

スキャンダル・イン・ザ・フレーム： 機械を笑う道化

中村 嘉雄*

Scandal in the Frame: A Harlequin Laughing Away Machines

Yoshio NAKAMURA*

論文要旨： 20世紀の転換期、産業の近代化、資本主義的経済構造はアメリカの主要都市の風景をドラスティックに変容させる。騒音、広告を張り巡らされた摩天楼、路面電車と悲惨な事故、そして急増する移民や貧困層とそれに伴い急増する犯罪は、センセーショナルに都市の人々の注意と関心を掻き立てる。そういったなか、行政は公園を利用して労働者の余暇を枠付け、混沌とした社会に秩序をもたらそうとする。その一環として、20世紀初頭に続々と登場した、アミューズメントパークも挙げられる。そこに登場するジェットコースターなどの新しい機械文明の玩具は、同様に近代化された人々の機械的の身体に安らぎと刺戟を与え、そしてそれが子供たちを魅了し引き継がれる時、それは一つの教育的、政治的権力をまとったイデオロギー的装置として彼らの人生を方向付ける。その時代、古来政治権力の転倒を演じ、民衆に新たなユートピアを幻視させたコメディは、どのようにしてこの近代の機械的、教育的装置に戦いを挑むのだろうか。チャップリンの『ヴェニスの子供自動車競争』(1914)におけるテーマパークとカメラを覗き込むチャップリンの芸術的、脱構築的視線の意義を考察する。

Key words： 機械化／フレーム化される視線／身体、アミューズメントパークの生—権力、「笑い」の社会検閲、道化的破壊

機械化される身体

『ヴェニスの子供自動車競争』(*Kid Auto Races at Venice* 1914) (以下、『自動車競争』)において、チャップリンはカメラを見つめ返す。まるで、覗き見の瞬間を捉えられたようなばつ悪さが映画を撮る者と見る者を襲う。このカメラという装置を使った世界のフレーム化は、今に始まったことではないのだろう。それは、写真もさることながら、山を貫き走る、鉄道の車窓から覗くパノラマにも通じている—『自動車競争』の舞台でもあるヴェニスなどのテーマパークの起源でもある。五感で味わっていた従来の旅行は鉄道にその趣向を奪われてしまうのだが、人間が失ったのは旅の味わいばかりではなかった。鉄道は、周囲の空間と歩調を合わせて生活していた前近代の人々とその知覚を従来の空間から引き裂いてしまう。そこで人間の身体は鉄道を通して初めて機械的速度を経験する。そして今迄の立体的な生活空間が車窓を流れ行く風景と化すとき、それは次々と変わる絵巻物、動くタブロー(絵画)へと変貌し、人間の視線は極度に相対化され、風景の奥行きを見る目を失う。そしてヴォルフガング・シヴェルブシュ(Wolfgang Schivelbusch)によれば、鉄道旅行によ

って生じたこの空間と視線の変化は「空想の代用」“an imaginary surrogate” (シヴェルブシュ 64)、つまり車内での読書、新聞や文学の消費の発展と平行して進んで行く：“The idea of reading while traveling on trains is as old as the railroad itself” (シヴェルブシュ 64). こういった鉄道による視覚の変化と文学的の仮想空間の需要は、およそ百年後の20世紀転換期に登場した幻想的メディアである映画の到来も予言しているように思える。ベンヤミンは、この鉄道による知覚の相対化といった近代に於ける身体の変容を、ベルトコンベアに働く、工業資本主義時代における労働者の視線、身体性に見るのであり、それは彼以前でいえば、ポーやボードレールが感じ取ったパリの群衆の生のリズムと同じものに他ならない。¹パリの群衆は、「交通標識」の電気信号を、反射的に始終注意しなければならない。「こうして技術は人間の感覚中枢を複合的な訓練に服させた」わけだが、この訓練はベンヤミンにとって映画へと受け継がれる：

そして映画が新しい切実な刺戟の欲求に応ずる日がやって来た。映画においては衝撃に似た知覚がその形式原理として有効性を発揮する。コンベアの上で生産のリズムを決定するものが、映画における享受のリズムの基礎になる。(「ボードレールのいくつかのモチーフについて」191)

チャップリンは、この機械文明、テクノロジー至上主義の

(西暦2012年12月21日受理)

* 宇部工業高等専門学校 一般科 (英語)

時代の産物である映画の内側において、そのフレームに映された時空間を笑い飛ばし、破壊する道化であることは言うまでもない。『モダン・タイムス』のチャーリー扮する労働者は、まさにベルトコンベアに働く労働者の分裂をおもしろおかしく見せてくれる。ネジを閉めるアSEMBリーラインで働くチャーリーの痙攣が表現する意識的に制御することの出来ないヒステリーは、彼という自我の背後に蠢く「異物」の存在を感じさせて不気味だ。² このいまだ異形の、言葉を与えられていない「異物」は、この作品ではブルジョア資本主義が象徴する機械文明であることは明らかだが、『モダン・タイムス』のうまさ、それを痙攣として具体的に観衆に見せることで、観衆にとって近すぎて見ることができない自分の身体に潜む不気味な、機械的異物に形を与えなおした点にある。いわば、作品自体が、この異物を探し出し切除する外科医のような働きをしているのだ。そのように形を与えられ、スクリーンを通して投げ返される「異物」は違和感として観客へ襲いかかり、鉄道等機械と同化して久しい観衆の身体と意識を「異化」(=「歴史的化」)してゆく。チャップリンの身体は機械にスキャンダラス(“scandal”=skándalon=“stumbling block”)に反発するのだ。それでは、初期の短編『自動車競争』において、チャップリン扮するチャーリーが、観客に与える不気味な視線は、極度に近代化された、合理的で、産業的な時空間において我々の身体に密輸入された、どのようなスキャンダルを暴きだし笑い飛ばすのだろうか。

笑われる機械、機械という笑い

1914年1月10日、11日にカリフォルニアのヴェニスで実際に行われた、「ジュニア・ヴァンダーヴィルト・カップレース」で即興的に撮影され、1914年2月7日に封切られた、この映画は、始まりの場面、フレームの下手にタバコを吹かして、左手のステッキをぐるぐる回している、ダービーハットにダブダブのズボンを着た奇妙な姿の男の脇を、奥に見えるスロープからだろう、手押しの車がスピードを出して通り過ぎる。行く先を尋ねたのか、邪魔だからなのかは分からないが、警官が上手の方へ行くよう、この男を促す。男は山高帽子をひょいと後ろへ傾けて、警官に挨拶をした後、よちよちと、中央まで歩みを進める。³ 警官もこの男が気になるのだろう、ちらりと下手からフレームに入ってくるがすぐさま引込んでしまう。すると、男が、この映画の観客の方に眼を向ける、おそらくカメラがあるつもりなのだろう。にこりと笑って、まずポーズ。映画の撮影を知っているのだろうか、他の観客が写真のように、静止した姿で映ろうしているのとは対照的に、カメラにあわせて動いている。映画のオープニングのインタータイトルに、「奇妙な男」“an odd character”が現れてカメラに釘付けにされているという説明がなかったら、レース自体に興味のある観客をひどく怒らせたであろう。そして、シーンが「来賓席」のシーンへ変わる。左から右の方へとパンするカメラにあわせて、この男

