

# 夏目漱石と飛行機

吳 俊 永 \*

(E-mail: ohjuyo@hanmail.net)

---

## 目 次

---

- 一、はじめに
  - 二、20世紀初頭における世界の航空事情
  - 三、当時日本の航空事情
  - 四、漱石が描いた飛行機
  - 五、おわりに
- 

## 一、はじめに

19世紀末のヨーロッパでは、空を征服しようとする機運が高まりつつあった。そこで従来の風任せの気球とは異なり、動力による操舵可能な硬式飛行船が浮上してきた。また、20世紀の初頭にはライト兄弟の動力飛行機が空を飛び回り、ルイ・ブレリオが英仏海峡横断飛行に成功するなど<sup>1)</sup>、本格的な空の時代になった。

先進文明国への仲間入りを目指し、欧米に対する競争意識を高めていた日本はこうした世界情勢を看過するわけにはいかなかった。明治42年(1909年)には航空研究機関として臨時軍用気球研究会が設立され、田中館愛橘と相原四郎がグライダーの滑空実験に成功している。翌年明治43年(1910年)には徳川好敏大尉が日本初の動力飛行に成功し、日本中は飛行機熱風に包まれて行ったのである。

---

\* 空軍士官学校 副教授、日本近代文学

1) ライト兄弟は、明治36年(1903年)12月17日にノースカロライナ州キティホーク近郊にあるキルデビルヒルズで、12馬力のエンジンを搭載したライトフライヤー号によって有人動力飛行に成功し、明治42年(1909年)7月25日にはフランスのルイ・ブレリオが「ブレリオXI型」機に乗って英仏海峡を横断した。

新しい時代の幕開けを告げるこうした画期的な出来事に、当時の文学者たちはどのような反応を見せたのだろうか。これまでは飛行機あるいは航空事情という事柄に焦点を当てて近代の文学作品を読み解こうとした研究や論考は見当たらない。そこで本稿では、まず欧米の航空事情をいち早く日本国内に紹介することで、航空発展の土台を築き上げた『萬朝報』を中心に当時の社会現状を見た上で、文学者たちはこの新しい文明の利器をどのように受け止め、自作の中に描き出していたのか、とりわけ夏目漱石の『三四郎』を中心に探ってみることにする。

## 二、20世紀初頭における世界の航空事情

翼を持たない人間は、その事実を確認するたびに空を飛びたいという願望を募らせてきた。自分の命を捨ててまで太陽に向かって飛翔したイカロスの神話も、言ってみればそうした人間の願望が作り出した産物であろう。現実の世界では到底叶えられない夢のような話と認識したとき、初めて神話はその存在価値を有するのかも知れない。しかし、ある意味では神話というのは、叶えられるという盲信あるいは確信を現実のものとして実現するための具体的な指針書として働き掛けたといってもよからう。

実際、レオナルド・ダ・ヴィンチは、飛ぶという難題をイカロス以来の神話や伝説から解き放ち、科学的な研究の対象として捉え、いくつかの飛行の原理を予知したのだ。しかし、1486年以来十数年に渡って鳥の観察を続け、その卓見を記した『手記』が惜しくも20世紀初頭まで人目に触れられなかったため、その後何百年も羽ばたきを主とする無理な挑戦が繰り返され、多くの人々が命を失った。空を飛ぶという人類の宿願は、1783年暖炉の上の熱い空気には紙を押し上げる力があることに気づいたフランスのモンゴルフィエ兄弟によって叶えられるようになった。彼らは鳥のような羽ばたきによるものではないが、熱い空気を気囊に詰めて造った気球を利用して高度二千メートルまで上昇することに成功したのである。空を飛ぶという行為は、その方式はどれであれ、この出来事を境に身近な研究テーマとなり、やがて飛行船の出現をもたらした。

一方、飛行船の時代が到来してからも羽ばたき式の研究は依然として続けられていた。果て知れぬ迷路をさまようかに見えた飛行機の歴史も20世紀初頭になると、新時代を迎えるようになる。イギリスのジョージ・ケリー卿は、鳥の羽根に発生する斜め方向の力を上に押し上げる力と前へ押し進める力、すなわち揚力と推力に分離するという画期的な着想を得、羽ばたき翼ではなく固定翼によって飛ぶ動力飛行機を構想したのである。この構想を基に多様な形のグライダーが登場し、多数の考案者や研究者が実験に挑んだが、飛行機歴史上最も記念碑的な出来事は何と言ってもライト兄弟の飛行であろう。明治41年(1908年)に兄弟はヨーロッパの各地を巡回しながら飛行を披露していたが、その中でも兄

のウィルバー・ライトがフランスのル・マンで「ライトA型」機をもって行なった試験飛行はまさに驚異そのものだった。村岡正明はその飛行ぶりを次のように描写している。

たわみ翼と方向舵を独自の方法で連結させた伸びやかな複座の機体や、効率的なエンジンとプロペラを駆使して、上昇、傾斜、旋回がいつもやすやすとくり広げられた。離陸後、高度十メートルで観衆の頭上をかすめて競馬場を二周し、スタンドの上で急角度で機体を横に傾けながら美しい8字飛行を見せたのち、うっとりするほど優雅に着陸した<sup>2)</sup>。

