行ったとき、時刻表を普通の本屋で売っていないのに驚いた。駅に行くと本場に枕になる位とんでもなく分厚いものがあるのだが、とても一般向けとはいえない

い。鉄道発祥の地イギリスでも似たようなもので、どちらでも普通の鉄道ファンや模型ファン向けの雑誌は結構見るが、時刻表ファンというのはあまりないらしい。イギリスの「ブラドショオ」と呼ばれる全国鉄道時刻表の歴史に焦点を当てた小松芳喬『鉄道時刻表事始め』でも、イギリスで時刻表が「おびただしい数のアマチュア愛読者を吸引した事例は発見されず」¹⁾としてるので、ひょっとすると日本特有の現象なのかもしれない。

ともかく少なくとも日本では時刻表を好んで読む人の話は古くからあり、なんと言っても大物は「阿房列車」の内田百閒だ。ただこのシリーズでは時刻表を読んでいるといっても例の壮大かつ何の意味があるのかよく分からない鉄道旅行の前段階とし

てポチポチと出てくるだけで、まだ全面的にフィーチャーされているとはいえない。

時刻表を趣味として広く一般に知らしめたのはなんとと言っても宮脇俊三の『時刻表2万キロ』（一九七八年）だ。中央公論社で働いていた宮脇が、休暇を利用してそれまで乗り残していた全国の国鉄線を乗り歩き、ついに全線踏破するまでの紀行であり、その立案に時刻表を駆使する。もちろんこれも一般的には、日本全国の国鉄線を訪れる旅だと認識されているかもしれない。しかしここで彼が書く、列車に乗るのではなく「時刻表に乗る」という一言は、おそらく事の本質をよく言い当てている。

時刻表というのは、現実存在する全国の国鉄線とそこを走る列車の情報を集積したもので、いわば路線と列車の写しであり影だ、というのがまともな考え方だろう。しかし多くの時刻表読者には違う。時刻表こそ現実目の前に存在するもので、国鉄の線路は2万キロに及ぶ大地にそれが引き伸ばされたもの、列車はそこに書かれた時刻を守るために走るものなのである。

2

では時刻表そのものが人を魅するのはどこなのか。まずは、その一冊が一つの完備した全体をなしているところだろう。

う。つまり日本の、しかもJR（以前は国鉄）に限れば、ある時点で存在する全ての駅、全ての列車を網羅しているということだ。時刻表には一部の主要な駅と列車を載せた小型版もいくつかあり、持ち運びには便利に決まっているのだが、読むためのファンはそんなものは買わない。今では千百ページを超える大冊でいかに嵩張ろうとも大型といわれる全駅全列車掲載のものを買うのが正しい時刻表ファンのすがたである。ただここには若干の留保がついて、昔で言う国電区間には、始発と終電付近の何本かしか掲載されおらず、途中はX分毎等とお茶を濁されていて実は「全列車」とはいかない。そして宮脇もこの点をとらえて「国電区間の魅力をなくす要因」としているが、それはおおよそその同好の士の賛同を得るだろう。

だがともかくこうした瑕瑾を除けば、時刻表はまれに見る全体性を備えた書物といえる。同じように完備した全体を現している書物としては、やはりひそかな愛読者がある郵便番号簿が挙げられよう。一九九八年に郵便番号が七桁化されたことで格段に分厚くなり、日本中の町域や大字などの地名に片端から番号が付けられて一冊の本になっている。ただこれにも問題があり、他に掲載がない場合は何番という特例が各所に設けてある。住所の改廃が多いためと住人がいない地名には特定の番号を付けていないためにこうなっているのだろうが、本当に全部なの

かといえば不全感が残る。

かつては電話帳も同様の味わいを備えた書物だった。電話を持つ世帯だけにせよある地域を網羅しているという感覚があったが、現在では不掲載が増え発行地域も余りに細分化されたことでその妙味は大きく削がれた。同窓会や勤務先の名簿も、それぞれに備えていた網羅性が個人情報保護の関係で減殺されてしまつて、味気ないものになったのは否めない。もちろん名前を知られ操作されることへの恐怖というのは古代から連綿としてあるもので、それを印刷物として積極的に公表するというのはきわめて近代的な営みであつたに違いない。われわれが個人情報と名付けて秘匿を復活させつづあつるのは古いメンタリテイの復活かもしれないし、本名を知られると殺される『デスノート』という作品があれだけヒットしたのも故なしとはしない。しかしそうだとすると、逆に全く本人を知りたいという欲求なしに名前や住所、電話番号の羅列を楽しむということは、近代が志向してきた収集・分類・配列への執念、そしてそれを一つの完結した書物として見たいという欲求それ自体が今なお人をひきつけるということでもあろう。

