

帝国の栄光と地獄 『波』における地下世界

Imperial Glory and Abyss
The Representation of Underground in *The Waves*

松原栄子

Eiko MATSUBARA

要 約

地下世界は古来から非日常の空間として想像をかきたてる場所であったが、19世紀後半のイギリスにおける地下鉄の誕生と発展により、地下は日常生活に欠かせぬ場所となった。地下鉄の発展は人々の生活スタイルを変え、社会のあり方にも大きな影響を与えることになる。ロンドンの地下鉄は文学作品にも多く描かれており、ヴァージニア・ウルフも早い時期から地下鉄をしばしば作品に登場させている。初期の短編においてウルフは、人生を地下鉄の疾走感にたとえ自己と向き合う場所と捉えた。その後、代表作の一つである『波』(1931)では、近代化工事を終えたばかりの地下鉄ピカデリー・サーカス駅に主人公の一人を立たせ、地下世界を地上の繁栄を謳歌している帝国主義の暗部として描きだしている。地上のピカデリー・サーカスは商業の中心地であり、帝国主義の勝利に沸き立つ場所である。その地下に作られたピカデリー・サーカス駅は近代化・合理化に成功した大都会の象徴であると同時に、無名の者たちが無言のままに死へと送り続けられていく地獄の姿とも見えてくる。登場人物たちの語りによってその不在性が強調されるパーシヴァルは、帝国主義の象徴として描かれるが、彼の死によって地下鉄の入り口に浮かび上がる植民地の犠牲者たちの幻を通して、ロンドンこそが帝国主義の暗部の中心であることが明らかになる。

キーワード

ヴァージニア・ウルフ、『波』、地下鉄、ロンドン、地下世界、帝国主義

序

ヴァージニア・ウルフ (Virginia Woolf, 1882-1941) は初期の短編「壁の染み」(“The Mark on the Wall” 1917) において人生を地下鉄の疾走感に喩え、地下を自己省察の場と設定したが、1931 年の作品『波』(*The Waves* 1931)¹⁾ において地下鉄は個人の人生を振り返る場としての役割だけでなく、矛盾に満ちた時代の一つの暗喩として使われている。近代化されたロンドン地下鉄はリアリズム作家だけでなくモダニズム作家たちの作品の主題として多く取り扱われるようになり (“[T]he Tube (with a capital T), as it rapidly became known in these decades, became the subject of modernist writers, most notably Virginia Woolf, as well as the more traditional realist novelist of the past (9))”、とくにウルフの『波』は「あらゆる小説のなかで最も地下鉄志向の強い作品のひとつ (“one of the most underground—oriented novels of all”)」(180) であるとデヴィッド・ウェルシュは指摘している。

本稿では、『波』における地下世界の表象に注目し、1920 年代から 1930 年代にかけてのイギリスをウルフがどう見ていたのかを考察する。1920 年代は、大英帝国が地図の上ではもっとも拡張したときである²⁾。同時に、1929 年の世界大恐慌につながる不況に苦しんだ時代でもある。その一方、交通網の発達により都市の生活スペースの再編が起こり、郊外に新興住宅地が生まれ、消費文化が進み、労働者階級と中上流階級が隣り合わせになるということも起こってきた。旧態依然とした階級意識は存在しているものの、BBC のラジオ放送の開始などによって情報や消費によって人々が結びつくという新しい意識が混在していたのである。

ウルフの他作品と比べて、『波』には地下鉄³⁾ や地下世界への言及が多い。『波』は子供時代を共に過ごした 6 人の人生をそれぞれの独白によって構成した作品であるが、大人になった彼らはそれぞれに地下鉄や地下世界とのつな

がりを口にする。文学作品に現れる地下世界の研究は、ロザリンド・ウィリアムズの『地下世界—イメージの変容・表象・寓意』(*Notes on the Underground* 2008) やピーター・アクロイドの『ロンドンの地下』(*London Under* 2011) などの著作があり、世界で初めて開通したロンドンの地下鉄についての研究書や歴史的資料も多い。しかし、文学作品に現れた地下鉄表象の研究は2000年代に入ってからである。2010年に出版された『地下鉄文学：ジョージ・ギッシングからヴァージニア・ウルフが描いたロンドン地下鉄』(*Underground Writing: The London Tube from George Gissing to Virginia Woolf*) でウェルシュは「1863年に地下鉄が開通してから第二次世界大戦の終わりまで[地下鉄が作り出した]文化構造(the creation of a cultural framework)の研究はほとんどなされていない」(10)とした上で、文学作品における地下鉄表象に二つのテーマ——「地獄」と「ユートピア」——があると指摘している。続いて2013年には、デヴィッド・アシュフォードが『ロンドンの地下鉄：ある文化地図』(*London Underground: A Cultural Geography*) において、ロンドン地下鉄の歴史的発展を詳述しつつ、地下鉄がどのように新しい空間を創出したのか、そしてそれがどのような形で文学作品、芸術作品に描かれているのかを分析した。また2009年にニューヨークで行われた「国際ヴァージニア・ウルフ年次大会」⁴⁾において大会テーマ「ウルフと都市」(*Woolf and the City*)を受けて、アレクサンドラ・ハリスは「ウルフにとっての地下鉄」(“Virginia Woolf Underground”)を発表している。ハリスは、この発表の中で『波』と『歲月』を取り上げ、「地下鉄はウルフにとって生と死の豊かな経験のメタファーである(“The Underground provides an experience rich enough to serve Woolf as a metaphor both life (though which we are blown at fifty miles an hour) and for death (44)”)と指摘している。

