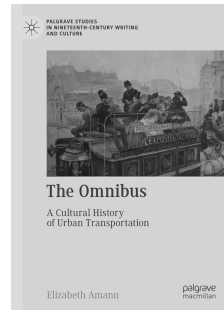


書 評

Elizabeth Amann, *The Omnibus: A Cultural History of Urban Transportation*
(London: Palgrave Macmillan, 2023)

中島 俊郎(甲南大学 名誉教授)



著者エリザベス・アマンはコロンビア大学、シカゴ大学、イェール大学で19世紀ヨーロッパ文学を教え、現在はベルギーのゲント(ヘント)大学文学研究科教授であり、主著として『「ボヴァリー夫人」の移入—不義の政治学—』(2006)と『革命時代のダンディズム—衣服の裁ち方—』(2015)がある。前著ではフローベールの名作(1856)がヨーロッパ諸国で翻訳、翻案され各国の伝統文化と接続されていくが、とりわけスペイン、ポルトガルでは小説に深い影響を与え、内包する政治性ゆえ重要視された文化変容を捉えている。後著はフランス革命時における服装、衣服の政治性を検討し、同時代のイギリス、スペインにおいてファッションが被服者の社会的、政治的激変に対する態度を示す記号となったことを追究した論集である。これら前著のアプローチから予想できるように、本書においても著者は比較文学的手法でパリ、ロンドン、マドリッドを走るオムニバスを分析し、各々の文化的意味を追究していく。

具体的に言えば、本書の目的は3,000以上の視覚的・文学的表象を駆使して、オムニバスと馬が引く路面電車(トラム)が19世紀文化的想像力のなかでいかに機能していたかを分析、追究するところであり、それは鉄道研究と比較すれば未踏のコーパスを検討することでもある。交通手段としてのオムニバスとトラムは文字言語として小説、詩歌、戯曲、雑誌新聞、行動規範書などは言うに及ばず、視覚言語として絵画、諷刺画などに多様に描かれ膨大な文化表象を生み出した。議論の対象としてディケンズ、コリンズ、コペ、E・M・フォースター、ゴンクール兄弟、J・K・ユイスマンス、モーパッサン、ランボー、ゾラなどの文学作品、またボナール、カサッ

ト、クルックシャンク、ドーミエ、ドガ、グランヴィル、ピカソ、ピサロなどの芸術諸作品が論じられ、19世紀都市交通が織りなす文化のタペストリーの紋様が浮き上がってくるのである。

三都市の都市交通が比較文化的視座で検討される利点は多い。たとえばパリとロンドンを合わせ鏡にすることで、この二都のなかでオムニバスがいかに伸張り、その後の交通機関に受け継がれていったか、という過程があらわになってくる。パリでは単一のオムニバス会社(Compagnie Générale des Omnibus)に独占されたため地下鉄施設がロンドンよりも半世紀近く遅滞したのに対して、自由競争でしのぎを削ったロンドンでは鉄道、トラム、地下鉄などが円滑に導入されたのであった。

本書は第2章から第8章まで各章とも本文が四分の三、注が四分の一を占め、注が100から150以上も付され濃密な内容を構築している。ただテキスト分析に主眼がおかれているため、自明の前提になっているのか、イギリスのオムニバスに関する具体的な説明や統計的数字に乏しい。まず本書をより理解できるように最低限の情報を記しておこう。1829年、イギリスではジョージ・シルビア(1779-1866)により公共輸送手段としてオムニバスが導入された。狭い車内に12人用の縦長のベンチが設えられ、上階に10人を搭乗できた。ペルシュロン種の荷馬2頭につながれたオムニバスを御者と車掌が運行した。乗客は下車時、車掌に料金を支払った。当初は馬3頭立てで22人の乗客が着席していた。1850年、免許を得た車輛がすでに1,000台運行し凌ぎをけずっていたという。ヴィクトリア朝末期には全英で400万頭の馬が存在していた。過酷な運搬に従事していた馬の平均寿命はわずか2年ほどだったという統計もあるが、オムニバスを牽引する馬は1840年では平均寿命が7年であったのが、1894年には4年まで縮小されている。こうした状況こそアンナ・シューウェルの『黒馬物語』(*Black Beauty*, 1877)が書かれた背景にほかならない。1858年、最初のトラム(馬車鉄道)が走ったが、電化される19世紀末まで広く普及することはなかった。1899年、オムニバス車体を用いたモーターバスが登場した。

