

## リンドバーグはなぜ飛んだか

安井 信子

### What Made Lindbergh Fly?

Nobuko YASUI

キーワード：飛行，文明，野性，境界，不滅性

#### 概 要

1927年リンドバーグは、成功するとは殆ど誰も思わなかった大西洋単独横断飛行をやり遂げた。彼にとって飛行とは何だったのか。飛行、自然、科学を愛し、航空業の発展に尽くした彼は、常に空から地球を一つのものと見ていた。西洋文明が地上に広がり野性の自然を破壊し始めると、彼は60年代から自然保護運動を強力に推進した。また早くから医学、生物学に興味をいだき、生と死の解明に力を注ぎ、生命は肉体に制限されないことを確信するようになった。したがって、彼は海を越え国境を越えたばかりか、文明と野性の境界も越え、死滅性と不滅性、個人と普遍の境界も越えようとしていた。飛行とは彼にとって、境界を越えてその向こうに行くこと、究極の真理に近づいて行くことであった。

#### はじめに

冒険飛行家チャールズ・リンドバーグの名は今でも多くの人に知られている。大抵の人は彼について二つのことを思い出す。第一に、最初のノンストップ大西洋単独横断飛行に成功した青年として。第二に、一歳半の息子を誘拐され殺されるという、世界を騒然とさせた悲劇的な事件に果敢に耐えた人間として。しかし彼のしたことはそれだけではない。後年、1960年代から、地球的規模で行われている自然破壊に彼が警鐘を鳴らし、そのエネルギーと資金を広く自然保護運動に注いだことは、現在ほとんど知られていない。二十世紀の人間として、彼の果たした役目は実は予想外に大きいものであった。二十一世紀に入った今、私たちは彼の行程と思索が示唆するものを見直す必要がある。では、彼はなぜニューヨークからパリまで飛行したのだろうか。いや、そもそも彼はなぜ飛んだのか。

#### (1) 人間は飛行する

「鳥のように自由に (free as a bird)」という表現には、人間の強い憧憬がこめられている。人間はどう

(平成15年10月6日受理)

川崎医療短期大学 一般教養

Department of General Education, Kawasaki College of Allied Health Professions

やら昔から空を飛びたかったらしい。古くはイカロスの神話。飛行機を考案したレオナルド・ダ・ヴィンチ。日本でも十八世紀に鳥人幸吉と呼ばれた男が岡山で飛行を試みた。しかし彼らは単発的な現象で終わっていた。ところが十九世紀から二十世紀にかけて、空を飛びたいという人間の願望は急激に高まったように見える。世の中から変人扱いされながらも、その中のグループ、ライト兄弟は史上初めて飛行することに成功し、歴史に名を残した。最初は12秒で36.6メートル、四度目が59秒で260メートルだった。それは1903年、今からちょうど百年前のことである。たった百年で飛行が単なる奇行から日常の交通網となり、地球上をくまなくエアラインが覆うようになったことを思うと、誰しも驚きを禁じえないだろう。チャールズ・リンドバーグが誕生したのはその前年の1902年。飛行機が実用化され始める頃に成人するよう、最適の時期に生まれている。

彼の祖父はスウェーデンからミネソタの荒野に移住し、父はその辺境に育って後に急進的な下院議員となった。彼自身も大自然に馴染んで育ち、室内や都会は嫌いだ。風と空と広い大地が好きで、子供時代に見た飛行機に魅せられた。「私のしたいことは二つある。私は飛行機を操縦したい。そしてアラスカに行きたい」(S 385)と彼は書いている。当時アラスカは、西部というフロンティアが消滅して以来、残された唯一のフ

ロンティアとみなされていた。したがって、彼が初めからはっきりと望んでいたことは、第一に飛行であり、第二にフロンティアという大自然であって、彼の中で飛行と野性の自然は結びついていた。当時、十年余りの歴史しかない飛行は相当に危険であり、墜落事故も多く、飛行士としての平均寿命は十年とされた。しかし彼は「地上で普通の生活をして長生きするよりも、十年空を飛んで墜落するほうがいい」(S262)と決断した。飛行と大空はそれほど彼を魅了したのだ。