それにしても時刻表や名簿、郵便番号簿の類を読んでツポにはまったときの吸着力はすごい。百聞が時刻表を「眺めると云うより読み耽るのである」と書き「こまかい数字にじっと見入

つた儘で午前三時を過ぎ、あわてて寝た晩もある」とというのには深く共感してしまふが、目が字面に吸い付く、あるいは全体が時刻表やなにかとカッチリ嵌りあつて一体化してしまい、無理にでも離してもらわないと取れないという感じがある。

似たような話はもちろんいわゆる活字中毒者にもある。だが小説にはまるといふときは、その世界にはまり、先が気になつて仕方がない、と言ふのが普通だろう。だが時刻表に「先」などない。小説のように前から読んでいくものではなく、むしろあれこれ目移りしながらいろいろなことが気になりだす。そしてあちこちのページへの接続を調べだす。時刻表は直線的にではなく読むのが普通だし、それが特徴でもある。この点は百科事典や辞書とも似ているが、百科事典は解説中の単語を再度ひいても出てくるとは限らない。しかし時刻表なら、乗り換えのある駅なら乗り換えでき、ない駅はできない。それは完全にはつきりしている。その日の列車は終わつていても翌朝はまた走り始めるし、我々の学生のころは大抵の駅の待合室で仮眠くらいさせてくれた。日を跨いでも乗り継ぎにはちがいない。

だがやはり、時刻表を讀んでいるだけでも、接続はよいに越したことはない。乗り継ぎが悪いだけでなぜあれだけイライラするのだろうか。時刻表の中の世界では線路が続いているだけではなくて、我々の体もそこをさまよっているのかもしれない。

そのかわり必死に探して何とか良い乗換えがあったときには実に爽やかな気分になる。

八〇年ごろにはまだ門司港から長崎行き夜行普通列車があり、東京を二三時過ぎの大垣行き夜行普通列車で出ると山陽本線の普通を一日がかりで乗り継いで九州に入り、この長崎行きに乗ることができた。これは七六年七月の改正の結果だ。大垣で西明石行きに乗り換えて、その先姫路、岡山、広島、徳山、下関と行く。すると山陰本線を豊岡から五二・五・二キロ走ってきた長距離鈍行に一駅だけ乗って関門トンネルをくぐり、門司に二二時五二分着、五五分発の長崎行きにちょうど乗換えができるようになった。だがこれはスピードアップの成果ではない。それ以前でも京都で新快速に乗り換えられれば、土休だけだがそれが姫路まで延長運転して、その後各駅乗換えが非常によく、門司に一九時三八分についてゆっくり夕食をとっても長崎夜行には余裕で間に合ったはずだ。ところがその京都で、新快速がわずかに四分前に発車している。こういうときには何とかならないかと思ってページ全体に神経を張り巡らせるのだが、せめて広島に着いたときに六分前に出た快速に乗れば、門司に二二時二五分に着く。しかしそれも所詮「もしも」の話で、けっさよく門司着が二三時五五分になってしまっただけだった。この改正でも京都、広島の間はそのままだが、小郡・下関間で

夜の電車が延長されて可能になっただけだ。

これは分かりやすい例だが、こんなことをするためにダイヤが改正されたとも思えないし、実際にこの行程で旅行したこともない。だがこんな不便な乗り継ぎを見せようと、待ちぼうけを食わされる駅でなんともうら寂しい気持ちになる。反対に良い乗り継ぎというのは版面でも美しい。上から下へ、少しづつ右にずれながら一気に滝のように流れ落ちる。かつては米原・岩国というような長い区間が一度に組んであったので、右の京都からの順調の乗り継ぎなどはすぐに目に入る(次頁図・七六年)。

