

# 魅惑と不安—フランスの19世紀

北 垣 徹

## 0. はじめに

本稿では<sup>1</sup>、一枚の絵を手がかりとして、そこに魅惑と不安という二つの感情をみいだしつつ、近代という時代の一面を素描することを試みる。この二つの感情は、一見したところ相反するもののように思われるかもしれない。つまり魅惑は快いポジティブな感情であるのにたいして、不安は不快でネガティブな感情であるというように。しかしながら、これらの感情はどこかで通じ合うところもあるように思われる。例えば、ある対象に激しく引きつけられ、心を奪われてしまうことで、強い不安が生じることもあるだろう。また逆に、強い不安を呼び起こす対象に、居心地の悪さを感じつつも、どことなく心ひかれ、魅了されてしまうこともあるかもしれない。

このように本稿では、魅惑と不安とは一見相反するようにみえながらも、実は根底においては通じ合う感情ではないかという推測のもとに話を進めていく。そしてこの二つの感情が、19世紀のフランスにおいて、時代を画する支配的な感情であったことを示そうと試みる。そもそもこの二つの感情は、19世紀のフランスのみならず、時空を通底して、私たちが生活している21世紀の日本にも及んでいると思われる。すなわち魅惑と不安とは、近代という生活様式において、あらゆる領域に浸透している感情だということができる。

あらかじめ断っておくならば、以下においていくつかの絵画に触れることになるが、筆者は美術史に関しては素人同然である。そうした者が絵画について

---

<sup>1</sup> 本稿の元になったのは、2011年11月12日に「西南ゆりの会30周年記念同窓会」で筆者が行った講演である。そのため、文体が話し言葉に近いものになっている点に関しては、あらかじめお断りしておく。また当同窓会の皆さまには、本講演の機会を与我えてくださったことに、この場を借りて改めてお礼を申し上げたい。

言及するのは、まったくの「お門違い」であり、「間違い」とまではいかなくても、少なくとも「場違い」だといえる。しかしそれを承知で、あえてそのような蛮行をおかすのは、実はこの「場違い」ということが、本稿の重要なキーワードとなるからである。あえて場違いなところに身を置いてみることで、そこから何がもたらされるかを、みずから経験してみよう、場違いとはどういうことかを、身をもって示してみよう—そのような心づもりから、本稿は出発している。

## 1. 近代の発明者マネ

本稿で展開する論考の手がかりとなったのは、下に掲げる1枚の絵画である **i)**。この絵はエドゥアール・マネの1873年の作品である（油彩、93.3×115.5cm）。昨年（2011年）夏から秋にかけて、東京の国立新美術館、続いて京都市美術館にて「ワシントン・ナショナル・ギャラリー展」が開催されたが、そこで筆者はたまたまこの絵を眼にする機会を得た。昨年4月から7月にかけては、パリのオルセー美術館で展覧会「マネ、近代の発明者」も開催されていたが、この絵はアメリカから大西洋を渡ってそちらの方には行かず、太平洋を渡って日本にやって来たのである。



ところで、この絵のタイトルは何だと思われるか。それは『読書する女』でも『仔犬を抱いた貴婦人』でも、はたまた『夏服を着た少女』でもない。この絵のタイトルとなっているものは、実は画面にははっきりと現れていない。それはこの少女の視線の先に、鉄格子の向こう、立ちこめる水蒸気のなかにある。

すなわち『鉄道』である。機関車は描かれていないが、蒸気は機関車から吐き出されたもの、舞台はパリのサン＝ラザール駅である。したがって本稿の主題のひとつは鉄道ということになるのだが、その前に作者のマネについて簡単に触れておこう<sup>2</sup>。

先ほどの絵画を眼にしたことがなくても、次の絵は誰もが知っている **ii**)。マネの代表的作品である『草上の昼食』(1863)である。そしてこれもよく知られた事実であるが、この絵は当時大きなスキャンダルを巻き起こし、当時の官展<sup>サロン</sup>への出品を拒否された。それはどうしてか。たんに裸体画であるという点が問題なのではない。問題なのは、裸の女性が置かれた文脈<sup>コンテキスト</sup>である。つまりマネ以前の裸体画は、しばしばヴィーナスとして、ギリシャ神話に出てくる美の女神として描かれていた。裸体画は神話上・歴史上の題材のなかでのみ許されていたのである。その証拠に、同年の作品であるカバネルの『ヴィーナスの誕生』(1863)を見てみよう **iii**)。ここで描かれているのが、アカデミックな裸婦像の典型である。この絵は当時のブルジョワ趣味に合致したため、官展で好評を博し、時の皇帝ナポレオン3世によって高額で買い上げられたという。

**ii)****iii)**

現代の眼からみれば、カバネル描くヴィーナスの方が、よほど肉感的でなまめかしく、スキャンダラスに思われるかもしれない。しかしこのヴィーナスは、やはり裸体である天使たちが舞うもとの、波打つ海の上に肢体を横たえている。それは現実にはありえない神話上のイメージであるから、いくら肉感的で官能

<sup>2</sup> 図版の出典も含め、マネに関しては、Beth Archer BROMBERT, *Manet biographie : un rebelle en redingote*, traduit de l'américain, Paris, Hazan, 2011 ; Stéphane Guégan et al. (sous la direction de), *Manet inventeur du Moderne*, Paris, Gallimard, 2011などを参照した。

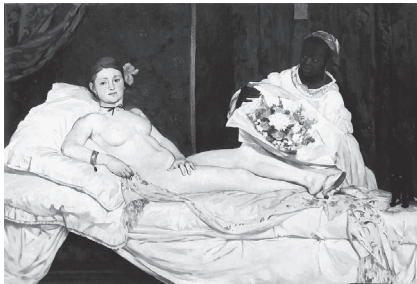
的であっても許容されるのだ。当時における絵画の中心的観者は、ブルジョワの男性だった。ヴィーナスの非現実的な姿は、彼の頭のなかにあるイメージとして機能する。つまり、どこにも存在し得ない裸体の女性は、容易にブルジョワ男性によって所有されるイメージとなる。このイメージから、彼がいくらみだらな空想を繰り広げたとしても、それは現実から隔離されているかぎりにおいて許されるのだ。このように神話上のイメージは、いわば口実<sup>プレテキスト</sup>として働くのであり、かならずしもそれが俗世間を超越した高尚なものとして受け取られていたわけではない。

ところが、マネの絵画における裸体の女性は、隔離された空想の領域から、突如として現実の方へ飛び降りてきてしまう。カバネルにおける裸体の女性は、天使舞う海上といった、現実にはありえないところにいた。まるで雲の上に浮かぶかのように、波の上に肢体を投げ出していた。そうした天上の世界から、裸体の女性は地上の世界へと降りてきて、草の上という地べたに、膝を立てて座っている。彼女の周りには着衣の男性たちがいる。めかし込んだ彼らは、本来なら絵画の手前で、裸の女性を食い入るよう見つめていたブルジョワ男性たちであろう。女性が天上から降りてきてしまった一方で、男性は絵画のなかへと引きずり込まれてしまったかのようだ。絵画の奥にはもう一人、裸体の女性がいて、彼女は自分の身を洗っているようだ。手間には食い散らかされた痕跡がある。強い酒の入っていたらう空瓶もころがっている。なにやら淫猥な光景が想像されるが、しかしそれはもはや隔離された場所に封じ込められているのではない。現実世界の地上、草の上で、私たちの目の前で繰り広げられている。女性たちはもはや、ブルジョワ男性の頭のなかでイメージとして所有されているのではない。絵のなかの女性は現実の女性たち、おそらくは金銭によって所有されている娼婦である。彼女たちが纏うのは、ふくよかで温かみのある肉感性や官能性ではなく、むしろそれらがそぎ落とされた散文的な堅さ、金銭の喚起する乾いた冷たさである。そして、そうした堅さや冷たさこそが、むしろ扇情的でスキャンダラスなのだ。かくして、許された領域から許されざる領域へと足を踏み入れてしまったがゆえに、この絵はスキャンダルをよび、官展<sup>サロン</sup>への出品を拒否されたのである。

