

三浦哲郎「盆土産」の時代推定

大 竹 信 雄

概要

光村図書中学国語2年教科書に収められた三浦哲郎の『盆土産』は、エビフライ、夜行列車、出稼ぎという単語をもって時代背景の説明をしている。しかし、フィクションであるがゆえに当然なことであるが、正確な時期は明らかにされていない。

ここではエビフライと夜行列車を中心に、いくつかのキーワードから『盆土産』の背景となる時代を推定した。

その結果、以下のことが言える。

- ・舞台を八戸と仮定すると、鉄道で条件を満たすのは昭和43年以降であること。
- ・エビフライを基準にすると昭和46年以降であること。
- ・時期は昭和47年である可能性が高いこと。
- ・条件を全て満たす列車は電車特急「はくつる」に限られること。

1. はじめに

三浦哲郎の「盆土産」は光村図書の中学2年生向け国語教科書に収められている。

昭和62年版、平成2年版に集録され、のちの3度の改訂時には集録されなかったものの、平成18年版から今まで（令和2年検定、令和3年発行）

継続して掲載されている¹⁾。

掲載期間が長いことから、その教材的価値、解釈については多く論じられてきた。しかし、舞台背景について検討されたものは多くない。

そこで、本文内の「東京の上野駅から近くの町の駅までは、夜行でおよそ八時間かかる」と「冷凍食品 えびフライ」を中心に、作品の背景を検討する。

三浦哲郎は1931年青森県の八戸に生まれ、6人兄弟の末子で家業は呉服屋である²⁾。八戸には「母袋子橋」という吊り橋がある³⁾。冷凍エビフライについてはテーブルマーク株式会社（JTが加ト吉を子会社化ののち社名変更）の沿革にこうある。「加ト吉 1962（昭和37）年 冷凍エビフライの製造開始⁴⁾」。

2. 教師用指導書および先行研究による舞台背景

教員向けの指導書は2種類用意されている。「学習指導書」は2冊組で、授業進行の目安を記している。「教師用指導書」は生徒と同じ教科書に注釈が書き込まれているもので、平成24年度から作成されはじめた⁵⁾。

「学習指導書」には舞台について踏み込んだ記述がない。

昭和62年版、平成2年版は以下の一文にとどまる。

舞台は、東北地方の貧しい山村と思われるが、……⁶⁾

再掲ののちはわずかに変化する。これは平成18年以降、いずれもほぼ変わらない。

舞台は地方の山村である⁷⁾。

舞台は、一昔前の東北地方の山村と思われる⁸⁾。

本文の横に説明を添える形式をとる「教師用指導書」の説明はいずれも昭

和 30 年代と設定しているが、根拠とする言葉が変化している。

平成 24 年版はこのように説明されている。

▼第一のまとめり……作品の導入部分的まとめり。この小説の「時代」をしっかりと捉える。(昭和三十年代頃)

▼時代を読む

昭和三十年代…町の郵便局から赤いスクーター／東京から速達／「油とソースを買っておけ。」(→油とソースが常備されていない生活)／鯖のフライ／「えびフライ」を知らない一家⁹⁾

平成 28 年版にはわずかに変化する。

▼第一のまとめり…作品の導入部分。この小説の「時代」をしっかりと捉える。(昭和三十年代頃)

▼時代を読む…昭和三十年代＝えびフライの認知度／囲炉裏／東京から速達／夜行／「油とソースを買っておけ。」(→油とソースが常備されていない生活)¹⁰⁾

令和 3 年版は単語が省かれた。

▼場面 1 …作品の導入部分。この作品の時代背景や設定を捉えさせる。時代背景…えびフライの認知度の低さ、油とソースが常備されていない生活など。舞台は、昭和三十年代前後の東北地方の山村と思われる。設定…盆行事や出稼ぎの設定は、本文以外の資料なども使って説明するようにしたい¹¹⁾。

昭和 30 年代であることの根拠は曖昧である。

何より、油とソースが常備されていない生活、は果たしてそうだろうか。切れていたら困るだろう、程度の話ではないだろうか。昭和 37 年 7 月から 8 月にかけて読売新聞に掲載された「きょうのお料理」42 回のうち、油で

揚げる料理は5回登場している。

唯一、平成18年の『指導事例集』では異なる解釈がなされている。「教師の働きかけ」では以下のように書かれている。

- 3 時代や、物語の舞台についてわかる部分を挙げてください。
《時代》
昭和四十年代前後
《物語の舞台》
東北地方北部（青森県の南部か？）

これに対する「生徒の反応・評価など」は以下の通りである。

- 3 方言が県内のものと似ているため、予想をつけやすかったようだ。
教師の補助発言で、なんとなく時代をつかんだ生徒もいた¹²⁾。

ここには根拠が一切示されていない。生徒の反応例にもあるように、「なんとなく」である。

教師用指導書では「東京の上野駅から近くの町の駅までは、夜行でおよそ八時間」という一節の横に、平成28年以降このような注意が書き加えられた。

▼東京からの移動時間、移動距離¹³⁾

何に乗ったというヒントはない。そろそろ「夜行」にも注釈が必要になるだろう。平成27年（2015年）に上野東京ラインが開業し¹⁴⁾、上野を起点とする列車が減少した。

