

池澤夏樹「キップをなくして」論

—— 死と向き合う時空 ——

はじめに

池澤夏樹「キップをなくして」は、『小説 野性時代』にて二〇〇三年十二月から二〇〇五年三月にかけて連載された小説である。連載が終了した四か月後である二〇〇五年七月には大幅な本文の修正を加え、角川書店より初版を刊行しており、また文庫版がその四年後である二〇〇九年六月に発売されている。

あらすじは以下の通りである。小学生であるイタルは山手線に乗っているときに電車のキップを紛失してしまい、困っているとフタバコと名乗る少女が現れ、イタルを東京駅へと連れて行く。そこでは、キップをなくした子どもたちは「駅の子」と呼ばれ、駅の中で不自由なく一緒に暮らしていた。その一員となったイタルは、不思議な幽霊の女の子ミンちゃんと出会う。ミンちゃんは残してきた家族が心配でなかなか天国に行けず、駅の子としてこの世界にとどまっていた。だが、イタルと一緒にミンちゃんの母親に会いに行き、ミンちゃんはようやく天国に行く決心をする。駅の子のみんなは、ミンちゃんのお墓がある北海道へと行き、ミンちゃんを見送る。

下 出 菜 波

つて再び東京へと帰ってくる。

この作品には多くの実在する駅や地名が登場し、それが物語の魅力の一つでもある。駅構内の様子や電車が発車する時刻なども忠実に再現されており、読者はまるで実際にその駅で登場人物たちと行動を共にしているかのような錯覚に陥るだろう。また、物語の主人公が小学生でありながら、生と死という重いテーマについて向き合っているのも、この作品の特徴だといえる。作者である池澤の価値観をベースに、作品では生と死という問題について分かりやすく解説されており、清々しい気持ちで読者も物語を読み進めることができるだろう。だが、それと同時に読んでいる最中にどこか寂然としない感覚もある。主人公であるイタルがやけに大人じみているのである。時代設定も連載当時より一昔前であり、最後の旅行の行き先もなぜ急に北海道なのか。そのわりに鉄道関係の描写は非常に丁寧で、現実味を帯びている。

これらの諸問題について、且敬介が文庫版にて解説を添えている。且はこの作品の時代が、書かれた二〇〇三年ではなく一九八七年前後であることに注目し、一九八〇年代後半の鉄道文化に焦点を当て

ている。国鉄が廃止になり一九八八年四月一日からは民営化されたJRが発足し、一九八八年三月には本州と北海道を結ぶ青函トンネルが、同年四月には本州と四国を結ぶ瀬戸大橋が開通した。なお、本州と九州を結ぶ関門トンネルは随分と昔である一九四二年に開通している。このことについて且は、「きわめて具体的な意味で、日本列島が歴史上初めて、ひとつに統合されたのが一九八八年の春」であり、「連絡船の時代の終わり、鉄道の（ひとつの）時代の終わりに対して池澤さんが捧げた別れの歌だったようにも見えてくる」と、作者である池澤について語っている。また、寝台列車や厚紙のキップ、駅員さんの入缺作業など、今はなきものが多く存在していたのがこの作品の時代であり、「すっかりファンタスティックな物語であるように見えて、これはある意味で実は、きわめて現実に密着したリアリティックな物語」であると解説を締めくくっている。

且は一九八〇年代後半の鉄道文化に注目しているが、作品の連載が始まった二〇〇三年当時の鉄道文化については触れられていない。二〇〇〇年代前半の鉄道文化に焦点を当ててみると、その時期は交通ICカードの導入が開始され、鉄道に乗車する際のシステムの移り変わりの時代であった。第一章では、タイトルにもある「キップ」に成り代わるものとして登場したICカードに注目する。キップとICカードの性質の違いから、池澤の連載当時の様子を考察したい。また、この作品は昭和五〇年に発表された黒井千次「子供のいる駅」という短編と、設定が似ていることが指摘されている。第二章では「キップをなくして」と「子供のいる駅」を比較し、両作品でのキップの描かれ方についてまとめた。第三章では池澤の作品に対するインタビューから、第四章では作品に実際に登場する駅から作

品の深層を読み取り、「キップをなくして」という作品に対する読みを深めていきたい。

作品が雑誌で発表された時期と、実際の鉄道文化の時期に注目して論じていくため、連載された年と号をここに明記しておく。

第一回	『小説 野性時代』二〇〇三年	十二月号
第二回	『小説 野性時代』二〇〇四年	一月号
第三回	『小説 野性時代』二〇〇四年	二月号
第四回	『小説 野性時代』二〇〇四年	三月号
第五回	『小説 野性時代』二〇〇四年	四月号
第六回	『小説 野性時代』二〇〇四年	五月号
第七回	『小説 野性時代』二〇〇四年	七月号
第八回	『小説 野性時代』二〇〇四年	九月号
第九回	『小説 野性時代』二〇〇四年	十月号
第十回	『小説 野性時代』二〇〇四年	十一月号
第十一回	『小説 野性時代』二〇〇四年	十二月号
第十二回	『小説 野性時代』二〇〇五年	一月号
第十三回	『小説 野性時代』二〇〇五年	三月号

一 ICカードとキップ

一一 キップの性質

この作品は、「キップをなくして」とタイトルにあるように、キップが非常に重要な役割を果たしている。では、そもそもキップとはどういうものなのか。『日本国語大辞典』では、「乗車船の際や劇場などに入場する際に、料金支払い済みを示す紙片」であると解説されている。ここでは乗車の際に必要なキップと、劇場に入場する際に必要なキップがひとまとめに説明されているが、この二つは少し性質が異なる。

電車を利用するためには、購入したキップを乗車前に駅の改札口で確認し、降車の際に再び改札口で確認する必要がある。電車では移動した距離によって運賃が異なり、乗車した地点と下車した地点を確認する必要があるからだ。だが、劇場などでは入場の際にキップを確認した後、退場する際にはキップを確認する必要はない。劇場などではあらかじめ決められたものを上演するのみなので、退場の際に料金変動することはあり得ないからである。つまり、劇場に入場した後にキップをなくしたとしても、何ら問題はない。それに対し、電車を利用する際に必要なキップは、乗車する時と下車する時の二回、駅の改札口で確認する必要があるため、なくしてはいけないものである。キップを途中でなくしてしまうと、降車した後駅の改札口から出ることは不可能なのである。しかし、ここで一つ注目しておきたいのは、改札口から出ることは不可能であるが、駅から駅へと移動することは可能である、ということである。この

