

まえがき

本書はエアライン入門書である。「ライン (line)」という語にすでに「航路、航空路、飛行機、航空会社」という意味が含まれているように（竹林, 2002, p.1435）、いっそう限定された「エアライン (airline)」という語も「定期航空、定期航空路、航空路、航空会社、一直線」等の意味を持ち（竹林, 2002, p.54）、また実際の語法において「エアライン」と言えばCA（客室乗務員）やグランドスタッフが、場合によっては航空会社や航空界全体がイメージされるように、実に広義で活用されている。

「エアライン」が「一直線」をも意味するのは、蜜蜂が蜜を巣に持ち帰る際に「一直線 (beeline)」に飛ぶと思われているように（竹林, 2002, p.222）、航空機が可及的速やかに目的地に到着するために原則として最短コースを飛ぶからである。1927 年 5 月に大西洋横断無着陸単独飛行を完遂したリンドバーグは（本書序章第 1 節, 第 2 章第 6 節）、濃霧や暗黒の後には大西洋上を「蜂のように自らの航路に忠実に (true as a bee to his line)」(Van Every, 1927, p.169)、つまり「一直線 (beeline)」に飛んでいたと形容されている。

同様に、本書も欧米で展開されていった飛翔、飛行という事象と技術に関して、欧米文化の背景をなすヘブライズムとヘレニズム、つまりユダヤ・キリスト教の伝統と古代ギリシャの思想を起点として 20 世紀のアメリカを基軸とする航空界という終点まで、言わば一直線に鳥瞰してみたいという一心に基づいている。

今や現代日本では、CA と呼ばれる客室乗務員は人気の職業の 1 つであり、最近も山口誠『客室乗務員の誕生 —— 「おもてなし」化する日本社会』（2020 年）という研究書が「岩波新書」として出版されており、客室乗務員が日本のおもてなし文化の特徴的な具体例として研究対象にまでなっている。近年の「ぺりかん社」による 150 巻を超える職業紹介シリーズ「なるにはBOOKS」において、阿施光南『パイロットになるには』（2017 年）と鍵田浩章『客室乗

務員になるには』(2014年)が、各々シリーズ第1巻、第2巻という冒頭を飾っていることも実に象徴的な出来事である。

宮平ゼミ出身のCAたちの話を聞いていると、毎度のことながら居腐る平生が引き締められる。趣味と実益が1つである世界を知った彼女らは愛嬌と度胸を器用に使い分け、日本のエアラインに進めば、気の利いたおもてなしで旅行客に興を添えると共に、自らも世界各地のステイ先で言わば旅行客となって興じる魅力を味到している。充実した福利厚生は、様々な形で親孝行の機会にもなっている。

外資系エアラインに飛び込めば、プールやジム完備の5つ星ホテルかと紛うばかりの高層社宅を根城にして、文字どおり世界中で充実した余暇を過ごすために職責を楽しむCAもいれば、休日には中東から日帰りでヨーロッパに飛んでお茶や買い物をして社宅に帰って来るCAもいる。所得税のない国に拠点を置いている外資系エアラインもあれば、勤務日が月の半分もなく、主に東京と現地を月に3、4回往復するだけで、休日には例えばエアロビクスのインストラクター等を兼業できる自由な外資系エアラインもあり、そのような話を小耳に挟むと、働き方だけでなく生き方そのものを常に三思させられる。

一般に近年^{とみ}頃に顕著なのが男性CAの漸増で、不安定な世界を橋渡しする航空界においては、保安要員としてのCAの役割も大いに期待されている (cf. 川本, 2020, p.149)。いずれにせよ、彼ら彼女らはCAのみを最終目標にしているというよりは、むしろその次の自分を見据えていることもある (cf. 山口, 2019, pp.112ff., 119ff.)。モンゴルフィエが製糸業者から気球製作者に、ライト兄弟が自転車屋から飛行機屋、飛行家になったように (本書第2章第1節, 第5節)、現在従事していることを次の次元へと応用してみることも重要だろう。

本書ではエアラインが登場するその前の歴史から見通し、飛ぶことの意義を見定め、エアラインの世界を見渡してみたが、同時に読者が次の自分へと羽ばたくことを見守りたいと思う。まずは、エアラインへの就職を考えている方々に本書が何らかの一助になれば幸甚である。

特に就活中の方々には、就活の種々の過程においてオンラインから得られる

画一化された一辺倒の検索上位情報だけでなく、オフラインの際に本書や本書の文献表に掲載されている書籍や映画等から実際に学び取った内容で、ライバルと質的な差異を付けることをお勧めしたいと思う。筆者自身、オンラインのネット情報を参照することはあっても、ほとんどの場合そこからは引用をせず、何らかの印刷媒体に基づいて執筆することを旨としている。

確かに、エアライン関連会社の就活面接で航空知識を^る縷々尋ねられることは稀かもしれない。しかし、空へと思いを馳せる憧憬には、地に足のついた自らの確かな経験も必要だろう。このことを考慮する際にイメージとして参考になるのは、ギリシャ語の「境界として区別する (G.horizô)」という表現に由来する「地平線 (horizon)」という英語の同義語として、「陸地線、ランドライン (landline)」「水平線、シーライン (sealine)」「地平線、スカイライン (skyline)」があるという点である (Liddell & Scott, 1996, pp.1250f.; 竹林, 2002, pp.1184, 1383, 2217, 2310)。まずは物事をイメージすることが、マネージすることへの第1歩である。

「陸地線 (landline)」とは陸と水面または空との境界線であり、「水平線 (sealine)」とは海と空との境界線であり、「地平線 (skyline)」とは「山岳地帯の観光道路 (mountain highway)」ではなく、大地と空との境界線のことである。「地平線 (horizon)」は「水平線 (horizon)」とも言っており、「線 (line)」を含むこれらすべての表現の共通点は、空と陸地または海水との境界線を指すという点である。この境界線は大地を基準に表現すると「地平線」であり、大海を基準に表現すると「水平線」であるから、大空を基準に表現すると「空平線 (skyline)」という日本語を造語することもできるだろう。

* 空と陸または海との境界線の3表現

- (1) 地平線 (horizon, landline) = 大地を基準にした空との境界線
- (2) 水平線 (horizon, sealine) = 大海を基準にした空との境界線
- (3) 空平線 (horizon, skyline) = 大空を基準にした大地または大海との境界線

大地と大海は、必ずどこかで海岸線という接線を画していることを考慮すると、要するにこの3つの表現は1つの遠大な現実を指し示していることになる。ここで多くの人々の場合のように、空中や海中ではなく地上に住んでいるのなら、地に足の付いた営為も重要な役割を果たしていると言えるだろう。専らネット情報のみに依存することはあたかも空のみに住むようなものかもしれない、「アップ (up)」されているものを「ダウンロード (download)」して、自ら実地に検証する必要もあるだろう。ただし、空が大地や大海と連続しているように、ネット世界もこの現実世界と連続している限り、極めて参考になる世界であることは言うまでもない。必要なことは、その世界とは別の独自の方法で再確認することである。したがって、地に足の付いた経験、つまり足で稼ぐことも推奨される。

