

帆付き風車^{かぜぐるま}：『失樂園』における驚異の表象

鈴木 繁 夫

1. 地誌、冒険旅行、そして叙事詩

ミルトンの『失樂園』（1663年）は叙事詩として位置づけられ、なるほど叙事詩というジャンルが必ずかかえこむ戦争、ここではサタンによる神に対する反乱とキリストによる反乱の平定という戦争が歌われている。では叙事詩というジャンルからの要件ではなく、叙事詩人という要件、つまり叙情詩人でもなく劇詩人でもない、叙事詩人として備えるべき資格とはなんであったのだろうか。それは、歴史と地理という、時間と空間をまたがる内容について知悉していることであつた。『失樂園』は、至高の神の存在に始まり、神の御子キリストの誕生、御子キリストによる天地と人間の創造、人間の墮罪、御子による贖罪、人間のさらなる墮落、御子の再臨と審判という壮大な人類史を収め、そこで展開される神学がらみの歴史事象の説明は、詩人の深い学識をあらわしている。それだけではなく、この叙事詩では、天国と地獄、そしてその間に挟まる混沌と宇宙の関係、宇宙における惑星と地球の関係も記述されている。地球については、ヨーロッパから中東、中東から東アジアに関しての風物誌にも目配りが行き届いている。¹ そういえば40歳代のミルトンは、現在のロシアの歴史と地理についての小冊子を著している。

壮大な歴史について、ミルトンは、もちろん聖書そのものやカルヴァンやパレウスなどの聖書釈義書から学んでいるが、では地誌については何から学んだのだろうか。現在残されているミルトン自身の著作、書簡、そして彼とほぼ同時代の著述家による伝記から判断するかぎりでは、ミルトンが航海士や旅行家から直接に学んだ形跡はない。² ミルトンの地誌の知識は、数多く刊行された中東・アジアとの交易記や南北アメリカ探索記によるものと推定されている。³ 16-17世紀の旅行誌を精査し、それらの記述と『失樂園』の記述との呼応を調べ上げたロバート・カウリーによれば、ミルトンがもっとも依拠しているのは、学者リチャード・ハクルートによる『イングランド国による主要航海、探検、探索路、発見』（初版 1589年）、そしてインドまでの踏破したと自称する宮廷道化師トーマス・コリライト『不消化物の数々』（1611年）のこれら二著であつた。⁴ この他にも、トルコの歴史を文献にもとづいて編年体で、それも優雅な文体で叙述したりチャード・クノールズ『トルコ人の歴史』（1603年）、トルコ経由でエジプトまで見聞した詩人ジョージ・サンディーズによる『見聞録』（1615年）などがあげられている。⁵ さらにミルトンがほぼ確実にその出版を知っていたサムエル・パークス『ハクルート死後

出版物、あるいはパーカスによる巡礼』(1625年)——多くの旅行家のメモや書きかけの断章までも採取して、ハクルートの著書の情報量を上回る膨大な地誌——と、妖精の国やユートピアまでも記述に入れた元オックスフォード大学講師ピーター・ヘイリンによる『地誌の宇宙』(1652年)がある。これら最後の二著の記述は、『失樂園』と、言葉使いのレベルでこそ直接に対応はしていないが、これらの本で提供されている地誌の知識は『失樂園』のそれと合致するものが多い。⁶

さてざっと見ただけでも六点のこれらの書物は、イングランドがチャールズ一世の統治下から内乱期を経て王政復古に至るまでの時期に最低でも三刷、そしてなかにはその後も版をさらに重ねて読み継がれているものもある。16世紀初頭前後のコロンブスによるアメリカ新大陸の「発見」とマゼランの世界周航は、キケローを通じて信じられていた世界三分説(ヨーロッパ・アフリカ・アジア)に代わる「世界四分説」を徐々にではあるが伝播させつつあったが、それでもアジアとアメリカが地続きの一大陸という観念は強固に残っていた。⁷ 17世紀になっても航海者たちは、まだまだたくさんの「未知の地」(*terra incognita*)が残されており、さらなる新世界、新民族、新事物の「発見」の可能性に自分たちの航海が開かれていると確信していた。⁸ ここに当時の旺盛な好奇心と知識欲、さらには自己が生活する局所的空間を包む全域的な空間を明確化しようとする進出気質を見て取ることができる。

印刷革命の興隆という外的条件に先立って、ヨーロッパの領域を越えた地誌の記述がそもそも可能になったのは、『東方見聞録』の実質上の著者がルスティケロ・ダ・ビサであり、なおかつ口述した冒険商人マルコ・ポーロがいたように、書籍として記述する筆者に先行して航海者や冒険商人たちの実地見聞があったからだ。この形式に則るかのように、『失樂園』においても、サタンは、危険を意識しながらも富を手に入れようとあえて外部に出奔する冒険航海者として描かれている。サタンは神への復讐という富と、それに伴う名誉を獲得しようと、混沌の荒波を渡って、新大陸の地球に到着する。＜樂園＞に在る原初の人間の姿は、衣をまとわず裸体のまま、しかも二人を取り巻くその自然の豊かさ——これらはヨーロッパ人がまさに新大陸で目の当たりにした驚異の光景であった。人間の墮罪を成功させたサタンによってもたらされた富は、直接には地球を含めた宇宙という新地であり、サタンの母＜原罪＞とサタンの息子＜死＞とは、地獄から地球への膨大な距離に及ぶ橋を架け、地獄の住人たちが地球に植民することを可能にする。こうして「地球は地獄と一体」(2巻383行)となる。いやそもそも地球は、創造主という「至高の種植え者(プランター)」(4巻691行)が支配している地域であるが、プランターという言葉は神の子が＜樂園＞に人間を含めた諸生物を植え付けたという意味だけではなく、新大陸に植民した人々を指す用語、すなわちコロニスト(こちらは18世紀の用語)の意味で、ハクルートなどの作品ですでに流通していた。実際、北アメリ

カのヴァージニアへの植民は、17世紀冒頭から国家事業として展開しており、彼らはプランターと呼ばれていた。⁹そしてさらにラス・カサスが報告したスペインのコンキスタドーレスたち（即ちプランターたち）の陰惨な虐殺・虐待・略奪をなぞるかのよう、＜死＞はその満たされることを知らない空腹をかかえて地球を餌食にし、また＜原罪＞は新世界のアダムの末裔たちがさらに罪を犯すようにと駆り立てていく。

冒険商人サタンを中心とした人物たちの行為、事績、それらにまつわる事柄は、神学的に見ればもちろん非難と悲嘆を伴うものなのだが、忌まわしきこととしてこの作品の中では表面的には必ずしも一方的に断罪し価値づけられてはいない。地獄と宇宙を結ぶ大架橋は宇宙と天国とをむすぶ鎖（3巻510行）と同様に偉業であるし、ふさふさとした髪をもつ蛇（7巻497行）、島と見紛うばかりの巨大な海獣（1巻200-208行）、ヒマラヤ山岳地帯の西にすむピグミー（1巻780-781行）、屹立する尖塔が燦爛と輝く大都会（3巻548-551行）、ピッチがうねる平野の口（12巻41-43行）など、新世界の新奇さは『失樂園』の読者に、罪と死とがどこかで結びついている異様でおぞましいものとして思わせつつも、一時的にであれも、賛嘆し圧倒するほどの力を持って迫ってくる。驚異に対する好奇の眼差しがなく、外地を知らない局所的生活空間が人間の考え方に刻みこむ自明性が破られる驚きをもって、それらの事物は描かれている。¹⁰

