

# 映画「特急三百哩」(1928)の復元

太田米男

## まぼろしの鉄道映画

同じジャンルの映画を集めれば、当然一つの映画史ができる。列車を使った映画や鉄道員、駅を舞台にした映画群を羅列するだけでも、あまりにも多くの傑作や名作が揃い、鉄道映画という一つの映画史が形成できる。

サイレント時代の傑作『鉄路の白薔薇』(1923、アベル・ガンス)、フランス・レジスタンス映画『鉄路の斗い』(1945、ルネ・クレマン)、イタリア・ネオリアリズムの旗手ピットリオ・デ・シーカの『終着駅』(1953)、ピエトロ・ジェルミの『鉄道員』(1956)、別れの名シーンとなった『旅情』(1955、デビッド・リーン)や『ひまわり』(1970、デ・シーカ)、『オリент特急殺人事件』(1974、シドニー・ルメット)、『大陸横断超特急』(1976、アーサー・ヒラー)、黒澤明原作の『暴走機関車』(1985、アンドレイ・コンチャロフスキー)など。日本映画でも、『点と線』(1958、小林恒夫)、『家族』(1970、山田洋次)、『新幹線大爆破』(1975、佐藤純弥)、『鉄道員(ぽっぽや)』(1999、降旗康男)など。ドキュメンタリーでは『素晴らしき蒸気機関車』(1970、高林陽一)があり、アニメでは『銀河鉄道999』(1979、りんたろう)など……。思いつくままに列挙しても、スリラー、サスペンス、喜劇、ラブストーリー、パニックものにも事欠かない。さらに鉄道映画の系譜をさかのぼれば、エドウィン・S・ポーターの『大列車強盗』(1903)やリュミエールのラ・シオタ駅の『列車の到着』(1895)にまで辿り着く。

映画の初期から鉄道や列車の映画が数多く作られたのには、もちろんそのスペクタクル性にある。背景が

流れ、躍動しながら、画面いっぱいに向かって来る機関車の映像は、観客の心をときめかせ、感情を昂揚させ、ドラマのクライマックスへと向わせる一種のカタルシスの役割を持っている。サスペンスや感情の昂揚を高める手法としては、最も効果的で、映像の本質にも迫る劇的効果が、動きある画面には生まれる。特に、蒸気機関車は、黒光りした容姿と白い蒸気、もくもくを煙を吐き上げ、力強く疾走する躍動感は、正にその姿だけでも、俳優の演技以上に猛々しく雄弁であり、映画の花形となり、スターであり得た。

キネマから映画へ、日本のモダニズムの時代、大正期から昭和10年代は、鉄道と蒸気機関車の発展期とも迎合する。映画『特急三百哩』は、当時の鉄道省が全面的に協力監修し、我が国最初の本格的な鉄道映画として製作されている。蒸気機関車が、最も盛んであった時代、鉄道員が最も憧れの英雄であった時代は、また映画の黄金時代でもあった。力強く、優美で、澁刺とし、魅惑的でもあった勇姿が、画面いっぱいに溢れる『特急三百哩』は、映画ファンだけでなく、鉄道ファンの多くを熱狂させた筈である。当然鉄道映画の系譜の中に加えられるべき映画の一本であることは間違いない。

映画ファンだけでなく、きっと鉄道ファンをも熱狂させたであろう『特急三百哩』でありながら、監督やスタッフたちの名前と共に、何時の間にか映画史の中から消え落ち、不思議にもまぼろしの映画になっていた。

## 日本映画第一次黄金時代

大正12(1923)年の関東大震災によって、東京の映画界は壊滅状態にあった。最も大きな会社であった日

活（日本活動写真株式会社）も、向島撮影所を閉鎖し、その主力を京都に集結させた。大將軍の撮影所は、旧劇と新派の二派に分けられ、東京のスタッフは、当座間借りする形での製作を余儀なくされ、弥が上にもライバル意識を持つことになる。同じ敷地内での東西の映画人の交流は、互いに張り合い切磋琢磨して、共に良質の映画を産出させる土壌を作った。昭和3年に、太秦多藪町に撮影所が建設されると、旧劇は時代劇部、新派は現代劇部と呼ばれるようになり、量産体制を確立させた。