旅行する余裕のある時には、国内なら京都府八幡市の「飛行神社」や香川県仲多度郡の「二宮忠八飛行館」、東京都渋谷区の代々木公園内「日本航空発始之地記念碑」や埼玉県の所沢飛行場跡地である所沢航空記念公園内「所沢航空発祥記念館」、日本航空輸送研究所を記念する大阪府堺市の船待神社御旅所内「航空輸送発祥記念碑」(本書第3章第1節)、鹿児島県南九州市の「知覧特攻平和会館」、また、国内外の歴史的航空機の実機や複製を展示している「青森県立三沢航空科学館」「石川県立航空プラザ」、成田国際空港近隣の「航空科学博物館」、名古屋空港内「あいち航空ミュージアム」「岐阜かかみがはら航空宇宙博物館」への訪問を勧めたい (cf. 中脇, 2016, pp.10f., 126f.)。

さらに国外なら、イカロス伝説の迷宮ラビュリントスとされるギリシャのクレタ島イラクリオン近郊「クノッソス宮殿」(本書第1章第2節)、ダ・ヴィンチが飛行機械で山頂からの飛行を夢見たとされるイタリアのフィレンツェ近郊「チェチェロ山 (=チェチェリ山)」(本書第1章第3節)、ケイリーの飛ばしたグライダーの複製が展示されているイギリスの「ヨーク航空博物館 (York Air Museum)」(本書第2章第3節)、リリエントール兄弟がグライダーの飛行実験を行ったドイツのベルリン近郊「リヒテルフェルデ (=リヒターフェルデ)」(本書第2章第4節, cf. アンダーソン, 1997, p.204)、ライト兄弟ゆかりの地であるアメリカのオハイオ州「デイトン (=デートン)」(本書第2章第

5 節)、このライト兄弟の「フライヤー号」やリンドバーグの「スピリット・オブ・セントルイス号」等を展示しているアメリカのワシントンD.C.を拠点とするスミソニアン博物館群の1つ「国立航空宇宙博物館 (National Air and Space Museum)」(本書第2章第6節, cf.Kelly, 1953, p.54)を訪ねることにも生涯印象に残る経験となり、いつでも熱く語れる人生の一齣となるだろう。

最後に本書が上梓されるにあたり、特に次のお二方に、深甚の感謝の言葉を述べておきたい。

今般は、草稿の段階において元日本航空機長の小笹豊氏に多々貴重な助言を賜わる機会が与えられた。ただし、本書における不正確あるいは不適確な内容や表現があれば、それらはすべて著者である筆者自身の責に帰せられるべきものであることは言うまでもない。

また、本書の出版については、大学教育出版代表取締役の佐藤守氏が企画の段階から格別なご配慮を示してくださった。両氏のご協力なしに本書は決して日の目を見ることはなかったであろう。

筆者に飛び方を示してくれた文鳥の「かのん」(2020年4月10日頃 - 2021年4月28日)に本書を捧ぐ。

2021年6月20日

宮平 望

エアライン入門
—— 逆風で飛翔する両翼 ——

目 次

まえがき	i
------------	---

凡 例	x
-----------	---

序 章 エアライン研究入門	1
---------------------	---

第1節 エアライン研究の歴史	2
----------------	---

第2節 エアライン研究の方法	10
----------------	----

第1章 逆風の時代	15
-----------------	----

第1節 ユダヤ・キリスト教の聖書	15
------------------	----

第2節 ギリシャの神話	18
-------------	----

第3節 ルネサンスの知恵	25
--------------	----

第2章 飛翔の時代	35
-----------------	----

第1節 気 球	35
---------	----

第2節 飛行船	37
---------	----

第3節 ジョージ・ケイリー	39
---------------	----

第4節 リリエントール兄弟	42
---------------	----

第5節 ライト兄弟	49
-----------	----

第6節 リンドバーグ	60
------------	----

第3章 両翼の時代	75
-----------------	----

第1節 軍用機と民間機	75
-------------	----

第2節 空港と空路	85
-----------	----

第3節 乗客と貨物	94
-----------	----

第4節	機長と副操縦士	98
第5節	客室乗務員と地上勤務員	107
第6節	フルサービス航空会社とエコサービス航空会社	115
結 章	エアラインの世界	127
第1節	エアラインの文学	127
第2節	エアラインの映画	141
第3節	エアラインの接客	148
エアライン英語		152
年 表		157
文献表		161
あとがき		187

凡 例

1. cf.は「参照せよ」、p.は「ページ」、alsoは「また」、c.は「およそ」、&は「と」、……や……は「省略」を表す。
2. f.およびff.は「以下」を表し、引用ページまたは参照ページが前者は2ページ、後者は3ページ以上に渡ることを表す。
3. ed.は「編集」、comp.は「編纂」、tr.は「翻訳」、intro.は「紹介」、byは「による」、et al.は「他」、n.d.は「日付不明」を表す。
4. 英語原語は直後に(……)で示す。G.は「ギリシャ語」を、L.は「ラテン語」を、D.は「ドイツ語」を表す。ただし、ギリシャ語はローマ字で表記する。
5. 文献を文中で引用する場合、著作名は明示する必要がなければ、巻末の文献表に記載の副題、シリーズ名、出版社名等と共に省略し、原則として著者名と巻番号と出版年と参照ページのみをこの順に記す。同一著者に同一出版年の文献がある場合には、文献表の各文献直後にアルファベットで識別を付け、出版年の直後にその識別文字を挿入する。文献表の＝は外国語原本または英語訳本を、≡は部分的に重なる外国語原本または英語訳本を指す。邦訳書に外国語原本がある場合には、外国語原本の出版年を記すが、参照ページは邦訳書のページを記す。また、本文に単に例えば(本書第1章第1節)とある場合は、本書『エアライン入門 逆風で飛翔する両翼』内の参照章節を示す。便宜上、文献表には本書において直接引用しなかったものも掲載しており、和書のリストには参照した映画も含めている。
6. 文中で歴史的人物の姓のみを記す場合、そのフルネームと生没年を巻末の年表に別記するものもある。現存の人物や研究者に対しても歴史的記述方法を採用、敬称は省略する。年に関しては、西暦のA.D.は省略して紀元前のB.C.のみを記す。C.は「世紀」を表す。
7. 聖書箇所は、下記の括弧内の引用表記を使用し、章と節は：で区切る。なお、旧約聖書からの引用は共同訳聖書実行委員会『聖書 新共同訳』(日本

聖書協会, 1987) に基づき、新約聖書からの引用は拙著「私訳と解説」シリーズに基づく。

旧約聖書：創世記（創世）出エジプト記（出エ）レビ記（レビ）民数記（民数）申命記（申命）ヨシュア記（ヨシ）士師記（士師）ルツ記（ルツ）サムエル記上（サム上）サムエル記下（サム下）列王記上（列王上）列王記下（列王下）歴代誌上（歴代上）歴代誌下（歴代下）エズラ記（エズ）ネヘミヤ記（ネヘ）エステル記（エス）ヨブ記（ヨブ）詩編（詩編）箴言（箴言）コヘレトの言葉（コヘ）雅歌（雅歌）イザヤ書（イザ）エレミヤ書（エレ）哀歌（哀歌）エゼキエル書（エゼ）ダニエル書（ダニ）ホセア書（ホセ）ヨエル書（ヨエ）アモス書（アモ）オバデヤ書（オバ）ヨナ書（ヨナ）ミカ書（ミカ）ナホム書（ナホ）ハバクク書（ハバ）ゼファニヤ書（ゼフ）ハガイ書（ハガ）ゼカリヤ書（ゼカ）マラキ書（マラ）

