

宮澤賢治

生誕120周年記念連載

銀河鉄道の夜空へ

Al Nokta ĉielo de la Galaksia Fervojo

参

ジヨバン
ーの切符

文：渡部潤一／「銀河鉄道の夜空へ」制作委員会

写真：飯島 裕／長谷川哲夫／石川勝也／川村 晶

● 賢治と「銀河鉄道の夜」

「銀河鉄道の夜」は宮沢賢治の代表的作品であり、日本人でまず知らない人はいないだろう。日本だけでなく海外にも愛読者がいるほどの童話である。賢治の作品は数多く残されているが、「銀河鉄道の夜」は、賢治の思いの集大成といってもよい。北十字から南十字への天の川にそっての旅という宗教性、「雨ニモマケズ」に現れる自己犠牲の精神、「ほんとうのさいわい」を探し求める賢治の思い、そしてなによりも最新の科学的・天文学的知識が凝縮された作品である。もともと、稗貫農学校の教師をしていた1924年前後から書き始めたといわれているが、その原稿はたびたび書き直され、羅須地人協会をたちあげて農業を实践し、その後、東北砕石工場の技師となる1931年頃までの間、わかっているだけでも第4次稿まで存在している。しかし、一度も世に出たことがないままに、賢治は亡くなってしまったため、実のところ、作品としては未完成といってもよいだろう。そのため、その推敲過程そのものが研究対象と成ってきたほどである。

● 北十字発→南十字着

まずは最終形に近いとされる第4次稿をもとにして、改めて作品を概観してみよう。全体は九つの章に分かれている。第一章「午後の授業」は、学校の授業風景から始まる。理科の授業という設定で、天の川の正体、すなわち銀河系の構造について紹介される。いわば銀河を旅していく鉄道に乗り込む前のプロローグである。第二章「活版所」は、学校を終えた後、活版所で活字拾いのアルバイトをしているジョバンニの貧しい生活が描かれる。第三章「家」では、病気の母親と長く漁に出て不在の父とが浮き彫りにされる。同時に牛乳が届いていないことがわかり、牛乳をもらう必要もあって、再度外出する。第四章「ケンタウル祭の夜」は、町はケンタウル祭で賑わっているが、牛乳屋に行っても店番がおらず、牛乳をもらえないまま、帰宅しようとする。その途中で、同級生のグループ（ここに親友のカンパネラも混じっていた）に会って、からかわれたことにショックを受け、祭りに行く彼らとは反対に、町外れの丘へ向かう。第五章「天気輪の柱」では、天気輪の柱の丘に身を投げ出し、孤独感にさいなまれつつ泣きながら、今日の授業での話を思い浮かべて、星空を見上げるうちに寝てしまうという設定である。ここまでが、作品世界の土台となっている。

賢治の文学作品、特に多くの童話は、物語の土台（それ自身が現実離れた夢の世界が舞台であることも多いのだが）の上へと、一段高い世界へと飛翔させて話を展開させるところに特徴がある。いわば夢の世界の、さらにその上の幻想世界へと飛翔したうえで物語を展開し、終盤で再び土台である世界へと降りてくる。「銀河鉄道の夜」の第五章までが、このパターンで土台の部分である。第六章「銀河ステーション」では、「銀河ステーション」というアナウンスと共に、銀河鉄道に乗っている自分に驚くという形で、土台の上の幻想世界へ話を展開させている。もちろん友人であるカンパネラも乗っている。この幻想世界は第七章、第八章そして最終章である第九章の半ばま

で続く。第七章「北十字とプリオン海岸」では、天の川の風景を眺めながら、途中下車する風景が描かれる。川岸での発掘風景やクルミの化石を拾うシーンは、まさしく賢治が現実に経験したことである。第八章「鳥を捕る人」では、奇妙な鳥を捕る人が乗車し、そのやりとりの中で、まさしく現実世界ではあり得ない行動を見せる。そして第九章「ジョバンニの切符」。作品の全体の半分ほどの量にも上るのに、それまでのように細かな章立てがない。これは「銀河鉄道の夜」が未完成の原稿であるためかもしれない。切符の検札風景、鷲の停車場から乗車してきた（明示はされていないが明らかに）タイタニック号の乗客の青年と姉弟との会話、サウザンクロス（南十字）での別れの後に残されたジョバンニとカンパネラは「ほんとうのみんなのさいわい」のために共に歩む決意を交わしながらも、石炭袋が見えたところで、カンパネラの姿が消える。ここで、カンパネラの名前を叫んだジョバンニは目が覚める。ここで一段と高い幻想世界から、土台へと降りてくるのである。その後の物語の展開は、こうだ。目覚めたジョバンニが町へ向かい、牛乳をもらった後、町を通ると「こどもが水へ落ちた」という騒ぎを知らされる。それがカンパネラで、彼が川に落ちた友人を救った後に行方不明になったことが明らかになり、ジョバンニと共にどうして銀河鉄道に乗っていたのかという意味が、ここで読者に明かされることになる。