四

先行研究では、それぞれの「読み方」は置いておき、時代解釈だけを見ておく。

丸山義昭「小説「盆土産」（三浦哲郎）——光村図書・中学校二年」科学的

『読み』の授業研究会（編）『国語授業の改革 5 国語科 小学校・中学校新教材の徹底研究と授業づくり』学文社、2005、69～76 ページ

昭和 30 年代とし、「えびフライ」を知らないこと、「町の郵便局から赤いスクーターがやって」くること、「東京から速達」での連絡、「油とソースを買っておけ」から常備されていないこと、「給食」があり「鯖のフライが出る」ことを前半から、後半からはバスの車掌の存在、盆の入りを気にする旧来の道德観を挙げている（70 ページ）。

前半部分の指摘は 2012 年版教師用指導書と同じである。こうした背景の説明は学習指導書にはないことから、この解釈が教師用指導書のベースになったと思われる。

加藤郁夫「「盆土産」（三浦哲郎）を読む—二層に重なる物語」月刊国語教育、2006 年 7 月号、第 26 巻第 5 号、62～65 ページ

1960 年代初め頃とし、加ト吉沿革、ドライアイスが未知の存在、長期の出稼ぎ、冷蔵庫の普及を挙げている（62 ページ；沿革については 64 ページ）。

三村孝志「三浦哲郎「盆土産」論」新大國語、第 33 号、2010、13～24 ページ

時代設定については明確な提示はされていない。しかし、「ジャッコ釣り」の場面が他の作品にも描写されていること、昭和 36 年の農業基本法の存在が指摘されている（13～14 ページ）。えびフライは昭和 37 年の加ト吉沿革にとどまる（15 ページ）

昌子佳広「文学教材「盆土産」（三浦哲郎）の教材研究—「語り」の問題とその教材性—」茨城大学教育学部紀要（教育科学）、第 60 号、2011、1～20 ページ

昭和 30 年代後半とし、えびフライの存在を知らないこと、加ト吉沿革、高度経済成長期の出稼ぎを挙げている（2～3 ページ）。

野中潤「教材としての「盆土産」（三浦哲郎）」国文学論考、第 53 号、2017、75～84 ページ

昭和 39 年あたりとし、出稼ぎ、加ト吉沿革、喜作が着ている派手な色の T シャツを挙げている (77 ページ)。

「盆土産」を教材として大学生に調べ学習を行わせたところ、母袋子橋を見つけたことを記録している (83～84 ページ)。他にも「上野から鉄道での所要時間と 1960 年代当時のダイヤを調べたグループ」があったという (83 ページ)。この調査の結果は書かれていない。

いずれの論考についても問題を抱えている。昭和 30 年代を舞台とすると、上野駅から 8 時間では青森県には到着できない。

3. 地理的な舞台背景

「学習指導書」では地域を絞り込むことを避けているが、発音の解説から場所を「東北地方の山村」から絞ることが可能である。

発音がむつかしい これは、「えび」を「えんび」と発音してしまうことを指している¹⁵⁾。

といたうえで、地域を特定し得るヒントとなる引用を続けている。引用部の原文は以下の通りである。

北奥羽では語中や語末の本来の濁音は、これを発音する場合に、その前の音節の母韻が鼻母韻となって (母韻が鼻音も帯びる)、一種特異な音となる。ガ行、ザ行、ダ行、バ行のすべてにあらわれる。

莫塵ゴンザ [gōza] 肌ハンダ [hāda] 鍋ナンベ [nābe]¹⁶⁾

六

北奥羽とは、青森、秋田の両県全部と、岩手県の三分の二以上を占める旧南部領、山形県庄内地方と新潟県の北越地方を指すという¹⁷⁾。

また、青森に限れば、ダ行、ザ行、バ行の音節が鼻濁音化し、エビのある

バ行については「壁」がカンベと発音されるとあり¹⁸⁾、青森説を補強するに十分だろう。その発音は室町時代までは中央でも行なわれていた¹⁹⁾という。

冒頭に挙げた条件と、以上のことを踏まえ、八戸で検討を進める。

4. 時刻表からの検討

ここからは時刻表を通じて時代背景を検討する。

昭和30年代説の上限である昭和39年(1964年)年は高度経済成長のシンボルでもある新幹線開業の年であり、東京オリンピックが開催されている。冷凍エビフライも目新しい存在であることは間違いない。

しかし、この年には、八戸駅に夜行列車が来ていない。それだけではなく、八戸駅は東北本線ではなく、八戸線の駅である。

これには理由がある。昭和46年2月1日に八戸駅が本八戸駅に改称し、4月1日から尻内(しりうち)駅が八戸駅に改称したことから²⁰⁾、八戸駅を指す駅が違っていたためである。駅の開業は尻内の方が早く、機関庫が設置された拠点駅であった。八戸が新産業都市に指定され、市街地が広がるとともに、尻内駅を八戸の中心駅にしようという動きが起こったことによるものだ²¹⁾。

そこで尻内駅を基準に調べてみると、昭和39年は昼行で最も早い気動車特急「はつかり」で9時間、夜行は最も早い客車特急「はくつる」で10時間かかっている。

国鉄が大型ダイヤ改正を行ったのは昭和43年10月である。時刻表にはこのような説明が入っている。

[東北・常磐・奥羽・磐越西線]