当時開始されたばかりの航空郵便パイロットとして経験を積んだ彼は、多くの危険があったとはいえ、一定のルートを往復することに飽き足りないものを感じるようになる。その頃欧米では冒険飛行熱が高まりつつあって、飛行技術振興のため、オルテグによって最初の大西洋横断飛行に25,000ドルの賞金が出されていた。知名度の高い飛行士たちは二～四人の組を作り、資金を集め、贅を尽くした飛行機を製作させてその競争に参加した。事故による死者や行方不明者も出たが、冒険飛行の志望者たちはひるまなかった。1927年、金も名もないリンドバーグが苦勞してスポンサーを探し、無名の会社に「スピリット・オブ・セントルイス号」を作らせて単身ニューヨークを飛び立ったのは、そういう国際的な飛行熱を背景としてであった。

単独飛行には重量を最小限にして燃料を増やし、飛行距離を伸ばすという利点がある。それを理解していた少数の者を除き、初め世間はリンドバーグの計画を無謀、あるいは純然たる愚行とみなした。「エンジンが一機だけの単葉機は危険が大きい。エンジンが止まったら一巻の終わりだ」、「一人の人間が三十時間以上不眠で大西洋を横断するなど、到底不可能なことだ」と思ったのだ。しかしいざ出発するとそのニュースは世界に伝えられ、それを知ったすべての人が彼の成功を祈った。勇気ある青年が、たった一人で未踏の大洋を飛んでいくことを思い、夜も寝ないで祈りながら吉報を待ち受けた人々もいた。ニューヨークを発って三十三時間三十分後、ついに無事パリのル・ブルジェ空港に着くと、そこには何と十五万人の群集が待ち受けていた。人々は彼の飛行機に向かって殺到し、リンドバーグを胴上げし、スピリット・オブ・セントルイス号のかけらを手に入れようと飛行機を強襲した(当時の機体は木製で内張りには布だった)。この大狂乱は瞬くうちに世界中に波及していった。その頃ちょうどラジオ、電話、電送写真、映画などの発達によって、史上初めて世界にほぼ同時に映像と音声を伝達できるよう

になったところだったからである。

一方、ただ大西洋横断飛行のことしか頭になかったリンドバーグは、それに成功したとき人々が示した熱狂に啞然とした。直ちに世界に広がった大騒動は、とても個人が抗しうるものではなかった。「それはまるでマッチでかがり火に火をつけたみたいだった。その後、みんなはかがり火の炎とマッチを混同したのだと思う」(S310)と、彼はつつましく述懐している。しかし実際、飛行への希望というかがり火の炎は拡大し、彼はそのシンボルとなった。一国、一文明の英雄ではなく、あらゆる国で尊敬される世界的な英雄となったのは彼が史上初めてだった。ちょうどアポロの宇宙飛行士が月面に降り立ったとき、人々が「人類が月に到着した」と捕らえたのと同じように、リンドバーグのやりとげたことは人類の偉業とされた。海を越えて新世界から旧世界へ単独飛行をすることによって、彼は人間は飛べるということを証明したのだ。彼を拒む国は一つとしてなく、「空の大使」として、強力な国際親善大使として、彼は世界中を動ける立場に立つこととなった。

