

Tale about “Control” : ‘Untensi’ by Tomomi Fujiwara

Masaaki HIKITA

記号文化に外部はあり得たのか ―藤原智美『運転士』論―

「運転士」は、一九九二年五月の『群像』に掲載された第一〇七回芥川賞受賞作品である。作者である藤原智美は、その執筆動機について以下のように語る。

八〇年代には、数秒間に何千万を動かすディーラーが時代の寵児といった雰囲気があったでしょう。そういう得体のしれない商売じゃなくて、地に足のついた仕事に打ち込む若者を描いてみたかったですね。¹⁾

バブル崩壊は、歴史的には一九八九年の出来事であるが、大衆の実感としてはタイムラグがあった。たとえば、地価の下落は中央では一九九一年に、地方では一九九二年に至ってようやく「出来事」として認識されるようになってゆく²⁾。実際に当時の経済企画庁がバブル景気の終焉を公式に認めたのは、一九九三年一月発表の談話である。

その意味では、漸くバブルを相対化し始めることが可能になった時期を背景に、この小説が発表されたとも言える。さきのインタビューは、そうした時代の雰囲気をも的確に反映したまさに「模範的」な作家的言説であると言えるだろう。

さらに、劇団「劇都市」の脚本家でもあった藤原の小説は、「都市小説」という呼称を与えられ、都市生活者たちの「孤独」や「異常」を主題とした作家であることも、「運転士」執筆の時には既に周知の事実となっていた。

不規則な事象を嫌い、想定内の出来事で満ちた生活を理想とする運転士。いっさい固有人名の出でこない物語。機械的な事象を好み、シリアルだけを食べ、記号的な世界観を徹底させた世界。

正田 雅昭

物語にはひととひとがどこかで関係していく要素が必要ですが、実際にひととはそういう他人とは決定的な形で関わらない。(中略) 安全な無名性、匿名性の中に身を潜めているほうがリアルです。そこをつきつめると固有名詞と縁が薄くなります。¹⁾

藤原の言う「都市小説」とはこうした世界のことであった。確かに、運転士が、客を洋服の色彩やブランドのみで認識していることなどは、こうした言説で小説を捉える視線を補完していると言えるだろう。つまり、藤原の「都市小説」とは、固有性を排した八〇年代記号文化としての都市(生活)への批判と警鐘が込められていると。

しかし、そう考えるとある矛盾が生じては来ないか。さきの作家言説で藤原は「運転士」の様な職業を「地に足がついた」という語彙によって称揚しており、軽薄な記号文化の時代と対峙させている。だが、その「運転士」がそれまで良しとしてきた予想可能な強い規則性に支配された世界を崩壊させてゆくという物語言説は、「運転士」の称揚とは、明らかに逆のベクトルを有しているように思える。

にもかかわらず、本論では、藤原智美の『運転士』を八〇年代文化の様相を独得の視点で批判したテキストであると考えている。このことを明らかにするために、ある補助線をもって本テキストを精読しなおすことから始めよう。

1

二本のルールがカミソリのように光る。フロントガラスに粉

雪がスプレーされる。勾配が徐々に大きくなり、運転士はだれかに背中を押されているような感覚を覚える。傾斜角千分の三十五の下り坂だ。

この物語は運転士がトンネルに入ってゆくシーンから始まる。

この直後「一時間ほど前」と時制は戻り、さらに「前夜の仮眠室」のシーンへと遡るが、ここから「八時十分三十分秒」「八時二十三十分七秒」「八時三十一分〇〇秒」と時間はくだる。以後、時折、研修時の経験等の回想を挟みながらも、物語はおおよそ時間通り流れる。

電車はスピードを急速にあげた。間もなく軌道が穏やかに下り始め、徐々に傾斜がきつくなっていく。傾斜角千分の三十五。前方にぽっかりと開いた穴が見える……。

「傾斜角千分の三十五」という語によって我々は、小説が再び冒頭のシーンに戻って来たことに気がつく。物語の特徴の一つである細かい数値（時間）表現は、徹底的に数字という記号に支配されている運転士感覚と同調しているのだが、それ故に、小説冒頭のプロット操作はより明瞭になる。物語開始の時点ではストーリーの理解に対し混乱の原因になりかねないこの錯時法の意味は、小説の最後になってようやく理解される。

