

ディケンズ「信号手」における二つの文脈と 鉄道・電信システム

島田 協子

Transportation and Electric Communication in Charles Dickens's "The Signal-Man"

Kyoko SHIMADA

はじめに

チャールズ・ディケンズ (Charles Dickens) の「信号手」("The Signal-Man", 1866) は、崖下の線路脇にある小さな鉄道信号所を訪れた語り手「私」が、幽霊に取り憑かれたという一人の信号手と出会う物語である。もともとは、著者自身が編集・発行を手掛けていた週刊誌『オール・ザ・イヤー・ラウンド』(*All the Year Round*) のクリスマス特集号、『マグビー・ジャンクション』(*Mugby Junction*) の第4章「第一支線—信号手」("No.1 Branch Line: The Signal-man") として発表された。実在の連絡駅ラグビーをもじった題名が示すように、この特集号は鉄道にちなむ8章から成る。最初の4章がディケンズの作であり、その最後に、彼の雑誌でも恒例となっていた、クリスマス定番の幽霊物語が置かれている。いくつもの路線が乗り入れる連絡駅(ジャンクション) マグビーとは対照的な、深い切り通しの底、トンネル口の傍にある寂しい信号所で、電信機と信号機を操作する孤独な男から幽霊出現の話の間かされるこの章は、それ自体で完結したストーリーをなしており、一つの短編小説として題名も単に「信号手」とされることが多い。本稿でもその表記を使用する。

「信号手」が発表された1860年代中頃のイギリスでは、1830年代から40年代にかけての鉄道敷設ブームを経て、既にブリテン島のほぼ全域のみならず、インドなど海外の植民地も含めて鉄道網が張り巡らされていた。1841年には月刊の時刻表が販売されるようになり、同年にトマス・クック (Thomas Cook) が始めた、列車の運賃を団体割引するパック旅行は1851年のロンドン万博の際に大成功を収めた。また1864年には労働者用の早朝割引列車の運行も始まった。¹ こうして、通勤や観光の際の交通手段として既に人々の生活に汽車の旅が浸透していた時期に書かれたこの作品では、ヴィクトリア朝のイギリス社会に多大なインパクトを与えた新しい交通機関である鉄道、当時最新の通信方法であった電信、そしてそれらが連携した信号システムが描きこまれており、この時期の鉄道史や文化史の中でも言及される。²

「信号手」が切り取ってみせる同時代の新しいテクノロジーの連携は、作中で幽霊物語に不可欠の要素として機能している。一方、信号手が語る幽霊体験は、「私」によって絶えず疑われ、科学的な説明が試みられる。この作品では、ディケンズの幽霊物語にしばしば差し挟まれる懐疑的な態度 (Lane vii) が、相手の幽霊体験を否定しようとする「私」によって体現されるが、作品の描き出す不気味さのインパクトは、その懐疑と拮抗し、むしろ凌駕するかに見える。

「信号手」の概要は以下の通りである。語り手「私」は、偶然上を通りかかった切り通しの崖下にある日当たりの悪い信号所と、どこか挙動不審な信号手に興味をひかれて崖を降りる。「私」に問われるままに、信号手は普段の仕事内容や勤務形態について、さらには受けた教育のこと、現在

の自分の地位に満足しているかなどについても話す。その傍ら、彼は列車の運行状況について他の信号所と電信機で連絡を取り、線路脇の信号機を動かすレバーを操作し、列車の機関士と声を掛け合うなど、手際よく日常の業務をこなすが、途中で二度、ふいに顔色を変えて電信機のベルを見ては、信号所の近くのトンネル口にある赤い警告灯を眺める。悩みがあると言った彼は、翌晩に再び訪ねた「私」に、自分は幽霊に取り憑かれていると打ち明ける。ある日電信機のベルが、彼にしか聞こえない特殊な鳴り方をして、気を付けろと叫ぶ声が聞こえ、外を見るとトンネル口の傍に立って顔を片袖で隠しながら片腕を振っている人物がいた。人物は信号手が近づくと消えてしまう。隣の信号所に電信で確認しても異常はなかったが、数時間後に鉄道事故が起こり、トンネルから死傷者が大勢運び出された。6、7か月経った早朝、再びその人物を見た日に、列車内で乗客が急死する。そして一週間前からまた幽霊が度々ベルを鳴らして現れるので、再び惨事が起こるに違いないが、いつ何が起こるのかが分からず、なす術がないと信号手は苦しげに語る。「私」は信号手を宥め、翌日再び信号所を訪ねるが、そこで知ったのは、その朝、信号手が汽車に轢かれたという事実だった。列車の運転士は、前方の線路上で背を向けて立つ信号手を見て、ブレーキを掛けながら気を付けろと呼びかけ、見るのに耐えられず顔を覆って手を振ったが、間に合わなかったと語る。

著者ディケンズは「信号手」以前の作品、例えば『ドンビー父子』(*Dombey and Son*, 1846-48)にも初期の鉄道開発や疾走する列車の描写を織り込んでいる。自身も旅行や朗読公演で列車に乗る機会は多かったが、1865年に高架橋での脱線事故に遭遇し九死に一生を得る体験をしたことは、翌年の「信号手」執筆の動機となった可能性のある出来事として、「信号手」とほぼ必ず関連づけて言及されてきた。小池滋は、事故がディケンズに与えた精神的な打撃を重視し、「信号手」はディケンズが事故の恐怖から立ち直るために行なった「悪魔ばらい」(53、54)あるいは「作業療法」(54)であり、幽霊を合理的に説明する人物として理性的な語り手を登場させたものの、結局は恐怖を完全に払いのけることができず、物語に不気味さを残すことになったとしている。

一方、ディケンズ個人のトラウマを超えた「虚構のメカニズム」(173)を分析する新野緑は、信号手の語る幽霊のイメージが語り手の言動にも反復されていることに注目し、語り手がそれと意識しないまま反復の連鎖の一部を担い、さらに読者も巻き込む緻密な構成をなしているとした。また、切り通しの下に置かれた信号所へ語り手が降りていく設定は、語り手自らが一旦排除した内面の深淵を構造的に表わしている指摘し、語り手と信号手の立場に類似性を見出している。

新野が分析する反復構造や下降のイメージは、「恐怖の連鎖」(173)を作り出す普遍的な構造を説明している。一方、幽霊から謎の警告を受けたという信号手の言葉を信じまいと努めながらも完全に否定しきれない語り手と、幽霊の警告を信じつつも警告の意図が分からぬまま鉄道事故の犠牲になる信号手の姿からは、小池が論じるように、事故のトラウマを払い除けようとして除けきれないディケンズの姿を読み取ることも可能である。あるいは、ディケンズ自身の体験を離れたとしても、少なくとも「いつ、どこで事故が起こるか分からない」という不安が、この作品の不可欠の要素として機能していることは無視できないだろう。さらに、鉄道事故と信号機開発の歴史というコンテキストの中に「信号手」を位置づけたノリス・ポールは、ディケンズが事故に遭う以前から鉄道の安全性や信号システムの重要性に関心を寄せていたことが、自身の編集する雑誌や友人宛の手紙から窺えることを指摘している。こうした鉄道の問題にディケンズが深くコミットしていることも、「信号手」という作品の持つ構造と関連づけて考えることはできないだろうか。

