

映画と小田急——1950—1970 年代日本映画における運動と情動

同志社女子大学 表象文化学部 助教

宮本 明子

「我々はこれから皆さんがいつも行きたいとおっしゃっていた世界に行くところなんです。この電車はたまたまその世界に飛び出すための、いわばジャンプ台に使ったわけですがね。」

1966 年に放送されたテレビドラマ「ウルトラ Q」¹に、こんな台詞がある²。男がある列車に迷い込み、乗り合わせていたうちの一人から説明を受けるところだ。夢見る異世界に乗客を連れて行くという設定に、ロマンスカーの名で知られる小田急電鉄特急車両が登場していたのは象徴的である。こうした事例はほかにみられるだろうか。

1. 研究の背景

近代化を経て、列車はより速く、より遠くへ、人・ものを輸送することに成功した。列車で移動する人々が産業革命以前とは異なる視覚を獲得したことを、ヴォルフガング・シヴェルブシュ（Wolfgang Schivelbusch）は〈パノラマ的視覚〉³と指摘した。旅する人は、もはや景観と同一空間に属していない。車窓はスクリーンのように、過ぎ去る景色を映し出しているのだ。

先の「ウルトラ Q」に登場する列車は、こうした近代の経験を鮮烈に照らし出していた。異次元列車という設定から画面は歪められているが、特急車両の広い展望窓がまさしくスクリーンとなって、男の目の前に様々な像を映し出す。男は何かを発見したように後方の窓ガラスへと近づいていくと、そこに女性や子どもの顔を確認する。すると、その像が「あなた」、「おとうちゃん」と彼を呼び始める。皆、異次元を走る列車のむこうに過ぎ去る映像なのだ。旅に出たいと言ったのもつかの間、男は頭を抱えてしまう⁴。

列車はテレビ以前、映画史にも多く語られてきた⁵。1896 年に公開されたフランスのリュミエール兄弟による「ラ・シオタ駅への列車の到着」（*L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat*）は、スクリーンに列車が近づいてくる映像を見せ、人々を驚かせた逸話で知られる。列車はまた、密室ミステリや逃避行などの舞台となってきた。飛行機や船と比べ、移動の過程で地上と接している分、乗り降りの自由度も高い。そうした点でサスペンスやスリルを描きやすい。さらに、観光産業とも不可分である。各企業とのタイアップや、映画、テレビドラマの撮影に鉄道会社や企業が協力することがある。先の「ウルトラ Q」放映時の 1960 年代にはテレビが一般家庭に普及し始め、番組にはクイズやバラエティなど様々な企画が並んだ⁶。こうした流れを受けて、企業もテレビでの広告を積極的に展開するようになった。1970 年代の国鉄の「ディスカバー・ジャパン」は、旅から自分自身、さらに日本を再発見することを謳い、1990 年代の J R 東海の「そうだ 京都、行こう。」シリーズは現在も続いている。このように列車は、文化や観光、消費活動と密接に関わっている。そのなかで小田急電鉄の車両とは、どのように映画に登場してきただろうか。比較的多くの事例を参照できた 1950 年代から 1970 年代までの作品に焦点をあて、その実態を明らかにする。

¹ TBS 系列で、1966 年 1 月から 7 月にかけて全 28 話が放映された。

² テレビドラマ「ウルトラ Q」第 28 話「あけてくれ！」（円谷一監督、1967 年 12 月 14 日放送）。特急用車両 3100 系とみられる。シリーズ最終回を飾った。ただし、実際に放映されたのは再放送時であった。

³ ヴォルフガング・シヴェルブシュ（加藤二郎訳）『鉄道旅行の歴史：19 世紀における空間と時間の工業化』法政大学出版局、1982 年。

⁴ 車両および撮影時の詳細な記録を特定することはできなかった。

⁵ 映画研究においては、加藤幹郎『列車映画史特別講義：芸術の条件』（岩波書店、2012 年）や、映画に列車が多く登場する小津安二郎監督作品の制作過程が語られる厚田雄春、蓮實重彦『小津安二郎物語』（筑摩書房、1989 年）などがある。

⁶ NHK の「それは私です」（1960 年放送開始）や「夢であいましょう」（1961 年放送開始）、民間放送では日本テレビの『シャボン玉ホリデー』（1961 年放送開始）などがある。

2. 研究の方法

以上を進めるにあたり、次の三つの方法で分析を重ねた。

- ・日本映画に列車が登場するもののうち、小田急電鉄の車両が登場すると考えられるものを定める。
- ・国立映画アーカイブや国会図書館などに所蔵される映画および資料を視聴する。
- ・国会図書館、川喜多記念映画文化財団等においてシナリオ他文献資料と照合する。

