

宮沢賢治の北海道・樺太旅行

松岡義和
(市立名寄短期大学)

はじめに

宮沢賢治はその短い37歳の生涯の中で、3度北海道に来ている。そのうちの2回は修学旅行である。

1回目は、大正2年5月で賢治は17歳、岩手県立盛岡中学校の5年生だった。この旅行は、矢口、尾形、毛馬内教諭の引率で、生徒として函館、小樽、札幌、白老、室蘭を見学しているので記録も詳しく残っている。2回目は後で述べるが、3回目は大正13年5月で、これは花巻農学校の教師として、5月18日から23日までの6日間を生徒を引率して北海道を旅行している。

この旅行についても、賢治自身が黒のカーボン紙で書いた「修学旅行復命書」が完全な形で残っているので、研究・調査の対象とはならない。

やはり2回目の北海道・樺太旅行の空白とナゾを解明することが研究課題として浮き彫りになってきた。特に賢治の詩にはそれを書いた日付や、時間まで記述されているので、『枝本 宮沢賢治全集』十四巻の年譜もそれを手がかりにして編集されている。ところが「汽車時間表」や、当時の気象データと照合してみると、どうも一致しない部分が明らかになってきたのである。

本稿は、作品論としてではなく、賢治の生活や日時、気象など外側から調査をすすめて宮沢賢治像にせまってみることにした。

1. 北海道・樺太旅行の目的

賢治は最愛の妹トシを大正11年11月27日に失った。その悲しみと苦しみは、『春と修羅』第一集²⁾の中の「永訣の朝」「松の針」「無声慟哭」に描かれている。年が明けてもその心の傷は回復されず、以前のように詩も童話も書けなくなっていた。

そんな時に、賢治が勤めている花巻農学校の2年生2人が窃盗事件を起こした。小さな町なので噂は広がり、このままでは3月に卒業しても花巻の近郊には就職できないと判断した賢治は、遠くに就職口を探してやろうと考えた。賢治は盛岡高等農林学校の1年後輩に細越健がいたことを思い出す。

細越は樺太の豊原市にある王子製紙株式会社に勤務している。就職を依頼するには好都合である。それに賢治自身も早く妹トシのことを忘れたい気持ちで、もう

一方では旅に出ることによって、トシと交信できるのではないかと考えた。大正12年7月31日から8月12日までの13日間は、2回目の北海道旅行の目的である。

2. 「青森挽歌」の時間的背景

『枝本 宮沢賢治全集』十四巻の年譜によると、賢治が花巻を出発したのは、大正12年7月31日午後2時21分の青森行きに乗車したと記録されている。筆者は残念ながら大正12年の「汽車時間表」を入手できなかったが、大正14年4月号『汽車時間表』⁴⁾の復刻版を入手した。それで照合してみると、花巻発午後2時28分の265列車が、3分しか違いがないので年譜を信頼していいと確信した。

この時間表をたどっていくと、青森着は午後10時12分だから、この旅行の1番はじめに書いた賢治の詩「青森挽歌」とも一致すると判断した。

「こんなやみよののほらのなめをゆくときは…」

ところがその先にすすむと、

「大てい月がこんなやうな朧ちかく…」

「おきもう東の鋼もひかる…」

「もうきよるはあけのくに…」

という表現をみると、午後10時12分の青森着の列車ではなく、早朝に青森に着かなければならない。

『素顔の友 宮沢賢治』⁵⁾と書いた佐藤隆房博士は、「七月三十一日の夕方、花巻を立って」と書いている。確かに夕方の汽車はある。265列車は、午後5時13分に花巻を発つ。しかし265列車は尻内(現在の八戸)止りなのだ。午後10時21分に着いて、次の青森行きは翌朝午前2時27分発である。それならば、何も尻内で1時間待たず、花巻発午後9時59分の803列車に乗れば、そのまゝ青森に午前5時20分に到着できるから、先にあげた詩とも完全に一致する。

年譜も、佐藤隆房博士も間違いで、賢治は803列車に乗って「青森挽歌」と「青森挽歌三」を書いたのだ。

3. 詩「駒ヶ岳」による裏付け

年譜の通りだとすると、青森着午後10時12分。連絡船は12時55分の5便、まだ7月31日である。「青森挽歌」には8月1日の日付が入っている。筆者の説による803列車だと、青森着8月1日午前5時20分、連絡船