ここで改めて確認しておきたいことは、「信号手」では、幽霊はあくまでも信号手の語る体験談の中にしか登場しないということだ。その体験談は、たまたま信号所を訪れた「私」に向かって語られる。「私」自身は一度も幽霊を目撃することはなく、信号手の体験談は引用符に括られた彼の言葉のみを通して読者に伝えられ、その都度、「私」の懐疑的態度が示される。こうして信号手の

幽霊体験は間接的に提供されるからこそ、すべてが信号手の幻聴・幻覚であり、その後起きた事故との繋がりも単なる偶然の一致であると解釈することも（偶然過ぎる一致に気味悪さを感じるとしても）可能になる。

また、「私」が伝えるのは、信号手の語る幽霊体験だけではなく、信号所という、鉄道の安全な運行のために機能する特定の職場についての、一種の現場報告でもある。「私」は偶然通りかかった信号所に興味をひかれ、信号所の内部や信号手の仕事を細かく観察し、信号手から彼の仕事や生活、悩みについて、まるでインタビュアーのように聞き出している。その文脈において「私」の態度はジャーナリスティックでもあり、鉄道システムの一環である信号所で責任の重い仕事についている信号手がストレスによって遂に精神を病んでしまうという、一つのケーススタディを提供している。

だが一方では、少なくとも信号手にとっては、幽霊が実際に出現し、惨事を予告し、その予告が実現したと解釈することが可能である。そして信号手の幽霊体験は、話を聞く懐疑的な「私」にも確実に恐怖感を与えている。その恐怖を演出し、幽霊を現出させる「霊媒」（原田 39）として機能しているのが、鉄道であり電信である。

つまりこの作品は、まるで騙し絵のように、鉄道と信号所の現状を捉えた写実的な文脈³と、怪談を語る文脈の二つを併せ持っていると言える。本稿では、これら二つの文脈の成り立ちと、両者がいかに結びついているかを詳しく分析するとともに、その両者にはいずれも、鉄道と電信が深く関わっていることを、特に1860年代半ばの鉄道・電信システムの状況と照らし合わせながら考察する。第1節では、鉄道と信号所の歴史という観点から「信号手」およびディケンズに言及しているいくつかの先行研究を参照しつつ、この作品が、当時社会問題として注目を集めていた鉄道の安全性と、その改善のための信号所や電信の重要性に関する議論を背景に生まれた時事的な作品でもあったことを確認し、その写実的な側面を検証する。第2節では、「信号手」におけるもう一つの文脈、すなわち幽霊体験談の特徴を分析する。ここでは、幽霊が電信のベルを前触れとして出現する点、また死者の霊ではなく、運転士の未来の姿が映し出されたものであり、取り憑いた相手である信号手からの問いかけには一切答えないという点に注目し、ディケンズによる数々の幽霊物語の中でも特異なものであることを示す。また、信号手が警告の意味を理解できない理由についても考察する。第3節では、以上二つの文脈がどのように統合され、不安感や不気味さを生み出しているかを論じる。

1. 鉄道事故、信号、電信

鉄道と電信は、共に1830年代から実用化が進められた。片や交通、片や通信において画期的な変化をもたらした二つの新しいテクノロジーは、特にイギリスとその植民地において、互いに密接に関わり合いながら普及していく。そして「信号手」の中でも、信号所には電信機が置かれ、列車の運行状況を電信で確認し合うことが信号手の重要な業務の一つとされているほか、線路脇で風に揺れる電信線の存在も繰り返し言及されている。

電信は、1830年代前半のアメリカとイギリスにおいて、相前後して開発が進められた。アメリカでは1832年にモース（Samuel Finley Breese Morse）が電流のオン・オフによる長短の信号の組み合わせにより文字情報を送る方法を考案し、さらに、受信した信号をテープに記録する方式の受信機を開発、実用化を進めた。一方イギリスでは、1836年にクック（William Fothergill Cooke）が電信の研究を始め、やがてホイートストン（Charles Wheatstone）と共同で、電流が磁針を振れさせ文字を指す受信機を開発を進める。1851年のロンドン万国博覧会には電信機も出品された。1850年

にはドーヴァー海峡に海底ケーブルが敷かれ、「信号手」発表年である1866年の夏には大西洋横断海底ケーブルが、6回もの失敗を経てようやく開通し、グレート・ブリテンとヨーロッパ、アジア、アメリカを繋ぐ、グローバルな通信ネットワークの形成に拍車をかけた。

イギリスにおいて電信網は、その実用化に際し、鉄道線路沿いに電信線を張るという形で広がる。その鉄道網もまた、電信とほぼ同時期に形成されていった。1830年のリヴァプール・マンチェスター鉄道の開通により近代的な鉄道の歴史が幕を開け、1830年代・40年代のブーム期に「国の主要都市を結ぶ鉄道網の骨格ができた。次の20年間には、主要幹線系統が完成し、1870年代初頭までには、1万3,000マイル（2万1,000km）が開通した」（フォーカス、ギリンガム 198）。蒸気機関、車輪、レールなどによる「機械のアンサンブル」（Schivelbusch 16-32）である鉄道に、不可欠の要素として更に加えられたのが電信であった（29）。1830年代末の実用化当初から電信は線路沿いに延長されていった。各鉄道駅には公共の電報局が置かれ、一般の利用に供された（Bradley 294）。その結果、線路沿いには必ず一定の間隔で電信柱が立ち、線路には必ず電信線が並走することになった。そして鉄道の乗客にとっては、車窓からの景色には必ず、その風景の一部として電信柱と電信線が含まれることになった（Schivelbusch 31）。この風景については、ディケンズも1851年に自身の雑誌『ハウスホールド・ワーズ』（*Household Words*）に載せた文章の中で描写している（Bradley 140）。

鉄道と、即時性のある通信手段としての電信との関係を示す例として、1845年に起きた著名な逮捕劇がある。殺人犯 John Tawell が列車でロンドンへの逃亡を図るも、彼の特徴が電信でパディントン駅へ伝わり、彼は待ち構えていた警察に逮捕された（Standage 50）。電信は鉄道沿いに、しかし鉄道より速く、瞬時に情報を伝達する。この逮捕劇には正に、電信のそうした特性が現れている。電信はのちに、この特性によって、列車の運行状況や線路の状態を随時伝え、鉄道の安全な運行に欠かせないものとなる。

早くも1842年にクックは、鉄道の路線を無数の区間に分け、各区間に電信機を置いて管理する、いわゆる完全ブロック・システム（absolute block system）を提案し、それは1844年に初めて一部の区間で使用された（Morse 21-22）。鉄道では当初「その列車の出発した駅の駅長や駅員、線路沿いに立つ警官、転轍手によって運行が調整されて」（Bradley 291）おり、列車同士の衝突を避けるには列車の発着時刻に一定の間隔を置く方法がとられていた。やがて鉄道の利用が増加して運行が過密になり、列車の速度も上がると、時間差のみによる調整は困難になる。鉄道省や『タイムズ』紙は鉄道各社にブロック・システムを奨励したが、経費の問題、電信機の扱いに長けた人材を確保することの難しさ、信号手に頼ることで列車の運転士が不注意になることへの危惧などから導入はなかなか進まなかった（Pole 453-54, Morse 22）。まずは目視の困難なトンネルで利用されたが（Schivelbusch 30）、電信による通信と、信号機による停止・進行表示、そして実際の列車の運行とを有効に連動させるシステムを整備するにあたっては、技術上の問題に加えて、信号手や運転士のヒューマン・エラーとの関係も問題となった。その過程では、数々の鉄道事故も起きている。

