

19世紀末文化の環境としての ロンドンと女性たち

松村 伸一

<要旨>

本稿では、19世紀末におけるロンドンの変貌と、それが女性の生活にもたらした変化について概括的な覚書を提供し、同時代のイギリス詩や小説を理解する一助とすることを、主たる目的とする。ロンドンの行政体制、人口と階級構成、公害問題、さらには、電力供給、公共照明、公共交通、情報通信網といった社会基盤について、基礎的な事実や情報をここに取りまとめておきたい。ロンドンが歴史上つねに変化を続けてきたことは事実だが、19世紀末における変化は特筆に値する大きさだった。この大変化に対する知識人たちの反応として、群集とその心理に向けられた関心の増大、都市生活の文学的・社会学的分析としてのシティー・ライティングの興隆、「女性の領分」という伝統的な概念の変化を挙げることができる。一方、女性たちは、この新しい環境のなかに、可能性を見出しつつあった。上層中産階級の女性たちにとって、イーストエンドへの「慈善訪問」は世界観を広げてくれる効果があった。長い間、単なる雑用であった「買い物」は、男女の社会的関係の法的な複雑さを明らかにする文化的闘技場となった。

キーワード：19世紀末、ロンドン、新しい女

Keywords : fin-de-siècle, London, New Women

本稿では、19世紀末におけるロンドンの概況を瞥見しつつ、環境としての都市がどのように当時の文化状況と相互作用を及ぼしあったか、さまざまな先行研究の助けを借りて、概括的な覚書を提供することを主たる目的としたい。世紀末イギリス文化を考察する際、当時の都市環境、とりわけ首都ロンドンを取り巻く状況について、基礎的な事実や情報を取りまとめることには、一定の価値があるだろう。この時代のイギリス詩や小説を理解するうえで、一助となることができれば、幸いである。

1. 19世紀末ロンドンの概況

まず、19世紀末におけるロンドンの状況を、行政体制、人口、生活環境など、都市としてのインフラストラクチャーの観点から、概観しておこう。

1-1. 行政体制

ロンドンを、ヨーロッパ諸国の大都市と比較するとき、歴史上、ほとんど都市計画と呼べるものが存在しなかった点に、大きな特色がある¹⁾。19世紀初頭のジョン・ナッシュによるリージェント街の開発や、それに続くジェイムズ・ペネソーン (Sir James Pennethorne) の街路設計が、かろうじて「都市計画」に相当するが、いずれも地理的にきわめて限定的なものにすぎない。その主な原因となったのは、今も金融街として名高い「シティー (City of London)」をはじめとする、行政上の権限を持つ小さな自治体が複雑に入り組んでいたことだった。たとえば、シティー・オブ・ロンドンは12世紀初頭にイングランド最古の地方自治体として成立しており、その首長は「ロンドン市長」(Lord Mayor of London)、行政機関は「シティー自治体」(Corporation of London) であり、独自の治安組織「ロンドン市警察」(City Police of London) をも有する。現在、われわれが「ロンドン」と呼ぶ地域は長い間、少なくとも行政的には、数多くの教会区 (vestry, parish) や自治区 (borough) の集積としてしか、そもそも存在しなかったと言っても良い。したがって、「シティーの外側では、いかなる街路の改善も、国家の支援とその時々の特設委員会が必要であった」(Hall, 88)。

とはいえ、1830年代以降、鉄道網を介して全国から人口が流入し続ける首都に、何らかの地区横断的な組織が必要であることは、あまりにも明白であった。国会は、1855年に「首都運営法」(Metropolis Management Act) を制定し、それに基づいて「首都土木委員会」(Metropolitan Board of Works) が組織される。この委員会はロンドンの公共土木工事を総合的に監督する初めての組織であった。たとえば、1858年の「大悪臭」(the Great Stink) を契機に、下水道網の整備とテムズ川の浄化が急務となった際には、土木技師ジョゼフ・バザルジェット (Joseph Bazalgette) を監督者に任命し、問題解決に取り組んだ。しかし、委員は事実上、各小自治体の代表者で、利害が対立する場合があったこと、委員の選出が任命制で不透明であったこと、そして、容易に推測できるとおり、建築利権に深く関わりがあったことなどから、やがてスキャンダルまみれとなる。同委員会の限界を見て取った中央政府は、1888年に「地方自治法」(Local Government Act) を成立させる。同法に基づいて、翌年、「ロンドン県参事会」(London County Council) が首都土木委員会に取って代わった。そのメンバーは直接選挙によって選ばれ、労働者階級寄りの革新的な政策方針に特色があった。その傾向は、後年の「大ロンドン参事会」(Greater London Council) にも引き継がれ、保守党政権とはしばしば軋轢を生じることとなる。

本稿の領域を逸脱するが、その後の経緯を補足しておく、1963年に「大ロンドン」(Greater London) が行政上の独立した区域として定められて初めて、「ロンドン」の輪郭は明確になった。「大ロンドン」の行政府である大ロンドン参事会は、1965年にその最初のメンバーが選出され、その下に32の「特別区」(borough) を整備した。しかし、サッチャー保守党政権時代の行政改革の中で、1986年に廃止され、その権限は特別区と中央政府とに委譲された (旧ロンドン市庁舎 (County Hall) は7年間放置された後、1993年、

大阪の不動産会社白山殖産に6,000万ポンドで売却された、などというエピソードも、われわれは忘れるべきではないだろう)。その後、第一次ブレア労働党政権の下、2000年に、「大ロンドン市長」(Mayor of London)と25名の議員からなる「ロンドン市議会」(London Assembly)(いずれも公選)、そして600名のスタッフからなる「大ロンドン市局」(Greater London Authority)が設置されて、現在に至っている。