この出来事はたちまちヨーロッパ中に広まり、世間の関心呼び寄せた。この日の飛行は四回にわたって行われた。一回目は弟のオーヴィルが12秒間、距離35メートルを飛んだ。それから交代で操縦した四回目に兄のウィルバーが59秒間、距離260メートルを飛翔した。この記録が動力飛行機の世界最初の飛行記録として認められている。ウィルバーはこの年百回以上もの飛行に成功しており、一回の飛行による滞空時間と最高高度においてもそれぞれ2時間23分と100メートルを記録し、それまでの世界記録を一挙に更新してしまった。

ところが、このような未曾有の記録も一年も経たないうちに塗り替えられることになる。明治42年(1909年)7月25日、フランスのルイ・ブレリオが「ブレリオXI型」機に乗って英仏海峡を横断するという快挙をやったのけたからである。36.5キロもなる長距離をわずか38分で突破したこの飛行は、大陸間を横断した世界初の洋上飛行であった。この飛行によってルイ・ブレリオは一躍偉大なパイオニアとして世界中にその名を知られることになる。フランス政府からは勲章が贈られ、またイギリスの『デイリー・メール』紙からは千ポンドもの懸賞金が与えられた<sup>3)</sup>。

注目すべきは、以上のような歴史的な事実よりは、むしろ同紙の社説に載っている記事の内容であろう。というのは、そこには飛行機の潜在力が実証された以上、イギリスは空中艦隊を整えるべきだと忠告されていて、これからの飛行機の有用性、特に軍事的な兵器としての有用性をいち早く予知した慧眼が見て取れるからだ。飛行機はもはやスポーツや趣味の領域に留まらず、すでに帝国時代の暗雲が覆い尽くされていた当時世界情勢にもっとも相応しく、かつ最も強力な軍事手段として発展して行くことが予定されていたのである。

### 三、当時日本の航空事情

欧米の飛行機事情が日本に初めて紹介されたのは『萬朝報』紙上で、明治40年3月25日のことである。その一面冒頭に掲げられた「空中飛行船の研究」と題する論説が

2) 村岡正明『航空事始—不忍池滑空記』東書選書、1992年、p.91

3) ここまでの主な内容は、村岡正明『航空事始—不忍池滑空記』(東書選書、1992年)と、横田順彌『雲の上から見た明治—ニッポン飛行機秘録』(学陽書房、1999年)を参考にした。

それで、「IY生」という筆名が記されている。

科学の進歩駁々として止る所を知らず、人間が自然に打勝つ力の年を追て増加するは第十九世紀以来の最も顕著なる趨勢にして、〔中略〕古の人が一の難題と諦めたる事の将に実現されんとするは、人が自由自在に空中を飛行し得る術の発明なりとす、人は既に陸を征服し海を降服せしめて、如何なる高山も如何なる大洋も之を越て行くの方法を發明し得たけれども、独り空中のみはまだ人の侵入を許さざる所、〔中略〕空中飛行船は欧米に於て既に幾種か造られ、多少の成功を以て実験されたり、中に就きて最も成功せるは仏国のサントス・ヂユモン氏の考案に成れるものにして先頃氏は自ら之に乗り仏国バガテルに於て飛翔を試みたるに、二十一秒間によく六百八十五呎の距離を飛ぶことを得たり、〔後略〕<sup>4)</sup>

この記事は、現今の科学技術が飛躍的な発展を遂げ、到底人間の手の届けられないような領域であった空をも、その征服を目の前にしているとの旨を記し、さらにフランスを初めとする欧米ではすでに飛行に成功していることを伝えている。そして上記の引用文に続く後半の部分では、

之を以て欧米の諸政府は空中飛行船の研究に留意すること頗る大にして其専門家を補助奨励するの途に於て一の遺憾なしといふ、之に対して我国に於ては如何、吾人はいまだ一人のサントス、ヂユモンを有せず、政府に於ても亦空中飛行船の研究に補助奨励したる事あるを聞かず、我国の学者と政府とが為さざるべからざる事にして為さざる事多きは今更のことならねども、空中飛行船に関する研究の事其最も重大なるものの一といふべし

といって、欧米の諸国の政府は飛行船の研究に至大な関心をもっていることや、その専門家を補助し奨励するあらゆる策を講究しているという現状を紹介しながら日本の学者や政府の関心を促している。

脱亜入欧を目指して欧米の先進文物を積極的に受け容れて来た日本にしてみれば、先進列国の目覚ましい躍進を袖手傍観しているわけにはいかなかったろう。日本に飛行機が紹介されてからわずか 2 年後の明治 42 年(1909 年)には、「飛行器熱と日本」<sup>5)</sup>「飛行界の趨勢と日本」<sup>6)</sup>「空中飛行船研究の必要」<sup>7)</sup>など数多くの航空関連の記事が『萬朝報』の紙面を賑わせるようになる。それにフランスのルイ・ブレリオが明治 42 年 7 月 25 日に英仏海峡横断飛行に成功したことと、明治 42 年 8 月 22 日にフランスで国際飛行機競技会が開催されたことをきっかけに、日本でも空中飛行機に関する活発な研究や実験が行われる。明治 42 年から明治 43 年にかけての日本における飛行機関連の主な出来事を見てみ