この作品を貫いているのが「生と死」、そして「さいわいとは何か」である。生と死は、宗教という言葉で一般には語られる。賢治は、もともと宗教的雰囲気強い生家に生まれた。父の浄土真宗への信仰は篤かったからである。ところが生家や父への反発から浄土真宗とは異なる法華経に傾倒し、家出をする形で上京し、「国柱会」の門をたたき、そこで生きる決意をしながらも、あえなく挫折、帰郷した。この間の精神的遍歴を経て、農学校教師時代には一つの宗教にこだわることなく、さらに幅広く「ほんとうのさいわい」を求めて、キリスト教をも学ぶことになる。その現れが銀河鉄道の出発駅と到着駅とに現れている。一段高いレベルの幻想世界の出発点は「はくちょう座」すなわち北十字。到着点は「みなみじゅうじ座」すなわち南十字。銀河鉄道はいわば十字架から十字架への旅路なのである。仏教でいえば、三途の川を渡る旅、キリスト教でいえば神に召される旅だ。宗教に造詣が深かった賢治ならではの基本構成といえるだろう。

● 幻想第四次に敷設された銀河鉄道

そして、天の川をはじめとする数々の星座や宇宙の描写・表現は、星好きの賢治ならではである。特に第一章は圧巻といえる。教室で授業を受けるところで、

『先生は中にたくさん光る砂のつぶのはいった大きな両面の凸レンズを指さしました。天の川の形はちょうどこんなのです……』

と、天の川の正体の説明している。今でこそ、多くの人にとって、天の川がわれわれの住む銀河系を内側から見た星の集まりであることは常識であり、なんの違和感もないのだが、実は賢治の時代には、この事実はそれほど知られていたわけでは



ない。賢治が読んだとされている『肉眼に見える星の研究』（吉田源治郎著、警醒社、大正11年）においても、天の川の見え方や微光星の集まりであるとの解説はあっても、その構造に関する記述は見当たらない。それをレンズを持ち出して説明するところは、まさに現代の天文学入門書の記述そのものである。これは常に最新の科学の知識を何らかの形で吸収していた賢治だからし得たことであろう。賢治は稗貫農学校の図書館にあった図書、しかも英語の原書を含めて全部読破したのではないかと、言う噂があるくらいなので、さもありませんか。そして大事なことは、この授業の部分は、第三次稿までは存在していなかったことである。おそらく賢治自身、ある時点で天の川の正体を知って驚き、これから旅することになる天の川そのものについて、正しい知識を持ってもらうべく、最終稿で挿入したのではないだろうか。さらにいえば天の川が乳の道すなわち Milky Way であること、プロローグとエピローグで、牛乳（Milk）をもらいに行くシーンを重ねているなど、細かなこと

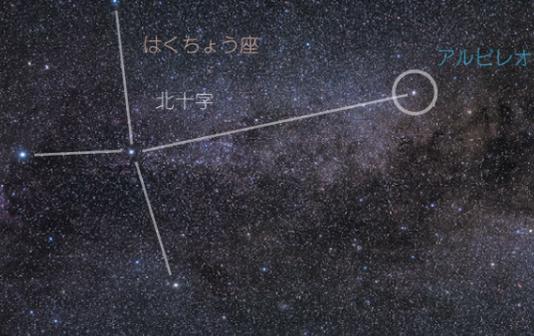
ろで工夫されているのも実に興味深い。

同様の知識が盛り込まれているのが、幻想世界での描写のあちこちに現れている。たとえば最終章の冒頭、アルビレオの観測所を通り過ぎてから車掌が検札にやってきた場面だ。カンパネラが何事もないように切符を差し出したのに、そんなものを買った覚えもないジョバンニは、あわてて上着のポケットに手を入れると、豊んだ紙きれに行きあたる。これでいいや、と渡すと、車掌はまっすぐに立ち直っていいいにそれを開いて見ながら、『これは三次空間の方からお持ちになったのですか』と尋ねるのだ。それを見た、鳥捕りは、驚きながら

