

『銀河鉄道の夜』の「銀河鉄道」 －その動力源はなにか－

家 井 美千子

はじめに

宮澤賢治の残した『銀河鉄道の夜』は、その存在が知られてから継続して数多くの読者に読まれ、今もお論じ続けられる作品である。従って、現在も「銀河鉄道」的なイメージ画像・映像を日本中の至るところで見かけることができる。

殊に岩手県は宮澤賢治が生まれ育った地であるため、彼の残した詩や童話のイメージを有効な観光資源として活かしており、ポスターや看板などにさまざまな「宮澤賢治的なイメージ」を見ることができる。その顕著なものが『銀河鉄道の夜』のイメージであろう¹⁾。

また岩手大学でも、宮澤賢治の母校の盛岡高等農林学校が岩手大学の前身の一つであることから、大学ホームページの「学長あいさつ」において、大学の特徴の一つとして「宮澤賢治も学んだ歴史と伝統」をあげているなど、宮澤賢治の出身校であることを大学の教育に活かそうとしている²⁾し、2014年度の大学案内の表紙でも『銀河鉄道の夜』の表現を引用している。

このように多種で多数の読者を持つ宮澤賢治の『銀河鉄道の夜』の読まれかたについて、私は最近になって違和感を持つようになった。なぜなら、前記した「銀河鉄道」イメージの画像の多くが、「蒸気機関車に牽引される列車」であるからだ。出版されている各種の『銀河鉄道の夜』の表紙や挿絵にも、蒸気機関車を描くものが少なくない。

小学生高学年で、『校本宮澤賢治全集』³⁾ (以下「校本全集」)の作業前の混乱した本文であった『銀河鉄道の夜』を読んで以来、私は『銀河鉄道の夜』の「銀河鉄道」に蒸気機関車が走っているとは全く考えてこなかった。むしろ「蒸気機関ではない別の乗物」を描いているのだ、と考えてきたのである。

「銀河鉄道＝蒸気機関車の鉄道」と読む傾向に気付いて以降、私は、校本全集が成立した後の現在よく読まれている『銀河鉄道の夜』(例えば、ちくま文庫版の「宮澤賢治全集」所収のものなど)を再読したが、やはり上述の考えを変更する必要はないと考えている。つまり、『銀河鉄道の夜』の読みで、「銀河鉄道＝蒸気機関車の鉄道」は誤読であろうと考えているのだ。

しかし、こうした考えを学生たちをはじめとした他の読者に示すと、驚かれることが多い⁴⁾。

1) 例えば、花巻駅北側の「未来都市銀河地球鉄道壁画」(花巻市役所地域づくり課管理)など。

2) <http://www.iwate-u.ac.jp/shokai/aisatu.shtml> 2013年10月末日付。

3) 『校本宮澤賢治全集』全14巻は筑摩書房から1973年5月から1977年10月の間に出版され、これによって宮澤賢治作品の本文の取り扱いの難しさは一般に知られた。その後、1995年5月に、同じ筑摩書房による「新校本」全集全16巻19冊の発行が開始した。さらに「新校本」の成果に基づいて文庫版の全集も発行された。本稿で宮澤賢治作品を引用する際は、このちくま文庫版の「宮澤賢治全集」に拠る。

何故こうした誤読が起こるのかは興味深い問題だが、現段階では、まずは「銀河鉄道＝蒸気機関車の鉄道」と読むことは不適當であることを明示し、併せて「銀河鉄道」の動力の選択（蒸気機関ではないこと）は何故なされたのかを考察することを本稿の目的とする。

1. 『銀河鉄道の夜』原稿における「銀河鉄道」の表現

宮澤賢治作品の多くが生前に出版されず、賢治本人が何度も原稿を改めたために、各作品の本文研究・ひいては作品研究に大きな問題があることは「校本全集」の出版によって多くの読者に知られることになったが、特に『銀河鉄道の夜』本文の処理の難しさは際立っている。

ちくま文庫版全集『銀河鉄道の夜』の後記「本文について」（天沢退二郎担当）では、

現存稿は八十三枚、その構成はまことに複雑である。これは（略）じつに十年近くの間、別表に示したような大略四次に渡る大幅手入れを行った際に、いくども部分的に紙がさしかえられたり、破棄されたり、新稿紙が加えられたりしたためである。

と説明され⁵⁾、「校本」の中でも最も理解しにくい原稿のひとつであると言えよう。

本稿では、本文について検討することを目的としていないので、上記の「四次に渡る大幅手入れ」によって、本文に最多で四種のバリエーションがあることを前提に、第四次稿本文をもとに、第三次稿を参考にしながら、「銀河鉄道」の動力がどのように描かれたのかをまず確認したい。

はじめに、『銀河鉄道の夜』においてジョバンニが乗車した「銀河鉄道」がどのように描かれているかを第四次稿「六、銀河ステーション」以降から引用する。

(引用①)

気がついてみると、さっきから、ごとごとごとと、ジョバンニの乗ってゐる小さな列車が走りつづけてゐたのでした。ほんたうにジョバンニは、夜の軽便鉄道の、小さな黄いろの電燈のならんだ車室に、窓から外を見ながら座ってゐたのです。車室の中は、青い天鵞絨を張った腰掛けが、まるでがら明きで、向ふの鼠いろのワニスを塗った壁には、真鍮のおおきなぼたんが二つ光ってゐるのでした。(六、銀河ステーション)
(第7巻 p.249)

(引用②)

「それにこの汽車石炭をたいてゐないねえ。」ジョバンニが左手をつき出して窓から前の方を見ながら云ひました。

「アルコールか電気だらう。」カムパネルラが云ひました。

ごとごとごとと、その小さなきれいな汽車は、そらのすゝきの風にひるがへる中

4) 2010年10月7日の岩手大学宮澤賢治センターの定例研究会において、本稿の基本的な考察を報告した所、参会者の多くがこの考察について「大変に意外」であるとの感想を示された。

5) 以下、別表省略：解説本文は、ちくま文庫全集第7巻p.584による。なおこれ以降の宮澤賢治作品本文およびその解説は、ちくま文庫版宮澤賢治全集により、引用文の所在を巻番号、頁で示す。

