

蒸気機関車イメージの変容、 あるいはショックの馴致について ——ディズニー映画『リラクタント・ドラゴン』 (1941 年) を手掛りに——

岡田 尚文

はじめに：『リラクタント・ドラゴン』について

1941 年 1 月、ウォルト・ディズニー (Walt Disney, 1901–1966) は、映画『リラクタント・ドラゴン』(*Reluctant Dragon*, Dir. Alfred Werker, 74 min)¹⁾ を公開した。この作品は、ロバート・ベンチリー (Robert Benchley, 1889–1945) という初老の俳優が実名で登場し、妻に請われてケネス・グレアム (Kenneth Grahame, 1859–1932) 原作の児童文学『リラクタント・ドラゴン』(*The Reluctant Dragon*, 1898)²⁾ をカリフォルニアにあるウォルト・ディズニー・スタジオに直接売り込みに行くところから始まる。

かくて観客は、ベンチリーがウォルト・ディズニー本人のもとにたどり着くまでに、彼と共にディズニー・スタジオにおけるアニメーション制作

1) 本稿執筆のために参照したのは以下の DVD に収録されたものである。Behind the Scenes at the Walt Disney Studio: A Glimpse behind the Studio Magic, Disney Enterprises, Inc., 2002. 尚、allcinema Movie & DVD Database によれば、本作は日本でも 1956 年に『ディズニー撮影所案内』というタイトルで公開されている (<http://www.allcinema.net/prog/index2.php> : 2017 年 11 月 15 日最終アクセス)。

2) 管見の限り、これは日本でも異なる出版社から二度、翻訳 (抄訳を含む) が出版されている。引用文献欄のグレアム (グレアム) を参照のこと。



図1：ケイシー・ジュニア

の体裁をとりながら、その見学過程において作例としてのアニメーション四編をフルスクリーンで表示しもするハイブリッド映画なのである。

ここでまず注目したいのは、アニメーションに効果音を施すシーケンス、具体的には、擬人化された——同じ 1941 年の 10 月に公開された『ダンボ』（*Dumbo*, Dir. Ben Sharpsteen）にも登場する——蒸気機関車ケイシー・ジュニア（Casey Jr.）の走行シーンに効果音をつけられ、その様子が途中からフルスクリーン・アニメーションで提示されるパートである（図1）。このアニメーションのなかで、ケイシー・ジュニアは、駅を出発し、初めこそ順調にウサギや小鳥、つまり自然と戯れつつ走っているが、天候が急変して嵐となり、峡谷に架けられた橋が崩れたところへ勢い余って飛び出し、あえなく落下・大破してしまう。最後の転落事故は、効果音をつけられる様子を劇的に表現するために召還されたものであろうが、後述するように、19 世紀半ば以降に多発した列車事故の歴史を想起させる。

これに続き、連続的に描かれたストーリー・ボードにナレーションが付与されつつ構成される天才乳児の活躍譚「ベイビー・ウィームズ」（“Baby Weems”）が挿入され、次いで、セル画作りの技法を説明するために「馬の乗り方」（“How to Ride a Horse”）という犬のグーフィーが主役のアニメーションが始まり、馬と（騎手たるべき人の代わりである）犬とが、騎乗をめぐる丁々発止のヘゲモニー争いを繰り広げる様子がフルスクリーンで描かれる。その後、やっと試写室にいるウォルト・ディズニーその人のもとにたどり着いたベンチリーは、自分が持ち込んだ当の

『リラクタント・ドラゴン』が既にアニメーション化され今まさしく上映されるところであると知ることとなり、観客も最後の劇中アニメーションが初めからフルスクリーンで上映されるのを見ることとなる。端的に言えば、これは、聖ジョージによるドラゴン退治譚のヴァリエーションとしてある原作児童文学の内容

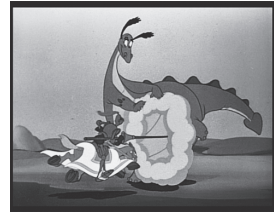


図2：聖ジャイルズとドラゴンの一騎打ち

をさらにパロディ化したものである。ドラゴンを「退治」する聖人の名前は聖ジャイルズ（Sir Giles）に変更されており、しかも彼は痩せた禿頭の老人に過ぎない。ドラゴンも聖人も互いに戦闘を好まず、主人公の少年が仲介役となって「遣らせ」の決闘（このとき聖人は馬上槍試合用の装備を身につけている）を行い（図2）、うわべでは聖人が勝利したように見せかけ、最後には改心したとしてドラゴンを村人たちに受け入れさせるというストーリーは、原作もこのアニメーションも同じである。この劇中アニメーションは、ベンチリーがこれまでスタジオを見学する間に説明を受けたアニメーション作りの工程の集大成としてある。

以上が『リラクタント・ドラゴン』の大まかな内容であるが、果たして当作品において、これら馬（あるいは馬と人とが一体となった騎士）、蒸気機関車、（西洋の竜である）ドラゴンといったイメージはただ漫然と並列的に投げ出されているだけなのであろうか。もちろん、ここには必然性があるというのが本稿の仮説である。以下、この三者の選択・組み合わせの背後に隠れている、歴史的・文化的コンテクストについて検証する。

1. ドラゴン：恐怖の形象化とその撃退

まず、上記仮説の骨子となる、象徴としてのドラゴン（dragon）についてごく簡単に確認する。

『動物シンボル事典』（*Dictionnaire du symbolisme animal*, 1971）を

著わしたジャン＝ポール・クレベール（Jean-Paul Clébert）によれば、象徴体系におけるドラゴンとは「何よりも恐怖の生み出したもの」である。「人間が、祖先から受け継いできた恐怖のただ中で、蛇やワニやライオンなど、およそ人の最も恐れる様々な動物形象を混ぜ合わせ、理性や厳密な客観性をもっては受け入れられない身の毛のよだつような動物を信じ、ということはつまりそのような信仰を作りながら、集団的な不安を追い払おうとした」（クレベール 246；Clébert 166-167）³⁾。つまりドラゴンとは、様々な動物の恐ろしい特徴のハイブリッドであり、それはまた太古以来の人間の心理的・精神的恐怖を対象化かつ形象化したものであったというわけである。ディヴィッド・E・ジョーンズ（David E. Jones）もまた、人類学的な観点から、ドラゴンは、我々人間が類人猿であった時代から受け継ぐ、肉食獣に狩られる恐怖のハイブリッドな形象だと指摘する（Jones 73-94）。

当然ながら、集団的恐怖を形象化したあとには、これを撃退するという神話がかたちづくられた。竜退治譚は数あれど、その最たるものがヨーロッパ中世に広まった聖ミカエル、あるいは聖ジョージ（聖ゲオルギウス）の伝説ということになるだろう。ボリア・サックス（Boria Sax）によれば、そもそも大地の力を体現する存在であり、また水脈や鉱脈を守っていたドラゴンが、西暦 1000 年ごろのヨーロッパで地下世界（地獄）の悪魔が描かれるようになるなかで、様々な動物の特徴を混合された悪魔の典型とみなされるようになった（Sax 107-109）。再びクレベールの言葉を借りるなら、「要するに、キリスト教とともに初めて本格的に、ドラゴンを退治する英雄が登場」し「キリスト教とともに武装した聖者が多数出現して、洞窟の巢から恐るべき異教の怪物を追い出しては、その喉をかき切って退治し始める」のである（クレベール 242）。⁴⁾ こうして、馬にまたがってドラゴンに立ち向かう騎士像が中世を通じて、あるいはルネサンス期に世俗

