

# 「文明の利器」か？ 「怪獣」か？

——モダニズム・自動車・アジア——

前 川 亨

政治は変速機にすぎず、革命はその酷使にすぎない。(ポール＝ヴィリリオ)<sup>1</sup>

## 1. はじめに

本論の一見奇妙な論題の意味するところは、行論の過程で明らかに出来るであろう。本論は、副題のとおり、モダニズムから総括的な検討を開始し、続いて「各論」として自動車を巡る言説に焦点を合わせた論述に移行し、最後に再び総括的にアジアの問題に到達する構成を採る。このそれぞれの間の関係も本論の論述の中で示される筈である。この三つの主要概念の連関を説得的に説明することが出来たならば、本論の試みは無駄ではなかったことになる。なお、本論は文芸思潮を論述の主たる対象とするが、単なる文学史ではなく一種の精神史の試みとして受け取られることを、筆者は希望している。

引用文中の……はママと断らぬ限り引用者による省略を表わす。傍点も断らぬ限り引用者の附したものである。中国語の語彙については、日本で通行の字体に変更している。

---

1 ポール＝ヴィリリオ（市田良彦訳）『速度と政治——地政学から時政学へ』平凡社ライブラリー（2001年〔初訳：1989年〕）〔原著：Paul Virilio, *Vitesse et politique: essai de dromologie*. 1977〕30頁。

## 2. モダニズム

モダニズムについて何ごとかを語ろうとすれば、当然それに先立って、モダニズムとは何かが一応定義されなければならない。しかるに私たちは、モダニズムと自称ないし他称された思想的・芸術的潮流が歴史上存在した事実を知っており、それについて数多くの研究の蓄積があることを知っているにもかかわらず、それが如何に定義されるべきか、換言すれば、モダニズムをそれ以外から区別する基準が何であるかについては、いまだに殆ど共通の了解の域に達していないのではないか。前衛派と呼ばれる潮流があり、未来主義・ダダイズム・超現実主義などと呼ばれる潮流があったが、それらとモダニズムとは如何なる関係にあるのか、また、モダニズムがヨーロッパ起源であることは確かであるにせよ、単一のモダニズムの存在を前提として議論すべきなのか、それとも各地域それぞれに特殊個別的な複数のモダニズムの併存を前提として議論すべきなのか等の懸案について、見解の一致を見ることは更に困難である。大岡信・多木浩二・阿部良雄による討論「日本モダニズムとは何か」(『現代詩手帖』29-10, 1986年)は、多くの示唆を含む貴重な成果であるが、当面、1986年の時点でなお「日本モダニズムとは何か」という問いかけがなされていること、及び討論の冒頭で大岡が「モダニズムという言葉の定義自体がまず煩瑣な手続きを必要とする」点を確認したうえで、「話の始め方としては、幾つかの現象的な面についてまず話題にした方がいい」として、モダニズムを定義する「手続き」を意図的に回避していることに注目すれば足りる。この討論全体を通して、モダニズムが定義されることはなかった。モダニズムを理論的に討論するのに最も相応しいと思われるこの三人を以てしても、モダニズムの定義は困難を極めたのである。では、その後はどうか。1994年にエリス俊子が「日本モダニズムの再定義」と題する論文を発表しているのは象徴

的である。この中で彼女は次のように述べている——「日本近代詩史においてモダニズムはどのような意味をもっていたのか、そもそもモダニズムとは何だったのかということになると、……モダニズムの定義から出発し、その意味するところを体系的に検討したものは、なかなか見当たらない。このような状況の背景として、「そもそも西欧の文芸批評において用いられてきたモダニズムという概念が多義性をはらんでおり、いつ、どこで、どのような視点から論じられるかによってその解釈が幾様にでも可能であったという事情」を考慮せねばならない——と<sup>2</sup>。研究の状況は1986年段階からさほど進展してはいないのである。

もとより、モダニズムの定義が長らく回避されてきた原因を研究者の怠慢に帰するのでは問題の解決にはならない。モダニズムが歴史的な概念であり、多義的に使用されてきた以上、私たちは、むしろその多義性や定義し難さこそモダニズムの本質に由来すると見做すべきではないか<sup>3</sup>。単一のモダニズムか複数の諸モダニズムかという問題にしても、実はこのように二者択一的に問うべきではないのであって、モダニズムには元来、単数性——それが通文化的に有する普遍性・一般性——と複数性——それが各地域において発現する際の特殊性・個別性——という、相反する二つの契機が共に内在していると見るべきなのである。観察者がこのうちのどちらの契機に注目するかによって、モダニズムは全く異なる相貌を呈するに違いない。モダニズム自体もまた、時には前者の傾向を強く表面化させ、時には後者の傾向を強く表面化させる力動性を備えていた。

しかし、モダニズムの多義性・定義し難さを指摘するだけでは、なお問

---

2 エリス俊子「日本モダニズムの再定義——一九三〇年代世界の文脈のなかで」『モダニズム研究』思泉社（1994年）544頁。エリス論文は詩に対象を限定しているが、対象を文芸思潮全般に拡大することは十分に可能であろう。

3 エリス俊子前掲論文も、「モダニズムがそれ以前の芸術運動と決定的に異なっているのは、この概念が固定した定義づけを回避し」ている点にあると指摘する（547頁）。

題の核心には届かない。斯かるモダニズムの多義性や定義し難さは近代社会の多様性・流動性の反映であるかに見えるけれども、そのような見方は往々にして、一方では近代社会の多様性・流動性を強調しながら、他方では超時間的・超歴史的に均質で固定的な単一の近代像を前提とする矛盾を犯していないだろうか<sup>4</sup>。実際には歴史的に見て、近代社会の成立とモダニズムの生成とは決して併行せず、近代の形成期にはモダニズムが生成する余地はない。モダニズムの歴史的起源をどこに求めるかをめぐる細かな議論を省略してごく現象的な例のみ挙げても、例えばF=マリネッティ『未来派宣言』が1909年、T=ツァラ『ダダ宣言』が1918年、J=ジョイスの記念碑的な小説『ユリシーズ』が1923年、A=ブルドン『超現実派宣言』が1924年の発表であって、私たちが今日一般にモダニズムの代表的作品と見做しているものの出現は、如何に早く見積もってもせいぜい20世紀初頭を大きく遡ることは出来ない。モダニズムに繋がる要素を遡及的に追究することは可能であり、また文学史的には必要でもあるが、そうした要素はあくまで「萌芽」ないし「先駆」としてこそ意味があるのであって、モダニズムそれ自体とはやはり区別されねばならないのである。たとえば象徴主義の作品の中にモダニズムを思わせる要素が部分的に見出されたとしても、それをモダニズム自体と同一視する訳にはいかない。これは、モダニズム概念の過剰な遡及を回避するために強調されねばならない点である<sup>5</sup>。モダニズムの生成が一般に近代社会の成立——それをどの時点に置くかは、

4 この点では、エリス俊子前掲論文も、前注3に引用した箇所が続けて、モダニズムの概念が「近代内部の様々な対立を多様なまま体现している」(547頁)という限り、同様の傾向を免れていないように思われる。

5 マルコム=ブラッドバリー、ジェームズ=マックファーレン編(橋本雄一訳)『モダニズム 1・2』鳳書房(1990-1992年)〔原著:Malcolm Bradbury, James McFarlane eds. *Modernism, 1890-1930*. 1986〕は、その原題が示すように、モダニズムの起源を1890年に置くが、それは、「急速度の荒々しい熱狂的進展」(1. 49頁)がこの時期にあったと考えるからである。仮にこの説に従ったとしても1890年にまで遡及するに過ぎない点が、ここでは重要である。

地域によって、また観察者の視点によって大きく違ってくるのであるが——より大幅に遅れ、20世紀前半期という一時期を特徴づける現象であることは、モダニズムを超時間的・超歴史的な理念としての近代社会の総体に結び付けて理解する立場への反証とするに充分である。これ以上の例証を挙げるまでもなく、私たちは直ちに次のようにいうことが出来よう——モダニズムとは、近代社会が一定の成熟に到達した歴史的段階に照応して表われる文学的・芸術的動向とそれを支える生活様式の総称である、と。

ここにいう「一定の成熟」とは、機械化と大量生産・大量消費システムが完成し全社会規模で拡大・普及するのと併行して、工業の圧倒的優越が確定し、膨大な商品の流通を支える巨大都市が出現してくることを指す。人・物・情報は、革新された交通通信手段と情報伝達媒体に乗（載）せられて、大量に、迅速に、かつ縦横無尽に流動する。人は流動することによって、従来の共同体的機制から解放されて「自由」になる。この「自由」な個人は利便性と快適性とを徹底的に追求する。近代化・産業化の過程が「テイク・オフ離陸」といわれるほどの猛烈な勢いで進展したのは、畢竟、そうすることが個々人にとって便利であり快適でもあったからである。この意味で、近代社会は紛れもなく「欲望の体系」である。同時に私たちは事態の裏面を見ることも忘れてはならない。従来の共同体的機制は個々人にとって桎梏であると共に紐帯でもあった。従って、共同体の桎梏から解放された「自由な」個人とは、共同体の紐帯から切り離された「孤独な」個人でもあったのである。アトム化された個人は、敵か味方が分からない、或いは潜在的に敵であり得る、見知らぬ他者との間に如何にしてコミュニケーションを構築していくかに苦悩せざるを得ない。ここに、「疎外」といわれる近代社会の病理現象が発生する。成熟期の近代社会におけるコミュニケーションツールの相次ぐ革新は、むしろ人間相互のコミュニケーションが構築し難い状況を反映しているのではなかろうか。ところが、コミュニ

ケーションツールの革新は見知らぬ誰かとのコミュニケーションの構築の更なる拡大を要請することを避けられないから、結局、コミュニケーションツールが如何に発達しようとも、否、それが発達すればするほどますます、個々人の孤立化の度合は深まることになる。こうした「疎外」の連鎖を招いたのも、畢竟、利便性と快適性とを求めて止まぬ人間の快感充足の本能の故であった。(従って、近代的な「疎外」に陥らぬよう敢えてそうした利便性や快適性を拒否する少数者は、そのことの故に却って社会の中で孤立し、「疎外」される皮肉な運命をも免れない。)[「疎外」の社会全体への拡大と人間の快感充足の追求とが癒着したところに、「成熟した近代」の最大の逆説があったのである。

「成熟した近代」に照応するモダニズムにおいては、その作品の中で単に機械や工場や巨大都市が好んで取り上げられ、時としてそれらが讃美されるだけではない。人間が生み出したものでありながら人間に対立するものとして屹立する産業化された「社会」の不気味さや、そこで快感充足のみを求めて蠢動する「大衆」の姿もまた、重層して描き出されるのである。機械文明・都市文明の光と闇との両極への注目がモダニズムの特徴となる。技術の発達と快感の充足とが行き着くところまで来てしまったという一種の飽和感、閉塞と頹廢とがそこに充満していることも否定出来ない。共同体の紐帯を喪失した「流動する」個人は、社会を「漂泊する」故郷喪失者<sup>ホームレス</sup>でもあった。モダニズムの特徴をなす「意味喪失感」とは、他者と共有される共通の言語、共通の価値体系を失った、極端に孤独な人間の存在形態に対応しているように思われる。とすれば、機械文明・都市文明を発達せしめて人類最高の境位にまで昇りつめた自らの時代を肯定し、一見軽やかで洗練された表現に彩られたモダニズムの出現のかげで、それと殆ど同時か、さもなくば踵を接して、近代社会の黄昏の到来を告知する反近代の思潮が勃興してくるのは不可避であった。O=シュペングラー『西洋の没落』の発表がツァラ『ダダ宣言』と同じ1918年であるのは、偶然というに

は余りに象徴的である。近代社会の没落の予感、モダニズムに寄り添うように蔓延していったばかりではなく、モダニズムの内部をも浸潤していた。モダニズムは自らの裡に自らを否定する契機を抱え込んでいたのである。モダニズムが結果的に、抽象化され理念化された超時間的・超歴史的な近代全般に照応するものであるかのように見えるかたちで表れたのは、歴史的には、近代社会の発展が完成の域に達し、近代の全般的危機が人々の意識に上り始めた時期に、それが照応しているからに他ならない。

アストラッドゥール＝アイスタインソンの論考は、モダニズムのこうしたクリティカルな性格を的確に捉えている。「……モダニズムは、社会の近代性の美的な補完物として考えられるのではなく、むしろ近代化の「過程」の中での危機を媒介するものと考えられる。この危機の兆候は、通常、（人間を取り巻く環境と社会的諸条件への偽りの配慮に反撥するかのよう）にモダニズムが人間の意識のことにばかりに拘泥するところにあると思われる」<sup>6</sup>。外的環境や社会的諸条件に関心を示すことが「偽り」と受け取られること自体、社会と人間の内面との深い断絶、両者の敵対的な関係を示唆する。かくて、人間の内的意識への関心の集中というモダニズムに広く見られる傾向、またそのようなかたちでの関心の脱社会化ないし非社会化の傾向は、自らの外に「社会」という対立物が現前していることを逆の方向から照らし出すのである。非人間的な機構としての「社会」と、それに対するいわば最後の砦として人間が閉じこもる「意識」とへの両極分解が、モダニズムの中に「近代の危機」の兆候を刻印する。モダニズムがしばしば、一見相反する傾向を内在させるのも、このことと無関係ではない。モダニズムは、「一方で……高度に主観主義的な前提の上に構成され」ながら、しかも「他方で……主としてその正当性を、高度に反主観主義的もしくは非人格的な詩論に置く」という二重性によって特徴づけられるのだ