はとうとう、フレームの中央を占めてしまう。すると、その同じパニングショットに、もうひとり別の男が2度ほど登場し、この奇妙な男をフレームの外へ押しつけようとする。次の3番目のショットは、下手にカメラをすでに設置された場面から始まる。そして、そのカメラに向かって、例の変な男がレースカーを真似ているのだろう、全力でゴールめがけて駆け寄ってくる。

そもそも子供の手押し車であれ、なんであれ、レンズは、車とそれを見るたくさんの視線とその欲望を捉えようとしていることは明らかだ。そして、この映画の面白さ、喜劇性は、次の二重の意味でとらえるべきだろう。一つは、フレームに捉えられた車とそれを楽しむ人々の光景に割り込むこの男、チャーリーに伴う笑い。二つ目は、こういった車と人々の表象“re-presentation”を掠めようとするカメラ、監督自体の視線と欲望のレベル、つまり「見る＝見られる」という文化的な視線(=欲望)のシステムを破壊し、笑い飛ばすという、二つのレベルである。

この二つの喜劇性に共通する「機械」的な要素は、ベルグソンが言うような、トム・ガニングの言葉を借りれば、「社会検閲」“social censure”的な笑いとは正反対のものだ。ベルグソンは「笑い」を、「ひとりの人間としての注意深い柔軟性と、生き生きとした屈伸性があるほしいところに、いわば機械のぎこちなさが見られる」(ベルグソン「笑い」21頁)と求めている。そして人々の「笑い」は、そういった屈伸性のない「社会の心配のたね」である精神異常者や犯罪者を社会ダーウィニズム的な「生存競争」を通して排除したあとに、人々が行うべき社会的強制、脅威を含まない「身振り」(ベルグソン 27)として説明する。もちろん、このベルグソンの笑いが笑いの全てであるとすれば、チャップリンはとうの昔に投獄され、排除の憂き目にあっているところだろうが、ガニングはそれによって、喜劇のギャグを“crazy machine”と定義して、演技者の目的や意志に反した、「そのものの破壊の過程」“a process to destroy itself” (“Mechanism of Laughter” 138)と説明する。ギャグは、そこで扱われているモチーフと絡み合うことで「ある明白な目的の予期せぬ妨害、ある理性的な言説や行動のシステムの、脱線させるとまではなくとも、迂回」“an unexpected undermining of an apparent purpose, a detouring, if not derailing, of a rational system of discourse or action” (Gunning 前掲書 139)となるのだ。

チャップリンのギャグはまさに、そういった「予期せぬ妨害」、車に対する妨害に満ちている。後の章で詳述するが、インタータイトルにもあるように、チャーリーはカメラへと割り込もうとする。あたかも、車ではなく「自分を撮れ」とい言わんばかりに、フレームに収められるべき車を脇に迫いやろうとする。最初の「来賓席」を映すパニングショットはチャーリーと同じ欲望をもった観衆(それを拒否するかのよう、ハンカチで顔を覆う来賓も映っている)に満ちているが、チャーリーとは全く異なることなることは明白だろう。彼らは機械のように、美しく整然とコースの脇にならび、直

立不動で、車を撮る目的のレンズの端にちらりと割り込もうとする。あたかも、機械化された社会にずたずたに引き裂かれた身体と主体性の無意識的な自己主張、痙攣的回帰とでも言うべきだろうか。あわよくば、フィルムに収められるべき自動車の地位を盗み取ろうとする。だから、自分の前を横切りカメラを塞いだチャーリーに対して、「フィアット」のセーターを着た少年はしかめっ面をするのだ。「フィアット」というロゴの入ったセーターには回収しきれない少年の主体性をテクノロジーの歴史に残そうとすれば、こういった偶発の瞬間を、時代の権力である自動車から盗み取らなければならない。彼は、その絶好の瞬間をチャーリーに奪われたのだ。対照的に、チャップリンは、カメラに無理矢理に割り込むことで自動車の地位を力づくで奪還しようとする。いわば、古来ハーレキンを得意とした王と道化の弁証法。チャーリーが自動車で、自動車がチャーリーとなる。⁴

チャーリーの自動車の変身は、作品前半、彼が自動車レースのトラックをカメラへ向かって走って来るシーンから明らかだろう。山高帽を手にもって、ステッキを振り乱しながら、撮影しているカメラと監督のレアマンの方へ全力疾走する姿は、まさにレースをする自動車を思わせる。チャーリーにとっては、自動機械よりも、自分の走る姿の方が上なのだろう。そして、何よりも自動車とチャーリーが融合する場面は、作品に多くちりばめられた自動車にひかれそうになるチャーリーの姿である。彼は、「死のカーブ」“The Death Curve”でも、手押し車スタート台付近でも、ロープのうしろの他の観衆とは対照的に、チャーリーは監督と一緒にコースの中にいる。もちろん、監督は、それをフィルムに残そうとする意味で自動車の側、そしてチャップリンはそれをコケおろす側であり、まさに体を張ったギャグで、中世のハーレキンよろしく、時の権力の象徴である自動車を玩具のように弄ぶ。映画を見る観衆には、チャップリンが演じる事故すれすれの演技は、都市の生活の恐怖を思い起こさせ、鮮明に記憶に残ったはずだ。自動車を含め、多くの近代的な交通システムの発展に伴う数々の悲惨な事故は、恐怖と畏怖が絡み合い、人々を様々な形で魅了した。

19世紀を通して、アメリカは工業資本主義経済と機械技術の発展とともに成長した。鉄道や運河に象徴される運輸網の発展は、線路で使われる莫大な量の鉄鋼を要求し、そこに投資された資本、労働力は新たな大量生産方式を生み出す。当初鉄鋼に見られたこの生産方式は、さまざまな分野にも見られるようになり、製材業、製粉機、肉のパッケージ、繊維産業とさまざまな分野にも応用され、莫大な物質的な豊かさをアメリカにもたらす。20世紀転換期、工業資本主義による近代化、機械化の波はアメリカを怒濤のように飲み込んだ。GNPにすれば、1870年から1910年の期間において550%成長し、それと付随して宣伝用の看板やサインの数は1900年から1921年にかけて1750%の増加をもたらした。商品広告が隙間なく張り巡らされた摩天楼の写真や絵が多く残されている。このような商品や広告の爆発的な増