「信号手」の中でも、信号手が最初の幽霊を見て間もなく鉄道事故が起こり、多数の死傷者がトンネルから運びだされる。その時のことを信号手は次のように語る。

Within six hours after the Appearance, *the memorable accident* on this Line happened, and within ten hours the dead and wounded were brought along through the tunnel over the spot where the figure had stood. (531, イタリアック筆者)

ここで言及される「例の忘れられない事故」は、その描写からトンネル内で起きたものと考えられ

るが、そのモデルとされているのが、1861年のクレイトン・トンネル (Clayton Tunnel) での追突事故である。⁴ 1861年8月25日日曜日の朝に起きたこの事故について、公式調査にあたった H.W. タイラー (Tyler) の報告書が詳細を伝えている。この朝、イングランド南部のブライトン駅からロンドン方面へ、3本の列車が走っていた。1本目は2週間に一度走るポーツマス始発の臨時列車、2本目はブライトン始発の臨時列車、3本目はブライトン始発の通常列車であった。予定では10分から15分の間隔を空けていたが、1本目が遅延し、実際にブライトンを発車した時は2～3分間隔となっていた。当時、列車同士の間隔は5分以上空けるよう定められていたが、それにも反していた。

クレイトン・トンネルには、この路線上で唯一のブロック・システムが置かれていた。1842年から始まったこのシステムでは、トンネルの両端に一人ずつ信号手が置かれ、電信で連絡を取り合った。また、トンネル両端の手前には遠方信号機 (distant signal) が置かれていた。この信号機は、列車が踏み子装置の上を通過してトンネルに入ると自動的に“danger”を表示し、同時に信号所内でベルを鳴らして信号手に知らせる。入口側の信号手は、列車がトンネルを出たことを出口側の信号所からの電信で確認し、遠方信号機の表示を手動で“clear” (進行) に戻すことになっていた。最初の列車がブライトン側からクレイトン・トンネルに入った際、この装置が自動で稼働せず信号機が“danger”を表示できなかった。この信号機は信号所から離れて設置されており、また信号手キリック (Killick) は信号所の外にいたため信号機と連動するベルが鳴らなかったことにも気付かぬまま、ロンドン側の信号手ブラウン (Brown) へ“train-in-tunnel”の電信を打った。

キリックが信号機の故障に気付いたのは、既に次の列車が信号機の前を通過した後だった。そこでキリックは急遽、列車に向けて赤い警告旗を振ったが列車はトンネルに入り、キリックは再度“train-in-tunnel”の電信を送った。その後キリックはブラウンに、列車がトンネルを出たか否かを電信で問い合わせた。ブラウンはこれら2通の“train-in-tunnel”の電信を混同したのか、あるいは2通目を受信しなかったのか、トンネルは空いていると返信した。確かに1本目の列車は既にトンネルを出ていたが、2本目の列車はまだトンネル内にあり、しかもキリックの警告旗を見ていた運転士は列車を停止させ、事情を確認しようとして後退していた。そこへ3本目の列車が来たが、キリックは返信に安心して「進行」を示す白い旗を振った。その結果、列車は時速約25マイル (約40キロ) でトンネルへ進入し、中で2本目の列車に衝突、死者23名、負傷者176名という、イギリス鉄道史上最大級の惨事となった。

「信号手」で大規模なトンネル事故が言及されるにあたり、信号手は「例の忘れられない事故が【中略】起きたのです」と、彼の話の聞いている語り手もその事故を知っているという前提の言い方をしている。読者にも、実際に起きた過去の重大事故、特に5年前のクレイトン・トンネル事故を連想させたであろう。クレイトン・トンネル事故を含め、当時の大きな鉄道事故は新聞で報道され、絵入り新聞などを通して大衆にも広く知られた。先に述べた、ディケンズが遭遇した脱線事故も、『タイムズ』などの高級紙で報道されたことはもちろんだが、彼が瓦礫や負傷者で一杯の事故現場で女性を助け起こしている挿絵が、1865年の絵入り新聞『ペニー・イラストレイテッド・ペーパー』 (Penny Illustrated Paper) に掲載されている (Pope 446, Bradley 153)。過去の様々な列車事故の惨状が既に読者の共通認識となっていれば、事故が起きたという記述だけでも、読者は何らかの具体的な場面を想像できたであろう。だからこそ、「信号手」では事故それ自体を直接描写することはせず、その恐ろしさは暗示に留め、読者の想像に任せることができたと考えられる。一方、読者にあまり馴染みがないであろう信号所内部の様子や、責任重大な職務によって過度なストレスにさらされる信号手の生活は具体的に描写され、写実的な文脈を支えている。

クレイトン・トンネル事故の4年後すなわち「信号手」発表の前年には、ステイブルハースト駅

近くの高架橋で脱線事故が起き、10名が犠牲となった。ディケンズの遭遇した事故である。橋は修理中で、列車の来ない時間に線路を外して工事が行われていた。その日の早朝に走行した臨時列車は、フランスから英仏海峡を渡った船の客を乗せるため、発着時刻が船の到着に応じて変わる便であったが、現場監督は時刻表でその区別を見落とし、既に列車は通過したと判断して作業を始めた。しかし実際はまだ通過していなかった。更に、工事現場の手前で警告旗を持つ職員の配置場所も、規則上の距離の約半分、544ヤード（約497m）手前になっていた。警告旗を見た運転士はブレーキをかけたが、当時のブレーキは全車両に同時に効く強力なものではなく、列車は工事中の高架橋に進入し、客車の1両目後部以下が脱線した。客車2両目（一等車）にいたディケンズは無傷であったが、車体は辛うじて高架に引っかかった状態で、次の3両目以降は橋下に落下した（Pope 444-45）。のちに『互いの友』（*Our Mutual Friend*, 1865）の後書きで彼自身も記したように、その場では怪我もなく、死傷者を目の当たりにしながら周囲の乗客を介抱し、車内に残した原稿を「救出」しに戻るなどしたディケンズであったが（822）、後になってトラウマに襲われることになる。事故後に友人フォースター（John Forster）宛の手紙で不眠などを訴えていたが、同月末にも、列車に乗ると車両が傾いているように感じ耐えられないと書き、翌年の親族宛の手紙でも事故のショックが尾を曳いて列車の振動がこたえたと述べている。これらの手紙を引いてフォースターは、過労をカモフラージュしていたという可能性を指摘しつつも、事故の影響は彼が亡くなるまで続いたであろうと推測している（317-18、366-67）。さらに事故当日、彼は愛人であったとされるエレン・ターナン（Ellen Ternan）と彼女の母を連れており、事故に際してエレンの同行が人々に知られるのを恐れていたという指摘もある（トマリ 360）。

脱線事故のトラウマが「信号手」執筆の要因の一つだった可能性は否定できない。ただ、この作品が書かれるにあたって、ひいてはこの年のクリスマス特集号として『マグビー・ジャンクション』という「鉄道もの」が企画されるにあたっては、ディケンズ一人の経験のみならず、鉄道・電信システムの発展段階における特定の一時期というコンテキストも少なからず関わっていたのではないか。既に鉄道それ自体は新奇な発明品ではなくなり、国内外に線路網が張り巡らされ、老若男女、階級を問わず多数の人間が利用する移動手段となっていた。それは鉄道の安全性に一層、公共の意義が求められるようになったことを意味したであろう。⁵公共交通機関の安全性は、このように社会的関心を集める話題であっただけでなく、人気作家であり雑誌の編集長でもあったディケンズ自身が事故に遭遇したことで、より一層タイムリーな話題としての価値も生じたと思われる。もとより、自身が当事者になることによって、事故や鉄道の安全性に対するディケンズの関心がさらに強まったことは想像に難くない。