書籍や専門的知識の提供からは判別しえない情報については、随時、ウェブサイトから情報を収集し、国会図書館、国立映画アーカイブ、早稲田大学演劇博物館等の文献から情報を同定した。また、比較対象として、同時代のテレビドラマも視野に入れ、考察を進めた。

3. 映画にあらわれた小田急電鉄の車両と特徴

資料調査と各作品の視聴を経て、次のように各作品に小田急電鉄の車両が登場することを確認した。列車がどのような場面を作り上げているか、もしくはどのようなはたらきをしているかを、作品タイトルとともに記す。

■恋の舞台：「恋人」（市川崑監督、新東宝、1951年）、「あに・いもうと」（成瀬巳喜男監督、大映、1953年）

出発に間に合う者と間に合わない者、乗る者と見送る者などが生まれる出発の場面は、劇的効果を高める恰好の舞台になる。「恋人」では、互いが気になっている池部良、久慈あさみが終電車に駆け込むが間に合わない（図1）。0時50分を指す時計の針の真下に「小田急」の文字と、出発準備する車両がみえる。「あに・いもうと」では、駆け落ちするはずだった二人のうち一人だけが、鶴川駅⁷から新宿行の列車に乗り出発してしまう（図4）。いずれも、彼らの関係がどうなるのか、その後の展開に連なる重要な場面である。



図1(c) 新東宝 1951

■躍動を伝える：豆汽車とロープウェイ：「おかあさん」（成瀬巳喜男監督、新東宝、1952年）

妹が養子に出る前、一家が遊園地に出かける。1927年に開園した向ヶ丘遊園地でのロケーション撮影である。ひとときの家族の時間を楽しむ遊園地の遊具が、子どもたちの情動の発露の場となる。翌日に迫る悲しみを予感しつつ、一家は遊具に身をゆだね、同じ空間、ときを共有するのだ。母親だけはこの回転する遊具についていけずに胸をおさえてしまう。

ロケーション撮影の冒頭、田中絹代、香川京子らが豆汽車に乗り込み、家族そろって最後の思い出を楽しむ（図2—図4）。ここに、稲田登戸駅から向ヶ丘遊園地まで来園者を運んだ鉄道、豆汽車が登場する。これは1950年3月に蓄電池を動力源として開業した列車⁸で、映画では子どもたちの喜びが、車体の振動とともに伝えられる。

⁷映画では架空の「菅間」駅という名である。

⁸中川浩一「小田急向ヶ丘遊園を彩った『鉄道』」『鉄道ピクトリアル』717号、2002年、105頁。中川浩一によると、1952年のパンフレットの園内案内図には、「鉄道」として空中ケーブルが記載されており、1954年9月23日の「園内施設料金表」には、1回10円の遊戯物中に「ベビー列車」が加わっているという。

このほかに、一般に言及されることは少ない園内のロープウェイも注目に値しよう。中川浩一も指摘するように、小田急電鉄が自主技術で 1951 年 7 月に開業したロープウェイで、「比高 40～50m の丘陵上に展開する。この地形的障害への対応に加えて、それ自体にも遊戯的要素を加える」ねらいがあった⁹。これらもまた、特急車両だけでない小田急電鉄の、多彩なヴァリエーションのひとつである。



図 2 (c) 新東宝 1952



図 3 (c) 新東宝 1952



図 4 (c) 新東宝 1952

■加速する緊迫感：「密会」（中平康監督、日活、1959 年）

列車はその速度から、緊迫感も加速する。

吉村昭の短篇「密会」¹⁰では、大学教授夫人の紀久子が、夫の教え子・郁夫と逢瀬を重ねるようすが描かれる。短編の発表翌年に同名の映画が製作された。

密会の途中に遭遇した真実を世間に明らかにするか否かをめぐって、二人はアパートで口論する。小説では、「郁夫のアパートは、小田急沿線の住宅街にあった」とだけある。映画では、その場面に、接近しては走り去ってゆく列車の轟音が重ねられ、緊迫感を高めている。

終盤、ついに警察に届け出ることを決断した郁夫が、アパートを飛び出し、小田急線・梅ヶ丘駅構内に入ると、後を追ってきた紀久子がホーム上で事件を起こしてしまう。二人の背景にこれまで聞こえていた列車の音は、このとき迫り来る列車の像として現れ、郁夫と紀久子のいる世界を隔ててしまうのだ。

比較対象としてテレビドラマにも目を転じると、「ウルトラセブン」の第 2 話「緑の恐怖」¹¹にも特急車両が登場する。箱根へ移動する安らぎを象徴する車内に混乱が起き、乗客が次々に声を上げる。特急の車内という密室と速度が、加速する緊迫感を伝えている。ここで運転士が声を上げるようすが下から仰いでとらえられているのは、運転席が高い位置にある小田急特急車両ならではのショットといえるだろう。