上記すべての研究においても、『波』は取り上げられているが、地下鉄を描いた多くの文学作品の中の一作という扱いであり、さらに論点の中心となるのは、登場人物の一人である中年にさしかかったジニイが、近代化の象徴として改修され1928年12月に生まれ変わったピカデリー・サーカス地下鉄駅に立つ場面である。ジニイは、エスカレーターによって地下に次々に運ばれていく無言の人々の姿に、自分自身の若さの衰えと、無数の死を思う。それ

は第一次世界大戦による死を思い起こさせ、さらに地上の栄光を誇る帝国主義の犠牲となった人たちの地下の行進のようである。本論考では、この場面の重要性を踏まえた上でさらに、不在の主人公であるパーシヴァルと地下世界の関係に注目する。6人の主人公たちは、それぞれに、パーシヴァルへの思いを口にする。彼は英雄であり、地上に秩序をもたらす者である。だが、地上の栄光を一身に背負っているかにみえるパーシヴァルの思い出は、しばしば地下世界とともに語られる。最大の賞賛者であるネヴィルが最後にパーシヴァルを見たのは地下鉄の入り口であり、バーナードが彼の死の場面に思いを馳せたとき、地下鉄駅から湧き上がる虐げられた植民地の人々の姿が目に見えた。パーシヴァルは帝国主義の光であり、同時に影の象徴として描かれ、その影の世界の入り口はロンドンの地下を網の目のように走る地下鉄の入り口なのである。ウルフが地下鉄と帝国主義の暗部をどのように描いたのかを考察するために、本論では、最初にロンドンの地下鉄の歴史を確認する。地下世界は長い間人間にとって想像の源泉であり畏怖の対象でもあったが、19世紀後半のイギリスにおける地下鉄の誕生と発展により、人間にとって地下は馴染み深いものとなった。地下鉄の発展は人々の生活スタイルを変え、社会のあり方にも大きな影響を与えることになる。続いて、ウルフの初期短編で言及される地下鉄を考察する。1917年に書かれた短編では、地下鉄のイメージは暗い穴を止まることなく疾走するものであり、地下はまた個人の自己探求の場でもある。そのような地下鉄のイメージは、その後10年で大きく変わる。地下鉄は単に地下を走る便利な乗りものというだけでなく、合理化、近代化された大都市ロンドンの象徴となった。『波』ではそのような新しい地下鉄のイメージを用いて、ウルフは帝国主義の栄光とその下にある地獄のイメージを描き出した。6人の登場人物の英雄として語られるパーシヴァルはその中心に位置する人物である。

1. ロンドンの地下鉄

1863年にロンドンで世界初の地下鉄が運行する前、地下は共同埋葬所や

カタコンブとして死者の眠る場所であり、あるいは下水道や炭鉱として生活に欠かせないものでありながら人の目に触れない隠された場所であった。さらにいえば地下世界を訪ねる神話は世界中に分布しており、そのことは地下世界がいかに人々の想像力をかきたててきたかを表している。

ロンドンの地下鉄の歴史は、1863年1月10日に世界初の都市内地下旅客鉄道として運用が開始されたときから始まった⁵⁾。その前から、鉄道がロンドン郊外にまで延びていたが、ロンドン市内に入るためには地上の交通機関(馬車や乗合馬車)を利用するしかなかった。地下鉄開通は、ロンドン市内を通過する膨大な交通量による大渋滞を少しでも解消するために多くの困難を伴って実現されたプロジェクトであった⁶⁾。地下鉄が大勢の人々の関心を集めたのは、利便性だけでなく、初めて地底世界を旅することへの期待と恐怖のためでもあった。開通翌日には、一日で三万人もの人が押しかけ、「これ以上は入らない」という声が地下にこだましたほどだったという(アクロイド117)。当初から10分間隔で運転され、1880年には年間4000万人が利用するほどに成長した。1890年には蒸気機関牽引から電動方式の列車となったことで、地上との換気を行う必要もなくなった。また掘削技術も発達したおかげで深いトンネルを掘ることができるようになり、地下鉄はより深い地下を走るようになった。地上では交通渋滞があっても、地下鉄を使えば時間通りに目的地に着くことも大きな魅力であった⁷⁾。

地下鉄の発展によって、二つの変革もたらされた。一つはロンドン都心に対して「郊外」が誕生したことである。「地下鉄の発達によって、労働者たちは家賃の安い郊外で暮らし、ロンドン市内に通勤することが可能になった。近代交通網は都市の生活スペースの再編を促し、“garden suburbs”や“Metro-Land”の新興住宅地が生まれ、豊かな労働者たちは職場から離れた郊外に住宅を構えることができるようになった」(サッカー87)のである。もう一つは、狭い空間内の階級混在である。それまでは階級ごとに明確に生活スペースが異なっていたが、地下鉄の出現によって接近せざるを得なくなった。郊外から都心に通勤する労働者のために、早朝割引チケットが売り出され、多くの労働者が地下鉄を利用するようになった。列車の等級分けを模し

て地下鉄チケットも開業当時は等級分けされていたが、狭いホームでは労働者と隣り合うこともあった(ウェルシュ5)。狭い空間に異なる階級の人々が混ざり合うという「民主的性質と不潔さと俗っぽさが非難の対象」(サッカー85)となったのである。大挙する労働者たちは上中流階級の人々に恐怖を与えた。チャールズ・マスターマン(Charles Masterman 1873-1927)は、『奈落から』(*From the Abyss* 1902)において、20世紀の初めに地下鉄の出入口からあふれる労働者の群れを描いている。

