

# 宮沢賢治サハリン紀行ノート（第一部）

加藤 多一

## 目 次

〈はじめに〉

- 1 「オホーツク挽歌」群について
  - 2 サハリン紀行の日程と作品
  - 3 「宗谷挽歌」の位置
  - 4 国鉄天北線（旧宗谷線）について
  - 5 サハリンと稚泊連絡船
  - 6 対馬丸と「宗谷挽歌」について
  - 7 紀行作品における「再生」のイメージ
- 〈おわりに〉 〈参考文献〉

〈はじめに〉

1923年夏、宮沢賢治は北海道を経てサハリン（樺太）に渡った。

この旅は教え子の就職依頼のためという形をとっているが、内実は前年秋死別した妹・としを考える旅であり、「挽歌」の旅であった。

したがって厳密に言えば「紀行」ではなく、単に旅行と呼ぶべきであるが、詩作品を自ら「心象スケッチ」と定義した賢治がこの旅行において「オホーツク挽歌」「宗谷挽歌」など10篇の作品を残していることから、「紀行」ととらえることは可能である。

童話の代表作といわれる「銀河鉄道の夜」や「風の又三郎」の作品世界の成

立に、このサハリン紀行がどのような関連を持つか、という考察を試みることを最終的な目標としつつ、このノートではまず、「オホーツク挽歌群」を成立させた旅の事実を確認する。

## 1. 「オホーツク挽歌」群

賢治の生前の刊行された唯一の『詩集』『心象スケッチ 春と修羅』（1924年4月20日発行）には、「オホーツク挽歌」と題した5篇の作品が入っている。

「青森挽歌」（252行の長詩。末尾に1923. 8. 1の日付以下も同様）

「オホーツク挽歌」（119行。1923. 8. 4）

「樺太鉄道」（67行。1923. 8. 4）

「鈴谷平原」（43行。1923. 8. 7）

「噴火湾（ノクターン）」（58行。1923. 8. 11）

次に、同時期に日付を持ちながら『詩集』に収録されていない作品があり、これらは天沢退二郎氏、入沢康夫氏により「『春と修羅』補遺」として整理されている。

その中で、サハリン紀行に関連するものは次のとおりである。

「青森挽歌 三」（60行。1923. 8. 1）\*註1

「津軽海峡」（76行。1923. 8. 1）

「駒ヶ岳」（16行。日付なし）\*註2

「旭 川」（28行。日付なし）

「宗谷挽歌」（121行。最後から4行目と5行目の間に原稿数枚が失われている。1923. 8. 2）

結局、オホーツク挽歌群としてまとめることが可能な『詩』は10篇というこ

とになる。

この作品群の特徴は次のとおりである。

- ① 「旭川」「駒ヶ岳」を除く八篇すべてに妹とし子との“対話”がある。
- ② 長詩が多い。とくに 100行を越えるということは、この紀行の「時」と「所」との必然性が、並みはずれた集中力と持続力とを作者にもたらしたことを示す。（簡潔になし得なかったという指摘も同時に可能。）
- ③ 妹の死後少なかった文学活動がこの時期のあと急激に増加する、そのきっかけとなっている。

（註1）

「青森挽歌 三」は『春と修羅』所収の「青森挽歌」と詩句を共有している部分があり、別作品と考えるほうが適正であろう。

（註2）

自筆草稿で「紙を変えずに続けて清書されている」（校本宮沢賢治全集第二巻校異）ことから、この「駒ヶ岳」は北海道渡島支庁管内の駒ヶ岳と考えられるが、特定する根拠はこれのみである。

## 2. サハリン紀行の日程と作品

ここで改めて、紀行の日程を一覧表として掲げてみる。同時に、作品末尾の日付に沿って、「オホーツク挽歌」群の各作品を日程とつきあわせてみる。

一覧表にするのは、時と所との出会いの必然性が賢治の“心象”をどのように形成し変化していったかをやや図式的に見ようとするためである。

1923年	行 動	考 備	作 品
7月31日(火)	花巻駅→盛岡駅→青森駅(盛岡→青森間は急行で6時間) (14:31乗車)		なし
8月1日(水)	青森駅→夜行連絡船で函館駅へ。函館駅→札幌駅(急行で6時間半か) (0:30発)(5:00着) 札幌で午後と夕方を過し、夜行列車で→旭川へ		(1)「青森挽歌」 (2)「青森挽歌三」 (3)「津軽海峡」
8月2日(木)	早朝 旭川駅着、農事試験場訪問 午後早く(?)旭川駅→稚内駅(急行で8時間か。稚内着は夜であろう) 稚泊連絡船・対馬丸に乗船(23:30)		(4)「旭川」* (5)「宗谷挽歌」 (6)「駒ヶ岳」**
8月3日(金)	7:30 大泊港着 樺太鉄道東海岸線に乗り豊原へ 王子製紙社員細越健を訪問		
8月4日(土)	豊原から鉄道で栄浜駅へ(詩「オホーツク挽歌」により、午前10時15分 には栄浜の海岸に立っていたと考えられる)		(7)「オホーツク挽歌」 (8)「樺太鉄道」
8月5日(日)			
8月6日(月)			
8月7日(火)	鈴谷岳を中心とする鈴谷平原で植物採集。 21:00 大泊港で連絡船対馬丸乗船、帰途へ(詩でわかる)		(9)「鈴谷平原」
8月8日(水)	朝5:00稚内港着。稚内駅発。		
8月9日(木)			
8月10日(金)			
8月11日(土)	○未明列車で内浦湾を見つつ函館へ		
8月12日(日)	○盛岡駅から徒歩で花巻の自宅へ帰る		(10)「噴火湾(ノクターン)」

(補足1) 翌年3月卒業(予定だった)花巻農学校生徒に、瀬川嘉助、杉山芳松の2名。嘉助という名は「風の又三郎」の中の小学生の名に見える。

(補足2) 細越健は、盛岡中学卒、盛岡高等農林学校1919(大正8年)卒で賢治の一期後輩

(補足3) 「旭川」には日付がないので推定。「駒ヶ岳」も日付がないので推定。復路の8月11日の可能性もあるが、作品の言葉の質は「旅の始まり」の緊張感を伝えている。

### 3. 「宗谷挽歌」の位置

「宗谷挽歌」は、先に見たように『詩集』『春と修羅』には収録されていない。

賢治がなぜ収録しなかったか、どのような判断を関連自作十篇に対して下したかは、今となっては知るよしもないが、いくつかの推測は可能である。

(1) 出発の翌日付の「青森挽歌」が252行の長さで存在しており、質・量とも充実したこの作品が既に旅の導入部の役割を果たしている。

(2) 収録した作品5篇の取材地の内訳は本土2，サハリン3であり、この配分を是としたのではないか。

(3) 「宗谷海峡」は草稿枚数が失われていてもなお121行という長大な作品であり、長詩であること・夜間であること・亡妹とし子との「会話」が主題であること等において余りにも「青森挽歌」と重ねるところがあるので、(1)の理由から収録から割愛したのではないか。

私があえて「宗谷挽歌」に考察を加えようとする意図は、次の理由による。

(1) 失われた草稿枚数が事故によるものかその他によるものかは知られていないが、それも含めて長大な作品が本土の北端から外地へ渡る深夜の雨の船上で書かれ（メモ？）ている。心情の領域での跳躍（思い切り）があったと見る方が正しいであろう。

(2) 常に細心の準備をするタイプの賢治は、この「夜の船上」での自己との対決（つまりは亡妹との対決）を予め予測し、その時と場に並でない思い入れを持っていた。このことは、「青森挽歌」で次のように書かれている。

（宗谷海峡を越える晩は／わたくしは夜どほし甲板に立ち／あたまは見えない）

く陰湿の霧をかぶり／からだはけがれたねがひにみたし／そしてわたしはほんとうに挑戦しよう)

(3) (2)の‘挑戦’は何をさすか。その自己挑戦の厳しい過程の中で現れるであろう想念のうち、言葉をつくして否定はしているが「自殺」という文字が出るのは『オホーツク挽歌』群の中では「宗谷挽歌」のみである。

(4) 唯一の「船上」での(メモ作成?)作品であることから、他の作品と違う心象スケッチの方法の萌芽が見出しうるのではないか、という期待があること。例えば3行目に次のフレーズがあり、陸上ではない心象(観測定点を固定しえない、体が漂う感覚)風景が見られる。

「私が波に落ち或いは空に投げられることがないだろうか。」

(5) 一般に「挽歌」は死者を悼むという形で死者との間には一定の心理的距離と安定した関係があって成立するが、この作品では安定の前の「混乱」の状態が見られるという点で「挽歌群」の中では異質である。

「けれどもとし子が夜過ぎて／どこからか私を呼んだなら／私はもちろん落ちて行く。」

この取り乱し方は、深夜異境サハリンに今進入しつつあるという昂りと自己解放の線上にあり、一方では‘自殺はしない’ことを自らに確認したあとの明るさと見ることも可能である。

ここで「宗谷挽歌」全文を掲げる。

(やむを得ず横組みに変更する)

## 宗 谷 挽 歌

(1923, 8, 2)