■発展する小田急沿線を描く：「喜劇 駅前団地」（久松静児監督、東宝、1961 年）

1950 年代から 60 年代にかけて、多摩丘陵上の都市化を促進したのが日本住宅公団の百合ヶ丘団地だった。当時の状況を概観してみよう。青木栄一は次のように記している。

百合ヶ丘団地は 1959（昭和 34）年に起工され、翌年から入居が始まった。団地建設と宅地分譲が終わったのは 1962（昭和 37）年であった。面積 60.8ha で、当時としては最大級の団地であった。百合ヶ丘駅は 1960（昭和 35）年 3 月に新設された。百合ヶ丘団地が完成すると、小田急沿線における住宅地開発の中心は多摩丘陵に移り、丘陵地上には砂糖に群がる蟻のように大小の民間不動産業者による宅地分譲が進んで、かつての山林地区は虫食い状に宅地開発が広がった。¹²

⁹同上、106 頁。

¹⁰「週刊新潮」1958 年 6 月 30 日号掲載。

¹¹ 野長瀬三摩地監督、1967 年 10 月 8 日放送。

¹² 青木栄一「小田急電鉄のあゆみ〔戦後編〕—路線網の変遷と地域開発—」『鉄道ピクトリアル』49 巻 12 号、98 頁。それ以前の時期に関しては、小川功「小田急グループの系譜—戦前記の鬼怒電系列—」『鉄道ピクトリアル』49 巻 12 号、106-117 頁に詳しい。

1961年の「喜劇 駅前団地」は、その宅地開発の中に製作されたことがわかる。冒頭、西生田駅（現・読売ランド前駅）を通過する小田急電鉄車両が映り、駅近くの看板には「日本住宅公団／百合ヶ丘団地入口」とある。住民が手にするビラには「目下大発展途上の土地」と印字されている（図5）。



図5(c) 東宝 1961



図6(c) 東宝 1961

映画結末、百合ヶ丘駅とそこを走る特急車両が登場する（図6）。この土地で生活を始める人たちの躍動を伝えるかのように、百合ヶ丘駅のシークウェンスでは赤色が多用されている。

特急車両は、他の映画にもしばしば登場する。「若い人たち」（吉村公三郎監督、新東宝、1954年）では、特急車両に加えて、車内の喫茶サービスが映る。また、「光る海」（中平康監督、日活、1963年）では、公園で会話する吉永小百合らの情景ショットとして、画面後方を特急車両が駆け抜けてゆく。

■喜劇のエネルギーを加速する：「クレージーだよ天下無敵」（坪島孝監督、東宝、1967年）

1962年から1971年に製作された喜劇シリーズ。「クレージーキャッツ」のメンバーが登場する。植木等、谷啓がライバル会社の社員という役どころ。張り合う二人が、小田急線経堂駅¹³沿線で喜劇を演じる。



図7(c) 東宝 1967



図8(c) 東宝 1967

ある日、追い抜かれた植木が、道で拾った財布をだしに（図7）、前を走る谷啓を呼び止める。谷が急いで戻ってくる。自分の財布ではないと知って捨ててすぐに走り出すが、また戻ってきて、しっかり中身を確認する。何も入っていないのをみて「ちきしょう！」と叫び、また走り出す。

これら一連の、向こうへ走っていく——向こうからこちらにやってくる——ドタバタ喜劇の運動が、彼らの右手を走る列車の運動と重ねられている。ここに登場するのは、黄・青で配色された小田急車両だ。谷が最後に植木を追いかけ駆けてゆく瞬間、それまでは二人をとらえていたカメラが、今度は列車をとらえているのに注目したい。フレーム・インした列車の鼻先、人間でいえば顔が、画面中心にくるように見事にパンしているおもしろさがある（図8）。ふたりのエネルギーが列車と一体化するのだ。その直後のシークウェンスでは、列車内にいる二人が次の場所へと向かっている。後続

¹³「クレージーだよ天下無敵」特典映像「クレージー・ムービー ロケ地探訪〈天下無敵編〉」映像より。映画に登場した後に同所は高架になったため、当時の貴重な映像のひとつでもある。

する場面でも、小田急車両が映る。アパートで倒れた植木を介抱すべく、谷が「早く早く！」と医者をせかして自転車を漕がせ、突進するところ（図9）。次のシークウェンスでは、谷が「急げ！」と漕がされているというオチもある（図10）。ここでも行ったり来たりのドタバタが演じられている。その喜劇のエネルギーを、背後を走る列車が増進している。