新約聖書：マタイによる福音書（マタ）マルコによる福音書（マル）ルカによる福音書（ルカ）ヨハネによる福音書（ヨハ）使徒言行録（使徒）ローマ人への手紙（ロマ）コリント人への手紙一（コリー）コリント人への手紙二（コリ二）ガラテヤ人への手紙（ガラ）エフェソ人への手紙（エフ）フィリピ人への手紙（フィリ）コロサイ人への手紙（コロ）テサロニケ人への手紙一（テサー）テサロニケ人への手紙二（テサ二）テモテへの手紙一（テモー）テモテへの手紙二（テモ二）テトスへの手紙（テト）フィレモンへの手紙（フィレ）ヘブライ人への手紙（ヘブ）ヤコブの手紙（ヤコ）ペトロの手紙一（ペトー）ペトロの手紙二（ペト二）ヨハネの手紙一（ヨハー）ヨハネの手紙二（ヨハ二）ヨハネの手紙三（ヨハ三）ユダの手紙（ユダ）ヨハネの黙示録（黙示）

序 章

エアライン研究入門

序章では、広義のエアライン研究の歴史と方法を取り扱うことによって本書の構成と概略を紹介するが、まずは飛ぶという基本的な現象の根源的な意義に迫ってみよう。今から 100 年以上も前に精神分析の創始者フロイトは、このことに関する核心的な問いと答えを提示している。

これほど多くの人間が飛べることを夢みるのはなぜだろうか。この問いに対する精神分析の答えは、いわく、飛んだり鳥になったりするのはある別の欲望が変装したものにすぎないからだ、言語の上でも事柄の上でも、その欲望の認識に通じる橋はひとつならずある、というものである（フロイト, 1910, p.82）。

ここで「夢みる」とは比喩的な意味ではなく、実際の睡眠中に夢を見ることであるが、フロイトは続けて、人の幼児期における大きくなりたい、大人と同じことができるようになりたいという欲望、つまり、「性的な営みをなしうるようになりたいという……幼児期初期の欲望」が、夢の中で「空を飛ぶ」という形で発現するという（フロイト, 1910, p.83）。現代イタリアの航空史専門家ニッコリは人間の限界の克服といういっそう広い視野から飛行を、「人間の肉体的な限界、地上に生きる者としての制約を克服し、より高い精神的次元、神聖な次元であえて舞おうとすること」と把握している（ニッコリ, 2013, p.7）。

しかし、ユダヤ・キリスト教に遡及して「飛ぶ」ことが、この地から天への飛翔であることを考慮すると、概して飛ぶことに対する人間の憧憬は、死に至るこの地から天の父なる神のもとに導かれて救われたいという願望の世俗的表現の 1 つであると言えるだろう（cf. 本書第 1 章第 1 節）。「掬う」と「救う」が同語源であるように（cf. 前田, 2005, p.648）、ある意味で人々が苦難に満ちたこの世から掬い上げられるようにして救われることを願い、逆に時としてこ

の世において幸運なことに對して天にも昇る気持ちになることは、この地から離れて天に向かって飛ぶという夢と呼応しているとも考えられる。確かに、飛行中の飛行機は地上から見ると、救い主イエスが2000年前に掛けられた十字架の形にも見える（本書第2章第6節, cf. バーク, 上, 1998, p.14）。特に、後退翼ではない主翼を持つ初期の飛行機ならいっそうそうだろう。

コーン（Corn）の『翼という福音 1900年から1950年までのアメリカと航空機とのロマンス（The Winged Gospel America's Romance with Aviation, 1900-1950）』（1983年）は、飛行機が人々の話題としても飛び交う1908年以降のアメリカ社会を適確に描写していると思われる。

人々は決して、飛行機械（flying machine）が単に人や物を地上の一地点から別地点へ移動させる方法（way）であるとは考えなかった。むしろ、それは改革、再生、救済の道具（instrument）、政治や革命、さらには宗教の代替となるもの（substitute）のようであった（Corn, 1983, p.30, cf. Corn, 1983, p.27）。

このような「救世主的航空観（Messianic view of aviation）」にあるように（Corn, 1983, p.30）、「飛びたい」という願望は、「救われたい」という願望の世俗的表現ではないだろうかという想定を念頭に置きつつ、飛翔、飛行に関する研究を進めるが、文献紹介を含むこれまでの研究史と本書の方法論をまずは整理しておこう。

第1節 エアライン研究の歴史

本節では便宜上、概して時系列に構成されている章順に文献を紹介するにあたり、まずはエアライン全体に関する総記から始めるが、日進月歩のこの膨大な世界に飛び込む前に、最新の情報に基づいて全容を紹介している小林監修『旅客機・エアライン検定 公式テキスト 航空機の構造や航空管制の知識が身につく』（2019年）か、中協編『航空知識のABC』（2020年）を手に取ることを勧めたいと思う。

エアライン全体の百科事典としてアイアンズ-ジョージ（Irons-Georges）編

『飛行百科事典 (Encyclopedia of Flight)』(2002 年) 3 巻本は網羅的な基本書であり、航空機と関連のある用語、戦争、人物、会社等の「定義 (Definition)」や「意義 (Significance)」を簡潔にまとめてから解説を展開し、「文献表 (Bibliography)」で参照すべき図書を紹介する非常に便利な書である。この事典の巻末に収録されている用語集、全体の文献表、ウェブサイト、北米の航空学校と訓練所、博物館、国際空港、航空会社、主要機種、年表、航空機事故の参考資料も利便性が高い。本書の特に第 3 章においてこの事典は、その骨格を形成してくれたが、日進月歩の航空界の現状からすれば、20 年近く前の主としてアメリカの情報は、やや往昔に属する内容も見られるが、現在に至る重要な里程として参考になるだろう。

戦後の航空界の進展も記録している日本語の事典として、小川他の著した『航空の事典』(1957 年) は内容項目順の構成であり、木村の監修による『航空学辞典』(1959 年) と『航空用語事典 増補改訂版』(1981 年) は、あいいうえお順であるが、前者には内容項目別の目次も付されている。最近の飛行機の百科事典編集委員会編『飛行機の百科事典』(2009 年) は、搭乗、エンジンスタート、タキシング、離陸、上昇、巡航、降下、進入、着陸、駐機の順に専門的に解説し、最後に飛行技術について補足説明をする搭乗体験的構成をしていて興味深い。最近の青木の総監修になる『航空用語厳選 1000 わかりやすい! 面白い! 航空知識を楽しく覚えよう。』(2014 年) は、まさに副題のとおり航空知識自己検定 100 問付き用語辞典であり、古庄の『ちょっと自慢できるヒコーキの雑学 100』(2019 年) と同様に、読者を存分に楽しませてくれる。