このように、マネの絵画で重要なのは、描かれた女性よりも、彼女がどのよ

うな場所に置かれているのかという<sup>コンテクスト</sup>文脈である。背景が天使舞う海上なのか、それとも着衣の男性を同伴する草上なのかが問題なのだ。そしてマネにおける裸体の女性は、本来なら居てはならない場所に置かれてしまった、つまりは「場違い」なところに置かれてしまったのである。この点は、やはりマネのもっともよく知られた作品のひとつである『オランピア』においても、より鮮明なかたちで確認できる iv)。『草上の昼食』と同年に発表されたこの作品も、やはり官展から拒否されることになるが、理由は同じである。つまりスキャンダルをよぶのは、裸体の女性が置かれた文脈である。『オランピア』を描くときにマネが念頭に置いていたのは、ティツィアーノの『ウルビーノのヴィーナス』(1538)だ v)。このイタリア・ヴェネツィア派絵画の巨匠の作品は、マネによって模写されており、これと『オランピア』との関連は疑いない。

iv)



v)



ただしマネは、ティツィアーノの絵を下敷きにしながらも、まったく正反対のものを描き出している。ヴィーナスという美の女神にたいして、マネが描くのは『草上の昼食』と同じく娼婦である。「オランピア」とは、当時の娼婦のよくある源氏名である。ヴィーナスのかたわらでまどろむのは、貞淑の象徴である仔犬であるが、オランピアの足の先では、黒猫が毛を逆立てて、ヒステリックに鳴いている。ティツィアーノの絵画では、背景の奥の方でこちらに顔を見せることなく、二人の召使いが控えている。それにたいしてマネの絵画では、黒人の召使いが、リアルな表情と共に前景へと近づいてくる。この絵の発表された1863年といえば、アメリカではちょうど南北戦争のさなか、リンカンによって奴隷解放宣言が出された年だ。彼女が抱えているのは、娼婦への顧客からの贈り物だろうか。彼女のリアルな表情は、軽蔑あるいは揶揄の色を浮かべ、た

いしてオランピアの方は、他所からの視線をまったく意に介さない様子で、固く冷たい表情を装い、じっと正面を見据えている。彼女の体はヴィーナスに較べて、幾分ふくよかさに欠けている。天上の存在ヴィーナスには必要なかったが、地上の存在であるオランピアは、足先にくたびれた履物をつっかけている。

そして、召使いの控える背景をもっていたティツィアーノの絵画に較べ、マネのそれは奥行きを失って、より平面的になり、やや息苦しさを感じさせる程である。そこでは、古典的モチーフは現代的なそれへと反転され、また白人の娼婦と黒人の召使いという対照的な姿が並ぶ。このような対照は『草上の昼食』においても、着衣の男性と裸体の女性、ブルジョワ階級と娼婦たちというかたちであった。かくして、同じような構図や主題を用いながらも、あるものはそれとは真逆のものへと反転させられる。そして、異質なものと対立するものが同列に並べられ、同一平面に収められる。それらは見かけ上の冷やかさとは裏腹に、なにやら不穏な落ち着きのなさを秘めており、見るものを息苦しくさせる。マネのすぐれた絵画のもたらす魅惑の裏には、そうした不安の影がちらついている。それは近代という変化、政治的・経済的・社会的・文化的領域における根本からの文脈の変化がもたらすもののだといえるかもしれない。しかしさしあたりのところ、性急に結論に向かうことは慎もう。ここまではいわばマネに関する入門書的・教科書的知識をおさらいしたまでであり、今後はマネの『鉄道』に立ち返って本題に入る。

## 2. 新たなる空間と時間

1873年の作品『鉄道』は、それに10年先立つ『草上の昼食』や『オランピア』とは、大きく異なっているかのように見える。ここにはもはや、裸体の女性は描かれていない。一見したところでは、物議をかもすキャンダラスな世界から、上品で落ち着いた世界へと移行したかのような印象がある。この間、時代状況も激しく変化している。1870年からその翌年にかけて、フランスはプロシアと戦って敗れ、ナポレオン3世は退位し、第二帝政は第三共和政へと移行する。同時に、パリ・コミューンとよばれる労働者による自治組織が成立するが、共和政府の手によって残虐に弾圧される。その結果、多くの労働者たちが処刑され、また流刑の身となる。マネ自身、この出来事には強い衝撃を受け、それ

を題材にした素描も残している。

このように1870年代初頭は、フランスにとって暗い時代である。かたちのうえで共和国ができたが、実質は伴っていない。それを成立せしめるきっかけとなったのは、第一共和政や第二共和政をもたらしたフランス革命や二月革命という華々しい出来事ではなく、普仏戦争での敗北という屈辱的な事実である。第三共和政はいわば、「共和主義者なき共和政」として始まり、その実質が固まり始めるには、1875年の憲法（基本法）の成立、1877年の下院における共和派の勝利、そして1880年代以降の初等教育を皮切りとした教育改革を待たねばならない。『鉄道』はこうした暗い時代、動乱と混乱のなか、先行きの見えない時代の作品である。

ところが、こうした時代状況の変化にもかかわらず、また主題や印象の変化にもかかわらず、実はマネの1863年の作品と73年の作品とはつながっており、同じものを描き出している。そもそもモデルが同一である。これらの絵画でモデルを務めるのは、マネのお気に入りであり、また実際に愛人でもあったヴィクトリーヌ・ムーランドだ。1873年の絵画では、彼女はもはや裸体ではなく、腕を全部隠すまでの着衣で描かれている。それは隣にいる、腕や首をあらわにした夏服姿の少女と較べれば、やや過剰なまでの着衣に見える。しかも御丁寧に、オランピアの足先にいた黒猫に替わって、ティツィアーノのヴィーナスのかたわらにいた仔犬—貞淑の象徴である仔犬—が描かれている。このように、一見したところ、モデルのムーランドは『鉄道』のなかの女性としては、草上の女性やオランピアとはかなり異なるかたちで描かれている。しかしそれでも、そこには同じものがある。裸体が着衣かはさして問題ではなく、ましてやネコかイヌかが問題ではない。問題となるのは、すでに確認したような、異質なものと対立するものが横並びになって同一平面に収められる構図であり、それが1873年の作品では、より巧みに描き出されているのである。

まずこの絵画のなかには、相反する方向に向けられた視線がある。画面左の女性はこちら側に視線を向けているが、右の少女はこちら側に背を向け、鉄格子の向こうに見入っている。そして鉄格子によって、こちら側と向こう側とが画然と隔てられている。二人の人物がいるこちら側は、おそらく少女がわきに置いたものと思われるブドウを含め、細部まで眼にしうるが、鉄格子の向こう