4) IY生「空中飛行船の研究」『萬朝報』明治 40 年 3 月 25 日

5) 「飛行器熱と日本」『萬朝報』明治 42 年 9 月 10 日

6) 「飛行界の趨勢と日本」『萬朝報』明治 42 年 10 月 7 日

7) 「空中飛行船研究の必要」『萬朝報』明治 42 年 11 月 21 日

よう。

- ・ 明治42年 7月30日 日本初の航空研究機関である臨時軍用気球研究会が発足される。
- 12月5日 ル・プリウールと田中館愛橋と相原四郎が一高校庭でグライダーの滑空実験を行ない、子供を乗せて飛ばすことに成功する。
- 12月9日 ル・プリウールと田中館と相原が上野不忍池でグライダー実験を行ない、ル・プリウールの操縦で滑空に成功する。しかし相原は池中に墜落する。
- 12月26日 ル・プリウールと田中館と相原が再び上野不忍池で実験を行ない、ル・プリウールの操縦で距離およそ130メートル、高度約10メートルを滑空する。
- ・ 明治43年 3月19日 相原は空中飛行技術調査の命を受け、最初の航空留学生としてドイツへ出立する。
- 4月5日 田中館は法科大学で「気球及び飛行機」と題する講演を行ない、会場でル・プリウール製作の模型飛行機を飛ばす。
- 4月11日 日野熊藏と徳川好敏が飛行研究のために渡米する。
- 5月10日 田中館は飛行場視察のために渡米する。
- 5月24日 ル・プリウールは川崎競馬場で滑空実験を行なう。
- 9月28日 山田猪三郎製作の山田式一号飛行船が初飛行に成功する。
- 12月19日 徳川好敏大尉が代々木練兵場で、フランス製のファールマン式複葉飛行機で飛行に成功する。これが日本初の動力飛行である。

上に挙げた出来事を見ると、目立つ点が二つある。一つは、日本初の航空研究機関として発足した組織が軍事の目的で創られているということである。空を飛ばたいという単純な好奇心あるいは冒険心から始まってスポーツや趣味へと自然な流れで形成されて行った欧米の航空事情に比べると、異様な軌跡を辿っていると言わざるをえない。もう一つは、滑空実験に臨んでいる五人のうち、物理学者の田中館愛橋と飛行船研究家の山田猪三郎を除いた三人はみな軍人という点である。相原四郎は海軍大尉、日野熊藏と徳川好敏は陸軍大尉の現役なのである。

明治38年(1905年)に日露戦争を勝利で飾り、その翌年に南満州鉄道会社を設立し、明治43年(1910年)には朝鮮を強制的に合併するなど、本格的に帝国主義への道を歩んでいた時期という時代状況を勘案すれば、日本の軍部としては飛行機の有用性を早くも軍事的な目的に活用したかったのであろう。実際、明治42年(1909年)7月6日付の『読売新聞』には「空中戦は何時頃始まる乎」という題の記事が載っていて、すでに空中での飛行機同士の戦闘を予測していることが分かる。また、同年9月27日付『東京朝日新聞』の「飛行器の話(七) 軍事的飛揚」や同年8月5日付『萬朝報』の「気球の軍用的価値」などの記事からも、新しい武器体系として認識していたことが確認できる<sup>8)</sup>。

しかしながら、当時日本の新聞や雑誌に載っている記事の内容を見ると、飛行機に対する国民の関心がかげば軍事的な効用価値に集中していたわけではない。未知の世界への探険・冒険心を刺激し、空への憧憬を現実化してくれる具体的な科学技術の総体として見ているものや<sup>9)</sup>、先進文明国への仲間入りを促し、欧米に対する競争意識を煽り立てる記事や<sup>10)</sup>、利便性に着目し新しい交通手段としての可能性を論じた記事や<sup>11)</sup>、新しい玩具あるいは娯楽としての魅力に注目した記事など<sup>12)</sup>、実に多様な分野における飛行機の有効性と発展可能性に眼をつけている。

このように国民的な関心を引き寄せた飛行機ブームは、まもなく日本を世界列強と肩を並べる航空強国に成長させる原動力となったが、飛行機の製作をもっと活性化するためには新しい制度の整備も必要であったし、また製作に伴う費用の拡充という予算の問題も解決しなければならなかった。もちろん毎日のように飛行機関連の記事を載せていた新聞社や雑誌社がこうした問題を見逃すわけにはいかなかった。明治42年(1909年)12月10日付の『萬朝報』には「飛行機特許問題」という題の記事が載っていて、すでにアメリカやフランスなどの航空先進国では飛行機製作における新技術の所有権をめぐる争いが続いていることを紹介し、日本も「他日飛行機製作の後に於て、思はざる方面よりして特許侵害の訴訟を差し向けられ、意外の迷惑を蒙ることなしと云ふべからず」と、特許をめぐる法的紛争に備えての法律の整備が必要であるという旨が示されている。

一方、明治42年9月13日付と12月15日付の『萬朝報』には、それぞれ「軍費と飛行器」「飛行研究費予算」という題の記事が載っている。それを見ると、明治42年度の陸海軍費の総額とそれが歳出の三分の二も占めていることが指摘されており、その上で「飛行器の製造費は軍艦等に比し極めて僅少なるのみならず、戦闘の目的を達する点に於て如何なる軍器も之に及ぶ能はず」といって、僅かの費用をもって戦闘力を増強させるためには飛行機製作に越したことはないとの主張がなされている。