3) 原書の記述を参考に、一部邦訳を改めた。

4) 誤字修正のため一部邦訳を改めた。

化され——舞台は闇夜の洞窟から昼間の都市になり、天啓を受けた聖者はただの恋する騎士になり、彼の持つ武器は槍から剣になり、自ら戦う馬はただの乗りものとしての白馬になり——つつ定着する（同 242-244）。

2. 蒸気機関車とドラゴン

次にドラゴンのイメージと蒸気機関車のイメージの関係史・変遷史を欧米の文学、絵画、写真そして映画をもとに概観する。

a). 文学から絵画へ：ディケンズ、ターナー、イネス、モネ

イギリスでもアメリカでも 19 世紀前半に蒸気機関車が登場したが、鉄道史を顧みるなら、とりわけ、アメリカ合衆国 16 代大統領アブラハム・リンカーン（Abraham Lincoln, 1809-1865）によって太平洋鉄道法を制定された 1862 年 7 月 1 日と、この法令に基づいてアメリカの東西が大陸横断鉄道によって結ばれた 1867 年 5 月 10 日は記憶されるべきであろう。なぜならば、川本徹も指摘する通り、南北戦争で分断された国家の再統合をこの出来事は象徴するからであり（川本 71）、また、それ以後、鉄道、蒸気機関車に対する期待がいや増したからである。

しかし、小野清之が指摘するように、1830 年にとある新聞に初出して以降「鉄の馬」（iron horse）という呼称で親しまれた一方、蒸気機関車は「巨大で力強い、あるいは騒々しく異臭を放ち危険だというイメージもあたえ、「鉄の怪物」（iron monster）とか、「悪魔」、「竜」というイメージも同時に広まっていった」（小野 17-18）。⁵⁾

例えば、アメリカへも旅したイギリスの作家チャールズ・ディケンズ（Charles Dickens, 1812-1870）は 1842 年に出版された『アメリカ紀行』

5) 当時、蒸気機関車が「鉄の馬」として親しまれた様子についてはノヴァック（178）を、「鉄の馬の馴致（Taming the Iron Horse）」史については、ジェイムズ・A・ワード（James A. Ward）を参照のこと（Ward 28-40）。

(*American Notes*) においてまさしく「狂った^{ドラゴン}竜」(mad dragon) と蒸気機関車を描写している (Dickens [1842] 151-152)。

列車は有料道路を横切って突き進んで行く。そこにはゲートもなく、警官もおらず、信号もない。あるのはただ荒削りの木で出来たアーチだけで、その上には「鐘がなったら蒸気機関車に注意」と書かれている。そこに向かって列車は猛然と突っ込んで行き、再び森の中を疾走し、明るい所に出て、脆弱な感じのアーチの橋の上をゴトゴト走り、ぬかるんだ地面の上をゴーゴー走り、まばたきするかのように一瞬光を遮る木橋の下を矢のように走り抜け、突然、大きな町の大通りでまどろんでいるすべてのエコーたちを目覚めさせ、道路の真ん中を、でたらめに、むちゃくちゃに、死に物狂いで突進して行く。機械工たちが自分たちの仕事に従事し、人々がドアや窓から身を乗り出し、男の子たちが風を飛ばし、ビー玉遊びをし、男たちがタバコを吸い、女たちがおしゃべりをし、赤ん坊たちが這い回り、豚どもが地面を掘り返し、飼い慣らされていない馬たちが線路のすぐそばで飛び跳ね、後ろ足で棒立ちになる。そこに向かって、ずんずん、ずんずん、連なる客車を引っばる、狂った^{ドラゴン}竜となった機関車が突進して行く。――怒り狂った火花の雨を四方に撒き散らしながら、キーキー言いながら、喚きながら、喘ぎながら。そしてついにこの喉の渇き切った怪物は水を飲むために屋根付き通路の下で停まり、人々がまわりに群がり、やっと一息つく時間を持つ (ディケンズ 146、下線は筆者)。⁶⁾

6) 原文は以下の通り（下線部のみ）。“…and unaccustomed horses plunging and rearing, close to the very rails-there-on, on on-tears the mad dragon of an engine with its train of cars; scattering in all directions a shower of burning sparks from its wood fire; screeching, hissing, yelling, panting; until at last the thirsty monster stops beneath a covered way to drink, the people cluster round, and you have time to breathe again (Dickens [1842] 151-152)”.

上でディケンズが「飼い慣らされていない馬たち」(unaccustomed horses) を登場させ、「狂った竜」と併記しているのは偶然ではあるまい。小池滋は上記のような描写からイギリスの風景画家、ターナー (Joseph Turner, 1775-1851) のほぼ同時代の作品、『雨、蒸気、速度—グレート・ウエスタン鉄道』



図3：ターナー『雨、蒸気、速度—グレート・ウエスタン鉄道』

(*Rain, Steam and Speed: the Great Western Railway*, 1844) (図3) を想起している (小池 84)。しかも、長沢順治によれば、このターナーの描く「大きく口をあけた大蛇か魔物」(長沢 69) のような汽車の前に飛び出しているのは野兎であり、「こうすることで自然界や自然界の生物などが新しく出現した機械の前でいかに脅かされているかということを主張したかったのではないかと思われる」という (同 74)。そうであるとするならば、走りながら楽しげにウサギとたわむれていた先の『リラクタント・ドラゴン』のケイシー・ジュニアは、一見やんちゃのようでも、「飼い慣らされていない馬」と並置されるディケンズの、あるいは野兎を呑みこまんと口を開けて迫るターナーの蒸気機関車と比べて、100年のうちにだいぶ飼い慣らされたといわざるを得まい。

ディケンズは、甲斐清高が指摘するように、1846年の小説『ドンビー父子』(*Dombey and Son*, 1846-48) で、今度は、登場人物を轢いて八つ裂きにもするイギリスの蒸気機関車について、「無慈悲な怪物、死」(the remorseless monster, Death)、「怪物」、「悪鬼」(the Devil) などと表現する一方で、「飼いならされたドラゴン」(tame dragon) とそれを好意的にたとえてもいる。このような、「狂ったドラゴン」、あるいは「無慈悲な怪物」から「飼い慣らされたドラゴン」へというディケンズの蒸気機関車像の変化を、とりあえずは甲斐に従って蒸気機関車が一旦は「巨大な力を



図4：モネ『雪の中の列車、機関車』

内に秘めている怪物」とされながらも、登場人物によるメタフォリカルな空想を介するうちに「破壊性、暴力性が打ち消され、親しみやすいものへと変容し」たと捉えておこう（甲斐 174-175）。

ディケンズの作品中に見られたこのような蒸気機関車のメタファーの変化は、絵画

作品にもイメージの変化として表われる。例えば、上記『ドンビー父子』では、蒸気機関車の負の側面について「二つの赤い目」をもった「巨大な塊」とも表現されており、小池はこれについてはクロード・モネ（Claude Monet, 1840-1926）の——これまたドラゴンを想起させるような——1875年の作品『雪の中の列車、機関車』（*Le Train dans la neige, la locomotive*, 1875）（図4）を連想する向きを指摘している（小池 77、84）。しかし、アメリカのジョージ・イネス（George Inness, 1825-1894）の1855年の風景画『ラカウェナ・ヴァレー』（*The Lackawanna Valley*, 1855）（図5）は、ターナーやモネの描く怪物的な蒸気機関車とはかなり様子が違っている。このイネスの蒸気機関車は、鉄道が切り拓いたはずの自然と調和しているように見えるのである。それもそのはずで、バーバラ・ノヴァック（Barbara Novak）がいうように、イネスは、鉄道会社