地上では二千人の乗客が電車を待っている。姿勢を正せ。汗を拭け。だれに見られても恥ずかしくないように。

〈ぼくは地下鉄運転士だ〉

午前七時二十一分。電車は地下トンネル出口に向かって一直線に軌道を駆け上がる。傾斜角千分の三十五の坂道を。

物語は、運転士が地下に潜り再び地上に上がってくるシーンで終わる。つまり、冒頭の錯時法は、物語全体に円環構造を与えているのである。だが、地上と地下の両世界を行って帰ってくると

いう「異界もの」の様なジャンルと物語を規定すると、物語終盤の運転士の変化をどう捉えるべきかという問題が生じてくるのは先に指摘した通りである。本論の問題意識もそこにあるのだが、結論を急がずもう少し運転士の設定を考察してみたい。

彼が自分の将来について初めて考えたのは、十八歳のときだった。彼は高校を卒業するとすぐに仕事につく決心をした。時間と方法がきちんと確立されていて、いいかげんなものが入りこむ余地がない明快な仕事を選ぼうとした。思いつくままスパイラルノットに職業を書き並べた。

こうして書き並べた「百四十三の仕事」が「消去法」で消されてゆく根拠は「あやふやで余計なものが入り込む余地」がないことであつた。そして、リストの中から「出退勤を含む仕事のすべて」が「時刻によってきちんと設計されるその仕組み」に魅かれ運転手が残る。そして、車や船などの「運転手」から電車の「運転士」を明確に区別する。その根拠は「天候」という「曖昧」を含まないことである。そしてさらに、その「運転士」から「光量の差」という根拠で通常の鉄道と地下鉄の「運転士」が区別される。

こうした差異の体系で峻別される職業意識は、実は極めて「記号」的である。周知の様に「記号」には大きく二つの側面がある。一つは、記号は他の記号との比較でしか意味をなさないという「差異の体系」、もう一つは記号は何かの代替に過ぎないという「反実体論」である。むしろ、両者は表裏一体の関係である。

運転士は、自らの職業を比較の連続によって定義している。記号が反実体である以上、地下鉄の「運転士」という職業は、他の「運転士」との比較による「光量」や「風力」の安定という差異によって支えられた定義に過ぎない。

彼の想像力がつくりだした風船はいま、二度目のバウンドをして、空中から高速度撮影されたフィルムのようにゆっくり

と落下していく。ゲージは二だ。ホームの柱の流れがゆつたりとしたものになる。停止位置は残り十メートルを切る。
(中略) 電車が最後のメートルを滑っていく。風船が床に静止する。

電車が止まった。停止位置と五センチの狂いもない停止。
(パーフェクト！)

運転士の運転感覚は能う限り数値化されながらも同時に独自の比喩によって支えられている。記号学で言う「反実体」論は、ややもすれば実体の存在をアプリオリにしてしまう面が否めないが、記号の代替機能は当然ながら記号そのものも代替する⁽³⁾。言葉を言葉で言い換えようとする字書の営みなどは、まさにその最たるものである。

チョークは惑星の表面を周回する衛星のように、脳の不快な位置を探索していた。脳の真ん中あたりに不快感を覚えたのだ。

運転士が持ち歩く「チョーク」とは、事故が生じた際に死体などの痕跡を示すための持ち物でもあるが、同時にこの物語では、不可視なものを可視化させる重要なアイテムでもある。「チョーク」という言葉は、その実体よりも、それが使用された事故現場における死体のイメージを喚起すると同時に、不慮の事故への恐怖を喚起させている。事故とは言うまでもなく運転士として最も忌避すべき事態である。

八両目まできたとき、先端のレール止めの向こう側を壁づたいに青い制服を着た職員が横切った。顔だけは知っている車掌だ。すぐにもう一人、今度は運転士がその後を追うように横切る。するとさらにもう二人。

視点人物を運転士に限定したこの物語世界では、物語に現れる

あらゆる同僚や客たちが、その衣装の特徴や職務名などで把握される。物語はあらゆる固有名詞から排除された世界で構築されている。

走っている路線の始発から終着駅までを唱え始めた。なるべく早く、しかも駅の形状を思い起こしながら。頭の中でさまざまなホームの光景が、フラッシュのように消えては浮かぶ。
(ヨヨギウエハラヨヨギコウエンメイジングウマエ……)
もしだれかがそれをきいたら、何かの呪文のようにきこえるかもしれない。ときどきこれをやる。それが直接運転に役立つというわけではないのだが、知らず知らずのうちにやっってしまうのだ。