飛行機に関する初期の概説書であるスチーパーとハガチーによる『Flight 飛行の話』(1965 年) は、揚力や上半角の明解な説明を施す等、専門領域の多い航空界を一般化する努力に満ちている。飛行の理論と技術の歴史に関する網羅的な学術書は、アメリカの航空宇宙工学の専門家アンダーソンによる『空気力学の歴史』(1997 年) であり、古代ギリシャの流体力学から 20 世紀の極超音速飛行に至るすべてを解説している点で、同じ著者による『飛行機技術の歴史』(2002 年) と共に比類なき本格的教科書である。

「飛ぶ」ことに関する歴史的研究の代表例としては、レオナルド・ダ・ヴィンチ『鳥の飛翔に関する手稿』（1505年）が有名であり、原書複製、鏡文字を反転させた原典、詳しい序文と解説付きの日本語版が岩波書店から出版されており、直接ダ・ヴィンチの考えに触れることができる。近年の特に詳細、浩瀚なダ・ヴィンチ伝であるニコル『レオナルド・ダ・ヴィンチの生涯 飛翔する精神の軌跡』（2004年）は、欧米で教鞭を執った後にイタリアで暮らすイギリスのノンフィクション作家の手になるものであり、アイザックソン『レオナルド・ダ・ヴィンチ』（2017年）は、世界的ベストセラーとなった『スティーブ・ジョブズ』（2011年）等の伝記作家として知られる歴史学者による最近の研究であり、ニコルによる伝記と共にダ・ヴィンチの生活背景を最新の研究成果に基づいて十二分に提供してくれる。

ドイツの航空技術者リリエントールによる『鳥の飛翔』（1889年）は、飛翔機械の実験報告書かつ研究書であり、第2版の弟によるグスタフの「展開」（1910年）は、リリエントール兄弟の伝記的記録もなされている点において貴重な資料である。リリエントール兄弟に触発されたライト兄弟については、アメリカの文民として最高の名誉である「大統領自由勲章（The Presidential Medal of Freedom）」を2006年に授けられた作家マカルーによる『ライト兄弟 イノベーション・マインドの力』（2015年）があり、これは飛行機械黎明期の時代状況やライト兄弟の多くの手紙やその他の膨大な関連資料に基づいた詳細な伝記として、日刊新聞紙『ニューヨーク・タイムズ（The New York Times）』のノンフィクション部門ベストセラーリストにおいて、原著の出版後七週間に渡り首位を飾った名著である（秋山, 2017, pp.476, 483）。

ライト兄弟の初期の代表的伝記は、彼らの旧友であり新聞記者出身の作家であったケリー（Kelly）による『ライト兄弟 18枚の写真付き伝記（The Wright Brothers A Biography with 18 Illustrations）』（1943年）であり、これは弟オーヴィル・ライトが原稿を閲読、承認した唯一のライト兄弟伝記である（Tobin, 2003, p.412）。このケリーは、『キティー・ホークでの奇跡 ウィルバー・ライトとオーヴィル・ライトの書簡（Miracle at Kitty Hawk The Letters of Wilbur and Orville Wright）』（1951年）という貴重な書簡集も編集

している。

また、アメリカの国立航空宇宙博物館（National Air and Space Museum）の航空学部門学芸員クラウチ（Crouch）による『監督の子どもたち ウィルバー・ライトとオーヴィル・ライトの生涯（The Bishop's Boys A Life of Wilbur and Orville Wright）』（1989年）は歴史家による詳細な伝記であり、クラウチの同僚であるジェイカブ（Jakab）がまとめた『空飛ぶ機械という夢 ライト兄弟と発明の過程（Visions of a Flying Machine The Wright Brothers and the Process of Invention）』（1990年）は、要所に科学技術史の視点からの解説を織り交ぜている。トービン（Tobin）による『空を制するために ライト兄弟と飛行への偉大なレース（To Conquer the Air The Wright Brothers and the Great Race for Flight）』（2003年）は、巻末のライト兄弟に関する丁寧な文献紹介が示すとおり、参考書的伝記である。

ライト兄弟の人生におけるバランスの取れた知性と感性に魅せられていたリンドバーグの生涯については、バーグによる詳細な伝記『リンドバーグ 空から来た男』（1998年）が基本書であり、これは遺族の承諾の下に2,000箱ほどのリンドバーグ関連資料に基づいて著され（cf.バーグ, 下, 1998, pp.554f.）、1999年のピューリッツァー賞を伝記部門で受賞している。

こうした大作の後にも、リンドバーグを戦間期以降の航空機産業の進展の中に位置づけたケスナー（Kessner）による『世紀の飛行 チャールズ・リンドバーグとアメリカの航空機産業の興隆（The Flight of the Century Charles Lindbergh and the Rise of American Aviation）』（2010年）、リンドバーグのスピリット・オブ・セントルイス号のコックピットの視点から彼の飛行を描写したハンプトン（Hampton）による『飛行 1927年、チャールズ・リンドバーグの勇敢、不死身の大西洋横断（The Flight Charles Lindbergh's Daring and Immortal 1927 Transatlantic Crossing）』（2017年）と続くが、1927年5月に彼の大西洋横断無着陸単独飛行が成功したその年内に、ヴァン・エヴリ（Van Every）の『チャールズ・リンドバーグ その生涯（Charles Lindbergh His Life）』（1927年）という伝記や、リンドバーグ自身による自伝『「私たち」（“WE”）』（1927年）が出版されていたことと同様に、これらの著作は彼の25

歳の時の偉業を反映している。

リンドバーグが民間機と軍用機双方の操縦桿を握ったことは、その後の航空界の趨勢を予兆しており、様々な機種が目的に応じて製造され続けた。ナハム『航空機 レオナルド・ダ・ビンチのはばたき飛行機から——超音速ジェット旅客機までの空飛ぶ機械物語』（1990年）は、気球、飛行船、ヘリコプター、グライダー、ハンググライダー等、広義での航空機を多角的に解説した入門図解書であり、DK他の編集になる『航空機 Flight』（1992年）は、種々の航空機の各部位・部品の名称も網羅的に明示する入門図解辞典である。

また、絵本作家の山本による『飛行機の歴史』（1999年）は、網羅的で正確な挿絵だけでなく簡潔な解説や挿話も読者の理解に資する形で、飛行機の全体像を見事に描いている。飛行機の全容を紹介している最近の図解入門書としては、中村監修の『飛行機 旅客機の作り方、メカニズムから空港のしくみまでわかる飛行機本の決定版！』（2010年）や鈴木監修の『飛行機のしくみパーフェクト事典 知っておきたい基本構造から最新技術まで』（2015年）が挙げられる。特に鈴木による『飛行機物語 航空技術の歴史』（2012年）は、『ライト・フライヤー号の謎 飛行機をつくりあげた技と知恵』（2002年）と共に、専門的見地に基づく丁寧で明解な解説書である。

