
鉄路の詩学

萩原朔太郎「告別」と安西冬衛「未成鉄道」における
鉄道の認識論的暴力をめぐって

OTTA Yoshiaki

追田 好章

はじめに⁽¹⁾

鉄道という交通メディアは、文学の言葉が触発してきたと同時に、鉄路の拡張を通して、敷設地を取り巻く状況を実質的に改変してきた。文学的想像力が捕捉してきたように、とりわけ帝国日本による鉄道の導入は、当該地で消費される筈であった資源の篡奪、領土化完遂の主張、更には「亜細亜」なる心象地理の立ち上げを駆動する帝国領土の拡張の原動力となることで、敷設地の環境や人々の経済、心性の徹底した改変を齎したのである。鉄道は文学の想像力と領有の暴力とをかくの如く分離しえないかたちで縊り合わせるが故に、その権能に対し、文学の言葉がいかに取り込まれたのか、あるいは批判し応答しえたのかについて、これまで重要な議論が蓄積されてきた。

エリス俊子は、本稿第2節で論じる安西冬衛の詩篇「未成鉄道」について、「私」を「長大な鉄道に浸食されていく大地そのもの」と位置づけ、「私」を襲う「風邪」「悪寒」「意識」の「混濁」という事態の描出に鑑みて「この一篇はまぎれもなく鉄道敷設による大地の傷みをうたったもの」であると指摘している⁽²⁾。また、ウィリアム・ガードナーは北川冬彦の詩集『戦争』（厚生閣書店、1929年）に収められた詩篇「壊滅の鉄道」において、詩的主体の視点が「軍国の鉄道」の内側に存在し、その外側に来集する「被支配者」の視点に立つことがない点を問題化している⁽³⁾。更に、川村湊はロシア管轄下の東清鉄道が南満洲鉄道株式会社に接収されるという歴史的推移に置き去りにされた中国人転轍手を主人公とする、自身も満鉄職員であった日向伸夫の小説『第八号転轍器』（砂子屋書房、1941年）を中心に提起し、日向の作品を次のように評価している。すなわち、日向作品が「現在においてもその文学的価値を失っていない」のは、「近代化」の波に洗われる鉄道の現場の従事者の姿を、プラット・ホームやデッキの高さからではなく、線路の位置、枕木の立場から観察して描いたからであり、また、「植民地鉄道の夜」の暗さを、その作品世界の中に丹念に表現したからである⁽⁴⁾。

以上の先行研究は、敷設地やそこに帰属する人々に対して遂行される、帝国の拡張と連動した鉄道の暴力性を明確化し、文学の言葉が植民地主義的暴力とそれによる人々の「傷み」とを描出している点を評価軸とすると同時に、次の重要な論点の存在を示唆していると思われる。すなわち、鉄道という交通メディアは、鉄路が拡張される過程において、何者を、またはいかなる事象を存在として認識し、あるいは逆に、自らの認識の枠組みから除外し表象のレベルに至ることを阻んでい

(1) 本稿は東京大学総合文化研究科言語情報科学専攻開講（2014年夏学期）のエリス俊子ゼミにおける参加者の発表やその後の議論に多くを負っている。記して感謝を申し上げます。

(2) エリス俊子「表象としての「亜細亜」」『越境する想像力』、モダニズム研究会編、人文書院、2004年、110頁。尚、この指摘は、安西の詩集『大学の留守』（湯川弘文社、1943年）に収められ、同じく未成鉄道を描いた詩篇「北」との比較において、「未

成鉄道」に認められた鉄道敷設に伴う「大地の傷みを感じる視点」すなわち「当時の政局に対する批判的視点」が「北」には欠落していることを示す過程でなされている。

(3) Gardner, William “Colonialism and the Avant-Garde: Kitagawa Fuyuhiko’s Manchurian Railway,” *Stanford Humanities Review* 7.1, 1999. <http://web.stanford.edu/group/SHR/7-1/html/gardner.html>（2014年11月7日閲覧）

るのかという認識論的暴力の焦点となっているということである⁽⁵⁾。認識論的暴力、それは領土化を可能にする鉄道のメカニズムが、その十全な遂行に対し、不都合な存在を隠蔽しようとする所作としても、また、敷設地やその土地の人々の存在と帝国との特定の関係を隠蔽しようとする所作としても表出される以上、帝国と鉄道の機構を考察するに際して欠くことのできない視点となるだろう。

本稿は、鉄道に内在する認識論的暴力について詳細に検討するために、ほぼ同時期に書かれた二つの詩篇、萩原朔太郎の「告別」（『ニヒル』創刊号、1930年2月）と安西冬衛の「未成鉄道」（『椎の木』、1929年5月）を取り上げる⁽⁶⁾。第1節で検討する「告別」は「国境を越え行かんとす」る点で、帝国周縁部の拡張を含意する鉄道の始動の瞬間を描いた詩として読むことが可能である。とりわけその瞬間において開示されるべき、或いは隠蔽されるべき存在や感情を切り分ける表象装置としての鉄道を分析するにあたり、重要な示唆を与えてくれる。一方、第2節では、南満洲鉄道の伸長を同時代的背景とする詩篇「未成鉄道」を検討することで、鉄道の拡張を可能にする要件である、土地やそこに帰属する人々の記憶と帝国との特定の関係が隠蔽される機序を明らかにする。

1. 鉄道の始動を可能にする条件——萩原朔太郎「告別」

萩原朔太郎の詩篇「告別」は、『ニヒル』創刊号（1930年2月）を初出誌とし、詩集『氷島』（第一書房、1934年）に収録された。以下に全篇を引用する。

汽車は出發せんと欲し
かま
汽罐に石炭は積まれたり。
しぐなる
いま遠き信號燈と鐵路の向うへ
汽車は國境を越え行かんとす。
人のいかなる愛着もて
かくも機關車の火力されたる
烈しき熱情をなだめ得んや。
驛路に見送る人人よ