2. 驚異のレッスン

西ヨーロッパがアジアを植民したがゆえに西ヨーロッパ人の心にもたらした驚異の事物は、宗教、風俗、習慣といった社会に密接に関わることから、気候、風土、生態系などの環境にいたるまで広範囲に及んだ。それらは正確に叙述されているものもあるが、驚くほど空想的で、とうてい信じがたいような奇怪な内容も記載されていた。イングラントにおいては、おおまかにいって王立協会——そのモットーは「いかなる師の言葉にもよらず」で、実験と実証による証明を目指した——が設立される以前の世界では、知の信憑性とは観察され手に取ったものよりも、文字により記述されたものが優位に立ち、知全体としては伝聞によることと観察されたこととの区別が曖昧であった。¹¹たとえば蛇を記述するにしても、蛇の体の形からその体内の構造が記述される一方で、蛇の紋章の意味と神話上で蛇がどのような力を発揮しているか、さらには魔術を含めた薬としての用途がどのようなものが詳述され、これらの記述が平然と同一水準で説明される。フーコーの表現を敷衍するというなら、16-17世紀における知とは、人間が自然を媒介にして観察する視線と、人間が本というメディアを通じて読み書きする言語とが、どこまでも限りなく絡み合い錯綜しながら形成される動的な連続体ということになる。無限に交錯する場はもちろん印刷された書物同士、より正確にはそれら書物を読む読者が、自分の頭の中で、書物同士のある箇所と別な箇所を共鳴させ、その共鳴を意識的に自然の事



図1 「一足人間、単眼人、双生児、胴顔人、人狼」
セバスティアン・ミュンスター『地誌の宇宙』
(1544年)

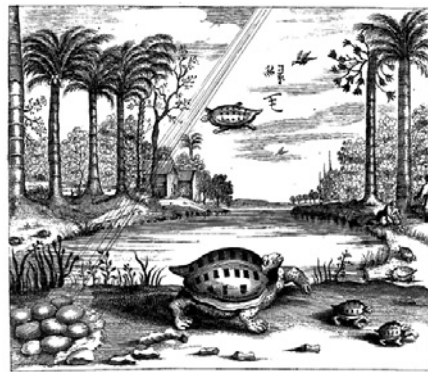


図2 アタナシウス・キルヒャー
『挿絵付き中国』(1667年)

物のなかから読み取るか、自然の事物のなかへ読みこむことである。したがって、レオナルド・ダ・ヴィンチがそうであったように、誰もが自然観察への執着と慧眼をもっていたわけではない。むしろ大多数の人間にとって、書かれたものの優位下にある言葉とものの交錯とは、注釈の形式を取る。注釈形式といっても、脚注のように本文中の一文に対して、番号を打ち、本文の欄外にその文の出典や内容を補足するというフォーマットのことはない。注釈形式とは、先行して書かれたものに呼びかけ、解説し、先行する記述を回帰させると同時に、類似した内容を新たに付け加えていく言語活動の様式である。¹² この形式が踏襲されることで、大量のテキストが錯綜し、いくつかの注釈が最高位をしめるが、それでも注釈を付加していく活動はたえず繰り返され続いていく。こうして言説は無限に増殖し、必然的に終りのない言語活動がいつもすでに読者・書き手に課せられている。

絶え間のない注釈が生産され、それらは視線と言語が交錯する＜言語表現の秩序＞のなかで展開するゆえに、驚異となりうる対象には、現在の私たちから見れば、ミルトンの時代には二種類のものが混在していたことになる。ひとつは、実地検証され実際に存在するもの。もうひとつは、書かれたものとして存在するだけで、注釈として継承され続けたために、実地検証に耐えうると思われるが実在しないものである。後者の例は、16世紀においては首なし人間などの奇人(図1)であり、17世紀においてはその存在がまじめに信じられていた空飛ぶ亀(図2)などの異種動物である。¹³

では次の帆付き車は、実際に存在していたのだろうか。それとも空想まがいの伝聞が、書かれたテキストとなり、その実在が信じられるようになったものののだろうか。

禿鷲はその道すがら、

シナ人が帆と風とを使い、竹製の軽い車を
運転するセリカナの不毛の地に舞い降りる。 (3巻 437-439行)

大音響のこだまする視界ゼロの混沌界を航海し、宇宙の外郭である第一原動天にサタンが到着したとき、原動天のありさまは「際限なく続く大陸」(3巻 423行)であった。ここを徘徊するサタンは、獲物を求めてヒマラヤからインドまで飛び回り、たまたまセリカナ(後に説明するようにゴビ砂漠)に舞い降りた禿鷲の姿に喩えられている。ここではサタンはあくまで禿鷲に喩えられているだけで、サタンは原動天の「大陸」で竹製の車を目撃したわけではなく、この車を実見したのは禿鷲である。喩えられるもの(獲物を探し求める禿鷲の偵察)が、喩えるもの(ここでは原動天でのサタンの徘徊)の範囲から逸脱して一対の一の呼応が破られている。

この破れは、叙事詩では比喩がただの一点で喩えられるものと結びつけられればよく、比喩そのものが物語の主筋の展開から独立してしまうという、叙事詩のジャンルに独特な約束事があるために起こっている。破れた比喩が叙事詩で多用されるのは、すべてを表象しつくそうとする欲望が根底にあるからだが、この欲望においては形式的にはできるかぎり多くのものごとを記述するという加法原理が働き、その一方で心情的には強度を伴った好奇心と驚異へのとめどもない関心がうごめいている。¹⁴ そのために、このセリカナ砂漠の比喩は、それがどこからの地誌の記述——書かれたものの優位としての注釈——に負つていようと、ミルトンが地理学にそもそも要求していたような「きちんとした判断が働いた正確な記述」——実地による検証可能性の大——であるとは限らない。¹⁵ いやそもそもこの砂漠で帆走するシナ人の「竹製の軽い車」は、地誌にもとづかない、無根拠の空想の産物なのだろうか。

中国の文化を西ヨーロッパで最初に本格的に著したスペイン人ホアン・ゴンザレス・デ・メンドーザは、中国人の発明の才能に驚嘆しながら、次のように述べている。

中国には、帆が付いた乗り物や車があり、やすやすと機敏に操れるようなものが熱心に制作されている。この車を実見した人は数多くおり、またインドやポルトガルでは中国産の布や陶器を購入した人が、この車が描かれているのを実見した人が多数いるので、この車が実在することは信じるに値する。(『強大王國・中国の歴史とその現況』原著 1586 年、英訳 1588 年)¹⁶

