

戦時期の近藤東

——勤労詩運動との関わりを中心に——

坪井秀人

1

近藤東は国鉄に勤務しながら詩作を続けた詩人としてよく知られている。文筆以外に定職を得て会社勤務を続けたこの種のモダニズムの同時代詩人には、理研コンツェルンに勤め、戦後には理研電解工業を設立し専務取締役、会長まで務めた村野四郎や、石油業界に勤めた神原泰、NHKの山中散生などがある。『詩と詩論』創刊にも加わる一九二八年、明治大学を卒業した近藤東は鉄道省（国鉄）に入社。「レニンの月夜」等に材を与えた上海旅行の翌年である。以来一九六〇年に停年退職するまで三十余年にわたり国鉄に勤め続けた（退職時の肩書は東京管理局厚生課長。モダニズム詩人として中心的に活躍した『新領土』時代には東京駅で助役を務めている）。近藤の場合、国鉄での仕事と詩作とが分離せず一体になっているところに大きな意味がある。もっとも、日米

開戦までに書かれた彼の前半期の作品、『抒情詩娘』（32・11）、『万国旗』（41・7）、『紙の薔薇』（44・1）に収められた、近藤の専売特許であったカタカナ・漢字・ゴシックの特異な表記による作品には、二度の中国旅行での体験を基にした国際色と植民地風景が専ら描かれており、鉄道（満鉄も含む）は描かれても、鉄道勤務の反映は表現にはまだ見られない。

きびしい戦局下に出された『紙の薔薇』を見てみよう。翌年の敗戦の年ほどではないが、文芸誌の統廃合が行われ、前二、三年に比べて詩集の刊行も減ってきている時勢である。発行元の湯川弘文社はそんな中で小野十三郎『風景詩抄』や安西冬衛『大学の留守』、竹中郁『龍骨』などの詩集を『新詩叢書』として積極的に刊行した（一）。『紙の薔薇』も同叢書の一冊である。同詩集の「後記」は七年前に発表された批評「モダニストの抗弁」（『新領土』37・8）の再利用だが、時局への配慮が幾つかの改変

をもたらししている。外国の題材を多用する『エキゾチズム』の詩人として批判されたのに対して反論する箇所を比べてみよう。初出では『若し私の詩的用語が不愉快であつたならば、例へば『ジョン・ブル』の代りに『ジャップ』を、『地中海』の代りに『瀬戸内海』を、『ナポレオン』の代りにあなた自身の名を置けばいい』となつてゐるが、詩集では『ジャップ』『瀬戸内海』は削除され、『あなた自身の名』は『あなた自身の好む名』に改められてゐる。「モダニストの抗弁」と題された批評が、モダニストと呼ばれることに反発するといふのは奇妙だが、実はそれがモダニストとしての自負をカモフラージュしたものであることは紙背から充分うかがえる。ところが、読者（『あなた自身』）あるいはその共同体としての日本を（国際性Ⅱモダン）というモードを借りて辛辣に諷刺する⁽²⁾、この近藤流モダニズムの尖端は、アンソロジー『紙の薔薇』の中では完全に隠匿されようとしてゐる。

もかわらずこの『紙の薔薇』の半分は既刊の二詩集からの再録であり、残り半分の新作を含め、総てカタカナ・漢字・ゴシックによる従来の表記に拠つてゐる。また当時幾つかものしてゐた熱烈な愛国詩が殆ど見あたらないところにも、近藤なりに密かに筋を通したところがある。

見出せぬわけではない。その代わりに彼はさらに二つの弁明を加えねばならなかつた。一つは後記に、所収作品が『大東亜戦争勃発前後までの心境』の所産ゆえに『今日では既に不適当かと思はれるものも多い』と正直に断つてゐる点。二つめに時局色の強い「序にかへて」を掲げている点であり、ここに鉄道勤務と詩作行為とが近藤の中で初めてレールの如く並び立つのである。『昭和十六年十二月八日』。作者は東京駅で日米開戦を告げる号外を手にする。『私は『ハハア、やつたナ』と思つた。いよいよ、やつたナと思つた。そして胸がすうつとした。と次にゲツゲツと血が上つて来る思ひがした。私は単にもやもやしたものゝが拭はれたといふ形容では気がすまぬ情熱を感じた』。およそ詩集の序文に似つかわしからぬこうした言辞の後に次の記述が続く。彼は線路の間に『0』と記された東海道線の起点を目に留める。『日本の鉄道はここからはじまる。日本の鉄道は延びて、満州へ行つた、支那へ行つた。今こそマライへ行くだらう。赤道を越えるだらう。／昭和十六年十二月八日。／私は二介の小さな存在であつたが、／日本のド真ん中に立ち、／日本の前途を思ひ、／日本の希望を思ひ、／身のふるへの止まるのを知らなかつた。』終わりの方の改行は誓詞のような趣を呈しているが、この昂揚が『大東亜戦争』

争」の勃発とそれに伴う鉄道マンの矜持の意識から現れている点が重要である。恐らくここ（十二月八日）に「レニンの月夜」のモダニズム詩人が戦争詩の時代へと大きく跳躍する分節点があった。そしてさらに付け加えなければならぬことは、近藤東にとってその跳躍は戦中と戦後を一貫するものであったということである。