(4) 川村湊「植民地鉄道の夜」『知の植民地：越境する』、東京大学出版会、2001年、68頁。

(5) したがって、後に検討するように、帝国主義的企図によって抹消された声に耳を傾けようとする営為は、その声を、誰が、いかなる位置において聴きとりうるのか、或いは篡奪し、聴きとり損ねるのかというポジションナリティの問題、声の帰属の問題を喚起することになる。

(6) 作品の引用は、「告別」に関しては表記について触れるため、全篇を引用する際は旧字、仮名遣い、ルビは原文に依拠し、一部を引用する際には表記に関する指摘でない限り旧字は新字に、仮名遣いは現代仮名遣いに改めた。「未成鉄道」に関しては、旧字は新字に改め、現代仮名遣いに改め、適宜ルビを省略した箇所がある。

悲しみの底に齒がみしつ
告別の傷みに破る勿れ。
汽車は出發せんと欲して
すさまじく蒸氣を噴き出し
裂けたる如くに吠え叫び
汽笛を鳴らし吹き鳴らせり。⁽⁷⁾

汽車が「国境を越え行かんとす」る点について、高橋世織によれば、世界化する資本の動態が齎す貧困をジェンダーの非対称性に基づく女性たちの県境の移動を以て解消したかのように見せかける装置として解釈されうると同時に⁽⁸⁾、帝国日本による「国境」拡張の始動の瞬間として読むこともまた可能である。この点を裏づけるために、「告別」の一年後に発表され、同じく『氷島』に収載された詩篇「品川沖観艦式」（『詩・現実』第4冊、1931年3月）との比較を試みる。二つの詩篇の比較によって、両詩篇が同時代の軍事状況を詩的言語の生成の磁場として共有していることが際立って確認されることだろう。以下に「品川沖観艦式」の一部を引用する。

低き灰色の空の下に
軍艦の列は横われり。
暗愴として錨をおろし
みな重砲の城の如く
無言に沈鬱して見ゆるかな。
〔中略〕
冬の日沖に荒れむとして
浪は舷側に凍り泣き
錨は鉄板に食いつけども

(7)『萩原朔太郎全集』第2巻、筑摩書房、1976年、124-125頁。

(8)高橋世織「『氷島』試論」『国語と国文学』第63巻5号、東京大学国語国文学会、1986年5月、75頁。
高橋は1929年の世界恐慌と連動して齎された農業恐慌によって、農村の主業を担う米作と養蚕業とが壊滅的打撃を受け「<娘の身売り>」が続出したと述べた上で、「告別」がこうした同時代的移動の光景を描いたと推察している。尚、「国境」の拡張は、家庭の貧困を解消するための「<娘の身売り>」という、帝国の拡張に貢献する男性に価値を置く男性中心主義、家族主義を基盤としている点で、

「県境」の移動がその重要な要件となった。

軍艦の列は動かんとせず

蒼茫たる海洋の上

彼等の叫び、渇き、熱意するものを強く持せり。⁽⁹⁾

「品川沖観艦式」と「告別」には複数の共通点がある。第一に、硬質且つ凝結した漢字を数多配することで、軍艦と汽車という交通メディアの不動性を喚起する点、第二に、「告別」においては離別の「悲しみ」の場であるのに対し「品川沖観艦式」は海軍の軍勢力を誇示する祝祭的空間という差異を含むものの、交通メディアを取り巻く人々の感情を激化させる場を設定する点である。この二篇を両詩の共有する歴史的文脈との関わりから検討すると、「品川沖観艦式」では「軍艦の列」が「無言に沈鬱して」行き場を失くし「叫び、渇き、熱意」を煽らせている。軍艦のこの不動性について、高橋世織は「恐慌のあおりによる世界的レベルでの<緊縮>の方向」が「決定的に打ち出された」1930年1月のロンドン海軍軍縮会議の開催及び条約の批准という、「ちょうどこの一年後の凍結される時代風景を、映像の不気味な暗さで「品川沖観艦式」(昭6・3)は映しとどめ、予兆していたかのようだ」と指摘する⁽¹⁰⁾。軍縮という懸案は中国をめぐる対米の短期決戦を遂行するためには軍拡が必要であるとの主張へと陸軍を導いたが、この主張には、軍縮という「抑圧」によって逆説的に挑発された軍拡への欲望が潜在している⁽¹¹⁾。植民地、とりわけ満洲における1930年周辺の鉄道敷設状況の活発化⁽¹²⁾に象徴される軍拡の動向と、「告別」に描かれる、出発を抑制された汽車の「国境」を越えんとする欲望は無関係ではあるまい。

とくに、「告別」の汽車は、自らに纏わりつく人々の感情を捨て去るが如くに「国境」を越えんとしており、帝国周縁部への拡張の始動と「愛着」「悲しみ」「告別の傷み」といった人々の感情との関わりから開示される認識論的暴力の考察に示唆を与えてくれる。「告別」における鉄道と感情とに関しては、今西幹一が「人々」の感情と「熱情」のみを募らせるばかりで一向に出発しえない汽車の二点を中心に詩篇を概説しており⁽¹³⁾、また、出発に向けられた汽車の「烈しき熱情」が「駅路に見送る人人」の「愛着」「悲しみ」「傷み」といった感情と拮抗することで、汽車が未だに出発

(9)『萩原朔太郎全集』第2巻、筑摩書房、1976年、119-120頁。引用に際して、旧字は新字に改め、仮名遣いは現代仮名遣いに改め、ルビは省略した。

(10)高橋世織「『氷島』試論」、76頁。

(11)加藤陽子『戦争の日本近現代史』、講談社、2002年、224-225頁によれば、海軍軍縮の潮流は、陸軍に「戦争の短期決戦化や効率化」を指示し、「中国の重要な資源地域を軍事占領しながら、アメリカとのあいだでは二年以内の短期決戦を戦う」という陸軍軍備の更なる強化、植民地の領有を過剰化する潮流へと繋がっていったという。