こんな誰も居ない夜の甲板で

（雨さへ少し降ってゐるし、）

海峡を越えて行かうとしたら、（漆黒の闇のうつくしさ。）

私が波に落ち或ひは空に擲げられることがないだらうか。

それはないやうな因果連鎖になってゐる。

けれどもももしとし子が夜過ぎて

どこからか私を呼んだなら

私はもちろん落ちて行く。

とし子が私を呼ぶといふことはない

呼ぶ必要のないところに居る。

もしそれがさうでなかったら

（あんなひかる立派なひだのある

紫いろのうすものを着て

まっすぐにのぼって行つたのに。）

もしそれがさうでなかったら

どうして私が一緒に行つてやらないだらう。

船員たちの黒い影は

水と小さな船燈との

微光の中を往来して

現に誰かは上甲板にのぼって行つた。

船は間もなく出るだらう。

椎内の電燈は一行とまり

その灯の影は水にうつらない。

潮風と霧にしめった舷に

その影は年老ったしっかりした船員だ。

私をあやしんで立ってゐる。

霧がばしゃばしゃ降つて来る。

帆綱の小さな電燈がいま移転し

怪しくも点ぜられたその首燈、  
実にいちめん霧がばしゃばしゃ降ってゐる。  
降ってゐるよりは湧いて昇ってゐる。  
あかしがつくる青い光の棒を  
超絶顕微鏡の下の微粒子のやうに  
どんどんどんどん流れてゐる。

（根室の海温と金華山沖の海温

大正二年の曲線と大へんよく似てゐます。）

帆綱の影はぬれたデッキに落ち  
津軽海峡のときと同じどらがいま鳴り出す。  
下の船室の前の廊下を通り  
上手に銅鑼は擦られてゐる。

鉛筆がずるぶんす早く

小刀をあてない前に削げた。

頑丈さうな赤髭の男がやって来て

私の横に立ちその影のために

私の鉛筆の心はうまく折れた。

こんな鉛筆はやめてしまへ

海へ投げることは遠慮して

黄いろのポケットにしまつてしまへ。

霧がいっさうしげくなり

私の首すちはぬれる。

浅黄服の若い海員がたのしさうに走って来る。

「雨が降って来たな。」

「イ、ス。」

「イ、スで何だ。」

「雨ふりだ、雨が降って来たよ。」

「瓦斯だよ、霧だよ、これは。」



とし子、ほんたうに私の考へてゐる通り  
おまへがいま自分のことを苦にしないで行けるやうな  
そんなしあはせがなくて  
従って私たちの行かうとするみちが  
ほんたうのものでないならば  
あらんかぎり大きな勇気を出し  
私が見えないちがった空間で  
おまへを包むさまざまな障害を  
衝きやぶって来て私に知らせてくれ。  
われわれが信じわれわれの行かうとするみちが  
もしまちがひであったなら  
究竟の幸福にいたらないなら  
いままっすぐにやって来て  
私にそれを知らせて呉れ。  
みんなのほんたうの幸福を求めてなら  
私たちはこのまゝこのまっくらな  
海に封ぜられても悔いてはいけない。

（おまへがこゝへ来ないのは  
タンタジールの扉のためか、  
それは私とおまへを嘲笑するだらう。）

呼子が船底の方で鳴り  
上甲板でそれに応へる。  
それは汽船の礼儀だらうか。  
或ひは連絡船だといふことから  
汽車の作法をとるのだらうか。  
霧はいまいよいよしげく  
舷燈の青い光の中を  
どんなにきれいに降ることか。

稚内のまちの灯は移動をはじめ

たしかに船は進み出す。

この空は廣重のぼかしのうす墨のそら

波はゆらぎ汽笛は深くも深くも吠える。

この男は船長ではないのだろうか。

（私を自殺者と思ってゐるのか。

私が自殺者でないことは

次の点からすぐわかる。

第一自殺をするものが

霧の降るのをいやがって

青い巾などを被ってゐるか。

第二に自殺をするものが

二本も注意深く鉛筆を削り

そんなあやしんで近寄るものを

霧の中でしらしら笑ってゐるか。）

ホイッスラアの夜の空の中に

正しく張り渡されるこの麻の綱は

美しくもまた高尚です。

あちこち電燈はだんだん消され

船員たちはこゝろもちよく帰って来る。

稚内のまちの北のはづれ

私はまっ正面で海から一つの光が湧き

またすぐ消える，鳴れ汽笛鳴れ。

火はまた燃える。

「あすこに見えるのは燈台ですか。」

「さうですね。」

またさっきの男がやって来た。

私は却ってこの人に物を云って置いた方がいゝ。

「あすこに見えるのは燈台ですか。」

「いゝえ、あれは発火信号です。」

「さうですか。」

「うしろの方には軍艦も居ますがね、

あちこち挨拶して出るところです。」

「あんなに始終つけて置かないのは、

〔この間、原稿数枚なし〕

永久におまへたちは地を這ふがいい。

さあ、海と陰湿の夜のそらとの鬼神たち

私は試みを受けやう。

#### 4. 国鉄天北線（旧宗谷線）について

宮沢賢治のサハリン紀行が成立した（あるいはそれを容易にした）前提に、ふたつの公共交通機関の整備がある。

○稚内までの鉄道開通（旅の9か月前）

○稚泊連絡船定時運行開始（同3か月前）

##### (1) 天北線（旧宗谷線）の開通

天北線（旧宗谷線）が稚内（現南稚内駅）まで開通したのは、1922年11月1日である。

旧宗谷線は名寄から稚内まで延長203km、駅数27、19年の歳月をかけて完成した。

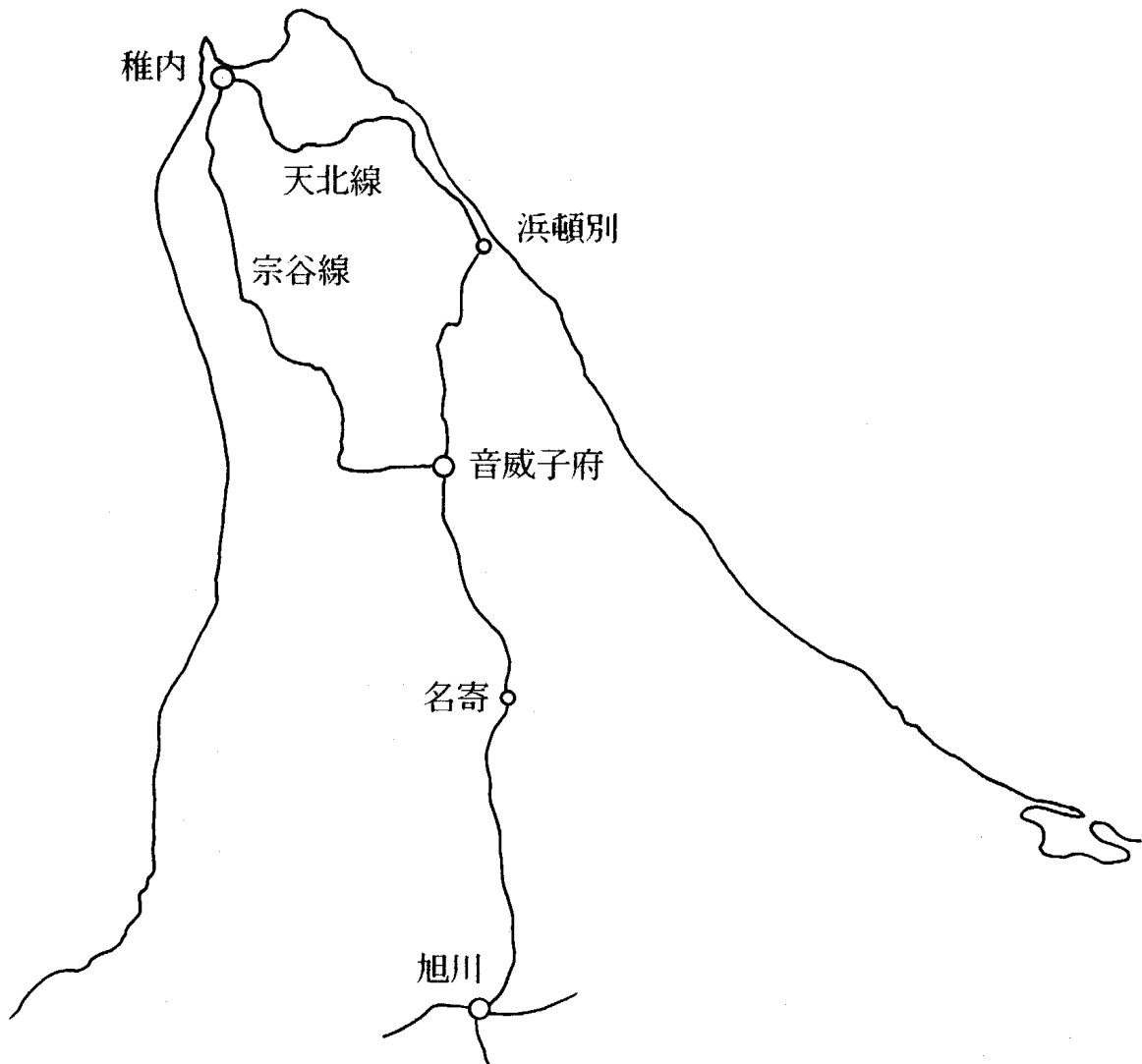
開業は工事にあわせて行われたが、最終の1922年は鬼志別～稚内間が開通した。

ここで、駅名及び駅間距離が準備中と紀行中に賢治の「心象」に影響を及ぼしたであろうことを考え、あえて図および表を掲げる。

(補足1)