時刻表の全体性が魅力をもつ要因には、それが何らかのフィクションではなく、現実に基づいているところがある。先ほどの話と矛盾するようでもあるが、そこに掲載されている駅名には必ず対応する駅がどこかにあり、列車もたしかに存在する。もっともここで列車というモノが存在する訳ではないことは付け加えておいた方がよい。きのう上野から札幌に向かった「北斗星」号はまだ北海道にいたので、きょうの下り「北斗星」とは別物だ。列車というのは、実体はなく決まった時間ここからあそこへ動いていくサービスのことで、時刻表が相手にしているのは、こうした捉えどころのないものである。列車を表わす一列には数字しか並んでいないというのも妙ではある。

7:00	7:05	7:10	7:15	7:20	7:25	7:30	7:35	7:40	7:45	7:50	7:55	8:00	8:05	8:10	8:15	8:20	8:25	8:30	8:35	8:40	8:45	8:50	8:55	9:00	9:05	9:10	9:15	9:20	9:25	9:30	9:35	9:40	9:45	9:50	9:55	10:00	10:05	10:10	10:15	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55	11:00	11:05	11:10	11:15	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55	12:00	12:05	12:10	12:15	12:20	12:25	12:30	12:35	12:40	12:45	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25	13:30	13:35	13:40	13:45	13:50	13:55	14:00	14:05	14:10	14:15	14:20	14:25	14:30	14:35	14:40	14:45	14:50	14:55	15:00	15:05	15:10	15:15	15:20	15:25	15:30	15:35	15:40	15:45	15:50	15:55	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40	16:45	16:50	16:55	17:00	17:05	17:10	17:15	17:20	17:25	17:30	17:35	17:40	17:45	17:50	17:55	18:00	18:05	18:10	18:15	18:20	18:25	18:30	18:35	18:40	18:45	18:50	18:55	19:00	19:05	19:10	19:15	19:20	19:25	19:30	19:35	19:40	19:45	19:50	19:55	20:00	20:05	20:10	20:15	20:20	20:25	20:30	20:35	20:40	20:45	20:50	20:55	21:00	21:05	21:10	21:15	21:20	21:25	21:30	21:35	21:40	21:45	21:50	21:55	22:00	22:05	22:10	22:15	22:20	22:25	22:30	22:35	22:40	22:45	22:50	22:55	23:00	23:05	23:10	23:15	23:20	23:25	23:30	23:35	23:40	23:45	23:50	23:55	24:00
7:00	7:05	7:10	7:15	7:20	7:25	7:30	7:35	7:40	7:45	7:50	7:55	8:00	8:05	8:10	8:15	8:20	8:25	8:30	8:35	8:40	8:45	8:50	8:55	9:00	9:05	9:10	9:15	9:20	9:25	9:30	9:35	9:40	9:45	9:50	9:55	10:00	10:05	10:10	10:15	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55	11:00	11:05	11:10	11:15	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55	12:00	12:05	12:10	12:15	12:20	12:25	12:30	12:35	12:40	12:45	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25	13:30	13:35	13:40	13:45	13:50	13:55	14:00	14:05	14:10	14:15	14:20	14:25	14:30	14:35	14:40	14:45	14:50	14:55	15:00	15:05	15:10	15:15	15:20	15:25	15:30	15:35	15:40	15:45	15:50	15:55	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40	16:45	16:50	16:55	17:00	17:05	17:10	17:15	17:20	17:25	17:30	17:35	17:40	17:45	17:50	17:55	18:00	18:05	18:10	18:15	18:20	18:25	18:30	18:35	18:40	18:45	18:50	18:55	19:00	19:05	19:10	19:15	19:20	19:25	19:30	19:35	19:40	19:45	19:50	19:55	20:00	20:05	20:10	20:15	20:20	20:25	20:30	20:35	20:40	20:45	20:50	20:55	21:00	21:05	21:10	21:15	21:20	21:25	21:30	21:35	21:40	21:45	21:50	21:55	22:00	22:05	22:10	22:15	22:20	22:25	22:30	22:35	22:40	22:45	22:50	22:55	23:00	23:05	23:10	23:15	23:20	23:25	23:30	23:35	23:40	23:45	23:50	23:55	24:00