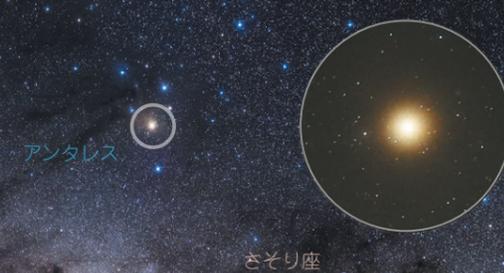
『(前略) 天上どころじゃない、どこでもかってにあるける通行券です。こいつをお持ちになれあ、なるほど、こんな不完全な幻想第四次の銀河鉄道なんか、どこまででも行けるはずであ、あなた方たいしたもんですね』

→18ページへ

天の川銀河 (銀河鉄道・経路図) 北十字から銀河中心、そして南十字まで 12、17ページを開いて、大パノラマ画像をお楽しみください 撮影：長谷川哲夫 (チリ観測所)



● **アルビレオ**
色の対比が見事なA、Bだが、実は主星A自身も連星である。分光観測で判明したのだが、1923年には主星Aaと伴星AcにそれぞれHD 183912およびHD 183913というヘンリーードレーパーカタログ名も与えられている。1976年には、キットピーク天文台の口径2.1m望遠鏡のスペックル観測で空間的に分離され、離角が0.40秒角であった。軌道周期は約200年程度らしい(Abは欠番だが、その理由は出版が先となったフランスの発見でAbとなったものの、キットピークの結果と有意に異なっていたため、こちらをAcとしたことに由来するらしい)。山口正輝 元JASMINE検討室主任研究員、Private Communication 2017)。問題は青白いアルビレオBである。天体望遠鏡で見えるアルビレオAとBが連星系か、あるいはたまたま同じような方向、距離にあるだけの見かけ上の二重星なのか、よくわかっていない。位置天文衛星ヒッパルコスデータのよれば、AとBの固有運動の向きは一致しているのだが、それぞれのスピードは少なくとも3倍は違っており、連星系の可能性は少ないといえそう。実際、山口氏によれば、改訂版ヒッパルコスのカタログ値から計算すると、射影速度だけでも相互の脱出速度を超えているという。物理的に見てもAとBが連星系かどうか曖昧な点もある。Bは表面温度が1万3千度を越えるB型星だ。B型星は、一般に自転が速く、この星も例外ではない。太陽の自転速度は赤道部で2km程度だが、アルビレオBは秒速250kmに達する。また若い恒星であるため、自転のスピードが衰えていないのだ。とすると、K型という寿命の長いアルビレオA系と果たして同一起源かどうか疑わしいのだが、これも断言はできない。アルビレオAとBとの現在の距離は約6千億km、0.1光年弱。連星系なら、その軌道周期は約10万年程度になるはずである。



● **アンタレス**
表面温度は3400度前後、距離は550光年ほどで、質量は太陽の12倍もあり、外層部は膨れて低温になっている状況である。現在、推定されている半径は太陽の800~900倍で、太陽に置き換えると、地球はもちろん、火星まで飲み込むほどだ。夜空の暗いところでは、天の川の西側で赤く輝いているのがわかる。冬の一等星ベテルギウス(2017年11月号「アルマ望遠鏡観測ファイル20」参照)と並んで超新星爆発を起こすと考えられる有力候補である。アンタレスも連星で、伴星Bも巨星で、太陽の7倍の質量、半径が太陽の5倍ほどの青色の主系列星である。アンタレスから3秒角ほどなので、5.5等の明るさながら、眺めるのはなかなか難しい。
画像：石川勝也



● **石炭袋**
電波で探ると180から190パーセク(1パーセクは約3.26光年)、あたりの近い成分と、250パーセクほどの速い成分があり、さらに奥、3100パーセクの辺りにも暗黒星雲があるらしい。全体で太陽3500個分のガスを含まながらも、星雲中のガスの運動は静かで、密度が高い場所もほんの一部だけである。今夜もチリのアルマ望遠鏡は、石炭袋がある南天の夜空の観測を続けている。
アルマ望遠鏡と南天の星空(画像：川村 凰)

「銀河鉄道の夜」と天文学

北十字から南十字への旅路。賢治が紡いだ幻想空間の物語「銀河鉄道の夜」は、実際の天の川をある意味で、かなり忠実に辿っている。その旅路を実際に辿り、現代天文学上の知見をいくつか紹介してみよう。