飛行機の未来性を確信していた彼は、航空技術の発達は国境を越えて人類に自由と平和をもたらすと素朴に信じていた。だから全世界から殺到した膨大なチャンス、依頼、申し出を断り、航空業界に専念した。まもなく彼は合衆国全土をスピリット・オブ・セントルイス号で回り、身をもって一国全体を体験把握した最初の人間となり、人々に大いに航空発展をアピールした。その努力が実って早くも1929年、ニューヨークーカリフォルニア全国横断旅客サービスが開始され、すぐに全国各地の航空会社が互いにルートを連結して、全国的航空網ができあがった。「リンドバーグが行なった提案は殆どがアメリカ航空業界の基準となり、やがては世界の基準となった」(L372)といわれている。1931年には妻と北方を通して東洋に長期飛行、新ルートを探索した。ついでヨーロッパ、アジア、アフリカ北西部、南アメリカ北部を飛行、ルートの選択と調査を行なった。こうして彼は、人々の意識を「人間は飛行する。航空は当然の手段だ」という方向へ推進する、強烈かつ持続的な起爆剤の役割を果たした。それどころか彼は、プロペラ機の限界を痛感していたので、当時専門家さえ見向きもしなかったロケット研究に関心をいだき、早くも1929年にゴダード博士と人間が月に到達する可能性を話し合い、資金援助に手を貸している。歩行、車輪、船舶というこれまでのフレームを越えて飛行を実現したばかりでなく、日常化しつつあっ

た飛行機からロケット、宇宙旅行へと大きくフレームを越えることを、彼はすでに考えていたのだ。

驚嘆すべき有名人となったことは、リンドバーグにとって大きなマイナス面もあった。どこにいても騒がれるので地上での行動の自由がなかったばかりでなく、ニュースを欲しがるマスコミの餌食となり、ついには一歳半の愛児を誘拐され殺害されるという悲劇が起こった。その後も二番目の息子の安全が脅かされたので、アメリカにとって不名誉なことに1935年、一家はイギリスに移った。そのため彼の人脈はあっさり広がり、アメリカを外部から見られる広い視野を得て、国際的に航空技術の発達に寄与することとなった。しかし彼の夢が実現し航空が日常化するにつれて、飛行から以前のような自由感や魅力は失われていった。それとともに、輸送航空の成達は自由、平和、相互理解をもたらすという彼の予想に反して、西洋文明による世界の無残な画一化と、大規模な自然破壊の結果を招いた。世界の各地でそれを目の当たりにした彼は、文明の愚かさ、脆さを痛感するようになる。その上航空技術は想像を絶する破壊力によって、軍事の歴史を一変してしまった。多くの政治家は、国家の安全はより強力な武器の開発にかかっていると考えたが、「互いに致命的武器を突きつけあうことで安全を見出すとは、私を含め人間は何という愚か者なのか」(A31)と彼は嘆いている。かつて科学の発展と文明の価値を疑わなかった彼は、こうして文明とは何かを考えるようになり、もともと強く惹かれていた自然、荒野、野性にますます目を向けるようになった。

## (2) 野性と文明

大西洋横断飛行をしたのは「第一に飛ぶことが好きだから、第二に航空業の発展を願っていたからだ」というリンドバーグは、彼の最初の大作『スピリット・オブ・セントルイス号』(邦題「翼よあれがパリの灯だ」)でこう書いている。「私は冒険を求めた……そもそも人間はなぜ飛びたいと思うのだろうか？……冒険に基づかない文明があるだろうか？ 冒険なしで文明はどのくらい長く存在できるだろうか？」彼のいう冒険とは、境界を越え、限界に挑むこと、一つのフレーム(枠)の外に出ようとする事だ。職業柄上空から地上を見下ろす時間が多い彼は、空の広さと人間生活の狭さの対照を常々感じていた。「マンハッタン島は私の下にある——何百万という人々が、あの川に囲まれたレンガとコンクリートの狭い土地で、一人一人がちっぽけな

自分の悩みや考えに取り巻かれ、彼方の地球の広がりなど意識もしないで暮らしている。私が越えてきた西部の空間と何と対照的だろう。」(S149)このように、一つのフレーム内に静止していたのでは盲目も同然であるということ、彼は横断飛行で強烈に実感した。

「私は振り返った……あれがアメリカだ。なんと不思議な感じだろう。アメリカが遠くにあるとは！」と彼は書いている。「まるで『あれが地球だ』と言っているみたいだ、遠くの惑星のように」と彼は書き加えたが、まさしくそれが自分の生きているうちに実現するとはそのとき思ってもみなかっただろう。ある領域を抜け出して、それを俯瞰する——フレームを越えること。これが彼のやり続けたことのようにだ。横断飛行で国から国へ、海を越えて大陸から大陸へとフレームを越え、やがて彼は文明の領域と野性的自然の領域のフレームに注目するようになった。

