

車とモダンと「レースのあと」

金井嘉彦

I 「レースのあと」

ジェイムズ・ジョイス (James Joyce) の短編に「レースのあと」(“After the Race”) と題されたものがある。短編集『ダブリナーズ』(*Dubliners*) に収められることになるこの短編は、1904年12月に「アイリッシュ・ホームステッド」(*The Irish Homestead*) 紙上に発表された。

表題のレースとは、1903年7月2日にアイルランドで開催された第四回ゴードン・ベネット国際自動車レース大会 (Gordon Bennett International Automobile Racing Cup) のことを指す。この短編は、その題名が示すように、自動車レースが終わった「あと」を描く。物語は、レースを終えてダブリンに戻ってくる車の描写から始まる。疾走してくる車の中に四人の若者を乗せた車がある。その四人とは、フランス人のシャルル・セグァン (Charles Séguin)、カナダ生まれのアンドレ・リヴィエール (André Rivière)、体軀の大きなハンガリー人ヴィローナ (Villona)、こぎれいな格好をしたジミー・ドイル (Jimmy Doyle) である。セグァンは一行が乗る車だけではなくホテルもいくつか持っていると噂される金持ちで、モーター・ビジネスに乗り出そうとしている。リヴィエールは電気技師で、セグァンの従兄弟にあたる。26歳のジミーは、金持ちの息子で、オックスフォード大学、ダブリン大学、ケンブリッジ大学といった名門校に通う間に、興味を持った音楽や車を通してセグァンと知り合った。

滑らかに走る車に乗って珍しく混み合っている街中に戻ってくると、車を見るために人が集まってくる。夕食の席で再会したラウス (Routh) を加えた五人の若者が、この日ばかりは首都らしいにぎわいを見せた街を (That night the city wore the mask of a capital.) ぶらぶらと歩いてグラフトン・ストリートとの角に来たときに、リヴィエールの知り合いのファーリー (Farley) というアメリカ人と出会う。一行は電車でそのアメリカ人がキングズタウンに停めてあるヨットへと移動する。彼等は、踊り、夕食を食べ、飲み、カードをする。ジミーはもう止めたい、止めた方がよいと

思いながらも、ずるずるとカードを続け、借金をふくらませていく。最後の大勝負でラウスが勝ち、フェリーとジミーが負ける。朝になれば後悔するであろう予感を自分の中で大きくしつつも、今は自分の愚行を覆ってくれる「暗い麻痺」に包まれてともかくも休めることをジミーが嬉しく思っていると、賭けに加わらなかったヴィローナが戻ってきて、「諸君、夜明けだよ」と告げるところで、物語は終わる。

起こる事柄自体は、大したことではない。若者が陥りやすい熱狂という意味では、むしろたわいもないとさえいえる。しかし、この短編に描かれている熱狂には、表題のレースが大きく関わっている。本論は、表題にあるレースに着目をし、車をめぐる文化が成熟した今日に生きるわれわれからすると、特に目新しいものは感じられなくなったレースが、この作品が発表された当時においてはどのような状況であったのか、レースを支えた車がどの程度まで発達し、どのようなものとしてあったのかに焦点をあてることによって、この短編が発表された時点に立ち戻り、そこからこの作品を見直そうとする試みである。

II レースの「まえ」

レースの歴史を見るためには、まずは車の歴史を見てみる必要がある。車の歴史は、意外なほどに古く新しい。古くというのは、発明としては18世紀中葉まで遡るからであり、新しいというのは、今日我々が目にする形の車が発展するのは19世紀の末からであるからである。

① 「危険」な蒸気自動車の時代

最初に車が現れたのは1769年のことであった。発明したのはフランスのニコラ・キュニョー (Nicholas Cugnot) で、動力は蒸気であった。大砲の牽引車として作られた。しかしこの蒸気自動車は、アメリカ独立戦争に注意が向いていたため注目されず、キュニョーの発明した車が再び現れてくるのは1820年代のイギリスにおいてとなる。政府の特別委員会が1831年にまとめた、蒸気自動車は、1) 平均時速10マイルを出せる、2) 14人まで乗せられる、3) 重量3トン以下である、4) 坂でも上ることができる、5) 乗客にとって安全である、6) 公共の妨げにはならない、7) 馬より速く、安い交通手段となりうる、8) 道路を、馬と比べてもそれほど傷めるわけではない、との報告書を読む限り⁽¹⁾、この時代の蒸気自動車は、19世紀末に現れるガソリン車と比べても、性能的にかなり優れていたといえるかもしれない。