Our streets have suddenly become congested with a weird and uncanny people.
They have poured in as dense black masses from the eastern railways; they have streamed across the bridges from the marshes and desolate places beyond the river; they have been hurried up in incredible number through tubes sunk in the bowels of the earth, emerging like rats from a drain, blinking in the sunshine.
(2; underline mine)

上中流階級にとって見慣れた町並みは、突然に不気味な人々(a weird and uncanny people)で埋め尽くされるようになった。それは地の底から湧き上がってくる異界の住民たちであり、彼らは川向こうの町外れから押し寄せてくるという。そのような群衆を「下水を通して湧き上がってくるネズミ」になぞらえていることに、当時の上中流階級の人々の恐怖感と嫌悪感があらわれている。人類は長い間、地底に対して恐れとともに憧れを抱いていたが、地下鉄によって、地下空間は今や日常的に利用できる場所へと変貌した。それは人類の技術の勝利であったと同時に地底にうごめく何か恐ろしいものを解放してしまったのではないかという恐怖感もかきたてた。

上中流階級にとって地下鉄とは、未知の空間への冒険心を満足させるというだけでなく、それ以前には接することのなかった労働者に接近することを意味しており、利便性というよりは恐怖と嫌悪感を催させるものであった⁸⁾。「地下鉄によって、何百万人ものロンドンの人々にとっての社会の大変革がもたらされた」(89)と、サッカーが指摘するように、地下鉄の出現によって

社会空間の改変がもたらされ、大衆社会の到来の一助となったが、それはあらゆる層から歓迎されたものとは言えなかったのである。

2. 自己発見の場として——「壁の染み」における地下鉄

ロンドン南西部のリッチモンドにかまえた自宅兼出版社 Hogarth Press とサセックス州ロドメル村の別宅、ロンドン市内、この3点を頻繁に移動していたウルフにとって⁹⁾、地下鉄は日常生活になくてはならないものであった。ロンドンを歩くことを好み、エッセイ「街をさまようこと——ロンドン・アドベチャー」(“Street Haunting: A London Adventure” 1927) で一本の鉛筆を買うという口実で冬のロンドンを歩く喜びを描いたウルフにとって街歩きは、「見慣れた景色から逃れたいという要求を満足させ、いつもとは違う景色に刺激を受け、無名である自由を享受しつつ社会とつながっているという思いを満足させるもの」(シンプソン 48) であった。景色を楽しむことができない地下鉄への愛着は薄かったかもしれないが¹⁰⁾、日記には度々地下鉄への言及がされており¹¹⁾、ウェルシュはウルフが 1915 年から 1924 年には地下鉄ディストリクト・ラインをよく使っており、その経験を創作に活かしたと指摘する¹²⁾。実際、ウルフの 9 つの長編小説のうち、『ジェイコブの部屋』(*Jacob's Room* 1922)、『ダロウェイ夫人』(*Mrs Dalloway* 1925)、『灯台へ』(*To the Lighthouse* 1927)、『波』、『歳月』(*The Years* 1937) の 5 作品には印象的な地下鉄の場面が登場する。

これらの長編作品より前の 1917 年、短編「壁の染み」¹³⁾ にはウルフの地下鉄イメーが映し出されている。ウルフはここで、閉塞された空間の中を走る地下鉄というイメージに注目する。それは狭いトンネルの中を走る地下鉄の疾走感であり、もう一つは思索としての地下空間である。壁の染みから人生の神秘に思いを馳せた語り手は、人生の中で失うものをいくつか挙げたあと、人生とは結局、地下鉄のトンネルを毎時 50 マイルで疾走するようなのだという。

Why, if one wants to compare life to anything, one must liken it to being blown through the Tube at fifty miles an hour –landing at the other end without a single hairpin in one's hair! Shot out at the feet of God entirely naked! Tumbling head over heels in the asphodel meadows like brown paper parcels pitched down a shoot in the post office! With one's hair flying back like the tail of a race-horse. Yes, that seems to express the rapidity of life, the perpetual waste and repair; all so casual, all so haphazard ... (54)

Tube とはロンドン地下鉄の別名で、その名の通り、チューブのような狭い穴の中をすさまじいスピードで疾走する地下鉄が人生に喩えられている。人生とは地下鉄の穴を吹き飛ばされるようなもので、何一つ自分でコントロールできず、走っている最中には様々なものを失い、自分の身に何が起きているのかも分からないほどのスピードで、気がついた時には目的地に着いている。そこに自分の思いも計画も入り込む隙はない。目的地に向かってコントロール不可能の早さで走りだすしかないものだという。自分で制御できない人生の早さと不安定さを地下鉄のスピード感に喩えて描いている。

その圧倒的なスピード感ゆえに、わずかな思索の時間も与えられないという地下鉄イメージを語る一方、地下という空間は語り手自身を見つける場所でもあった。語り手は、「外の木はとても優しく窓ガラスを叩く」が「私は静かに考えたい」(55) と言い、外界にまどわされることなく、その奥にある真実を見たい (“I want to sink deeper and deeper, away from the surface, with its hard separate facts” (55)) と訴え、表面的には見えない真実を探る手段として地下に降りていくことを望んだ。「バスや地下鉄のなかで互いに顔を合わせる時、私たちは鏡を覗きこんでいる。それは私たちの目のなかの空虚さ、ガラスのように無機質な光のことを教えてくれる」(56)。外の世界から切り離され、車窓の景色を楽しむことができない地下鉄で、同乗者たちはお互いを見つめ合うしかない。他者の瞳の中には自分の姿が映っている。他者の瞳とは鏡に他ならず、地下鉄のなかでは本当の自分、空虚で陰鬱な本当の姿が暴かれるのである。「地下へ降りていくと想像する (If we imagine going underground)」