さて、以上では主に『萬朝報』を中心に明治40年代の航空事情を概観したが、このほかにも『東京朝日新聞』『読売新聞』『東京日日新聞』などの主要日刊紙も多大な関心をもって関連記事を出していたし、『少年世界』『冒険世界』『科学世界』などの少年・科学雑誌も先を争って発表されていたのである。それなのに、なぜ『萬朝報』なのか。それは当時この新聞の発行部数が二十万部に達するほど、読者に対する影響力がかなり大きかったことと、欧米の航空事情に最も早くから強い関心を寄せ、かつ実物の飛行

8) また、明治42年の『萬朝報』には「自働飛行器射撃砲」「飛行機を破壊する砲弾」「気球射撃用空雷」「空中自働探照灯」「飛行器対射撃砲」などの記事も載っている。

9) 武田桜桃「空中飛行器」『少年世界』明治36年6月

10) 「飛行器熱と日本」『萬朝報』明治42年9月10日、「飛行界の趨勢と日本」『萬朝報』明治42年10月7日、「空中飛行船研究の必要」『萬朝報』明治42年11月21日

11) 「乗客用新型飛行船」『萬朝報』明治42年9月8日

12) 「飛行機で遊獵参加」『萬朝報』明治42年12月22日

機に初めて接した人々の反応を多方面から捉えた新聞だったからである。村岡正明の見解通り、今日私たちが日本における飛行機の初めての公開実験の様子を知ることができるのも、この新聞のおかげであると言っても過言ではあるまい<sup>13)</sup>。

#### 四、漱石が描いた飛行機

夏目漱石が科学に対してかなり該博な知識をもっていたことは周知のとおりである。漱石が科学に多大な関心をもつようになったきっかけとなったのは、ロンドン留学中、ドイツでの留学を終えて帰路にロンドンに立ち寄った化学者池田菊苗との出逢いである。後年の「処女作追懐談」(明治41年)には、その時の思い出が次のように回想されている。

然し留学中に段々文学がいやになつた。西洋の詩などのあるものをよむと、全く感じない。それを無理に嬉しがるのは、何だかありもしない翅を生やして飛んでる人のやうな、金がないのにあるやうな顔をして歩いて居る人のやうな気がしてならなかつた。所へ池田菊苗君が独乙から来て、自分の下宿へ留つた。池田君は理学者だけれども、話して見ると偉い哲学者であつたには驚ろいた。大分議論をやつて大分やられた事も今に記憶してゐる。倫敦で池田君に逢つたのは、自分には大変な利益であつた。御蔭で幽霊の様な文学をやめて、もつと組織だつたどつしりした研究をやらうと思ひ始めた<sup>14)</sup>。

小山慶太の指摘通り、この述懐からは、漱石が英文学研究の泥沼の中でもがいていた苦悩が伝わってくるし、と同時に文学とはまるで異質の自然科学に心を惹かれていく様子も見て取ることができる<sup>15)</sup>。勿論、これは掘みどころのない英文学研究に行き詰まりを感じ、暗澹たる思いで異郷の日々を過ごしていた時期に抱いた感想であって、彼が本当に英文学をやめて科学を研究しようと思ったわけではないだろう。それはともかく、四ヶ月足らずの短い付き合いではあるものの、池田菊苗から受けた刺激がきっかけとなって、漱石が科学という学問を強く意識し始めたことは否めないだろう。

池田菊苗だけではない。漱石は熊本の第五高等学校での教え子である寺田寅彦との交流を通して、原子論や相対性理論など当時の物理学における最先端の知識に眼を配っていた。明治41年(1908年)の作品『三四郎』の中には寅彦をモデルにした物理学者野々宮宗八が登場する。野々宮は東京帝国大学の「暗い穴倉」のような実験室で毎日

13) 村岡正明は前掲書の中で、明治42年版の『新聞年鑑』に基づき、この年最も発行部数の多かった『報知新聞』と『大阪朝日新聞』が、ともに約30万部ほどであったことを指摘した上で、「萬朝報」が日本の飛行機ブームの先駆的な役割を果たしたという見解を述べている。

14) 「処女作追懐談」『文章世界』明治41年9月15日。引用は『漱石全集』第16巻、岩波書店、昭和42年版による。

15) 小山慶太『漱石が見た物理学—首論の力学から相対性理論まで』中公新書、1992年、p.11

のように「光線の圧力」を測定している勤勉な学者である。三四郎が初めて野々宮の研究室を訪ねた時の場面には、彼の実験の様子が詳しく描かれている。

部屋の中を見廻すと真中に大きな長い檜の机が置いてある。其上には何だか込入った太い針線だらけの器械が乗つかつて、其傍に大きな硝子の鉢に水が入れてある。其外にやすりと小刀と襟飾が一つ落ちてゐる。最後に向の隅を見ると、三尺位の花崗石の台の上に、福神漬の缶程な複雑な器械が乗せてある。三四郎は此缶の横腹に開いている二つの穴に眼をつけた。穴が蟒蛇の眼玉の様に光つてゐる。野々宮君は笑ひながら光るでせうと云つた。(二)<sup>16)</sup>

