

横光利一「鞭」論——「習慣」が象る心理

八 原 瑠 里

はじめに

「鞭」(『中央公論』、一九三〇・九)は、一等船客の乙竹順吉が船内で服毒死した経緯を、事務長の「私」(坂中)が説明する物語である。「長崎を出てからの最初の夜」、「私」は「警察」から、乙竹に「自殺の虞れがあるから監視を頼む」という無線電信を受ける。「私」は乙竹の自殺を阻止するために徹夜で監視を続けるが、結局、乙竹は砒素入りのウイスキーを飲んで死んでしまう。「私」は自殺を止めようとした自分の行動が、かえって鞭を打つように乙竹の自殺を後押ししたのだろうと振り返った。

「鞭」には作品内に句点と改行が少なく、読点と重複文を多用した長い一文が脈々と続くという特徴がある。たとえば、「鞭」は原稿用紙で一七枚程度の短編だが、段落はわずか二つ、文(「」内の句点を除く)も四一個しかない。このような文体的特徴は、登場人物の心理を具象化したものとして発表当時から注目されてきた。たとえば谷川徹三は、横光作品における文体と心理描写の有機的な関係に注目し、日本語の後置詞の特性を生かした長い一文の連続が、「特異なシテュエーションに於ける心理の錯綜」や「意識と無意識との結び目」を表現できている点を高く評価した⁽¹⁾。また波多野完治は、「鞭」では「私」が徹

夜で監視したことで作品内に「完全な連続性」が生じ、長い一文を連続させる文体によって「時間的」な連続性が表現されたことを指摘した。そして、作品内の「叙述時間」が「心理的時間」を「そのままの連続性において再現」された点を高く評価し、「鞭」は「完璧である」と述べた⁽²⁾。さらに、伴悦は、「鞭」のなかに「監視役と自殺志願者との心理的交錯が、内的独白を織りまぜながら」、「心の『内的時間』が語られる構図」を読み取り、「鞭」を横光が半日に満たない時間に意識的な「内的時間」を持ち込んだ最初の作品として位置付けた⁽³⁾。

「鞭」は、「機械」(『改造』、一九三〇・九)と同じ時期に執筆・発表されており、先行論でも並べて言及されることが多かった⁽⁴⁾。しかし、「機械」が横光の代表作に数えられた一方で、「鞭」はその陰に隠れた。たとえば、千葉亀雄は二作品の「新味がある、柔軟性に富んだ自由な句法」を評価し、「機械」については「科学が人間に作用する、困難な題材を捉へて、たしかに成功してる」と一目置いた。一方、「鞭」については「話の全体を押さへるほどの強い迫力では響いて来ない」と批判的であった⁽⁵⁾。大森義太郎も「機械」の方を「より力の入った作品⁽⁶⁾」と評価し、川端康成も「鞭」を「『機械』の副産物として書かれたもの⁽⁷⁾」と断言した。

このように「鞭」は文体と心理の呼応が注目されてきたが、「私」の心理に影響を及ぼす海や船といった環境については、ほとんど論じら

れてこなかった。「鞭」は、国際定期旅客船での死亡事故という特殊な状況を扱っており、船上で生活する人物を語り手とする。そのため、「私」を取り巻く環境を調査し、彼の「習慣」の解像度を上げることが、これまで指摘されてこなかった「私」の心理を明らかにするうえでも重要といえる。そこで本稿では、国際定期旅客船における死亡事故という特殊な状況に注目し、船上における法令や職業的立場の調査をもとに「私」の「習慣」を具体化することで、「私」の語りに内在する心理を明らかにする。さらに、その心理がどのように生成、表現されたか検討することで、『機械』の副産物」に留まらない「鞭」の評価に繋げたい。

一 「船」と「日華連絡船」

「鞭」は、「長崎」から「上海」へ向かう国際定期旅客船を舞台とする。河田和子や劉妍が指摘する通り、「船」のモデルは日本郵船株式会社（以下、日本郵船）の「日華連絡船」である^⑧。先行論では、「船」が何の船かについては検討されてきたが、なぜ船なのかという点については分析されてこなかった。本章では「日華連絡船」の特徴を整理したうえで、「船」の特徴や作品内における効果を検討したい。

「日華連絡船」は、一九二三年二月に日本郵船が長崎・上海間で運航を開始した命令航路である。一九二四年五月には起点が神戸まで延長され、週二回（四日に一回）運航した^⑨。

この船には速力、運用、運航の面で三つの特色がある。

一つ目は、最新技術による最高速力の実現である。「日華連絡船」には「長崎丸」（図1）と「上海丸」（図2）の二隻が配船されており、いずれもイギリスのW・デニー造船所で建造された「五千三百総噸型

タービン汽船」であった。

最高速力は二一ノット。当時は「我邦に於ける最高速力船」とも称された。時刻表（表1）を見ると、乗船時間は神戸・長崎間が二二時間、長崎・上海間が二七時間であった^⑬。開設当時の新聞には、「上海長崎間を僅か二十七時間の快速船」という見出しで、「約四十時間を二十七時間に短縮」したことが報じられている。「日華連絡船」は移動時間を約半日「短縮」したことで、「最高速力」という特徴を可視化させたのである。