トンネルのある区間だけが電信で管理されていた状態で起こったクレイトン・トンネル事故は、時間差に頼る列車運行調整の限界を示すと同時に、電信や信号機で正確な情報を伝えられなかった場合の影響の大きさを物語る。事故を調査したタイラーの報告でも、電信機が前方の区間の状況を正確に伝えられないことが特に問題視された。運行が過密になることで信号手にますます高度な正確さが要求される一方、クレイトン・トンネルやステイプルハースト駅近くでの事故が示すような行き違いによる惨事から、人間の能力の限界を指摘し、信号システムの改善を望む主張もなされた（Pope 446-47）。⁶そうした論調の一つである『タイムズ』紙の記事では、信号手らを時計仕掛けのように信頼のおける存在としつつも「彼らの神経や脳は混乱に弱い……人間の機械（human machinery）は蒸気やバネで動く機械とは違う」と述べている（Pope 447）。

鉄道の安全と信号機の必要性について世論およびディケンズの関心が向けられていた間、専門家の間でも、この点について議論が続いていた（Pope 451）。1850年代前半から、信号機と転轍機の動きを直接連動させる装置「インターロック・システム」の開発が始まり、1860年代にかけて改善

が進められた (Pole 456-58)。「信号手」の発表された1860年代は、列車の運行、電信、信号機を統合するシステムが確立されつつあった時期であり、だからこそ「信号手」は鉄道沿いに信号機、信号所、電信線のある風景を、物語の背景として設定することができたのである (Bradley 291)。

路線を区間ごとに管理するブロック・システムと、信号機と線路の転轍を連動させるインターロック・システムの導入は鉄道の安全性を大いに向上させるものであったが、同時に信号手や信号所には、依然として乗客の安全を担う大きな役割と責任がかかり続けることを意味した。

クレイトン・トンネル事故もステイプルハースト近くの高架橋事故も、システムの一部である機械の故障や職員の小さなヒューマン・エラーが重なることによって大惨事が引き起こされた。そして、シヴェルプシュも述べているように、多くの乗客を乗せてスピーディに走れるという鉄道の利点それ自体はまた、一旦事故が起こった場合にはそれを大惨事にする要因ともなっている (129-33)。「信号手」でも、巨大なシステムのごく小さな一部に携わる個人に、些細なミスも大事故に繋がる可能性があるという重い責任がかかり、大きな負担を強いている。さらに、この信号手はシステム上のどこかでいつか起きるかもしれない何か、彼自身には予測も回避も不可能な惨事を恐れるようにさえなっている。信号手はその重圧によって精神を病むだけでなく、物語の最後では、自身が列車に轢かれてしまう。事故の犠牲者は多数の乗客ではなく、一人の無名の信号手であった (文字通り、この作品で彼の個人名は言及されない)。鉄道は、猛スピードで疾走し容易には制御できない巨大な機械であることによってだけでなく、正確かつ安全に機能しなければならない公共のシステムであるがゆえに、一人の信号手の命を奪ったとも言える。

ディケンズ編集の雑誌『ハウスホールド・ワーズ』と『オール・ザ・イヤーズ・ラウンド』はたびたび信号所に関する記事を掲載しており、ディケンズが「信号手」以前から鉄道の信号システムに関心を持っていたことを窺わせる (Pole 437)。またステイプルハースト駅近くの事故後3か月の間に、『タイムズ』紙で鉄道事故についての記事が48件、その後の3か月間では65件掲載されていたという (Pole 438-39)。その中の一つで、「信号手」と同年の10月13日付で同じ『オール・ザ・イヤーズ・ラウンド』に掲載された無署名の記事“The Hole in the Wall”は、ロンドンのヴィクトリア駅に置かれた信号所、通称「壁の穴」について詳しく伝えたものである。これはディケンズ自身ではなくジョセフ・チャールズ・パーキンソン (Joseph Charles Parkinson) の手によるとされているが (Pole 437n.)、編集者であるディケンズの、信号所についての関心や知識のあり方を知る上でも興味深い。この記事の冒頭近くでは、信号が多く乗客の安全を守る役割を果たしていることが強調されている。

... from it [the Hole in the Wall] are issued daily and nightly signals of safety, by means of which the lives of thousands are secured. ... No train leaves or enters the station until signalled to do so from here, and the safety and life of every man, woman, and child leaving Victoria depends upon the vigilance of the single sentinel at his post. (325, イタリック筆者)

職員の用心深さ (vigilance) は、「信号手」でも、信号手の責任感や有能さを示す際に“vigilant”として言及されている (528, 534)。続けて記事は信号所内部の描写に移る。

On the right-hand wall of the box, and on a level with the eye, are fastened four cases, which communicate telegraphically with the platforms of the station, with Battersea Park, and with Stewart's-lane junction; and the movable faces of these are *full of mysterious eloquence*. The furthest one strikes what seems to be a gong twice, and then, without waiting for a reply, bangs

the gong four times; the needle hands of the others tick away with apasmodic vigour, and the telegraphic clerk busily passes from one to the other, *as if satisfying the wants of each*. Beyond them is a small wooden desk and an open book, in which from time to time their utterances are recorded, much *as if they were oracles whose sayings would be afterwards interpreted by the high priests*. (325-26, イタリック筆者)

上記の描写と比べて「信号手」では室内の様子はやや簡潔であり “. . . there was a fire, a desk for an official book in which he had to make certain entries, a telegraphic instrument with its dial, face, and needles, and the little bell of which he had spoken” (527) とあるが、特に電信機と通信記録簿が言及され、「壁の穴」における信号所内部の描写との呼応が見受けられる。ただし「信号手」の信号所とは違ってヴィクトリア駅は多くの線が乗り入れるロンドンの主要な駅の一つであるため、電信機の数も多く、専門の電信係がいるようだ。そうした規模の違いはあるものの、ベル（ここでは“gong”）の付いた電信機と、記録簿の載った机という設備は同様であり、そしてこの「壁の穴」では、電信で連絡のあった際の様子の方がより具体的に描かれている。特に興味深いのは、電信機が擬人化され、電信係が電信機たちの要求を満たすべく走り回っているという描写と、受信した電信が、解読されるのを待っている神託 (“oracles whose sayings would be afterwards interpreted by the high priests”) に喩えられていることだ。電信機が仕えるべき存在であり、常人には読み解けないお告げを伝えるものであるかのような描写は、電信に、超自然的な存在が伝える解読困難なメッセージというイメージを付与している。これは、わずか2か月後に同じ雑誌に発表された「信号手」において再現されることになるが、この点については次節で改めて論じる。

「壁の穴」と同じく「信号手」は、信号所という、一般の乗客の目には触れる機会の少ない職場について伝える。そこでは、鉄道の安全性を巡る社会的関心を背景に、信号手の責任の重さと心労、鉄道におけるトラブル回避の難しさを描き出す。この文脈で語られる物語においては、恐怖の対象は幽霊ではなく、いつでも起こりうる事故とそれによる甚大な被害であり、責任の重い仕事によって引き起こされる精神的な病である。それらは、幽霊の存在を信じない者にとっても十分に恐怖の対象として共有されうる。また、鉄道の安全性や電信制度の発達はその当時の社会の関心事であった。ディケンズは事故の恐怖を自分一人のものではなく、社会全体のものにすることで、個人的な悩みや不安を、皆が共通して抱く不安に置き換えたとも言えるのではないか。

