

19 世紀ロンドンの乗合馬車と社会生活 *Omnibus Life in London* (1859) に関する一考察

伊東 剛史

徳島県鳴門市にある大塚国際美術館には、西洋名画の陶板複製画が数多く展示されている。この大きな美術館には、イギリスのヴィクトリア時代の作品が展示されているコーナーがある。その中の一枚に、ウィリアム・モー・エグリー (William Maw Egley, 1826–1916) が描いた、*Omnibus Life in London* という絵がある (図 1)。イギリスのテート (旧テート・ギャラリー) が油絵の原画を所蔵しているものの、現在、館内展示は行われていないため、大塚国際美術館で原寸大の複製画を鑑賞できるのは貴重である^[1]。描かれているのは、乗合馬車 (omnibus) の様々な乗客である。乗合馬車



図 1 William Matthew Egley, *Omnibus Life in London*, 1859 (テート所蔵)

は、この絵が描かれた頃の 19 世紀半ばのロンドンでは、主要な交通機関のひとつであった^[2]。乗合馬車が現在のバスの原型となったことは、比較的よく知られているかもしれない。しかし、なぜ、それを描いた絵が「名画」として認定されたのだろうか。本稿では、この絵が描かれた歴史的背景を振り返りながら、乗合馬車を単なる移動の手段ではなく、様々な人々の日常が交錯する社会空間として捉え直してみたい^[3]。

1. エグリーの略歴

最初にこの絵を描いたエグリーについて、*Oxford Dictionary of National Biography* (以下、ODNB) をもとに、簡単にまとめておこう^[4]。ウィリアム・モー・エグリーは、1826 年、ロンドンのマーリボンに生まれた。父親のウィリアム・エグリーも画家で、細密画で成功した人物であった。エグリーはその父親の下で学び、1843 年からロイヤル・アカデミーなどの主要な美術展に出品するようになるが、歴史画などの初期の作品は、あまり評価されなかった。



図2 William Matthew Egley, *Just as the Twig Is Bent*, 1861 (フィラデルフィア美術館所蔵)



図3 William Matthew Egley, *The Tree's Inclined*, 1861 (フィラデルフィア美術館所蔵)

エグリーは、風俗画で高い評価を得たウィリアム・パウエル・フリス (William Powell Frith, 1819-1909) の下でも修行した。フリスは、「売れる」絵を描くことに関しても成功した画家であった。例えば、代表作のひとつ *The Railway Station* (1862 年) は、描く内容を細部に至るまで画商と相談して決め、メディアを通じて制作過程を公開し、世間の関心を高めたうえで完成させた作品である。この絵によって、フリスは 5250 ポンドを得たという^[5]。エグリーの *Omnibus Life in London* も、このような風俗画の流行の中で生まれた作品であった。

なお、同時期のエグリーの作品には、フィラデルフィア美術館所蔵の *Just as the Twig Is Bent* と *The Tree's Inclined* と名づけられた一組の絵画もある。美術館の説明によれば、1 枚目 (図2) に描かれているのは、1850 年頃のこと、ある少年が兵隊ごっこをして、姉妹の眼差しを受けている場面である。少年は明らかに手前の少女に好意を寄せているように見える。2 枚目 (図3) はその 10 年後のこと、少年が軍人へと成長し、その少女に愛を告白する場面である。壁の鏡には、もうひとりの姉 (あるいは妹) の嫉妬する姿が映っている。なお、'Just as the twig is bent, so is the tree inclined' (「枝を曲げれば木も曲がる」) という表現は、18 世紀の詩人アレクサンダー・ポープが用い、その後、人は若い頃に受けた影響からは逃れられない (だから、教育は大事である) という意味で、広く使われるようになった^[6]。エグリーは、この言葉を前後に区切り、それぞれ子どもの頃を描いた絵と、成長してからの絵のタイトルにしたのである。The

Omnibus Life in London にも、同様の言葉遊びの側面があるが、その点はまた後で言及することにする。

1860年代半ばから風俗画の人氣が低下してくると、エグリーは再び歴史画や文学作品の場面を描くようになった。後者にはフリスと親交のあったチャールズ・ディケンズの小説も含まれる。この時期になるとエグリーは、ロンドンの主要な美術展ではなく、地方都市の美術展に出品するようになった。そして、都市を移動するにつれ、次第に価格を下げるという販売戦略をとった。長命だったエグリーは、1000点を超える作品を描いたと言われている。

