

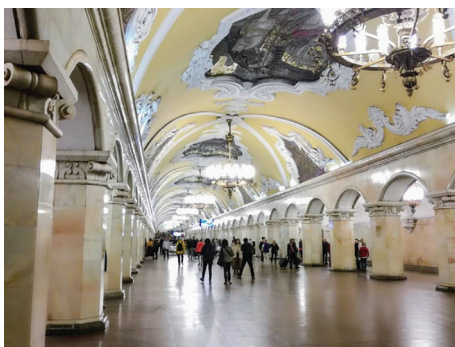
カタストロフィの空間

—— ポスト・ソ連映画の地下鉄表象 ——

本 田 晃 子

はじめに

「まるでおとぎ話みたい！」——子ども向け映画『アリョーシャ・プチツィンの精神的成長 (Алёша Птицын вырабатывает характер)』(1953年)では、モスクワ地下鉄の環状線《コムソモーリスカヤ》駅⁽¹⁾【図1】を初めて見た少女が、その巨大で壮麗な空間を前に思わず感嘆の声をあげる【図2】。このような地下鉄駅の描写や演出の背後で働いていたメカニズム、すなわちモスクワの地下鉄駅はおとぎ話の中の宮殿のように設計・建設されねばならないという言説を、現代ロシアの思想家ミハイル・リュクリンは「地下鉄言説 (метродискурс)」⁽²⁾と名付けている。1935年に最初の区間が開通すると同時に、地下鉄言説はさまざまなメディアを通じて広められ、そしてそれを反復・強化するかのようになり、これ以降に建設された地下鉄駅のデザインはますます宮殿に近づいていった。地下鉄開発はスターリンの首都再開発総計画、通称ゲンプラン (генплан) の一部に組み込まれていたが、これらの地下鉄駅のイメージは新生モスクワの卓越性⁽³⁾を証しするものとして機能した。



【図1】環状線《コムソモーリスカヤ》駅

- 1 本稿では地下鉄駅の名称および路線名の名称は原則として現在のものを使用し、必要に応じて過去の名称も併記する。
- 2 Рыклин М. «Лучший в мире». [http://www.topos.ru/article/4123] (2020年11月28日閲覧) ; ミハイル・リュクリン (萩原健訳) 「世界でもっともすぐれた地下鉄。1930年代モスクワの地下鉄をめぐる言説」『10 + 1』15号、1998年、150頁。
- 3 詳細については下記を参照。Katerina Clark, “Socialist Realism and the Sacralizing of Space,” in E. A. Dobrenko and Eric Naiman eds., *The Landscape of Stalinism: The Art and Ideology of Soviet Space* (Seattle: University of Washington Press, 2003), pp. 5-6.



【図2】『アリョーシャ・プチツインの精神的成長』の一場面

このような首都モスクワの特権的・模範的イメージを連邦の隅々にまで伝えるために利用されたメディアのひとつが、映画だった。スターリン時代の映画作品では、社会主義リアリズムの規範に則って、モニュメンタルな高層建築も宮殿のような地下鉄駅も、建設=実現された社会主義のユートピアとして描き出された。しかしエフゲニー・ドブレンコが指摘するように、一部の理想化された空間を「現実」の名の下に描くことは、スクリーンには決して映し出されないそれ以外の空間の「非現実化（дереализация）」⁽⁴⁾を招いた。都市住人の大多数が居住していたコムナルカやバラック、あるいは地下鉄の建設と並行して急拡大されつつあった強制収容所は、そのような意味で地下鉄表象の裏面というべき空間となった。それらはスクリーン上から締め出され、不可視化されることによって、存在しないものとされたのである⁽⁵⁾。

スターリンが死去し、フルシチョフによるスターリン建築に対する批判が公になると、地下鉄駅のデザインも著しく簡素化され、もはやそれらは「宮殿」であることをやめる。にもかかわらず、スターリン期に形成されたこのような地下鉄言説や地下鉄空間の表象をめぐる規範は影響力を保ちづけ、少なくとも映画内では、地下鉄空間を犯罪や事故の現場としてネガティヴに描くことは避けられてきた。地下鉄神話の侵犯が公然と行われるようになったのは、映画に対する検閲が停止され、政治的・歴史的テーマに対するタブーが解消された、ペレストロイカ期以降である。このような前提の下、本論考ではスターリン時代に聖別された地下鉄空間が、ソ連末期からポスト・ソ連期に制作された映画作品の中でどのように脱神聖化されていったのかを検証したい。そこでとりわけ注目したいのが、地下鉄におけるカタストロフィを描いた一連の作品である。本稿の前半ではスターリン時代以降の地下鉄言説と映画作品内の地下鉄表象の推移を概観し、後半ではモスクワ地下鉄での大量殺人・テロ事件

4 *Добренко Е. Политэкономия соцреализма. М., 2007. С. 38.*

5 映画だけでなく『アガニョーク』などの一般誌においても、1930年代後半には市民の生活や住宅についてのレポートは誌面から消え、ゲンプランや地下鉄開発を称賛する記事に置換されていた。Lynne Attwood, *Gender and Housing in Soviet Russia: Private Life in a Public Space* (Manchester: Manchester University Press, 2010), p. 131.

を描いたアンドレイ・イ⁶ 監督の『パイロットたちの科学的セクション (Научная секция пилотов)』(1996年)と、地下鉄での崩落事故を描いたアントン・メゲルディチェフ監督の『メトロ42 (Метро)』(2013年)をとりあげる。これらの作品では、事件と事故という相違こそあれ、地下鉄空間は不条理かつ圧倒的な暴力が荒れ狂う、大量死の現場へと一変する。このようなカタストロフィという契機が、スターリン時代に形成された地下鉄空間をめぐる神話をどのように解体し、どのような新たな地下鉄表象をもたらしたのかを、両作品を比較しつつ考察していきたい。

1. 地下鉄言説と地下鉄表象の推移

スターリン時代に第1期(1935年)、第2期(1937-38年)、第3期(1943-44年)、第4期(1950-54年)にわけて開設されたモスクワ地下鉄駅は、現在でも「地下宮殿(подземный дворец)」あるいは「地下の天国(подземный рай, рай на земле)」と呼ばれ、モニュメンタルかつ装飾的な内装で知られている。第1期に開設された13駅では、いまだ地下鉄駅のスタイルについての共通の規範が存在しなかったために、アヴァンギャルドから折衷の古典主義まで、さまざまな様式が採用された。しかし、モスクワの地下鉄駅は利用者＝労働者にとって宮殿のように感じられる空間でなければならないとするラーザリ・カガノヴィッチの発言⁷を受けて、第2期以降の地下鉄駅のデザインはモニュメンタリティや装飾性を強めていった。壁画、モザイク画、レリーフ、彫刻、シャンデリアなどさまざまな装飾芸術が動員されたこれらの空間は、総合芸術の理念が実現された社会主義リアリズム建築の手本とみなされた。

これらの空間は単に豪華な「宮殿」であるだけでなく、利用者に対するプロパガンダ装置として機能することも期待されていた。たとえばソ連社会を構成するさまざまな年齢・性別・職種の市民の像が立ち並ぶ《革命広場》駅(1938年開設)【図3】や、工場で快活に働く労働者たちを描いた天井画からなる《ノヴォクズネツカヤ》駅(1943年)、祖国防衛のために戦った英雄的パルチザンたちの像からなる《パルチザン》駅(1944年開設)【図4】、社会主義体制下で繁栄を享受するウクライナの人びとを描いた環状線《キエフスカヤ》駅(1954年開設)【図5】では、あるべきソ連人民像が地下鉄駅全体を用いて示された。いわばこれらの駅は、モスクワ市民の日常生活の一部でありながら、同時に「あるべき現実」を描いたイデア的空間でもあったのである。冒頭の『アリョーシャ・プチツィンの精神的成長』のような映画は、単にこれらの地下鉄駅のイメージを複製・流布しただけでなく、登場人物の姿を通してこれらの神聖な地下宮殿において模範的市民はどのように振る舞うべきかを指し示し、空間の神話化を一層促進した⁸。

6 本名はアンドレイ・ハローシェフ。イ(И)という姓は満州出身の父方の姓にちなんでいる。

7 Победа метрополитена-Победа социализма: речь тов. Л. М. Кагановича на торжественном заседании, посвященном пуску метрополитена, 14 мая 1935 года // Как мы строили метро. М., 1935. С. XXXIII.