当時多くの文学者や知識人と同様、近藤にとって《支那事变》から《大東亜戦争》への転換の意義は余りにも大きかったと推測できる。二度にわたる中国旅行で大陸への親近感を抱いていたであろう近藤であればなおさら、アジア同胞との戦いという重苦しさを一挙に解放する（《もやもやしたものが拭はれた》）出来事であったはずである。どの詩集にも採録されていないが、「友」（『新領土』40・6）という詩がある。中国人の《君》はかつて《君の国の軍備の向上を昂然と語つた》。その《君》と上海で再会することになっていたのが戦争で妨げられてしまふ。そして《ニュース映画》に映された中国の《敗残の跡》に所在不明の友の身を案じる。末尾は《世界で二番目に強い君らの兵隊が、一番目に強い兵隊と、今、東方の大陸で闘つてゐる。》となっている。その後《この詩は、はじめ華文として試作されるべきであつたが、都合によりその一部を発表する》という、注目すべき付記が

ついており、近藤が当初これを中国語（漢文）で発表しようとしていたことがわかる。これもまた《国際性》というモードの顕れであるかもしれない。けれども相手の母語を使って意識に上下を隔てずに呼びかけようとする発想は、拡大してゆく戦局の中で成り立ちうるものではなかった。高村光太郎の『沈思せよ蔣先生』などといった例を思い浮かべてみればよい。『紙の薔薇』には『万国旗』から次の「靴」のような詩も採られている。

靴商ノ主ハ／焙麦色ノ皮膚ヲシテ／常ニシガアヲ銜
ヘテ居タ／／階上ノ工房ニハ／夥シイ靴ガ作ラレツ
ツアツタ／ソレヲハ我々ノ靴デハナカツタ／ソレヲ
ハ我々ノ靴デハナカツタ／／工房ノ向フ側ニハ／巨
大ナ／競馬ノナイ競馬場ノ入口ガ見エ／競馬ノナイ
競馬場デハ／スカタノ短イ両股ノ下カラ／ホツケ
イノボオルナドガ／軋々トシテ居タ／我々ノ背後カ
ラ／Come on Jap.／トイフ声ナドガシタ／／作ラレ
タ靴ハ／穿カレ／穿カレタ靴ハ／長イ脛ノ先端ニ結
ビツケラレ／黄包車ノシイトノ上カラ／車夫ノ後頭
部ヲ蹴ツテ居タ／右ヘ行クトキハ右ノ頭ヲ！／左ヘ
行クトキハ左ノ頭ヲ！

一九四四年という時局にあって再録とはいえ植民地主義を諷するこのような表現が活字になりえたことは一つ

の救いである。もちろん諷刺の標的は欧米にあって日本帝国主義にはない。だが《ソレヲハ我々ノ靴デハナカツタ》に《我々ノ靴デアリエタ》を重ねて読んでいた読者が必ずいたはずである。ところがこのような悪趣味すれすれのイロニーの力が近藤の中から急速に失われていく。『紙の薔薇』の新作「日本刀」という詩などが典型的である。満州と思しき異国で《私》は腰に日本刀を佩くことで忽ち《一ツノ国籍ニ包マレテシ》まう。故国で《国家的ナ祭典》（一九四〇年の「紀元二千六百年式典」あたりを指すか）が行われていたその日、群集の中で一人彼は思わず《大日本帝国万歳》と叫ぶ。

スルト／電車モ 自動車モ 自転車モ／私ヲ一個ノ
狂人ノ如ク／ソノ通行ヲ避ケテ通ツタ／シカシ私ハ
狂人デハナイ／私ノ占メル空間ハ既ニ一ツノ国家デ
アル／敵トシタ国家デアル／／私ハ私ノ体ノ周囲ト
／少クトモ方二寸ヲ祖国ニ包マレテ／民衆ノ啞然タ
ルノ中ヲ／車道ヲ横ギリ／東方ニ濶歩シテ行ツタ／
一本ノ堂々タル国旗ノヤウニ

身の周り《方二寸》の空間が《一ツノ国家》となり
《祖国》に包まれるためのイニシエイションが日本刀を
佩くことであり、《大日本帝国万歳》と叫ぶことである
というわけだ。この《拡がる身体》が《拡がる国体》（3）

の一細胞としてあることは、何より結末の《国旗》の直
喻が明瞭に物語っている。《八紘一宇》の先兵としての
《国旗》。かような身体感覚と密接した国体幻想が、上
記『紙の薔薇』序文に見られた、《満州へ》《支那へ》さ
らに《マライへ》延びて《赤道を越えるだらう》という
日本鉄道の《拡がる身体》へのおののきと結びついて
いった時、近藤東の戦時期の方向もおおよそ定まったの
だと言えよう。背景には東支鉄道・満鉄・泰緬鉄道とい
う、国体の膨張の指標としての鉄道のイメージがあった。
東海道線の起点が近藤に示唆したのは、日本の本土を血
管のように覆おうとする、そして《外地》に延びていく
国体そのものとしての鉄道の像であったか。そして《私
は一介の小さな存在であつた》——まさしく極小が極大
を兼ねるこの《主體的無》（西谷啓治）の自覚こそが、
《大東亜》戦時下における《産業報国》一般の、詩運動
では《国民詩》《勤労詩》そして《朗読詩》の理念を共通
して支え続けたものであった。作品の主体は文壇・詩壇
という特権的な場所から《国民》に開放され、従来の詩
人たちも《臣民》の一人として、ある者は従軍して戦線
の、ある者は本土にあって銃後運動の、それぞれの言葉
の司祭たる地位を受け入れていく。彼らは特権的な《作
者》の孤高性を手放すかわりに、生活や社会の規則との

闘いから解放される。〈大東亜〉という叙事意識と米英という（日本国体を限取る境界としての）幻想化された敵の存在がとってかわり、彼らはむしろ言葉の規則（国語醇化）の担い手として公的に認知される道を選んだのである。