1-2. 人口、地域特性、階級分布

1883年から1884年の間に、ロンドンの人口は500万人を突破した。人口集中がこのような規模に達した史上初の都市であり、同時期のパリの人口は230万程度、ベルリンやウィーンは120万程度と、その半数に満たない²⁾。その後も人口は急速な増加を続け、1895年には600万を、1907年には700万を超えた(Inwood, 9)。

ロンドンの住民の出身地を見ると、連合王国内の別の地域からの流入者、および外国からの移民が相当な割合を占め、とりわけ後者は、1881年の2.7%(107千人)から1911年の4.7%(210千人)へと比率を上昇させている³⁾。これら移民たちは1880年代にはロンドンの中に外国人居留地を形成していた。その主なものとしては、西から、①フランス人、スイス人、イタリア人が無国籍的に混在するソーホー、②サフロン・ヒルのイタリア人街、③上海や広東出身の中国人水夫が定住した港町ライムハウス、④ホワイトチャペルのユダヤ人街が挙げられる(Inwood, 9-10)。そして、これらの地域が、政治的中心であるウェストミンスター、金融街シティ、法曹関係者が集まるホルボーン、超高級住宅街であるベルグレイヴィアやメイフェア、印刷・出版業者が集まるフリート街などとともに、世界都市ロンドンのさまざまな特異点を形成していったことは、言うまでもないかもしれない。

上述の移民街は、おおむねロンドン東部に位置している。「ウェスト・エンド」が高級住宅地・高級商店街と同義語となっていくのと比例して、「イースト・エンド」は貧民窟の代名詞となるが、このような色分けは19世紀初頭の段階では必ずしも明白ではなかった。たとえばトマス・ホールは、19世紀初頭に新しい街路が開発された際、その「目的は、連絡網を改善することだけではなかったばかりか、それが主な目的というわけではなかった」と前置きしつつ、開発を主導する立場にある者の次のような言葉を紹介している。『『はるかに重要なことは』と1835年のある委員会報告は指摘している。新しい街路を通すことによって『長い間、病気、悲惨、犯罪の温床であり続けた種類の建物を取り除くことによって、その街路が開通する首都の地域の健康(health)』に効果をもたらすことであった』(Hall, 88)。すなわち、それまでロンドンのいたるところに散らばっていた、スラムの排除である。同じ目的は、19世紀中葉のロンドン公共事業を司った首都土木委員会にも引き継がれた(Hall, 90)。下層労働者階級は、その劣悪な住環境を改善されることのないまま、別の不衛生な地区へと移り住むほかなかったであろう。

こうした労働者階級も含めたロンドン住民の階級構成について、1851年の国勢調査に基づく数値を挙げておくと、資本家、専門職、行政官、不労所得生活者など上流階級ないし上

層中産階級に当たる層が全体の4.3%、下位専門職・行政官、小店舗主・小事業主など中産階級の主要層（いわゆる「小ブルジョワジー（プチブル）」）が16.6%だったのに対し、労働者階級は79.1%を占めていた。労働者階級をさらに職種別の内訳で見ると、79.1%のうち、約半数に当たる39.7%が熟練労働者、17.9%が家事労働者、その他の半熟練労働者が6.6%、事務員が2.0%、非熟練労働者が10.6%、その他が2.3%となっている。（Lees, 424）ただし、ロンドンの住民の就労状況については、性差による相違も、考慮に入れる必要があるだろう。スティーヴン・インウッドによると、「ヴィクトリア朝末期ロンドンの女性の大多数は、お金のために働けなかったか、あるいは、自分たちのする臨時の仕事（洗濯物の洗いと絞りを引き受けたり、他の家の子どもの面倒を見たりするような）を国勢調査の書式に書き込むに値しないとみなしていた。国勢調査の回答によると、ロンドンに住む10歳以上の女性のうち、わずか40%しか、給金が出る仕事に就いていなかった。男性の84%という比率とは、対照的である」（Inwood, 134）。つまり、階級構成とあわせて考えてみると、労働者階級の女性でも、生計に余裕がある場合には、収入を得る手段をあえて求めはしなかったことが推察される⁴⁾。

1-3. 公害問題

以上のような首都人口の増大と集中は、大気汚染・水質汚染など公害の源として、ロンドンの環境に大きなインパクトを与えた。急激な都市化は、ロンドンを公害先進都市に変えたのである。

ロンドンでは中世以来、ペストやコレラなどの伝染病に悩まされ続けた。その主な媒体とみなされたのが、ロンドンに散在する貧民街と、テムズ川の水質汚染であった。テムズ川は、ロンドンの飲み水の供給源であるとともに、排水が流れ込む先でもあった。とりわけ、18世紀の間に水洗トイレが普及していく一方、公共下水網は旧態依然とした雨水排水のみに対応した設備のままとどまっていたために、19世紀始めには何らかの技術的革新が必要とされていた⁵⁾。やがて1858年に、いわゆる「大悪臭」（the Great Stink）が起こったのを契機として、下水網整備が着手された。先に触れたように、その指揮を取ったのは土木技師ジョゼフ・バザルジェットであった。彼は、広範囲にわたる地下下水網を設計し、小自治体代表者との難しい調整を重ねて、テムズ川への排水溝の位置を定めた。また、テムズ河岸の泥地に「堤防」（Embankment）を築き（1864年着工、70年完成）、テムズ川の汚泥を生活区域から隔離すると同時に、川沿いを流れる新たな下水網を保護し、ロンドン市民に遊歩道と緑地を提供した。

一方、大気汚染については、19世紀中には有効な手立ては取られることはなかった。ロンドンの悪名高い「霧」は、主に、家庭で用いられたコークスなどの燃料の煙（smoke）が霧（fog）と結びついたスモッグであることは、よく知られている。1952年12月上旬には、「大ロンドン・スモッグ」（the Great London Smog）と呼ばれる事件が発生した。ロンドンでスモッグが発生し、気象の影響で、5日間にわたってその状態が続いた。この5