(12)高成鳳『植民地の鉄道』、日本経済評論社、2006年、

110頁によれば、「1922(大正11)年頃から満洲全域で新たな鉄道計画が相次ぐようになり、とくに1926(昭和元)年から1931(昭和6)年にかけては、開発鉄道建設時代や競争線建設時代ともいえる、鉄道の急速な拡大が見られるまでに情勢が変化してきた」という。

(13)今西幹一「萩原朔太郎『氷島』の抒情構造」『二松学舎大学大学院紀要』第17号、2003年3月、137頁には、「詩は汽車の側を主体にして、告別の悲しみを越えて出発せんとする勢いを詠う。が、いかなせん、汽車は出発しようとしていても、出発していないのである。」とある。

していないという点も指摘されている⁽¹⁴⁾。こうした汽車の不動性を『氷島』詩篇に遍在する漢字表記の問題と接続すれば、「信號燈」「鐵路」「機關車」といった凝結した漢字表記⁽¹⁵⁾が、汽車の重量感を喚起するばかりでなく、読み手の視覚に重く働きかけ、読む行為を遅滞させるが故に、汽車の軽やかな発進を阻害する礫となっていることが指摘できよう。以下では、汽車の出発の瞬間、換言すれば「国境を越え行かんとす」る汽車に象徴される「国境」拡張の始動の瞬間において、離別の場で「駅路に見送る人人」によって抱かれる「愛着」「悲しみ」「傷み」という感情と鉄道とがいかに関連するののか、更にその関連が鉄道の認識論的暴力の様相をいかに提示するののかについて考察する。そのためにまず注目したいのは、詩の中間部である以下の六行であり、とくに、ここにおいて反響する声の位相の問題である。

人のいかなる愛着もて
かくも機關車の火力されたる
烈しき熱情をなだめ得んや。
驛路に見送る人人よ
悲しみの底に齒がみしつ
告別の傷みに破る勿れ。

引用部最初の三行において、「人」の「愛着」では汽車の「熱情」を抑制しえないという断念が読み手に対しては明示的に、「見送る人人」に対しては伝わっているか否かは不明なかたちで語りかけられる。その上で、後半の三行では、「駅路に見送る人人」の告別に際しての「悲しみ」「傷み」の感情を慰撫している。詩の中間奏を成し、「駅路に見送る人人」の感情を語り、彼らに呼びかけるこの声は、いかなる場より発せられたのだろうか。

『氷島』に記載された詩篇中、詩集『純情小曲集』（新潮社、1925年）の「郷土望景詩」から再録された4篇と『第一書房版萩原朔太郎詩集』（第一書房、1928年）から再録された「監獄裏の林」及び『氷島』に収められた13篇には、詩人がいかなる時期、状況、意図において当該詩をものしたのかを説明する「詩篇小解」が付されている。それ故、一方では詩人の実生活と詩の言葉とを接

(14) 東京大学総合文化研究科言語情報科学専攻開講（2014年夏学期）の「言語態分析演習」（2014年5月7日）において、平井裕香は汽車が発進しえない点を明確化し、その指摘に基づき、川野里子が提示した見解である。

(15) 坪井秀人「屋上の虎」『文学』第56巻10号、岩波書店、1988年10月、47頁には、『氷島』の詩語一体に共通する特徴として、「凝縮され硬直した結晶体」である点が指摘されている。

続する解釈が可能であり、他方では詩作に伴う自らの状況を陳述することで自身を読まれ解釈される虚構に仕立てる試みとして「詩篇小解」を捉えることも可能だが、「詩篇小解」の付されていない「告別」では、いずれの可能性も否定される。そのため、詩中の声を「告別」の場面に居合わせた詩人が発したものと安易に同定することができないばかりか、『氷島』に遍在する「見る」「歩く」といった声の主体の所在を明示する身体運動を示す動詞もここには存在しないのである。先の今西の論に「詩は一方で、出発する駅路に見送る人々に目を向け〔傍点引用者〕」⁽¹⁶⁾と声の主体を「詩」と曖昧化して特定しない記述が見られるのは、「告別」における声の位相のこうした不明性に起因すると思われる。以下ではまず、二点に分けて、位相の定かならぬこの声が「人々」の感情を物語る過程に内在する認識論的暴力を明らかにした後、認識論的暴力を内在させながら、鉄道の始動を感情では抑制しえないとしながらも、「人人」の「悲しみ」「傷み」に心痛する声の両義性をいかに捉えうるのかについて検討する。

第一に、鉄道の始動の条件として、この声が見送る人々の喪失状態を否定し、それを逸早く乗り越えてゆくよう規定しているという点は否めない。すなわち「人人」に対して、既に「愛着」によっては汽車の出発による告別の状況は変えられないのだから「悲しみの底に歯がみしつ／告別の傷みに破る勿れ。」と呼びかけることで、「人人」を「悲しみ」「傷み」を超越する主体として生成してゆくという声の効果は否定できないだろう。いかに励ましの語りに聴こえようとも「国境」の拡張に参与する主体を生成する語りと分離不可能であるが故に、「告別」は喪失に纏わる自らの不可避の変容や欠落をめぐる喪の作業の寡奪、すなわち「悲しみ」「傷み」の感情の疎外による、潔く「見送る」主体の立ち上げが、外延への領土化の始動においていかに重要であったかを図らずも示唆しているように思われる。「告別」の声が、「人」の「愛着」を「機関車の火力されたる／烈しき熱情」の前では断念すべきであると見做し、「悲しみ」「傷み」に陥ることのないよう呼びかけた後に「汽笛を鳴らし吹き鳴らせり」と気の急いた言葉で汽車の出発を強調する点に鑑みても、この声は、人々の個別の感情を疎外した上で汽車の出発に焦点化してしまっている。

第二に、尊ばれる感情と抱くべきでない感情とを切り分ける声は同時に、汽車の始動に際して、死へと向かう車中の人々の存在を消去する一方で、不可視化された彼らを見送る、すなわち生の領域に残る人々の存在を肯定することで、生の価値を切り分けてもいる。確かに、鉄道の始動は誰に

