

スズキさんは雨の日に<2CV>をみがく

——シトロエン2CV、<近代批判>を導くもの——

田中 史郎



■ 1 ■

矢作俊彦『スズキさんの休息と遍歴』は痛快なドラマだ。典型的な中年サラリーマン（じつは、小さな広告会社の副社長）であるスズキさんが、ふとしたことから愛車<シトロエン2CV>で東京から北海道まで子供（ケンタ）と共にドライブをし、そこで彼が引き起こす様々な事件——断じて、事件に巻き込まれるのではなく、積極的に事件を起こすのだ——についての物語がそれだ。

もっともスズキさんは今は典型的なサラリーマンとはいえ、かつて学生時代は<レーニン大好きな革命を志す斗士>であり、今でも真っ赤な血が体内を駆け回っているがゆえに、次々と事件を引き起こさざるを得ないのだった。

<「歴史の回転を止めようとするのは悪いことだ。歴史が転がるなら、どんな場合も押してやんなくちゃいけない」／「どっちへおすの」「どっち?」「うん、だってへんな方向へ転がっちゃったらみんなが困るでしょう」／「もちろん」スズキさんは、してやったりと微笑んだ。「左に押すに決まってる」／「それ、向かって左? それとも歴史の側の左?」／……「好きな方でいいんだ。……必要なのは前に進むことだ」スズキさんは言い放ち、アクセルを踏み込んだ。> (PP. 273~274)

これがスズキさんの基本的なスタンスだ。

ところで、このストーリーは車雑誌『NAV I』に連載されていたものだからか、そのイメージが実によく〈シトロエン2CV〉にフィットする。おそらく〈2CV〉でなければこの物語は成立しなかったといつてよいほど、〈2CV〉の感性とでもいうべきものがドラマを展開させている。スズキさんが〈2CV〉を運転しているというよりも、いわば〈2CV〉の感性がスズキさんをドライブさせているといつても過言ではない。換言すれば、この物語はスズキさんではなく、〈2CV〉が主役なのかもしれない。

では、そのような魅力を持つ〈シトロエン2CV〉とはどんな車なのか。この問いに答える前に、いわば〈2CV〉が引き起こす（「スズキさんが」というより、もはやこのような表現のほうがピッタリする）、事件を幾つか挙げよう。

■ 2 ■

その第1は、原発銀座といわれる本州の最北青森県六ヶ所村での出来事だ。

〈「公社が来るまでは、水銀灯ひとつ点いていなかったサ」／「問題はそんなところがない」……「原子力発電所だの核燃リサイクル基地が安全か危険かなんてことも、実はたいした問題じゃないんだ」／「えッ！なんだって」／……「安全を数値に置き替えるなんて、敵の思うツボだ」／「敵ってサ、公社か？」／「言わずと知れた、国家権力だ！」／……「さっきの話は聞き捨てなんね」／「聞き捨てられたらこっちも困る。安全か危険かなんてまったくどうでもいいことなんだ。危険だからといってイカロスを、モンゴルフェイを、ライト兄弟を地上に縛りつけることは誰にも出来ない。ノーベルが思い悩んでノーベル賞をつくるのはけっこうだがダイナマイトを発明しないわけにはいかない」／……「……地理的に何かと不便だとか、内陸部を飛ぶから危ないとか、羽田を拡張する方がずっと安上がりだとか、そんな論理は論理じゃない。戦いを担えないものは論理じゃない。……」／「そんな何だスン左翼のカゲキ派と同じでねが？」／「同じで何が悪い！？……ぼくは、ただ通りがかりのトロツキストだけどね」／「早い旨い安いはすべて疑ってかからなくてはならないんだ」〉(PP. 295～297)

この出来事は、この作品の中で圧巻だ。ひたすら快適さや便利さを求める思想に対する批判があると共に、似而非エコロジストや安全一辺倒主義者を一笑に付すものがある。そして、相反するように見える両者の認識の根底にある計量化という発想を告発しているのだ。近代主義批判といつてもよい。