日間だけでも、亜硫酸ガスなどの影響によって、約4000名の死者が出たとされる。これを受けて、政府は1956年に「大気汚染防止法」(Clean Air Act)を制定し、家庭での石炭使用を禁止する区域を定めるなど、汚染源のコントロールに努めた。一方で、石炭の品質改良もあって、亜硫酸ガスや煤煙の発生率も下がった。

2. 群集と観察者～シティー・ライティングの系譜

2-1. 「群集」観の形成と遊歩者

こうしたロンドンの状況は、同時代の人々の都市観にも影響を及ぼさざるを得ない。働く者、失業した者、働く必要のない者、買い物をする者、物売る者、物乞いをする者、歩く者、馬車に乗る者、事故に遭う者——こうした大量の人間が、お互い何の結びつきもないまま、偶発的に共存する混沌とした空間として、都市をイメージしたとき、19世紀知識人が懐いた感情は、呆然とするような恐怖に近いものであったと言えるだろう。

近代都市における群集という現象を文学的主題として取り上げた初期の例として、エドガー・アラン・ポーの「群集の人」(“The Man of the Crowd”)がある。この短編小説でポーは、ロンドンを舞台として設定し、一日中眠りにつくことのない都市の相関物として、一晚中人ごみを求めて町をさまよう男を形象化していた。世紀末に目を向けると、フランスの医師ギュスターヴ・ル・ボンが、1895年にこの分野では画期的な著作となる『群衆心理』を著した。ル・ボンは、きわめて浩瀚な著作を残した、いかにも19世紀的なアマチュア著述家である⁹⁾。『群衆心理』は、出版の翌年には英語訳が出されている(Gustave Le Bon, *The Crowd: A Study of the Popular Mind*, London: T. Fisher Unwin, 1896)。ル・ボンの群集観は、端的に言えば暴徒(mob)とほぼ同義である。人々が集団となると、個々人が持つ知的側面は低下し、逆に感情は激発しがちで、極端な行動に走る傾向があるとされた。同書第1篇「群衆の精神」第2章「群衆の感情と特性」から、各節の小見出しを拾えば、群集は「衝動的で、動揺しやすく、昂奮しやすい性質」を持ち、「暗示を受けやすく、物事を軽々しく信じ、その「感情は誇張的で、単純」であり、「偏狭さと横暴さと保守的傾向」を兼ね備えているが、反面うまく操作すれば偉大な自己犠牲的行為を行ないうる「徳性」を秘めてもいる、というのがル・ボンの所論である。

こうした集団嫌悪的な群集観は、自らを群集から隔絶しながら、群集の中に身を投じるという「遊歩者(フラヌール)」のスタイルとも通底するところがある。遊歩者という概念は、ドイツの批評家ヴァルター・ベンヤミンが詩人ボードレールと第二帝政期のパリを論ずる際に取り上げた典型的人物(type)という文脈で取り上げられることが多い。より具体的には、通常、中産階級以上の男性(つまり、最も行動可能な範囲が広い階級と性別)で、特に目的もなくただ町と人を観察するためだけに町を歩く人物であり、当然のことながら、時間を切り売りする労働からは何らかの事情で免除されている。その人物像は、階級的にも性的にも、限定された存在であると言うべきだろう。観察者、視る者とい

う自己規定そのものが、対象との間に距離を作り、遊歩者を審美家とする。ベンヤミンが、ボードレールの次のような言葉を引用しているのは、いかにも適切である。「観察する者は、おしのびでいたるところを歩く帝王だ」(ベンヤミン、76)。

2-2. シティー・ライティングの系譜

ところで、詩、フィクション、ルポルタージュ、その他あらゆる文章表現形式を含めて、ロンドンという都市を主題とする書き物の集大成を、仮想してみたい。それを当面、《自然》を題材とする文学ジャンルである「ネイチャー・ライティング」という呼称をまねて、「シティー・ライティング」とでも呼んでみることにしよう。ジャンルとしてのそのような文章の起源はおそらく、サミュエル・ピープスやジョン・イーヴリンといった17世紀後半の日記作家たちの著作の中に、早くも見出すことができるかもしれない。言い換えれば、中産階級を中心とする市民層が自らの生活環境を、興味深い文化としてとらえた時代、ということである。

19世紀になると、ロンドンの貧困層を主題とする著作がとりわけ増大する。1851/2年に出版されたヘンリー・メイヒュー『ロンドンの労働とロンドンの貧民』は、その金字塔と言って良いだろう。そこに描き出される最底辺層の人々の置かれた状況は、確かにしばしば絶望的な貧しさに陥っているのだが、かえってその窮状の中で暮らす人々のたくましさのほうに際立つような側面がある。メイヒューの視点も、そうした人々に対して、むしろ肯定的である。たとえばメイヒューは、干潮時にテムズ川の泥をあさって、釘などを拾い集める「ばた屋 (mudlark)」の少年の次のような話を記録している。「彼は父母が何教徒であるかしらず、宗教が何を意味するかも知らなかった。神様は神様だ、と彼は言った。神様がいい人だって聞いたことはあるけど、自分のどんな役に立ってくれるのかは知らなかった。彼は自分はキリスト教徒だと考えていたが、キリスト教徒とは何であるかは知らなかった。……父と母はアバディーンで生まれたが、アバディーンがどこにあるかは知らなかった。ロンドンはイングランドだ、それにイングランドはロンドンだ、と彼は言ったが、それがどの辺りにあるかは言えなかった」(Mayhew, 211)。この少年の無知は確かに衝撃的ではあるが、反面、狭いながらも自分の生活圏を確立し、窮状の中で逞しく生き延びているその姿が、ユーモアのある文体で描き出されている。

