

モビリティと空間／環境意識

Wordsworth から自動車・自転車の時代へ

吉川 朗子

はじめに

William Wordsworth の *The Prelude* (1805) の冒頭部 (1.1-18) には、束縛からの解放感が雲や風のイメージで表現されているが、今回注目したいのはモビリティ意識と空間が拡大する感覚である。目の前には世界が遮られることなく広がっていて、そこを自分は雲のように、どこへでも、どこまででも自由に動けるという感覚——これは精神の自由を表すための比喩でもあるが、Wordsworth は文字通り、移動の自由＝モビリティを楽しんだ詩人だった。本発表では Wordsworth のモビリティ意識を確認し、それを参照枠として、19 世紀から 20 世紀初頭にかけての交通手段の発達、モビリティ意識、風景や環境に対する意識にどう影響したのかを見ていく。

1. ワーズワスのモビリティ

1790 年、二十歳の Wordsworth が夏休みに友人と徒歩で大陸を旅した時の様子を描いた *The Prelude* 6 巻では、軍隊、雲、ハンター、鳥、追い風を受けて進む帆船、と次々に比喩を変えながら、目まぐるしく変わる風景のなかを移動するスピード感が表現されている (6.428-36) が、そうしたモビリティ感覚は、革命初期の頃の高揚感、若さ、希望、自由をも表現している。速さの比較対象となるのは風を動力として進む帆船であり、自分で歩いているのに、何か自分を越えた力に動かされているような感覚が伝わってくる。*Home at Grasmere* においても、雪や風の吹きすさぶ冬の日にヨークシャーの谷を抜けていく移動のスピード感が、帆船の比喩で表現されている (MS.B 218-36)。風は旅人たちだけでなく万物を動かしており、この sense of motion が詩人に、自然との一体感を与えているという点も重要だ。

乗り物の力を借りてモビリティを増すことに対して、Wordsworth は両義的な思いを抱いていた。“In a Carriage, upon the Banks of the Rhine” (1822) という詩では、たとえ楽な移動でも馬車で運ばれていくことには満足できず、歩くことが保証する自由——“pedestrian liberty” (11) の必要性が再確認されている。他方 “Steamboats, Viaducts, and Railways” (1835) という詩では、新しい交通手段に対して不安を感じつつも期待を示している。鉄道に関しても一定の期待を寄せていたが、湖水地方内部に鉄道が通ることには反対していた。鉄道建設によって湖水地方の自然美が損なわれるという環境的な懸念に加え、鉄道は移動の自由を奪い、風景美を楽しむ喜びを半減するという旅の美学が理由だった。鉄道は素早く広範囲を移動することを可能にするが、個々人が自由に動き、立ち止まり、見つめる自由を奪う。旅行者はただ運ばれるだけの受動的な存在となり、能動的に行動することができなくなる。鉄道は大衆にもモビリティを与える民主的な乗り物として期待されたが、Wordsworth は、風景を楽しむ旅行の場合には、鉄道はむしろ個人の主体的なモビリティを奪うものとして反対したのだ。

2. 鉄道移動の知覚と自動車移動の知覚

鉄道と違い、自動車旅行では移動の自由・能動性・主体性が保たれるということで、Wordsworth の旅の美学は黎明期の自動車旅行者たちにも共有された。鉄道と自動車とでは、風景の体験の仕方が異なるという指摘もなされた。即ち、鉄道においては出発地と到着地の 2 点のみが重要で、途中に広がる空間は無視され、たとえ車窓から風景を見ようとしても、それは織物を裏側から見るように風景を「間違った側」から見るようなものだと言われた。鉄道のスピードは、「距離の克服」「空間に対する勝利」と歓迎される一方で、その同じ性質が「空間の抹消」として否定的に捉えられたのだ。他方、出発地と到着地の間に広がる殺風景な切通のイメージは、Hardy の “After a Romantic Day” (1922) では逆手に取られ、恋する若者にとって心に浮かぶ夢の世界を投影するスクリーンとなる。鉄道は旅人を外の風景よりも内なる風景に向かわせた。

一方、自動車の旅においては移動の過程そのものが楽しみの対象となった。鉄道と異なり黎明期の無蓋自動車では旅人は風景から疎外されることはなく、土地の高低、道の曲線、風、光などを感じながら旅することができる。歩く詩人 Wordsworth と同様に sense of motion, 自然との一体感すら得られた。自動車では速すぎて風景の細部には目がいかない代わりに広大な範囲を移動できる。例えば、英国南部を東から西へと車で走る様子を捉えた Kipling の “They” (1904) という短編の冒頭では、途切れることなく変化・展開していく風景が流れるように描かれている。上述の *The Prelude* 6 巻における描写も思い出されるが、Wordsworth にとって若さ漲る躍動感、精神の高揚感を表すための比喩だったスピーディな動きが、自動車によって現実のものとなっている。