唯一の固有名詞である駅名も、物語では片仮名で表記される。それらは、停車すべき順序と形状(光景)を想起するきっかけであり、運行上の必要以外の如何なる土地的情報も喚起されはしない。「ヨヨギコウエン」は「ヨヨギウエハラ」の次に停まるべき駅であり、「メイジングウマエ」の前に位置する駅であることは、他に分岐されないレールを走る地下鉄路線であれば自明のことであるが、それらが停車位置であるとした認識されなければ、周辺地域や歴史性など個々の駅の個別的特徴は当然捨象されてしまう。

こうした世界が運転士の記号的世界なのである。もちろん「運転士」という物語が、基本的に運転士に焦点化し、かつ視点人物も運転士に限定している以上、その記号的世界観がテクストを規定しているのは言うまでもない。

2

(トンネルの奥に隠された巨大な磁石にはだれだって抵抗なんかできっこない)

小説の中に頻出する◇には大きく二つの機能がある。一つは、運転士の心内表現である。基本的に発話することの少ない運転士は、同僚の中にもその存在は極めて薄く◇が発話として機能することはほとんどない。しなしながら、ほぼ運転士のみに内的焦点化しているこの物語では、世界を能う限りコントロールしたいという運転士の欲望を鮮明に映し出している。

地下と地上のもっとも大きな違いは、光とそれから風なのだと彼は思う。地下の風は電車のホームへの進入、それに駅と地上の温度差という、たった二つの理由によってだけ引き起こされる。だから、風の方向が単純でつかみやすい。しかし、地上の風はどこから吹いてくるかわからず、不安になる。彼はそんな風が苦手だ。

光や風のコントロールが効かない地上世界は運転士にとって苦手な世界である。そんな世界で運転士のなし得ることは、バルーンの落下や跳ね返りを想像上でコントロールしたり、始発から終着駅までの駅名を、その形状を思い浮かべながら呪文のように唱えてゆくことくらいである。

それを「集中力のトレーニング」と認識している運転士にとって、地上の生活は、再びめぐってくる運転士という業務を支えるものに過ぎない。運転士にとっての理想とは、常に風や光などといったものに影響されず、自らを含めた箱（＝世界）の時間と速度を制御下におくことであり、それこそが「運転士」という職業であるという自意識に支えられている。

「大きくなったら、何になりたい？」老人は女の子にそうきいた。彼女の答えは運転士の耳まで届かない。

「あの子、なんて答えたのだろう」

運転士は自転車を見送りながら、再びトレーニングに復帰した。

その意味で地上世界で自らの「職業」に思いを馳せるこの場面は重要である。世界の中でも日本の鉄道のパンクチュアリティは有名であり、『時刻表』という書物に固執する鉄道ファンが多いことでも知られている。二〇〇五年の福知山線の事故が、他社との競争の中で秒単位に及ぶ定時運行を常に目標に掲げていたことによる運転士の心理的プレッシャーが原因の一つであったことなどは、十年近くたった今なお記憶に新しい⁴⁾が、渋滞や気候変動の影響を受け難い鉄道が最も時間に正確であるという我々のイメージは、裏を返せば、鉄道の運行時間の正確さとは我々の社会的要請の結果であることを示している。

「三メートルほど戻してください」

ハンドルを後退位置に入れる。電車がガクンという嫌な振動をたて、スルスルと後退し再びガクンという振動と共に停止した。運転士は降りようとドアの前で待ち構えていた客や、ホームで乗り込もうとしていた客や、車掌が、声を揃えて自分のことを笑っているような気がした。

地上やそこから地下鉄に乗り込む駅や乗客たちとは、地下鉄の運転士の時間感覚を規定し監視する存在である。優秀な運転士であろうとすればするほど、その時間感覚を内面化する。内面化された時間厳守の感覚は、既にその時間自体を規定しているものとは無関係に、自立的に機能してゆく。逆に言えば、内面化とは規定しているものの存在の消去である。

駅名から舞台となっている地下鉄は、現在の東京メトロ千代田線であると思われるが、始発駅である代々木上原は地上駅であるので、ここから地下へ潜ってゆく。このトンネルの奥へと己を導く力を「隠された巨大な磁石」と表現する運転士にとって、その力自体は「だれだつて抵抗なんかできっこない」ものであり、運転士に出来ることは唯一駅に正確にスムーズに決まった時間に停車、発車させることである。だが、その時間自体を強く望み当然視していたのは、当然ながら次の駅で待つ沢山の乗客たちである。