ホワイتمانの総監修による『世界の航空機大図鑑』（2013年）は、最も詳細な飛行機写真図鑑の1つとして、重要項目の細部に渡る解説も徹底しており、ニッコリの『世界の飛行機』（2013年）も、同様にして豊富な写真資料と共に、特に詳細な解説に多くの紙幅を割いている。ウィンチェスター他（Winchester et al.）による『軍用機、戦車、軍艦の図解百科事典 850以上の挿絵付き（Military Aircraft, Tanks & Warships' Visual Encyclopedia More than 850 Illustrations）』（2018年）は、内容を代表的軍用機の戦後冷戦期と冷戦後現代に区分し、各々の軍用機の製造国、種類、動力装置、性能、重量、寸法、搭載兵器を挿絵と解説付きで列記している。スワンストン父子の著した『アトラス 世界航空戦史』（2009年）は、戦争において種々の機種の果たした役割を詳細に辿っている。

20世紀末から歴史学の特徴として、グローバルな歴史とかトランスナ

ショナルな歴史という視点が脚光を浴びており（入江, 2005, pp.96, 151ff., 198; Iriye, 2013, pp.9ff.）、例えば、1988年にアメリカ歴史学会（American Historical Association）会長を務めた入江は2つの特徴を上げている（Iriye, 2013, p.11）。

＊グローバル、トランスナショナルな歴史観の2つの特徴

- (1) 国境を越えた視野を持ち、国境を横断するものの相互関係を探究する。
- (2) 世界の一地域や一部の国々だけではなく、人類全体に関与する諸問題や現象に特に関心を向ける。

地理や言語に深く根差した一国の歴史を越えた地球規模の歴史観は、特に陸路や海路を超えた20世紀以降の空路によって、知的情報や金融価値を伴う人や物が大規模に移動する世界の潮流に棹差されている。こうした潮流の中には戦争という否定的現実も内包されることは、生井の『空の帝国アメリカの20世紀』（2018年）、竜口による『海と空の軍略100年史 ライト兄弟から最新極東情勢まで』（2018年）、高田編著『航空の二〇世紀 航空熱・世界大戦・冷戦』（2020年）、元ルフトハンザドイツ航空のパイロットであるメルツァー（Melzer）の『日出ずる国に捧げられた翼 日本の航空の広域史（Wings for the Rising Sun A Transnational History of Japanese Aviation）』（2020年）等の秀逸な20世紀航空史にも見られるとおりである。

現代日本の航空輸送の全容を体系的に編集した代表的なものとして、日本航空広報部編『最新航空実用ハンドブック 航空技術／営業用語辞典兼用』（2014年）があり、飛行機のメカニズム、飛行機の運航・整備、営業・航空協定・航空諸機関、航空従事者・航空機事故を、更に細分化された項目に基づいて詳説している。同種の内容の全日本空輸版としては、詳細な解説が施されている全日空広報室編『エアラインハンドブックQ&A 100 — 航空界の基礎知識 —』（1995年）や、この改訂簡略版のANA総合研究所編『エアラインオペレーション入門 改訂版 — 航空を支えるプロの仕事 —』（2015年）が参考になる。

最新の航空産業を論じたものとしては、東京大学航空イノベーション研究会他編『現代航空論 技術から産業・政策まで』（2012年）が代表的な研究書で

あり、エアライン実務経験を有する研究者たちの執筆による稲本編『エアライン・ビジネス入門』（2017年）や、各分野に渡りいっそう詳細なANA総合研究所『航空産業入門』（2017年）も極めて有益である。井上著『最新航空事業論 エアライン・ビジネスの未来像』（2019年）は、エアラインの歴史に基づいて現状を各分野に渡って専門的に分析し、未来への具体的展望を示した書であり、最終章「就活成功のヒント」では、著者の豊かな経験が読者にも共有されている。最新の航空業界を職種別に巡覧したものとしては、川本編『航空業界 就職ガイドブック 2021』（2020年）が基本的入門書であり、航空会社の総合職の事務部門と技術部門、パイロット、客室乗務員、グランドスタッフ、運行管理、空港館内案内、航空整備士、航空貨物、グランドハンドリング、ケータリング、予約・案内、航空IT、公務員である税関職員、入国審査官、入国警備官、植物検疫官、航空管制官等の業務内容を紹介している。

エアラインの文学を紹介する際に最も便利で役立つ書は、リンドバークの『翼よ、あれがパリの灯だ』（1953年）、ガンの『運命とのたたかい』（1961年）、バックの『夜と嵐について』（1963年）、ガガーリンの『地球は青かった』（1961年）を編集収録した筑摩書房「世界ノンフィクション ヴェリタ」版「22大空に挑む」（1978年）であり、荒正人や各々の訳者による解説と相俟って、感動的な航空文学の世界を展覧している。

文学と深く関係している映画としては、洋画と邦画の双方を取り上げ、作品ごとにその魅力をごく簡潔に解説するが、洋画からはベーターゼン監督『エアフォース・ワン』（1997年）、ライトマン監督『マイレージ、マイライフ』（2009年）、イーストウッド監督『ハドソン川の奇跡』（2016年）を、邦画からは矢口監督『ハッピーフライト』（2008年）、宮崎監督『風立ちぬ』（2013年）を紹介する。

エアラインの接客の世界を追体験するには、客室で直接乗客に接する客室乗務員による経験談が、極めて重要な資料になるだろう。三枝の紹介する『空の上で本当にあった心温まる物語』（2010年）とその翌年の続編は、全日本空輸客室乗務員のチーフパーサーやインストラクター等の要職を経た茶道師範として作法に精通した鑑識眼によって選りすぐられた感動体験が満載である。ま

た、同じく三枝による『人間関係は「そとづら」が9割』（2018年）は「自分の感情よりも他者への気遣いを優先させる」ことによって新たな人間関係が創造されることを指摘している（三枝, 2018, p.210）。大宅の紡いだ『選んだ道が一番いい道 いつも小さなすてきは見つかる』（2019年）は、ANA初の「65歳定年まで飛び続けた客室乗務員」が、45年間のCA生活に根差した知恵を披瀝したものであり、同じことを継続して生み出される変化という新境地を開き（大宅, 2019, pp.1, 206）、日々の点のような仕事も継続してこそ見える線に変化するということを、大空に美しく「まっすぐな線を描く『飛行機雲』は、飛行機のエンジンから出る水蒸気が氷の粒になったもの。どんなに長い線も、小さな点の集まりです」と説明する（大宅, 2019, p.28）。

豊澤の『“伝説のCA”の「あなたに会えてよかった」といわれる最上級のおもてなし』（2013年）は、日本航空の客室乗務員や客室乗務員のインストラクターを務めた後、ホスピタリティ講師として経験を積んだコンサルタントによるものであり、僅かな工夫で大きな効果を与えることのできた数々の経験談に基づいている。真山による『誰にでも愛される人の「気くばり」ルール』（2014年）は、日本航空の客室乗務員として数々のVIP担当後、現在では日本CA協会代表理事等を務め、CAのセカンドキャリア支援を展開する人気講師によるものであり、家庭の事情でアメリカの大学での留学生活を途中で断念せざるをえなくなるという逆境を乗り越えてきた著者の語る内容は説得力に満ちている。江上の説く『ク心づかいクの極意』（2016年）は、著者が日本航空の客室乗務員を30年間務めた後に、「おもてなしの心」をテーマに、全国の教育機関や種々の企業等で開催された講演内容に基づいてまとめ上げたものであり（cf. 山口, 2020, p.223）、客室乗務員の責任者である先任客室乗務員（チーフパーサー）として、幾多の難局に責任を持って対処してきた様子も窺える。