● はくちょう座 (北十字)

まずは出発地のはくちょう座。有名なアルビレオが登場する。「くるくる回る青宝玉(サファイア)と黄玉(トパーズ)の大きな二つのすきとおった球」として描かれている。これがアルビレオの観測所であり、国立天文台の奥州市水沢区にある水沢VLBI観測所がモデルであることは、われわれにとって一つの誇りである。

肉眼では一つに見えるが、天体望遠鏡では、ふたつの星が約34.5秒角ほど離れて輝いている。明るい方の星(はくちょう座ベータ星A)が黄色から金色に、暗い方の星(ベータ星B)が青い色に見える。スペクトル型でいえばA

はK型星、BはB型星である。色の対比が見事で全天一美しい二重星である(画像01)。

● わし座～さそり座

銀河鉄道は、はくちょう座から出発して、南へ下っていく。わしの停車場は、わし座である。その後、つる(鶴)やくじゃく(孔雀)など、星座を意識した鳥の名前が会話に登場する。さらに車窓からはインディアンや双子などが見え、それぞれ位置が少し異なるものの、インディアン座やふたご座を意識していると思われる。彗星(ほうきばし)も会話には現れる。

自己犠牲の逸話が登場するのが、さそり座である。車窓からは一等星アンタレスを意識した赤い炎が見え、さそりの運命について会話が交わされる。賢治は、さそりの目と呼んでいたが、実際には心臓に位置する赤色超巨星である(画像02)。

● いて座

銀河鉄道の夜が書かれた頃は、まだ銀河の構造がわかったばかりだったため、賢治は、その最新の知見を冒頭に挿入したものの、残念ながら銀河中心についての話はまだ届いていなかったのかもしれない。銀河鉄道が通過

した、いて座については何の言及もないからである。いまでは、この路線であれば、かならず立ち寄るに違いない。なにしろ太陽の400万倍を超える超巨大ブラックホールが存在するからである。

このブラックホールに迫る国際プロジェクトが「Event Horizon Telescope」である。日本からは、賢治ゆかりの国立天文台水沢VLBI観測所の研究者が中心となって参加している。観測波長が1.3mmという電波でVLBIという手法を用いて、世界中にあるミリ波・サブミリ波の電波望遠鏡を繋ぎ、きわめて高い解像度でブラックホールを見ようという野心的試みである。日本、欧米、台湾、チリの研究機関が参加しており、すでに初期の観測がハワイ島のマウナ・ケア山頂にある望遠鏡群(SMA、CSO、JCMT)、カルフォルニアにある電波干渉計(CARMA)、アリゾナにある電波望遠鏡(SMT/ARO)などによって行われた。その結果が現在解析中といわれるが、発表が楽しみである(→07ページ参照)。

● みなみじゅうじ座 (南十字)

旅の終わりに登場するのが、暗黒星雲の石炭袋(コールサック)である。

『「あ、あすこ石炭袋だよ。その孔だよ。」カムパネルラが少しそっちを避けるやうにしながら天の川のひとところを指さしました。ジョバンニはそっちを見てまるでぎくっとしてしまいました。天の川のひとところに大きなまっくらな孔がどぼんとあいてあるのです。その底がどれほど深いかその奥に何があるかいくら眼をこすってのぞいてもなんにも見えぬ。眼がしんしんと痛むのです。ジョバンニが云ひました。「僕もうあんな大きな暗の中だってこわくない。きっとみんなのほんたうのさいはいをさがしに行く。どこまでもどこまでも僕たち一諸に進んで行かう。』」

この石炭袋を、これほど効果的に使ったのは、さすがに賢治である。南十字のすぐ脇にあることも当然、知っていた。原本は、吉田源治郎著『肉眼に見える星の研究』だろう。「南十字架星座」の節の中に

