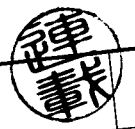


とりあえず金沢まで行ってみることにした。新幹線は通常の運行で、東京から「かがやき」に乗ると二時間半で到着した。晴天の金沢の駅前はいかにも八月の週末らしく若い観光客があふれている。しかし、在来線の乗り換え口に行ってみると、七尾方面は相変わらず運休中で、駅員に確認すると、「水が引くまで待つ」との返答だった。水というのはどれくらいで引くものだろう。なかなか困った状況だったが、こうして最速計画が狂ってみると、あらためて七尾という町の相貌が浮かび上がってきた。時刻表を見ると、金沢からの各駅停車は一時間に一本か二本。所要時間一時間半。特急なら一時間程度だが、午前中と午後それぞれ二、三本、夕方は一本だけである。長距離バスも走っているが、所要時間は二時間半で行き先は和倉温泉だから、そこからさらなる移動手段が必要となる。もちろん東京から飛行機で小松空港に飛ぶという手もあるが、その場合も七尾までの移動手段は同じだ。

決して陸の孤島というほどではない。ただ、どこか物足りない気もする。畠山氏によってかつて七尾城という立派な城が築かれ、一五世紀の応仁の乱の後には京都から多数の文化人が移り住んだ「文化の地」である。加賀藩の初代・前田利家は七尾城に代わる居城として、同じ七尾に小丸山城を築く。後に金沢に移って藩を大きく発展させた利家にとって、この城は「出世城」だった。歴史の節目に七尾がある。商業的にも、能登半島の真ん中に位置する七尾

gunzou. 2023.1



題名	事務に狂う人々		
筆者	阿部公彦		
No.	8.	副題	時刻表のように小説を書く
備考			

七尾に行った

二〇二二年八月二〇日、お盆明けの北陸地方は記録的な豪雨となった。北陸本線を中心に列車の運休が相次ぎ、城端線、氷見線、高山線などが運転取り止めとなる。ひととき激しい降りとなったのが能登地方で、七尾市内では住宅が浸水。線路も水につかり、崖崩れが発生した。大きな災害の危険も高まり、金沢方面と七尾、和倉温泉とを結ぶ七尾線は二〇日昼ごろから運転見合わせとなった。

こうして能登半島の地方都市七尾が珍しく大きくニューースに取り上げられたわけだが、よりによってこの週末に私は七尾行きを計画していた。北陸新幹線の開業で東京から金沢までは最速の「かがやき」に乗れば二時間半程度で到着する。たとえば東京八時三十分発「かがやき505号」なら、金沢で一五分程度の待ち合わせで一、二時二十分発「特急能登かがり火3号・和倉温泉行」に接続し、一、二時一三分には七尾に着く。四時間もかからない旅程だ。ところが大雨のためにこの最速計画は完全に狂った。七尾線は二〇日は午後二時台から運休となったばかりか、二一日の日曜日朝から運休。雨はあがり七尾でも青空が見えているようだったが、何しろまだ線路が冠水している。

湾は、重要な位置を占めてきた。一本杉通りと呼ばれる町の目抜き通りは今や商店もまばらだが、道幅も広く、まっすぐ長く伸びる道に沿って古い軒がならぶ光景は、かつての栄華をしのばせる。

つまり、七尾というのはなかなかおもしろい町なのである。観光地として全国規模の人気を誇る金沢の近くにあるのに、交通の便はそれほどよくない。知名度も控えめで近隣観光の目玉とは言えない。週明けの月曜に私も何とか七尾行きを果たしたが、ひなびた地方ターミナル駅の風情を漂わせるホームから駅舎を抜けると、小さなロータリーの向こうにおよそ風情のないビルが二本ならび、ドン・キホーテやスーパーや役所を詰め込んで建っている。華やかな賑わいとは縁がない。小さな地方都市として自立するための最低限の施設だけを整えた町と見える。しかし、歴史を掘り起こしてみると、ストーリーの切れ端のようなものがけっこう目につく。くすんだ皮膜に覆われた中にそんな潜在力を感じさせるのが七尾の味なのだ。

