

〔サロン〕

30年

大橋 秀雄*

昨年の10月13日、成田空港から2週間のヨーロッパ旅行に旅立った。見送る人もなく、後ろも見ずにひとり出国手続きへの階段を降りる（実はこのシーンが好きである）。JALのロンドン行き、12時間の直行便は、秋田の上空から本土を離れて日本海を越え、果てしなく広がるシベリアの上空にさしかかる。行けども行けども広がる茶褐色のツンドラ地帯。ときおり糸のように筋を引く曲がりくねった川が風景を画してゆく。…ふと生まれて始めて飛行機に乗ってヨーロッパに向かった昔の思い出が蘇る。

*

1956年10月、羽田空港。母を始め親戚や大勢の友達の声援を受け、恐る恐る未知の世界の扉を叩く。乗り込んだSASのDC6が、4基のレシプロエンジンを全開にして轟音と共に飛び上がると、眼下に広がる住み慣れた東京が、驚くほど美しい光の海となって迫って来た。不思議な感動で目頭が熱くなる。あれから丁度30年。

*

広々としたジャンボ機の中を見渡すと、小柄だがきびきびとした日本人スチュワデスが立ち働いている。今回は文部省の依頼で出張するので、正規料金のお客様である。いつもの様に難民船然とした後方座席ではなく、ゆったりとしたCクラスのシートに身を横たえる。食前に先ず冷えたシャンペンが配られた。和食と洋食のチョイスがあったが、ここはと気張って洋食にする。メインはヒレステーキ。

*

SASで最初に出てきたステーキディナーを思い出す。こんなに厚いのは食べられるものかと一瞬思ったが、ここで負けたら一生の負けだと気力で平らげた。その甲斐あってか、以後洋食に対する恐怖感がいっさい消えた。その時と比べると、ステーキも時代を反映してか軽薄短小である。

* 東京大学 工学部
原稿受付日 昭和61年11月21日

*

改めて機内のスチュワデスを眺める。こちらもやっぱり薄い。恐る恐る乗り込んだSASの機内で待ち受けていたお嬢さん達は、皆見上げるように遅しく、胸板も厚いゲルマンの大女だった。スチュワデスは飾りではない。一旦事ある時は、男どもの首ねっこを捕まえて機外に放り出す位の力強さが必要だが、彼女達はみな初飛行の不安を吹き飛ばす力感に溢れていた。スチュワデスの採用基準も、時と共に変わるらしい。JALのスチュワデスは、まだ一生懸命サービスに努めようという気配が残っていて嬉しい。アメリカの某航空会社のスチュワデスなどは、本当にお客を難民と思っているらしい。

*

ジャンボはひたすら滑るように飛び続ける。眼下に張り付いたシベリアの大地は、止まったように動こうとしない。いつまでたっても殆ど向きを変えない窓からの陽の光が、機が太陽と懸命に早さを競い合いながら西に向かっていることを物語る。

*

羽田を飛び立ったSASは、まず太平洋を南下した。真っ暗な窓外には、灼熱したエンジンの排気筒だけが赤く浮かび上がっていた。最初の寄港地マニラを過ぎると、機首を次第に西に振りながらバンコック、カルカッタ、カラチ、テヘラン、バイルート、一つ一つ給油と休憩を繰り返す。緑のジャングルを越え、白く輝くヒマラヤの連山を遠く眺め、まぶしい熱砂を下にひたすら西へ。紺碧のエーゲ海を渡ってアテネに近付くと、急に白い石の世界が変わった。ギリシャ彫刻のすべすべした肌合と重なって空までヨーロッパの匂いが漂い始める。

西欧の玄関ローマでもほんのひと休み。すぐアルプスを越えてチューリッヒへ。ここで飛行機をスイス航空に乗り換え、ようやく最終目的地ハンブルグに到着したのは二日目の夜であった。時差を加えると、正味48時間の延々たるフライトであった。最初は窓外の景