東北線全線の複線・電化にあわせて、昼行二往復、夜行三往復が増発となり、到着時分を二時間短縮して、八時間三〇分となる。(電車特急は、東北線方面では初の「月光」型寝台電車を使用する)²²⁾

この改正によって、上野―八戸（尻内）8時間という基準に合致する特急列車が設定された。昼行の「はつかり1号（7時間23分）」と夜行の「はくつる（7時間58分）」である。ただ、問題はいずれも電車だということだ。

次の大型ダイヤ改正となる昭和47年3月では8時間という条件を満たす昼行の電車特急列車が増えている。しかし、夜行列車は「はくつる」に限られる。

しかし、場所と時期はもう少し絞ることができる。青森駅までは「はつかり」「はくつる」をもってしても8時間を切ることができないことから、八戸である。そして、夜行列車を使って八戸までを8時間で結ぶことができるのは昭和43年10月以降であることだ。

ただし、客車で8時間ではない。「盆土産」発表の前年である昭和53年の時刻表をもってしても、8時間を可能にしているのは電車に限られている。

すると、「汽車のスチーム」という言葉と齟齬がある。昭和40年代後半とすると、電気機関車の暖房は蒸気ではない。

東北本線の電化は昭和33年4月14日に大宮から宇都宮まで、12月15日に宝積寺まで、昭和34年5月22日に黒磯まで、7月1日に白河まで、昭和35年1月15日に福島まで、昭和36年3月1日に仙台まで、昭和40年10月1日に盛岡まで進み、昭和43年10月に青森まで電化開業し、全線電化となった。昭和30年代であっても、汽車の区間は短くなっていた。特急「はくつる」は昭和40年10月に非電化区間においても蒸気機関車からディーゼル機関車へ変更となっている²⁷⁾。

この点についてはひとまず「新しいものも古い言葉で説明してしまう親」と解釈しておく。家庭用ゲーム機が全てファミコンになるようなものである。

5. 冷凍エビフライの観点から

八

続いて、「六尾」の「車えび」という「大きなえび」の『冷凍食品 えびフライ』を検討する。

1984年（昭和59年）に、加ト吉創業者加藤義和はエビフライの製造時

期を昭和 37 年 10 月と明言している²⁸⁾。

同じ加ト吉の三宅孝夫専務取締役の説明は少々印象が異なる。

……冷凍食品を売るのは私一人でした。商品は当時の赤エビフライを持って行くことから始まったのですが、市販用ということではすでに大手水産会社が昭和三十八、九年に参入していて、ほとんど失敗していた²⁹⁾。

さきに引いたテーブルマークの沿革でも「製造開始」である。市販と書いてはいない。そのため、この二つの話は矛盾しない。

加ト吉が「コック印」というブランドを立ちあげたのが昭和 39 年の秋である。それまではニチレイの下請けだった。業務用の学校給食を主体に販売を始めたという³⁰⁾。なお、「赤海老」はクルマエビ科のエビの一種で、体長は普通 4～8 センチメートルである（「精選版日本国語大辞典」）。昔のエビフライは小さかった。

本格的に市販をはじめたのは昭和 43 年ごろというのは加藤、三宅ともに表現の差ことあれ一致している³¹⁾。

加ト吉と関係があったニチレイの社員であった水澤哲二の話には、大きなエビフライが出てくるものの、時期については後に触れるように、割り引いて読む必要がある。昭和 35、6 年ごろに加ト吉から赤エビフライの話が出たという。そこでニチレイのブランドで売ったところ、消費者団体から衣ばかりというクレームや、社内からも冷食のイメージダウンになるという批判が起きた。そこから、輸入のエビで 6 尾から 7 尾のものを 170 円から 180 円を出したものの、サッパリ売れず、苦肉の策として開いてホワイトクリームのパッターをつけるという工夫をしたものの、さっぱり売れなかった。これは昭和 37 年から 38 年のことだと語っている³²⁾。

この話は明言されている時期よりも、かなり長い期間の話がまとまっていると考えた方がよいだろう。市販に至る前に消費者団体から苦情があるとは思えない。新聞紙上で衣の問題が扱われるのは朝日、読売ともに昭和 52 年（1977 年）である³³⁾。輸入エビを使ったエビフライを大きなエビフライのはじめとして読むことは可能だが、時期が異なっている、もしくはまだ実験

的なものではないだろうか。そうすると入手は難しいはずだ。売れたのならば関わりのある加ト吉側からも「失敗」ではない形で話は出ているはずである。また、苦肉の策としてエビを開いた時点で土産のエビフライとして読むには対象から外れる。

ニチレイのエビフライは昭和30年代後半に販売されていたとしても、あくまで業務用であったはずだ。2022年に刊行された『ニチレイ75年史』の年表には以下のような記述がある。

1968（昭和43年） 4. 一 家庭用冷凍食品で初めてエビフライ・メンチカツ・コーンコロケ・チャーシューメンを発売³⁴⁾

証言が中心となるため、さらに整理をする必要があるものの、盆土産のエビフライが昭和37年と考えるには早いことは間違いない。

市販用の失敗は冷蔵庫がないという時代であったためであるという³⁵⁾。冷蔵庫の普及率は昭和35年の10.1%から38年の39.1%まで毎年10%ずつ増加していたが、調査方法の変更により39年は足踏みとなり、40年の51.4%から45年の89.1%に至るまで10%弱の伸びを示している³⁶⁾。