この〈公〉性への投身は、旧来の抒情詩を非知的な独善として表面上排除した日本モダニズムにとっても、一つの必然的な変容の道筋であった（⁴）。本稿ではあくまで勤労詩を主軸にして考えていくが、勤労詩と朗読詩の二つの運動がほぼ一体になって近藤の中で推移した（⁵）ことは、近藤東という詩人の軌跡が戦中戦後を一貫してひとつの詩的典型を描いていることの何よりの証左となる。右の「日本刀」のテキストにおいてカタカナ表記にどの程度の必然性があるかを考えてみれば、近藤の詩のスタイルそのものがそれらの運動への傾斜によって変質を余儀なくされていたことがよくわかるはずである。漢字の補助機能として用いられた片仮名による表記は、女文字としての平仮名との相関の中では、文の発想における男性性の表徴という意義を本来は担うが（片仮名／平仮名表記の対照をジェンダーの対立として巧みに利用したのは谷崎潤一郎の『鍵』であった）、近藤の方法の意図はもちろん、漢字を際立たせるのではなく、ゴチッ

クを併用しての外來語（〈国際性〉というモード）の些か皮肉な形での誇張にあった（⁶）。しかし〈国際性〉からの／へのサティアの精神が抑圧された段階で、この表記の持つ意味も急速に失われていったのである。「日本刀」でゴチになっている言葉（つまり外來語）は『アカシア』の一語だけ、この詩の次、詩集の最後に置かれた「古戦場」にいたってはゴチは皆無、かわりに平仮名が一箇所あらわれる。それは《血に染みし草葉の色はあせれども／ほまれは高し 戦ひのあと》という墓碑の歌だ。《満州建国》の十年を墓碑に偲んで涙するという趣向。初出（現代詩 昭和十七年秋季版）ではこの詩が朗読用として発表されているように、文字表記の視覚的表出性、放棄が聴覚の集権的単一性への傾斜を促進していく。そして次に見る詩集『百万の祖国の兵』（44・8）の後記が示しているように、このことは先の〈公〉性への帰属と貨幣の裏表の関係にあった。同後記については既に触れたことがあるが（⁷）、〈大東亜戦争〉の開始に伴う《決戦体制》への詩人の転回の主因を近藤は二つ挙げていた。一つは《詩の公的性への還元》、二つめが印刷表現（《目で見るもの》）からの脱却である。

《社会はあげて個人主義的悪徳の精算なる共通目的に猛進し、詩は独り楽しむものではなく、大らかに声を

挙げて読まらるべきだといふ氣運が生じたのであるから、詩人にとつては正に解毒的な機会があたへられたわけである。」

黙読という読書形態の《個人主義》からの脱却は制作面でエクリチュール（印刷表現）の《個人主義》を《解毒》することと不可分であり、朗読の共同性に詩が《公的性》を回復する契機が期待されていることは明らかである。《詩人も制服を着る時が来た》と近藤は言い、《作品のうまさ》ではなく《作者の個人的機能》が《公目的》に適合し解消されるところに詩の価値は生ずると言う。《詩が、単一なる個人や階級の玩弄物ではなくなつて、新しく大いなる民族の声としての役割を果たす時が来たのである。》——このような《詩》の領域の膨張は、先に見たような近藤の鉄道に対する思い入れとびたりと重なる。《一介の小さな存在》が膨張しゆく国体の動脈である鉄道の主体であることが些かも矛盾しないように、詩もまた《制服》を受け入れることで国体（《大いなる民族の声》）の中に公式に組み込まれる。近藤のモダニズムの諷刺やイロニーの質が《作品のうまさ》をこえるものではなかったことをこの後記から私たちは確認せざるを得ないのである。

2

近藤は《公的性》という言葉をすでに日米開戦前の「詩と詩人との距離」（『文芸汎論』40・7）で用いている。《詩の公的性は絶対》であり、《鉄道会社の株主の如く》詩人はその《詩的営為》の《公共性》を読者に利用させながら、その《所有権》は手放さない。近藤が自らの内部で詩人を鉄道人に対応させるとき、それは《株主》でなく、《一介の小さな存在》である一労働者を想定しており、こういった《公的性》の觀念が《大東亜戦争》によって自身の創作と勤労詩・朗読詩運動の上に一挙に前景化してくる。詩集『百万の祖国の兵』は最も端的なその集約である。三十七編すべて平仮名・漢字表記で、かつての近藤モダニズムの商標とすべき外来語の使用は極端に抑制されている。先の「日本刀」「古戦場」等の旧作も再録されているが、いずれも平仮名表記に改められている。カタカナもゴチックも《国際性》というモードもはや必要ではないのだ。上海という国際的《植民港市》に舞台を借りて政治のスノビズムと現代風俗を外部の視点から諷刺しようとした面影は消散し、詩の言葉は《公器》（《民族の声》）の末端としてまさにその《外部》に向けて声を尖らす。「男の声」「星ひとつ」な

どラジオ放送で朗読された作品⁽³⁾、や種々の愛国詩アンソロジーに収められた作品を含んだ四〇年代の代表的な愛国詩集である。

天下晴れて／撃て　と仰せられた／この日のありがたさは忘れられない／頭にモヤモヤしたものの／胸にムカムカしたもの／（中略）／尽くが一度にスウツと消えて／大いなる涙がハラハラとこぼれた／お前らは今日から敵だ／人と人との間ではない／国と国とが戦ふのだ／晴れての敵だ　（「たたかふ」）