を、天の川の水や、三角点の青じろい微光の中を、どこまでもどこまでもと、走って行くのでした。(六、銀河ステーション)

(第7巻 p.252)

(引用③)

「もうぢき白鳥の停車場だねえ。」

「あゝ、十一時かつきりには着くんだよ。」

早くも、シグナルの緑の燈と、ぼんやり白い柱とが、ちらっと窓のそとを過ぎ、それから硫黄のほのほのやうなくらいぼんやりした転てつ機の前のあかりが窓の下を通り、汽車はだんだんゆるやかになって、間もなくプラットホームの一行の電燈が、うつくしく規則正しくあらはれ、それがだんだん大きくなってひろがって、二人は丁度白鳥停車場の、大きな時計の前に来てとまりました。(七、北十字とプリオシン海岸)

(第7巻 p.255)

(引用④)

(前略) だまって正面の時計を見てみましたら、ずうっと前の方で、硝子の笛のやうなものが鳴りました。汽車はもう、しづかにうごいてゐたのです。(八、鳥を捕る人)

(第7巻 p.260)

(引用⑤)

(前略) すきとほった硝子のやうな笛が鳴って汽車はしづかに動き出し、カムパネルラもさびしさうに星めぐりの口笛を吹きました。(九、ジョバンニの切符)

(第7巻 p.282)

「えゝ、もうこの辺から下りです。何せこんどは一ぺんにあの水面までおりて行くんですから容易ぢやありません。この傾斜があるもんですから汽車は決して向ふからこっちは来ないんです。そら、もうだんだん早くなつたでせう。」さっきの老人らしい声が云ひました。

どんどんどん汽車は降りて行きました。(九、ジョバンニの切符)

(第7巻 p.283)

どんどんどん汽車は走って行きました。室中の人たちは半分うしろの方へ倒れるやうになりながら腰掛にしっかりしがみついてゐました。ジョバンニは思はずカムパネルラとわらひました。もうそして天の川は汽車のすぐ横手をいままでよほど激しく流れて来たらしくときどきちらちら光ってながれてゐるのです。うすあかい河原なでしこの花があちこち咲いてゐました。汽車はやうやく落ち着いたやうにゆっくりと走ってゐました。(九、ジョバンニの切符)

(第7巻 p.284)

以上の6箇所の引用から、ジョバンニが乗車した乗物は「汽車」と記されている(引用②～⑤)が、実際は蒸気機関車ではないことは引用②のジョバンニの発言「石炭をたいてゐない」ことで明らかである。

ジョバンニは自分が不思議な列車に乗っていることに気づくと、まずそれが「軽便鉄道」であることをおそらくは車両の大きさと内装等によって認識する(引用①)。また、後でこの乗物が坂道に差し掛かると「どんどんどん汽車は走って行きました。室中の人たちは半分うしろの方へ倒れるやうになりながら腰掛にしっかりしがみついておました。」(引用⑤)という地形任せの非力さも、軽便鉄道の性格を示しているかもしれない。

軽便鉄道であることを確認後ジョバンニが行ったのは、「左手をつき出して窓から前の方を見」ること(引用②)だった。これは、手を窓の外に出すことによって蒸気機関の出す煙が流れているかを確認、さらに夜ではあっても見えるかもしれない煙を目視しようとしたのであろう。その結果が、「この汽車石炭をたいてゐないねえ。」という発言だったのだ。

これに対して、先に乗っていたらしいカムパネルラも、「アルコールか電気だらう。」と、ジョバンニの発言にそれほど訝ることなく答えている。

この箇所は第一次・二次稿には無く、第三次稿でカムパネルラの発言の後が大きく異なるのであるが(後述)、第三次稿のカムパネルラの発言そのものは、「石炭たいてゐない？ 電気だらう。」と、蒸気機関ではないことにそれほど驚いていない点では共通し、その後続く「セロの、しづかな声」によって、蒸気機関でないことが説明されている。

「汽車」という語は、「狭義では蒸気機関車牽引の列車をさす。しかし、一般には運転区間が比較的長距離の列車を意味することもあって厳密な定義は困難である。」と『国史大辞典』が説明するように、必ずしも蒸気機関車牽引の列車だけを指すわけではない。現在でも、鉄道を走る列車を全て「汽車」と呼ぶ人は少なくないし、かつては「鉄道を走る乗物」を全て「汽車」と呼んでいた人はもっと多かったであろう。

何よりも、この『銀河鉄道の夜』本文で、引用②のジョバンニたちがこの乗物を蒸気機関が牽引していないことを認識した後も、それを「汽車」と表現し続けていることそのものが、「汽車=鉄道を走る乗物」であることを示しているであろう。

以上を確認するだけでも、ジョバンニの乗車した乗物が蒸気機関で牽引されていないことは明らかである。

さらに、「ごとごとごとと、ジョバンニの乗ってゐる小さな列車が走りつづけてゐた」(引用①)や、「ずうっと前の方で、硝子の笛のやうなものが鳴りました。汽車はもう、しづかにうごいてゐたのです。」(引用④)、「すきとほった硝子のやうな笛が鳴って汽車はしづかに動き出し、カムパネルラもさびしさに星めぐりの口笛を吹きました。」(引用⑤)などから、この列車が動く時には全く音がせず、「硝子の笛のやうな」音だけが響き渡って聞こえているということがわかる。

蒸気機関の特徴は、先にあげた煙の発生に加え、蒸気の放出音や重い車体を動かすための外燃機関から発せられる大きな機械音である。つまりは大きな騒音を伴う乗物であるのだが、「銀河鉄道」の特徴はむしろ静謐な乗物であることをこれらの引用から理解できる。蒸気機関の音がしていたのなら、カムパネルラも「さびしさに星めぐりの口笛を吹」いたり(引用⑤)はできなかっただろう。

このように、ジョバンニとカムパネルラの会話内容と「銀河鉄道」の描写から、『銀河鉄道の夜』のジョバンニたちの乗った「銀河鉄道」は、蒸気機関に牽引されたものではない、ということが明らかである。

それでは、カムパネルラはなぜジョバンニの疑問に対して、「アルコールか電気だらう。」とだけ答えるのだろうか。また、この回答は、「銀河鉄道」の動力を正しく示しているのだろうか。