しかし、いち早く産業革命に着手したイギリスであっても、新しいテクノロジーに前向きであったわけではなかった。馬や鉄道の利権に関わる人たちが、馬や鉄道が不要となることへの警戒感を強め、重量の重い蒸気自動車が道路や橋を傷めること、馬を驚かせて危険であること、ボイラーからの引火により火事が起こり危険であること、ボイラーの爆発により人や家財に多大な損害を与えるといったことを理由に、法律で不利な条件を車に押しつけた。まずは1835年の「公道法」(Highway Act)で車に重い課金を課し、1865年のいわゆる「赤旗法」(Red Flag Act)では、赤旗(夜は赤いランタン)を持った人が60ヤード先を先導することを車に義務づけた。同時に制限時速を、田舎4マイル、都市部2マイルと定めたこの法律は、いずれにしても、先導をする人以上のスピードを後にいる車が出すことを禁ずるもので、これにより、大きな力と可能性を持っていた蒸気自動車の実用への途を完全に閉ざすことになる。こうしてイギリスは、法によって車を「抹殺」することになる⁽²⁾。

② ホースレス・キャリッジ、解放へ

歴史において「あのとき……であつたら」という仮定をすることは意味がないことであろうか？ 蒸気自動車の存在を社会的に認めることができているならば、イギリスのその後は、車という点から見たときのヨーロッパやアメリカとの関係を含めて、大きく変わっていたであろうか？ この問いに対する答は、否定によっても肯定によっても出される。この後見るように、イギリスが、19世紀末の自動車発展期において、10年前後開発に遅れを取り、その結果として「解放」後も長い期間に渡ってその影響を受けることになるのは事実である。その意味においては、この問いに対する答は否定によって返される。しかし、自動車発展に不利な法律を持たないイギリス以外の国においても、蒸気自動車が社会的に実用化するところまではいかなかったところを見ると、蒸気自動車には、そもそも社会で広く使われるのを妨げるなにかが決定的にあり、それを補う技術、つまりはガソリン内燃機関が出てくる19世紀末まで待たなくては、どちらにしても車が実用化することはなかった点からすれば、前述の問いに対する答は肯定によって返されるといってもよいのかもしれない。

19世紀末まで車が作られなかったということではない。この後で触れる「解放祝賀走行」で優勝することになるボレー兄弟は、1873年に手作りで車を作り始め、1878年の博覧会に出品し、注目を集めている。車をめぐる状況は1880年代の後半から加速し、1885年にダイムラーとベンツがそれぞれ別箇にガソリン車を作るのに成功すると、1894年には早くもレースが始まる。レースについては新たな節を設けて説明をす

る。

国外での実用化を反映して、イギリス国内でも気運は高まっていく。一つには、今日のモーター・ショーに相当する車の展示会が、何度も開かれていく。イギリスで最初のそれは、1893年にクリスタル・パレスで開かれた「ホースレス・キャリッジ」のショーである。直訳するならば「馬のついていない馬車」という、矛盾した名を持つ「ホースレス・キャリッジ」(horseless carriage)とは、「馬車のようで、時速約15マイルで滑らかに、しかしガソリンの燃えた後の有害な煙の中を進んで行った」との描写を見ても分かるように⁽³⁾、自動車のことである。動く車といえば馬がその前に付いていることが当たり前時代であるからこそつけることが可能であったその名前には、「動く車」というものをどのような視点からどのような眼差しで見るとかや、馬がなくとも車が走ることに對してまだ感じている不思議が書き込まれていて興味深い。盛況を博したことを受けて、同様のショーがこの後も開かれていく。1895年10月にはタンブリッジウェルズ農業協会で、1896年5月にはインペリアル・インスティテュートで開かれている⁽⁴⁾。このような展示会を行う背景には、国外ではすでに車が実用化され、レースすら行われようとしているのに対して、国内では車をめぐる状況が著しく遅れていることに対する危機感があったといえよう。時代遅れの法律のために完全にヨーロッパ、とりわけフランスに立ち遅れたイギリスに、自動車というものの自体の存在をまずは知らしめ、これまであったものとは決定的に違う力と形を持った自動車というものに対する驚きと憧れを訪れる人の中に植え付け、それを法改正に向けての大きな力に変えるのが狙いであった。実際1896年の法改正には、1896年2月の自動車ショーにプリンス・オブ・ウェールズが来訪したことが大きな力になったといわれている。

出版物を見ても車への関心が高まっていった状況がよく分かる。車専門の雑誌が登場するのは意外に早く、「オートカー」(*The Autocar*) 発刊は、イギリスにおいて車が「解放」される1年前の1895年11月2日にまで遡る。「オートモーター・アンド・ホースレス・ヴィークル・ジャーナル」(*The Automotor and Horseless Vehicle Journal*)も同様に「解放」前の1896年10月に発刊されている。この後、「モーターカー・ジャーナル」(*The Motor-Car Journal*, 1899年3月10日発刊)、「モーター・サイクリング」(*Motor Cycling*, 1902年2月12日発刊)、「モーターズ・アンド・モーター・ドライビング」(*Motors and Motor Driving*, 1902年2月発刊)、「モーターリング・イラストレイテッド」(*Motoring Illustrated*, 1902年3月発刊)と続々と車を扱う雑誌が出てくる⁽⁵⁾。