西村賢太という謎

二〇二二年の二月に急逝した西村賢太が、大正時代の小説家藤澤清造の「没後弟子」を名乗っていたことはよく知られている。清造の作品との出会いと、とりわけその生き様への共感が、私小説作家としての西村の活動の原点とも

なつた。七尾の貧しい家に生まれた清造は演劇に憧れて東京に出てくると、雑誌記者などをへて作家活動に入るが、その道は順調とは言いがたく、いくつかの作品を残しただけで大きな注目を浴びることもなく、最期は芝公園で凍死した。梅毒にかかっていたとも言われる。

そんな清造への西村の入れ込みぶりは相当なものだった。しかも、そのこだわりは明確な「形」を持っていた。ここでは、西村作品の主人公の行動や習慣が作家本人のそれとかなり重なるという前提に立って話を進めるが、たとえば西村は毎月の月命日に清造の菩提寺を訪れて供養を行うのが習いになっていた。一年に一度の祥月命日には当地で関係者を集めた法要「清造忌」も実施した。このような七尾での法要が慣例化する以前には、清造が凍死したと思われる芝公園で、一月二十九日午前四時というその死亡推定時刻かつきりから一時間ほど個人的な法要をしていたという。真冬のこの時間に、一人で一時間も寒風に吹かれてたえずむ姿はさぞ異様だったろう。誰に命ぜられたわけでもない。西村が自分で決めたことである。もちろん、予定通りに行かなくとも誰も文句は言わない。しかし、彼は自分で決めたこうしたルーティンを守った。供養のために、一時は七尾にアパートまで借りた。

西村の大きな目標は墓の建立と、作品の刊行だった。墓については菩提寺の西光寺にある清造の墓に隣接して、自身の生前墓を作ってもらっている。寺に保存されていた清

しかし、そんな西村にとっても、ときには家賃を滞納し、風俗通いを我慢してまで定期的に通った七尾への旅は特別な意味を持った。七尾での墓参は順風満帆どころか、しばしば困難を伴った。西村が墓参をはじめた頃は北陸新幹線はまだ開通しておらず、東海道新幹線で米原まで行つてから在来線で金沢に出て、そこからさらに七尾線に乗り換えることになる。そんな旅行を本人が楽しんでいたら話は別だが、「墓前生活」には「当初は東京、七尾間を新幹線と在来線で往復していたが、通過する景色に見飽きてからは、もっぱら飛行機を選ぶようになっていた」とある。つまり、七尾行きも当初の物珍しさがなくなつてからは退屈なルーティンと化した。奇妙な話だが、自分で決めた七尾行きをいかに快適に、かつ最速でこなすかが重要となつた。

「どうで死ぬ身の一踊り」には、同居している女性ともめたために飛行機に間に合いそうになくなり、予定が狂う主人公の苛立ちが描かれている。

そのとき私は、十一時発の小松行き便に乗りたかつたのである。一時過ぎに金沢駅に入る、大阪発和倉温泉行きの特急列車に乗る為に、その便にはどうでも搭乗したかつたのである。何しろこれだと二時頃には七尾に到着できるし、清造の菩提寺へ前日の挨拶に行くのも、まだ陽のあるうちに済ませられる。だが、これ

造の古い墓標は東京の自宅に引き取り、特注の専用ケースを用意して宝物のように自身の居室に陳列した。作品については新潮文庫や角川文庫から『根津権現裏』『藤澤清造短篇集』といった形で刊行を果たしたが、長らく予定されていた全集は内容見本のみでついに陽の目は見えない。藤澤清造や、それ以前の田中英光に限らず、西村は作家の初版本等への関心が強く古書業界とのかかわりも深かつたし、未刊の著作物を自らの手で刊行しようとすることもあつた。勝井隆則によれば、探偵小説作家・朝山蜻一の著作の刊行を計画し、遺族に挨拶しに行ったこともあつた。