時代劇部は、池田富保らの巨匠に混じり、新進気鋭の伊藤大輔たちが頭角を現し、現代劇部からは、村田実たちのベテランに混じって、溝口健二、内田吐夢など、若手監督たちが活躍をはじめ。当然、古色蒼然とした時代劇にも新風が巻き起こり、新しい時代の新しいタイプの剣戟映画が生まれた。昭和元年に、伊藤大輔が『長恨』を撮り、一躍スター監督に踊り出る。その翌年『忠次旅日記』三部曲は、スターたちの時代から監督の時代でもあることを印象付け、時代劇映画、ちゃんばら映画の全盛期を形作った。この大正末から昭和10年代が京都映画の黄金期であり、日本映画の第一次黄金期に位置付けられる。その中核にあったのが、日活京都の撮影所であったことは間違いない。その日活の現代劇部で、一翼を担う監督の一人に、三枝源次郎の存在があり、この「特急三百哩」が作られた。

三枝源次郎には、同輩に溝口健二がおり、助監督時代からの仲間である。溝口が刃傷に至る情痴事件で降板した『赫い夕日に照らされて』（1925）を引継ぎ、仕上げたのも、三枝であった。向島の新派悲劇の時代から、日本映画の黄金期、またトーキーへの技術革新への時代に、溝口などの若手監督たちが頭角を現し、三枝も共に歩んだ。

しかし、映画の歴史は、残酷である。戦前の多くの監督たちが、映画の散逸と共に忘れられ、戦後活躍してきた巨匠たちだけが世界的にも脚光を浴びる。世界のミゾグチと謳われる巨匠溝口健二と、映画史から忘れ

られた三枝の運命はあまりにも極端だ。それも皆、先人たちの映画フィルムを保存して来なかったことに原因の一端がある。

一昨年、『千人針』（1937）という映画の一部が、ロシアで発見され、現存する日本映画最古のカラー映画と話題になった。この『千人針』の監督も三枝であり、今回の『特急三百哩』の発見と共に、その存在が俄かに浮上してきた。戦後は、映画から離れ、テレビの世界へと移った。先見性があったとの見方も出来るが、映画史からは消え、映画界からは忘れられた存在となった。今後、この映画の発見を契機に、昭和初頭の映画史の研究対象となる映画監督の一人になることは間違いないだろう。

## 映画『特急三百哩』

映画『特急三百哩』、1928年（昭和3年）日活京都（大將軍）製作。82分（サイレント・スピード18コマ/秒）。主演・島耕二、滝花久子ほか。



1928年（昭和3年）は、日活が撮影所を太秦に移転させるべく量産体制に入った年、最も活気に満ち、三枝にとっても充実した時期の製作である。当時の鉄道省が全面的に協力し、監修を行った日本で最初の本格的な鉄道映画でもある。現存する日本の鉄道映画としては最古のものと思われる。

映画『特急三百哩』は、鉄道員が最も華やかなヒーローであった時代の英雄物語であり、メロドラマでもある。主演は、戦後大映の監督になった島耕二。ヒロインは、後に田坂具隆監督の夫人となる滝花久子である。内田吐夢監督の『喜劇・汗』と同じコンビで、当時本格的な鉄道映画大作として、鳴り物入りで公開している。しかし、この映画のスターは、主役の島耕二でも滝花久子でもなく、明らかに蒸気機関車である。鉄道ファンをうならせる1画面に6台の機関車が行き交うシーンや、すでに存在しない最新鋭の蒸気機関車が次々に現われ、特に鉄道省の初めての後援監修映画であることから、通常では撮影不可能な場所も数多く登場してくる。梅小路機関車庫や京都駅の構内、京阪間での列車の追いかけシーンも圧巻で、鉄道省や当時国鉄の力の入れ方が並大抵でないことが良く判る。

この映画の舞台は、門司機関区。現在のJR西日本が舞台となっている。タイトルの三百哩とは、1200キロ、門司から東京までの距離である。日活京都の製作ということで、京都近辺で撮影され、前述したように、JR西日本の梅小路機関車庫（現・梅小路蒸気機関車館）、京都駅、茨木―吹田間など、あまりにも様変わりした興味深い場所で、現在の風景と比較するのも面白い。

## 監修者・村尾薫

キネマ旬報（1929年2月21日号）に、この映画の監修を行った鉄道省嘱託の村尾薫が、『『特急三百哩』への失望』という文章を載せている。鉄道省が協力した初めての作品であり、大型の機関車を使用し、本線での撮影を許可した意気込みからすれば、当事者として不満が残ったであろうことは理解できる。特に、指摘している場面は、暴走する列車を、新鋭の列車が追う。当然、その前を旅客列車が走っている。そのまま行けば、暴走列車が旅客列車に追突してしまうという危機迫る場面。この3台の列車のカットバック。主人公の森茂（島耕二）が前に行く暴走列車に乗り移り、危機