多言は要しないと思う。《晴れての敵》の現前がこの詩人にとっても僥倖であつたことを確認しておけば足りよう。この詩を始めとして「奉読」「きこえる」「大本営発表」等、典型的な愛国詩が並ぶ。しかしそれ以上に注目しておきたいのは、近藤がそれまで余り取り上げなかつた国鉄勤務をモチーフとして《勤労詩》の雛形が幾つか書かれていることである。出征兵士の汽車を少年たちが見送る「汽車」、一日の労働の垢を落とす鉄道員を描く「朝焼け」、鉄道人の銃後の労苦を讃える「戦果のかけ」、軍機《国鉄号》献納を記念する「献納機命名式」、軍需物資の貨車をうたつた「輸送」……このうち「汽車」「朝焼け」にはそれぞれ《少国民のために》《鉄道人のうた》と付記されており、この詩集にはこのほかにも

少女や少年や工員《のために》書かれた詩が幾つかある（計八篇）。いわゆる《少国民》や《産業戦士》のために、専門詩人が彼らの視点に立つて詩作したり、彼ら自身の作品を編成し指導するのは百田宗治・西条八十・尾崎喜八など戦時中いくつも例がある。近藤東の場合もその一例だが、彼は自作においてその《文芸銃後》を反映させるとともに、鉄道人として《勤労詩》の指導と組織化を積極的に押し進めていったのである。

国鉄労働者の詩の歴史は比較的古く、『国鉄詩人連盟十年史』（国鉄詩人連盟59・5）は一九二〇年頃の『鉄道世界』に投稿された詩（白鳥省吾選）等を紹介している。私の目に触れた文芸欄を持つ戦前戦中の鉄道関係の雑誌は『鉄道青年』（鉄道青年会本部）と『鉄道』（鉄道合同雑誌社）の二種（このほか陸運協力会から出ていた『大和』という雑誌があり、百田宗治が選を担当していたようだ）。前者は一九二四年のものから廃刊の四三年六月まで、後者は戦時期を中心とする四一年から四三年までの号である。大正期の『鉄道青年』は小説・童謡・短文（綴方のこと）・短歌・俳句・小曲・俚謡等の投稿欄はあるが、詩の欄はない。投稿の作や選評も鉄道勤務と直接に関わらないものが少なくない。渡辺琥一の連作「鉄道景物詩」（24・10、12）などという例外もあるが、概して詩との関連は

薄く、一九三五年から設けられた詩欄においても、村田平二郎の選ともども鉄道の詩としての特徴には欠ける。

四一年十二月を境とする誌面の転回も文芸欄の質を大きく変えるものではない。ただ、英米への宣戦と同時に国鉄は初めて鉄道人から鉄道大臣（八田嘉明）を迎えたこともあり、それ以後の雑誌には〈決戦体制〉的な雰囲気、濃厚に表れるようになる。例えば二号（42・11、12）にわたり掲載された「鉄道に賜はりたる勅語謹釈」において、天皇の言葉（勅語）に国鉄の起源を求めるあり方などは象徴的である（9）。

一方、『鉄道』は四一年の八月から近藤東が詩欄の選者を担当している。前任者（高宮春夫）とは違い、一篇一篇に丁寧な評を添え（添削も加える）、選考も厳しく、作品の水準も上がったようである。選開始の一年後の〈選後評〉（42・8）で《ひとり本欄だけが、既に一つの型さへ出来上らせやうとしてゐる》と自負したのもあるが、不当ではあるまい。選者を引き受けた近藤が特に重視したのは〈勤労詩〉ないしは〈職場詩〉の方向性であった。最初の〈選後評〉では《今後は厳重に鉄道に囚んだもの、つまり職場でなければ出来ないもの、或ひは職場をうたつたものを寄せられたい》《如何なる先進詩人をも追従する必要はない。うまい詩を作るよりも、よ

き職場精神を詩によつて高揚すべきである》などと訴えた。この《普てない詩風の創成》に向けて近藤は粘り強く選考の基準を守った。選後評の幾つかを紹介しておく。《よき詩を作らうとすれば、よき勤労者であれ。最もよき勤労精神こそ最も高き詩精神である！》（41・10）

《本欄は、その使命上、ひとりのすぐれた詩人を送り出すことよりもひとりで多く、詩を作る楽しさを知つてもらひ度い点に関心を置く》（同12）《職場の緊張、それを詩にすることによる慰安、再び緊張、といった工合に絶えずその緊張生活が運用されて行けばしめたものである》（42・7）《現今の「職場詩」の第一の条件は、単なる取材でなく、その精神の高揚・反省愉悅を基調とすべきである。思想としては職場の社会へのつながりを認識し、技術としては飽くまで実証的・即物的でありたい》（同9）《今であるからこそ、戦ふ文学が問題とされるのであるが、平時であつても戦ふ文学は必要なのである。職場詩は本来戦ふ文学であらねばならなかつたのに、誰もさういふ取り扱ひ方をしなかつた》（同12）

近藤の選者としての姿勢はこのように一貫しており、《大東亜》戦開始以後においても大きな変化はない。『鉄道青年』と同様「宣戦の大詔」を巻頭に掲げた『鉄道』開戦後初の号（42・2）での評は《赫々たる皇軍への我々