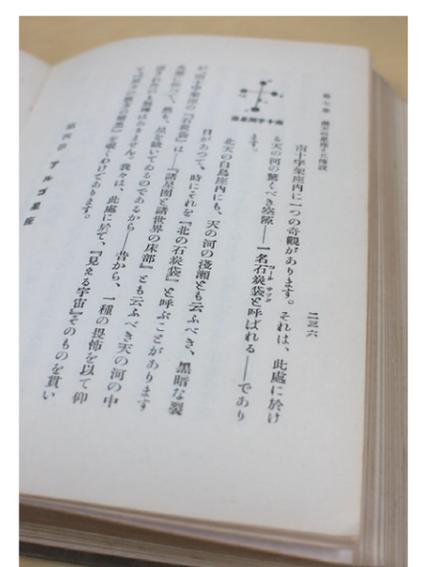
「南十字架座内に一つの奇観があります。それは、此処に於ける天の河の驚くべき空隙—一名石炭袋(コール・サック)と呼ばれる一であります。(中略)南十字架座の『石炭袋』は「諸星団と諸世界の床部」とも云ふべき天の河の中央部に在つて、然も、星を缺いて

あるのであるから一昔から、一種の畏怖を以て仰望されたのも無理はありません。我々は、此処に於て、『見える宇宙』そのものを貫いて、『星々の彼方の暗黒』を覗くわけであります。」

とある。この時代にはまだ、このような星のない領域が、暗黒星雲による減光という認識が定まっていなかった。「天の穴」という表現はウィリアム・ハーシェルが起源で、20世紀初頭にバーナードが精力的に写真観測を行い、1919年の論文に「星間空間に吸収物質が存在するという事実には議論の余地がない」と書いたのが、おそらく「天の穴」の正体が定まった時期とみてよいという(長谷川哲夫 上席教授、Private Communication, 2017)。その認識が一般書に掲載され、日本にやってくるには時間もかかる。星間吸収そのものの議論は、1930年に至るまで議論されていたので、「銀河鉄道の夜」執筆・改稿が1924年から1931年頃とすれば、致し方ないことだろう。

石炭袋を南半球で眺めると、かなり大きく東西7度に広がっている。確かに天の川の一部がぼっかりと穴が空いたように見える。明るく輝く南十字星の傍らなので、その意味でも不気味に感じるかもしれない(画像03)。

私は、2010年にオーストラリアに行った時、新月の夜に北十字から南十字までの天の川を一度に眺めることができた。賢治が、そのような夜空を眺めていたら、そして現代天文学の知見を得ていたら、いったいどのような物語を紡いだのだろうか。



吉田源治郎著『肉眼に見える星の研究』から「南十字架星座」の解説ページ。

と言う。この切符のシーンは、賢治の最新の科学に関する深い造詣が如実に示されている。三次空間は三次元空間ということで、我々の日常生活をしている世界であり、銀河鉄道が走るの、それとは異なる次元、「幻想第四次」、いわば四次元空間を想定しているのである。まさに相対性理論である。四次元という言葉は、羅須地人協会を名のって農業に従事し始めた1926年に書いた『農民芸術概論綱要』の序文にも記されている。アインシュタインの相対性理論は、1919年の皆既日食以後、一気に有名になり、稗貫農学校の図書室にも相対性理論についての原書が所蔵されていたし、1922年にはアインシュタインが来日している。賢治は直接、アインシュタインの講演を聴く機会はなかったが、それでも刺激を受けたことは間違いないだろう。

● 四角錐の天辺に輝く三角標

あの世への旅路の手段として鉄道を選んだのも時代のなせるわざだろう。賢治の成長と共に、岩手軽便鉄道（現・釜石線）や日本鉄道（現・JR東北本線）などが開業していった。「銀河鉄道の夜」の中核をなす鉄道も、当時の最先端だったわけである。そして、もうひとつキーワードとして描かれている、当時の最先端の事物が三角標である。銀河鉄道の車窓の情景描写の一コマを見てみよう。

『(前略) 野原にはあっちにもこっちにも、燐光の三角標が、うつくしく立っていたのです。遠いものは小さく、近いものは大きく、遠いものは橙や黄いろではっきりし、近いものは青白く少しかすんで、あるいは三角形、あるいは四辺形、あるいは電や鎖の形、さまざまにならんで、野原いっぱい光っているのです。』