飛行していると時間はフレームによって違うことを痛感する、と彼は書いている。家庭というフレーム、飛行事業のフレーム、夜間飛行のフレーム、都会のフレーム、荒野のフレーム、アメリカのフレーム、アフリカのフレーム、人跡未踏の大自然に分け入るフレーム——それぞれのフレームは時間感覚、存在感覚が異なる。多くの人は大抵一つか二つのフレームで人生の大半を過ごし、世界はこういうものだと思い込み、そのまま人生を終わるので、フレーム間の情報交流、あるいは統合がない。ところがリンドバーグの人生は、仕事上の移動ばかりか住居も何カ国かにわたり、いわばフレームからフレームへ飛行し続ける人生だった。それも単に頭で考えるだけではなく、体ごとフレーム間を移動した。「人生は風景のようなものだ。人はその只中に住んでいるが、距離という利点からのみ、その風景を描写できるのだ」(A xvi)という彼の言葉には、十分な体験の裏づけがあった。常にフレームを出入りしていた彼は、世界には多くのフレームがあることを体感し、それを貫きその背後にある実相を知りたいと熱望した。その最も大きなヒントを与えてくれたのが野性である。

少年期からもともと自然が好きだったリンドバーグは、政治家だった父親の都合でミネソタの農場とワシントンの都会を毎年往復し、農場の豊かな自然と人工的な都会の対照に戸惑いつつ育った。母方の実家はデトロイトにあって、そこでは歯科医で発明家の祖父から科学への興味を掻き立てられた。「本能的には大自然に惹かれ、知的には科学に惹かれた」彼は、この「本

能と知性の価値の葛藤」は生涯続いたが、それは彼個人だけではなく彼の文明の特徴だと述べている。飛行士になることはその解決策でもあり、当時科学技術の最先端に行く飛行機は、同時にそれ以外の手段では到達不可能な辺境へ、大自然へと彼を運んでくれた。しかし日夜飛行機が飛ぶようになった現在、確かに便利にはなったけれども、人間は自然から隔絶し、自然との交流を失い、恐ろしいほどに自然環境を破壊し続けている。「何十年という間飛行機で飛び続け、私は地表面に起こるおびただしい変化を見た。……最も目覚ましい変化は晴れた夜に合衆国の上空を飛んで見た無数の灯りだった。若いときには暗黒だった広大な地域が今は電気できらめいていた。至る所で消滅する荒野、野生動物、天然資源のことを聞き……危惧の念を抱いて私は個人的に活動を始めることに決めた。」(A32) こうして彼は1960年代から、グローバルな視野をもつ精力的な自然保護運動家となった。

彼の自然に対する関心は、単に環境保護のレベルにとどまるものではない。大西洋横断飛行後、つきまとう名声、群集、マスコミに疲れ果てたりンドバーグは、ある日上空からソルト・レイクの近くに砂漠を見かけ、衝動的に着陸して一人で一夜を明かしたことがある。彼はまばらな灌木とサボテンの地上を歩き、「砂漠の一部だと感じることは何と素晴らしいことだろう」と、その大自然に浸った。

太陽が沈む頃飛行機に戻った——荒野に憩う、奇妙な孤独な生き物に。飛行機は文明の価値を凝縮しており、周り一帯は宇宙的な荒涼たる景色だった。……星は輝き、闇は急速に深まっていった。……そこで何という安らぎを見出したことか。私たちの惑星の暖かい、けれども涼しくなっていく地表で。所有物や権力は無価値に思われた。重要なのは存在だ。気付きと理解、広がり、山に区切られた地平線、足元の小枝、手の中の小石だ。(A321)

荒野の体験こそ自分にとって最重要(essential)であり、自分の「核心(core)」であると直感した彼は、文明の利器である飛行機でここに到達したという逆説をどう越えるか、「いかにして文明的なものと野性的なものを両立させるか、両者を行き来できるか」と考え、そのバランスを取って「核心」に至ろうと堅く決心した。だからそれは環境学的、科学的自然保護にとどまらず、彼の最奥の内面にかかわるものである。自然に