車に関心を持った人たちは、車をめぐる状況の改善を図るために、組織を形成していく。イギリスのオートモビル・クラブ (Automobile Club) は、1897年8月10日に発足し、同年12月8日から活動を開始する。当初会員登録した人は163人であったが、この数は1898年末に380、1899年末には586、1900年には710、1904年には2600へと、順調に増えていく。このクラブは、車の広報・宣伝活動、車に関する技術・情報教化活動のほかに、車自体の性能向上のために、モーター・ショー、レース、タイム・テスト、ヒル・クライミング、長距離トライアル、ブレーキ・テスト、クラブ・ツアーを開催したり、車に対する偏見をなくし、車のための制度改変のために、発足当初から積極的に活動をしていく⁽⁶⁾。

車の未来を消したのが法律であれば、実用への途を開いたのも法律であった。新しく制定された「公道を走る動力車に関する法律」(Locomotives on Highway Act) が施行され、それによって、ようやく先導なしに、スピードも時速12マイルまであげて、車を走らせることができるようになるのは、1896年11月14日のことである。自動車「解放」の日として歴史に刻まれることとなった記念すべきこの日には、ロンドン・ブライトン間の「解放祝賀走行」(Emancipation Run) が行われた。イギリスにおける車の新たな「誕生」を記念するイベントが結果としてレースとなったこと、そこに集結した車58台すべてが外国製であったことと、その内の38台しか走り出すことができなかったことは⁽⁷⁾、当時の自動車をめぐる状況を的確に表しているといえる。つまり、車はまだ故障することのきわめて多い未完成品で、長距離を走ることでもテストを重ね、各社が競い合うことで性能と品質を高める必要があったということであり、その故障がちな自動車においてさえイギリスはまだ市場に参入できていなかったということである⁽⁸⁾。

③ レース

レースの始まりは意外と早く、その最初のもは1894年にまで遡る。当初パレードとして予定されていたものが、実質的にレースとなってしまったもので、優勝したのは、ド・ディオン・ブートンであった。平均時速は、12マイル、前輪にはゴムのタイヤ、後輪には鉄のタイヤをつけていた。ここでいうゴムのタイヤとは、今日普通に使われているような空気入りゴムタイヤ (pneumatic tyre) ではなく、タイヤ全体がゴムでできたタイヤ (solid tyre) のことである。空気を入れるゴム製のタイヤは、1888年にスコットランドの獣医ジョン・ロイド・ダンロップによってすでに発明されていたが、この時期は、エンジン性能からすれば出すことができるスピードを受け

とめ、地面に的確に伝えるのに、どのようなタイヤを使ったらよいかはまだ定まっていなかった。上でも触れたように、当初はパレードの予定だったものが、レースになってしまった点は興味深い。というのも、これ以降の歴史が示すように、テストという目的がはっきりと定められるのでなければ、機械を扱う喜びや熱狂、スピードを出す誘惑に逆らうのが難しかったことが見て取れるからである。

次に開かれたパリーボルドー往復レース（全長732マイル）は、車のテストを目的としたものであった。レース前に一週間展示された車は、1895年6月11日に凱旋門に集結し、昼に出発をした。天気にも恵まれ、事故もなく成功裏に終わったこのレースを制したのは、ルバソールで、6月13日にパリに戻ってきた。かかった時間は、48時間48分で、最も速いときで時速18.5マイルをマークし、平均でも時速14.91マイルを出した。故障もなく、給水・給油のほかは休まずに走ったこの車も、今使われているような空気入りゴムタイヤではなく、全体がゴムでできたタイヤをつけていた。最初はド・ディオン・ブートの15馬力の蒸気自動車がリードしていたが、シャフトの故障のために惜しくも途中でリタイヤした。このレースに出走した、ガソリン車15台、蒸気自動車6台、電気自動車1台のうち、戻ってきたのはガソリン車8台、蒸気自動車1台（ボレー）で、この大会はガソリン車の優位を印象づけた大会となった。もう一点言及しておいてもよい点は、この大会に、二人のアメリカ人が参加していたことである。一人はゴードン・ベネットであり、もう一人はヴィンダービルトである。二人は自らの名前を冠したレースをこの後開催していくことになる。