二つ目は、運用による待機時間の「短縮」である。外航船には入港時の検疫が必須であるが、「日華連絡船」では乗込み検疫が実施されていた^⑮。船内に船医、検疫官、税関官吏らが乗り込み、航行中に検疫事務と旅具検査を完了させる。当時は日中間の移動に「旅券ノ携帯」が「免除」されたほど、人々が往来した時期である^⑯。乗り込み検疫によって「数時間乃至十数時間」を「浪費」する「煩を避ける」こ

図1 長崎丸



図2 上海丸



表1 時刻表

復路			往路				
第三日	第二日	第一日	第三日	第二日	第一日		
神戸	長崎	上海	上海	長崎	神戸		
着	発	着	発	着	発	着	発
午後四時	午後五時	午前十一時半	※現地午前七時半	午後四時	午後一時	午前九時	午前十一時
			※現地午後三時				

とは、〈最高速力〉を生じる一助となっただけでなく、船客と時代のニーズにも合っていたと考えられる。

三つ目は、運航の確実さである。日本郵船の社史によると、一九二五年六月の上海大罷業と日貨排斥運動や、一九二八年五月の済南事変など、日中関係の悪化によって国内会社の中国航路はたびたび運休を強いられたようだ。そのなかで、命令航路だった「日華連絡船」は運航が許可されており、一九二五年のときは船客と、食料や生活必需品を五十トンだけ輸送する生命線となった。^⑮横光は、このときの海港の混乱や港沖に停泊する貨物船を「或る長篇」(のちの『上海』)に描いた。^⑯また、横光は、一九二八年四月から五月にかけて初めて上海に滞在しており、済南事変による海港の混乱と物流の停滞を現地で体感している。^⑰ここから、横光は調査や実体験を通して、停船による日常生活への影響や船を止めないことの重要性を知っていたと考えられる。さらに、日本郵船は一九三〇年三月に山下汽船と協定を結び、上海航路を独占航路とした。^⑱「鞭」の発表は一九三〇年九月のため、当時の読者には「船」が「日華連絡船」であると容易に推定できたと考えられる。

それでは、「日華連絡船」をモデルとする「船」は、どのように描かれたのか。ここからは「船」がどのように描かれ、国際定期船という特徴がどのように機能しているか確認していきたい。

「船」は移動する閉鎖空間である。作品内の「船」には、「私」の語りによってどのあたりを航行しているのか推測できるという特徴がある。たとえば、「私」は乙竹に対して、「もうこのあたりから時間を一時間遅らせて支那時間にしないといけません、なさいましたか、」と声をかけ、「ラヂオも丁度もう上海のがかかつて来てをりますよ、サロンへいらつしやいましたら、」と提案する。また、乙竹の自殺についても、「私」は「翌日の三時になつて陸地が見え出すまで彼を死なさなけ

ればそれで良い」と考え、乙竹にも「あなたが御上陸なさるまではお世話申上げなければなりません」と説明した。先の時刻表によると、「日華連絡船」は長崎を午後一時に出港し、翌日の午後四時に上海に到着する予定であった。長崎と上海の時差は一時間のため、現地時間では午後三時の到着になる。つまり、「翌日の三時」という発言には、「私」が日本時間から「支那時間」へ無意識に切り換えて思考していることが表れている。このように「鞭」では、「私」の助言や思考によって、「船」が日本と上海のはざまにすることが表現されているのである。そして、結末では「夜が明け始めて海面がそろそろ濁り出した頃」という風景が描写される。上海近海には揚子江の黄土が流入し、海面が黄色く濁るという特徴がある。^⑲つまり、ここでは海面の色によって「船」が国境を越え、「上海」の海域に入ったことが表現されている。

このように「私」の語りは、標準時、言語・文化、海域といった目には見えない二国間の差異を、時計の針の調整、ラジオ放送、海面の色によって可視化させていく。これらの要素には明確な線引きがなく、あくまでも断続をもたない連綿とした意識の描写によって越境が表現されていく。

この特徴は、作品内の象徴的な構図にもうかがえる。^⑳「鞭」では冒頭から結末にかけて、夜から朝へ、長崎(日本)から上海(外国)へ、生から死へとゆるやかに移っていく。時間・空間・生死が反転するなかで、「鞭」は、夜と朝、長崎と上海、生と死という結果の対比よりも、夜から朝、長崎から上海、生から死という変化に至る過程の方を焦点化する。そして、これらの変化を一つの継続する現象として成立できるのが「船」である。したがって、国際定期船である「船」は、物語全体が連続や持続を基調とするなかで、作品内の文体と呼応しながら、その時間的・空間的な連続性を成立させる空間として機能すると考え

られる。

二 証言する「私」

それでは、「船」における「私」の生活はどのようなものか。「私」は、乙竹の自殺について「監視区域で死なれては職責上都合が悪い」と述べ、服毒死については、「習慣から大きな海ばかりに気を取られてゐた」と振り返る。このように「私」の思考や判断は「職責」や「習慣」の影響を受けているが、これまでその内実が注目されることはなかった。そこで、本章では事務長の仕事と、外航船で死亡者が出たときの対応を確認し、「私」の「職責」と「習慣」の解像度を上げること、で、「私」の語りの特徴を再検討したい。