ことは、「何かを発見する隠喩的な旅 (a metaphorical journey of discovery through descent below the surface) (8)」とウィリアムズは述べたが、ここに描かれる地下鉄は最も身近で現実的な自己探求の場である。

「壁の染み」が書かれた 1917 年は第一次世界大戦中であり、後の時代にみられる技術革新性や合理性、近代性はまだ地下鉄の姿に現れていない。地下鉄は地上の悪天候の影響も受けず、道路の混雑に巻き込まれることもなく時間通りに目的地に到着する便利な交通機関にすぎなかった。だが、ロンドンの地下鉄はウルフが「壁の染み」を書いた後の 1920 年から 1930 年にかけて大きく変わる。第一次世界大戦によって中断していた地下鉄路線の増設、客車ははじめ駅舎の増設工事が政府の助成金を得て一気に進む。多くの地下鉄駅にはエレベーターに加えてエスカレーターが設置された。地下鉄は、便利で速いというだけでなく、都会的でスタイリッシュでモダンで組織化されたメトロポリスの象徴となった。さらに、この時代は「地下鉄宣伝ポスターが全盛期を迎え」(グリーン 43)、地下鉄が与える楽しいロンドン生活が視覚的に強調される¹⁴⁾。ハリスはこの時代の地下鉄は技術と組織力が到達したひとつの象徴であったという。

The Tube was forcefully promoted in the 1920s and 1930s as the epitome of speedy, stylish modernity. Bold, bright, clean, efficient: this is the message that emanates from all London Underground designs of the period. ... All this announced that the Tube was a feat of engineering and organization, ever-ready to get you to places quickly and in a very straight line. (41)

地下鉄のイメージは激変した。それは増殖するモダンな巨大都市そのもののイメージと見事に合致した。ロンドン地下鉄近代化の頂点といえるのが、ピカデリー・サーカス駅の大改築だった。1925 年から始まった工事は 1928 年に完了する。ピカデリー・ラインとベイカールー・ラインの二つの路線が交差するピカデリー・サーカス駅は地下複層階の巨大な駅として生まれ変わった。その姿はダグラス・マクファーソンが描いたポスター「ピカデリー・サー

カス駅——胃袋解剖図」(1928)に描かれている(図1)。自動車やバスが行き交うピカデリー・サーカスの地下にエスカレーターで大勢の人が送られ、乗客がトンネルや階段を行き交い、ホームにたたずみ、ひっきりなしにやってくる地下鉄に次から次に乗り込んでいく様子を描いたこの絵は「壁の染み」から14年後にウルフが『波』に登場させた地下鉄のイメージそのものである。ウルフは、「地下鉄を第一次世界大戦後の近代化された大都市の推進力の重

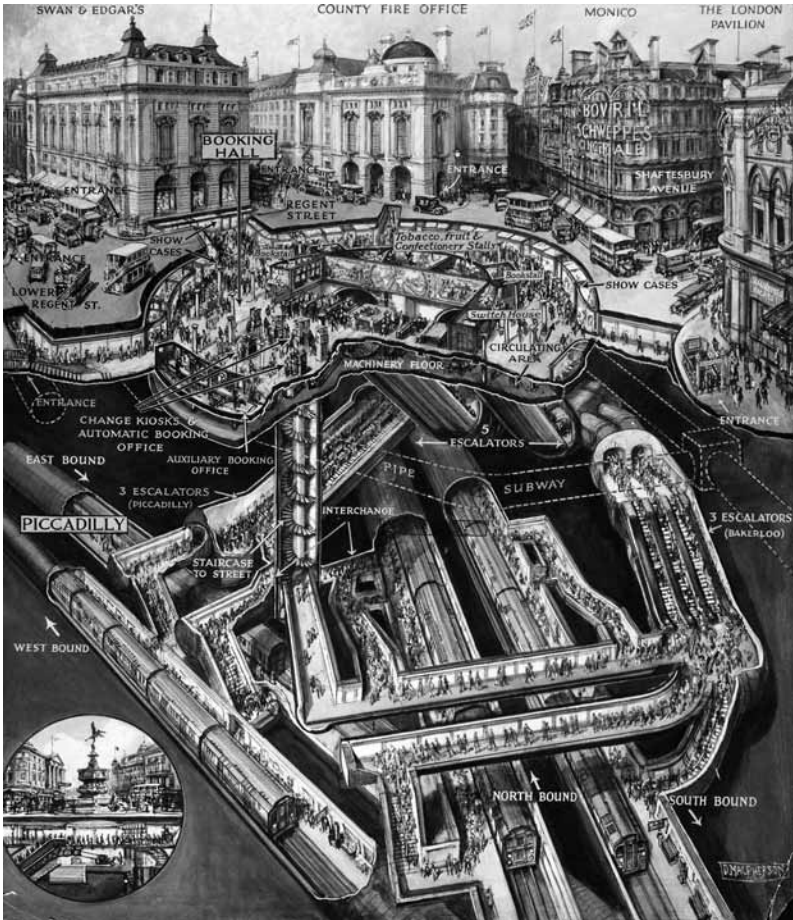


図1

要なメタファーとみなし」、「近代都市を作り上げた地下鉄を物理的、政治的、地理的にではなく、心理的に描こうとした」(182)とウェルシュは指摘する。新しく生まれ変わった地下鉄からウルフは繁栄を極め管理された空間のなかで生きる群衆のイメージを抽出してみせた。自己探求に加え、新しい社会の象徴としての地下鉄を見いだしたのである。