側はぼんやりとした蒸気に包まれている。タイトルが示す鉄道という主題は、向こう側にあつて鉄格子で隔てられ、しかもよく見えない。他方で、鉄格子のこちら側も詳細に描かれているとはいえ、女性がかろうじて腰掛けられる程度のごく狭い空間である。したがって、絵は奥行きも引きもなく、奇妙なまでに平面的である。そのせいか、この絵画は妙に息苦しい圧迫感を与える。実際、筆者が「ワシントン・ナショナル・ギャラリー展」でこの絵を眼にしたときにも、絵の前で長いこと佇む人はいなかった—この絵がポスターやチケットにも使われ、この展覧会の目玉となる作品であったにもかかわらず、にである。この絵は何か得体の知れぬ、奇妙な不安を与えるのだ。

おそらくその不安は、マネがここで描き出した新たな空間と時間に由来する。先にも触れたように、マネの絵画には、異質なものと対立するものが同じ平面上で横並びになっているという構図がある。それは対立するもの同士が正面切って相対し、互いが互いを凌駕しようとして火花を散らすというのではない。カラヴァッジョのような劇的な明暗の対比があるのでもない。歴史の前進運動を産みだすようなヘーゲルの弁証法があるのでもない。異質なものと対立するものは、互いに向き合うことなく、たんに同じ場所で横並びになっている。それらは『鉄道』における二つの視線のように、すれ違っている。あるいは、鉄格子のこちら側と向こう側のように、隙間で接しながらも隔てられている。それはあたかも、近代という新たな時間を表象しているかのようだ。古いものはゆっくりと消え去りつつ、他方で新しいものは徐々に姿を現し始めている。両者は逆の方向に向かいながらも、瞬間的には同じ場所で並存している<sup>3</sup>。

マネの描き出すこうした特異な時間は、おそらく彼が二つの時代を生きたことに由来する。彼は美術史のなかで、印象派の先駆けとして位置づけられることが多い。実際、「ワシントン・ナショナル・ギャラリー展」においても、マネの絵画はモネやスーラ、メアリー・カサットの作品と並んで、アメリカの首

---

<sup>3</sup> このような感覚は当時、郊外という空間においても見いだされた。郊外とは、都市的なものが徐々に消滅し、農村的なものにとって替わる場所—例えば、街灯の間隔が徐々に広がっていき、やがては街灯そのものが見当たらなくなる場所、石畳が徐々に土の道へと替わっていく場所—である。それはいわば、古いものと新しいものとが次第に入れ替わっていく近代という時代を象徴する場所である。



都にある美術館が所有する印象派絵画のコレクションの一環として展示されていた。しかしながら、ティツィアーノを模写し、ベラスケスを範とする彼の作風は、きわめて古典的でもある。マネはむしろ基本的には、過ぎ去り行く古い世界に身を置いている。勢い込んで新しい世界に身を投じるのではない。古い世界にとどまりつつも、そこから鋭敏な視線を、新たに生じつつあるものに向けているのだ。したがって彼が描くのは、新しく到来したものの自体ではなく、新しさの予感のようなものだ。いまだ明確なたちをとってはいないが、徐々に姿を現しつつあるものの影を描こうとするのだ。それはまさしく、『鉄道』と題された絵画において、当時の最先端のテクノロジーである黒々とした蒸気機関車や広大な駅舎ではなく、鉄格子の向こうの白い蒸気を描くということである。したがって彼の描くのは、これみよがしの新奇さではない。そうした新奇的なものは、やがては色あせ、時代と共に古びていくだけである。マネの描くのは、新しいものというよりもむしろ、新しさそのものである。したがってそれは、いつまでも古びることなく、つねに新たなものの到来を仄めかし続けるだろう<sup>4</sup>。

このようにマネは、絵画が表象する時間にきわめて意識的な画家だといえる。おそらくそれは、絵画と写真との対比で産みだされたものだろう。写真という19世紀の新たなメディアは、フランスにおいて1829年にニエプスとダゲールが結んだ共同研究の契約に端を発する<sup>5</sup>。ニエプスの死後、1830年代にダゲールは、銀メッキを施した銅板を感光させる、いわゆるダゲレオタイプを完成する。その後もこのメディアは、技術的な発展を重ね、進歩を遂げていく。当初は一枚の金属板に映像をとどめるだけであったが、やがてはネガとポジによって複製が可能になる。感光材も、金属板から湿板・乾板へと換わり、やがてフィルムへと辿り着く。露出時間も短縮され、瞬間を捉えることができるようになる。世紀の終わり頃には、写真印刷も可能になり、活字と共に出版物として大量に出回るようになる。このように写真は、19世紀を通じてつねに時代の先端をゆ

---

<sup>4</sup> T. J. CLARK, *The Painting of Modern Life: Paris in the Art of Manet*, Revised Edition, Princeton, Princeton University Press, 1984=1999.

<sup>5</sup> オデット・ジョワイユ（持田明子訳）『写真の発明者ニエプスとその時代』パピルス、1990=1998.

くメディアであった。

こうした新メディアにたいして、先に述べたようなマネの感性が反応したのは、ごく自然なことであつたろう。彼は写真を意識しつつ、絵画には写真では不可能な独自の表象を持ち込もうとしたはずだ。おそらくマネは、次のように考えたのではないか—瞬間を捉えることのできる写真にたいして、制作に時間のかかる絵画は、それだけにより長い時間を描き出すべきである。つまり絵画は、物語性を含む時間を表象すべきである。とはいえ、近代の絵画は、イエスの生涯のいくつかのエピソードを同一の画面に描き出すような、中世の絵画であつてはならない。表面的にはあくまで、一瞬を捉えているようにみえながらも、そこには幅のある時間が織り込まれ、何らかの物語が喚起されなければならない—このような目論見をマネは抱いていたのではないだろうか。

そうだとすれば、この『鉄道』という絵に含まれる時間とは何か、そこから喚起される物語とは何か。たえずかたちを変える蒸気を捉えたこの絵画は、写真と同様、まさに一瞬を捉えているかのようにみえる。しかしそれでも仔細に眺めれば、何らかの時間を含んだ物語が浮かび上がってくる。描かれている二人の人物は、いったいどういう関係だろうか。二人は、母と娘にしては年が近すぎるし、姉と妹にしては年が離れすぎているようにみえる。おそらく左の女性は、右の少女の家庭教師か何かではないか。裕福なブルジョワ家庭の、住み込みの家庭教師かもしれない。左の女性は、しばらく読書に没頭していたようだ。本は開かれたままで、右手の人差し指が巻末あたりの頁ページにしっかりと差し挟まれている。何の本か分からぬが、暇つぶしに当てもなくめくっていたのではなく、かなり熱心に精読していた様子が窺われる。抱いている仔犬が眠りこけていることから、しばらくはこの姿勢のまま、静かに読書にふけっていたのだろう。しかし今は本から眼を離して、ほんやりと前方に視線を向けている。

他方で右の少女の方はどうか。少女の方も、ずいぶんと熱心に何かを見つめている。少女のところからは、白い蒸気の向こうに、黒い機関車の姿も垣間見えるのだろうか。少し前には手にして食べていたブドウも、今はかたわらに置かれ、そのことも忘れてしまっているかのようだ。二人とも心を奪われ、あるいは眼を奪われて、何かに魅惑されている様子である。先ほどまでは同じところにいたが、今はまったく別の方向を見て、それぞれ心ここにあらぬといった