ところが、1880年代になると、こうしたいささか楽天的な文章よりも、都市問題を文明の危機として取り上げる著作が目立つようになる。チャールズ・ブース『ロンドンの人々の生活と労働』(Charles Booth, *Life and Labour of the People of London*. [1889] 1892) やウィリアム・ブース『イングランド最暗黒地帯とそこからの出口』(William Booth, *In Darkest England and the Way Out*. 1890) などが、その代表作として挙げられる。後者の「最暗黒地帯にて (In the Darkest...)」という部分は、同年に出版されて一大センセーションを巻き起こした、ヘンリー・スタンリーのアフリカ探検記『アフリカ最暗黒地帯にて』(Henry M. Stanley, *In Darkest Africa*. 1890) をもじったものであることは、誰の目にも

明白で、世界に冠たる大英帝国の首都の真ん中に、どれほどの悲惨が（少なくとも、目に触れにくい形で）潜んでいるかを痛烈に訴えたのだと、当時の読者らは直ちに理解した。中でも、最も影響力があったのは、W・T・ステッド「現代のバビロンの乙女の捧げ物」（“The Maiden Tribute of Modern Babylon”、『ペルメル・ガゼット』紙、1885年7月6－10日号に掲載）である。これは、幼い少女らが売春窟という魔物の犠牲となっている実情を、生々しくレポートして、センセーションを巻き起こした。これを契機に、女子の性交承諾年齢が13歳から16歳に引き上げられることとなった⁷⁾。

3. 都市環境の整備

3-1. 電力供給と照明

こうした都市観察者たちの夜の行動を保証したのは、言うまでもなく照明である。ロンドンでは1830年代以来、ガス灯が公共照明として用いられていた。ガスライト・アンド・コウク社が供給するガスはテムズ川の北側を、サウス・メトロポリタン社の供給するガスは南側を、照らした（Inwood, 277）。ガス灯⁸⁾は街灯として用いられたほか、「公共の建物や裕福な個人邸宅、劇場、ホテル、駅、作業場、店舗、事務所、教会」（ibid.）など、到るところで用いられた。

とはいえ、ロンドン全域を均一に照らしたわけではない。ウェストエンドのショッピング街が夜でもなお、赤々と照らされた一方で、イーストエンドの貧民街は闇に沈んでいた。また、ガス灯が電灯に取って代わられていく経緯も、必ずしも順調ではなかった。

電気を光源に変える技術については、1808年にハンフリー・デヴィーが、放電によって2本の炭素棒の間に光が発生する現象を、王立研究所で実演しており、この光は弓形（arc）の形状から「アーク灯」と名づけられてはいた。しかし、その用途は、灯台をはじめ、広々とした空間を照らす照明器具に限られていた。アーク灯は、家庭などで用いるには光が強すぎたことと、屋外で利用するには信頼性に欠けたからである。電灯の一般的使用を促したのは、1870年にパリ在勤のベルギー人技師Z・T・グラムが生み出した、初めての實用ダイナモ（「グラム・ダイナモ」）と、1877年末にイギリス人科学者ジョゼフ・スワンが生み出した、炭素フィラメントを用いた（弱い光を放つ）白熱電球、そして1882年1月、トマス・エジソンがニューヨークから送った巨大発電装置二基を用いて操業を始めた、ホルボーン陸橋の集中配電所であった。

しかし、いずれもいまだに改良が必要な段階に留まっていた。ホルボーン陸橋の発電所は、電灯のコストがガス灯の3、4倍かかることを隠して操業していたが、たちまち営業が苦しくなり、1886年には閉鎖された。また、首都土木委員会は、フランスのソシエテ・ジェネラル・ド・エレクトリシテが売り込んだアーク灯60基を、1878年12月にヴィクトリア堤防に試験的に導入したものの、1884年には安価で安定したガス灯に戻している。イギリスではガス会社の力が強かったために、アメリカや他のヨーロッパ諸国に比べても、電

力会社の成長は遅々としていた。80年代から90年代にかけて、政府のガス会社保護政策（1882年、88年の「電気照明法」）のもと、ガス供給者と電力供給者との間で、インウッドが「動力＝権力闘争」（the power struggle）と呼ぶものが続くが、その間、ロンドン西部やシティーなど富裕層の生活圏では、着々と都市の電化は進んでいた⁹⁾。

3-2. 公共交通

公共交通機関については、1830年代までにロンドンと国内各地を結ぶ鉄道網が整備された後、ヴィクトリア朝中期にはロンドン市内の交通が問題となった。市内交通の原動力は馬に限られていたので、まずオムニバス（「万人のために」の意のラテン語 omnibus から）すなわち乗合馬車が公共交通の第一歩となる。また、その重荷を緩和するために、市内にレールを引いて、その上を走らせるトラム（tram）も操業を開始する。しかし一方で、馬車の大型化は、交通渋滞の源ともなった。増加する一方の都市人口を前に、ロンドンの陸上交通は限界に達しつつあった。一方、馬用の鉄路が引かれたため、古い設備が新しい設備への投資を妨げ、蒸気機関やモーターを搭載可能な頑丈なレールに交換することができず、トラムの機械化はアメリカやドイツなどより遅れた。その解決策として提案されたのが、市内の地下を走る輸送手段、すなわち地下鉄である。ロンドン地下鉄は、チャールズ・ピアスン（1793-1862）の先駆的な努力によって敷設が実現し、1863年1月10日にはパディントンーファリンドン間（ユーストンおよびキングス・クロス経由）の路線が開通する（Day and Reed, 8）。

交通機関に関しては、女性は長い間、享受者の立場に留まった。しかし、享受の仕方は男性と異なっていた、とアンナ・パレホ・ヴァディオロは指摘する。「女性たちが都市生活に懐く関心の程度は、男性と変わるところがなかったけれども、大都市を楽しむばかりでなく女性を見るためにも出歩いた男性乗客たちとは異なり、公共交通機関（mass transportation）に対する彼女らの姿勢と愛情は、公共交通機関が女性に提供してくれる民主化の可能性（democratising possibilities）に由来するものであった」（Vadillo, 36）。

ここで世紀末女性詩人エイミー・レヴィーの魅力的な詩「オムニバスのバラッド」の冒頭部を引用しておこう。レヴィーは、この民衆的かつ民主的な交通手段に自らの境遇を重ねつつ、その魅力を次のように語る（New, 386）。

Some men to carriages aspire;	自家用四輪馬車をほしがっている人がいる
On some the costly hansoms wait;	高価な二輪辻馬車が仕えてくれる人がいる
Some seek a fly, on job or hire;	乗車中でも空車でも貸し馬車を探す人がいる
Some mount the trotting steed, elate.	大得意で早足の馬に乗る人がいる
I envy not the rich and great,	金持ちのお偉方などうらやましくはない
A wandering minstrel, poor and free,	貧しく自由な、さまよう歌人
I am contented with my fate —	そんな自分の運命に満足だ —

An omnibus suffices me.