このレースを企画した委員会は、この成功を受けて、そのままオートモビル・クラブ（ACF）となり、翌年には、パリーマルセイユ・レース（1061マイル）を行った。前年のパリーボルドー・レースで、夜間走ることの危険性が指摘されたのを受けて、このレースでは初めてステージ制が導入され、夜間は走らないことになった。出走した32台のうちパリまで戻ることのできなかった3台は、いずれも蒸気自動車だった。しかしまだ蒸気自動車の可能性が否定されたわけではなかった。実際、1897年のマルセイユ・ニース・トゥルビー・レースでは、145マイルを平均時速18マイルで走り抜けた蒸気自動車が優勝している。

レースはこの後も毎年企画される。1897年7月にはパリーディエップ間で、1897年8月にはパリートゥルーヴィル間で、1898年7月にはパリーアムステルダム・パリで、1899年にはヴェルサイユ・ボルドー間でレースが開催される。このような都市間レースは1903年のパリーマルセイユで起きた死亡事故をきっかけに大きく変化していくことになる⁽⁹⁾。

ジョイスの短編で扱われるゴードン・ベネット・レースも長距離レースで、その歴史は1900年から始まる。ゴードン・ベネットは「ニューヨーク・ヘラルド」紙の社主で、フランス自動車クラブにスポンサーとなることを申し入れて自らの名前を冠するレースを実現させることとなった。出走する人は、いずれかの国の自動車クラブに属し、国を代表して、自国の自動車で走ることが条件となっていた。このことから国別対抗レースとなった。車には国別に色が塗られた。イギリスの車は緑、ドイツは白、アメリカは赤、フランスは、ジョイスの短編で言及されているように、青に塗られていた。距離についても340マイル以上、420マイル以下と定められた。1900年にパリーヨン間を舞台に行われた第一回大会で優勝したのは、パナールに乗ったM・F・シャロンで、平均時速は38.5マイルだった。優勝国が翌年の開催場所を指定することになっていたので、1901年の第二回大会はパリーボルドー間で争われ、パナールに乗ったL・ジラルドが平均時速39.5マイルで優勝した。翌1902年の第三回大会は、パリーウィーン（インスブルック）で行われ、ネイビアーに乗ったイギリス人S・F・エッジが平均時速34マイルで優勝した。ただしこの大会で完走したのは、イギリス車のみだった。アイルランドで開催されることになった1903年の第四回大会は、メルセデスに乗ったドイツ人イエナツィが1位となり、フランスのド・クニユフとファルマンが2位、3位に入り、前年優勝のエッジは度重なるタイヤトラブルのため、5位に終わった。全長370.75マイルのコースを優勝者は6時間39分で走り抜け、平均時速は55.8マイルにまで上がった⁽¹⁰⁾。

このような長距離を走るレースの外に、大きく分けて三種類のレースが行われた。タイム・テスト、ヒル・クライミング、ブレーキ・テストである。タイム・テストは、公道ではなく、車専用サーキットで行う耐久およびスピードテストで、イギリスで始まる。ヒル・クライミングは、まだ小馬力であったために、平坦地では走ることができても、坂を登るのが難しかった当時の車のうちの、どの車がどのくらいのスピードで坂を上げられるかを試すものである。ブレーキ・テストは、スピードを出すための前提となる止まる能力を測るための性能テストである。このような多種のレースが、既述のオートモビル・クラブによって頻繁に開かれ、車はその性能をチェックされていった。レースは、車がまだ生まれたばかりの時期にせざるを得ない実験の意味合いが強かったが、それは同時に、人々に車の性能をアピールする場となった。人々は熱狂と共にそれを受け入れた。

④ 車の広がり

車の登録台数は、順調に増えていく。初めて公式の数字の出る1904年時点で8465台だった車は、翌年には約16000台へと倍増し、その後も1907年約32000台、1909年約48000台、1912年88000台、1913年132000台へと増え続けていく。そのほとんどが輸入車で、1903年には月におよそ500台、1913年には月平均1000台が輸入されていた⁽¹¹⁾。

所有台数は増えていったものの、車は20世紀に入ったばかりの時期においては庶民の手には届かないものであった。アメリカのフォードが、効率的な生産ライン方式を作り出し、「庶民の車」といわれるT型フォードを出すのは、1913年のことである。それでもまだようやく一部の中産階級が手を出すことができる程度で、下層にまで浸透していくには、まだまだ長い時間が必要であった⁽¹²⁾。

以上の車とレースの歴史は、20世紀初頭の時点から見ると、以下のようにまとめられるであろう。1) 車は早くから発明されていたが、本格的に発展するのは19世紀末からのことで、その後加速度的に発展していった。2) イギリスが時代錯誤的な法的規制のために車の開発に遅れ、市場参入が遅れた結果、車は国外産、とりわけフランス、ドイツ製で、車といえば、車開発でリードしていたフランスやドイツといったヨーロッパと結びつけて考えられていた。3) 黎明期の車は故障も多く、数多くのテストを繰り返さなくてはならなかった。長距離を走るテストがレースとなった。4) 車はまだ高く金持ちのものであった。5) 車が世に出たばかりの頃は、馬に頼ることのない車が動くことは、素朴な驚きを引き起こしていた。車のスピードは、乗る側・見る側双方の熱狂を誘う要素で、車が持つスペクトラル性を大きなものにした。