加は、都市への人口の氾濫をも裏打ちしていることは言うまでもない。アメリカの農村部に住んでいる人々や大量の移民は、農業を中心とした故郷からはなれ工業都市へ殺到し、1870年から1910年にかけて、都市の人口は1000万人から4倍強の4200万人へと増加した。構造物鋼材、電気、エレベーター、電話などの文明の力が、都市の空間を一気に膨張させ、その時間は、経過の加速度を一気に増大させる。⁵

この工業都市の急激な発展と人口の増加は、都市の交通環境を悪化させる。職場と住居を結ぶ路面電車は、旧来の馬車、多くの都市の生活に不慣れな歩行者と衝突し、都会生活の危険を見せつけた。⁶新聞は、こういった機械化され、システム化された都市におけるさまざまな衝突事故に命を落とす人々の光景を大量に取り上げ人々の恐怖を煽動し、売り上げを伸ばす。都市の惨劇が商品化され、人々はそれを進んで消費するのだ。余談になるが、父権性がまだ色濃く残っていた当時、新たな社会進出のチャンスが訪れた女性はそういったセンセーショナルな事故の場面としばしば結びつけて消費された。シンガーも言うように、「大きな都市で、一人うろつく女性の危険性を言った、一種のありふれた父権的な戒め」“a variation on a common paternalistic admonition about the vulnerability of unaccompanied women in the big city”（シンガー78）の例の一つとして、幼い少女が路面電車に轢かれ、頭蓋骨がばらばらにされるという記事を取り上げている。

車に関しても同様に、ニューヨーク市では、歩行者の死者は1910年の232名から、1920年代の952名へと確実に増加していたのだが、その時期は、ヘンリー・フォードがモデルT型自動車を生産し始めた頃と合致する。そして、エイリーン・ボウザー（Eileen Bowser）も言うように、車と映画は一緒に発展して来たのであり、“this downside to the affordable automobile may be seen in comedies in the many scenes of traffic congestion, traffic cops, incompetent garage mechanics, and cars running into or over people, or dragging them also behind”（“Mack Sennett vs. Henry Ford” 109）。

映画における車の登場も早く、初期の関心は路面電車に対する人々の関心と似ていた。ボウザーは、1900年、セシル・ヘプワース（Cecil Hepworth）の映画を例に挙げている。*Explosion of a Motor Car* (1900), *How It Feels to Be Run Over* (1900), *How to Stop a Motor Car* (1902)などトリックを利用した映画は、カメラの前で自動車がばらばらになったり、警察官が車を止めようとして突っ込み、バラバラになってノックダウンされるといったコメディである。こういったコメディにおける自動車の利用は、「コミックな追っかけにスピード感を増すため」“to add to the speed of comic chases”（Bowser 110）に、初期のキーストン映画会社のキーストンコップ（the Keystone Cops）のドタバタ劇（slapstick comedy）に多く利用されていた。⁷

チャップリンがキーストン映画会社初演した映画『成功争ひ』でも、『自動車競争』と同じくレアマンと争いを繰り広

げるが（そこでは新聞記事のスクープ争い）、スクープの題材として、道路をはずれ、山を転がり落ちる車というセンセーショナルなシーンが登場する。レアマンが最初に駆けつけ、写真と記事を手に入れるのであるが、負傷した運転手を助けている間にチャーリー（ここでは、『自動車競争』のコスチュームではなく、ミュージックホールのだて男風の格好）がこっそりとそれを盗んで印刷にまわしてしまう。そして手柄を横取りされたことに気づいたレアマンと追っかけになるというスラップスティックお決まりのパターン。最終場面では、2人が取っ組み合いをしている所に路面電車が突っ込むという前述したような事故を茶化すかのような危険なシーンなのだが、そういった茶化された車や路面電車の場面と『自動車競争』で織り込まれている接触すれすれのシーンでは、観衆が恐怖を感じる度合いが異なることは明らかだろう。

というのも、シーンの構成から見ても『成功争ひ』での自動車事故は、すぐさま、チャーリーの新聞スクープというプロットに絡めとられてしまい、観衆の印象に残るとは決して言いがたく、最後の路面電車もすぐにエンディングタイトルへと橋渡しされる。それとは対照的に、『自動車競争』での接触すれすれのシーンは、映画の始めから終わりまで終止繰り広げられる。これは、『自動車競争』という、恐怖と羨望が混じりあった当時の観衆の欲望に対する挑戦であることは言うまでもないだろう。路面電車と同様に、アメリカの20世紀は自動車に対する恐怖と混乱からスタートしたが、それは羨望の裏返しでもあった：“While horsemen initially snickered at motorists struggling with unreliable vehicles, their derision turned to envy soon enough”（フォスター 前掲書 25）。この事実は、映画のレースを観戦する人々の数を見れば一目瞭然であろう。道化であるチャップリンは、そういったレースや、映画を見ることでレースを鑑賞する人々の根幹にある自動車というテクノロジーに戦いを挑んでいるのだ。

機械と道化の否定弁証法：機械に吸収される喜劇

しかし、チャップリンと自動車との対決は、こういったセンセーショナルな事故を思わせる場面のみで論じるべきではないだろう。というのも、そういったセンセーショナルな危険性は、コメディというメディアのフィルターを通して、崇高性を帯びることにもなるからだ。むしろ、このセンセーショナルな場面は、観客、背景などのさまざまな要素と化学反応を起こすことで初めて、道化的なコケおろしの効果を何乗にも倍加させることになるのだ。事実、『自動車競争』の背景は、当時の移民やテクノロジーに人々を順応させる生権力を示す、文化、産業政策をまさに反映したイデオロギー装置でもあり、こういった複眼を通して、チャーリーと自動車の闘争はさらに補強されるべきだろう。

手押し自動車の傾斜路とそれに参加している子供たちを映す、来賓席からのパニングショットの意義は非常に大きい。単純に考えれば、子供たちが新しい新興技術である自動車の

手押し車で遊ぶ光景は、それを見ているヴィクトリア朝の厳格な精神の持ち主である、来賓の人々の目を細くしたことだろう。そのショットとフレームをチャーリーは大胆にも横切っていくのだが、このシーンの重要性は、傾斜路の左にぼんやりと見えるジェットコースター（roller coaster）「雲の中のレース」“The Race Through the Clouds”がもつ政治的意味合いから理解できる。撮影現場のカリフォルニアのヴェニスは、1904年から、開発者のアボット・キーニー（Abbott Kinney）が湿地帯を再開発したビーチリゾートであるが、そこに1911年に建てられた、西海岸で最初となる「二つトラックの」“twin-track”レーシングジェットコースターのトラックは全長凡そ1.2キロメートル。二つのトラックで出来ており、そこを二台のジェットコースターが『自動車競争』さながらにレースを繰り広げるというもので、1925年まで、人々に恐怖を味合わせた。⁸