「キップをなくして」という作品は、電車を利用する際に必要なキップの、その特殊な性質が利用されている。

キップをなくしてはいけない、というのは電車を利用する際に最も気を付けなければならないことの一つである。自動券売機で購入できるキップは、長さ三センチ、幅五・七五センチと非常に小さく^四、きちんとポケットに仕舞ったつもりでも、なくすことは簡単である。電車を降りる前や改札まで向かっている最中に、キップをなくしていか不安になり、衣服や鞆のポケットにキップがあるか手探りで確認するという行為は、誰しも経験したことがあるだろう。もしキップをなくしてしまったら、という想像からこの物語が生まれたと、楽天ブックスによる著者インタビュー^五にて池澤も述べている。

一二 ICカードの導入と普及

だが近年、文明の進化により交通システムの文化が変わりつつあり、現在ではキップより使用率が高いものがある。交通ICカードである。JR東日本が発行しているSuicaや、JR西日本が発行しているICOCAを代表とするICカードの使用は、「キップをなくして」が発表された時期と同時代に、首都圏を中心として急速に広がっている。キップの代用として登場したICカードというシステムの導入と普及の様子について、当時の雑誌や新聞の記事を参考にしながら確認する。

まずは、ICカードというものの成り立ちを見ていきたい。国土交通省がまとめた表によると^六、全国で初めてICカードというのが登場したのは、一九九七年十月のことである。静岡県磐田郡豊

田町にて「豊田町ユーバスカード」というICカード乗車券システムが導入された。その後、一九九八年七月には、東急トランセにより東京都渋谷区と目黒区において「トランセカード」が、同年九月にはスカイレールサービスにより広島県において「IC乗車券」が導入されている。「豊田町ユーバスカード」や「トランセカード」がバスのIC乗車券であるのに対し、広島県の「IC乗車券」はモノレールでの利用である。この後も、各地方自治体がこぞってICカード乗車券システムの導入を進めている。

ICカード文化を全国に一気に知らしめたのは、現在主流であるICカードのひとつとなっている「Suica」である。一九九九年一月号の『鉄道ジャーナル』では、JR東日本は一九九八年五月に、二〇〇一年一月から首都圏で非接触ICカード定期券を実用化すると発表しており、鈴木文彦による「実用化まぢかの非接触ICカード乗車券とは？」という記事が掲載されている。記事では「JR東日本の導入がICカード乗車券の普及にはずみをつけるであろうことは疑いなく、まさに『乗車券革命』の時期を迎えている」と述べられている。

Suicaの導入はずれ込み、二〇〇一年十一月十八日から導入がスタートしている。導入直前である二〇〇一年十一月十五日の『日本経済新聞』には、「十八日スタートJRのICカード定期、育つか？」「スイカ」——私鉄と併用できず」という見出しにて、次のような記事が掲載されている。

全国の鉄道では初めてという、プリペイド機能の付いたICカードタイプの定期券「Suica（スイカ）」が十八日から、

首都圏のJR各駅で発売される。「乗り越し精算の煩わしさもなくなる」と発売元のJR東日本は利便性をPR。しかし、新幹線や私鉄などとの連絡定期券として併用できないほか、現在、勤務先から支給された定期券を利用している場合、スイカに切り替えができないなど、使い勝手の悪さも。普及に向け、課題は少なくなさそうだ。（中略）企業側からも「JR利用者だけのサービスで、不公平感もあるので導入しない方向」（大手機械メーカー）、「個人個人の入金データの管理までできない」（都銀）などの声が聞かれ、現在の定期券から変更する動きは少ない。

Suicaが発行された翌日である二〇〇一年十一月十九日の『日本経済新聞』には、「午前八時過ぎに池袋駅でスイカを手に入れた東京都練馬区の主婦は「タッチするだけで通れるので楽だった。早く私鉄や地下鉄で使えるようにしてほしい」と話していた」という記事が掲載され、また発行一か月後である二〇〇一年十二月二十一日には「鉄道への本格的な導入事例として世界初というだけでなく、生活に密着した巨大なICカード市場の登場という点で異業種からの注目度も高い。（中略）磁気カードに比べて一般にはなじみの薄いICカードだが、駅からのIT化の波は確実に広がっている」という記事が掲載されている。これらの記事から、Suicaは、発行前は世間に受け入れられるか、利用者数が増えていくかを心配されているが、発行後は利用者がその利便性を実感し、急速に広まっていく様子がうかがえる。また、十二月二十一日の記事には「関西では二〇〇三年度に西日本旅客鉄道（JR西日本）がICカード導入を予定している」と書かれており、これは後のICCOCAで

ある。実際、二〇〇三年十一月にＪＲ西日本によってＩＣＣＯＣＡ

が導入されており、二〇〇四年八月からはＳｕｉｃａとＩＣＣＯＣＡの相互利用がスタートしている。また、Ｓｕｉｃａの使用範囲はＪＲのみに留まらず、二〇〇二年四月からは東京モノレールで、同年十二月からはりんかい線での利用が始まっている。

交通ＩＣカードという文化は関東から始まり、数年後には関西にも普及し、さらに関東と関西の相互利用まで発展していった。それまで一般的であった、キップを購入し電車に乗るという文化は、たった数年の間に大きく変化したのである。当時の人々は、この変化にさらなる期待を持っていた。二〇〇一年十二月二十一日付けの『日本経済新聞』では、ＪＲ東日本の大塚陸毅社長の「一般にはなじみの薄いＩＣカードだが、駅からのＩＴ化の波は確実に広がっている」という言葉もある。鉄道の乗車システムを変えてしまった交通ＩＣカードという文化が、やがて日本全国で普及していくと人々は考えていただろう。