6 Astradur Eysteinson, *The Concept of Modernism*. Cornell University Press. Ithaca and London, 1990, p.26.



が、それは、「基本的に外界のリアリティを否認し、人間の内面を抽象的な主観性と同一視する」立場をモダニズムが採ったことの必然的な帰結であった<sup>7</sup>。

イギリスのモダニズムについてマイケル＝レヴェンソンが述べている見解も上記の点と関連する。「モダニズムは、反個人主義的である以前には個人主義的、伝統的である以前には反伝統的であったし、また権威主義に傾斜する以前には無政府主義であった」<sup>8</sup>。この見解はイギリスにのみ妥当するのではない。例えばイタリアのモダニズムに典型的にみられるように、極端な反伝統主義から出発し、無政府主義的傾向を有したモダニズムがしばしば、その対極にある筈の伝統主義や権威主義、時としてファシズムに吸い寄せられていくのは何故か。私たちはそれを単なる伝統や権威への「復帰」や「屈服」と見做すことに満足すべきではない。伝統や権威はモダニズムによって新たに発見されるのだ。モダニズムは、ひとたびは従来の意味連関を切断し、既存の価値体系を否定したり破壊したりするのであって、この局面ではモダニズムの反伝統的・反権威的側面が前景化する。しかし、意味連関を喪失した状態に長く留まることは出来ない。モダニズムには自らが否定した意味連関や価値体系を改めて構築し直そうとする志向性がある。従って、そこで発見される伝統は、伝統の本質としてそうある筈の保守的性格を持つのではなく、革新的伝統ともいべきそれ自体矛盾した（イロニカルな！）性格を帯びざるを得ない。モダニズムによって発見される権威もまた、自らの信条や価値体系を保守するために希求されるというよりも、むしろ積極的・能動的に自らの信条や価値体系を新たに実現するために希求されるのである。古い権威を打倒することはより強力な新しい権威を樹立することだ。古い権威の否定は新しい権威の肯定に他

7 Astradur Eysteinson, *op.cit.* pp.26-27.

8 Michael Levenson, *A Genealogy of Modernism: A Study of English Literary Doctrine. 1908-1922.* Cambridge University Press. Cambridge. 1984. p.79.



ならない。

夙にポール＝ヴィリリオは近代社会を理解するに当たって「速度」の契機的重要性に注目した。「未来主義は戦争とその本質たる速度の術<sup>アート</sup>にしか依存していない。未来主義は当時の速度術的進化論の頂点に立つヴィジョン……を提出するのだ」<sup>9</sup>。ヴィリリオはこの箇所では未来主義にしか言及していないけれども、彼がこの示唆的な書物の随所で指摘しているように、近代社会は一般に、何よりもまず「速度制社会 la société dromocratique」として現われるのである。近代の成熟期にあつて、速度は利便性と快適性とをもたらし主要な要素として君臨し、同時に戦争遂行のための主要な要素ともなった。創造と破壊と——。モダニズムの両義性は速度の両義性でもあったのである。速度が近代社会において有するこの特殊な重要性を念頭におくことなしには、近代社会の成熟につれて交通通信手段と情報伝達媒体の革新が加速することの特殊な重要性を理解することは出来ない。近代社会における利便性や快適性は、速度による時間と空間の無化、すなわち同時間性と同空間性の実現を究極の目標として持つ。モダニズム作品——それ自体も、革新された交通通信手段や情報伝達媒体に載って、短縮された時間の裡に、広範な地域へともたらされる——が、取り上げる題材、取り扱う地理的範囲、使用する語彙を著しく拡大すると共に、地域的な差異を超えた共通性・単一性によっても特徴づけられる所以である。人・物・情報が高速で、不断に、かつ大量に流動し続けるならば、それぞれの地域の特殊性や個別性は希釈されることにならざるを得ないのである。

この観点から見ると、自らの外交官としての経験を活かして世界各地の夜の男女を描写したP＝モーランの小説『夜ひらく』を訳した堀口大学が、「……巴里と東京では時間が違ふ。西欧の光栄の断末魔が東亜の世評の曙光である。巴里の旭日は東京の真夜中だ。日本ではまだモオランの

9 ポール＝ヴィリリオ前掲書95頁。

夜は明けぬ。日本では人たちはまだモオランを知らぬ」(「訳者の言葉」1924年)と、パリと東京との時間的・空間的差異を慨嘆していることは、モダニズムの志向する同時間性・同空間性に対する反証とはならない。むしろ逆説的にいえば、斯かる慨嘆がなされ、パリと東京との「距離」が意識されるに至ったこと自体が、パリと東京とが同時間性・同空間性の相の下に意識され始めたことの証左なのである。蓋し、こうした意識の無いところでは、パリと東京との距離はいわば「即自的に」存在しているに過ぎず、慨嘆の対象になるべくもないからである。そもそも、パリと東京とは「時間が違ふ」という表現は、昼と夜との違い、それぞれの「現地時間(時刻)」の違いはあれ、この両地点が実は同一時間を共有しているとの意識なしには成り立たないように思われる。「巴里の旭日は東京の真夜中である」と言い得るためには、この両地点を同時に俯瞰する視点が既に獲得されていなければならないのだから。実際、「日本ではまだモオランの夜は明けぬ」と言っているその当の堀口の翻訳は、モオランの原著がフランスで刊行されて僅か2年で日本にもたらされたのである。交通通信手段と情報伝達媒体の急速な発展が近代社会に有する特殊な重要性とは、時間と空間との極小化を可能とする速度を創出しようとするところにある。その発展のプロセスが、例えば電話(tele-phone)やテレビ(tele-vision)へ、更にはコンピューター通信へと、現在に至るまで進行中であることは言うまでもあるまい。同時間性と同空間性に無限に漸近しようとするモダニズムの志向——時空を超越しようとする傾向——と、「成熟した近代」という歴史的時空への局限性との矛盾もまたモダニズム一般に顕著に見られる特徴と言ってよい。

モダニズムを日本に紹介した最も早い例は森鷗外によるマリネッティ『未来派宣言』の翻訳(「未来主義の宣言」1909年)であるが、日本におけるモダニズムの本格的な始動には1920年代を待たねばならなかった。特に重要な劃期を挙げるとすれば、1923(大正12)年と翌24年であろう。1923

年についてみると、詩の方面で高橋新吉『ダダイスト新吉の詩』の発表、萩原恭次郎らによる雑誌『赤と黒』の創刊があり、小説の方面では「新感覚派」横光利一の重要な作品『蠅』の発表があった。1924年についてみると、詩の方面で雑誌『詩と詩論』の前身『亜』の、北川冬彦や安西冬衛らによる創刊があり、小説の方面では横光の代表作『日輪』『頭ならびに腹』の発表があった。さきほど言及した、堀口大学によるモーランの小説『夜ひらく』の翻訳・紹介もこの年であった。1920年代前半に日本のモダニズムは一気に開花し、以後、1930年代前半までが日本モダニズムの最盛期であった。

これに対して、中国のモダニズムは日本のモダニズムの直接の影響下に、1920年代後半から始動した<sup>10</sup>。その劃期となる年を挙げるとすれば1928年を措いて他にはあるまい。この年に劉呐鷗によって雑誌『無軌列車』が創刊され、その第1期にモーランの影響を強く受けた劉の短編小説『遊戲』が発表されたうえ、その第4期にはモーラン特集が組まれ、堀口大学訳をおそらくは参考にした劉によるB=クレミュの論文の翻訳「保爾・穆

---

10 中国のモダニズム思潮についての研究は、毛沢東『文芸講話』を典型とするいわゆる社会主義「リアリズム」に回収されない中国近代文学の可能性を発掘する問題意識から、1980年代以降、多くの研究が蓄積されている。中でも嚴家炎編『新感覚派小説選』人民文学出版社（1985年）は研究史に一時代を画するものであった。日本における近年の成果としては鈴木将久『上海モダニズム』東方書店（2012年）、城山拓也『中国モダニズムの世界——一九二〇、三〇年代上海のリアリティ』勉誠出版（2014年）が挙げられる。後者には、現在までの研究史の概略も整理されている。丸山昇監修『中国現代文学珠玉選 小説1・2』二玄社（2000年）、大東和重・神谷まり子・城山拓也編『中国現代文学傑作セレクション——1910-40年代のモダン・通俗・戦争』勉誠出版（2018年）などにより、日本語訳で読める作品も増えてきた。本論での作品の引用に当たっては、これらの翻訳を参考にしている。『現代詩手帖』62-8（2019年）は「東アジアのパースペクティヴ——モダニズムをめぐる」と題する特集を組んだが、そこでは問題関心の拡大と拡散が見出される。そうした諸モダニズムの特性に着目しながら、しかもそこに何らかの統一的な「パースペクティヴ」を獲得するのは今日でも依然として容易ではない。

杭論」が掲載されていること<sup>11</sup>は象徴的な意味を持つと思われるからである。これ以降、1930年代末にかけて、劉呐鷗・施蛰存・穆時英・陶晶孫ら中国のモダニストたちは雑誌『新文芸』『現代』などを主な拠点として華々しい活躍を見せたのだが、劉と穆とが1940年に暗殺されるに及んで、(モダニズムの残響はあるものの) 文芸運動としての中国モダニズムは事実上の終焉を迎えたとみてよからう。

日本・中国の状況に比べて、植民地統治下の朝鮮のモダニズムに関しては、述べ得ることが余りにも少ないことを遺憾とする。仮に、「朝鮮でモダニズムの理論家といえば詩人でもあった金起林であり、その近くに小説家の朴泰遠がいたが、実作において従来文学との断絶を感じさせる業績を残した点では李箱にまさる者はいないばかりではなく、彼はその周辺に繋がるものを見いだせぬという点で孤立した存在である。すなわち李箱に関するかぎり、モダニズムと言おうが李箱の文学と言おうが変わりはないのである」という三枝寿勝の指摘<sup>12</sup>に従って、李箱を以て朝鮮モダニズムを代表させ得るとすれば、1937年に26歳で夭折したこの天才詩人が活躍したのは、晩年の約5年程度であったから、朝鮮モダニズムは1930年代半ばに頂点に達していたと推測することが許されよう。

以上の簡単な整理によっても、モダニズム思潮それ自体の同時間性と同

11 中村みどり「劉呐鷗におけるポール・モランの受容——『夜ひらく』から」『中国文芸研究会会報』306 (2007年)。中村論文はまた、「日本文学が劉呐鷗にとってパリと上海を結ぶ文化の窓口となったと言えるかもしれない」(6頁)と指摘している。

12 三枝寿勝「李箱のモダニズム——その成立と限界」『朝鮮学報』141 (1991年) 114頁。李箱に関する研究としては他に、川村湊「東京で死んだ男——モダニスト李箱の詩(1)(2)」『現代詩手帖』29-10・11 (1986年)、相川拓也「李箱「翼」における男女関係と都市空間——植民地のモダンという経験をめぐって」『朝鮮学報』228 (2013年)、権寧珉(相川拓也訳)「李箱、そして一九三〇年代の東京」『朝鮮学報』246 (2018年) などがある。李箱の詩業の概略は蘭明訳編『李箱詩集』花神社 (2004年)、崔真碩編訳『李箱作品集』作品社 (2006年) から知ることが出来る。

空間性への志向を明瞭に看取することが出来る。鷗外によるマリネッティの翻訳がオリジナルの発表と同年なのは驚愕に値する。もっともこれは鷗外という卓越した個人の先見の明に帰されるかも知れないが、堀口大学によるモーランの翻訳がフランスにおける原著刊行の僅か2年後であり、更にその2年後には劉呐鷗が中国でモーランを紹介していることは注目されてよい。横光ら「新感覚派」の表現が中国モダニストに衝撃を与えたのもほぼ同時代であった。モダニズムの始動という点では日本が中国より5年ほど先行しているものの——これは、日本が他の東アジア地域よりも早く近代化への道を歩み始めたことと照応する——、1920年代から30年代にかけて、モダニズムは東アジアを同時的に席卷していたのである。この同時空間性を空間に投射すれば同空間性ないし国際性という側面が現われてくる。モダニズムによって共振するそれらの都市空間は、東アジアにおいても虚構ではなく、上海や東京という、パリやニューヨークと並ぶ国際都市として実在していた。それらの都市の表象にも、表層において多様であることによって深層において却って単一的であるというモダニズムの特徴が看取される。例えば、中国のモダニストは上海を如何に描いたか。《孟姜女》の音楽が流れる中、日本舞場に吸い込まれていく人々。中国人売春婦を脇に抱えたイギリス人水兵。路上で日本語で話しかけてくる女性（徐霞村『Modern Girl』1929年）——。足元に“Johnny Walker; Still Going Strong”と書かれた街を歩く、赤い燕尾服のイギリス人紳士。フランス人紳士になりすまして、映画スターの耳元にかりそめの愛を囁きかけるベルギー人宝石商。白系ロシア人の放浪者。青い光の中で化石のように立っているインド人巡査（穆時英『上海的狐步舞（一箇断片）』1932年）——。こうした描写から私たちは、横光利一の小説の中で上海が、「印度人の巡査に担がれた負傷者の傍を、ロシア人の春婦達がイギリスの水兵と一緒に、煙草を吹かして通つていつた」（『上海』七、1928年）、「ドイツ人を抱くアメリカ人、ロシア人を抱くスペイン人、混血児と突き衝るポルトギーズ。