2. “cruel haunting” 一応答しない幽霊、読み違えられたメッセージ

前節では、「事故がいつ、どこで起こるか分からない」という、読者にも容易に共有されうる恐怖と、事故を未然に防ぐためのシステムを担う立場にある信号手の重要性という二つの要素が、「信号手」の中の時事的かつ写実的な文脈を形成していることを論じた。本節では、幽霊物語としての「信号手」を分析し、上記の二つの要素が幽霊とどのように関わるかを確認したい。

「信号手」で起こる（とされる）超自然現象は二つある。一つは、信号手にしか聞こえない電信の受信ベル。もう一つは、信号手が目撃したという、何事かを警告する人物の姿である。通常の受信ベルとは異なるベル音が聞こえたあとに声が聞こえ、信号手が外に出てみると謎の人物 (“someone”、“ghost”、“spectre” “Appearance” 等と言及される) が見えるというように、ベル音は幽霊出現の前触れとなっている。さらに、幽霊体験を聞いた「私」の不安感と連動するように、電信線が風に唸る音が効果的に使われている (“The wind and the wire took up the story with a long lamenting wail” 532)。

原田昂は、鉄道と電信という線のネットワークであるメディア（媒体）が、幽霊を媒介するメディアム（霊媒）となっていることを指摘し、「信号手」の背景として科学と幽霊が交わる「ジャンクション」としての19世紀を見出している（39-51）。そもそも電流は発見当初から、その不可思議さゆえに超常現象と結びつけられ、その傾向は電信に対しても引き継がれた（Sconce 7）。「信号手」においても、鉄道・電信システムの存在が幽霊出現と連動している。ただ、電信機の受信機能自体には、何か超自然的な動きが現れるわけではない。例えば受信機の針が、送信者不明の謎のメッセージを指し示すといったことはない。ただベルだけが普段と違う鳴り方をして、それは信号手にしか聞こえず、そのベル音は電信機本体ではなくトンネル及びその警告灯や信号機のそばに出現する幽霊と結びついている。

ベルが幽霊出現の前触れとして鳴るという設定は、「信号手」以前のディケンズによる幽霊物語において、電信機より古くからある通信手段と幽霊との結びつきにその祖型を見出すことができる。その通信手段とは、住宅内に設置された手動の呼び出しベルである。住人同士、あるいは屋敷の主人一家と使用人との連絡用に、建物内にワイヤーを巡らせ、各部屋や玄関で引き綱やレバーを操作すると、ワイヤーの先に付けられたベルが鳴り、使用人などに用事があることを知らせる。こうした屋内ベルの仕組みが幽霊と結びつく例を、『クリスマス・キャロル』(A Christmas Carol, 1843) と「幽霊屋敷」(“The Haunted House,” 1859) で見てみよう。

まず『クリスマス・キャロル』では、主人公スクルージの前に旧友マーレイの幽霊が出る直前に、部屋に取り付けられたベルが鳴り始める。そのベルは「今では目的も忘れ去られたが、建物の最上階の一部屋とつながって」(“communicated for some purpose now forgotten with a chamber in the highest story of the building”) いる (16)。ベルは次第に大きく鳴り響き、やがて建物中のあらゆるベルが鳴った (17)。このベルは、他の部屋との連絡に使われ、また建物内には他にも屋内ベルが付いていることが、上の描写から分かる。

一方、短編「幽霊屋敷」でも、屋内ベルが怪奇現象と結び付けられている。この作品には、各部屋から住人が使用人を呼び出すための屋内ベル—使用人のいる屋敷では大抵設置されていた—の仕組みが垣間見える描写がある。

... and there was a mouldy old well with a green growth upon it, hiding like a murderous trap, near the bottom of the backstairs, under *the double row of bells*. One of these bells was labelled, on a black ground in faded white letters, Master B. This, they told me, was the bell that rang the most. *The other bells were inscribed according to the names of the rooms to which their wires were conducted.*... (232, イタリアック筆者)

使用人が集まる場所（ここでは、裏階段の傍の井戸の上）に各部屋を示すラベルの付いたベルが並び、呼び出しにすぐ応じられるようになっている。ベルはワイヤーでそれぞれの部屋に繋がっている。その後、語り手が幽霊屋敷に住み始めると、誰もいないはずの部屋のベル、特に「B様」(“Master B”) と表示されたベルが頻繁に鳴る。語り手はベルを引きちぎり、これで静かになると考えるが、やがて「B様」の幽霊と出会うことになる。

ワイヤーで接続されたベルのネットワークによって、用事のある相手呼び出すシステム、幽霊の存在を暗示し、その出現の前触れとなるベル—電気こそ介在しないが、これらは「信号手」における電信ベルと相似形をなしている。「信号手」ではこのように、ひとりで鳴る屋内ベルという幽霊話の小道具の一つを、電信機という当時最新の通信テクノロジーに應用しており、電信機だけが怪しい動きをするのではなく、人の形をした幽霊をも出現させることによって、従来型の怪談の

型を踏襲している。

しかし「信号手」の幽霊には、ディケンズのそれまでの作品に登場する幽霊と決定的に異なる点がある。それは、ベルを聞き幽霊を見た人間が話しかけても、それに対し何も応答しないことだ。比較のために、ディケンズによる「信号手」以前のいくつかの幽霊譚における、主人公と幽霊とのやり取りの場面を見てみよう。

まず『クリスマス・キャロル』である。部屋に幽霊が登場した時点で即座に、現れたのが誰の幽霊なのか、暖炉の火の擬人化も織り交ぜながら明示される（“Upon its coming in, the dying flame leaped up, as though it cried, ‘I know him, Marley’s Ghost!’ and fell again” 17）。そして、続く場面で、幽霊とスクルージとの間に会話が始まる。

‘Who are you?’

‘Ask me who I was.’

‘Who were you then?’ said Scrooge, raising his voice. ‘You’re particular, for a shade.’ He was going to say ‘to a shade,’ but substituted this, as more appropriate.

‘In life I was your partner, Jacob Marley.’

‘Can you—can you sit down?’ asked Scrooge, looking doubtfully at him.

‘I can.’