このことを検討する前に、ジョバンニが「銀河鉄道」に乗車する前の表現を確認する必要がある

ある。

2. 「銀河鉄道」乗車前の鉄道に関する表現

ジョバンニの乗る「銀河鉄道」は、作中でジョバンニの生活する現実世界に対して、ジョバンニの夢の中の世界の乗物と読むこともできる。このため、夢の中、あるいはそもそもファンタジー世界で描かれる乗物について、蒸気機関であるか否かを問うことはあまり意味が無い、という考え方もあるだろう。この疑問に対しては、「ファンタジーといえども、作者・読者の生きる現実世界との対応や関連があり、それが読解に影響を与える」という以上の答えを今準備できない。また、賢治の生きた時代の人々にとって、「汽車」といえばやはり大方は蒸気機関車に牽引された列車を想起したであろうにも関わらず、蒸気機関車であることを否定している表現を何故行ったのか、ということは問われて良いことであると考えている。

この章で問題にしたいのは、ジョバンニの生きる世界と「銀河鉄道」の旅の世界には関連があり、そのことがこの物語の理解に大きな影響を与えるということである。

「銀河鉄道」乗車前に描かれるジョバンニの生活世界は、その後乗車した「銀河鉄道」沿線に出現するさまざまなものにいわば変奏されている。読者は、この二者の微妙な呼応を確認しながら、複雑な物語世界を味わうのである。

このような観点を踏まえ、「銀河鉄道」乗車以前の描写において、鉄道や列車などについてどのように描かれているかを確認する。

(引用⑥)

「カムパネルラのうちにはアルコールランプで走る汽車があったんだ。レールを七つ組み合わせると円くなってそれに電柱や信号標もついてみて信号標のあかりは汽車が通るときだけ青くなるやうになってみたんだ。いつかアルコールがなくなったとき石油をつかったら、罐がすっかり煤けたよ。」(三、家)

(第7巻 p.241)

(引用⑦)

ジョバンニが、どんどん電燈の方へ下りて行きますと、いままでばけものやうに、長くぼんやり、後ろへ引いてみたジョバンニの影ほふしは、だんだん濃く黒くはつきりなって、足をあげたり手を振ったり、ジョバンニの横の方へまはって来るのでした。(ぼくは立派な機関車だ。ここは勾配だから速いぞ。ぼくはいまその電燈を通り越す。そうら、こんどはぼくの影法師はコムパスだ。あんなにくるっとまはって、前の方へ来た。) (四、ケンタウル祭の夜)

(第7巻 p.242~p.243)

(引用⑧)

ジョバンニは町のはづれから遠く黒くひろがった野原を見わたしました。

そこから汽車の音が聞こえてきました。その小さな列車の窓は一列小さく赤く見え、その中にはたくさんの旅人が、苹果を剥いたり、わらったり、いろいろな風にしてみると考へますと、(五、天気輪の柱)

以上の引用の中で、実際の鉄道は引用⑧でジョバンニが見たものだけで、病床の母を励ますためにジョバンニの語った引用⑥は、カムパネルラが持っていた鉄道模型についてであり、引用⑦は、母のために牛乳を取りに行くジョバンニが、途中の街灯の光のもとで一人影遊びを演じている描写である。

これらは実際の鉄道を描いていないが、カムパネルラの鉄道模型の情報（引用⑥）がカムパネルラの発言「アルコールか電気だらう。」（引用②）に、急勾配の坂での影遊び（引用⑦）が銀河鉄道における急な下り坂の描写（引用⑤）に、それぞれに響き合うように構成されていることがわかる。

なお、引用⑥は後述するように第四次稿にだけ見られる本文であるが、引用⑦は第三次稿に対応本文があり、少々の改変がなされている。

(引用⑦-2)

ほんたうにジョバンニが、どんどん電燈の方へ下りて行きますと、いままでだけもののやうに、長くぼんやり、うしろへ引いてみたジョバンニの影ほふしは、だんだん濃く黒くはっきりなって、足をあげたり手を振ったり、ジョバンニの横の方へまはって来るのでした。

（ほくはまるで軽便鉄道の機関車だ。ここは勾配だからこんなに速い。ほくはいまその電燈を通り越す。しゅっしゅっ。そら、こんどはほくの影法師はコムパスだ。あんなにくるっとまはって、前の方へ来た。）

(第7巻 p.502)

第三次稿では、ジョバンニの影遊びは「軽便鉄道」のつもりであることが明示され、しかも「しゅっしゅっ。」という擬音から、かれが蒸気機関車を演じていることがわかるが、第四次稿ではそれらは明示されなくなった。このような改変の意図についての推測は次章で述べることとするが、第三次稿において蒸気機関車のイメージを積極的に示すこの箇所「しゅっしゅっ」が第四次稿で削除されると、『銀河鉄道の夜』からは全く蒸気機関車を示すものがなくなるのである。

その後の、ジョバンニの生活する世界の鉄道を描く引用⑧は、ジョバンニが「銀河鉄道」に乗車する直前に見た最後の地上の現実風景で、この後ジョバンニは空を見上げ、「青い琴の星」を見ているうちにいつの間にか「銀河鉄道」の世界にいることを発見するのであるから、この風景が「銀河鉄道」の世界全般に影響するであろうと考えられる。

この引用⑧で描かれる、ジョバンニの生活する世界での鉄道の特徴はどのようなものだろうか。

引用⑤までと同様、ここでも「汽車」と書かれているが、前述の通りこの語だけから蒸気機関であると判断することはできない。

ジョバンニは「汽車の音」でその存在に気づいており、ジョバンニと列車とは「その小さな列車の窓は一行小さく赤く見え」という記述からはかなり遠くであると考えられることから、もしかしたら蒸気機関車の轟音を「汽車の音」としているかもしれないが、或いはレールを走る車輪の音かもしれず、確実ではない。