2. 乗合馬車の発展

次に、絵のテーマである乗合馬車の歴史について見ていこう。ロンドンで初めて乗合馬車が走ったのは、1829年7月4日のことである。その所有者はジョージ・シリビアという人物であった^[7]。ロンドンのトッテナム・コート・ロードに生まれたシリビアは、短い間海軍にいた後、馬車の製造を学んだ。そして、1828年に訪問先のパリで見た乗合馬車と同様のものをロンドンで走らせることを思いつき、同年7月に財務省に許可を求めた。当時、ロンドンの中心街の公共交通は、辻馬車（hackney coach）が独占していたため、シリビアの申請は却下されてしまった。なお、辻馬車は所定の場所で乗客を待ち、乗客を任意の目的地まで運んで運賃を得る乗り物で、当時は、一頭立て二輪のカブリオレ（cabriolet）と呼ばれる軽量の馬車が人気になりつつあった。タクシーを意味するキャブ（cab）は、このカブリオレ（cabriolet）に由来する。乗合馬車が今日のバスにあたるのに対し、辻馬車は今日のタクシーにあたる。現在多くの大都市では、バスとタクシーは共存しているが、タクシーしか存在しない時代には、既存のタクシー業者からすれば、廉価な市内交通手段の登場は脅威に感じられたことだろう。

乗合馬車の運行許可が得られなかったシリビアは、辻馬車が独占する中心街ではなく、駅馬車（stagecoach）の規則が適用される市内と郊外との境界で、乗合馬車の運行を始めた。具体的には、ニュー・ロード（現在は場所によりマーリボン・ロード、ユーストン・ロード、シティ・ロード等の名前に変更されている）という、新たに拡張整備されたバイパス道路を通してロンドン西部のパディントンと、東部のイングランド銀行を結ぶ路線を開設したのである。この時の馬車は、三頭立てで定員が20名であった。価格は、旧来の駅馬車が半クラウン（30ペンス）であるのに対し、乗合馬車は1シリング（12ペンス）であり、大幅な値下げが実現した。とはいえ、この価格は労働者階級が気軽に出来る金額ではなく、主に中流階級を想定したものであった。

その後、多くの業者が新規参入し、1832年にはシティ内での辻馬車の独占が終了したため、

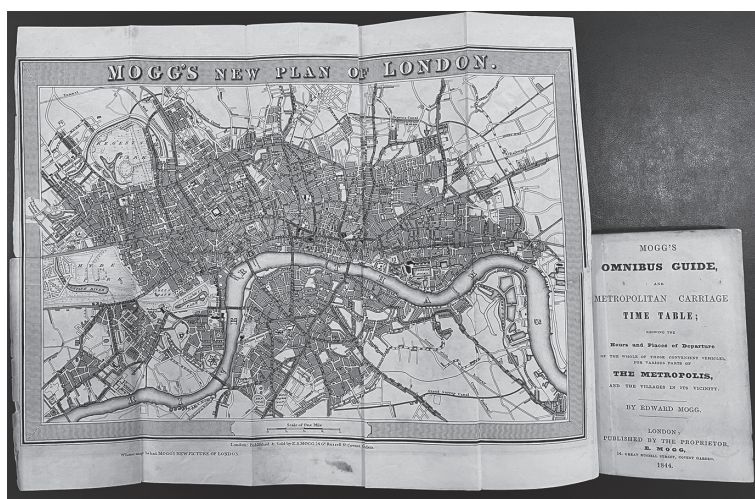


図4 19世紀中頃のロンドンの乗合馬車路線図

出典：Edward Mogg, *Mogg's Omnibus Guide and Metropolitan Carriage Time Table* (London, 1844). 白黒では判別しにくいですが、乗合馬車が運行している道路は赤く塗られている。左上の公園がリージェンツ・パーク、その南側を東西に伸びているのが、乗合馬車が最初に運行されたニュー・ロード（現在のマーリボン・ロードで東側のユーストン・ロードに繋がっている）。著者撮影。