オムニバスで私は十分。

3-3. 情報通信とオフィス・テクノロジー

一方、情報通信網の発達、よりいっそうすばやく安価に「空間」を拡張しつつあった。1843年にパディントン（ロンドン）とスラウ（バークシャー）を結ぶ初の公共電信線が敷設された後、1850年代にはロンドンの街路の地下に「マレー産グッタペルカに覆われた銅線」(Inwood, 138) が張り巡らされた。一方、早くも1851年にはロンドン＝パリ間に、また大西洋上の難工事の末、1865年にはロンドン＝ニューヨーク間に、通信線が敷かれた。1870年にはロンドンとカルカッタを地上線が結ぶ。同年からは、電報事業は逓信省 (the Post Office) の管轄に入り、料金も急速に切り下げられていった。19世紀末には、ヨーロッパ主要都市、およびアフリカや極東の大英帝国諸都市をも覆う電信ネットワークが完成した。そして「1850年代半ばまでには、エレクトリック・テレグラフ社は同社の機器を操作する女性職員を補充しつつあった」(Inwood, 138)。ここでもまた、新しい領域の労働に、新しいタイプの、そして安価な労働力が求められたのである¹⁰⁾。

ドイツのメディア史研究者フリードリヒ・キットラーは『グラモフォン・フィルム・タイプライター』の中で、「タイプライターの発達する以前は詩人、秘書、植字工はみなただひとつの性、男性に限定されていた」として、マーシャル・マクルーハンに言及しつつ「グーテンベルクの宇宙はそれゆえ、まだ性的には閉じられた制御系だった」と指摘している (キットラー、284)。ところが、1881年にレミントンII型タイプライターがヒットし、さらに1885年には、フェルディナント・シュライがハモンド・タイプライターと速記を組み合わせる職業訓練を開発した後、女性タイピストの数は、総数でも、男女比で占める割合でも、飛躍的に増大する。ちなみに、アメリカ合衆国では、1880年に総数5,000人のタイピストのうち、女性の占める割合は40%に留まっていたが、1890年には総数は3万3,400人、女性の比率は68.8%に上昇し、1920年には総数61万5,100人、女性の比率は91.8%にも達した (キットラー、283頁)。こうして、事務職における性差は、テクノロジーの発達とともに、無化され、逆転された。インウッドが述べるとおり、「新しいオフィス・テクノロジーは、いくつかの伝統的に『男性のもの』とされてきた事務的技能を、どちらの性別にも開かれた新しい技能に置き換え始めた。電報、タイプライター、電話、そして（後年の）計算機は、すべて、オフィスの仕事をそれ以前よりもいっそう簡単に、いっそう『女性的』にする装置として、見られたのである」(Inwood, 138)。

4. 女性の生活圏の変化

4-1. 「新しい女」

「新しい女」(New Woman) という言い回しは、1894年に、フェミニスト作家サラ・グラランドが初めて用いた造語とされている。わが国では『フランダースの犬』の作者として

知られる「ウィーダ」こと、マリア・ルイズ・ド・ラ・ラメーとの紙上論争の中で、グランドは、この表現を用いたのだが、彼女がこれによって命名しようとした、女性をめぐる新しい現象は、1870年代末にはすでに、人々の目にとまりはじめていた。

この時代、女性たちにとって都市とは、危険（特に性的な性質の）に満ちた空間であるという捉え方と、家庭という、当時のいわゆる「女性の領分」(women's sphere)からの解放の契機として歓迎し、あこがれる捉え方との間に二極化する。もちろん、ひとりの女性が、その二極の間を行き来することもしばしばあっただろう。たとえば、H・G・ウェルズの小説『アン・ヴェロニカ』では、パーティーに出ることと大学進学に反対されたヒロインが、父親——自分の寛容さを主張するため「お前が自転車に乗ることだって許しているじゃないか!」(ウェルズ、33)と叫ぶ父親——の束縛を逃れるために家を飛び出し、郊外の町から列車に乗って、ロンドンに到着する。不審の目を浴びながらもホテルに部屋を借り、翌日には仕事と部屋探しに、解放感とともにロンドンを一人で歩き始めるが、「ピカデリーのところで、ある中年紳士の奇妙な振る舞い」に気づく。やがてその「父親と見まがうような年齢」の紳士は、突然彼女に話しかけ、『「どちらへお出でになります?』と妙に媚びるような声で非常にはっきりと言った。」アンはあわててその場を逃れるが、「しかし心はもう穏やかではなくなった」(ウェルズ、110)。その後も、別の男に追ひ回され、さらには部屋探しをしても「私どもはお嬢さん方にはお貸ししておりませんのよ」と「なにか意識的に上品ぶった様子で」断られるか、みだらな版画のかかった部屋を紹介されるかのいずれかで、彼女は打ちのめされる。もちろん、どの人物も、アンを娼婦としか見なかったのである。