風情である—このようにこの絵は、ある一瞬を捉えながらも、そのしばらく前からの出来事を含む幅のある時間を描き出している。

それにしても、この物語にどうして『鉄道』というタイトルが付されているのだろう。鉄道は二人の人物の背景にすぎず、主題とはいえないようにみえるのに。ところが、実はこの二人の人物が行っていること—読書と注視—は、鉄道に深く関わる行為なのである。そのことに入る前に、まずはやはり絵画を通して、この時代における鉄道に関して瞥見しておくことにしよう。

### 3. 鉄道のもたらした変容

フランスで鉄道が開通するのは1832年のことである。世界で初めて鉄道が開通するのはイギリスにおいてであるが、それから10年も遅れることなく、フランスでもセガン兄弟によって作られた機関車が、リヨンとサン＝テチエンヌ間を走行する。その後鉄道網は、資本主義や国民国家の進展と共に、19世紀を通じてフランス全土に拡大していく<sup>vi)</sup>。ところで、この1832年というフランス初の鉄道開通の年は、奇しくもマネが生誕した年でもある。彼は1883年まで、50歳をわずかに越えるばかりの、そう長くはない人生を送るが、まさにその人生の歩みと共に、フランスの鉄道は発達を遂げるのだ。また先に触れた写真も、ダゲレオタイプの発明が1830年代のことであり、その後も数々の技術的改良を重ねながら、写真は19世紀を通じて発達していく。このように鉄道と写真という新しいテクノロジーは、マネの人生とぴたりと重なり合っている。

#### vi) フランスにおける鉄道網の発達<sup>6)</sup>

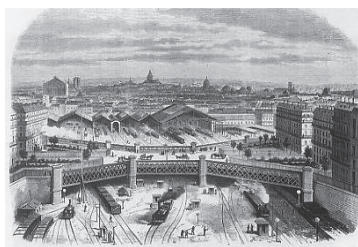


<sup>6)</sup> デヴィッド・ハーヴェイ (大城直樹・遠城昭雄訳) 『パリ—モダニティの首都』青土社、2003=2006.

いうまでもなく、鉄道は19世紀を代表する乗り物である。20世紀になると飛行機と自動車が登場し、やや影が薄くなるが、19世紀には進化し続ける先端的なテクノロジーとして、鉄道は圧倒的な存在感をもっていた。それはたんに実用上のものというだけでなく、時代を代表するものとして、さまざまな象徴的意味を担っていった。マネのみならず、他の多くの画家が主題として取り上げており、またゾラの『獣人』のように、小説の主題ともなる。19世紀の終わりに映画が発明される時、リュミエール兄弟が最初にフィルムに収めた対象のひとつも、やはり鉄道である（『ラ・シオタ駅への列車の到着』）。20世紀になってからではあるが、デューク・エリントンはアメリカで、鉄道をモチーフにしたジャズの曲を作っている。これらの作品を通じて鉄道が担った象徴的意味とは、産業社会の進歩、農村から都市への解放（アメリカの黒人であれば、南部から北部への解放）、非人間的な力の増殖、それがもたらす盲目の狂気など、さまざまである。いずれにせよ、芸術家たちは鉄道を通じて、時代の纏うある特徴的な姿を見いだすのだ。

マネが描いたサン＝ラザール駅は、フランス北西部方面に向かう鉄道の発着点で、現在も同じ場所に存在する。駅周辺の風景は、今でこそありふれたものとなっているが、19世紀においては新たに現出した空間として、当時の人びとの眼には新奇なものとして映ったに違いない **vii**)。サン＝ラザール駅は画家たちの興味も引き、マネのすぐ後には、クロード・モネもこれを画題とした連作を残している **viii**)。

**vii)**



**viii)**



マネの『鉄道』と較べると、モネの『サン＝ラザール駅』はきわめて分かりやすい。まず、駅舎という広大な空間がある。これは当時、デパートや万国博覧会のパビリオンと並んで、それまでには存在しなかった人工の巨大空間であ

り、さまざまな人びとが行き交う場所である<sup>7</sup>。そうした空間の上方は、白い蒸気で一杯に満たされている。流動的な蒸気とは対照的に、下方には黒々として重々しい機関車が鎮座する。その得体の知れぬ力を秘めた巨大な物体を、卑小な存在たる人間が見上げている—このように、モネはマネと対照的に、諸要素を効果的に配置しつつ明示的に描き出す。先にも述べたように、モネの『鉄道』は新しいものを直接描くことなく、むしろ新しいものの到来を予感させるにとどまる。それにたいしてモネは、まさに眼に映るがごとく、新しいものの姿をはっきりと画面に描き出す。新たに出現した物体や空間が当時もたらしたインパクトを、モネの絵は現在の眼にもまざまざと感じさせてくれる。

鉄道のもたらした衝撃や、その結果生じた変容を、いち早く画布の上に定着させたのは、やはりターナーであろう。彼の1844年の作品『雨、蒸気、速度—グレートウェスタン鉄道』は、世界でもっとも早く鉄道が開通し、鉄道網が発達するイギリスにおいて、まだ完全にあらわにはなっていなかった衝撃と変容を、的確に見抜いている ix)。ここには、先ほどのモネの絵画にあったような、威風堂々とした機関車の姿はない。全体として画面を占めるのは、雨や蒸気といった流動的なイメージであり、機関車は煙突からかろうじてそれと認められる程度だ。しかしそれは、「速度」を孕んでいる。駆ける馬を凌駕し、これまで人間が経験しなかったような速さで、それは突き進む。

ix)



<sup>7</sup> ロザリンド・H・ウィリアムズ（吉田典子・田村真理訳）『夢の消費革命—パリ万博と大衆消費の興隆』工作舎、1982=1996.

ターナーが描こうとするのは、こうした流動性や速度がもたらす混沌や混乱、それによって引き起こされる目眩である。見るものが見られるもののなかに巻き込まれ、溶け合って混じり合うような感覚である。そうした状況では、主体と客体とがしがるべき距離を置いて截然と分かたれているような状態は、もはや成り立たない。そこで光は、対象を正しく認識し把握するための透明な手段ではなくなり、あたかもそれ自体が物質として、水や空気とともに流動し渦巻いているかのようだ。鉄道は、生活の利便や経済の発達、物資や情報の速やかな伝達をもたらし、社会の進歩の原動力になっただけではない。それは同時に、混沌や混沌、目眩の感覚を引き起こすことで、時空間をめぐる認識に多大な変容をもたらしたのである。

実際、鉄道の誕生によって、日常生活における人びとの時間と空間のとらえ方は大きく変わる。それ以前は、空間の移動は、生物としての人や馬などの運動によってのみ行われていた。そこでは時間と空間とは、生理学的な感覚を媒介として結びついていた。例えば、隣村までの距離は、「歩いて1時間」という時間と結びついていた。距離は容易に時間へ変換された—というよりも、そもそも距離と時間とは当初から別々のものではなく、肉体を通じて一体であった。鉄道はこの結びつきを断ち切り、一体性を解体する。それは生物の運動とは無関係の、したがって疲労を知らない、等質で高速の運動をもたらす。これまで一日歩いてもたどり着けなかったところに、鉄道は人びとを一時間足らずで運んでくれる。これまでなら徒歩で一月かかったところに、鉄道は一晩で到着せしめる。徒歩で一月かかるところというのは、これまでなら一生のうちに一回行くか行かないかというところであり、人びとが日常暮らす世界のさいはてだった。それを鉄道は容易に打ち破って、境界を押し広げてしまうのだから、時間と空間の感覚を根底から変えると同時に、人生観そのものを変えるといっただろう。実際、蒸気機関車、および蒸気船によって、これまでの世界は縮減して、新たな世界の果ては拡大する。大陸や大洋も小さくなって、これまで互いに異世界であった場所が結びつく。鉄道の出現によって、当時ヨーロッパでは、「地中海が湖に、英仏海峡が河口になった」という表現がされたが、それはこうした世界が収縮する感覚を現している。