それが停まるべき駅はページの左端（大抵は）にしか書いてない。数字の列が、見えない駅を次々に貫いて行くのだ。だがその数字は厳格な現実に制約されていて、特急が普通を追い越すときには必ずそれに線路が二本ある駅でなければならず、単線の路線なら、上りと下りの列車の時間は駅と駅の間で交錯することは決してない。

こうした物理的な制約を、時刻表を読むときに常に意識しているとは言えない。だが、そこに描かれている世界は、一つの信頼できる全体、どこかが間違っていたら列車が正面衝突するかもしれないがそういうことは起こらない隅々まで整頓されき

った世界だという確信は、どこかで読むものの心を支えている。それは全体性というのが、なんらかの意味で区切らないと始まらない概念だからかもしれない。隅々まで整頓してあるためには、どこまでが隅々か決めねばならない。その意味では日本全国というのは自然に見える枠であるし、その中でも国鉄だけ（今ならJR）というのも、時刻表ファンには、かなり自然なものだ。鉄道ファンの中でも車両が好きというリアル派には私鉄好きも多いが、宮脇俊三も（そして筆者も）そうであるように時刻表ファンには国鉄しか眼中にない人種が多い。時刻表の本体の部分というのは、すなわち国鉄の部分だったのだから。

もちろん時刻表全部をほんとうに一つの全体と見られるのか、実は単なる列車や駅名の羅列、カタログに過ぎないのではないかという見方もあろう。ドン・ジョバンニが各国でものにした女性が「イタリアでは六四〇人、ドイツでは二三一人」と「カタログの歌」で挙げられるように、数の多さやその羅列への志向というものもある。また岡崎京子の『Pink』では小説家志望の青年が書いた作品を辛辣な姉妹に、「新聞のおりこみチラシのほーが面白い」「あれけっこーオモシロイのよね」とこき下ろされるが、たしかにここにはある意味冷徹な真実が含まれていて、なまじ作り事をしたときに、現実をただただ密度濃く詰め込んだものに勝つのは結構大変なことだと思ふ。けれども単に数多くというのと、全体を網羅するのにはやはり決定的な違いがある。『たのしいムーミン一家』に登場する切手の収集に情熱を傾けていたヘムレンさんは、ついに世界中の切手を一枚残らず集め終わったとき、大いなる憂愁に包まれて、コレクションの持ち主に過ぎません。ところが、それはあんまり楽しいことじゃない^⑥というのはガツンとくる。あんな

なのんびりした顔をしていても、「全体」という夢を追う人間の情熱を理解しているのだ。だが結局ヘムレンさんがスノークの助言に従って植物採集をはじめて元気を取り戻したというのは、当時切手も少々集めていた少年には違和感があった。切手なんて次々出るのに集めきって悲しむ必要があるのかというのが一つだが、もっと重要なのは、切手を全部集めることに執念を燃やしていた人が、集め切れないものを集めて面白いのかということだ。

以前、日本の切手はカタログを見ると明治以来の全種類が掲載されておおよそ把握でき、全体という夢を見ることができたと。だが郵政省はある時期から記念切手を乱発し始めた。ふろさと切手などの地域別のもの、さらには写真付き切手などまで出始め、全部ということがどんどん遠ざかっていくと、切手趣味自体が下火になってしまった。たとえ夢でも「全体」に挑戦するという目標がないと、集める意欲の大きな部分が失われることが理解されていなかったのではないかと思う。

翻って時刻表の場合、全駅、全列車が出ているからには、日本一長距離を走る普通列車、日本一長い駅名や短い駅名、最も長い間停車しない列車などが、もちろん必ずしも容易ではないが、原理的には必ず調べられる。さらには、最近ではテレビでも取り上げられ有名になってしまったが、日本国内を一筆書きで

同じ駅を通らないようにする最長片道切符も調べられるし、筆者が学生時代に行った例では、沖縄を除く全ての都道府県庁所在地駅を普通列車だけを使って回る最も早いルートの検索などというのと同様だ。