「私」は配属「三年」目の事務長である。事務長は旅客船における事務部のトップであり、船客の接待と会計事務を主な仕事とする。⁽²⁶⁾ 船舶は船長を最高責任者としたタテ社会である。船員の職務には普通船員と海技免状を保有する高級船員があり、後者は前者に対して強い権力を持つ。⁽²⁷⁾ 事務長は海技免状を保有しないが、「旅客を収容する船舶並に会計事務の多端なる」ことから高級船員に含まれ、船内では「機関長等と対立の位地」にあつた。⁽²⁸⁾ 当時の乗組員給料によると、一つ下の職位に当たる事務員の給料が二五〇九〇円だったのに対し、事務長の給料はその約倍に相当する八五〇一六五円であつた。⁽²⁹⁾ つまり、「私」は「事務長」という職位によって、船内で地位と責任のある人として設定されていたことがわかる。

では、航行中に事務長が監視区域で死者を出すことは、職責上どのような不都合を生じるのか。死亡者が発生した場合の対応として、当時の海事法における検疫と懲戒の規則を確認しておきたい。

まず、「海港検疫法」(法律第一九号、一八九九・二・一三)によると、航行中に船内で死亡者が発生した場合、その船舶は検疫対象となつた。船舶は入港時に検疫所に移転させられ、船客・乗組員・貨物は官吏の許可が出るまで船の往來を禁じられた。死因が他殺の場合は船客・乗組員への聴取が実施され、伝染病による場合は船内消毒が必須となり、それらの費用は船長や会社が負担した(九・一〇条)。「日華連絡船」でも船内に死者がいる場合は乗込み検疫ができず、呉淞港(上海)と長崎港での検疫が必要であつた。⁽³⁰⁾ これは船客が「短縮」できたはずの時間を再び「浪費」させられ、船舶会社が時間と、燃料費や人件費などの余計な費用とを「浪費」させられることを意味する。そのため、事務長が監視区域で死者を出すことは、運航に支障を来すだけでなく、会社の経費と信用を損なわせる重大な過失であつたといえる。

次に、船員の過失懈怠によって死亡者が発生した場合の懲戒について確認する。船客が死亡した場合、船員は「船員法」(法律第四七号、一八九九・三・七)と「海員懲戒法」(法律第六九号、一八九六・四・六)によって懲戒された。「船員法」では、海員が「職務ヲ怠リタルトキ」、船長が「海員ヲ懲戒スルコト」を認めた(三六条)。「懲戒」には監禁、上陸禁止、加役、減給の四種があり、船長が「行為ノ輕重」によって「懲戒ノ適用」を決定した(三七・四〇条)。一方、「海員懲戒法」では、「義務ニ違背シ又ハ職務ヲ怠リタルトキ」に「海員審判所ノ裁決ヲ以テ懲戒ヲ加フ」ことが定められた(一条)。なお、国外で発生した事案については、領事官・貿易事務官が証憑を収集・報告し、地方海員審判所にて審判する流れであつた。⁽³¹⁾ この法律は海技免状保有者だけを対象としており、懲戒には免状行使の永久禁止、一ヶ月〜三年の停止、譴責があつた(一〜四条)。免状行使を禁止・停止された者は生活の糧を失い、会社もそれによって業務に支障を来す。つまり、「監視区域で死

なれては職責上都合が悪い」という「私」の思いは、過失懈怠による死亡事故の発生が、船員の懲戒や会社の損失を生じることを踏まえたものと考えられる。

このように「私」の事務長としての「職責」や海事法に基づく「習慣」を踏まえたとき、「私」の語りは単なる独り言ではなく、聞き手のいる語りとして立ち上がる。「鞭」は、「船が長崎を出てからの最初の夜」という書き出しからはじまる。「最初の夜」とは、少なくとも二夜以上の関わりを前提とする言葉である。ところが、「私」が話すのは「最初の夜」の出来事だけである。つまり、「私」が「最初の夜」と限定したのは、複数日にわたる出来事を話すからではなく、この件に二夜以上が関わることを知る人物を聞き手としたためと考えられる。「日華連絡船」は長崎・上海間を三泊四日で往復しており、上海の出港日から「最初の夜」という言葉が成立する。先述した通り、海事法では航海中に死者が出た場合、船長や官吏らが船員を事情聴取し、懲戒の有無を判断させた。「私」には海技免状がないため、「海員懲戒法」の被審者にはならない。しかし、乙竹の死に立ち会ったため、事件の証人になる可能性は極めて高い。したがって、「私」の「職責」や「習慣」を鑑みた場合、「私」の語りは、船長や官吏等に事件の経緯を説明する証言として立ち現れるのである。

事件の証言という視点で分析すると、「私」の語りには執拗に繰り返される三つの要素を確認できる。それは、乙竹の自殺（A）、監視の動機（B）、投身への警戒（C）である。これらの要素は冒頭でも繰り返される。以下、判別しやすいように、要素ごとに傍線を引き、A・B・Cの記号を付す。