(16) 今西幹一「萩原朔太郎『氷島』の抒情構造」、137頁。

も、また誰の感情によっても止められないのだと反語にも解しうるこの声が投げかける言葉は、「告別」を余儀なくされた「人人」の喪失を励まそうとしている。しかし、「駅路に見送る人人よ」と対象を限定する呼びかけにより、「告別」という題が示唆する鉄道の先に待ち受けている死へと豪速且つ否応なく運ばれてゆく人々の存在が、この声の認識領域からは完全に抜け落ちているのである。「悲しみ」「傷み」への慰めが「見送る人人」にのみ限定されることで、帝国の周縁へと追いやられてゆく存在と彼らを待ち受ける死とを不可視化するという点は、鉄道の噴出する蒸気、裂開をきたす程の叫喚、「鳴らし吹き鳴ら」される汽笛という、出発に向けて欲望を滾らせる鉄道の激烈な感情表現によって、更に促されているのである。

詩篇「告別」における以上の声の機能は、詩人の意図を超えて、詩の言葉が時局に回収されてしまう危険性を招くことになることが予想される。事実、1942年に発刊された大政翼賛会文化部編『朗読詩集常盤木』に再録された折には、「告別」それ自体に内在する声の位相の不確かさと、以上に指摘した二点に焦点化して、時局に対応する一定方向の読みを強いられることになった。そればかりでなく、朗読を通して、時局に沿うかたちでの読み手の変容を促してゆくことにもなったのである。

坪井秀人は、萩原の「告別」が、同詩集において「愛するものへの告別のせつなさは／やがて大いなる戦に往く歌となり」と謳い上げる風木雲太郎の同題の詩篇「告別」と並置された点を指摘している。すなわち、萩原の「告別」が、それに付された「解説」に倣えば出征兵の「壮烈な決意」、「敢然と首途に立つ者の厳肅な姿」を表現する詩として読み替えられたということである⁽¹⁷⁾。それに加えて、同「解説」では「鉄道の向う」に存在する死や未領有の土地への暴力を「未知の運命への憧れ」「冒険への意志」の対象として読み替え、朗読者が喪の状態に留まることを否定する。その位相の不確かさを利用して、「人のいかなる愛着もて／かくも機関車の火力されたる／烈しき熱情をなだめ得んや」という声になりかわることで、解説者は朗読者に対して、「人間のどんな愛情をもって、如何なる言葉の力をもって、この決定的な出発や意志をとどめることが出来るだろうか」と、「言葉」や「愛情」の無力さを唱えるのである⁽¹⁸⁾。その題が示すように、本詩集は詩篇の朗読を読者に促すが、風木の詩篇との並置や「解説」という外部の文脈に位置づけられた上で「告別」が朗読された時、朗読者は詩中の位相の定かならぬ声と限りなく重なり、誰とも知らぬ声を身体化することになる。自らが喪失した人の死を不可視化し、鉄道の行く先で払われた犠牲をも忘却する

(17) 坪井秀人『声の祝祭』、194-195頁。

(18) 大政翼賛会文化部編『朗読詩集常盤木』、1942年3月、39頁。尚、本資料は、東京大学総合文化研究科言語情報科学専攻開講の「言語態分析演習」(2014年5月7日)における金東妍の発表「「告別」について」において、その存在を指し示していた。

と同時に、何者かに表現された言葉に自らの個別の感情を引き渡しながら、彼らを見送る朗読者としての自らと聴き手とを喪失から強制的に立ち直らせてゆく。そればかりでなく、朗読者と聴き手とを「未知の運命」「冒険への意志」という言葉が暗示する鉄道の拡張による領土化を是認し、それへと参与する主体へと生成してゆくのである。

しかし、詩の言葉が圧殺されるこの瞬間において、解釈の変容と解釈者及び朗読者の主体の変容という圏域のなかで、詩の言葉を時局の期待に沿う読みへと同一化させられるのか、詩と外部の文脈とが整合化された関係を築きうるのかという問いを提起したい。というのも、萩原の「告別」には十全な朗読と鉄道の始動とを拒む凝結した文字の礫が見られるからである。そして、風木の「告別」においては、「戦う意志」を確固として持つことになる「兵士」が「その耳にはっきり 日本 の声を聴き／その胸に／しっかり 日本 の国を抱」くと描写されるように、「愛するものへの告別」による欠落を「戦う意志」によって代補することが明記されているのに対し、萩原の「告別」には、何物をも喪失の代替物として望むことができないという差異が存在するからである。両詩篇を比較して際立つのは、萩原の「告別」に漂う、汽車が人の「愛着」によっては留めえないという断念、そして、「悲しみの底」「傷み」という、戦争詩としては稀有である言葉の存在なのである。

上述したように、鉄道の始動を抑止しえないことへの断念や他者に対する慰めが容易に帝国の拡張及び時局の読みに利用されうことは、詩の分析に際しても、また『朗読詩集常盤木』における萩原の「告別」の位置づけを分析した際にも示した。では、なぜ汽車が「国境」を超えることを抑止しえないことを断念すると同時に「人人」の「悲しみ」「傷み」に寄り添おうとする声が生じたのだろうか。坪井は、「告別」から、「本来生動的であるべき人間がそうでなく、反対にメカニカルな無生物が動物的な欲望を持ってしまう近代工業社会における転倒と、それに乗り遅れる《人々》の断絶感」を読み取っている⁽¹⁹⁾。鉄道は「人人」をその能力によって圧倒するばかりでなく、鉄道を利用する人々に対し、始点と終点を含む交通の過程に位置する空間、それは本稿の文脈では「国境」の内部と外部とを含む空間を指すが、そのような空間の生成を可能にさせる歯車として位置づけ直すという点でも「人人」を非人間化する。「内地」を指定するから「外地」が図式的に浮上するのではなく、両者は、「国境」を横断してそれぞれを繋ぐ鉄道メディアによって人と物の移動が行われることで実体化されるのである。そして、その時、人は物と共に鉄道による土地の浮上のための歯車の一つとな