8 詳細については下記を参照。本田晃子「地下鉄言説の解体：ゲオルギー・ダネリヤ監督作品『僕はモスクワを歩く』と『ナースチャ』における地下鉄空間」『スラヴ研究』64号、2017年、142-145頁。



【図3】《革命広場》駅の国境警備兵の像



【図4】《パルチザン》駅のパルチザンたちの彫像（1975年時点）



【図5】《キエフスカヤ》駅の壁面のモザイク画

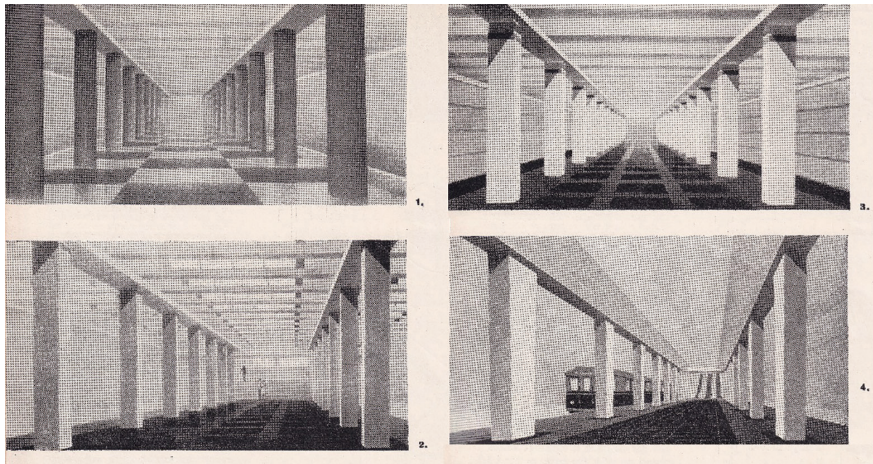
けれども、フルシチョフによるスターリン建築の「過剰性」に対する批判キャンペーンがはじまると、地下鉄駅をめぐる言説も転換を余儀なくされる。スターリンが大規模公共施設や一部エリートのための住宅の建設を優先したのとは対照的に、フルシチョフ時代には労働者向け集合住宅「フルシチョーフカ」の建設が急ピッチで進められた。そこで何よりも重視されたのが、設計および建設の合理化によるコストの節約と工期の短期化だった。工場で住宅の各部のユニットを大量生産し、現場に輸送したそれらを短期間のうちに組み立てるパネル工法やブロック工法が普及し、1956年に年間約150万棟だったソ連の集合住宅の竣工件数は、1959年には270万棟に達した⁹⁾。モスクワでも南西部のノーヴィエ・チェリョームシュキを皮切りに、郊外には規格化・プレファブ化された集合住宅が次々に姿を現した。そうになると、次に必要とされるのは、これら郊外に住む人びとをモスクワの中心部へと輸送するための手段である。そこで急拡大する郊外のベッドタウンと都心を結ぶために地下鉄路線が拡張され、「フルシチョーフカ」同様に合理化された地下鉄駅が次々に建造された。

1957年にオープンしたフルンゼスカヤ線、翌58年にオープンしたリーシュスカヤ線では、スターリン様式で設計された駅と、新しいより経済的なフルシチョフ様式の駅とが混在していたが、後者の地下鉄駅では装飾は取り去られ、プラットフォームやエスカレーター用のホール天井高は低くなり、壁面には大理石や花崗岩などの天然石の代わりにセラミック・タイルが用いられた。地上のパヴィリオンの規模も縮小され、簡素化された¹⁰⁾。さらに次の段階では、フィリョーフスカヤ線の《クトゥーゾフスカヤ》駅（1958年開設）、《学生》駅（1958年開設）のような地上駅や、規格化・プレファブ化された部材からなる通称「ムカデ駅」が

9 Steven E. Harris, *Communism on Tomorrow Street: Mass Housing and Everyday Life after Stalin* (Washington, D.C.: The Johns Hopkins University Press, 2013), p. 95.

10 Шагурина Л. Новые террасы московского метрополитена // Строительство и архитектура Москвы. 1960. №11. С. 16.

出現した。たとえば先のノーヴィエ・チェリョームシュキと中心部をつなぐルーシスカヤ線では、1962年に開設された4つの駅（《レーニン大通り》駅、《アカデミー》駅、《労働組合》駅、《ノーヴィエ・チェリョームシュキ》駅）で、工場で生産された同一規格の梁や列柱が用いられた【図6】⁽¹¹⁾。これによって、4年前に開設されたルーシスカヤ線と比べても、1キロメートルあたりの建設コストは約半分にまで節減された⁽¹²⁾。その後、1965年までのわずか3年間の間に、同様の13の「ムカデ駅」が誕生した。



【図6】『モスクワの建設と建築』誌に掲載された4駅のドローイング

フルシチョフ期の地下鉄駅の中でも特に頻繁に映画の撮影に利用され、かつ雪解けの時代の雰囲気をよく伝えているのが、ソコーリニチェスカヤ線の《雀が丘》駅（旧《レーニン丘》駅、1959年開設）【図7】である。同駅は長さ270メートル（通常は150メートル程度）、幅17.6メートル（通常は12メートル程度）の長大なプラットフォームとガラスのカーテンウォールからなる⁽¹³⁾。建設コスト削減のため、《雀が丘》駅は地中ではなくモスクワ河に架かるルジネツキー鉄橋の自動車道の下部に建設された。モスクワ河を見下ろす《雀が丘》駅の明るく開放的な空間は、アレクサンドル・ザルヒーの映画『僕の弟（Мой младший брат）』（1962年）からアレクサンドル・ミッターと吉田憲二の共同監督作品『モスクワ、我が愛（Москва, любовь моя）』（1970年）【図8】に至るまで、新しい時代や若者文化の象徴として多くの映画のロケに用いられた⁽¹⁴⁾。

11 Там же. С. 17-18.

12 Калужский радиус: Новые станции столичного метрополитена // Строительство и архитектура Москвы. 1962. №11. С. 3-5; Шагурина Л. Новые террасы столичного метрополитена // Строительство и архитектура Москвы. 1962. №12. С. 21.

13 Станция метро «Ленинские горы» // Архитектура и строительство Москвы. 1958. №2. С. 7-9, «Ленинские горы» и «Университет»: новые станции метро // Архитектура и строительство Москвы. 1958. №10. С. 12.

14 たとえば『モスクワ、我が愛』では、バレエを学ぶためにモスクワに留学している日本人女性ユリコと、彼女の恋人で彫刻家のヴォロージャとの待ち合わせ場所として、《雀が丘》駅が利用される。



【図7】モスクワ河の河岸から見た《雀が丘》駅



【図8】『モスクワ、我が愛』より《雀が丘》駅で落ち合うユリコとヴォロージャ

1935年から1960年までに完成していたモスクワ地下鉄は約80キロメートルだったが、1960年から1970年までの間にそれは全長約140キロメートルに達し、1日あたりの利用人数は平均で400万～450万人となった⁽¹⁵⁾。この時期に建設された駅について、国立地下鉄建設・交通機関計画調査研究所に所属する建築家リュボーフィ・シャグリナは、「過剰な装飾的要素から解放された地下鉄駅建築は、構造と一体化し、簡潔さと表現力の点で卓越している」⁽¹⁶⁾と評している。地下鉄駅はいわば本来の公共交通のための空間に回帰したのだと言え

この場面の前後にあたる、ヴォロージャがアトリエで作業する場面やユリコがボリショイ劇場でレッスンに打ち込む場面は、薄暗い屋内で撮影されているのに対して、同駅の明るく開けたプラットフォームは恋人同士で過ごす休暇の解放感を表現している。なお1970年代には、ヴィットリオ・デ・シーカ監督『ひまわり』（1970年）や黒澤明監督『デルス・ウザーラ』（1975年）など、日本やイタリアなど西側諸国とソ連のスタジオとの合作が進んだ。西周成『失われた映画大陸：現代ロシアの映画文化』アルトアーツ、2019年、102頁。

15 *Полежаев В.* Московское метро и его архитектура: Некоторые замечания и предложения строителей подземных магистралей // *Строительство и архитектура Москвы*. 1970. №2. С. 13.

16 *Шагурина Л.* Новые террасы столичного метрополитена // *Строительство и архитектура Москвы*. 1962. №12. С. 21.