の感謝は氣勢つた概念ではなくて、むしろ黙々と著実な職域奉公の実践であり、その実践の単的な表現に外ならぬ。優秀な職場詩はおのづから其処に生れるのである」というものであった。投稿詩の方も浮ついた愛国詩は選ばれていない（この点『鉄道青年』は少し異なる）。つまり鉄道人としての近藤東にとつての〈戦争〉への対処とは、聖戦や愛国の概念を振り回す類でなく、あくまで勤務に根ざした〈産業報国〉であつたということだろう。大日本産業報国会が一九四〇年に創立されているように産報運動は米英との開戦以前から進められていたわけだが、近藤にあつては、それまで一応分離されていた詩作意識と勤務意識が『鉄道』誌の仕事と開戦を契機に一体化していく。実作では〈文芸銃後〉を鮮明にして愛国詩に向かつていったのに反し、『鉄道』等での勤務詩運動ではむしろ現場から遊離した言挙げを抑制しようとしている。「勤務詩の立場」（『文芸汎論』44・2）でも近藤は、勤務詩に期待される理想は「労働の歓喜とか、国家性へのつながり」ではなく、「勤務への常化」であると述べている。

この《常化》や上記選評の《平時》での《戦ふ文学》という発想に明らかのように、近藤東は日常的共同性との絆帯に依拠して〈勤務詩〉を構想し、その上に自身の

愛国詩を書いたのであつて、その逆ではない。この方向性は個人が共同性に回帰する方向とは逆で、あらかじめ共同性に解消されたところに（半ば公的な）個人を加工し直すという手順である。ここに高村光太郎の戦争詩を対照して挙げれば、近藤東の特異な（しかしある意味で典型的な）戦争詩のあり方がよく見えてくるだろう。一九四二年は鉄道七十年記念にあたり各種行事が開催されたが、国鉄の功労を《現場従業員血と汗》に帰していない傾向に近藤は率直に不満を漏らす（選後評43・1）。《この秋に当つても、尚黙々と自己の職責に敢闘しつつある鉄道人がいつたいどんな心構へで居るか、その作るところの勤務詩によつて覗つて見るがよからうと思ふ》。現場の無名無垢なる存在に起点を置くその眼で、近藤が戦時期とりわけ評価していたのが高原純（中込車掌区）という国鉄詩人である。投稿欄でしばしば入賞し、選評の評価もいつも高い。近藤は『鉄道』（42・8）に「高原純君の詩」を書いてこの詩人を絶賛している。近藤は高原の《素直で肯定的》な詩風と、職場の情景を《即興的に詩にしてみよ》方法を称える。前掲「勤務詩の立場」でも《威勢のよい、高揚的》な典型的勤務詩に対し高原の素朴・率直な詩をより高く評価する。

D 駅寸前／そこには少しこみ入った入換がある／停

車時分は三分／そんなとき／出した合図燈は／以外に強く握られてゐた（高原純「D駅寸前」42・5）

もともと佳作に終わった詩だが、駅に入る車掌の心理にある《準本能的な職場精神》、それを初めて文学化したものとして高評を得ている。高原の詩からも類推出来るが、近藤の《勤労詩》の理想型は次の如きものであったと考えられる。すなわち《―作者はよき勤労者であること。（つまり職場への愛を有すること）Ⅱ常に職場

を取材とし観察すること。Ⅲ具象的・即物的・経験的・報告的そして真実であること。》実はこれは戦時中の言葉ではない。敗戦の翌年に近藤が編んだ『鉄道詩集

作品と観賞』（鉄道教科書株式会社46・8）の序文からの引用である。書中に明記されてはいないが、近藤が選を担当した『鉄道』掲載の国鉄詩人の作品を近藤が編成し鑑賞を付けたものである（最も多く採られているのは右の高原純。作品には近藤の手が入っている可能性もある）。しかも戦後の刊行とはいえ所収作は総て戦中の作である。《産業報国》を表に掲げた戦時期の勤労詩運動（10）は看板を逆さまに変えて、勤労詩・国民詩（いずれももともとは戦時期の名称）あるいはサークル詩といった戦後民主主義の詩運動にスイッチされていく。戦中戦後のこの皮肉な展開、その連続線を身をもって、しかし

したたかに国鉄を舞台にして描いていったのが近藤東という詩人であった。だが、東京とシンガポール（昭南港）以南とを結ぶ《大東亜縦貫鉄道》などという壮大な構想（前掲の近藤『紙の薔薇』「序にかへて」の記述にこの構想が反映していることは間違いないだろう）が語られる時代の国鉄の内にあつて、近藤東も時局色を強めていったことは『百万の祖国の兵』の諸作に明らかである。『鉄道』の選詩に見られる国鉄勤労詩運動の推進、なかんづく高原純の素朴な職場詩に感応する心性と、詩集における愛国詩・朗読詩の陳腐な公式主義とは、近藤の唱える《公的性》なるものによって結ばれるとしても、それは余りにも捻れた結ばれ方だ。国鉄勤労詩の指導において《威勢のよい、高揚的な詩》を超えた苦痛でも歓喜でもない《勤労への常化》を目指した同じ近藤が、自作において見せるステロタイプ化した表情をどのように解釈すればよいのか。

3

こうした近藤を時局の矢面に立たされた専門詩人として同情的に評価・擁護することも、《制服を着た詩人》として裁断して済ませることもともに容易である。だがそのいずれも正しくはない。近藤東という一人の詩人の

中に国鉄勤労詩の主導者と愛国詩・朗読詩の書き手という二つの顔が見られるところをこそ問題にすべきであろう。『万国旗』までの初期の片仮名モダニズムが勤労詩運動を進めていく過程で変貌していったのは、鉄道人としての近藤が高原らの詩を発見していくところで彼自身の詩観が影響を蒙ったからであると私は考えたい。その上で私は近藤東の勤労詩運動を彼の愛国詩と同様、次の二つの点から批判されるべきだと考える。第一に、技術に対し素朴で真摯な観察が尊重される模範的勤労詩がひっきり「勤労」というモラルに収斂し、戦時期の国鉄を支配した産報的な国体イデオロギーを補強する以外のものでありえなかった点。第二に、近藤が無力無垢なる「勤労詩人」のアマチュアリズムを讃美する（＝評価・指導する）特権的な地位を最後まで手放さなかった点。後者については戦後の国鉄詩運動を指導していく前哨としての功罪が相半ばしているが、それゆえにこそその運動の創始者の存在への明確な批判がなされてこなかった事実は、再考される必要があるのではないだろうか。戦時下、作家（詩人）と鉄道人（勤労詩の指導者）という近藤東の両面の顔が統合された例を二つ挙げておきたい。