また、ＪＲ東日本の交通ＩＣカードであるＳｕｉｃａは、交通以外での用途を発展させていく。二〇〇五年には三菱電機が社員証やビルの入退館の管理にもＳｕｉｃａを利用すると発表し、また同年には大手コンビニエンスストアである「ローソン」と、また本来鉄道とは敵対関係にある自動車利用において欠かせぬガソリンスタンドの「ＥＮＥＯＳ」においても、Ｓｕｉｃａ支払い提携を発表した。二〇〇一年の発行当初では思いもよらぬような企業と提携し、成長・発展を遂げているＳｕｉｃａに興味を持っている企業は未だに増え続けているという。

一三 ノスタルジーとしてのキップ

鉄道界において激動の時代であった二〇〇三年の十二月に、なぜ池澤は「キップをなくして」という小説を連載し始めたのか。この作品の人物が現代に沿ったＩＣカードではなくキップを使用するのは、時代設定が一九八七年に設定されているからだというのは、先述した通りである。だがそれだけではない。ＩＣカードとキップは、同じ役割を果たすものであるが、性質が大きく異なっている。ＩＣカードはどの駅からでも乗車が、言ってしまうと駅に限らずどの交通機関でも使用することができ、また下りることが可能である。それに対し、キップはあらかじめ乗車する区間が決められたものであり、どの駅から乗り、どの駅で降りるのかを持ち主の好きにはさせない。また、ＩＣカードには、いつ、どの駅を利用したのか、記録が残るといえるのが大きな特徴である。キップは持ち主の使用を終えた後は回収され、誰がどのキップをいつ使用したのか、特定することとは非常に困難となってしまう。ＩＣカードが自由性と引きかえに情報化社会の管理下に置かれているのに対し、キップは特定不可能で曖昧なものなのである。この点については、後でも触れる。

また、ＩＣカードの出現は、時間に追われる現代人を象徴しているとも言えるだろう。ＩＣカードを使用すれば、わざわざ乗車するたびにキップを購入する時間を省くことが可能なのである。伊藤元重はそのような現代人の特徴を次のように述べている。

スイカを利用しないで改札口で現金を利用して切符を購入するためには、まず券売機の列について切符を購入し、それから

改札口に行くことになる。動作が一つ増えるのだ。その所要時間は一分程度のもんだろう。時間の価値という点からみればたいた時間のロスではない。しかし、多くの鉄道利用者にとってはこの切符購入が目に見えない形のストレスになるようだ。スイカが利用可能になる前は意識しなかった切符を購入するストレスが、スイカを利用しはじめると必要以上に重く感じるようになる。

それに対し、この「キップをなくして」という作品内の時間は非常にゆっくりと流れている。駅の子たちは時間に追われる生活は一切しておらず、それを強要させる大人もない。ICカードの登場により、失われつつある時間感覚がこの作品の中には未だ存在しているのである。

また、ICカードが主流となりキップが使用される回数が少なくなった今では、もはや「キップをなくす」という経験が縁遠いものになりつつある。むしろ、この作品のキップをなくした子供たちが駅の中で共同生活をするという設定自体は、次の章で詳しくみるように、一九七五年に発表された黒井の作品が書かれた時代でもあり得たものだ。そういった意味で、この作品は、現代はもちろんのこと執筆された二〇〇三年当時においても、どこかノスタルジーを感じさせる物語である。

今もあえてICカードではなくキップを使用することがあるが、その目的の一つに記念キップというものがあるだろう。遠くに旅行する際、目に見える形で思い出として残るキップを愛用する人はいらる。そのような人々にとっては、いかに時間を短縮するかというこ

とよりも、乗車という経験をするこのほうが価値があるだろう。乗車の経験を含め、旅行全体の思い出をゆっくりと味わうことのできるキップは、そのような人々が求めるノスタルジーを満たすアイテムの一つなのである。そんなアイテムが、この「キップをなくして」で使用されるのは、ふさわしいといえるだろう。

著者インタビューにて、池澤は鉄道に対し、幼い頃から憧れと興味を持っていたことを語っている。また、『キップをなくして』のアイディアはかなり以前から?という質問に対し、池澤は次のように答えている。

前からアイディアではあったんですよ。キップをなくした子供たちが、駅の中で共同で暮らしているというシチュエーションは使えるなと思っていました。

池澤は物語の主人公であるイタルと同じ年代のころを東京で過ごしている。イタルたち駅の子が乗り降りする姿は、池澤の幼いころの姿でもあるのだ。また、池澤は一九九三年から沖繩に移住していることにも触れておきたい。池澤が移住した当時、沖繩に鉄道は存在しなかったが、池澤が沖繩に移住した十年後、二〇〇三年八月からモノレールの運用が始まっている。それは鉄道好きでありながら鉄道が存在しない沖繩で過ごしていた池澤にとってビッグニュースであり、それを期に再び鉄道に興味を持ち始めたのではないだろうか。少なくとも、当時の池澤の執筆意欲の根源の一つであったに違いない。

二 黒井千次「子供のいる駅」との比較

二一 「子供のいる駅」

黒井千次「子供のいる駅」という短編と、「キップをなくして」の設定が似ていることがインターネット上で既に指摘されている⁹。

「子供のいる駅」は、平成六年度版の国語Ⅰの教科書において、二社で採録されている。尚学図書『新選国語Ⅰ』と、第一学習社の『高等学校国語Ⅰ』である。他にも、中学三年生の教材としても取り上げられたことがあり、先行研究では、教材としての価値が問われているものが多い。

あらすじは以下の通りである。小学二年生のテルは友人の誕生日会の帰りに、初めて一人で電車に乗るが、キップをなくしてしまう。その時、キップを持たないまま改札を抜けようとした男が駅員に取り押さえられる様子を目撃したテルは、キップをなくしてしまった恐怖にとりつかれる。テルが改札口から離れた階段の裏手で途方に暮れていると、「キップ、なくしたんだろ？」と少年が声をかけてきた。そこには、テルと同じようにキップをなくした子どもたちがいた。

鶴田清司¹⁰は、この作品について、「キップ」をなくすということとはどういう意味があったのだろうか。（中略）これは、自己の道（進路）を保証するシステムの破壊であり、もっと言うと、大人への通行券（通行手形）の喪失である。（中略）大切な「キップ」をなくすということの表面的な意味としては、駅の外に出られない（家に帰れない）ということだが、その裏に隠れた意味は、「儀式」化さ