寅彦がこの実験室の描写に対して、後日「偶然其頃読んで居たニコラスといふ学者の『光圧の測定』に関する実験の話をした。それをたつた一遍聞いただけで、すつかり要領を呑込んで書いたのが『野々宮さん』の実験室の光景である。聞いただけで見たことのない実験が可也リアルに描かれてゐるのである。此れも日本の文学者には珍らしいと思ふ」<sup>17)</sup>と回顧するところを見ると、漱石の科学に対する造詣がどれほど深かったか充分推察されよう。が、本稿で注目したいのは、漱石が野々宮を優れた物理学者として登場させながらも、その一方で学問の場を離れたところでの彼を描く際には、何だか現実に適応できず自分の居場所だけに引き籠もって暮している、謂わばオタクのような人物として造型しているという点である。

それで穴倉の底を根拠地として欣然とたゆまずに研究を専念に遣つてゐるから偉い。然し望遠鏡のなかの土盛がいくら動いたつて現実世界と交渉のないのは明かである。野々宮君は生涯現実世界と接触する気がないのかも知れない。(二)

これは主人公の三四郎が暗い実験室に籠もつてもつぱら研究に没頭している野々宮に会った時の感想ではあるが、注目すべきは、いくら研究に専念したところで所詮は現実世界と交渉のない存在、すなわち現実から遊離した存在として捉えられているという点である。他でもなく自分の愛弟子の一人であった寅彦をモデルにしたにも拘らず、野々宮を描くにあたって漱石はなぜこんなスタンスを取っているのか。寅彦の立場からすれば随分不満であろうが、それを探ることは本稿の目的にそぐわないので論外にしたい。ただ三四郎の感想と「是でも遣つてゐる当人の頭の中は激烈に働いてゐるんですよ」と自負する野々宮に対して、「宗八さんの様な方は、我々の考へちや分りませんよ。ずつと高い所に居て、大きな事を考へて居らつしやるんだから」と皮肉る美禰子の態度とを考え合わせるとき、まわりの人

16) 『三四郎』のテキストは『漱石全集』第4巻、岩波書店、昭和41年版を用いた。

17) 寺田寅彦「夏目漱石先生の追憶」昭和7年12月の俳句講座。引用は『昭和文学全集 第3巻 寺田寅彦集』角川書店、昭和27年版による。



たちと旨く付き合うことができず一人自分の世界に満足する野々宮人物像が浮かび上がってくるという事実だけ確認して置こう。

野々宮は科学者らしく事物に対しては鋭い観察力を持っているが、人の心や気持ちに対しては無頓着である。どれほど無頓着なのか、彼が美禰子と「空中飛行器」について話し合う場面を見てみよう。ちなみに野々宮と美禰子が初めて言葉を交わす場面において、一般にはまだ充分知られていない飛行機が話題になっている点は興味深い<sup>18)</sup>。漱石の科学に対する人並みはずれの関心を窺わせる素材と言えようが、テキストに即して言えば、野々宮の学問が先端的なものであることを示すことで、すぐれた科学者としての野々宮像を作り出すためと言えよう。と同時に、引用の最後の「三四郎は落語のおちを聞く様な気がした」とある一文と相俟って〈落ち〉を迎えるべく二人の関係を暗示しているからである。

話しは野々宮と美禰子の間に起りつつある。

「そんな事をすれば、地面の上へ落ちて死ぬ許りだ」是は男の声である。

「死んでも、其方が可いと思ひます」是は女の答である。

「尤もそんな無謀な人間は、高い所から落ちて死ぬ丈の価値は充分ある」

「残酷な事を仰しやる」 [中略]

「野々宮さんは、理学者だから、なほそんな事を仰しやるんでせう」と云ひ出した。話しの続きらしい。

「なに遣らなくつても同じ事です。高く飛ぼうと云ふには、飛べる丈の装置を考へた上でなければ出来ないに極つてゐる。頭の方が先に要るに違ないぢやありませんか」

「そんなに高く飛びたくない人は、それで我慢するかも知れません」

「我慢しなければ、死ぬ許ですもの」

「さうすると安全で地面の上に立つてゐるのが一番好い事になりますね。何だか詰らない様だ」

野々宮さんは返事を已めて、広田先生の方を向いたが、

「女には詩人が多いですね」と笑ひながら云つた。すると広田先生が、

「男子の弊は却つて純粹の詩人になり切れない所にあるだらう」と妙な挨拶をした。

野々宮さんはそれで黙つた。よし子と美禰子は何か御互の話を始める。三四郎は漸く質問の機会を得た。

「今のは何の御話しなんですか」

「なに空中飛行器の事です」と野々宮さんが無造作に云つた。三四郎は落語のおちを聞く様な気がした。(五)

この対話の場面には、話の途中に「死ぬ」という語が飛び出すくらい二人の感情が激しく対立している。一見「理学者」と「詩人」という言葉に象徴されるように、野々宮の科

18) 村岡正明の前掲書によれば、飛行機が一般の人々に理解されはじめたのは、英仏海峡横断の飛行が成功した明治42年7月以後のことである。この作品は、その前年の明治41年9月1日から12月29日まで東京・大阪の両「朝日新聞」に連載されているで、漱石は飛行機ブーム以前にすでに飛行機のことを知っていたことが分かる。