まず終戦のちょうど一年前（八月十五日）に刊行され

た① 童話『鉄道の旗』（中央公論社44・8）である。十一篇の連続したお話を収め、巻頭に「序詩」が付いている。『汽車は走る。／いつも元気で、／いつも力強く。／しかし、／そのかげには／一生懸命／夜でも、昼でも／雨にも、雪にも／まげずに働く人があるのだ。／／この本の三郎君のやうな人が、／たくさん居るのだ。』この詩にある通り、鉄道（国鉄）に入った『三郎君』が教習所にも通い、色々な現場を体験して鉄道の運行を影で支えている人々の勤労の力を学んでいくというストーリーである。『鉄道』誌の投稿詩に描かれていた世界が子ども向きに散文化されているといった趣があるが、時局の投影の否みがたいお話が終わりに出てくる。一つは三郎君が世話になった『小林さん』の話。彼はすでに『支那事変』に出征した経験のある車掌だが、また応召されることになる。彼は墓参りに三郎君を連れていく。小林さんの言う墓は丹那トンネル¹²の上の草原の中にある石で、彼の父がトンネル工事で亡くなった場所のちょうど上にひそかに置いておいた石だという。三郎君はそんな小林さんの出征の日のために手製の鉄道旗を作って渡す。『元氣で行って下さい。それからこの旗は僕が作りました。戦地でお手柄を立てられたら「日の丸」と一しよにこの旗をふつて下さい。僕らの鉄道の名

營のためにです」本の表題にもなった鉄道旗⁽¹³⁾。これに付託されているものは、異国の土地を「一本ノ堂々タル国旗ノヤウニ」闊歩していく前掲「日本刀」での自己規定とはほぼ同じだ。丹那トシネルといういまだ記憶に新しい一大事業から、「明治天皇さまのなみなみならぬおはげまし」を起源とする鉄道七十年の歴史に思いを致す。鉄道労働者の働きは「戦争をしてゐる兵隊さんに少しもかはりはありません。」そして『鉄道の旗』を締めくくるのは「戦ふ機関車」というお話。ある勤勉な機関士兄弟の話が中心だが、「戦争にもなくてはならない」汽車、文字どおり『戦ふ機関車』という、鉄道における決戦体制が強調されるのである。「かうして、日本は戦争に勝ちぬくのです。」

次いで挙げておきたいのが『日本移動演劇聯盟』のために書かれた「鉄道旗の下に」(『詩研究』45・1)。(半ば必要に迫られての)新しい演劇形態であった移動演劇に戦時下において提唱され始めた詩劇を持ち込んだ『移動演劇用国民詩劇』で、様式的に実験的な作品である。詩劇は戦後にエリオット等の移入もあって一部で盛んになり、近藤東も放送用の作品を書くことになるが、戦時期にはそれ自体演劇への志向を内包していた朗読詩運動の延長に時局的な叙事意識が出会って発想されている向き

が大きい。この作品も『青年』(鉄道制服・ゲートル・日の丸襟がけ)の語りを導きに詩の朗読によって短い物語を構成する。映画に詳しく「青イシグナル」(『万国旗』)のような実験的な朗読詩をすでに書いていた近藤は、ここでも『幻灯』を活用して朗読を視覚化し、その物語化を補助させる。内容的には先の『鉄道の旗』と似通う国鉄の産業報国への頌歌であり、ここでも鉄道旗(そして菊花に準えられた『動輪の徽章』)が中心的な象徴として機能していることは表題から推察できる通りである。作品は後半、語りを務める『青年』自身が出征することになり、制服姿の女子鉄道員が整列して彼を見送る。まず「国鉄学徒を送る」の朗読。『決戦の、国の指名に／雄々しくも応へまつりて、競ひ立つ。／国鉄の若き学徒よ。／われわれが宝とたのむ君ら、いま／動輪のまるき徽章を／星にかへ、碇にかへて／馳せ参ず、晴れの初陣。』続いて合唱「国鉄勤労女性の歌」。この歌は鉄道総局が募集して当選した『山国の小さな駅に勤務する年わかき女子駅手』の作の転用である。近藤の勤労詩の理念の一つの実践であろう。その合唱のあと最後までそのまま引用しておく。

青年 鉄道は国の動脈です。血管です。日本の鉄道は健在です。／日本の鉄道の健在するところ、日本

の力は満ち溢れる。(だんだんシブレヒコオル風に移つて行く)／／ 女子 日本の力は満ち溢れる。／／ 青年 ああ、日本。／／ 女子 ああ、日本。／／ 一同 ああ、ああ。(幻灯がうつる。風にひるがへる鉄道旗。そしてその幻灯だけを残してあたりからだんだん暗く……)