また、ジョバンニはその列車を見て「その中にはたくさんの旅人が、苹果を剥いたり、わらっ

たり、いろいろな風にしてみると考へ」ているので、彼の認識ではそれは長距離列車だったのであろう。

いずれにしても、引用⑧からは、ジョバンニの生活する世界における鉄道が、蒸気機関で動いているかどうかについては明示されていない、との結論にいたる。

宮澤賢治の生きた時代の長距離列車はほとんどが蒸気機関の牽引するものだったので、当時の読者にとっては有徴でないものは蒸気機関車であると受け止められていた、という可能性は否定できないのだが、ここでは、ジョバンニの生活する世界における実際の鉄道が、蒸気機関で動くものとして明示されていない、ということを確認しておきたい。

実際に走っている列車の動力がはっきりと示されない一方で、カムパネルラの家にあったという「アルコールラムプで走る汽車」(引用⑥)が明示されているのは何故であろうか。

現在でも「鉄道模型」はかなり財力のある家の子弟(いわゆる「お金持ちのお坊ちゃん」)の趣味と見なされているが、宮澤賢治の生きた時代にあってはその傾向はより強かったのではないかと思われる。

1919年生まれの原信太郎氏の幼少時からのコレクションは、2012年7月に横浜に「原鉄道模型博物館」として公開されているが、氏の回想⁶⁾では、四歳頃に既に鉄道模型を売る店が東京に複数あったという。また、これは昭和初期のことであるそうだが、当時の浜口雄幸首相の給料が450円であった頃に、原氏は495円のアメリカ製の鉄道模型を欲しがり、それが(三ヶ月待ったが)叶えられたという。

頻繁に上京していた宮澤賢治(1896年生まれ)にも、実際に購入したかは不明でも鉄道模型を目にする機会はあったと推測されるので、ジョバンニの生活する世界で、カムパネルラがいかに恵まれた境遇にあるかを強調するためにそれを描いたことは不思議ではない。そしてカムパネルラの家富裕が強調されればされるほど、ジョバンニの家の貧窮が際立つことになる。

しかし、「銀河鉄道」乗車中のカムパネルラが、蒸気機関ではないことに疑問を持ったジョバンニに対して、「アルコールか電気だらう。」とだけ答え、驚きを共有していないように見えることをどう考えるべきであろうか。

このジョバンニの回答は、「銀河鉄道」の動力源は何かということにかかわるのである。しかも、カムパネルラの発言は、第四次稿に対して第三次稿で少々異なっていることを前述したのだが、改稿の問題とも関わらせ、章をあらためて検討することとする。

3. 「銀河鉄道」の動力を考える

カムパネルラの家にあったという「アルコールラムプで走る汽車」は、第四次稿でのみ見ることのできるものである。第三次稿までにこの箇所がどのように記述されていたか、現在の読者には知ることができない。

つまり、前章で記した引用②と引用⑥とが呼応する構造は、第四次稿で読む読者にしか見えない。

一方で、「銀河鉄道」乗車前にどのような叙述があったかわからない第三次稿で、引用②に対応する箇所は次のような本文となっており、カムパネルラの答えが少々異なるだけでなく、そ

6) 原信太郎『スーパー鉄道模型 我が生涯道楽』(講談社プラスα新書)による。

れに続く内容が大きく異なっている。

(引用②-2)

「この汽車石炭をたいてゐないねえ。」ジョバンニが左手をつき出して窓から前の方を見ながら云ひました。

「石炭たいてゐない？ 電気だらう。」

そのとき、あのなつかしいセロの、しづかな声がしました。

「ここの汽車は、スチームや電気で動いてゐない。ただうごくやうにきまってるからうごいてゐるのだ。」

「あの声、ほくなんべんもどこかできいた。」

「ほくだって、林の中や川で、何べんも聞いた。」

とととととととと、その小さなきれいな汽車は、そらのすゝきの風にひるがへる中を、天の川の水や、三角点の青じろい微光の中を、どこまでもどこまでもと、走って行くのでした。

(第7巻 p.515)

第三次稿と第四次稿のこうした「セロの声」があるかないかのちがいについて、ちくま文庫版全集の解説(天沢退二郎)では、安藤元雄氏の論を紹介するかたちで以下のように説明されている。

この最終形(第四次稿)と初期形(第三次稿)を比較して安藤元雄氏は、幻想に入る箇所でも初期形ではジョバンニがブルカニロ博士のものらしい《セロのような声》に導かれるのに対し、最終形のジョバンニに幻想をうながすのは「星空への想像力」であると指摘した後、「この幻想の導入部ばかりでなく、初期形では幻想の途中にも折にふれてジョバンニを導き、やがては宇宙の意味、人の生きる意味を彼に教える『セロのような声』が、最終形ではほぼすべて抹消されている。ひとくちで言ってしまう、初期形では指導者を必要とする弱い求道者であったジョバンニが、最終形では、幻想そのものの論理を追って想像力を一人歩きさせることのできる詩人に成長しているのである。」と述べている(国文学50年四月号)。

(第7巻 p.617)

ジョバンニの「詩人」としての成長が意図されているかどうかはともかく、この指摘の通り第三次稿の「銀河鉄道」の世界は、「セロのような声」によってすべてが支配されているのである。その声が「ここの汽車は、スチームや電気で動いてゐない。ただうごくやうにきまってるからうごいてゐるのだ。」と言う以上、列車を動かす動力が何であるのかに興味はないということになる。

さらに、第三次稿の末尾でジョバンニがもとの草の丘に戻った時、近づいてきたブルカニロ博士が「ありがたう。わたしは大へんいゝ実験をした。私はこんなしづかな場所で遠くから私の考えを人に伝える実験をしたいとさっき考へてゐた。」とジョバンニに話す記述によって、ジョバンニの体験した「銀河鉄道」の世界は、ブルカニロ博士なる研究者による、おそらくは心理的な実験内で味わたった仮想現実だということになってしまう。

つまり、第三次稿では、「銀河鉄道」の動力を問うことはあまり意味が無いことと考えられる。

(このため、第三次稿の「セロのような声」の構想を持つ『銀河鉄道の夜』を好む人々にとって、「銀河鉄道」の動力がなんであろうと少しも構わないことになる。)

しかし、現在私たちは第三次稿を大幅に手直した後の第四次稿を読むことでしか『銀河鉄道の夜』の全体像を理解することができない。

そして第四次稿では、第三次稿が持っていた「セロのような声」やブルカニロ博士の存在が消され、その代わりにカムパネルラの家「アルコールランプで走る汽車」が出現したのである。