ロンドン全域に乗合馬車路線が拡大していった。1834年には、376台の乗合馬車が営業許可を得て運行していた。その数が、1850年には1,300台と3.5倍になっていることから、乗合馬車が市内交通機関として急速に成長したことがうかがえる^[8]。その成長は、すでに19世紀半ばには数多く刊行されるようになっていた、交通ガイドからもうかがえる。この時期の代表的なロンドン市内交通ガイドである、*Mogg's Omnibus Guide and Metropolitan Carriage Time Table*の1844年版を見てみると、そこには乗合馬車の路線図が掲載されている（図4）。乗合馬車による交通網が、ロンドン内部に張り巡らされていたことが分かるだろう。交通ガイドには、各路線の運賃、運行頻度、所要時間等が掲載された。また、地方から訪れた際に鉄道から乗合馬車に乗り継ぐための、あるいは逆に乗合馬車から鉄道に乗り継ぐための情報も掲載されていた。例えば、1844年版のガイドによると、最初に乗合馬車が運行したイングランド銀行発パディントン（1838年に鉄道駅が開業）行きは、鉄道の出発1時間前にイングランド銀行を出発すると書かれている^[9]。この頃には、運賃も下がり、2ペンスで乗れる路線も現れた。

19世紀半ばになると、乗合馬車は、より多くの乗客を乗せられるように、屋根の上に座席を設置するようになった。こうして誕生したのが、Knife-board omnibusと呼ばれる、屋根上に縦長のベンチを置いた乗合馬車である。そのように呼ばれたのは、ベンチの形状が当時刃物を磨



図5 George Cruikshank, *Omnibus's to the Great Exhibition Every Ten Minutes*, 1851.
(メトロポリタン美術館所蔵)

くのに使われた研ぎ板とよく似ていたからである。Knife-board omnibus は、1851 年 1 月に運行が始まった。数ヶ月後に開催を控えたロンドン博覧会が、大きなビジネスチャンスになると思われたのだろう^[10]。

実際に、ロンドン博覧会では、乗合馬車にも注目が集まった。多くの見物客が、乗合馬車に乗り込み、会場のハイドパークへと向かったからである。同時代の代表的な風刺画家ジョージ・クルックシャंकによるエッチング、*Omnibus's to the Great Exhibition Every Ten Minutes* は、その様子を面白おかしく描いている(図5の上部)。画面右側に乗合馬車が走っている。車体中央には、大きく‘EXHIBITION’と書かれ、上部には‘KNIGHTSBRIDGE’の文字も見える。後者のナイツブリッジは、博覧会会場であるハイドパークの南側に広がる地区である。ナイツブリッジの名称は、現在では、ここにある高級デパートのハロッズとともに、よく知られている。なお、ハロッズは、博覧会開催にともなう需要拡大を見込んで、1849年にナイツブリッジに移転してきたのであった^[11]。そのナイツブリッジへと向かう乗合馬車の車内と屋根の上に、乗客が少しの隙間もないくらい詰め込まれている。明らかに定員オーバーである。そのため徐行する馬車の後ろを、馬車に乗り損ねた見物客が追いかけて、その行列がいつの間にかパレードのようになり、周囲の人々の注目を集めている。博覧会という見世物を楽しむはずの見物客自身が、逆に見世物になってしまったというオチだろう。このクルックシャंकの風刺画は、乗合馬車が都市の先進的なイメージと結びつき、注目されやすい存在だったことを示唆している。

3. 新たな社会空間

乗合馬車が想定した乗客は、主に中流階級だったが、一言で中流階級といっても、そこには様々な人々が含まれた。したがって、乗合馬車は、それまで出会ったことのない類いの人々と、初めて、しかも非常に近い距離で接するという経験をもたらした。例えば、1840年頃刊行の『ロンドン散歩——ジョセフ・ウィルキンズ氏の日記抜粋』という小本には、興味深い事例が掲載されている。この本は、地方在住のウィルキンズという信仰心の篤い善良な男性が、甥のフランク少年を連れてロンドンを訪れ、観光名所をめぐる様子を描いたものである。ある日、ふたりは、ロンドン動物園に向かうため、初めて乗合馬車に乗った。車内に座ったフランクは、自分が「身なりのよい」紳士淑女に囲まれていることに気がつき、おどおどしてしまったと記録されている^[12]。一方、社会的地位の高い人物が乗合馬車を利用する例が全くなかったとも言いきれない。実際に、貴族に準じる家の若い女性が乗合馬車を利用した記録が残っている。ミドルセックス州副総監の娘、ソフィア・シャーリー・コッドが残した日記によると、1835年7月23日、ピカデリーに向かうために初めて乗合馬車に乗り、「二度と乗合馬車には乗らない。あんなに心地の悪い移動方法は初めてだ」と記している^[13]。