船が長崎を出てからの最初の夜になつて私が夕食をとらうとしてゐると、急に無線電信がかかつて来て一等船客の乙竹順吉と云

ふ青年に自殺の虞れがあるから監視を頼むと云つて来た。私が事務長になつてから三年になるがこんな電信を受け取つたのは初めてなので暫くは思案にあまつたが自殺をしようと云ふ男を監視してみるのには監視の仕甲斐があつて面白い。いつたい死ぬ男と云ふものは死ぬ前にはどんなことをするものなのか船の中で自殺をするからはいづれ投身するのにちがひないとしても、死なうとするものを死なさないやうに邪魔をするのも惨酷だしこれはどうしたものかと私もだんだん真面目になつて来て、出来るなら何とかうまく自由に死なせてやりたいものだとも思ひ出したが、しかし電信がかかつて来てゐる以上私の監視区域で死なれては職責上都合が悪いのでさう自由に楽々と海中へ飛び込ませてもおけないのだ。

「鞭」は二段落構成であり、冒頭の段落はこの三文だけである。わずか三文のなかに、乙竹の自殺について四回、監視の動機について四回、投身への警戒について二回繰り返される。「私」は、乙竹を「自殺をしようと云ふ男」と言い換え、彼の死を「自殺」だと繰り返す。監視の動機については乙竹への同情ではなく、「職責」および「会社の信用」を守るためだと言う。自殺方法については「投身するのにちがひない」と推測する。この三つが強調されるのは冒頭に限ったことではなく、全四一文のうち乙竹の自殺については一三回、監視の理由については一〇回、投身への警戒は三回も言及され、さらに結末部でも念押しされる。このような語りの反復はどのような効果を生じるのか。

「鞭」はモノローグで物語が進行するため、乙竹とのやりとりや事件の経緯は「私」の記憶と認識によって調節される。久本千佳子はこの点を踏まえて、「鞭」では『私』が語る内容以外は、想像、推測をするしかない、という作品の構造^Aが、読者に「想像の自由」を与える

と指摘した³²。語りの空白が「想像の自由」を与えるとすれば、逆に、「私」の語りにおける執拗な繰り返しには、読者や聞き手の「想像の自由」を制限するはたらきがあると考えられる。換言すれば「私」の執拗に反復する語りには、聞き手（または読者）の理解を方向付ける効果があるということである。

これは、先行論で乙竹の死や「私」の人柄に対する理解や印象が共通することからもうかがえる。たとえば、今日出海は「鞭」の結末を「事務長の監視は却て自殺幫助になつてしまふ話³³」とまとめ、伴悦も「監視役と自殺志願者との心理的交錯³⁴」を認めた。石橋紀俊も乙竹の死を「服毒自殺を果たす」と説明した³⁵。また、「私」の人柄についても、渥美孝子は「職務に忠実な男」が「自分のうかつさを思い知るという話³⁶」とまとめた³⁶。このように先行論では、乙竹の死は「自殺」として扱われ、「私」は「職務に忠実な男」として理解されている。モノローグという語りの性質上、それらの真相を審らかにできないが、「私」が繰り返した内容が事実とされた点は注目すべきである。なぜなら、それらは内容の繰り返しだが、聞き手や読者の理解を方向づけていることを裏付けるからである³⁷。以上より、「鞭」を事件の証言として読んだとき、「私」の語りには執拗な繰り返しによって聞き手（読者）の理解を制限し、疑念やほかの解釈を抱かせないような機能が浮かび上がる。

三 事務長としての語り

では、繰り返されたのが、乙竹の自殺、職責の重視、投身への警戒だったのはなぜか。後述するが、これらには「私」の評価や会社の信用と損失を左右するという共通点がある。本章ではこの点を分析し、

事務長という船内で責任と地位のある人物がこれらを語る効果やそこに内在する心理を検討したい。

まず、乙竹の死が「自殺」であることは、運航への影響を最小限にするうえで重要だと考えられる。「船」という閉鎖的な空間で船客の服毒死が生じた場合、一般的には自殺と同時に他殺の可能性が生じる。先述した通り、外航船が航行中に死亡者を生じた場合、入港時に検疫や諸手続きが必要になるが、他殺の場合は事件の聴取や後処理で時間的・経済的な損失がさらに大きくなる。たとえば、一九三〇年六月の龍田丸（日本郵船）の司厨長惨殺事件を題材にした葉山嘉樹「優秀船『狸』丸」（『改造』、一九三一・四）では、事件発生後に船長が停船して聴取や捜査をした結果、入港が三時間遅延している³⁸。「鞭」の場合、乙竹の「自殺」を予告したのは警察だが、乙竹の死を「自殺」として報告したのは「私」である。「私」は乙竹の死を「自殺」だと念押し、乙竹の傍を一度も離れなかったと主張することで、自分の「監視」の間に空白を無くし、他者の侵入や他殺の可能性を打ち消したのである。「私」が乙竹の死を事件性のない「自殺」として処理することは、その真相はともあれ、国際定期船である「船」の運航に支障が生じないという点で意味がある。