宇宙に浮かぶ星々が、光る三角標に見立てられている。三角標という言葉は、幻想空間に浮揚する場面、天気輪の丘の場面でも登場している。天気輪の柱がいつかぼんやりした三角標の形になって光り出すのだ。三角標は、測量で使われる三角点に由来する用語である。賢治の時代、正確な地図を作成するために日本全国でさかんに三角測量が行われており、その基準となる三角点が決められていった。そして、三角点同士の方角を定めるため、おのおのの三角点の上に四角錐型の櫓を建て、その上に鏡をおいて太陽光を反射させ、測量を進めていった。賢治の時代、ちょうど岩手県のあたりの測量がなされており、賢治は、実際に櫓を目にしていることは、中学時代の賢治の短歌にも登場していることから明らかである。国立天文台三鷹構内にも一等三角点が存在し、その上に櫓が組まれている写真も残されている。この櫓は正式には「三角観標」と呼ばれていたが、明治中期には陸軍参謀本部測量局の文献には一時期「三角標」と記され、その後、公式には使われなくなったものの、登山家などの間では使われ続けていたという（『銀河鉄道の夜の用語「三角標」の謎』、米地文夫著、総合政策 第13巻第2号(2012)）。賢治は、登山にも親しんでいたことから、この言葉にも馴染みがあったのだろう。そして、三角観標に設置された太陽光反射装置（回照器）が光るところは、まさに星の光そのものといえる。同じ三角観標でも櫓の大きさは大小様々で、しかも三角点の測量上の重要度によって一等から五等までランク

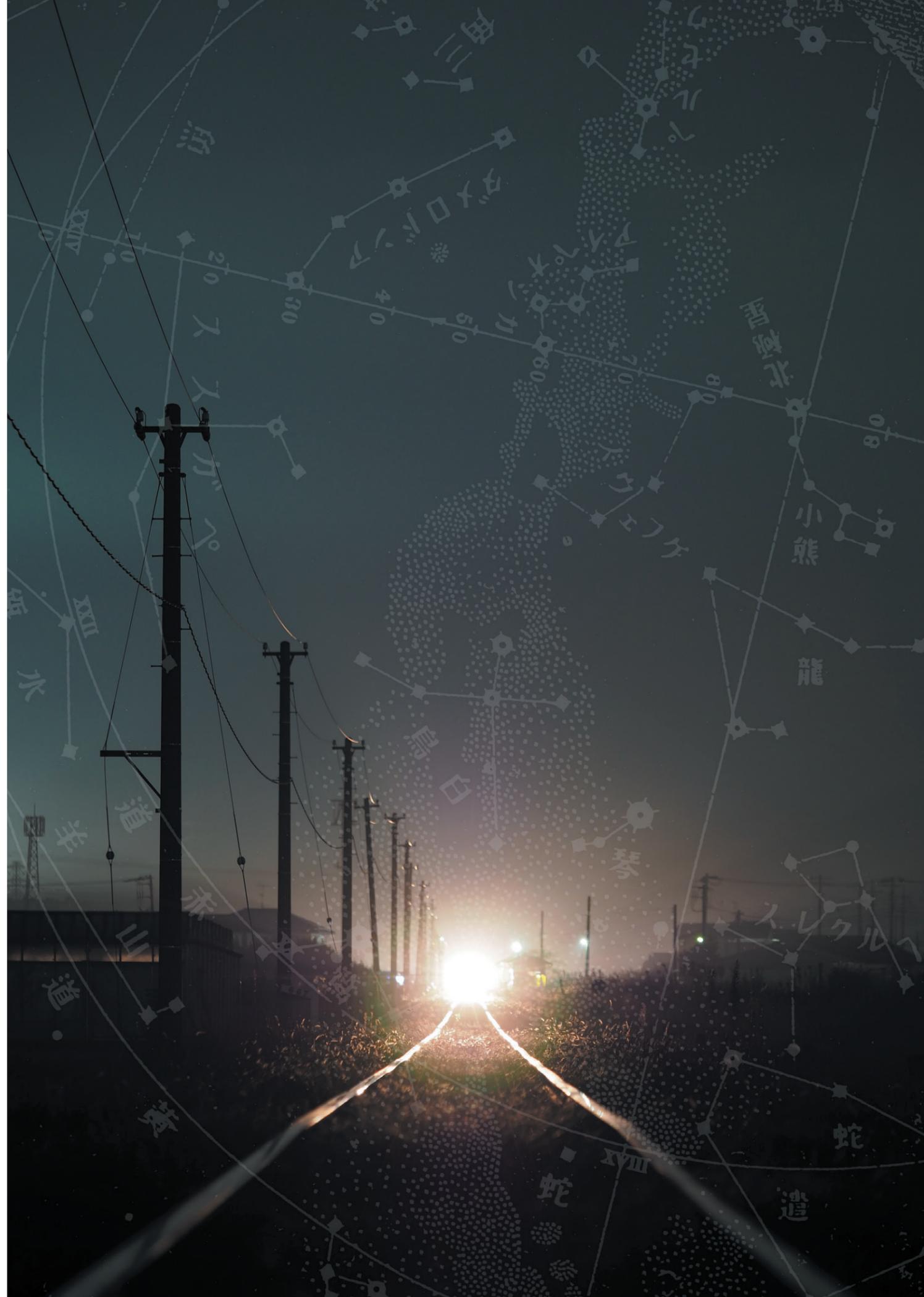
付けられているところも、星の等級と同じである。さらにいえば、賢治は天文学でも三角測量の応用で、恒星までの距離が測定されていることも知っていたはずである。