を防ぐのだが、その表現について、3台の列車を交互に描く。その走る方向などに混乱はなかったかという危惧を示している。撮影場所も、京阪間での風景が平坦であり、スピード感に不満を残したことなど、反省材料も多く、また、停止させた列車から主人公が降りる場面では、先行した旅客列車がすでに止まっており、助けられた乗車客たちに歓迎される。このご都合主義への不満も露にしている。

もちろん、映画の嘘には違いないが、遙か前方に行った旅客列車を映し、戻ってくるまで待つという実際の出来事をたどるのでは、映画の流れが間延びしてしまうという演出上の解釈だが、映画が結構ご都合主義で構成されていることを知り、監修者である村尾は、映画の編集に疑問をもった。実際の鉄道や機関車を熟知しているだけに、そのような映画の嘘が許せなかったのだろう。

しかし、まとめとして、初めての鉄道撮影でもあり、撮影技術者たちの並大抵でない努力に敬服し、「これだけ機関車の情景、巨大な機関車の力動美を撮し得たし、しかも三枝氏は巧みに喜劇を盛って興行価値を豊かにし、初回としてはまづまづの成功」と称えている。

## ナイトレート・フィルム

映画の歴史は、たかだか110年ほどしかなく、7～80年前の映画フィルムが残っていたとしても、それほど珍しいという印象を受けない。他の芸術ジャンルに比べれば、映画の歴史は、あまりにも短く、浅い。しかし、その短い筈の映画の歴史は、その盛衰も激しく、今日コンテンツと呼ばれる映画フィルムの原版はおろか映写用のフィルムも保存して来なかったのが現実だ。特に、無声映画の場合は、フィルムに音声帯がないため、上映機会が極端に少なく、その実態を顧みられることもなかった。

110年の歴史の前半期、映画は、ナイトレート・フィルムと言い、硝酸（ニトロ）セルローズ・ベースで作

られていた。この可燃性フィルムは、現在では消防法により大量に所持することを禁じられている。今日のように、テレビやビデオなどの第2、第3活用などもなく、当時は全国の映画館や劇場での上映を終えると、その商業価値を失い、大半の映画が廃棄されてしまった。映写用フィルムは商品であり、税金の対象でもあったため、また倉庫費用の節約のためにも、上映を終えるとすぐにジャンクされた。それに追い討ちをかけたのは、フィルムの感光乳剤が銀塩であったことにも起因している。現像の廃液ですら、銀が抽出できるというので、廃液の流通業者がいた。また銀乳剤を洗流したフィルム・ベースは、再度乳剤を塗布し、再生フィルムとして再活用することもでき、その流通業界もあった。

現在、映画会社以外で残存しているフィルムは、書類上ジャンクされたものである。皮肉な例だが、映画コレクターたちの中には、元廃棄業者の人たちが居られたことは、瀬戸際で映画の消滅を阻止できたという皮肉な現実でもあった。

戦前・戦中の映画フィルムが、火災や戦禍によって消滅したが、1950年の、松竹京都下加茂撮影所の火災は、戦前の松竹の京都作品すべてを灰にしてしまっただけでなく、ナイトレート・フィルムの危険性だけが注目され、他の映画会社も、名作やヒット作などを残し、他のすべての可燃性フィルムを廃棄する動きとなった。

1950年代後期に漸く、国産の不燃性フィルム、三酢酸セルローズ（アセテート）フィルムが現れ、過去の映画の不燃化作業が始まった。しかし、当時の映画会社は費用の問題もあり、複製原版的な保存には積極的な対策を持たなかった。

60年代後半から70年代にかけて、映画会社の倒産や撮影所の閉鎖が相次ぎ、映画芸術を守ろうという動きが生まれてきた。しかし、あくまでフィルム・ライブラリー事業であって、プリントの1本を保管し活用するという程度で、ネガ原版的な保管は、相変わらず映画会社に委ねられたままで、公的な映画保存に対する積

極性は見られなかった。

90年代に入り、無声映画の最高傑作と名高い『忠次旅日記』（1928、伊藤大輔）の発見と復元が話題になり、国際的な連携も生まれた<sup>①</sup>。また、不燃性フィルムであっても、カラー乳剤の退色の問題や、フィルム・ベースの組織破壊（ビネガー・シンドローム）の問題が現実のものとなり、本格的なフィルム・アーカイブへの機運が起こってきた。今日、映画会社の再編が起こり、老舗と呼ばれた映画会社の存続が問われ、文化庁も映画製作への支援や人材育成、上映活動支援などと共に、国立フィルム・センターの充実を唱え、日本映画の保存にも本格的な施策を持つようになった<sup>②</sup>。また、民間からも映画保存協会<sup>③</sup>が生まれ、草の根的な映画保存に対する理解も広がりつつある。このような背景の中で、映画フィルムの復元のコンセンサスが得られてきている。