小石駅―曲渕駅間は峠を超える難工事であり、この工事に強制労働など多くの死者を生じたことが知られている。樺岡駅の近くに慰霊碑がある。

1988年 北海道北部鉄道網図



停車場名	区間マイル程	累計マイル程	開業年月日	摘 要
名 寄	0.0	0.0	明治36. 9. 3	
智 恵 文	9.4	9.4	" 44.11. 3	
美 深	4.4	13.8	" 44.11. 3	
紋 穂 内	4.1	17.9	" 44.11. 3	
恩 根 内	4.5	22.4	" 44.11. 3	
咲 来	7.8	30.2	大正元. 11. 5	
音 威子府	2.9	33.1	" 元. 11. 5	
上音威子府	3.4	36.5	" 3.11. 7	
小 頓 別	6.3	42.8	" 3.11. 7	
上 頓 別	3.1	45.9	" 5.10. 1	
敏 音 知	4.1	50.0	" 5.10. 1	
松 音 知	4.6	54.6	" 5.10. 1	
中 頓 別	4.9	59.5	" 5.10. 1	
下 頓 別	5.7	65.2	" 7. 8. 25	
浜 頓 別	6.1	71.3	" 7. 8. 25	
山 軽	3.8	75.1	" 8.11. 1	
浅 茅 野	5.7	80.8	" 8.11. 1	
猿 弘	3.8	84.6	" 9.11. 1	
芦 野	2.8	87.4	" 9.11. 1	
鬼 志 別	3.9	91.3	" 11.11. 1	
小 石	3.4	94.7	" 11.11. 1	
曲 淵	10.9	105.6	" 11.11. 1	〔10マイル〕 は約16km
沼 川	2.7	108.3	" 11.11. 1	
樺 岡	3.8	112.1	" 11.11. 1	
幕 別	5.7	117.8	" 11.11. 1	
声 問	3.5	121.3	" 11.11. 1	現・恵北
稚 内	5.0	126.3	" 11.11. 1	現・南稚内

## (補足1)

この線は、住民の要望に反して1989年4月30日廃止された。

## (補足2)

この線(旧宗谷線)は1930年(昭5)北見線と改称。さらに1961年(昭36)天北線と改称された。

## (補足3)

音威子府駅から幌延・豊富を経て稚内に至る線は1926年(大15)に開通し、天塩線と称した。現在名は宗谷線である。

## (補足4)

稚内駅は前表のとおり1922年(大正11年)11月1日に開業(旧宗谷線開通の最終地点の駅、北海道の最北端駅)し、1939年(昭14)南稚内駅と改称。賢治紀行のときはなかった現稚内駅はそれから北へ1.5km、臨港線が延び1928年(昭3)稚内港駅ができ、1939年改称された。(現稚内駅の位置)

(別図・稚内市街地図参照)

## (2) 天北線沿線の湖沼地帯

この沿線のうち、下頓別駅～芦野駅間は河川・湿原・湖沼が多く、現在は「北オホーツク道立自然公園」の一部をなしている。

サハリン紀行の賢治がこの沿線を通ったのは、往路(8月2日)は夜間、帰路(8月8日と推定)は、早朝もしくは午前を推定することができる。

ここで、「銀河鉄道の夜」を貫く「川と水のイメージ」を想定しつつ、関連駅周辺の風景を現呼称で掲げてみる。

○下頓別駅周辺 —— トンベツ川および支流ウソタン川。トンベツ川東側の湿原。

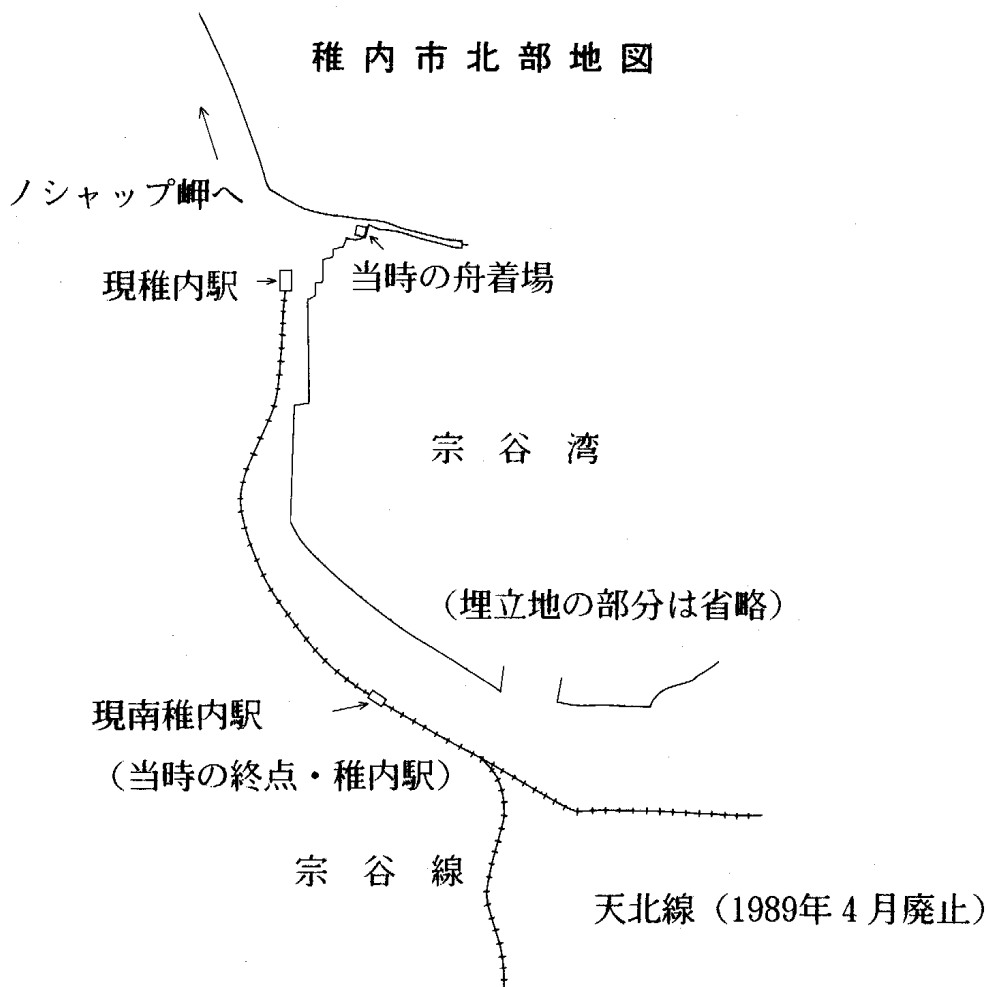
○浜頓別駅周辺 —— クッチャロ湖(周囲27km。現在でも春秋にハクチョウ飛来)ベニヤ原生花園。

- 浅茅野駅周辺 —— モケウニ沼及びその周辺の湿原
- 猿払駅周辺 —— サルフツ川。ポロ沼。キモマ沼。その周辺の湿原。
- 芦野駅周辺 —— サルコツ川とその周辺湿原。

(補足1)

クッチャロ湖は(正式には湿原として)1989年「ラムサール条約」指定地となった。数多くの水鳥が羽を休めるが、サハリンを経てシベリアへ渡る(秋はその逆)ハクチョウ飛来で知られている。

ちなみに呼称のクッチャロはアイヌ語で「kuchar・のど口」の意。湖(口)の水が流れ出すのだ、という意味で地形から来ている。釧路地方の釧路川に連る「屈斜路湖」は広く知られている。(山田秀三著・北海道の地名による)



## 5. サハリンと稚泊連絡船

### (1) 日本人の樺太（サハリン）観

賢治サハリン紀行の1923年（大12）前後において、この‘外地’についての日本人の平均的認識はどこにあったか、それを知る必要がある。

賢治の‘心象スケッチ’は自然科学を学んだ者として、言語表現を志すものとしての認識が作品として外在するように見えるが、一方当然歴史・先住民族・ロシアとの政治的軍事的関係などを時代の子として内在させていたと見なければならぬ。

ここで、日本人のサハリン観の基軸を成していたと思われる歴史事実を概観してみよう。

#### ○1854（安政元年）「日露和親条約」

（プチャーチン代表。エトロフ島は日本領それより北の千島列島はロシア領。唐太島〈サハリン〉は国境を分けない雑居制）

#### ○1875（明治8年）「樺太千島交換条約」

（北海道開拓が急務であり樺太放棄すべしという黒田北海道開拓次官の建議が通った。このころ樺太買収も企画されたがロシアは流刑地として必要で成立しなかった。明治7年居住者460人中450人が条約締結を待たず引揚げた。）

（この15年後にチエホフの紀行）

#### ○1905（明治38年）「日露講和条約」

（日露戦争の結果、樺太島の北緯50度以南が日本領となった。）

ちなみに条約文では「薩哈連島」（サガレン島）という呼称が用いられている。



(補足1)

1917年の3月革命・11月革命を経て、1922年ロシアにソビエト社会主義共和国連邦(USSR)が成立した。1918～1922年の間には対ソ干渉戦争があり、日本軍も北東アジアに出兵した。

1923年の賢治サハリン紀行は、この戦争と1925年日ソ国交回復(革命政権承認)との間に行われたことになる。

これらのことから、当時の日本人の平均的樺太(サハリン)観を、次のようにとらえることは可能である。賢治がこの平均的認識からどの程度距離をおいていたか、は今後の検証としたい。

(ア) 歴史的曲折の末戦争の勝利(実態は勝戦の形で救われた)でかちとった土地。ロシアの流刑地であった酷寒の土地であるが、海産物・林産物・石炭など資源がある新天地。移住によって一旗あげることが可能な土地。

