

書 評

坂元正樹著『十九世紀イギリス自転車事情』
(共和国、2015)

見市 雅俊



「あとがき」によれば、本書は、2011年に京都大学に提出された博士論文『オーディナリ型自転車の時代』を加筆修正し、「京都大学人間・環境学研究科人文・社会系若手研究者出版助成」をうけて上梓されたものである。版元は、知る人ぞ知る共和国社。最近も、訳書『ソヴィエト・ファンタシカの歴史』の出版で話題になった。昨今の量産される博士論文のなかでは、恵まれた出版経緯である。

タイトルに、19世紀、イギリス、自転車と並ぶ。とくに本誌を手にするような人であれば、1870年代をひとつの画期として到来する豊かな社会の象徴としての自転車、また女性解放と自転車とのかかわりなどのテーマを当然、期待するはずである。ところが、本書は、そのような期待とは裏腹に、ごく狭い時期に、すなわちイギリスにおける自転車史の黎明期に集中するのである。最近の西洋史の学界では、グローバル化のかけ声のもと、内容がひたすら精緻化しているが、本書もまた、そのような流れに倅さして、完璧に研究対象を絞りこむ。

自転車の歴史は、本書によれば、三つの段階にわかれる。第一段階は、「オーディナリ」型自転車、第二段階は、三輪の自転車、そして第三段階は、今日、私たちが一般に理解する自転車である「セーフティ」型自転車。本書は、オーディナリ型自転車と三輪の自転車の段階に集中し、そのうえで力点は前者におかれる。

オーディナリ型自転車とは前輪が大きな自転車のことで、イギリスが「実質的な発明国」となった。初登場の時期は、「1869年頃」。乗り手について

みれば、オーディナリ型は「好事家」の時代であり、のちのセーフティ型にいたって自転車は、はじめて「老若男女を問わず誰しもが楽しめるもの」となる。ここでいう好事家とは、「若く活動的な男性」、具体的には「新興中産階級の若者」のことである。新奇なものにエリート層の血気盛んな青年が真っ先に食らいつくが、やがては大衆化する。近代社会でよく目にする光景である。

順を追って。第一章は、「自転車普及のはじまり——クラブ、出版物、製造者」。オーディナリ型の時代に、「業界」と自転車の乗り手との織りなす世界が早くも誕生していたことが概観される。第二章の「自転車趣味の展開——クラブと社交、娯楽」では、各地につくられた自転車クラブの活動がこと細かに紹介される。中心となる活動は「ミート」と呼ばれるもので、自転車乗りと飲食・歓談との二本立てになっていた。それに加えて「クラブ・ラン」と呼ばれる行事があり、「揃いの制服を着用し、隊列を組んで走行するのが常であった」。

ここで興味深いのは、自転車と馬との関係である。当時の入門書では、自転車乗りは乗馬よりも楽だということが強調されていたとある。また、「路上で馬に乗っている人と自転車乗りが遭遇して競争になる」こともあり、その延長線上で、「自転車と馬の正式なレース」まで行われたという。こうして、坂元氏によれば、自転車に乗ることは、この段階では、「馬に乗ることの代償行為的側面もあった」のである。たしかに、自転車の「サドル」は「鞍」であり、クラブ・ランも、「キツネ狩りや騎兵隊の行軍をなぞったものと見られていた」。たいへん重要な指摘だともうが、立ち入った分析はない。日本、ないしは関西のこれまでのイギリス史研究をふまえるならば、越智武臣氏以来のジェントリー論と少しは絡ませてみてもよかったのではなかろうか。

第三章の「十九世紀イギリスの自転車レース——プロとアマチュア」では、各種の自転車レースのことが詳しく紹介される。一点だけ。イギリスの新聞は「広告料」との関係で、「部数を増やす努力をする必要が薄く」、そのためにアメリカやフランスなどと違って、新聞社が自転車、さらに自動車レースのスポンサーになるようなことがなく、そのことがイギリスにおける自動車産業の発展の遅れの一因にもなったと坂元氏はいう。本当か？

そして第四章の「オーディナリ型自転車の形態変化と車種分化——『レーサー』と『ロードスター』」。

本書の特徴がもっともよく現れている章である。自転車の部品、すなわち「車輪」、「フレーム」、「ハンドル」、「サドル」、「踏み幅」についてひとつひとつ、それぞれの「形態変化」が懇切丁寧に綴られてゆく。坂元氏の問題意識では、「オーディナリ型自転車に特有の技術改良についてはほとんど語られてこなかった」からである。関係する史料を網羅的に読みこんだであろうことは容易に想像がつく。その精緻さは圧巻である。自転車史研究の世界では、グローバルな次元においても画期的な研究なのだろうと想像する。