メンドーザはフィリペ二世のために、中国情報収集者として 1580 年から三年ほど活動したが、メンドーザ自身が中国に足を運んだ形跡はなく、ここに記載されていることはあきらかに伝聞である。ここでメンドーザは、この奇妙な車について語る人は数多く

いたというが、そもそも中国記録についてそれ相応の文書の形で残っているものとしては、中国に行ったポルトガル人のものが三つ残っているにすぎない。¹⁷ またメンドーザから『失樂園』までの時代は、中国の明から清にかけての時期、皇帝でいえばおよそ武帝から康熙帝までの170年間に当たるが、現存する布や陶器にはそのような車は見当たらない。¹⁸

メンドーザの英訳者ロバート・パークは、訳者が読者に対する手引きとして、この中国記について奇妙なことを述べている。パークは、世界周航を遂行したトマス・キャヴェンディッシュにこの訳書を捧げ、翻訳の目的がインド洋を経て中国に至る貿易路確保を勧めるためであることわった上で、この本はカトリック、それもスペイン人が著したので、捏造された誇張に加えて、虚偽や信じがたい事柄が非常に多く記載されているので用心せよ、という。¹⁹

3. 実地検証と伝播：オランダの帆付き車

とすると、この帆付き車も、そうした誇張のたぐいとして、注意して考えなくてはならないことになる。だが、それこそさらに奇妙なことに、少なくとも17世紀のオランダ人にとって、この車は虚偽記載ではなかった。なぜなら、10進法を推奨した数学者であり、水門の設計に貴重な貢献した機械技師シモン・ステフィンが、陸上を走る帆付き車（オランダ語で帆車 *zeilwagen*）を少なくとも二台、制作し、実際に走らせていたからだ。²⁰ ステフィンが帆付き車を考案した経緯については不明だが、オランダの著名な冒険商人ヤン・ホイフェン・ファン・リンスホーテンの『旅行記：ポルトガル領東インドの船旅』（1596年）に、このメンドーザの記述に触発されたと思われる記事がある。ステフインは、この記事がメンドーザの記述かのどちらかからヒントを得て帆車を考案したと、推測されている。²¹

この特殊な車は、二十人以上もの人を乗せ、帆をふくらませながら砂浜を快走する姿でオランダの銅版画家ヤコブ・デ・ゲイン（図3）が描き、そしてこの版画を元に別な版画を制作したクラス・ヤンシュ・ファイシャの版画（図4）によって、ヨーロッパに部分的にだが広まっていった。ゲインの画は三つ折りの大判で、画の他にもその画を取り囲むように情報が盛りこまれている。画の両脇を占めているのは詩で、その内容は、国際法の父と呼ばれるグロティウスがこの車に乗った経験と、グロティウスによる車の賛美からなっている。画の下段には、ステフェインと設計者が車の仕組みを説明する姿も描かれている。技術好きのマウリッツ・ファン・ナサウ王子が資金を提供して完成したこの車に、王子は外交官や著名人を乗せてシュウェニゲン（デン・ハーグ近くのリゾート海岸）の砂浜をしばしば滑走させたという。他方、ファイシャの図は、単独の銅版画としての他に、ヨハネス・ブレアウのオランダ地図『新・大劇場：ベルギー自由同盟

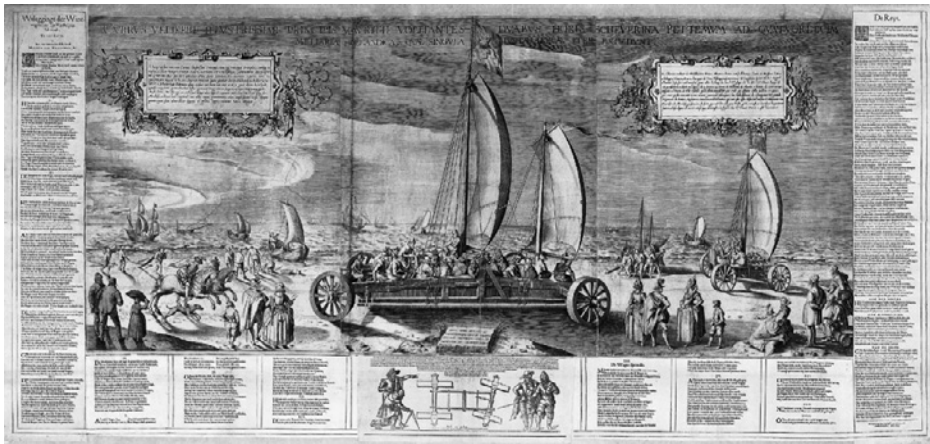


図3 ヤコブ・デ・ゲイン「帆車」(1603年)。図絵上部のラテン語銘「オランダ人たちの力がすぐれていないと思うなら、車を見よ。その四輪はほんの軽く風がふけば進むのだ。」(Quo non se Batavium vis exerit aspicere currus Quos mod quadrupedes nunc levis aura vehit.)。

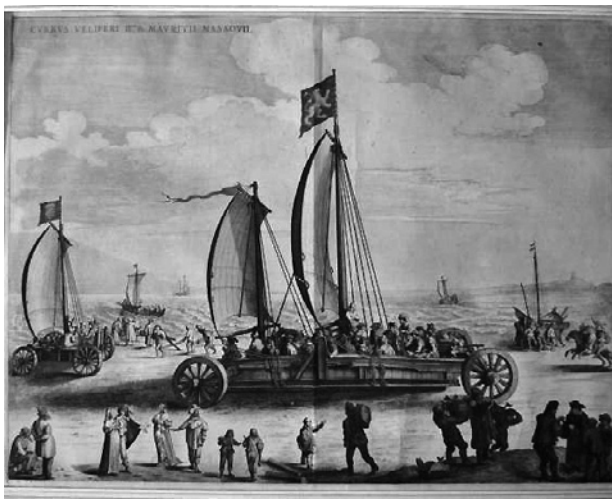


図4 クラース・ヤンシュ・ファイシャ「帆車」(ヨハネス・ブレウ『新・大劇場：ベルギー自由同盟諸国の劇場』1649年)

諸国の劇場』(1649年)にカラー入り挿絵として掲載され流布していった。

この車の存在をはっきりと知らせめ、どんな形であるのかを一般の目に触れさせるようにしむけたのは、手にとって見開きで簡単に見られる比較的廉価な地図帳であった。イングランドではジョン・スピードのもの(図5)、オランダではスピードの友人ヨースト・デ・ホンデのもの(図6)が、この車を地図上に風物挿絵として載せている。帆の位置に注意するとわかるように、スピードやホンデの車は、オランダで実際に滑走していたステフィンの車とは異なっていて、その現物をコピーしたり、ゲインの画を模写したものではないことがわかる。車の帆の位置や大きさから推定すると、これら地図帳が参