椅子の足を蹴飛ばしてゐるノルウェー人。接吻の雨を降らして騒ぐイギリス人。シャムとフランスとイタリアとブルガリアとの酔っぱらひ」(同二〇)と描写されていたのを想起しないだろうか。上海の国際性と多様性とを描き出す日中のモダニストの視座の中で、上海はむしろ単一の像を結んで共有されていたのである。

### 3. 自動車

近代社会の成熟過程において交通通信手段と情報伝達媒体の発展が持つ重要な意義については前節でも言及したが、その中でも特に自動車に注目するのが決して恣意に基づくのではないことを明らかにするには、近代化過程に占める自動車とモータリゼーションの特殊な位置づけから説き起こす必要がある。

「自動車は人間に空間と時間に対する支配権を奪回しようとする。移動の速度によってである。鉄道が必要とする膨大な設備……は意味を失い、人間は比較的自由に時間と空間を管理するようになる」。これは、1906年のドイツの新聞『自動車新聞 *Allgemeine Automobil-Zeitung*』の主張であった<sup>13</sup>。ヴォルフガング＝ザックスはこれを引用しつつ、次のように述べる。「……空間と時間を撤去すること、そこにこそ未来幻想にとり憑かれた社会の密やかなユートピアがあるのだ。……過ぎ行く時間と抵抗する空間は存在を脅かす脅威となる。このとき、同時間性と同空間性に少しでも近づこうと努力するのはけだし当然ではないか。……よりよい幸福を求めて、道程と継続に対する闘いの中に、交通革命の形而上学的な意味があるのだ。それは人生のはかなさに対してテクノロジーが仕掛けた戦争である」<sup>14</sup>。

13 ヴォルフガング＝ザックス (土合文夫・福本義憲訳)『自動車への愛——二十世紀の願望の歴史』藤原書店(1995年)〔原著: Wolfgang Sachs, *Die Liebe zum Automobile: Ein Rückblick in die Geschichte unsere Wünsche*. 1984〕21-22頁から転引。

ここには自動車とモータリゼーションという「交通革命」のもつ精神的意義が鮮やかに叙述されている<sup>15</sup>。蓋し、人間の時空意識を根本から変革すると共に、時空の限定から人間の生を解き放ち、無限の利便性と快適性とを追求するモータリゼーションこそは、近代における「進歩の理念」の最も輝かしい体现であったのであり、それゆえその進展の度合は、例えばヴォルト＝W＝ロストウの近代化論に典型的にみられるように、近代化の程度を計測するための指標としても通用したのである<sup>16</sup>。この意味で、自動車の出現は他の交通機関の場合とは次元を異にする劃期的な意義を持った。もとより私たちは、自動車の出現以前において、徒歩（及び人力車・馬車）による空間の移動に対して鉄道が「交通革命」として大きな役割を果たしたことの歴史的意義を軽視するものではない。若林幹夫が、近代的な空間意識の形成の局面に鉄道が如何に深く関与したかを強調しているのは至当である。しかし、若林論文が鉄道に対して与えた、「集合体としての空間から、連続的な平面としての空間への変容」<sup>17</sup>とか、「速度を統制する分節的な空間から、速度に対して開かれた空間へ」の「変容」<sup>18</sup>とかい

14 ヴォルフガング＝ザックス前掲書280-281頁。

15 「交通革命」の人類史上の意義についてはまた、高田公理「二〇世紀の弁証法——交通革命と民族文化」『文化の地平線——人類学からの挑戦』世界思想社（1994年）をも参照。

16 経済成長の最終段階「高度大衆消費社会」に到達するに当たって「決定的要因は安い大衆自動車とそれが社会の生活および期待に与えた——社会的であると同時に経済的な——革命的影響であった」。ヴォルト＝W＝ロストウ（木村健康・久保まち子・村上泰亮訳）『経済成長の諸段階——一つの非共産党宣言』ダイヤモンド社（1961年）〔原著：Walt W. Rostow, *The Stages of Economic Growth: A Non-communist Manifesto*. 1960〕16頁。ロストウはまた、1929-38年の間における西欧とアメリカ合衆国での自動車の生産台数の推移に注目し、そこに「成熟期経済」の特徴を見出している（同113-116頁）。

17 若林幹夫「空間・近代・都市——日本における〈近代空間〉の誕生」『21世紀の都市社会学』4『都市の空間・都市の身体』勁草書房（1996年）11頁。

18 若林幹夫前掲論文15頁。



う表現に、一層よく当てはまるのは自動車ではなかろうか。近代社会の形成期に対応する象徴的な交通手段が鉄道であったとすれば、近代社会の成熟期に対応する象徴的な交通手段は自動車であった。鉄道がもたらした「交通革命」を極限までつきつめたのが自動車だったと言ってもよい。モダニズムを取りあげる交通手段として自動車が特殊な重要性を持つことは、ここからも明らかである。

自動車のこうした特殊な重要性を前提として初めて、モダニズムの代表的なマニフェストであるマリネッティ『未来派宣言』の中に熱烈な自動車讃美が記されていることの意味を理解することが出来る。「私達は、世界の栄光は一つの新しい美即ち快速の美によつて富まされたことを宣言する。爆発的な息を吐く蛇にさも似た太い管で飾られた車体を持つ走り行く自動車……<sup>ママ</sup>霰弾に乗つて走るかのやうな吼える自動車は、サモスレスの勝利よりも更に美しい」（訳文は『詩と詩論』4（1929年）に掲載されたものによる）。自動車という快速の美！しかも私たちが注目したいのは、斯かる自動車讃美が、時空を超越（無化）した絶対の境地への自己の没入ないし自己神化を伴い、殆ど宗教的とも言い得る表現にまで到達していることだ。「私達は世紀のはての岬に立つて居る！……不可能と云ふ神秘的な扉を打ち壊さなくてはならない時に於て、後方を振り向く何の益があるか？ 時間と空間は<sup>ゝ</sup>き<sup>ゝ</sup>のふ死んだ。だから私達は最早絶対の裡に生きて居るのだ。何故なら私達は既に永遠且つ普遍的な快速を創造したのだから」。これはまさしく、ザックスのいう「人生のはかなさに対してテクノロジーが仕掛けた戦争」にテクノロジーが勝利したことの高らかな宣言に他ならない。しかもそのテクノロジーの勝利宣言は、「密やかなユートピアの実現」として、却って一種の宗教的熱狂に連続していたのである。

日本においては、『中央公論』誌が1918（大正7）年9月号に、文壇著名人を対象に行ったアンケート『新時代流行の象徴として観たる「自動車」と「活動写真」と「カフェー」の印象』への回答を掲載していること

が注目される。都会に住むごく一部の人士の印象に限られるにせよ、当時の日本人が自動車をどのように見ていたかが窺われる興味深い資料である。このアンケートに寄せた江口渙の感想に、「二三年前までは自動車は最高の贅沢物の一種とされてゐた。……然し今日では自動車を見て羨しがる者も時代遅れであれば、又自動車に乗つて得意になる者もそれ以上に時代遅れである。それほどに自動車は普通の交通機関になつて終つた」とあることから、1910年代後半における急速な自動車の普及の様相を知ることが出来る。——もっとも、それが映画やカフェと並ぶ「新時代流行の象徴」として機能していた点ではなお「普通の交通機関」以上の意味を与えられているのだが。これと同じ時期、後藤新平を会長とする都市研究会の機関誌『都市公論』は、「進歩の理念」の具現化としての自動車とモータリゼーションの意義を強調して止まなかった。1920（大正9）年、内務省都市計画課長・池田宏は、「進取的都市へ」という象徴的な論題の論文を同誌第3巻第6号に寄せ、「自動車の如きは時勢の進歩と共に今後益々増加するものであること」、自動車は「普遍的文明の利器」であり、「之が利用を怠れば時勢に取り残されて終ふ」ことを主張した（傍点原著者）。藤原俊雄もまた、翌年の「自動車減税に就て」（同第4巻第12号）で、「国民が自動車を利用する程度の如何は、一種文化の測度計として甚大なる国際関係を有」し、自動車は「人類社会の生活に便利と愉快とを与ふる必須の機関である」と断じた。更に忘れてならないのは、東京の都市環境の劇的な再編を促した1923（大正12）年の関東大震災がモータリゼーションの進展にも決定的な役割を果たしたことである。震災の翌年、やはり藤原俊雄が「昨秋の大震災に際し、尤も能く其の効用を発揮したるものは自動車を以て第一となすべく」云々というのは（「自動車税に就て」同第7巻第3号）、自動車の有用性が大震災を機に広く知られるようになる過程をよく示すものと言えよう。実際、保有台数の推移でみても、自動車のそれは大震災の頃から急激な上昇を開始し、1927（昭和2）年には遂に、下降線をたどり続

けていた人力車の台数を追い抜くに至ったのである<sup>19</sup>。

近代社会の成熟に照応するモータリゼーションの時期がモダニズムの勃興期でもあるのは偶然ではない。モダニズムの中にはモータリゼーションの進展が色濃く反映されるのである。私たちは前に、自動車へのマリネッティの熱烈な讃美の辞が『詩と詩論』第4号に訳載されているのを見たが、その同じ号に（もっとも、それらの詩が実作されたのは、末尾の日付によれば1918年に遡るが）、これと呼応するかのように、モダニズム詩人・神原泰は「自動車によするよろこび」と題する詩を発表し、更に「自動車の力動」と題する詩では「雑音の階調／太陽に反逆する街道／白，黒，灰，紫／地を這ひ，地を這ひ，地を征服す／鋭角，鋭角，鋭角」（／は原文では改行。以下同じ）と書きつけたのであった。また、大震災の年に文壇に登場した江戸川乱歩が『一寸法師』『陰獣』『蜘蛛男』『盲獣』『魔術師』『吸血鬼』『蟲』『獵奇の果』『黒蜥蜴』『人間豹』『妖虫』といった夥しい作品の中で自動車を駆使していることも注目される。乱歩はカメラ・パノラマ・双眼鏡など新奇な技術に強い関心を示したが、自動車もそれらと同様に頻繁に取り上げられ、時に重要な役割を担わされるのである<sup>20</sup>。それが乱歩の意図的な操作であったことは、例えば『蜘蛛男』（1929年）で登場人物「畔柳博士」と「波越警部」とに次のような会話をさせていることから疑問の余地がない。——畔柳「又自動車ですか、我々はこの事件の最初から自動車のことばかり聞かされてゐる。……それは一体何を語つてゐるの

19 斎藤俊彦『くるまたちの社会史——人力車から自動車まで』中公新書（1997年）143頁のグラフを見よ。1938（昭和13）年には、人力車・馬車は『日本帝国統計年鑑』の「諸車統計」からも除かれ、「輸送手段としての役割にも終止符をうったのである」（同頁）。

20 乱歩の作品における自動車の意義については、高橋世織「現代文学における幻想小説の系譜——騙す／騙されるのディアレクティーク」『国文学 解釈と教材の研究』36-3（1991年）32頁に簡略な検討がある。松山巖『乱歩と東京——一九二〇都市の貌』PARCO 出版（1984年）が豊富な資料に基づいて明らかにしたように、乱歩の文学世界は1920年代の都市生活を色濃く反映している。

でせう」、波越「成程、さう云へば、不思議に自動車に縁がありますね」、畔柳「それはね、犯人が自動車を所有する事を示すものではないでせうか。従来、人殺しなどする犯罪者は多く貧乏で、自動車なんて持てなかつた。だが、今度の奴は……<sup>マ</sup>仲々富裕らしいですからね。若し自動車を持つてゐるとすると、こいつは非常な武器ですよ」。畔柳はこれに続けて、「自家用にも辻待ちにも自由に偽装することができる」自動車を利用した犯罪の手口を縷々説明して波越を訝しがらせている（「第三の犠牲者」）。この記述でも、自動車はなお富裕層の所有するものとはされているが、社会の中に普及し、その有用性を——犯罪への利用という反社会的方面からではあれ——認められつつあるのである<sup>21</sup>。下って1930年代ともなれば、次節においても言及するプロレタリア文学運動の中心人物の一人で、「モダンな」国際派でもあった平林初之輔が、フランスに旅行した際に世界各地とフランス国内の自動車事情を東京と比較した興味深い随筆を残すに至っている（「自動車の話」『海外通信』1931年）。

では中国の場合、自動車やモータリゼーションはどのように表象されていたであろうか。この点については、胡適が1919年に発表した喜劇『終身大事』を取り上げた優れた研究があるので<sup>22</sup>、まずその成果の上に立って

21 念のために補足すれば、自動車の出現と普及は人力車や馬車を淘汰したが、鉄道被淘汰することはなかった。これは、大量の人や物の定時輸送という点では鉄道が自動車に依然として優位することによる。モータリゼーションが完成された社会においても、鉄道は輸送手段としての有用性を保持し続けるのであって、この点で鉄道を人力車や馬車と同列で扱うことは出来ない。江戸川乱歩の小説が自動車を犯罪行為の設定に利用したように、中国ではやはり大衆作家である張恨水が『平滬通車』（1935年）において鉄道（上海特急）の特質を縦横に駆使した犯罪行為を活写している。阪本ちづみ「張恨水『平滬通車』（上海特急）論——「近代」に乗り遅れた男」『張恨水の時空間——中国近現代大衆小説研究』勉誠出版（2019年）〔原載：『お茶の水女子大学中国文学会報』16（1997年）〕参照。