新聞記事で観測できる範囲では昭和38年に冷蔵庫に冷凍装置がついたという記載がみられる³⁷⁾。同年5月の東芝の広告では1ドアの冷蔵庫内上段に「フリージングボックス」設けられている³⁸⁾。また、第一号かは明らかではないが、昭和44年10月に三洋が二ドア方式の冷蔵庫を発表している³⁹⁾。

昭和43年の段階で冷凍食品の売り上げは前年比50%の伸びを示していた。昭和44年には大手水産会社6社、大手乳業メーカー3社、大手電気メーカー7社、会員106社の冷凍空調工業会など20社1団体が参加し、既存の冷凍食品普及協会、冷凍魚協会を吸収する形で日本冷凍食品協会が設立されている。消費者向けのPR、自主規格の制定、流通面では冷凍庫の協同化を検討していた⁴⁰⁾。

三宅のインタビューには、サイズの面でも条件が一致する話が出てくる。少し長いですが、引用する。

東京の時代にソフトエビフライ、大エビフライを作ったのですが、当時は冷凍食品の売値は百二十円だった。一般の冷凍食品の売値がそうだった。そんな時に大エビフライを二百六十円で、ソフトエビフライを二百四十円を出したのです。その時に云われましたよ。いま冷凍食品の業界は価格が百二十円でないと売れない。それを二百四十円、二百六十円を出すのは間違いじゃないかと。まして当時の赤エビフライは二十二尾で百二十円。それが六尾で二百六十円を出しては売れる筈がない、と云われましたね。だから、東京地区では赤エビフライの販売をストップしました。その中止した赤エビフライの売場に大エビフライとソフトエビフライを置いたのです。それで初めてエビフライの本格化といえるものが出てきた。エビフライの革命的なことでしたね。これで加ト吉のエビフライの市場が確立できた。その時、これが本当のエビフライだというものが売れなければこれから冷凍食品というものはありませんと思った。それが四十六年頃だったと思います。自分にとっても加ト吉にとっても大勝負だったと思いますが内心は大へんなものがありましたよ⁴¹⁾。

「六尾」というところまで合致していることから、これだろう。大きなサイズのエビフライという条件に合致するには昭和46年以降でないといけない。業務用として流通していたものが上野駅周辺で小売されていた可能性も捨てきれないが、父親がそれを把握できていたかは疑問がある。

この時期にもう一社、エスケー食品（現在廃業）が大型エビフライの販売に着手している。水産卸業の菅亀の一事業部として昭和45年11月に創業し、まもなく生パン粉を使って丸エビフライを業界で初めて導入したという。創業からまもなくという表現にとどまるため、早くても昭和45年の末、46年に入ったあたりではないだろうか。東京営業所の開設は昭和47年であり、首都圏の量販店対応を開始した。それより以前のエビフライというのは「低価格やボリュームを追求する物が多く、従って小型エビや開きが中心であった」ということから⁴²⁾、やはりエビフライ視点では盆の時期が昭和46年以降でないといけない。

埼玉県中小企業総合指導書が昭和46年6月から7月にかけて調査を行い、昭和47年3月にまとめた報告書のなかに、冷凍食品の普及についてまとめられている。「よく買っている」は5.2%、「ときどき買っている」は47.2%と、約半数にとどまり、カッコ付きで「試用試食の段階かと思われる」としている。また、「知らない」という回答も0.3%ある⁴³⁾。

新聞にエビフライという言葉が登場するのは戦前と昭和40年代の後半からである。朝日、読売、毎日のデータベースを「エビフライ」で検索すると、昭和30年代には読売の駅弁紹介の一件に限られる。各紙検索の方法が違うことから検索結果の数はかなり異なり、抜けがある可能性は否定できないが、もう少し後の時代までエビフライの存在を新聞活字で知る可能性は少ないとみてよいだろう。3紙の合計回数を昭和40年代後半に絞ると、45年1回、46年1回、47年0回、48年3回、49年2回とわずかに登場するようになる。データベースがない地方紙は調査していないものの、全国紙を超える充実したエビフライ情報が掲載されていたとは考えにくい。知らないという筋も場所によってはおかしくならない。

6. 帰省輸送の観点から

「今年の盆には帰れぬだろうと話していた」父親は、上野駅でスムーズに乗車できたのだろうか。盆と年末という帰省シーズンの駅の様子は現在とあまりにもイメージがかけ離れている。

昭和39年ごろの話として『上野駅100年史』の中で触れられているように、帰省時の混雑は、もはや駅構内で済む話ではなかった。

旧盆の8月11、12、13の3日間は、さすがに上野駅は混雑した。10日から13日までは上野駅公園口の東京文化会館の横に大テントを張り、この中で列車待ちの人が並んだ⁴⁴⁾。