## 映画の復元について

今回、復元した『特急三百哩』は、保管の状態も良く、ほぼ完全な形で残っていた。75年以上も前の映画が発見されただけでも事件なのに、ほぼ完全な形で発見されたことは、奇跡と呼んでいい。もちろん古い映画が発見された場合、そのままの状態で見ることができない。フィルムの送り穴（パーフォレーション）が裂けていたり、縮んでいたりして、上映できる状態でないことが多い。また、古いフィルムは「加水分解」と呼ばれるフィルム・ベースが変質して溶け出しているもの、乳剤が剥離しているものもあり、今回の『特急三百哩』も一部加水分解が進んでいたが、カビもなく、傷、埃の付着も少ない綺麗な状態のままで保管されていた事は、たいへん幸運であった。

この『特急三百哩』のフィルムは、九州で発見された。タイトルに「門司鐵道局所蔵」とあるように、保存状態が良かった点などから見て、当時の国鉄の保管フィルムか、その関係者が所有してきたものと推察できる。

この発見されたフィルムから、複製原版（デュー

ブ・ネガ)を作成し、上映用フィルムにプリントした。一部染色した箇所があったが、全体の調子を揃えるために、モノクロ・フィルムだけでの復元となった。

映画の復元と共に、映画史の空白を埋める作業でもあり、シナリオの復元は、最も重要な作業の一つである。

文芸春秋社発行「映画時代」(29年1月号)には、シナリオの前半部(S.84まで)が掲載されている。比較すると、字幕変更は見られず、ト書きに関しては、演出や編集上の若干の変更があり、あくまでの原版の映像からの採録に徹した。シナリオ研究される方は「映画時代」のシナリオを参考にされたい。ここでは、紙面の制限で記載できないが、映画復元の場合は、完成台本の有無が、欠落箇所を知る上でも重要である。

ナイトレート・フィルムからの復元は、稀にしか機会がない。室温調整など、神経を使うことはあるが、ナイトレートが、どのように危険なのか。何度くらいで引火するのか。その危険度を知るにも、これまで、すべてのナイトレートは廃棄され、そのサンプルすらない。短絡的に考えても、オリジナルをコピーしたからといって、原版を廃棄してきた神経が理解できず、悔しい思いもした。絵画などの芸術作品を精密な写真で複写したからと言って、絵画を捨てることはない。しかし、映画はコピーが出来れば、オリジナル(原版)を捨ててきた。

ナイトレート・フィルムが危険なら、その性格や特性を知り、また危険物なら、それを取り扱う知識を持ち、資格を持った者が管理するなど、その対応方法もあった筈だ。

今回の復元に関しても、我々はフィルムが消滅する前に、DN(デュープ・ネガ)を作り、映像を救うことは出来たが、オリジナルがどのようになるか、所有者の決断が迫られている。

国立のフィルム・センターも、可燃性フィルムはないと言明している。他の国々の映画博物館やフィルム・アーカイブは、ナイトレートでも、オリジナルの保存を重視しているに比べ、我が国は消防法などの問題で処分されている。

デジタルなど新しいツールが生まれ、ますます技術革新が進む、オリジナルさえ保管できれば、新たなツールでの映像活用が可能になる。最も新しく、最もクオリティーの高い復元を行なうことが可能になるが、オリジナルを捨てれば、コピーからのコピーしか取れず、いくらクオリティーの高いツールでも、オリジナルに近づくことすら出来ない。何よりも、まずオリジナル原版的保存が重要である。今、一番大きな復元についてのテーマは、この一点に尽きる。



## 註

- ① 国際フィルム・アーカイブ連盟HP <http://www.fiafnet.org/>
  - ② 文化庁HP <http://www.bunka.go.jp/>
  - ③ 映画保存協会HP <http://www.filmpres.org/>  
映画保存研究会スティッキーフィルムズ(現・映画保存協会)の石原香絵が字幕採録を行い、またこの映画の存在を教えてくれた人でもある。  
※京都映画祭のあと、ハンブルグ日本映画祭が海外初演として、ヨーロッパでも上映が始まった。
- ハンブルグ日本映画祭HP <http://www.nihonmedia.de/>  
京都映画祭HP <http://www.kyoto-filmfes.jp/>  
ボルデノーネ無声映画祭HP <http://www.cinetecadelfriuli.org/gcm/>