

サン=テグジュペリ作品における〈死〉について

06H1088 早坂 美春

サン=テグジュペリの作品のほとんどには操縦士が登場する。作者が属する1920年代の操縦士たちは、技術者というよりも冒険家というのが世間の認識だった。『南方郵便機』『夜間飛行』『人間の大地』の時代設定は、飛行機の性能が未熟なこの時代だった。最後に取り上げる『戦う操縦士』はもう少し時間が進み、第二次世界大戦が舞台となっている。これら四つの作品では全て〈死〉が主要なテーマとなっているが、その死は職業と密接に関わっている点で一般的な死——老衰や病気——とは異なっている。では、操縦士たちはなぜ自ら死の危険に飛び込んでいったのだろうか。

第一章では、処女作『南方郵便機』（1929年）を論じている。作者は1927年から28年末まで、モーリタニアの砂漠にある中継地キャップ・ジュピーで飛行場主任をしており、この作品の大部分はそのときに執筆されたものである。

主人公のベレニスは安定した永遠の楽園を飛びだし、助けてくれる者がいない孤独な空の世界へ向かう。しかし、ベレニスは自ら逃げ出したはずの地上に惹かれ、強い意志を持って選んだはずの空の世界との間で苦しむ。ベレニスは最後まで地上と天空という二律背反の問題に答えを見出せなかったが、苦悩するそんな彼を支えたのが古くからの友人であり操縦士である「わたし」である。ベレニスはパリの人々やジュヌヴィエーヴと良好な関係を築くことができなかったが、その主な理由は、ベレニスが彼らの住む世界を捨てて外に出てしまったからだ。パリの人々やジュヌヴィエーヴの生きる地上の世界では、〈時間〉は人間の敵と見なされる。彼らは永続性に護られながら生きているため、流れる時間の中を生きるベレニスは、地上の安定した生活を脅かす異分子なのである。しかし、それだけでなく、ベレニスは心の中では地上の世界を愛していた。そして、その矛盾した思いを共有できるのは、同じ子ども時代を過ごし、今も同じ環境で生きている「わたし」だけだったのである。物語は最終的にベレニスの死で終結する。しかし、地上と天空の世界で板ばさみになり、悩みながらも空を飛び続けたベレニスは、郵便という人間同士をつなぐも

の、つまり人の絆を創造する職業に敬意を表する人物だったのだ。

第二章では、『夜間飛行』を通して、職業と死について考察を加えている。この作品は作者が南米のブエノス・アイレスに赴任していた1929年から31年に間に書かれた。『夜間飛行』は前作『南方郵便機』で保留になっていた問いに、ある一定の答えを与えているといってもいいだろう。その答えとは二つの世界の統一である。

航空会社の支配人リヴィエールは厳しい規則によって会社の社員たちをまとめ、夜間郵便飛行事業を推し進めようとしている。まだ発展途上にあつた夜間郵便飛行には、操縦士や同乗者の死が避けられない。それでもリヴィエールが事業を停滞させないのは、それが人と人とのつながりを保つ仕事であるという信念を持っているからである。この信念があるからこそ、ファビアン遭難の知らせを受けてやってきた彼の妻には同情することができる。だがまた、この信念ゆえにリヴィエールは、一見強引で冷徹な言動を崩さず、他人や自分を納得させながら、手紙という人と人をつなげる職業の発展に携わるのである。

操縦士ファビアンが命をかけてまで空を飛び続けたのは、リヴィエールと同じ信念があるからである。彼は故郷や家族という自分の愛するものが地上にあるからこそ、その絆のために空へ飛び立つのである。また、郵便飛行事業は手紙が届く速さを向上させることにより、人と人との交流を促進して、文化の発展をも促しているのだ。ファビアンは自分の愛するものが待っている地上のため、未知の空間である空へ飛び立っていく。この命を賭した操縦士たちの行動によって、後世の人々の文化が築かれ、そして操縦士たちもまた自らを永遠の存在へと変貌させてゆくのである。

第三章では、『人間の大地』（1939年）を扱っている。この作品はサン＝テグジュペリがそれまでに執筆したエッセイやルポルタージュをつなぎ合わせたもので、小説とはいえない。だが、そうした個人的なエピソードや体験を通して、われわれはより直接的に作者の思想に触れることができるのである。『人間の大地』では、自身の遭難体験や同僚たちとの触れ合い、飛行機や自然などについて書かれている。特に詳しいのは砂漠についてで、砂漠で出会った奴隷や遭難の経験などが語られている。