れた学校制度（受験体制、偏差値教育、進路指導）からの逸脱、「定期券」に暗示された自己安定性即ち進路（卒業・進学）保障システムの崩壊に伴う出口のない不安・閉塞の状況などが考えられる」と述べている。また、「キップをなくすな」と言うだけで、「キップ」をなくしたときの対処の仕方は教えていない大人の姿が浮かび上がっているのである。「キップ」の大切さ、「キップ」を持つことの自明性を主張し、それが社会に適応する（社会生活を営む）ための絶対的な手段と考えている大人たちの存在である。また、そうした大人たちの枠組みの中に閉じ込められて、主体的な判断力・問題解決能力をなくしている子どもたちの姿である」とも述べており「テル」は「自分の力で不測の事態を乗り越えようという積極的な姿勢は見られない」現代の子供の象徴であることが語られている。

だが、本田格¹¹は、テルが大人から逃げることに対して、「大人の庇護を拒否するというのは、彼らがテルにとって、むしろ駅員と同じ類に見えてきたからだろう。それはまた、テルの自立の萌芽を示すものと言って良いだろう。駅の構内が逃避の場として、生きられる空間に変わっていった」と解釈している。また、「テル」が駅の子供たちと出会うシーンの「子供たちのいる空間の描かれ方」について、「テルはそこを自分のうちだとして思うくらい、親近感と安らぎを覚えたのだった。子供たちにとってキップとは、大人たちが敷いた人生のルールをたどるためのものではなくなくなっていた」と述べている。

鶴田は、テルの行動は大人たちから逃げることであり、それは問題に直面しても、それと向き合うことのできない弱さであると言う。それに対し本田は、テルの行動は大人たちから逃げているが、それ

はテルの成長にとって必要な行為であり、逃げることによってむしろ自立へと向かっているのだと捉えている。この二つの解釈は対照的であるが、両者に共通しているのは、キップを中心とした乗車管理システムが大人の悪しき社会の圧力であり、不当なものの象徴としてネガティブに描かれているということだ。この点を踏まえつつ、「キップをなくして」と「子供のいる駅」の両作品を比較してみたい。

二―二 両作品の「キップ観」

第一章で注目したキップについて、両作品を比較してみたい。

まずは、黒井の「子供のいる駅」のテルが、キップをなくした場面からみていく。

テルが異変に気づいたのは、階段を降りて改札口の前まで来た時だった。困いの中にこちらを向いて駅員が立っていた。彼がなにかを要求しているのがテルにはわかった。駅員が上げた両手の上に、人々は次々となにかを渡しては狭い通り道をすり抜けた。テルはギョツとしてその場に足が凍りついた。どうしていいかわからなかった。誰もが当り前の顔をしてその行事をくり返していた。テルにはそれができなかった。ポケットには財布しかはいっていないかった。財布にはお金しか入っていないかった。

次に、池澤の「キップをなくして」のイタルが、キップをなくし

た場面の引用である。

階段を降りて、改札口に向かいながら、ポケットの中に手を入れてキップを探す。その間も歩いているから改札口はだんだん近くなるが、あるはずのキップがなかなか指先に触れない。とうとう改札口の前に来てしまった。(中略)

キップがない。おかしいな。渋谷でちゃんとポケットに入れたんだけど。

こういう時はあせってはいけない。おちついて探そう。そう思ってポケットの中を探索のだが、四角い小さな紙の感触はない。

キップをなくしたことに気付いたテルは、「ギョツとしてその場に足が凍りつ」いたが、イタルは冷静に「おちついて」キップを探そうとしている。テルはキップをなくしたことに焦りや恐怖を抱いているのに対し、イタルは焦ってはいえるものの恐怖は抱いていない。ここでまず、両者のキップに対するイメージがはっきりと表れている。

そして、テルがキップをなくしたことに気付いた直後に、このテルの恐怖をさらに増幅させる出来事が起きる。テルの目の前の改札口を、キップを持たずに通り抜けようとした人物がおり、駅員は改札口の囲いを跳び越えてその男を捕まえるのである。

一人の男が駆け抜けようとしてたちまち駅員に手首をとらえられた。大声のやりとりが二つ三つとびかい、それから急にお

となしくなつてしまつた黒い服の男の腕をとつて駅員はもどつて来た。男の顔は奇妙な赤い色に染つていた。

「逃げないから離せよ。」

「あんたは知つてたわけでしょう。」

「だからぼくは……。」

激しく身体が揉み合うと、男は腕を振りもぎつて改札口の前からもう一度逃げようとした。今度は駅員の顔が真赤になり、男の顔は青く変色していた。男は駅員に強くひかれて事務室の扉に消えた。

テルはこの光景を見て、「まるで泥棒がつかまる時みたいだ」と怯える。不正乗車をしようとした男の顔色は、「奇妙な赤い色」や「青く変色していた」と表現されており、この時のテルの恐怖の度合いが見て取れるだろう。この場面の後も、テルのキップをなくしたことによる恐怖はますます大きくなる。

人のいない改札口の囲いの中から、赤い顔をした駅員が何人も何人も湧き出しては襲いかかつて来そうな恐れがたちまちテルをおさえた。人のいる改札口より、人影のないまま口をひらいた改札口のほうがよけいに気味悪く感じられた。逃げなくて、とテルは思った。（中略）

ぼくはもう、ここから出られなくなつたのかもしれない、とテルは考えた。出ようとすれば、必ずあの男のように改札口でつかまつてしまふに違いない。

このように、テルは時間の経過とともに恐怖を増幅させていくが、その一方で、イタルにはそのような素振りは見られない。イタルはキップをなくした直後に、フタバコさんに出会う。彼女は少し乱暴な口調でイタルを東京駅に連れていくが、イタルはフタバコさんを「悪い人には見えない。（中略）ただ決まつたことをしているだけ」という感じで、悪いことを企んでいる風ではない」と思い、イタルはキップをなくしたこと自体には恐怖を抱いていない。

このように、テルとイタルはキップを中心とする乗車管理システムに対して全く異なる印象を持っているが、それは作者のキップに抱くイメージが大きく関係しているといえるだろう。