千代田線は、一九九八年度までは朝のラッシュ時の混雑率が二一〇パーセントを超えるなど、東京の地下鉄で最も混雑する電車であった。茨城県や千葉県から東京へ向かう場合、東武伊勢崎線の乗客が、日比谷線や半蔵門線ではなく、千代田駅から千代田線を使った方が、日比谷や霞が関、または大手町へのアクセスが早いという事情もあった。この混雑は二〇〇三年の半蔵門線と東武伊勢崎線の相互直通運転や二〇〇五年に運行を始めたつくばエクスプレスなどによって漸く緩和傾向に向かう⁵⁾が、一九九二年当時ならば、ラッシュ時の千代田線の運転士にはより大きなプレッシャーが存在していたに違いない。

逆らいたい強い力とそれを出来るだけコントロールしようとする主体、そしてその制御のルール自体は外在的に存在している……。こう考えてみると、この物語におけるこうした設定自体がある比喩になっていることに思い至る。

自我はエスに対して、自分を上回る大きな力をもつ奔馬を御す騎手のようにふるまう。(中略) 自我は騎手の場合と同じように、馬から振り落とされなくてはならぬ、馬が進みたい場所に行くしかない場合が多いのである。すなわち自我は、あたかもそれが自分の意志であるかのように、エスの意志を行動に移すしかないのである。

フロイト『自我とエス』⁶⁾

周知の様にフロイトは、無意識の構造を主体の中にある欲動の根源である「エス」と、主体の外にありながら主体の行動を心理的にも規制する「超自我」、そして後者に基づいて前者をコントロールしようとする「自我」に分けて考えている。その両者の関係を比喩で示す時、フロイトが用いた「馬」と「騎手」の関係は、電車を導く強大な「磁力」と「運転士」とのそれと近い。

フロイトの言う「馬」が進みたい場所に行かせるしかないように、レールの上を走る鉄道は、その方向を自分で決定することは出来ない。だが、そんな「だれだって抵抗なんかできっこない」

磁力を制御することが出来るのは、運転士の「意思」ではない。「時刻表」というルールは、それに基づいた制御を運転士に要求するだろうし、乗客たちも運転士にそうした制御を期待する。そして、運転士であろうとすること自体が、その制御自体を目的とするという無限ループを形成し続ける。

おそらく精神分析という補助線を引くことによって、この「運転士」というテクストの構造はより明確になるだろう。

3

◇におけるもう一つの機能は、夢の描写である。

〈お願いです、踏まないでください！ ぼくの目玉なんです！ どうか、そのまま動かないで下さい！

眠りに入る前に同僚の車掌から聞いた、酔ったサラリーマンに目玉を突かれた駅員の話が、自分自身の出来事として夢の中に現れる。言語学者のローマン・ヤコブソンが、絵画、文学、映画あるいは夢などの表現の中には、根本的な認知方式としてメタファの作用があることを指摘した⁷⁾ことは有名だが、この物語でも夢は類似性や包摂性、近接性等の比喩構造によってイメージを転移、変容させてゆく。

見ると携帯箱が成長して大型の旅行鞆になり横倒しに置かれていた。なんてツイているんだろうと思いつつ旅行鞆をあげ、なかに逃げ込もうとした。しかし、すでにあの女が下着姿で体を折りたたむように入っていた。

「携帯箱」から連想された「旅行鞆」、「コピー機」「電車の運転席」など、この物語には、箱型の形式の類似性による連鎖がある。また、地下鉄自体も、地下道からさらに保管庫や操車場など多くの「箱」の内部にあり、その地下鉄という「箱」の内部に、「鞆」

や「携帯箱」があるというように幾重にも入れ子構造になっており、それらは形式上の類似性や位置上の近接性によって互いに入れ替わってゆくのである。

ところで、この夢の中の「女」には何の前提もなく「あの」という指示語がついている。読者は、この女が以前から運転士の夢の中に現れ続けていることを後から知るのだが、この鞆から出ようとしな（出せない）女の存在こそが、この物語の核である。

（鞆だ。いつも最後はあの鞆になってしまふ。自分の頭のなかを他人にのぞかれてもしたら、どんなに嫌だろうな）

運転士が、他人に起こされることを嫌悪しているのは、自分の頭の中の「女」の存在を知られたくないことにある。「女」が出て来る各夢の間に物語的な連続性があるわけではないが、「女」に対する不可抗力な感情には共通性が見られる。にもかかわらず、女を鞆から引き剥がそうとすることを運転士は決して諦めない。むしろ、運転士自身も、「女」に固執する理由は分からない。