図5：イネス『ラカウェナ・ヴァレー』

（デラウェナ、ラカウェナ、及びウェスタン鉄道）の依頼を受けて「時間と空間を征服する蒸気の時代を賛美する」ために「鉄道会社の幹部たちが考えていた鉄道の姿」を描いたのである（ノヴァック 184）。つまり、

そこにドラゴンらしさは
ほとんどないといえよう。

b). 写真：ラッセル、マイブリッジ

写真においても同様の
事態が生じていた。アメ
リカのアンドリュー・

J・ラッセル（Andrew
J. Russell, 1829-1902）

による 1868 年の写真

『グリーン・リヴァーの仮設と常設の鉄道橋とシタデル・ロック』（*Temporary and permanent bridges and Citadel Rock Green River*, 1868）
がそれである（図 6）。というのも、ラッセルはユニオン・パシフィック
鉄道の専属写真家であり、美術史家ナンシー・K・アンダーソン（Nancy
K. Anderson）はそのような立場にある彼が撮ったこの写真について以下
のように述べる。



図 6：ラッセル『グリーン・リヴァーの仮設と常設の鉄道橋とシタデル・ロック』

芸術家の目でもって、ラッセルは自然の力が生み出した岩塔と、それ
にかたちの似た人工建造物（給水塔や石の橋脚）が隣り合うような眺め
を選んだ。鉄道というテクノロジーの勝利とグリーン・リヴァーの自然
風景の雄大さ、そのいずれをも等しく見据えながら、ラッセルの写真は
変化と進歩を記録する。と同時に、媒介的または融和的なイメージとし
て、この写真は自然の崇高とテクノロジーの崇高が共存しうることを示
唆する（川本 88）。⁷⁾

7) Anderson, Nancy K., “‘The Kiss of Enterprise’: The Western Landscape as Symbol and Resource.” in *The West as America: Reinterpreting Images of the Frontier, 1820-1920*, ed. William H. Truettner, Washington, D. C.: Smithsonian Institution, 1991, 244.

このように、風景画にせよ風景写真にせよ、19世紀後半の欧米社会において、自然と蒸気機関車に象徴されるテクノロジーとは「崇高」（sublime）の名のもとに仲良く——無論、そう見えるようにパトロンとしての鉄道業界の演出要求を受けてのことではあるが——一つのフレーム内に収まるにいたる。1867年に大陸横断鉄道が完成したとき、アメリカの国家的統合、民主主義もまた、ここまで述べたような鉄道文学が喚起する、あるいは鉄道絵画／写真が提示する、徐々に調和するよう仕向けられつつあった自然とテクノロジーのイメージによって裏打ちされていたといえよう。ドラゴンの馴致というメタフォリカルな主題が垣間見られるのは、そのような近代的社会背景が存するところにおいてなのだ。⁸⁾

もう一つ、ここで検証してみたいのは、エドワード・マイブリッジ（Eadweard Muybridge, 1830–1904）による有名な「疾走中の馬の連続写真」（*The Horse in motion. "Sallie Gardner," owned by Leland Stanford; running at a 1:40 gait over the Palo Alto track, 19th June 1878*）についてである（図7）。⁹⁾ 周知の通り、マイブリッジにこのギャロップする馬の連続写真の撮影を依頼したのは元カリフォルニア州知事にしてスタンフォード大学の創設者、そして何より1861年に運行を開始したセントラル・パシフィック鉄道（CPRR: Central Pacific Railroad）の創

尚、アンダーソンを引く川本はさらにこれが「自然の崇高とテクノロジーの崇高の共存」である以上に、「自然の崇高を介してテクノロジーの崇高を強調したもの」とする（同88–89）。

- 8) 産業化をいち早く進めたイギリスとアメリカにおいて、このような世界観は往々にして自明のものとして肯定されてゆくように見える。その先には児童文学における「飼い慣らされた」ドラゴンが位置している。例えばイギリスのネスビット（E. Nesbit）による1906年刊行の児童文学『鉄道きょうだい』（*The Railway Children*）では、「グリーン・ドラゴン（Green Dragon）」と名付けられて、（父親が不在の一家の）子供たちに親しまれる蒸気機関車が登場する（Nesbit 31）。あるいは1921年の段階で、日本にも蒸気機関と竜を関連付けたと思われる児童文学が登場している。はまだひろすけによる『りゅうのめのみだ』がそれで、「みなみのあるくに」で周囲に忌み嫌われていた竜に主人公の少年が同情すると、竜は涙を流して喜び、その涙は川になり、竜自身も子供を運ぶための蒸気船に姿を変える（はまだ）。幼い子供にも制御可能な自然とテクノロジーのハイブリッド形象としてこの蒸気船はある。

- 9) 馬を含めたその他の動物の連続写真についてはMuybridgeを参照のこと。

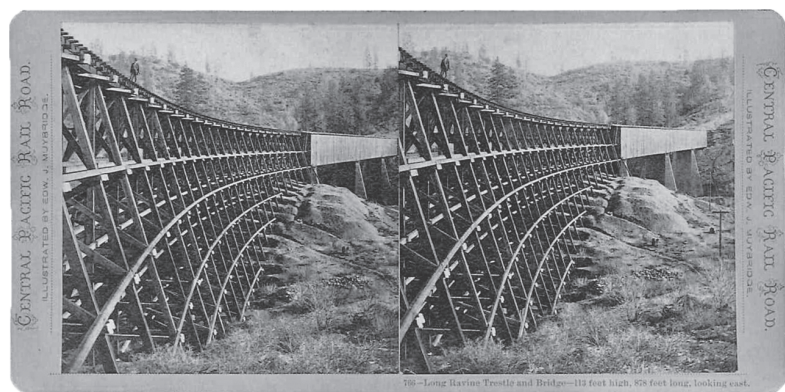


図8：マイブリッジ「大峡谷の構脚と高架橋」

ほとんど知られていないように思われるが、実は、マイブリッジもまた、有名な馬の連続写真をスタンフォードから依頼される前、1860年代末から1870年代にかけて、先のラッセルのように自然と鉄道産業を調和させる様な一連の風景写真——例えば1869年に撮影された「大峡谷の構脚と高架橋」(*Long Ravine Trestle and Bridge*) (図8)——を撮っている。当然、これも鉄道会社に売れるという打算があつてのことであつたのであり、そのようなマイブリッジの初期の写真群が切り取る新しい眺望における自然は、当地への将来の入植、その産業／都市化を見る者に矛盾なく期待させるものとなった (Malamud 65)。

ということは、先の馬の連続写真も突然撮られたのではない。あの騎手と一体となって走る馬の写真は、それら風景写真の列の、ということは、これまで見てきたような、人と「自然とテクノロジーの共存」を目指していた当時の鉄道業界の思惑の最先端に、コントロールのきかないドラゴンのイメージとすり替えられて、置かれたものと考えられるのである。この文脈において、任意の瞬間を等質に写真に切り取られながら走る馬は、部分の集積からなる「機械」として再イメージ化されて、拡大を続ける輸送産業の優美で力強いメタファーとなった。マイブリッジとスタンフォードは競走馬の歩様や美しさ^{ほよう}を「速度」や「運動」の力と関連付け、産業の機