こうした何らかのテーマに沿って時刻表を読み込むというのを本で初めて見たのは清水晶の『たのしい時刻表』(一九七二年)だ。当時は日本一長距離の普通列車は大阪から新潟まで夜を徹して走っていたし(逆はない)、長時間ということでは東京から西鹿児島まで丸一日と四時間余りかけて走り通す急行も残っていた。もちろんこの程度なら多少読んでいけば誰でも知っていることだが、清水はそうした様々なテーマを第一位のみならずかなりの数まで順位をつけて調べあげている。パソコンは勿論、電卓のカシオミニでさえ同年八月発売という時代であるから、すべてソロバンか手計算だろう。もともと本職は評論を含む映画関係であり、戦時中に中国にわたって以来映画に関わり続け、『映画作品辞典』やいくつかの映画史を書いているが、時刻表は全くの道楽ということである。宮脇俊三も中央公論社で「中央公論」等の編集長を務めたり「世界の歴史」「日本の歴史」シリーズなどを手がけたりした編集者であるが、ある種の網羅性に関する嗜好というのは共通しているように思われる。そして時刻表を頭から終わりまで全部調べて初

めて確言できるというのは、網羅するタイプには面倒などではなくむしろ快感になるのだ。

そしてこんな面倒くさい問題で少々間違っても分かるまいという考え方は通用しない。既に触れた最長片道切符にしても、宮脇俊三が国鉄全線完乗の後に調査・購入・乗車して本にしているが、読者から自分が調べたルートの方が八四・一キロ長いというクレームが来たそうである。実は宮脇も自分だけでは手に負えず「その道の権威者」に最終的に教えを乞うて一万三千キロを超える乗車券を作ったのだが、それより長いルートだという。しかしこれは調べた結果、読者の解は国鉄の規則への理解不足が原因で、「旅客営業規則第十六条第二項」に抵触するものだった。もう一つ右で触れた、全県庁所在地駅を普通列車で回る最速ルートも、あるテレビ番組で募集されたものだが、サークルの数人がかりで十日以上要したと記憶する。そうして練り上げた自信作の解答でも、到着が少なくとも三グループあったそうだ……。

問いを突き詰めていくと最後には一つの答えに到達するのは数学的世界ともいえる。主観的なものが入る余地がないということだが、それはまた人々が無名のまま共同で作り上げたものということでもある。時刻表の描く世界はもうどうしようもない現実と見えるものであって、例えばSF作家という一人の壮

大な主観が提示する世界でこれに匹敵して細部まで揺るぎなく構築されているものは神林長平とスタニスワフ・レム位しか思いつかない。そしてそこに関わるダイヤを組む人々の名が出ることは決してなく、そのダイヤ通りに列車を走らせているさらに多くの人々はもっと遠い存在だが、それらの人々の知恵の集積がこの一冊の本の世界を実に緻密に支えているのだ。

4

とはいえ、この全体が見え完備していることばかりが時刻表の妙味とは、やはり言いがたい。その証拠は、筆者の場合でいえば、ある時期から時刻表が昔ほどには面白いものではなくなくなったということだ。

一つの理由は、各地に新幹線が伸びていったことで、東海道・山陽、東北、高崎・上越など、かつて特急・急行・各駅と各種の列車が昼行・夜行ともども入り乱れて走っていた路線から殆どの優等列車が消え、とてもあっさりとしてしまったことだろう。もちろん長距離客にとっては新幹線の方が断然便利であり、一方で近距離を結ぶ各駅停車も昔よりこまめに走るようになっていく。しかし、こと時刻表を「読む」側からすれば、面白さは便利さとは別の次元で、いろんな列車がごちゃ混ぜに

走っている方に軍配が上がる。

時刻表上の列車は縦一列の数字である。そしてそれが時刻の早いものを先に左から並んでいる。しかし、宮脇も何度か触れる通り、現実の線路では特急が普通列車を追い越すことが当然ある。するとその時点から、右側の列車の方が先行するという逆転した事態になるわけだ。縦長のページで各種列車が入り混じるとこうした秩序はたちまち乱れる。また様々な行先の列車を設定すると、本線の途中で突然数字の列が消え後は別のページに行く、あるいは別のページから突然現れる。さらに場合によっては単に紙面の都合で原則はずれの位置に列車が記載されていることもある。