よう。このような地下鉄言説の変容を端的に反映しているのが、ゲオルギー・ダネリヤの映画『僕はモスクワを歩く (Я шагаю по Москве)』(1963年)である⁽¹⁷⁾。

しかし建設効率と経済性を旨とするフルシチョフ期の地下鉄言説は、1970年代に入ると再び劇的な転換をとげる。モスクワ地下鉄建設局のワシーリー・ボレジャーエフは、1970年の『モスクワの建設と建築』誌上で、大量の彫刻や壁画で装飾されたスターリン様式の地下鉄駅を、交通機関にふさわしくないとして断罪する。だがその一方で、フルシチョフ様式の駅についても、「同一の類型化された設計を無数に内容もなく繰り返すことは、しばしばモスクワ地下鉄の特徴、すなわち独自性の喪失を招いた」⁽¹⁸⁾として批判するのだ。彼によれば、地下鉄駅の内装にかかる費用は、地下鉄駅建設全体にかかる費用のわずか1.55パーセントにすぎない⁽¹⁹⁾。地下鉄駅のデザインの簡素化と標準化によってコスト削減が実現できるとしたフルシチョフ期の議論は、誤謬とみなされたのである。

このような発言を受けて、タガンスコ・クラスノプレスネンスカヤ線とカルーシュスコ＝リーシュスカヤ線の新設駅を対象とした設計コンペを皮切りに地下鉄駅の設計コンペが再開され⁽²⁰⁾、再び個性的な意匠をもつ地下鉄駅が出現しはじめた。それと並行して、建築批評においても、地下鉄駅を「地下の宮殿」や「総合芸術」の場とみなすスターリン期のレトリックが復活した⁽²¹⁾。

この時期の新しい傾向を象徴する駅が、モスクワ中心部に建設された《プーシキンスカヤ》駅(1975年開設)【図9】と《クズネツキー橋》駅(1975年開設)【図10】である。《プーシキンスカヤ》駅はスターリン様式の駅のようなモニュメンタルな彫像や壁画・天井画こそ欠いているものの、プラットフォームには巨大かつ装飾的なシャンデリアが再び出現し、フリーズ部分は植物を模したレリーフによって装飾された。この明らかなスターリン時代への回帰は、「プーシキンの詩に調和した、空気のように軽く、鮮明で輝かしい地下聖堂を建設する」というという口実のもとに行われた⁽²²⁾。対して《クズネツキー橋》駅では具象的な装飾は用いられず、駅名にもなっている水道橋を模したアーチ状の大理石に覆われた構造がプラットフォームの全長にわたって反復され⁽²³⁾、装飾的な効果をもたらしている。具象的な形象を排し、構造自体の造形性を利用したこのようなシンプルなデザインは、現代の地下鉄駅にも継承されている。これら両駅は、対照的なデザインにもかかわらず、「記念碑芸術の総合」⁽²⁴⁾のための2つの範例として評価された。ただしこのように個性的な内装を持つことができたのは、ほとんどの場合都心の駅に限られていた。同じタガンスコ・クラスノプレスネンスカヤ線で同時に開設された郊外の《シューキンスカヤ》、《トゥーシンスカヤ》、《プレーネルナヤ》の3駅は、壁面パネルの色や素材などに多少の個性が見られるものの、ほぼ同じ

17 詳細については、本田「地下鉄言説の解体」145-154頁参照。

18 *Полежаев*. Московское метро и его архитектура. С. 15.

19 Там же.

20 *Костина О*. Архитектура Московского метро. 1935-1980-е годы. М., 2019. С. 99.

21 *Шагурина Л*. Синтез искусств // Строительство и архитектура Москвы. 1973. №2. С. 9.

22 *Гусев В*. Самый длинный диаметр метро // Строительство и архитектура Москвы. 1974. №12. С. 22.

23 Там же.

24 Там же.

構造をもつムカデ駅だった⁽²⁵⁾。こうして1980年までにモスクワ地下鉄は8路線115駅、全長193キロメートルに達し【図11】、一日当たりの利用客は630万人にのぼった⁽²⁶⁾。



【図9】《プーシキンスカヤ》駅のプラットフォーム（1975年時点）



【図10】《クズネツキー橋》駅のプラットフォーム（1979年時点）

25 Там же. С. 20-21.

26 Васюков П. Пятьдесят метростроевских лет // Строительство и архитектура Москвы. 1981. №1. С. 27.



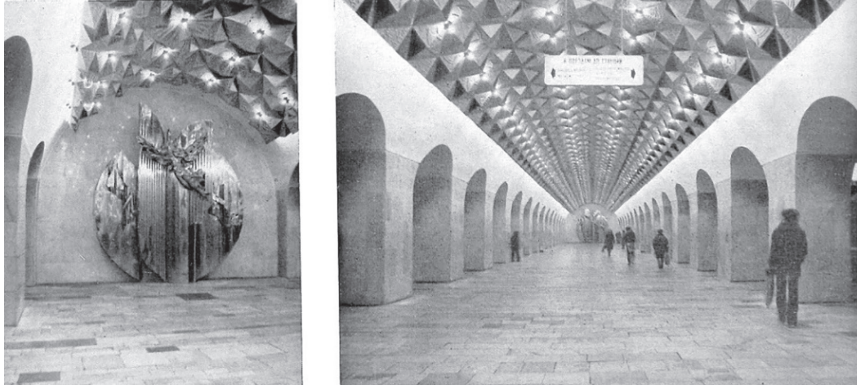
【図 11】 1977 年時点のモスクワ地下鉄の路線図

先述のように、建築批評においてはスターリン時代のイデオロギー的レトリックが復活したものの、この時期に建設されたメタリックな《航空エンジン》駅(1979年開設)⁽²⁷⁾【図 12】や、コンクリート・ブロックの格間(シールド工法のセグメントをモチーフにしている)で覆われた《赤衛軍》駅(1985年開設)⁽²⁸⁾【図 13】などのデザインは、かつての「宮殿」とはかけ離れていた。アレクセイ・ユルチャクによれば、後期社会主義社会のソ連の公式言説においては、言葉が実際に何を指し示しているかよりも既存のイデオロギー言語の正確な引用が重視される、儀礼的な(パフォーマティヴな)発話が主流となった⁽²⁹⁾。同様に1970年代以降の建築批評においても、批評の言葉と実際の地下鉄駅との乖離は、拡大の一途をたどっていった。

27 Яковсон И. Калининский радиус: Новая линия Московского метрополитена // Строительство и архитектура Москвы. 1980. №3. С. 21.

28 Шагурина Л. Замоскворецкий радиус: Пять новых станций // Строительство и архитектура Москвы. 1984. №5. С. 17.

29 詳しくは下記を参照。Alexei Yurchak, *Everything Was Forever, Until It Was No More: The Last Soviet Generation* (Princeton: Princeton University Press, 2005), pp. 36-76. アレクセイ・ユルチャク『最後のソ連世代：プレジネフからペレストロイカまで』半谷史郎訳、みすず書房、43-98頁。



【図 12】《航空エンジン》駅（1980 年時点）



【図 13】《赤衛軍》駅（1986 年時点）

2. ポスト・ソ連映画における地下鉄表象の変容

ブレジネフ期は、ロシア映画界にとっても「停滞の時代」となった。検閲の再強化とテレビの普及は映画の興行成績を下落させ、1980年代には映画は赤字産業に転落する。しかしその一方で、1972年にゴスキノ（Государственный комитет по кинематографии）の2代目議長に就任したフィリップ・エルマシは、ソ連映画の採算性の改善のために、スタジオ・システムの下に多様なジャンル映画の製作を促進した。その結果、1970年代からペレストロイカが開始される80年代半ばまでに、パニック映画などそれまでのソ連には存在しなかったカテゴリーの作品が新たに作り出された。

このような状況は、けれどもペレストロイカが本格化するとともに一変する。モスフィルムやレンフィルムなどの大スタジオは、政府主導による独立採算制への移行とともに複数の

小規模な独立スタジオへと分裂した。検閲は停止され、それまで上映の禁じられていた映画の上映がはじまった。歴史的テーマや政治的テーマに関するタブーの解禁は、テンギス・アブラーゼの『懺悔 (Покаяние)』(1984年撮影、1986年末公開)のような個人崇拜・独裁体制に対する批判や、ワレーリー・オゴロニコフの『ブリーシュヴィンの紙の目』(1989年)のようなスターリン時代の暴力に対するトラウマ的記憶の表現へと向かった⁽³⁰⁾。他方、スタジオ・システム解体後に出現した独立スタジオは、ロケを中心とする(大規模なセットを必要としない)低予算・低品質の作品を次々に発表していった。そこで特に好まれたのが、同時代のロシアを舞台に暴力や汚職、ドラッグ、セックスなどに満ち溢れた非合法の世界を描く、マフィア映画などの犯罪映画だった⁽³¹⁾。

そして1991年末、既に死に体であったソ連は、正式に解体される。これによってロシア映画界は、さらなる苦難の時代を迎えることになった。モスクワにおけるクーデター未遂やルーブリの急激なインフレーションといった政治的・経済的混乱に加えて、配給網の崩壊や観客の減少、海賊版ソフトの氾濫といった要因により、ロシア映画は90年代半ばまで質・量ともに低迷を続けた⁽³²⁾。