‘Do it, then.’ (17-18, イタリック原文)

「誰だっただか、と訊け」と言う幽霊に「幽霊にしては細かいな」と言うなど、スクルージと幽霊との会話は、ややコミカルに進んでいく。幽霊は自分が旧友マーレイの霊であることを明かし、スクルージは突然の幽霊出現に驚き恐れつつも、相手に椅子を勧める。両者は生きた人間同士と同じように会話し、その会話は互いにかみ合っている。その後、幽霊はスクルージの問いかけに答えて、死後7年の間、重い鎖を付けてさまよっていること、このままではスクルージも同じ運命を辿ることになるが、まだ救われる余地はあると警告しに来たこと（“I am here to-night to warn you, that you have yet a chance and hope of my procuring, Ebenezer” 21）、翌晩から三人のクリスマスの精がスクルージのもとを訪れることを告げる。このように『クリスマス・キャロル』の幽霊は、自分が何者であり何の目的で現れたのかを明瞭に語るため、取り憑かれた相手（スクルージ）は、幽霊が出たという現象自体には怯えているが、その意図が理解できず悩むことはない。後の章での3人のクリスマスの精（幽霊ではないが、超自然的存在である）とのスクルージの会話においても、コミュニケーションは成立している。

「信号手」の前年、1865年の『オール・ザ・イヤ・ラウンド』クリスマス特集号として発表された「ドクター・マリゴールド」（“Doctor Marigold”）には、殺人事件の裁判に陪審員として呼ばれた語り手に被害者の幽霊が取り憑くという挿話が含まれている。陪審への召喚状が届く前に語り手は事件の起きた部屋を幻視し、幽霊を見る。その後も幽霊は語り手の前に現れる。語り手と言葉を交わすことはないが、終盤で法廷に現れた際に語り手を注視し、語り手が陪審長として有罪判決を述べると幽霊は消える。この幽霊は裁判の期間中何度も現れるので、それが誰の幽霊なのかは文脈からも明らかである。

「憑かれた男」（“The Haunted Man,” 1956）で主人公に取り憑いているのは、死者の霊ではなく主人公の分身であるが、この作品でも両者は長い会話をしており、両者にはコミュニケーションが成立している。

以上挙げてきた「憑かれた」者たちと違い、信号手は相手（幽霊）とコミュニケーションできず、そ

の正体を知ることもない。バルは彼にしか聞こえず、幽霊は彼にしか見えないにもかかわらず、幽霊が意志を持って彼に取り憑いているのかどうかさえ（信号手はそのように信じているが）判然としない。その点で、信号手はディケンズの幽霊物語に出てくる「憑かれた」者たちの中で異質な存在であり、「信号手」は異質な幽霊物語と言える。

... I caught up my lamp, turned it on red, and ran towards the figure, calling, 'What's wrong? What has happened? Where?' It stood just outside the blackness of the tunnel. I advanced so close upon it that I wondered at its keeping the sleeve across its eyes. I ran right up at it, and had my hand stretched out to pull the sleeve away, when it was gone. (530)

幽霊は信号手の眼前に出現しつつも、彼と目を合わせることも、彼の呼びかけや問いかけに応えることもない。それもそのはずで、信号手が見たのは、未来に起こる事故の直前に腕を振って警告する運転士の姿そのままだったからだ。まるで未来の一場面から切り取られ、送られてきた映像のようなこの「幽霊」は、死者の霊でもない（運転士は死んでいない）。

もし、電信に超自然的な力が働いて、未来の運転士の姿が「幽霊」として送られてきたのだとしても、それは意志をもって信号手に語りかけたり、信号手の質問に答えたりする幽霊とは違って、一方的に運転士の姿だけを見せ、その言葉の一部（“Below there! Look out!”）を聞かせるだけであった。クレイトン・トンネル事故において、二人の信号手が電信で連絡を交わした際、送受信の過程で誤解が生じたように、信号手は送られてきた情報の全体を知ることができなかった。そのため彼は、幽霊の警告が彼個人に迫る危険を意味していたことに気付かなかった。彼はいわば、メッセージの受信に失敗したのである。

信号手が、幽霊の警告を列車の運行に関わる「怖ろしいこと」と結び付け、彼個人の身に起こる不幸だと推測できなかった理由は、他にもいくつか考えられる。

信号手は幽霊とコミュニケーションがとれないため、その後に起こった出来事と幽霊とを、いわば後付けで結び付ける。語り手は、それを「驚くべき偶然」（“remarkable coincidence” 531）だが気にすべきではない、としりぞけようとする。実際、幽霊が事故等を警告していたというのはあくまでも信号手の解釈に過ぎない。そして、二度とも幽霊が警告灯や信号機のそばに出たことと、二度とも、その後まもなく列車の乗客に関係する悲惨な出来事が起きたことによって、信号手は、今度も幽霊が、列車に関する惨事を予告していると解釈する（“There is danger overhanging somewhere on the Line. Some dreadful calamity will happen. It is not to be doubted this third time, after what has gone before.” 533）。過去の事例に鑑みて行なわれる、この一見合理的な推論は、皮肉なことに、事故に遭うのが信号手個人であるという可能性を排除する結果になった。

彼は作中で、自他共に認める有能なベテラン信号手として勤務している。従って、彼が言及するトンネル事故は、彼自身のミスが原因ではなかったのだろう。あるいは事故が起きたのは、彼の担当時間外だったかもしれない。しかし前節で述べたように、トンネルの両端に位置する信号所は列車のトンネル通過の誘導に直接関わっている。事故の事実が彼に与えたショックは相当なものであったはずで、彼の言う「例の忘れられない事故」という言い方は、彼自身がその事故を「忘れられない」でいることの表れだとも考えられる。確実に業務をこなしていたにも関わらず惨事が起きたことで、彼は無力感と共に「また何か起きるかもしれない」という恐れにとり憑かれ、幽霊を列車に関わる惨事と容易に結びつけてしまったのではないか。また、腕を大きく振り動かすという幽霊の動作は、信号手が運転士に警告を発する際に旗を振る動作と重なる。日頃自身が仕事として行なっている動作であるからこそ、それが業務上重大な警告だと解釈したのだ。

信号手は、幽霊が自分に取り憑いていることを「残酷」と表現する (“... surely this is a cruel haunting of me. What can I do?” 533, イタリック原文)。それは、幽霊が意図を明かさずに彼の不安と無力感を煽るばかりだからだ。なぜ自分でなければならないのか、「しがない一介の信号手」 (“[a] mere poor signal-man” 533) に過ぎない自分に何ができるというのか、と彼は訴えるが、そもそも巨大かつ複雑な交通・通信システムの一部をなす信号手のところには、そのネットワークのどこかでトラブルが起きれば、いつどのような連絡が来る可能性もある。ベルでいつ用事を言いつけられるか分からない召使いのように、信号手は鉄道システムのしもべとして常に待機している。信号手の耳だけに電信ベルが聞こえるのは、彼が巨大なシステムの一部になっている事実を自身で内面化していることの表れであるとも言えよう。しかし彼に聞こえる謎の呼び出しベルは、誰が何のために鳴らしているのか不明であり、幽霊はその目的を語らない。前節で言及した記事「壁の穴」では、電信の運ぶメッセージが神託に喩えられていた。神託は古来、具体的ではなく複数の解釈を可能にする断片的なものである。「信号手」において信号手が受け取ったメッセージもこれに似て、解釈によって意味が変わる不完全なものであった。鉄道・電信システムの一部として忠実に働き、応じるべき任務があることをつねに前提にしている信号手は、幽霊の意味をその任務の中でしか解釈することができなかつたのである。

3. 騙し絵としての「信号手」

ここまで見てきたように、「信号手」には写実的で時事的な文脈と幽霊物語の文脈の二つが含まれている。本節では、これら二つの文脈がどのように組み合わせられ「信号手」という一つの作品をなしているかを、「私」の語りの特徴を通して考察する。

