

ベルエポックの自動車旅行

——オクタヴ・ミルポー『628—E8』に

坂本 浩也

おける速度と都市——

はじめに

街を知る、都市を認識するとは、どのような経験なのだろうか。おなじ都市をめぐる認識でも、旅行者と住民では当然ながらまったく異なる。住民のほうはその街を「よく知っている」というわけでもない。東京タワーでもスカイツリーでもかまわないが、いわゆる観光名所を訪れたことのない都民は無数にいる。エッフェル塔にのぼったことのないパリ市民も数えきれない。もちろん、ガイドブックに紹介されている名所に足を運んだだけでは、その街を知ったとは言いにくい。観光客は滞在時間の短さを嘆き、名所しか知らないことを恥じ、しばしば住民を羨む。

ただし、これまた当然ながら、ひとくくりに旅行者といっても、それぞれの認識には違いがあるだろう。見知らぬ都市を訪れるとき、ひとは慣れ親しんだ

土地との比較をおこないながら、他者の生活空間を横切り、その限られた一部——たいていは観光名所と呼ばれる場所——に来たことに何らかの意味を見出そうとする。それゆえ東京であればパリであれ、訪れる者の出自と来歴と願望に応じて、さまざまに異なる意味と解釈を与えられることになる。だから過去の文学作品であれ、現在インターネット上に記される無数の文章であれ、旅行者の手記から読みとれるのは、その街にかんする情報よりもむしろ、その街を訪れた旅行者自身の文化的な背景なのである。

旅行者自身の予備知識や先入観にくわえ、もうひとつ、旅行者の認識を左右する重要な、それでいて意識されづらい要素がある。それは旅行の形態、交通手段である。歴史を遡ってみればよくわかるだろう。徒歩、馬、馬車、鉄道、汽船、自転車、自動車、飛行機といった移動技術によって、旅行者のまなざしと身体感覚は多かれ少なかれ規定されてきた。もうすこし厳密にいうと——おなじ技術でもつねにおなじように利用されるわけではないし、利用方法によって効果は異なるので——、それぞれの移動手段の技術的な構造とその社会的な利用方法によって、旅行者と都市のかかわりが変化してきた。本稿ではこの点に注目し、二十世紀初頭、いわゆるベルエポックのフランスにおいて、自動車という新たな旅行手段がもたらした変化について考えてみたい。

具体的には、自動車旅行記というジャンルの初期の代表作『628—E8』をとりあげる。奇妙なタイトルは、作者オクターヴ・ミルボーの愛車のナンバーに由来する。未訳のため、すこし長めの引用を織りませながら、分析を進

(1) 引用は以下の批評校訂版に依拠し、頁数のみを記す。Octave Mirbeau, *La 628-E8, Œuvre romanesque*, vol. 3, édition cri-

めることにしよう⁽¹⁾。当時の書評の言葉を借りると、「刊行前から傑作の呼び声が高かった」この作品は、自動車旅行者じしんに関する「じつに新しく、ピトレスクで、ユーモラスな心理学、より正確に言えば生理学」であり、記述の対象は、さらに「運転手」という新たな人物類型と、路上で通行の邪魔をするあらゆる存在（動物、人間）に及ぶ⁽²⁾。したがって、あるていど予想できるとおり、作者のおもな関心は都市空間というよりは、むしろ都市と都市のあいだ、農村部の街道を踏破するスピード体験である。自動車が完全に日常にとけこんでいる現在は想像しにくいだが、時速三〇キロ（見栄を張っても五〇キロ）のスピード体験を書くことは、ある意味でスキャンダラスな行為だった。そこでまず、ミルボアの著作の歴史的なインパクトをよりよく理解するために、刊行時に見られた否定的な反応、名づけて「自動車文学論争」の顛末を解説する必要がある。ベルエポックの文学界における速度と自動車の位置づけを確認したうえで、ミルボアのアムステルダム訪問の場面を最後に読んでみよう。自動車という新たな旅行手段によって、都市をめぐる認識が変容しただけでなく、旅行記そのものが刷新されていることが見えてくるだろう⁽³⁾。

一九〇七年、自動車旅行と自動車文学のターニングポイント

文学・美術の分野において、自動車という新発明に注目した功績は、未来派の提唱者マリネッティに帰せられることが多い。一九〇九年二月二〇日付の『フィガロ』紙一面に掲載された「宣言」で、イタリアの詩人はこう言い放つ。

rique établie, présentée et annotée par Pierre Michel, Buchel/Chastel, Société Octave Mirbeau, Meta Editions, 2001, p. 285-611.

(2) Marcel Ballot, « La Vie littéraire : La 628-E8 par Octave Mirbeau », *Le Figaro*, 25 novembre 1907, p. 4.

(3) 本稿の特に前半部分の内容には、以下の拙論との重複があることをおこたわりしておく。「ブルーストと自動車旅行の美学『スピード時代の芸術』から『ネットワーク』としての小説へ」、「日本フランス語フランス文学会 関東支部論集」第十四号、二〇〇五年、一七九—一九二頁。* La genèse des "littératures automobiles" : histoire d'une polémique en 1907 et au-delà, *La Voix du regard. Revue littéraire sur les arts de l'image*, n° 19, 2006, p. 31-42.

「世界の華麗さが新しい美によってゆたかになったことをわれわれは宣言する。それは速度の美だ。爆発音をとどろかせる蛇のような太い管で飾られたボディをもつレーシング・カー……、咆哮をあげて、機銃掃射のうえを走りぬけるような自動車は『サモトラケのニケ』の像より美しい。」⁽⁴⁾しかし、自動車を芸術の素材としてとりあげたのは、マリネットのこの宣言が最初ではなかった。

フランスで「自動車 automobile」という新発明とそれを指す新語が流通するようになったのは、一八九〇年代後半のことである⁽⁵⁾。自動車に先立って自転車ブームがあり、一八九〇年に自転車愛好家の名士がフランス・ツーリング・クラブを設立していたが、その後まもなく一八九五年に創設されたフランス自動車クラブが、レースやモーターショー（新車見本市）を開催し、この新たな移動手段・スポーツの振興に尽力することになる。自動車は当初きわめて珍しく、一部の富裕階級の趣味にすぎなかったため、行政・法制・司法の面でも、保守的な新聞・農村社会・庶民階級においても、反感を買うことが少なくなかった。しかし、既存の交通網と折り合いをつけながら、道路や標識が整備され、あらたな「社会的技術的システム」が構築されはじめる。あらたな移動手段が社会に組み込まれていくのと並行して、旅行ガイドや地図の出版によって観光名所の認知度が高まり、愛好家団体の機関誌や専門紙が発行される。タイムリーカーであるミシュランの旅行ガイドと、スポーツ日刊紙『ロト＝ヴェロ』（自動車＝自転車の略称であり、まもなく『ロト』と改称）の創刊は、いずれも一九〇〇年の出来事である。

(4) Filippo Tommaso

Marinetti, « Le Futurisme »,

Le Figaro, 20 février 1909,

p. 1 ; *Id.*, « Fondation et

manifeste du futurisme »,

Giovanni Lista (éd.),

Futurisme. Manifestes -

Documents - Proclamations,

Lausanne, L'Âge d'Homme,

1973, p. 85-89. 塚原史

「言葉のアヴァンギャル

ド——ダダと未来派の

二〇世紀」講談社現代新

書、一九九四年、二〇〇

—二〇一頁の訳と解説を

参照。

(5) 自動車旅行の文化史に關

しては、おもに以下を参

照。Christophe Stuedy,

L'invention de la Voiture :

France, XVIII^e-XX^e siècle,

Gallimard, 1995 ;

Catherine Bertho Lavenir,

La Roue et le Stylo.