#### 4. 車内読書という経験

このように根本的な変化をもたらした鉄道であるが、初めてそれに乗車した人びとは、車内でどのような体験をしたのだろうか。おそらく不慣れのために緊張して、互いに話をしたり、車窓の風景に眼をやる余裕すらなかっただろう。初期の鉄道の安全性にはかなり問題があり、大事故も相次いだというから、なおさらである。それはドーミエの『初めての鉄道旅行』が示しているとおりである<sup>x</sup>。乗客たちは正面を向いて眼を瞪り、身じろぎもせず体をこわばらせているか、あるいは固く目を閉じて祈るように指を組み、不安の時をやり過ごそうとしている<sup>8</sup>。しかし、それも一時のことである。馬車に乗っているのとは異なり、列車での移動は、列車が等速で運動して揺れが生じないかぎりには、何らの運動感覚も生じない。線路の切れ目が刻む単調なりズムを耳にするだけだ。それはむしろ、緊張よりも退屈をもたらす。

このことは、20世紀になって一般化した飛行機での移動を思い浮かべれば、すぐに理解できるだろう。日常の世界をはるかに越えた高度と速度で移動しているにもかかわらず、その経験はむしろ退屈きわまりない。かつてその行程をゆくのを許されたのは、歴史に名を残すような探検隊だけであった。あるいは歴史に名を残すことのなかった無数の人々が、道半ばで行き倒れたのかもしれない。しかし現在において、その行程を移動中に人びとは、機内で飲んだり食べたり、本を読んだり映画を観たり、さもなければ寝ているだけである。人々の経験のなかで飛行機は、乗り物というよりもむしろ宿泊施設に近い。飛行機で移動中の時間と空間は、もはや体を介してなんら関連するところがない。東京からパリまで行くのに11時間かかるとして、仮にその距離を徒歩で行くとすればどのくらいの時間がかかるのか、まったく体感できないだろう。その距離はたんに、マイルージに積算される数字として知られるだけである。そこでの距離はむしろ、機内食の回数や映画の上映回数によって測られるのかもしれない—東京からパリまでは、アペリティフとランチとディナーをとって、合間に映画を3本観る距離である、というように。このように、より短時間に、より

---

<sup>8</sup> 図版の出典を含め、ドーミエに関しては、Ségolène LE MEN, *Daumier et la caricature*, Paris, Citadelles & Mazenod, 2008を参照。

大きな距離を移動するのは、なんら刺激的ではなく、むしろ退屈なことである。速度はむしろ、決死の探検隊の胸躍る経験を、それとはまったく無縁の、ごく怠惰で弛緩したものへと転化してしまうのだ。

x)



xi)



xii)



こうした大いなる逆説は、実は鉄道という経験において、すでに始まっている。慧眼のドーミエもすぐにそのことを見てとり、緊張のあまり体をこわばらせていた乗客たちが、やがてしどけなく眠りこける姿を描いている **xi**)。眠るのでなければ、目的地に到着するまでの退屈さを紛らわせるべく、乗客たちは車内でどう過ごしていたのか。その間に女性を誘惑しようと勤しむ男性もいたようであるが、一般的に広まった習慣といえば、やはり読書であろう。実際、鉄道網の発達とともに、主要な駅の構内には、次々と書店や貸本屋が登場する **xii**)。また、車内で気軽に読めるものを集めた『鉄道文庫』のような叢書も刊行される。19世紀における出版文化の隆盛を支えた一因は、こうした車内読書の普及であり、まさに鉄道の発達と軌を一にして、アシェット社のような出版社の売り上げも伸びていくのだ<sup>9</sup>。

このように、まだ映画もラジオもテレビもない当時、暇つぶしのための娯楽として、書物は格好のメディアである。この場合の書物は、神や賢人の言葉を記したものであったり、知識や教養、道徳を身につけるためのものである必要はまったくない。その第一の目的は、暇つぶしであり、気晴らしである。つま

<sup>9</sup> ヴォルフガング・シヴェルプシュ (加藤二郎訳) 『鉄道旅行の歴史—19世紀における空間と時間の工業化』法政大学出版局、1977=1982; Elisabeth PARINET, «Les bibliothèques de gare, un nouveau réseau pour le livre», *Romantisme*, n° 80, 1993, pp.95-106.



り読書に求められるのは、退屈な現実のなかで読者の心を魅了し、今ここではないどこかに連れ出してくれることである。よく知られているように、フロベールの小説『ボヴァリー夫人』(1856)はこうした読書のあり方を的確に示している。この小説のなかで主人公のエマは、本を読むことによってこそ、田舎の退屈な結婚生活から抜け出し、空想の世界に遊ぶことができる。この場合、読書は道徳的な教化の手段とはほど遠く、エマのその後の人生が辿った経過からも分かるように、むしろ墮落のきっかけとなる。読書は平板で単調な現実にとって、華美で瀟洒な世界の幻想を与え、文字通り人びとを魅惑し、人生を惑わせる。

また『ボヴァリー夫人』のように知られていないが、ウィアー・ミッチェルの『脂肪と血液』(1877)も、読書をひとつの悪癖として捉えている。このアメリカの精神科医は、ヒステリー治療のために休息療法を提唱し、十分な栄養と睡眠を取ることを推奨する。他方で彼は、本を読むことや文字を書くことといった知的・精神的活動を、病を昂進させるものとして禁じるのだ。後にミッチェルの患者の一人であったシャーロット・パーキンス・ギルマンは、短編小説『黄色い壁紙』を書くことで、こうした休息療法への反発を示している。今日において、フェミニズム文学の視点から、ギルマンを再評価し、ミッチェルの女性にたいする偏見を告発する動きもある。確かに、女性のみを知的な活動から遠ざけようとするのは、明らかに当時の男性中心主義的なものの見方によるものである。しかしギルマンは、禁じられた読書や執筆を取り戻すことで、それらの活動を悪徳から美德へと転化しようとしたわけではない。『黄色い壁紙』は実際、室内に閉じ込められた女性が、次第に精神の変調をきたす狂気の物語である。そこでも依然として、読書や執筆は悪徳のままである。おそらくミッチェルの男性中心主義は、悪徳としての読書を、「守られるべき弱性」としての女性だけに禁じ、男性のみにそのもたらす悦楽を許したのだろう<sup>10</sup>。それはちょうど、マネ以前の裸体画が、古典的な題材といったコードのもとに、男性のみだらな空想を保証していたのと同じことである。

---

<sup>10</sup> Julie Bates DOCK, *Charlotte Perkins Gilman's «The Yellow Wall-Paper» And the History of Its Publication and Reception: A Critical Edition and Documentary Casebook*, University Park, Penn State University Press, 2009.