このように多種多様な人々が乗合馬車を利用するため、車内では頻繁にトラブルが起こった。そのためか、当時からイギリスを代表する日刊紙であった『タイムズ』の紙面には、次のような「乗合馬車の掟」と題された12箇条が掲載された^[14]。

1. 座席に足を載せてはいけません。
2. 自分だけ暖かい隅の席に座り、窓を開けて、隣の人の首筋に寒風が当たるようなことをしてはいけません。
3. 降車の際には運賃を用意しておくこと。自分は時間がかかってもよいからといって、他人もそうであるとは限りません。
4. 車掌に釣り銭を用意するよう強制してはいけません。車掌は銀行員ではないのですから。
5. 足は垂直に立てて座ること。足を45度に組んで、ふたり分のスペースを占拠してはいけません。
6. 藁の上に唾を吐いてはいけません。あなたは豚小屋の中にいるのではなく、乗合馬車に乗って、洗練を誇る国を移動しているのです。
7. 女性には敬意を払いなさい。あなたの蛮行から逃れる術を持たない、保護者のいない若い女性を困惑させてはいけません。

8. 犬の持ち込みは、小型犬に限り、繋いでおくこと。
9. 乗合馬車は荷馬車とは違うのですから、大きな荷物を持ち込んではいけません。
10. 喧嘩や静いは屋外ですることです。自分の声は、自分の耳には心地よく響くかもしれませんが、おそらく他の乗客にとっては、そうではありません。
11. もし政治や宗教を話題にしようとするのであれば、穏やかに話さない。誰もが等しく、自分の意見を表明する権利を持っているように、理由なく脅かされることのない権利もまた、誰もが等しく持っているのです。
12. 気取ったり、うぬぼれたりしてはいけません。6 ペンス分の距離を乗合馬車に乗っていることを自覚しましょう。辻馬車であれば、同じ距離を移動するのに、何シリングもかかります。平民用の座席では自分の矜持を保てないというのなら、貴族的な贅沢を堪能する程度のお金は、当然持っていることでしょう。

順番に解説していこう。1 は、書いてある通りの掟である。しかし、これが最初に書かれているということが、逆に座席に足を載せる乗客が相当数いたことを示唆している。2 は、冬の寒風吹きすさぶ日に、一番暖かい席に陣取り、換気のために少し離れた窓を開けると、その窓を背にして座る人が首筋に冷気を浴び続けることになって迷惑なので、そうした行動を戒める掟である。窓の開閉は、乗客間のトラブルで最も多い原因だった。乗客 A が空気を入れようと窓を開けると、隣の乗客 B が寒がりすぐに窓を閉め、すると乗客 A がまた窓を開け、すぐさま乗客 B が窓を閉めるという、コミカルな光景も見られたという^[15]。3 と 4 については、現代でも似たような光景を見ることが、まれにあるかもしれない。5 からは、乗客が互いに詰め合って座らなければならなかったことが伝わってくる。6 は、乗合馬車の床には防寒や湿気対策のために藁が敷いてあったため、このような掟が明記されている。7 から 10 は、とくに説明を追加する必要はないだろう。11 は、公共空間には、その場に相応しいとされる会話の話題があることを前提としている。12 は、乗合馬車という「先進的」な乗り物に乗ったことで、「勘違い」をしてしまう客を戒めるための文言である。

もちろん、不平不満の対象になったのは他の乗客の立ち居振る舞いだけではなかった。車掌もまた、横柄な接客態度をとったり、釣り銭をごまかそうとしたりして、乗客から非難された。20 世紀初頭に、往時の乗合馬車を振り返った文筆家ムーアの『乗合馬車とタクシー——その起源と歴史』には、乗合馬車の車掌たちが、ロンドン博覧会の際に違法な方法でぼろ儲けしたという話が挿入されている。ロンドン博覧会には、乗合馬車に初めて乗るような海外からの観光客が多くやってきた。そこで、車掌たちは、できるだけ海外から旅行客を乗せるようにして、釣り銭をごまかしたり、嘘をついて途中で乗客を降ろして別の乗客を乗せたりすることで、蓄