(イ) 近世・近代の雑居制時代にわたってアイヌ系日本人や北海道・東北を中心とする出かせぎ労働者の往来があり、北海道に住むものや、小樽・函館・酒田・新潟などの海の要路の人々にとっては、親しみのもてる土地。食・衣・ストーブ・住宅など、北海道の人間にとっては開拓使がそれに移入し活用した経緯もあり、サハリンを通じてのロシア文化は、ある意味では憧れであった。

(ウ) ロシアの社会主義革命に対する政府筋の警戒と国内での弾圧、さらに日本人にありがちのロシア嫌いがある一方、造船や製鉄の経済不況と争議の拡大、日本初のメーデー(1920年)、水平社結成(1921年)、日本農民組合結成(1922)、日本共産党結成(非合法1922年)が相ついだ。

北緯50度の国境線でソビエト・ロシアに接するサハリンは、酷寒と恐怖と自由とを共存させている「新世界」でもあったと考えられる。

## (2) 1923年ころの樺太（サハリン）

当時の状況を、いくつかノートしてみよう。

(ア) 1923（大正12年）の樺太の人口は 140,357人であった。この10年前は 44,356人、10年後は300,298人であり「殖民」政策を読みとることができる。

国の樺太開発の基本は、漁業・林産・鉱産を中心とする資源獲得であった。

(イ) 賢治サハリン紀行のきっかけとなった「王子製紙に旧友訪問」は高等農林学校卒業生が就職できるパルプ・製紙工場が当時サハリンにあったことを意味している。

ここには原始林が温存されており、樹種約122種。なかでもパルプ原料のトド松・エゾ松は森林蓄積量21億石の8割を占め、1914（大正3年）から始まったパルプ工業はやがて産業の王座を占めるようになる。

（昭和初年には日本のパルプ生産の $\frac{1}{2}$ ）

(ウ) 樺太における鉄道は、1906（明治39）から始まり、賢治紀行の1923年には賢治が乗ったことが確かな樺太東線（大泊～豊原～栄浜）と短い川上線、それに樺太西線（本斗～真岡～野田）が完成していた。

（1921年の営業マイルは125、旅客68万人、貨物319屯）（別図参照）

(エ) 賢治が乗った樺太東線の開通状況は次のとおり。

- 1906年（明39） 楠溪～豊原（27マイル）
- 1911年（明44） 豊原～栄浜（33マイル）
- 1914年（大3） 栄浜～栄浜海岸（1マイル）
- 1928年（昭3） 大泊～大泊港（1マイル）
- 1941年（昭16） 落合～上敷香（267マイル）
- 1944年（昭19） 気屯～古屯（10マイル）

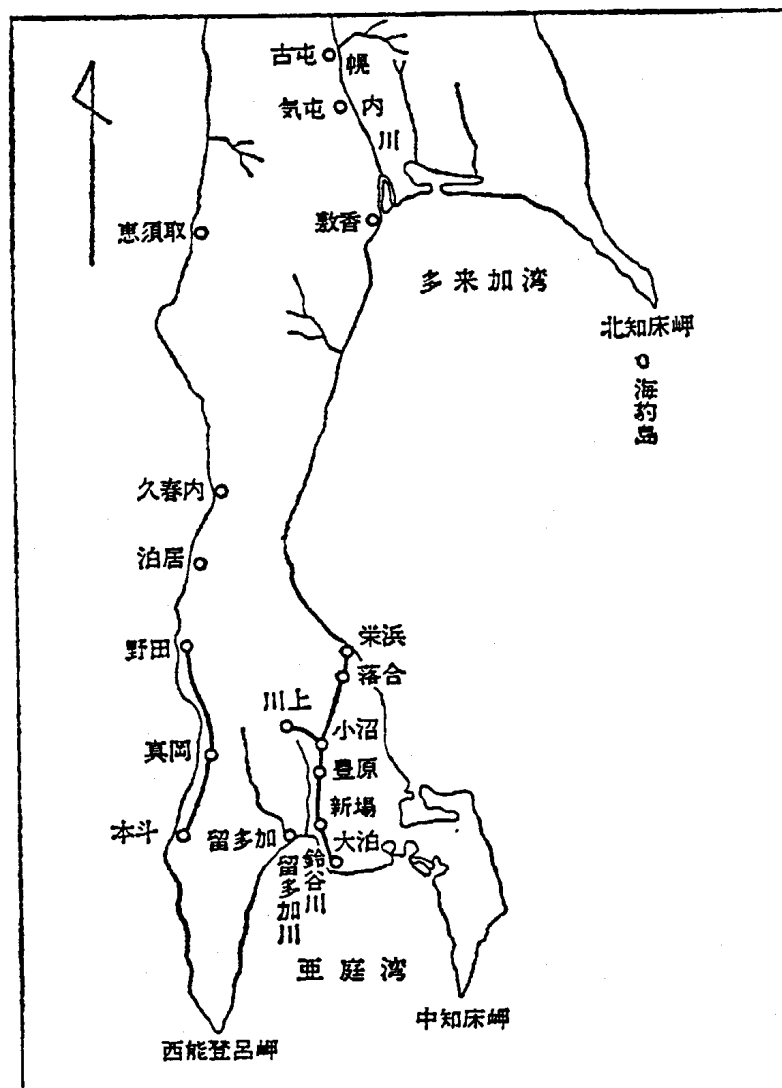
## (補足1)

大泊港～大泊駅間の開通は1928年であり、「校本宮沢賢治全集」14巻年譜に「大泊港－栄町－大泊－楠溪町」とあるのは事実ではない。

## (補足2)

北端への鉄道延長は、敗戦（1945年）の一年前によく完成した。この国防上の突貫工事のため、札沼線（札幌～石狩沼田）のレールを取り外し、1943（昭18）年7月24日の稚泊航路第3便からこのレールを15トンずつ運んだ。

樺太庁鉄道略図 1923年（大正12年）



### (3) 稚泊連絡船の概要

前述のとおり、稚内港と樺太の大泊港を結ぶ定期航路は1923年（大正12）5月1日から開設された。

当時すでに民間船舶会社が営業（不定期、あるいは行政からの命令航路）していて、民業圧迫の恐れと、赤字見込み（年間18万8千円）の問題があったが、国策が優先して断行された。

1923年5月1日において概要は次のとおり。

- 航路実距離 90マイル
- 営業距離 130マイル
- 使用船舶 対馬丸（1,679吨）  
（5/1～6/5までは代船・壱岐丸）
- 港内設備 小蒸気船2隻、舢舨4隻
- 運行形態 夏のみ運行（4月～11月）

年月日	月運用形態	運 航 グ イ ャ			運 航 日 取
T12. 5. 1	1 船 6 往 復 (6 S)	稚内			<sup>a</sup> 1. 6. 11. 16. 21. 26 (1. 6) の日 3. 8. 13. 18. 23. 28 (3. 8) の日 <sup>b</sup> 2. 7 の日 <sup>c</sup> 5. 10 の日 4. 9            2. 7
		大泊			

## ○運行時刻表

期 別	夏 期（4～10月）		冬 期（11～3月）	
便 名	第 1 便	第 2 便	変第 1 便	変第 2 便
運航 日	偶 数 日	奇 数 日	1, 6 の日	3, 8 の日
稚 内 発	23. 30		9. 00	
着	↓	5. 00	↓	19. 00
大 泊 発	7. 30	↑	18. 00	↑
着		21. 00		10. 00