III 興奮 再び「レースのあと」へ

このような車の歴史を頭に置いて、ジョイスの「レースのあと」に戻ることにする。

まず最初に気がつくのは、この作品が車の歴史との関係で見ると、きわめて早い時期に発表されているということである。既述のように、ジョイスの「レースのあと」が発表されたのは1904年12月のことで、これは、レースが始まって10年、イギリスで車が「解放」されてまだ8年しかたっていない、車が生まれてまだ間もない時期である。「レースのあと」は、車を登場させる文学としては例外的に早いものであったといえる。

車が登場してまだ間もない時期に書かれた短編であるがゆえに、当時車が引き起こ

した興奮と驚きをうまく描き出している。馬が普段であれば後に引いているはずの車だけが動く不思議が感じられた、ホースレス・キャリッジの時代からようやく抜け出そうとしている時期であったが、動く車というときに馬を基本に見る見方は、車の作られ方にもその名残を残していた。というのも、この時代の車は、今のように自動車会社によって全体が作られるのではなく、シャシーと人が乗る部分が別々に作られていたのである。シャシーは車会社によって作られ、座る部分、外装は、馬車の客車を作っているところによって作られていた。客は好みに応じて別途座部や外装を注文することができた⁽¹³⁾。このような時代に自動で動く車が見る者にどれほどの興奮と驚きを引き起こすかは、容易に想像できる。

「レースのあと」においていろいろな形で描かれる車に対する興奮と驚きは、まずは車を迎える観衆たちに見られる。物語が始まった時点でレースはすでに終わっており、レースの様子がつぶさに描かれることはないが、レースから帰ってくる車を観衆が歓声をあげて迎えている様子が冒頭部に描かれている。その歓声には、ただ動いているのではなく、馬なしで動いている車というものに対する驚きを補うことも必要かもしれない。馬とは違うスピードで、ということは、これまでに目にしたことのないスピードを出して、車がもうもうと砂煙をあげながら疾走していくところを目にしたときの驚きと興奮を想像してみる必要があるかもしれない⁽¹⁴⁾。もう一つの驚きと興奮があったとすれば、非生物学的なスピードに対するものであったと言ってもよい。馬がついていなくても自走し、馬が出せる以上のスピードで走る車には、生物ではない、生物を超えたものが走る不思議、生物を超えた能力を見せる機械に対する、不安や不気味さと背中合わせの驚き、興奮があったはずである。それは機械の時代の始まりに対するもので、それがいかに大きなものであったかは、機械やスピード、騒音の美しさを高らかにうたう未来派がマニフェストの中でやがて示すことになる。車がダブリン市内に入って停車をしたとき、「うなりをあげる車に敬意を払うために人々が集まってくる」のも、彼らの目には、生き物のように動き、力を持った機械に対する同質の驚きや興奮が映っているからである。車に乗っている者にも当然のことながら影響を及ぼす。「これらの軽快な格好をした車の一つに、巧みな言い回しに富んだフランス語法をもってしても表せないほどに精神を高ぶらせた四人の若者が乗っていた。実際、この四人はほとんど浮かれていた」と描かれるように、車に乗った四人の精神は高揚している。「車はなんて滑らかに走ったことだろう。田舎を走り抜けたその様子ったら！」と車に乗って田舎の道を走った興奮を隠せないジミーの様子を伝えた文章のあとには、「その疾駆は生命の鼓動に魔法をかけ、人間の神経は機械と化して、この

素早く走る青い車の躍動する進行に、勇敢に応えようとするのであった」と車の機械性が人間にも乗り移ったかのように、機械と化した人間の神経が車に反応しようとする様子が描かれる。

興奮は車が動くことから引き起こされるだけではない。興奮は車と相互に関連し合う二つのものによっても引き起こされる。それは、「あまりに興奮していたために幸せといえる状態ではなかった」と描かれるジミーの興奮の理由が、「速い動きは人の精神を高揚させる。有名であることもしかり。金持ちであることもしかりである。ジミーには興奮するのをもっともな理由が三つあった。」と説明されるのを見ると分かる。この二つは車に関係して必然的に出てくる要素であるといえる。車はまだ富裕層のものであり、富裕層は人の目を引く存在であるから、車と関わるのであれば、金持ちの世界にならざるを得ない。ヴィローナのような貧しいピアニストも含まれているが、ジミーがつきあっている仲間はいずれも金持ちである。ジミー自身も、肉屋から身を起こして、今では「豪商」(a merchant prince) と呼ばれ、ダブリンではひとかどの名士となっている父親を持ち、それがゆえにキングズタウンで電車を降りたときに駅員に挨拶をされるほどに知られている。セグァンは、車の所有者であるだけでなく、フランスで一番大きいホテルのいくつかを持っていると口々に噂される金持ちである。彼がフランス人であることも、車との関係でいえば自然である。車は開発でリードしていた大陸のものであるからである。ジミーは、このような仲間と一緒にいることを自慢に思わずにはいられず、大陸の洗練された人たちと一緒に車に乗り、大陸の人たちとつきあっているところを見られることにナルシスティックな喜びを感じている。