融合し、沈黙考し、安らぎに包まれることが何よりも自分の「核心」であり、同時に人類にとって必要不可欠な要素だという確信は、歳月とともに深まる一方だった。

絶滅に瀕した野生動物を保護するため、森林を救うため、彼は種々の自然保護団体と提携し、精力的に調査や援助活動をしたが、中でも最も魅了されたのはインドネシアと東アフリカの自然と民族だった。彼はフィリピンの島の部族と暮らして「これほど幸福な民族を見たことがなかった」と記し、アフリカのマサイ族と親しく交流したとき「白人は自然との接触を失ってしまっていて気の毒だ」(A272)と言われて反駁できなかった。彼は「武器といえばマサイ族の槍一本」というごく軽装備で家族とともにアフリカを旅行し、象の群れのそばでテントを張り、夜は野獣の声を聞いて、原始人さながら「ジャングルの一部となった」ように感じる経験もした。野性の自然の中に身を晒してみても、マサイ族が「文明人の方が自由がない」というのも理解できた。彼は「野性にこそ世界の救いがある」と主張したソローに共鳴し、「真の自由は文明にではなく、野性にある。おそらくだからこそ文明人は、残存する荒野にますます郷愁を覚えるのだろう」(A39)と書いている。

このように野性に直に触れたばかりでなく、彼には飛行家特有の感覚があり、それを次のように表現している。「おそらくほかの誰よりも、私には諸民族と世界の地理との航空術的關係を心に描くチャンスがあった。……飛行によって、私は距離を通して地球に密接に触れ、空間的観点による理解を得た。……飛行機は近くのものや遠くのもの、一つの巨大な親密な形にしてくれた。」(A266) フレーム間を移動し、多くのフレームに触れた結果、飛行による鳥瞰感覚、遠近の統合体感を通じて、彼が地球全体を自分に親しい存在として把握していたことがうかがえる。そういう目で彼は地球の文明と野性を見つめた。アメリカ文明の中にいると「昨日の進歩が今日はもう時代遅れになる」せわしさに染まるが、野性の中になると「さほど進歩的でない生活様式にはほっとするものがある」と実感して、彼は「文明は有害なのか？」と自問する。原始の土地で「人間は大地と水の上に、太陽と空の下に生きるという天与の特権をもって生まれた。人間は精神と同様に、肉体、感覚、感情、霊性をもっている」(A285)と確信すると、左脳の働き以外を圧迫しているように見える文明は、「切断された頭」にすぎないように見え

る。「原始的なものの智慧は、知性が測りうるよりも深いところにある」(A286)という言葉から、知性、科学、正確さを非常に重視してきた彼が、二十世紀アメリカ文明というフレームを離れてその限界を知り、人類が現在のフレームを越える必要があることを見抜いていたことがわかる。

では彼にとって野性とはどういうものか。彼は、原始の人々には無為にして為すという「老子の原理」と等しい智慧があること、野性は「生命そのもの、強制されない生命こそが進歩である」ということを教えていること、文明は衣服のように人間と自然環境を分離するが、衣服の下の身体が生命力(vitality)を失うならば、衣服はそれを保持できないということを、最後の大作「価値観の自伝」で述べている。「なぜ私はこんなに長い間文明に従っていたのだろうか。……もし私が再び野性を捨てるなら、私は人間への神の最大の贈り物に背を向けることになるだろう。」(A274)勿論彼は、原始的な生活は医学知識の欠如、タブーや無用の慣習など、その無知ゆえに野性の価値を認識するのに必要な気づきを欠いていることを知っていた。しかし文明は野性なくして生存できない。歴史を振り返れば、一つのフレーム内で停滞する文明は必ず滅亡している。野性とは人間にフレームを越えさせてくれるもの、人間の生命力(vitality)、すべての命の根源なのだ。上記の「老子の原理」、「強制されない」、「神の贈り物」という彼の表現には、単に文明ばかりか人間の知性や小我を超えた、人間の意識よりも大きい存在に対する感性を野性の中に見出していたことが読み取れる。