ロシア映画界の劇的変転とは対照的に、映画内の地下鉄表象に限ってみれば、地下鉄空間を宮殿になぞらえる作品は、90年代以降も依然として製作され続けている。たとえば1930年代のモスクワを描いたイワン・ドゥイホヴィチヌイの『奈落 (Прорва)』(1992年)では、スターリン時代を代表する豪華絢爛な建築群の一例として、全連邦農業博覧会の会場やコチェリニーチェスカヤ河岸通りのアパートメント(1938-1952年)などと並んで、『マヤコフスカヤ』駅(1938年開設)が登場する⁽³³⁾。

大祖国戦争前後のソ連を舞台とするウラジーミル・マシコフの『パパ (Папа)』(2004年)でも、地下鉄駅は文字通り「宮殿」として演出される。同作の主人公ダヴィドは、ウクライナの片田舎に住むユダヤ教徒の家庭に生まれるが、バイオリンの才能によってモスクワの音楽院へと進学する。地下鉄駅が登場するのは、その彼の元を郷里の父親アブラムが訪れる場面である。この場面のロケには、環状線の《キエフスカヤ》駅【図14】が用いられた。同駅が選ばれたのはウクライナとの関連によると思われるが、この場面は戦前のモスクワを舞台としているので、戦後に建設された環状線《キエフスカヤ》駅の登場は、歴史的正確さの点からは不適切であるといわざるを得ない。むしろ1937年に開設されたフィリョーフスカヤ線の《キエフスカヤ》駅を用いる方が適切である。だがあえてここで環状線の《キエフスカヤ》が選ばれたのは、恐らくより豪華な内装をもつ同駅の方が地下宮殿のイメージに適していたからだろう。

さて問題の場面は、モスクワに到着したばかりのアブラムが、生まれて初めて地下鉄駅に

30 西周成『映画文化と現代ロシア映画』127-131頁。

31 Новейшая история отечественного кино. 1986-2000. В 7 томах. Часть 2. Кино и контекст. Том 5. 1989-1991. Спб., 2004. С. 87-88.

32 西周成『映画文化と現代ロシア映画』157-165頁。

33 もっとも、劇中で繰り返し登場する博覧会場の噴水《諸民族の友好》やコチェリニーチェスカヤ河岸通りのアパートメントはいずれも戦後に建設されているので、これらの描写は物語の時代設定とは矛盾している。

足を踏み入れるところからはじまる。早速エスカレーターの乗り方がわからず、改札ホールでしばし立ち往生する羽目になるものの、それでもおっかなびっくりこの「動く階段」に乗って、彼はまもなく光り輝く魔法の宮殿のようなプラットフォームへと降り立つ。強烈なハイキー・ライティングによって構内を白亜の宮殿のように演出したこのシークエンス【図 15】では、いかにも田舎のユダヤ教徒らしいみすぼらしい黒ずくめの格好をしたアブラムの場合違いさが、ほとんど残酷なまでに強調される。実際、車両に乗り込むことができずにまごついていたアブラムは、最終的には駅員や警備員らに不審者として連行され、この宮殿からつまみ出されてしまう。



【図 14】現在の《キエフスカヤ》駅



【図 15】『パパ』よりアブラムが到着した《キエフスカヤ》駅

このように 2000 年以降に撮影された作品においても、モスクワの地下鉄駅を宮殿に喩えるレトリックは受け継がれている。だが『奈落』における《マヤコフスカヤ》や、『パパ』における《キエフスカヤ》の描写には、1953 年の『アリョーシャ・プチツインの精神的成長』におけるそれと比較すると、明らかに批判的な距離が読み取れる。『奈落』では《マヤコフスカヤ》駅の天井を飾るアレクサンドル・デイネカのモザイク画が、ヒロインのアンナ

のPOVショットとして映し出されるが【図16】、この地中に描かれた空は、モスクワからの脱出を切望しながらも果たすことのできない彼女にとって、到達不可能な自由を象徴している。『パパ』で輝かしい地下宮殿として描かれる《キエフスカヤ》は、まさに「宮殿」であるがゆえに、アブラムのような貧しいよそ者を疎外し排除する。

このような公的な地下鉄言説・地下鉄表象に対する皮肉や批判は、映画以外の分野においても、ブレジネフ時代から顕在化しつつあった。たとえば1979年には、コンセプチュアリズムのアーティスト集団「キノコ（Мухомор）」によって、モスクワ地下鉄はその名も《メトロ》と呼ばれる集団パフォーマンスの舞台として利用された。このパフォーマンスでは、地下鉄の運行が開始される午前6時から運行が終了する午前1時30分までの間、さまざまな駅をめぐりながら一度も地上に出ることなく過ごすという実験が行われた。その目的は、地下鉄空間を「素晴らしい未来」や「地下の天国」といった仮象からなる「神話化された空間」⁽³⁴⁾として意識し、それを「生活空間として、文字通り生きることのできる空間として心理的に我がものとする」⁽³⁵⁾ ことにあった。このパフォーマンスを通じて、彼らは公的な神話を私的な物語へ変換しようとしたのである。そこでは地下鉄めぐりは「地獄」めぐりに、そしてこの「地獄」からの帰還は一種の生まれ変わりに喩えられた⁽³⁶⁾。



【図16】『奈落』より《マヤコフスカヤ》駅の天井画

かつて社会主義の宮殿として神話化されたモスクワ地下鉄の表象には、犯罪や事故が介在する余地はなかった。だが現実には、地下鉄では無差別テロ⁽³⁷⁾も含むさまざまな事件や事故が生じていた。そしてソ連体制のほころびや地下鉄言説の弱体化とともに、映画内の地下鉄表象にも、次第にこのような危機のイメージが忍び込んでいった。たとえば長らくアンダーグラウンドで製作を続けてきたキラ・ムラトワが1989年に発表した『無気力症

34 Метро // Мухомор. М., 2010. С. 160.

35 Там же. С. 156.

36 Там же. С. 160.

37 モスクワ地下鉄を狙った最初のテロは、1977年に《イズマイロフスカヤ》駅と《5月1日》駅の間で起きた。その後は2004年に《自動車工場》駅と《リーシュスカヤ》駅で、さらに2010年に《ルビャンカ》駅と《文化公園》駅で自爆テロが発生している。

候群（Астенический синдром）』は、ひとつの兆候とみなせるだろう。同作の主人公でナルコレプシーに苦しむ教師のニコライは、ステンドグラス風の装飾をもつ環状線の《ノヴォスロヴォツカヤ》駅（1952年開設）で突如昏倒し、そのまま眠りはじめる。だがほとんどの乗客は、プラットフォームに横たわる彼を無視し、泥酔者のように避けて通りすぎる【図17】。そして物語の終幕で、ニコライは彼に好意を持つ娘マーシャと彼女の家に向かおうとするものの、地下鉄の車両内で再び突然眠りはじめる。マーシャは慌てて彼に呼びかけ、その身体を揺さぶるが、ニコライはまるで死者のように反応を見せない。そのまま彼は一人きりで、無人の車両ごとトンネルの闇の奥に姿を消していく【図18】。次第に照明も途絶え、やがて完全なる暗闇へと溶解するトンネル空間は、まさしく死の領域といえよう。



【図17】『無気力症候群』より駅で眠り込むニコライ



【図18】『無気力症候群』より車両の中で眠り込むニコライ

一方その3年後に公開されたスラムベク・マミーロフの映画『《ジダーノフスカヤ》駅の殺人（Убийство на «Ждановской»）』（1992年）では、タガンスコークラスノプレスネンスカヤ線の《ジダーノフスカヤ》駅（1966年開設、現《ヴィヒノ》駅）で実際に起きた殺人事件が、『無気力症候群』とは対照的に、散文的なサスペンス・タッチで描かれた。作中

では、国家保安委員会に所属する男が《ジダーノフスカヤ》駅において駅を警備する民警たちに難癖をつけられ、彼らの詰め所で暴行・殺害される。主人公で検察局に所属するグレブは、保安委員会と警察組織を統括する内務省の間の政治的緊張のなかで事件の捜査を行い、やがて真相にたどり着く。だが体制の恥部を公にすることは許されず、グレブらは沈黙を余儀なくされる。同作では腐敗した官僚組織や権威的な駅員、ごろつきのような民警の姿が、容赦なく描き出される。