つまり、『銀河鉄道の夜』の「銀河鉄道」の走行は、第三次稿で試みられた「ブルカニロ博士による心理実験」による動力不問の幻想的なものであったのだが、第四次稿でそれが「アルコールか電気で走る列車」に取って代わられたと考えることができよう。

そして、引用②でのジョバンニの疑問に対するカムパネルラの答えが、第三次稿で「石炭たいてるない？ 電気だらう。」であったのに対し、第四次稿では「アルコールか電気だらう。」と「アルコール」が加わっていることも、それに対応していると考えることができる。けれども、カムパネルラが「(蒸気機関でなければ) 電気だらう」とだけ答えることと、「アルコールか電気だらう。」と答えることには大きな差がある。

何故なら、当時既に電気を動力とする鉄道は存在したが、アルコールを燃料として動く鉄道はなかったと思われるからだ。アルコールで動くのは、たいへんに高価であってもあくまでも「おもちゃ」にすぎない鉄道模型の列車を牽引する機関車でしかない。

第四次稿でのカムパネルラが「アルコールか電気だらう。」と答えることの背後には、何が意図されているのであろうか。

また、第四次稿でも「銀河鉄道」の動力は検討する必要のないものと考えていいのだろうか。第三次稿でも第四次稿でも、カムパネルラの回答には「電気」が必ず含まれている。

アルコールで動く鉄道、つまり鉄道模型が宮澤賢治の生前から存在し、賢治もその存在を知っていたであろうことは前述したが、それでは「電気」(＝電車)は当時どのような意義があったのか。

次章では、宮澤賢治の生涯と鉄道との関わりについて確認して行く。

4. 宮澤賢治と鉄道

日本の近代において、鉄道の敷設が「近代化」を象徴するものであったことについては論を俟たないが、宮澤賢治の生きた時代は特に、岩手の各地で鉄道開発の動きが目立っていた。このような岩手県内の鉄道建設の動向と、宮澤賢治が鉄道と関わりを持ったと推定される事項とを併せ、次に示す年表にまとめた⁷⁾。以下、この年表を参照しながら、宮澤賢治の生涯に鉄道がどのような影響を与えたかについて考察する。

宮澤賢治の生まれた明治29年(1896)の5年前には、青森から東京を結ぶ鉄道が開通している。当初この鉄道は、私企業である日本鉄道の経営であったが、明治40年の鉄道院発足以降に国有化され、国有鉄道の「東北線」となる。つまり、宮澤賢治誕生以前から現在の東北線は存在し、花巻中心部で生まれ育った宮澤賢治にとっては、東北線を利用して盛岡に行くことも上京することも(経済的な事情が許せば)容易で当然のことであった。

さらに、賢治誕生の明治29年前後から、岩手県内の各地でも鉱山開発に伴うかたちで軽便鉄道設置の動きが多くなってきていた。

岩手の鉄道略年譜と宮澤賢治(花巻電鉄完成頃まで)

年月日	西暦	鉄道関係	備考	賢治(鉄道利用)
明治13年02.17		釜石鉱山鉄道竣工	釜石港～大橋/小川製炭所	
明治16年2月		同上廃止	軌道撤去	
明治23年11.01		盛岡駅開通	盛岡～仙台6時間40分(1円28銭)	
明治24年		盛岡～上野直通列車1往復	盛岡～上野17時間55分(3円28銭) / (青森まで開通)	
明治25年11.28		釜石鉱山馬車鉄道	釜石市鈴子～甲子村大橋	
明治29年08.27	1896			宮澤賢治、花巻町に誕生
明治38年08.30		和賀軽便鉄道設立	和賀仙人山製鉄所/人車鉄道	
明治40年06.30	1907	和賀軽便鉄道株式会社	黒沢尻～和賀仙人(人力)	
明治42年10.12	1909	「東北線」の名称確定	(明治40年鉄道院発足、後に鉄道省)	4月、盛岡中学校入学
明治44年11.03	1911	釜石鉱山軽便汽車鉄道	一般輸送ともに開始	
明治45年2月	1912	花巻電気株式会社設立	花巻町の電気供給と電車運行の計画	
大正元年	1912			5月、松島仙台方面に修学旅行
大正02年頃	1913	和賀軽便鉄道人力から馬力へ		5月、北海道修学旅行
大正02年10月		岩手軽便鉄道一部開通	花巻～土沢	
大正03年10月	1914	松尾鉱業専用人車軌道開通	屋敷台(現柏台)～寄木新田	3月、盛岡中学校卒業
大正04年7月	1915	胆江軌道株式会社線開業	馬車、岩屋堂～水沢	4月、盛岡高等農林学校入学
大正04年9月		花巻電車軌道一部開通	西公園～松原(8.2km)	妹トシ、日本女子大入学
大正04年11月		岩手軽便鉄道完成	花巻～仙人峠/仙人峠～大橋は断念	
大正05年9月	1916	花巻電車軌道延伸	松原～志戸平	8月、上京しドイツ語夏季講習受講
大正05年12月		松尾鉱業専用人車軌道完成	大更まで延伸	
大正06年12月	1917	花巻電車軌道延伸	花巻～西公園間(花巻駅前～志戸平直通)	
大正07年07.30	1918	温泉軌道株式会社設立	花巻電気等が鉱山鉄道を買収。志戸平～大沢温泉	3月、盛岡高等農林学校卒業 11月、トシ発病のため上京し看病
大正08年1月	1919	岩北軌道、客車営業開始	好摩駅～平館(大更で松尾鉱業線と接続)	3月、全快のトシとともに帰郷
大正10年3月	1921	国鉄横黒線開通	黒沢尻～横川目	1月、上京し、国柱会の活動
大正10年12.17		盛岡電気工業と花巻電気合併	盛岡電気工業株式会社(設立は明治37年)	4月、上京した父とともに近畿方面旅行(8月、帰郷) 12月、稗貫農学校教諭に就任
大正11年	1922	松尾鉱業軌道、馬車鉄道に		
大正11年(3月)		横黒線和賀仙人まで	和賀軽便鉄道廃止へ	
大正11年8月		国鉄花輪線、好摩～平館開通		11月、トシ永眠
大正12年3月	1923	岩北軌道解散		4月、稗貫農学校、県立花巻農学校に
大正12年10.10		山田線、盛岡～上米内開通		7月、權太旅行し、8月11日に帰宅
大正13年4月	1924			4月、生徒を引率して北海道修学旅行 花巻温泉、花巻病院の花壇を作る
大正14年11.01	1925	盛岡電気工業、大沢～西館開通	同年中に、花巻駅～花巻温泉も開通/全線で電車	
大正15年9月	1926	花巻温泉電気鉄道株式会社設立	盛岡電気工業から経営分離	
昭和03年3月	1928	胆江軌道株式会社、軌道廃止	自動車専業へ	