この年は「混雑整理用ワッペン」を12万8千枚配り、お盆には高架線ホー

ムから地平ホームへの乗換え通路の使用禁止という措置を取っている⁴⁵⁾。昭和48年の記事の説明によると、ワッペンとは指定席の乗車券を持っていない乗客に向けたものである。何種類かの形が用意され、発車時刻と列車名、番号が記してあり、この番号の順番で改札するというものだ。割り込みを防ぐことができ、途中で列から離れても元の位置に戻ることが可能になった。駅の側でもどの順番までは座れるかを把握できるという。昭和48年の取材段階で23時30分であれば19時ごろから配布するということだが、昭和48年までそれが必要な程度に混雑していた⁴⁶⁾。

昭和45年でも乗れる乗れないではなく、場所によっては2晩徹夜しても切符が買えなかったという話が出ている。これは「みどりの窓口」が少ないことに起因することから、上野駅との関係は薄いかもしい⁴⁷⁾。しかし、切符を購入できないという問題が存在することは昭和46年の指定券申し込み状況にも見ることができ、年間平均でも申し込みに対して謝絶率（つまり買えない）が23%、年末最高日の12月28日は32%にのぼっている。また、12月30日の東北本線（大宮—小山）で最も混雑した特急、急行の乗車率は特急で318%、急行で300%であった⁴⁸⁾。夜行はそこまででもないとしても、相当な混雑であったことは想像に難くない。

そのような帰省の状況にあって、唯一ともいえる可能性は昭和47年のお盆である10日から13日まで上野、東京、新宿駅に設けられた、国鉄初となる特急券キャンセル待ちコーナーの存在である⁴⁹⁾。これは昭和50年の盆には取りやめとなっている⁵⁰⁾。

キャンセル待ちコーナーにおける販売対象は上野発の長距離特急券とB寝台券、新宿発の特急「あずさ」の特急券と急行「アルプス」の座席指定券（グリーン車を除く）、東京発の山陽・山陰・九州方面行夜行特急のB寝台券など⁵¹⁾93本で、1日計500枚ずつキャンセル分を発売した⁵²⁾。販売場所は上野駅が「みどりの窓口20・21番窓口」、東京駅が「同17・18番」新宿は東口「同1番」とし⁵³⁾、日付の対象は11日から14日までであり、乗車前日の正午から午後4時まで販売した⁵⁴⁾。販売開始の正午前には100人の列ができていたという⁵⁵⁾。このキャンセル待ちコーナーの存在は時刻表に掲載されていない。また、河北新報、東奥日報では報じられていない。駅および車内で

の掲示のような限られた範囲でしか知らされていなければ、偶然手に入れられる可能性もないとは言えない。

キャンセル待ちコーナーのできた昭和47年に切符を手にしたとしても問題は残る。ドライアイスを大量に持って乗れるレベルであったかというものだ。

昭和47年8月11日の夜は臨時も含めて軒並み200%の乗車率であった⁵⁶⁾。昭和48年の8月11日は11日としては過去最高の混雑となり⁵⁷⁾、盆の前という条件を考えると47年のほうがまだ可能性がある。昭和49年の8月3日の急行列車乗車整理券販売日には約70人が徹夜し、午前10時の発売開始時刻には約1000人が並んだという⁵⁸⁾ことで、混雑に変わりはない。

このような混み方ではドライアイスの入った袋を抱えておくのは難しいだろう。自分とはもかくとして、他人を巻き込む可能性がある。

この時点で昭和47年としても、全席指定の列車に限られるとみるべきだろう。ただし、キャンセル待ちコーナーで「はくつる」の特急券が販売されたかまでは分からない。

7. その他の単語からの検討

その他の時代を推定し得る単語もまた、昭和40年代後半を補強するに足るものである。

まず出稼ぎについてである。厚生労働省のパンフレットによると、ピークは昭和47年度の約54万9千人である⁵⁹⁾。また、青森県によるとピークは昭和49年度の8万0486人である⁶⁰⁾。東京オリンピック(昭和39年)の周辺がピークではない。

隣の喜作は「派手な色の横縞のTシャツ」を着ていた。Tシャツが日本のファッション史に登場するのは、昭和23年に三越のファッションショーを日本繊維新聞が取り上げた記事だという⁶¹⁾。昭和30年前後にはジェームス・ディーンや太陽族という象徴的意味をもつ存在であるものの、Tシャツのポピュラーな流行をもたらしたのは昭和41年ごろから登場したヒッピーだと

いう⁶²⁾。

昭和 41 年の新聞ではそれでも「他人に見せない服」という見出しに「さて、われわれが着用している下着の T シャツも⁶³⁾」という扱いである。まだ下着なのである。

朝日新聞に見出しとして T シャツが登場するのは昭和 48 年になってからのことだ。

デパートで T シャツが本格的なブームとなったのは昭和 47 年あたりであり、デパート側が昭和 48 年の記事に寄せたコメントは「あくまでもはだ着ですから、3 年ほど前に出た T シャツは、無地のものがほとんどでした⁶⁴⁾」というものである。

つまり、隣の喜作が着ていた「真新しい、派手な色の横縞の T シャツ」もまた、昭和 47 年ごろでないと成立しない。

バスの車掌については昭和 49 年度の統計がある。全国の乗合バス事業者 320 社を集計した結果、乗車密度 5 人未満の系統におけるワンマン化率は 57.9%、5 人以上 10 人未満は 55.3%、10 人以上 15 人未満は 62.7%となっており、全体でも 64.1%である⁶⁵⁾。このことから、昭和 49 年でも車掌がいる路線は少なくなかったといえる。