黒井の「子供のいる駅」では、テルがキップをなくす前、キップは正しいものであり恐怖の対象ではなかった。初出誌にて添えられている阿部隆夫の挿絵でも、それは効果的に表現されている。『問題小説』に掲載された初出の三十一ページの挿絵を確認してみると、物語の序盤でテルの手にあるキップは真つ白に描かれており、その正当性を主張しているかのように読み取れるだろう。だが、キップをなくしたと気付いた瞬間、テルにとってキップは恐怖の対象となる。さらに読み進めていくと、テルはキップをなくしたことを親や先生、駅員など、大人に知られることに恐怖を抱くことになる。先ほど不正乗車をしようとして駅員に捕まつた男のように、キップを持っていないテルは大人に捕まることに怯えているのである。ここでもう一度三十一ページの挿絵を確認してみると、真つ白のキップを持ったテルの奥に、黒い人影がある。この人影は小さく、誰なのか分からない。この黒い人影と同じような目をしているのは、三十五ページに描かれている駅員だが、三十五ページには描かれている帽子

や制服のボタンが、三十一ページの黒い人影にはみられない。見開きで隣り合っている三〇ページが、物語の導入部分であるテルが家を出る場面であること、黒い人影がテルを背後からうかがっていることから、この黒い人影はテルを見守る大人たちの象徴であり、この後のテルの恐怖心を増幅させる要素となることを暗示しているのではないだろうか。テルはキップをなくした瞬間から、キップが必要な世界に恐怖を抱き、そこになんとかして戻る方法を探すのではなく、遠ざかり距離を取ることを選んだ。これは「子供のいる駅」の作者である黒井が、キップを制度化された大人の世界の象徴として描いており、そこから遠ざかることによって、テルの自己の確立をめざしているからであるといえる。

それに対し、「キップをなくして」の作者である池澤は、キップを中心とする乗車管理システムを、ネガティブなものとしてではなく、むしろ好感を持てるものとして描いている。連載当時、便利で使い勝手の良い交通ＩＣカードの導入が始まり、急速に普及が進んでいた。だが、池澤はあえてキップを題材に扱い、そのキップをイタルから紛失させた。そしてイタルはキップをなくした直後に会ったフタバコさんに対して「恐い人には見えない」と思い、駅の子になった後もイタルは恐怖を抱くことはなく、むしろ楽しい時間を過ごしているといえる。また、イタルがキップをなくした際、イタルはきわめて落ち着いて行動している。その落ち着きは大人びているイタルの性格を表しているが、そこには池澤の、キップに対してネガティブな表現を避けたいという意図が組み込まれているのではないだろうか。本来であれば、「子供のいる駅」では大げさに書かれていたものの、テルのように恐がるのが自然である。「キップをなくして」

では、キップをなくしたことに不安を抱き、そのような状況に恐怖を感じる描写をあえて欠如させることにより、キップを中心とする乗車管理システムのマイナスのイメージを回避しているようにみえる。

これは、池澤が、ＩＣカードが普及されてからキップの使用が減っていることを受け、キップを使用する機会がこれからさらに少なくなってしまうかもしれないという寂しさを感じながら、本作を書いたことを示しているのではないだろうか。「キップをなくして」でのキップは、文明の進化によって塗り替えられていく古い制度へのノスタルジーであり、機械化・情報化が進む社会への、池澤のひそかな戸惑いの現れであるといえるだろう。

そのようにキップが描かれている世界で、イタルはどのように物語を追っていくのか、次の章からみていきたい。

三 「往きて還る物語」

楽天ブックスの著者インタビューにて、『キップをなくして』では鉄道が出てくるだけに「旅」も重要なモチーフのひとつですね」というインタビューからの質問に、池澤は次のように答えている。

非日常を書きたいと思ったら、彼らをいったんどこに行かせて、何かをさせて変わって帰ってくる——これは、児童文学のある基本形なんです。とくにイギリスの児童文学の「往きて還る物語」ですね。（中略）ぼくの小説には、書く上で意識し

た先行する名作があることが多いんですね。『キップをなくして』もまた典型的なイギリスの児童文学のかたちを借りています。

まずはこの「往きて還る物語」について検討しておきたい。池澤のいう「往きて還る物語」は、イギリスの児童文学のパターンの一つである。そのことについて斎藤次郎^{二三}は、元々の日常性をA、新しい経験領域をBとし、次のように述べている。

Aはつねに日常性の側にあり、そこから新しい領域であるB地点に向けて「行く」ことになるわけだが、その場合、探究者はBに好奇心を刺激されていると同時に、A地点に対して不満をもっているはずである。Bの魅力とAの斥力が同時に働いたとき、「行く」行為が生まれるのである。そして、Bで新しい経験を得た探究者は日常性に「帰る」のだが、そのときAには行かずA'のほうにそれるのではないか。A'地点では、出発時のAのような斥力は消えて、新しい親和的な関係が探究者と結ばれるのである。Bを経由することによって、AがA'に変容しているといってもいいし、AをA'のように見直すといっても、この際同じことである。

この「キップをなくして」でいうAはイタルの日常である。Bへの好奇心とA地点に対しての不満は、颯爽と現れたフタバコさんへの好奇心とキップをなくしたことによる不安、と読み解くことができるだろう。この好奇心と不安が同時に発生したことにより、イタルはB地点、つまり駅の子の世界へと連れていかれる。そして駅の

子として様々な体験をしたイタルは日常へ、A'へとそれるのである。また、先のインタビュにて、池澤は「イギリスの児童文学」と述べている。ここであえてイギリスという国の名前を出したのは、日本の児童文学の特殊性によるものだと思うられる。『子どもと文学^{二三}』では次のようなことが何度も主張されていると、『日本文学の特色^{三四}』で引用されている。

世界の児童文学なかで、日本の児童文学は、まったく独特、異質なものです。世界的な児童文学の基準——子どもの文学はおもしろく、はつきりわかりやすくということとは、ここでは通用しません。また、日本の児童文学批評も、印象的、感覚的、抽象的で、なかなか理解しにくいものです。