第2節 エアライン研究の方法

本書の副題「逆風で飛翔する両翼」それ自体が研究方法を示唆しているように、本書はエアラインの歴史において、人間が荒唐無稽とされていた飛翔を逆境の中で模索する「逆風の時代」を第1章とし、ユダヤ・キリスト教の聖書における鳥の役割を概観し、古代ギリシャの神話や哲学に見られる翼に対する憧憬を注視し、この西洋古典の知恵を援用したルネサンス期の知的風土の中で、ダ・ヴィンチが鳥の飛翔を観察しつつ考案した飛行機械と彼の絵画作品の中の鳥との関係性を考察する。

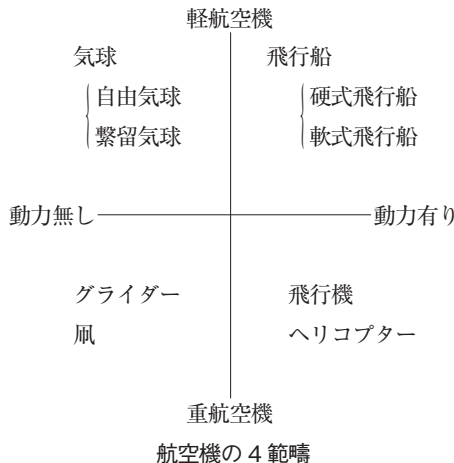
第2章はこの逆境を克服した「飛翔の時代」であり、熱気球の発明者モンゴルフィエ兄弟や硬式飛行船の製作者ツェッペリン、飛行技術の理論的・実験的研究の先駆者であるケイリー、ハンググライダーによる滑空実験を重ねたりリエントール、リリエントールの『鳥の飛翔』を参考にして動力付き飛行機による有人飛行を1903年に成功させたライト兄弟、そして史上初の大西洋横断無着陸単独飛行を1927年に実現してその後の航空界を嚮導したリンドバーク等を取り上げ、飛行界の急激な進展を巡覧する。ここで特に、ケイリー以後に飛行が実現した契機として、「逆風」が重要な役割を果たしている。

飛行のためには「なによりも風が重要で、『追い風を変わず背に受けて (May the wind be ever at your back)』というアイルランドの古い祈願文とはうらはらに、いい風は真っ正面から吹いてこなくてはならなかった。のちに語られるように、ライト兄弟にとって風は決して敵対するものではなかった」(マカルー, 2015, pp.90f.)。

真っ正面から吹いてくる自然の逆風であれ、滑走によって正面に人工的に起こされる逆風であれ、飛行機が翼の揚力を生み出すには進行方向とは逆の空気の流れが必須であり、「追い風を変わず背に受けて (May the wind be ever at your back)」という「古い祈願」よりは、むしろ「向かい風をいつもあなたの正面に受けますように (May the wind be ever at your front)」とも言うべき新

しい祈願こそ、近代の飛行に適切な表現なのである。確かに、地上での歩行や疾駆には追い風が一助となるが、飛行機械が上昇するには前方からの空気の流れが不可欠である。これは含蓄に富む現象であり、人は順風満帆な生活の中よりも、逆風逆境の日々の中でこそ、真価を発揮していつそ高次元の世界に飛翔し、新鮮な経験をするとと言えるだろう（宮平, 2019, p.11）。

一般に航空機は、機体が排除する空気より軽い（lighter-than-air）軽航空機と、機体が排除する空気より重い（heavier-than-air）重航空機とに分けられ、軽航空機は、無動力の気球と動力付きの飛行船に、重航空機は、無動力のグライダーと動力付きの飛行機に分類できる。また、概して気球は、気嚢内の水素ガスやヘリウムガスの揚力と風力によって大気中を移動する自由気球と、建物や艦船等から索によって一定高度に保たれている繫留気球に分けられ、飛行船は、船体が軽金属の骨格からなる硬式飛行船と、船体に骨格のない軟式飛行船に分けられる。また、凧は繫留グライダーとも言うべきものであるので、グライダーと同じ範疇に入れることができ、回転翼を備えたヘリコプターは飛行機と同じ範疇である（cf. 小川他, 1957, pp.2ff.; 日本航空広報部, 2014, pp.20ff.）。



なお、空気より軽いとされる飛行船は、降下の際に気嚢内のガスを放出しなくて済むように、実際にはバラストによって空気より僅かに重くされており、

この重りによって不足する浮力は、船体に作用する揚力によって補っている（中脇, 2020, a, p.28）。また、ハンググライダーやパラグライダーは、原理的には動力無しの重飛行機の範疇に入れることができるが、気球と同様に日本において航空法上は空中浮遊物となるため、国家免許や対空検査が不要とされる自由な存在である（池内, 2018, pp.57f., cf. 中脇, 2020, a, p.29）。

本書において、特に中心話頭となる動力付きの重航空機である飛行機には、4つの力、つまり2組の相反する力が作用しており、エンジンによる「推力 (thrust)」が、空気による「抗力 (drag)」を凌駕し、両翼の生み出す「揚力 (lift)」が、地球からの「重力 (gravity)」を克服し、均衡を維持することによって飛行が可能となる（宮本, 1978, p.39; Lodhi, 2002, pp.281ff., cf. 本書第2章第3節）。この時の揚力と抗力は、飛行速度の自乗に比例して増減する（日本航空広報部, 2014, p.66）。

これらの4つの力の要因は、厳密に区分できるものではなく、例えばエンジンは推力であると共に、その物自体は空気による抗力や地球からの重力を被っており、下方からの上昇気流や後方からの追い風では、空気が抗力ではなく揚力や推力であるとも説明できる。なお、翼に作用する揚力の値は、翼によって発生する渦の強さと飛行速度と大気密度によって算出されるが、この20世紀初頭のクッタ=ジュコーフスキーの定理によって、「揚力について具体的なイメージが得られるわけではない」ことを鑑みて（飛行機の百科事典編集委員会, 2009, p.95, cf. アンダーソン, 1997, pp.207f., 321ff.; アンダーソン, 2002, pp.332f.; 鈴木, 2002, pp.142ff.）、明解さのためにも下記のように説明することができる。

＊飛行機に作用する4つの力

- (1) 機体前方への推力。推力を生むエンジンに必要な条件として6点挙げられる（宮本, 1966, p.130）。(i) エンジン出力が大きく、しかも軽い。(ii) 形状が小さく、空気抵抗が少ない。(iii) 高空でも出力が安定している。(iv) 燃料効率が高い。(v) 離陸や急上昇時に急激に出力を上げられる。(vi) 長時間の使用が可能である。
- (2) 機体後方への抗力。機体に対する主な抗力として5点挙げられる（中脇,