なお、母袋子橋のある是川地区を走る是川団地線⁶⁶⁾を設定している八戸市営バスは、昭和 47 年の事業規模として運転士 248 名、車掌 159 名としており⁶⁷⁾、同線のワンマン化は昭和 49 年 7 月 18 日からである⁶⁸⁾。八戸市営バスの完全なワンマン化は昭和 57 年 7 月である⁶⁹⁾。また、南部バスでは是川より先に「母袋子」というバス停を以前に設定していたが⁷⁰⁾、昭和期の運行、運用状況を示す資料は見当たらない。

8. 解決できなかった問題

解決ができていない問題が 2 点残っている。

速達郵便は昭和 23 年 1 月 1 日施行の郵便法 60 条によると、配達受持郵便局から陸路 4 キロメートル以内の場所が速達配達区域とされていた⁷¹⁾。

昭和42年から6キロメートル、昭和46年には8キロメートルと拡大されたが、これは配達受持郵便局から4キロメートルを超える場所に大規模な団地が建設されるなど、郵便需要の高い地域が生まれたことに対応するためである。昭和47年度末では全国の世帯の90%にあたる2800万世帯が速達配達区域に含まれるというものの⁷²⁾、「駅までバスで一時間」の家が含まれていたかははっきりしない。

ドライアイスの分量も問題がある。「土産の紙袋」を空けると「砂糖菓子のような塊が大小合わせて十個ほどもビニール袋に入っていたのだという。「ビニール袋にどっさりもらっ」たドライアイスはどれほど必要であったのだろうか。

「袋の底から平べったい箱を取り出してみて」というので、紙袋の底は平らでなくてはいけない。手提げ部分はあつただろう。市販の手提げ紙袋では「大きなえびが、六尾並んでいる」という条件に対してマチが足りない。そこで、260×100×240という一般的なサイズで、必要量の計算式に代入すると、約8キロは必要である⁷³⁾。これでは袋に入りきらず、貰える分量ではない。「鮮度があやしくならない」限度により、もう少し現実的な数字になることも考えられるものの、それでも相当な量が必要だと考えられる。

9. まとめ

「盆土産」は、言うまでもなくフィクションである。こうした検討によっても確実な答えというものはない。

年代についてはエビフライの話が優先するだろう。昭和46年以降になる。

30年代を象徴する言葉として取り上げられた「速達」「囲炉裏」のような物との整合性はあまり考慮しなくてもよいはずだ。全ての物が時代とともに全国一律で入れかわることはない。

乗ってきた列車については「八時間」をそのまま受け止めれば、特急「はくつる」一択である。電車特急で全席寝台であり、冷房もあり、料金もそれ相応にかかる。昭和47年3月の時刻表によると特急券が1200円、電車の

B寝台料金は上中段が1300円で、下段は1600円。急行料金300円と比べると差額はかなりのものになる。

それでも言葉の通りに受け取るならば、父親はエビフライのために八戸まで電車特急を使ったと読むべきだろう。帰りは何でもよい。何より上り「はくつる」は八戸を通過する。8時間では行けないが、翌朝に到着して都心の現場であれば間に合うであろう急行は何本かある。上りの混雑は15日から20日にかけて⁷⁴⁾であることから、切符も手に入りやすいだろう。八戸には「みどりの窓口」がある。

キャンセル待ちコーナーのある昭和47年から49年のうち、48年は8月11日の混雑の面から対象外とみる。49年には新聞にエビフライが登場する回数がわずかに増えており、この面で問題があるだろう。

最終的に全ての条件を満たす話はこのようになる。

昭和47年の8月9日か10日に1日半の休みが取れることが分かった父親は、10日に上野駅のキャンセル待ちコーナーで運よく特急「はくつる」の指定券を入手し、家族に速達を出し、11日の夕方に冷凍エビフライを買い、大量のドライアイスに分けてもらって上野駅から寝台電車の特急に乗車した。というものだ。

切符の入手と速達を出すまでの順番は異なるかもしれない。しかしその日付は変わらない。

父親の買ってきたえびフライは、「殺生はいけない」はずの翌朝に、そばのだしとなる雑魚を釣りに行こうと考えさせるに十分な味であった。それでよいはずだ。

帰省の列車に乗ることが実は最も難しかった、ということが分かるとこの話の軸は、条件を全て満たして帰省できた父親の奇跡という一面も帯びる。しかし、一方ではその条件を満たすための苦勞を表に出さず、子供が満足するさまを見る父親の愛情という点では従来の通りの読みがむしろ強められるはずである。時代背景が従来の昭和30年代ではなく昭和40年代後半になったからといって、読み方が変わることはない。