ともあれ、書物は悪徳とされるほどに、きわめて魅惑的なメディアであった。それは後に、映画やラジオ、テレビやビデオ、テレビゲーム、インターネットなど、次々に登場するメディアが、やはりそれぞれの時代において悪徳と受け止められたのと同様である。そうしたメディアの不道德さは、本質的には、その内容というよりも、むしろその形式に由来するものである。つまり、あれこれのメディアのコンテンツが、何かいかがわしいものを表象しているのではない。そうしたコンテンツがあったとしても、それが不道德さの本質ではない。本質はむしろ、メディアのかたちそのものにある。つまり、新たなメディアがこれまでには存在しなかったかたちで人々の心を捉え、奪い、その結果として、人々を今ここの現実から強引に引き剥がしてしまうことが、不道德に映るのである。

こうした悪徳としての読書は、今日からは想像しにくい。また鉄道の乗車と密接に結びついた読書という経験も、今日では何ら新奇なものでもないし、かといってすっかり定着した自明のものでもない。現在において車中で読書するのは、一部の人が行う周縁的なことがらで、取り立てて特筆すべきことではなくなっている。しかし19世紀にはそうではない。鉄道という新たな経験が、読書という従来から存在する行為に、これまでにはない色調を与え、その魅惑的な悪徳としての力を解き放つのである。実際、車内での読書とは、二重に現実からの遊離をもたらすものであった。移動中の列車が、乗り物というよりも、いわば宿泊施設のようであり、外界から隔絶された空間であったことはすでに触れた。そこが男女間での誘惑の場所になったのも、そうした空間の性質によるものだったのだろう。読書はさらに、そこから別の世界へと連れ出してくれる。車内で読書に没頭していて、ふと本から目を離すと、列車はまったく見知らぬ風景のただ中を疾走している。知らぬ間に、どうやらずいぶんと遠くまで来たようだが、今どこにいるのかは、皆目見当がつかない。マネの『鉄道』の女性は、家庭教師として面倒をみないといけないうらみの少女の存在も忘れたかのごとく、読書に没頭していた。そして、まだその指は、本の世界にとどまりながらも、目はそこからしばし離れ、今は茫然と前方に視線を投げかけている。彼女が今いるのは車内ではなく、駅の構内ですらない。しかしどこにいるのかは、さして問題ではない。問題は、今どこにしようとも、そこがどこかは分か

らないということなのだから。高速での移動を可能にした鉄道は、生理的な感覚を凌駕し、これまでの時空間の認識のあり方を変えた。そもそも、近代という時代そのものが、あらゆる事態が矢継ぎ早に変化する時代であり、従来の時空間の認識を大きく変える。いわば近代そのものが、鉄道という経験と同型であり、近代のなかで人々は緊張を強いられ、強い刺激を受けると同時に、瞬く間に退屈し、別の気晴らしを求める。絶えず移動を繰り返しながら、また車中での読書のように、現実から二重に遊離しながら、つねに場所を変えていく。そこでは必然的に「場違い」を経験せざるをえない。

## 5. 隔絶された視覚

今度は、『鉄道』の絵のなかの少女に目を向けよう。周知のように、少女はこちらに背を向けており、傍らの家庭教師らしき女性をよそに、また食べかけのブドウのことも忘れて、一心不乱に何かを見つめている。本からふと目を上げ、茫漠とした眼差しの家庭教師とも、私たちの視線が交わることはないだろうが、この少女とは、はなから目が合う可能性は皆無だ。この絵の醸し出す落ち着きのなさは、このように視線が拒絶されることによるのかもしれない。それにしても、画面中央に陣取りながら、観者にたいしてあからさまに背を向けているのは、まだ分別のつかぬ女の子だとはいえ、失礼千万な話ではないか。彼女の表情を窺うことはできず、どのような眼差しで見つめているのかも分からない。彼女の目は描かれてはおらず、絵のなかでは文字通り「目を奪われている」。いったい何を見つめているのか。おそらく彼女の視線の先には、駅構内に停車中の機関車があるのだろうが、その存在は想像の域を出ない。こちらから見えるのは白煙のみである。

思えば昨今の日本でも、同じようなことがある。例えば電車の中で、携帯型ゲーム機に熱中している子供も、周りの状況を一向に介さず、ひたすら画面に没頭している。画面のなかに何があるのか、周りの者たちからは見えない。最近のゲーム機は通信機能も搭載し、遠く離れたプレイヤーと対戦することも可能らしい。すぐ周囲にいる者たちにたいして背を向けつつ、子供は別の世界に目を向けている。ここでは、見るという経験は、自分が現に置かれている環境を観察するというのではない。そうではなくして、見ることによって、今い

るところからは離脱し、そこはまったくかけ離れた世界へと通じる経験がある。実はこうした視覚の経験は、近年のポータブルなゲーム機などの電子機器によって、初めて可能になったことではない。実はこうした経験は、すでに19世紀に始まっている。

もともと「見る」という経験は、「知る」という経験と密接に結びついていた。つまり何かを見ることが、それを知ることだとみなされていたのである。逆にいえば、何かをよく知るためには、それをよく見ないといけない。この場合、知の獲得とは何よりも観察によってなされる。17世紀の科学革命が、天体望遠鏡や顕微鏡といった観測器具に支えられていたことはよく知られている。日常レベルにおいても、知るためには見なければならぬということ、英語の I see やフランス語の Je vois といった表現からも明らかだ。日本語でもそうだが、「見える」ということが同時に「分かる」ということなのである。このように、元来視覚は、聴覚や触覚、味覚や嗅覚といった感覚と較べて、より真実に近く、確かな知を獲得するための感覚であるとみなされてきた。

ところが19世紀のヨーロッパでは、こうした視覚の優位に疑いがもたらされる。すなわち、視覚が外界を正確に反映するものではなく、人間の身体に依存した不確かな感覚だということが分かってくるのだ。例えば当時、網膜残像の現象が知られるようになる。外界からの光刺激が止んでも、ごく短い時間ではあるが、網膜上には像が残る。つまり人間は、すでに目の前にはないものも見続けることになり、存在せぬものを眼にすることになる。さらにもっと顕著な現象としては、色順応がある。つまり、赤い光を発するものを見続けた後、例えば白い紙に目を移せば、そこに緑色を、つまり赤の補色を見出すこととなる。このように、明らかにはそこにはないものを、人間は目の当たりに行うことができる。この場合、視覚は受動的なものではなく、人間の身体がつくり出す能動的なものであり、必ずしも外界を冷静かつ客観的に捉えるものではなくなる。いわば、人間は自分の見たいものを、人工的に作り出して可視化する可能性が開かれる<sup>11</sup>。

---

<sup>11</sup> 19世紀の視覚に関する以下の記述に関しては、Marcel GAUCHET, *L'inconscient cérébral*, Paris, Gallimard, 1992 ; エドワード・S・リード (村田純一他訳) 『ブワール魂から心へ—心理学の誕生』青土社、1997=2000 ; ジョナサン・クレリー (遠藤知巳訳) 『観察者