色も珍しく、飛行機に乗っているだけで嬉しかったが、それも束の間。やがて体の方々が痛くなり、狭いシートのなかで体をあちらにずらし、こちらに延ばしの格闘となる。ハンブルグに下り立った時は、助かったという実感があった。

それが今では、12時間以内でヨーロッパの主要都市にノンストップで到着するという。30年にして飛行時間は1/4に短縮されたことになる。

あと30年後の2017年には、ヨーロッパまで3時間で飛べるだろうか？いま20代の若い方が、私と同じ様なサロン記事を書くことになるだろうか？

私には、そうなりそうな予感がする。停滞は現代社会の最大の劇薬である。とにかく進歩いや変化を繰り返していないと、現代社会は一斉に萎んでしまう。幸い人間は、満足することを知らない。12時間でもすぐ苦痛になる。

研究開発には、意外と時間が必要である。今世紀中にジャンボを凌ぐ大型機が出現する可能性はないが、それは今から始めても間に合わないからである。30年後にヨーロッパエクスプレスを飛ばすためには、いまずぐ研究を始めても早過ぎることはない。

*

窓を締め切って機内を暗くし、映画の時間が始まった。カナダ生まれのボートの名手の伝記のようだが、改めて今回の旅行目的に思いを馳せる。

イギリスでは、開発途上国の発展を妨げる様々な問題、例えば階層間、男女間、都市と農村間、国家と部族間に存在する様々な対立を社会科学の立場から研究し、その分析と対策を中心に留学生を教育する研究所があるという(1)。

オランダでは、毎年2000人近い途上国の留学生を招いて、自然科学、工学、社会科学を網羅する100以上のテーマにわたって英語で講義をするシステムがあるという(2)。九州より僅かに大きく、1500万人の人口を擁する小さな国が、どの様にしてそれを実行しているのであろうか。

ドイツでは、誇り高きドイツ語を捨てて、英語で講義をする途上国学生向けの修士コースが続々誕生しているという(3)。自国学生には無い修士の学位を、どのような仕組みで授与しているのだろうか。

これに比べると、日本の留学生受け入れには、まだまだ工夫の余地がある。途上国の援助は、限られた予

算で如何に効果の挙がる方法を考えるかの競争である。それはまさしく商品開発と同じであり、ローコストで高機能で、お客から喜ばれるものでなければならない。いまそのヒントを得ようと、長い植民地経路の経験から、第三世界援助については先進のヨーロッパ諸国に学ぼうと旅しているのである。

30年前は、我ながら憂国の情に燃えて留学したものだと思う。当時日本の工業は自主開発能力に乏しく、専ら外国の文献を読んで、ああだこうだと想像を逞しくするばかりだった。そのくらいだったら、むしろ直接現場に乗り込んで、見、聞き、そして学んだ方が遙かに有効だと考えた。それが留学の動機であった。

この様に科学と技術の先端を吸収するために、如何に多くの人々が海を渡って行ったことか。しかしその状況は、日本の相対的な浮上に依って今や大きく変わろうとしている。一方的な吸収から、相互交流の時代に入ろうとしているのである。

*

30年前と今日、学ぶべき対象は正に180度の大変換である。創る技術から与える技術へと。・・・しかし、依然として何物かを掴もうと西へ飛んでいる。変わったと言うべきか、変わらないというべきか。

問題は、同じ気持ちで東に飛んでくる人々に、我々が何を見せ、何を語るかである。これについては少しづつ胸が張れるようになってきたが、金余りの国としてでなく魅力のある国として誇れるようになるまでにはまだまだ道は遠い。

*

機はレニングラード上空から再び海に抜け、いまヘルシンキに近付きつつある。ストールホルム、アムステルダムをかすめてロンドンまであと2時間足らず。

サロンと化した機内のほろ酔い気分も、頭をかすめた雑多な夢想も、もう終わりの時が近付いている。

<文献>

- 1) Institute for Development Studies at the University of Sussex
- 2) Netherlands University Foundations for International Cooperation (NUFFIC) とその傘下の18の International Institute
- 3) Karlsruhe, Stuttgart, Bayreuth, Speyer, Hannover 大学など