学的な思考と美禰子の感性的な側面の対立によって対話が狂っているかのように見えるのだが、実はそうではない。まず美禰子が空を飛びたいと言ったのは、あくまでもそうした自分の心的な状態を表現したことに過ぎない。翼を持たない人間であれば、誰もが一度ぐらい空を飛んでみたいという衝動に駆られたことがあるだろう。美禰子はそうした自分の気持ちを率直に表すことで野々宮との対話を求めていたのだ。野々宮は彼女の気持ちを汲み取ることができず、彼女の言葉の是非にこだわるばかりである。美禰子が死にたくなるほど怒るようになったのは、自分の話を単なる感情の表現として素直に受け容れずに、理詰めで対応しようとする野々宮の態度に失望したからにはほかならない。

この場面は、美禰子が男女の親密さを増すためのコンテクストに留まろうとするのに対して、野々宮は科学のコンテクストに移行しようとすることを示唆する。親密な関係をもたらすためのコミュニケーションにとっては、コミュニケーションそのものが目的であって、そのきっかけをなす言葉の意味自体は二次的な目的しかもたないことは、談話の実際から誰もが感ずることだろう。美禰子にしても、話を切り出した際に「飛べる丈の装置」などを考えることはまずないだろう。それは男女の間の交流というコンテクストに即した感情の表出であって、当然ながら理屈は排除されているはずである。野々宮が皮肉のごとく、決して美禰子が「詩人」的な気質を存分にもっていたから発せられるようなものではない。

野々宮は美禰子の心気を察し、広田先生に「女には詩人が多いですね」と言ってはぐらかそうとする。広田先生は野々宮の発言を男女の性差の問題に拡大することで、野々宮に対する配慮を見せるのだが、その応答には深長な意味が含まれている。広田先生のいう「純粋な詩人」とは、相手の自然な感情を素直に受け容れ、かつ理解しようと努める人間を指す。なぜ美禰子が空を飛びたいと言ったのか、その気持ちを理解せずには二人の心は通じ合わない。

この対話場面を見て、「光線の圧力を試験する人の性癖」が人の死に対しても何も感じられない野々宮を作り上げたとする作者の指摘を想起することは有効であろう。また、学問好きの兄は「情愛が薄くなる」しかないと見る妹よし子の評や、「物理学者」の観察態度をもって「人間の研究」に臨んではいけないと説く広田先生の忠告を思い出してもよからう。そのいずれも「理学者」対「詩人」といった、一見同じ重量感をもって対比されているかのように見える対立構図の裏面に隠されたある事実、すなわち美禰子の恋愛相手として「物理学者」が登場しなければならない必然性を説明してくれるからである。

漱石は科学者の本質について次のように言う。

科学は如何にしてといふこと即ち How といふことを研究する者で、何故といふこと即ち Why といふことの質問には応じ兼ねる<sup>19)</sup>。

19) 「文学評論」『漱石全集』第10巻、岩波書店、昭和41年、p.22

そもそも科学は「何故」という問いに答える学問である。そして「如何にして」というのは、その問いに答えるための方法論である。にもかかわらず、漱石が以上のように把握したのは、おそらく当時の科学者たちが「如何にして」という方法論的な領域に拘り過ぎて、その前提となるべく「何故」という根本的な問いを忘れかけていると認識したためかも知れない。が、科学に対するこうした漱石の認識が常に美禰子と対立するしかない存在としての「理学者」野々宮を誕生させているのである。

「如何にして」ばかり追究してきた野々宮は、美禰子の気持ち「何故」そうなのか、それを理解することはできない。野々宮の信奉する科学は美禰子からの感情のシグナルを遮断するばかりであって、そうした関係の中では二人の愛は育まれない。先述したように、二人の対話を聞いて「落語のおちを聞く様な気がした」<sup>20)</sup>とする三四郎の感想には、早くも二人の破局が暗示されているのだ。

さらに言えば、この作品世界において飛行機それ自体は殆んど意味を持たない。漱石が二人の対話の中に飛行機を持ち込んだ理由は、先述したような二人の付き合いの破局の暗示と、あまりにも科学的な思考のために人間としての情愛が屈折してしまった野々宮の人間像をあぶり出し、ひいては科学万能主義的な社会風潮を批判するところにある。漱石はすでに『草枕』(明治39年)において、「二十世紀」の文明が作り出した機械文明の象徴としての「汽車」を辛辣に批判している。

汽車程二十世紀の文明を代表するものはあるまい。何百と云ふ人間を同じ箱へ詰めて轟と通る。情け容赦はない。詰め込まれた人間は皆同程度の速力で、同一の停車場へとまつてきて、同様に蒸汽の恩沢に浴さねばならぬ。人は汽車へ乗ると云ふ。余は積み込まれると云ふ。人は汽車で行くと云ふ。余は運搬されると云ふ。汽車程個性を軽蔑したものはない。文明はあらゆる限りの手段をつくして、個性を発達せしめたる後、あらゆる限りの方法によつて此個性を踏み付け様とする。一人前何坪何合かの地面を与へて、此地面のうちでは寝るとも起きるとも勝手にせよと云ふのが現今の文明である。同時に此何坪何合の周囲に鉄柵を設けて、これよりさきへは一步も出てはならぬぞと威嚇かすのが現今の文明である。何坪何合のうちで自由を擅にしたものが、此鉄柵外にも自由を擅にしたくなるのは自然の勢である。憐むべき文明の国民は日夜に此鉄柵に噛み付いて咆哮して居る。文明は個人に自由を与へて虎の如く猛からしめたる後、之を檻牢の内に投げ込んで、天下の平和を維持しつつある。此平和は真の平和ではない。(十三)<sup>21)</sup>