ジェットコースターの恐怖は、ジョン・F・カッソン(John F. Kasson)の言うような、19世紀の終わりから20席の初頭にかけて人々が求めた「災害への魅惑」“a fascination with disaster”(カッソン 72)から理解できるだろう。前にも述べたが、20世紀の転換期、都市が一気に文明化するに付随して引き起こされた路面電車などの悲惨な事故を新聞は大々的に取り上げ、人々の不安をかき立てながらその売り上げを伸ばしたが、そういった災害をフィーチャーしたテーマパークでの「見せ物」(show)や「展示」(display)も人々に娯楽として消費される。カッソンが指摘するように、コーニーアイランド(Coney Island)にあった、遊園地ルナパーク(Luna Park)では、高い飛び込み台から、水を張った下の桶へ馬をダイブさせたり、象を毒入りの人参や、当時急速に発展しつつあった「電気」をつかって処刑する残酷な見せ物。ポンペイの爆発と惨劇や、1902年に爆発したペレ山(Mount Pelée)によって破壊されたマルチニク島(Martinique)の惨劇、ペンシルベニアのジョンズタウンを襲った1889年の洪水をシミュレーションした見せ物などの「死や破壊の幻影」“the illusion of death and destruction”(カッソン 71)を目撃する恐怖のショーが毎日上演された。そして、「火事と炎」“Fire and Flames”という観客の生活に身近な惨劇のライブも、ルナパークで行われていた。こういった「娯楽」という範疇において、センセーショナルな惨劇のシミュレーションから引き起こされる恐怖が、見るものから、体感するものへと変わる時それは機械の恐怖や畏怖となる。『自動車競争』で描かれる人々の恐怖をあおるジェットコースターなどの、「遊び」“play”として享受されるテーマパークの乗り物も、そういった「惨劇」の見せ物同様、日頃の生産の道具や能率的な機械が抽象化され、「アミューズメントの対象」“the objects of amusement”へと変化したものに過ぎない。

カッソンは、その「娯楽」に潜む魅惑の罠を理解していた。彼が言うように、エンターテイメントとして機能する機械の乗り物—カッソンはそれを「笑劇」「道化芝居的」という意味で“comic farce”とも読んでいる（カッソン 72）—は、功利

主義的な意味合いを超えて、「スペクタクル」“spectacle”として人々を魅了する。それは、アメリカ人が何世代もの間にも身につけて来た、機械という「崇高な生き物」“sublime creatures”を人々の言いなりさせる“harnessed to do their bidding”時に感じたスリルに満ちた「光景」に他ならない。彼らは、日常の世界をさらに昇華させる機械の乗り物というメディアを通して、「そういったテクノロジーの崇高さがもつ、喜び、畏怖、恐怖をさらに強烈に養うことになる」“to cultivate the delight, awe, and fear of the technological sublime still more intensely”(カッソン 74)のだ。こういった機械文明における日常の世界の様々な危険の、コメディによる昇華は一種の二重否定を引き起こす。一度否定された日常的な危険は、「娯楽」のメディアを通して、無害なものへと中性化されるのみならず、さらに進んで「崇高なもの」へと変質する。そして、以前の否定的な機械の存在は否認され、新たな装いで労働者の眼前に経ち現れるようになるのだ。同じような「娯楽」のメディアを通して変容される、二つの否定の例として、ディズニーランドから帰るときに覚えるようなミッキーへの親近感が挙げられるかもしれない。⁹ コメディやテーマパークから再び戻って来た時、「遊んだ」人々は、そこで新たな肯定的なメッセージを受け取り、それを通して日常生活の機械的イデオロギーをさらに強化、神聖化してゆく。つまり、テーマパークを通して、自らが日常の産業構造を助長する生-権力の衛兵へと化するのだ。

しかし、この事実は、チャーリーの自動車に対する態度と真っ向から反発する。車にひかれそうなチャーリーを何度も見ることで、映画の観衆は、上述のテーマパークの否定性を疑似体験し、ややもすると優生思想的な優越感から、浮浪者であるチャーリー自身に敵意を向けるかもしれない。¹⁰ そして、チャーリーと自動車の危険な接触自体、現状肯定的な、機械のコメディ化の例として捉えられかねないのだ。

この懸念を払拭し、チャーリーの自動車への闘争を補強するギャグが、映画タイトル『ヴェニスにおける子供自動車競争』の「子供」を突き飛ばすチャーリーの姿にある。

子供と自動車の生-政治学：パークシステム、テーマパークの政治的意義

チャーリーの闘争は、なにもこういった自動車との直接対決にのみ限られたものではない。それは、映画の舞台となったヴェニス全ての生-政治、生-権力的なスペクタクルを破裂させることから理解できるが、われわれはここでもう一度あのパニングショットに戻って、そういった人間の身体と生を方向付ける、政治権力について探ってみよう。

そこには、「雲の中のレース」ジェットコースターに象徴されるようなアミューズメントパークの乗り物、自動車とともに、来賓席が映されていた。当時のテーマパークの政治的事情を考慮すれば、来賓は「監視」役“supervision”でもある。

1900年初頭の進歩主義時代の改革者にとって、コーニーアイランドのようなアトラクションは、「欺瞞であり、遊びの倒錯」“frauds and perversions of play”(カッソン 101)を意味していた。そういった新たな大衆娯楽の放蕩さ、無秩序さにたいして、社会では「政府の規制や専門家の監督」が求められた。つまり、レクリエーションが一種の政治的機能を与えられ、人々の生活を政治的に方向付ける、生-政治的な意味合いをもつようになるのだ：“Under enlightened municipal auspices, recreation could serve as a powerfully constructive force in social integration and moral development”(カッソン 101-02)。このような娯楽の管理は、しかし、テーマパークのみにみられるものではなく。それは、一昔前の公園システム“park system”から引き継がれて来た政策の一環であった。

19世紀後半から20世紀の転換期にかけて登場した、移民等の新しい労働者階級（資本家、起業家も含め）は、アメリカの19世紀を通して育まれたヴィクトリア朝時代の「上品な伝統」“genteel tradition”と真っ向から対立した。都市に増加する、事故、犯罪、売春、飲酒や貧困と言った問題は、旧来の伝統的な価値観を破壊させ、社会をまとまりのない混沌へと変貌させた。¹¹ そういった都市の改良政策として利用された政策が、フレデリック・ロー・オルムステッド (Frederic Law Olmsted)が、設計したニューヨークの「セントラルパーク」“Central Park”などの公園であった。そういった公園は、都市の密集した生活の中で人々が余暇を快適に過ごすための政策であり、さらにオルムステッドは、上記のような都市に蔓延する悪徳や犯罪を、ロマン主義的な自然観を利用して、是正しようとした：“It would soothe discontent and encourage sociability through restorative contact with nature”(カッソン 15)。¹² ローゼンツヴァイクも指摘するように、オルムステッドには、都市の労働者を制御する目的は本来なく、中産階級の人々に精神的な平静をもたらすことを目的としていたのだが、「公園は、関税や社会福祉改革と同様に、社会の結束と秩序を促進するものであった」“Parks, in this view, would, in the same way as tariff or civil service reform, promote social cohesion and order”(ローゼンツヴァイク 128)。