一つの漏れも間違いもなく全てがきちんと記載されていることは必要だが、一方ではあれこれ錯綜し、入り混じり、配置が崩れるのも重要だ。始発駅から終着駅まですべての列車が同じように同じ時間で走るといえるのは、我々にはおそらくとても耐えられない。烏山線のような行き止まりの盲腸線では、一目みれば宝積寺から烏山までの単線を二本の列車が行ったり来たりするだけなのが分かる。一時間ごとに両方の駅を発車して、真ん中辺の大金駅で両者がすれ違うだけだ。このパターンほど極端でなくても、新幹線時代になって方々の路線から特急・急行が続々消えてひどくダイヤが単純化してしまったのは事実だ。

こうしたダイヤは単調で読む方にはつまらない。読者にとって
は、時刻表の世界は整頓されてもお残る複雑さを持たねばな
らないのだ。

これより大きいかもしれないのが、紙面が随分ゆったり組ま
れるようになったことだ。かつては紙面の節約も出版の美学で、
辞書でも根気良く次や前の行に追い込まれていたが、最近は何
となく少なくなった。これで見やすくなっただろうなどといわれ
ては困る。見た目は妙に白々するし、ひく速度が遅くなる。文
庫本だって8ポイントで詰めてあったものが字も行間も大きく
なると見開きの情報量が少なすぎて頭に入りにくいし第一美し
くない。

時刻表にしてもこんなものを趣味で読む人間はいかに早く目
的のページを開き、すばやく乗り継ぎを見出すかに全精力を注
いでいて、どのページに何線が載っているか、それぞれの路線
はどう接続しているかなどは、ほぼそらんじている。前原誠司
も時刻表を見る速さを誇って「最近はずっとネット検索もありますが、
あれは駄目です。自分の頭の中のアナログ検索の方が確かで
す」と語っているが、これが時刻表ファンの心意気というも
のだ。そして昔の時刻表はそうした読者の技量を信頼して作ら
れていた。読者の側からと、相互の信頼が成り立っていたので
ある。

かつての版面を一目見て感心させられるのは、列車名や設備
などの記号が見事な節約術で空白とか通過駅の部分にはめ込ま
れているところだ。筆者が自分で買ったうちで手元にある最も
古い一九七二年四月号（それ以前のは引越して捨ててしまった
ようだ）を見るとまだほぼ全ページこの名人芸の組み方がされ
ている（左図・七二年）。だが数年のうちに、まず東北本線あ
たりで、列車名等を記載する専用の欄が時刻の上に別立てで用
意され、やがて各地に広がった。もちろん使えう側の見易さへの
配慮もあろうが、実際には編集する側にとっても無理やり押し
込むのは大変すぎて、画一的にレイアウトできる形に落ち着い
たのではないだろうか。交通公社の時刻表はこの変化が起きた
後、七六年の四月号からコンピューター組版を導入している。
こうした最新技術がいち早く時刻表に導入されたのは、それだ
けの必要があったことをうかがわせる。とはいえ直前の号と比
べても、字面や野線はずいぶんすっきりしたもの、ページの
構成はほぼ全く変えずにそのまま移行している。全面組替えに
当たると慎重を期したのだろう。

もう一つ考えられるのは読者の慣れへの配慮だ。そう、ファ
ンは路線や列車の載っている位置をほぼ覚えていたものだから、
ダイヤ改正があったときにはまずページの見かけの変化で違い
を感じ取る。逆に言うとダイヤが変わらないの見かけが変わ

海までの縦二段になってしまった。日本を代表する幹線がこんなに短く切られるのは悲しい。縦の長さは幹線の醜態だし、さらに言えば縦方向の流れをゲシュタルト的に把握できるのが、日本に時刻表ファンが多い理由かもしれない。ドイツでもイギリスでも、列車が縦になる組み方は同じでもどうも締まりがなくて長い間見る気にはなりにくいのが、組む方に「見せる」意識が希薄なのではとさえ思われる。その意味では日本の時刻表はやはりすごいのだが、繰り返し言えば、活版で組んでいたころの時刻表には本当に名人芸の観がある。技術には何でもその時代の水準があるが、そのなかで最高の技術（最新の技術と同じとは限らない）を發揮するのは、凄みのあることだ。