これと同様の効果は、職務専念と身投げの警戒にもうかがえる。先述した通り、「船員法」では船員の職務怠慢や過失懈怠を厳しく罰した。特に、船員が職務怠慢によって船舶の損壊または死傷者を出した場合、その者を重禁錮（一ヶ月以上五年以下）または罰金（一〇円以上千円以下）に処した（七三条）。また、海商法には「無過失立証責任」があり、船舶所有者や使用者に怠慢や過失がないことを立証できなければ、船舶の事故および旅客運送による損害の賠償責任の免除や保険の支払いがされない³⁹。そのため職務怠慢による死亡事故の発生や対応の

遅れは、当然ながら個人の昇進や降格にも影響を及ぼす。「優秀船『狸丸』」では、船内火災が発生したときに司厨長が自室から出て来なかったため、一つ下の職位だった司厨が自分の「出世」を確信する場面がある。

このように職務怠慢による死亡事故の発生は個人と会社に損害を与えるため、職務専念の立証は会社の信用や経営に加え、個人の進退や評価に関わるものであった。「私」は乙竹を「監視」したが、その死は阻止できていない。乙竹の生存のみが「私」の職務専念を証明できるのならば、「私」には職務怠慢を打ち消す証拠がない。このような背景を考慮すると、「職責」の重視や、「投身するのちがひない」という「習慣」に基づく思い込みの強調は、作品内で別の意味を持つて響き始める。

まず「私」の思い込みは、同時代の人も共感できたと考えられる。なぜなら、当時の新聞には船上からの投身を報じたものが複数あるからだ。たとえば、横光が上海渡航した四ヶ月後に当たる、一九二八年八月には長崎丸の機関長が投身した。⁽⁴⁰⁾そして、「鞭」の発表四ヶ月前に当たる一九三〇年五月には、すみれ丸（大阪商船）から生田春月が投身した。⁽⁴¹⁾『長崎県統計書』（一九二六―一九三〇）によると、長崎水上における自殺者の手段は全体二八件のうち、入水自殺が二五件、縊死が二件、服毒自殺が一件であった。⁽⁴²⁾入水自殺が全体の九割を占め、服毒自殺は一九二九年にわずか一件しかない。したがって、身投げに対する警戒と服毒死の意外性は、「私」だけでなく当時の人も共感できる設定であったといえる。

また、服毒死という結末は、結果的には死者を出すものの、見方を変えれば投身自殺を阻止したという一面がある。「監視」は警察からの「命令」であり、乙竹が身投げすれば「私」（または船長）は監視不

足として懲戒対象になる。また、「海員懲戒法」では、海員が「船客乗組員ヲ救助スルノ方法ヲ尽ササルトキ」の懲戒を定めており（一条）、船員船客の救助活動が必要であった。つまり、もし乙竹が海に身を投げた場合、「船」は停船して捜索・救助しなければならず、「船」や船客、会社に時間的・経済的な損失が生じる。

以上より、身投げへの警戒には、乙竹の服毒自殺を想定外かつ不可避な事故であったことを示すと同時に、投身自殺の阻止という結果によって自身の職務専念を強調する効果があったと考えられる。ここには死亡事故の発生という「職責上都合が悪い」事案について、職務怠慢による事故の発生という不都合な解釈から無意識または意識的に自己保身する「私」の心理が表れている。

さらに、「私」の語りには「うまく自由に死なせてやりたい」という乙竹への同情もうかがえるが、その文の末尾で「職責上都合が悪い」から「楽楽と海中へ飛び込ませてもおけない」と思い直している。乙竹と自分の間に感情の「渦」を認めたときも、「私」は「職務」に従事することでその中へ巻き込まれないように踏みとどまる。このように「私」の語りには、個人的な感情よりも「職責」や「命令」を最優先にするという船上の「習慣」を重視した「私」の職務態度が強調されている。職務怠慢による死亡事故の発生は、会社にも個人にも損害を与えるため、このような「私」の職務専念の強調は、会社の信用や自身の評価を守る保身としてはたらくと考えられる。

以上より、「私」の語りを事件の証言として、船上の「習慣」において読み直したとき、そこにはこれまで指摘されてきた職務に忠実であろうとする心理だけでなく、自分の行動や判断の妥当性を無意識に繰り返し、懲戒に至る解釈や誤解を避けようとする心理が立ち上がってくる。これは船の運航や会社の信用に支障を来さないためにする事務

長としての語りであり、その地位や評価を下げないための自己保身的な語りでもあったと考えられる。

四 語りの空白

「鞭」は、「船」という舞台によって空間的・時間的な連続性が担保され、モノログや文体によって意識の連続性が表現されていた。波多野完治は作品内に不連続性がないことを指摘し、「小説の中に不連続な点をこしらえれば、青年は直ちに自殺してしまふ」と述べた⁴³。たしかに本作品は連続性を基調とするが、作品の結末部には文体と表現において三つの不連続な点が確認できる。本章では、結末部における文体と表現の断絶および空白を整理し、それらが「私」を「信頼できない語り手」として構成していることを指摘したい。