総括的な序章に続き、都市でのオムニバスの意義が問われる、「進歩と退化の狭間で」(pp. 19-44)と題された第2章では、まず19世紀におけるオムニバスとトラムの歴史と、文学と生活両面におけるオムニバスの表象が

概観される。オムニバスの機械工業性には何ら革新性はなかったものの、輸送面では注目すべき点があった。任意の地点を連結する都市交通システムはオムニバスによって確立されたのである。都市住居者の視点を拡張させたばかりか、都市の膨張に寄与し郊外生活を生み出し、多様な生活形態を創出したのであった。ただ乱立したオムニバス会社は熾烈な競争の余り、利潤を最優先させて乗客の快適さ、利便性を犠牲にした。著者はディケンズ、ジョージ・オーガスタス・サラに加えてゾラ、ゴーティエなどを引用し、こうしたオムニバスの両義性を追究し、メタファーの変遷などを通じて文学テキストにいかにか定着していったか、その過程を詳述している。戯画化されたオムニバスを『パンチ』、『ファン』を援用して論じることも忘れてはいない。

前章からの展開により、当然、予想されることだが、小説のみならず詩歌、寸劇、諷刺画に「笑い」を提供したヴィクトリア朝のオムニバスはコミカルな空間として捉えられるのが常であった。第3章「コミック化された空間」(pp. 45-74)では、『パンチ』誌上に頻繁に見られるようにオムニバスという表象が視覚言語、文字言語化される可能性が追究されるのだが、滑稽な側面のみならず乗客が懐胎する都市交通の身体感覚が同時に論じられ刺激的である。乗車から降車までの各段階を読者に迫体験させ、オムニバスが訴える物理的、感覚的な身体的影響を探ろうとする。さらに混沌としていく大都市から惹起される方向感覚の喪失、危機感などをオムニバスはもたらす、といった指摘も同時になされる。

さらに都市交通という視座から、第4章「オムニバスの社会性」(pp. 75-111)へと議論が進むのは自然な展開であろう。そもそもオムニバスが遡源するラテン語の語源は公共性を意味するのだから、全階層の人々が包括される空間が提示されてくるゆえ、多様であれ、異質であれ、社会性が生じてくる。当初、路線により顕著な階級差が見られたが、やがて混沌としながらもジェンダーを越えた空間へと移行していく。ただ、トラムは一人で乗ることが多かったため、女性客は開放的な自由が生まれたが、やはり性差の壁は高く必ずしも安楽な空間ではなかったようだ。そうした逆境にもかかわらず、多くの作家たちはオムニバスの空間が階級間差別、ジェンダー的差異を無効化し、克服し、新しい文化を醸成する機能を果すはずである

と期待した。

次に第5章「政治的メタファーとしてのオムニバス」(pp. 113-174)では絵画、風刺画、文学作品などにおいて政治的比喩としてのオムニバスが作動する文脈が検討される。オムニバスはフランス、イギリスにおいて最初、政府を表象する比喩として共に用いられる。ただ、イギリスでは郵便馬車のイメージが強かったゆえ、官制色が濃厚であったのに反して、フランスではフランス革命において車体が防御として使用されたためか、革命、動乱を想起させた。この暗喩は差異の大きな両義性として作動するため、それだけ表現として強固に作用した。そしてイギリス、フランスとも、オムニバスは均質で統一される空間であったが、比喩として表象されたのは、個人の喪失であった。とくにイギリスの文脈では、慣例に従順であるオムニバスの乗客は、凡庸さを示唆する比喩へと代置されるようになっていった。

続く第6章「欲望のオムニバス」(pp. 175-250)においては、乗客が醸成する空間の意味が追究される。狭隘な車内においては見知らぬ乗客同士の親密さが生み出される状況が存在する一方、同時にプライバシーを蹂躪して心身を容易に傷つける可能性を占めていた。すなわちオムニバス空間には相互信頼と隠蔽された危険性が並存していたのである。従来、オムニバスはしばしば散文的で詩的な空間には昇華しないと考えられてきたが、19世紀に現れた小説、戯曲、詩歌、映像を広く検討するとオムニバス空間を契機として物語が発動し展開する諸例が数多く見出されるのである。著者はとりわけオムニバスが放恣な想像力の源泉となり、いかにエロティシズムが生まれ描写されるかを探っていく。通常、乗客は見知らぬ者同士であって、両者を隔てる目に見えない障壁が強固に立ちはだかっている。たしかに新しい人間関係が生まれるのは稀薄であったが、障壁を障壁とも思わず、都市交通には売春が行使される隠微な空間が存在していたのである。