(19) 坪井秀人『声の祝祭』、名古屋大学出版会、1997年、195頁。

る。「告別」が表現するように、人によって駆動され乗車されることによって初めて意義を得る鉄道は、二行目においてこそ「汽罐に石炭は積まれたり。」と受動態で表現されるが、その直後より、能動的に鉄道に働きかける人々、或いは鉄道の内部の人々は姿を消す。人の能動性の消去と反比例するように、鉄道が「国境を越え行かん」として、始動の欲望を高めてゆくのである。「人」の「愛着」では鉄道の始動が止められないことに断念しながらも、「人人」の「悲しみ」「傷み」を慰撫する声は、鉄道の介在によって「内地」と「外地」という空間の出来が促される過程で疎外されてゆく「人人」の存在を照射しているのである。

2. 土地の記憶との接合——安西冬衛「未成鉄道」

前節では、萩原朔太郎の詩篇「告別」を読み解く過程で、鉄道と、それを取り巻く人々の感情との関係性に焦点化し、鉄道の認識論的暴力とその要因を考察したが、本節では、鉄道と鉄道敷設地との関係性に焦点化する。検討の対象とするのは、1919年に渡満し1934年まで植民地都市大連に住んだ安西冬衛の詩篇「未成鉄道」(『樵の木』、1929年5月)である。

まずは本詩のモチーフとなっている未成鉄道がいかなる同時代的意味を有していたのかを確認する。

1927年に南満洲鉄道株式会社庶務部調査課が出版した『滿蒙に於ける既成及未成鉄道の概要』によれば、出版の時点で敷設が未了である鉄道すなわち未成鉄道には、吉林・朝鮮会寧間を結ぶ吉会鉄道、開原・海龍・吉林間を結ぶ開吉鉄道、長春・洮南間を結ぶ長洮鉄道、洮南・熱河間を結ぶ洮熱鉄道を合わせた滿蒙四鉄道、錦州・瑯璅を結ぶ錦瑯線、洮南・索倫間を結ぶ洮索線など、規模や概括の仕方に違いはあるものの、計十一種が確認される。以上の路線には、吉林や長春などの經由地から窺えるように、大規模な駅との接続によって資源回収・運搬経路の円滑化を図ることで、以下の二つの意義があった。すなわち、対「内地」資源供給経路及び来るべき日米戦の軍需資源供給経路の確保という戦時資源上の意義と、ロシア国境に近い瑯璅、モンゴルに近接する索倫など北方・西方への延伸によって「対露及び対外蒙政策上頗る緊要なる鉄道」⁽²⁰⁾を組織するという国防上の意義とである。滿鉄や陸軍参謀本部が以上の二つの意義を明確化するのに必要であったのは兵用地誌及び地図であり、とりわけ鉄道敷設に際しては滿鉄調査部を中心に、穀倉地や炭鉱など資源産

(20) 南満洲鉄道株式会社庶務部調査課『滿蒙に於ける既成及未成鉄道の概要』、1927年、35頁。

出の可能性、旅客を含め想定される利用者数、貨物量、運賃、近辺の市場との接続、水運や馬車輸送など他の輸送手段との兼ね合い、敷設先での築港の可能性などを計量的・客観的に調査した上で、地誌や地図に調査結果を反映させながら鉄道敷設計画を立てることになる。

ところが、鉄道敷設による帝国日本の植民地化に反対する中国国内の政治運動や自国資源の回収を目的とする日本の借款鉄道近辺における鉄道路線の開通によって未完の鉄道が残存していたのであり、これが未成鉄道である。日本側は満鉄付近に併行する鉄道路線を敷設しない件を取り決めた1905年の「満洲に関する日清条約附属取極」や個別契約「満蒙四鉄道予備借款契約」に違反するとして、「支那の国際的信義の無視」⁽²¹⁾「田中内閣の所謂満蒙積極政策はかゝる既得権の擁護及懸案の解決を意味するものであるに拘らず、支那側は自らの不法行為を省みずして排日運動を以て之に報いんとするのである」⁽²²⁾と主張した。この主張に窺えるように、未成鉄道という空間は、遵法／不法とを分離し、前者に日本を後者に中国を位置づける分離主義の焦点となっていた。加藤陽子が述べるように、「日本を正とし、中国を悪とする、二分法の論理」が満鉄調査部のみならず関東軍参謀や国民世論へと継承されることで満洲事変が「適法」であるとの見解が成立したとすれば⁽²³⁾、以下に引用する安西の詩篇「未成鉄道」は、分離主義的二項対立の図式の産出を通して、鉄道の拡張を促進し、帝国領土の拡張を容認し、それに参与しさえする主体をも生成する空間を磁場として、詩的言語が生み出されていることになる。

一

未成鉄道が私に同意した。

乾草と小麦の数字がリベットのよう、打って私の組織を強靱にした。

その奥にハレムがあり、宗教があり、宗教と苟合する無花果があった。

夜、私は地図の下で寝衣の肋骨を脱して寝る、寝ている中にブランを青写真のようにうつしとるために。

二

併し私は風邪をひいた。

(21) 南満洲鉄道株式会社庶務部調査課『満蒙に於ける既成及未成鉄道の概要』、26頁。

(22) 南満洲鉄道株式会社庶務部調査課『満蒙に於ける既成及未成鉄道の概要』、27頁。

(23) 加藤陽子『戦争の日本近現代史』、256-257頁。

悪寒が体を這うて払っていった。

不潔な人口が府をひきずってくるように、悪性の熱が斑点をつれてきた。

皮膚の上の^{まち}府。

黄色い火。

私の意識を混濁させて、黒い河が阿片のように昼夜を舍かず流動した。⁽²⁴⁾

「未成鉄道」の重要な詩的特徴としてまず指摘すべきは、満洲における産業、その運搬のために用いられる鉄道車両や線路の部品と「私」とを重ね合わせる直喩のはたらきである。