『人間の大地』では、本論の二章で扱った操縦士たちの絆がより発展した形で描かれている。まずは自然とのつながりである。操縦士たちは、天候や地形などの自然からのメッセージを受け取り、空に飛び立っていく。その自然からの言葉・合図を読み間違ったり、気づかなかったりすると、自らの死を招く結果になる。

次に同僚や家族など、人々とのつながりである。「わたし」は砂漠で遭難した際、死の淵を彷徨いながら、自分の生還を待っていてくれる人々のことを思う。自分の命が尽きることは構わないと思えても、自分を信じて待つ人々のことを考えるとやりきれない。「わたし」は自分のためではなく、むしろ待っている人々のために必死に帰還しようとする。「わたし」が待っている人々のことを忘れ、生きる努力をすることをやめたならば、そのとき死が訪れるだろう。つまり、相互の信頼の絆が失われるということが死を意味するのである。それは、友人ギョメがアンデス山脈に墜落したときも同様である。操縦士たちは危険に遭遇した際、信頼の絆で結ばれている人々の顔を思い浮かべ、彼らを裏切らないよう行動しようとする。それは操縦士たちが遭難での救助活動や郵便事業という職業を通して、人間の絆を保ち、その創造に携わっているという認識があるからである。

それが端的に現われてくるのが、彼らの地上に対する想いである。操縦士たちは空で生きながらも、地上への愛を持ち続けている。彼らは自己の成長を目指して地上を離れるが、自分を大きくするためにはその核になるものが必要である。それが地上の世界なのである。地上の人々は小さな世界から外に出ることがなく、操縦士たちにとって時に怠慢に見えてしまうが、実際に危険や恐怖に遭遇したとき、彼らが思い出すのは地上の故郷や家族の人々の顔である。飛行機で空を飛んでいるとき、地上に灯を見つけると、届かないかもしれないのに、その光に対して返信の光を投げかける。空と地上とに離れてはいても、操縦士たちは地上とコミュニケーションをとりたくてたまらなくなるのである。

第四章では『戦う操縦士』を扱っている。1939年に第二次世界大戦が勃発し、翌年に始まったドイツ軍の猛攻撃のため、フランスは恐慌状態に陥っていた。サン＝テクジュペリも動員され、アラスへの偵察飛行の任務につく。その後、1940年に休戦協定が結ばれるこ

とにより、動員解除を受けてサン＝テグジュペリはアメリカに亡命する。この作品はそのとき書かれ、1942年にアメリカと祖国フランスで同時出版された。

『戦う操縦士』では戦争という状況下の死が描かれている。偵察飛行部隊の操縦士である「わたし」は、人々の共同体である家や村が崩れていくのを目の当たりにする。また、司令部も撤退してしまい、味方の行方もわからず、部隊と司令部の連絡が途絶えている状況である。戦争の中で人々の絆は失われ、社会が崩壊しているのだ。そんなとき、「わたし」はアラスの偵察飛行に出撃し、敵の集中砲火を浴びているさなか、敵味方という二項対立的な視点を超えた、＜人間＞というよりおおきな視点を手に入れる。「わたし」は人間という大きなもののため、無駄だと思われる任務に命がけで挑んでいく。この「わたし」の行為は、身近な人間同士の絆を確認すると同時に、さらに一歩進んで、より大きな絆、敵味方や男女の区別といったものを超える人間全体の存在の絆を獲得していく必要不可欠なプロセスなのである。

第一章から第三章までは操縦士という職業による死について見てきた。『南方郵便機』の主人公ベルニスは地上と天空、永遠と変化、子どもと大人という二つの背反するものの中で苦悩し、結局、死に至る。これは、すなわち、自分の中で二つのものをつなぐ何かが見出せなかったからである。これがこの作品のなかに表れる死である。『夜間飛行』のファビアンは、夜空を飛行中、村の灯や星の光に応えるように飛行機の灯を点灯させる。これは地上や自然との交信である。しかし、徐々に村の灯は消え、星々も深い闇に包まれ、それに飲み込まれるかのようにして自分もまた消息を絶ってしまう。『人間の大地』では、人間とのつながりを想起することによって、生きる力を獲得する操縦士たちの姿が描かれている。『戦う操縦士』では、個人の死とは別の観点で、社会の死を見てきた。戦争は、人々がそれまで営々と築き上げてきた絆、＜文化＞を一瞬にして崩壊させてしまう、人類全体にとって最大の災厄である。そして、一度壊れてしまった文化を再生するのは難しい。

サン＝テグジュペリの作品の登場人物たちは、個人から人類へと広く結びつけられている人間の＜絆＞を護ろうとし、そしてそのために死を克服しようとするのである。