

## 時刻表トリック考

南井正廣

西村京太郎の『寝台特急殺人事件』（一九七八年）がベストセラーになって以来、我が国の推理小説の世界に、「トラベル・ミステリー」というジャンルが定着したと言っている。そして、このトラベル・ミステリー系の諸作品の展開軸に、しばしば据えられているのが時刻表トリックである。複数の容疑者の中から真犯人を探し出す過程を楽しむ通常の推理小説とちがって、列車、飛行機、高速バス、フェリーといった乗り物を利用したと称する犯人の完璧なアリバイ（現場不在証明）を探偵や刑事が切り崩していく過程が、この種の推理小説を読む際の最大の楽しみとなる。

簡単な例をあげれば、山の手線沿線のどこかで晩の七時過ぎに殺人事件が発生したとする。警察が捜査に乗り出したところ、さっそく有力な容疑者が浮上するのだが、その容疑者は、事件当日の夕刻に東京を発車した寝台特急で九州旅行に出て、犯行時刻には車中にいたと証言する。折悪しく、発車直後に検札をした車掌も容疑者の顔を記憶していたりして、捜査は行き詰まったかに見える。が、時刻表をよく調べると、以下のようなデータが発見される。

寝台特急「富士」 東京発一六・五六 横浜着二七・一九 京都発三三・二二  
 新幹線「のぞみ三二号」 東京発二〇・三五 京都着三二・五〇

(二〇〇〇年三月の時刻表による)

犯人は「富士」に乗車して、横浜で一旦途中下車し、東海道線、横須賀線または京浜急行線で東京へ引き返せば、犯行時刻に山の手線沿線に居合わせることができる。犯行後、東京発八時三十分の「のぞみ三二号」に乗り込みさえすれば、京都で「富士」に再乗車して、何食わぬ顔で旅を続けることができるのだ。ここでは、新幹線と在来線の特急の速度差から生じる時間差が利用されている。

山前譲は、この種のトリックを三つのパターンに分類している。最初のパターンは、「乗車していた列車と同一線を走る、より速度の速い別の列車(ないしは飛行機のような別の交通機関)を使う時間的手段」と氏が呼んでいるもので、先にあげた、「富士」と「のぞみ」を用いたトリックなどがこれに該当する。このタイプのアリバイを有効なものにするためには、アリバイを主張する人物が「富士」に乗車していたことを、車掌や第三者に証言させる必要がある、そのために如何に工夫するかが作家の腕の見せ所となる。

第二のパターンは、「乗車していた列車とは別のルートを走る列車(ないしは別の交通機関)を使う距離的手段」と命名されている。鮎川哲也の『砂の城』<sup>3)</sup>などがその典型であろう。鳥取砂丘で発見された絞殺事件の容疑者は、東京発の急行「出雲」に乗っていないければ、殺害時刻に間に合わないのだが、容疑者は「出雲」の発車時刻には、東京駅前のバーにいた

という証言が集まってくる。時刻表によれば、「出雲」より十五分遅れて東京を出発する急行「大和」に乗車すると、名古屋で「出雲」の発車時刻と「大和」到着時刻が一分差になるので、「名古屋乗り換え」説が有力視されるが、名古屋駅での両列車の発車ホームが離れているため、名古屋での「出雲」への乗り換えは不可能と判明する。時刻表をさらに辿っていくと、「大和」は「出雲」のように東海道線経由ではなく、亀山、柘植、奈良を経由して天王寺から湊町（現JR難波）へ向かうので（関西線経由）、大阪市内に到着するのは、「出雲」より早く、天王寺で下車して、地下鉄御堂筋線で移動すれば、大阪での停車時間が長い「出雲」に余裕で乗車することができることが明らかとなる。しかしながら、犯行日の前日三重県内には濃霧がたちこめ、全列車に二時間の遅れがでていたことが報告され、同時に、空路による移動の可能性も否定されてしまったので、捜査は迷宮入りしてしまう。ところが、別の日に京都で起こったホステス殺人事件を捜査していくうちに、容疑者の鉄壁のアリバイが崩れていく。殺されたホステスは、天橋立へ出掛ける際に乗車した準急「第一丹後」の車内で、旧知の容疑者に話し掛けたのが仇となって殺されたようなのだ。「容疑者が『自分も天橋立へスケッチに行くところだ』と言いながら、途中の綾部で下車したので、不思議に思った」という殺害されたホステスと同行していた友人の証言が決め手になった。京都から山陰方面へ向かう場合、「出雲」のように大阪から、宝塚や三田を経由して福知山へ向かうルート（福知山線）と京都から亀岡や綾部を経由して福知山へ向かうルート（山陰線）がある。大阪 福知山間は京都 福知山間のルートよりも約二十キロ長く、おまけに、大阪回りの場合、京都 大阪間の距離約四十キロも加算されねばならないので、六十キロ分余計に移動しなければならない。また、「出雲」は車両を切り離したり、機関車を付け替えたりするため、大阪で十八分も停車するのだから、「出雲」がいくら急行であっても、追いつけてしまうのだ。実際、容疑者は「大和」に乗っていて、名古屋で姫路行の普通列車に乗り換え、京都から上述した準急「第一丹後」に乗って、綾部で下車し、綾部から福知