さらにその2年後には、アレクサンドル・アラヴィンのマフィア映画『過去の人生への手紙（Письма в прошлую жизнь）』（1994年）が、地下鉄におけるテロと大量死をはじめて描くことになった。同作の主人公ワジムは地下鉄の警備員として働く一方で、収入を増やすために同僚から斡旋されたマフィアがらみの仕事を請け負っている。しかしマフィア同士の抗争が過熱化した結果、ワジムが本来乗車するはずだったワゴンが《チーストウイエ・ブルドゥイ》駅（1935年開設）周辺で爆破されるという事件が起き、彼の同僚や多くの乗客が死傷する【図19】。『過去の人生への手紙』では、地下鉄空間はマフィアの裏取引が横行するまさしくアンダーグラウンドの世界であり、爆弾テロによって「地下の天国」は文字通りの地獄へと反転する。ただし本作では、破壊された地下鉄駅の構内が直接映し出されることはない。



【図19】『過去の人生への手紙』より爆弾テロ直後の《チーストウイエ・ブルドゥイ》駅

3. 『パイロットたちの科学的セクション』における地下鉄表象の特異性

以上のようなポスト・ソ連期の映画作品の文脈に連なり、正面から地下鉄言説に挑んだのが、アンドレイ・イ監督による作品『パイロットたちの科学的セクション（Научная секция пилотов）』（1996年）だった。同作では、地下鉄空間における暴力は、地下鉄運転手の連続殺人事件から無差別テロへと加速的にエスカレートしていく。のみならず、ここでは象徴的なレベルで地下宮殿の神聖性に対する冒瀆が行われるのである。

物語は、地下鉄駅のシャンデリア上に死体があるという通報を受けて、3人の捜査官「中尉」、「大佐」、そしてリーザが現場である《ディナモ》駅（1938年開設）に到着する場面か

らはじまる。シャンデリア上には一見したところ女性の死体のようなものが横たえられ、そこから血液が駅のホールへ滴り落ちていた。しかし実際にはこれは悪質ないたずらで、血液は死体からではなく、照明上に置かれた輸血用バッグから漏れ出したものだったことが判明する。ただし、夜間は閉鎖されているはずの駅に誰がどのように忍び込み、なぜこのようないたずらを行ったのかは、謎のまま残る。

この一連の場面では、最初に《ディナモ》駅の地上パヴィリオンが低いアングルで映し出され【図 20】、次に内部の改札ホールのショットへと移る【図 21】。しかし劇中の改札ホールは、現実の《ディナモ》駅のコンパクトなホール【図 22】とは、明らかに異なっている。実のところ、このショットは《ディナモ》駅ではなく、モスクワ大学のエントランスで撮影されたものである⁽³⁸⁾。シャンデリアから血液の入ったバッグが発見される場面【図 23】でも、モスクワ大学中央棟のエントランス・ホール【図 24】のシャンデリアが利用されている。実際の《ディナモ》駅では不可能な群衆シーンや同駅には存在しないシャンデリアを撮影するために、モスクワ大学のホールが利用されたものと考えられる。これらの場面では、1920年代にレフ・クレシヨフが「創造的地理」⁽³⁹⁾と名付けたモンタージュの技法によって、異なる2つの建築空間が接合され、キメラのごとき虚構の地下鉄駅が生み出されているのだ。ただし、《ディナモ》駅も「スターリンの七姉妹」の一員であるモスクワ大学校舎も典型的な社会主義リアリズム建築であるため、モンタージュされた両空間の間の齟齬はさほど目立たない。



【図 20】《ディナモ》駅の地上パヴィリオン

38 撮影場所に関しては、下記サイト等を参照の上、著者が実際に現地に赴いて確認している。МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН В КИНО [<https://radiomayak.ru/shows/episode/id/1194132/>] ; Метро в кино. Научная секция пилотов [<https://alexeygoncharov.livejournal.com/6397.html>] (2020年11月28日閲覧)

39 Булгакова О. Советское кино в поисках «общей модели» // Ханс Гюнтер и Добренко Е. (ред.) Соцреалистический канон. СПб., 2000. С. 157.



【図 21】 劇中の《ディナモ》駅の改札ホール



【図 22】 実際の《ディナモ》駅の改札ホール



【図 23】 劇中の《ディナモ》駅のシャンデリア



【図 24】モスクワ大学のエントランス・ホール

この事件から間もなく、今度は人肉の入ったトランクが地下鉄駅の構内で発見される。人物の脚のみを映しながら進行するこのシークエンスでは、最初のショットで《スモレンスカヤ》(1935年開設)の黒い模様のある装飾的な床の上を清掃するモップと、女性客(運転手殺害の犯人であるアンナ)の靴先【図 25】が示される。そして次のショットで、人肉の入ったトランクを浮浪者が拾い、民警に制止されてトランクを開けるまでが描かれる。このショット【図 26】でも黒い模様のある床面が映っており、同一の駅で撮影されたものであるかのように見える。だが画面左上に映りこんでいるプラットフォームの金属を装飾的に用いた柱は、この駅が《マヤコフスカヤ》(1938年開設)【図 27】であることを示している。この場面でも2つの地下鉄駅のショットの編集によって、現実には存在しない駅が創出されているのである。だが上述の《ディナモ》駅の場面とは異なり、この場面は《スモレンスカヤ》駅の撮影のみで完結させることもできたはずだ。にもかかわらず、なぜ両駅でロケを行い、ショットをモンタージュする必要があったのだろうか。



【図 25】《スモレンスカヤ》駅の床



【図 26】《マヤコフスカヤ》駅の床



【図 27】《マヤコフスカヤ》駅の柱

その後、地下鉄の運転手が運転中に車両から姿を消し、ほどなく惨殺されたその遺体が発見される。この一連の場面では、まず「運転手が消えた！」というセリフの後、列車がトンネルを抜け《クラスノプレスネンスカヤ》駅（1935年開設）に到着する【図 28】。次のショットで、視点は《チカロフスカヤ》駅（1995年開設）のプラットフォームへと切り替わる【図 29】。そして首都の観光ツアーへの参加を呼び掛ける客引きの声を背景に、カメラは《チカロフスカヤ》駅の壁面に帯のように残された血痕へとズームし、運転手の殺害がほめかされる。なお、ここでも《クラスノプレスネンスカヤ》と《チカロフスカヤ》の2駅のショットが合成されているが、上述の《スモレンスカヤ》と《マヤコフスカヤ》のモンタージュと比較すると、2つのイメージの間の違和感はより強く感じられる。というのも、《クラスノプレスネンスカヤ》は社会主義リアリズムにもとづいて設計された駅だが、1995年に開設された《チカロフスカヤ》は《クズネツキー橋》のシンプルなスタイルを継承しているからだ。

おそらく、このような大規模なロケの実施できる場所がオープン前の《チカロフスカヤ》駅以外には見つからなかったため、様式的な齟齬にもかかわらず同駅で撮影が行われたのだと思われる。



【図 28】《クラスノプレスネンスカヤ》駅のプラットフォーム



【図 29】《チカロフスカヤ》駅のプラットフォーム

その後、地下鉄運転手の殺害が相次いで明らかになり、捜査はモスクワ地下鉄の上層部をも巻き込んで本格化していく。だが運転手への襲撃は止まず、犯人の拘束のためにとうとう特殊部隊までもがトンネル内に展開される。こうして物語の主要な舞台は、地下鉄駅からトンネルの闇の奥へと移行する。特殊部隊の隊員たちは、《スモレンスカヤ》駅の大祖国戦争を描いた巨大なレリーフ【図 30】を背景にトンネル内へと突入し、犯人の探索を開始する。しかしレリーフに描かれた雄々しく戦う英雄的な兵士のイメージとは対照的に、彼らは犯人を捕らえるどころか、高压電流に触れて感電したり、線路に挟まれたり、あるいは爆発に巻き込まれたりして、次々に死亡していく。この地下トンネルで行われるのは、人と人との戦闘ではなく、地下鉄システムそのものによる一方的な虐殺なのだ。



【図 30】《スモレンスカヤ》駅のレリーフ

特殊部隊の壊滅後、地下鉄の運転手への襲撃は止み、表面的には平和が戻る。だがその水面下で、リーザと「大佐」は3人の容疑者——リーザの知己である「狩人」、テロリスト側に寝返った「中尉」、アンナ——を突き止めていた。そして彼らが偶然にもソコーリニチェスカヤ線の《コムソモーリスカヤ》駅（1935年開設）に集合したタイミングで、全員を確保する【図 31】。《コムソモーリスカヤ》は第1期の駅のひとつであり、そのホールを覆うトンネル掘削工事の光景を描いた巨大な陶板壁画【図 32】が示すように、地下鉄建設という事業全体を象徴する駅でもある⁴⁰。モスクワ地下鉄の歴史の起源というべき同駅で、物語は幕を閉じる。