財したというのである。博覧会が終わると、車掌の多くはそれを元手に新たな事業を始めたという^[16]。

このように乗合馬車の運行が始まり、それが一般的な公共交通機関として定着するまでの過程を振り返ると、乗合馬車そのものが、単なる移動の手段ではなく、新しい社会空間を作り出したことがわかる。それは、都市についてよく言われた人々の多様性や匿名性を、わかりやすく可視化し、体感させる空間であった。であればこそ、乗合馬車が登場して間もない頃には、車掌と乗客とのトラブルや、乗客同士のトラブルが絶えなかったのだろう。乗合馬車の乗り方が標準化され、それが一般的なマナーとして定着するために時間を要したのも、乗合馬車の新規性を考えれば当然かもしれない^[17]。

4. 人生の詰め合わせ

本稿は、ここまで *Omnibus Life in London* を描いた画家の経歴と、絵のテーマである乗合馬車の歴史について概観した。それを踏まえて、もう一度絵を見直してみよう。まずは、タイトルにある Omnibus の二重の意味についてである。*Oxford English Dictionary* によると、Omnibus の語源は、「あらゆるもの」を意味するラテン語の *omnis* の複数与格とある。この Omnibus の名称の乗合馬車が、最初に運行されたのは 1825 年のパリであった。これを考案したのが、Omnès という人物であったことから、Omnès Omnibus という名がつけられたという説もある。いずれにせよ、一部の限られた人しか利用できない馬車を、誰もが利用できるようにするという意図が込められていたと考えられる^[18]。そのような意図を汲んだからなのか、最初に乗合馬車の運行許可を申請したシリビアは、乗合馬車の名称を Omnibus ではなく、Economist としていた。しかし、前述のとおり、その申請が許可されなかったため、乗合馬車の名前が Economist になることはなかった。

乗合馬車の運行する様子が都市の日常的光景になると同時に、Omnibus という言葉は、別の意味でも用いられるようになった。「種々雑多なものを数多く詰め込んであるもの」を描写する際に、用いられるようになったのである。例えば、様々なニュースを扱った総合誌のタイトルにも使われるようになった（現在ではこの用法は廃れている）。あるいは、劇場などのボックス席で、複数名が料金を出し合って共有している席を、Omnibus (box) と言った（この慣習も今はもうない）。ある作家やテーマに関する廉価版の選書のことを、Omnibus と呼ぶようになったのも、この頃であった。このように 19 世紀中頃には、Omnibus は日常的に目にしたり、耳にしたりする言葉であった。そして、名詞としてだけでなく、「それぞれ異なるものや、関連性のないものを包括的に扱った」という意味で、形容詞としても用いられた。

したがって、*Omnibus Life in London* という絵のタイトルからは、乗合馬車から見たロンドンの都市生活という意味だけでなく、そこで多様な人生模様を垣間見ることができるというニュアンスも読み取ることができる。例えば、テートの公式サイト¹⁸の解説によれば、正面左側のたくさんの荷物とともに乗り込んだ女性は、田舎から出てきた、おそらく使用人のように見える。その正面に座った若い女性と、ふたりの子どもは、この女性とは目を合わせないように、視線をそらして座っている。その振る舞いからは、育ちの良さがうかがえる。

絵が発表された当時の評論も、様々な人生模様が乗合馬車に詰め込まれている点に着目した。エグリーは、この絵をイギリス芸術振興協会（British Institution for Promoting the Fine Arts in the United Kingdom, 1805–1867）の美術展に出品した。その美術展のレビューを掲載した『絵入りロンドンニュース』（毎週土曜日刊行の週刊誌）は、*Omnibus Life in London* を次のように評した。

滑稽な車内が描かれている。そこで起きる過酷で辛抱するのが大変な出来事は、ロンドンの往来を疲労困憊で歩いている人でさえ気がつくだろう。車内には、老女、妙齡の女性、金融街の伊達男、赤ん坊、バスケット、荷物、クリノリン、傘などなど、この便利な乗り物を普通に埋め尽くしてしまうであろう種々雑多なあらゆるものが、しっちゃんかめっちゃんに詰め込まれている。そして、容赦のない車掌がドアから客車を覗いて、「あと1名乗るので席をつめてください」とアナウンスすると、すでに若い女性が荷物をたくさん持ち込むことを許されてステップを上がり、空いた場所に座ろうとしている^[19]。