『鉄道の旗』の末尾にも鉄道が血管で汽車は血液であるという表現が見られるが、これは南方資源の大規模輸送の前提となる先の〈大東亜縦貫鉄道〉などにおいても見られる国体イメージの公式的な表現と見なしてよい。それにしても詩の朗読と語りに合唱、シブレヒコールまで織りまぜたオラトリオ風の多様な構成をみたすには、その主題は何とも短絡的だ。実際の上演記録を知り得ていないが、舞台の上で初めてアジプロ効果の顯れる作品であろう。「レニン」の月夜」以降の視覚的效果の追求に朗読詩への関心が加わった段階で近藤東はすでに特異なモダニズムの道を歩んでいた。尖鋭なモダニズムは『万国旗』以後急速に衰弱していったとはいえ、『鉄道旗の下に』の様式の採用は彼なりのモダニズムであったのかもしれない。だとすればこのことはまさしく日本におけるモダニズムの本質を語って象徴的ではないか。モダニズム。すなわち形式の残骸。そして留意しておくべきことは、中身のない(中身を選ばない)空虚な形式ほど

したたかなものはないということである。近藤はこれらの時局的作品によって『鉄道』における自らの勤労詩の理念も裏切っている。にもかかわらず彼が戦後の国鉄詩運動の中心たりえたのは、それは彼が典型的な日本のモダニストであつたからにはかならない。

大詔を拝し、人々は自失した／兵隊は山を下り／工員はハンマーを捨てて家郷に帰った／その間も、その間も／うつろな心に鞭うって／ハンドルを握り、スイッチを入れ／二本の鋼鉄の上の職場を守つたのは／誰であつたか／ああ、汽車だけは動いていた／「ああ、鉄道が動いている」／人々は、そこでじぶんととり直し／新しい日が、そこからはじまつた／いま駅名札は鮮かに塗りがえられ／くるまの灯もだんだん明るくなる／口笛を吹いて改札口を通るアメリカ兵／鉄道の二本の軌条を伝わって／日本中に新しい日が拡がっていく。

〔新しい日〕(三)

この詩は「かたじけなさに頭をたれ／戦はん哉と腕を撫し／世紀の大詔を拝して涙を流した」という『百万の祖国の兵』巻頭の詩「奉読」とちょうど対をなしている。〈大詔〉に始まり〈大詔〉に終わった戦争。戦争という人事にその〈声〉(大詔)でもって縁取りを与えう

る人事を超えた存在、天皇がそんな自然（不易）なるものの神Ⅱ象徴として機能したとすれば、『ああ、汽車だけは動いていた』という終戦時の鉄道への感懐は、『二本の鋼鉄の上』の人事があたかも自然なるものであるかのように働いていることへの、自負と感動であつたらうか。二本のレール（軌条）は戦時から戦後へと切れ目なく繋がっていたということだろうか。私たちはしかし、不連続を糊塗して連続にすり替えるこのような日本の自然観をどれだけ対象化できていたであらうか。『新しい日』がその連続線の上にごく自然な顔つきで訪れる。『アメリカ兵』とともに。新しい日。新しい精神。そのような新しさこそがモダニズムの本質であつたのか。『大東亜戦争』開戦後に言われたのも『新しい朝』が来たという類の言葉であつた。近藤は後にこのように語った。『あの終戦の混乱時にも国鉄だけはひとり健在であつたことは誇りにしてもよい。それほど、いついかなる時にも鉄道は必要である。社会が右になつても左になつても、その重要性に変化はない。これは考えようによつては鉄道の独立的性格ともいえるが、反対に私は娼婦性じやと笑っている。』（『わが職業を語る』『詩字』52・7）国鉄は戦時下、国有鉄道奉公会を発足させ、従来からの『鉄道大家族主義』の理念を強調していったが、その求心

力は戦後の国労でも当然生き続けた。国鉄のような巨大な『家族』共同体がかかる『娼婦性』を発揮していったとするなら、単に文学だけに限っても、その功罪の大きさは検証するにたるべきものと言ふことが出来るであらう。

長い戦争の抑圧からの解放によつて、終戦直後から国鉄の各所で雨後の筍のように文化活動が生起した。『極端に言えば、部屋の隅で五、六人が集まっていたと思つたら、たちまち『詩文集』が出来るほどでもあつた。』¹⁶このような文学的気運を先導していったのが、近藤東が岡亮太郎とともに結成した国鉄詩人連盟であり、その機関誌『国鉄詩人』である。国鉄詩人連盟は全国各地の詩話会を単位に着実に成果を重ね、『国鉄詩人』は分割民営化以後の現在において通巻二〇〇号に達している。

戦後の国鉄詩運動は多くの国鉄詩人を輩出し、詩を書く営みを広範に強靱に持続させ得た。その歴史は既成の詩史からは完全に抜け落ちたままだが、その脱落はかえつて既成の詩壇なるものをするべく相対化する意味を持っている。近藤東は戦後のこの運動においても一貫して指導的な位置にあり、その足跡を辿る仕事は不可避である。だがもはや紙数をこえた。これについては別稿¹⁷を用意するので、併せ参照していただければ幸いである。

(注)

(1) 「新詩叢書」の広告文として以下のようにある。《詩人のこのたびの大戦にいち早く感応してその筆を鋭くせる、他の文芸分野にその比をみず。又その朗読の氣運大いに起りて詩集の翹望せらるる今に優る時なし。ここに本邦中堅詩人の詩集を蒐めて新詩叢書となす。》

(2) 前詩集『万国旗』の後記には次の言葉があった。《私は常に詩によって闘ふ姿勢を採つて来た。その反抗すべき対象は、およそ人間の内部に存在するものにあつたのであるが、恐らく読者の誰もが、読者自身を対象とされることは好まないであらうから、私は私の経験と嗜好から、主として、舞台を上海を想像せしめる東洋の植民的港市に求め、一定の国籍を想像せしめる一種の偽善的な国民を背景に借り、《私》なる愚直な性格を掠し来つて、多くの詩作品を構成した。》