山行の普通列車に乗り込むことよって、「出雲」が福知山を発車する四十八分も前に、福知山へ到着し、福知山で悠々と「出雲」に乗り換えていたのだ。鮎川哲也自身も書いているように、「三角形の二辺を迂回する、出雲」に対して、一辺のみを走る列車があれば、寄り早く目的地に到着できる<sup>(4)</sup>のは言つまでもない。

ただし、このときに、時刻表の当該頁のみに拘泥すると、墓穴を掘る場合がある。例えば、この『砂の城』に啓発されて書かれた、天城一の短篇「急行さんべ」(一九八六)では、容疑者は北陸線からきた急行「日本海」を利用して、米原京都間を移動しているのだが、時刻表の印刷の都合で、米原経由で北陸線に入る列車は、東海道線とは別の頁に印刷されているので、捜査陣が見落とすという失態を演じている。

第三のパターンは、「写真に特定の列車を撮しいれることよって時刻を限定させたり、上り・下り、進行方向の逆転列車編成の錯覚でアリバイの証人を作る」<sup>(5)</sup>ケースである。写真を用いたものとしては、上りの「はつかり」の写真を逆に焼いて、下りの「はつかり」に見せかけて、アリバイ成立に役立てようとしている鮎川哲也の短篇「下り、はつかり」(一九六二)、進行方向の逆転に関しては、西村京太郎の短篇「おおぞら三号殺人事件」(一九八三)、<sup>(6)</sup>列車編成の錯覚については同じ列車に上越線經由新潟行と信越線經由新潟行が上野から高崎まで併結されていることをトリックに持ち込んだ、やはり鮎川哲也の『黒い白鳥』(一九六〇)をあげることができよう。しかしながら、この三つ目のパターンは、注意深いマニアにしか発見できないような鉄道に関する知識や情報がトリックに活かされているという面が強く、時刻表を提示して、容疑者や捜査陣、そして、読者もがフェアなたちで知恵を絞りあつという、本来の時刻表トリックの主旨からは、少し外れているような気がする。

犯人が時刻表を利用したアリバイを主張する類の推理小説は、西村京太郎の日本推理作家協会賞受賞(一九八一年)前後

から、にわかに作品数が増加し、鉄道に関連したミステリー作品も加えると、今日の推理小説界を支える一勢力を形成していると言ってもいいであろう。津村秀介や島田荘司<sup>(7)</sup>も鉄道推理ものを書いているし、夏樹静子や森村誠一のような幅広いジャンルの推理小説を手掛けている作家の作品の中にも、鉄道を舞台にした推理小説を見つけたことができる<sup>(8)</sup>。しかし、何と言っても、一九五七年に雑誌『旅』で連載して以来、累計で二二五万部以上も売れている松本清張の『点と線』(一九六〇)がもっとも有名であろう。列車の発着の激しい東京駅の二番乗り場から、一五番乗り場の列車を見通すことのできる四分間に、ただの知人同士である男女が寝台特急に乗り込むところ(男女の行き先は別であるのに)を第三者に目撃させてこの男女が恋愛関係にあったかのように見せる手際や、九州で殺人事件があったとき商用で北海道へ出かけていたと称する容疑者のアリバイを崩していくというスケールの大きさは圧巻である。この『点と線』には、英訳版もあり、推理小説の先進国イギリスに輸出されてきているのだ。