### (3) 死滅性(mortality)を越えて

生涯空を飛び続けたリンドバーグは、子供のときから空が好きだった。彼が飛行を愛したのは、一つには地上の彼方へとどこまでも続いている空に惹かれたからである。二十歳で初めて空を飛んだときの気持ちを、彼は「過去と繋がる意識は消え、私はその瞬間にのみ、この不思議な不死の(unmortal)空間にのみ生きていた、美に満たされ、危険に貫かれて」(S249)と表現している。また、当時開発されたばかりのパラシュートを初めて体験したときは、「人生がより高いレベルに、一種の高揚した静謐にまで高まった。……飛びたいという願いには何か深いもの、自分でも説明できないものがある。……それは大気と空と飛行への愛であり、美を感じ取ることであり……言葉の表現を越えたところ、危険を通して不死・不滅性(immortality)に触れ、

生と死が等しい面で出会うところにあった」(S255)と書いている。自伝でも「初期の飛行は死を越える(beyond mortality)経験のように思われた」と回想している。「不死に触れる」「死を越える」という言葉が著書に幾度も使われていることからわかるように、リンドバーグにとって明らかに「飛行」は「不死・不滅性(immortality)」に直結していたのだ。

死の危険度の高い飛行が不死に繋がるとは、一見矛盾しているように思えるかもしれない。事実、彼自身当時危険の代名詞であったパイロットとして、危うく死ぬような事故に何度も遭っている。悪天候、機器の故障、不時着のみならず、墜落事故も数多かったが、その都度まれに見る冷静さと腕と幸運によって生き延びた。彼は「四度もパラシュート脱出をして生き延びた唯一の男」であり、「天使に愛される男」とさえ呼ばれた。死に直面する体験はますます生と死について考えさせたが、何よりも飛行体験には際立った特徴があった。彼は「初期の飛行は死を越える体験のように思われた」に続いてこう書いている。「私の視点は神の目の視点だった。……以前は水平に見ていたように、人々や木々や家を垂直に(vertically)見下ろした。」彼が「神の目の視点」と呼んだ「垂直に」見下ろす視点とは、言い換えると空から見る鳥瞰ということだ。

人は通常一生地上で暮らすが、空から見ればそれは二次元、つまり高さを欠いている「面」である。フレームを越えるといっても、面上で水平にフレームを越えるのと、面から垂直にフレームを越えるのとでは質が違う。面に密着しているかぎり面全体を一望に収めることはできない。例えば1931年に彼が中国に飛行したとき、揚子江流域は大洪水の只中であつたが、余りに広範囲で政府は実情が掴めないでいた。当時としては異例の機動力を持つ飛行機を使っていたリンドバーグは、援助を申し出て全貌を掴むことができた。このように面を把握するためには面から離れる必要がある。二次元を把握するには三次元が必要だ。空に向かう垂直性は、地上の水平性とは次元を異にする。生まれて死ぬ地上の人生、死すべき(mortal)人間を水平性とすれば、それを離れて神の視点に近づく空は、垂直性と呼ぶことができよう。

飛行が経験させてくれる垂直性は、地上とは次元の違い、空=無限=神への通路だった。果てしない空、不変の星々を見て飛行するとき、「自由」、「何にも頼らない」、「神のような力」を我が身に感じ、地上の生活はいかにも小さくはかないものに思われる。その一方、

大自然の余りの巨大さに、「こんな脆い乗り物で飛び込んで行くとは、自分は何と傲慢なのか」(S197)、「野性の広がりの中では我が愛機はちっぽけな点にすぎない」(S230)、「こんな小さな飛行機と私が入る権限のない……禁じられた地域」(S239)、「このような恐るべき波浪……自分は素裸で、すべての防御を剥ぎ取られたように感じる」(S369)と強烈な衝撃を受ける。垂直性は地上と空を、東の間の人間と永遠の神を繋ぐものだ。飛行して垂直に見下ろす彼は、いわば死すべき人間と神との間を飛んでいるのだった。