（1923年8月2日賢治紀行の日もこの通り）

（1924年6月1日から列車時刻改正に伴い改正）

## ○旅客運賃料金

1等～7円50銭

2等～5円

3等～2円50銭

## （補足1）

樺太～北海道間の定期航路としては、1905年（明38）8月21日日本郵船株式会社が田子浦丸（746 t）を就航したのが初めてである。（小樽～大泊間）

1911年（明44）8月、樺太庁命令航路として日本郵船が稚内～大泊間に北見丸を夏期のみ12回就航させた。

したがって、1923年8月の賢治紀行は国鉄開通と国鉄連絡船開始がなくても可能であったが、料金は民間船は2倍であった。

## （補足2）

紀行の前年に北海道南北縦断鉄道が初めて開通したこと、さらに3か月前に定期連絡船が就航したことは、何といたっても賢治サハリン紀行の大きな動機で

あったろう。

北へ向う列車と船は、それ自体ロマンを誘うものがある。

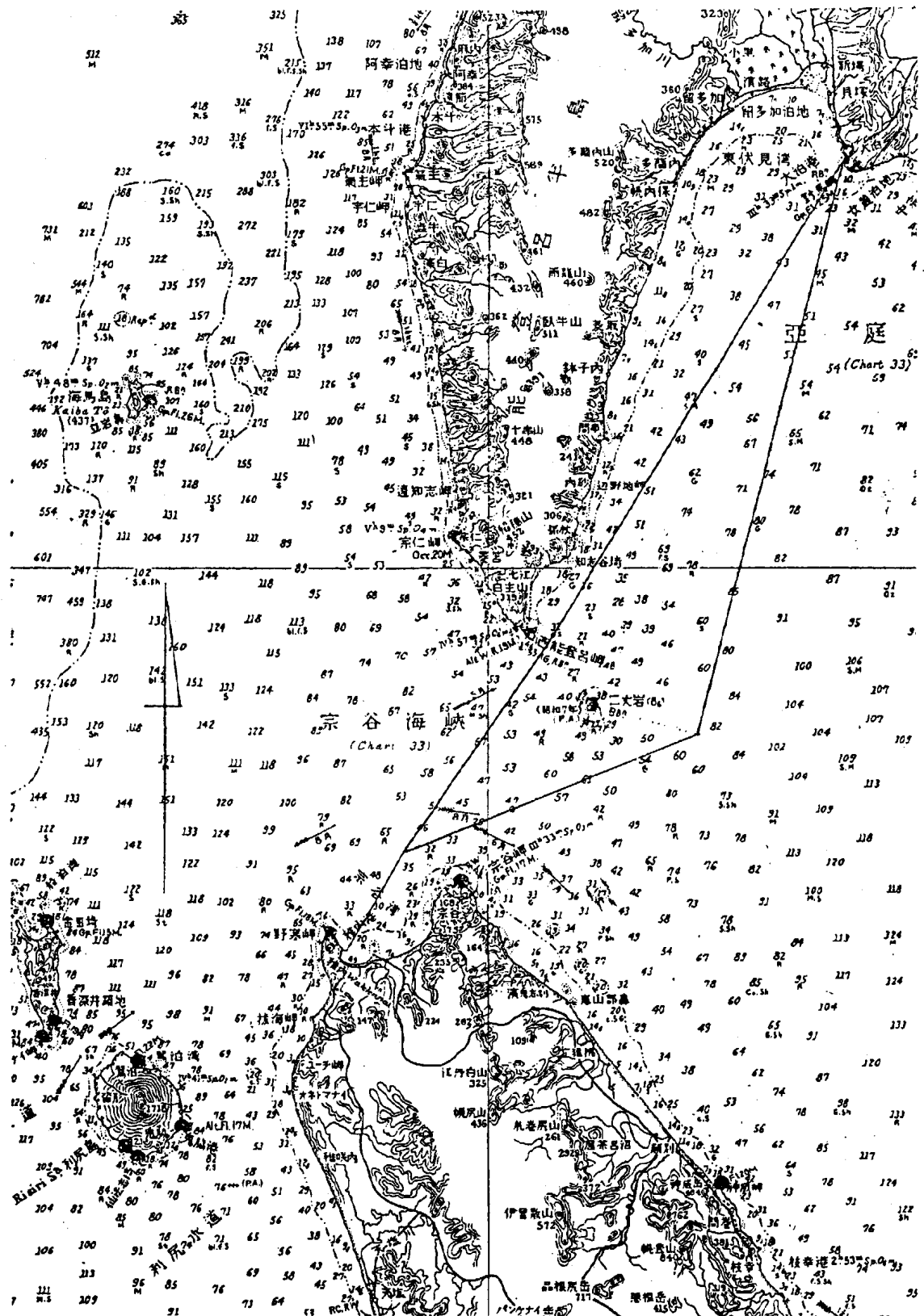
（補足 3）

航路新設の初航行は予定されていた「対馬丸」ではなくて、同型の「壱岐丸」であった。

正式配備の対馬丸は砕氷工事を施すため改造中であったので；第一船の壱岐丸は1923年（大正12年）5月1日樺太・大泊港を午後9時、稚内へ向けて初出航した。

（補足 4）

稚内・大泊航路図は別図のとおりである。



稚泊連絡船航路図

## 6. 対馬丸と「宗谷挽歌」について

### (1) 賢治が乗った船・対馬丸

(ア) この船の略歴は次の通りである。

1905年（明38）9月5日・三菱造船所において竣工（長崎）

11月1日・下関・釜山航路に就航

1923年（大12）3月1日・札幌鉄道局へ転属

4月19日・稚内・大泊航路用に指定のうえ浦賀船渠(株)において砕氷機能改造工事に着工

6月5日・稚内港に入港（5月1日の稚泊航路開設日には間に合わず同型の壱岐丸が代役を果たした）

6月8日・稚内・大泊航路に就航

8月2日・深夜11時30分、宮沢賢治乗船

1924年（大13）7月18日・濃霧のため稚内シュルコマナイ沖で座礁（7月29日から函館で修理）

8月12日・稚内に帰って翌日就航

1925年（大14）12月7日・稚内ノサップ沖で座礁。この地で沈船のままとなった。（北緯45度26.8分、東経141度38.4分）

### (イ) 対馬丸の概要

総トン数・1,689トン（改造後、以下同）

寸 法・全長86.25m, 幅10.97m, 深さ6.71m

満水喫水・4.27m

旅客定員・439人（1等18, 2等64, 3等357）

乗組定員・68人

船 質・鋼



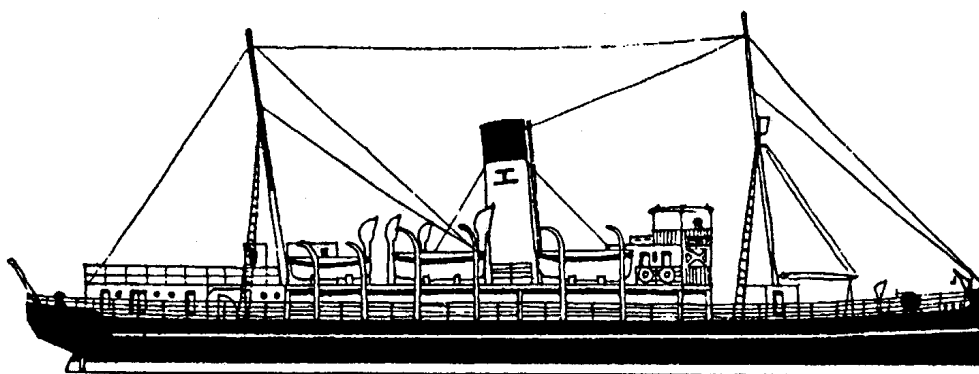
甲板層・2層

速 力・14.93ノット（新造時）

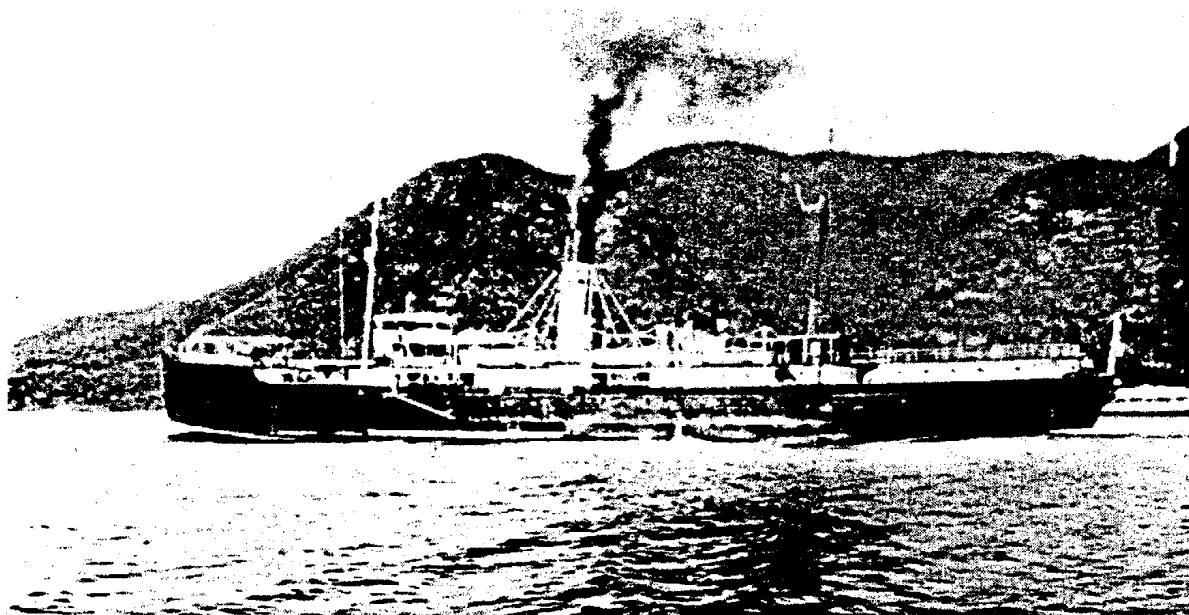
出 力・2,311 馬力（新造時）

船内概要・上甲板の49パーセントが甲板室

- ・一等船室は操舵室の下方にあり二人用寝台室・談話室・食堂
- ・二等・三等は上甲板下の畳敷の大部屋。とくに三等は蚕棚

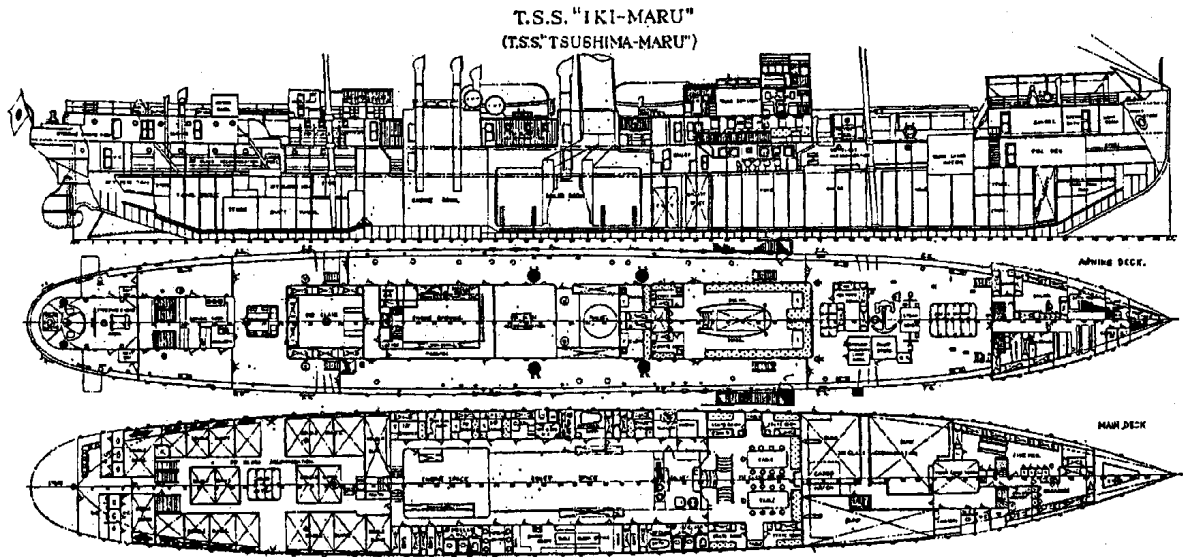


対馬丸のスケッチ（同型の壱岐丸のものからコピー）



対馬丸の写真（砕氷船として改造後のもので、氷に乗れるように  
先端が上がっている）

## 対馬丸と同型の老岐丸船内配置図



## (2) 当日の行動と作品

(ア) 気象の記録は次のとおりであり、作品「宗谷挽歌」における気象条件が統計的にも裏打ちされる。

乗船日は8月2日深夜なので、むしろ7月に該当とすると見てよい。

気 温 (°C)

要 素	月 地点	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	年	統計期間
平均気温	稚 内	▲5.9	▲5.6	▲1.8	4.0	8.4	12.2	16.7	19.6	16.6	10.7	3.0	▲2.9	6.2	S 6 ~ S 35
平均最高気温	稚 内	▲3.9	▲3.2	0.8	7.0	11.7	15.6	19.8	22.7	19.9	14.0	5.6	▲0.7	9.1	"
平均最低気温	稚 内	▲8.2	▲8.2	▲4.5	1.2	5.4	9.4	14.2	17.1	13.7	7.6	0.4	▲5.1	3.6	"
平均気温	大 泊	▲11.2	▲10.3	▲5.5	1.0	5.5	10.1	14.7	17.1	13.7	7.6	▲0.2	▲6.9	2.9	M 39 ~ S 10
平均最高気温	大 泊	▲7.1	▲5.8	▲1.6	4.7	9.9	14.4	18.5	20.9	17.7	11.6	3.2	▲3.3	6.9	"
平均最低気温	大 泊	▲15.6	▲15.0	▲9.9	▲2.6	1.4	6.3	11.2	13.6	9.5	3.2	▲4.1	▲10.8	▲1.1	"

雨 (mm)

要 素	月 地点	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	年	統計期間
降 水 量	稚 内	94	62	65	63	78	70	112	105	152	129	120	112	1161	S 6 ~ S 35
	大 泊	27	17	29	42	71	68	93	91	106	80	69	39	732	M 39 ~ S 10

霧

要 素	月 地点	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	年	統計期間
霧 日 数	稚 内	0	0	0	1	3	6	7	3	0	0	0	0	20	S 6 ~ S 35
	大 泊	0	0	1	3	5	8	9	6	3	2	1	0	37	M 39 ~ S 10
	西能登呂	0.1	0.0	0.0	4.5	8.1	19.6	22.1	17.6	5.9	1.9	0.3	0.0	80.1	M 44 ~ T 14

### (イ) 服 装 等

『宮沢賢治とその周辺』（川原仁左エ門編著，1972年同書刊行会）によるこのときの服装は次のとおりである。