私は我慢をしてゐた煙草をとり自分の部屋へ帰らうかと思つたが、それでもここまで見張りをしてゐて急に今になつて隙を盗まれてしまつては取り返しがつかぬので、まだまだ彼が眠つてしまつたものとは思はないやうに用心をしながらその場に腰を据ゑ続けた。ところがもう殆ど夜が明け始めて海面がそろそろ濁り出した頃だつたであらうか。私は彼の顔色が普通の色とは違ふので脈を見るつもりで手に触つてみるとひやりとするのだ。私は直ぐ彼の用ひたウキスキーの小瓶を手にとつてみたがもうそのときは遅れてゐた。瓶の中に仕込んであつた砒素はもう完全に彼の身体を廻つてゐるのだ。

この場面では、乙竹が就寝してから「私」が彼の死に気づくまでが語られている。傍線部は「私」が乙竹の死を触つて確認した部分である。ここには生死という物語上の境目だけでなく、文体の途切れと描

写の欠落も確認できる。

まず、「鞭」の文体は長い一文が脈々と続くものだったが、夜が明けて「私」が乙竹の死に気付いてからは一変する。表2には「鞭」の段落ごとの文の数と長さを示した。

二		一	段落
死後	監視中	監視前	場面
七	三二	三	文数
一二六	八五四	二二四	文字数 最多
三一	一九	八〇	文字数 最少
五四	一八六	一二六	文字数 平均

これを見ると、乙竹の死に気付いてからは一文の長さが三分の一程度に短くなり、その後も比較的短い文が続く。

次に、描写の欠落について確認すると、この場面では乙竹の表情に関する描写が少ない。前夜に乙竹と話していたとき、「私」は乙竹の「泣き出しさうな顔」や「急に羞しさに顔を赧らめながら」話す様子などを観察し、表情を描写した。当時、横光は顔の描写に関心があつたため、表情の描写がなくなつたことは注目すべきである⁴⁴。また、「私」は乙竹の一举一動を観察し、それに喚起された思考の過程を仔細に説明した。しかし、乙竹が眠つてから「私」が死亡を確認するまで表情や思考の描写がない。急性砒素中毒の症状には二つあり、急性麻痺型は「意識喪失、昏睡、呼吸中枢・血管運動神経等の急性麻痺」、胃腸型は「腹痛、嘔吐、『コレラ』様下痢等」の症状が出る⁴⁵。ところが、乙竹の中毒死については途中経過が記されず、乙竹の顔が「普通の色」でなくなり、死体冷却の現象が出るまで異変が語られていない。

さらに、もともと「私」は乙竹に時計を合わすように助言し、「三時」という具体的な時刻を口にしていた。しかし、結末では「海面がそろそろ濁り出した頃であらうか」と具体的な時刻を用いず、空間も時間も不明瞭な言い方をする。もし、「私」が片時も離れずに乙竹を観

察していたのであれば死亡時刻を断言できるはずだが、それをしない。このような文体や描写の不連続性は、中座や居眠りなどによる「私」の注視の途切れを彷彿させる。これは「私」が職務専念を証明するうえで、他者に疑いを抱かせる致命的な語りの空白といえる。

しかも、作品内には、「私」の語りの信憑性を下げた空白を増幅するような設定がある。横光は一九二八年に上海に渡航した際、長崎丸に乗船した。横光と乙竹には一等船客という共通点がある。⁽⁴⁶⁾しかし、妻宛の書簡や後年の随筆を確認すると、横光には一人の同室者がいたが、乙竹にはそれが用意されていない。⁽⁴⁷⁾これは、乙竹と「私」のやりとりの目撃者がおらず、「私」には自分が語る内容を証明できる人がいないことを意味する。

ウェイン・C・ブースは、「信頼できない語り手」は意図的に嘘をついたり、欺いたりしないが、「語り手は間違っていたり、または作者が与えていない性質を自分が持っている」と信じこんでいたり⁽⁴⁸⁾しており、語り手が「信頼できない」ということが分かれば、彼が伝える作品の全体の効果は変わる」と指摘する。また、デイヴィッド・ロッジも物語が読者の「関心をそそるため」には、「小説世界内部での真実と虚偽を見分ける道」が与えられる必要があり、「信用できない語り手」は「見かけと現実のずれ」によって、人間が無意識の間に「いかに現実を歪めたり隠したりする存在であるか」を実演する点で意義深いと述べた。⁽⁴⁹⁾

「鞭」では、「私」の連続する語りに途切れと空白といった不連続性 が用意されたことで、職務に専念したと主張する「私」の語りの信憑性が揺らいでいく。「私」は自殺を阻止する際に、乙竹に自殺させる時間や考えを与えないように、その時間に「言葉を詰め」、「のべつ幕なしにぺらぺらとやるに限る」と考えた。これと同じように、「私」は、

事実に空白や不連続性があるからこそ、聞き手（読者）が疑問を抱く事実の空白と時間を与えないように、「のべつ幕なしにぺらぺらと」語ったと考えられる。しかし、空白から目をそらせるような語りは、その執拗さゆえに空白の存在を浮き彫りにし、語りの信憑性を下げていく。いわば、「鞭」では、文体の途切れと描写の欠落、空白の創造といった不連続性が、語りの信憑性を「見分ける道」として機能しているのである。