しかし、セントラルパークのロマン主義的な庭園風の公園は、新興の起業家たちには快く受け入れられなかった。オルムステッドの場合、ニューヨークの地元の政治家たちは、そのような公園よりもっと花火をしたり、メリーゴーラウンドを設置したり、野球場を設置することができるような、「多様な使い方」“multifarious uses”を求め、オルムステッドのような公園や価値観はあざけりの対象となった(カッソン 16-17)。ウィスコンシン州ウスターではオルムステッドのようなパークシステムの第一世代との世代の交代が、パークシステムの変容と一致している。ウスターの、オルムステッド流の自然の景観を重視したパークシステムを確立したリンカーン等の行政委員は、「エリートの出身で、地主であり、熱心な園芸家」“elite, landed families and were dedicated horticulturalists”(ローゼンツヴァイク 144)でもあり、地元

の園芸協会やフルーツ栽培の協会と堅固なコネクションがあった。しかし、彼らの後を受けて新たに都市の公園整備の役員となった人々は製造業者であり、彼らは、娯楽のため構造化され、制御されるべき、「功利主義的な公園観」“a more utilitarian view of parks”をもっていた。このような動きは政治的なものでもあり、1908年、マサチューセッツ州の人々は、20000人の住民に一つの公園を規定する「マサチューセッツ州公園法」“The Massachusetts Playground Act”を圧倒的多数で支持した。こういった背景にはカッソンが指摘するように都市の道路が貧しい人々の遊び場と化していた等の問題があり、公園を通して、彼らに規律と強調の精神を植え付け、資本主義時代に付随する貧困問題自体を解決しようとしたことも考えられるだろう（カッソン 102）。

このように公園は、新しい大衆文化に伴って生じた貧困、移民問題、道徳的頹廃を矯正するための政治的装置であった。そして、テーマパークも同様の政治的配慮を受け入れたのであり、その意義は、当時社会的に影響力のあった、経済学者のシモン・パッテン（Simon Patten）のコーニーアイランドにたいする評価と期待が参考になる。コーニーアイランドの娯楽は、決して進歩主義者と相容れないものではなかった。カッソンも指摘するように、コーニーアイランドの商業的なレクリエーションは、規律ある労働者を育成する「重要な社会化装置」“important instruments of socialization”であり、教育者や博愛主義者は、「人間は、必然的に快楽を求め、そういった欲望を通して、産業社会における自分の役割を調整することができる」“people inevitably sought pleasure and by that desire could be adjusted to their roles in the industrial world”（カッソン 105）という、労働者の快楽主義的な欲望と功利主義的な労働観を学ぶべきだと主張する。

ここにおいて初めて『自動車競争』に登場する来賓が、そういった進歩主義的な「娯楽」の管理人であり、ヴェニス自体が当時の資本主義的な産業構造を推進する政治性を帯びていた可能性が高いことが理解される。実際に、このロサンゼルスカーレースは、1908年にはじまり、1912年、ウィリアム・K・ヴァンダービルト（William K. Vanderbilt）が、自分の名前を冠したレースを立ち上げたときに絶頂期を迎える。かれは博愛主義者であったことを考えると、この『自動車競争』の自動車レースには、シモンや当時の政治的なアミューズメントパーク観が反映されていると考えてもいいだろう。

あの、パニングショットに収められたパノラマの光景の要素全てが、ここに一つに繋がる。来賓は巨大な産業社会の教育実技指導装置であるテーマパークで、子どもが無邪気にレースをするのを、目を細めて観戦しながら、その子たちの姿に、機械化された産業構造を中心とした文化政策の将来の衛兵を幻視する。子供たちは、当時の主要な教育的文化政策であったパークシステムの監督下で、全く無防備に、無邪気に「娯楽」としての自動車レースに遊びながら、将来の労働者としての特性を身につけ、現代、未来の巨大な自動車産業へ

自らの身体を差し出す準備を整えるのだ。

そして、その全てを補強、増幅する、カメラという欲望の再生産装置をチャーリーが横切るとき、彼はこういった、人々を産業構造の欲望に順応させる文化政策、生-政治の染みスキャンダルと化す。それは、映画ではチャーリーがレース観戦に来ていた子供を突き飛ばし、自分がカメラに割り込もうとする瞬間に炸裂する。観衆は、守り、教化すべき将来の文化産業の兵隊が、コメディの浮浪者からコースの外へ突き飛ばされるのを見る。それとともに、レースを包むイデオロギー装置、背景としてのテーマパーク自体がもっていた政治的意義の全てがコケおろされる。このように、彼はこの映画における全ての欲望、政治権力構造に対して宣戦布告をしているのだ。しかし、以前にも述べたように、人々の欲望を代表するカメラは、以前にも述べたように、その前で、ギャグを繰り広げるのみでは、まだびくともしないだろう。

カメラとの闘争

では、チャーリーのコケおろしは、どのようにして以前に述べたような、否定弁証法を通しての機械文明の神秘化に逆らうのだろうか。上に取り上げたシーンに再び戻ってみよう。レースを撮影している監督の前に、車となって全力疾走して駆けて来るチャーリー。この姿を観客が見れば、まずこの男のことを変人扱いすることは明らかだろう。観衆は、このチャーリーの奇妙な行動を映画館で笑うことで、排除の正統性すら覚えるかもしれない。社会ダーウィニズム的な優生思想が研究され支持されていた当時、チャーリーのような一見精神障害を煩っているような人物は劣性遺伝子をもつ存在として、おそらく進化の摂理の名に於いて、将来を否定抹殺されるかもしれない。以前に述べたベルグソンの「笑い」の哲学は、ある意味、それが「笑い」の全てではないにしても、「笑い」がもつ社会的な検閲の機能を見抜いている。人々は、こぞって反社会的な行為をする人物の失敗を笑うことで、社会的な「権威」をもって、その笑われた人を非難し、排除する正統性を獲得するかもしれない。そして、この正統性が、アミューズメントパークに見られたような否定弁証法の根幹にある「神秘化」と関連したものであることは容易に察しがつく。それでは、この機械の正統性を、チャプリンはどのように破壊するのだろうか。