やや過剰とはいえ、こうした「形」へのこだわりは「推し」を支える気分としては理解できなくもない。ただ、興味深いのは西村のこだわりの根に「旅」、もしくは「移動」が絡むことが多かつたことである。とりわけ七尾という土地での定期的な墓参は、西村賢太という作家の独特な心の構造を示すように思われる。

西村の人生も要所で「移動」が意味を持った。何より大きな「移動」は父親の逮捕に伴うもので、生家のあつた江戸川区から船橋、町田と母親に連れられて引っ越しを重ね、その後、中卒で家出してから神奈川、東京の一带を頻繁に動き回っている。定職につかず日雇い労働でしのぐ時期もあつたようで、見知らぬ現場への日々の移動も見逃せない。

をのがすとなかなか不便なことになり、金沢でもずくとはかの地に向かう電車がなく、えらく中途半端な時間の潰しかたを強いられた上で、禁煙の普通電車に一時間半程もゆられなければならない。ひどいニコチン依存症の私にとり、これはかなりの苦痛であつた。

「大阪発和倉温泉行きの特急列車」とは、関西方面と七尾とを一日一往復走る「サンダーバード」のことだと思われるが、こうした名称への言及が周到に避けられていることにも注目していいだろう。毎月、東京・七尾間を往復していた西村は列車の名称はもちろん、正確な発着時刻も頭に入れていたはずだ。移動のルーティン化は、頭の中に路線図と分刻みの時刻表とを描かずにはいない。

こうした旅のルーティン化と、あくまで「形」の反復にこだわる西村の供養は、キャビネットを用いた事務処理とも重なってくるが、そこにもう一本、補助線を引くとよりはっきりした見取り図が描ける。「墓前生活」には、次のような興味深い一節がある。主人公が清造の菩提寺で、縁の下にぞんざいに置かれていたその墓標をもらい受けようとして「下さい」と申し出ると、先方が明らかに当惑した様子になつたのである。そこで彼は自身の清造へのこだわりをあらためて振り返り、感慨にふける。

それにしても、何んであのかとき、ああも唐突に「下

さい」が出たものだろうか。それが自分の口から出るまでは、まさか墓荒らしじゃあるまいし、そんなことは思ってもみなかった。「……」その墓が、今現在は墓としての本来の役目を終えているならば、ちょうどあの鉄道マニアが、廃止された蒸気機関車のプレートプレートを欲しがるように、モニュメントとして感感したい気持ちがやはりどこかにあったのではなからうか。

主人公はこの後さらに、自分の清造へのこだわりぶりについて「その証拠に、この部屋はどうだ。こんな風通しの悪い、豚小屋のような八畳一間の壁にも清造の自筆書簡額を二面までかかげ、至るところにその原稿やら葉書やら写真やらを飾って、あくまでも自分の為の「展示」展示をしている」と自嘲気味に語る。しかし、そうした自嘲を乗り越えて彼はあらたな確信を得るのである。清造の著作を収集し読みふけたのはたしかに意味があった。墓標にしても単なるモニュメントではない、という。「この墓標は、今しばらくの自分の心の支えとして必要なのである。また、最初の展墓の際、墓前で決意したことを貫けるかどうかの、これ以上ない監視哨ともなる」。

西村はここで明確な線を引く。「鉄道マニア」によるモニュメントの収集は、生きる必然とはかかわらない気楽な趣味のようなものだ。対して、清造の墓標は自分の「心の支え」となるもの。まるで性質が違違うというのである。た

ただ、初期の旅行記では移動が船やときには馬車、徒歩といった手段によって行われたのに対し、一九世紀以降は急速に発達した鉄道による旅行が増える。そこには大きな違いがある。鉄道はあらかじめ敷設されたレール上を移動するのみで、ルートは限定されている。かつ、ほぼすべての場合、列車の運行は自分の自由にはならず、あらかじめ決められた時刻表に従うしかない。もちろん列車の車体もその場であつらえたり、どこから借りてくるといったことはできない。