乾草と小麦の数字がリベットのよう、打って私の組織を強靱にした。

満洲の家畜産業を支えるために必要とされた「乾草」と、大豆と並び対日本「内地」貿易の重要な農産物であった「小麦」の「数字」の多寡は、路線を既設化する意義を産業・運搬の面から証するに際して重要であった。更に、鉄道の敷設に利用される大振りの釘を意味する「リベット」が、直喩を介して、それを受ける動詞「打って」と接続するため、「乾草と小麦の数字」と「リベット」とが動詞「打って」を共有することになる。すなわち、「乾草と小麦の数字」という産業・運搬の側面と鉄道を組織強化する「リベット」の側面とが接続され、その両面が合一することで「私の組織」が「強靱」となるのである。鉄道の組織化と「私」の身体の組織化との重合が示すのは、「未成鉄道」が人体の機械化というモダニズムの手法を用いている点に留まらず、鉄道の組織化に影響を齎す産業や工具の要素に対して「私の組織」が悉く反応するため、「私」と未成鉄道との分離不可能な関係を提示する点である。そしてその同化のありようは「乾草と小麦の数字」「リベット」という鉄道の拡張、更には、「同意」という言葉によって示される以上、帝国の論理である分離主義に基づいた未成鉄道の既設化に「私」が密かに貢献するというを暗示している。「一」冒頭は、未成鉄道が何をいかに「私に同意した」のかが一切開示されない不分明な二者関係に読み手を投入することで、両者の関係に内在する他者の介入を拒む秘密の存在が示唆される。それ故に「未成鉄道」にはその十全な拡張を促すために鉄道との秘密裡の関係性が破綻しないよう遂行される「私」

(24)『安西冬衛全集』第3巻、宝文館出版、1983年、73-74頁。

の営為が描かれているように思われる。具体的には、「私」は第一に、西アジアへの眼差しに関する、第二に、「地図」に関する認識論的暴力を駆動させるのである。

その奥にハレムがあり、宗教があり、宗教と苟合する無花果があった。

夜、私は地図の下で寝衣の肋骨を脱して寝る、寝ている中にプランを青写真のようにうつしとるために。

ここには、鉄道の先に「ハレム」「宗教」「宗教と苟合する無花果」を見出してゆくという、王中忱が実証した同時代の東洋学の言説や旅行記を源とする西アジアへの眼差しが表出されている⁽²⁵⁾。「未成鉄道」と共に『椎の木』（1929年5月）に掲載された安西の短詩「ハレム」に「無花果は土耳其から来る」とあるように、「ハレム」や「無花果」は本来満洲のものではなく「土耳其」に由来する。詩的越境の想像力は、満洲に注がれる同時代の植民地主義的眼差しの領域を通過し西アジアにまで至るのであり、満洲の地を超えた西アジアへの夢想到満ちた眼差しが「私」の「奥」への欲望を促し、未成鉄道の既設化による帝国の拡張を支えているという点を詩の言葉は暗示している。

これに加えて「未成鉄道」という題、そして鉄道の敷設に際しての調査という先に確認した文脈に鑑みると、「プラン」とは鉄道敷設の計画であり、「青写真」とはそれを「地図」上に具現化した計画図であると推測される。鉄道の延伸状況を示すことで「国境」を明確化すると同時に、未領有の地を際立たせ、それへの欲望を触発する装置としての「地図」は、遵法／不法の二項対立的情動を基盤とする日中間の境界の創造と土地の領有とを触発することになる。しかし、詩の言葉は、「寝ている中に」身体に「地図」を浸み込ませる「私」の所作が示唆するように、「地図」による土地の領有が認識を経ないまでに身体化・自動化させる必要があることを示している。換言すれば、「地図」には領土の拡張を可能にするために敢えて認識のレベルから排除されるべきものが存在する。「地図」は、計量的且つ俯瞰的な製図としての合理性、客観性によって、土地とそこに帰属する人々とに不可分に絡み合う歴史性や個別の生の存在と記憶を捨象し、不可視化することを可能にする。それ故に「私」は眠りながら自らの身体に含有するという余裕を得ることが可能になる。

西アジアへの夢想到内在する眼差しや、「地図」を身体化する際の「私」の状態である「寝る」「寝

(25) 王中忱「『東洋学』言説、大陸探検記とモダニズム詩の空間表現」『帝国主義と文学』、王徳威他編、研文出版、2010年は、「安西冬衛の亜細亜に関する地理的歴史的関心と想像力の源を、同時代の東洋学の言説の中に求める必要があると思われる」（136頁）と問題提起した上で、東京帝国大学教授の白鳥庫吉の研究を中心とした「東洋学言説」や、その進展と相俟って蓄積されてゆく旅行記、冒険記を安西が好み、その読書経験が安西の「亜

細亜」を巡る「歴史的幻想世界」への傾倒を触発した点を指摘している（137、140頁）。とりわけ本稿の検討に王の実証をひきつければ、「未成鉄道」と同時期に出版された、「中央亜細亜大陸鉄道」の構想を胸に中亜横断旅行を行った副島次郎の旅行記『中亜横断記』が安西の書斎に存在し、「未成鉄道」が発表される3ヶ月前の1929年2月14日、15日の安西の日記に『中亜横断記』に関する記述が表れるという点は示唆的である（136頁）。

ている」という言葉の反復は、領有すべき土地への直接的認識を回避する象徴的所作であろう。「未成鉄道」は、机上で白地図を自国の色に塗り潰してゆくことを可能にさせる「地図」という装置が、自らを批判する個別の生の存在を無化することによって領有を容易にしていることを明らかにする。また、遵法／不法の二項対立という帝国の論理は、領有を踏み留まらせる土地の歴史、個別の生の具体的な相貌に気づくことへの防衛の役割を果たしている。ところが、以下に述べるように、「未成鉄道」という詩の強度は、こうした帝国の論理における分離主義が機能不全を起こしていることを明確に描いている点にあると思われる。