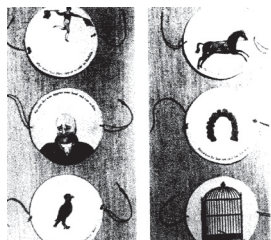
数多の視覚メディアに慣れきった現代人にとってみれば、もはやそうした事態はごく自明のことだ。すでに言及した写真に続いて、グラビア印刷、映画、テレビ、ビデオ、コンピュータ・グラフィックスなど、19世紀から現在にかけて、次々と新たな視覚メディアが登場し、人々の生活に深く浸透していった。しかしここで今一度、19世紀に立ち返ってみよう。そこで視覚という経験が如実に変容していくことで、いったい何がもたらされたのかを見定めてみよう。その時代において、フェヒナーやミュラー、ヴントといった科学者たちは、網膜残像や色順応の現象に着目しつつ、視覚の生理学的研究を行った。彼らはそうした研究を通じて、感覚と刺激の関係を関数として定式化しようと試みた。一般的に彼らの試みは、生理的なものを数学的に把握しようとするものであり、実証的心理学の成立という文脈で理解されている。しかし同時に、彼らはある種のロマン主義的傾向をもっていた点も心に留めておかねばならない。例えばフェヒナーは、残像現象の研究に熱中するあまり、裸眼で太陽を繰り返し見つめたため、遂には失明するに至った。つまり、見るという行為は、文字通り身体を賭して行われたのだ。主体は客体から離れたところで、客体を冷静に観察しているのではなく、主体はまさに客体の発する熱によって灼かれ、関係に身体ごと巻き込まれる。もはや主体が距離をおいて客体を捉えることは不可能であり、両者は直接接触して溶け合ってしまう——それはまさにターナーの絵が描き出した状態だ。この場合、見ることは知ることに至らず、視覚は客観的な知を保証してくれない。見ることは最終的には、その否定へと至る。そこでは、主客の関係という客観性を保証してくれる枠組は崩壊するが、他方で冷静な観察を越えた直接的な合一によって、何かしれぬ認識が可能になるかもしれぬ——太陽を文字通り特別視するフェヒナーには、そうしたロマン主義的な願望もあった。

他方において、こうした残像現象を応用して、独特の視覚体験を可能にするものが登場する。それは当初は、ごくたわいもないおもちゃの類であったが、

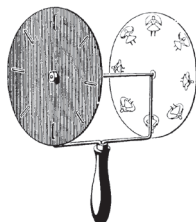
---

の系譜—視覚空間の変容とモダニティ』十月社、1990=1997；ジョナサン・クレリー（岡田温司監訳）『視覚の宙吊り—注意、スペクタクル、近代文化』平凡社、1999=2005；アーサー・サイエンス（林大訳）『光と視覚の科学—神話・哲学・芸術と現代科学の融合』白揚社、1993。

xiii)



xiv)



xv)

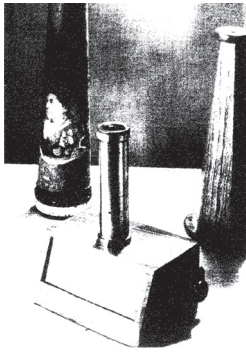


時代を経るにつれて、より高度なものへと発展していく。例えば、マネが生まれたのと同時期に、「驚異の回転板」を意味する「ソーマトロップ」と呼ばれるものがあった **xiii**)。一枚の円盤の裏と表には、それぞれ別の絵柄がある。ところが円盤に付いている紐によって、それを早く回転させれば、残像現象によって、別々の絵柄は一つのものに見える——禿頭の男性はかつらを身につけ、籠の外にいた鳥は、籠のなかへと入ってしまう。「新たな視覚メディア」とよぶのがためられるほど素朴なものだが、しかしそれでも、静止の状態では存在しなかったものを見せしめるという点で、当時において確かに「驚異」であったろう。続いて、1830年代には、「フェナキスティスコープ」が登場する **xiv**)。これは、後のアニメーションの原型となるものであり、円盤の端には一連の少しずつ異なる絵柄が描かれている。それが回転時には、スリットを通して見ると、まるで動いているかのように見えるというわけだ。興味深いのは、「フェナキスティ」という接頭辞は、ギリシャ語で「欺く」の意味であるという点である。つまり、この器具を通じて得られる視覚が、動きを伴ったものであるにせよ、よりリアルだとは感じられず、むしろ人びとの眼を欺く非現実的なものだとみなされていたということだ。「ゾートロップ」(生命の輪)も、回転の方向が異なるだけで、フェナキスティスコープと同時代に同じ原理を用いてつくられたものである **xv**)。

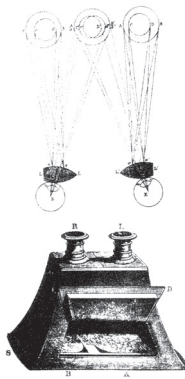
さらには、鏡の多重反射によって華麗で幻想的な模様の変化を見せる、いわゆる万華鏡(カレイドスコープ)が人気を博するのと同じ頃である **xvi**)。19世紀中頃には、ステレオスコープも登場し、大流行をよぶ **xvii**)。これは両眼視差の現象を利用したものだ。左右それぞれの眼で、両眼視差の分だけ異なる絵や写真を見つめることで、それが立体的に見えるのである **xviii**)。立体的に見え

るということは、対象をよりリアルに認識できるということだろうか。そうかもしれない。しかしこのように、一人で箱のなかをのぞき込んだりしている様子は、周囲の現実からは遠ざかって、ありもしない架空の世界に魅入られているような感がある **xix**)。ステレオスコープが大流行した頃の写真も残っているが、これなどをみると、少女たちは文字通り「目を奪われている」**xx**)。それぞれが、今いるところとは別の世界で繰り広げられる光景を見せられ、それに魅せられているようだ。

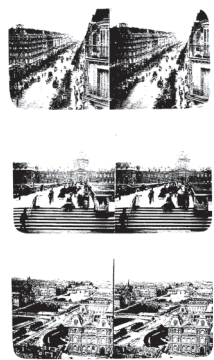
**xvi)**



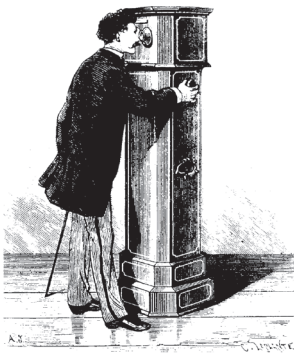
**xvii)**



**xviii)**



**xix)**



**xx)**



19世紀の末になると、よく知られているように映画が登場する。1895年にリュミエール兄弟は、彼らの発明した「シネマトグラフ」によって、撮影した映像

をグラン・カフェのスクリーンに投影する。それに少し先立って、アメリカのエディソンは、「キネトグラフ」なるものを発明していた。これは **xix**) のステレオスコープ同様に、箱のなかを覗き込むもので、映像は一度に一人しか見ることができなかった。結果として、キネトグラフはすぐにすたれ、普及するのは同時に大多数のものが見ることができるリュミエールのシネマトグラフである。しかし20世紀になってからのテレビの普及は、映像の体験を映画館から各家庭へと、公共の空間から私的な空間へと移す。各家庭においてはやがて、テレビは各室におかれるようになり、映像の体験はさらに個別化された場所へと移される。その時映像は、文字通り個人ごとのものとなって、万華鏡や箱のなかを覗き込むのと何ら変わらなくなる。

先に触れたような、携帯ゲーム機や携帯電話機、スマートフォン等の昨今隆盛を極めるメディアによって、こうした個別化された視覚の経験は、行き着くところまでいった感がある。そうしたメディアを通じて、個々人は今いるところから離れ、別の世界を覗く。それはちょうど、読書が現実からの遊離、異世界への誘いをもたらしたのと同じである。そうした意味では、19世紀以来の見るという経験も、やはり場違いをもたらすものだといえるだろう。