神、宇宙と向き合うとき、全てのフレームは落剥し、人間は一人となる。そもそも人々がリンドバークにそれほど惹かれたのは、単に冒険の興味だけではなかった。ただ一人、命を賭して大西洋を越える、未知なる大自然の中に行く、その勇気と、神に対峙する一人の人間の姿に惹かれたのである。自伝によれば、リンドバークは宗教には懐疑的で、小さいときから教会が嫌いだった。牧師の説教は曖昧で納得できず、「神様が善だというなら、なぜ神様は人間を死ぬようにしたのだろう。死なんて怖いだけで、いい所なんかちっともないじゃないか」と考えたという。子供のときから生と死に強い関心があり、農場にいたとき路傍の馬の死体に目を奪われ、「何が生きていることをとめるのか」知りたいと思ったこともある。成長するにつれて彼は、宗教と違って明晰な科学がその答えを与えてくれるのではないかと希望をもった。のちに、ノーベル賞受賞者アレクシス・カレルとともに、手術時に用いる灌流ポンプの開発に心血を注いだのも、科学を通して有限な寿命を越える、つまり人間の「限界」に挑戦することに強く惹かれたからだ。生と死に尋常でない関心を持ち続けたのは、死すべき人間のフレームを広げ、mortality から immortality へと越えることを探求していたからだ。

実際大西洋横断飛行は、彼にとって「mortality を越えて貫く……内的な体験となった」(A11)と彼は書いている。それは彼が人跡未踏の大自然の中に一人入り込み大洋を越えたというだけでなく、疲労の極に達したときに不思議な体験をしたからだった。丸二日も眠っていなかったので目は開いたままで意識が朦朧となったとき、機内に人間ではない存在がいるのに気づき、彼らから多くのことを教わったという。それについて彼は語らず、著書で公にしたのは三十年後だった。ばりばりの科学実証主義者であるだけに、その記述は可能な限り平静、正確を目指している。「彼らを以前か

らよく知っているような感じがした」、「この世では絶対知りえないことを教わった」、「自分もまた身体から離れて空間に広がった」等々、当時としては話さないほうが確かに無難であっただろう。現在は、レイモンド・ムーディ Jr. 博士を嚆矢とする臨死体験研究が学問界でも市民権を得ているし、体外離脱にしても、モンロー研究所では音響効果で右脳左脳を同調させ、多くの医者や科学者に体験させているという時代である。その方面に詳しい読者はさほど驚かないだろうが、面白いのはそんな昔に、宗教嫌いで科学技術一点張りの青年が予想もしない「神秘体験」をしてしまったということだ。

そのときの描写には、「人生を通して夢を見ているのか夢を通して生きているのか……その二つのバリアを破ってしまった」(S375)、「人生とその向こうのより大きな領域のボーダーラインにいる」(S389)、「果てしない広がり、外部の不滅の存在……これは死か？ 私は境界を越えているのか……？ すべての空間、時間を含む新しい、自由な存在への入り口か？」(S390)など、フレームを越える表現が頻出する。この横断飛行は彼の境遇だけでなく、彼の内部を決定的に変えたのだ。あの不思議な存在は幻想でないという確信があったので、現科学では説明できない現象や、実在が物質に束縛されない可能性に興味を持ち、カレル博士とともに生物学実験や生命の研究を続けた。そこは「神秘と科学が出会うフロンティア、生と死を隔てる漠とした境界を越えて、人が普通に住む世界の外部を見るところ」(A134)だった。(下線はすべて筆者による。)下線部を見れば、彼がやはり研究においても現フレームを越えるという、本質的には同じことを続けていることがわかる。カレル博士は驚くべき視野の広さをもつ科学者で、「物質界は人間にとって狭すぎる。個人とは肉体のフロンティアを越えて広がっている」(A375)と主張したが、機内での不思議な体験をもち、医学、生物学の研鑽を積んできたリンドバークには、彼の言うことがよくわかったのだった。