22 藤井省三「鉛筆の恋愛、自動車の共和国——胡適生誕百周年によせて」『ユリイカ』1991年9月号、清水賢一郎「ノーラ、自動車に乗る——胡適「終身大事」を読む」『東洋文化（東京大学東洋文化研究所）』77（1997年）。

論を進めよう。『終身大事』は、イブセン『人形の家』を下敷きにして、舞台と登場人物を中国に移した一種の翻案物であるが、胡適は、伝統的な習俗への反抗に目覚めたヒロインが両親の反対を押し切って、恋人と一緒に家を出ていくクライマックスの場面で、イブセンの原作にはなかったモチーフである自動車を登場させたのである。自動車を文明と進歩の象徴としている点において、胡適の立場は同時期の日本における『都市公論』誌の論調などと共通すると言えよう。自動車とモータリゼーションへの胡適の注視は、1910年代における彼のアメリカ留学の経験と無関係ではなかった。胡適は1927年の評論では、アメリカを「これこそ自動車の国家だ」と評している（「漫遊的感想（二）——摩托車的文明」）。この感想は、「アメリカ合衆国は自動車に乗って走り始めたのである。これはまさしく大衆自動車の時代であった」というロストウの見解<sup>23</sup>と全く軌を一にする。私たちはまた、孫文が1924年の『三民主義』講演の中で（「民生主義」第一講）、自動車会社ととりわけフォード社に言及し、その繁栄を以てマルクス主義の剰余価値学説への反証としていたことを想起してもよからう。孫文はアメリカやヨーロッパに滞在して実地にモータリゼーションの状況を体験している。胡適・孫文ら外国経験の豊富な人士が、モータリゼーションに関してロストウと類似した見解に到達していることは興味深い。なお、胡適について補足すれば、彼がアメリカ留学中に、ダダイズム画家として売り出していたE=C=ウィリアムズと交際し、彼女から示唆を受けていたことも注目される<sup>24</sup>。

1930年代に入ると、茅盾の長編小説『子夜』（1933年）がその冒頭に自動車を登場させ、読者に強い印象を与える。『終身大事』における自動車

23 ヴォルト=W=ロストウ前掲書105頁。

24 藤井省三「恋する胡適——アメリカ留学と中国近代化論の形成」『岩波講座 現代思想』2『20世紀知識社会の構図』岩波書店（1994年）、清水賢一郎前掲論文9-13頁。

が『太上感應篇』や観音菩薩の占いに象徴される因習への反抗としての意味を持ったのと同様、『子夜』においても、恰も『太上感應篇』に代表される伝統社会の因習と対立する新しい文明と進歩の時代の象徴であるかの如くに、自動車が上海の街を駆け抜けていく。1930年代の上海を活躍の場とした矛盾は、モダニストとは一線を劃していたけれども、急速に「進歩」し「発展」する巨大都市上海の社会に対して無関心ではいらなかった。そうした「進歩」や「発展」はやはり具体的には交通通信手段や情報伝達媒体の発達として描き出されたのである。矛盾が同じ『子夜』の中で、当時の最新テクノロジーであった電話を登場させ、それに重要な役割を担わせている<sup>25</sup>のも、同様の文脈で理解することが出来る。（電話は前に引用した『終身大事』の中で胡適も使用している。）モダニストの邵洵美に眼を転じるならば、彼もまた、「ああ、この七階のビルディングのてっぺんに私は立っている／上方は昇ることのできぬ天庭／下方は自動車、電線、競馬場」と、1920年代末に上海の情景を描いていた（『上海的靈魂』『花一般的罪惡』1928年）。ここでも自動車や電線が上海の情景として特筆されているのである。邵はビルの屋上から眼下の街を走る自動車を遠く眺めたのだが、一方、飛ぶように踏切を駆け抜ける自動車の長い列が至近距離で印象的に描かれる穆時英の小説『上海的狐步舞（一箇断片）』は、恰も自動車の車窓から眺めた光景を切り取って合成したかのようなスピード感溢

25 この点については、鈴木将久「メディア空間上海——『子夜』を読むこと」『東洋文化（東京大学東洋文化研究所）』74（1994年）97-104頁参照。最先端テクノロジーである電話という通信手段の発達が、却って他者とのコミュニケーションを困難にする逆説が作者によって意識されているとの指摘（98頁）は、本論の以下の叙述との関連でも注目すべきである。建築・都市空間・デパート・カフェ・ダンスホール・公園と競馬場など、1930年代の上海を“remapping”する李欧梵の大著が『子夜』の引用から始められているのも、上海の都市生活を描写する『子夜』の卓越性を示すものと言えよう。Leo Ou-fan Lee(李欧梵), *Shanghai Modern: The Flowering of a New Urban Culture in China. 1930-1945*. Harvard University Press. Cambridge, Massachusetts. 1999. pp.3-7.

れる文体で構成されている<sup>26</sup>。この小説において自動車は既に、都市有閑階級の恋愛遊戯の道具として使われている。穆はまた、モダニズム的な表現に満ちた別の小説でも次のように書く、「あの頃はまだ上海には電燈がなかった、あんなに広い通りはなかった、自動車はなかった……まだなかった……あんなに広い通り、電燈、自動車、自動車、自動車……はまだなかった」(『街景』1933年)。「自動車」(原語では「汽車」<sup>27</sup>)の単調で執拗な反復が、上海における自動車の増殖の様子を視覚的にも印象付ける。このような表現は日本のモダニストが愛用した技法でもあった。

私たちは、1930年代の巨大都市上海において、社会が速度を統制したのではなく、むしろ速度が社会を統制していたことを確認しておかねばならない。自動車と女性とを並列させる劉呐鷗の小説に関して、史書美は、「都市の速度は、モダンガールがボーイフレンドを取り換える速度と、モダンガールがスピーディーなスポーツカーを好むこととに併行する」と指摘した<sup>28</sup>。李欧梵はそれを受けて、「自動車は汽車と同様、明らかに、速度の産物であると同時に近代性の物質的な指標でもある」という<sup>29</sup>。吉見俊哉は、夏目漱石の作品に描かれた東京を主題とする論考の表題を「速度の都市」と名付けた<sup>30</sup>が、この呼称は東京に対してと同等か、もしくはそれ以

26 鈴木将久「すべてがなくなった——穆時英の「記憶」」『中国哲学研究(東京大学)』9(1995年)14-21頁は、この小説のモンタージュ的性格に言及している。

27 「自動車」という語はいわゆる和製漢語である。19世紀末から20世紀初頭にかけて、学術や産業に関わる多くの語彙が日本語から漢語に受容されたが、「自動車」が受容されなかったのは、おそらく「自動車」という文字の選択が漢語では「運転手なしに自動で走行する(今日の用語でいうところの「自動運転」の)車」とイメージされ易いからであろう。

28 Shu-mei Shih (史書美), Gender, Race, and Semicolonialism: Liu Na'ou's Urban Shanghai Landscape. *Journal of Asian Studies*. 55-4, 1996, pp. 947-948.

29 Leo Ou-fan Lee, *op.cit.* p.206.

30 吉見俊哉「速度の都市——漱石のなかの東京・研究ノート」『漱石研究』5(1995年)。



上に上海に対しても妥当する。「速度の都市」とはヴィリリオのいう「速度制社会」に他ならない。東京モダニズムも上海モダニズムも、「速度の都市」＝「速度制社会」の上に初めて花開いたのである。

「進歩」と「発展」の象徴としての自動車の表象は、しかしここで暗転する。自動車が近代社会の成熟期に照応する交通手段として現われ、近代化の完成局面を象徴する意義を担ったことから、それに対する批判も必然的に、近代文明それ自体への反撥という性格を、どの地域においても共通して強く帯びざるを得なかった。その際にしばしば眼を向けられたのは、やはり速度の問題であった。私たちはまず夏目漱石に注目しよう。漱石は1908（明治41）年の小説『三四郎』（二）において、「明治の思想は西洋の歴史にあらはれた三百年の活動を四十年で繰り返してゐる」と述べている。日本の近代化が、先行する西洋に「追いつく」過程であること、しかもそれが経済体制、社会体制から文化・芸術に至る全領域に亘って、数世紀の距離を一挙に四十年に短縮する極度の切迫性によって特徴づけられることを、漱石の鋭敏な頭脳は早くも正確に捉えていた。もっとも、『三四郎』の段階ではまだ、その見解はさほど差し迫った深刻さでは語られていない。これは、主人公「三四郎」が田舎から出てきたばかりの大学生の立場から比較的余裕をもって社会を眺めているという小説の設定に加えて、「三四郎」が目にした交通機関が電車と汽車とに限られることにも示されるように、交通通信手段と情報伝達媒体の発達の低位に制約されて、急速な近代化がもたらす副作用が強くは意識されていないからである<sup>31</sup>。しかるに、1911（明治44）年から翌年にかけて発表された小説『行人』に至ると、

31 もとより、田舎から出てきた「三四郎」にとっては、東京のそれらの交通手段こそが日本の近代化の象徴であった。この点で『三四郎』は日本における近代化の完成期ではなく形成期に対応すると位置づけられるかも知れない。『三四郎』における交通手段とりわけ汽車の持つ意義については、若林幹夫前掲論文2-5頁、8-15頁、同「動く世界——『三四郎』から『漱石のリアル——測量としての文学』紀伊国屋書店（2004年）42-55頁。

そこでは、狂気の一步手前にまで追い込まれた主人公「一郎」が悲痛な叫びをあげている。「人間の不安は科学の発展から来る。進んで止まる事を知らない科学は、かつて我々に止まる事を許して呉れた事がない。徒歩から俚、俚から馬車、馬車から汽車、汽車から自動車、それから航空船、それから飛行機と、何処迄伴れて行かれるか分らない。実に恐ろしい」（「塵勞」三十二）。人間を絶対の域にまで到達させたとモダニストによって讃美される自動車の「快速の美」は、ここでは苦痛と不安と恐怖の原因でしかない。この「恐ろしさ」は、それが「人間全体が幾世紀かの後に到達すべき運命を、僕は僕一人で僕一代のうちに経過しなければならない」という観念に裏打ちされている点では上引『三四郎』の延長線上にありながら、漱石自身の思想的深化と、自動車や飛行機が主人公の意識に上り始めた近代社会の段階とに照応して、急速な近代化の否定的な側面が突出している点では、それ以前とは質的に異なる地平に達している。交通通信手段や情報伝達媒体の進歩や発達、必ずしも人間相互のコミュニケーションを容易にしないばかりか、却ってそれを阻害しかねない。「一郎」が「テレパシー」(tele-pathy)にのめり込んでいく（「塵勞」十一）のは極めて象徴的である。「何処迄伴れて行かれるか分らない」競争社会における交通通信手段と情報伝達媒体の発達は、かつてはそれなしにコミュニケーションを図ることが出来ないまでに孤立し、孤独と不安の中に置かれている状況の反映でもある<sup>32</sup>。ひとはこの孤独と不安に耐えられるのか？ しかし、「速度制社会」においては「停止は死である」<sup>33</sup>。たとえ「内発的」ではな

32 『行人』で印象的なのは、「一郎」に強要されて旅行に出掛けた弟「二郎」と嫂「お直」とが、旅先で暴風雨に遭遇し、「一郎」らの宿泊先と電話で交信を試みるものの、それが遂に通じない場面である（「兄」三十二 - 三十四）。電話という情報伝達媒体が、ここではコミュニケーションの不通を際立たせる結果となっている。前注25参照。漱石の作品とりわけ『彼岸過迄』（1911年）における電信・電話については、吉見俊哉前掲論文119-121頁。

かったにせよ、ひとたび近代化の道程を走り始めた以上、最早止まることは許されない。「神経衰弱に罹つて、氣息奄々」となろうとも、「涙を呑んで上滑りに滑つて行かなければならない」（『現代日本の開化』1911年）。漱石自身、「悲観的」な結論しか出ていないと認めたこの講演においても、「開化の産んだ一大パラドックス」との関連で自動車に言及されている。「人力車を挽いて渡世」するのと「自動車のハンドルを握つて暮す」のとは「どつちを家業にしたつて命に別條はないに極つてゐるが、どつちへ行つても労力は同じだとは云はれません。……されば自動車のない昔はいざ知らず、苟くも発明される以上人力車は自動車に負けねばならない……」。

マリネッティらモダニストに美と絶対を看取せしめ、人生のはかなさに対するテクノロジーの勝利を確信せしめるその速度が、漱石にとっては孤独と不安と恐怖の源となる。——この対立は文明論的といつてよいほどに根源的なものではあるが、漱石自身が認めているように、近代化の過程においては、好むと好まざるとにかかわらず、速度の無限の更新は不可避であつた。もう一度ヴィリリオに聞こう。「……独占を継続するためには、新しい機械が発明されてもすぐさまより高速の機械がそれに対立するようになる必要がある。しかし速度の限界は絶えず超え難いものになるのであつて、高速機械はしだいに想像もつかないくらい複雑になり、しばしば動き出す前にすでに時代遅れとなってしまう。生産物は文字通り使われる前に摩耗し、新しい機械によって古い機械を廃棄に追い込む工業的利益システム全体を、「速度」によって止揚するのだ！」<sup>34</sup>。ヴィリリオのこの言葉が、漱石の上引の『行人』や「現代日本の開化」の一節と符節を合する如くであるのは偶然ではない。特筆すべきはやはり「自動車に乗って走り始めた」アメリカ合衆国と、その代表的な自動車会社であるフォード社である。「（一九一四年、フォード以来の）生産ラインによる自動車生産が生