他人に起こされることを嫌う運転士にとって、駅の仮眠室より深い場所に位置する「ベッソウ」と揶揄される地下倉庫の一角は、誰にも起こされる恐れが無いため、最も好きな場所である。

そこで、なるべく優しい声で、病気なの？ ときいた。しかし彼女はウンともスンとも答えない。ほんのわずかだが、さらに体を固くしたような気さえる。これでは懐柔策も逆効果だ。ぼくは、出ていってくれなくちゃほんとうに困るんだよといいながら、鞆を閉じ鍵をかけた……

翌朝の気分は、鞆の「女」を追いつことが出来るかどうかとは無関係である。夢の中で自分の思うことを一通り試してみた後、自らの意思で夢の世界を終え起床出来ればそれでよいのである。ここには夢で再び「女」に会えるという確信と、「女」を追いつ

すことよりも「女」との交渉自体が夢の目的である運転士の無意識がある。もし、本当に「女」を追いつ出したのなら、再び鞆に鍵をかける必要はないのだから。

一、二、三、四、五……爪を切り終わると彼は、スイッチを入れたままの電気掃除機のそばに体を横たえて、しばらくその音をきいていた。掃除機の音は地下を駆けめぐる風だ。電気の音。洗濯機のモーターの音、エアコンの音、パソコンの音、電子レンジの音、それに地下車庫にあるコピー機。みんな同じ音だ。

こうして、四角い機械たちが「同じ音」で繋がってゆき「コピー機」に連想される。そして、夢の中におちてゆけば、例の「鞆」と「女」に再び出会うことが出来る。

指を滑りこませた。すると、驚くべきことが起った。彼女がまばたきしたのだ。たった一度だったがぼくは電気にも触れたかのようにびっくりして、思わず手を離れた。それから急いで鞆に鍵をかけた……

しかし、コピー機との出会いは、夢の中の「女」の様相を変えてゆく。徐々に機械であるコピー機に生物である兆候が出てくるのだ。「今しがた化学雑巾か何かで丁寧に磨き上げられた」「鏡面」のような「ピカピカ」なコピー機のガラスは、いつもドイツ製の乳化性蠟材を三日に一度塗り磨きあげている鏡の様な帽子を思い起こさせる。ここにも類似的な連鎖がおこっている。

もう一度、スイッチを押す。フラッシュがたかれたように地下車庫の一角が明るくなり、彼の顔を閃光が直射する。彼はまぶたを閉じ、光に顔をさらす。

運転士はコピー機に自分の顔を映し出す。鏡の様に磨かれた帽

子をかぶった自己の姿を鏡面の様なガラスに映し出し、〈機械特有の誠実さ〉を運転士は自らの姿をコピーすることによって強く感じてゆく。自らの正確なコピーの繰り返しにより、運転士はますますコピー機に「魅かれて」ゆく。

ラカンが、学位論文『人格への関係から見たパノニア性精神病』⁸で最も多くのスペースを割いて報告しているのが、ラカン自身が自ら診察し治療した、エメ（仮名）という患者であったことは有名だが、この経験からラカンは「鏡像段階」の理論を見いだす。

ラカンによれば、人間にとって自我は最初「他者」として現れる。幼い子は、自分のことを指し示すのに、「私は」とは言わずに、例えば「○○くんは」などと他者が呼びかけるときの言い回しを用いる。自我は即目的には主格のIである。眼が直接自分の眼を見ることができないように、Iは自分で自分を認識できない。いずれ「鏡像」を通してIは客観的な自我を目的格のmeとして指定するが、当初子供は母親の笑顔の中に自己の存在を認識し、母親は子供との笑顔の中に自己の存在を認識する。両者はこのような未分化な融合関係のなかにある。

その意味で鏡像段階において、自己を知ることと他者を知ることとは同時発生的であり、それは、己（の鏡像）から他者を生み出してゆく過程でもある。だから、もし人が鏡像を乗り越えることが出来なければ、自他の無い世界に永遠に閉じ込められることになるだろう。コピー機と出会った運転士とは、まさにそんな岐路にあった。