それでは、鉄道発祥の地であり、「推理小説の老家」でもあるイギリスでは、時刻表トリックを作品の核に据えた推理小説は書かれ続けているのだろうか。イアン・カーター (Ian Carter) が『鉄道とイギリスにおける文化』(Railways and culture in Britain)で指摘しているように<sup>(9)</sup>、日本で著しい発展を見せている時刻表トリックは、アリバイ崩しの達人フリーマン・ウィルズ・クロフツ (Freeman Wills Crofts, 1879-1957) に由来する。このクロフツのことをアガサ・クリステイ (Agatha Christie) が『複数の時計』(The Clocks, 一九六三)において、茶化している場面がある。クロフツがイギリスでどのように受け止められていたかを示す好例であるので、見ておこう。発言者はボワロであり、ここではクロフツはシビル・クエインという名になっている。

「たしかに彼の作品にはこれというスリルを感じさせるような事件も起きない。死体は出現するがね。時には一体だけにとどまらないこともある。だが、作者の力をいれているのは、常にアリバイなのだ。列車の時刻表、バスのルート、地方の道路網。正直なところ、わたしはこの人の複雑で巧妙をきわめたアリバイの使用を愉しんで読んでいます。シリアル・クエイン氏の術策を見破ってやろうと努力してみるのは愉しい」

・・・

「いつもとはかぎらない。もちろん、幾篇か読んでいるうちには、ひどく似通った作品があるのに気がつく。アリバイが、そっくり同じだと言えないにしても、いつも類似した形式になっているのだ。実はね、コリン、わたしにはシリアル・クエインの書齋にいる時の姿が眼に浮かぶようだ。写真に写されているように、パイプをくわえ、ABC 鉄道旅行案内、大陸旅行案内、旅客機時間表、その他のあらゆる種類の時間表を、まわりに備えてね。定期船の日程表だけって備えているだろう。君はさう言おうとね、コリン、シリアル・クエイン氏には秩序と方式がある」<sup>(1)</sup>

日本で戦後初めて時刻表トリック作品を発表した鮎川哲也も、『彼の』『ペトロフ事件』が(クロフツの)『ボンソン事件』<sup>(2)</sup> (*The Poison Case*, 一九二二)に触発されて書かれた」と認めている。確かに、『ボンソン事件』では、容疑者の一人のロスグループがキングズ・クロス発七時一五分の列車に乗り遅れて、一〇時三〇分発でモントローズへ向かったというアリバイが見事に崩されている。しかし、クロフツは、このアリバイ・トリックで事件のすべてが解明されるような作品構成にはしていない。イギリスでは、アガサ・クリステイー、ドロシー・セイヤーズ (Dorothy Sayers)、エドガー・ウォーレス (Edger Wallace) といった大看板を輩出した「推理小説の黄金時代」が鉄道の全盛期と重なるためか、伝統的に鉄道に関連

させた推理小説が多く、今日までにたくさんアンソロジーが編まれてきている。しかし、P. B. スコウクロフト (Scowcroft) の論著「鉄道と探偵小説」(“Railways and Detective Fiction”<sup>(13)</sup>)を見てもわかるように、ヨーロッパの車両の特徴であるコンパートメントの密室性に着目した作品が多く、時刻表トリックを前面に打ち出した名作は書かれていない。「アライバイの巨匠」と呼ばれたクロフツの名作も、過去に鉄道技師として働いた経験を活かした長編『死の鉄路 (Death on the Way, 一九三二)』や短篇『機関士室の犯罪』(“Crime on the Footplate,” 一九五〇)、コンパートメント内で起こった密室殺人を題材にした『寝台急行列車の殺人』(“The Mystery of the Sleeping Car Express,” 一九二二)などである。