正統性はいわば権力と関係し、映画においては、その権力が象徴される場合はカメラであることは言うまでもない。『自動車競争』において、レースを映すカメラの権利は絶大である。映画には警察官らしき人物もしばしば登場しコースの整理に当たっているが、カメラはコース内に入っているにもかかわらずその外へと出されない。警官は、カメラを避けてまでして交通整備の任に当たる。そしてさらに、そこに割り込もうとするレースの観戦者たち。レースの観戦者は一部の来賓を除いて、こぞってフレームに収まろうとポーズをとる。彼らは、自らをフレーム化し、映画の一部となろうとするこ

とで、このカメラの権力を受け入れているのだ。つまり、カメラはこの映画に登場するもの全てに勝る、映す権力を持っているのである。

逆に、その権力装置としてのカメラが映すものそれ自体も、そういったカメラの権力の産物であることはいうまでもない。カメラが見るべき対象は、見られるべき権力構造、つまり価値構造を備えた対象なのであり、その意味で、見る者（カメラや監督）は見られるもの（カメラが写す対象）を社会的権力的欲望として裏打ちする。そして、そのカメラの視線で裏打ちされるもの、むしろ、同じ権力構造の象徴が、ここでの来賓のレースを見守る視線であることはいうまでもない。来賓は以前に見た通り、政治的な意義をもつ「監督者」であり、その目が、レース、テーマパーク、観客等、この映画のフレームに収められるべきすべての対象、人々が向けるべき社会的視線、欲望を代表し見守っている。このカメラのレンズと来賓の見る、見られる構造は、いわば、一枚の鏡に映る2つの似姿のような存在であり互いを補完しあう。¹³そして、そこに映画の観客も含めれば、レースという社会的欲望の記号が、この観客、スクリーンに映し出される映像＝カメラ、カメラに写る対象の3者を結びつける構造が浮かび上がる。この3つを結ぶ権力構造は複雑に入り組んでいるが、その視線の正統性を疑うには、時代の「精神」的産物である来賓について少し考察してみれば済む。

レースに参加する子供（孫世代）は、価値観を次世代に受け継がなければならないが、その正統性をどこから来るだろうか。それは、来賓にある。ギイ・ロズラートは、父権的な血族が存続しうるには、3つの要素が存在しなければならないとしている。それは、祖父、父、子の三者である。父兄的な血族とは、この自動車のコンテキストで言い換えれば、自動車に対する欲望が、代々スムーズに受け継がれることを意味しているが、そのためには、この3世代間で、自動車に対する欲望がうまく伝達される必要がある。しかし、父と子の双数的な関係では人間のナルシシズム的構造により、このスムーズな伝達は不可能である。子供が自分の父親の理想（自動車に対する欲望でもある）を受け継ぐためには、この父のもっている理想が、「父」という「生きた」物理的な存在から引き離され、ロズラートの言葉を借りれば、「死んだ父」の理想として受け継がなければならない。この「死んだ父」の地位が、いわゆる祖父の立場である。そして子供はこの地位を利用し、父親の欲望を「死んだ父」の支持体である「祖父」の欲望として受け継ぐことで、祖父、父、親子の3世代間での欲望の伝達、欲望の父権性が確立されることになるのだ。そしてロズラートは、こういった側面を「神話」的な側面とも呼ぶ。¹⁴

ここにおいて、『自動車競争』における来賓と子供とカメラ、さらに、映画の観衆との欲望のキャッチボールは明らかだ。自動車という欲望の記号は、カメラと来賓という権力装置から伝達されるのだが、そういった欲望が、来賓という一種の親子関係の上にそびえる家系的「神話」の要素を帯びな

がら、当たり前のもので子供たちに受容され受け継がれて行くのだ。そして、欲望を視線との関係で言い換えれば、このようになるだろう。カメラに収められた来賓の視線は、監督者の目、子供を見守る目であり、さらに「自動車」産業に承認を与える「神話化された」承認の視線としても機能し、スクリーン内の子供たちや、それをスクリーン越しに見る観衆に受け継がれることになるのだ。映画というメディアを通じた「神秘化された」欲望の再生産。その再生産装置の神秘的な承認として、来賓は機能しているのだ。

チャーリーのレンズへの割り込みと、カメラを覗き込むギャグは、まさに、この来賓の神話化された視線—つまりは、カメラの視線、観衆の視線でもある—to働きかける。この神話に正統性がないこと、つまり欲望は世代から世代へと単に接木されたものに過ぎないのであり、その伝達自体を神秘化することは無理なことは明白だ。そして、視線自体もそのような代物なのだ。そもそも、「見る」ということは、他人の眼鏡でものを見るに過ぎない。なぜ、「そのように見えるのか、どうしてそのように見える必要があるのか」と問われれば、われわれは必ず閉口してしまい、「見えるから見えるのだ」とトートロジックな答えにしかたどり着かない。この見えているようで、見えないものが、われわれの視線を支えているのだ。そして、この「見えない」という前提こそが、ラカンの言う「去勢不安という構成的欠如」（ラカン 96）と呼ぶものに他ならない。いわば、人間の目、視線とは、たくさんある、借りものの眼鏡のようなものであり、その眼鏡なしには世界を把握すらできないような代物なのだ。カメラや来賓の権力的な視線は、そういったわれわれの視野狭窄、視力の弱さに付け込む。もともと構造的欠如を視線のうちに秘めた人間の目は、見えないことを否認するかのごとく、視線の安定性を与えてくれそうな、来賓の「神秘的な」目配せや、カメラの見る権力をわれさきに自分のものにしようとする。観衆が、カメラに写し取られた、自動車や映画監督に翻弄されるチャーリーを笑うことができるのは、そういった権力的なカメラのレンズの視線に、自分とその目を同化させているからに他ならない。その権力の視線の無批判の受け取り（＝「窃盗」「接木」）を、チャーリーは批判するのだ。映画館でスクリーンのチャーリーの視線と観客の視線が不意に出会う時、観衆は、のぞきの瞬間を目撃されたような気まずさを覚えるが、その気まずさは、カメラとカメラに撮られたスクリーン上のシーンを無批判に受け入れ、自分の視線との間に透明な関係を作って満足していた観衆を襲うチャーリーの視線の不気味さに由来する。ベラ・バージュは、チャーリーのもつ魅力を、彼独特の「世慣れなさ」を通して、彼が、「機械のように生命のない文明の只中で、子供らしい本源的な人間性をあらわしている」（バージュ 189）ところにあるとしている。チャーリーの自動車に対する闘争は、ある意味滑稽だ。しかし、それを当たり前のように思い込んでいる、観衆の視線こそ、滑稽なのではないか。機械に順応できないチャーリーを笑うより、機械に順応させられ、主体性を剥奪

された観衆やレースの参加者、そして、それを監督する来賓とそのすべてを収め、再生産するカメラの視線のほうが、非人間的で滑稽なのではないか。映画の最終場面で、チャーリーは、カメラのレンズを覗き込み、しかめっ面をする。そして、そのカメラを通して一部始終を覗き込んでいた観衆は、そのチャーリーが覗くレンズの向こう側に自分たちがいることを痛感する。チャーリーは、映画とその観衆、そして、すべての機械文明の舞台（スクリーン）の上で盲目的に生かされている全ての人々に反発し、あざけり、舌を突き出すのだ。