3. 地上の繁栄に対置される地下世界 ——『波』における地下の世界

『波』は同年齢の男女3人ずつの6人の登場人物の子ども時代から晩年までをそれぞれの独白によって描いた作品である。一日における太陽の運行と波の動きを描いた9つの interlude と6人がそれぞれの人生を語る9つの episode によって構成されている。ピカデリー・サーカス駅の場面が出てくるのは第6の episode の後半である。子供時代を一緒に過ごした6人は今やそれぞれの人生を営み、人生の下り坂にさしかかっている。6人の英雄であった7人目の不在の登場人物パーシヴァルは遠い昔に亡くなっており時折思い出される存在である。ロンドンで美しさと若さを武器に不特定多数の男性との恋愛を楽しんできたジニイは、老いの恐怖に向き合っている。彼女が今立っているのは、地下鉄ピカデリー・サーカス駅である。

‘Here I stand,’ said Jinny, ‘in the Tube station where everything that is desirable meets——Piccadilly South Side, Piccadilly North Side, Regent Street and the Haymarket. I stand for a moment under the pavement in the heart of London. Innumerable wheels rush and feet press just over my head. The great avenues of civilization meet here and strike this way and that. I am in the heart of life. But look——there is my body in that looking-glass. How solitary, how shrunk, how aged! I am no longer young. I am no longer part of the procession. Millions descend those stairs in a terrible descent. Great wheels churn inexorably urging them downwards. Millions have died. Percival died. I still move. I still live. But

who will come if I signal? (160; underline mine)

地上の圧倒的繁栄を感じながら、ジニーは地下に立ち尽くす。かつては自分も地上の繁栄と活力の中心にいたはずであるが、今、地下鉄駅の鏡には、真実の姿が写しだされている。それは若さを失い、衰退と死へと突き進む虚ろな姿である。彼女は同時に、地下鉄駅のエスカレーターで大勢の人々が無言で降りていく光景を見て、何百万人もの人々の死を連想する。それは第一次世界大戦の無数の死であり、繁栄の陰の犠牲者たちである。自分自身が繁栄の行列の一員であったときには見えなかった死の行列なのである。地上のピカデリー・サーカスが生の喧噪と帝国の繁栄を象徴する場所であることに對をなす死と衰退の世界として地下を描出している。

アクロイドはロンドンの地下の歴史を調査したエッセイ集『ロンドンの地下』で、地下世界とは地上の世界の「影」であり「レプリカ」のようなもので、地上世界との對をなしているという。そしてピカデリー・サーカスを地上と地下世界の対立関係の典型として紹介している。

It is a shadow or replica of the city; like London itself it has developed organically with its own laws of growth and change. It was said of the Victorian Londoner, wrapped in fog and darkness, that he or she would not know the difference between the two worlds. The underworld is haphazard and wayward, with many abandoned passages and vast tunnels of brick leading nowhere. Beneath Piccadilly Circus is another great circus of myriad ways. The roads that converge on the Angel, Islington, have their counterparts beneath the surface. (2; underline mine)

ここにも、先述したマクファーソンがポスターに描いた地下鉄ピカデリー・サーカス駅のイメージを見ることができる。地上のピカデリー・サーカスが繁栄の象徴であればあるほどに、地下は地上の「影」としてのイメージを強めていく。

地上のピカデリー・サーカスは、ロンドンの商業の中心、娯楽の中心、喧噪の中心である。そこは活気に満ち、力と美しさがある。大勢の男と女が身支度を整え整然と行き交う姿にジニイは帝国の栄光を見る。

This is the triumphant procession; this is the army of victory with banners and brass eagles and heads crowned with laurel-leaves won in battle. They are better than savages in loin-cloths, and women whose hair is dank, whose long breasts sag, with children tugging at their long breasts. These broad thoroughfares—Piccadilly South, Piccadilly North, Regent Street and the Haymarket—are sanded paths of victory driven through the jungle. (161)

地上のピカデリー・サーカスとは帝国の栄光と成功の象徴である。道路を進む車やバスは勝利への行進である。帝国を広げ植民地を支配し、野蛮人たちの上にたつ英国の輝かしい姿がそこにある。ピカデリー・サーカスに交差する通りは未開の地へとつながる勝利の大通りなのである。ジニイは帝国の地下である「影」に大勢の無名の死が連なっていることを見た。「ピカデリー・サーカス駅の近代的改造自体が帝国主義のプロジェクトの一つ」(アシュフォード 85)であり、自分もその列に加わる一人でしかないことを知っている。だが、彼女は地下世界に連なることを拒否し、「私はこの世界生まれの人間で、この旗のあとについていくの」(162)と地上こそが自分の生きる場所だと宣言する。

地上の栄光の行進の足元には「死」の行進がある。帝国が拡大すればするほどに、死の行列は長くなっていったはずである。帝国の拡大のためにジャングルをつきぬける男たちは野蛮人の女たちよりも本当に優れているのか。ジニイはその疑問に目をつむる。帝国の副産物としての消費文化を享受する彼女¹⁵⁾もまた、間接的に帝国主義の加担者であることを選んだのである。

4. 帝国主義の闇——パーシヴァルと地下世界

地下の世界を意識するのはジニーだけではない。6人はそれぞれに地下の世界を語る。地下世界と最も密接に結びついているのは、オーストラリア訛りにコンプレックスを持つアウトサイダーのルイスである。ルイスは子供のときから、自分が地底深くに広がっていく植物の根のような存在だと思っている。「(僕の)根は、煉瓦混じりの乾いた土や湿った土、鉛や銀の鉱脈をつきぬけ、世界の奥底までのびている。ぼくは全身繊維だ。すべての微動はぼくをゆさぶり、土の重みは肋骨を圧迫する」(7)。ルイスは生涯を通じて、自分の足元の世界を意識し、地上世界が自分を押しつぶしているように感じていた。地上世界を欲しながら地上を支配するルールからはじかれる存在であることを自覚している。スーザンは、田園と父を大切に思い帝国主義を支える理想の女性像として描かれている¹⁶⁾。