そして第7章「貧困の観察」(pp. 251-78)はヴィクトリア朝文化研究者にとって、貧困問題というもっとも関心あるテーマが論議される場となる。オムニバスは鉄道のように客車が階級化されておらず、他の階級と交差する異空間を生み出していくのである。当然、社会的他者がいかに表象され、階級の差異があられにするものを問い返す議論が展開されていく。そうし

た検討のなかで、著者は7通りのアプローチを採用する。たとえば、オムニバスの視覚空間を言語化する第1のアプローチである「グロテスクの展示館」では、フランスのオムニバス描写においては貧民を個人として描くのではなく集団で描出する傾向があり、観察者(語り手)は一方的な上から視線を頻繁にとる。モーパッサンの作品が分析され、オムニバス乗客のなかで共有される卑俗さ、愚劣さが抉出されグロテスクという戯画化された言語表現へと還元されていく。続く第5のアプローチである「階級の並置」では、ともに1890年に発表されたスペインの小説家フリオ・ノンベラのスケッチ小品と、スイスの小説家アドルフ・シェネヴィエールの小説を対象にして、越境しがたく対比するしかない貧富の差がもたらす階級差を観察者の精神上で並置することにより、問題の在り方を顕現させる視座が論じられている。とは言え、こうした分析を問われた後、いささか不満がくすぶるのを否定しがたい。これがディスコース分析の限界というのであろうか、やはりもっと直裁的な視点が欲しくなるのは何も書評者のみではなかろう。たとえばデュ・モーリアが下層階級の視察で描いてみせた、オムニバス(omnibus)に満ちた好奇心あふれる猥雑な視点は、牧師を先頭に貴婦人たちがイーストエンドの貧民窟(slum)を巡回する構図に反転(slummibus)されている(*Punch*, May 3, 1884, p. 210.)。ここでは均一化された視点をもつオムニバス空間を逆転させた構図と、救いがたい貧困の現実とが交差する〈見る/見られる〉瞬間をより鋭利に問いかけているのではなかろうか。

最後の第8章「精神の迅速な推移」(pp. 279-322)では、オムニバスが自身と世界を往還させる観察と内省が緊密に連動する空間が論じられる。都市観察は自己検証に通じ、またその逆も成り立つ。乗客の精神の躍動こそオムニバス空間の核となるものであった。

ヨーロッパと被対称となる同時代の明治日本でもオムニバスは運行していた。1869(明治2)年2月、石版印刷、パノラマ興行も手がけていた写真師下岡蓮杖(久ノ介)ら8名が連署で申請書を提出し、5月、成駒屋が設立され、イギリスから輸入された二階建馬車を、二頭の馬がひき乗客6人を乗せた最初の乗合馬車が東京-横浜間を走った。1870(明治3)年に本陣制度が廃止され、さらに1872(明治5)年、宿駅制度が撤廃されたため、東京

での乗合馬車が開始された。由良守応は料金3銭で浅草-新橋間を運行した。人身事故の責任をとり廃業した由良に代り、大久保政五郎が同ルートで営業したが、さらに赤井久蔵は品川-新橋間を運行させた。落語家橋家円太郎は乗合馬車の警笛を巧みに真似てすこぶる人気を博したため、乗合馬車は円太郎馬車と愛称で親しまれるようになった。全国の乗合馬車数は、明治23年2,877輛、32年6,105輛、43年8,565輛と増大していったが、鉄道の発達、路面電車の拡張により、乗合馬車は終焉をむかえ、明治40年代後半になると珍しい乗物へと変身してしまっていた。「車引く都大路のならひ駒妹と並ひてのる人やたれ」(浅山純尹)という歌にもわかに古風さをおびていった。ちなみにレール軌道に馬車を走らせる鉄道馬車の事業申請は1873(明治6)年に出され、1880(明治13)年、東京馬車鉄道会社が設立された。本書の方法論を援用し日本のオムニバスが提示する文化・文学空間を分析するのも興味深い作業となろうか。