- ナーサルパナマの帽子
- 真白のリンネル背広
- 渋いネクタイ
- 赤革のくつ
- 黒皮のかばん
- （シャープペンシル，ノート）

### (ウ) 行 動

○ 1923年8月2日は札幌から夜行列車に乗り早朝に旭川駅着。農事試験場を訪問。（旭川については詩で特定できる）

現時点で時刻は特定できないが、旭川から稚内までは急行で8時間を要したので、早くとも夕刻から夜の間に、稚内駅下車したと思われる。

○ 当時の「稚内駅」は現在の「南稚内駅」であり、北方向に1.6km離れた栈橋待合所までの鉄道はなかった。

客馬車と人力車数台があったが、ほとんどの人は歩いた。雨霧がすでに降り始めていたかどうか、賢治が徒歩であったかどうかは特定できない。

○ 待合所はバラック建の粗末なもので「漁場の倉庫を改造したような納屋式の栈橋駅で、板づくりのこの待合所は、待合室も廊下も貨物室もみんな土間で、子供の頭ぐらいの石が半分土に埋ってゴロゴロしていた」（稚泊連絡船史）

○ 待合所から改札口を通して、賢治は船着場の栈橋に立った。

東側沖合600～700メートルに停泊している連絡船（対馬丸）まで、1等・2等客は小蒸気船（湯島丸36トン及び牛若丸34トン）に乗り、三等客はこの蒸気船に曳かれた舢（はしけ）に乗った。

○ 深夜、しかも雨霧の中で、賢治がどの等級の客になったかは特定でき

ない。

しかし、2年前の12月から稗貫農学校の教諭であったこと、当時の生活と消費傾向や服装を考え合わせると、少くとも2等場合によっては1等と考えられる。(避難時のことを考え連絡船だけは1等にする心理がかなり広まっていた)

なお、連絡船料金は3等で2円50銭、2等は2倍、1等は3倍であった。

#### (エ) 船長について

作品「宗谷挽歌」の「この男は船長ではないのだろうか。(私を自殺者と思っているのか)」の部分が、もし船長であるとすれば、高岡桑蔵氏のことである。(翌年には後任の因幡吉右エ門氏に代わる)

#### (オ) 灯台の位置

「宗谷挽歌」の「私のまっ正面で海から一つの光が湧き」の、その光源が灯台であることを答えた人(船員または船客)があり、その次行では言葉使いもていねいになって(相手を船長と考えたからだ)「あそこに見えますのは灯台ですか」と賢治が聞く。

船長らしき人は「いいえ発火信号です」と答えるが、「あそこ」が前述の光源と別なものかどうかは特定できない。

これが灯台とするならば、航路方向から見て出航直後の船の「ほぼ正面左」に見えることになる。

このときの灯台は明治33年初点の霧信号をも持ったもので、当時のノシャップ岬上から、昭41年現在地の浜辺に移設された。

現在地よりさらに山側(左方)にあった灯台が「まっ正面」に見えることはないので、作品中の光源は灯台ではない。

## 7. 紀行作品における「再生」のイメージ

作品「オホーツク挽歌」群10作品は、一見死のイメージを持っているが、サハリン紀行の旅の事実を確かめたあとに読むと、そこには意外にも「再生のイメージ」が現われる。

### (1) 旅の動機

サハリン紀行の動機について、これまでは教え子の就職依頼および挽歌の旅を中心に論じられてきたが、第3の動機として北方（北海道およびサハリン）への憧れを挙げてみたい。憧れは再生への動機となりうる。

妹トシの死後八か月を経過し（この間の作品執筆は極めて少ない）たあと、東京から稚内・サハリンまで鉄道と定期連絡船が開通した事実を知った賢治が「北へ向う」気持ちを強くしたきっかけのひとつに、いわゆる文人の紀行のニュースがあったことを推測するのは容易である。

いま「樺太文学史」第1巻（荒沢勝太郎著，昭61年艸人社刊）を参考に文人のサハリン紀行を拾ってみよう。

金田一京助（明治39年7月，昭4年）

柳田 国男（明39年9月）

野口 雨情（明39年8月）

岩野 泡鳴（明42年6月）

山本 有三（明44年夏）

三木 露風（大正8年）

北原 白秋（大14年8月鉄道省主催観光団300人の中で）

吉植 庄亮（白秋と同行動）

賢治の二年後ではあるが、白秋の紀行文にある次の言葉をもって、当時の賢治の動機を推測することも可能であろう。

「南国生まれの私にとって、この念願は激しい一種の幻疾であった。」

## (2) チェホフに「逢い」に行ったか

33年前すなわち1890年7月に、チエホフがサハリンを旅行し「サハリン島」を書いた。この事実を賢治がもし知っていたとすれば、私のいう「第3の動機」はさらに強くなるであろう。

チェホフの紀行文は抄訳されて「樺太紀行」として世に出ていたから、賢治が読んでいたことはありうる。

前記「樺太文学史」では「チエホフと賢治との間に脉絡があったのではないかと仮説をたてていた樺太っ子がいた」と荒沢氏が書いている。

荒沢氏も賢治はチェホフの「サハリン島を読んでいたようだ」と書き、その根拠に賢治の詩「マサニエロ」の一部を挙げている。

この作品は「春と修羅」の中の「東岩手火山」の四番目に置かれているもので、その部分は次のようになっている。（紀行の前年作）

蘆の穂は赤い赤い

（ロシアだよ チエホフだよ）

はこやなぎ しっかりゆれろゆれろ

（ロシアだよ ロシアだよ）

たしかにチェホフという文字はあるが、サハリンとの関連で賢治の心情にあったかどうかは、にわかに特定しにくい。

しかし、北海道釧路市に住む文学研究家・荒沢勝太郎氏（1913年樺太真岡町生まれ）の前記「樺太文学史」のチェホフ紀行文の引用にふれながらもう少し

両者の関連を追求してみる。

### (3) チェホフのサハリン

1890年今からぴったりに100年前、30歳のチェホフは咯血を含む病歴病身の身で、サハリン島紀行をした。

4月21日にモスクワを出発して、シベリア鉄道が未開通のシベリアを経てサハリン（北部および南部）へ。流刑地サハリンでの刑務所の非人間的な制度への怒り、囚人や少数民族を含めてすべてのものへの人間としての興味と共感をこめた「サハリン島」は、命がけの旅と取材であったわりには、その視点が大きくて明るい。真の意味のルポルタージュになっている。