V. L. ホワイトチャーチ (Whitechurch) も、イギリスの鉄道スリラー作家として一世を風靡した。彼は、探偵小説作家として身を立てていたのではなく、れっきとした国教会の牧師であり、主としてテムズ・バレー地域のいくつかの教区で教区牧師を勤めていた。が、牧師稼業がよほど暇であったのか、『ストランド』や『レイルウエー・マガジン』に短篇小説を寄稿していただけでなく、少年雑誌で連載形式のユーモア小説の執筆も任されていたし、キリスト教関係の論文、郷土の地誌に、自叙伝と、驚くほど創作意欲の旺盛な作家でもあった。ホワイトチャーチの鉄道に関する蘊蓄も相当なもので、転轍機を楔で止める方法やグレート・ノーザン鉄道の貨物積載限界、機関車に水を補給するのにかかる時間なども熟知しており、その鉄道員にも勝るとも劣らぬ知識のすべてを、彼の鉄道スリラー九篇で主人公を務めている、ソープ・ハイゼル (Thorpe Hazel) に注ぎ込んでいるのである。当然ながら、ソープ・ハイゼルは、時刻表のデータにも精通している。<sup>(14)</sup>

「ここから帰ってきたんだい」

「レットミンスターから」

「じゃあ、ロンドン着七時二十八分の急行だね」

「名答、ブラッドショー君」

ブラッドショー君というのは、このクラブでのヘイゼルのあだ名で、彼はいささかそれで得意になっているのだった。近くにヘイゼルがいる時、わざわざ鉄道時刻表を見ようとする人間なんていなかったのだから。<sup>(15)</sup>

引用文中のブラッドショーというのは、一八三九年に、ジョージ・ブラッドショー (George Bradshaw) が発行し始めた鉄道時刻表 (*Bradshaw's Railway Timetable*) のことで、ヘイゼルが列車の経由する路線や発着時刻を諳んじていたことが窺い知れる。しかしながら、それほどまでの時刻表狂であったヘイゼルにも、時刻表トリックという課題があたえられることはなかった。日本の短篇傑作集にさえ収められているという事実が示す通り、ホワイトチャーチの最高傑作は、「ギルバート・マレル卿の絵」(“Sir Gilbert Murrell's Picture”, 一九二二) ということになるだろう。が、この短篇も、走行中の貨物列車から、名画を積んだ一両だけ抜き出すという驚天動地のトリックのゆえに傑作なのであって、時刻表を前にして、容疑者と探偵が、あるいは、読者が知恵比べをするという仕組みにはなっていない。

それでは、なぜ時刻表トリックが本場イギリスを差し置いて、極東の地、日本で戦前から連綿と書き続けられてきているのかを検討して、この小論を締め括りたい。答えは単純で、日本では、列車が時刻表という予定表に寸分違つことなく運行されることが当たり前になっているのに対して、イギリスでは時刻表が鉄道会社の理想、ないしは、到達目標を意味しているにすぎないからだ。三戸祐子著『定刻発車』(二〇〇一)を参照すると、<sup>(18)</sup>この辺の事情がよくわかる。同書によると、日本では、新幹線の九五パーセント、在来線の八七パーセントが定刻に発着している。一方、イギリス、フランス、イタリア

などの定時運転率も九〇パーセント前後であつて、数字を見る限りでは、さして遜色はない。しかし、ここには数字のまやかしがある。ヨーロッパでは、例えば、イギリスでは特急に相当するインターシティーの場合で一〇分、寝台列車の場合で三〇分以上遅れない限り、遅延とカウントされることはない。新幹線と並ぶ超高速列車を擁するフランスでも、一五分までの「遅れ」は、「遅れ」には該当しない。一方、日本では一分以上遅着した列車は、すべて「遅れた列車」としてカウントされてしまう。日本の鉄道の定時運転率に、一列車平均の「遅れ」(一九九九年度のJR東日本のデータによると、新幹線で〇・三分、在来線で一・〇分)を照らし合わせてみると、日本では列車が「時計の代わりになる」と言われていることも十分納得がいく。列車運行の正確さという前提がなければ、時刻表トリックは成立しえない。時刻表に記された発着時刻列車接続、連絡時間等に信頼性がなければ、犯人はアリバイを確立する根拠を喪失してしまうからだ。三戸によれば、「遅くとも大正の中期には、日本の鉄道は『世界に類のない』ほどの正確さを実現<sup>(19)</sup>していたのだから、日本で時刻表トリックを採り入れた推理小説が戦前から書かれていても、何ら不思議はない。鮎川哲也が昭和十八年頃に、南満州鉄道の時刻表を眺めて、『ペトロフ事件』のトリックを考えついたのも、当時の日本の鉄道に定時発着という伝統が既に根付いていたからに他ならない。