2020, a, p.40, cf. 宮本, 1966, p.116; アンダーソン, 1997, pp.414ff.; 日本航空広報部, 2014, pp.59f.). (i) 機体表面を空気が擦ることによる摩擦抵抗。(ii) 機体表面の形態により空気の流れが乱されることによる形状抵抗。(iii) 主翼と胴体の結合部分等、双方の空気の流れが互いに干渉することによる干渉抵抗。(iv) 主翼先端に発生する渦によって揚力が後方に傾くことによる誘導抵抗。(v) 音速付近で発生する衝撃波による造波抵抗。

- (3) 機体上方への揚力。部分的に重複する要素もあるが、5つの視点から説明が可能である。(i) ベルヌーイの定理によれば、例えば使用中のホースの一部を上下からつまんで細くすると、ホース内のその部分の水流が速くなってホースにかかる水圧が下がるように、この現象の下半分を翼とその上面の空気の流れと考えると、翼の上面の気圧が下がることによって翼には上向きの揚力が働く（スチーパー／ハガチー, 1965, pp.53f.）。(ii) この時、翼の上面の空気の流れが下面よりも速くなるのは、機体の左側から見て翼の後方に発生する反時計回りの渦を打ち消す時計回りの空気の循環が、翼の周囲に発生するからである（中村, 2017, p.33, cf. 鈴木, 2002, pp.145f.）。(iii) ニュートンの作用・反作用に関する運動の第三法則に基づけば、翼後方の下向きの空気の流れに対して、翼には上向きの力が働くと言える（アンダーソン, 1997, p.93, cf. 鈴木, 2012, p.10）。(iv) スプーンの掬う部分であるつぼの外側を、水道から真下に流れ出ている水流に触れさせると、コアンダ効果が説明するように、水はつぼの湾曲面に沿って流れ、同時に水流に引き込まれて揚力が発生し、その反作用により、水流は揚力の方向とは逆の方向に向かう（cf. 比良, 1977, p.123; 加藤, 2012, pp.56ff., 139）。(v) クッタ＝ジュコフスキーの定理が理論的に証明する簡潔な事例としてマグヌス効果があり、例えば野球ボールの水平軸の周囲にトップスピンのカーブをかけて投げ出すと、前方からの空気の流れがこの回転体を過ぎる時、下向きの流れが上向きの流れに変わり、この流れは上向きの運動量を得て、その反作用としてこの回転体には下向きの言わば揚力が働いて、ボールは重力に加えてさらにこの分、落差のある変化球となる（cf. 比良, 1971, p.44; 加藤, 2012, pp.76f.）。この回転を逆にした場合が、飛行機の翼に近似する。
- (4) 機体下方への重力。重力の作用領域として5点挙げられる。(i) 機体と搭載機器や器具類。(ii) 乗務員とその手荷物。(iii) 貨物、郵便、乗客とその荷物等の有償重量。(iv) 燃料。(v) 場合によっては着水。例えば、エアバス

A380 の機体のみの無積載重量は 277 トンであるが、乗客や貨物、燃料等を搭載できる最大離陸重量は 560 トンである（中脇, 2020, a, p.30）。この無積載重量 277 トンという一見超弩級の重量も、縮尺 200 分の 1、全長 37 センチメートル、35 グラムのプラモデルサイズにすると、本来のエアバス A380 の最も薄い部分の外壁 2 ミリメートルがアルミホイル程の薄さになり、紙飛行機なみの軽量である（中脇, 2020, a, pp.30, 36, cf. 青木, 2014, pp.251, 273; 古庄, 2019, pp.118f.）。

続く第 3 章「両翼の時代」とは比喩的な表現であり、主として動力付き重航空機の飛行機の世界に焦点を当て、飛行機に両翼があるように、現代に至る膨大かつ複雑な様相を呈しているエアラインを各々 2 つの視点から検討し、その特徴を把握する。その際、軍用機と民間機、空港と空路、旅客と貨物、機長と副操縦士、客室乗務員と地上勤務員、フルサービス航空会社とエコサービス航空会社という、言わばエアラインの両翼から全体像を眺望する。これらの 2 分法は便宜上のものであり、すべてを詳細に検討できないことは言うまでもない。

この第 3 章までが、時代という時間軸による展開であるのに対して、結章は「エアラインの世界」という空間面で、エアライン関連の文学、映画、接客を幅広く取り上げている。エアラインの文学や映画ではぜひとも、まずは原作を熟読または鑑賞してから、本書の該当箇所を熟読していただきたいと思う。

このように、良い意味で茫漠たる雲行きなので、読者の方々には最後に、「エアライン英語」を通して、英語が必須であるエアラインの世界をミクロに見直し、「年表」ではマクロに見通し、直接引用した文献以外も含まれる「文献表」によってエアラインの世界をさらにいっそう広く見渡していくことを勧めたいと思う。

第1章

逆風の時代

人類が大空に飛翔するまでの逆境の時代は、言わば「逆風の時代」であり、様々な先人が空を駆ける鳥に思いを馳せ、人が飛ぶという夢を思い描いてきた。この第1章ではユダヤ・キリスト教の聖書、ギリシャの神話、ルネサンスの知恵に焦点を当て、人々のそのような思いを文献から解き放ってみよう。いみじくも、レオナルド・ダ・ヴィンチが「小鳥を売っている場所に通じかかると、自分の手で小鳥を籠から取り出し、店の人に言われた値を払うと空に放ち、失われた自由を彼らに返してやる」のと同様に（ヴァザーリ, 1568, p.18）。

第1節 ユダヤ・キリスト教の聖書

ユダヤ教の旧約聖書と、これを母体とするキリスト教の新約聖書に基づくユダヤ・キリスト教の伝統においては、旧約聖書の冒頭に記されているように、神によって天地万物が創造された後に地の上で増えるだけでなく、天の大空を飛ぶようにと命じられたのは、翼のある鳥である（創世 1:20-22, 7:14）。しかし、最初の男と女が、神によって禁じられていた木の実を食べると、この世はこの原罪のゆえに墮落し（創世 2:9, 17, 3:1-24）、神は人や鳥を含む生き物を創造したことを後悔し、神と共に歩むノアとその家族や動物の番い各種が入った箱船以外を大洪水によって滅ぼすことにした（創世 6:1-22）。

大洪水の後に、水の引き具合を確認するためにノアが鳥を放つと戻って来ましたが、後に鳩を放つとオリーブの葉をくわえて戻って来たので、ノアは陸地が現れたことを知った（創世 8:1-12）。こうして人々も生き物も箱船から出て来ると、ノアは家畜と鳥の一部を神への焼き尽くす献げ物とした（創世 8:20, cf. レビ 1:14）。

