

新島襄の大陸横断 鉄道の旅

田中真人
(大学人文学研究所教授)

新島襄は一八六九年五月一〇日付新島民治宛の長文の手紙の末尾に日本までの帰国に要する日数のことを論じている(『新島襄全集』第三巻、七十三ページ)。

アメリカの東界よりカリホルニア迄の蒸気車鉄路今日出体ニ相成候よし唯今承り候、但し其路のりは三千里余(日本の関数にして千五百里)と申す事に御座候、但しポストンより蒸気車に乗り参れば六ヶ日目にはサンフランシスコへ到着仕可候、何レ小子帰国ノ節ニは其蒸気車に入り六日目にはサンフランシスコへ参り、其より二十一日の間蒸気船に乗り候ハ、一月を経ずし而日本へ可帰とそんし候、実に蒸気の力盛なる事に御座候

この手紙が書かれた一八六九年五月一〇日というのはアメリカ史上重要な日付である。この日、東から西へ線路を延長してきたユニオンパシフィック鉄道会社と、西のサクラメントから東に工事を進めてきたセントラルパシフィック鉄道会社の線路がユタ州プロモントリーにおいて出会い、最初の大陸横断鉄道が貫通した。金の犬釘を打ち込むセレモニーが盛大に行わ

れた。双方からやって来た蒸気機関車が角をつき合わせるようにして停車し、工事関係者や会社幹部がその上に鈴なりになって歓声をあげて開通を祝っている。この日の写真は、Manifest Destinyの時代のアメリカを象徴するものとしてアメリカ史の本の図版にしばしば使われるおなじみのものである。

国中の新聞の号外は、舌足らずの見出しを載せた。「最後のレール、敷設!」「犬釘、打たれる、やった!」この意味がわからないものはひとりもいなかった。「この道はインドに続く。」/各地の大都市で祝典が催された。アメリカの世紀といわれる二十世紀の訪れはまだ三十一年も先のことだが、次の時代にアメリカ人が支配する世界の大きさを予告するような偉業であり記念のしかただった。(テリー・ピンデル『アメリカ鉄道3万マイル』邦訳一九九三年、九十四ページ)

東海岸にいた新島にも、アメリカ社会のこの日の興奮は十分に伝わり、即日、このことに言及したと思われる。そしてこの手紙は新島が自身の帰国のことに言及した早い事例のひとつ



静態保存されている東部を走った初期のSL（ボストン港のほとりにて）

つである。

新島自身がこの手紙にあるように、ボストンからサンフランシスコまで鉄道で、そして太平洋を蒸気船で帰国するのは、この手紙が書かれてから五年後の一八七四年のことである。この間の一八七二年には、ほぼ同じルートを逆にたどってアメリカ東海岸に着いた岩倉使節団一行を迎えている。

実際の新島の帰国の際の行程は一八七四年一〇月一五日にボストンを出発し、十五日目の同月二十九日にサンフランシスコに到着している。この間の十四泊のうち車中泊は七泊、残りの七泊はアーマスト、ハートフォード、ニューヘイブン（二泊）、シカゴ、グリーンリバー、ソルトレイクシティで下車して旅館等に滞在した。ボストンからニューヘイブンまでは新島の米国滞在中の関係者との別れの挨拶の場であるから、実質的な帰国の旅の出発は十月十九日の、ハーディー夫妻・ポーター夫妻・ノースロップ教授に見送られて出発したニューヘイブンからといえよう。さらにいえばこの十九日正午にニューヨークに到着した後、その日の十九時三十分ニューヨーク発の寝台車に乗車した時から本格的な西海岸に向けての出発といえる。この夜行列車でバッファローまで行ってから列車を乗り換え、クリーブランドを経由して二十一日午前八時三十分シカゴに到着している。ニューヨークからシカゴまで車中二泊、三十六時間を要している。この区間一五四キロを走る今日のアムトラック列車「レイク・ショア・リミテッド」号は車中一泊二十八時間で走っている。