小池滋は、日本で時刻表トリックが発展し、イギリスで発展しなかつた理由として、イギリスの時刻表の「複雑難解さ」も指摘している。<sup>(20)</sup>これは、もう一步踏み込んで、日英両社会における時刻表の浸透度の違いと書いてもいいだろう。先述したジョージ・ブラッドショーは、元々は地図屋であつたのだが、イギリス全土が「鉄道熱」に沸き立っていることに注目して、一八三八年に『ブラッドショーの鉄道地図』を、翌年に『ブラッドショーの時刻表』の刊行を開始した。この時刻表は一八四一年からは『ブラッドショーの月刊鉄道案内』と名前を変え、一九六一年の一五二二号で幕を閉じるまで、出版され

続けてきた。となると、イギリス人にずいぶん親しまれてきたように思えるが、そうでもなさそうなのだ。一八四一年当時八頁だった『ブラッドショーの時刻表』の頁数は、一八四五年までに三十二頁に、一八九八年には九四六頁にまで膨れ上がっていた。厄介なことに、この電話帳ばりの膨大な書物には、使用の手引も、乗り継ぎ情報も、安売り切符の案内もなく、ただ地名と数字ばかりが羅列されているのだ。また、日本のように書店や駅の売店に山積みされてもいない。列車に関する情報を手したい人は、駅で尋ねるのが普通であるので、プロの旅行者か、ヘイゼルのようなマニア以外、時刻表を手にする者などいない。こういう傾向は、時刻表の総頁数が二千を超えている現在でも変わらない。

一方、日本人にとって、時刻表はどのような存在になっているのだろうか。現在、大型のものでは『JR時刻表』と『JT B時刻表』の二種類が刊行されているが、『JR時刻表』だけの発行部数を取り上げても、公称であるが月間九五万部年間で千万部を越えるという数字が残っている。これにライヴァル誌『JT B時刻表』の発行部数、さらに、中型や小型の時刻表や各地方の時刻表が加わるのだから、全体の発行部数は相当なものになるはずで、人気作家が束になつてもここまでの上を維持できない。内容的にも非常に親切で、「時刻表の使い方」の頁に始まり、「さくいん地図」、「乗り継ぎ情報」、「主要駅の案内」、「安売りにきつぷの案内」、「航空 私鉄 バス路線の時刻」といった情報が満載されている。年四回の刊行ながら、『文字の大きな時刻表』という版もある。戦後の日本が経済大国になっていくことと相俟って、会社からの出張や慰安旅行、家族や団体の旅行の数が飛躍的に増加した結果、時刻表の需要が高まったことは当然であろう。が、簡単な使い方をマスターすれば「誰にでも読める」という親切な編集方針があればこそ、時刻表が「陰のバスター」の地位を揺るぎないものになっているのである。今日の日本では、時刻表はどここの会社にも、どここの組織にも、ひよっとしたら、どここの家庭にもあるような、身近な存在となっているのだ。需要があるのは、新しい時刻表ばかりではない。一九九九年に復刻され

た『時刻表復刻版』も四シリーズ合わせて（一シリーズ平均二万円以上するにもかかわらず）二万三千部が完売している。おそらく、日本は世界でもっとも時刻表が売れている国、時刻表大国なのであろう。

捜査する側と容疑者との戦いが繰り広げられるのと同進行で、作者と読者の知恵比べが展開されるのは推理小説の常である。通常の推理小説の場合、密室トリックであれ、何であれ、物語は証言を中心にして構成され、証言内容を工夫したり、証言を組み合わせたり、並べたりするという特権は、ほぼ作家の掌中だけにのみあるので、読者は常に不利な戦いを強いられることになりがちである。ところが、時刻表トリックに限って言えば、少し事情が異なる。例えば、前述の『砂の城』の場合でも、前半に掲載されている五つの列車時刻表を精査すれば、トリックを解読することができるのだ。つまり、数字と地名のみを記したデータを利用して、時刻表が読めるすべての人に、作家とのフェアな戦いをする道が開かれているのだ。そして、このスリリングな知恵比べに起因する喜びこそが、時刻表トリックの醍醐味なのであろう。