図5 ジョン・スピード『世界著名地の概観』[部分] (1631年)。英語銘は「陸上の旅行法」。

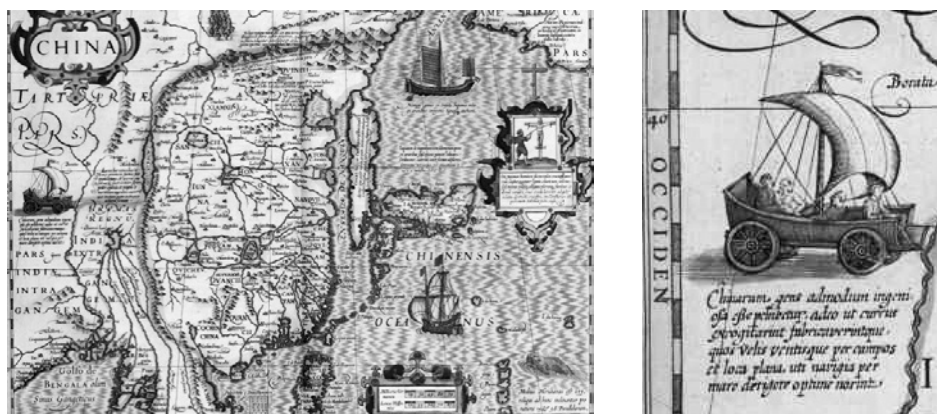


図6 ヨースト・デ・ホンデ『地図』[全体, 部分] (1611年)

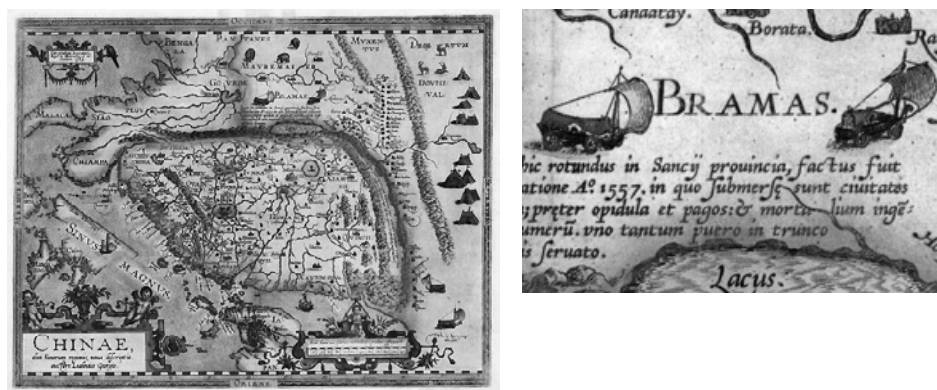


図7 オルテリウス『地球劇場』「中国」[全体, 部分] (1587年)

照したのは、最初の近代地図帳といわれるオルテリウスの『地球劇場』（1587年）の「中国」地図（図7）に描かれた車であろう。この車はオルテリウスの独創ではなく、ヨーロッパで最初に中国地図を制作したポルトガル人地図制作者ルイス・ジョルジュ・デ・バルブーダの草稿に基づいていることがわかっている。

オルテリウスの地図では、帆付き車は二箇所を描かれており、一つは今の満州付近、そしてもう一箇所は中国の西部の砂漠地帯、当時のヨーロッパ人がセリカナと考えていた地域（現在のゴビ砂漠）に二台登場している。ミルトンが参照している地誌としてすでに上げたパーカスの『巡礼』には、セリカナは、イマウス（現在のヒマラヤ山脈）の北側にあるスキタイから東、ガンジス川の北側にあるインドの北としているが、それがまさにこの地図で車が走っている位置なのだ。²² また同じくミルトンが参照したヘイリンの『地誌の宇宙』には、場所こそ銘記していないが、「この国は平坦きわまりないので、帆が付いた乗り物や車がある」と書かれている。²³ そしてオルテリウスも、1592年版の「中国」地図では、ラテン語でこの車について次のように説明している。

ここの人々は発明の才がとてもあり、車を設計製作し、海上を進む船のように帆と風を使って、野や平坦な場所をしっかりとした操り方で、心いくまに進む。²⁴

4. 驚異の馴致^{じゅんち}

原動天を徘徊するサタンにまつわる帆付き車の叙事詩的比喩について、ミルトン自身、また『失樂園』の当時の読者は、オランダのステフィン型車については何ら情報を持っていなかったかもしれない。そうだったとしても、ミルトンも読者も、この車の形についてはオルテリウス系譜の地図から視覚的に学び、中国にそうした車が存在することについては、ヘイリンなどの地誌から知っていた可能性が高い。²⁵ とすると、言葉（地誌と地図）と物（帆付き車）とが交錯するこの言説の場において、読者は素直に手放しでこの発明品に賛嘆の念を抱く、そういう誘惑にかられる。ところが、この叙事詩的比喩の力点は、加帆車の発明に驚嘆することでも、その発明をしたシナ人の才能への賛嘆でもない。陸上を進む車を、船に仕立てあげる、その仮構性にある。この比喩からわずか20行後に、原動天から地球へと降りていくサタンの姿にからめて、煉獄の存在が語られる。この時点では実在していないため見えない煉獄ではあるが、後に人間を収容することになるこの煉獄には、逆風（カトリックの虚妄教義の比喩）が吹いて、その風で帆のように宗教服を膨らませるそんな人間（3巻487行）が存在するとなると語られる。風をはらませた帆で進む車というのは、どこかにうさんくさを漂わせているのだ。

しかも車の箇所から逆に20行ほど前に戻ると、そこには神の子が反乱の墮天使たちを打ち砕く「炎を放つ凱車」（3巻394行）への言及が、神の子によって荘重になされている。また煉獄の風から40行先に進んだところで、天使が数々の信仰深き人々を地上から天国へと運ぶための、「炎を吐く駿馬が曳く凱車」（3巻522行）についてふれられている。陸上を走るシナの車は、このような神の子が使い、天使が用いる天の凱車と暗



図8 ヘンリー・ゲルリッツ「フローラ女神」(1640年)。機織り道具を捨てて、チューリップ投機に興じる人々への風刺画。この車は沈没の運命にある。

黙の内に意図的に対比させられている。天の凱車に較べれば、性能が限られ幼稚で華奢としかいいようのない竹製の車に対しては、叙事詩の語り手は、それを発明した人間の才能を賛美するどころか、むしろそんな才能におごり高ぶり、自己の虚栄心を膨らませる「人間の業」(3巻447行)を示唆し、『失樂園』の読者に対してそんなものに幻惑されないようにと、注意を促しているのだ。こうしてみると、オランダ当地にあってすらも、帆付き車が技術の驚異としてではなく、人間の愚行とともに沈没の運命あるものとして表象されているのは、頷ける(図8)。