第2章の冒頭には、情緒を抑えた次のような記述がある。

「サハリンはオホーツク海にあり、ほぼ1000キロに及ぶシベリア東部海岸とアムール河口へ入口とを、大洋から遮っている。南北に伸びた形をしており、さる著者に言わせると、チョウザメを思わせる形だという。」（原卓也訳）

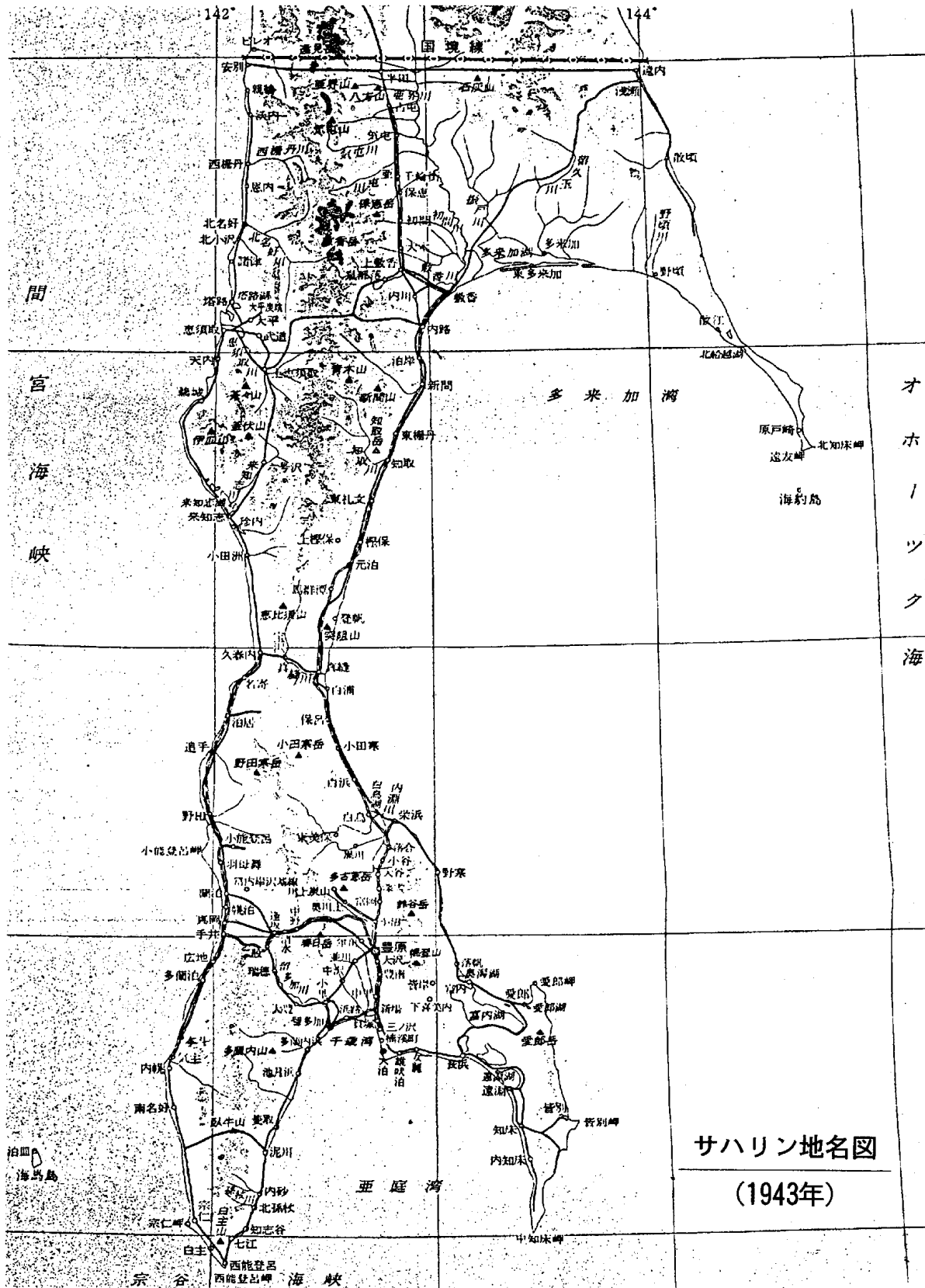
チェホフは、7月にサハリンに入り10月13日に帰国の行程に入った。日本に行きたい希望は都合により実現せず、ホンコン・シンガポール・セイロン・オデッサへ経て、12月7日モスクワに帰る。ほぼ8か月の大旅行であった。

宮沢賢治が行った南部サハリンに限定しつつ、チェホフがその場所をどう書いているかを見てみよう。（別紙地名図参照）

#### <13章の一部>

「監視所の東南四キロのところにある最初の村は、日本語で、ポロ・アン・トマリ（幌安泊）と呼ばれている。作られたのは1882年、ここは以前アイヌ部落のあった場所だ。」

「道路はススヤ川の河口附近で大きく右に折れ、今度は北に向う。地図を見





ると、ススヤ川はオホーツク海に注ぐナイーバ川に上流の辺で接しており～」  
 (補足1)

地名は先住民の使っていたものを意識する場合もあるがサハリンの場合はそれを音訳したものが多い。アイヌ語のポロは大きなという意味をもつが、ポロアントマリは日本語では別図のとおり大泊となった。

(補足2)

「ススヤ」は鈴谷となって残され、賢治紀行の中の作品「鈴谷平原」はススヤ川の下流が作った平原であり、樺太庁時代の中心地であった。

「ナイーバ川」は別図にある「内淵川」と思われる。

〈同じく13章の一部〉

「カシの木村からナイーバ河の河口までは、わずか四キロを残すのみで、その地域への移住はもはや不可能だ。なぜなら河口のあたりは沼地になっているし、海岸は一面の砂と砂地海岸性植物におおわれているからだ。非常に大きな実を結ぶ野バラだの、ガマなどの植物である。」

「ここでは今、新しい家を一軒建てているだけだ。見張り小舎か、宿場などだろう。

見るからに冷たそうな、濁った海が吠えたけり、丈余の白波が砂に碎けて、さながら絶望にとざされて『神よ、何のためにわれわれを創ったのです』とでも言いたげな風情だった。

ここはもはや太平洋なのだ。このナイブーチの海岸では、建築場にひびく労役囚たちの斧の音がきこえるが、はるか彼方に想像される対岸はアメリカなのである。」

左手は霧にとざされたサハリンの岬が望まれ、右手もまた岬だ……あたりに人影もなく、鳥一羽、蠅一匹見当たらず。こんなところで波はいったいだれのために吠えたけっているのか。(中略)

「この海岸に立つと、思想ではなく、もの思いのとりこになる。そらおそろしい、が同時に、限り無くここに立ちつくし、波の単調な動きを眺め、すさま

じい吠え声を聞いていたい気もしてくる。」

長い引用をあえてしたが、この33年後にこの海岸に立った賢治の「ものおもい」のイメージがチェホフのものに重なる。

それは偶然というよりも、女性への思いを断ち切るため（チェホフの場合はリデヤ・アヴィーロフ）あるいは思想上の悩み（チェホフの場合はトルストイズムへの失望が指摘されている）など思いの種はいくつかあったであろうが、自分は何者か・何をなすべきかという問いが共通しているであろう、と私は考える。それを「再生のための思い」と呼ぶことも可能である。

#### (4) オホーツク海岸

チェホフについては紀行文の「ナイブーチ河口の海岸」から、ここが東海岸の日本名「栄浜」であることを推定するのみであるが、賢治については作品「オホーツク挽歌」に「遠くなった栄浜の屋根はひらめき／鳥はただ一羽硝子笛を吹いて～」とあり、1923年8月4日の午前11時15分にこの海岸に立っていたことがわかる。

この作品の中で、賢治は次のように書く。

「わたくしが樺太のひとのいない海岸を／ひとり歩いたり疲れて睡ったりしてゐるとき／とし子はその青いところのはてにゐて／なにをしているかわからない／とど松やえぞ松の荒んだ幹や枝が／ごちゃごちゃ漂ひ置かれたその向ふで／波はなんべんも巻いてゐる／その巻くために砂が湧き／潮水はさびしく濁っている」

### (5) 動機の複層性

1890年チエホフが病歴のある身で危険な大紀行をしたことの「動機」について、少なくとも十個以上の学説があることを、指摘したあと、原卓也氏は次のように書いている。

「一口でまとめるなら、チエホフのサハリン旅行は、何よりもまず、作家としての使命の明確な意識と自覚のあらわれであり、自己の作品に社会的な広がりを持たせるためのダイビング・ボードであった、とわたしは考えるのである。」

（「サハリン島」解説による）

数ある学説のうち、例えばトーマス・マンの「兄の死による絶望からの立ち直りと、リデア・アヴィーロワに対する思慕を断ち切るための行為である」というようなものは、非常にわかりやすいが、一方では断定しすぎという問題が出てくることを、原卓也氏も指摘をしている。