Comment nous sommes

devenus touristes, Odile

Jacob, 1999.

こうした媒体において、旅行記、エッセー、フィクション（長篇よりはむしろ短篇やコント）の形式で、自動車の魅力を語った作家・ジャーナリストを数名あげておこう。怪盗紳士アルセーヌ・ルパンの生みの親であるモーリス・ルブランは、早くも一九〇二年から『ロトゥヴェロ』に一連の「スポーツ・コント」を発表、一九〇四年には『赤い顎、八十馬力』という短篇集にまとめる。⁽⁶⁾象徴主義的な戯曲『ペレアスとメリザンド』や『青い鳥』、博物誌『蜜蜂の生活』などで知られるのちのノーベル賞作家モーリス・メーテルランクは、じつはスピードの礼賛者であり、「自動車にて」と「事故」というエッセーを著している⁽⁷⁾。そしてオクターヴ・ミルボーもまた、代表作『責苦の庭』や『小間使の日記』ゆえに、世紀末的な頹廢と結びつけられがちな作家だが、一九〇五年から翌年にかけて『ロト』紙と『イリュストラシオン』紙に、フランス、ベルギー、オランダ、ドイツを自動車で旅した印象を発表していた。一九〇七年十一月に刊行された『628-E8』は、そうした文章を軸に、さまざまな脱線をもりこんだ諷刺的・論争的な著作であり、マリネットイが自動車を未来派派のシンボルとして提示する一年以上も前に、自動車体験のスピードに着目し、人びとの「新しいもの嫌い」を批判し、文学界に波紋を広げていたのである。

その一九〇七年は、自動車開発の最初のサイクル、いわゆる「パイオニア」の時代が終わる区切りの年と見なされる。「転換点は一九〇七年である。技術者、製造業者、学界、顧客、ジャーナリストのあいだのたえまない交流を通じて、十五年をかけて自動車は移動と旅行の手段としての地位を確立した⁽⁸⁾。」そ

(6) Maurice Leblanc, *Grenouille-rouge 80 chevaux*, Ollendorff, 1904. 詳しい内容は、拙論「ルパン以前のルブラン——スピードの魅惑」、『大衆文化』第五号、二〇一一年、一〇—二〇頁を参照。

(7) Maurice Maeterlinck, « En automobile », *Le Double Jardin*, Fasquelle, 1904, p. 51-65 ; « L'Accident », *L'Intelligence des Fleurs*, Fasquelle, 1907, p. 237-253.

(8) Catherine Bertho Laventir, *op. cit.*, p. 176-177.

れはまた『628—E8』に代表される先駆的な「自動車文学」の総括の年であった。興味深いのは、『628—E8』刊行の翌週、マルセル・プルーストが『フィガロ』紙（十一月十九日付）に「自動車旅行の印象」と題する長い記事を發表していることである⁽⁹⁾。まもなく『失われた時を求めて』に着手するこの小説家は、病弱な社交人というイメージとは裏腹に、早くからドライブに親しんでいた。彼がミルボアの著作を読んだ形跡は残っていないが、直接的な影響関係があったかどうかは問題ではない。じつは、十一月十二日から十二月一日までパリのグランパレにおいて、記念すべき第十回モーターショーが盛大に開催されていたからだ。共和国大統領と複数の閣僚が開会式典に出席したことからわかるとおり、時代の最先端を進むフランス自動車産業を顕揚するための一大イベントであった。自動車は「フランスの国民的創造物に等しいもの」と見なされ、各メーカーの特徴などが詳細に報道された。会場の活気と華やかさは当時七歳だったミシェル・レリスの記憶に焼きついたらしく、のちに自伝『フルビ』のなかで「最初のモーターショー」として回想されることになる⁽¹⁰⁾。この機会に、自動車の（実的な有用性にとどまらない）象徴的な価値が、フランス社会において大規模に認められ、讃えられたと言えるだろう。産業・経済・政治の世界にとどまらず、ステータスシンボルを求める上流社交界の関心を集めたこのモーターショーにあわせ、報道・出版界が文学者に自動車を語る場を提供したことは、いわば必然だった⁽¹¹⁾。

(9) この新聞記事の一部は

『失われた時を求めて』第一篇「スワン家のほうへ」に組み込まれる。また全体が「自動車旅行の日々」と改題され、

一九一八年に「模作と雜録」に収録される。Marcel Proust, « Impressions de route en automobile », *Le Figaro*, 19 novembre 1907, p. 1 ; « Journées en automobile », *Contre Sainte-Beuve*, précédé de *Pastiches et Mélanges et suivi de Essais et Articles*, éd. Pierre Clarac et Yves Sandre, Gallimard, « Bibliothèque de la Pléiade », 1971, p. 63-69.

(10) Michel Leiris, *Fourbis* [1951], *La Règle du jeu*, éd. Denis Hollier et al., Gallimard, « Bibliothèque de la Pléiade », 2003, p. 384, n. 40.

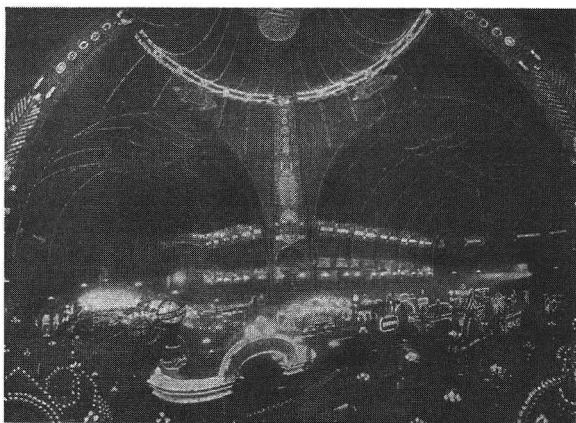
(11) ミルボアの愛車シャロンは、当時の新聞で「トラ

「自動車と芸術家たち」

ベルエポックの活字メディアは「著名人アンケート」を好んだが、まさに第十回モーターショーの期間中、十一月二四日付の『アナル・ポリティック・エ・リテレル』誌には、「自動車と芸術家たち」と題する記事が掲載されて



図版 1 第十回モーターショー開催中のグラン・パレ



図版 2 グラン・パレを飾るイルミネーション

ンスらしく、同時にパリらしい本物の自動車のもっともすぐれた完成形」と呼ばれ、貴族王族に愛好されていたらしい。
L'Auto, 14 et 15 novembre 1907 ; *Franz-Reichel* « La Decennale », *Le Figaro*, 12 novembre 1907.