イメージのうえでの昭和30年代は昭和40年代とも地続きである。それとともに昭和40年代を昭和30年代と解釈している可能性があることは、

分野を問わず時代背景を検討するうえで意識する必要がある。

註

- 1) 光村図書 教育クロニクル <http://www.mitsumura-tosho.co.jp/chronicle/index.html> (2022年10月25日確認)
- 2) 日本近代文学館、小田切進(編)『日本近代文学大辞典 第三巻』講談社、1977、272ページ
- 3) 青森県「つながれ青森の地域力」青森県、2014、17ページ <http://www.pref.aomori.lg.jp/kensei/seisaku/jireishuu.html> (2022年10月26日確認)
- 4) 「会社沿革」テーブルマーク <http://www.tablemark.co.jp/corp/history.html> (2022年10月25日確認)
- 5) 教科書図書館の所蔵状況による。
- 6) 『国語 学習指導書2上』光村図書出版、1987、176ページ。および1990、154ページ
- 7) 『中学校国語学習指導書2上』光村図書出版、2006、267ページ。2012、291ページ。2016、297ページ。2021、266ページ
- 8) 『中学校国語学習指導書2上』光村図書出版、2012、293ページ。2016、299ページ。2021、267ページ。2006、268ページに限り「山村であると思われる」となっている。
- 9) 『中学校国語教師用指導書2』光村図書出版、2012、95～96ページ
- 10) 『中学校国語教師用指導書2』光村図書出版、2016、93ページ
- 11) 『中学校国語教師用指導書2』光村図書出版、2021、93ページ
- 12) 「働きかけ」とともに『中学校国語 指導事例集2』光村図書出版、2006、125ページ
- 13) 『中学校国語教師用指導書2』光村図書出版、2016、93ページ
- 14) 「上野東京ライン」開業により、南北の大動脈が動き出します」J R 東日本、2014 <https://www.jreast.co.jp/press/2014/20141022.pdf> (2022年11月6日確認)
- 15) 『中学校国語学習指導書2上』光村図書出版、2016、303ページ

- 16) 北条忠雄「東北方言の概説」『講座方言学 4 —北海道・東北地方の方言—』国書刊行会、1982、162 ページ。『中学校国語学習指導書 2 上』光村図書出版、2016、303 ページでは一部変更のうえ引用している
- 17) 北条忠雄、前掲、157 ページ
- 18) 此島正年「青森県の方言」『講座方言学 4 —北海道・東北地方の方言—』国書刊行会、1982、227 ページ
- 19) 同上、228 ページ
- 20) 交通協力会出版部（編）『交通年鑑 昭和 47 年版』交通協力会、1972、3、9 ページ
- 21) 宮脇俊三、原田勝正（編集委員）「国鉄全線各駅停車 2 東北 530 駅」小学館、1983、77 ページ
- 22) 「時刻表」昭和 43 年 10 月号、第 44 卷 10 号、みどりの 8 ページ
- 23) ただし、昭和 47 年 10 月の段階で上野と青森を結ぶ客車急行「八甲田」を上野から黒磯まで牽引する E F 5 8 形は、もとは蒸気暖房として製造された。同形式は昭和 45 年から電気暖房化工事が行われているものの、運転士の述懐によれば昭和 57 年でも荷物列車を牽引する E F 5 8 は蒸気暖房である。また、形態分類表では昭和 55 年前後の廃車まで未改造のみであるものもあり、わずかに可能性は残る。赤城隼人「乗務日誌の回想記」『鉄道名車モデル&プロフィール E F 5 8』ネコ・パブリッシング、2009、17 ページ、および RMM「E F 5 8 形態分類表」同書 35～37 ページ、「八甲田」については『昭和 47 年 10 月 2 日優等客車列車編成順序表（特急・急行列車）』日本国有鉄道旅客局、運転局、1972、50～51 ページ
- 24) 『首都圏線別略史 55・12』日本国有鉄道首都圏本部、1980、70 ページ
- 25) 交通協力会出版部（編）『昭和 41 年版 交通年鑑』交通協力会、1966、218 ページ
- 26) 交通協力会出版部（編）『昭和 44 年版 交通年鑑』交通協力会、1969、261 ページ
- 27) 佐藤正樹（編）『国鉄特急編成史 機関車・客車篇』コウサイクリエイツ、1999、付属 CD-ROM

- 28) 加藤義和「冷凍食品の製造・販売に地の利を生かす——健康をテーマに食文化を想像——」証券アナリストジャーナル、1984年10月号、第22巻第10号、52ページ
- 29) 『冷食事始 証言・昭和の冷凍食品』冷凍食品新聞社、1989、218ページ
- 30) 同上、218ページ
- 31) 加藤「昭和四十三、四年頃だったか中村さんが灘生協を通じて市販用をやるということで、いよいよ本格的にエビフライに力を入れた」同上、157ページ。三宅「……四十三年頃で加ト吉が市販用に入った、というより業界が本格的に市販用に入った時代といえるだろうと思いますよ」同上、219ページ
- 32) 同上、166～167ページ
- 33) 朝日新聞 1977年1月19日13版15面、読売新聞 1977年5月12日都内版12面
- 34) ニチレイ（編）『ニチレイ75年史』ニチレイ、2022、258ページ
<https://www.nichirei.co.jp/corpo/outline/history.html>（2022年10月28日確認）
- 35) 前掲『冷食事始』、218ページ
- 36) 内閣府「主要耐久消費財等の普及率（平成16年（2004年）3月で調査終了した品目）」<https://www.esri.cao.go.jp/jp/stat/shouhi/shouhi.html>（2022年11月3日確認）
- 37) 読売新聞 1963年3月8日14版4面
- 38) 読売新聞 1963年5月27日夕刊4版6面
- 39) 日本経済新聞 1969年10月19日11版6面
- 40) 日本経済新聞 1969年6月10日11版6面
- 41) 前掲『冷食事始』、224～225ページ。ソフトエビフライは生パン粉を使い、バターを改良したものを指す。同上、157ページ
- 42) 『わが社の冷食事始 日本の冷凍食品産業・企業編』冷凍食品新聞社、1989、36ページ
- 43) 『埼玉県の消費者の購買行動（埼玉県消費性向調査報告書）』埼玉県中小企業総合指導所、1972、14ページ