理解が深まるともに、かつて没頭した医学的延命研究に興味を失い、彼は「私は死には殆ど関心がない。多分それは人間の智恵を超えた宇宙的な (cosmic) 計画の一部なのだろう」(A331)と述べている。死滅性というバリアを越え、生のフレームを拡大しようとした彼は、やがて生も死も含むさらに大きな宇宙的観を持つようになった。彼は遺伝子や素粒子を研究して、「おそらく意識は決して失われることはなくて、別種

の形へ、ある種の遍在へと変化するだけなのだろう。人間は直感的に人生を越えた何かが存在すると感じている」(A360)と、人間本質の不滅性を確信していた。自分が星間物質であるかのように、異なるフレームワークで見ることを仮定して「百万年も一瞬、百万マイルも一フィートだとしてみよう。そうしたら人間の人生をもっとよく理解でき、知覚できるのではないか？」と、いかにも地球規模で暮らしていた彼らしい発想をしている。「死は経験からの出口というより経験への入り口である」(A386)、「個人とはグループや国家のコンセプトのように一時的なコンセプトだ」(A378)、「われわれの個人性は、宇宙的な一瞬に凝縮された普遍性なのだ」(A398)という表現から、彼の視座が宇宙的(cosmic)規模に拡大しており、そこから見れば個人という観念の薄弱さを明白に感じとっていたことがわかる。かつて捕らわれていた死滅性(mortality)とは、今彼にとってはかない自我にすぎなかった。彼の心は宇宙(cosmos)、不滅性(immortality)に向かってフルに開いていたのである。

大西洋を越え、航空で世界を結ぶことに貢献し、次々にフレームを越えていったリンドバーグは、二十世紀の物質主義、科学万能主義のフレームを越え、人間中心主義、他の生命に対する帝国主義を越えて自然保護運動家となった。そして「人間は死んだら終わり、人生は肉体人間に限られている」という観念をすでに越えていた。昔から彼が望んだ、どこまでも限界を越え、拡大していくということは、人間本来の存在に近づくことだと見抜いていた。可能な限りフレームを越えて真実に近づくために、彼は最後まで飛び続けたのだ。

### おわりに

1974年七十二歳のとき、一生を通じて極めて壮健であったリンドバーグはリンパ腫で入院し、最期が近づ

いたと知ると「家に帰って死にたい」と主張し(アメリカでもスイスでもなくハワイのマウイ島の家を選んだ)、不可能だと言う病院側の猛反対を押し切って、アメリカからマウイ島に飛行機で運ばれた。急速に衰弱していく中、葬儀から死後のこと、マスメディアから家族を守ることにいたるまで細やかな配慮をし、冷静、有能、実務的に指図していった。墓はハワイの伝統によって準備し、追悼には「唯一つの文化や宗教が真理を独占しているわけではない」ことを示すために、イザヤ書、ガンジー、ウパニシャッド、ナバホ族の祈りも入れるよう頼んだ。死を前にしてどんな風を感じているのかと家族に聞かれて、彼は「死が身近にあると感じても全く穏やかな気分だ。むしろはたで見ている君たちのほうが大変だろう」と答えた。(L579)子供たちは、死を恐れるどころか新しい冒険として迎えた彼の、落ち着いた安らかな最期に深い感銘を受け、「その平和、安らぎが父の最大の偉業だった」と書いている。おそらく彼は大西洋横断の時におとらぬ冒険心をもって、此岸から彼岸へとフレームを越えて飛んでいったのではなかろうか。

(註) ( )内のアルファベットは次の作品を、数字は各著書の引用の頁を指す。

### 文 献

- 1) S — Lindbergh CA: The Spirit of St. Louis, St. Paul: Minnesota Historical Society Press, 1993.
- 2) A — Lindbergh CA: Autobiography of Values, Florida: Harcourt, Inc., 1993.
- 3) L — バーク AS: リンドバーグ, 東京: 角川書店, 2002.

