

鉄道との出会いを振り返る <後篇>

<1> 土手の下の中央線

東京に辿り着いた我が家族が住み着いたのは五番町という町で、四ッ谷駅と市ヶ谷駅のちょうど真ん中に位置する所だった。旧江戸城の外堀跡の土手がすぐそばにあり、都心にもかかわらず緑の茂りのある所だった。土手の下には中央線の線路が走っており、頻繁に電車が行き来していたが、土手が壁となり音はさほど聞こえなかった。

外濠公園というのが正式名称だったが、一般的には「土手公園」と言っていた。四ッ谷駅の脇にある旧四谷見附(四ッ谷御門)の石垣上から市ヶ谷駅脇の市ヶ谷見附の手前までが路面より数メートル高い土手状の緑地になっていて、自動車の往來を避けて歩くのにも便利だし、子どもの遊び場所としても丁度良かった。

四谷見附側は急峻に切り立っていて、見附の御門の形相が残っており、真下に駅のプラットフォームが見えた。何よりも嬉しかったのは、故郷の名山「富士山」が遠望できたことだった。土手は市ヶ谷方面に向かって緩やかに下っており、市ヶ谷駅の手前では斜面を降りて線路際まで近づくこともできた。

中央線の前身である甲武鉄道が開通した時の始発駅は飯田町駅だった。飯田町を出た列車が使用していた線路は現在の中央線快速電車の線路だった。後から開通した御茶ノ水から来る線路(現在の中央総武緩行線)



は、市ヶ谷・四ッ谷間で飯田町からの線路を跨いで土手の斜面直下(進行左側)へ移動する。おそらく東宮御所の下を潜る「御所トンネル」の掘削位置との関係でこうなったのではないかと推察する。

飯田町から来る線路は、当初は西へ向かう長距離列車と貨物専用に使われていたが、後に東京駅に接続されるようになり中央線急行電車の線路となり、現在は快速電車が走っている。

昭和31年頃には電車の色はまだ濃いチョコレート色で、三段窓が主流だったが、事故時の円滑な脱出を可能にする二段窓の車両への置き換えが始まっており、急行電車から徐々に導入されていた。

外濠の土手の斜面を降りて、線路際の草むらで近所の友だちと電車の往來を眺めた。立体交差をする上下の線路に同時に電車が通過することが稀にあり、上手く行くと上下線4本の電車が重なり合うように走るタイミングにも遭遇できた。急行電車の線路には飯田町(貨物駅)から来る貨物列車が数多く通過し、何時間でも見ていられる遊び場だった。

(上図:四ッ谷・市ヶ谷間の立体交差・・・現在の地図より製作)

<2> 都電のある風景

土手の下にある四ッ谷駅を跨ぐ道を都電が走っていた。11番の月島八丁目と新宿駅前を結ぶ線で、その向こう側からイグナチオ協会(上智大学)と四ッ谷御門の大きな松が覗き込むように立つ姿は絵になる景色だった。四ッ谷駅の西側に四谷見附交差点があり、11番を横切って走るのが品川駅前と飯田橋駅前を結ぶ3番。さらに新宿から来る12番が四谷見附交差点で左折して市ヶ谷見附・九段坂を経て両国駅前に向かっていった。敷石の間に敷かれた線路の上を走る都電は一両だけの編成なので、中央線のように線路の継ぎ目を渡るリズムカルな音は聞かれず、独特な音を響かせて走る。交差点の信号の変化に合わせて走る自動車と都電の動きを眺めているのも面白かった。

市ヶ谷見附では、外濠に沿って走る3番の飯田橋駅前行が、やや小ぶりな車両で車体を揺らしながら走る姿が可愛かった。外濠から来て市ヶ谷見附橋を渡って旧城内へ上ってくるのが12番の両国行。一口坂・靖国神社前を通って九段坂を下って神田の本屋街に向かう。緩やかではあるが長い九段坂をゆっくりゆっくり上ってくる新宿駅前行は大型車両で力強そうだった。