すなわち、原子力発電の危険率（リスクあるいはコスト）と、それによってもたらされる便益を計量的に比較して——本来ならば出来ないものであるにかかわらず——、どちらが大きいかを争う議論が、この両者の議論に他ならない。このような議論の回路が一旦出来上がってしまえば、情報の一切を握っている公社（スズキさんふうにいえば、国家権力）の方が合理性を持つように見えるのは間違いない。したがって、安全なるものを数値化したら、その結果は見えているのだ。

とはいえ、ここまでの議論だったら、すでに常識に属しているが、スズキさんが偉いのは、多少なりとも危険が伴うものは決してしてはいけないといっていないところにある。

スズキさんは何よりも左へハンドルを切り、＜2CV＞のアクセルを踏むことが大好きなのだ。もっともこの問題は、近代をどう総括し、それをどう乗り越えるかにかかっているのであり、解決はそう簡単ではない。それゆえ、スズキさんの歯切れも若干悪くなる。

そこで我々は、スズキさんならばこう叫ぶだろうことを示さなければならない。

「安全と言われながら、じつはそうではないという点をまず繰り返し強調しなければならない。例えば、原発のみならず、企業の発生させた公害、あるいは、年1万人にもおよぶ交通事故死亡者のことを考えよ。だが、これとて、それによってもたらされる便益よりも小さいということで社会的に容認されてきたのではないか。これらの事故・事件に対する刑罰の軽さがそれを示している（もっとも、刑罰を重くしろといっているのではない。そもそも犯罪は国家権力によって作り出されるので（可罰化加工）、刑罰を重くすることは、国家権力をより増強することになるだけだ）。／また、車の騒音・排ガス規制も、トラック等では著しく甘くなっていることも同類だ。そして、良識的な知識人であろう。産業に必需なトラック等はしょうがないが、遊びのための車の使用は制限せよ、と。／ナンセンス！ 根本的な問題は、そんなことでは断じてない。／安易に便益を求めな。輸送手段として車を使ってはならない。車は、あくまでもそれが好きで、ドライブやメンテナンスが趣味の人だけがそれを使えばよい。そうすれば、当然、危険はあるが、そこには近代特有の計量化した比較考量主義の入り込む余地などない。そう、車に限らず、あらゆる＜物＞を手段化してはいけないのだ。なぜならば、この延長線上には、＜人＞の手段化が待っているのだから。」

車を手段として使おうというのであれば、そもそも今時＜2CV＞などに乗っているはずがない。スズキさんにとっては、＜2CV＞は断じて手段ではない。否、＜2CV＞が、車の手段化を許さないといい替えてもよい。スズキさん流に言えば、これが弁証法だ。

■ 3 ■

そして、スズキさんが、否、＜2CV＞が青函連絡船（フェリー）に搭乗する場面でも事件は起こる。

「……スズキさんはそのとき、乗船書類を書いている最中だった。……「あれは外車ですかね？」／……「フランスの車だよ」応えたのはケンタだった。／「んじゃ、書かんでええよ」……「外車は長さ関係ねえ」……「みんな1万7500円だ」／……「いったい何を根拠に外国製の自動車だけ料金が一律1万7500円なんだ?!」／「だから俺には判かんねえって、——」／……カウンターの向こうに座り直し、スズキさんの書類をまた取り上げた。／「あれは何メートルですかね？」／「3830ミリ」／「んじゃ、9800円」／「どういうことなんだ？」／……「いや、その、あれは外車でないんではないかと、——」／「れっきとした輸入車だ」と、スズキさん／「輸入車は、4メートル以下、9800円」／「外車と輸入車って違わないよ」とケンタが口を挟むと／「ちがうんだよ！」奇しくも、スズキさんと係の男は同時に叫んだ。／「んじゃ、9800円」と係の男。／

「いや、そうじゃない。違うからこそ、——違うからこそ、その金額を払うわけにはいかない」／……／「だったら、君たちはこの車から外車の料金を取るべきだ！」／「取って欲しいんかね？」／「欲しくない。おめおめと払うものでもない。更なるものを勝ち取るため、怒りを込めて支払うのだ！」> (PP. 326～333)