いる⁽¹²⁾。十五名の芸術家が愛車と写真におさまり、十一名の回答が紹介されているが、ミルボアの回答と愛車の写真がもつとも目立つところに掲載されているのを見ると、『628—E8』の出版にあわせた企画と考えてよい。ミルボアの回答は同書の抜粋である。彼の立場表明について詳細に検討する前に、ほかの回答の傾向を分析し、整理しておこう。

自動車の経済的かつ象徴的な意義が強調された時期だけに、否定的な意見はわずかしかりあげられていない。異国情緒と憂愁の色濃い自伝的小説『アジヤデ』や『お菊さん』で知られる大物作家ピエール・ロチにとって、ドライバーとは、ガソリンの悪臭を放つ殺人者である。「善良な農民、温厚な田舎の労働者たち」を轢き殺す「飽食した」有閑階級は、「かつての山賊」にも劣るという。また、画家ロートレックのモデルとして今なお知られる女優・歌手イヴェット・ギルベールは、「死神の車」が通り過ぎるのを見るだけで「戦慄」、「恐怖」、「不安」を感じるといふ。ロチは、メロドラマの定番の図式を用い、「残忍な犯罪者（裕福なパリっ子）と無実の犠牲者（貧しい農民）を対置しているわけだが、イヴェット・ギルベールのほうは、「自動車の使用者全員が共犯者か犠牲者になる」とまで言い切る。要するに、自動車とは「野蛮で、粗暴で、ほとんど戦闘的」なのである。

こんなふうには、自動車への反発は、不安にもとづく道徳的な断罪のかたちをとる。もつとも、ドライバーは悪人・アウトローであり、自動車とは悪臭を放ち人命を奪うおぞましい乗り物であるという反社会的・不道徳的なイメージを

(12) « L'Auto » et les artistes », *Annales politiques et littéraires*, n° 1274, 24 novembre 1907, p. 491-493. 図版1〜4は「」のG記事より転載。

抱いているのは、一部の芸術家だけではない。こうした保守的な主張は、当時まだ少数派だった自動車と住民のあいだの軋轢がうんだ集合表象（集団が共有したイメージ・一般通念）によって支えられているからだ。ただし、実際の交通事故の被害と、被害の表象（人びとの認識）とのあいだに一定のずれがあることは確認しておく必要があるだろう。事故の原因の目新しさ、警察の能力不足——第一次世界大戦後まで、自動車による事件（事故、犯罪）に対応できる手段を備えていなかった——、そしてとりわけレース中の事故死を頻繁にとりあげた新聞雑誌の効果によって、不安は増幅したのである。⁽¹³⁾

他方、おなじ一九〇七年のアンケートのなかで、自動車の擁護者たちは、この新発明を「社会的進歩のための原動力」であると主張した。「もつとも熱狂的な自動車の信奉者」を自称する多作な小説家ミシェル・コルデーは、こんな信仰告白をおこなう。「自動車の発展、自動車のもたらす再生作用、諸民族の相互浸透・全般的な活動・豊かさへの好影響、一言でいうと、進歩の立役者としての自動車の役割というものを、私は誰よりも信じている。⁽¹⁴⁾」ほかにも、ドライブが「精神衛生」にもたらす効果を強調する回答が複数あげられる。自動車とは「神経衰弱に打ち勝つための、疲れ果てた神経を立て直すための最適なスポーツ」、「自分の脳をひととき留守にするための手段」だというのである（ドゥヴァルという医師と作家ミシェル・プロヴァンの回答）。そして、自動車愛好家が一致して礼賛するのは、鉄道の旅程と時刻表の不自由さ（選択の余地のなさ）からの解放である。まとめると、自動車は現代人を解放し再生すると

(13) Sturdy, *op. cit.*, p. 323-325.

(14) 自動車を題材にしたコルデーの小話は二冊の著書にまとめられる。Michel Corday, *Monsieur, Madame et l'auto*, Fasquelle, 1907; *Plaisirs d'auto*, Fasquelle, 1909.

というのが楽観派の意見である。

自動車排斥派と擁護派のあいだの立場として、アンリ・キストメケルの意見も注目値する⁽⁵⁾。ベルギー出身の劇作家・小説家だった彼は「古きよき時代の運転手」として、進歩の幻想にたいする懐疑を表明する。アンケートの回答によると、彼の自動車観は一面的ではなく、「笑いから憂鬱、歓喜から激怒、抒情性から通俗性」へと揺れ動く。数ヶ月後に発表した小話では、「自動車のエンジンは、万人の連帯へと向かうか」という問いをかけたうえで、他人の車が故障したときに自動車愛好家がどれだけ利己的に振る舞うかを揶揄してみせる。また、「自動車階級闘争にもたらす好意的な解決策」の一例として、パンクの修理を待つあいだに、裕福な旅行者（弁護士と妻と友人の公爵夫人）がブリッジの相手に運転手をまきこむエピソードを紹介し、ユートピア的な予言と現実との落差を提示する小話も発表している⁽⁶⁾。たしかに軽妙な笑話というジャンル特有の語り口ではあるが、キストメケルは、技術革新に熱中しながらも、自動車を現代社会の特効薬と見なす短絡的な態度に警戒を示す、いわば第三の立場を示しているといえる。

まとめよう。自動車が社会に及ぼす効果をめぐる認識は、作家によって異なり、皮肉で曖昧な立場もとりうるが、傾向としては、事故の暴力性（破壊と死）を強調するか、個人的な高速移動の有用性（進歩と解放と精神衛生）を強調するかに分かれる。いずれの立場も、一般的な価値観にもとづいて持論を展開している点は共通している。つまり、破壊や死は好ましくないから、自動車

(15)

キストメケルは、コルデーとおなじ出版社から三冊の自動車コント集を発表してゐる。Henry Kistmaeckers, *Will, Trimm et C^{ie}, Le roman comique de l'automobilisme*, Fasquelle, 1907 ; *Monsieur Dupont Chauffeur. Le nouveau roman comique de l'automobilisme*, Fasquelle, 1908 ; *Lord Will aviateur et autres histoires pour en finir avec le roman comique de l'automobilisme*, Fasquelle, 1911.

(16)

Kistmaeckers, « Solidarité » [9 mai 1908], « Le quatrième » [2 mai 1908], *Lord Will Aviateur*, *op. cit.*, p. 164-167, p. 160-163.

は好ましくない。進歩や解放や精神衛生は好ましいから、自動車は好ましい。こういった単純素朴な論理構成である。これらと比較すると、ミルボーの主張もレトリックもきわめて過激である。というのも、自動車という「技術」と「芸術」一般をめぐる価値観を逆転させるものだからだ。ミルボーの文章がどのように価値転換をおこなっているのかをよりよく把握するために、以下では『628—E8』を単独で分析するよりもむしろ、批判意見の紹介をおりませながら分析していこう。

ミルボー対グールモン

世紀転換期を代表する文芸誌『メルキュール・ド・フランス』の一九〇七年十二月十六日号では、博識な批評家レミ・ド・グールモンが、連載コラム「好事家の対話」において「スポーツ」と題し、「自動車文学」の流行をとりあげている⁽¹⁷⁾。この連載は「ドラリュ氏」（いわば町田さん）と「デメゾン氏」（家田さん）との対話形式による時評記事だが、対話はあくまでグールモン自身の見解をより鮮明に「大胆なもの」として提示するための仕掛けである⁽¹⁸⁾。この回、デメゾン氏が自動車旅行と「自動車文学」を辛辣に罵倒するのにたいし、ドラリュ氏はあらゆる流行に無関心だといひ、ほぼ聞き役・引き立て役に徹している。じっさい同時代作家ポール・レオトーの日記によると、デメゾン氏の意見はグールモン自身の意見だった⁽¹⁹⁾。

レジャールとしての自動車旅行の意義と「自動車文学」の正当性を否定するこ

(17) Remy de Gourmont, « Dialogues des Amateurs. I. Sports », *Mercure de France*, 16 décembre 1907, p. 679-681.