【図 31】「狩人」を追い詰めるリーザ

40 たとえばモスクワ地下鉄建設に関わる家族の年代記を描いたTV映画『頭上の都市（Город над головой）』（1985年放映）では、物語はまさにこの《コムソモーリスカヤ》駅から開始される。



【図 32】《コムソモーリスカヤ》駅の壁画

以上のように、『パイロットたち』ではモスクワ地下鉄の 11 の駅でロケが行われた。ソ連映画では地下鉄のショットが必要な場合、セットを利用するよりもロケの方が好まれてきたが、これほどの多くの駅が同一作品内に登場する例は他にはない。なお、物語の時系列に沿って示すと、各駅は次のような順で登場する。

ロケの行われた駅	駅の開設年	劇中の主な出来事
《ディナモ》	1938 年（第 2 期）	改札ホールのシャンデリア上でダミーの死体が発見される
《スモレンスカヤ》	1953 年（第 4 期）	プラットフォームで人肉の入ったトランクが発見される
《マヤコフスカヤ》	1938 年（第 2 期）	
《クラスノプレスネンスカヤ》	1954 年（第 4 期）	プラットフォームの壁面から血痕が発見される
《チカロフスカヤ》	1995 年	
《ノヴォクズネツカヤ》	1943 年（第 3 期）	プラットフォームのベンチ上にゴキブリが付着
《オクチャープリスカヤ》	1950 年（第 4 期）	プラットフォームを電車が通過
《プーシキンスカヤ》	1975 年	プラットフォームを電車が通過
《クラスノセリスカヤ》	1935 年（第 1 期）	特殊部隊の隊員がプラットフォームから運転席に乗り込む
《スモレンスカヤ》	1953 年（第 4 期）	特殊部隊の隊員がプラットフォームからトンネルへ展開
《キエフスカヤ》	1954 年（第 4 期）	プラットフォームを電車が通過
《コムソモーリスカヤ》	1935 年（第 1 期）	プラットフォームで 3 人の容疑者を確保

この表からも明らかなように、本作のロケ地はスターリン時代（第 1 期～第 4 期）に建設された地下宮殿と呼ばれる駅に集中している。例外は《チカロフスカヤ》と《プーシキンスカヤ》だが、先述のようにブレジネフ時代に建設された《プーシキンスカヤ》は、スターリ

ン時代の「宮殿」への回帰を意識した駅だった。これらの恣意的なロケ地の選択、一見すると無駄にも思われる複数の駅でのロケ、そして異なる地下鉄駅のショットの接合からは、個別具体的な駅の描写よりも、普遍的な「地下鉄駅＝地下宮殿」というイメージの創出こそが重視されていたことがうかがえる。

しかし『パイロットたち』における地下鉄駅の「宮殿」性の意図的な強調は、あくまでそれを汚し冒瀆するために行われる。地下宮殿のショットのつぎはぎから生まれるのは、フランケンシュタインのような不気味でおぞましい空間イメージなのだ。たとえばこれらの駅では、豪華絢爛なプラットフォームを嘆賞する『アリョーシャ・プチツインの精神的成長』の観光客たちとは対照的に、周囲の空間に敬意を払う人間はいない。すべての駅は暗く薄汚れていて、物売りや物乞い、ホームレスらが至る所に存在する。このような描写からは、当時の混沌としたモスクワ地下鉄のリアルな描写という範疇を超えた、過剰な演出が感じられる。とりわけ恣意的に強調されているのは、群衆（толпа）の無感覚さだ。彼らはあたかも個別の意思を持たない巨大な流れのように移動し、地下鉄駅の豪華な内装だけでなく、殺人の犠牲者の滴り落ちる血液や壁面の血糊にも、目立った反応を見せない。ムラートワの『無気力症候群』でも、倒れている主人公に対して行き交う群衆は無関心な態度を示すが、『パイロットたち』においてはその度合いは極端に達している。実際、捜査員の一人である「中尉」は、当初一連の事件の目的を、危険に対して極度に鈍感になる集団心理の実験ではないかと推理する。

さらに「宮殿」のイメージは、その場にふさわしくない存在によっても貶められていく。1990年代のモスクワの地下鉄では、ネズミやゴキブリはもちろん、野良犬も決して珍しい存在ではなかった（特に冬場には野良犬たちは暖を求めて地下鉄駅にたむろし、地下鉄を乗りこなす犬もいた）。しかし『パイロットたち』に登場するのは、そのような地下鉄駅に馴染みの生き物だけではない。たとえば《ノヴォクズネツカヤ》駅の場面では、同駅の特徴である装飾的な大理石のベンチ【図 33】に、ロシアには生息していないはずの巨大なマダガスカル・ゴキブリが付着している【図 34】。このゴキブリは、モスクワ地下鉄の幹部アンナ・ヴィリゲリモヴナの事件への関与（彼女は同種のゴキブリを自身のオフィスで飼育するピラニアに餌として与えている【図 35】）を示唆しているが、同時に地下宮殿を汚らわしく猥雑な空間へと反転させもする。



【図 33】《ノヴォクズネツカヤ》駅のベンチ

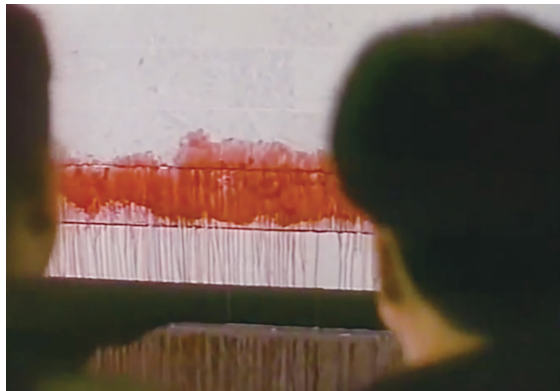


【図 34】《ノヴォクズネツカヤ》駅のベンチに付着したゴキブリ



【図 35】ピラニアにゴキブリを与えるアンナ・ヴィリゲリモヴナ

そして何より、これらの神聖な空間は事件の被害者たちの血——シャンデリアから滴り落ちる血、鞆から染み出る血、プラットフォームの壁面の血糊【図 36】——によって汚される。このような暴力の痕跡の描写は、同じく殺人事件を描いた『《ジダーノフスカヤ》駅の殺人』とは対照的である。KGB 職員の暴行死という出来事はセンセーショナルではあるが、同作の舞台となるはフルシチョフ時代の類型化された地上駅のひとつ《ジダーノフスカヤ》駅⁽⁴¹⁾であり、殺人の現場は同駅に付属する警備員の詰め所であるため、神聖な空間に対する侵犯の感覚は生まれない。『過去の人生への手紙』では、最初期の駅のひとつ《チーストウイエ・ブルドゥイ》駅で爆弾テロが起きるが、破壊された宮殿＝駅の構内やそこに横たわる死者・負傷者の凄惨な姿が直接映し出されることはない。



【図 36】《チカロフスカヤ》駅の壁面の血糊

もうひとつ、既存の地下鉄表象からの大きな転換として指摘しておかねばならないのが、地下鉄駅からトンネル部分への意味の重心の移動である。『パイロットたち』は三部構成になっており、第二部以降の多くの場面は地下トンネル内で展開される。地下鉄運転手たちはトンネルの闇の中で次々に殺害され、3人の捜査官たちは犯人が潜んでいると予測されるトンネルの区間に進入して調査を行う。さらにトンネル内では、特殊部隊による大規模な犯人探索が行われる。

もちろん、『パイロットたち』以前に地下鉄のトンネル部分に焦点を当てたソ連映画が存在しなかったわけではない。けれどもそれらの大多数——『志願者たち (Добровольцы)』(1958年)から『モスクワでの3日間 (Три дня в Москве)』(1974年)、後ほど検討する『決壊 (Прорыв)』(1986年)まで——では、トンネルは必ずといってよいほど地下鉄建設という主題と結びつけられてきた。とりわけ『志願者たち』や『決壊』では、主人公自身が地下鉄の建設に携わっており、地下トンネルは不毛で危険な自然(стихия)との闘争の場、ただし最終的には人間とその技術が勝利を収める予定調和の空間として描かれた。それに対して『パイロットたち』では、駅と駅の間に広がるトンネルの暗闇は、そのような積極的な意味

41 Шагурина Л. Станция Ждановского радиуса метрополитена // Строительство и архитектура Москвы. 1966. №6. С. 16.