叙事詩の語り手が語る語り方について、スタンリー・フィッシュは、現代の読者は見失ってはいるが、17世紀の読者であるなら当然気づいていた<罪深き読者>という修辞手法を、この語り手は意識的に利用していたと解き明かした。²⁶『失樂園』を通じて語り手は、様々な事柄を読者に興味深く語りながらも、罪深い事柄を直截に断罪するのではなく、まず読者の感性がなにげなく魅了され喜ばされるように罪深い事柄を叙述する。読者が罪深い事柄に無自覚のうちに心奪われ、うっとりしたその直後に、語り手はその罪深さについて直接・間接に警鐘を鳴らし、罪に染まらぬように読者の意識を牽引していく。帆をはらませて進む車についていうなら、私たち読者はその創意工夫に賛嘆するとしても、賛嘆する自分自身は実は騙されていて、車がサタンの活動とどこかでつながっていることに気づき、賛嘆した自分の罪深さを感じ取るように、そのように語られているということになる。

ただし、こうした驚異の叙述は、一方的に<罪深い読者>意識へと牽引するものではなく、逆方向のベクトルにも働いていると考えられる。日常の自明性を破るような驚異の事柄は、創造主である神が、地上に自由にその力を及ぼす、その圧倒的な創造力の強

度を読者に感じさせる。イングランドの統治者チャールズ一世を公開処刑にまでもちこんだピューリタン主義とは、カルヴァンの神学思想を色濃く受け継いでおり、この思想において特徴的なのは、神の摂理は人間一人一人の日々の生活に及ぶことはもちろん、教会共同体、国家、人類全体にまでその支配下にあるという、神の創造主としての絶対性であった。神が歴史や生活に直接介入し、意図的に地上の諸力を使用する。その神の意志は、真や善といった普遍の本質に拘束されず、あるいはまた先行する創造の行為によっても束縛されることがないと、考えられていた。世界の事柄・出来事、そしてそれらが織りなす相互関係は、神の意志による自由な決定にのみ起因しており、神によっていつでも自由に変更されうるというのだ。²⁷ これは原意志神観（voluntarism）と、神学上名づけられている。この神観は、14世紀にウィリアム・オッカムが、普遍的な本質論を展開するアキナス神学に対抗して築いた、神の絶対的意志に基づく神学に端を発し、その後、ルターやカルヴァンによって継承され、イングランドではピューリタンによって受け継がれた。²⁸ 神の理性ではなく神の意志による世界存在というこの神観は、人間は墮罪による曇った理性をもってでしか世界の事柄や出来事と対面できないという人間観とペアになって、人間が神の摂理という不可知の奥義を理解したと思い込んだり、奥義を極めようと知的に考察することがいかに愚行であるかを教えることになる。それと同時に、異形の種族、奇形の動物、不思議な鉱物、海や陸での怪奇現象といったような不思議について、それがどれほど人間の理性の間尺に合わないものであっても、神の意志が顕現したものとしてそれらを認知することは、神の全能性と神の自由な働きを認識することとなる。驚異的なものを記述し、さらには蒐集することは、そうした神を認識するよき手段として意識されるようになる。新奇なものとは、日常見られるものとはかけ離れているからこそ、宇宙世界に絶え間なく作用している神の創造的力を、我々人間に驚愕をもって印象づけることになる。新アフリカ（エチオピア以南）、アメリカ大陸、東洋（東南アジア・中国）からの珍奇なものをも収集した＜驚愕の部屋＞や＜驚愕の陳列棚＞（図9）が、16世紀後半から17世紀にかけて、とくにドイツ・オーストリアなどで作られていったが、思想的な背景の一つにこのような神学的解釈が広まっていったことがあげられる。²⁹

しかし今一度、地図に掲載された珍奇なものを戻ろう。クラエス・ヤンス・フィッセルの壁掛け地図（図11）では、外周に新旧両世界の男女の姿が各国別に配されている。その姿は、地図上の地名とその地名が指す場所とがそれぞれ異なっているように、国ごとにどう相違しているかが、一目でわかるようになっている。地名・場所の相違は、経線と緯線によって数学的に平準化された位置と、平野と山脈という高低の二値とで視覚的に示されているが、この一望下の視覚性は、地球がまるで動物の皮だけからなるように地球全体を一枚の紙のうえに貼りつけている。地図のうえに表象された土地や地球へ

の中性的空間認識がここにはある。そうした中性性に逆らうかのように、地表では、各都市によってその宗教儀式、世俗習慣が異なっており、それほどはっきりと同定できない法律もいろいろとある。だが、そうした多種多様性を、地図は、地形という相から、幾何学的に、大地とその土地の生活とを幽閉密閉する。ここで現代の地図なら、中性的空間認識をすること、それを基準として、その射程におさまらないものを切り捨て、あるいはそれらから無縁であることを装う。ところがフィッschelの地図にしても、これまで見てきた他の16-17世紀の世界地図にしても、地図の中性的空間認識に抗うかのように、その土地だけにみられる独特の現象や風俗などを図絵と解説文を使いながら、地図上に描きこんでいく。各地は、地図の読み手が地図に対して等距離に安定したまま出会う対象ではなく、日常の自明性に揺さぶりをかけるような対象として、それなりに目の前に浮かぶように仕掛けられている。

しかし各地の独特さとは、互いに他をどれだけ区別するほどに、異なっているものとして描かれているのだろうか。フィッschelの地図の外縁に配されている風俗図を見ると、たとえばブラジルとマダガスカル(図10)とでは、全員半裸、背丈は同じで、相違しているところは、これらの人物の持ち物と髪長さだけといってもよい。そもそもこれらの人物が立っている場所は連続していて、南アメリカと南アフリカの風土の違いはまったく伝わってこない。新奇とは、実体としては同一のものにとどまりながら、表面上の対立しあうものどもを受け入れるという程度の相違から生じているのに過ぎない。書かれたものが優位で、視線と言語が交錯する連続体のなかでは、驚異であるはずのものが表象されるとき、驚異として観察されたままに表象されるのではなく、できるかぎり猥雑さをそぎ落とす良識に基づいて、再認可能な領域にまで落とし込んでいる。それは、日常の常識感覚に伝達可能なものになるように、手心を加えた表象となってしまうている。³⁰ 驚異は、明証で判明な意味内容をもった形像として、再認可能な圏内からけっして飛び出すことがないのだ。

本来はアノーマリとして浮上してくるはずの驚異とは、どうしても感じざるをえないなにか、思考がそこにむかわざるをえないなにか、常識を炸裂させ、魂を困惑させるなにか、出会わざるをえないなにかである。たとえば、胴顔人(図1)に遭遇することによって、私たちの感覚は混乱し、常識は揺すぶられ、説明に困惑し、思考は強制的に動きだし、神による創造の神秘と人間が持つ理性の限界に触れさせられることになる。ところがフィッschelの地図の図絵に見られるように、驚異的なものは、あくまでも再認の対象であって、地図の鑑賞者の思考をそれほど困惑させない実在物として表象されている。それら驚異であるはずの表象は、意識的に、先行してある書かれたものに関連づけられて、常識感覚におさまる範囲で理解可能なものとして、提示されてしまっている。

帆付き竹製車：『失楽園』における驚異の表象



図9 グスタフ・アドルフ二世
「驚愕の陳列棚」(1625-1631年頃)



図10 クラエス・ヤンス・フィッセル
「地球の型」[部分](1617年)