新島は、ニューヨーク〜シカゴ間、シカゴ〜オマハ間、オマ

ハサンフランシスコ間の三枚の切符をそれぞれの出発地で購入している。鉄道会社が異なり、連帯運輸協定がない区間であったからである。シカゴとオマハ間は連続して同じ列車に乗車しているように思われるが、この時点ではまだ途中のミズリー河の橋梁が完成していないために船で渡河して対岸の列車に乗り換えている。オマハからサンフランシスコまでの三千キロは車中四泊、途中下車二泊している。このうちソルトレイクシティでは当初からモルモン教会の見学などのため下車が予定されていたものだが、その前日の十月二十五日にワイオミング州の山中の寒村グリーンリバーに下車しなければならなかったのは予定外のことであった。ちょうどこの日は日曜日に当たり、安息日を守るためにこの小邑の駅に降りたつて一日を過ごした。当初の予定ではソルトレイクシティで日曜日を迎えるはずが、旅程が遅れたためである。この地では中国人や黒人に伝道を試みたがうまく行かず、異邦人への伝道の厳しさを実感したところである。

現在、シカゴとサンフランシスコ間の三八五キロを走っているアムトラック列車「カリフォルニアゼツファー」号は、この区間を車中二泊、五十五時間で結んでいる。表定速度毎時七〇キロであるからかなりのスピードといえる。ロッキー山脈を越えるこの列車は、アメリカを走る列車のなかでもっとも豊かな車窓風景を提供するもののひとつである。おおむね新島襄の時代のルートを継承してはいるが、違っているところも少なくない。ソルトレイクシティの東三〇四キロの地点の平原の真ん中に「グリーンリバー」という小駅がある。平原の向こう

には切り立った断崖の丘の見えるアメリカ西部の風景のなか、小さな流れのほとりにできたオアシスのような街だが、この辺りはユタ州に属し、新島が降り立ったグリーンリバーとは違う街である。

アメリカの鉄道は二十世紀になると人の輸送手段としては急速に没落していった（貨物輸送に関しては、現在もかなりのシェアを有してはいるが）。十九世紀後半に敷設された線形が改良されないままに鉄道没落期を迎えたところが多い。また西部開拓時代の鉄道会社は、さまざまな便益を議会や政府から得ていたし、それにとりまう贈賄賂を含むひどい裏工作も、話題に事欠かなかった。鉄道会社に与えられた便益のなかでもっとも著名なものは、敷設する線路一マイルごとに二〇平方マイルの土地が与えられるという法律である。つまり線路の左右それぞれ一〇マイルの土地が鉄道会社のものになるわけである。線路を伸ばせば伸ばすほど儲けとなるわけだから、鉄道会社は競ってその延伸競争を演じた。トンネルや橋梁の建設は工費が高騰する要因であり、もらえる土地の縮小原因となるので歓迎されない。かくて山があれば迂回し、谷を渡るには大きく山裾を回り込む線形が一般的となる。上り勾配には自動車道路のようなジグザグのルート、あるいはオメガ型の馬蹄形カーブが出現する（ループ線はトンネルの建設を必要とすることが多いので使われない）。こうした線形が今日まで残っているので、アメリカのとくに西部の鉄道は、時間はかかるが車窓の風景は抜群ということになる。

それでも幹線については改良がまったくなされなかったわけ



サンフランシスコ エミルビル駅で発車を待つ「カリフォルニア=ゼッファー」号

ではない。とりわけ著名なものは一九二八年に完成した全長七マイルのモファットトンネルである。ユニオンパシフィック鉄道の幹線から一〇〇マイルも離れてしまったコロラド州の州都デンバーは、独自にデンバー&リオグランデ川ウエスタン会社などを設立してレールのアクセスを確保したが、デンバーのすぐ西にはアメリカ大陸の分水嶺となるロッキーマウンテン脈が控え、「ジャイアントヒラダー」と呼ばれるスイッチバックの連続のなか、一一六〇〇フィートの標高まで登る。この峠越えだけで五時間を要した。この難所の存在が、幹線がデンバーを避けた要因であった。モファットトンネルは標高を九二三九フィートに下げたが、それでもこのトンネル内の地点は今日のアメリカ鉄道の最高地点である。私の乗車した列車がこのトンネルを抜ける時に、私はちょうど食堂車を通り抜けようとしていた。食堂車スタッフはディーゼル機関車の煙が車内に侵入するのを防ぐとの理由で、ドアの閉鎖を禁止した。私はトンネルを抜ける十分の間、食堂車に留めおかれた。トンネルを東に抜けた後は一気に視界が開け、高原の盆地のなかにデンバーの町が見えてきたが、列車は何回も馬蹄形カーブを繰り返して、実に町が見えてから三十分かかってからデンバーの駅構内に到着した。