33 ポール＝ヴィリリオ前掲書102頁，強調原著者。

34 ポール＝ヴィリリオ前掲書74頁。

み出した輸送能力は社会的突撃となり、革命となることができる」という確信の下、アメリカでは「大量生産されるアメリカ車の野蛮な美しさの絶えざる変容、車体、ホイール・キャップなどの挑発的な異様さが、不断の社会革命（アメリカン・ウェイ・オブ・ライフの前進）を表示していた」<sup>35</sup>。自動車は「野蛮な美しさ」と「挑発的な異様さ」とを兼ね備え、それが両々相俟って「不断の社会革命」へとなだれ込んでいく。従って、自動車とモータリゼーションを批判する側は、その「挑発的な異様さ」の面に着目しつつ「不断の社会革命」それ自体を否認する方向を取るしかない。ドイツではH=ヘッセが『荒野のおおかみ』（1927年）の中に、狂気に満ちた「自動車狩り」の場面を挿入し、自動車とりわけフォード車とアメリカナイゼーションへの絶望的な反抗を表明した。日本では夙に永井荷風が『日和下駄』（1914年）において自動車へのあからさまな反感を書き記したが、これは「進歩の理念」を徹頭徹尾拒否する荷風の文明観に直接由来する。中国において、自動車との速度競争に敗れた人力車の車夫の悲惨な末路を老舍が『駱駝祥子』に描き出したのは、下って1936年のことであった。

進歩と発展の象徴である筈の自動車が都市文明の深い闇の部分をも具現しているとの認識は、反モダニストのみならず、他ならぬモダニスト自身にもまた共有されていた。例えば、前に言及した神原泰「自動車によするよろこび」の基調は、実はこの詩題とは裏腹に、限りなく暗い。「お、我愛する自動車の力動よ」と締め括られるこの詩は、それにもかかわらず、「狂熱の神経」だの「赤くたゞれた悪魔の哄笑」だの「絶望的な衝動」だの、はたまた「寂しい心の群衆」だのといった、自動車を取り巻く暗澹たる表象に全編を完全に支配されている。萩原恭次郎の詩作品にも同様の傾向を看取出来る。そこでの自動車は殆ど常に、大都会の不安、頹廢、狂気、恐怖、暴力、非人間性の形象化なのである。「俺は櫛比した商店街を自動

35 ポール=ヴィリリオ前掲書45-46頁。

車で走る！」、だが、そこには「縊死」の不気味な想念が終始纏わりついている。「思ふに——赤い風船が墓場から飛び出す日ではないか？／死人が都会の雑闇に見物する夜ではないか！」という奇怪な想念を、彼は振り払うことが出来ないのだ（「縊死」『死刑宣告』1925年）。「崩れる群衆——自動車、自動車、自動車」という場合の「自動車」は、群衆を蹴散らす権力・暴力、その非人間性を視覚的に表現している（「ラスコーリニコフ」同前。原文では、この箇所は大きなポイントの活字で記されている）。彼の描く大都会のイメージは、「たんぼゝ」の咲くことのない「京橋あたりのレールの下」に、「ゴム輪の自動車と人間が散らばつて」いるという、荒涼たる光景であった（「レール下の生活」同前。ゴチックは原文）。

江戸川乱歩が自動車を犯罪行為の設定に頻用したことは既に述べたが、それが時として自動車を疾走する棺桶に見立てる『蟲』（1929年）の如き異様な表象を生み出したことも想起されねばならない。『蟲』の主人公「柎木愛造」は、「当時の東京市中の賃自動車」の「過半」を占めた箱型フォード車を用いて、猟奇的殺人を決行しに出掛ける。彼は購入した自動車の後部クッションに改造を施し、「長方形の棺桶の様な、空虚な部分」を作っておいた。そこに犠牲者の遺体を隠すためである。「仮令フォードの中古にしろ、見たところ立派やかな自動車が、それが夜の場合には、怪獣の目玉の様な、二つの眼光を、ギラギラと光らせて、毎日々々、どこへとも知れず迂り出して行くのである」（6）。車内で殺害された女性の遺体は、その「長方形の棺桶の様な」空間に収納されて、柎木の自宅へと運ばれていった。それにしても、「社会生活に便利と愉快を与ふる必須の機関」であり「文明の利器」である筈の自動車が、ここでは何とおぞましい姿を曝していることか！

乱歩のこの小説における自動車の描写は特に二つの面で検討に値する。第一に、遺体を自動車で搬送するという発想についてである。『蟲』では極度のデフォルメを加えられているけれども、この発想そのものは、1910

年代以来の霊柩車（葬儀自動車）の普及と無関係とは考えられない。霊柩車の考案者・鈴木勇次郎が「経済と時空の空費，衛生と交通上とに考慮し，霊柩自動車の製作を思ひ立ちたり」と回顧していることは興味深い<sup>36</sup>。これを引用して井上章一が，「霊柩自動車は，葬送の簡素化が極端におし進められたときに出現したものであった。行列を組んで歩くことをやめ，遺体を自動車で運搬してしまう。以上のような合理精神を具体化したものであった」<sup>37</sup>というように，自動車の快速性と利便性という特徴が遺体の搬送に寄与したのである。霊柩車の普及は，日本社会の葬送習俗をも大きく変容させていくこととなった。土葬が習俗として定着している地域において「葬式」「葬儀」とは一般に，「野辺送り」という呼称に示されるように埋葬地までの遺体の搬送（葬列）を指したのだが，霊柩車の出現は，この葬列に要する時間を劇的に短縮し，同時に土葬から火葬への転換を一挙に促進したのである。火葬は，土地が狭隘で人口が密集する都市部においては，土地利用の効率性の観点からも，また衛生の観点からも望まれる葬送形態であったには違いないが，臭気などの問題から火葬場を遠隔地に建設せねばならぬ難点があった。自動車の速度がこの懸案を解決したのである。霊柩車の登場及びそれと歩調を合わせた火葬の普及によって，「葬式」「葬儀」の内実は，遺体搬送の道行から，その前段階で行なわれる「遺体告别式」へと変化した<sup>38</sup>。乱歩の『蟲』は，自動車による遺体の搬送という発想を，当時普及しつつあった霊柩車と共有し，かつそれを犯罪行為の設定に利用したものである。現実と虚構，社会的と反社会的という違いはあるものの，いずれにおいても自動車の速度と利便性が決定的に重要であった

36 鈴木勇次郎『回顧録』1936年。井上章一『霊柩車の誕生』朝日新聞社（1990年）〔初版：1987年〕131-132頁から転引。

37 井上章一前掲書133頁。

38 井之口章次「葬式概念」『日本民俗学』69（1970年）66頁。『蜘蛛男』で火葬場を登場させた乱歩は、『吸血鬼』（1930年）では火葬場のみならず霊柩車をも登場させている。松山巖前掲書197-200頁。

ことは明らかであろう。

第二は、乱歩の『蟲』において自動車が「二つの眼光を、ギラギラと光らせ」た「怪獣」として表象されている点についてである。私たちは前に言及した『中央公論』誌上でのアンケート『新時代流行の「自動車」と「活動写真」と「カフェー」の印象』に立ち返ってみよう。そのアンケートに回答を寄せている人士の中にも、自動車を肯定的に評している例が無い訳ではない。例えば田中純は、「自動車<sup>ママ</sup>が吾々の生活の便利とその悦楽とを密接に結び附けて居ると云ふ事實は、此処に説明するまでもなく明らかである。……私は自動車<sup>ママ</sup>に表現された現代の科学的悦楽の精神を讃歎せずには居られない」という。自動車の利便性と快適性とを結び付けたこの典型的な言説は、『都市公論』誌上での池田宏や藤原俊雄の評論を想起させる。田中が未来派の自動車讃美を「新時代の人道主義的気魄」の表現であるとし、「新時代の芸術は、新時代の戦闘歌であり、歡歌<sup>ママ</sup>でなければならない」としたのは当然の帰結であった。やや意外ではあるが、久保田万太郎も肯定派と言ってよい。「自動車<sup>ママ</sup>といふもの、悪いものぢやあない。私は好きだ。／何にしても早いのがいい。」と、彼は自動車の速度を肯定の理由に挙げる。もっとも後段で「けだし自動車<sup>ママ</sup>は夜のものである」と語調を変えるところに、万太郎らしいひねりも看取されるのだが。しかし、このような肯定派はむしろ少数派に属する。1910年代には、自動車に対する懐疑的ないし否定的見解が根強く存在していたのである。まず柳沢健——「私は自動車<sup>ママ</sup>を嫌ふ。たゞいつのことであつたかそれに打ち乗つて、車室の窓の燈を消したまゝ、暗い街道を二三里疾駆させたときは、探偵小説を實地に行つてゐるやうな気がして面白かつた」。『蟲』の主人公も、車窓の「シェード」を全て卸して、自動車を周囲の空間から隔離し、いわば自閉的な密室を作り出したのであった。このような特異な密室空間を比較的容易に作り出せる点が、柳沢に「探偵小説を實地で行つてゐるやう」という感想を抱かせたのであろう。次に佐藤春夫——「私はごく稀に自動車へ乗るこ



とがありますが、乗ってゐると何だか犯罪的の衝動を感じます」,「私は二三年前、極くの山の中の田舎に住んで居て、犬を二疋養つたことがあります。東京へ出て来た時に、犬もつれて来ましたが、当座、二疋の犬の最も怖ろしがるものは自動車でした。……／奴等には自動車がえたいの知れない猛獣に見えたのでせう」。佐藤の場合にも自動車は犯罪との連想を生んでいる。佐藤が何故「犯罪的の衝動」に駆られるのか、具体的な説明はないが、やはり密室を作りだし易いことと移動の快速性・機能性とがそのような「衝動」を惹起せしめるのかも知れない。しかも、「物質文明が極度に発達した時には、市街は二十層三十層に連なる建物のために、恰も大森林のやうになり、その町のなかを無数の自動車的の乗物が、ちょうど太古のさまざまな形の猛獣のやうに疾走するだろう。さうしてその時には徒歩で歩いて居る人間が最も弱い獣になる」という佐藤の記述は、「物質文明が極度に発達した」現在では、予言的にすら響くのではないか。更に長田幹彦——「自動車といふものを前に置いてじいつと見てゐると、我々でもあの醜い、非美術的な形貌に対して何かしら不快な感じを覚える。正に近代の科学が生んだモンスターといふ感じがする。真黒な巨大な蟹のやうにも見えれば、又双眼から閃光を発する怪獣のやうにも見える。それが吠えるやうな警笛で往来の人を威嚇しながら実に傍若無人に傲然と疾駆していくのであるから、誰でも不知不識の間に反感を蓄へずにはゐられないのかも知れない」。先にみた田中純の対極に位置する長田のこの感想には、自動車への反撥の心情が凝縮されている。これらの発言を参照するならば、「二つの眼光を、ギラギラと光らせ」た「怪獣」である自動車を犯罪行為の設定に利用する乱歩の構想が決して特異なものではなく、当時広範に流通していた自動車表象に基いたものであったことは明らかである。人間生活を便利と快適に導く「文明の利器」なのか、それとも「近代の科学が生んだモンスター」なのか、自動車への評価は大きく分裂していた。そしてそれはとりおなわず、成熟した近代社会に対する評価の分裂でもあった。

本節の最後に、私たちは前に引用した邵洵美の詩「上海的靈魂」を振り返ろう。高層ビルの屋上に立って、上方に「昇ることのできない天庭」を見、下方に「自動車、電線、競馬場」を見た詩人の眼は、続いて「舞台の前門、娼婦の後影」に注がれる。「ああ、これらこそが都会の精神だ／これらこそが上海の靈魂だ」と慨嘆する邵の、巨大都市上海に注ぐまなざしは冷たいものではないけれども、同時にそれが都市生活の謳歌と讃美から程遠いことも確かである。彼は既に、「この地には真の幻想と偽りの情がある／この地には醒めた黄昏と笑う燈がある」ことを見てしまっている。それゆえ、この詩は「おいで、この地があなた方の墓場なのだ」という不吉な一句で結ばれるのである。上海での情事の情景を描いた邵の別の詩の中に、「ここにはまた一刹那の永久があり／ここには不死という死の快樂がある／ここには冬も夏もなければ秋もない／……私は一百年間春の帝王だ」と記されているが（『花一般的罪惡』『花一般的罪惡』1928年）、これは上海の都市生活の爛熟と頹廢の集約的表現ではないか<sup>39</sup>。刹那と永遠、死と不死とは同時存在し、或いは互換化され、情事の恍惚と高揚の極致で束の間の淡い合一が訪れる。そこでは季節の変化は失われ、春のみが永続するのだ。しかし、邵のいう「一百年間春の帝王」はモダニストの追求した、「永遠と絶対」を獲得した人間の理想像であり得ただろうか。果たしてそれによって「人生のはかなさ」が最終的に超克されたであろうか。その回答はモダニスト自身が知っている。ビルの屋上に立った邵洵美にとって、「天庭」はなお、「昇ることのできぬ」上方遥か彼方にあった。同じ時期、穆時英は『上海的狐歩舞』の冒頭と末尾に「上海。地獄の上に造られた天国」という印象的な一句を置いた。邵とは違って穆は上海に「天国」を見てはいる。しかしそれは「地獄の上に造られた」ものに他ならなかったのである。

39 邵洵美の詩作品と上海の都市生活との関連については、Leo Ou-fan Lee, *op.cit.* pp.241-254.