図9 (c) 東宝 1967



図10 (c) 東宝 1967

■夢の世界と日常をつなぐ：『ウルトラマンタロウ 燃えろ！ ウルトラ6兄弟』（山際永三監督、東宝、1973年）

1970年代に製作されたウルトラシリーズ¹⁴のひとつである。

事件が解決し、子供たちが朝、学校へと向かう（図11）結末を、小田急の二つの車両が飾る。土手の向こう側に見える陸橋に、右側から赤の特急車両、左側から白の車両が交差する。登戸付近¹⁵と推測される土手は、しばしばシリーズの撮影地となった。子供たちが憧れたウルトラマンの世界と視聴者のいるこちら側の世界とがつながる瞬間でもある。



図11 (c) 東宝 1973

4. まとめと今後の課題

以上に、1950年代から1970年代の日本映画に小田急電鉄の車両がどのように登場するかをみてきた。

最も多く確認できたのは、今日「ロマンスカー」として知られる特急車両である。しかしそれだけでなく、かつての向ヶ丘遊園地に走っていた豆汽車やロープウェイなど様々な車両が、作品の主要な舞台、装置として登場していたことも明らかとなった。こうして映画に頻繁に登場し、映画の重要な局面に登場してきたことが、小田急電鉄の特長、列車の個性をよく示している。小田急線沿線に東宝スタジオを構えていた東宝製作による作品が以上に複数認められたことは、東宝と小田急電鉄とのかかわりを今後考察する上で手がかりとなるだろう。

このようにして、小田急電鉄の車両は日本映画に様々な運動と情動を描いてきた。年代別にみると、1970年代は、他の

¹⁴以下を視聴し、調査した。1971年：「帰ってきたウルトラマン」・「帰ってきたウルトラマン 竜巻怪獣の恐怖」、1972年：「帰ってきたウルトラマン 次郎くん怪獣に乗る」、1973年：「ウルトラマンタロウ」、1974年：「ウルトラマンタロウ 血を吸う花は少女の精」、1979年：「実相寺昭雄監督作品ウルトラマン」・「ウルトラマンレオ レオ兄弟対怪獣兄弟」・「ウルトラマン怪獣大決戦」・「ウルトラマンレオ かなしみのさすらい怪獣」。

¹⁵ロケーション撮影の場所の特定にあたっては、「ウルトラマンタロウロケ地」<https://qqquuu7.web.fc2.com/tama.htm>（2019年1月10日閲覧）から知見を得た。

年代に比べて事例が乏しく、指摘することが困難であった。このことが、1960年代から1970年代に至る過程で、映画からテレビドラマへと媒体が変遷したことを示し、裏付けるのか否かについては、今後、更なる検討の余地があるだろう。

その他主要参考文献

- 1) 小川功「小田急グループの系譜-戦前期の鬼怒電系列」『鉄道ピクトリアル』679号、1999年、106—117頁。
- 2) 小田急電鉄株式会社『小田急五十年史』小田急電鉄株式会社、1980年。
- 3) 小田急電鉄株式会社社史編集事務局編『小田急75年史』、小田急電鉄株式会社、2003年。
- 4) 桑本咲子「ディスカバー・ジャパンをめぐって——交錯する意思から生まれる多面性」『日本学報』32号、2013年、131-145頁。
- 5) 斎藤忠夫『私の撮影所宣伝部50年——東宝行進曲』平凡社、1987年。
- 6) 鉄道図書刊行会編「1950～60年代 小田急の列車、沿線の情景」『鉄道ピクトリアル』679号、1999年、74—79頁。
- 7) 中川右介『松竹と東宝——興行をビジネスにした男たち』光文社、2018年。
- 8) 広岡友紀『THE 小田急電鉄』彩流社、2015年。
- 9) 小田急電鉄株式会社ウェブサイト (<https://www.odakyu.jp/>) 2018年7月31日閲覧。
- 10) 「日本映画の鉄道シーンを語る」(<http://tetueizuki.blog.fc2.com/category35-0.html>) 2018年7月31日閲覧。

付記

以上には代表的な事例を掲げた。本稿に掲げた画像は著作権利用の範囲内において、本文に対応する箇所の引用として掲げた。研究調査の過程では、このほかに参照した映画がある。画像掲載画像下のクレジットは、製作会社および公開年を指す。

謝辞

本研究は公益財団法人小田急財団の助成を受けました。助成にあたり、財団の皆様ならびに審査員の先生方から貴重なご教示をいただきました。記して御礼申し上げます。車両の特徴について、前所属先となる東京工業大学教員、同僚から助言をいただきました。映画に登場する小田急電鉄の車両を特定するためには、書籍のほか、撮影地に関する情報をまとめたウェブサイトページを参考に、文献とつきあわせ車両や撮影地を同定しました。本研究はこれらのページにも多く拠っています。