かくて幹線はデンバーやソルトレイクシティーを通る現在のルートに移され、そのはるか北を走っていたかつてのユニオンパシフィック社の軌道は廃棄された。新島襄が下車したワイオミング州のグリーンリバーの街に今は鉄道は走っていない。また新島襄や岩倉使節団はソルトレイクシティーに立ち寄っているが、それは当時の幹線の途中駅オグデンから枝わか

した支線を利用して到着したものであった。

私が東行きの「カリフォルニアIIゼツファー」号に乗車したのは一九九九年八月であった。サンフランシスコ市街からベイブリッジを渡った湾の対岸にあるエミリビル駅がその始発点である。西部のアムトラック列車通例の二階建ての巨大な車両が、継ぎ目のないレールの上を二台の大型ディーゼル機関車に牽引されて静かにホームに入線してくる。二台の機関車のあと荷物車一両、寝台車（キャビン）四両、食堂車一両、ラウンジカー一両、座席車（コーチ）四両、電源車二両の都合十五両編成はなかなか壮大である。二階は客室・客席、一階は車椅子用客室のほか、トイレ、シャワールーム（無料）、それに独房のような小さな喫煙室がある。小さいとはいえ各車両に喫煙室があるのは、今日のアメリカ社会ではスモーカーに理解がある部類に属する。キャビン乗客は食堂車で食事代が料金に含まれ、このほか各車両にあるコーヒーやジュースを自由に飲むことができ、朝になると客室に新聞が配布される。コーチ客も食堂車を利用することはできるがそのつど料金を支払うことになる。

車掌は白人であったが、そのほかの食堂従業員やアテンダントなどのスタッフはすべてカラードであった。揺れる車内で毎日三食の食事を供する激務を、若い黒人女性は実に愛想よく陽気にこなしていた。私の車両のアテンダントは二十五歳のベトナム系青年。ポートビールとして十年前にアメリカにやって来て、五年前に市民権を獲得し、今は薬学部の子生。アルバイトとしてのこの列車の乗務は今回が最後ということで、彼の記念のスナップのシャッターを押すことを頼まれた。これにたい

して乗客、とくにキャビンの乗客はほぼ全員がアングロサクソン系であり、その三分の二はシニアカップルであった。グレイハウンドの長距離バスの乗客のほとんどがカラードであるのは対照的な光景であった。結婚式に出かける途中であるとか、息子夫婦を訪ねるとか、旅の目的はそれなりにそれぞれお持ちではあるが、急がずに車窓を楽しむ、完全にクルーズ感覚の風情であった。ちなみにサンフランシスコシカゴ間の料金はキャビンで四五〇ドル、コーチは一六〇ドルである（一九九九年夏）。

一九九九年のアムトラック時刻表によればポストン十六時二十十分発の「レイクシヨアー・リミティッド」号は翌日十三時三十分シカゴユニオンステーションに着き、同駅を十五時三十分五分に発車する「カリフォルニアIIゼツファー」号で、ポストン出発から四日目の十七時にサンフランシスコ、エミリビル駅に到着する。ただしこれはシカゴでの接続が順調に行われた場合であって、列車の遅延が日常化しているアムトラックでは二時間の接続というのはいかぬ方がよい。「カリフォルニアIIゼツファー」号も一日一往復だから、接続を逃せば、丸一日あとの列車に乗らねばならぬことになる。