を有してはいない。この空間は、迷宮やブラックホールのように、あるいは「狩人」が飼う捕食者としての蛇や消化管のように、次々に人命を飲み込み、さらにはこの後見ていくように、合理的因果関係や意味そのものまでを飲み込んでいくのである。

4. 地下への下降、過去への遡行

ここまでは、『パイロットたち』における地下鉄空間のイメージ上の「新しさ」に着目してきたが、ここからは地下鉄空間と物語の構造そのものとの関係を検討していきたい。冒頭から明らかなように、本作は地下鉄における連続殺人事件の犯人捜しという、推理小説的な枠組をもつ。カメラマンにも、ロシアの刑事ドラマの大家として知られる、イーゴリ・クレバノフが採用されている⁽⁴²⁾。しかしながら、地下鉄内における一連の事件が、通常の推理小説のように探偵役によって合理的に解明されることはない。地下鉄における連続殺人事件の背後では、監督のイ自身が演じるマッチョな「狩人」、常時一種のトランス状態にあるアンナ、モスクワ地下鉄の責任者であるアンナ・ヴィリゲリモヴナとその影響を受けた「中尉」が、それぞれ直接連携することなく活動している。批評家のレオニード・アレクサンドロフキーの言葉を借りれば、この作品はピローグ（パイ）のように互いに交わることのない複数の層によって形成されているのである⁽⁴³⁾。

さらに興味深いことに、それぞれの容疑者には解明されるべき隠された動機は存在しない。「狩人」は彼の飼育する蛇のように、本能的な捕食者として「狩り」＝殺人を行う。アンナは地下鉄の信号システムと連動した殺人衝動によって、自動的・機械的に運転手を襲撃していく。もう一人のアンナ、アンナ・ヴィリゲリモヴナは、モスクワ地下鉄の全システムの統括者という立場のために、物語後半では被疑者として扱われる。彼女は「狩人」同様、執務室で捕食者＝ピラニアを飼育しており、『ノヴォクズネツカヤ』駅のベンチ上にいたものと同じマダガスカル・ゴキブリを、餌として定期的に与えている。この彼女の給餌行為は、地下鉄システムという巨大な捕食空間に餌＝犠牲者を差し出すという象徴的身振りを連想させよう。だが彼女に関しても、実際に事件にどこまで関係していたのか、どのような動機を有していたのかは、最後まで解明されない。さらに当初捜査官側であった「中尉」はのちにテロリスト側へと転向するが、その動機が明らかにされることもない。

通常の推理小説においては、犯人の特定と犯行動機の解明は不可分の関係にある。だが本作の犯人たちを突き動かすのは、そのような一般的な意味での動機ではない。しいて言えば、彼らの背後で作動しているのは、モスクワ地下鉄という巨大なシステムそのものなのである。イは一九九七年に『映画芸術』誌に掲載された『パイロットたち』に関するインタビューの中で、本作の撮影に取り掛かる前に、モスクワ地下鉄の運行システムを周到に研究したことを明らかにしている。そして、「私には、それ [モスクワ地下鉄：筆者] が今日まで何事もなく作動していることが不可解だ。現在の地下鉄は、たとえ何かをしなくとも破滅的な状況

42 Александровский Л. Точка над И // Искусство кино. 1997. №2. С. 71.

43 Там же. С. 70.

が起こりうるほど、自壊しつつある組織だ」⁽⁴⁴⁾と述べている。このようなイ自身のモスクワ地下鉄に対する解釈を反映して、『パイロットたち』のモスクワ地下鉄は、作中で繰り返しパソコンのモニターに表示されるように「免疫不全（иммунодефицит）」に陥り、自己攻撃を繰り返すシステムとして描かれる。とりわけ地下鉄の通信信号と連動したアンナの運転手への襲撃や、地下トンネルにおける特殊部隊の隊員たちの虐殺の背後で作動しているのは、そのような自動的かつ無作為のメカニズム、「無人称のカフカ的なシステム」⁽⁴⁵⁾そのものだ。この暴力の発現には、探偵によって解明されるべき犯行動機や、読者によって読み取られるべき意味の深層は存在しない。そこにあるのは、無意味という表層のみである。『パイロットたち』では、登場人物たちのセリフによって「論理的（логичный）」・「科学的（научный）」捜査の重要性が繰り返し強調されるが、事件の因果関係を合理的に読み解くことによって出来事の全容が明らかにされることはない。一連の事件は、そのような「科学的な」読解の埒外にあるのだ。

さらにイは、前掲のインタビューの際に、自らの描こうとしたのはオウム真理教の地下鉄サリン事件やモスクワ地下鉄で実際に起きたテロ事件のようなものではなく、スターリンやヒトラーの行った大量虐殺に近いものだとも認め、「ある種の新しいタイプの強制収容所や特殊死体焼却所（спецкremаторий）」⁽⁴⁶⁾について想像することがあるとも述べている。イのこれらの言葉を参照するならば、スターリン時代のソ連やナチス・ドイツの収容所、ないしガス室のような大量死のための装置こそ、本作品における地下鉄空間の真の姿にほかならない。地下鉄内で行われる虐殺は、外部からシステム内に入り込んだ犯人によって主体的・能動的に引き起こされるのではなく、地下鉄というシステムそのものによって自動的・機械的に遂行されるのだ。システムの内部に生み出されたシステムにとっての例外状態——ジョルジョ・アガンベンがナチスの収容所をそのような逆説的な空間とみなし、「例外状態が規範的に実現される構造こそ、収容所なのである」⁽⁴⁷⁾と述べる。『パイロットたち』の地下鉄空間は、そのような意味で、スターリン時代の範例的空間としての地下宮殿に、長らく表象すら奪われていた例外的空間としての収容所が重ね合わされたものとして理解できよう。モスクワ地下鉄というシステムが自らを攻撃し自壊することによって、そこには収容所というスターリン時代のもうひとつの建築空間が現出するのだ。まさにこの反転のために、イはかくも多くのスターリン様式の駅で撮影を行い、イメージとしての「地下宮殿」を作りだす必要があったのである。こうして社会主義のユートピア、あるいは大都市の交通網——大量生を支えるインフラ——は、地獄のごとき様相を呈した大量死の装置へと裏返る。そしてこの空間では、人びとはただただ自動的、無意味に、偶然的に殺害されていくのである。

ただしこのような表現から、イがペレストロイカ期以降の一部のソ連映画のように、全体主義体制やスターリン時代の地下鉄言説に対する批判を試みていたと判断するのは、早計だろう。イ自身が演じる「狩人」は、トンネル内を我が家のように闊歩し、獲物を襲撃する。

44 Лучший друг детей // Искусство кино. 1997. №2. С. 65.

45 Александровский. Точка над И. С. 70.

46 Лучший друг детей. С. 66.

47 ジョルジョ・アガンベン（高桑和巳訳）『ホモ・サケル：主権権力と剥き出しの生』以文社、2007年、232頁。

このような「狩人」の造型や、テロよりも第二次世界大戦のような大規模な戦争や大量殺戮の方が興味深いと述べるイの発言⁽⁴⁸⁾からは、不条理な暴力のメカニズムに彼が深く魅了されていることがうかがわれる。

モスクワの地下への下降をスターリン時代という過去への廻行に重ね合わせる視点は、決して『パイロットたち』に固有のものではない。同様の視点は、ポスト・ソ連期のさまざまな作品に認めることができる。たとえばドミトリー・グルホフスキーのベストセラー小説『メトロ 2033』(2005年⁽⁴⁹⁾)では、モスクワの地下空間においてスターリン時代の過去と未来が混ざり合う。物語の舞台となるのは2033年のモスクワだが、この未来世界では地上は核戦争によって荒廃し、大祖国戦争時のように人びとは地下鉄をシェルターとして利用しながら生き延びている⁽⁵⁰⁾。そこで各駅は都市国家のように機能しており、とりわけ最も古い「赤い路線」(ソコーリニチェスカヤ線)の各駅は共産主義を支持する集団によって占領され、それぞれの駅名も《チーストウイエ・プルドウイ》から《キーロフスカヤ》へ、《ルビャンカ》から《ジェルジンスカヤ》へとといったように、スターリン時代の名称に戻されている(ちなみに『パイロットたち』でも、スターリン時代と惨劇の血の色を同時に想起させるものとしてこの「赤い路線」が強調される【図37】)。そして共産主義陣営の駅と反共産主義陣営「ハンザ同盟」の駅の間では、血なまぐさい闘争が繰り広げられる⁽⁵¹⁾。『メトロ 2033』における未来のモスクワの地下世界には、このようにスターリン時代の過去が回帰しているのである。かつて地下鉄建設が開始された当時、地中とは歴史をもたない空間だった。しかしポスト・ソ連時代には、そこはすでに歴史が地層をなしており、地下への下降は過去との遭遇を意味するようになったのである。



【図37】破れた地下鉄路線図の「赤い路線」(ソコーリニチェスカヤ線)

48 Лучший друг детей. С. 66.