マネの絵のなかの少女も、読書する隣の女性と同様、此处ではないどこか場違いなところに行ってしまうようである。ところが、彼女の前には鉄格子があり、少女はそれしっかりと握りしめている。視線だけはその隙間から向こうへと達するが、体はそこを通り抜けることができない。フェヒナーが至ったような、身体ごと巻き込まれるような主客合一の境地はここにはない。鉄格子によって、見るものと見られるものは厳然と分かたれている。個別化された視覚経験も、いくら映像を自分だけのものにしたかのような錯覚を与えても、見るものがその映像のなかに入ることを許さない。箱のなかを覗き込んだり、画面を見つめているのは自分だけで、対象とは接近し、邪魔するものはいないように思っても、やはり対象には到達できないのだ。見られるものは一方的に見られるだけで、見るものを見るものはいない。両者は交わることなく、永遠にすれ違うだけである。

思えば、このような隔てられた視覚とは、列車のなかでの経験でもある。すなわち、車窓から見える風景は、乗客に一種独特の視覚体験を提供する。高速



で移動する列車は、短時間に多くのものの前を通り過ぎるが、人間の視覚器官はそれには追いつかず、近くのものとはまったく認識できない。見えるのは、ある程度遠くの森や林、田畑や草原、山々や湖沼、海である。かくして、移動する列車から見られる風景においては、前景は消滅し、後景のみが残る。車窓から見られる風景とは、後景としてのみ成立する風景なのである。やがてそれは、パノラマというかたちで認識されるようになる。つまり、あるときは頂上に雪を抱く山々だったり、あるとき湾曲しながら続く海岸線だったり、また別のときは川の向こうの古城であったり、そうした風景が断続的に現れるものとして認識される。それは車中で過ごす時間内に、途切れ途切れに現れる。車窓から実際に見られる風景自体としては連続しているのだが、パノラマは山だったり川だったり海だったり、まるで紙芝居のように、異質な光景の不連続な連なりである。あるいはガイドブックや観光案内書、旅行雑誌のグラビアのように。実在のものを目の当たりにしながらも、どこか人工物めいたものにみえる。このように、車窓から見る風景とは、徒歩で見る風景とは根本的に異なる。それはたんに窓ガラスによって物理的に隔てられているというだけでなく、まったく異なる知覚の仕方によってもたらされるのだ。それは時には、人びとの眼を魅了し、楽しませてくれるだろう。時によっては、眠りこけているあいだに、さっきまでとはまったく異なる風景が現れ、人びとに不安を抱かせるのかもしれない。あるいは、人びとは間もなく車窓からの風景に飽きて、持参した本を広げるのか、さもなければ再び眠りに落ちるのかもしれない。

## 6. 終わりに

最後に、今一度1873年のマネの絵を見直してみよう **i)**。機関車こそ描かれていないが、この絵のタイトルは『鉄道』であった。実際、絵のなかの二人は、車内にはいないものの、鉄道に乗車しているときの経験をなぞっているかのようである。つまり大人は読書にふけており、子供は車窓から外をじっと見つめている（あるいは現代であれば、携帯ゲーム機に熱中している）かのようだ。そもそも、本に心奪われ、風景に目を奪われている者たちにとって、車内にいるのがいいが、経験としてはそれほど大差ない。一部のマニアを除き、列車のなかでは、人びとは車体を体験することはないのである。寝台車のような空

間であれば、それは乗り物としてよりも宿泊施設として経験されるだろう。とはいえ、列車のなかは外の現実とは異質の空間であり、また長い距離の移動をごく短時間でもたらず。身体に基づいた時空間の結びつきを断ち切って、これまでなら思いもよらぬかたちで人びとを運び去るのだ。このように、読書という経験、新たな視覚の経験、そして鉄道という経験は、それぞれが独立したものでありつつ、互いに結びつきながら、結果として同じものをもたらす。すなわち、今=こことの自然な結びつきを断ち切り、従来の時空間を変容させ、人びとを新たな世界へと誘う。人びとはそうした作用に魅惑を感じると同時に、不安を覚える。

それはすなわち、「場違い」という経験である。新奇な場所に身や心が運ばれ、めくるめく光景に魅了されると同時に、自分が今どこにいるのか分からなくなって、自己の拠り所を失う。思えば19世紀とは、こうした場違いをたえず経験せざるをえない時代であった。つまりこの時代は、大量移民が始まる時代である。ヨーロッパの内部では、その周縁から中心へと人びとは引き寄せられ、あるいはヨーロッパの外においても、大西洋を渡って新大陸へと移動する。この世紀の後半になると、日本からも人びとは太平洋を越えて、南北アメリカ大陸へと渡る。あるいは、一国内においても、農村部から都市部への人口移動が起こる。フランスでは19世紀前半の産業革命によって、生産構造は転換し、農民は田舎の土地を離れて、大都市で工場労働者となる。かくして、この世紀を通じて多くの人びとが住み慣れた場所を離れ、言語も文化も異なる場違いなところに身を置くようになる。

またこの時代には、階級的にも人びとは移動する。フランス革命以降、従来の身分制は崩れ、貴族や僧侶は特権を失い、ブルジョワ階級が台頭する。ブルジョワたちは経済力によって、政治的な権力も手にするが、「成金」たる彼らは、文化的には貴族の模倣をせざるをえない。彼らもまた「場違い」を経験することを余儀なくされ、それが見かけの傲慢さに、不安の影を落とす。あるいは、モノのレヴェルにおいても、さまざまな「場違い」が起こる。帝国主義のこの時期には、ヨーロッパの列強によって、アフリカや中東、アジア地域が次々と植民地化される。まずヨーロッパから世界の隅々にまで、人びとは場違いに足を踏み入れるわけだが、その後彼らはさまざまなモノを本国に持ち帰る。そ

の結果、パリの美術館や博物館、また万国博覧会のパビリオン等は、異国の文物で埋め尽くされる。古代エジプトのオベリスクも、パリの中心コンコルド広場で、まさに場違いに立ち尽くすことになるのだ。

このように、さまざまなかたちで「場違い」が起こると、なぜこんなものがここにあるのか、どうして彼や彼女はここにいるのか、といった問いがたえず出てくる。それは翻って、私とは誰か、どうして私はここにいるのか、という問いにもなるだろう。やがて、そうした問いかけが繰り返されるあまりに、もはや自明のこととして、まったく問われなくなる。パリのある地区が移民で溢れかえろうとも、美術館や博物館が世界中の品々を所狭しと並べようとも、それはごく当たり前の風景となる。

現代においては、こうした鈍感さが蔓延している。初めての乗車では緊張していた乗客も、やがては眠りこけてしまうように、人びとは新奇さに意外なまでに速やかに慣れてしまうものだ。次々と新たなものが登場する近代という時代は、刺激と同時に凡庸や愚鈍を産みだす。しかしながら、マネの感覚は鈍ることなく、新たなものの到来を鮮烈に捉え、表現する。彼ほど「場違い」のもたらず力学に鋭敏だった画家はいないだろう。天上から地上や草上に引き下ろされたヴィーナスのように、場所や文脈を変えることによってこそ、彼のキャンダルは生まれる。『鉄道』のなかの読書する女性も、ふと本から眼をあげて、自分がなぜここにいるのか、よく分からない様子だ。知らぬ間に、何やら場違いなところに足を踏み入れてしまった、そんな風を感じているのかもしれない。それは絵の前に立つものも同様であろう。少なくとも、フランスからアメリカへ、そして日本へと渡って来たこの絵を前にしたとき、筆者が感じたのは、場違いがもたらす感情、すなわち魅惑と不安の感情である。