構と自然の機構の間に差はないと提示してみせたのである（Ibid.）。いいかえれば、それは、国を守り造ってきた動物である馬の力をメタファーを介して蒸気機関車へ移植しようという試みだった（Brookman 84）

c). 映画：リュミエール兄弟、ブラックトン

では、写真技術の延長上にある映画はどうだったのであろう。フランスのリュミエール兄弟（Auguste Marie Louis Lumière, 1862-1954/Louis Jean Lumière, 1864-1948）によってパリのグラン・カフェ、インドの間で最初の投射式映画上映会が開催されたのは1985年（12月28日）であるが、その翌年にかの『ラ・シオタ駅への列車の到着』（*Arrivée d'un train à La Ciotat (France)*, Dir. Louis Lumière, 1895）が上映された。この映画の上映をめぐるエピソードは誰もが知るところである。スクリーンの向こう側から手前に向かってくる蒸気機関車に驚いて（身体的に反射して）観客が身をかわしたり叫んだり、あるいは逃げ出したという、しかし今ではトム・ガニング（Tom Gunning）の研究によって「神話」として否定されているエピソードだ。無論、ガニングはこの神話を単純に否定したのではない。『列車の到着』の観客は確かに驚いた。しかしそのとき観客は、「列車の差し迫ったスピード」ではなく「映画装置の力」に、すなわち「静止したイメージから動く錯覚への突然の変化」、「急転換」、「魔法のような変容」がもたらす「ショック」に驚いたのだと結論付けた（ガニング 106）。

リュミエール兄弟の『列車の到着』が上映されると、同様の、蒸気機関車が手前に向かって走って来る——しかも駅への到着ではなく通過する様子を撮影した——映画がアメリカやイギリスでも多数製作されたという（長谷 45-46；加藤 [2015] 130）。¹⁰⁾ しかし、ドラゴンと蒸気機関車の関

10) 加藤幹郎は、『ラ・シオタ駅への列車の到着』と、それとは逆に出発する列車の最終車両にカメラを載せてこれを見送る人々の様子を撮った『列車でイエルサレムを発つ』（*Départ de Jérusalem en chemin de fer*, 1896）の二本のリュミエール兄弟の作品から「世界映画



図9：エジソン社『ブラック・ダイヤモンド急行』

係を考える上でもっとも興味深いのは、当時最速とうたわれたスピード列車を映したやはり1896年のエジソン社による『ブラック・ダイヤモンド急行』（*The Black Diamond Express*, Dirs. James H. White/William Heise, 1896）である。ガニングによれば、ヴァイタグラフ社を創設したJ・スチュアー

ト・ブラックトン（James Stuart Blackton, 1875-1941）とアルバート・E・スミス（Albert Edward Smith 1875-1958）によってこの作品が巡回上映されたとき、ブラックトンによる以下のような口上が（予告として）付けられたという（Braudy/Cohen 742）。

紳士、淑女の皆さん、いま皆さんがごらんになっているのは、有名なブラック・ダイヤモンド急行の写真です。もう間もなく、激動の瞬間にして歴史的瞬間、皆さんは列車が素晴らしく、最も驚くべきやり方で生命を得るのを見ることになります。列車はみなさんに向けて突進してくるでしょう、その怪物のような鉄の口から煙と火を吐きながら（長谷54-55）。¹¹⁾

この「怪物のような鉄の口」（monstrous iron throat）から「煙と火を吐きながら」（belching smoke and fire）画面手前に迫りくる蒸気機関車は（図9）、明言こそされていないものの、明らかに〈mad dragon〉や

史」が始まり、「それから20年ほどのあいだ映画史初期は広義の「列車映画」ジャンルでみ
たされつづける」と指摘する（加藤 [2012] 49）。

11) 翻訳は、より原文に忠実な長谷のものを参照した。ガニングによる原文は以下の通り。
“Ladies and gentlemen you are now gazing upon a photograph of the famous Black
Diamond Express. In just a moment, a cataclysmic moment, my friends, a moment
without equal in the history of our times, you will see this train take life in a
marvelous and most astounding manner. It will rush towards you belching smoke and
fire from its monstrous iron throat (Braudy/Cohen 742)”.

〈fiery dragon〉を思わせる。これまで文学や絵画、写真のなかで蒸気機関車がドラゴンにたとえられ、次第に馴致される様子を見てきたが、それは、19世紀末になって映画という新しい生息地を見出したといえるのではないか。

ノエル・バーチ（Noël Burch）に従うならば、「最初の動く写真」が発生したのは、確かにマイブリッジやエティエンヌ＝ジュール・マレー（Etienne-Jules Marey, 1830-1940）らの実験からであったが、そこで目指されていたのは「運動の復活あるいは再現ではなく、たんにその分析」であった。むしろ、そのような「分解された動きを統合することによってマレーらの実験を完結することになった」のは、「リュミエール兄弟、あるいはエディスンやディクソンといった技術者たち」であり、彼らが考え出した映画装置であった（バーチ 89）。ドラゴンは、そのような新しい場所（メディウム）を得て——再び馬から変成し——復活を遂げる。そこにおいて、それは、映画以前には持ち得なかった「動き」、「速度」、「生命」を獲得し、そしてついには、ガニングのいうところの「ショック」を体現、肩代わりする存在となるのである。

3. ショックの歴史：映画、ドラゴン、騎士

ここまで、蒸気機関車イメージが、中世ヨーロッパに確立したドラゴンのメタファー／イメージから馬のメタファー／イメージへと置き換えられる様子を文学・絵画・写真のなかに、そして再びドラゴンのメタファーが登場する様子を映画のなかに見てきた。ここでは、映画という新しいメディウムについて、あるいはドラゴンと（人と馬のハイブリッドとしての）騎士という存在について、「ショック」の歴史をたどりながら検証する。

a). 映画とショック

ここでは、メディウムとしての映画とショックについて考えてみよう。

そのため、先のガニングによって否定された映画の起源に位置する「神話」について、二人の研究者の見解と比較しつつ検証してみたい。

まず、長谷正人は社会学的な観点から上記ガニングの考えを相対化しようとした。長谷によれば、かつて観客が『ラ・シオタ駅への列車の到着』を見て「逃げ出した」というのは嘘くさいにしても、彼らがこちらに向かってくる汽車に実際に「驚いた」背景には、当時の「鉄道恐怖症」というべきメンタリティーがあったという。特に1850年以降、アメリカやヨーロッパ各地では——日本では醸成されなかった——「スピード」を追及する文化を背景にして列車事故が増え続けていた。その結果、列車事故の悲惨さを映画の観客は、新聞や雑誌を通じて、あるいは人づてに、実際に見て知っており「鉄道恐怖症」とでもいうべきメンタリティーを共有していたというのである（長谷 49-50）。