(18) アンドレ・ジッタはさうしてグールモンを批判して云々。André Gide, « L'Amateur de M. de Remy de Gourmont » [*La Nouvelle Revue française*, avril 1910], *Essais critiques*, éd. Pierre Masson, Gallimard. « Bibliothèque de la Pléiade », 1999, p. 228-235.

(19) Paul Léautaud, *Journal littéraire*, t. 1, novembre 1893-juin 1928, Mercure de France, 1986, p. 441 (mercredi 20 novembre 1907) et p. 450 (mercredi 27 novembre 1907).

と、これがグールモンの「好事家の対話」の狙いであり、はっきり名指されてはいないものの、その標的はほかでもない『628—E8』だと考えられる。

冒頭でデメゾン氏はこんなふうに話題を提示する。「ほらこれが最近の自動車文学の山だ。これらはわが国でもっとも高名な車体製造業者が売り出した最新の小説だ。」ここには『628—E8』の冒頭、ミルボーが愛車の製造者シャロンへの長い献辞を序文がわりに掲載していることへの揶揄が読みとれる（作品そのものが「小説」と呼べるかどうかは微妙だが、ミルボーが小説家として認知されていることに異論の余地はない）。これから見るように、その序文でミルボーは自動車を芸術と同列以上に扱い、しかも作品全体のタイトルを『628—E8』とすること、いわば文学作品を自動車と同一視している。自動車を文学作品のモデル（規範）として提示しているとすら言える。グールモンは、小説家を「車体製造業者」呼ばわりすることで、芸術を技術の上位におく従来の価値基準を再肯定し、ミルボーの価値転覆的な言語行為（序文と表題）を無効化しようとしているのである。

それではここで、『アナール・ポリティック・エ・リテレル』誌のアンケートへのミルボーの回答として掲載された『628—E8』の抜粋全体を読んでみよう。

自動車は今や私の人生の一部である。私の人生そのもの、私の芸術生活・精神生活であり、私の家にまさるとも劣らない。自動車は富にあふれ、

その富はたえず新しくなる。あちらこちら、気まぐれな面白いもの見たさと探究心に導かれるがまま、ただ通りすがりに嬉々として手をのばせば、どこでもたやすく富が手に入る。そんなとき私は、事物や人間が強烈に活動し生きているのを、驚くほどくつきりと感じる。というのも、速度は輪郭を消し去るどころか、かえって引き立たせるからだ。

自動車は私の書斎よりも大切で、便利で、教えに満ちている。書斎では閉じられた書物が棚で眠る。私の所蔵する絵画は今や、四方の壁に死を貼付けるものだ。描かれた大空、木々、水、人影は微動だにしない……。私の自動車には、それらすべてがあり、それら以上のものがある。すべてが活発に動き、蠢き、通り過ぎ、姿を変え、目を眩ませ、際限なく、無限なのだから……。蔵書や絵画工芸品コレクションの散逸を想っても私は動揺しない。けれどもいつか、この魔法の獣を手放す日が来ると想うと耐えられない。この驚異の一角獣は、私の脳をより自由に、目をより鋭くし、自然の美と生命の多様性と人類の抗争を突っ切って、なめらかに私を運んでくれるのだから。(p.287-288)

自動車と芸術作品(書物、絵画、工芸品)のあいだで、徹底した価値の転倒がおこなわれているのがわかるだろう。生(プラス)と死(マイナス)の二項対立を動と不動の二項対立と重ねることで、自動車の優位を証明するレトリックである。「閉じられ」て「眠る」書籍と「微動だにしない」絵画が「死」の

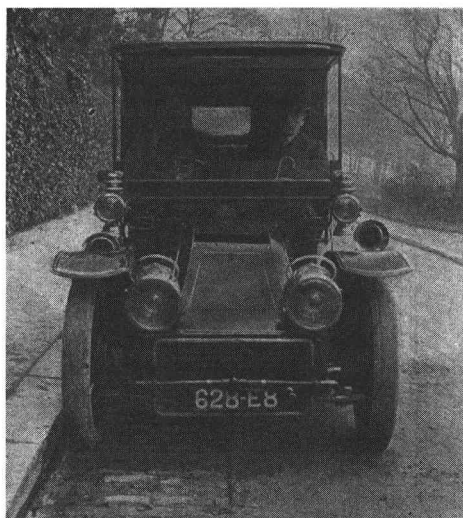
側におかれるのにたいし、万物を運動の相のもとに見せる自動車は「生」そのものとなる。

『628—E8』の続く一節では、機械一般が芸術作品よりも優位におかれる。「機械というもののほうが、書物や彫像や絵画よりもずっと、想像力の生み出した作品であるように私には思える。」(p. 290) 凡庸な芸術作品を鑑賞するときよりも、巧みに構想され組み立てられた有機体のような機械を眺めるとき、すなわち「愛車のエンジンというあの見事な有機体が、鋼の肺と心臓、ゴムと銅の血管網、電気神経分布によって生きているのを眺め、その音に耳を傾ける」ときのほうが、いっそう「人間のもつ想像力と創造力」に感動させられるというのである。ところが現実には、愚にもつかない保守的な著作や彫刻や絵画のほうは、どれだけ褒めちぎっても許されるのに、技術的な新発明を描写することは、たとえ「自動車のように、社会生活の条件をすでに激変させ、今後いっそう激変させるものであれ」、新聞雑誌が許さない、とミルボーは嘆く。いささか誇張されているとはいえ、ここで断罪されている言論界、とりわけ文学界の「技術嫌悪」は根深い。文学と技術・産業は相容れないものであるという信念、この信念をミルボーは挑発的に覆そうとする。それにたいして、グールモンは諷刺的な対話篇のなかで、「自動車文学」という表現を三度もおおげさに繰り返し、とうてい成立しない撞着語法であるかのように揶揄するのである。

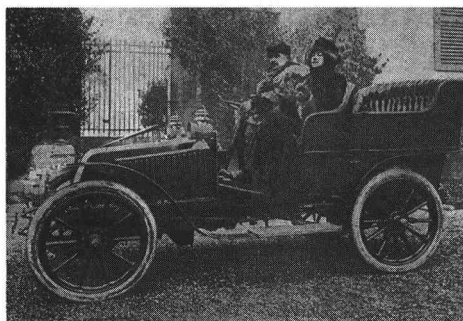
「自動車文学 [littératures automobiles] という用語——あくまでグールモンが

軽蔑的に用いた表現であつて、ミルボー自身の語彙ではない——とならび、「好事家の対話」のなかで皮肉に反復されている語がある。それは「強烈な intense」という形容詞である。スピード愛好家たちは熱狂的に「強烈な生活」とやらを求めているらしい、とデメゾン氏は嘲弄する。じつさい『628—E8』の序文にもこの語は用いられている（「一日は何ヶ月も何ヶ月も生きてきたよな感覚」、「事物や人間が強烈に活動し生きているのを、驚くほどくつきりと感じる」）。グールモンの罵倒する「強烈な生活」へのこだわりとは、第一にスピードと距離の数値化への執着（早く遠くへ行きさえすればよいという考え方）を指す。「マニアックな有閑階級の哀れな野心はただ、彼らのいうように『スピードを出すこと』だけだ。」それにたいし、「速度は手段であつて目的ではない」とデメゾン氏（グールモンの代弁者）はいう。対立の構図は明快だろう。技術を道具と見なすか、技術そのものを目的とするか。グールモンにとつて、後者は「力の浪費」であり、「審美的な誤り」でもある。要するに彼の反自動車論は、「節度」を規範とする古典的な価値観にもとづいている。強烈なもの、無償のもの、過剰なもの、すべての「度外れなもの」は、この観点から否定されるのである。