4

コピー機との出会いは鞆の中の女との関係をも変化させてゆく。この両者をつなぐ関係は、箱形という形式的類似性である。先にも述べたように、箱形という類似性による隠喩的連鎖関係は、そもそも地下鉄という箱形の中に固執する運転士自体にあり、その運転士が、地下の部屋にある箱形のコピー機との「出会い」によ

って、夢の中で固執する箱形の鞆に閉じ込められた女のイメージを変容させてゆくという物語が抽出出来る。

リストのなかから消去法でいくつかの職業が残った。そのなかから彼は、もつとも惹かれる仕事である地下鉄の運転士を選んだ。運転席の広さは仕事場として一番手頃だと思え、出勤退勤を含む仕事のすべてが、時刻によってきちんと設計されるその仕組みは、ほとんど理想ともいえた。（中略）彼にとってあらゆる意味で一番安心できる場所が地下なのだ。

ここでの箱型とは、単なる形状の類似性のみではなく、空間的に閉じ込められた感覚の比喩でもある。地上、地下、地下鉄、運転士、という入れ子状態の設定の最終審級の位置に、鞆に閉じ込められた女が居る。これは、地下鉄の中、仮眠室、「ベッソウ」（＝「別荘」と、運転士にとってより落ち着ける場所の最終審級にコピー機があることと相同性がある。

しかし、運転士はそこで眠るとき、たいてい熟睡できるので、文字通り彼にとっては別荘のような快適な場所だった。というのも、駅にある仮眠室と違って、そこには舎監がいないからだ。

「別荘」や「仮眠室」よりも地下鉄の方が、物理的には深い位置を通るので、ここでの審級を決定しているのは物理的な深さではない。これらを決めているのは、「眠れる」という価値概念である。そして、「コピー機」が発見された「別荘」と「女」が居る「夢」とは、眠りという概念によって結ばれている。

（どうしてそんなことをいうのだろう。よりによって動物にたとえるなんて。ほくには強力な電気掃除機のホースにしか見えない。電車はその吸引力で先へ急ぐのだ）

運転しながら、心の中で〈電車で命が宿る瞬間だ〉〈電車の武者振い〉〈電車を眠らせた〉などと言う運転士は、自らは機械を生物のように比喻するにも関わらず、他人が機械や施設を動物として喻えることを嫌うのは一見矛盾のように見える。

しかしながら、この運転士の独白を単なる矛盾と読んでしまっ
てはならない。ここで運転士が気にしているのは、喻えられるもの
が単なる「動物」である以上に「シロナガスクジラの腹のなか」
であることが問題だからだ。事実、物語において運転士はより
親近感を感じた無機物を生物的な比喻で把握する感覚を最後まで
で有し続けている。

運転士が自己を封じ込める地下の空間を掃除機という機械に喻
えるのは、その「吸引力」にこだわっているからなのである。こ
の拘りは、〈トンネルの奥に隠された巨大な磁石にはだれだって
抵抗なんかできっこない〉という運転士の感覚と共通するもので
ある。

運転士や地下鉄自体が、超自我とエスの間に存在する自我の比
喩であるのならば、地下鉄を誘う地下からの「力」とは運転士自
体の無意識から呼びかけてくる力の比喻であることは明確である。
ここまでの文脈で考えれば、それが何故「女」と関係してくるの
かも明白であろう。

フロイトは人格形成をすべて広義の性欲（リビドー）に求め、
この考えは後に汎性欲論と呼ばれるようになるが、これはあらゆる
人間の行動や活動を性（セックス）に求める事に対する非難的
な言葉として使用され、俗流心理学として多くの批判の対象とな
った。

フロイトによるリビドー概念の拡張がもたらした歴史的問題点
をここで論じるわけにはいかないが、少なくともエスの欲動にお
いて最も重要なものとして性を見出したことが、今日の精神分
析の根底にあることは否定出来ないだろう。そして、精神分析的
世界に支えられているこの物語も同様の原理が働いている。そう
考えれば、下着や胸、匂い、汗などを通して夢の女の描写には、
常にセクシャルな暗示が付きまとうのも理解出来る。

彼は腐ったものや何かがいっぱい詰まったゴミ袋の前を足
早に通り過ぎようとした。そのとき、その袋の下にプラスチ
ックの把手がのぞいているのが見えた。立ち止まりポケット
に手をつっ込んだまま上からのぞきこんだ。