「私」が恐怖を感じる時、それは「私」が信号手の体験を聞いた時であり、信号所のある場所の陰鬱さや電線が風にうなる音や列車の立てる地響きなど、現実に存在する事物やその音に触れた時である。また、「私」による語りは、幽霊の出現を引用符で括られた信号手の言葉を通してのみ伝えており、不気味さを演出するのも現実の事物を通してのみである。そして信号手の死を知った「私」は、まるで事故現場取材し報告しているかのような態度で語る。その場にいた職員に詳細を訊ね、列車の運転士から事故の状況を直接聞く。幽霊の目撃譚と同様に、事故の際の状況も、引用符で括られた関係者の言葉によって客観的に伝えられる。写実的な文脈は、こうした「私」の語り方によって支えられており、幽霊物語の文脈は、「私」が引用符付きで伝える信号手の言葉を通して提供される。「私」は信号手の幽霊体験を容易に信じようとせず、合理的・科学的な根拠を挙げて反論する。だが、その懐疑的態度は必ずしも一貫しているわけではなく、たびたび明確な恐怖や不快さを感じており、その恐怖に対抗する形で科学的な説明を行なっている。⁷「信号手」の語りは、このように恐怖と懐疑が交互に現れながら進んでいく。その過程で、幽霊物語の文脈は一旦、写実的な文脈に回収されようとするが、結局両者は併存したまま終わる。以下、その過程を追ってみよう。

冒頭近く、「私」が崖下の信号手に二度目に声をかけた直後、眼下を列車が通過する。

Just then there came a vague vibration in the earth and air, quickly changing into a violent pulsation, and an oncoming rush that caused me to start back, as though it had force to draw me down. When such vapour as rose to my height from this rapid train had passed me, and was skimming away over the landscape, I looked down again (325)

ここで列車本体は直接描写されず、振動と蒸気によって表現される。振動は近づくにつれて微かなもの（“a vague vibration”）から激しい拍動（“a violent pulsation”）へと変わり、その勢いは「私」を引きずり降ろさんばかりである。蒸気も崖上にいる「私」の近くまで立ち上り、辺りの風景を隠す。早くもこの時点で、「私」を脅かす列車の負の力が暗示されている。続く場面で「私」が崖下に降りていく道は湿気を増し（“became oozier and wetter”）、たどり着いた崖下の信号所を「私」は寂しく陰気（“solitary and dismal”）と形容し、さらには崖下を地下牢（“dungeon”）に喩える。トンネル脇に点いている警告灯とトンネル口は「陰鬱な赤い光と、さらに陰鬱な黒いトンネルの入口」（“a gloomy red light, and the gloomier entrance to a black tunnel”）と表現され（525）、彼は湿った土の匂いや冷たい風に、この世離れた感覚を覚える（“as if I had left the natural world” 526）。信号手もどこか挙動不審で、「私」には彼が幽霊（“spirit”）ではないかという途方もない／恐ろしい（“monstrous”）考えすら浮かぶ。しかし、その考えは間もなく払拭される。信号手の表情も晴れ、「私」の問いかけに応じて日常の仕事ぶりを詳しく話し、信号所のさまざまな業務を行なう。こうして「私」が何らかの不気味さや不安を感じる場面と、それが解消される（あるいは「私」が解消しようとする）場面が交互に現れている。

やがて信号手は悩みがあると訴え、再会を約した「私」に、次に来るときには決して呼びかけないでほしいと言う。帰途には再び列車の響きが聞こえ、「私」はそれを「とても不愉快な感覚」（“very disagreeable sensation” 529）と述べるが、そのように感じるのは崖下の陰鬱さや信号手の奇妙な態度に影響されて「私」が不安に捉われているからであろう。

翌晩、信号所を訪ねた「私」に信号手は自分の幽霊体験を語る。最初に幽霊を見たときの話を聞いて「私」はぞっとするが、その恐さに抗うように、それは眼の錯覚だろうと言う（“Resisting the slow touch of frozen finger tracing out my spine, I showed him how that this figure must be a deception of his sense of sight . . .” 530）。あくまでも科学的な理由を持ち出して説明しようとするのは、確かに科学の時代の合理的な人間らしい反応であるが（新野 176）、その直前に「私」が感じる不気味さを冷たい指に触れられる感触に喩えた描写は生々しく、それ自体が幽霊の表現になっているかのようである。さらに「私」は、信号手に聴こえた幽霊の声は風の音や電信線が風に唸る音だろうと言うが、その際に、崖下のその場所のことを「この異常な谷間」（“this unnatural valley” 530）と表現している。そして幽霊出現の後にトンネル事故が起きたという話を聞き、「私」はぞっとするが、必死で堪え（“A disagreeable shudder crept over me, but I did my best against it” 531）、偶然の一致を気にはいけないと主張する。このように、「私」は幽霊を信じない立場で反論を続けるが、反論の前には必ず信号手の話に反応して恐怖を感じている。つまり「私」は信号手に対抗しているというよりむしろ、自身の感じた恐怖に対抗して合理的説明をしているのである。また信号手は「私」の反論には一向に説得されないので、「私」は自分がひどく弱い立場に置かれたように感じる（“. . . I felt myself placed in the weakest of positions” 533）。

状況が変わるのはその後である。信号手が、最近現れる幽霊が何を警告しているのか分からず悩んでいると明かすと、その絶望的な訴えを聞いた「私」は「命に関わる不可解な責任」を負わされた信号手が心労に苦しんでいる様を見出す。

His pain of mind was most pitiable to see. It was the mental torture of a conscientious man, oppressed beyond endurance by an unintelligible responsibility involving life. (534)

この時点で、「私」がそれまで感じていた幽霊への恐怖は、信号手が抱く心労への憐みや危惧に替わっており、信号手の心労への関心は、彼の職責の問題と関連づけて語られる。なぜ幽霊が自分に

警告しに来たのかと悩む信号手を見て、「私」は彼の気持ちを軽くするため、幽霊が出たか否かの問題は棚上げし、彼が強い責任感を持って務めを果たしていることを指摘して彼を慰める。

「私」が信号手を慰めたのは、単に信号手個人への同情のためだけではない。「私」は「公共の安全と同時に彼自身のために」(“for the poor man’s sake, as well as for the public safety” 534) 彼を慰めたと述べている。その真意は、「私」が帰る道すがら考えた内容によって一層明確になる。ここで「私」は再び赤い警告灯の不気味さや、幽霊話によって喚起された不快さに言及する。しかし、それらを振り払うようにして「私」が考えるのは、それほど心労で弱っている人物に、信号所の仕事を任せておいてよいものかという問題であった。

But what ran most in my thought was the consideration how ought I to act, having become the recipient of this disclosure? I had proved the man to be intelligent, vigilant, painstaking and exact; but how long might he remain so, in his state of mind? Though in a subordinate position, still he held a most important trust, and would I (for instance) like to stake my own life on the chances of his continuing to execute it with precision? (534-35)

信号手は有能だが、今のような精神状態でそれが維持できるのか。「従属的な地位とはいえ、彼は非常に重要な責務を負っている。私は（たとえば）彼が正確に責務を果たせるか否かに自分の命を賭ける気になるだろうか」と語り手は自問している。これは第1節で論じた、当時の新聞や鉄道の専門家による、信号所および信号手の位置づけへの見方と重なる。そして「私」は乗客の立場（すなわち作品の読者も共有するであろう立場）から、安全が確保されない列車に乗る不安を表明している。この後、「私」は考慮の末、こうした症状に詳しい医者のところへ信号手を連れて行こうと決める。このようにして、幽霊の存在を巡る問題は、公共交通機関の安全をいかに守るか、信号手がそのための職責を果たせるのか、それが危ぶまれる場合、どうすれば彼の（精神の）健康を取り戻せるのかという問題にすり替わっている。