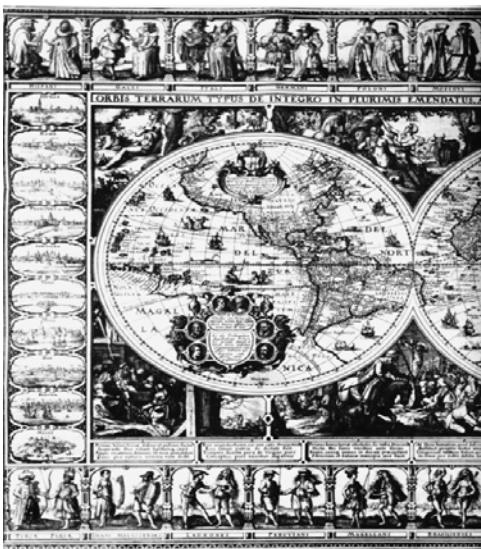


図11 フィッセル「地球の型」[全体](1617年)

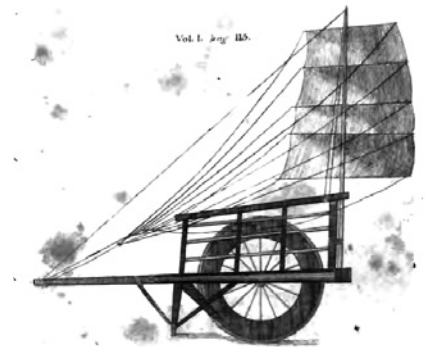


図12 ファン・ブラーム『東インド地方における大使の旅』(1794年)



図11 加帆車(1905)

では帆付き車という驚異の場合は、どうだったのだろうか。ここでも再認可能なものとしての馴致^{じゅんち}が働いているのだろうか。16-17世紀の中国の文書資料には、何十人もの人を乗せ、風だけで動く、舟形の帆付き四輪車が、ゴビ砂漠で利用されていたことを教えるものはない。ただし、帆付きの手押し一輪車なら、18世紀末に中国のオランダ大使館員が目撃し記録した図絵（図12）があり、それらの車が列をなして利用されていたという報告もなされている。³¹ この風車^{かぜぐるま}は中国では加帆車とよばれているが、この車が20世紀になっても利用されていたことは、写真（図13）として残っている資料が裏付けている。加帆車は、基本的には頑健な荷車であって、竹製の軽い車などではなく、また人を乗せて走る馬車のような旅客手段でもなく、荷物を載せるための搬送道具であり、その帆も車体もオルテリウスの地図が示しているような大きなものではなく、かなり小型であった。さらに、利用されていたのは、砂漠に限定されず、通常の都市や田園地帯でも使われていた。小型帆付きの頑強な荷物運搬一輪車という、きわめて実用的なものが、大型帆付きの竹製四輪車に变身してしまった。竹製の帆付き車という驚異は、実地検証され実際に存在するものではないし、かといって書かれたものとして存在し、注釈として継承され続けられただけの空想上のものでもない。実地検証されるものと想像上のものとの中間にある、馴致された驚異的なものなのだ。

異国にあって実在した驚異的なものが、西ヨーロッパにはほぼ皆無の砂漠という想像を駆り立てる空間のなかで、西ヨーロッパ人にはなじみがなく、非凡で現実離れたさらなる驚異的なものとワンランク・アップしながらも、あくまでも再認可能なものとして表象されているのだ。加帆車を帆付き客車とするこの改変は、おどろおどろしさへと読者の心を駆り立てる変貌ではない。ヨーロッパ的感性で理解可能な驚異に留まっている。地図は、中立で客観的な表象をする手段としてその精度を増す一方で、驚異を提示する志向をできるかぎり保持しようとする二つのベクトルをかかえていたが、そうであっても実は驚異の方向は再認可能な領域へと馴致されていた。これは、「神の道の正しさを証す」（1巻30行）べく、被造物の歴史を描写しようとする『失樂園』の語り手が、帆付き車で行っている表象についてもいえることだ。

そもそも驚異的なものが人間にもたらす機能とは、神による被造物が人間の理性の間尺に合わないことや人間の想像力の限界を超えているものまでも生み出しうる、その柔軟性への気づき、言い換えるなら、自らキリスト教徒としての自負にもとづく自明な規範から逸脱しうる可能性への覚醒、そしてピューリタンであるなら、そこに絶対的な神の意志の、圧倒するような強度への平伏にあったはずだ。ところが驚異は馴致され、情動的に同意し、知的に納得できればよいものになってしまっている。＜罪深い読者＞であることを感じさせようとするなら、馴致されない驚異の表象の方がはるかに効果的だったはずである。にもかかわらず、帆付き車として、ヨーロッパの心性に通約可能な驚異

として描写がなされるのは、「自分のかかえる頑迷な偏見によってのみものごとを捉える……人間に、誤った印象だけを提供する不毛の好奇心」に捉えられ、世界の同一性と可知性への執着から離れられないほどまでに精神が矮小で、さらに越境する神の意志に対する恐怖心があるからといえるかもしれない。³² 中国の加帆車の実体を知る読者は、驚異の対象であるこの車に対して、こうした裏返されて意味で、自らが＜罪深い読者＞であることを感じさせられてしまう。

¹ Allan H. Gilbert, *A Geographical Dictionary of Milton* (1919; New York: Russell and Russell, 1968). 「詩は広がるために有り余るスペースがあり、訪れてはならない禁域など必要としない。」(ジョージ・グンラヴィル『詩中の不自然な飛翔についての試論』1701年 Joel Elias Spingarn, ed., *Critical Essays of the Seventeenth Century*, Vol 3 (Oxford: Oxford University Press, 1908) 293.

² Elbert N. S. Thompson, “Milton’s Knowledge of Geography” *Studies in Philology* 16 (1919) 148-150. もっともミルトン第23書簡の冒頭にあるように、イングランド在住の西ヨーロッパ外国人との交流はあった。John Hall, *Milton’s Familiar Letters* (London: E. Little, 1829) 91.

³ Anna Suranyi, *The Genius of the English Nation: Travel Writing and National Identity in Early Modern England* (Newark: University of Delaware Press, 2008) 32-33.

⁴ Robert Rawson Cawley *Milton and the Literature of Travel* (Princeton: Princeton University Press, 1951) 33-65. ハクルートの書名は、*The Principal Navigation, Voyages, Traffics, and Discoveries of the English Nation, made by Sea or over Land*. この本は通常、『ハクルート航海記』と訳されているが、タイトルの中途部分にもあるように海路と同じく陸路についても触れている。またこの本はハクルート自身による航海記ではなく、彼が入手した地誌・旅行記などからの集大成であって、そこに直接の伝聞なども入れたもの。コリライトの書名は以下の通り。*Coryat’s Crudities hastily gobbled up in Five Months Travels in France, Italy, &c.*

⁵ Knolles, *Generall Historie of the Turkes*; Sandys, *The Relation of a Journey begun an. Dom. iio, in Four Books*.