7) この年表を作成するに当たり、以下の文献を参照した。

『目で見る岩手一世紀』岩手日報社 1986.2

『なつかしのアルバム 盛岡写真帖 上・下』盛岡市立図書館(上:昭和50, 下:昭和59)

『図説盛岡四百年』郷土文化研究会 1983

『岩手百科事典』岩手放送 1978

『松尾の鉱山《やま》』昭和55年 松尾村

『岩手軽便鉄道案内』(大正四年発刊のもの複製)

『釜石製鉄所七十年史』富士製鉄(株)1955.10

『懐かしの岩手軽便鉄道』(ビデオ 岩手県立図書館)

『写真集 栄光の軌道 花巻電鉄』花巻電鉄OB会 平成元年

『いわて鉄道物語』大内豊 盛岡タイムズ社 2007

『日本交通史辞典』吉川弘文館 2003

『日本鉄道史 技術と人間』原田勝正 刀水書房 2001

『日本の鉄道 成立と展開』日本経済評論社 1986

『全国鉄道と時刻表2 東北・奥羽』新人物往来社 昭和61年

軽便鉄道とは、岡本憲之氏⁸⁾の説明では以下の通りである。

軽便鉄道とは、幹線鉄道の駅から分かれていく、さらに規格の低い小さな鉄道を指すものである。しかし、正確には明治43年（1910）に国から公布された「軽便鉄道法」に従って敷設された鉄道のことを言う。この法律は当時、全国にのびていった幹線鉄道を補うかたちで、地元資本などによる少ない資金でも鉄道を敷設できるようにした法律である。

これに続いて翌年の明治44年（1911）に公布された法律に「軽便鉄道補助法」がある。これは、国から補助金が出されて軽便鉄道の建設や運営がしやすくなるというもので、これによって大正時代前半頃には、全国的に軽便鉄道ブームが起きたのだった。

岩手県では、岡本氏のいう「軽便鉄道ブーム」の前から既に、釜石や和賀で鉱山開発に伴う軽便鉄道設置の動きがあったが、なかでも宮澤賢治の生活に大きな影響があったのは、花巻を起点とした二つの軽便鉄道であろう。

岩手軽便鉄道は大正4年11月に完成し、それと同じような時期に部分開通から延伸を繰り返した花巻電気軌道は、大正14年まで路線延伸を継続した。この二つの軽便鉄道は、花巻を起点に東へ向かう路線の岩手軽便鉄道と、西へ向かう路線である花巻電気軌道⁹⁾として、賢治が盛岡中学に入学してから盛岡高等農林学校卒業の間に、着々と整備されて行ったのである。当時の花巻は、鉄道建設において盛岡を上回るほどの中心地であったのだ。

つまり、賢治の「アドレッサンス中業」（『注文の多い料理店』広告文）の頃に、花巻を中心とした鉄道事情は急速な変化を起こしていたのであり、賢治はこれに注目せずにはいられなかったであろう。

賢治が、こうした鉄道建設や鉄道そのものについてどのような感じ方をしていたのかは、『春と修羅』に収められた各編を読むことによってある程度知ることができる。

賢治と鉄道と言えば、『春と修羅』第二集に収められている「岩手軽便鉄道 七月（ジャズ）1925.7.19」が良く知られ、このために『銀河鉄道の夜』の「銀河鉄道」のモデルは岩手軽便鉄道である、と考える向きもあるようであるが、それ以外にも多数の詩や「詩ノート」に、鉄道や鉄道の脇に林立する電信柱、電車などが描かれている。これらの表現は、あるものは「東北線」の鉄道や沿線風景であったり、岩手軽便鉄道の乗車体験であったりすると推定されるが、もちろん、花巻電気軌道の印象もまた賢治は描いているのである。

例えば、『春と修羅』（第一集）の『風景とオルゴール』に収められている「風景とオルゴール」「風と偏奇」「昂」などの諸編には、彼の見聞きした電車の電線や電柱、軌道のようなものが描かれている。

8) 『全国軽便鉄道』JTB発行 1999

なお同書によれば、岩手軽便鉄道と花巻電鉄の軌間は762mmであって、標準軌間である1067mmよりかなり狭いものであった。

また、花巻電気鉄道の車両は現在も花巻市民によって保存され、花巻市材木町の材木町公園内で見ることができる。

9) 明治45年に設立された「花巻電気」が電車運行を計画し、実現して後は「花巻電気軌道」と呼ばれたもの。後に盛岡の企業との合併等を行い名称が変わったりするため、以降本論では最初の呼称である「花巻電気軌道」を使用する。

この『風景とオルゴール』の各編に付された日付によって、これらはいずれも1923年に作られたことがわかる。この頃までに花巻電気軌道は路線の延伸を続けて完成に近づいており、この二年後の1925年、つまり大正15年の11月に花巻電気軌道の最後の区間（大沢～西鉛間）が完成するのであり、賢治は何度もこの電車に乗る機会があったはずである。