付添婦(chaperon)を連れずに若い女性が町を出歩けば、かなりの確率で娼婦と間違えられる19世紀末ロンドンにおいて、交通の自由を強く求める必要があり、実際に求めたのが、アン・ヴェロニカのような中産階級の未婚女性たちであった。タバコと並んで「新しい女」を象徴するアイテムのひとつが自転車だったことは、必然的な成り行きと言うほかない。「女性用自転車は1890年頃に初めて製造された。……90年代半ばまでには、サイクリングは国民的な情熱的となり、自転車販売台数の3分の1は女性用モデルだった」と言われるように、自転車は急速に普及した。中古自転車が1ポンドで売り出されるほど、「世紀が終わるまでに、自転車の価格は劇的に下落した」とされるが、それは、自転車普及の原因でも結果でもあっただろう¹¹⁾。

このような女性たちの要請と努力を通して、よしんば旧式のジェンダー・イデオロギーからの抵抗が消えたわけではなかったにせよ、19世紀終わりの20年の間に、女性の社会的自由度は、飛躍的に高まっていた。「1890年代、女たちは大学へ行き、医者になるために学び、ジャーナリストやタイピストや高等学校教師や看護婦や室内装飾家や彫刻師や電気技師として働いた。1890年代までには、ハークネス、ウェブ、レヴィらの1880年代と比べてすら、専門的な訓練と教育を受けたさらに多くの女性たちが、成年に達し、雇用を見つけ、何とか自分自身の生活を支えることができるようになっていた」(Nord, 215) のであ

る。

4-2. 町へ出る女性たち

生活空間としての都市を考えると、「町へ出かける」とはどういうことを意味したか。19世紀末の女性、特に知的欲求にあふれた女性たちは、仕事をする、ショッピングをする、観劇などの娯楽を求める、本を借りたり講演会に参加する、などの目的で、「町へ出かけ」た。ここでは特に、2種類の「お出かけ」に注目する。

4-2-1. 慈善訪問

さまざまなジャーナリスト、教会関係者がロンドンの貧困層の実情をルポルタージュの形で公表すると、その主な読者である中産階級の人々の間では、そうした「現実」を自分の目で見て、貧民を（自分に可能な範囲で）助けたいという慈善訪問の動きが始まった。そのような訪問は、「女性の領分」からの逸脱とはみなされなかった。むしろ、「低賃金長時間労働の工場（sweatshop）に足を踏み入れたり、港湾労働者の話を聞いたりすることは…いかかわしい企てであった」と比べれば、「貧民の家庭に入ることは…文句の付けどころのない、中産階級女性の義務となっていた」（Nord, 208）。つまり、性差に基く社会規範の方が、階級差に基く制約よりも強力であり、女性が家庭という「女性の領分」へと階級差を超えて横滑りすることには、あまり抵抗感がなかったのである。しかもそこには、チャリティーという大義名分もあった。「階級的特権に守られ、慈善という倫理のおかげで大胆になって、女性たちは貧民の近所や住居を訪れ、食べ物や衣服、あるいは家事や子育てについてのアドバイスを持っていった。このような訪問がブルジョワ生活の中のどれほど父権的な——もしくは母権的な——要素であったとしても、そしてブルジョワ女性たちの助言がどれほどでしゃばりで侵略的であったとしても、訪問する女性自身は、この実践から2つの点で利益を得ることができた。ひとつは、適切なジェンダーの境界を外見上は逸脱せずに、市民生活に参画する手段を与えてくれた点、そしてもうひとつは、貧困の家庭的側面についてたいへん多くの知識を集めることができた点であった」（Nord, 209-210）。こうした女性たちの中から、訪問の記録を書き残す者も出てくるようになり、彼女らの貴重な記録は、チャールズ・ブースも『ロンドンの人々の生活と労働』をまとめる際に、大いに利用したのである。

4-2-2. ショッピング

ショッピングが、女性の趣味に加わったのもまた、19世紀末のことであった。オスカー・ワイルドの友人でもあった女性作家エイダ・レヴァスンの短編小説「示唆」（Ada Lever-son, “The Suggestions,” 1895）では、主人公の少年は、最近姉がよく「あのお店（the Shop）とかいう謎の場所」に出かけると、不平をもらしている。上層中産階級以上の人々にとっては、たとえば最新流行の服を購入する時は、服飾店の店員を自宅に呼びつけて買

うのが、従来の習慣だったのである。

しかし、1860年代頃から事情が変わり始める。「基本食品の価格の下落、実収入の上昇、安価で魅力的な加工製品・工業製品の種類の増加」(Inwood, 357)を背景として、消費活動が盛んになると同時に、単に必要な物品を買うという行為——むろん、それしか知らない人々の方がその後も多かっただろうが——とは異なる次元に属する、「楽しみのための買い物」という消費行動が、中産階級にまで広まっていった。消費主義の発生そのものは、18世紀にはすでに見て取ることが可能だが、ヴィクトリア朝におけるその広まり方は、異なる次元にまでそれを押し上げたと言って良い。購入という経済行為とは切り離された、商品の誘惑に身をゆだねる快楽を、それまでとは比べものにならないほど多くの人知ったのである。このような拡張には、商品を買う必要がないショッピング環境という条件が必要だった、というのは単なる逆説ではない。それには、一枚ガラスでできたショーウィンドー(1851年ロンドン大博覧会の会場「水晶宮」の素材となった、あの大ガラス)と、展示品を魅力的に照らし出すガス灯による演出が、大いに与かった(シヴェルブッシュ、150-156)。