#### 4. アジア——モダニズムの後に来るもの——

これまでの論述では敢えて言及しなかったマルクス主義の問題から本節の論述を始めよう。通説に従って、日本のマルクス主義的プロレタリア文学運動の歴史を、1921（大正10）年における雑誌『種蒔く人』の創刊から1934（昭和9）年のナルプ解散までとするならば、この時期はちょうどモダニズムの全盛期と重なり合う。これを単なる偶然と片づける訳にはいかないであろう<sup>40</sup>。マルクス主義とモダニズムとの関連については、消極的と積極的との両方向から説明することが可能である。まず消極的な面からいえば、本論でも論じてきたように、モダニズムには近代社会の暗い部分への注目が内在しているのであるから、社会の変革を目指すマルクス主義は、この点でモダニズムと共鳴し得る。近代社会の暗黒面に眼を向けはするものの、それに対する有効な処方箋を持たないモダニズムにとって、マルクス主義はそれを提供してくれるものでもあった。次に、積極的な面からいえば、マルクス主義は近代社会を単に否定するのではなく、その止揚を目指すのであるから、生産諸力と生産諸関係の進展を以て歴史の発展とする立場を取る限り、マルクス主義者たちは、生産力の驚異的な増大を実現しつつある、機械化された産業社会を（反モダニストのように）否定することなく、（モダニストと共に）肯定することが出来るし、また肯定せざるを得なかったのである。近代社会の成熟とモダニズムとが照応関係にある以上、マルクス主義もそれと積極的な連関を持つのはむしろ当然であった。

---

40 詩の分野に限定しているが、沢正宏「詩史の断層——近代から現代へ」『都市モダニズムの奔流——「詩と詩論」のエスプリ・ヌーボー』翰林書房（1996年）8頁に、「都市モダニズムの奔流のまったなかから」プロレタリア文学が生まれてきたと指摘されている。

上記の事情を最も明確に示すのは、プロレタリア文学運動の理論家の中で際立って「モダンな」部類に属する平林初之輔の場合である。もちろん、彼が如何に「モダンな」志向を持っていたにせよ、プロレタリア文学運動の理論家が、自らの立場を放棄することなしに完全にモダニズムに同調するということとはあり得ない。モダニズムとマルクス主義とを対比的に論ずる理論構成が採られた場合には、彼はマルクス主義を選択してモダニズムを批判する他はない。「マルクス主義が生産階級の前衛のイデオロギーである」とすれば、モダーニズムは消費階級の<sup>ママ</sup>前衛的イデオロギーである。即ちこれは近代化された享楽主義である」（「モダーニズム全盛」『文壇の現状を論ず』八、1929年）という結論を平林も回避することは出来ない。モダニズムは「崩壊の文学」であるから、これには「建設の力をもつて対抗しなければならぬ」のである（「モダン派排撃」1929年）。しかし他方、平林は教条主義的にモダニズムを切り捨てて事足りしとしたのでもなかった。「機械の発達と現代の文学」（『日本文学は何処へ行く』三、1931年）の一節を、煩を厭わず摘記しよう。「現代社会を特徴づけてゐる最も重要な力は何か？ それは機械だ。人間が機械を発明した。しかしそのうちに機械は人間を使役する。……生産と交通の完全な機械化、それが現代人の生活を規定している」という現代社会への認識、「機械の特色は何か？ 運動と速度！ そこから新しいリズムが生み出される」、「機械時代に於いては凡ゆる生活の様式と同じやうに芸術や、文学も、静的から動的へと変わつてゆく」、「そこで先づ機械に対する観念的讃美が生まれる。フォード主義の哲学、機械の宗教が生れる」、「飛行機の運動に対してはもはや抒情詩的詠嘆は許されない。大都会の騒音はもはや小鳥の歌と同じやうな気持ちでは聞かれない」という芸術観、それらはいずれも、筆者名を伏せればそのままモダニストのマニフェストとしても通用するではないか。「フォード主義の哲学、機械の宗教」という言辞に至っては、マリネッティ『未来派宣言』の殆ど宗教的ともいえる自動車讃美を彷彿とさせる。事実、平林は

「この点ではプロレタリア文学も、芸術派も完全に握手してゐる」,「機械と運動とに対する評価では、未来派もプロレタリア文学も一致してゐる」と、両者の連続性を肯定して憚らないのである。

これは、新しい表現手段としての映画に並々ならぬ関心を示し（「芸術形式としての小説と映画」1930年など）、探偵小説を論じ江戸川乱歩を批評し（「探偵小説雑感」1924-1930年など）、あまつさえ自ら探偵小説やモダニズムの小説を書いて乱歩や横溝正史の主宰する雑誌『新青年』に寄稿する（「山吹町の殺人」1927年など）という、およそプロレタリア文学運動の枠内に収まり切らない平林の個性によるところも大きいであろう<sup>41</sup>。しかし、それだけに原因を帰するのは問題の本質を見失うことに繋がる。モダニズムに強い関心を示し、モダニズム的傾向の強い作品を発表したプロレタリア文学者は平林だけではなかった。例えば村山知義や葉山嘉樹などにも同様の傾向は濃厚に看取される。例えば『新青年』第8巻第5号（1927年）にはこの二人の作品（葉山『死屍を喰ふ男』,村山『巴里』）が揃って掲載されている。更に本論が指摘したいのは、プロレタリア文学運動のいわば「正統派」である点で平林と対照的であり、それゆえ平林のモダニズム論に対しては痛烈な批判を加えてもいる（「現代文学に関する覚書」1930年）蔵原惟人が、それにもかかわらず、次のように述べていることである。「機械はプロレタリアの生活と密接に結びついて居る。機械はプロレタリア芸術の重要な要素とならざるを得ない」,「プロレタリア芸術はこの未来

41 プロレタリア文学運動の中心的理論家の一人である平林と探偵小説という一見奇妙な取り合わせは研究者の関心を惹き、少なからぬ論考が発表されているが、平林の探偵小説の創作を、関東大震災以後の日本の社会状況と関連付けて考察した菅本康之「探偵小説、群衆、マルクス主義——平林初之輔の探偵小説」『日本近代文学』59（1998年）〔再録：『モダン・マルクス主義のシンクロニシティ——平林初之輔とヴァルター・ベンヤミン』彩流社（2007年）〕が最も穏当だと私たちは考える。平林のモダニズムとマルクス主義との関係全般については、バーバラ・ハミル「日本的モダニズムの思想——平林初之輔を中心に」『日本モダニズムの研究』ブレーン出版（1982年）、菅本康之前掲書を参照せよ。

派から構成派へと進んでいった機械美に対する見解を継承する」(「新芸術形式の探究へ」1929年)。平林と蔵原という、プロレタリア文学運動の両極に位置する二人の優れた理論家の間に共有されているこの点にこそ、モダニズムに対するプロレタリア文学運動の側の評価の最大公約数があった。蔵原が鋭く指摘したように、モダニズムの中には「現代社会をひとまず受け入れて居」る側面と「内容的には現代社会を否定」しようとしながら「それを根柢から否定することが出来ない」でいる側面との「矛盾」が内包されているのであって(「帝国主義と芸術」1931年)、モダニズムのこの重層性がプロレタリア文学運動との接点を構成したのである。

モダニズムとプロレタリア文学運動との連関は中国においても見出される。これは、第2節に言及したモダニズムの同時間性と同空間性の志向からも、プロレタリア文学運動の国際性の視点からも、また1920年代における日本と中国との緊密な文化交流の実態からも説明できる。本論では陶晶孫の場合に焦点を絞ろう。陶は上記三つの方向のいずれともかかわる点で最も典型的な事例であるばかりでなく、その生涯と作品については研究の蓄積が多く、本論が後述する「モダニズム以後」への展望についても示唆的であるからである。

陶晶孫は日本滞在中の1920年代、『Café Pipeau 的広告』(1927年)などの洗練されたモダニズム作品を発表していたが、とりわけ1929年に帰国して後には日本のプロレタリア文学の翻訳・紹介を精力的に行ない、左翼作家連盟の発起人に名前を連ねたことでも知られる<sup>42</sup>。陶は村山知義を紹介する文章を書いているが(「村山知義」1930年)、『兵士について——一名、

42 陶晶孫とプロレタリア文学運動との関連については多くの研究があるが、ここでは太田進「陶晶孫とプロレタリア文学」『季刊中国』93(2008年)、中村みどり「陶晶孫のプロレタリア文学作品の翻訳——『楽群』を中心として」『中国文学研究(早稲田大学)』33(2007年)、同「陶晶孫のプロレタリア文学作品の翻訳(続)——人形座・築地小劇場との関わり」『中国文学研究(早稲田大学)』35(2009年)を挙げるに留める。

如何にしてキエフの女学生は処女にして金をもうけるか?』(1925年)のようなモダニズム作品から出発してプロレタリア文学運動の方向に進んだ村山の経歴と陶の経歴とには一定の併行関係が見出される。本論が既に平林初之輔の例で見たように、モダニズムとプロレタリア文学運動とを架橋すること自体は理論的にはさほど困難ではなかった。しかし、理論的に移行可能であることは、実際の具体的な問題について困難に逢着しないことの保証にはならない。果せるかな、陶はそういう困難の一つ、文学大衆化問題に直面せねばならなかった。都会のカフェで「Mocha, Java, Brazil」を啜る「modern girlやboy」(『Café Pipeau 的広告』)を対象とするのと、文字を読むことすら出来ない「勤労大衆」(「文学大衆化問題」1932年)を対象とするのとでは、文学に求められる方向が余りにもかけ離れている。このうちのどちらかを放棄するのではなく、両方向に際どい接点を見出そうとするならば、陶の文学的営為が行き詰まりに陥ったとしても不思議ではない。そこに更に1937年8月、第二次上海事変の勃発により、上海が戦時下に置かれるという決定的な文学外的要因が加わった。戦時下でも上海を離れなかった陶は、少なくとも表面上は日本に協力する姿勢を示さざるを得なかったが、1990年代以降の研究の進展で明らかになったように、陶は水面下で様々な抗日活動に関与していたのである<sup>43</sup>。陶のこの複雑で微妙な政治的立場は、彼の文学活動にも大きな屈折を与えたであろう。本論の当面の主題との関連でいうならば、陶がモダニストとして活動する余地が著しく狭められてしまったことは間違いない。そしてモダニズムの顕著な退潮とちょうど交差するように中国文学界に抬頭してきたのはモダニズムの対極に位置する文芸理論、すなわち毛沢東『在延安文芸座談会上的講

---

43 鈴木将久「『対日文化協力者』の声——陶晶孫を中心として」『戦時上海——1937-45年』研文出版(2005年)参照。「戦時上海の文化界とは、日本統治の圧倒的プレゼンスのもとで多様な政治勢力が力を及ぼし合い、抵抗と協力が複雑に切り結び合う空間だったのではなからうか」(同323頁)。



話』（1942年。いわゆる『文芸講話』）に結晶化される文芸理論であった。

中国においてモダニズムの後に来るものが毛沢東の文芸理論であったことは思想史的にはどのように説明されるであろうか。鈴木将久が「……モダニストが方向性を求めて苦闘していたとき、共産党統治下の延安では新しいモダニティが生まれつつあった」と指摘するように<sup>44</sup>、毛沢東の文芸理論は確かに「新しいモダニティ」の創出であったとも言えるが、その「新しさ」がモダニティを否定するモダニティであった点が重要である。一般にマルクス主義の「正統的な」理論によれば、社会主義革命の主力となるべきなのは組織された都市労働者であった。しかるに中国においては、上海を始めとする都市部は国民党勢力によって——続いて日本軍によって——掌握されてしまっていた。それでもなおマルクス主義理論に忠実に準拠して都市部における労働者の蜂起に革命の命運を託した中国共産党エリートたちの路線はあえなく潰え去った。その「正統派」の革命路線を批判して毛沢東の一派が党の主導権を握った時、都市ではなく農村が、工場労働者ではなく貧農が、文芸創作において念頭に置かるべき対象として浮上してきたのである。毛にとって、文学の大衆化とは革命の主力たる貧農に奉仕すること以外にはなく、この政治目標を離れて文学の意義は認められなかった。

時代を遡るならば、中国のマルクス主義はその受容の当初から西欧近代への対抗軸としての反近代的・反都市的性格を、少なくとも一面では濃厚に持っていた。このことが、都市革命から農村革命への共産党の急激な路線転換を可能にした思想史的な背景である。例えば次の文章を見よ。「我ら青年は農村へ行き、当時のロシアの青年がロシアの農村で宣伝活動を行なった精神でもって、農村を啓発しなくてはならない。このことは決して忽せにしてはならないのだ」、「都市で漂泊する青年たち、友人たちよ！