は青森発7時55分の3便で、函館到着が12時25分である。「津軽海峡」の詩が、夜明け方にしては明るすぎると感じていたが、この時間だと納得できる。

「あんまり視野が明る過ぎる……」

「鉛筆の影はすみやかに動き 日光は音なく注いでぬる……」

乗りかえ列車は、旭川行3列車。函館発午後1時45分である。この列車に乗ったと断定できるのは、次に書いた「駒ヶ岳」の詩である。

駒ヶ岳 ※傍線は筆者

弱々しく白いそらのびわがリ

その無遠慮な火山礫の盛りあがり

黒く削られたのは溶けたものの古いもの

(喬木帯灌木帯、苔蘚帯といふやうなことはまる

っきり偶然のことなんだ、三千六百五十尺)

いまその縞い岩嶺に

一株の傘雲がかかる。

(In the good summer time, In the

good summer time;)

《ごらんなさい、

その縞いやつの裾野は

うつくしい木立になって傾斜もやさしく黄いろな林道も通っております。》

「全体その海の色はどうしたんでせう。

青くもないしあんまり変な色なやうです。」

「え、それは雲の関係です。」

何が雲の関係だ。気圧がこんなに高いのに。

大正12年8月1日の気象データが、函館海洋気象台に残っていた。

〈午前9時〉

晴

気温19.9度

風速北北東の風1.9メートル

太陽に日傘がかかっていた。

〈午後2時〉

うすぐもり

気温21.5度

風速南南東の風4.9メートル

午後も太陽に日傘がかかり上層雲で日陰ができていた。

3列車が駒ヶ岳駅を通過したのは、午後3時9分。午前中は晴れていたのだし、この後の札幌行きは夜11時57分だから外の風景は見えない。3列車は、旭川着8月2日午前4時55分。「旭川」の詩の描写と一致する。

4. 大泊からの復路

賢治が旭川を發ったのは、年譜では8月28日となっている。これは正しい。『北海道鉄道百年史』(上)によると、稚泊航路の開通は大正12年4月で連絡船は「対馬丸」。一隻しかなかったため、偶数日に北海道から樺太へ渡り、奇数日にもどってきたと記録されている。「宗谷挽歌」の時間、気象も一致している。

樺太に渡ってからの賢治は、さっそく教え子の秋田を頼み、8月4日には宗谷に足をのぼし「オホーツク挽歌」、「樺太鉄道」を書いている。

問題は「鈴谷平原」を8月7日に書き、「こんやはもう標本をいっぱいもって わたくしは宗谷海峡をわたる……」と書いていることである。詩には日付は入っていないが、7日は奇数日だからそれも考えられる。年譜は8月7日に大泊を發ったと記している。

しかし、筆者の調査で大正12年8月7日の大泊の気象データを、札幌管区気象台で発見した。

8月7日

暴風(雨ナシ)

最大風速午後2時 11.3メートル

平均風速4.4メートル

予報官にこのデータを照会すると、高波3メートルという答がかえってきた。「対馬丸」は1,839トン大正12年は岸壁もなく、外海まで「ダルマはしけ」で乗客を運んでいたのだから、連絡船は欠航して8月9日に賢治は大泊を發った。現在の「クイーン宗谷」(2,197トン)ですら高波3メートルで欠航していることが、稚内の東日本海フェリーの調査で判明した。

おわりに

こうして賢治の生活を外側から検証することによって、意外な事実が判明した。「イギリス海岸」の日付である。(1923.8.9.)となっている。1923年は大正12年である。8月9日のその日、賢治は夜の9時まで、大泊の待合室棧橋にいたわけで、この旅行は13日間だったわけだから、夏休みの9日間を生徒とともに農業実習はできなかったということである。

(参考文献)

- 1) 『校本 宮沢賢治全集』十四巻(筑摩書房、1984年)
- 2) 『春と修羅』(『校本 宮沢賢治全集』二巻)
- 3) 前出1)
- 4) 『汽車時間表』(大正十四年四月号鉄道省運輸局)
- 5) 『素顔の友 宮沢賢治』佐藤隆房(富山房、1942年)
- 6) 『北海道鉄道百年史』(上)日本国有鉄道北海道総局