(3) 文部省の『国体の本義』(一九三七)に先だつて国体論を唱導した(今日では専ら宮沢賢治との関わりによって知られる)田中智学の国体の語義の考察では、国体の《体》(からだ)からは《綜合》的な《こゝろ》といふ義理》を宿し、《のり》即ち「法則」の意義を担うとし(《心が則になり、則が体形に結晶したる日本国体》——そのため田中は国体を《くにつのり》と訓ずる)、国体

の語意の内面化(精神化)を図ろうとする。《一天万乗の君が上に在(まゐ)りまして万民を統括してこの君民の關係といふものが、何とも言はれない微妙な組織になつて、日本国が出来て居る、それを綜合して「国体」と申す》(『国体の話』天業民報社28・9)

(4) 『新領土』創刊号(37・5)の巻頭には春山行夫「抒情詩の本質」と近藤「詩への希望」が並び、いずれも『氷島』時代の萩原朔太郎の抒情詩観を批判している(春山は実名を挙げていないが詩に親しい読者にはすぐに判る仕掛けになっている)。次は春山の言。《環境が詩人に対して敵対的で邪悪であるかのやうに見える場合、詩人は狂気になることも、教訓的な詩に向ふことも容易である。君は狂気を撰んで後方に退却し、環境のみでなく、同時代のすべてに反対する術だけを固執してゐる。我々は主知の規律を選んで、環境の撰択と適応とを発見しようとする。》(傍点引用者)

(5) 近藤は「自伝」(『現代日本詩人全集』創元社55・10)で次のように回顧している。《戦争中は主として朗読詩を書き、終戦後もしばしば寺田弘氏と協力して詩朗読の会を開いた。また、終戦直後主として国鉄を中心に「勤労詩」をとнаえ、勤労者の文化活動助成に努力を払つた。》

(6) 戦時期にあつても近藤は「詩人と国語問題」(『蠟人形』

42・11)において、『語法の簡易化』を日本語を『国際語』(植民地言語政策上の意味を担う)たらしめる上で必要としつつも、『食婪に近い外国語摂取』による『複雑化』の功績をも評価しようとしていた。

(7) 坪井「戦争詩とその朗読——『湾岸』から『真珠湾』へ——(その一)」、『金沢美術工芸大学紀要』92・3)

(8) 坪井「大東亜戦争」下における朗読詩放送——その記録——、『名古屋近代文学研究』93・12) 参照。

(9) 明治天皇の鉄道開業式(一八七二)における勅語および昭和天皇(当時摂政)の鉄道五十年祝典における勅語の詳細な注解である。特に前者にある『朕親ヲ開行シ』という言葉は『鉄道精神の根柢』として位置づけている点に興味深い。『我國の鉄道は正しく天皇の鉄道、之に奉仕する鉄道人は天皇の鉄道人であることは申すまでもないことであります。』

(10) 近藤東は勲勞詩(職場詩)を提唱し、『鉄道』を媒介に全国規模でのその浸透を狙う指導を行ったとは言えるが、国鉄詩人を組織化するような段階には達していない。前掲『国鉄詩人連盟十年史』年表には(一九四二年頃、近藤東、陸運協力会より出ていた雑誌「大和」の投稿詩人本省機械課森田直広に国鉄の詩人たちによる全国集団をつくる呼びかけをはたらきかけ計画をすすめた

が、森田の応召で挫折』とある。

(11) 前掲「自伝」(注6)に次の如くある。『戦時中、藤田圭雄(現中央公論社)にすすめられて、『鉄道の旗』なる童話を書き、中央公論社に検印をとだけに行ったら、同社が戦争非協力の故で解散を勧告された日であつた。本は出たが、これが奇しくも同社最後の出版物になった。』

(12) 『本隧道は大正五年十二月起工以来星霜を数える十六年余、この間大事故六回、小事故は数知れず、六十三人の犠牲者を生んで昭和八年六月十九日始めて導坑貫通を見るにいたり、越えて昭和九年十二月一日を以つて、工事完成(……)』(『晩近鉄道二十年史』『鉄道』42・10)

(13) 『昭和十一年十月十四日、国有鉄道鉄道旗制式を制定し、本省並に各鉄道局に一旗を鉄道大臣より授与す。この旗により今後職員の間を結ぶを愈々強固ならしめ、鉄道精神の高揚に資すること極めて大なるものがある。』(上掲「晩近鉄道二十年史」)

(14) 初出『鉄道文化』(46・1)。『近藤東全集』による。『交通新聞』昭和61年8月24日、藤咲栄三氏記事による『とある。仮名遣いなど初出から改められていると思われるが、全集からそのまま引用する。』

(15) 『鉄道精神の歌』の一番を引用しておこう。『轟け鉄輪 我此の精神／輝く使命は 儼たり響けり／栄あれ交通

思へよ国運／奉公ひとへに 身をもて捧げん／国鉄

国鉄 国鉄 国鉄／いざ奮へ我等／我等ぞ大家族二十万人／奮へ我等

(16) 司代隆三『戦後の国鉄文学』（永田書房73・8）

(17) 坪井「近藤東と戦後国鉄詩運動」（『名古屋近代文学研究』96・4）

近藤東の作品・批評の引用は『近藤東全集』（宝文館出版87・12）に採録のものはそれに拠り、未収録のものはそれぞれの初出にあたった。『鉄道』及び『鉄道青年』については国立国会図書館の石垣香津氏、国鉄詩人関係の資料については岡亮太郎・藤井鈞・近藤芳朗ほか各氏にご教示を賜った。記して感謝を申し上げます。

（つばい・ひでと 名古屋大学）