地上の世界を支配するのはパーシヴァルである。6人が地下世界を言及するときに思い描くのは、地上の英雄であるパーシヴァルである。若いときから行列を引き連れ、卒業後は植民地インドへと向かい、彼の地で馬から落ちて死んだパーシヴァルは帝国主義を体現する者として6人の思い出の中に、独白の中にのみ存在する「声なき登場人物」である。ネヴィルはパーシヴァルが登場すると抑圧が取り除かれ、秩序が戻ると感じる。「重苦しい気分はことごとく解きほぐされ、障害はことごとく取り除かれた。混沌の支配は終わったのだ。彼が秩序づけたのだ」(100)。バーナードは、パーシヴァルへの愛が6人を結びつけていると感じている。パーシヴァルによって自分たちは七つの面を持った完全なる花になると見ている。だが、ともにアウトサイダーのルイスとロウダは、帝国主義の象徴であるパーシヴァルと彼に愛されているスーザンの姿に野蛮性を見る。

‘Like the dance of savages,’ said Louis, ‘round the campfire. They are savage; they are ruthless. They dance in a circle, flapping bladders. The flames leap over their painted faces, over the leopard skins and the bleeding limbs which

they have torn from the living body.’ (115)

帝国主義は、植民地の「野蛮人」を支配するのではなく、支配する側こそが「野蛮人」であるのだ。炎の周りで狂ったように踊る野蛮人はパースヴァルであり、スーザンであり、自分たち自身である。ルイスの言葉を受けて、ロウダはその風景に行列を重ねる。

‘The great procession passes, flinging green boughs and flowering branches. Their horns spill blue smoke; their skins are dappled red and yellow in the torchlight. ... The procession passes. And while it passes, Louis, we are aware of downfalling, we forebode decay. The shadow slants. We who are conspirators, withdrawn together to lean over some cold urn, note how the purple flame flows downwards.’ (115)

ジニイは行列に勝利の喜びを感じるが、ロウダから見れば行列は衰退の前兆である。そして自分たちもまたその行列に荷担する共謀者 (conspirators) であると感じている。支配する側の世界の足元には、深い穴が待ち構えており、動物の生身を剥がしながら炎に照らされて踊り狂う自分たちは、真っ赤になって炎とともに落ちていくのである。地上での炎の狂宴が激しさを増すほどに落ちていく者たちはおびただしい行列となる。支配する者に野蛮性の発見をするというモチーフは、コンラッド (Joseph Conrad, 1857-1924) が『闇の奥』 (*Heart of Darkness*, 1899) で描いたクルツの姿でもある。

彼らに秩序と安心感をもたらしたパースヴァルはいなくなった。パースヴァルの死を思い出しながら、バーナードは、地下鉄の入り口の人々に気づく。それは地下世界にいるはずの死者たちであり、植民地で支配されている者たちの苦しむ姿である。

[Parcival] was thrown, riding in a race, and when I came along Shaftesbury Avenue tonight, those insignificant and scarcely formulated faces that bubble up

out of the doors of the Tube, and many obscure Indians, and people dying of famine and disease, and women who have been cheated, and whipped dogs and crying children—all these seemed to me bereft. He would have done justice. He would have protected. (203; underline mine)

ぼんやり見える大勢のインド人や、飢饉や病気で死んでいく人々や騙された女たちの姿は、かつて、ジニイがピカデリー・サーカスの勝利の行進の中に見た、「腰布をつけた土人 (savages in loin-cloth)」であり、「湿った毛で垂れ乳の女たち (women whose hair is dank, whose long breasts sag)」(161) のようである。「飢饉や病で死んでいく人たちの姿」が「地下鉄の出入り口から泡のようにわき上がってくる」という光景は、ダンテの『神曲』の第五歌における地獄の描写「そこを過ぎると痛ましい声が私の耳にも聞こえてきた。大勢のうめき声が耳を打つ場所に私は今やってきたのだ。ここでは一切の光は黙し、その叫びは嵐の日に逆風に叩かれて海が発する轟きに似ていた」(ダンテ 65)¹⁷⁾を思わせる。ウルフは『波』執筆中の1930年8月20日、9月24日、10月27日にダンテを読んでいることを日記に残している¹⁸⁾。『波』の地下を描くとき、ウルフの頭に『神曲』の地獄のイメージがあったことは間違いないだろう¹⁹⁾。地下世界は帝国主義が災いをなした地獄の「レプリカ」であり、この地獄図をもたらしたものはパーシヴァルという名の帝国主義である。ここにおいて、ロンドンの地下世界は、帝国主義の「影」であり「闇」となり。このイメージはルイスとロウダが見た「野蛮人の踊り」に重なる。コンラッドは、コンゴ奥地を「闇の奥」とみなし、そこに帝国の暗部を見出した。だがウルフは、ロンドンの真ん中に、技術と組織力の象徴であり、人々の生活に密着し、利便性をもたらした地下鉄に、帝国主義の地下に存在する「闇の奥」を見いだしたのである。

行列に象徴されるような地上の帝国に対し、その犠牲となった者たちがうごめく社会が地下の世界である。繁栄の一つの到達点として描かれる地下鉄は、帝国主義を生きる人々の足元に広がる無意識の不安感を象徴するものであり死と最も近い世界なのである。地上が帝国主義によって繁栄すればする