およそ人間の行為の動機ほど測りにくいものはない。チエホフに触れつつ私が主張したいのは、賢治のサハリン紀行は、一般に（特に賢治を崇拜の対象とする読者）が考えているほど死のイメージが強いのではなく、再生の方向へ明らかに歩きはじめた途中のできごとである、ということである。

旅行中の作品を「挽歌」と命名するほどに、自己の対象化は進捗していたのである。

（補足3）

チエホフの「サハリン島」がスケッチでもなく情緒的なリポートでもないことは、アイヌ民族に対する次のような視点からも知ることができる。科学的であろうとする努力を文体から読みとることが可能である。

「いずれにせよ、アイヌは南から北へ、暖いところから寒いところへと、常によい環境をわるい環境に換えながら移動していた。

彼等は好戦的ではなく、迫害に堪え得ない。従って彼等を征服して奴隷化し

たり、駆逐するのはむずかしいことではなかった。

アジアからはモンゴル人に追いだされ、日本とマツマイからは日本人にしめだされ、サハリンにすればギリヤーク人がタライカより先に行かせてくれず、千島列島ではコサックたちに出くわす（中略）」

「ロシア人が南部サハリンを占めるまで、アイヌは農奴同様の隷属的状态で日本人につかえていたが、彼らがおとなしく、従順で、しかも重要な条件として、食うに困っており、米なしにはすこせぬ連中だったことによって、彼らの奴隷化はいっそう容易なものとなった。」（「サハリン島14章」）

#### (6) 「宗谷挽歌」における再生のイメージ

6行目から「けれどももしとし子が夜過ぎて／どこからか私を呼んだなら／私はもちろん落ちて行く」という危険さを自ら育てながらも、次の行ではすぐに「とし子が私を呼ぶということはない／呼ぶ必要のないところに居る」と書く。自信のある断定である。

この余裕は、実はこの作品全体に読みとることができる。

「漆黒の闇のうつくしさ」→美しいと見る余裕。

「（霧が）降っているよりは湧いて昇っている。」

→物理的事実を刻明に追う精神力。

「私たちはこのままこのまっくらな海に封ぜられても悔いてはいけない」

→海の色に形容動詞をつける余裕。断定的に禁止する精神のエネルギー。

「稚内のまちの灯は移動をはじめ／たしかに船は進み出す」

→明らかに再生のイメージを形象している。

#### （補足1）

賢治は「波に落ち」ることなく「海に封じられる」こともなかったが、皮肉にも乗船した対馬丸は、前述のとおり2年後の1925（大正14）年12月7日、濃霧により座礁（人身被害なし）現在もノサップ沖に沈船のままである。沈船と

して海図に記録されている。

# (7) 「鈴谷平原」等における再生のイメージ

サハリンに渡った後の作品「鈴谷平原」「樺太鉄道」「オホーツク挽歌」では、はっきりと「生」に向けて精神は活動を再開する。

「鈴谷平原」では「荒さんだ山際の焼け跡」を見ながらも「こんなにたのしくすわり」,「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」と書く。8月7日,夜9時の連絡船に乗ることを予定しているその日の日中の作品である。

樺太で友人に宴会に招待されたが,歌や踊りが全くできない賢治は持っていた金を全部芸者の御祝儀として出してしまった。このため帰路は盛岡から花巻まで40キロメートルを徒歩で帰宅したという。

このような強い生の燃焼の見通しは,すでにサハリン滞在中の賢治の体の中にあったと考えられる。

「オホーツク挽歌」では,「わたくしが樺太のひとのない海岸を／ひとり歩いたり疲れて睡ったりしてゐるとき／とし子はあの青いところのはてにゐて／なにををしてゐるのかわからない」と書くが,「爽やかな<sup>りんご</sup>青の草地と／黒緑とどまつの列」を力強くとらえる意識の流れを,すでに自分のものとしている。

(補足1)

宮沢賢治の悲哀と再生とくにその両極端の振幅の大きさと周期性については福島章著「宮沢賢治～芸術と病理」によって病蹟学的に明らかにされている。

これによれば,1922年11月妹とし子の死後7か月ほどは鬱の気分状態にあり,翌1923年7月サハリン旅行に出るところから2年間ほどは躁の状態であった。

福島章氏は,妹の死の当日の詩3篇「永訣の朝」「松の針」「無声慟哭」は短く緊迫して調子が高いのに比べて,いわゆる「オホーツク挽歌」群は長く堂々めぐりをしている,と指摘している。

逆に言えば,「オホーツク挽歌」群での自己との長い格闘を通過してのち,

ようやく生のイメージに立ち戻ることができたのである。

紀行後ほぼ2年間の活動を拾うと、次のようになる。生涯もっとも輝いた時期である。

1923年8月 北海道・サハリン紀行から花巻に帰る

1924年4月 「春と修羅」刊行（唯一の生前詩集）

8月 自作劇を農学校で上演

12月 「注文の多い料理店」刊行（唯一の生前童話集）

（補足2）

前述「樺太文学史」で荒沢勝太郎氏は「オホーツク挽歌」の中の植物名についての賢治の「錯覚」を指摘している。

「黒い実のついたまっ青なこけももの上等の敷物」と書いているが、「コケモモの実は紅熟するので」これは「ガンコウランと錯覚したらしい」

### 〈おわりに〉

執筆の動機はそれほど明確ではないが、一応存在する。

ひとは、1989年5月1日の天北線廃止である。過疎地の住民の願いは資本の論理だけで無残にも断ち切れ、私が通勤や生活に使っていた天北線は奪われた。国鉄労働者は地方労働委員会が明快な救済命令を出すほどの差別と人権抑圧を受けた。

この事実直面したことで、67年前にこの鉄道に乗りサハリン紀行をした宮沢賢治の足跡をたどってみよう、という気持ちが私の中で強くなった。

俗事とも思える小さな事実にこだわって「ノート」を作成したのは、このやりきれない気持ちの影響である。

もうひとつの動機は「オホーツク挽歌」群に対する私のイメージが、1987年稚内に移住して三年を経た私の体験を通じて以前とは変わってきたことである。

前年秋に死んだ妹トシは異界にあるがその人と語り合う場となったこの紀行は、暗たんたる救いようもない挽歌の旅であり、自殺を想定するほどの「死」のイメージを持つ、と私は考えていた。

この間に私の経験があった。

厳寒の「流水を見る船」に乗って真北の海へ向かった経験。利尻行連絡船に乗って暴風雨にあえて甲板に立った経験。海釣りをすべく早朝の暗い海へ小舟で出ていった経験。とくに、暗い海へ出ていくときの恐怖と絶望感は忘れられない。

サハリンが見える稚内に暮した3年間、ここでの上記三件の「海体験」を通して作品（サハリン挽歌群）を読み直してみると、それが「死のイメージ」から「再生のイメージ」に変わっていることに気がついたのである。

---

もうひとつチエホフへの私なりのイメージもあった。

今は外国となったサハリン島を、晴れた日には私の住む稚内から見るができる。

海の真北の島影は、私にとって親類・知人・友人の故郷であり、何よりも賢

治とチエホフの島であった。

チエホフが渡ったのは1890年、賢治の紀行には33年も先行しているのに、私の頭の中では東海岸の砂浜でふたりが偶然出合って短い立ち話をしている映像があった。

乏しいノートを書き終わって考えると、結果としてはこれまで批評・研究の対象となることが極端に少なかった作品「宗谷挽歌」に時間をかけたことになる。

作品としての完成度が低く、自問自答と堂々めぐりがあって長い。作者自身も「春と修羅」に納めなかった作品。原稿枚数が失われている作品。こういう作品に時間を費したことになる。

しかし、先述したように賢治が死のイメージから立ち直るためにはどのような生活の事実の積み重ねが必要であったか——を追求することは主体としての私自身を確認する意味で、私にとっては有効であった。



テキスト・参考文献

『校本宮沢賢治全集』全14巻，筑摩書房，昭和48年5月～完

『新修宮沢賢治全集』全16巻，筑摩書房，昭和54年5月～完

『宮沢賢治全集』文庫版全8巻，筑摩書房，昭和60年5月～完



『宮沢賢治～芸術と病理』福島章著，金剛出版新社，パトグラフィ双書，昭和45年

『宮沢賢治』近代日本詩人選13，吉本隆明著，筑摩書房，1989年

『宮沢賢治の童話論～深層の原風景』松田司郎著，国土社，1986年

『ものがたり交響』谷川雁著，筑摩書房，1989年

『宮沢賢治～世紀末を超える予言者』久慈力緒，新泉社，1989年

『宮沢賢治批判』佐藤勝治，十字屋書店，昭和27年

『宮沢賢治』中村 稔，五月書房，昭和33年

『賢治隨聞』関登久也，角川書店，昭和45年

文芸読本「宮沢賢治」新装3版，河出書房新社，昭和63年

別冊国文学「宮沢賢治必携」学燈社，1980年

解釈と鑑賞 特集「宮沢賢治の世界」至文堂，昭和48年

「日本児童文学」特集「宮沢賢治の現在1. 2」日本児童文学者協会，1988年  
11月，12月

『稚泊連絡船史』日本国有鉄道発行，昭和49年

『連絡船物語』阪田貞之編，日本海事広報協会，昭和45年

『日本の鉄道連絡船』古川達郎著，海文堂出版，昭和51年

『樺太文学史』第1巻，荒沢勝太郎著，艸人舎，昭和61年

『チェホフ全集』第13巻，神西清・原卓也訳，中央公論社，昭和44年