多数かつ広範囲な客層に対応して、店舗の形態も変化する。チェーン店とデパートの誕生である。特定分野の商品を扱う店舗を多数展開する戦略をとった企業としては、1850年代から鉄道各駅に店舗を展開した書店W・H・スミスをはじめとして、19世紀末には薬剤店ブーツ、食料品店センツベリーなど、今もロンドンに残るチェーン店が営業を始めた¹²⁾。ロンドンのデパートも1860年代から発達しはじめるのだが、それらは主に、家具や高級服など、日常的に購入する性質のものではない商品を扱う商店が中核となり、周辺の店舗や家屋を買い取る形で、徐々に巨大化していった。その歩みは非常に緩慢で、「実際、ロンドン中心部にデパートとして建造されたデパートは、初期のものでも、エドワード朝時代のものだった」(Inwood, 349)。リージェント街にはディキンズ・アンド・ジョウンズやリバティーズ、トッテナム・コート・ロードにはシュールブレッドやメイブルズ、そして何よりオックスフォード街にはD・H・エヴァンズ、セルフリッジズをはじめとする多数のデパートが立ち並んだ。特に目覚ましい成功を遂げたのが、1909年に開業したセルフリッジズだった。シカゴで財を成したゴードン・セルフリッジは、ロンドンのデパート業にアメリカ式経営手法を取り入れた。店舗の外観や売り場の配置、広告の利用など、細部に至るまで行き届いた工夫が重ねられたこと以上に、顧客中心のサービス提供が功を奏した。裏を返せば、「物を買わなければ居心地が悪くなる、店員は人を引き付ける以上に追い払う」のが、それまでのロンドンのデパートの現状だったのである¹³⁾。

ショッピングの世界は、女性を享受者の立場だけではなく、サービスの提供者、労働者としても組み込んだ点でも、女性の生活圏を大きく変化させた。また、ショッピングは、快楽、とりわけ女性的な快楽とみなされることによって、「公」と「私」の境界をゆるがした。家庭内の必要であれ、自分自身の欲望であれ、「私」の領域に属する契機(ショッピングという機会)が、それまで(少なくとも理念的には)女性が縛り付けられていた家

庭という「女性の領分」から、喧騒の市街という危険と穢れに満ちた「公」の世界へと、歩を踏み出すことにそのままつながった。一方、これは女性が金銭という、最も危険と穢れに満ちた男性的で公的な領域に手を染めることをも意味した。実際、既婚女性に財産権が認められていなかった19世紀末においては、妻が買い物によって負った借財を、夫が支払う責任があるかどうかは、深刻な法的問題であった。エリカ・ダイアン・ラパポートの言葉を借りれば、「買うこと、売ることという社会的・文化的実践が、これらの活動を支配する法律と衝突した。より具体的に言えば、妻たちがショッピングをしたが、購入された品物については、夫たちが一般的に支払い、法律上は所有したのである」(Rappaport, 49)。

4. 郊外と文化～結びに代えて

最後に、「郊外地」(Suburbia)という問題について触れておきたい。郊外地が発達するのは19世紀のことである。むろん、それ以前には都市周辺地域というものが存在しなかった、というわけではない。18世紀中頃にはすでに、「郊外」の概念は、一方では、比較的安価に住居を手に入れることができるものの、貧困層が集まりがちな、醜い空間とみなされ、また一方では、都市中心部の喧騒を離れながらも、必要があれば都市の利便性は享受可能な理想的な地域とみなされるという、現在にまで至る二重の意味合いを、持ち始めていた(Thompson, 150)。

しかし、この語形そのものは19世紀末の造語で、『オックスフォード英語辞典』では、ロンドン出身の小説家エドウィン・ウィリアム・ピュー(1874-1930)が1895年に出版した最初の短編集『ロンドン郊外の通り』(*A Street in Suburbia*)のタイトルを初例として挙げつつ、「郊外(特にロンドンの)を表す擬似固有名詞。しばしば、どちらかと言えば侮蔑的に用いる」云々と、語義と用法を説明している。アネット・E・フェデリコは、「からかい、さらには軽蔑の対象」として郊外地をとらえる価値観の背景として、芸術・文学上の唯美主義の興隆を指摘した(Federico, 85)。一方、アンナ・パレホ・ヴァディオは、唯美主義の影響を受けて特異なエクフラシス詩集『眺めと歌』(*Sight and Song*, 1892)を出したマイクル・フィールド(伯母・姪二人のレズビアン詩人が用いた筆名)を「郊外詩人」と規定しつつ、詩人にとって郊外(ライゲイトとリッチモンド)とロンドンとの間を鉄道を利用して行き来すること自体が、彼女らの詩学と関連があったと主張する。すなわち、対象との距離感(デタッチメント)を基調とする唯美主義的な鑑賞の態度と、絵画などの文化資産を有し、出版社のあるロンドンと、自分たちの生活と制作の間にある郊外との間に距離を置くこととの間には、ある種の相関関係がある、と。一見、フェデリコとヴァディオは、矛盾する立場に立つようだが、二人が念頭に置く唯美主義のジェンダーの違いが重要なのである。フェデリコの論じる男性的唯美主義は、自らの規範に則って、「俗物」的な郊外を裁いたのに対し、ヴァディオの取り上げた女性的唯美主義は、

分離と移動に可能性を見出そうとした。やがて世紀が変わる頃、この郊外地の概念を精緻化し、理想化する形で、エベニザー・ハワードの「庭園都市」の概念が生まれる。そこでは郊外は、都市と田舎の間で引き裂かれるのではなく、むしろ二つの極を内包することによって、持続可能な生活空間となる可能性を示唆された。これは、女性的唯美主義の方向と合致していたと言えるだろうか。