それにしても従来やり方が限界に達していたことは容易に想像される。数字も記号もケイも全部活版で組んで、校正だつてしなくてはならない。普通の文章なら読んでおかしなところをチェックする手もあるが時刻表には通用しない。ゲラを元原稿と突合せるしかない⁽¹⁴⁾。

ここで思い出す本がある。中公新書にある長谷川鑛平の『本と校正』だ。誤植・校正もの数の数あるなかでも白眉といえるこの書物の著者も、時刻表の校正はやったことはないという⁽¹⁵⁾。しかし彼にも似たような経験があった。岩波全書で担当した『歯車』という本で、最後に歯車設計に欠かせないインポリュ

ート関数の表が十五ページにわたって掲載されていた。当時は電子計算機などなく、難しい関数の表はよく本に添付されていた。長谷川は覚悟を決め、しおりを当てて一行ずつ、数値を突き合わせていった。そのうち「想像に、ゆるやかなカーブを描いて上下する曲線を描きながら数字の列をたどっていった」のだが、それがふっと乱れた。そこでその箇所は何気なく青線を引きておいた。もちろん原稿と相違はない。誤植は赤で直すが原稿の疑問は青を入れる。

そのまま再校を待っていたのだが、この『歯車』の著者だった東北大の先生のもとでは大変な騒ぎになっていた。研究室総出で（電子計算機はない！）一晩かかって計算し直し、果たしてその箇所の数値が間違っていたことが判明したのだ。長谷川のもとには著者から分厚い礼状が届いたという⁽¹⁶⁾。

七二年でも四百ページを超え毎月刊行されていた時刻表に費やされていた労力は、いかばかりだったろうか。そして頭で考えるときには些かの迂路を経てようやく思い至ることに、潜在的な知覚がひきつけられることがあるのに気づく。活字組版の書籍を語るときには、活版の当たる版面の微妙な凹みに言及されることが多い。文字にまとわりつく僅かな陰影、かつて触れた重い鉛の版の痕跡を、我々の眼は文字を追いつつ同時に感じ取っているらしい。しかし我々の知覚は、それだけでなく、紙

面全体からそこに注ぎ込まれた知恵と工夫の総量をなぜか判断するのかもしれない。活版時代のコンパクトさは、紙面を、つまりは活字による組版を最小限に抑えるべきでしょうもない現実的・物質的制約があったことから、最大限の工夫を経て生まれたものだろう。しかしそれは、読者に提示される時刻表の世界をも、きわめて巧みに集約されたコンパクトな全体としていたのだ。

5

さらに言えば、やはりこの日本での鉄道自体の重要度が低下していることも時刻表の変質の原因と見える。もちろん大都市の地下鉄網は発展し、通勤通学も日本ぐらい鉄道が活躍している国はない。だが宮脇が描いている七〇年代はもちろん、筆者が北海道と四国の完乗を含め各地の国鉄線 را 乗り回していた八〇年代も今とは大違いだった。長距離旅行も鉄道の独擅場で、北海道内の夜行列車で席に座れない人が床に新聞を敷いて一夜を明かすことも多かった。その頃は上野駅から青森へ、また東京・大阪から九州へと、高嶺の花の寝台列車が数多く走り、様々な行先の急行列車も同じ路線にひしめき合い、それぞれがとりどりの名前をもって時刻表を彩っていた。それが今や東京

から九州などという長距離列車は殆どなくなり、急行も絶滅寸前、「のぞみ」や「やまびこ」が何十本も走る新幹線は列車の愛称が個性を示すことをやめたことを示し、決まった区間を往復するばかりの普通列車は意外性を見せることがない。

そして国鉄を引き継いだJRの路線自体、随分少なくなってしまった。かつては北海道の国鉄線を辿れば海岸線と骨格がほぼ描けたのだが、今やオホーツク海側も日本海側もスカスカだ。全体性にもほころびができ、鉄道全線がすなわち日本全体であるという幻想は通じにくくなった。