最後に信号所を訪れた際、信号手が見たという幽霊とそっくりの動作をする人影を目にした語り手は再び恐怖を感じるが、すぐに、それが運転士という生身の人間であることが分かり、幽霊への恐怖は消える。しかし、そこに人々が集まっているのを見て語り手は何事かが起きたことを察する。その時の彼の反応は、信号手自身の身を案じているようにも、心労が重くなった信号手が何か重大なトラブルを招いた可能性を心配しているようにも取れる。

With an irresistible sense that something wrong, —with a flashing self-reproachful fear that fatal mischief had come of my leaving this man there, and causing no one to be sent to overlook or correct what he did, —I descended the notched path with all the speed I could make. (535)

ここでの「私」の危惧の内容は曖昧である。しかし、少なくとも前夜までは、「私」は災いが業務と無関係に信号手個人に降りかかるとは想定していない。語り手は、信号手個人のことと同じか、むしろそれ以上に、公共の安全の方を気に掛けていたふしがある。

第1節で論じたように、「信号手」の写実的な文脈においては、幽霊ではなく鉄道事故の起きる可能性が、読者も共有可能な恐怖の対象として機能している。そして、その恐怖を取り除くためには信号所が適切に機能することが必要であるということもまた、当時の読者に求められる共通理解となりつつあった。「私」はそうした文脈に沿い、幽霊話の与える恐怖を、公共の安全が脅かされることに対する恐れに置き換え、さらにそれを科学的・医学的に解決しようとする。

一方、幽霊物語としての「信号手」もまだ続く。最後の場面で、運転士が信号手に呼びかけた警告の言葉を再現するのを聞き「私」は驚く。それは信号手が聞いた幽霊の言葉と、信号手が真似る幽霊の動作を見て「私」が連想した言葉を合せたものだった。こうして「私」自身も怪談の一部に引き込まれる（新野 177）。それは「私」にとって最大の恐怖となったであろう。彼の言葉づかいにその一端を窺うことができる。信号手との会見の際に、彼は「偶然の一致」（“coincidence”）という語を用いて、幽霊（らしきもの）を見た後に惨事が起きたのは驚くべき偶然の一致だが、気にしてはならないと言う（531）。だが、結末で、運転士の言葉が、幽霊の言葉と、「私」が連想した言葉が合わさったものであったという「偶然の一致」が言及される（536）ときには、言葉が一致したという事実そのものが持つ奇妙さを強調しているように思われる。言葉づかいも身振りも「それぞれの状況において至極自然」（小池 1）だが、あまりに一致しているために、そこに偶然以上のものも感じさせる言葉選びがなされている。これも、「信号手」が一方では写実的な文脈を継続させながら、同時に幽霊物語を成立させることを可能にしている要因であろう。そして語り手自身が最初は幽霊を否定するために用いた、「偶然の一致」という語のニュアンスを最後に反転させ、一致の事実そのものに不気味さを生じさせたところで、二つの文脈を持つ「信号手」は幕を閉じる。

おわりに

二つの文脈が騙し絵のように織り込まれた「信号手」では、結末まで双方の文脈が継続するが、語り手は最後に感じた恐怖にそれまでのように明確に抵抗できないまま終わっている。また、鉄道の安全を守る立場である信号手は、最新の電信システムを使っても事故を予測することができなかった。鉄道の安全を巡る問題を、ディケンズ個人のトラウマをも超えた「我々」の問題へと開くためにも、作中の恐怖感は払拭されないまま、人知の及ばぬ不気味な脅威として読者に共有され続けなければならなかった。

しかし、この結末が残す恐怖はそれだけではない。この作品は、最終的に信号手という個人が、思いがけぬ事故の犠牲になって終わる。「信号手」が併せ持つ二つの文脈は、公共の安全に傾注する一方、個人に降りかかる災難を予測することを排除するのだ。信号手が見たという、目を覆って警告の身振りをする幽霊の前に曝されるのは、公共性の影に隠れて排除された個人としての災難なのかもしれない。

注

- 1 鉄道の発達史については Bradley、小池・和久田、湯沢を参照。
- 2 Bradley, Pole, Menke を参照。
- 3 新野は、鉄道や電信などの道具立てがこの作品に「リアリスティックな物語」であるという印象を与えると指摘している。本稿では、この「リアリスティック」な部分をより重視し、写実的な文脈も作中で重要な筋を形成することを示す。
- 4 以下、クレイトン・トンネル事故の詳細については Pole 442-444、Morse 22-23を参照。
- 5 事故に遭遇して身体的に無傷な者が後から強い精神的ショックに襲われる現象は、1860年代中頃から医学界でも注目を集め、鉄道事故の被害者への補償問題との関連からも重要な問題と見なされるようになった（Schivelbusch 137-38）。このことに関してディケンズ自身がどの程度認識していたかは不明だが、彼のトラウマ経験もまた、同時代の社会において共有されつつある問題であった。
- 6 当時の新聞やディケンズの手紙等における、鉄道の安全管理に対する危惧や不満についての様々な発言については Pole を参照。
- 7 『クリスマス・キャロル』や「幽霊屋敷」においては、語り手や主人公の懐疑的態度がユーモラス

な効果を挙げているが、「信号手」ではそうしたユーモアの要素は見られない。

引用文献

- Bradley, Simon. *The Railways: Nation, Network & People*. London: Profile Books, 2016.
- Dickens, Charles. *A Christmas Carol*. *Christmas Books* by Charles Dickens. Oxford: Oxford UP, 1954. 1-77.
- . “Doctor Marigold.” *Christmas Stories* by Charles Dickens. Oxford: Oxford UP, 1956. 433-472.
- . “The Haunted House.” *Christmas Stories*. 223-252.
- . “The Haunted Man.” *Christmas Books*. 313-99.
- . “Mugby Junction.” *Christmas Stories*. 473-536.
- . *Our Mutual Friend*. Oxford: Oxford UP, 1952.
- Forster, John. *The Life of Charles Dickens*. Vol. 2. London: Chapman & Hall, 1873.
- “The Hole in the Wall.” *All the Year Round* 13 Oct. 1866: 325-327.
- Lane, Margaret. “Introduction.” *Christmas Stories*. v-ix.
- Menke, Richard. *Telegraphic Realism*. Stanford: Stanford UP, 2008.
- Morse, Greg. *Railway Accidents*. Oxford: Shire Publication, 2014.
- Pope, Norris. “Dickens’s ‘The Signalman’ and Information Problems in the Railway Age.” *Technology and Culture* 42.3 (2001): 436-461.
- Sconce, Jeffrey. *Haunted Media*. Durham: Duke UP, 2000.
- Schivelbusch, Wolfgang. *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*. Berkeley: U of California P, 1986.
- Standage, Tom. *The Victorian Internet*. New York: Bloomsbury, 1998.
- 小池滋『チャールズ・ディケンズ』英米文学作家論叢書5. 冬樹社, 1979年.
- 小池滋, 和久田康雄編『都市交通の世界史』悠書館, 2012年.
- トマリソ, クレア『チャールズ・ディケンズ伝』高儀進訳, 白水社, 2014年.
- 新野緑「反復の恐怖—ディケンズ『信号手』を読む—」『文学』2004年11・12月号. 岩波書店.
- 原田昂「Charles Dickens “The Signalman” におけるメディアと霊媒—電気と幽霊のジャンクション」『英米文化』46, 2016年. 39-53.
- フォーカス, マルカム, ジョン・ギリガン編『イギリス歴史地図』改訂版, 中村英勝他訳, 東京書籍, 1990年.
- 湯沢威『鉄道の誕生』創元社, 2014年.