上に見てきたように、「未成鉄道」は、帝国の覇権のために当該地についての知を引用・反復する言説と、領有に至る過程を媒介すると同時に帝国が認識すべきでないものとして土地の固有性を不可視化することを可能にする「地図」という装置とが相俟って機能し、満洲という土地への認識を回避することで、未成鉄道の既設化という領土化の遂行が導かれてゆくことを示していた。しかしながら、西アジアへの眼差しと「地図」の身体化とによって自らが篡奪する土地への直視を忌避する認識論的暴力が十全に機能しえていないことは、「一」と「二」の間の語りの性質や「私」の所作の差異に鑑みて明白である。「一」においては鉄道と「私」との関係の内実を不可視化する語りや、睡眠と夢想に耽る所作が「二」では一変し、「併し私は風邪をひいた」という一節の後「這う」「拡っていった」という言葉とは反対の動向を意味する「ひきずつてくるように」「つれてきた」という言葉によって「熱」の動きの氾濫が記される。そして「私の意識を混濁させて、黒い河が阿片のように昼夜を舍かず流動した」という一節によって、身体に纏わりつき自らの力では制御しえない「熱」の蠢動が強調される。「一」において鉄道の組織化と重ね合わされ「強靱」となった筈の「私」の身体組織の危機が、のたうち廻る文体で表現されているのである。

このように、「一」で未成鉄道と「私」との関係を維持するに際して不可視化された、鉄路が広がってゆく満洲の土地が、「身体」に地図を「うつしとる」という「私」の所作を契機として、あたかも語りによる制御が追いつかず、とめどなく滲出してきたかのようである。安西が中心となった詩誌『亜』（1924年11月-1927年12月）の時期を中心とする自身の詩作において、安西が身を置いた大連の風景は描かれず、ありありとした空白として結実していることが指摘されているが⁽²⁶⁾、鉄道が安西の詩的想像力を未成鉄道という土地の暴力的改変の空間に否応なく向かわせ、また出会わ

(26) 安西の詩を含めて詩誌『亜』（1924年11月-1927年12月）に発表された詩篇の数々は、詩人たちが身を置いた新興植民地都市大連との歴史的関わりから、植民地の風景を表象するに際して詩語として結実しないままテキストに取り残された「空白」の問題が論じられてきた。エリス俊子「曇まれる風景と滞る眼差し」『立命館言語文化研究』第22巻4号、立命館大学国際言語文化研究所、2011年3月、124頁は、大連における「入植者」としての

「一種の居心地のわるさを感じていたこと、そこで、目にする風景の多くを隠し、曇み込み、しかもそれについて自覚してはならないという自己抑制を働かせつつ己の立ち位置を確認しようとしたところに、『亜』のテキストは紡がれていったように思われるのである」と指摘している。

せることによって、空白に対する「黒い河」として、土地の風景が滲出してきたのである⁽²⁷⁾。そこは、「不潔な人口」が住む土地であり、「悪性の熱」に脅かされているとされる。

不潔の人口が府をひきずってくるように、悪性の熱が斑点をつれてきた。

皮膚の上の府。

「不潔な人口」による「府」は、「悪性の熱」による「斑点」の出現を直喩で表現しているため、現実には存在しないかのように思われる。しかし、「皮膚の上の府。」という一節によって、「私」の身体組織である皮膚と「府」との接合が示され、比喩に留め置かれていた「府」が「私」の「皮膚の上」に具現化する。遂に「府」は、「私」の皮膚を侵す「悪性の熱」「斑点」として身体的に知覚されるに至るまで、「私」に対して自らの存在を強弁するのである。安西は「まち」という言葉を「街」「町」などと使い分けるが、ここであえて「府」という、「新たな歴史」の移植に際して土地の名前の変更を迫った帝国にとっては抹消すべき清時代の呼称が選ばれている点は重要である。帝国の「新たな歴史」に異議を唱え、鉄道敷設地として地面を傷めつけられる以前に存在した土地の記憶を帝国に向けて喚起させる「府」が、「私」の組織を苛んでいる。「一」において分析した鉄道の組織化と「私」の身体の組織化との重合を考慮すれば、「悪性の熱」、戦火、家々の窓の灯りの三重のイメージをもつ「黄色い炎」を宿した「府」の記憶が、土地に敷設される鉄路へと介入してゆくことにもなるのである。

自らに否応なく纏わりついてくる土地の記憶に対して、「私」は、身体的且つ文体的に苦悶しつつ「不潔な人口」「悪性の熱」「斑点」などと敷設地やその土地の人々を表象する。その身体に表れる病は、「私」がいうような単なる「風邪」では済まされないだろう。それはすなわち1910年周辺に満洲全土を襲い、鉄路を通して伝染してゆき、その後も路線周辺で頻発した、高熱と眩暈を引き起こし小出血斑を伴うペストにより齎された記憶を「私」に示して余りある。先に未成線を例示した際、接続駅として重要であった長春はこの時の大流行により隔離施設が初めて設置された場であり、対蒙政策の重要な拠点となった洮南は満鉄衛生研究所による1928年の調査で「ペストの巣」とであるとされ⁽²⁸⁾、未成鉄道の既設化は病の伝染によって阻まれている。したがって「私」の土地

(27) 中川成美『モダニティの想像力』所収「二十世紀の言語論的転回と身体の知覚」、新曜社、2009年、351頁は、『亜』時代の安西の詩篇「春」の生成過程を論じるに際して「春」の「てふてふ」は、テクストから抹消された安西の隠された身体(人力車に乗っている隻脚の身体)が倒立したメタファーとなって先ず言語化されたと言い得よう」と指摘しており、安西の詩の生成において明示的に現われない身体感覚の重要性を説く。『亜』の時期に

書かれた安西の詩篇に希薄であった身体性が、「未成鉄路」において空白化された風景の滲出に伴い病を患った身体として顕在化している点で、鉄道に触発される詩的想像力が身体性を軸とした詩的変容の一端を担っているのである。