- 44) 弘済出版社（制作）『上野駅 100 年史』日本国有鉄道上野駅、1983、90 ページ
- 45) 同上、90 ページ
- 46) 編集部「上野駅におけるワッペン作戦の実態」品質管理、1973 年 8 月号、第 24 巻第 8 号、306 号、78 ～ 81 ページ
- 47) 「座談会 Y T M 会員は語る」国鉄線、1970 年 12 月号、第 25 巻第 12 号、17 ページ
- 48) 日本国有鉄道監査委員会（編）『日本国有鉄道監査報告書 昭和 46 年度』日本国有鉄道監査委員会、1972、32 ～ 33 ページ
- 49) 交通協力会出版部（編）『昭和 48 年版 交通年鑑』交通協力会、1973、26 ページ
- 50) 「夏輸送をふり返って北から南から」国鉄線、1975 年 10 月号、第 30 巻第 10 号、13 ページ
- 51) 朝日新聞 1972 年 8 月 9 日夕刊 3 版 8 面
- 52) 読売新聞 1972 年 8 月 10 日夕刊 4 版 9 面
- 53) 交通新聞 1972 年 8 月 9 日 2 面
- 54) 朝日新聞 1972 年 8 月 9 日夕刊 3 版 8 面
- 55) 読売新聞 1972 年 8 月 10 日夕刊 4 版 9 面
- 56) 読売新聞 1972 年 8 月 12 日 14 版 15 面
- 57) 読売新聞 1973 年 8 月 12 日 14 版 19 面
- 58) 朝日新聞 1974 年 8 月 3 日夕刊 3 版 9 面
- 59) 厚生労働省「平成 23 年度出稼労働者パンフレット」厚生労働省、2011 <http://www.mhlw.go.jp/bunya/koyou/other45/>（2022 年 10 月 27 日確認）
- 60) 「出稼労働者の状況」 http://www.pref.aomori.lg.jp/soshiki/shoko/roseinoryoku/files/3-7_H27roudoukeizai.pdf 33 ページ、青森県「平成 27 年度 青森県の労働経済統計について」 http://www.pref.aomori.lg.jp/sangyo/job/H27_roudoukeizai.html（2022 年 10 月 27 日確認）
- 61) 日本繊維新聞 1948 年 11 月 23 日 3 面を指すと考えられる
- 62) 能澤慧子（監）、野中祐（文）「世界が見えてくる身近なもののはじまり

- 第5巻 ジーンズとTシャツ」PHP研究所、2000、16～17ページ
- 63) 読売新聞 1966年2月9日9版8面
 - 64) 朝日新聞 1973年6月22日11版15面
 - 65) 永井隆男「乗合バス事業の現状と地方バス補助制度」運輸と経済、1976年4月号、第36巻第4号、36ページ
 - 66) 是川団地線は本八戸駅を起点とするため、八戸駅を経由しない。時刻表によると八戸駅で「はくつる」到着6分後に本八戸に向かう八戸線が発車し、本八戸までの所要時間は9分である。しかし、夜行が停車する駅からバスに乗り換えるという条件には合致しない。
 - 67) 『市営バス50年のあゆみ』八戸市交通部、1982、20ページ
 - 68) 同上、24ページ
 - 69) 八戸市交通部管理課（編）『八戸市営バス60周年記念誌』八戸市交通部、1993、89ページ
 - 70) 『南部バス路線図 平成26年4月1日現在』<https://web.archive.org/web/20140801082728/http://www.nanubus.co.jp/images/routebus/route/zensen2014.pdf> (Wayback Machine 2015年2月9日付 2023年1月9日確認)
 - 71) 施行日は第86条による。通信省（編）『通信講習所生徒用新郵便法令集』通信教育振興會、1948、17、24ページ。現在でも「交通困難地・速達取扱地域外一覧」が公開されている <https://www.post.japanpost.jp/about/yakkan/1-7.pdf> (2022年10月30日確認)
 - 72) 『通信白書 昭和48年版』総務省、1973、109～110ページ <https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/s48/pdf/index.html> (2022年10月30日確認)
 - 73) 保冷箱の内壁面積 (m²) × 輸送時間 × 温度差 (外気温 - 保冷温度) × 熱貫流率 / 150 で計算した。内壁面積は約0.35m² (上を閉じると三角形になるが、補充をしたことを考えると密閉とは考えにくいいため、大体の数字とした)、輸送時間20時間、温度差は25度から冷凍の-10度で35度、熱貫流率は障子の4.8に対し、5と仮定した。氷販売店 (弥生産業) <https://shop.ko-ri.com/p/00003> (2022年11月1日確

認)、熱貫流率は「住宅の暖房設計 (II) —住宅の保温設計—」建築雑誌、
1955年2月号、第819号、56ページ

74) 河北新報 1972年8月11日 12版 14面