車に乗っている他のメンバーも金銭に関連して興奮している。一行が乗る車の持ち主であるセグァンは、これから車関係の商売を始めようとしているところに、思いがけず車の予約注文を受けたことでホクホクしている。リヴィエールも、セグァンがパリで始める車の会社の社長を任される話をされたことで上機嫌である。ジミーも投資を考えている。

この興奮は、確かなことを書こうとしない語り的手法によって全体を覆うフワフワとした高揚感へと高められていく。語り手は、分かっているのかもしれないことをはっきりと書こうとはしない。例えば、ジミーとセグァンの出会いは、ケンブリッジ大学においてであったとされるが、それも勉強に身が入らず音楽や車にうつつを抜かず中で知り合ったというのが真相であろうが、そのような真相には触れられない。ジミーがいくつもの名門大学に通っているのも、おそらくは問題を起こしたり、成績不良で放校となったためと推測されるが、単なるあぶくのような成金出身の身にはくをつ

けるためといった真相には触れられず、名門校に行ったという見かけだけが残る。シャルル・セグエンにしても、金持ちで、洗練されていて、ホテルを持っているらしいと書かれているが、それは実のところはよく分からない⁽¹⁵⁾。

登場人物も実際のところどのような人間なのかははっきりしない。リヴィエールはただ従兄弟であると書かれるだけで、実際の関係はよく分からない。彼と、後で登場してくるファーリーとがどのような関係なのかも一切触れられない。ヴィローナも貧しいピアニストということ以上にはなにも分からない。こうして、確かなものに裏打ちされることなく、保証してくれる実質が欠けたまま、見かけだけが残っていく。このために、この短編で描かれる立派さは根拠を与えられず、フワフワとした印象だけを残すことになる。

IV モダンへのエピファニー

このあぶくのようなフワフワとした高揚感こそ、ジョイスが『ダブリナーズ』の中心的なテーマとしている、麻痺（パラリシス）であり、それからの覚醒がエピファニーとなる。この短編全体に漂うフワフワとした高揚感は、ジミーが麻痺している結果としてあるもので、その兆候としてある。この短編の最後のところでジミーが自分の愚行を覆ってくれる「暗い麻痺」（a dark stupor）に包まれてともかく休めることを嬉しく思っているように、ジミーは自分が麻痺している知覚を持ち、そこから覚醒を始めていく。ジミーが自分の中で大きくなっていくのを感じる、朝になれば後悔するであろう予感とは、覚醒の予感である。そしてこの短編の最後でヴィローナが告げる夜明けは、彼の覚醒があともう少しで実際のものとなることを告げる。

自らの住むダブリンに不満を覚え、異国に憧れたり、ボヘミアンとしての脱出を夢見たりする他の『ダブリン市民』の登場人物同様、自動車競走、立派な服、ヨット上のダンス、酒杯を傾けながら途方もない金額をかけるカード遊びに魅了され、のめり込むジミー・ドイルも、脱出を夢見ているといえる。車に乗り、大陸の人とつきあい、それを他の市民に見られ、浮かれた気持ちになっている彼は、他の人たちとは違うという気になっている。自らの中にある、実は決して拭うことのできないはずの、他の群衆同様自分もダブリン市民であることをごまかすことができた気になっている。短編の最後で、賭けに負け、後悔する予感の中で見えてくる自画像は、自らがそこによって立つほかはない自らが自らであるという認識であろう。これは先送りすることでごまかしてきた自らの中にある問題に対する、必然的にそこにたどり着くほかない答

であるといえよう。この短編に漂う興奮とフワフワした高揚感は、自らの自己認識にかかった霞であると一つにはいえよう。

ここで問題なのは、この麻痺の正体と、目覚めたジミーが向かう先がどこなのかということである。このことを理解するためには、この短編の書き出しに戻る必要がある。この物語の最初のパラグラフは、次のように始まる。

何台もの車がネイス道路の細長い道を、弾丸のようにすーと、ダブリンに向けて疾走してきた。インチコアの丘の頂には見物人たちが、車が帰っていくのを見るために集まってかたまりをなしていた。そしてこの貧困と無為を示す道にヨーロッパ大陸の富と勤勉とが疾走していった。かたまりをなしている人々は、ときおり感謝の気持ちをもって虐げられている者達の歓呼の声をあげた。しかし、彼らの好意は、青く塗られた、同士フランス人の車に向けられていた。