44 鈴木将久「中国モダニズムの行方」前掲『上海モダニズム』271頁。

君たちは知らねばならぬ。都市には多くの罪悪があり、田舎には多くの幸福があることを。都市の生活には暗黒の面が多く、田舎の生活には光明の面が多いことを。都市の生活は殆ど亡霊の生活であり、田舎の生活は全て人間らしい生活であることを。都市の空気は汚れ、田舎の空気は清々しいことを。君たちはどうして、早く荷物を纏め、旅費を清算して、君たちの郷土へ帰らないのか？」これは中国共産党設立の中心メンバーの一人、李大釗の言葉だ（『青年与農村』1919年）。李沢厚は李大釗のこの言葉を引用して、そこに「ナロードニキ的色彩」を見出し、それが李大釗のみならず章太炎・魯迅（初期）・章士釗・梁漱溟・毛沢東らにも共通する特徴であった点を強調する<sup>45</sup>。李大釗と平林や蔵原との顕著な対照に注意せよ。日本のマルクス主義は都市労働者により多く眼を向けていたからこそ、言い換えれば近代の継承者としての側面がより強かったからこそモダニズムとの連続性が前景化し、中国のマルクス主義は農民（農村）により多く眼を向けていたからこそ、言い換えれば近代の反対物としての側面がより強かったからこそモダニズムとの断絶が前景化するのである。李大釗の文章に鮮やかなように、都市と都市生活者への反撥は、文字通り「モダンなるもの」の総体への反撥、そういう意味での近代社会の総体への反撥であっ

---

45 李沢厚『試談馬克思主義在中国』『中国現代思想史論』東方出版社（1987年）155-156頁、村田雄二郎訳「中国におけるマルクス主義試論（上）」『思想』783（1989年）121-122頁。李沢厚は「ナロードニキ的要素」の他に、「道德主義的要素」「実用主義的要素」を中国のマルクス主義の特徴として挙げている。1910年代後半から20年代初頭にかけて、李大釗を始めとする初期の中国マルクス主義が日本のマルクス主義から資料面・知識面において極めて大きな影響を受けて形成されたことは石川禎浩「中国におけるマルクス主義受容」『中国共産党成立史』岩波書店（2001年）〔原載：『思想』803（1991年）〕によって解明されている。もとより日本のマルクス主義においても「農村問題」は「都市問題」と表裏一体の課題として意識されていたが、日本のそれを「ナロードニキ的」と形容することは躊躇されるであろう。ともあれ、日本マルクス主義と中国マルクス主義との精密な比較研究は別の機会に譲らねばならない。

た。毛沢東の『文芸講話』は、実際に及ぼしたその政治的影響力の甚大さという点では確かに劃期的であったが、それが李大釗らの段階に既にあった「都市ではなく農村を」という反近代的志向の継承であり、純粹培養であったことも見逃すべきではない。それを近代からの後退（退行）と見るか、近代からの前進（超克）と見るかは、今問うところではない。ただ確実なのは、かかる文芸理論の下では都市生活に密着したモダニズムに存立の余地はないということである。そこに却って発見されるのは、近代化の波にいまだ襲われていないアジアである。モダニズムの終わるところに、アジア主義が始まる。モダニズムはその反対物に取って代わられる。「速度の都市」は消失し、代わりに悠久不変の田園が立ち現われる。同時にこれは、毛沢東における思想面での理念（モダニズムの反対物）と実戦面での必要性（戦争における速度の契機）との矛盾を現出せしめずにはおかなかった。

日本の場合、モダニズムの後に来るものは更に著しい屈折を見せた。モダニズムの本質をなすその同時間性と同空間性の特徴は、日本の切迫的な近代化の文脈においては、日本が西洋に「追いつく」過程がほぼ達成されたことを意味した。西洋に「追いつく」過程が日本の近代化に他ならないという観点に立つ限り、これによって近代の始期からの一つのサイクルが完了したと見ることも出来よう。ここで問題なのは、目的の達成とはとりもなおさず目的の喪失だったということである。近代化するという目標が達成されたとすれば、次に何を目標とすればよいのか。近代は決して理想郷ではなかった。それは「たんぼ」の咲かない大都会と「寂しい心の群衆」を作り出しただけではないか。——近代に対する反省は、近代の光の部分よりも闇の部分を実際立たせずにはおかない。「近代を超える」ことが目標として設定される所以である。近代が喪失した意味と価値との憧憬が生まれ、それを回復しようとする意志が生まれる。第2節で言及したように、ここで再発見される近代以前の伝統は、もはや伝統そのものではない

く、近代を乗り越えるという積極的・能動的な性格を持つ伝統、そのような意味で非伝統的伝統である他はない。モダニズムの後に来る反モダニズム思潮は単純な反近代ではあり得ず、超近代の意匠をとって表れるのである。とはいえ、非伝統的伝統の再発見——そこでは「回帰」と「革新」が一致する——が、それ自体としてはあくまで矛盾であり、逆説であることも明らかである。かくてそれは「イロニー」の形をとって噴出することにならざるを得ない。

日本モダニズムの牽引者であった安西冬衛は、かつて自らが暮らした大連の家について、戦後、次のように回想している。「……崖の家は街道を隔てて禿山に面して居り、壮大な形容を試みるならば、欧羅巴から始つた大陸の起伏が、かのポール・クローデルの頌へる「大地の中の大地」と呼ばれてゐる亜細亜の大陸に移行し、断絶して黄海に没入する最後のドタン場——その懸崖を背負つてゐる地勢に踏み止まつてゐるとでも申していい姿勢の中に立つてゐた」（『軍艦茉莉』の界限）1951年）。この回想に事後的な理由づけが含まれることは十分に想像されるけれども、そのことを考慮したとしても、ヨーロッパに始まりアジアに至った「大陸の起伏」が安西の住まう大連の家において「断絶」するという、安西の「壮大な形容」に、日本の精神史に占めるモダニズムの位置の象徴を見ることは可能である。日本のモダニストの眼は「最後のドタン場」でアジア（「亜細亜」と表記される）に向けられた。その際、「日本のモダニズムが眼差しを向けた「亜細亜」は……また自由書き込まれることを拒まない、もの言わぬ巨大な空白として提供されたのである」というエリス俊子の指摘<sup>46</sup>は至当であるが、問題はここで語られている「アジア（亜細亜）」のイメージである。古厩忠夫は次のように言っている。「一九〇七年に日本が租

46 エリス俊子「表象としての「亜細亜」——安西冬衛と北川冬彦の詩と植民地空間のモダニズム」『モダニズムの越境』1『越境する想像力』人文書院（2002年）108頁。

界の一員に参加したとき、上海はすでに百万都市であり、厚い民族資本が形成されつつあり、イギリスやフランスを初めとする欧米列強が強固な拠点を構えていた。上海人たちは、外国資本の活動に対抗するとともに、租界から多くを摂取して自らも積極的に地域づくりに取り組んでいた」のに対し、日本は満洲を「あたかも白地図の如くみなし、自らの構想を刻み続けた。そこで実験された戦時体制の試みがそのまま日本本国に持ち込まれるほどに「満洲国」は日本と表裏一体で支配されていた」<sup>47</sup>。上海が「意味の過剰」によって特徴づけられ、満洲が「意味の欠如」によって特徴づけられるとすれば、エリスのいうところの「もの言わぬ巨大な空白として提供された」アジア（「亜細亜」）の中に上海が含まれないことは確実である。同様に、東京も含まれることはあるまい。要するに、上海や東京のように「モダンな」、或いは「西洋化した」巨大都市は、アジア（「亜細亜」）としてのイメージを結ばないのである。上海・東京などの巨大都市ではなく、それとは背反する荒涼たる農村がアジア（「亜細亜」）のイメージとなるのだ。それにしても、大都市に背を向けて農村を志向するモダニズムとは畢竟、反モダニズム的モダニズムであるから、それは容易にその反対物へ、すなわちモダニズム的反モダニズムへと転化する。これもまた「イロニー」には違いなかろう。日本においてもモダニズムの後に来るものとして、近代に毒されていないアジア（「亜細亜」）が発見された。こうして、「僕らの時代はイロニーの時代である」（保田與重郎「文学の曖昧さ」1935年）と宣言するモダニズム的反モダニズム、すなわち日本浪漫派の登場が準備されたのである。

日本浪漫派はモダニズムと反モダニズムとの畸形的なアマルガムであった。その総帥というべき保田與重郎の奇怪な文体にしても、単なる悪文と

47 古厩忠夫「総説 上海——重層するネットワーク」『上海——重層するネットワーク』汲古書院（2000年）〔再録：『日中戦争と上海、そして私——古厩忠夫中国近現代史論集』研文出版（2004年）〕6-7頁。

いうよりも、「現実の同時的多面性をばらばらに分解し、読者の視線を攪乱させ」ることを目論んだ<sup>48</sup>モダニズム的表現とみた方が説明がつき易いのである。私たちは、保田の初期の小説『いんてれくちゆえれ・かたすとりおふあ』（1932年。以下『いんてれくちゆえれ』と略称）と平林初之輔『秘密』（1926年）との類似と相違に注目してみよう。保田が平林作品を読んでいた可能性はあるものの、そのことを示す証拠はない。しかし、保田が平林を意識することなく『いんてれくちゆえれ』を書いたとすれば、そのことが却って両者の近接性を示すことになるだろう。まず両者はいずれも、自殺することを決意して既に毒薬を飲んだ主人公が、それから死に至るまでの僅かな時間を使って書き残した手記という体裁を取っている点で顕著な類似を示す。主人公の目前には差し迫った死の到来があるだけだ。しかも両者は、手記の最後の局面で或る種の精神的平穏を現出せしめる点でも共通する。妻「みな子」の死を知り、自らの「醜悪極まる正体」を自ら暴露して死に赴く『秘密』の主人公は、「これを書いてしまへば私には何も用はないのだ。どれ、ソファに横はつて、殉教者のやうに高貴な死を遂げた妻の幻影でもゑがきながら、しづかに死んでゆくことにしよう……」とその手記を結ぶ。他方、妻「美子」を自ら手にかけた末に自殺する『いんてれくちゆえれ』の主人公も、「わたしはもう手をやめて美子を抱擁してやろう。いまからの、のこされた生命の何十分を、何時間を。もうわたしの喉はやけつくやうにいたむ、それで恍惚となる。あゝ、こうしてこの何時間かを、せめて人間風景の残滓のなかでおくらうとおもふのだ」とその手

48 大岡信「保田與重郎ノート——日本の美意識の構造試論」『超現実と抒情——昭和十年代の詩精神』晶文社（1965年）157頁。大岡によれば、保田のこの文体は、「一方では放埒、没落への情熱、荒唐無稽といった夢想を、なまな概念語によってくり返し唱えつづける」と共に、「外部世界を無傷のまま存続させる無関心をも他方で生」むことになる（同158頁）。保田とモダニズムとの関連については、西村将洋「ボエジイ・ポリティクス——モダニスト保田與重郎の肖像」『日本近代文学』67（2002年）をも参照。

記を結ぶ。いずれの場合においても、自らの死の直前になって漸く、妻と二人だけの——ただしどちらの場合も、妻が既に絶命している点が特徴的なのだが——濃密な時間が主人公に訪れる。死という絶対的な断絶に媒介されて初めて、いずれの主人公も孤独から脱出出来たのだ。

この両作品に通底する暗さは、それぞれの作品が書かれた時代状況を反映している。平林の『秘密』はその随所に、この悲劇が「人間を蠅のやうに殺し、人間のこしらへた文明を玩具のやうに破壊した」関東大震災の深い傷痕に関連することを明示している。保田の『いんてれくちゅえれ』は、明確には述べられていないものの、「変革の理論」「地上の変革の科学」などの語によって、主人公らの死が社会主義運動への参加と挫折に関連することを暗示している。「私の破廉恥極まる存在を宇宙間に無くしておかねばならない」という『秘密』の主人公も、「わたしには現世はいとはしい」、「わたしはこのさき数時間に、この地上にあつてこそ稀有とはいへない生を、永遠の死に移換する」という『いんてれくちゅえれ』の主人公も、保田の小説の題名にあるようにカタストロフィーに直面している点では違いがない。しかし、『秘密』においてはなお保たれていた主人公と外的世界との繋がり——それは主人公とその他の登場人物（複数）との多様な関係性として表現される——は、『いんてれくちゅえれ』では主人公のほぼ自閉された時空の中で切断されてしまっている。そこに現前するのは、他者を喪失した自我のみが実存する世界、いわば世界であることを失った世界である。

こうした極端な自閉性は保田のみに見出されるのではない。三浦常夫の作品はこの傾向を更に極限まで推し進めたものと評することが出来る。外的世界から切断された時空の中で、彼の自閉的な想念は自己分裂と自己増殖を遂げ、氾濫を来す。過剰な想念と過剰な想念とは衝突してカオスとなる。大岡信が三浦の作品を「今日なお再検討するに足る奇妙きてれつな小説および詩」と評しつつ、日本浪漫派の数少ない「代表的作品」と認定し



たのは、流石に本質を突いて鋭利な見解であった<sup>49</sup>。三浦の「象徴」（1935年）には、「俺」に自殺を勧める「俺の骸骨」と「俺」とが「たつた一人で話をする」（！）何とも「奇妙きてれつ」な場面が5頁にも亘って延々と記される。これこそまさに、自閉化されたモダニズムが行き着いた極北を示す、不気味なカリカチュアではなかったか。