これを踏まえて、『日本文学の特色』では、「ヨーロッパ、アメリカの児童文学に比べると、日本の児童文学は孤立あるいは唯我独尊的な性質が濃厚に見られる」と述べられており、日本の歴史からくる、作品に内在する閉鎖性を明らかにしている。池澤がインタビューにおいて、あえて「イギリスの児童文学」と明言したのは、日本児童文学のこのような背景からくるものではないだろうか。

この作品の中で「往きて還る」のは、イタルを含む駅の子たちだけではない。イタルとは異なる「往きて還る物語」を体験する登場人物がいる。その登場人物こそ、ミンちゃんだ。彼女は出会ったときから不思議な存在であったが、実は幽霊である。ミンちゃんは鉄道事故で死んでしまうが、家族や友人が心残りで天国には行かず、駅長さんの計らいによって駅の子になった。イタルやその他の駅の

子たちに手を貸してもらい、家族と別れを告げて、やがてミンちゃん天国へと行くことになる。ミンちゃんは死後の世界からやってきて、やがて天国へと帰っていくのだ。

つまりこの物語は、イタルとミンちゃんの二重の「往きて還る物語」なのである。イタルが日常から異世界にやってきて日常に戻るのに対し、ミンちゃんは死後の世界という異世界からイタルたちの日常の側へとやってきて、再び天国という異世界に戻る。石原千秋^{二五}は、AからBへ出て行き再びAに戻ってくる構造を「浦島太郎型」、BからAにやって来て再びBへ帰ってくる構造を「かぐや姫型」と定義づけている。駅の子という不思議な空間は、いわゆる「浦島太郎型」であるイタルと、「かぐや姫型」であるミンちゃんの、それぞれの内と外との境界が、絶妙なバランスで重なり合って生まれているのだ。

また、斎藤次郎は「往きて還る物語」における「作品の中でもう「ひとつの国」へ行く子たち」の特徴について述べており、そのような子どもたちはきまって「不幸からはじまるのである」と言っている。

A地点での状況は子どもたちにとって好ましいものではなく、しかし、だからといって子どもたちには自分の力で状況を変えることができないことはわかりきっている。子どもがそれぞれに引き受けねばならないその悲しさ、むなしさが、いつも「旅立ち」に先立って描写されている。

ここで「キップをなくして」のイタルで考えてみると、イタルは

キップをなくすという困難に直面しているものの、日常に対しては不幸を感じていないことに気付くだろう。イタルが家族や友人、学校について悩んでいる様子は見受けられず、むしろフィギュアを集めるという趣味を充実させている、幸福な少年のようにみえる。イタルはそんな状況で駅の子になるが、日常に帰ってきた際、イタルの中で何が解決されたというのだろうか。よく考えてみると、何も解決していないのである。そもそも、最初から解決すべき問題などなかったのだから、当然のことだ。他にも、イタルという少年やこの物語に対する違和感は存在する。イタルが駅の子から日常に帰り、家に帰宅する場面である。

自分の家の前に立って、デイベックの横のポケットから出した紐付きの鍵でドアを開いた。

この時間にはパパはもちろんママもいないだろうなと思いがら、大きな声で言った。

「ただいま！」

このように、イタルが「ただいま」と挨拶をしても、「おかえり」という声が返ってくることはない。なぜなら、まだ親が家にいる時間帯ではないからである。親からの「おかえり」という返事を聞いて、主人公は帰ってきたことを実感し、日常に対してこれまで見えなかった新たな意味を見出すという物語が展開されるのが普通であり、ハッピーエンドを望む読者はそれを想像するだろう。しかし、この「キップをなくして」はそうではない。この作品は、斎藤次郎がいう、子どもたちは不幸からはじまり、その不幸が解決しハッピー

「エンドを迎えるという「往きて還る物語」の特徴にあてはまらないということだ。

しかし、ここで「往きて還る物語」を体験するもう一人の登場人物であるミンちゃんに焦点を当てることで、この問題は解決し、さらなる物語の核に迫ることができる。先ほどの、子どもたちは不幸からはじまるという「往きて還る物語」における特徴について、ミンちゃんと考えてみたい。彼女が駅の子になったのは、鉄道事故で急に死んでしまい、自分の死に納得がいかなかったからである。自分の力ではもちろん、大人でもどうすることもできない問題を、「かぐや姫型」であるミンちゃんはB地点で抱えていた。そうして、ミンちゃんは駅の子になり、天国に行く決心をして、B'地点へと帰るのである。

この物語の中心は、自らの死に納得がいけないミンちゃんが駅の子の世界に行き、ミンちゃん自身が死と向き合い、いるべき場所に帰るという、ミンちゃんの「往きて還る物語」なのである。そして、イタルを含む駅の子たちが、そのミンちゃんの話に立ち会う物語なのだ。

四 駅や土地が持たされた意味

「キップをなくして」はJR山手線を主な舞台としており、我々がよく見知った駅の名前があちこちに登場する。それは読者に親しみを持たせる仕掛けであり、現実であり異世界でもあるこの不思議な物語を面白くさせている要素の一つでもある。

主人公であるイタルは、物語において様々な駅に降り立つが、そ

の多くが例に漏れずJR山手線沿いの駅である。一番登場回数が多いのは、駅の子のすみかともなっている東京駅であり、JR山手線の主要な駅の一つでもある。だが、JR山手線以外にも主に二つの土地が物語には登場する。一つは山梨県甲府駅、もう一つは北海道各地の駅であるが、なぜJR山手線とは関係のなさそうなこれらの駅が作中に登場するのだろうか。

まずは山梨県甲府駅からみていく。甲府駅は、山梨県甲府市のおよそ中央に位置しており、一日あたり約一万五千人が利用する駅である。この駅が作中に登場するのは連載第三回であり、イタルと駅の子の朝の仕事を決めたポックという少年が、「東京駅に戻るとキミタケさんに勉強勉強って言われるから、これから駅弁を買いに行こうか」とイタルと一緒に特急である「あずさ9号」へと乗車する。