このようにエグリーは、乗合馬車の外観を描いた従来の絵とは異なり、その車内をいわばひとつの舞台として、そこでしか生じない異なる人生の交錯、あるいはすれ違いを描いたのである。上記のレビューから4か月後、『絵入りロンドンニュース』は、この絵を再びとりあげ、今度はその複製画（図6）と、関連する小話を掲載した。小話は、乗合馬車の客車内のシートと、屋根上のベンチを擬人化し、その視点から乗客を語るという内容である。いわば群像劇の一場面のようなものである。当時の雰囲気伝える細部描写に富んでいるので、それを紹介して、本稿を閉じることにしたい^[20]。さながら万華鏡のように、様々な人生模様の断片を次から次へと見せてくれる。

客車内のそのシートは、その所有者には知られていないが、かれこれ数ヶ月にわたって、年収3万ポンドの偉大なるサー・ジョン・グラベリー〔訳注：前傾して左側に座っている男性〕のちっぽけな心にとって、朝な夕な腹心の友であった。この乗客の「謙虚な

ふりをした虚栄心」は、4ペンス払って5マイル移動することに喜びを覚えるのである。サー・ジョンは、クラパム・ライズ〔訳注：ロンドン南西部のテムズ川南岸の地域〕やその周囲の人々の目が常に自分に向けられており、ブルーム型馬車〔訳注：一頭立て四輪の軽量な馬車でキャブに用いられた〕に乗り込んでしまつては、自分の威光が覆い隠されてしまうと信じている。そして、いつもの「お気に入り」号に乗り込み、空けておいてもらった隅の席に座って、彼に気がついた乗客がひそひそ話をしたり、互いに肘でつつきあったりする様子を視界の隅に捉えて喜ぶのである。サー・ジョンは明らかに、他の乗客とは違う。車掌はそれまで大声で軽口をたたいていたのに、さえずのをぱったりやめて同僚とパントマイムに興じることになる。

サー・ジョンは、誰にも話しかけない。かれは『タイムズ』を読み、(彼の地位に相応しい金融商品を朝に仕込んだ後)市場の不正操作をしたり、あるいは株式市場で買いに出たり、売りに出たりすることで得られる利益の計算に没頭している。偉大なるサー・ジョンが、金儲けのために汚いことをしようとたくらんでいると、客車内のシートは時折恥ずかしさのあまり赤面し、積もり積もった自身の嘆きがハリネズミの剛毛になり変わって、墮落せんとする株式仲買人の良心をちくりと刺せば良いのにと願う。ある晩、サー・ジョンが長大な暗算をしていたところ、まるで欲まみれの指でいじり回されたように、いくつかの数字があやふやになってわからなくなってしまう時も、シートは同じことを感じた。一方、シートは善行を目にした時や、疑いようなない慈悲の行いの寛大さの前では、秋の夕焼けのように輝くこともある。

アルジャーノン・ボサンケット〔訳注：サー・ジョンの右隣に隠れている男性〕といえば、



図 6 *Illustrated London News* に掲載された William Matthew Egley, *Omnibus Life in London* の複製画

出典： *Illustrated London News*, 11 June 1859, p. 553.

しばしば間違った自負心によって、4 ペニー分の乗車をつまらないものにしてしまい、シートをカンカンに怒らせてしまう。アルジャーノンはあるノバスコシア準男爵の 7 人目のいところであり、そのため、自分は貴族の遠縁にあたると信じている。とはいえ、怠け者なので徒歩では移動せず、貧しいのでキャブも利用できず、シティに行く用事がある場合はやむにやまれず乗合馬車に乗る。

アルジャーノンは、人に見られるのを恐れているかのように、馬車の奥に乗り込み、可能であれば御者の下の位置にあたる暗い片隅に座る。そして、馬車を降りる際に運賃を支払うと、急いで立ち去ってしまう。それを見たブリスケット夫人〔訳注：左側手前の女性〕——大きなデリカテッセンの店主に先立たれた未亡人である——は、とても驚き、不安になる。ブリスケット夫人は、イングランド銀行で年金を受け取ったのだが、時間が遅くなったため、それを銀行に預けることができなかった。そのため両隣の乗客を肘で小突きながら、腰巻きポケット（まだ 22 歳の未婚女性であるあなたは、こんなものご存じないでしょう）の奥に手を入れ、金が盗まれていないことを確認して安心する。夫人の広い額と頬に玉の汗が吹き出してくる頃になってようやく、ブリスケット夫人は、いかにも怪しげに立ち去ったアルジャーノン・ボサンケットに「無罪」の判決を下すのである。