注

- 1) See Hall, Chapter 4. "London", pp.84-92.
- 2) ちなみに、同じ時代の東京の人口は、100万を超える程度だった。また、ニューヨークがロンドンの人口を超えるのは、1930年代のことである。
- 3) この増加は特に、ステップニー地区へ、ロシアおよびポーランドのユダヤ人が移住したのが、主要要因だったとされる。Inwood, p.9.
- 4) 以下の論文には、国勢調査に基く、さらに詳しい内訳が分析されている。滝内大三「19世紀イギリス女性の職業とキャリア形成」『大阪経大論集』第56巻第6号（2006）、31～44頁。
- 5) ロマン派画家ジョン・マーティンは、早くも1830年代に下水システムの改良案を作成し、パンフレットの形で公表していた。マーティンは、ジョン・ミルトンの叙事詩『楽園喪失』に取材した絵画作品などで知られる、《崇高》の美学の画家である。
- 6) ギュスターヴ・ル・ボン『群衆心理』櫻井成夫訳、講談社学術文庫、1993年。「訳者のあとがき」に挙げられた、ル・ボンの著作タイトルを眺め、東洋文明論、『グラフの方法とレジスターの装置』『写真的測量法』『民族進化の心理法則』と追ってみると、オリエンタリズム、メディア技術史、進化論と性的・人種の差別の問題など、近年の世紀転換期文化研究の諸領域を先取りしている観がある。今後、この時期の中心的なヨーロッパ知識人の一人として、再評価・再査定される可能性を指摘しておく。
- 7) この修正条項には「男性と性的関係を持った男性を禁錮2年に処す」という一条が加えられた。提案者の名から「ラプーシェ修正条項」と呼ばれる。この条文が、10年後に作家オスカー・ワイルドを裁くことになる。
- 8) その詳しい技術革新についてはシヴェルプシュ、1988年を参照。
- 9) 以上、シヴェルプシュ、56-59頁、および Inwood, pp.280-283に基く。
- 10) この領域の労働に、女性が入り込みやすかった背景には、下層中産階級の女性たち自身のジェンダー観も強く影響していた。『『ガールズ・オウン・ペイパー』は、『男性と同じ労働分野に入り込み、直接競合することになれば、女性は女性らしくなく（unwomanly）なるという、特に下層中産階級の人々の間で、広範に広まった感覚』について報告している。」Mitchell, p.35.
- 11) 以上、Mitchell, p.110による。サリー・ミッチェルはここで、David Rubenstein, *Before the Suffragettes: Women's Emancipation in the 1890s* (Brighton: Harvester, 1986), p.216に依拠している。サイクリングについてミッチェルは、当時の若い女性の視点から、「中産階級の少女にとって、最も目に付きやすい兄弟たちの特権は、教育とスポーツだった」と述べ、それが逆に若い女性たちのスポーツへの関心を高めたことも指摘している。特に「水泳とサイクリングは、階級の境界線を越えた——そしてまた、どちらも明白にフェミニズムと結び付けられた」のである。Mitchell, pp.105; 109.

- 12) インウッドは「生協」をこれらと並べ、その重要性を強調している。Inwood, p.347.
13) アンドリュー・カーネギーが1900年にロンドンを訪れた際のコメントを、インウッドより再引用。Inwood, p.352.

引用書目

【本文中、以下の文献から引用した場合、および以下の文献の記述に依拠した場合には、当該箇所直後に丸カッコで、著者名と頁を示した。また、英語文献からの引用は、すべて拙訳による。】

- John R. Day and John Reed, *The Story of London's Underground*. London: Capital Transport Publishing, 2001.
- H. J. Dyos and Michael Wolff, eds. *The Victorian City: Images and Realities*. 2 vols. London and Boston: Routledge and Kegan Paul, 1973.
- Annett R. Federico, "Marie Corelli: Aestheticism in Suburbia," Schaffer and Psomiades, pp. 81-98.
- Thomas Hall, *Planning Europe's Capital Cities: Aspects of Nineteenth-Century Urban Development*. London: E & FN Spon, 1997. Reprinted 1999.
- Stephen Inwood, *City of Cities: The Birth of Modern London*. London: Macmillan, 2005.
- Lynn Lees, "Metropolitan Types: London and Paris Compared," Dyos and Wolff, Vol. 1: pp. 413-428.
- Henry Mayhew, *London Labour and the London Poor*. Selection made and introduced by Victor Neuburg. Hammonds Worth: Penguin Books, 1985.
- Sally Mitchell, *The New Girl: Girl's Culture in England, 1880-1915*. New York: Columbia University Press, 1995.
- R. J. Morris and Richard Rodger, eds. *The Victorian City: The Reader in British Urban History, 1820-1914*. London and New York: Longman, 1993.
- Melvyn New, ed. *The Complete Novels and Selected Writings of Amy Levy, 1861-1889*. Gainesville, Florida: University Press of Florida, 1993.
- Deborah Epstein Nord, *Walking the Victorian Streets: Women, Representation, and the City*. Ithaca and London: Cornell University Press, 1995.
- Erika Diane Rappaport, *Shopping for Pleasure: Women in the Making of London's West End*. Princeton and Oxford: Princeton University Press, 2000.
- Talia Schaffer and Kathy Alexis Psomiades, *Women and British Aestheticism*. Charlottesville and London: University Press of Virginia, 1999.
- F. M. L. Thompson, "The Rise of Suburbia," Morris and Rodger, pp.149-180.
- Ana Parejo Vadillo, *Women Poets and Urban Aestheticism: Passengers of Modernity*. Houndmills, Basingstoke, Hampshire and New York: Palgrave Macmillan, 2005.
- Judith R. Walkowitz, *City of Dreadful Delight: Narratives of Sexual Danger in Late-Victorian London*. Chicago: The University of Chicago Press, 1992.
- H・G・ウェルズ『アン・ヴェロニカの冒険』土屋倭子訳、国書刊行会、1989年
フリードリヒ・キッター『グラモフォン・フィルム・タイプライター』石光泰夫・石光輝子訳、筑摩書房、1999年

ヴォルフガング・シヴェルプシュ『闇をひらく光——19世紀における照明の歴史』小川さくえ
訳、法政大学出版局、1988年

ヴァルター・ベンヤミン「ボードレールにおける第二帝政期のパリ」野村修訳、『ヴァルター・
ベンヤミン著作集』第6巻『ボードレール』晶文社、1975年

ギュスターヴ・ル・ボン『群衆心理』櫻井成夫訳、講談社学術文庫、1993年