自動車の倒錯性にたいする批判にくわえ、「好事家の対話」には技術嫌悪の紋切型も用いられている。「旅をして何も見ず。そんな状態に自動車は旅行者を追いやるのだ。」これは鉄道の登場から繰り返された紋切型、「スピードが風景鑑賞をさまたげる」という単純かつ頻繁な「新しいもの嫌い」である。もち



図版3 愛車に乗るミルポー



図版4 愛車ルノーに乗るメーテルランクと愛人ジョルジェット・ルブラン(モーリス・ルブランの妹)

ろん、自動車旅行記に風景描写が欠けているはずがない。⁽²⁰⁾ スピードの礼賛者にしてみれば、「強烈な体験」は美的感性を殺すどころか、前代未聞の過敏さと特異な感覚を生み出すものである。しかし節度を上位におく反スピード派にとつては、そうした過敏さは、たんなる無感覚よりも好ましくないものだった。グールモンは、スピードとはせいぜい「動物的な快楽」であり、「かろうじてゲームと呼べるかどうか」であり、けつきよく「狂気にほかならない」と辛辣に嘲る。

(20) 同時代に発表されたトリスタン・ベルナルの笑話には、自動車旅行に誘われたくせに風景を眺めようとせず、ずっと本を読んでいる人物が登場する。何を読んでいるのかと言えば、自動車旅行記を読んでいるのである。Tristan Bernard, « Les Joies de la lecture », *Les Contes, essais, récits de voyages*, Ollendorff, 1909, p. 126-133.

自動車の病理

いいかえれば、自動車のもたらす並外れたスピード体験は、古典的な規範からすれば「異常」であり「病的」なのだ。このことを恥じるどころか標榜し、自動車愛好家の病理を克明に分析したのは、ほかでもないミルボー自身である。決定的に重要な一節を引用しよう。

はつきり言っておかねばならない——この点がじつに興味深いのだが——自動車愛好とはしたがってひとつの病、精神の病なのだ。しかもこの病には、とても綺麗な名前がついている。ヴィテス（速度）である。「中略」ただし土地から土地へと道路で車を走らせる機械的な速度ではなく、いわば神経病的な速度、あらゆる行動と気晴らしを通じて人間を駆り立てる速度である…… もはや人間は一カ所にじつとしていられなくなる、小刻みにふるえ、神経はまるでスプリングのように収縮し、どこかに着くとすぐよそに行きたくうずうずする、よそに行きたくてたまらない、よそよりもさらに遠くへと…… そんな人間の脳は終わりのないレース場であり、思考、映像、感覚が唸りをあげて駆け回る、その時速は百キロ。百キロ、これが彼の活動の基準である。竜巻のように通過し、竜巻のように思考し、竜巻のように生活する。生命がいたるところから殺到する。狂ったような運動、騎馬隊の突撃のような動きに命を吹き込まれ、押し合い、映画ふう

に消え去る、ちようど道路際に並ぶ木々、生垣、塀、人影のように……
 すべてが、彼のまわりで、そして彼のなかで、飛び跳ね、踊り、早足で駆
 ける。すべてが動いている、彼自身の運動とは反対の動きをしている。こ
 の感覚はときに苦痛をとまなう、けれども強烈で、幻想的で陶醉させる、
 眩暈のように、熱病のように。(p. 298-299)

問題は、路上で計測される物理的な移動スピードではなく、「神経病的な速度」、つまり高速移動の内面化である。自動車は愛好家の行動様式を変えるだけでなく、「活動の基準」を変えることで、時間意識・空間意識を根底的に変容させるとミルボーは示唆する。一見すると、量的な変化に思えるが（より速く、より遠くへ）、引用の後半に明らかとなり、主体の理性と意志の制御を超えた「思考、映像、感覚」の質的な変容こそが、速度の病理なのである。

ミルボーが描写している「運動」とは、自動車旅行者の知覚世界にはかならない。本来は静止しているはずの風景の構成要素——「木々、生垣、塀、人影」——が、自動車とは「反対の動き」をする、つまり自動車に向かって「殺到する」。この錯覚を表現するために、作家は擬人化を多用する（「命を吹き込」む）。ことわっておくが、ドライブのもたらす錯覚を描写するために、旅行者ではなく外界の風景（とくに木や家）を運動の主体に見立て、それを擬人化するという方法は、ミルボーだけのものではない。同時代のメーテルランクやルブラン、プルーストの描写文にも見られ、まれには十九世紀の自転車、鉄

道、馬車からの風景描写にすら登場する⁽²¹⁾。この手法を「反転のレトリック」と呼んで論じた研究者サラ・ダニウスは、自動車が一種の視覚装置となることを強調した⁽²²⁾。じつさいミルボーが「映画(ふう)に cinématographiquement」という新奇な副詞を用いているのは興味深い(ちなみにリュミエール兄弟が駅に入る汽車の映像で観客を驚愕させたのは、フランス自動車クラブの設立と同年である)。自動車旅行者は、映画の観客のように、眼前に展開する視覚的な「運動」にたいし、受動的にさらされ、無防備に幻惑される。しかしより正確にいうと、ミルボーの場合、「運動」は全般化し、眼前にとどまらず、主体の周囲を旋回し、内部にまで侵入する。その結果、人間の脳は理性と知性の場ではなく、万物の運動に幻惑される自己喪失の「レース場」、そして映画館となるのである。

『628—E8』のなかでは、ほかにも車窓から見た風景がもたらす運動の錯覚が描写されている。風景の擬人化をつうじて、すべてが一種の幻覚となる。

今や、耕作地の帯が曲がっていくのが見える…… 平原は動き、ざわめいて見える、競り上がり巨大な荒波となったように見える、まるで海のようにだ。それどころか…… 平原は幻覚の恐怖に狂ったように見える…… 早足で飛び跳ね、とつぜん深淵に崩れ落ち、それからまた這いあがり、空へと身をのばす…… それから回って回る、旋回するダンスに緑の長いスカーフと黄金色のヴェールを何本も巻き込んで…… 木々は、手が届いたか

(21) この手法の十九世紀における使用例として、馬車(ネルヴァル)と鉄道(コーチエ、ヴェルレーヌ)については、Claude Pichois, *Viesse et Vision du Monde*, Neuchâtel, Éditions de la Baconnière, 1973 を、自転車(ルブラン、ソラ)については、

拙論「自転車をめぐるフィクション 十九世紀末フランスにおける速度の詩学と性差のイデオロギー」、『DESK研究紀要ヨーロッパ研究』第三号、二〇〇四年、八一—九八頁を参照。

(22) Sara Danus, *The Senses of Modernism. Technology, Perception, and Aesthetics*, Ithaca & London, Cornell University Press, 2002, p. 127.