ブリスケット夫人は、自分の年金生活の辛さは誰にもわからないと言う。ブリスケット夫人は、気を揉みながら、イングランド銀行前の威勢の良い案内係の前に群がる群衆に加わり、どこに行けばよいのかを教えてもらう。彼女の苦悩の原因は様々だが、最大のものは、金時計を借りたまま返しに来ない、浮浪者に落ちぶれた甥っ子が、アビゲイル・ブリスケットの名を騙って、愛する夫サミュエルの遺産である貯金を全額引き出してしまうのではという不安である。

夫に先立たれて 5 年になるが、ブリスケット夫人はいつも自分がとあるアイルランド人男性に見張られていることを知っている。その男性は近衛兵のような立派な口ひげを生やしているが、男の意図が邪悪なものか、善意のものか、財布を掏ろうとしているのか、はたまた結婚を申し込もうとしているのか、ブリスケット夫人には判断がつかない。はっきりしているのは、帰宅した時に、メイドのモーガンがオーデコロンの水割りか何かを一杯用意していなければ^[21]、もう一度外出しなければならないということだ。とはいえ、自家用馬車を利用して然るべき方々が、ブリスケット夫人がなんとかして運んでいる荷物の山に文句をつけることがなければ、乗合馬車はたいてい快適である。

そのような方々の中で一番不愉快なのは、競馬の出走表であれば「高齢馬」と書かれるような、ミス・フィッツチャムリー〔訳注：サー・ジョンの左隣〕である。30 年前、ミ

ス・フィッツチャムリーは不運なことに、叔母に連れられ王妃に謁見し、社交界にデビューした。叔母はミス・フィッツチャムリーに年額 100 ポンドの年金を残したが、それで彼女の虚栄心は満たされても、必要なものを揃えるには不十分だった。しかし、虚栄心は彼女に有益であった。というのは、平民として生きるしかないミス・フィッツチャムリーは、晴れ着として虚栄心を身にまとうことで、平民と交わるのを避けることができるからである。それなのに、なんとおいたわしいことか。ミス・フィッツチャムリーは、不器量な叔母が 1,000 ポンドもするストマッカーを身につけ、その輝きによってしばらくの間、宮内庁長官の目をくらませたことで、自分がアデレード王妃に授けた名誉だったか、あるいは王妃から授かった名誉だったかもしれないが、そのことを、毎度話し相手に分かってもらおうと奮闘している。[中略]

けれどもシートやベンチが大好きなのは、本誌冒頭の M 氏の絵に描かれているような、幸運な積み荷が馬車を楽しげに左右に揺らす時、休日の時間について語ることである。それは、「停車ベル」氏が言うように、あのサー・ジョンでさえしやうがなく他の乗客に押しやられたり、アルジャーノン・ボサンケが自分の敬愛に値する綺麗な女性が乗っているだろうと夢想する時のことである。

ジャック・スパングル〔訳注：右側の帽子だけ見えている男性〕もまた、屋根上のベンチ席に登ろうと一度は考えたものの、新しい広縁の中折れ帽子をかぶった自分がいかに賢そうに見えることを自覚していたので、凄腕の未亡人ハンターであるブラウン氏でさえ見たことのないくらい綺麗な未亡人の前の席に腰掛けた。そこで、車掌が「外に出て女性に席をお譲りください」と声をかけたため、ジャック・スパングルは芽生えたばかりの恋情を伝えることができなかったのである。

本稿は、20201 年度専修大学人文科学研究所総合研究調査による研究成果の一部である。

注

- [1] TATE, 'Art & Artists: William Maw Egley, Omnibus Life in London, 1859', <https://www.tate.org.uk/art/artworks/egley-omnibus-life-in-london-n05779> last accessed 24 Aug. 2022.
- [2] 都市史研究では、交通機関の発展にかかわらず、依然として徒歩が最も一般的な移動方法であったことも指摘されている。John Armstrong, 'From Shillibeer to Buchanan: transport and the urban environment', Martin Daunt (ed.), *The Cambridge Urban History of Britain: Volume III, 1840–1950* (Cambridge: Cambridge University Press, 2001), pp. 229–258.
- [3] 美術史の研究としては、Caroline H. Arscott, 'Modern Life Subjects in British Painting 1840–60' (unpub