ほど、地下の世界の闇は色濃くなってくる。『闇の奥』²⁰⁾のクルツの最後の叫びである“The horror! The horror!”(178)と重なる叫び“horror, horror, horror”(The Waves 209)を、ウルフがロンドンでバーナードに言わせた理由もここにあるだろう。

結論

地下はパラドクスに満ちた世界である。アクロイドが『ロンドンの地下』で指摘するように、無名性ゆえの孤独と大衆性があり、太古の記憶と技術の進歩がある。厳密なシステムに支配されていると同時に地上世界の規則が届かない世界でもある。ルールからはずれる自由とともに通勤のラッシュアワーが象徴する義務と抑圧がある。地下世界は大勢の人々の集合意識の象徴なのである。

1920年代、大英帝国は地図の上では最も拡張した。「大英帝国は今や世界の四分の一を覆っていたが、「その覆いは薄いもの」(クラーク 135)であり、1920年代後半のイギリスは長引く不況から抜け出せないままであった。勝利の旗を振っているはずの帝国は、不安と衰退への予兆を抱えた栄光の姿であった。繁栄を享受する人々が意識の底に抑圧した集合意識をウルフは地下鉄という表象に託して描いたのである。

*本研究の一部は、青山学院大学アーリーイーグル研究支援制度の支援によって行われた。

注

- 1) 本文中の『波』の引用は川本静子訳を使用した。
- 2) 「ヴェルサイユ平和条約のものと、いくつかの旧ドイツ領植民地が(イギリス)に追加されていたが、それは勝者の間での戦利品の分割を隠蔽するために利用された国際連盟と協同するかたちでおこなわれた」(クラーク 135)。
- 3) 本稿では、ロンドン地下鉄のことを「地下鉄」と表記し、英語の場合引用文献によって、“Underground”、“Tube”と表記する。

- 4) フォードダム大学(Fordham University)において、2009年6月4日から7日に開催された。
- 5) 開通区間はメトロポリタン鉄道のパディントン駅からファリンドン・ストリート駅の約5キロの距離であった。
- 6) 地下鉄敷設工事は cut and cover (掘って蓋をする) という最も安価で原始的な方法が取られたが、それでも工事中には地上の何千もの家屋が破壊されることとなった。12,000 もの人々が補償金もなく立ち退きを余儀なくされたという (アクロイド 116)。
- 7) ロンドンの地下鉄の歴史については、ピーター・アクロイド、オリヴァー・グリーン、クリスチャン・ウォルマーを参考にした。
- 8) 諷刺週刊誌『パンチ』(*Punch*) は地下鉄開通当初からしばしば上中流階級の地下鉄への不信感、嫌悪感をイラストとともに伝えている。例えば、1864年5月28日号では「上品さのかけらがなくても女性たるもの地下鉄になんて乗りませんわ」、1886年9月25日号では、困った顔の紳士淑女と上機嫌な労働者たちで混雑した客車のイラストとともに、「地下鉄一等車観察—こんなことが毎日続けば全く嫌になる！」などがある。
- 9) ウルフ夫妻は1915年からリッチモンドに居を構え、1917年から同地で Hogarth Press を始動した。1924年に Hogarth Press をロンドンのブルームズベリー地区のタヴィストック・スクエアに移動し、その後、1939年には同地区のメクレンパー・スクエアに移った。1919年にはサセックス州ロドメル村に別宅のモンクス・ハウスを取得した。ロンドンとロドメル村を頻繁に往復したが、1940年の空襲でロンドンの住まい兼 Hogarth Press は被害を受け、その後は、モンクス・ハウスを拠点とし、1941年の自死まで居住した。
- 10) ハリスは、ウルフが必要ないかぎり地下鉄に乗ろうとしなかった (“Woolf herself tended not to use [underground] unless she had to: she much preferred to be out in the open, walking or on the omnibus, winding through the traffic, looking out at the crowded streets” (40)) と指摘する。
- 11) 1918年1月23日の日記には、リッチモンドで川が増水しているのを見て街の人が最近の大雨のひどさを噂するのを聞いて、「ロンドンにいと、暖炉や電気や地下鉄や傘といった文明の利器のおかげで人は天気のことなど気にしない」と、ロンドンで日常的に地下鉄を利用していた様子が分かる (*Diary I* 111)。1919年2月4日には、「ここ数日は楽しいことがない」と記し、「霧、地下鉄ストライキ、姉のための使用人探し」を理由に挙げている。ウルフがよく使っていたディストリクト・ラインは、2月4日から7日までストのため運行休止であった (238)。3月7日の日記には、歯科医で抜歯時に麻酔をかけられた経験を “The queer little excursion into the dark world of gas always interests me” と面白がり、帰路、地下鉄の

中で「ここにいる人たちも同じように感じたことがあるかしら」と思ったと記している(250)。3月22日の日記には、夫レナードが地下鉄の座席に座れない危険を冒してまで、近衛兵の行進を見ることはないと思って行進を見なかったと記されている(257)。