と思うと四方八方に逃げ惑う、まるでパニックに襲われた兵隊たちのよう…… (p.421)

ここでは「平原」が踊る女性として表現されている。区切られた「耕作地の帯」を「スカート」や「ヴェール」に見立て、地形の変化がダンスとして知覚されるさまを描くと同時に、中断符を多用して、運動の連続性とサスペンスを示唆すること。こうして、見る主体と風景とが融合してともに錯乱するさまが、続く一節ではつきりと語られる。

自動車からは、異なる木の葉を比較するひまなどほとんどない。〔中略〕この逃げ惑う木々、それはただの木々、それだけ…… そんな木々が早足で駆けて駆ける…… 名前が樅か、アカシアか、榆か、プラタナスかは、どうでもよいではないか。早足で駆けていく、それだけのこと…… 木々が駆け寄る、殺到する、眩暈を起こして。まるで——もう怯えて何をしていいのか見当もつかないので——、車のなかに入って横切りそうなくあいだ。怯えすぎてもはや木々は物質ですらなくなった。反映、影になった、早足で駆けていく影に。平原もまた非物質化し、超自然的な早足の動きに押し流され…… そして今度は谷間が、岩がちな峡谷が、山並みが、森が…… 早足だ！ 目にとまるや否や、通り過ぎる。早足だ！ 考えるひま、夢を見るひま、泣くひまなどあるだろうか。〔中略〕 かるうじてわかるの

は、顔を鞭打つ空気、ありとあらゆるたぐいの埃といっしょに飲みこむ空気に酔いしれていること、しかも酔っているのは宇宙全体だ！……
(p. 423-424)

「平原」が狂乱し、「木々」がパニックに陥り、見る者と見られるもの、動く者と動かないものとの区別がゆらぐなか、事物が「非物質化」する。世界が純粹な映像、「反映」や「影」になる。実体を欠いた「思考、映像、感覚」の運動とは、いわば世界全体の脳内映、画化を意味する。こんなふうには、自動車のスピードという「神経病」は、知覚の錯乱と強烈な陶醉、忘我状態における自然世界との融合をもたらすものとして、抒情的に表現される。それは、ミルボールの言葉を借りれば、「宇宙開闢説的誇大妄想」にいたる。

自動車に乗り、スピードにひきずられ、眩暈に襲われると、「ふだんミルボーが抱いている他者の不幸への同情といった」人道的な感情はすべてかき消えてしまう。少しずつ私は感じる、私のなかではの暗い憎悪の種が蠢くのを。私は感じる、私のなかで愚かしい傲慢さの重々しい種が蠢き、苛立ち、のぼってくる……不快な陶醉のようなものが私を襲う……私という虚弱な人間の単位は消滅し、一種の驚異的な存在にとってかわられ、その存在のなかに受肉するもの、それは——ああ、どうか笑わないでいただきたい——、《元素の光輝と力》である。私は何度も本書のなかで、こ

の宇宙開闢説的誇大妄想の発現を記してきた。

そんなときは、『元素』であり、『風』、『風』、『雷』である以上、私が愛車のうえから、どんな軽蔑をもって人類を…… それどころか…… わが『全能』の前にひれ伏す『全宇宙』を眺めおろしているか、読者も想像がつくはずだ。だが哀れな『元素』なのだ、小さな台車が道を斜めに遮っているだけで、立ち止まり、打つ手もなく、途方に暮れるのだから…… 哀れな『全能』だ、路上の石ころ一つで溝に転げ落ちるのだから！

それはどうでもいい……、どうでもいい。

なんといつても私は『元素』なのだから認めない、認めるわけにはいかないのだ、わが進化の気まぐれの前にどんな障害が立ちはだかることも。

〔中略〕

「脇に寄れ…… 脇に寄れ、『元素』さまのお通りだ！」(p. 505)

自動車という装置がもたらす「全能」感を、ここまで華々しく自嘲的に語った文章が、すでにこの時代に書かれていたことに驚かされる。スピードによって、自然界との一体感に「陶醉」するのみならず、理性的な人間像が解体し、「誇大妄想」はみずからを宇宙の創造主と同一視する次元に到達する。この誇張が自嘲と表裏一体であることにはじゅうぶん注意しておきたい。「哀れな全能」であるという自覚（自己へのツツコミ）だけではない。この抜粋は『628—E8』の第六章、路上をいきかうさまざまな動物の自動車にたいする反応を論

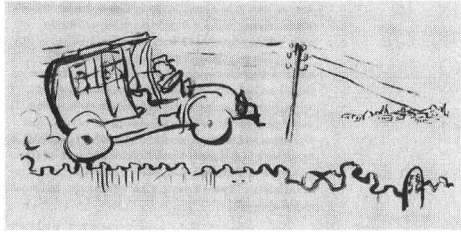
じる「道路の動物相」の一節だが、馬、牝牛、雄牛、山羊、猫、豚、驢馬、犬、雌鶏、鴨、鶺鴒、駱駝、野兔、サイクリストの特徴をおもしろ可笑しく描いたあと、最後の最後で、ドライバーこそが「最悪」の動物かもしれない、「じぶんでそう感じる」とミルボーは告白するからである。

自動車旅行者の見たアムステルダム

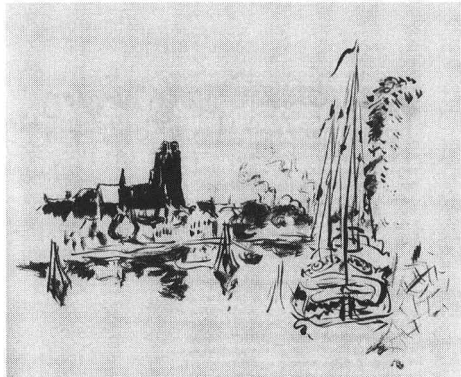
ミルボーの自動車旅行記がスピード体験をどのような文体で描き、どのような響感を買ったのかが、あるていど明確になったところで、最後に本題である都市との関係について分析してみよう。すでに述べたとおり、『628—E8』はフランス、ベルギー、オランダ、ドイツを自動車で旅行した体験をもとにしており、とりあげられる都市はかなりの数にのぼる。ブリュッセル、アントワープ、ドルトレヒト、ロッテルダム、デュッセルドルフなどは章・節のタイトルにもあげられている。国民ステレオタイプの扱い方は旅行記を読む際の注目点のひとつであるが、『628—E8』刊行時には、ベルギーにたいする諷刺が不当な蔑視であるという激しい非難がなされた。その観点から、ブリュッセルの描写に注目することも可能だろう。しかし、ここでは自動車という新たな手段が旅行者のまなざしと身体にもたらした影響という観点から、ミルボーが第一章「出発」の第二節「速度」で具体例としてあげているアムステルダム旅行に焦点を絞って、詳しく読解することにした。

パリの流行にうんざりしたミルボーは、気分転換のため、お気に入りの街ア

ムステルダムに行こうと決意する。当初の予定では一週間、もしかしたら二週間の滞在。「愛車C・G・V〔シャロン・ジラルド・ヴォワ〕のおだやかさと、その比類なきスプリングの揺りかごのようにふわふわした弾力性にもかかわらず、着いたときには、ややくたくただった。おぞましい舗道、無礼で野蛮なベルギーの舗道を通ってきたせいだ。この石でできた障害物に立ち向かう準備をしていなかった哀れな車が何台も屈した舗道、フランドル地方の街道は、延々と続く氷堆石のようなものだ……」(p.296)とはいえ、デン・ハーグに前泊して到着した朝、ミルボーは満足し、三週間、一ヶ月かそれ以上いようと宣言し