レースから戻ってくる車とそれらを迎えるアイルランドの群衆とを、大陸とアイルランドとの強烈な対比へと置き換え、さらにはアイルランドとイギリス、アイルランドと大陸、とりわけフランスとの政治的な関係をも、簡潔に、そしてまたその簡潔さゆえにより強烈な形で描くこの数行の文章には、このあとこの短編の中でゆっくりと解き放たれていくエネルギーが見事なまでに凝縮されている。前半の3行は戻ってくる車とそれらを迎えるアイルランドの群衆を対置する。なにも工夫の見られない文章のようで、そこには「弾丸のようにすーと」走っていくダイナミックな車に対して、かたまりをなして、「動かない」人たちという対比が含まれている。この対比は次の文でさらに先鋭化され、車が、大陸、スピード、豊かさと勤勉さを示す印となるのに対して (the Continent sped its wealth and industry)、車が通るアイルランドの道は「貧困と無為を示す道」(channel of poverty and inaction) と描かれるに至る。両者の対比は最後の文に至ると大きくなりすぎて、接点を失っているように見える。「政治的に抑圧されながらも感謝している」(the gratefully oppressed) と皮肉を込めて描かれる観衆があげる歓声は、どこか別の次元で起こっているようにさえ感じられる。

ここに見られるのは、単に新しいものと遅れたものとの間の対比ではない。政治化された新しいものと遅れたものとの対比である。政治化された新しいものとはモダンのことである。そのような意味での新しい、モダンなものを体現する車が、そのスピードを知らず、車が象徴する豊かさを持たず、勤勉さを持たず、未だに喜んで抑圧され政治的にも遅れた、アイルランドに入ってくるのである。その強烈なコントラ

ストによって、車はまさにアイルランドという身体を貫き、衝撃をもたらす「弾丸」となる。

麻痺の正体は、ここに見いだせる。つまり麻痺とは、新しい、モダンなものと、遅れたものの二つの間に広がる差異にはかならず、その間に入ってどうしようもなく身動きのとれない状態にあることである。

新しいものと遅れたものの二つの間に広がる差異である麻痺は、未来からもたらされる。現在が麻痺をもたらすのではない。差異のない時点からは麻痺は見えない。その意味では、現在から見る目には麻痺は映らない。麻痺は、進んだ未来とそこから見た現在との間の差異であり、進んだ未来という意味でのモダンと現在との間のロマンティック・アイロニーである。

最後に訪れる「エピファニー」は、背景で、直接的にはなく、間接的な形で描かれているが、いつでも機会さえあれば姿を見せることのできるという意味で「不気味な」後進性が、意識のレベルで顕在化するものである限りにおいては、過去を向くものであろう。しかし、目覚めたジミーが向かう先は、「遅れた」アイルランドしかないのではない。「新しい」と「遅れた」の狭間にあるジミーは、「遅れた」国アイルランドの住民であるとの自己認識を得て、進んだ大陸の人間のふりなどやめて、「遅れた」ダブリン市民に戻れば、それでよいのではない。それは同時に、麻痺している、遅れているという視座をもたらす未来へと向くものであるはずである。それは後進性を認めつつも、遅れているとの知覚をもたらす先進的な地点あるいは未来へと自らを接合する契機であるはずで、そこからモダンと現在との間のロマンティック・アイロニーと正面から向かい合うことが可能になる。

車を取り上げる時期としては際立って早い1904年12月に発表された「レースのあと」が示すのは、車というものがモダンでないアイルランドを背景にして見せたモダンな性質である。モダンなものが浮かび上がらせた、遅れ、麻痺したアイルランドの姿である。そのときに注目してよいのは、モダンな車というテクノロジーがこの小説を生み出す契機となっていることである。モダニズムという文学的にして、社会全般的な運動をもたらしたのが、社会の中に姿を現し始め、当時の人たちを呑み込んで、どこに向かうのかもまったく分からないどこかへと動かし始めていたモダンであるとするならば、この短編にはそのような力を持った車というモダンなるものが現れているといえよう。