## 註

- (1) 山前謙「日本鉄道ミステリーの系譜」、鮎川哲也『ペトロフ事件』（東京・青樹社、一九八七年）二二二頁。
- (2) 山前、前掲書、一三二頁。
- (3) 鮎川哲也『砂の城』（東京・角川文庫、一九七八）。以下、この作品のトリックについての解説はこの版の内容に基づいて書いた。
- (4) 鮎川哲也『砂の城』、三二二頁。
- (5) 山前謙、前掲書、一三二頁。

- (6) 西村京太郎、「おおぞら三号殺人事件」、『高原鉄道殺人事件』(東京・光文社 一九八三)。この作品では、「おおぞら三号」が千歳空港 札幌間を往復するようにダイヤが組まれていることに着目をして、同行者を棄て眠らせた犯人が、千歳空港で一旦下車して、この特急が次に千歳空港へ戻ってくるまでの間に殺人を犯すというトリックが用いられている。札幌で折り返す際に、普通は、進行方向に向けて座席を回転させるはずなのに、同行者が眠らされていたために、座席の向きを変えることができなかったことから、犯行が露見する。
- (7) 例えば、津村秀介には、『仙山線殺人事件』(一九八五)や、『山陰の隘路 米子発九時二〇分の死者』(一九九五)などが、島田荘司には、『寝台特急「はやぶさ」六十分の一秒の壁』(一九八四)などがある。
- (8) 夏樹静子には、『特急夕月』(一九七五)や、『山陽新幹線殺人事件』(一九七五)といった列車アリの本格短篇がある。森村誠一は、『新幹線殺人事件』(一九七〇)、同一テーマで再挑戦した『新・新幹線殺人事件』(一九八〇)のほか、『剥がされた仮面』(一九七〇)というアリの崩しの佳品も執筆している。
- (9) Ian Carter, *Railways and Culture in Britain* (Manchester: Manchester UP, 2001), p.193n.
- (10) Ian Carter, p.193n.
- (11) アガサ・クリステイ、『複数の時計 橋本福夫訳』(東京・ハヤカワ文庫 一九七六)、一八七頁 一八八頁。
- (12) 鮎川哲也「付録1 ペトロフ事件」、『ペトロフ事件』(東京・光文社文庫、二〇〇一)、一五二頁。なお、この付録は、立風書房刊『鮎川哲也長編推理小説全集 第一巻』からの再掲である。
- (13) P. B. Sowcroft, "Railways and Detective Fiction," *Journal of the Railway and Canal Historical Society*, 22/3, 1977, pp.87-93.
- (14) V. L. ホワイトキヤーチに關する情報は Bryan Morgan, "Foreword to *Stories of the Railway*" を参照のこと。V. L. Whitechurch,

*Stories of the Railway* (London: Routledge & Kegan Paul), 1977, pp. 1-9. なお、この物語集は一九一一年に *Thrilling Stories of the Railway* というタイトルで出版された本の復刻である。

- (15) V. L. Whitechurch, "The Stolen Necklace," *Stories of the Railway*, p. 151.
- (16) 江戸川乱歩編、『世界短篇傑作集2』(東京・創元推理文庫 一九六一) 所収。
- (17) 一九三六年に菅井雄が「船富家の惨劇」を書いていて、山前謙、前掲書、一三三頁を参照のこと。
- (18) 三戸祐子、『定刻発車』(東京・交通新聞社 二〇〇一)、六頁、八頁。
- (19) 三戸祐子、前掲書、六七頁。
- (20) 小池滋、『世界鉄道推理傑作選1』(東京・講談社文庫、一九七九) 一九一頁、一九二頁。
- (21) 現在日本で刊行されている時刻表の種類や内容に関しては、三宅俊彦、『時刻表最新情報』(東京・荒地出版、二〇〇一)を参考にした。

On Timetabled-Alibi Mysteries

Masahiro MINAI

Key words: Railway, Timetable, Detective