ビニール製の「ゴミ袋」とは、運転士にとって、死体処理の訓
練に使用したマネキンや轢死した人間の腸を連想させるものであ
る。その夜、入浴中に見た夢の中で、運転士は自分の鞆と、ゴミ
として捨てられていた鞆が違うことを強く意識する。その最大の
違いは、中に女が居ることと、その女がマネキンではなく生きて
いる痕跡を示すことである。逆に言えば、夢の女は、徐々にマネ
キンの様な存在から、生きている存在に変貌してゆくのであり、
夢の女と記憶上のマネキンの両者は生死という対極的な象徴であ
る。

突然、彼女はまばたきをした。繰り返し何度もなんども。
まるでまぶたが痙攣したように見えて、ぼくは大変なことに
なったと、うろたえた。（中略）びっくりして指を離した。
彼女がうつすらとだが額に汗をかいていたからだ。

以後夢の中では、女を鞆から出すことなく、鞆ごと女を何
処かに連れ出そうとする欲望に支配されるようになる。女を新幹
線で連れ出し、或る駅に辿り着いた夢。

すでに外は暗くなろうとしていた。鞆を置いてからまだ何分
もたっていないはずなのに、もう雪で黒い鞆が白くなってい
る。そのとき、ぼくは彼女が下着だけしか着けていないこと
に思い当たった。彼女はなかで震えて泣いているのかもしれ
ない。もしかすると、体はもうさなぎのようにカチカチに凍
り始めているのかもしれないのだ。ぼくは彼女を助けるため
に外に出ようとしたが、足がまったく動かなかった。（中略）
白い雪もダークグレーに色を変えている。もうすぐ夜だ

……

この夢では、女の死が暗示されている。翌日の勤務では、同僚の車両に人身事故があり、そこでも、マネキンのイメージが再来する。そしてその夜の「別荘」では、変わり果てたコピー機（コピー機の死）を目の当たりにすることになる。

幾重にも巻かれた太い粘着テープで、コピーマシン全体が縛り上げられているのだ。交通事故にあつたばかりの重症患者のように痛々しい光景だった。

以後夢と現実の関係は徐々に錯乱し始める。マネキン人形を背負いそれを転倒させバラバラにしてしまう。それを非難された運転士は、自分の鞆の中の女も同様にバラバラになっているのではないかと妄想にとられる。

彼女の汗でしっとりとした髪が、匂いを放っていたからだ。甘酸っぱい匂い。もう一度、彼女の髪に鼻を近づける。生あったかい、ぼくの知らない香りがする。ピーチのようなピンクの色の匂い。彼女の匂いだ。

実際の女は、バラバラどころか、「匂い」を発するまでに生の兆候をはっきりさせていた。実は運転士はこの直後、車掌に起こされてしまうのだが、にもかかわらず「ウキウキした気分」で「ベッソウ」をあとにする。夢を自らの制御下におきたいという運転士の欲望は、すでにその有効性を失っている。

だが、こうした気分の高揚は運転にいい影響を与えない。運転中にもかかわらず時折よぎる鞆や女のイメージは、わずか数分の停車中にさえ運転士の頭を支配するようになる。だが、夢の中で、女のため鞆に空気穴をドリルであけようとする試みはことごとく失敗する。そして、実際の運転上でも停車位置を過ぎてしまうミスを犯してしまう。その日の夜にみた夢は、鍵をなくし鞆をあけ

られなくなった運転士が途方に暮れるものであった。物語が終盤に至るにつれて、夢や心内語を示す〈の機能もなし崩しになってくる。

翌朝、ベッソウの向こうから漂ってくる甘い匂いに気がついた運転士は、目の前の風景に足がすくんでしまう。

ペロリと四方に垂れ下がりタコの足のようにかすかに揺れているのは粘着テープだ。側面の板はほとんど引きはがされ割れたかけらだけが残り、金属のフックが先についた太いロープが転がっている。コピーマシンは壁から二メートルほど斜めに引き動かされ、蓋は引きちぎられていた。地面でキラキラと輝いているのはガラスだ。

コピー機は破壊されていたのだ。コピー機の冷却剤がピンク色の液体として漏れだし、破壊された様々な破片類からは甘い匂いが漂う。〈彼女の匂い〉と直感した運転士は、そこに女の姿を探そうとするが、どこにも見つけれられない。機械の小ネジをポケットに入れ〈彼女の匂いが体の中に入っていく〉と思いながら泣き続ける。