自動車はタイムマシーンだという Kipling、また “A day’s journey on a motor-car is not merely a piece of travel across the spaces of geography; it is often a voyage through the life and history of the land” という Filson Young にとって、自動車は歴史に豊かに彩られた英国を探索し、知の世界を広げる手段でもあった。¹ Young は南部から北部へ風景の変化を感じながら自動車で移動していくことで、その違いのなかに英国社会の分断を浮き彫りにしようとし、車からの観察を通して社会の階層について考察している。初期の自動車旅行者の紀行文には、自分が旅をする土地の文化や社会の特徴を捉えようとする姿勢が散見される。鉄道旅行者が外の風景から目を背け、自己の内面へと入り込んでいくとしたら、自動車旅行者は、自分がその中を物理的に移動していく外的風景をつぶさに観察し、その歴史的、社会的、文化的意味を探ろうとしたと言えるかもしれない。

3. 自転車と環境

20 世紀初頭において、自動車に乗って英国発見の旅をできるのは、一部の特権的な階級の人に限定されていた。その意味で、鉄道の大衆性と異なり、自動車旅行者にはどこか尊大な雰囲気があっただろう。これについて Edward Thomas は *The Icknield Way* (1913) において “the romantic and accepted arrogance” と呼んでいる。² Thomas 自身は基本的に、徒歩か自転車を移動手段に選んでいるが、大胆不敵で、ロマンチックな傲慢さを感じさせる自動車に対し、距離を取りつつも密かな憧れを抱いていたように見える。

それに対して自転車ジャーナリストの Fitzwater Wray はもっと否定的で、自動車に乗る人が周囲の生物、環境に対する配慮に欠け、傲慢であることを非難している。³ Wray が自動車批判を展開する 1920 年代後半には自動車の大衆化が進み、バスの登場もあって誰もが道路の旅を楽しめるようになっていた。鉄道と同じく、ガラスと鉄の塊の中に閉じ込められ、風景から遮断されたまま高速で運ばれることが普通となり、自動車旅行はもはや、主体性・自由・独立心・冒険・風景との一体感などロマン主義的な旅の精神を支えるものではなくなりつつあった。さらに、道路開発も進んで多くの道がアスファルトで覆われるようになり、かつては鉄道と比べて自然破壊の度合いは小さいとされていた自動車交通も、風景を損ねるものとして認識され始めていた。

こうしたなか自転車が見直されるようになる。かつて Ruskin が、鉄道による移動は旅ではなく荷物として運ばれるにすぎないと言ったように、Wray もまた、自動車での移動は荷物の運搬、輸送にすぎないと言い切り、自転車こそが、自由・独立・自然との一体感など、旅の醍醐味を与えてくれるのだと主張している (148)。彼は旅の倫理的な面をも強調し、自らの移動手段が周囲の環境、他の生き物に影響を与えることへの自覚を促す。そして、自動車が鳥や昆虫など多くの生命を犠牲にしていることを痛烈に批判している (120)。自動車よりも鳥の命の方を重要視するような Wray の書きぶりは、鉄道から古い大木を守ってほしいとし、風や滝に声を挙げよと呼びかける Wordsworth の主張を彷彿とさせる。また、新鮮な空気を求めて田舎へ来るのに、その空気を汚す自動車で来ることの矛盾を突く Wray の主張は、湖水地方の静かな自然美を楽しむためにその静けさを破壊する鉄道で来ることの矛盾と突いた Wordsworth と同じ理屈を示している。⁴ Wordsworth は旅する個人の主体性を守り、かつ風景も守るために歩くことを勧めたが、Wray は旅する個人のモビリティをパワーアップさせ、かつ周囲の生物に対する配慮も忘れない方法として自転車を推奨した。さらには、自動車よりも安価で労働者にも手の届く自転車は、全ての人々のモビリティを拡大して誰もが美しい風景を楽しめるようにし、Ruskin が求めたようなユートピアの実現にも大きく寄与するだろうと言っている (Wray 171)。

鉄道の与えるモビリティの民主化と自動車の与える個人の主体的なモビリティ、その両方を保証し、さらにこれら二つにはなかった視点——環境に対する配慮をも確保する乗り物として、Wray は自転車を推奨した。そして歩く詩人 Wordsworth が比喩として示した雲のようなスピード、移動によって空間が拡大していく感覚をも、自転車は与えてくれる。そうした自転車のモビリティを鮮やかに示す例として Louis MacNeice の ‘The Cyclist’ (1946) を紹介して結びとする。ペダルを漕がないでも進んでいける 5 分間、身体的負担から解放された自由の感覚は、自転車の動き自体が作り出した風のイメージで描かれる。斜面の先に広がる白亜の丘陵地を 5 分間我が物とする自転車乗りの高揚感には、*The Prelude* 冒頭の Wordsworth のそれと共通するものがある。また虫や小石、砂埃、自分の動きによって動き出す白い馬など、生き生きと動きのある世界と一体化する感覚は、*Home at Grasmere* における sense of motion とも共通する。徒歩移動を主体とした Wordsworth のモビリティの詩学は、自動車の時代を経て自転車に受け継がれていると言えるだろう。

¹ Filson Young, *The Complete Motorist* (McClure, Philips & Co., 1904), pp.286, 313.

² Edward Thomas, *The Icknield Way* (Wildwood House, 1980), p.101.

³ Fitzwater Wray, *The Kuklos Papers* (J. M. Dent, 1927), p.171.

⁴ William Wordsworth, “Kendal and Windermere Railway. Two Letters (1844)”, *The Prose Works of William Wordsworth*, edited by W. J. B. Owen and Jane Smyser, vol.1 (Clarendon Press, 1974), pp.339, 346.