つまり、鉄道の旅はグリッド状の路線図が象徴的に示すように、設置済みのシステムに拠つたものなのである。ルートも時間も手段も、すべてがあらかじめそこにある。こうした縛りはとても窮屈に感じられるかもしれないが、鉄道マニアはまさにこの窮屈さそのものを楽しむ。

内田百閒の『阿房列車』は鉄道マニアによる紀行文の古典とも言えるものだろうが、その冒頭部の「用事がなければどこへも行つてはいけないと云うわけはない。なんにも用事がないけれど、汽車に乗って大阪へ行って来ようと思ふ」という有名な一節には、鉄道マニアならではの心境が読み取れる。鉄道は近代の申し子であり、鉄道による移動には近代ならではの「用事」という概念がつきまつきまとう。ここで言う「用事」とは、明確な目的をかかげた上で計画を立て、合理的に遂行される一連の行動のことである。つまり「用事」は、目的に向けた行程をつねに視野に入れてい

しかに主人公には——そして西村にも——切羽詰まったものがある。しかし、その切羽詰まり方の構造には、実は「鉄道マニア」の心境と大いに重なる部分があるように思える。

時刻表のように小説を書く

「墓前生活」中の「鉄道マニア」への言及は、単なる喩えとも思えるかもしれないが、実は西村作品の主人公には鉄道マニア的な傾向が見て取れる。「瘡癩旅行」には窓際の席を求めるあまり、同棲中の女性と前後の席に座る主人公が描かれるが、そうしたエピソードに限らず、より深いところところにこの特徴は確認できる。

あらためて文学と旅行の関係を振り返っておこう。もともと小説ジャンルの源流には紀行文学があった。近代小説の基礎を築いたと言われるダニエル・デフォーの『ロビンソン・クルーソー』やこの連載でも扱ったジョン・スウィフトの『ガリヴァー旅行記』なども、当時人気を博していた旅行記をお手本にしている。一寸先は闇、どんな出会いが待っているかわからない、という遠方への旅は、物語的な波乱を取り入れるのに都合がいいだけでなく、「真相探求」という構造も組み込みやすい。遠くへ、奥へ、と旅を進めることはおのずと自己発見にもつながる。小説と旅行記はとても相性がいいのだ。

という点では、道筋や所要時間のあらかじめ設定された鉄道というシステムにうまく適合する。「用事」は鉄道的なものである。あるいは鉄道が用事的だと言ってもいい。行き先や時刻表のない列車はないし、レールの上を走る以上、その運行は嫌でもロジカルな連続性をもたざるをえない。鉄道は究極の合理性を形にしたシステムなのである。山崎正和の言葉借りれば、それは「近代国家の統一の象徴であり、異質性よりは等質性の、特異性よりは普遍性の象徴」なのである。

しかし、逆に言えば汽車に乗るといふ行為は、どうしても「用事」から逃れることができない。汽車に乗るとは方向や路線、時間、そして行き先を確定させることだし、そうなる——商用であろうと娯楽であろうと——嫌でも目的は絞られてくる。つまり汽車に乗るだけで、その目的は「用事」に格上げされてしまうのである。しかし、だからこそ百閒の「なんにも用事がないけれど」の一節が意味を持つ。汽車に乗ることを「用事」から切り離し、乗ることそのものを楽しんでみせようという挑戦がここにはある。

では、どうすれば鉄道の利用を「用事」から切り離すことができるのだろうか。その第一歩は数字や名前そのものへの注目である。「忘月忘日の日曜日に出かけようと思ひ立つた。十二時三十分東京駅発の特別急行第三列車、は」と号で行くつもりである。日付は書かないのに、列車時刻、駅名、列車名が明記されているあたりに、鉄道とい