その反面、「産業史」の点では、物足りなさ、あるいは曖昧さが残ることにもなった。本書の記述をまとめてみると、この時代、英米仏の三カ国がこの分野でしのぎを削っていた。1870年代初頭の段階では、米仏からの輸入がイギリス国内の生産量を上回っていた可能性がある。ところが、1890年前後、イギリスから対米仏輸出が盛んになる。そして1890年代中頃、「空気入りゴムタイヤ」を装備したセーフティ型自転車がアメリカで「大量」生産されるようになり、それがヨーロッパに波及し、自転車の大衆化の時代となる。ここで自転車産業はアメリカの天下になったと読む側はおもってしまうかもしれないが、本書の別の箇所では、「イギリスは……十九世紀から二十世紀初頭にかけては世界でもっとも自転車産業が盛んな国であった」とある。

オーソドックスな技術史では、小銃から自動車にいたる、「相互交換方式」を基軸とした大量生産の展開のなかで、自転車が重要な結節点をなしていたことはよく知られている。本書でも、コヴェントリーの自転車産業がのちの自動車産業の出発点になることが紹介されるなど、いちおうの目配りはされているとはいえ、このあたりのことを産業史と絡ませて、詳しく論じてよかったのではなかろうか。

第五章は、「自転車旅行と出版物——ロードマップ、自転車旅行記」。自転車関連の出版物について、自転車の部品と同じくらいに丹念にその動向が紹介される。一点だけ。自転車旅行は、国内はもとより、「世界一周旅行」にまでエスカレートしたことが紹介される。その最後に、坂元氏は、つぎ

のように結論する。

(海外での自転車旅行は、)十九世紀末の欧米人が体験していた世界の急速な広がり、あるいは、万博での民族展示や人間動物園といった催しが興味を集めたことなどにもみられる、遠方の世界各地の社会や民族に対する関心の高まりといった、より大きな変化の一端でもあったのであろう。

学部生の卒業論文でも、昨今ではたまにしかお目にかかれないような、無邪気な「進歩史観」である。

第六章は、「三輪車の発展——合理的娯楽と自転車」。そして最後の第七章は、「自動車の時代へ——赤旗法の廃止とペニントンの三輪自動車」。本書では、いきなり第二章で、1896年、イギリスで最初の自動車パレードは「赤旗法廃止を記念して……行われた」とくる。その後、赤旗法のことは二か所、断片的に登場するものの、まとまって説明されるのは、このように最終章なのである。索引があるならばまだしも、いかにも読者に対して不親切である。蒸気自動車に厳しい速度制限を課したこの法律のこともふくめて、馬車と乗馬と蒸気自動車と自転車とが入り乱れた時代の道路事情について概括しておくべきだったろう。

そして、ペニントン。当時は派手なパフォーマンスによって評判をとったものの、今日では「大法螺吹きの詐欺師」と断じられるこの人物の、技術史的な復権が試みられる。ペニントンの売りは、「四人乗り三輪自動車」であった。1880年代になると、より安全な三輪の自転車が登場し、自転車の大衆化がはじまる。そして、これが坂元氏の解釈になるのだが、ペニントンの自動車は、オーディナリ型から三輪車への自転車の「進化」をなぞりつつ、両方の長所を取りこむものとして考案されたのである。自転車から自動車へ。その重要な結節点にペニントンは堂々と鎮座するのだ。それが坂元氏の評決である。本書のなかでは、いちばん面白く読むことができた。

けっして読みやすい本ではない。とくに自転車のそれぞれの部品が文字通り微に入り細を穿って解説される箇所は、正直、泣きたくなった。最先

端の歴史研究は、ここまで「マニアック」にならざるをえないのかともおもった。それでも最後のペニントンのところまで我慢して読み、ようやく坂元氏がオーディナリ型自転車、そして三輪自転車の段階に執着する理由がわかったような気がした。それは、自転車の構造それ自体が流動的であり、公道をどのように走るのかもまだ確定されていない、自転車の疾風怒濤の時代だったのである。それを細部にわたって生きいきと再現したことが本書の成果である。そして、坂元氏に従うなら、ペニントンはまさにその掉尾を飾るのにふさわしい人物だった。創生の時代だからこそ、発明家と詐欺師とは紙一重たりえたからである。

——中央大学名誉教授