例えば先のディケンズも、1865年6月9日、実際に小規模の列車事故に遭遇している。事故後休養を取っていたディケンズだが、しばらくして「思い出の数語を書き記していると、ふと威圧されているのを感じ」執筆を中断せざるを得なかったと、自らつぶっている（シヴェルブシュ 175）。ヴォルフガング・シヴェルブシュ（Wolfgang Schivelbusch）は、これを、1860年代以降、法廷と医学専門家らが取り組むこととなる「事故の外傷^{トラウマ}」（accident traumata）だと同定する。言い換えるならば、「19世紀にはショック（Schock）という名称で、一般に知られるようになる」現象が、事故後しばらくして——事故で何ら身体的外傷を被りはしなかった——ディケンズの身体（後には心理の問題とされる）を襲ったのである（同 174-175；Schivelbusch 137-138）。これ以降、列車が近づいてくるだけで、彼はその「ショック」を受けるようになる。

列車が、わたしのいる橋に近づいてきたとき、わたしはもう列車の姿を見るのに耐えられず逃げだしたくなった。というのも、列車がわたしの足もとから橋を運び去るのではないかと、恐れたからである。わたし

は思わず身震いした。そして列車を目で追うことなぞできなかった……
だが事故は、私の大げさな空想の中でしかおこらなかったのである……
（同 175；Ibid.）

長谷は『列車の到着』に逃げ出した観客たちは「ディケンズとよく似た一種の「外傷ノイローゼ」（鉄道恐怖症）にかかっていた「鉄道ヒステリー患者だった」と推測する（長谷 51）。そしてまた、長谷はここに『列車の到着』の観客が受けたであろう、「鉄道」の問題には還元されない——そしてガニングのそれとも少々異なる——もう一つ別の衝撃を付け加える。それは、映画を初めて見た観客が味わった、動く「映像を見ること自体への衝撃」である。彼らは人間の目ではない、カメラの目を通してもたらされた映像、即ち「触覚的現実」そのものを「野生」の状態で感受してしまった。「ある形而上学的意味における列車それ自体の存在」の触覚的な感知。「それは、そのままでは私たちの日常的な認識枠組みを破壊しかねない危険物」であり「さまざまなかたちで隠蔽され飼い慣らされなければならない」ものだった。だからこそ、観客はそのようなまだ断片としてしか看取・体験されないものを「鉄道恐怖」としてすりかえ／統合しこれに対処しようとした。『列車の到着』を前にして「逃げ出す」観客の「神話」はそうようにしてかたちづくられたというわけである（長谷 61-80）。

もう一人、参照したいのは、リピット水田堯（Akira Mizuta Lippit）である。水田によれば、ガニングは「見かけ上のショック」を惹起するものとして、あるいは「リアリズムによって定義」されるものとして知られていた『ラ・シオタ駅への列車の到着』を、そうではなく、「列車が映画の表面と衝突する」、つまり「観客の空間と衝突する」効果において見直すべきと主張した。ガニングは「映画の原初的契機に驚嘆とショックの深淵な感覚を生み出す能力を認め」ながらも、列車という「見かけ上のショック」ではなく、〈生となるイメージ〉が「観客を飲み込もうと脅かしている」と述べようとしたのである（水田 166-167）。水田は以下のように

続ける。

観客はイメージに「圧倒され」て「飲み込まれ」るのであり、列車はそうしたイメージの形象でしかない。本物の恐怖とトラウマであれ、より緩和されたかたちでの驚嘆であれ、観客が被ったショックの記述が示唆しているのは、スクリーンの表面上において、映画と観客のあいだの空間が複合的に分割されていることなのである。／観客はイメージに飲み込まれる。あたかも口腔であるかのように、あたかもこの瞬間、イメージが茫漠として凄まじい内面性を曝け出しているかのようだ（同 167：スラッシュは段落の変わり目）。

あるいは、水田は以下のようにもいう。

観客に対して提示されるのは没入の劇場であり、それは観客の空間を貫通するとか脅かす列車という形象のうちへの没入のみならず、「空間を飲み込む見えないエネルギー」の投影のうちへの没入でもあるのである（同 169）。

つまり、水田のガニング解釈によれば、『列車の到着』は、観客に「映画空間の見えないエネルギーに直面する興奮」としての「ショック」をもたらすものであった。ただし、そのとき、「列車」という「乗物」^{ヴァイークル}は遭遇におけるショックの「媒介」^{ヴァイークル}に過ぎないのである（同 172-173）。

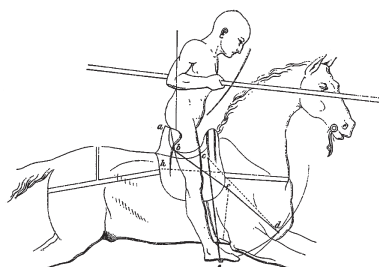
ガニング本人は静止したイメージを動いているように錯覚させる「映画装置」の働きそのものがショックをもたらしたという。長谷は社会学的な見地からそれを相対化し「触覚的現実」を見るショックを「鉄道恐怖症」というかたちで馴致したという。水田は、ガニングのいう「映画装置」を、空間を飲み込もうとする口腔（見えないエネルギー）として観客に迫りショックを与える装置として再定義する。

これらの『列車の到着』に対する見解について、いずれが正しくいずれが正しくないというように互いを排斥するものとして捉える必要はあるまい。というのも、本稿がここまで検証してきたドラゴン／馬と蒸気機関車をめぐる文学／絵画／写真のメタファー、イメージの変遷史を鑑みれば、『列車の到着』に関するガニング、長谷、水田のいずれの見解をも、ドラゴンというメタファーないしイメージによってかたどられるショックとして包摂的に把握できると思われるからである。とりわけ水田が「映画の奥行き空間と「見えないエネルギー」を、文字通り「空間を飲み込む」口として描出」する映画としてジェイムズ・ウィリアムソン（James A. Williamson, 1855-1933）の『大飲み』（*The Big Swallow*, c. 1901）^{12）}を例に取るとき、飲み込む口として観客に迫ったに違いない『列車の到着』を、それこそそれがメタフォルカルには「ドラゴンの口」としてあったと理解する可能性を見出せるのではないか。『ブラック・ダイヤモンド急行』の前口上は、そのような映画経験（とそれがもたらすショックの馴致）を期待する製作者と観客の間でこそ、歴史的・文化的に成立したものと思われるのである。

b). 騎士（人馬一体）のショック

蒸気機関車と馬、並びにドラゴンと馬の関係について考える上でも「ショック」の歴史は興味深い事例を示してくれる。というのも、シヴェルブシュが西洋中世の技術史家であるリン・ホワイト（Lynn White）を引いて指摘するように、「衝突」（shock）という言葉は、8世紀前半においては、あぶみの技術的発達によって生み出された「騎乗突撃戦闘」（mounted shock combat）に用いられていたからである。

12) スーツを着て帽子をかぶり、手にはステッキをもった紳士風の男性が、何やら怒りながらカメラに徐々に近づいてきて、ついにはその口でカメラマンとカメラを飲み込んでしまうという、メタレベルで映画のあり方にも言及するイギリス製初期映画。



あぶみによる新しい戦闘力。「鞍前と鞍尾により、前後に対する安定が得られると共に、あぶみが横に対する安定をも保証するようになったので、馬と騎士とは一体となって効果的に戦うことができるようになり、それまで増えられなかったほどの衝撃力を出せるようになった」(リシ・ホワイト)

図 10：あぶみによる新しい戦闘力

鞍前 (pommel) と 鞍尾 (cantle) により、前後に対する安定が得られると共に、あぶみが横に対する安定をも保証するようになったので、馬と騎士は一体となって効果的に戦うことができるようになり、それまで考えられなかったほどの衝撃力 (violence) を出せるようになった。騎士の手