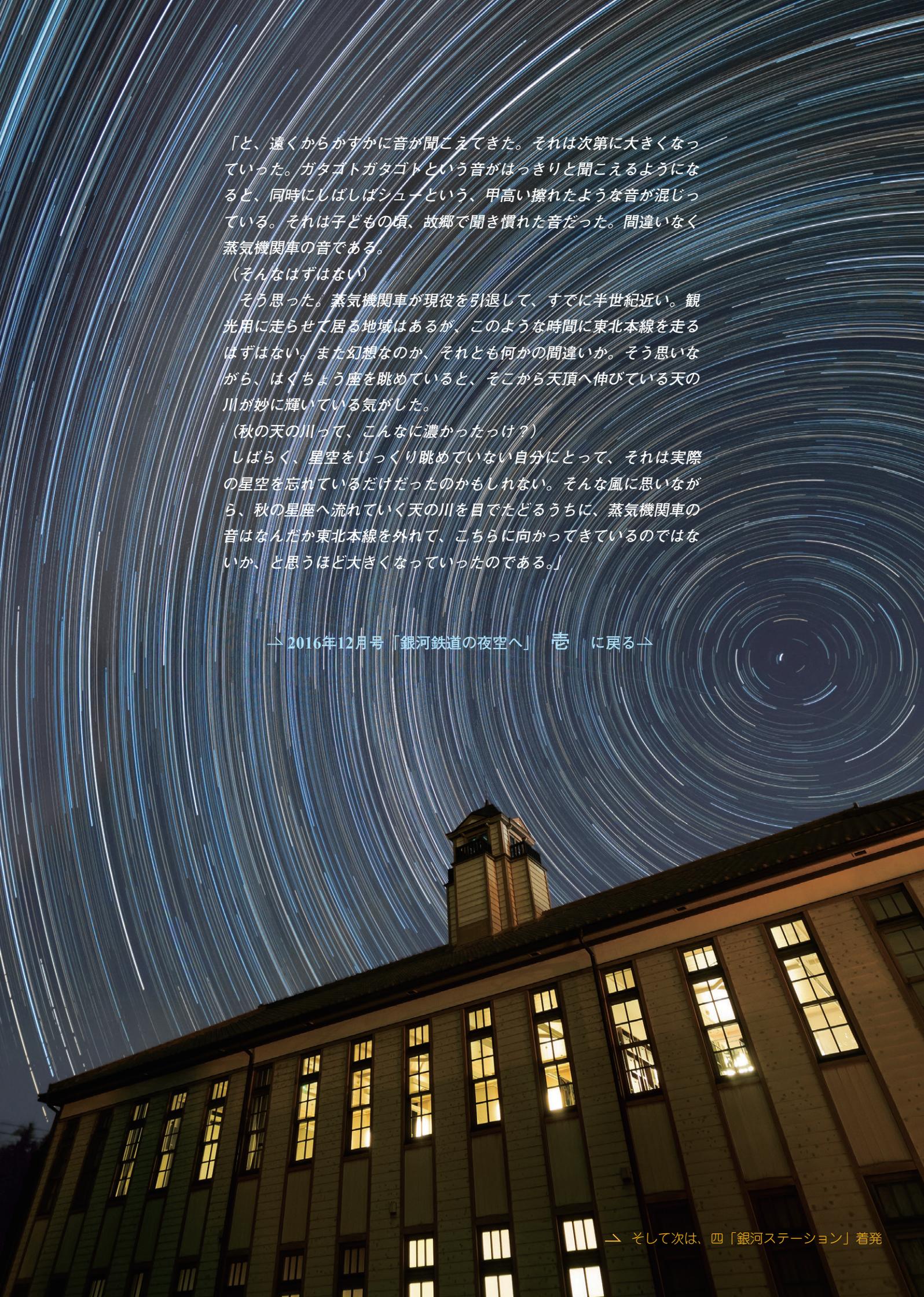
● 第4次まで改稿された運行図表

銀河鉄道の夜には、天文学や物理学をはじめ、こうした最新の科学や技術、そして「ほんとうのさいわい」を求める姿勢、「雨ニモマケズ」にも共通する自己犠牲の精神、そして人間関係などの様々な要素が織り込まれている。そして、その要素は改訂ごとに変化し、天の川のように最新の知見を織り込む努力も怠っていない。また、人生そのものを自ら劇的に変化させていった賢治の精神面の変化も、そこには大きく影響しているはずである。とりわけ、初期の第3次稿までと、最終的な第4次稿との間には大きな違いがある。飛翔した幻想世界から土台の世界に降りてくる場面で、初期はブルカニ口博士が登場し、銀河鉄道そのものが博士の実験であり、ジョバンニに世界観や考え方などを指し示すような、いわば人生の指南役のような役割を持たせていたのだが、第4次稿では博士はまったく登場しない。そして、冒頭の土台の部分と最終章の最後、カムパネルラが川で行方不明になる話を挿入させている。土台そのものを変えたといっただろう。改稿と、賢治の精神遍歴について、ここでは詳しく記す紙幅はないし、多くの研究者がこれまで指摘しているので、改めて述べる必要もないが、ジョバンニが賢治そのものだとすれば、カムパネルラにモデルがあるのだろうか、という疑問への答え（らしきもの）だけは、ここで紹介しておこう。

賢治が、この第1次稿を書いたのが、稗貫農学校時代である。その直前、賢治が国柱会をやめ、帰郷する直接のきっかけになったのは、妹トシの病気である。トシの死に立ち会った賢治の嘆きは尋常ではなかったという。その後、生徒の就職活動という名目で、樺太を目指して、いわば傷心旅行ともいえる旅に出る。この旅で賢治は壮大な叙事詩群（『永訣の朝』『松の針』『無声慟哭』『青森挽歌』『樺太挽歌』）を生み落とし、その翌年頃に「銀河鉄道の夜」が書き始められている。とすれば、冥界の妹トシへの思いをカムパネルラに重ねたことは十分に考えられる。しかし、一方で、モデルの可能性が高いもうひとりの人物が存在する。