図版5 ボナールによる『628-E8』の挿絵（ベルギーの「おぞましい舗道」）



図版6 ボナールによる『628-E8』の挿絵（阿姆斯特ダム）

て、運転手に暇を出す。シャワーを浴びてリフレッシュして、元気に街に繰り出す。「最初はゆつくりと…… ひさしぶりに見るもの、好きなものをじっくり楽しもうとする散歩者にふさわしく……」。そしてお決まりの表現で鉄道と対比しながら、自動車を賛美する。

「見事なものだ！ 好きなときに出かけられる。好きなところで止まれる。もう時刻表の専制はおしまい。早すぎる時刻に無理矢理起こされたり、夜中の馬鹿げた時刻に、泥でぬかるんだややこしい駅に着いたりすることもない。もう混雑もおしまい。狭い客室に、たえがたい連中と、犬どもと、旅行鞆と、悪臭と、連中の奇癖といっしょに閉じこめられることもない……」(p.300)

解放感に満たされ、うつとりしながらアムステルダムをそぞろ歩くミルボークところが、なにかがおかしい。「気づかないうちに、一歩一歩前に押され、引つ張られるうちに、私の歩みは速くなる…… さらに速くなる…… 私の腰は新品のゴムのような弾力性をもち、靴底は、石畳、舗道にふれると、私の前へ、後へと、まるでテニスボールのように跳ねあがる…… それに追いつこうとして私は走る…… 走る…… 走る……」自分の歩くスピードが自分でコントロールできないさまを、「テニスボール」の比喩は見事に表している。ここでは愛車のサスペンションのスプリングを形容していた「弾力性 *élasticité*」とい

う語が、ミルボー自身の「腰」に用いられていることに注意したい。ミルボーが描いているのは、都市の遊歩者が脱人間化し、奇妙に自動車化しつつある過程ではないか。

いわばみずからの内なる自動車性に気づかないまま、旅行者は、最初に美術館を訪れる。パリの美的流行を忘れるために来たのだから当然の選択である。ところが、ここでもなにかがおかしい。「いくつもの展示室、展示室、展示室、そのなかで私は自分が動いていないような心地がした。絵のほうは超高速で通り過ぎていくものだから、かろうじて目に入った映像も、ぼやけてごちゃまぜになる……」このくだりは、『アナル・ポリティック・エ・リテール』誌のアンケート回答として出された抜粋と関連づけて読むべきである。そこでは絵画は「死」と結びつき、「描かれた大空、木々、水、人影は微動だにしない」と述べられ、自動車から見える風景のかぎりない運動性が賛美されていたところがアムステルダム美術館では、絵画そのものが「超高速で通り過ぎていく」。いったい何が起きているのか。ミルボーの記述は、彼自身が、「何が起こったのかあまりわからないまま、気づくと運河沿いを歩いていた」と続く。まるで絵画に描かれたような色彩鮮やかな運河沿いの描写があり——「水は生氣なく濺み、赤銅色を帯び、熱っぽく、そこを中国の小舟に似たあの美しいどっしりしたオランダ船が滑走し、黒い水面に、ふくらんだ船首の、酸っぱいような緑色をした動く反映が落ちる」——、すぐさま、街のさまざまな広場、通り、小径の描写に移行する。文章のテンポ自体が加速していくのがわかる。

このじつに惜しげもなく色鮮やかな通りで、家々は列をなし、行進する。張り出した家々、しなやかな設計の家々、背の高いファサードは、細長く尖り、傾いてたがいに重なりあい、締めつけあい、押しつぶしあう。二度、三度、私はダム広場を横切った…… あいかわらず私は歩き続ける、そしてふと、店の鏡の前で突然、気づくと狂ったように通り過ぎる姿を見ていた。眩暈と速度の姿、私の姿だった。(p. 301)

ここまで読むと、ミルボーが自動車の速度を内面化した人間を描いていることは明らかである。家々が「行進する」主体となるのは、「私」自身の高速移動がうみだす錯覚、すでに解説した反転のレトリックである。「眩暈と速度の姿」とは、自動車のスピード体験を内面化したあげく遊歩ができなくなった、いわば自動車化した高速散歩者の姿にほかならない。街のなかを自動車で走らなくとも、ミルボーは知らないうちにみずからが自動車になってしまっている。そして自動車旅行の視点から街を眺め、そんな奇妙な散歩をしよう自分自身を眺め、皮肉な演出を通じて、戯画的に描写しているのである。

続く段落でも、速いテンポでアムステルダムらしい光景がつきつぎに提示される。山のようにチューリップがある公園、煉瓦づくりのモニュメント、銀行、歴史ある証券取引所、「運河、運河、橋、橋」、賑わう商店街カルファー通りのすぐそばにある静謐なベギン修道会、そして港。霧に迷い、ミルボーはいかがわしい界限に入りこむ。しがみつく黒人娼婦を押しやり、歩き続ける。

私に行く…… 行き先も知らずに行く…… 漠然とおぼえているのは、奥行きのある仄暗いブラッスリー、チャペルのような円天井のしたで、影と沈黙の顔が、通り過ぎる群衆を眺めている様子、たえまなく、黒い行列になつて、目の眩みそうな光に照らされ、幻灯の映像のよう…… それからはもう何もおぼえていない…… ただ滑るもの…… 逃げ去るもの…… 波紋のようにならぬもの…… 波のように揺れうごくもの…… (p. 302)

夜の街を行く群衆が、ここで「幻灯の映像」に喩えられているのは注目に値する。速度の病の描写で用いられていた「映画ふう」という副詞を思い出そう。この視覚装置の比喩は、自動車化した旅行者の体験が、実体を欠いた純粋な映像の戯れに還元されることを示唆しているのではないか。阿姆斯特ルダムの夜、すべては確かな手応えを欠いた流動的な映像に変わる。高速で駆け巡った街の記憶として残るのは、一貫性も全体性も欠いた多様なイメージのかけらでしかない。これはいわば自動車が見せる「動く風景」のネガである。自動車の陶酔に慣れた旅行者は、遊歩で悪酔いする。ミルボアの言葉によれば、「車に乗っていないとめまいがする」。「ホテルに帰ると、憔悴し、疲れ果て、頭につめこんできた断片的なイメージが、つなげようとしてもつながらず、圧力で今にも頭が破裂しそうになり、もはやひとつのことしか考えられない。よそへ行く、よそへ行く…… おお！ よそへ行くのだ……」すぐさまミルボアは、運転手に「明朝七時にまっすぐパリに帰る」と指示する。運転手は驚くどころ

か、喜びを隠さない。「車に乗ってはじめて、彼の心にも、私の心にも、落ち着きもどつてくる」からだ。こうなると明日まで待てない。眠れないのがわかつている。このエピソードは、旅行者が完全に自動車と同一化していることを示す比喩で締めくくられる。「ホテルの静けさにもかかわらず、私の全神経が振動し、小刻みに震えている…… 私はまるで、エンジンを切らずに、ギアをニュートラルに入れた車のように、唸りをあげていた……」(p. 303)