注

1. Marquis de Chasseloup-Laubat, "A Short History of the Motor-Car," in Alfred C. Harmsworth (ed), *Motors and Motor-Driving* (London: Longmans, Green and Co, 1902), p. 6. これ以降の車の歴史についてもこの論文に負う。ちなみに、この本は、金持ち階級向けに書かれた Badminton Library のうちの 1 冊。ほかに Peter Thorold, *The Motoring Age: The Automobile and Britain 1896-1939* (London: Profile Books, 2003) も参照。
2. その後、1878 年の改正で、先導の人の位置は車前方 60 ヤードから 20 ヤードへと引き下げられ、赤旗は不要となったが、先導は依然として義務づけられた。
3. ホースレス・キャリッジを見た Frederick Willis の描写は、Peter Thorold, p. 13 からの引用。
4. その模様を伝える 1895 年 10 月 16 日付の「タイムズ」(*The Times*) は、馬車に対する車の優位、ショーのあとで駅まで実際に展示されていた車で走ったこと、概ね騒音と匂いは気にならないこと、一番気になるのは振動であることが報告されている。前日に行われた展示会の様子を報じる 1896 年 2 月 17 日付の「タイムズ」は、車の展示だけではなく、スピード、エンジンのかかり具合、ハンドルについてのテストも行われたことが書かれている。インペリアル・インスティテュートで開かれたショーを報じた 1896 年 2 月 17 日付の「タイムズ」は、展示されていた蒸気自動車は騒音も匂いも煙も出さないのに対して、ガソリン車の方は排気ガスの匂いの問題をまだ解決していないことを伝えている。
5. 車関係の雑誌の歴史については、C. L. Freeston, "Automobile Literature" in Alfred C. Harmsworth (ed), *Motors and Motor-Driving* (London: Longmans, Green and Co, 1902), pp. 397-401; Peter Thorold, p. 21; J. A. Lambert and Nick Baldwin, *Motoring in Britain 1895-1940* (Toyota City in association with Bodleian Library, 1998), 第 5 章参照。
6. J. A. Lambert and Nick Baldwin, p. 41. この後クラブは、1902 年より Royal Automobile Club and Automobile Association (RAC) となる。1905 年には、Automobile Association (AA) もできる。
7. Emancipation Run の様子は、Peter Thorold, 第 1 章に詳しい。出走することのできた車の数を 32 台、33 台ともっと低く見積もる説もある。
8. イギリスでも車は作られるようになるが、この後も車は輸入に多くを負うことになる。Alfred Harmsworth は "thousands of pounds are being paid daily to the Americans, the French, and the Germans by English purchasers." と国外産の車を購入することで、流れ出ていく外貨を問題だとしている。"The Serious Problem of the Motor-Car," *The National Review*, vol. 40, no. 236 (1902), 231.
9. レースの歴史については、C. L. Freeston, "Races and Trials" in Alfred C. Harmsworth (ed), *Motors and Motor-Driving* (London: Longmans, Green and Co, 1902), pp. 402-08 参照。
10. ゴードン・ベネット・レースの歴史については、1903 年 7 月 3 日版の「デイリー・イクスプレス」(*Daily Express*) および、1903 年 7 月 4 日版の「アイリッシュ・タイムズ」(*The*

Irish Times) を参照。両者には詳細に異なりがある。後者は、歴史を 1899 年からとし、バリーベルリン大会を含めている。

11. 1904 年から公式の数字が出るのは、1903 年の法改正で、車の登録が義務づけられたことによる。車の台数については、Peter Thorold, pp. 42, 51 参照。車の台数はこの後第一次世界大戦の影響で一旦減るものの、その後再び増え続け、1920 年には 187,000 台、1922 年 315,000 台、1925 年 580,000 台、1930 年に 100 万台を超え、1939 年の段階で約 200 万台となる。これは、五家族のうちの一家族が車を所有する割合となる。Peter Thorold, p. 88; Sean O'Connell, *The Car in British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939* (1998, Manchester U. P.), pp. 14, 18 参照。車の輸入台数については、J. A. Lambert and Nick Baldwin, p. 43 参照。
12. Peter Thorold は、1908 年の車の値段の平均を 420 ポンドとしている。T 型フォードは 135 ポンドで売り出された。Peter Thorold, pp. 76, 78 参照。
13. 車がエンジンを搭載した馬車の外観を取ったことは、馬車が持っていた象徴性を引き継いだと W・ザックスは指摘している。W・ザックス、『自動車への愛——20 世紀の願望の歴史』(1995, 藤原書店), 22 ページ。
14. 車が巻き上げる砂煙は、乗る側からは車を所有する優越感とスピードの快感を示すものであったが、車の残す砂煙に耐える側にとっては大きな不満だった。車は「他者に走り去る後ろ姿を見送らせるための力の象徴」であった (W・ザックス, 24 ページ)。
15. “[Ségouin] was reputed to own some of the biggest hotels in France,” “Ségouin, perhaps, would not think it a great sum,” “Ségouin had managed to give the impression that it was by a favour of friendship,” “Ségouin, Jimmy decided, had a very refined taste,” “Ségouin had the unmistakable air of wealth.” といった具合に、彼についてはジミーの勝手な判断だけが語りの中で現れる。なお、テキストは、James Joyce, *Dubliners* (London: Granada, 1977) を使用した。