ポックは「みんなの昼食に間に合わないから」と甲府から先へは行かないと言い、実際イタルとポックは甲府駅で十二個の駅弁を購入すると、折り返しの「あずさ12号」に乗車して再び東京駅へと帰っていくのである。物語の中では、仕事が終わった時間から昼食の時間までに、行つて帰ってくるのが可能な駅としてポックは甲府駅を選んだが、甲府駅は普通の駅としての役割を持つだけではなく、「境界駅」というもう一つの役割が存在する駅でもある。境界駅とは、異なるエリア間の境界となる駅のことを指す言葉であり、乗務員の交代などが行われるが、乗車客にはエリアが変わるからといって問題が起こることはない。甲府駅から延びる身延線はJR東海の管轄であり、甲府駅はJR東日本とJR東海の在来線の境界駅なのである。

JR山手線沿いの駅で、作中での登場回数が多い四ツ谷駅も、境

界としての意味を持っている。四ツ谷駅は、東京都新宿区四谷一丁目に位置しており、JR東日本と東京メトロが通っている駅である。作中で四ツ谷駅は、駅の子の仕事でイタルが受け持つことが多い駅であり、物語の中でも特に非現実的な、駅の子だけが持つ時間を止めることができるという特殊能力が発揮される場所でもある。ここで注目したいのが、四ツ谷駅は駅の敷地内に区境がまたがっている駅であるということである。駅の構内の一部は千代田区麹町六丁目でもあるのだ。

この二つの駅に共通する「境界」というものが、キップに次いで、物語では重要な意味を果たしている。第三章で、「キップをなくして」は、ミンちゃんの「往きて還る物語」であると述べたが、ミンちゃんのA地点とB地点、死の世界と駅の子の世界の境界が、この物語で最も重要な境界なのである。ミンちゃんはその境界を越え、天国へ行くが、この物語の主人公であるイタルは、当然だがその境界を越えることはできない。この境界を越えるということは、天国へいくこと、即ち死ぬことを意味するからである。イタルは日常から駅の子の世界へ行ったが、それは境界を越えたわけではなく、境界が視えるところに来たにすぎないのだ。当然ながら、境界を越えていないイタルは、日常に帰っても何も変わらず、何の問題も解決していかないのである。「境界」というキーワードは、直接的ではないにしても、この物語の深層に関係しており、甲府駅と四ツ谷駅は物語における重要な駅として登場しているのだ。

また、先ほど触れた、駅の子だけが持つ時間を止めるという特殊能力だが、この能力はもともと「通学の生徒たちを守る」ために生まれたものだ。鉄道事故で死んでしまう子供たちがこれ以上増えな

いように、生徒たちが危険な状況になると駅の子は時間を止める。それは、駅の子たちが一度は、子供たちの死の瞬間に立ち会うことを意味するだろう。時間を止めて、生と死の境界にじつくりと立ち会い、子供たちを助けるというこの能力は、物語の中で一番のフانتジー要素でもあり、生と死というテーマに深く関わっているのである。

もう一つのよく登場する土地が、北海道である。物語のクライマックスで、イタルを含む駅の子たちはミンちゃんを見送るために北海道を訪れるが、それより以前に北海道の地名は二回登場している。一度目は、先述した連載第三回の甲府駅の場面である。イタルとボックが「あずさ9号」に乗っている最中、ボックが線路で三番目に長い直線区間が現在走っている東中野と国立までの二十一・七キロであると説明している。一番長い直線区間をイタルに尋ねられたボックは、「北海道。室蘭本線の白老と沼ノ端の間。二八・七キロ。二番も北海道」と答えるのである。次に登場するのは、連載第五回の夕食に駅弁を食べ終わった場面であるボックとユータが駅名読みのクイズをしており、ユータが「読めない駅名と言えばやつぱり北海道だよ」とボックに池北線の駅名のクイズを出していく。そこでクイズとして出された駅名は、訓子府・小利別・大菅地・愛冠・足寄・勇足・様舞の七つであり、ユータはどの駅名を読むこともできなかった。

物語の終盤では、イタルら駅の子は実際に夏休み前の小旅行とミンちゃんの見送りを兼ねて北海道を訪れるが、函館駅から大沼公園駅、そして苫小牧から春立へと移動している。その移動の最中も数多くの北海道の駅名が登場するが、今回は割愛させていただきたい。

北海道がミンちゃんの祖母が眠る土地、また夏休み前の旅行の土地に選ばれたのは、青函トンネルが出来る前の日本を描きかけたからだと、序章で述べた文庫版の解説で指摘されているが、それだけではないことが著者である池澤のプロフィールを見れば分かるだろう。池澤は一九四五年に北海道広帯市にて誕生した。だが五歳の時に両親が離婚し、一九五一年、当時六歳であった池澤は母親に連れられて東京に移り、小学校以降は東京で育っている。三〇歳（一九七五年）から三年間をギリシヤで過ごし、その後、四十八歳（一九九三年）には沖縄へ、六〇歳（二〇〇五年）にはフランスのフォンテヌブローに移住を繰り返しており、六十四歳（二〇〇九年）から現在にかけては、北海道札幌市で生活をしている。多くの移住を繰り返したが、最終的には生まれ故郷に戻ったということだろう。北海道で過ごしたのは小学校に上がる以前のたった数年ではあるが、池澤にとっては立派な故郷であり、彼が北海道という土地に対して抱いていた安心感や憧れが作品には色濃く表れている。

また、池澤は幼い頃から鉄道に興味を持っていたと先に述べたが、それは北海道に住んでいた時期から抱いていたものだった。著者インタビューで、池澤は鉄道への興味について、次のように答えている。

それはもう、熱烈でした。時代もあるんだ。一九四五年生まれでしょ。戦後すぐの時代に、北海道の帯広ですから、テレビはもちろん映画は見たこともないし、本もままならない。自分が三〜五歳の頃、自分が知ってる範囲で一番立派ですごいものは汽車だったんですよ。それはもうダントツに。クルマはほと

んどないし、馬はいっぱいいたけど、いて当たり前だね。

駅に行くと、汽車が轟音とともに入ってきて、音はすごいし、熱いし機関車は複雑なたちをしているし、しかもそれが動く。線路が遠い町と自分の住んでいる町を結んでいる。線路にしたがつていくだけで、見知らぬ町に着く……想像力を刺激されるんですよ。