⁶ Purchas, *Hakluytus Posthumus, or Purchas his Pilgrimes*; Heylyn, *Cosmographie in Four Bookes. Containing the Chorographie and Historie of the Whole World*.

⁷ 増田義郎『新世界のユートピア：スペイン・ルネサンスの明暗』（中公文庫、1989年）58ページ。増田義郎『コロンブス』（岩波新書、1979年）111-118ページ。増田はキケローとしているが、「三つの世界」(triplex mundus) という言葉を使ったのはオウィディウス（『変身物語』12巻40行）。ただしオウィディウスは「陸海空」という意味で使ったが、16-17世紀には「ヨーロッパ、アジア、アフリカ」として解釈されていた。「わしがこれから踏みこもうとする地域をはずして、この世界が三つでできているとはざくあのメクラ地理学者どもを、わしはやりこめてやる。」(クリストファー・マーロー『タメルラン』（第一部4幕4場[1820-1822行]）。四分説の事実上の最初の提唱者は、前2世紀のギリシア哲学者マロスのクラテス(Boies Penrose, *Travel and Discovery in the Renaissance, 1420-1620* (Cambridge: Harvard University Press, 1967) 6.)。四分説になかなか踏みこめなかったことは、ハクルートの著作においてすら、三分説と四分説が共存したままであったことが物語っている（『イギリス国民による航海、旅、要路、発見』[James MacLehose 版 1904-1905] 第6巻144ページ）。

ジ、第8巻448ページ)。参照 Jonathan Z. Smith, *Relating Religion: Essays in the Study of Religion* 2nd ed. (Chicago: University of Chicago Press, 2004) 262-265.

⁸ 「時には大海を越えて、時には別世界へと、行きたくなるなあ」(サミュエル・ダニエル『フィロータスの悲劇』1607年)、「もう発見を発見することはできないのか」(ジョージ・チャプマン『東行きだよ、ホイ』1605年: 4幕2場6行)、「かの船督たちは、現世界の広い境界を越えて、国の領土を拡大している」(Samuel Woodforde, *The Voyage* (1660) B.M. MS. Harl. 1768)。R. J. ミッチェル, M. D. R. リーズ『ロンドン庶民生活史』(松村鮎訳, みすず書房, 1971年) 75ページ。

⁹ “Planter” 2.a (OED).

¹⁰ なお自明性を破るような驚異的なことへの関心は古代ギリシア以来文学上の一つのトポスであり、驚異譚の蒐集も行われた。驚異譚作家 (Paradoxographos) として名高いのはカッリマコス (前3世紀)。参照「パラドクサ作家」(<http://web.kyoto-inet.or.jp/people/tiakio/cicada/paradoxa.html> [Thesaurus Linguae Graecae のテキストから驚異譚作家のものを和訳した貴重な業績])。

¹¹ ミッシェル・フーコー『言葉と物』(渡辺一民, 佐々木明訳, 新潮社, 1983年) 59-67ページ。大航海時代における、書かれたものの優位の典型的な例が、コロンブスが新大陸で観たものは聖書および古典作品に基づいて解釈され、特に航海決断そのものもセネカによる予言があったからであった。「はるか彼方の時代にはく大海>は事物の縛りをほどいて、この広い全世界が解き明かされ、テーテュースの海[地中海]も新世界を現し、極北のトゥーレも大地の果てではなくなる」(セネカ『メディーア』375-379行) James Romm, “New World and ‘novos orbes’: Seneca in the Renaissance Debate over Ancient Knowledge of the Americas” in *The Classical Tradition and the Americas: European Images of the Americas and the Classical Tradition, Part 1*, eds. Wolfgang Haase and Meyer Reinhold (Berlin: Walter De Gruyter 1993) 77-116. Jonathan Z. Smith, *Relating Religion: Essays in the Study of Religion* 2nd ed. (Chicago: University of Chicago Press, 2004) 262-267.

¹² ミッシェル・フーコー『言語表現の秩序』(中村雄二郎訳, 新潮社, 1981年) 23-25ページ。

¹³ Margaret T. Hodgen, *Early Anthropology in the Sixteenth and Seventeenth Centuries* (Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1964) 111-161; Lorraine Daston and Katharine Park, *Wonders and the Order of Nature: 1150-1750* (Cambridge: MIT Press, 2001) 4-48. 伊藤進『怪物のルネサンス』(河出書房新社, 1998年) 157-234ページ。Paula Findlen, *Possessing Nature: Museums, Collecting and Scientific Culture in Early Modern Italy* (Los Angeles and Berkeley: University of California Press, 1996) 97-122. 中国の驚異的事物について、西洋の側からの記述で著名なものは Athanasius Kircher, *China Illustrata* (1667) [亀の例は 205 ページ]。中国人自身による記述は『山海経』(3世紀後半から4世紀初頭に成立) だが、この本が欧州に伝わった形跡はない。参照 伊藤清司監修『怪奇鳥獣図巻: 大陸からやって来た異形の鬼神たち』(工作舎, 2001年)。

¹⁴ エミールシュタイガー『詩学の根本概念』(高橋英夫訳, 法政大学出版局, 2000年) 154-180ページ。『失樂園』における叙事詩的比喩の機能については, Christopher Ricks, *Milton's Grand Style* (Oxford: Clarendon Press, 1978) 49-57. 叙事詩的欲望については, 拙稿「創造主への問いはメタレベルをこえているか: 『失樂園』における秩序への回収と反復抹消願望」『名古屋大学言語文化論集』22巻 (2001年) 93-133ページ。

¹⁵ *A Brief History of Moscovia in Complete Prose Works of John Milton*, ed. Maurice Kelly, vol. 8 (New Haven: Yale University Press, 1982) 534-535.

¹⁶ *The History of the Great and Mighty Kingdom of China and the Situation thereof*, trans. Robert Parke

(1588: rpt. 1853: The Hakluyt Society) I. 32.

¹⁷ 兵士ガレオッチ・ペレイラ (Galeote Pereira)、ドミニコ会士ガスパル・ダ・クルース (Gaspar da Cruz)、アウグスティヌス会士マルチン・デ・ラダ (Martín de Rada) の三人のポルトガル人が、それぞれ中国記録を残しているが、これら記録には帆付き車の記載はない。C. R. Boxer ed. and trans., *South China in the Sixteenth Century* (London: the Hakluyt Society, 1953). なおメンドーザはアウグスティヌス修道会士だが、メリエット・ヒューズがイエズス会士と誤記し、以後、この誤解が研究者の間で流通してしまった。Merritt Y. Hughes, *John Milton: Complete Poems and Major Prose* (New York: Odyssey, 1957) 該当注釈箇所。

¹⁸ ただし、ヘメーンテ博物館 (デン・ハーグ) の金唐革装飾部屋 (Goudleerkamer) にある漆塗り木製小物入れ (製作 17 世紀後半) の引き出し (上から三段目) に、帆付き車が三台描かれている。車の形はオルテリウスの地図の挿絵 (後述) ときわめて類似している。Madeleine Jarry, *Chinoiserie: Chinese Influence on European Decorative Art, 17th and 18th Centuries* (New York: Vendome Press, 1981) 131 [図 141].