註

1 ベンヤミンでは、同様の変化は芸術的アウラと関連づけられているが、このアウラの消失は、近代における知覚の変容と軌を一にしている。彼も同様に、映画の前段階メディアとして、風景のパノラマ、パノラマ風の文学を挙げている。詳細は、「複製技術時代の芸術作品」16頁、「パリー十九世紀の首都」14-15頁を参照のこと。

2 ヒステリー症状の根幹にある「異物」＝「心的外傷」については、フロイトの論文「ヒステリー現象の心的機制について」を参照のこと。また、つづけてフロイトは、その「異物」の解消法として、言葉がもつ力について語っているが、これはもちろん、異形のもを言語化して形を与える、言語による象徴化を意味していることはいままでもない。例えば映画『エクソシスト』(*The Exorcist* (1973))は、まさにこのような、身体に取り憑いた「異物」からの解放をテーマにしているが、その解放は、牧師が取り憑いている者の名を聞き出すことから始まる。“exorcise”のギリシャ語“*exorkizein*”が示すように、エクソシストは「神への誓」“*horkos*”(=“*oath*”)がもつ具体的な「縛り付け」＝“*binding*”の効果を用いて、「取り出す」“*ex-*”のであり、言葉と悪魔払いとの根源的なつながりが見られる。この言語化の持つ力をひろく、「異物」に具体的な「形」を与えることとして広く解釈すれば、『モダン・タイムス』では、オープニングの羊の群れやチャーリーの痙攣等、人間に巣食う「異形」のものがさまざまな隠喩的形象として表現されている。

3 即興的に現場を決めて撮影するスタイルは、当時初めてチャップリンが映画の世界へ入ったキーストン映画会社 (*The Keystone Film Company*) の社長マック・セネット (*Mack Sennett*) がよく使う手段であった。監督はヘンリー・レアマン (*Henry Lehman*)。1914年当時、アメリカに来てからおよそ2年しか経っていないチャップリンは、映画界では無名の存在であった。本作品は、キーストン3本目の映画であり、チャップリンのトレードマークとなる有名な道化スタイルも2作目であった。チャップリンの衣装に関しては、ディヴィッド・ロビンソン (*David Robinson*) の *Chaplin: His Life and Art* 114-115に詳しい。

4 当時のスラップスティックコメディの起源として、ガニングは、コンメディア・デッラルテ (*Commedia dell'arte*) を挙げ、バスター・キートン (*Buster Keaton*) の道具を使ったギャグ、鋤で髪をといたり、恋の情事を隠すのに覗き窓を使ったりするギャグも、この16世紀のパントマイム劇に由来すると説明する。そしてチャップリンのトレードマークの一つである杖、「スラップスティック」の起源も、コンメディア・

デッラルテのギャグで使われた「杖」“*batticcio*”から来ているとしている (“*Mechanism of Laughter*” 140)。イギリスに於けるパントマイム劇、道化の歴史に関しては、*Harlequin Britain: Pantomime and Entertainment, 1690-1760* の第1章と2章を参照のこと。

5 詳細は、ベン・シンガー (*Ben Singer*)、*Melodrama and Modernity* 第3章を参照のこと。しかし、農村部も、変化せずにとどまったのではない。サミュエル・P・ヘイズが言うように、農村部にも資本の波は押し寄せた。上記にも挙げたが、パッキング、運河鉄道等の輸送網の展開は農産物のビジネス化も促進したのであり、鉄製の鋤、収穫機械、強大なコンバインなど、農業のテクノロジーも飛躍し、1830年から1896年の技術革新により、従来の労力と比べ20分の1、コストは従来の5分の1にまで減少した。しかし、そういったビジネスとしての労働形態は、巨額の資本を必要するのであり、従来の自給自足をしていた農民が、そのビジネスへと容易に移行できたとは考えられない。彼らはそのほとんどが、都市へと流入したと考えるべきだろう。詳細は、ヘイズ (*Samuel P. Hays*)、*The Response to Industrialism 1885-1914* の第1章に詳しい。

6 自動車に関して言えば、フォードが実際に、大衆車の生産を本格化するのには、1910年代であり、1900年から1920年までで自動車の登録数は、1000倍に膨れ上がる。しかし、それ以前は、都市の交通は、路面電車に依存していた。この路面電車は都市の交通を一気に引き受け、利用者、投資家は路面電車会社の言いなりにならざるを得なかった。路面電車運営会社は、当時、政治家への賄賂、法外な料金、法外な額の会社役員へのボーナス、加えて、労働者への低賃金、過酷な労働、ずさんな機械整備がさまざまな“*grisly accidents*”「おぞましい事故」などの社会問題を引き起こしていたが、人々にはそれを利用するか、歩くかの二者択一しか用意されていなかった。そういった人々の路面電車に対する不満が、後の車産業の発展をもたらした (詳細は、マーク・S・フォスター “*The Automobile and the City*” を参照)。

また、都市における資本の集中は工場等のプラント以外にも、このような都市計画 “*urban 'infrastructure'*” にも行われたことをヘイズは指摘する。都市計画は、橋、下水、排水、輸送システムや、公共サービスである、ガス、電燈、水、そして火災や警察といった、仕事や投資を誘発するものを含んでいる。面白いのは、こういった新たに付け加えられるものと、逆に排除されるものである。後に、テクノロジーの危険は指摘するが、従来の酪農や家禽類の飼育は、実際に都市では禁止されていた。そういった飼育にはある程度の土地が必要とされるが、効率的で管理された輸送網を求める都市では、そのような土地利用は避けられた。しかし、そういった古来の農業文化が、都市においては当初「迷惑」“*nuisance*”であったものが、「公共衛生へ害を及ぼす」“*a threat to public health*”として排除されるにいたる。この害を及ぼすものは、都市の郊外へと追いやられ、不可視化されるのだが、その不可視化の対象は、屠殺場も含まれていたことを、ヘイズは主張する (詳細は、ヘイズ 前掲書 第3章を参照のこと)。このヘイズの指摘に、生命を管理すると生一権力の片鱗をみることも可能だろう。

7 キーストンコップの、ドタバタ劇に於けるコミカルな動きは、トム・ガニング (*Tom Gunning*) がグリフィスのパラレル・エディティングの手法の起源：“*split-second timing of industrial production and worker's enslavement to a oppressive*

temporality” (*D. W. Griffith and the Origin of American Narrative Film* 105)として説明したような、規則的な産業時間の攪乱として、ロブ・キング(Rob King)は説明している：“the cop’s actions are entirely excessive, opening up conflicting temporalities in a film” (*The Fun Factory* 47).