雑誌『コギト』の初期からの同人である肥下恒夫「速度と筆」（1932年）も興味深い。これは、三浦常夫の作品と同様、詩とも随筆とも小説ともつかず、ただ「俺の憂鬱」のみをひたすら記述するモノログであって、部分的には文体そのものが解体しかかっている。「いや、出直せ。憂鬱の昇華だ。曝されたる頭蓋。白色の<sup>ママ</sup>紛末と灰白色の物質。俺の脳の間隙から<sup>ママ</sup>断え間なくきしみ出る騒音。憂鬱なる合唱。一群の女達が会厭軟骨を吐き出し始めた。脇腹から青い林檎を道化師は取り出す。俺の芸当だ。俺は俺の憂鬱を風景にしてごらんに入る。たゞいま。ちよつと一服。少々お待を願ひます……」保田や三浦と同様に、この肥下の自閉的モノログも、その前方に曙光を見出すことの出来ない閉塞感に満ちているが、私たちが特に注目したいのは次の記述である。「停止。大いなる流れのうちにひとり残された」、「停止してゐる俺。逆行する俺。このまゝではもう何事も出来ない。俺のしなければならぬこと。毎日、毎日。何事もしないように、俺自身を強ひつづけることだ」、そしてこの奇妙な小説？は次のように突如終止する。「鉄面皮の限界……<sup>マ</sup>……俺は死なねばならぬ。すべての停止」。肥下の表現は極度にモダニズム的でありながら、その速度に対す

49 大岡信前掲論文158頁。大岡はまた、「昭和十年代の抒情詩——「四季」「コギト」その他」前掲『超現実と抒情』175-176頁で、三浦の小説を「読み返すに値する」と評すると共に、彼の詩「超神の詩」（1936年）をも検討している。「神様を創つた此の儂が、悪魔よ、どうしてお前を生まずにゐられよう」という「超神の詩」冒頭の一句は確かに注目に値する。前に本論が見たマリネッティに典型的な、モダニズムにおける人間の自己神化（絶対化）の実例の一つを、三浦のこの詩は提供しているからである。

る感覚は前引のマリネッティらとは正反対である。マリネッティらが自動車の「快速の美」に永遠を見出そうとしたのは、速度が無限大に達する時に同時性と同空間性が実現し、却って速度（変化）が無化されるからであった。しかし肥下はこの速度の流れに乗ることが出来ない。もし速度を速めるのが前進的方向であるとするならば、逆に速度を緩めようとする肥下は、言葉の真の意味において反動的である。ヴィリリオが言うように「速度制社会」において「停止は死である」限り、肥下は自らの死か、さもなければ「速度制社会」の死か、そのいずれかを選択せねばならない。「政治は変速機にすぎ」ないとヴィリリオは喝破したが、もし加速度を極限化する方向が革命であるとするならば、逆に減速から停止へと向かおうとする肥下の方向は、言葉の真の意味において反革命的である。モダニズムから反動と反革命の日本浪漫派へと至る通路はここに開かれたというべきである。

「日本モダニズムとは何か」の討論の中で大岡信が指摘したように、『コギト』の同人であり日本浪漫派と最も近接した位置にあった田中克己<sup>50</sup>の詩作品もまた、モダニスト安西冬衛の強烈な影響下から出発していた。空白の充滿する短詩型から出発した安西が、やがてその空白を夥しい語彙で埋め尽くす過程で、一旦は遮断された意味連関を自らの属する軍国日本の志向する意味で結びあわせようとしたように<sup>51</sup>、やはり短詩型から出発した田中も、遂には全126行にも及ぶ長詩「西康省」（1934年）に到達する。田中がアジアを発見したのには、彼が東京帝国大学東洋史学科の出身であったという個人的な理由も関係しているであろうが、彼が描いたアジア（「亜細亜」）のイメージは、もはやネオンさざめく大都会上海ではなく、

50 田中克己に関しては、ケヴィン＝M＝ドーク（小林宜子訳）『日本浪漫派とナショナリズム』柏書房（1999年）〔原著：Kevin M. Doak, *Dreams of Difference: The Japanese Romantic School and the Crisis of Modernity*. 1994〕105-117頁。

51 エリス俊子前掲「表象としての「亜細亜」」107-109頁。

荒涼たる内陸の「西康省」だった。安西と田中と、そして『コギト』に連載された連作「東洋の満月」において「東洋民族」としての自覚を狂熱的に絶叫する蔵原伸二郎とを並べるならば、日本モダニズムが如何に日本浪漫派の抬頭を準備したかを理解出来よう。日本モダニズムに直接の出自を持つ日本浪漫派は、如何に農村や稲作を観念的に讃美しようとも、その本質は都市有産階級とエリートの、前方に目標を見失った絶望の表現と見るのが正しい<sup>52</sup>。日本浪漫派が蔵原伸二郎や保田與重郎の如き狂熱にまで達するのは、それが永遠に実現されないこと、もしくは挫折に終わることを宿命づけられた自己運動として現われるからである。「イロニー」は所詮、どこまでいっても「イロニー」でしかない。理念としての反革命（「停止」）は、苛酷な実戦において要求される速度との矛盾を解決することは出来ない。日本浪漫派が神がかり的な理念にのめり込めばのめり込むほど、速度を要求する現実とその理念が乖離し、浮き上がっていくことを避けられないのである。保田が「未來のために戦ふ存在」であり、かつ「現代の古典人」であろうとする限り（「反進歩主義文学論」1935年）、彼が「古典人」と完全に一致することなどあり得ない。斯く挫折することが約束されている点でいえば、それは絶望的な運動であった。それゆえに日本浪漫派は「イロニー」と並んで「デスパレート」をも頻発せねばならなかったのである。その運動は、恰も悲劇に終わることが予め分かっている恋愛にのめり込んでいくような（恋闕！）、狂おしい熱情と自己陶醉とを噴出させ

---

52 保田の「文芸の大衆化について」（1935年）を前に引用した陶晶孫「文学大衆化問題」と比較するならば、両者の立場の差異は明らかである。保田も「文学を民衆的にする」ことが「多くの人が論じてゐる」課題であることは意識してはいる。しかし保田はそれを切実な問題であるとは考えていないばかりでなく、却ってそれを「一種の文芸の俗化」であるとして拒否するのである。「芸術家は意欲として外なる大衆に迎合できない」「……このまゝ、永くたあいなき歌だけ歌つてゐるといゝと決意する。狂気者の咆吼をして、文芸の大衆化など夢にも考へない方がいゝらしい」というのが保田の結論であった。

る。保田は「伝統と変革が共存し同一である希有の瞬間」（「緒言」『戴冠詩人の御一人者』1938年）を捉えて自己燃焼を試みる。その彼の前には最早シュレーゲルやノヴァーリスやヘルダーリンではなく、日本武尊と後鳥羽院と万葉集とが立ち現われていた。

今や、日本と中国とでの、モダニズムの後に来るものの異同は明らかであろう。いずれにおいても、田舎（農村）とアジア（「亜細亜」）とがモダニズムの後に発見された点では共通していた。しかし、少なくとも二つの点で両者は大きく異なっていた。第一にはマルクス主義の位置づけである。日本の場合、マルクス主義はモダニズムとの連続性が強く、日本浪漫派はそのマルクス主義を背景として出発したのに対して、中国の場合、マルクス主義はモダニズムの反対物としての性格を当初から濃厚に有していた。第二にはモダニストの「その後」の進路である。日本の場合、モダニストが国家主義に絡め取られていく傾向が顕著にみられたばかりでなく、日本浪漫派の生成自体もモダニストの「横滑り」ないしは自己転化という側面を持ったのに対して、中国の場合、陶晶孫・劉呐鷗・穆時英の運命に象徴されるように、そうした自己転化は極めて困難であった。毛沢東の文芸路線はモダニズムの延長線上にはなく、それとは切れた地点から出発してモダニズムを粉碎したのである<sup>53</sup>。モダニズムの後に来るものの担い手は日本と中国とでは対照的であった。この差異が、1930年代以降、この両国が置かれた政治的立場の相違と密接に関連していることについては、多言を要しないであろう。

53 「抗戦の必要に迫られて強化された中国文学の政治性は、ほとんど暴力的なほどにその影響力を発揮した。少なくとも、施蛰存の心理小説を含む上海都市小説の伝統は、中国大陆の文学史においてほとんど姿を消した。彼らのテキストが再発見されるのは、一九八〇年以降のことであった」。鈴木将久「上海都市大衆文化と「民族」の問題」『明治大学人文科学研究所紀要』52（2003年）224頁。

## 5. おわりに

前節の最後に言及したように、毛沢東の文芸理論はモダニズムの反対物として出現したのであったが、中華人民共和国の成立以後のいわゆる「毛沢東様式」、とりわけ文化大革命時期に典型的なそれは、少なくともそれを外部から見る限り、むしろ著しくモダニズム的に映る。蓋しそれは、先進資本主義諸国における、従来の文化的価値体系へのカウンターとしてのポップアートの急成長が、文化大革命における大衆文化の発見と逆説的に共鳴したからである。例えば、川田進が言うように、建国祝賀パレードに出現した毛沢東の肖像画の夥しい均質的反復は「ウォーホルのポップアートを連想させる」<sup>54</sup>に違いない。また、牧陽一が言うように、「……文革期には毛沢東様式がプレーキの利かないままに反復・増殖していった。毛沢東様式は国家規模のまさに「完璧なポップアート」だった」<sup>55</sup>。モダニズムは多義的であり、様々な文脈に適応してその表層の表現を変えることが出来るから、資本主義的商業宣伝が容易に社会主義的革命宣伝に転化し得たし、反モダニズムの象徴であった毛沢東が、「ポストモダン」が意識されるようになった「先進国」においては超近代的なモダニズムという「イロニカルな」意匠を取ることもあり得たのである。前近代的な毛沢東の理念の下で、近代的な手法を用いて制作された作品は、一定の文脈において

54 牧陽一・松浦恆雄・川田進『中国のプロパガンダ芸術——毛沢東様式に見る革命の記憶』岩波書店（2000年）115頁。

55 牧陽一・松浦恆雄・川田進前掲書31頁。「毛沢東様式」とは、「現代中国の大衆宣伝＝プロパガンダのための表現形式」であって、「文芸講話」のなされた1942年から1970年代末までの期間の代表的な芸術様式を指す語として、1993年に栗憲庭によって用いられたのが最初であるという（同1頁）。ヴィリリオは言う、「スローガンや党指導者の巨大な肖像に操られて形を変える、万華鏡のような群衆のダイナミズム。この万華鏡は、革命戦士を一瞬、スターリンや毛沢東の化身と見せるだろう」（ヴィリリオ前掲書52頁）と。

は超近代的な意味づけをも与えられるのだ。文化大革命は前近代であり、近代であり、同時に超近代でもあった。

このような見方は余りにも歴史離れをして奇矯に思われるであろうか。しかし、例えば次の言葉を見よ。「……近ごろの紅衛兵は、ゲエテもベートーヴェンも、マルクスも、おしなべて否定した。私はそこに古来漢人の文明観を見る。中国の魂といふものを思ふ。この思想は西欧の否定であつて、反近代だ。彼らが米国とソヴェートを同時に否定したのは宜しくたのもしい。「日本浪漫派」も、アメリカとソヴェートを一挙に否定する精神上の立場を根柢としたのだ。……紅衛兵が何を考へて何をしようとしてゐるのか、彼らにその反省があるのか、考へ方の自覚があるのか、私は知らない、多分さういふものは反省してないやうに思ふ。しかし、歴史の生命と潜在する魂が、その身をふるはせてゐることを私は感じる」。これは誰であろう、日本浪漫派往年の総帥・保田與重郎の言葉だ（「『コギト』の周辺」『日本浪漫派の時代』1969年〔初出：1967年〕）。文化大革命に対する保田の立場は例によって「イロニカル」であつて、上引の文章にしても、「土俗の魂や心が感じられない」日本の「全学連」との対比という文脈で記されている点には注意が必要である。その時々にも最も華々しく脚光を浴びている思潮にとりあえず迎合し、それと雷同する日本浪漫派の習性をそこに見ることも出来るかも知れない。しかし、紅衛兵が「何を考へて何をしようとしてゐるのか……私は知らない」にもかかわらず、そこに「歴史の生命と潜在する魂が、その身をふるはせてゐる」のを感じ取るこの反近代・反西欧・反ソヴィエトのロマンティストの言葉は、狂熱的な思想と行動を支える心情＝魂として、日本浪漫派と文化大革命の造反派との間に強い親和性が働いていることを、紛れようもなく鮮やかに浮かび上がらせているのではないか。そこでは依然として、「伝統と変革が共存し同一である希有な瞬間」の到来が、言い換えれば過去と現在と未来との融合する瞬間の到来が待望されている。保田が終生、「大東亜戦争」と日本浪漫派の

立場を擁護し続けたのは、反近代・反西欧の立場の正当性と、純粋な（浪漫的な）心情＝魂の正当性を信じたからであった。この両面での正当性への信仰が揺るがぬ限り、一切の現実は「イロニー」に解消されて、消極的にであれ積極的にであれ、容認ないし肯定される可能性を持ち続ける。「イロニー」としての歴史が清算されたという保証はない。保田の次の言葉を、果して私たちは一笑に付すことが出来るのであろうか——「大東亜戦争は、屈託なく終つてゐない。今なほアジアの宿命のものである」（「一つの文学時代」前掲『日本浪漫派の時代』〔初出1967年〕）。