は、今では槍を力まかせに振るのではなく、ただその方向に槍を導くだけとなる。あぶみが、それゆえ人間の力を動物の力に変え、こうして騎士の破壊力を高めた (シヴェルブシュ 188-189; Shivelbushch 151)。¹³⁾

それまでの鞍に加えて、あぶみという当時の技術により人馬間の身体的なずれがなくなったことで、馬と人とはまさしく「人馬一体」、ホワイトにいわせればケンタウロスのな「一体の闘う有機体」(a fighting organism) となり (ホワイト 51; White 38)、まずは現実の騎士同士の戦闘において「ショック」を発揮する (図 10)。中世的あるいは騎士道的想像力の世界において、それはもちろん、ドラゴンに対して用いられた。クレベールの『動物シンボル事典』の、今度は「ウマ (馬)」項から一部を引いてみよう。

複雑で内容豊かな儀礼を持つ騎士道においては、馬と騎手は一体となっている。特にドラゴン相手の闘いでは両者はぴったりと一つに結び付いている。獣を退治する時、騎士はほとんどいつも馬に乗っている。聖ゲオルギオスのタイプの聖人騎手像は枚挙に暇が無い (クレベール

13) White, p. 2.

44；Clébert 109)¹⁴⁾。

騎士は、それ自体が人間を捕食しようとする動物のハイブリッドであり形象化された人間の恐怖であるドラゴンと対決する際、自身も馬と一つのハイブリッドな身体イメージを形成し、あるいは「人馬のエネルギーの融

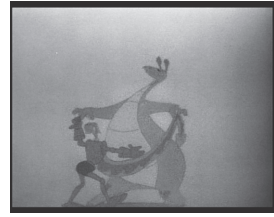


図 11：一騎打ちの最中に踊る聖ジャイルズとドラゴン

合」(the fusion of the energies of horseman and steed)（シヴェルブシュ 189；Shivelbushch 151）としてのショックをもってこれにあたる。シヴェルブシュ曰く、「騎士の時代における一騎打ちでは、戦う両者は実に緊迫した関係にあったので、対で踊るダンスにたとえられたほど」だった（同 190）。とすれば、騎士とドラゴンの一騎打ちがダンスにたとえられない道理はあるまい。『リラクタント・ドラゴン』の聖ジャイルズとドラゴンが、「決闘」のさなか手にとりて踊るのには（図 11）——そこで馬が除外されているのは残念だが——歴史的な必然性がある。

マイブリッジの馬の連続写真（図 7）には、競走馬のみならず騎手も映っていたことを今一度想起しよう。この 1878 年に撮られた写真もまた、「人馬一体」のハイブリッドな身体がもたらす美しい運動イメージを、制御不能なドラゴンとして火と煙を吐きながら走る蒸気機関車の荒ぶる運動イメージに対峙／並走させるために準備されたものだったのである。蒸気機関車が、人を乗せた優美なアイアン・ホース（機械馬）として生まれ変わるのも、そのような対峙／並走が続けられる——とりわけ映画のスクリーンという——地平においてなのだ。

c). ショックの馴致

シヴェルブシュによれば、8 世紀にはあぶみがもたらす軍勢力であった

14) 原書の記述を参考に一部邦訳を改めた。

ショックは、18世紀になって、火器を携帯する個人の集合体として機械的に組織された大兵団がもたらす軍事力へとその意味を変える。つまり、ショックは「任意の「単純な」衝撃または打撃を表わすものではなく、多くの個別要素の集中から合成された暴力行為を表わすもの」となった。い
い
か
え
ば、
近
代
に
お
い
て「ショックとは、人工的、機械的に、つくられ
た運動ないし状態の継続を打ち破る、あの突然の烈しい暴力事件、ならび
にこれに続いて起こる破壊の状態、を表わすもの」（傍点はシヴェルプシ
ュ）となったのである（同 189-195）。『列車の到着』は、だから、ガニン
グや水田のいう映画装置という複合装置がもたらすショックと、長谷のい
うような同時代的「列車恐怖」あるいは「触覚的現実」がもたらすショッ
クとを、さらに複合したショックとしてもたらす多頭のドラゴン、ヒドラ
であったといえるかもしれない。

初期映画が与えたショックは、しかし、長谷のいうように、例えば大衆
的「鉄道恐怖」というかたちを与えられて瞬く間に飼い慣らされて、「文
化」として普及し、人々はかえってこれを楽しむようになった。『ブラッ
ク・ダイヤモンド急行』に付された先の口上などは、もはや「エンターテ
インメントとしての「列車恐怖」」を体験しにくる観客に向けられたもの
だったのである（長谷 52-55）。本稿の文脈でいうならば、それを、映画
装置が与える無形で複合的なショック——これを「近代の恐怖」といい
てもいい——にドラゴンというメタファーを施し、その上でこれを馴致し
ようとした歴史的・文化的営為として捉えることができるだろう。ガニン
グもまた、ショックは「現代の経験の一つのモード」としてあっただけは
なく「現代の驚きの美学の戦略」ともなり「そこから、壊滅をもてあそぶ
新しい技術的スリルの利用も生じた」と述べ、そこから見世物映画も始
まったとする。映画史とは、つまり、ショックの馴致、エンターテインメ
ント化の過程でもあったのである。

加藤によれば、19世紀末に登場した映画（motion picture）にとって、
当時の最速最大の運動媒体であり「運動」（motion）の代名詞であった蒸

気機関車 (locomotive) を被写体とすることは当然のことであった。そしてまた、鉄道会社の方も「新興見世物としての映画の驚くべき集客力と話題性」に注目し、自社の宣伝に代えたのである（加藤 [2015] 129-131）。実際、チャールズ・マッサー（Charles Musser）によれば、1901年と1902年のエジソン社のカタログは鉄道会社の協賛に対する謝辞に満ちているという（Musser 128）。映画装置が観客に与えるショックの馴致には、そのようなかたちで映画のスポンサーとなった鉄道会社の思惑が、これまで見た絵画や写真の例におけるのと同様に、働いていると推測される。

ベラ・バラージュもつとに指摘するように、映画は、先行芸術である演劇になかった要素として「子供と動物」という「新しい演技者」を前面に打ち出した。とりわけ「疾走する馬」、「馬車の疾駆」は視覚文化における「新しい主題」となり、映画は、それらの新しい要素を屋外というより広い空間において展開させた（バラージュ 23-32）。当然、そのような主題が最大限に展開されたのがアメリカ映画における最大ジャンルたる西部劇においてである。¹⁵⁾ しかも西部劇では、「馬の疾駆が強調されながらも列車の運動表象も持続し」ていたのであり（加藤 [2012] 122）、よってそれは、『ラ・シオタ駅への列車の到着』に始まる「列車映画」の系譜を正統に引き継ぐものでもあった。西部劇の成立の起点に「新旧の運動媒体」（加藤 [2012] 114）たる馬（馬車）と列車の疾走の両方を主題とする『大列車強盗』（*The Great Train Robbery*, Dir. Edwin S. Porter, 1903）が置かれるのもそのような所以による。

例えば1937年のヘンリー・キング（Henry King）による、厳密には西部劇とはいえないが、冒頭で実に西部劇的な展開を見せる一大ドラマ『シカゴ』（*In Old Chicago*）は、より直接的に馬（馬車）と蒸気機関車を対峙／並列させる例として非常に興味深い。この映画の冒頭のシーケンスでは、1854年という時代設定のもと、おそらくはミシガン湖沿いに