次に、『春と修羅』（第一集）の『風景とオルゴール』において、電車を、しかも賢治自身の乗車体験を描いたと思われる例として、「昴」（すばる）を以下に記す。

昴

沈んだ月夜の楊の木の梢に
 二つの星が逆さまにかかる
 （昴^{すばる}がそらでさう云ってゐる）
 オリオンの幻怪と青い電燈
 また農婦のよろこびの
 たくましくも赤い頬
 風は吹く吹く 松は一本立ち
 山を下る電車の奔り
 もし車の外に立つたらはねとばされる
 どうしても帰るときは肩身がせまい
 （あもろもろの徳は善^{スガタ}逝から来て
 そしてスガタにいたるのです）
 腕を組み暗い貨物電車の壁による少年よ
 この籠で今朝鶏を持って行ったのに
 そのまっ青な夜のそば畑のうつくしき
 電燈に照らされたそばの畑を見たことがありますか
 市民諸君よ
 おおきやうだい これはおまへの感情だな
 市民諸君よなんてふざけたものの云ひやうをするな
 東京はいま生きるか死ぬかの堺なのだ
 見たまへこの電車だつて
 軌道から青い火花をあげ
 もう蝸かドラゴかもわからず
 一心に走つてゐるのだ
 （豆ばたけのその喪神のあざやかさ）
 どうしてもこの貨物車の壁はあぶない
 わたくしが壁といっしょにここらあたりで
 投げ出されて死ぬことはあり得すぎる
 金をもつてゐるひとは金があてにならない
 からだの丈夫なひとはごろつとやられる
 あたまのいいものはあたまが弱い
 あてにするものはみんなあてにならない
 たゞもろもろの徳ばかりこの巨きな旅の資糧で
 そしてそれらもろもろの徳性は

スガタ 善逝から来てスガタ 善逝に至る (一九二三、九、一六)

(第1巻 p.225～p.227)

この「昂」における一連の表現からわかるのは、宮澤賢治が実際に電車に乗車していたことである。乗車中のイメージであることは、「もし車の外に立つたらはねとばされる」「どうしてもこの貨物車の壁はあぶない／わたくしが壁といっしょにここらあたりで／投げ出されて死ぬことはあり得すぎる」といった表現から推測される。

「山を下る電車の奔り」や「どうしても帰るときは肩身がせまい」などの表現から、おそらくこの時賢治は花巻にもどる途次で電車に乗っていたと考えられるのであり、登場する「腕を組み暗い貨物電車の壁による少年」は、同車している客の一人であろう。賢治は、どのような用件があつてか不明だが、何度か電車に乗って現在の花巻温泉や鉱山のあった鉛方面に行ったのであり、その帰りの時の印象をこのように表現したのである。

また、軽便鉄道に乗車してそれが坂道を駆け下る状態を賢治が好んだらしいことは、「1925.7.19」の日付のある『春と修羅』第二集の「岩手軽便鉄道 七月（ジャズ）」の表現からも窺える。

岩手軽便鉄道 七月（ジャズ）

ぎざぎざの斑糲岩の唄づたひ
 膠質のつめたい波をながす
 北上第七支流の岸を
 せはしく顫へたびたびひどくはねあがり
 まっしぐらに西の野原に奔けおる
 岩手軽便鉄道の
 今日の終りの列車である

(略)

木影もすべり
 種山あたりの雷の微塵をかがやかし
 列車はごうごう走ってゆく
 おほまつよひぐさの群落や
 イリスの青い火のなかを
 狂気のやうに踊りながら

(略)

こちらは全線の終列車
 シグナルもタブレットもあつたもんでなく
 とび乗りのできないやつは乗せないし
 とび降りぐらゐやれないものは
 もうどこまででも連れて行って

(略)

緑青を吐く松の林も
 続々うしろへたたんでしまつて
 わが親愛なる布佐機関手が運転する
 岩手軽便鉄道の
 最後の下り列車である

この「岩手軽便鉄道 七月 (ジャズ)」は、『銀河鉄道の夜』の「銀河鉄道」をイメージさせるものとして知られ、またそのことが「銀河鉄道」のモデルが岩手軽便鉄道であると人々に思わせる大きな要因だと思われるが、岩手軽便鉄道以前に、鉄道の下り坂を駆け降りる時の印象を、賢治は花巻電気軌道での体験として描いているのである。

読者としては、「岩手軽便鉄道 七月 (ジャズ)」の軽快で愉快的な印象に比べて、「昴」の何か陰鬱な読後感によって記憶に残りにくいかも知れない。しかし、『風景とオルゴール』には「昴」以外にも電車を扱った表現が複数あり、賢治の電車への興味が、岩手軽便鉄道に対するものより小さかったとは思われない。

また、なによりも、『銀河鉄道の夜』の「銀河鉄道」の静かさは、電車に乗った時の印象に大変近い。

電車は機関車に牽引されていないから¹⁰⁾機関車の出す轟音は聞こえず、ただ発車の合図の後に静かに動き出すものである。そして走行の間に聞こえるのは、レールの継ぎ目を通過する時の「ごとごとごとごと」という音だけである。これは、『銀河鉄道の夜』で「銀河鉄道」が描かれる時の描写にぴったり当てはまっており、「銀河鉄道」は電車である、と考えても何も問題はないように思われる。もちろん、電車である以上、実際にはレールだけでなく電線やパンタグラフが必要なのだが、それが描かれないからといって「銀河鉄道は電車ではない」ということはできない。

いずれにしても、『銀河鉄道の夜』の「銀河鉄道」は、電車に乗った時の体験に非常に似通ったものとして描かれていることは間違いなく、それは実際に賢治に花巻電気軌道の乗車体験があったからである。

なお、花巻電気軌道も軽便鉄道であり、軌道幅が岩手軽便鉄道と同じであったため、最初期には岩手軽便鉄道で使用していた蒸気機関車で客車を牽引したことがあったというが、それ以外はすべて電車であった。これに対して、岩手軽便鉄道は、最初からずっと蒸気機関車による牽引であったのである。

5. 『銀河鉄道の夜』における「銀河鉄道」の意義

前章までで第四次稿の『銀河鉄道の夜』で描かれる「銀河鉄道」の特徴は、電車のそれにたいへん良く似ていることを確認した。けれども、第四次稿本文中で「銀河鉄道」を積極的に電車であると明示する表現は見つからない。

さらに、先に引用②で示したカムパネルラの発言の「アルコールか電気だらう。」は、あらためてどう受け止めるべきなのだろうか。

たしかに、第三次稿はジョバンニの銀河鉄道の旅そのものが「セロの声」の持ち主のブルカニロ博士の実験が生じさせたもので、銀河鉄道の動力を問うことはそれほど重要ではなかった。