ノアの子セムから何代も後に生まれたのは、ユダヤ人すべての父とされるアブラハムであり（創世 5:32, 10:21-31, 11:10-32, ルカ 3:34-36, ヨハ 8:31-39, 53, 56, ロマ 4:11-17）、神が彼にエジプトの川から大河ユーフラテスまでの土地の支配と子孫の繁栄とを約束した時、アブラハムによって2つに切り裂かれた牛、山羊、羊の間を炎が通り過ぎたが、神の命令に基づいて同様に神のもとに持って来た鳩の雛をアブラハムは切り裂いていなかった（創世 15:10, cf. 創世 15:1-21）。このような劇的な契約は、それを破棄した者がその動物のように切り裂かれなければならないという峻厳さを示すためであり（エレ 34:18）、また鳩という鳥だけが切り裂かれなかったことは、鳥に対する特別な取り扱いに人々の関心を向けさせ、大空を駆ける鳥を見る人の目が偉大な神をも仰ぐ契機となるようにするためである。

この鳥の飛翔は旧約聖書の箴言に、「天にある鷲の道、岩の上にある蛇の道、大海の中の船の道、男がおとめに向かう道」と記されているように（箴言 30:19, cf. カルマン, 1954, p.3）、具体的な足跡を残さないため、人間にとって不可解なものの一つと考えられていた。

聖書の箴言には、紀元前 10 世紀のイスラエル統一王国の王ソロモンによる様々な知恵が盛り込まれているが、ソロモンが建てたエルサレム神殿の内陣には、高さ 10 アンマ、翼長 5 アンマの金で覆われた 2 体のケルビム像があった（列王上 6:1-3, 23-28, cf. 出エ 25:17-20, 37:6-9, 歴代下 3:1-13）。ひじから中指までの長さの単位であるアンマは、約 45 センチメートルであり、ケルビムは翼を持った天的な動物として神の座、神の空の乗り物でもある（サム下 22:11, 詩編 18:11, イザ 37:16）。神殿のその像の下には、十戒が記された石の板が 2 枚入った契約の箱が、その翼に守られるように安置されていたことから（列王上 8:6-9, cf. 出エ 20:1-21, 申命 5:1-22, 歴代下 5:7-10）、翼を持つケルビムは重要な役割を果たしていたと言える。

鳥はまた鶉のように食用であり（出エ 16:11-13, 民数 11:31-33, cf. レビ 11:13-23, 申命 14:11-20）、小鳥なら愛玩動物でもあるが（ヨブ 40:29）、新約聖書における鳥の最も印象的な描写は、今から約 2000 年前にイエスが洗礼者ヨハネから洗礼を受けた時に、天が開かれて、神の霊が鳩のようにイエスの

上に下ったというものである（マタ 3:16）。この出来事は、鳥が清めの儀式で用いられ（レビ 14:1-7, 49-53）、鳩が神への献げ物であり（レビ 5:7-10, 12:8, 民数 6:10-11, ルカ 2:24）、純真な生き物の代表であることを考慮すると（マタ 10:16）、イエス自身が人々を清める純真な神にほかならないことを示唆している。

さらに、天を支配する神はしばしば鳥にたとえられ、神が神の民を自らの翼の下で守るように（イザ 31:5, cf. ルツ 2:12, 詩編 17:8, 36:8, 57:2, 61:5, 63:8, 91:4）、イエスが「エルサレム、エルサレム、預言者たちを殺し、自分の所に遣わされた人々を石打ちにする人よ、何度私は、めん鳥が自分のひなをその翼の下に集めるように、あなたの子どもたちを集めようと望んだことか」と嘆いたことも（マタ 23:37, cf. マラ 3:20）、イエス自身が神であることを示している。このように、天をも支配する鳥のような神は風の翼に乗り（サム下 22:11, 詩編 18:11）、雲を駆って進むため（詩編 68:5, 34, イザ 19:1）、人は翼を持つ鳥に憧れていた（詩編 55:7）。しかし、イエスは次のように説いている。

私はあなたたちに、『自分たちの魂のために何を食べようか、何を飲もうか、また、自分たちの体のために何を着ようかとあなたたちは心配してはならない』と言う。魂は食べ物以上のものであり、体は着る物以上のものではないか。あなたたちは、天の鳥たちをよく見なさい。それらは種もまかず、刈り入れもせず、倉に集めることもなく、あなたたちの天の父がそれらを養っている。あなたたちは、それらよりはるかに優れたものではないか。……あなたたちの天の父は、あなたたちがこれらのものをすべて必要としていることを知っている。あなたたちは初めに、神の王国と彼の義を求めなさい。そうすれば、これらのものはすべて、あなたたちに加えられるだろう（マタ 6:25-26, 32-33）。

このように、イエスは播種や刈り入れをせずに天の父なる神に養われている天の鳥以上に人間は優れた存在であると説き（マタ 6:26, cf. マタ 10:29, 31, ロマ 14:17）、神が王として支配する王国とその正義を求めることで必要なものはすべて与えられると約束し、人々を激励している。このイエスは、父なる神が支配して駆け巡る天に引き上げられたが（ルカ 24:51, 使徒 1:9-11）、それはイエスが生涯に渡って水よりも力強い浮力を引き起こす霊に満たされていたた

めである（マタ 1:18, 3:16, ルカ 23:46, ヨハ 20:22）。水による洗礼を受ける時に、人は水中で浮力を感じるが、洗礼者ヨハネが告白するとおり、いっそう力強い霊による真の洗礼を受ける時に、人は霊に満たされて、水による浮力以上の力を授けられる（マタ 3:11, ルカ 3:16, cf. 創世 1:2）。ユダヤ・キリスト教の伝統においては、この力が霊に満たされた人を最終的に復活させ、天にまで引き上げる神の力であるとされている（ヨハ 6:63）。

第2節 ギリシャの神話

イエスの教えは、天の父なる神からの備えが人々の不足を満たすと強調しているのに対して（本書第1章第1節）、イソップ寓話「三一ー ゼウスと動物と人間」は、ギリシャ神話の神ゼウスが鳥に備わる「翼（G.pteron）」よりも優れた「理性（G.logos）」を人間に贈っていると説いている。

原初、動物が創られた時、ある者は強さ、ある者は速さ、ある者は翼というように、めいめい神の恵みをいただいた。ところが人間は裸のままに置かれたので、『私だけ恩恵に与れぬまま放っておかれた』と訴えた。するとゼウスが、『最も大きなものを授かっているが、その贈物に気づいていないな。お前は理性を手に入れているのだ。それは神々の世界でも人間の世界でも力を持ち、強きものよりもなお強く、最も速きものよりもなお速いものなのだ』と答えた。ここに至って人間は贈物を知り、跪拝し感謝を述べて立ち去った（イソップ, c.3C.B.C., pp.232f.）。

「理性（G.logos）」という表現は、新約聖書におけるように「言葉（G.logos）」とも訳せることを考慮すると（ヨハ 1:1, 14）、人間は他の動物と自分自身を比較して理性的に考察し、言葉を通して神とも語り合える存在であることが、ここで示されていると言えるだろう。このように神と渡り合えること自体、動物を凌駕する人間に与えられた名誉である。

同種の創造譚を記録しているプラトンの『プロタゴラス』によると、神々が種々の生き物を作った時、エピメテウスを通して各々に速さ、強さ、武器、翼、地下の住み処、大きな姿等を与えたが、それは「公平を期しながら、……