文化

今から120年前の1903年（明治36年）1月、夏目漱石は留学先の英国で深刻なノイローゼに陥り、予定を早めて帰国した。4月から東京帝国大学で教壇に立ったが、難解で堅苦しい講義は不評で、前任の小泉八雲（ラフカディオ・ハーン）を慕う学生によって受講ボイコット運動が起こる騒ぎにまでなった。5月には、第一高等学校の教え子、藤村操が華厳の滝で投身自殺するという事件が起こる。漱石は藤村の授業態度について厳しく叱責したことがあったので、それが自殺の一因になったのではないかと深く悩んだという。

都電ゆかりの文学者 上

白百合女子大学教授　井上隆史

秘密の乗り物

そんな漱石の心を慰め、元気づけることがあった。03年、東京電車鉄道（旧東京馬車鉄道）が路線を電化、新規に開業した東京市街鉄道（街鉄）、東京電気鉄道も加わって、競ようにして路面電車を開設したことである。

鉄道は地理的にはある場所から別の場所への移動手段だが、心理的には〝今此処〟と〝何時か何処か〟とを繋ぐ秘密の乗り物である。気分転換を必要とした漱石にとって願ってもないことだった。

最初の路面電車は、8月22日に開通した東京電車鉄道の品川―新橋間で、11月には上野まで延伸した。街鉄は同年9月に開通した数寄屋橋―神田橋間が最初の路線となったが、日比谷―半蔵門―新宿、神田橋―両国なども次々に開設し、三社の中で最大の規模となる。04年に開業した東京電気鉄道は、皇居外堀に沿って運転したため外堀線と呼ばれた。

東京電車鉄道、街鉄、外堀線は06年に合併して東京鉄道となり、11年には東京市電、そして43年（昭和18年）に東京都電となる。従って、本年2023年（令和5年）は、東京に初めて路面電車が開通してから120年、都電となってから80年にあたる。

路面電車の街

漱石は路面電車が好きで、作中でもよく描かれる。

1908年（明治41年）発表の『三四郎』には、大学の講義が退屈で物足りなく思っている三四郎に対して、友人の与次郎が「電車に乗って、東京を十五、六辺廻っているうちには自ら物足りる様になるさ」と言って三四郎を誘い、本郷四丁目から新橋、そして日本橋まで路面電車に乗る場面がある。

また『彼岸過迄』（12年、明治45年）には、探偵ミステリー小説のようなエピソードがある。

「三田方面から電車に乗って、その上に自分と同じ態度の男が三人いる事を発見した。その一人は派出所の巡査で、これは自分と同じ方を向いて同じ様に立っていた。もう一人は天下堂の前にいるポイントマンであった。最後の一人は広場の真中に青と赤の旗を神聖な象徴の如く振り分ける分別盛りの中年者であった。ポイントマンは線路の分かれ目にあるポイントを操作する人、旗振りは信号人、天下堂は09年開業の安売り店である。謎のような場面だが、路面電車の走る当時の街の様子を彷彿させる描写である。

夏目漱石

写真提供：共同通信社

森鷗外

坊ちゃんの転職

もう一つ例を挙げよう。06年に発表された『坊ちゃん』は、「親譲りの無鉄砲で小供の時から損ばかりして居る」という主人公の「坊ちゃん」が、四国の旧制中学校に数学教師として赴任したものの、陰湿で偽善的な学校風土を嫌い、同僚の「野だいこ」に卵を投げつけて辞職する話だが、東京に戻った後の「坊ちゃん」の生活について、「ある人の周旋で街鉄の技手になった。月給は二十五円で、家賃は六円だ」とある。

「技手」は技術系中間管理職で、上司にあたる「技師」と区別するため、ここでは「ぎて」と読む。月給25円というのは今なら10～20万円ぐらいだろうか。四国の中学教師の月給は40円とされていて15円の減額だが、教師の仕事になじまなかった「坊ちゃん」にとっては、はるかに気が楽だったろう。

ちなみに漱石自身は07年に一切の教職を辞したが、再就職先は街鉄ではなく朝日新聞社だった。月給は200円で、暮らし向きとしてはたいへん恵まれている。しかし、10年に胃潰瘍による大量吐血で危篤に陥るなど、心身の状態は安定しなかった。そして、小説『明暗』執筆中の16年（大正5年）、49歳でこの世を去る。

未完の「明暗」

『明暗』は、持病（痔）があり、妻との関係も微妙にすれ違っている津田が主人公で、彼がかつて交際していた清子と再会したところで中断している。

この作中にも、たびたび路面電車が登場し、『坊ちゃん』の時と比べて路線が大幅に拡充していることが分かる。しかし、気がかりなのはその描かれ方である。

彼は広い通りへ来てそこから電車へ乗った。堀端を沿うて走るその電車の窓硝子の外には、黒い水と黒い土手と、それからその土手の上に蟠る黒い松の木が見えるだけであった。

車内の片隅に席を取った彼は、窓を透してこのさむざむしい秋の夜の景色にちょっと眼を注いだ後、すぐまたほかの事を考えなければならなかった。彼は面倒になって昨夕はそのままにしておいた金の工面をどうかしなければならない位地にあった。

東京に初めて路面電車が走ってから10年以上たち、主要路線はほとんど開通していた。路面電車好きならば、ますます心が浮き立ってくるはずだが、右の引用部では逆に、電車は人生とは辛さ、悲しさの連続であるということを物語る象徴となってしまっている。

小品「電車の窓」

こういう認識は、実は漱石だけのものではなかった。次に引用するのは、漱石と並んで近代日本を代表する文学者である森鷗外の「電車の窓」と題する小品の一節である（発表は1910年）。

僕は坂の上を見た。夕日の橙黄色に残っている空に透かして、最初に触角を現わして、それから甲らを出して、胴を出して、這い寄って来た電車が見える。電車は薄黒く見えている。

針金がしゅうと鳴り出す。それからごうという音がする。ようよう其札に丁度僕の志ざす先が書いてあるのが読めた。ちんちんと云って、停留場に来て留まった。

「僕」は、美しいが何か悩みを抱えたと思われる花柳界の女性らしき客と同乗し、その心の声をこんな風に空想する。

まあ、なんという詰まらない身の上だろう。こんなに大勢の人が此電車に乗っていても、わたしがこれから行って閾を跨がねばならない家のような家に行く人はあるまい。

彼女が窓を閉めるのを手伝った際にわずかに言葉を交わすだけで、「僕」は女性と別れてしまう。だから、その本当の境遇は分からないまま、小説は終わる。

路面電車によって東京の生活は確かに便利になった。しかし、便利になればなるほど、皮肉にも人生の闇は深まるのではないか？　二人の作家は、いずれもそんな思いを抱いていたように見えるのである。