万事これがスズキさんの喧嘩のロジックだ。実に単純明快、簡単明瞭。近代の産物である形式化を徹底して貫くこと、つまり、徹底した形式主義によって形式主義を乗り越えようとする戦略がスズキさんのそれに他ならない。先の計量化主義批判に続き、ここでは、近代を代表するもう一つの形式主義化というイデオロギーを批判しているのだ。

じつは、同じフェリーに<プジョー205>に乗ってきた男がいた。彼は、乗船書類の車種の欄に<シビック>と書いて9800円でこの場を通過した。そういえば、確かに、<プジョー205>は<シビック>、あるいは<初代シャレード・クーペ>に似てないこともない。しかし、<2CV>は違う。比類なき車なのだ。ここでスズキさんに近代を越える徹底した形式主義を採らせたのも、ひょとしたら、<2CV>のなせる技かもしれない。一切の妥協と日和見主義を排すこと、これが、<2CV>の力なのだ。

■ 4 ■

そして、こうした中でより重要な問題を提起する。それは、「外部」の問題に他ならない（この問題は、作者、矢作の一貫したテーマとも考えられるものだ）。

<「外車とは外部の車だ」……「共同体的規範の外にある車のことだ。ぼくは、外部としてある勢力は、これをすべて積極的に支援する。ぼくはここに、いや、たとどこにでも常に外部として、そう、いずれあの大切な1日が来るまでは絶えず外部として存在しているのだ。……」／……「んじゃ、あんたは何人なんで？——同じ日本人でしょうが」系の男が言った。／「……ぼくはたしかに日本に滞在している日本人だ。言わば、ザイニチニッポンジンだ！」> (PP. 331～333)

そう、問題は「外部」だ。柄谷行人ふうにいえば、外部を問題化しない思想は、それがどんなに精緻に展開されていようとも、とどのつまり独我論に終わってしまい、それは近代ないしは共同体の中に飲み込まれる運命にある。柄谷はこれをマルクス『資本論』の「価値形態論」を読み解くことによって明らかにし、そしてこれをマルクスの可能性の中心におく（『マルクスその可能性の中心』参照）

マルクスが、『資本論』において、その第1巻を「資本の生産過程」と題しつつも、いわゆる「生産」ではなく「流通」から論述を開始し、しかもその冒頭の「商品論」あるいは「価値形態論」において、商品が共同体の内部からではなく、その外部から、共同体と共同体の間から発生すると強調していることの意味が問われるのだ。もしもマルクスの言うように、商品の発生が共同体の内部から自生的にではなく、それがその外部から生じたならば、それには根拠がないことになる。商品の発生に内的な必然性がないからだ。それゆえ、そのようなことが明らかにされることは、近代あるいは資本主義のイデオロギーに

とっては誠に危ういものになる。なぜならば、近代資本主義は、商品およびそれによって導出された貨幣と資本を基礎構造として成立しているのであり、その根底的なところで、無根拠性が暴露されることは、近代のイデオロギーの一切が成立しないことになるからだ。たとえば、貨幣も、そして法律も無根拠ということになってしまう。そこで、近代のイデオロギーは、あたかも外部が存在しないことを前提とした世界を構成せざるを得ない。逆にいえば、外部を問題とすることは、根底的なところで、近代を批判することになる。

したがって、近代を超克する思想か否かは、外部を見据えているか否かがメルクマールとなる。スズキさんには悪いが、このような思考は、スターリンは勿論のこと、レーニンにもなかった。しかし、スズキさん（つまり＜2CV＞）は、本人の意思を越えて、全く別の角度から、この問題の重大さを直感していた。それが＜ザイニチニッポンジン＞宣言の示すところなのだ。

■ 5 ■

ところで、＜シトロエン2CV＞を巧みに登場させている物語に、五木寛之『雨の日には車をみがいて』がある。これは、五木がこれまで好んで乗った9台の車——＜シムカ＞、＜アルファ・ロメオ・ジュリエッタ＞、＜ボルボ＞、＜BMW2000CS＞、＜シトロエン2CV＞、＜ジャガー＞、＜メルセデス300SEL＞、＜ポルシェ911S＞、＜サーブ96S＞——にまつわる9つのアンソロジーふうな物語だ。『スズキさんの休息と遍歴』のアクの強さとは対照的な、五木独特の洗練されたタッチで描かれている。