おわりに

本稿では、船上という環境に注目し、「私」の「習慣」をもとに「私」の語りを再検討してきた。先行論では、「鞭」は、船客を「自殺」させてしまった不覚を語る物語として解釈されてきた。しかし、「私」の「習慣」の基盤となる海事法や職業的立場を踏まえて読み直すと、そこには会社の損失を最小限にし、自分の評価を下げないため、疑義や誤解を受け付けないように意識的あるいは無意識に自己保身する心理が立ち上がった。

「鞭」では、事件の証言あるいは審判の場において、職務専念を証明できるかどうか「私」の進退を決める。ところが、「私」の語りには、文体の途切れや描写の欠落、目撃者の不在など、聞き手または読者の想像を誘発するような空白が作られている。この空白は「私」の語りを「信頼できない語り手」に変え、職務専念を証明する決定打を「私」から奪ってしまう。ここには職務に専念した男がそれを証明できないという危機がある。職務怠慢が罪ならば、それを証明できない「私」は罪人なのだろうか。「船」が航行という連続性のなかで越境するように、「私」もまた職務という連続性のなかで懲戒か否かの境界線

に立たされている。その点で、彼もまた鞭打たれる存在であったといえる。

このように読み解いてくると、「鞭」と「機械」には文体だけではなく、「私」が「信頼できない語り手」となり、物語に複数の解釈を許容することで真相がわからなくなるという共通点がある。しかし、「機械」は結末において「鞭」と袂を分かつ。

私はもう私が分らなくなつて来た。私はただ近づいて来る機械の鋭い先尖がじりじり私を狙つてゐるのを感じるだけだ。誰かもう私に代つて私を審いてくれ。私が何をして来たかそんなことを私に聞いたつて私の知つてゐよう筈がないのだから。

「機械」では、「私」自身が「信頼できない語り手」であることを明言し、自分を審判する「誰か」を物語に引き込む。一方、「鞭」では、聞き手（読者）に船上の知識があつてはじめてそれが前景化する。船の「習慣」に疎い人が読めばただの経験譚だが、それに明るい人が読めば「信頼できない語り手」による審議すべき証言として立ち現れる。横光は、後年「覚書」（『文学界』、一九三三・六）で「心理」について次のように語る。

心理——それは絶対に書けぬ。むしろ書けぬものすべてが心理だと思ふ。われわれの書き得る心理とはただ心理説明にすぎない。それ故、心理を書くとは模様を書くといふことだ。

「鞭」では、船での「習慣」や社会的な立場を知っているか否かによって異なる心理が象られる。横光は、作品の素材の背景知識を、物語を発展・転換する装置として機能させたのである。この手法は『上海』でも用いられ、より描写が詳細になつていく。以上より、「鞭」は心理を直接的に「説明」するのではなく、背景とのコントラストによつて「模様」のように描き出した実験的な作品であったといえる。

注

- (1) 谷川徹三「文藝時評」(『新潮』、一九三〇・一〇)。
- (2) 波多野完治「文章心理学」(三省堂、一九三五・一〇)。
- (3) 伴悦「鞭」、『時間』、『悪魔』について(『國文學論輯』、一九九六・三)。
- (4) 藤澤恒夫宛書簡(一九三〇・七・二八消印)。「僕は『改造』(機械)のを仕上げてと思ひ鉢巻きをしてゐるのだが、少しも進まず、向ふ「東北」へいつてからまだ「中央公論」(鞭)と「日日」(寝園)『東京日日新聞』、一九三〇・一一・一二)の小説、と言ふ具合」。
- (5) 千葉亀雄「文藝時評 九月の雑誌(三)」(『東京日日新聞』、一九三〇・九・二)。
- (6) 大森義太郎「文藝時評」(『改造』、一九三〇・一〇)。
- (7) 川端康成「九月作品評」(『新潮』、一九三〇・一〇)。
- (8) 河田和子「戦前の上海航路と昭和期の文学者」(『COMPARATIO』、二〇〇一・三)、劉妍「鞭」(『中央公論』一九三〇年九月、全集第三卷)、『横光利一研究』、二〇一五・三)。
- (9) 日本郵船株式会社「七十年史」(一九五六・七)。
- (10) 写真は木津重俊編『日本郵船船舶一〇〇年史』(海人社、一九八四・九)に拠る。
- (11) 日本郵船株式会社「日本郵船株式会社五十年史」(一九三五・一二)。
- (12) 神戸海運業組合「神戸海運五十年史」(一九三五・四)。
- (13) 井手照人編「上海年鑑」(上海日報社出版部、四海書房、一九二六・一一)。
- (14) 「上海長崎間を僅か二十七時間の快速船」(『大阪毎日新聞』、一九二二・九・一三)。
- (15) 「日支連絡船ノ検査方法ニ関スル件依命通牒」(大正十三年五月二十九日発衛第六号長崎、兵庫県知事宛)・「乗組検査ニ関スル件」(大正十二年二月衛発第三〇号 衛生局長通牒、長崎県知事宛) (佐々木作一編『防疫関係法典』医海時報社、一九二九・八)。
- (16) 「外国人本邦入国規則ノ除外ニ関スル交換公文」(一九一八・一)。
- (17) 同注14。「日華連絡船」が速度と利便性によって価値を生じる点は、「頭ならびに腹」(『文藝時代』、一九二三・九)の三等特別急行列車の特徴と共通する。
- (18) 「七十年史」(同注9)、『日本郵船株式会社五十年史』(同注11)。
- (19) 「支那に於ける排日運動と今回の排外暴動」(大阪市役所産業部調査課、一九二五・八)。
- (20) 「上海」(改造社、一九三二・六)には、「船は積み込んだ貨物をそのままに港の中であんやりと浮き始めた」とある。