彼は氣力をふりしほり立ち上がった。

〈いつまでも泣いてはいられない〉

見ると、ピンクの液がまだ少しずつこぼれている。彼はそれを人差し指に取り匂いを嗅ぐと、オーデコロンのように腕と首に付けた。

そして、運転士は再び業務に付く。しかし、いつもの運転時の現実感覚は失われ、駅名の暗唱すら口から出てこない。風を感じることが出来ず、自分を包む電車が、まるで段ボール製のものであるような錯覚に陥り、その境界を失ってゆく。

地上では二千人の乗客が電車を待っている。姿勢を正せ。汗

を拭け。だれに見られても恥ずかしくないように。

〈ぼくは地下鉄運転士だ〉

午前七時二十一分。電車は地下トンネルで愚痴へ向かって一直線に軌道を駆け上がる。傾斜角千分の三十五の坂道を。

こうして物語は閉じる。

5

物語は運転士の業務を円環して終わる。運転士の業務は、そして物語はまだまだ続くのかもしれない。だが、果たしてこれは運転士のビルディングストーリーなのだろうか。コピー機の崩壊は、鏡像段階からの脱却を意味すると解釈できない。ならば、自らの鏡像であった「女」を喪失させることによって、他者の存在と自己の確立を成し遂げた物語であるとテキストは語っているのだろうか。

だが、実は夢の中の女は永遠に鞆に閉じ込められたままなのである。制御下にある「風」や「光」は、「運転士」という記号を規定するものであった。物語の最後で地下鉄のボディがボール紙で出来ている幻想にとらわれるのは、幾重にも形成された箱という境界が崩壊していることを示してはいないだろうか。

八〇年代には、数秒間に何千万を動かすディーラーが時代の寵児といった雰囲気があったでしょう。そういう得体のしれない商売じゃなくて、地に足のついた仕事に打ち込む若者を描いてみたかったですね。

論文冒頭で引用した作家言説。精神分析の補助線によってテキストを読み返すと、記号文化の時代に最も対極に思われる「地に足のついた仕事」を描きながらも、それはまさに記号的世界に支配された若者像が浮かび上がってくる。テキストは、運転士の視線を通して記号文化を批判するのではなく、一見対極的な存在に

見える運転士自体を描くことが、逆説的に記号文化への批判に繋がる回路を有することを語っているのである。

一方こうした疑問に関して、藤原は以下のように述べる。

人間関係から物語が発展するのではなく、個体の想念の中で物語が進行する。精神のゆらぎを持つ人間がいて、その人間に、他者ではなく社会のシステムとか物が介入し、影響を与えていく。(中略) 人間はいい加減さと、こうありたいという両方があって初めてバランスがとれる。そのバランスがとれなくなったのが主人公たちなのかもしれません。

「こうありたい」という思いと「いい加減さ」のバランスに破綻をきたした人間。そこに運転士を見いだすのだとしたら、運転士もまた記号文化社会の犠牲者であるということになる。一見ある時代の社会とはかけ離れたように見える人間を描くことによって、その人間が実はその社会システムの象徴であることを描くことは、この物語の重要な逆説的主題なのであり、精神分析的な視線こそが、まさにその逆説を補完する構造になっているのだ。

【註】

- (1) 「新芥川賞作家特別インタビュー 時代の寵児として」『文学界』一九九二年九月、36～47頁。
- (2) 田中隆之『現代日本経済バブルとポストバブルの軌跡』日本評論社 二〇〇二年五月
- (3) シニフィエやコノテーションという概念は、音声や文字記号との分離によって、記号性の恣意性を明確にするための概念であるが、これが誤解され記号そのものの「実体」と解されることがある。
- (4) 佐野真一『クラッシュ—風景が倒れる、人が碎ける』新潮文庫 二〇〇八年十一月
- (5) 帝都高速度交通営団『東京地下鉄道千代田線建設史』一九

八三年六月、「特集…東京メトロ」『鉄道ファン』二〇〇四年九月参照。

(6) フロイト「自我とエス」『フロイト著作集 6巻』人文書院 一九七〇年一月

(7) ローマン・ヤコブソン『ローマン・ヤコブソン選集 第3巻・詩学』大修館書店 一九八五年七月

(8) J・ラカン『人格への関係から見たパラノイア性精神病』朝日出版社 一九八七年三月

(長野県短期大学 多文化コミュニケーション学科 日本語日本文化専攻)

(連絡先 〒380-8525 長野県長野市三輪8-49-7)

(平成26年10月1日受付、平成26年11月28日受理)