もちろんそれは「幻想」である。第一に沖繩が関わらず、淡路、佐渡のような大きな島も度外視される。逆に安芸の宮島や周防大島のように国鉄が「鉄道連絡船」という航路を持っている島は実際の鉄道はなくても重視されたりする。しかしそうした矛盾を含みつつもかつて時刻表の載せる路線が一応日本全体の骨組みをなしていた時代もあったのである。それが今はまさに「骨抜き」になって、この列島も時刻表派には何だかナマコのように不定形な感じになり、しかも線路の減少でしぼんだ感じさえある。

かつてこの地上の尺度は距離であり、その形で空間を把握していたればよかった。人が移動するのに距離に応じて時間を要したからだ。しかし今やそれも変わってしまった。青森から北海

道の千歳に移動するのでも羽田や時には中部空港まで飛行機で戻って乗り換えるのが一番速いなどということが日常的になっている。時刻表人間の空間感覚は甚だしく動揺させられる。

鉄道は、必ずその距離分の線路を敷かねばならない。北は稚内から南は枕崎まで二本のレールで、鉄と砂利とコンクリートでとにかく物理的に繋げたというのは近代の技術の偉大な成果だが、それを実現した一九八八年の青函トンネル開通の一年前、国鉄は解体されてJRグループとなり、「鉄道」のような大仰な仕掛けにはとうに疑問符が付いていた。距離を埋めるのに、かつては鉄の塊を縦に繋いでいき、その上を鉄の塊が疾走して高速・大量輸送を実現していた。しかしいまやこういう手法は通用しない、負け惜しみを承知で言えばそれこそ飛び道具でも

何でもありの時代が到来したのである。「遠さ」を克服するのに鉄道という手段が必然ではなく、ワンノブゼムになる。かつて全国で真に鉄道が必要とされていた頃は、至るところ線路が敷かれ、幹線には列車をぎりぎりに走らせ、そして時刻表もぎりぎりに詰められていた。時代にとってそれが当然だった。時刻表の世界は、日本という枠の中で精一杯拡大し、骨組みをなし、複雑でありながら同時にコンパクトに全体を把握できるイリュージョンを静かに提示していた。そしてその全体を捉えようとする者は、そのイリュージョンの世界を必要とし、そのためには何をもちとわかない者だった。時は移り、鉄道が「快適」と「サービス」を追求する今、時刻表にもかつてのストイックさ、読者に修練を要求する手ごわさは薄れてきたようである。

註

- (1) 小松芳番『鉄道時刻表事始め』、早稲田大学出版部、一九九四年、二頁。
- (2) 宮脇俊三『時刻表2万キロ』、河出文庫、一九八〇年、七頁。
- (3) 同、四三頁。
- (4) 内田百閒『第一阿房列車』、福武文庫、一九九一年、一六頁。
- (5) 岡崎京子『Pink』、マガジンハウス、一九八九年、五六頁。
- (6) トーベ・ヤンソン『たのしいムーミン一家』、山室静訳、講談社、一九七八年、三六頁。
- (7) 同、四二頁。
- (8) 清水晶『たのしい時刻表』、読売新書、一九七二年。
- (9) 宮脇俊三『汽車との散歩』、新潮社、一九八七年、六八頁。
- (10) 『鉄道ビクトリアル』二〇〇八年一月号、電気車研究会、二二六頁。

- (11) 伊東線や川内―鹿児島間など短すぎて列車名などどうしても入らない。線区は別。
- (12) Thomas Mann: Doktor Faustus. In: Gesamte Werke in dreizehn Bänden. Frankfurt/M. (S. Fischer) 1974. Bd. 6, S. 84.
- (13) 岩城宏之『楽譜の風景』岩波新書、一九八

(14) 三年、五六―五八頁。
もちろん見てもすぐわかることもあり、一九六一年十月大改正時の交通公社時刻表では一六三頁の柱が(鳥取線山陰本―浜田)と組んであり、しかも取が右に転んでいる。もちろん、山陰本線(鳥取―浜田)の誤植である。昔の

時刻表には駅名の誤植等は結構あるがここのまではさすがに直してある。
(15) 長谷川鑛平『本と校正』、中公新書、一九六五年、七八頁。
(16) 同、八二頁。