この漱石の言葉によれば、「汽車」は人間の生活に便宜をもたらしてくれるような文明の

20) 横田順彌は前掲書の中で明治期に演じられた飛行機ネタの落語を紹介している。その噺は、飛行機に乗ってみたいという一念で午前二時に家を出、五時まで待たされて汽車に乗り、とうとう所沢にある気球隊に着いたが、隊長から断固拒絶されたという内容である。当時の飛行機ブームを反映する好例と言えよう。さて、この作品で漱石が、落語の〈おち〉と「空中飛行器」の〈おち=墜落〉を巧みに重ね合わせながら、破局という野々宮と美禰子の結末を暗示する伏線として使っていることに注目する必要がある。

21) 『漱石全集』第2巻、岩波書店、昭和41年、pp.543-544

利器ではない。ただ「同じ箱」「同程度の速力」で多数の人々を「同一の停車場」、すなわち同じ目的地へと運んで行く装置に過ぎない。従って、汽車は人々を運ぶという本来の目的を達成するに当たって、乗客一人一人の「個性」を尊重する必要はない。「情け容赦ない」というのがその本質である。

機械文明が発達するにつれ、必然的に新しい制度ないし法律が要求される。「何坪何合かの地面」の中での「自由」とはそうした規制の内部における「自由」でしかなく、それが国家の法律によって支えられている以上、「鉄柵」の「威嚇」によって保証される「自由」でしかない。漱石が「文明」を人間の「個性を踏み付け」るものとして受け止めた背景には、以上のような認識があったのである。

機械文明の裏面性を見抜いていた漱石にとって、飛行機はもはや人間に明るい未来をもたらすべく利器ではない。それを信奉する者はいつかは「おち」て死んでしまう。空を飛びたいという美禰子の素朴な願望に対し、科学万能主義的な思考をもって彼女の気持ちを踏み潰してしまう野々宮は、「二十世紀」の文明が作り出した時代の申し子とも言えよう<sup>22)</sup>。

さて、これまで『三四郎』に登場する飛行機に着目して、それが作品世界の中でどのような意味をもつのかについて考察してきたわけだが、それでは漱石は実際に飛行機を見たことがあるのだろうか。明治45年(1912年)5月25日の日記を見ると、

午後四時水上飛行器の飛行を挙るといふ案内を受けて芝浦の埋立地第二号に行く。今日中止!!と張りつけてある。わざわざ案内をして理由もなく中止す。驚ろくべき無責任なり。テントの中に飛行器あり。カーチスなるものは恐らく山師ならん<sup>23)</sup>。

と書いてある。「芝浦の埋立地第二号」とは、明治45年に隅田川口改良工事が始まったときに浚渫された土砂を使って埋め立てた芝浦地区の一区画を指すと思われるのだが<sup>24)</sup>、横田順彌の説明によれば、この日W・B・アットウォーターという飛行家が曲乗り飛行を演じる予定だったという。そして漱石が「山師」に喩えている「カーチス」とは、飛行家ではなく飛行機の機種だそうである。氏は、漱石が飛行家と飛行機の名前を取り違えていることや、明治45年頃には「飛行機」という表記が一般的であったにもかかわらず、依然として「飛行器」という語を使っていることを挙げながら、漱石が飛行機についてはほとんど知識をもっていなかったのではないかと推測する<sup>25)</sup>。筋の通る見解と言える。しかしながら、日本で飛行機が一般の人々に知られるようになった時期が明治42年であるが、その前年にすで

22) この章は「ペーコンの二十三頁」に着目し、その内容に基づいて野々宮の人物像を追究した拙稿「野々宮の恋愛はなぜ実らなかったのか—「ペーコンの二十三頁」から読み解く〈恋愛〉と〈学問〉—」(『日本語と日本文学』第29号、筑波大学国語国文学会、1999年8月)の一部分を修正・加筆したものである。

23) 『漱石全集』第13巻、岩波書店、昭和41年、p.696

24) ウィキペディア百科事典、<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%8A%9D%E6%B5%A6>

25) 横田順彌、前掲書、p.125

に自作の中に飛行機を素材として使っている点や、直接自分の眼で飛行機を見に出かけたという事実には、やはり氏の見解には無理があると言わざるを得ない。漱石は近代文学者の中で誰よりも科学に深い造詣をもっていたし、科学的な思考に基づいた方法論を追究した作家である。それだけに、当時毎日のように新聞紙上を飾った飛行機関連記事に眼を通さなかったはずがないと思われる。ただ重要なのは、一般の人々が「汽車」の利便性だけに注目し、それを最もすぐれた現代文明の寵児として認識していた時期においても、そうした世間の風潮に押し流されずに、冴えた眼でその裏面に隠されている弊害を見透していたのと同じく、飛行機という新しい利器も彼の眼には、所詮は人間の個性を抹殺するもう一つの手段として映っていたという事実であろう。

## 五、おわりに

明治期後半から世間の関心を集めた飛行機は未知の世界に対する好奇心を刺激し、多くの飛行機乗りや研究者を生み出した。のみならず、新しい交通手段としての可能性や新しい玩具あるいは娯楽としての魅力や軍事的な効用価値をもつものとして注目されるようになった。そうした時代的な風潮を作り上げた背景には『萬朝報』の積極的な報道があった。この新聞は欧米の航空事情に最も早くから強い関心を寄せ、実物の飛行機に初めて接した人々の反応を多方面から捉えたのである。