15) 西部劇映画史の詳細については川本をも参照のこと。



図 12：『シカゴ』における汽車と馬車の競争

西へと向かうアイルランド系一家の馬車が、シカゴを目前にして後方からやってきた蒸気機関車と競争を始める（図 12）。当初は順調に走っているかに見えた一家の馬車は、しかしあっという間に汽車に追い抜かれる。荒地の起伏に車輪を取られコントロールを失った馬車は、御者たる父親を——“How to Ride a Horse”で馬に投げ出されていた

グーフィーそのままに——はるか前方に投げ出して止まり、その結果、父親はほどなくして死んでしまう。乗員が死ぬことこそないものの、やはり蒸気機関車との競争に馬車が敗北して終わるというシーケンスは 1866 年のカンザスが舞台となる 1939 年の西部劇『無法者の群』（*Dodge City*, Dir. Michael Curtiz）冒頭にも見られる。¹⁶⁾

ここでその全貌を詳述することは到底できないが、映画のなかの蒸気機関車は、このような西部劇的展開において実際の馬（馬車）と対峙／並走するうちにこれに打ち勝ち、自然を乱さない調和的テクノロジーとして賛美され、ということは同時に了解・制御可能なかたちに馴致され、名実共に「鉄の馬」の名を手にすることになると推察されるのである。¹⁷⁾

16) 「西部劇映画における列車と馬車の併存」については加藤を参照のこと（加藤 [2012] 113-116）。

17) フィリップ・フレンチ（Philip French）がいうように、1922 年の『アイアン・ホース』（*Iron Horse*, Dir. John Ford）、1939 年の『大平原』（*Union Pacific*, Dir. Cecil B. DeMille）、1941 年の『西部魂』（*Western Union*, Dir. Fritz Lang）などの「アメリカ大陸の東海岸と西海岸を結ぶ土木技術の偉業をたたえた映画」において「19 世紀の科学技術への驚異や、進歩は必然的であり有益であるという信念が、うたいあげられている」（フレンチ 166-167）。ただし、川本が『地獄への道』（*Jess James*, Dir. Henry King, 1939）の「鉄道の拡大は時として強引に推し進められ、そこに暮らす人々は鉄の馬（アイアンホース）の犠牲となった」という冒頭字幕について述べるように、鉄道を「悪徳の象徴」とみなす——筆者にいわせればドラゴン時代の蒸気機関車の負のイメージを引きずっている——映画群もなくなるわけではない（川本 75）。

おわりに：『リラクタント・ドラゴン』ふたたび

『リラクタント・ドラゴン』に見出されるドラゴン、馬、騎士、蒸気機関車、ドラゴンといったイメージ群は、作品中、一見ばらばらに投げ出されているようだが、これまで見てきたように、特にショックの歴史を背景に見るときに強く結びついている。なるほどそれらは「ディズニー映画」を構成する主要な要素であり、動きや音、色といったアニメーション製作において欠かせない要素を体現するものでもあろうが、¹⁸⁾ そもそもそのような要素がもっと深いところで歴史的な関係性をもっていたことを本稿ではある程度、明らかにしたつもりである。そこにはキリスト教的価値観においてかたどられた恐怖のハイブリッド、即ちドラゴンがいて、これを倒すために中世のショック装置と化す聖騎士が現れる。彼らの出現を予告するのは事故というショックを起こす蒸気機関車である。これらイメージは、多分に現代化・世俗化されながら、あるいは老化しながら、かつショック装置としては既にかかなりの程度において馴致されていながらも、ディズニー・アニメーションを生み出すための（分業を旨とする）スタジオをめぐる、モノクロとカラー、実写とアニメーションのハイブリッド映画を——おそらくは無意識のうちに——歴史的・文化的に成立させているのである。

2000年代に入ってコンピュータ・グラフィックスの技術が発達した結果、CG製のドラゴンが実写映画のなかに登場する機会が増加しているように思われる。¹⁹⁾ そしてまた、そのような言語プログラムによるコントロ

18) これらの要素はウォルト・ディズニーの（アメリカ中産階級的）理想を体現する際に欠かせない要素として見出されるであろう。それは例えば東京ディズニーランドのアトラクションにおいても欠かせない要素（観客が勇者の役目を果たしドラゴンが出現しもするミステリー・ツアー、ウエスタンリバー鉄道等）となっている。

19) 『魔法にかけられて』(Enchanted, Dir. Kevin Lima, 2007) や『マレフィセント』(Maleficent, Dir. Robert Stromberg, 2014)、『ビートと秘密の友達』(Pete's Dragon, Dir. David Lowery, 2016) のようなかつてのディズニー映画のリメイク作品においてそれは顕著である。尚、フランソワ・ド・ラ・ブルテク (François de la Bretèque) は、2008年の段階で、これまで中世を舞台とするドラゴン譚があまり作られてこなかったのには技術的な

ールが優勢を誇る映画のなかではドラゴンの打倒ではなく馴致が頻繁に主題となっているように思われる。²⁰⁾ よって今後、本稿が提示したような歴史的視点がより重要となることを期待したい。²¹⁾

【図版出典】

- 図 1、図 2、図 11 DVD: *Behind the Scenes at the Walt Disney Studio: A Glimpse behind the Studio Magic*, Disney Enterprises, Inc., 2002.
- 図 3 Turner, Joseph Mallord William (1775–1851), *Rain, Steam and Speed: the Great Western Railway*, 1844 (小池 85).
- 図 4 Claude Monet (1840–1926), *Le Train dans la neige, la locomotive*, 1875 (Claude Monet, Catalogue raisonné: <https://www.flickr.com/groups/1329251@N23/pool/page4/>) (2017 年 8 月 10 日最終アクセス).
- 図 5 George Inness (1825–1894), *The Lackawanna Valley*, 1855 (ノヴァック 90: ナショナル・ギャラリー・オブ・アート).
- 図 6 Andrew J. Russell (1829–1902), *Temporary and permanent bridges and Citadel Rock Green River*, 1868 (川本 88: イェール大学バイネキ稀覯本・手稿図書館蔵).
- 図 7 Eadweard Muybridge, *The Horse in motion. "Sallie Gardner," owned by Leland Stanford; running at a 1:40 gait over the Palo Alto track*, 19th June

問題が絡んでいるのはもちろんのことだが、もっと単純に——例えば解剖学的不正確さなどが原因でとうてい生きているようには見えない——ドラゴンが滑稽に見える恐れがあったからだと指摘する。『ニーベルンゲン／ジークフリート』(*Die Nibelungen: Siegfried*, Dir. Fritz Lang, 1924) に登場するドラゴンはその難を逃れている数少ない例の一つである。またブルテクははっきり時代設定が中世だと分かる映画にドラゴンが出ることはほとんどなく、あいまいな時代設定のファンタジー映画へ登場する例が次第に増えているとする (Bretèque 125)。

- 20) ドラゴンを打倒する映画には上記『ニーベルンゲン』の他、『ドラゴンスレイヤー』(*Dragonslayer*, Dir. Matthew Robbins, 1981)、『ホビット 決戦のゆくえ』(*The Hobbit: The Battle of the Five Armies*, Dir. Peter Jackson, 2014) などがある。ドラゴンの馴致が主題となる映画には、例えば『ドラゴンハート』(*Dragonheart*, Dir. Rob Cohen, 1996)、『エラゴン 遺志を継ぐ者』(*Eragon*, 2006)、『アバター』(*Avatar*, Dir. James Cameron, 2009)、『ヒックとドラゴン』(*How to Train Your Dragon*, Dirs. Chris Sanders/Dean DeBlois, 2010) がある。
- 21) あるいは西山智則は、アメリカの小説や映画の根底に竜退治譚があると指摘している。西山によれば、ヨーロッパ移民は、アメリカ大陸や先住民に対し侵略行為を働いたにもかかわらず、かえって自分たちが侵略される物語を連綿と紡いできた。ここにおいてもドラゴンは形象化された集団的恐怖と捉えることができようが、映画のなかに主題としてあらわれる様々なドラゴンについての具体的な検討は今後の課題としたい。

1878 (Library of Congress: Prints & Photographs Online Catalog (<http://www.loc.gov/pictures/resource/cph.3a45870/>)) (2017年1月19日最終アクセス).