8 ヴェニスとそのビーチリゾートの歴史は、キャロリン・エレヌ・アレクサンダー(Carolyn Elayne Alexander)の、*Images of America: Venice California* および、ジョン・ベングットソン(John Bengtson)の *Silent Traces: Discovering Early Hollywood Through the Films of Charlie Chaplin* に詳しい。

9 アリエル・ドルフマンとアルマン・マトゥラールは、アメリカのディズニーがもつ文化帝国主義的な側面を論じた焚書『ドナルド・ダックを読む』において、こういった「娯楽」による文化支配について論じている。そこで、子供はディズニーキャラクターという子供らしいの空想的存在に慣れ親しみながら、その「代理—表象」「re-presentation”に染み込んでいる、ポスト資本主義文化の大人の空想を身につける。

10 当時の優生思想に関する記述は、シュテファン・キュール(Stefan Kühl)、*The Nazi Connection: Eugenics, American Racism, and German National Socialism* の第2章を参照。

11 ロイ・ローゼンツヴァイク(Roy Rosenzweig)は、マサチューセッツ州のウスターの独立記念日の過ごし方を例に取り上げながら、こういった「お上品な伝統」の崩壊と、新たな労働者階級による弊害などを例証している。詳細は、ローゼンツヴァイク *Eight Hours for What We Will* 第3章を参照。

12 同様の政策はマサチューセッツ州のウスターにも見られる。1870年1月、市議会から「日陰樹、公共グラウンド委員」(the Commission to Shade Trees and Public Grounds)に任ぜられ、ほとんど独力でウィンスローの公園を形作り管理したウィンスロー・リンカーン(Winslow Lincoln)もオルムステッドと同様の思想と公園システム(the park system)を採用した。詳細は、ローゼンツヴァイク 第5章を参照のこと。

さらに、娯楽がもつ政治学、つまり、民衆の生活を方向付ける政治的な利用法は、以前、17世紀のスチュワート王朝にも見られた。彼らは、ヨーロッパ各国からのコンメディ・ア・デッラルテのパフォーマーを呼ぶことで、他の王朝と政治的なつながりをもとうとしたこと、そして、人々の余暇や娯楽の監督者(superintendent)となろうとしたことを、ジョン・オブライアンは指摘している。詳細は、オブライアン *Harlequin Britain: Pantomime and Entertainment, 1690-1760* 第2章を参照のこと。

13 この補完構造は、当時の来賓から見たカメラの評価として理解される。この来賓が、カメラの権力を受け取ることは、カメラと来賓がレースという共通の社会権力の産物でつながっていることから理解できる。そして、来賓から受け取るカメラの権力は、当時の映画界が、移民の娯楽から、より広く、この来賓のような、ヴィクトリア朝時代の価値観を示した中産階級以上の人々へ受け入れられるように努力していたことを考えれば理解できるであろう(この点は、ガニングの前掲書 第6章、ミリアム・ハンセン(Miriam Hansen)の *Babel and Babylon* 第2章を参照のこと)。まさに、お互いを見つめあうこと、つまりカメラは、レースと来賓を同時に映し、来賓は、カメラに承認の視線を送ることで、お互いの権力を補完、増幅しあっているのである。

14 詳細は、ロゾラート『精神分析における象徴界』の第1部「宗教的神話と系譜に於ける人間の三世代」を参照のこと。

参考文献

Alexander, Carolyn Elayne. *Images of America: Venice California*. Chicago: Arcadia Publishing, 1999.

Bengtson, John. *Silent Traces: Discovering Early Hollywood Through the Films of Charlie Chaplin*. Santa Monica: Santa Monica Press, 2006.

Bowser, Eileen. “Mack Sennett VS. Henry Ford.” *Slapstick Comedy*. Ed. Tom Paulus and Rob King. New York: Routledge, 2010. 109-113.

Foster, Mark S. “The Automobile and the City.” *The Automobile and American Culture*. Ed. David L. Lewis, et al. Ann Arbor: the U of Michigan P, 1980.

Gunning, Tom. *D. W. Griffith and the Origins of American Narrative Film: the Early Years at Biograph*. Urbana: U of Illinois P, 1991.

— “Mechanism of Laughter: Devices of Slapstick.” *Slapstick Comedy*. Ed. Tom Paulus and Rob King. New York: Routledge, 2010. 137-51.

Hansen, Miriam. *Babel and Babilon: Spectatorship in American Silent Film*. Cambridge: Harvard UP, 1991.

Hays, Samuel P. *The Response to Industrialism: 1885-1914*, 2nd ed. Chicago: the U of Chicago P, 1995.

King, Rob. *The Fun Factory: the Keystone Film Comedy and the Emergence of Mass Culture*. Berkeley: U of California P, 2009.

Kühl, Stefan. *The Nazi Connection: Eugenics, American Racism, and German National Socialism*. New York: Oxford UP, 1994.

O’Brien, John. *Harlequin Britain: Pantomime and Entertainment, 1690-1760*. Baltimore: the John Hopkins UP, 2004.

Robinson, David. *Chaplin: His Life and Art*. New York: McGraw-Hill Book Company, 1985.

Rosenzweig, Roy. *Eight Hours for What We Will: Workers and Leisure in an Industrial City, 1870-1920*. Cambridge: Cambridge UP, 1983.

Schivelbusch, Wolfgang. *Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*. Berkeley: U of California P, 1977.

Singer, Ben. *Melodrama and Modernity: Early Sensational Cinema and Its Context*. New York: Columbia UP, 2001.

ドルフマン、アリエル、マトゥラール、アルマン、山崎カヲル訳『ドナルド・ダックを読む』(晶文社、一九八四年)

バージュ、ベラ、佐々木基一、高村宏訳『視覚的人間：映画のドラマツルギー』(岩波文庫、一九八六年)

フロイト、ジークムント、懸田克躬、小此木啓吾訳「ヒステリー現象の心的機制について」『フロイト著作集7』(人文

書院、一九七四年)

ベルグソン、アンリ、鈴木力衛、仲沢紀雄訳「笑い」『ベルグソン著作集3』(白水社、一九六五年)

ベンヤミン、ヴァルター、佐々木基一編『ヴァルター・ベンヤミン著作集 2:複製技術時代の芸術』(晶文社、一九七〇年)

一. 川村二郎、野村修編「ボードレールのいくつかのモテ

ーフについて」『ヴァルター・ベンヤミン著作集 6:ボードレール』(晶文社、一九七五年)

ラカン、ジャック、ミレール、ジャック・アラン編 小出浩之 他訳『精神分析の四基本概念』(岩波書店、二〇〇〇年)

ロズラート、ギイ、佐々木孝次訳『精神分析における象徴界』(法政大学出版局、一九八〇年)