(28) 天野博之『満鉄を知るための十二章』、吉川弘文館、2009年、251、253-254頁。

への「意識」を「混濁させ」る「悪性の熱」という表象は、衛生政策を施行する位置と衛生という概念を有しない点でその「不潔」を教化し抹消されるべき位置とを、日本と中国に割り当てる分離主義が、植民地主義へと接続していった記憶を内包しているといえるだろう⁽²⁹⁾。

しかし詩の言葉は、「皮膚の上の府。」とあるように、「私」の皮膚と「私」自らが痛めてきた土地とが、どこまでも不可分に結びついていることを示している。更に、「不潔な人工が府をひきずってくるように、悪性の熱が斑点をつれてきた。」という一節において満洲の土地と「私」の身体とを重ね合わせる直喩が、満洲の産業及び鉄道の敷設と「私」の身体とを重ね合わせる先の直喩と同様の働きをしている点に注目したい。両者の違いは、病によって惑乱する身体と、鉄道の拡張と比例するように「強靱」となる身体という点にある。しかし、鉄道の拡張が病の伝染の基盤となつていざすれば、衰弱する身体と「強靱」な身体とは鉄道の拡張という同じ出来事に起因することになる。ここにおいて直喩は「私」と未成鉄道との密やかな関係を示唆すると同時に、両者の関係からは不可視化される満洲の土地と「私」との接合をも示すことになる。国家の分離主義の論理を背景に鉄道が「私」との協同によって順調に拡張してゆくことを示唆する直喩が、それを阻む土地の記憶と「私」との接合をも示してしまうという背理は、次のことを暗示しているように思われる。すなわち、未成鉄道という空間が帝国の拡張に参与する主体生成を基礎づける分離主義の焦点となつていくだけでなく、「未成鉄道」は、帝国と植民地とを分離する修辞の内に、逆説的にも、帝国が表象と暴力とを通して自らとの差異を確認してきた土地と分離不可能な状態に留め置かれていることを証しているのである。ここにおいて、「私」に回帰してきては「私」が否認し不可視化しようとしてきた、「国境」の拡張に介入してゆく土地の抵抗は滅却し尽されてはいない。「私」と鉄道は、その関係を維持するために鉄道の先で暴力的に沈黙を強いてきた土地の記憶と結びつけられているが故に、未成状態に繫留されたまま、残存しているのである。

おわりに

鉄道という交通メディアが、それが敷設される土地やそこに住まう人々の生を領有、改変してきたことは疑いえない。しかし、萩原朔太郎の「告別」と安西冬衛の「未成鉄道」という二つの詩篇を通して明らかになったのは、実質的な暴力ばかりでなく、鉄道に内在する認識論的暴力によって、

(29) 1939年に刊行された南満洲鉄道株式会社総裁室地方部残務整理質委員会『満鉄付属地経営沿革全史』中巻によれば、1900年及び1905年のペストの流行で「伝染病の策源地」と目された営口では清潔法による「邦人」と元来の居住者との衛生的処置の差異化が行われていた(346頁)。また、1900年のペスト流行によって鉄嶺管内の対策を振り返る件では「同年四十四年一月ペスト病臨時防疫部鉄嶺支部が設けられ、直ちに停留所、隔離所、同病

舎が設けられ、要所の交通を遮断し、嚴重なる検疫的戸口調査を行う等極力防疫に努めた。元来衛生上の知識皆無なる清国人殊に転々移行する下級労働者を対象とすることとて、其の困難は言語に絶するものがあつた」と述べられている(964頁)。この記述において、衛生に関する知識の有無が帝国と植民地の「優劣」による分離に貢献すると同時に、「下級労働者」の「転々移行する」背景である鉄道敷設における「苦力」の移動が、帝国の

抱くべき感情、尊ばれるべき生、それらとは逆に、領有を頓挫させかねないがために不可視化されるべき土地や人々の生が非対称的に価値づけられ、分離されているということであった。たとえば、鉄道の敷設が過剰化されるが故に生じる伝染病という事象によって、分離主義に基づく帝国の修辭が支障を来すだけでなく、地図や知の言説によって不可視化し差異化してきた土地と接合した儘であらざるをえない「私」の様子を「未成鉄道」は描出していた。ここから窺えるのは、鉄道における認識論的暴力が、帝国の十全たる拡張を促しつつも、それを切り崩す矛盾をも内包しているという背理である。

また、「告別」において、出発に向けた鉄道の「動物的な欲望」こそ、鉄道の内部に存在している人々への眼差しの欠落を出来させているのであり、鉄道は、車中に収めた一人ひとりの個別の感情を捨象しマッスとして鉄道の外側へと差し出すことで、「国境」の拡張においては無用である個別の生の存在への思慮を無化する装置として機能していた。個別の生の物語の捨象と併せて、「国境」の拡張の瞬間における「人」の「愛着」に無力さを覚え、「人人」の「悲しみ」「傷み」に寄り添おうとする声に示される感情がかくの如く常套句で満ちているのは、鉄道に内在する強固な劇化作用によって、言葉が平板化されるからである。鉄道は別れの空間を演出すると同時に、そこで発せられる言葉を方向づけてしまう。生の物語の細部に染み渡る言葉の可能性を放棄しないために、常套句によって脚色しようとする鉄道の磁場に抗する必要がある。鉄道という問題系において重要な位置を占めるであろう視界と風景の関わりについても同様であり、車窓による風景の切り出し、パノラマ化によって、見られるべき風景と見るべき価値のない、或いは開示されてはならない風景との分離の上に、詩的主体、更には読み手が触れる風景が選別、決定されている点に留意する必要がある。なぜなら「告別」の分析で示されたように、認識論的暴力の声は読み手にも強く作用し帝国の拡張に参与する主体として生成され、またそのような事態を黙認することになりかねないからである。

したがって、鉄道の詩学において、言葉の振る舞いがいかに美しく、或はいかに常套句故の理解可能性に快楽を促されようとも、そこに潜在している認識論的暴力の可能性についての思索を手放すべきではないのである。

支配を主因とするものであることが忘却されていることに注意したい。