- 12) “Woolf’s diary entries provide evidence that she drew on her experiences of underground travel for her fiction, especially from her use of the District line in the period 1915-24” (179).
- 13) 本文中の“The Mark on the Wall”の引用は「壁の染み」『ヴァージニア・ウルフ短編集』西崎憲編訳を使用した。
- 14) ロンドンの美術館や博物館、スポーツイベント、劇場、バーゲンへの誘いは例えばこんなキャッチコピーが使われている。“For the Zoo” (1921)、“For the Theatre Land” (1924)、“The Film-Lover” (1930)、“Come Out of Doors in Your New Dress” (1928)、“To Summer Sales” (1926) (グリーン (*Underground Art*))
- 15) デボラ L. パーソンズは 19 世紀末から都会を歩く女たちの出現を論じた『都市を歩く』(*Streetwalking the Metropolis* 2000) において、19 世紀末期から独身の女たちの町歩きを描いた文学作品が描かれるようになったことを論じている。町歩きをする女たちは ‘new woman’、‘educated working woman’、‘professional woman’ などの姿で描かれたが、特にウルフとドロシー・リチャードソン (Dorothy Richardson 1873-1957) の作品に多く現れると指摘している。不特定多数の男性との恋愛を楽しむジニーの姿は ‘professional woman’ (娼婦) とも考えられる。
- 16) 麻生えりかは「イギリスのグローバル資本主義、帝国主義を体現する男たちは、彼らを無言で支えてくれる存在としてスーザンを理想化して安心する」と指摘する(128)。
- 17) ダンテ『神曲：地獄篇』平川祐弘訳(65)
- 18) 12月14日の日記には、イタリア語の *Inferno*, 26, 94-102 の箇所のコピーを貼り付けていた(*Diary* 339)。
- 19) デヴィッド L. パイクはウルフが『波』執筆中にダンテを読みかえたことだけでなく、1940 年まで繰り返し読んでおり、『波』と『歳月』は彼女の作品のなかでもっともダンテ的構造 (“the most Dantean structure”) を持つ作品であると指摘している(187-189)。
- 20) ウルフは、コンラッドの熱心な読者であった。コンラッドの死を受けて、1924 年 8 月 14 日に *TLS* 誌で彼の代表作を論じている。ただし、このなかで『闇の奥』は取り上げられていない(後にこのエッセイは『普通の読者』(*The Common Reader* 1925) に所収される)。

引用文献

- Ackroyd, Peter. *London Under*. Vintage, 2012.
- Ashford, David. *London Underground: A Cultural Geography*. Liverpool UP, 2013.
- Clarke, Peter. *Hope and Glory: Britain 1900-2000*. Penguin Books, 2004. 『イギリス現代史 — 1900—2000』西沢保他訳、名古屋大学出版会、2009 年。
- Conrad, Joseph. *Heart of Darkness and Other Tales*. Edited by Cedric Watts, Oxford UP, 2002.
- Evans, Elizabeth F., and Sarah E. Cornish, editors. *Woolf and the City: Selected Papers of the Nineteenth Annual Conference on Virginia Woolf*. Clemson UP, 2010.
- Green, Oliver. *Underground Art: London Transport Posters 1908 to the Present*. Studio Vista, 1990.
- . *The London Underground : An illustrated history*. London Transport Museum, 1987.
- . *The Tube: Station to Station on the London Underground*. Shire Books, 2012.
- Harris, Alexandra. “Virginia Woolf Underground.” Evans and Cornish, pp.40-46.
- Masterman, C.F.G. *From the Abyss*. Garland Publishing, 1980.
- Parsons, Deborah L. *Streetwalking the Metropolis: Women, the City, and Modernity*. Oxford UP, 2000.
- Pike, David L. *Passage through Hell: Modernist Descents, Medieval Underworlds*. Cornell UP, 1997.
- Simpson, Kathryn. ““Street Haunting,” Commodity Culture, and the Woman Artist.” Evans and Cornish, pp.47-54.
- Thacker, Andrew. *Moving through Modernity: Space and Geography in Modernism*. Manchester UP, 2009.
- Welsh, David. *Underground Writing: The London Tube from George Gissing to Virginia Woolf*. Liverpool UP, 2010.
- Williams, Rosalind. *Notes on the Underground: An Essay on Technology, Society, and the Imagination*. The MIT Press, 2008. 『地下世界—イメージの変容・表象・寓意』市場泰男訳、平凡社、1992 年。
- Wolmar, Christian. *The Subterranean Railway: How the London Underground was built & How it changed the city forever*. Atlantic Books, 2012.
- Woolf, Virginia. *The Waves*. Oxford UP, 2008. 『波』川本静子訳、みすず書房、1976 年。
- . *The Diary of Virginia Woolf: Volume 1 1915-19*. Ed. Anne Olivier Bell. Hardcourt Books, 1977.
- . *The Diary of Virginia Woolf: Volume 3 1925-30*. Ed. Anne Olivier Bell. Hardcourt Books, 1982.
- . “The Mark on the Wall” in *Selected Short Stories*. Edited by Sandra Kemp, Penguin Books, 1993. pp.53-60. 「壁の染み」西崎憲編訳『ヴァージニア・ウルフ短編集』、筑

帝国の栄光と地獄
『波』における地下世界

摩書房、2005 年。155-171 ページ。

———. “Street Haunting: A London Adventure” in *Selected Essays*. Edited by David Bradshaw, Oxford UP, 2008. pp.177-187.

———. *The Common Reader*2. The Hogarth Press, 1986.

“Underground Railway.” *Punch*. 28 May 1864.

“First-Class Underground Study.” *Punch*. 25. September 1886.

麻生えりか「家事労働を語ること 家庭の天使、『波』のスーザン、ハウスワイフ 2・0」

『終わらないフェミニズム 「働く」女たちの言葉と欲望』日本ヴァージニア・ウルフ協会、河野真太郎、麻生えりか、秦邦生、松永典子編、研究社、2016 年、119-

145p。

ダンテ『神曲：地獄篇』平川祐弘訳、河出書房新社、2012 年。

図版

MacPherson, Douglas. *Piccadilly Circus station; stomach diagram*, 1928. © TfL from the London Transport Museum collection