- Ph.D. dissertation, University of Leeds, 1987.)第1巻第4章が、本作品の分析を行っている。
- [4] Pamela Fletcher, ‘Egley, William Maw’, *ODNB*, <https://doi.org/10.1093/ref:odnb/67567> last accessed 25 Aug. 2022.
 - [5] Mary Cowling, ‘Frith, William Powell’, *ODNB*, <https://doi.org/10.1093/ref:odnb/33278> last accessed 23 Aug. 2022.
 - [6] ‘twig is bent, so is the tree inclined, as the’, *Oxford Reference*, <https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/oi/authority.20110803110350386> last accessed 28 Aug. 2022.
 - [7] シリビアの経歴とロンドン初の乗合馬車については、Alan Major, ‘Shillibeer and his London Omnibus’, *Transport History*, vol. 10 (1979), pp. 67-69; Theo Barker, ‘Shillibeer, George’, *ODNB*, <https://doi.org/10.1093/ref:odnb/25405> last accessed 25 Aug. 2022.
 - [8] T. C. Barker and Michael Robbins, *A History of London Transport: Passenger Travel and the Development of the Metropolis* (London: George Allen and Unwin, 1963), vol. 1, pp. 26, 59.
 - [9] Edward Mogg, *Mogg’s Omnibus Guide and Metropolitan Carriage Time Table* (London, 1844), p. 18. パディントン駅の歴史については、Network Rail, ‘The History of London Paddington Station’, <https://www.networkrail.co.uk/who-we-are/our-history/iconic-infrastructure/the-history-of-london-paddington-station/> last accessed 24 Aug. 2022.
 - [10] Henry Charles Moore, *Omnibuses and Cabs: Their Origin and History* (London: Chapman and Hall, 1902), pp. 63–64.
 - [11] N. Hansen, ‘Harrod, Charles Henry’, *ODNB*, <https://doi.org/10.1093/ref:odnb/39007> last accessed 28 Aug. 2022; Tim Dale, *Harrods: A Palace in Knightsbridge* (London: Harrods Publishing, 1995), pp. 40–43.
 - [12] 同書は、宗教冊子協会から刊行されており、ウィルキンズとフランクのロンドン探訪記として読むことができるように編集されている。ウィルキンズが実在した人物なのかは、定かではない。Anon., *Walks in London, or Extracts from the Journal of Mr. Joseph Wilkins* (London, [1840?]), pp. 92–94.
 - [13] LMA, ACC/2042/002/1, Journal of Sophy Shirley Codd, 1835–36, 23 Jul. 1835.
 - [14] *The Times*, 30 Jan. 1836, p. 3.
 - [15] Moore, *Omnibuses and Cabs*, p. 72.
 - [16] Moore, *Omnibuses and Cabs*, p. 71.
 - [17] 本稿では取り上げないが、乗合馬車は、安息日遵守運動からも批判されることになった。例えば、博覧会の年に出版された次の冊子は、日曜日には乗合馬車の運行を取りやめるよう訴えている。A Christian Passenger, *The Omnibus Men of London: Their Occupations, Lives, and Deaths* (London, 1851).
 - [18] ‘omnibus, n. and adj’, *Oxford English Dictionary*, <https://www.oed.com/view/Entry/131228?rskey=uBMDPS&result=1&isAdvanced=false&p=emailAUrE9yMzUbs62&d=131228> last accessed 27 Aug. 2022.
 - [19] *Illustrated London News*, 26 Feb. 1859, p. 210.
 - [20] *Illustrated London News*, 11 June 1859, p. 571. 原文は紙面の構成上、段落数が少なく、そのままの翻訳では読みにくいため、適宜、段落を分割した。話に登場する人物と、絵に描かれた人物との対応関係については、Arscott, *Modern Life Subject*, vol. 1, p. 177.
 - [21] 当時はオーデコロンをアルコール飲料の代替として飲む習慣があった。当時の医学書には、アルコール依存症者にそうした傾向があることを指摘している。W. C. McIntosh, *On Some of the Varieties of Morbid Impulse and Perverted Instinct* (London, 1866), pp. 11–12.