結論

『628-E8』という奇妙な旅行記において、自動車はたんなる便利な移動手段として描かれているわけではない。スピードへの警戒心と抵抗感が根強かったベルエポックのフランス社会において、ミルボーは自動車旅行を素朴に賛美するのではなく、その病理性を引き受け、分析し、自嘲的に諷刺し、大胆に戯画化することによって、衝動的な「自動車文学」を創造した。それゆえ古典的な価値観にもとづく批判や揶揄を招いたわけだが、レミ・ド・グールモンだけでなく、アンドレ・ジッドもまた、一九〇七年十二月八日の日記で『628-E8』への違和感を示している。「彼〔ミルボー〕は憤慨したり熱狂したりするが、読んでいるほうはわけがわからない。本心からそうしているのだとは思ふ。子供のように腹を立てるのが好きなのだ。それが彼の最良の部分である。よく考えずに、思いつきをすぐさま書き記す。地震計のように、自分の揺れを記録するのだ。諷刺の精神が、彼のなかでは完全に批判精神を妨げて

いる。⁽²³⁾」しかし、この批評はいささか不当ではないだろうか。これまで見てきたとおり、『628—E8』には、芸術界の技術嫌悪にたいする批判だけでなく、ミルボー本人の「宇宙開闢説的誇大妄想」にたいする自己批判も秘められているからだ。ジッドはさらに一九一〇年九月の日記で、自動車のスピード感覚を「強烈で何にも代えがたい」としつつも、「根本的に非芸術的であり、反芸術的である」と述べる⁽²⁴⁾。ところがミルボーは、諷刺と批判を両立させることによって、自動車と文学を見事に結合し、速度の感覚が文学になりうることを示していたのである。

それだけではない。ミルボーは自動車の導入によって、旅行記というジャンルそのものにも変化をもたらし、都市を独特の方法で描いた。その変化とは移動距離の単なる量的な拡大ではない。旅行者の身体感覚と意識における質的な変化である。それを示唆するためにこそ、遊歩したはずのアムステルダムを、まるで自動車で通過したかのように、スピードの「眩暈」と「陶酔」のなかで横切ったかのように、脳内に投射された非物質的な映像であるかのように描いたのである。その意味でミルボーにとっての自動車とは、現実を夢に変える装置でもある。彼自身、『628—E8』をいちど「自動車旅行の日記」と呼んだあと、すぐに修正していた。「本当に日記だろうか。旅行とすら言えるだろうか。／むしろ夢、夢想、回想、印象、物語ではないか。」(p. 295)それは、まさに自動車で旅行したがゆえに生じたことである。「ときには、ほんとうに真面目な話、こうしたすべてのなかで、どこが夢でどこが現実なのか、考

(23) André Gide, *Journal*, t. I, 1887-1925, éd. Eric Marty, Gallimard, « Bibliothèque de la Pléiade », 1996, p. 582.

(24) *Ibid.*, p. 645-646 ; André Gide, « Journal sans dates », *La Nouvelle Revue française*, n° 21, 1^{er} septembre 1910, p. 340.

え込むことがある。私にはまったく見当がつかないのだ。自動車には恐ろしいところがあつて、それはまったく見当がつかないということ、まったく見当がつかないということだ。自動車、それは気まぐれ、思いつき、支離滅裂、なにもかも忘れること……。」ジッドが何と言おうと、『628—E8』とは、興奮に身をゆだねたスピード愛好家のたんなる速記ではない。それはアムステルダム訪問のエピソードが示しているとおおり、自動車もたらす「支離滅裂」の周到的なパフォーマンクス、自動車的な文体の創造による自己演出なのである。

【参考文献】

- Bernard (Tristan), *Les Veillées du Chauffeur. Contes, essais, récits de voyages*, Ollendorff, 1909.
- Bertho Lavenir (Catherine), *La Roue et le Stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Odile Jacob, 1999.
- Corday (Michel), *Monsieur, Madame et l'auto*, Fasquelle, 1907.
- , *Plaisirs d'auto*, Fasquelle, 1909.
- Danius (Sara), *The Senses of Modernism. Technology, Perception, and Aesthetics*, Ithaca & London, Cornell University Press, 2002.
- Gide (André), *Essais critiques*, éd. Pierre Masson, Gallimard, « Bibliothèque de la Pléiade », 1999.
- , *Journal*, t. I. 1887-1925, éd. Eric Marty, Gallimard, « Bibliothèque de la

- Pléiade », 1996.
- Gourmont (Remy de), « Dialogues des Amateurs. LI. Sports. », *Mercure de France*, 16 décembre 1907, p. 679-681.
- Kisternaeckers (Henry), *Will, Trimm et C^{ie}. Le roman comique de l'automobilisme*, Fasquelle, 1907.
- , *Monsieur Dupont Chauffeur. Le nouveau roman comique de l'automobilisme*, Fasquelle, 1908.
- , *Lord Will aviateur et autres histoires pour en finir avec le roman comique de l'automobilisme*, Fasquelle, 1911.
- Léautaud (Paul), *Journal littéraire*, t. 1, novembre 1893-juin 1928, *Mercure de France*, 1986.
- Leblanc (Maurice), *Gueule-rouge 80 chevaux*, Ollendorf, 1904.
- Leiris (Michel), *La Règle du jeu*, éd. Denis Hollier et al., Gallimard, « Bibliothèque de la Pléiade », 2003.
- Maeterlinck (Maurice), *Le Double Jardin*, Fasquelle, 1904.
- , *L'Intelligence des Fleurs*, Fasquelle, 1907.
- Marinetti (Filippo Tommaso), « Fondation et manifeste du futurisme », Giovanni Lista (éd.), *Futurisme. Manifestes - Documents - Proclamations*, Lausanne, L'Âge d'Homme, 1973, p. 85-89.
- Mirbeau (Octave), *La 628-E8, Œuvre romanesque*, vol. 3, édition critique établie,

- présentée et annotée par Pierre Michel, Buchet/Chastel, Société Octave Mirbeau, Meta Éditions, 2001.
- Pichois (Claude), *Vitesse et Vision du Monde*, Neuchâtel, Éditions de la Baconnière, 1973.
- Proust (Marcel), *Contre Sainte-Beuve*, précédé de *Pastiches et Mélanges* et suivi de *Essais et Articles*, éd. Pierre Clarac et Yves Sandre, Gallimard, « Bibliothèque de la Pléiade », 1971.
- Sakamoto (Hiroya), « La genèse des “littératures automobiles” : histoire d’une polémique en 1907 et au-delà », *La Voix du regard. Revue littéraire sur les arts de l’image*, n° 19, 2006, p. 31-42.
- 坂本浩也「自転車をめぐるフィクション 十九世紀末フランスにおける速度の詩学と性差のイデオロギー」、『DESK研究紀要 ヨーロッパ研究』第三号、二〇〇四年、八一―九八頁。
- 「ブルーストと自動車旅行の美学『スピード時代の芸術』から『ネットワーク』としての小説へ」、『日本フランス語フランス文学会関東支部論集』第十四号、二〇〇五年、一七九―一九二頁。
- 「ルパン以前のルブラン——スピードの魅惑」、『大衆文化』第五号、二〇一一年、一〇―二〇頁。
- Studený (Christophe), *L’Invention de la Vitesse : France, XVIII^e-XX^e siècle*, Gallimard, 1995.

塚原史 『言葉のアヴァンギャルド——ダダと未来派の二〇世紀』 講談社現代
新書、一九九四年。