池澤は北海道で生まれ、鉄道に興味を持った。その後は海外を含め、各地を転々とし移住を繰り返すが、後年、北海道へと戻り、生活をしている。池澤は北海道に移住した直後である二〇〇九年十月十五日発売の『週刊文春』にて、「ぼくが生まれて育ったのは北海道である。梅雨がないことで知られるとおり、最も乾燥した土地だ。フランスを離れて日本に帰ろうかと思った時、同じ空気の中に住みたいと思って、札幌に決めた。この今日の湿度は六八パーセント。やっぱり乾いている」と述べている。池澤にとって、北海道という土地、また鉄道という興味は、自身の原点でもあり、再び心が向いていくという、まさに「往きて還る」場所なのである。

おわりに

この作品は、冒険小説でありながら、人間にとって深層の問題である生と死について語られている。人は死んだらどうなるのか、残された人はどうすればいいのかを問いかけて、善段の生活では考えないことを物語を通して読者に投げかけている。だが、本来はこの問題こそ、生を受けている人間として大切にしなければいけないこと

だ。

物語では、ミンちゃんという幽霊の女の子が登場し、彼女を通して主人公であるイタルは死の問題に向き合っていく。イタルは、残してきた家族が気がかりであり天国に行くことができないミンちゃんに寄り添い、そしてこれから残される側になる自分自身について考える。まだ小学生であるイタルは「むずかしい話だ」と思い、答えを出すことはできない。しかし、イタルは次のようにいっている。

でも、これからずっと考えていけばいい。その時間はあるだろう。たぶん大人になって、もっともつと後で、ぼくが老いてそれから死ぬまで、考えていればいい。ぼくの場合はミンちゃんのように短くはないだろう。いっぱい欲ばって生きることが大事なのだ。

イタルはミンちゃんの死を受け入れ、これからそのことについて考えていくことに納得する。このように、死の問題についてはいかに早く答えを出すことが重要なのではなく、時間をかけて考えてみるからこそが大切なのだと池澤は言いたいのではないだろうか。

また、作品に登場する駅や土地がこの死の問題を強調しているともいえるだろう。甲府駅や四ツ谷駅は境界の意味を持っており、生の世界と死の世界を隔てる境界をほのめかしている。そして物語の終盤の舞台である北海道は、作者である池澤にとって非常に重要な意味を持つ土地でもある。北海道は、後に各地に移り住む池澤が生を受けた場所であり、池澤自身の帰る場所でもあるのだと、後に池澤が北海道に腰を落ち着けたことから分かるだろう。また、物語

の舞台の中心はJR山手線であり、始点と終点が存在しない。これは、作品が「往きて還る物語」であることを暗示する一つの要素であるともいえる。

今回、新たに連載当時の鉄道文化に注目することで、作品において重要なアイテムであるキップについて、新たに見えてきたことがある。二〇〇一年からキップの代わりとして導入が始まったICカードは急速に広がり、Suicaの発売から十五年以上経った現在、その使用可能域は地方にも及ぼうとしている。だが、ICカードという文化が登場したことにより、これまで主流であった乗車管理システムのキップを買うという行為が、現代人には「目に見えない形のストレス」になってしまったと伊藤元重は指摘している。時間の短縮にこそ価値があるのだ。

だが、この物語の問いかけにもなっている死の問題というのは、先に述べた通り、いかに素早く答えを出すかというのが問題ではない。時間に追われる生活を送っている現代人こそ、一度立ち止まり、ゆっくりと考えなければならぬ問題であるのだと、池澤は作品を通してほのめかしているようにみえる。また、いくら情報化社会が進んだとしても、人はいつ、どこで死ぬのか、それを管理することはできない。多くの物の機械化が導入され、情報として管理されてきているが、この問題は永久に人類が向き合わなければならない課題なのである。この作品は、そうしたことを訴えているのではないだろうか。

一 黒井千次「子供のいる駅」《問題小説》九月号、一九七五年九月

二 『文芸雑誌小説初出総覧 一九八一—二〇〇五』(日外アソシエーツ、二〇〇六年七月)

三 『日本国語大辞典』(小学館、一九七三年九月)

四 『日本鉄道切符公園』(<http://www.kagekuraumen.com/kipu/index.htm>)

二〇一七年一月十一日確認)より。このようなキップを「エドモンソン式乗車券」という。

五 タカザワケンジ「キップをなくしたら駅から出られない?! 読書の秋に親子で楽しみたい『キップをなくして』」(楽天ブックス 著者インタビュー、二〇〇五年九月二十二日、http://books.rakuten.co.jp/RBOOKS/pickup/interview/ikezawa_n/、二〇一七年一月十一日確認)

六 図三 交通ICカード乗車券システムの導入状況(「交通系ICカードの普及と設備投資の状況について」、国土交通省、二〇一七年一月十日確認、http://www.mlit.go.jp/toukeijouhou/toukei04/geturei01/geturei04_015.pdf)

七 『鉄道ジャーナル』月号(「鉄道ジャーナル社、第三十三巻第一号」、一九九九年一月一日)

八 伊藤元重「待つ時間」は「無駄な時間」《日本経済新聞》「第十七講、ストレスフリーの消費(伊藤元重のマーケティング講座)」二〇〇四年七月十七日

九 「キップをなくして」のAmazonレビューにて、「鉄道は好きです」により、二〇〇七年四月七日に指摘されている。

<https://www.amazon.co.jp/product-reviews/4043820038> (「キップをなくして」Amazonレビュー、二〇一七年一月十日確認)

一〇 鶴田清司「キップをなくした子どもたち——『子供のいる駅』(黒井千次)の教材性——」《日本文学 第四十四巻第八号》、日本文学協会、一九九五年八月)

一一 本田格「黒井千次『子供のいる駅』の学習案」《国語展望 第九十三号》、尚学図書、一九九三年十月)

一二 斎藤次郎『行きて帰るし物語——キーワードで解く絵本・児童文学——』(日本エディタースクール出版部、二〇〇六年八月)

一三 『子どもと文学』(福音館書店、一九六七年五月)

一四 『日本文学の特徴』(明治書院、一九七四年四月)

一五 石原千秋『未来形の読書術』(ちくまプリマー新書、二〇〇七年)

一六 池澤夏樹「私の読書日記 豚を飼う、詩の束、哈爾濱」《週刊文春 第五十一巻三十九号》文藝春秋、二〇〇九年十月十五日)