中学時代に同室となり、文学や芸術を語り合った保阪嘉内である。将来は世の中のために尽くそうと誓い合った二人だったが、賢治は宗教でそれを実現しようと国柱会の門をたたき、共に同じ道を歩もうと嘉内を誘ったとき、嘉内はすでに別の道を歩み始めていた。その事実が賢治の精神に与えた衝撃も、計り知れなかったといわれている。

序盤で、親友と思っていたカムパネルラが他の友人たちと行動を共にしており、冷たい言葉をかけられたジョバンニはショックを受けて、黒い丘へ向けて走り出すシーン。異なる道を歩み始めた嘉内を知り、ショックを受けた賢治自身的心情と重なるといえるだろう。また、南十字を過ぎた最後のシーンで、「ほんとうにみんなの幸のため」にどこまでも二人で行こう、と誓おうとした矢先に、カムパネルラが消えるという、突然の別れは、まさに賢治の受けたショックを象徴しているように思える。賢治の人生そのものが「銀河鉄道の夜」に凝縮されているといえるだろう。





「と、遠くからかすかに音が聞こえてきた。それは次第に大きくなっていった。ガタゴトガタゴトという音がはっきりと聞こえるようになると、同時にしばしばシューという、甲高い擦れたような音が混じっている。それは子どもの頃、故郷で聞き慣れた音だった。間違いなく蒸気機関車の音である。

(そんなはずはない)

そう思った。蒸気機関車が現役を引退して、すでに半世紀近い。観光用に走らせて居る地域はあるが、このような時間に東北本線を走るはずはない。また幻想なのか、それとも何かの間違いか。そう思いながら、はくちょう座を眺めていると、そこから天頂へ伸びている天の川が妙に輝いている気がした。

(秋の天の川って、こんなに濃かったっけ?)

しばらく、星空をじっくり眺めていない自分にとって、それは実際の星空を忘れていただけだったのかもしれない。そんな風に思いながら、秋の星座へ流れていく天の川を目でたどるうちに、蒸気機関車の音はなんだか東北本線を外れて、こちらに向かってきているのではないか、と思うほど大きくなっていったのである。」

→ 2016年12月号「銀河鉄道の夜空へ」 巻 に戻る ←