

「点と線」松本清張

株式会社片平エンジニアリング 道路・環境部 竹内 研



■写真1—現在の香椎駅周辺(奥にJR香椎駅が見える)

1—点と線の舞台 東京駅、香椎(福岡県)

「点と線」は昭和32年2月～昭和33年1月に雑誌「旅」に連載された松本清張初の長編推理小説であり、社会派推理小説、時刻表ミステリー等のジャンルを日本に定着させた作品の一つである。また今年3月に寝台特急「あさかぜ」廃止を報じるニュースの中では、「点と線」の舞台としての「あさかぜ」の記事も数多くあった。懐かしくて、再度読み返された方も多いのではないだろうか。

「あさかぜ」以上に「点と線」の舞台として印象に残っている箇所は、やはり東京駅13番ホームと福岡県の香椎であろう。

2—最初の舞台 東京駅

最初の舞台は東京駅である。

事件はある冬の朝、福岡県香椎の黒い

岩肌の上に、中央官庁課長補佐の佐山憲一と赤坂の料亭の女中お時の死体が横たわっていたことから始まる。そしてお時の同僚が東京駅で博多行き寝台特急「あさかぜ」に乗り込もうとする佐山とお時を目撃していたことから、二人の死は心中事件として処理される。

お時の同僚である八重子ととみ子、そしてなじみ客であり中央官庁出入業者である安田辰郎は“偶然”に、横須賀線が到着する前の13番線ホームから、15番線にいた「あさかぜ」に乗り込もうとする佐山とお時を目撃する。

捜査中である中央官庁汚職事件の中心にいた佐山の心中に、警視庁の三原刑事は疑問を抱き博多に出張して更に疑惑を深め捜査を開始する。この結果13番線から15番線の「あさかぜ」に乗り込む人を目撃できるのは、一日の内僅か4分間だけであることが判明する。その4分間に“偶然”同僚が、死亡した二人を目撃する。この“偶然”に作為を感じた三原刑事は安田の調査を開始する。

大正3年に完成した赤レンガの東京駅は、4本のホームに8本の発着線を持っていた。その後拡張が続き、昭和29年に大丸百貨店等の入る八重洲口新駅舎が完成した時には、7本のホームに14本の発着場(11番はなぜか欠番)を持つことになった。更に増え続ける列車、特に新幹線の東京駅乗り入れに伴い、ホームの多層化がすすんだ結果、今では地下5階、地上3階まで14本のホームに28本の発着場を持つ巨大な駅となった。



■図1—昭和36年 1/25000地形図 福岡

■図2—平成11年 1/25000地形図 福岡

3人が佐山とお時を目撃した横須賀線ホームは総武本線と共に地下5階へ、一方長距離列車用ホームは新幹線ホームへと姿を変えた。そして東京と下関を結んでいた寝台特急「あさかぜ」は今年終焉を迎えた。

3—昭和30年代(1955～1964年)の日本、そして香椎

昭和30年代の日本はどんな時代だったのだろうか、そして福岡の香椎はどんな所だったのだろうか。

昭和29年には造船疑獄事件が起こったが、時の法相により指揮権が発動され事件はうやむやになってしまった。昭和31年には「日ソ国交回復」が行われ、昭和34年は伊勢湾台風と皇太子ご成婚、昭和39年は東京オリンピックが開催された。終戦後10年が経過し、高度経済成長期を迎え、3種の神器として洗濯機・冷蔵庫・白黒テレビがもてはやされた。昭和30年代は、国民の生活環境、価値観が大きく変換していく時代であった。

また昭和30年代は「点と線」の重要な背景である交通機関も大きく変わった時代でもある。

昭和31年に登場した「あさかぜ」は戦後初の寝台特急列車として東京～福岡博多を約17時間半で結んだ。更に昭和39年の東京オリンピックに合わせて東海道新幹線・名神高速道路が開通した。また飛行機は昭和26年(1951年)に東京～福岡の定期便を開始。昭和32年には羽田～福岡板付を約4時間で結んでいた。もちろん飛行機は便数も少ない上、現代のように気安く利用できるものではなかった。

福岡県の香椎で死亡した佐山とお時は心中事件として処理された。しかし佐山のポケットに「あさかぜ」の列車食堂の受取証が残されていた。この受領書が「御一人様分」であったため、福岡署の鳥飼刑事は心中事件であることに疑問を抱き、一人で香椎駅周辺の捜査を開始する。そして東京からきた三原刑事にこの疑問を伝える。

当時の香椎駅周辺はどのような様子だったのだろうか。

「点と線」の文中に「西鉄香椎駅で降りて、海岸の現場までは、歩いて10分ばかりである。駅からはさびしい家なみがしばらくつづくが、すぐに切れて松林となり、それもなくなってやがて、石ころの多い広い海岸となった。この辺は埋立地なのである」「西鉄香椎駅を通り抜けて、国鉄の香椎駅に向った。この二つの駅の間は、五百メートルぐらいしかない。道の両側は、ややにぎやかな町なみであった」また、鳥飼刑事の得た目撃者の証言に「女が、男にくずいぶん寂しい所ね」と言ったのです」ともある。

当時の香椎は、福岡市に編入されたばかりで発展を始めたところであった。

4—現代の香椎

今の香椎はどうだろうか。

香椎は福岡市の東部副都心としてアイランドシティ・香椎パークポート・鉄道の立体化等各種プロジェクトが進められている。西鉄香椎駅とJR香椎駅の位置は当時と変わっていないが、香椎の町、そして海岸は大きく変わった。さびしい家なみと松林であった香椎駅周辺は、賑やかな商店街と住宅街に変貌した(写真1)。

二人の死体が横たわっていた香椎の黒い岩肌は、今では団地になっている。当時も埋立地であったが、現在は埋立てが更にすすんでおり、海岸線は当時に比べて300m以上海側になっている(図1～2参照。国道と御島の位置は変わっていない)。今では海岸まで、20分以上歩く必要がある。

香椎沖の埋め立ては現在も進められており、沖合にはアイランドシティとして巨大な造成事業が進められている(写真2)。更にこの沖合の和白沖は新福岡空港の候補地となっている(現在福岡県が福岡空港の将来に関するPIを計画)。香椎の浜は21世紀も変わり続けている。

人間を取り巻く環境は時の流れにより変わってゆくが、人間はなかなか変わらない。

「点と線」の連載が始まってからあと2年で50年となる。「点と線」の舞台となった香椎の町と東京駅、そして交通機関は大きく変貌し、人々の生活の利便性は大きく向上した。その一方で汚職事件と事件の中心人物の死。そんな人間の欲望から起こる事件は50年ぐらいでは容易に変われるものではないようだ。

〈参考文献〉
新潮文庫 松本清張「点と線」
JTBキャンブックス 長谷川章 三宅俊彦 山口雅人「東京駅歴史探見」

(写真提供: 前原和代)



■写真2—現在の香椎浜(正面に御島の鳥居が見える。その先は現在造成中のアイランドシティ)