¹⁹ Mendoza, *The History* 「読者へ」 n. p.

²⁰ Prudens van Duyse, *De Zeilwagen van Simon Stevin: Naer de Latijnsche Gedichten van Hugo Grotius* (Ghent: Annoot-Braeckman, 1846). なお本書は、この車に付いての唯一の解説書で、ステフィンの当時の名声、この車の当時の高評価、この車のその後の歴史が説明しており、この車にまつわるグロティウスによるラテン・オランダ語の詩が掲載されている。ステフィンの功績全般については次書参照。Danile Dumon, *Simon Stevin* (Lannoo: Uitgeverij, 1948).

²¹ J. J. L. Duyvendak, “Simon Stevin’s ‘Sailing-Chariot’” *Toung Pao* 36 (1942): 401-404.

²² “Sericana” in Allan H. Gilbert, *A Geographical Dictionary of Milton*, 261-262.

²³ Merritt Y. Hughes, ed., *John Milton: Paradise Lost* (New York: Doubleday, 1935) 95. なおミルトンの同時代の科学者ジョン・ウィルキンズ (John Wilkins) も次のように述べている。「こうした移動車が中国の大平原で普通に使われていることは、信頼のおける著述家たちがよく口にしていることである。」(『機械仕掛けの魔法、または機械幾何学が達成した驚異』1648 年 160 ページ)。

²⁴ Abraham Ortelius, *Theatrum Orbis Terrarum* (Antwerp, 1592) 101. ただし当時出版されたオルテリウスのすべての地図に、この図絵が掲載されていたわけではない。たとえば初版 (1567 年) には、加帆車の記述も図絵もない。またオランダ王立図書館とハーバード大学図書館地図部で調査したかぎりでは、同様な掲載は以下の地図にみられた。Willem Blaeu, 書名不記載 (壁架け大陸地図のうちアジア) (1608); Jodocus Hondius, *Atlas sive Cosmographicae* (1611); Willem Swanenburg and Cornelis van Sichem, *Cyrrvs Veliferi Illvstrissimi* (1600)。また図絵がなく加帆車の解説のみであるなら、Pieter van den Keere, *Nova Totius Orbis Mappa* (1611) にある。加帆車の図絵を掲載しない地図のほう圧倒的に多く、次のような代表的な世界地図には掲載されていない。Henricus Florentius van Langren, *Asia Nova Descriptio* (1598); Willem Janszoon Blaeu, *Nova Orbis Terrarum Geographica* (1607); Pieter van der Keere, *Nova Orbis Terrarum Geographica* (1609/1619); Willem Jansz Blaeu and Jodocus Hondius, 無題 (世界大陸地図) (1624); Cles Janszoon Visscher, 無題 (1650)。

²⁵ David Masson, *The Poetical Works of John Milton*, vol. 3 (London: Macmillan, 1893) 159. 大航海時代のアジアと西欧の影響関係について、もっとも包括的で浩瀚な研究を行ったドナルド・F・ラッチは、この車についての当時のヨーロッパ人の知見の源泉として、とくに Stevin—Linschoten 系譜に重点を置いて考えている。Donald F. Lach, *Asia in the Making of Europe: A Century of Wonder*:

Book Three: The Scholarly Disciplines (Chicago: the University of Chicago Press, 1994) 401-402.

²⁶ Stanley E. Fish, *Surprised by Sin: The Reader in "Paradise Lost"* (New York: St. Martin's Press, 1967) 38-56.

²⁷ カルヴァンにおける原意志神観は次書参照。Richard A. Muller, *The Unaccommodated Calvin: Studies in the Foundation of a Theological Tradition* (Oxford: Oxford University Press, 2004) 162-173. また人文主義者については次書参照。Charles Trinkaus, *Themes for a Renaissance Anthropology in The Renaissance: Essays in Interpretation* (London: Methuen, 1982) 109-111. なおここでの「原意志神観」は、カトリックのような地縁による教会共同体から、自発的な参加による教会共同体の結成と運営というピューリタンの「自発主義」と同じ言葉であるが、その意味は、神の意志か人間の意志か、そのどちらが中心かで正反対を向いている。しかし、自発主義は、原意志神観の陰画として、社会的に機能してしまう。Patrick Collinson, *The Religion of Protestants: The Church in English Society 1559-1625* (Oxford: Oxford University Press, 1982) 242-252.

²⁸ John Rogers, *The Matter of Revolution: Science, Poetry, and Politics in the Age of Milton* (Ithaca: Cornell University Press, 1996) 3-10. ロジャーズは、原意志神観は、生物には霊が宿り活動するという生氣論 (vitalism) と連なる一方で、デカルト系譜の機械論と対立することを解き明かし、生氣・機械の対立の根幹に原意志神観があったという立場で、17世紀イングランド革命期を説明する。ミルトン、特に後期のミルトンは、もちろん原意志神観・生氣論者と考えられている。

²⁹ Oliver Impey, *The Origins of Museums: The Cabinet of Curiosities in Sixteenth- and Seventeenth-Century Europe* (Looe: House of Stratus, 2001). 小宮正安『愉悦の蒐集: ヴンダーカンマーの謎』(集英社新書, 2007年)。

³⁰ 再認と強制された遭遇の相違については次書参照。拙著『フーコーの投機体験』(溪水社, 2005年) 253-264ページ

³¹ 「この地域 [現在の山東省済南市] には、私がすでに述べた一輪車よりももっと大きく、馬やロバが曳くようなものがある。今日、そうした大きさの一輪車の船団を見て驚嘆した。船団といったのにはわけがある。一輪車の先端部分には、小さなマストをささえる基盤ないし台が付いていて、帆走していたからだ。マストにはった帆の材質はムシロだが、布のほうが一般的で、高さ140-170センチ、幅105-140センチ位で、中国船の帆のように縮帆部、帆桁、転桁〔てんこう〕索が付いている。転桁索は一輪車の持ち手につながっており、それを使って車手は車を操る。この車が気まぐれからなどではなく、順風を受けた場合には押す力を軽減するように巧みに仕掛けられていることは、一目瞭然であった。ただ順風がないと、この車は高くついたし、かなり交通の邪魔になり、奇妙なものとなった。私は、この仕掛けには、ただただ賛嘆あるのみで、20台もの一輪車が一行に並びながら押し合いへし合いして進む光景には、うっとり魅了されてしまった。」(アンドレアス・エフェラルドゥス・ファン・ブラーム・ハウクヘースト [Andreas Everardus van Braam Houckgeest] 1794年12月31日。『オランダ領東インド地方における大使の旅』*Voyage de l'ambassade de la Compagnie des Indes Orientales Hollandaises* (1797) 114-115)。なお図12は、他の二種類の車と共に、同書の135ページに掲載されている。

³² Louis Antoine de Bougainville, *Voyage Autour du Monde* (1771) 224. 引用は次書による。Anthony Pagden, *European Encounters with the New World* (New Haven: Yale University Press, 1993) 32.