五木の＜2CV＞に対するイージは、相反するような、そして深いところで繋がっている2つのものだ。一つは「自由」そしてもう一つは精神病の一種である「鬱病」。

＜そもそもぼくが2CVを買ったのは、60年代のシトロエン社の広告のうまさに、まんまとひっかかったからだった。あの5月革命を目の前にしたヨーロッパでは、＜自由＞（ラ・リベルテ）という言葉が、とてもキラキラ輝いていたのだ。シトロエン社はそのころ＜实用＞を訴えるかわりに、＜自由＞のイメージを2CVの背後に感じさせようとしていた。ぼくもそのコピーに共感した一人である。＞（P.145）

もともと安価で实用一点張りのために作られた＜2CV＞は、それに反して（否、そうであるがゆえに）、何とも奇妙なスタイルをもっている。およそこれまでの車の中でこのように愉快的な形の車はあったらどうか。そしてそれは、60年代の世界的な経済の高度成長の中にあって、唯一それに反旗をひるがえすイメージで捉えられた。同じ車にもかかわらず、＜ベンツ＞や＜BMW＞のようなドイツ車のもつ資本主義的な技術の結晶を謳歌するイメージでもなく、＜ボルボ＞に代表される北欧の安全と耐久力第一主義といったものでもなく、また、イタリアの＜フェラーリ＞のように現状の一切を肯定するひたすら明るいイメージでもなく、はたまた、＜ジャガー＞に見られるような近代的貴族趣味的な洗練されたものでもない。これら全ては多かれ少なかれ、60年代の高度成長に何ら疑いを持たず、その方向こそが未来の全てであるかのようなイメージのデザインをもっていた。それらに対して＜2CV＞はその対極に位置したデザインと考えられる。それが＜2CV＞

の持つ革命的「自由」主義のイメージだ。

五木もまさにそのような思いで〈2CV〉を捉えていると言えよう。スズキさんの〈2CV〉もまたそうだった。

■ 6 ■

と同時に〈2CV〉にはやや違ったイメージが、いわば〈他者〉〈外部〉を連想させるイメージがある。

ある大雪の日、「ぼく」は偶然に少女とその連れを〈2CV〉に乗せ、束の間のドライブを楽しむことになったのだった。

〈「本当は異邦人さ。彼(アンドレ・シトロエン)の父親はオランダの宝石職人だった。……とても暗い小年期を送ったらしいよ。父親が自殺したんだ。彼が5才のときにね」／「どうして自殺したの？」／「慢性的なうつ病がひどくなったせいだと本には書いてあったけど」／……「うつ病で自殺するのは、病気がうんとひどくなったときじゃないのよ」と、少女がいった。／「え？」／「うつ病には周期があるの。シェーブっていうんだけど、うつ状態がうんとひどい時は、自殺するのもおっくうなのね。どん底から少し具合がよくなりかけてきて、なんとなく好転しかけてくる時期があぶないの。きっとアンドレのお父さんも、そんな時に死んだのね、どんにふうに自殺したの？」〉(PP. 152～153)

いうまでもなく、この少女は、アンドレの父について語っているような形になっているが、じつは、自分自身について語っているのだ。偶然に乗せたこの少女は、これから〈精神神経科〉に行くところだった。

何故、五木はこの作品の中で〈2CV〉に鬱病という精神病の物語を重ね合わせたのか。それは、アンドレ・シトロエンの父が鬱病で自殺したということだけではあるまい。〈2CV〉は、一見ユーモラスなスタイルをしているようで、しかし、現在の何かと異和を感じさせるものが強烈にあるからに他ならない。これを〈他者〉あるいは〈外部〉を感じさせるものと呼んでもよい。

たとえば、柄谷は〈他者〉と精神病の一つである〈分裂病〉を関係付けている。

〈分裂病者が苦しんでいるのは、いわば単独者であるほかないからである。彼は、「超越論的主観」から疎隔されている。いいかえれば、彼は、フッサールのいうように他我を“構成”するような主観である前に、《他者》に向かいあっている。すなわち、自らが構成しえない他者の他者性に。〉(『探究Ⅰ』P. 90)