但し、第三次稿でも銀河鉄道は蒸気機関車が走っていることを否定する描写がなされていたことは共通しており、もともと銀河鉄道は蒸気機関車の走らない、電車の走行状態に近いもの

10) かつて「電気機関車」が列車を牽引するものがあったらしいが、『写真集 栄光の軌道 花巻電鉄』によれば、花巻電気軌道では使用された形跡はない。

として描かれていたと考えられる。それをはじめ不審に思ったジョバンニの疑問に対して、第三次稿のカムパネルラは「電車だらう」と言ったものの、「この汽車は、スチームや電気で動いてゐない。」と「しづかな、セロの声」が断定することによって、蒸気機関でも電車でもない不思議な乗物として銀河鉄道は以後描写されて行くのだ。

けれども、第四次稿では「セロの声」は登場せず、ジョバンニが不思議に思った銀河鉄道がなんであるかは、カムパネルラの「アルコールか電気だらう。」という素っ気ない回答によって、いわば宙づりにされる。

「電気」すなわち「電車」が、賢治自身にも、また花巻市民にも自明の乗物であったことは先に述べたが、「アルコール」で動く鉄道模型は、当時の人々にとって身近なものであったとは全く考えられないし、なによりも「おもちゃ」なのであるから実際の乗物ではない。また、ジョバンニの生きる世界で彼の見たそれは、「レールを七つ組み合わせると円くなってそれに電柱や信号標もついてゐて信号標のあかりは汽車が通るときだけ青く」という、精巧で豪華ではあるが、結局閉じられた一円周をぐるぐる回るだけのものだ。どこにでも、どこまでも進んで行けるものではない。『シンデレラ』の話で魔法使いの力でカボチャが馬車に変わったように、高価なおもちゃである鉄道模型が「銀河鉄道」に変容した、ということなのであろうか。しかしその変容はどのような力によるものなのか、第三次稿でのブルカニロ博士のような存在は、第四次稿では描かないのである。

こうして見ると、第三次稿から第四次稿への改変は、第三次稿で「スチームや電気で動いてゐない」と非実在性を表現されていたものが、第四次稿で鉄道模型という富裕な家に生まれた子どものみに許された「おもちゃ」に置き換えられたと考えられることが最も妥当だと思われる。

けれども、学識ある博士の神秘的な実験と「おもちゃ」とでは、読者に与える印象は大きく変わるはずである。このような改稿が何故行われたのかを考えたいが、このことについていま考察する余裕はない。

第三次稿から第四次稿の改変の意図を問うことが可能であるのか非常に疑問だが、『春と修羅』に収められることのなかった「藤根禁酒会へおくる」という一編が「詩ノート」に収められており、この改変の背後にあるかもしれない宮澤賢治の鉄道への考え方の変化を示していると思われるので、最後に掲げたい。なお、これには「一九二七、九、一六」と日付が入っている。

藤根禁酒会へおくる

わたくしは今日隣村の岩崎へ
 杉山式の稲作法の秋の結果を見に行くために
 ここを通ったものですが
 今日の小さなこの旅が
 何といふ明るさをわたくしに与へたことであらう
 雲が蛇籠のかたちになってけはしくひかって
 いまにも降り出しさうな朝のけはひではありましたが
 平和街道のはんの並木は
 みんなきれいな青いつたで飾られ
 ほんやり白い霧の中から立ってゐた
 しかも鉄道が通ったためか

みちは両側草と露とで埋められ
残った分は野みちのやうにもう美しくうねってる

(略)

諸君は東の軽便鉄道沿線や
西の電車の通った地方では
これらの運輸の便宜によって
殆んど無価値の林や森が
俄かに多くの収入を挙げたので
そこには南からまで多くの酒がはひって
いまでは却って前より乏しく
多くの借金ができてることを知るだらう
しかも諸君よもう新しい時代は
酒を呑まなければ人中でものを云へないやうな
そんな卑怯な人間などは
もう一びきも用はない
酒を呑まなければ相談がまとまらないやうな
そんな愚劣な相談ならば
もうはじめからしないがいゝ
われわれは生きてびんびんした魂と魂
そのかゝやいた眼と眼を見合せ
たがひに争ひまた笑ふのだ
じつにいまわれわれの前には
新しい世界がひらけてゐる
ひとつができればそれが土台で次ができる

(第2巻 p.295~p.298)

この一編が、実際に藤根の人々に送られたものかどうか調査できていないが、宮澤賢治が「藤根禁酒会」の人々に送った表現であることは間違いのないことであろう。そしてここでは、禁酒せねばならなくなった人々の問題の根源に、「東の軽便鉄道」や「西の電車」が通ったことがあるとしているのだ。もちろん、軽便鉄道や電車そのものを批判しているのではないが、その開通による地域の急激な変化の負の側面によって、地域の人々が悪影響を受けていることを彼は述べている。

花巻電気鉄道の完成から二年を経た1927年九月における宮澤賢治の、花巻を中心として西と東に向かう二つの軽便鉄道に対する考えの一面は、このようなものであった。おそらく、宮澤賢治以外の人々にも、素朴に近代化の象徴として軽便鉄道の敷設や電車路線の延伸を喜ぶ時期は、既に過ぎ去っていたのである。

第四次稿で、結局「おもちゃ」の鉄道が「銀河鉄道」を形づくるもとのイメージに選ばれたのだとすると、かつて抱いていた鉄道への期待や熱狂が冷めた後の幻滅を示しているのかも知れない。

おわりに

本論考の基本的な考察は、岩手大学宮澤賢治センターが2010年10月7日に開催した定例研究会において家井が発表したものに基づいている。参加者には、花巻電気鉄道に乗車したことのある方々が複数おられ、実際に花巻で電車に乗った感想などをうかがうことができて、発表者にとってたいへん有難かった。とりわけ、花巻電鉄が存続していた当時、それが花巻市民にとっていかに誇らしいものとして存在していたのかを語っていただき、花巻市やその近辺の人々にとっての電車の存在の大きさにあらためて気づくことができた。花巻の人であった宮澤賢治にも、そうした花巻電気鉄道への愛着が無かったわけではない、と思われたのである。

このことが本稿を作成する上で大きな参考となった。心から感謝申し上げる次第である。