飯田橋の交差点は五叉路になっていて、すべての道に都電が走っていたので、いつも混雑していた。五叉路を様々な方向へ向かう自動車と都電の動きを見ているのも、複雑で面白かった。

これまでに暮らした町村には路面電車はなかったので、物珍しさもあってしばしば見に行ったり、乗ってもみた。運転手や車掌の一挙手一投足が自分の目で確認出来るし、窓の外を通り過ぎていく景色も列車のように慌ただしくはなく、景色を楽しみながら乗っていただけるのが楽しみのひとつだった。

そして見ている内に乗って見たくなる。乗って見ると様々な交差点で、様々な行先の路線に出会う。そしてまたそれに乗って見たくなる。

そしてそんなことを繰り返している内に、東京の地図や地名や風景が少しずつ頭に入ってくるようになった。都電の運賃は片道13円、往復券を買くと25円だった。この頃銭湯の入浴料が13円だった。



<3> 交通博物館との出会い

ある日、父が交通博物館の存在を教えてくれて、連れて行ってもらった。中央線が御茶ノ水駅から神田駅に向かってカーブする途中の線路沿いに建っており、御茶ノ水駅から歩いて行くのが近かった。

博物館がある場所は、その昔萬世橋駅があったところで、古い車両が展示されていたり、模型の鉄道が走る大規模なジオラマがあったりで、じっくり観察すれば一日中楽しめるようなボリュームの博物館だった。

鉄道の技術や普及の歴史、様々な鉄道の動作原理の解説などが多数あり、かなりの雑学の宝庫だった。

その後、病みつきになり一人で何度も通うようになった。

蒸気機関車・電気機関車・ディーゼル機関車などの型式番号とそのスペック、各種客車・貨車の型式番号なども覚えることができ、土手下での列車観察には欠かせない知識を得ることができた。

雪国の山間を力強く走るD51の重連や三重連の編成、華麗に突っ走るC62が牽引する長い客車などなど全国各地の情報もパネル展示されていた。

スイッチバック・ループ式トンネル・アプト式鉄道などの技術も知ることができ、スイッチバックを体験していたことが何やら嬉しく感じられた。また当時、国鉄では電化や複線化などが進められている最中で、新しい電気機関車の登場などもこの博物館で知ることができた。

出口の横にある土産物屋で、電気で動く模型の鉄道車両を買ってもらっている子どもがいて、横で見ていて羨ましかった。どちらかというと富裕層の家庭のおもちゃだったようで、我々賤民には手が届かぬものだった。

交通博物館は2006年に閉館し、翌年大宮に「鉄道博物館」として再登場した。これまでの展示物はそのまま受け継がれて、さらに近代の技術の保存・展示が加わり、かなり大規模な博物館になった。

<4> 地名を覚えて

社会科の授業で、日本の歴史・世界の歴史・地理などを教わった。歴史上の様々な出来事のひとつひとつは興味深い、それぞれの時系列のつながりがすんなりと頭に入らず、結果としてあまり面白くは感じなかった。

地理に出てくる地名にはことごとく興味を感じた。川の名前・山の名前・平野や盆地の名前などはすんなりと頭

に入ってきた。不思議なことに、あまり好きではない歴史についても、そこに登場する地名だけはすんなり頭に入ってきた。たまに新聞を覗き込んでも、松川事件などの事件の報道があればその場所が気になって地図で確認したりすることが多かった。ラジオで相撲の実況中継を聞いていても、力士の出身地は地図上で確認したりして「自分の情報」として頭に残った。都電に乗ることで都内の地名も大分頭に入ってくるようになった。中学生になると行動範囲も広がり、国電・都電・バスなどを利用して、東京都内や郊外の名のある物を見歩くようになり、高校時代になると国内旅行に発展してきた。そして山歩きが始まり、鉄道と地図と時刻表を並べた暮らしが、いつの間にか定着してしまった。単なる好き嫌いではなく、先天性の病の一種だったのかもしれない。

以上