ここでの他者とは、別のところで柄谷が述べているように、外部と同意義である。すなわち、ここでは、スズキさんとは違った形で、外部の問題が〈2CV〉を通して提起されているのだ。

■ 7 ■

以上のように、数々の物語の構想を矢作と五木に喚起させる<2CV>とは一体どういう車だったのか。雑誌などを参考に、簡単に紹介しておこう。

<2CV>は、TPV (Toute Petite Voiture) という位置付けのもと1930年代にその開発が準備されたという。その時の基本的なコンセプトは、「大人2人と50Kgのジャガイモを積んで、60Km/hの最高速度が出せ、なおかつ燃費は20Km/l以上。しかも、農道などの悪路でも箆に積んだ卵が割れない快適な乗り心地であり、女性でも楽に運転できるような簡潔な構造・操作系でなければならない。また、価格は当時生産されていた<11CV>の1/3でなければならない」というものであったそうだ。つまり、「コウモリ傘に4つの車輪つけた農民車」ということだ。

開発はこうした構想に基づいて<11CV>の開発チームによってなされ、その成果は37年に試作車として結実した。もっともこの時はエンジンが間に合わず、BMWのバイク用空冷水平対抗2気筒のものが流用されたという。その後39年に、オリジナルの水平対抗2気筒OHVエンジン、関連懸架サスペンションを持つプロトタイプが250台製作されたが、第2次対戦の激化に伴い、このプロトタイプは秘密保持のため、1台を除いて全て破壊されてしまった。こうして戦後、ようやく48年に、正式に<2CV>という名前でデビューを飾った。その時の基本スペックは、FF空冷水平対抗2気筒375cc、9HP、65Km/h(Max Speed)、22.2Km/lという(当時としては、そして今でも、外観のデザイン、ドアの作り、室内レイアウト、ならびにエンジン形式、サスペンションなど、どれをとってもユニークそのものだが、ここでは触れないことにする)。その後、エンジン、電気系統、ブレーキなどに数多くの改良が加えられ、また、バン・タイプやエンジンを2つ持つユニークな4WDなどの車種も登場したが、基本的なデザインの変更はない。そして、1990年に生産が終了した。じつに40年以上にわたる歴史に幕を閉じたのだった(もっとも、シトロエン社によるものではないが、現在でもアルゼンチンで生産が継続されているとのことである)。

■ 8 ■

残念ながら僕は、未だ<2CV>を運転したことなどなく、実際どういうものかは判らない。しかし、<2CV>は、矢作俊彦をしてスズキさんに冒険をさせ、五木寛之に鬱病の少女の係わる物語を書かせるのに十分なものであったことは、間違いない。すなわち、スズキさんの引き起こす数々の事件を通して矢作は、<2CV>から計量化に対する批判、形式主義に対する批判、そして外部の問題を投げかけるといった、総じて言えば、近代主義の主要イデオロギー総批判を導出し、また、五木は<2CV>に革命的自由主義と、スズキさんとは別の形で、外部の問題——これらも大まかに言えば、近代批判と言ってよいが——を解説したのであり、そのためには、<2CV>が不可欠であったと言えよう。

考えてもみよ。これらの物語には、他のどの車もマッチしない。例えば、<ミニ・クーパー>も<VWビートル>も、<2CV>に比べると近代主義に染まり過ぎている。国産車ならば、<スバル360>も考えられようが、それではやはり、近代主義批判をこうも大胆にやってのけることは不可能だろう。ユーモラスな表情のなかに強烈な異和を感じさ

せる車、そして、様々な解釈が可能な古典的テキストのような車、それが< 2 C V >なのだ。一度は乗ってみたい車だ——無論、イメージが変わるかも知れないが。

[文 献]

- 矢作利彦『スズキさんの休息と遍歴』新潮社、1990年
五木寛之『雨の日には車をみがいて』角川書店、1988年
柄谷行人『マルクスその可能性の中心』講談社、1978年
柄谷行人『探究 I』講談社、1986年

(『アウセン』No. 1、1992年より)