このような飛行機ブームの中で、飛行機は新しい文学素材としての可能性をもつものとして空想小説家たちに迎えられようになる。夏目漱石や上田敏、志賀直哉など当時の文豪たちも例外ではなかったが、空想小説家たちが注目した肯定的な側面、すなわち冒険や探険の手段、国家勢力拡張の手段、交通手段としての利便性などにはそれほど関心を示さなかったようである。特に漱石は、自作の中に飛行機のことをかなり詳しく描いている上田敏や志賀直哉などとは違い、飛行機をめぐる一つのエピソードという形でごく簡単に取り扱っている。それは彼が飛行機の効用性に鈍感だったためというより、文明の発展と人間の内面世界を等価に置きながら、冴えた眼で両者の力学関係を注視していたためというのが妥当であろう。

このような態度は『三四郎』において野々宮をすぐれた物理学者として野々宮を造型しながらも、彼の信奉する科学的な思考によって結局は付き合っていた女性美禰子と破局を迎えるしかなかった経緯を描く際にそのまま反映されている。そこで、飛行機は野々宮の優秀性と偏屈な人物像を象徴する小道具として、かつ野々宮と美禰子の破局を暗示するものとしての意味しかもない。こうした漱石の構想の底辺には、いくら優れた科学文明の産物といっても、それは感情のつながりの上で成り立つしかない人間同士の関係の中では、人間

として備えるべく最も貴重な価値すなわち個性を抹殺する手段に過ぎないと見る認識が働いていることを見逃してはなるまい。そうした認識は、当然ながら他の文学者より科学に対する造詣が深かった漱石だったからこそ持ち得られたものに違いないが、もう一つ付け加えれば、その認識によって飛行機というモノが新しい文学素材として見事に活かされ得ることも見逃すわけにはいかないだろう。

### 【参考文献】

- ・ 横田順彌 『雲の上から見た明治—ニッポン飛行機秘録』 学陽書房、1999年
- ・ 小山慶太 『漱石とあたたかな科学』 文藝春秋、1995年
- ・ 小山慶太 『漱石が見た物理学』 中公新書、1992年
- ・ 村岡正明 『航空事始—不忍池滑空記』 東書選書、1992年
- ・ 斎藤茂太 『飛行機とともに』 中公新書、1981年
- ・ 寺田寅彦 「夏日漱石先生の追憶」 『昭和文学全集第3巻寺田寅彦集』 角川書店、1952年
- ・ 『萬朝報』 明治42年～明治43年
- ・ 『東京朝日新聞』 明治42年
- ・ 『読売新聞』 明治42年
- ・ 『少年世界』 第9巻第8号、明治36年6月
- ・ 『冒険世界』 第1巻2号～12号、明治41年。第2巻8号、明治42年

## 要 旨

本稿では、まず19世紀末のヨーロッパで始まった飛行機ブームに便乗して、その熱風に包まれて行った明治40年代の日本国内における航空事情を概観した。特に、当時日本の飛行機ブームの先駆的な役割を果たした『萬朝報』を中心に、毎日のように報道された飛行機関連記事や出来事などを紹介し、それらが日本の航空界にどのような影響を及ぼしていたのか、その経緯を探ってみた。そこからは飛行機に対して、空という未知の世界への探検・冒険心を刺激し、空への憧憬を現実化してくれる具体的な科学技術の総体として見ていたことや、利便性に着目し新しい交通手段としての可能性を探し出そうとする動きや、新しい玩具あるいは娯楽としての魅力に注意を払っていたことや、新しい武器体系としての軍事的な効用価値に注目していたことなど、実に多様な分野における飛行機の有効性と発展可能性に眼をつけていることが確認された。

このような時代的な状況の中で、当時の文学者たちは飛行機についてどのような反応を見せていたのか、その軌跡を辿ってみた。具体的に言えば、夏目漱石が明治41年の作品『三四郎』の中に「空中飛行器」を文学の素材として登場させていることに着目し、飛行機というものをどのような構想の元で取り入れ、かつ描き出していたのかについて考察を行なった。そこで、自作の中に飛行機のことをかなり詳しく描いている上田敏や志賀直哉などとは違い、飛行機をめぐる一つのエピソードという形でごく簡単に取り扱っていることを確認した。それは漱石が飛行機の効用性に鈍感だったためというより、文明の発展と人間の内面世界を等価に置きながら、冴えた眼で両者の力学関係を注視していたためであることが分かった。そしてこの作品では、飛行機は野々宮の優秀性を象徴する小道具として使われており、野々宮と美禰子の破局を暗示するものとしての意味をもつことと、こうした漱石の構想の底辺には、いくら優れた科学文明の産物といっても、それは感情のつながりの上で成り立つしかない人間同士の関係の中では、人間として備えるべく最も貴重な価値すなわち個性を抹殺する手段に過ぎないと見る認識が働いていることを確認することができた。

キーワード：飛行機、空中飛行器、科学文明、個性、物理学者、詩人

투 고 : 2013. 8. 31  
1차 심사 : 2013. 9. 14  
2차 심사 : 2013. 10. 5