図8 Eadweard Muybridge, *Long Ravine Trestle and Bridge*, 1869 (Brookman 128).

図9 DVD: *The Black Diamond Express*, 1903 in *Edison: The Invention of the Movies*, Kino International Corp., 2005.

図10 「あぶみによる新しい戦闘力」(シヴェルブシュ 188)。

図12 DVD: 『シカゴ』、1937年、20世紀フォックス・エンターテインメント・ジャパン株式会社、2006年。

[引用文献]

小野清之『アメリカ鉄道物語—アメリカ文学再読の度』、研究者出版、1999年。

甲斐清高「ディケンズの機械のイメージ—『ハード・タイムズ』を中心に」『名古屋外国語大学外国語学部紀要』第48号、2015年、163-178頁。

加藤幹郎『列車映画史特別講義—芸術の条件』、岩波書店、2012年。

——『映画とは何か—映画学講義』、文遊社、2015年。

川本徹『荒野のオデュッセイア—西部劇映画論』、みすず書房、2014年。

ガニング、トム「驚きの美学—初期映画と軽々しく信じ込む（ことのない）観客」濱口幸一訳『新映画理論集成①歴史／人種／ジェンダー』岩本憲児／武田潔／斎藤綾子編、1998年、102-115頁。

グレアム（グレアム）、ケネス『ものぐさドラゴン』亀山龍樹訳、金の星社、1978年 (Grahame, Kenneth “The Reluctant Dragon” in *Dream Days*, 1898)。

——『のんきなりゅう』中川千尋訳、2006年 (Grahame, Kenneth, *The Reluctant Dragon*, UK: Walker Books Limited, 2004)。

小池滋『英国鉄道物語』、晶文社、1979年。

長沢順治「蒸気機関車・ターナー・ディケンズ」『大東文化大学英米文学論叢』、第18号、1987年、69-75頁。

西山智則『恐怖の表象—映画／文学における〈竜殺し〉の文化史』、彩流社、2016年。

ノヴァック、バーバラ『自然と文化—アメリカの風景と絵画』黒沢真里子訳、玉川大学出版部、2000年 (Novak, Barbara, *Nature and Culture: American Landscape and Painting 1825-1875*, London: Oxford University Press, 1995)。

長谷正人『映画というテクノロジー経験』、青弓社、2010年。

パーチ、ノエル「ポーター、あるいは両義性」宮本高晴訳『新映画理論集成①歴史／人種／ジェンダー』岩本憲児／武田潔／斎藤綾子編、フィルムアート社、1998

- 年、86-100 頁。
- はまだひろすけ (文) / いわさきちひろ (絵) 『りゅうのめのなみだ』、偕成社、1965 年 (はまだによる文の初出は 1925 年)。
- バラージュ、ペラ『映画の理論』、学藝書房、1992 年 (Balázs, Béla, *Der Film: Wesen und Werden einer neuen Kunst*, 1949)。
- フレンチ、フィリップ『西部劇・夢の伝説』波多野哲朗訳、フィルムアート社、1977 年 (French, Philip, *Westerns*, Martin Secker & Warburg Ltd., 1973)。
- 松浦寿輝『表象と倒錯—エティエンヌ＝ジュール・マレー』、筑摩書房、2001 年。
- リビット水田堯『原子の光 (影の光学)』門林岳史／明知隼二訳、月曜社 (Lippit, Akira Mizuta, *Atomic Light (Shadow Optics)*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2005)。
- Braudy, Leo/Cohen, Marshall, *Film Theory and Criticism: Introductory Readings*, New York: Oxford University Press, 2009 (Seventh Edition)。
- Brookman, Philip/Braum, Marta/Grundberg, Corey Keller/Solint, Rebecca, *Helios: Eadweard Muybridge in a Time of Change*, Steidl/Corcoran Garalley of Art, 2010。
- Bretèque, François de la, “Démonstrations et merveilles, dragons et boussus, les monstres médiévaux au cinéma”, in *Les monstres du mythe au culte*, dirigé par Montagne, Albert, Colombelles: Corlet Publications (CinémAction), 2008, pp. 122-130。
- Clébert, Jean-Paul, *Dictionnaire du symbolisme animal*, Paris: Albin Michel, 1971 (クレベール、ジャン＝ポール『動物シンボル事典』竹内信夫他訳、大修館書店、1989)。
- Dickens, Charles, *American Notes: For General Circulation*, London: Chapman and Hall, 1842, vol. 1 (ディケンズ『アメリカ紀行』(上) 伊藤弘之／下笠徳次／隈元貞広訳、岩波文庫、2005 年)。
- , *Dombey and Son*, London: Bradbury and Evans, 1848。
- Jones, David E., *An Instinct for Dragons*, New York: Routledge, 2002。
- Malamud, Randy, *An Introduction to Animals and Visual Culture*, Hampshire: Palgrave Macmillan, 2012。
- Musser, Charles, “The Travel Genre in 1903-1904: Moving Towards Fictional Narrative”, in *Early Cinema: space-frame-narrative*, Elsaesser, Thomas (ed.), London: BFI, 1990, pp. 123-132。
- Muybridge, Eadweard, *Animals in Motion*, ed. Brown, Lewis S., New York; Dover Publications, Inc., 1957 (Originally published 1887 in eleven volumes)。
- Nesbit, E., *The Railway Children*, Wells Gardner, New York, Dover

蒸気機関車イメージの変容、あるいはショックの馴致について（岡田）

Publications Inc., 2000 (First published 1906) (ネズビット、E、『鉄道きょうだい』中村妙子訳、教文館、2011年).

Sax, Boria, *Imaginary Animals: The Monstrous, the Wondrous and the Human*, London: Reaktion Books, 2002.

Schivelbusch, Wolfgang, *The Railway of Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, California: University of California Press, 2014 (English translation first published in the United States by Urizen Books, 1979. The German text of this book was published in Munich, 1977) (シヴェルブシュ、W、『鉄道旅行の歴史—19世紀における空間と時間の工業化』加藤二郎訳、1982年).

Ward, James A., *Railroads and the Character of America 1820-1887*, Knoxville: The University of Tennessee Press, 1986.

White, Jr. Lynn, *Medieval Technology and Social Change*, Oxford, 1962 (ホワイト・Jr.、リン『中世の技術と社会変動』内田星美訳、思索社、1985年).

(身体表象文化学専攻 助教)