- (21) 横光千代子宛書簡（上海より、一九二八・五・一）には、「此の手紙は書いて、船が出なければ日本へ着かない、船の出るまで、上海のどこかに停つてゐるのだと思ふと、頼りない気がする」とある。
- (22) 同注9。
- (23) 「世界各地標準時比較」（『最新地理年鑑』、未央社、一九二九・四）。
- (24) 『九州沿岸水路誌 総記・航路記・九州全岸及附近島嶼』（水路部、一九三〇・六）。
- (25) 久本千佳子「横光利一『鞭』について」（『目白近代文学』、一九九〇・五）は、横光が構図の象徴性を踏まえ、作品内に「生きてゐる者」と「死のうとする者」という構図を指摘した。
- (26) 日本海事学会編『海国読本 船と海運の智識』（日本海事学会出版部、一九三〇・七）。
- (27) 同注26。
- (28) 坂本陶一『交通論第一卷（海運）』（東京宝文館、一九一四・三）。
- (29) 「近海航路噸数別貨客船乗組員給料（海運概況）（昭和元年）」（『船員保険調査資料』、社会局保険部、一九二八・八）。
- (30) 「上海港港則（一九一三・五 一九二四改訂）」（『水路誌附録』 水路部、一九二五・三）。「日華連絡船」の検疫に関しては「日支連絡船ノ検疫方法ニ関スル件 依命通牒」（同注15）に拠る。
- (31) 森島逸男『海難審判制度史』（成山堂書店、一九七九・二）。
- (32) 同注25。
- (33) 今日出海「文藝時評」（『作品』、一九三〇・一〇）。
- (34) 同注2。
- (35) 石橋紀俊「横光利一『機械』論——欠陥機械の可能性」（『横光利一研究』、二〇〇八・三）。
- (36) 渥美孝子「『高架線』から『機械』へ——昭和五年の横光利一」（『横光利一研究』、二〇〇六・三）。
- (37) ここにはいわゆる「真实性の錯覚」と同じ作用が認められる。
- (38) 「龍田丸料理長の惨殺体発見」（『東京朝日新聞』、一九三〇・六・二七）。
- (39) 樋貝詮三『海商法提要』（巖松堂書店、一九二八・四）、保険については吉田虎三郎『新海事法令 増訂三版』（一九二五・七）「商法海商編」六六七条を

参照。

- (40) 「長崎丸の機関長航海中投身す」（『東京朝日新聞』、一九二八・八・一六）。
- (41) 「生田春月氏投身自殺す」（『東京朝日新聞』、一九三〇・五・二二）。
- (42) 「長崎県統計書」（長崎県、一九二六―一九三〇）。数には沿岸からの自殺も含む。「鞭」では「首でも縛られては困る」とあり、海上における入水、縊死、服毒すべての自殺手段が言及されている。
- (43) 同注2。
- (44) 横光は、「カアル・ドレイエル監督作品『ジャンヌ・ダルクの受難』合評記録」（『映画往来』、一九二九・一一）のなかで、「心理を表現するには顔に限る」と思ひ込む所と技巧に対する大胆さとが成功したんだな」と高く評価した。「機械」にも表情の描写が多い。
- (45) 兒玉得三「犯罪二現ハレタル二、三藥物ノ急性中毒ニ就テ」（『治療新報』、一九二九・一〇）。
- (46) 川端康成宛書簡（一九二八・四・九消印）には「二等なので面白くない」とある。
- (47) 横光千代子宛書簡（一九二八・四・九消印）には「支那人」と「日本人」と同室だったことが記されており、後年にこの中国人とのやりとりが「李君との航海」（仮題、生前未発表）に書かれている。
- (48) ウェイン・C・ブース（米本弘一訳）『フィクションの修辭学』（水声社、一九九一・二）。
- (49) デイヴィッド・ロッジ（柴田元幸・斎藤兆史訳）『小説の技巧』（白水社、一九九七・六）。

付記

引用部の「／」は改行を示し、□内の補注、傍点・傍線は八原による。横光の引用部は全て河出書房新社版『定本横光利一全集』によった。本稿は、二〇二五年九月六日に開催された横光利一文学会第二五回研究集会（於龍谷大学）における口頭発表の内容に加筆修正を加え成稿したものである。当日、貴重なご教示をくださった方々に、記して感謝を申し上げます。

（弓削商船高等専門学校）