

(1997年冬号) オランダへの翼

札幌千歳空港からヨーロッパへ、初めて定期航空便が飛び立つ話が現実味が帯びてきた。オランダ航空が計画している“千歳～アムステルダム便”だ。オランダという国はかつて世界に雄飛していた最強国だった。三百数十年も昔、江戸幕府が鎖国令を布き、諸外国との交流を断っていた時でさえ、オランダだけは長崎の出島に商館を持ち、世界で唯一、日本と交流を保っていた国である。それだけに対日感情も良い。アムステルダム郊外のスキポール国際空港からはパリもロンドンもひとつ飛びだ。

アムステルダムというとすぐに“飾り窓の女”を連想する人がいるかもしれないが、実は街全体が博物館だと言われるほど優れた建造物が立ち並んでいる。チューリップを中心とした花の町でもあり、運河の町でもあり、画家レンブラントを生んだ町でもあり、アンネ・フランクがかくれ住んだ町でもあり、ダイヤモンド市場の町でもある。

しかし何よりも、かつて日本に、わずかに西洋文明をかい間見せてくれたこの国と、北海道とが直に結ばれる、ということに、時代の意味を感じさせてくれるような気がしてならない。

千歳空港からスキポール空港までシベリア上空経由で飛行時間はどのくらいだろう。十時間ほどか。江戸の頃といえば、和蘭(オランダ)からジパング(日本)へは、はるかアフリカの南端を通る船便で、気の遠くなるほどの月日と、命がけの覚悟が必要だった。比べてみると、両者の差異は恐ろしいほどだ。

ことに今世紀は交通機関の進歩の世紀だった。飛行機が誕生してから実はまだ百年にも満たないなんて、ちょっと信じられないくらいだ。

アメリカ人のライト兄弟が初めて動力を使った飛行に成功したのは、明治三十六年(一九〇三年)のことなのだ。そのおよそ十年後の大正三年(一九一四年)に始まった第一次世界大戦では戦闘機が登場している。

大正五年の札幌祭りの二日目、札幌は熱狂のうずぎに巻き込まれた。アメリカの曲技飛行家アート・スミスが、カーチス式と呼ばれる複葉機をもって来札し、宙返りや錐もみの妙技を披露したからだ。入場料は五十銭。観衆一万八千人が集まったという。第一回目は見事成功。第二回目は降りだした雨で、一時は中止を考えたが、固唾をのんで見守る群集に応じて無理に離陸。しかし上空でエンジンが停止してしまった。眼下には人の群れ。このまま降下すれば大惨事になると考えたスミスは、空地めがけて急旋回したが、結局機は大破しスミスも右足を折って区立札幌病院に入院という羽目になった。しかし「身を挺して群衆を救おうとした」と賛辞が送られ、全国から見舞金が集まり、その額は八千円を超えたといわれる。

ちなみに区立札幌病院(現在の市立病院)にとって、スミスは外国人入院患者の第一号でもある。

アート・スミスが曲技を披露した場所は北大の北側の空地だったという。とすれば、戦前まで札幌飛行場として使われていた場所だろうか。北大第二農場の東側にそって、通称“ななめ通り”がある。このななめ通りと北二十四条通りがぶつかったあたり、旧札幌飛行場の門柱が今も残っていて、説明板がそえられている。現在の道立札幌北高校も旧飛行場の一部だった。

この札幌飛行場の開設は、スミスの来札から三年後の大正八年。札幌東京間の旅客飛行も始まった。記録に寄れば、さらに十五年後の昭和八年に飛行場の落成式を行ったと書かれているから、それまでの間は、飛行場といっても草っ原の雑草を刈り取った程度のものでなかっただろうか。

定期便が東京に飛ぶようになったのは昭和十二年からと思う。といっても週に一便程度、僕が小学生の頃で、札幌の街なかは自動車さえ珍しかった時代、爆音を上げて、藻岩山の上空を飛んでいく飛行機を、まさに口をあんぐりと開けて見上げたのを覚えているし、大人も家からとび出て来て眺めたりもしていたものだった。

一度だけ、札幌飛行場へその飛行機を見学に行ったことがある。市電札幌北線は北十八条が終点で、そこから“ななめ通り”をとどこ歩いて行った。一面のとうきび畑の中の道だった。生い繁った夏草の中に延びた滑走路、単発の飛行機が一機だけ扉を開けて駐っていた。中は操縦席を含めて六席ほど、子供の背でもつかえそうな低い天井と狭い席だった。連れていってくれた両親も本物の飛行機にふれるのは初めて。勿論フライトしたわけではないが、間近に見て来たというだけで、しばらく僕はクラスの英雄だった。

ちょうどその頃、丸井今井デパートが改装になり、屋上に探照灯がつけられた。まだネオンサインもなく、狸小路のスズラン灯が街の話題となるような時代で、札幌の夜はひどく暗かった。丸井の探照灯は、飛行機の夜間飛行に備えて、万一のばあい衝突しないようにするため設けられたのだとうわさされていた。

父親に連れられて映画を見た帰り道など、暗い夜道で何秒かに一度、さっと光が通り過ぎた。それが丸井のあかりであり、丸井から二?も離れていてもそうだった。それほど札幌は暗かったという事でもあり、一方では、このあかりは都会に住んでいる証でもあった。支那事変の拡大とともに、世の中は騒然とし始めていた。昭和十五年には札幌・東京間の航空便は無期停止になった。それにしても、どんなお金持が飛行機なんかに乗って東京へ行ったのだろう。

若い人には信じがたい事かもしれないが、戦後航空路が復活してしばらくの間、乗客名簿が新聞に掲載されていた事がある。戦後ですら飛行機に乗る人の名がニュース(?)になるくらいだから、戦前、札幌飛行場から数人乗りの小型機に搭乗した人は、庶民にとって正に天上の人だった。

札幌飛行場はすでに無いし、代替の丘珠空港も狭小で大型ジェットの発着は無理。あえてライト兄弟やアート・スミスの頃と言わないまでも僕が小学生の頃に見た飛行機と比べて今の機の座席やスピードは何と大きな違いだろう。

かつて、オランダから見れば地の涯だったジパング、さらにその外れの蝦夷地、千歳とスキポール空港を結ぶ路線は、機械文明の発達という二十世紀の特性を如実に示しているような気がしないでもない。