49 オンラインでの公開は2002年。

50 大祖国戦争時、地下鉄駅はしばしば防空壕として用いられた。映画作品においても、たとえばミハイル・カラトゾフ監督の『鶴は飛んでいく(Летят журавли)』(1957年)には、《アレクサンドロフスキー公園》駅が防空壕として使用されている場面がある。

51 Глуховский Д. Метро 2033. М., 2013. С. 18-22; ДМИТРИЙ ГЛУХОВСКИЙ (小賀明子訳)『Metro2033(上)』小学館、2010年、28-30頁。

このような時空間イメージの先駆というべき作品が、ウラジーミル・ゴニクによって1992年に『ユーノスチ (Юность)』誌に掲載された小説、その名も『地獄 (Пренсподняя)』だ。同作の舞台となるのは作品発表当時のモスクワだが、この首都の地下にはスターリン時代に核シェルターの建設のために集められた熱狂的なスターリン主義者の子孫であるアルビノたちが居住している。そして彼らは地下鉄(戦中・戦後に秘密裏に建設された「第2の地下鉄(метро-2)」⁽⁵²⁾も含む)やモスクワ中の地下道を自由に行き来し、スターリン時代を再興させるべく地上の政府への反乱を企てている。もちろん当時の読者は、1991年に起きたゴルバチョフ、エリツィンら改革派に対する保守派の8月クーデターと、これら地下に住むスターリン派の蜂起を重ね合わせたことだろう。いずれにせよ『地獄』におけるモスクワの地下空間は、地上の社会において抑圧され忘却されたかに見えるスターリン時代の過去がマグマのように沸き立ち、今まさに噴出しようとしている場なのである。

1864年に発表されたジュール・ヴェルヌの『地底旅行』を筆頭に、地下への下降を過去への遡行とみなし、地底世界に過去の世界を投影する試みは、一定の普遍性を有している。だがこれらソ連末期ないしポスト・ソ連期のロシアで生み出された作品では、地下空間に投影されるのは、抑圧されねばならないソ連時代という過去、とりわけスターリン時代の暴力の記憶なのだ。ゆえに地下世界にスターリン時代の過去が重ね合わされると、「地下の楽園」は文字通りの「地獄」へと変貌するのである。

5. 『メトロ42』とポスト・ソ連のパニック映画

ゴニクの『地獄』以来、モスクワ地下鉄の形象にはスターリン時代の影がつきまとうことになった。その最たる例が他ならぬ『パイロットたち』である。しかし近年、ロシア映画界の体制の変化や地下鉄をめぐる人びとの関心の変化とともに、新しいタイプの地下鉄イメージが出現しつつあるように思われる。そのような例として、ここからはドミトリー・サフォノフの小説『メトロ (Метро)』(2005年)を原作とするアントン・メゲルディチェフの『メトロ42 (Метро)』(2013年)を取りあげる。

1990年代の政治的・経済的混乱が一段落すると、政府の映画製作に対する資金援助も相まって、2000年代のロシア映画界にはティムール・ベクマンベトフの『ナイト・ウォッチ (Ночной дозор)』(2004年)を筆頭に、国内外で大ヒットを記録するいわゆるブロック・バスター作品が登場しはじめる。『パイロットたち』が1990年代に予算不足に苦しみながら製作されたのに対し、『メトロ42』には当初からそのような商業的成功を目指して900万ドル(『ナイト・ウォッチ』の2倍以上)という膨大な予算がつけ込まれた。そして目論見どおり、同作はロシア国内のみならず国外でも高い興行成績をおさめている⁽⁵³⁾。

また1990年代から2000年代にかけてのサブカルチャーの影響力の拡大は、地下鉄言説の再編成を促した。とりわけ本論考の観点から重要なのが、地下壕や暗渠、廃線も含む地下

52 Гони́к В. Пренсподняя. М., 1993. С. 13. なお、同書は「第2の地下鉄」について初めて言及した小説であると言われている。Гречко М. Тайны московского метро. М., 2016. С. 193.

53 Metro (2013) [https://www.imdb.com/title/tt2649128/] (2020年11月28日閲覧)。

鉄網などを趣味として探索するディガー（digger）たちの存在である。彼らにとっての「地下鉄」とは、公式文化のイデオロギーに満たされた地下鉄駅ではなく、その外側に置かれた、地下鉄の運行に関わる技術的空間のことだった。ソ連時代は文字通りアンダーグラウンドな活動であったこのようなディガー文化（диггерство）は、しかしゴニクの『地獄』の人気や、ワジム・ミハイロフのような著名なディガーのメディアへの露出、一部の地下探検のツアー化などによって、90年代初頭から一般的に認知されるようになっていった⁵⁴。

さらに2000年代に入ると、グルホフスキーの『メトロ 2033』がベストセラーを記録し、2009年に続編の『メトロ 2034』、2015年に『メトロ 2035』が刊行される。現在彼の『メトロ』シリーズには、ロシアや旧 CIS 諸国だけでなく全世界から複数の作家が参加し、「メトロ 2033・ユニバース」と呼ばれる作品群を形成している。また『メトロ 2033』は一人称視点のシューティングゲーム（FPS）として2010年にロシアだけでなく欧州やアメリカ、日本でも販売され、こちらもシリーズ化されている。自らディガーとなって危険な地下道に潜らずとも、ゲームを通じて気軽にモスクワの地下空間を散策することが可能になったのだ。このように、現在ディガー文化はもはや一部の都市住人の例外的な趣味、あるいは公式文化に対するカウンター・カルチャーではなく、エンターテインメントの主流を占めている。このようなディガー文化の普及は、人びとの注意を既存の地下鉄駅からトンネル部分や換気用シャフト、あるいは廃線や廃駅などへ向け、これらの空間を地下鉄言説・地下鉄表象のメジャーな対象へと変えたのである。

さて、以上のような地下鉄をめぐる文化のパラダイムシフトを背景に、『メトロ 42』は登場した。同作は崩落・浸水した地下鉄トンネルからの乗客たちの脱出を描く、パニック映画（disaster film, фильм-катастрофа）に分類される。ゴスキノの主導によってジャンル映画の多様化が推し進められはじめた時期に、ソ連にも新たなジャンルとしてパニック映画が誕生した。一般的なパニック映画の特徴は、危機の克服や危機的狀態からの脱出のスリリングな描写にある。このようなパニック映画の性格は、一見ハリウッド的な、つまりは非ソ連的なジャンルに見えるかもしれない。だが人民の模範となる肯定的主人公を示し、カタストロフィの克服によって社会的な権威や秩序を再強化する点で、それらはソ連のイデオロギー政策と一定の親和性を有していた。

ソ連製パニック映画の人気舞台となったのが、さまざまな交通機関である。たとえばソ連時代の最も有名なパニック映画のひとつであるアレクサンドル・ミッターの『乗組員（Экипаж）』（1979年）では、大地震に襲われた山岳地帯の住人たちを救助するためにパイロットたちが旅客機で現地に向かい、余震で自身も被害を受けながらも、彼らを脱出させようとする。鉄道もしばしばパニック映画の舞台となった。アンドレイ・マリユコフの『特急34号（34-й скорый）』（1981年）では、モスクワ発の列車で火災がおき、偶然その場に乗り合わせていた消防学校の学生らが中心となって、他の乗客たちを列車から避難させる。アレクサンドル・グリシンの『運行表にない列車（Поезд вне расписания）』（1985年）では、運転手が突然の発作で意識を失ったことにより暴走しはじめた列車を、鉄道学校の学生であ

54 Гречко. Тайны московского метро. С. 190-192; Андреев В. К. Лексикон диггеров как отражение ценностных доминант субкультуры // Логос. 2009. №11. С. 92.

るアレクセイとこの列車に無賃乗車していた青年の2人が停車させようと奮闘する。対して地下鉄は、他のジャンル映画にはしばしば登場するにもかかわらず、パニック映画の舞台に選ばれることは極めてまれだった。

だが実のところ、『メトロ42』には下敷きとなる作品が存在した。それが、レニングラードで1974年に実際に起きた地下鉄トンネル建設中の崩落事故を脚色し撮影した、ドミトリー・スヴェトザーロフの『決壊 (Прорыв)』(1986年)である。ただし『決壊』では、少なくとも表向きは、地下鉄建設者たちによる崩落・浸水事故の克服の過程がドラマの中心に置かれた⁽⁵⁵⁾。それに対して『メトロ42』では、SFXやVSXもふんだんに利用しつつ、カタストロフィそのものがセンセーショナルかつ魅力的に描出された。とりわけビュレット・タイムと呼ばれる手法でもって、事故の瞬間の車両内を複数のカメラを用いて様々な角度から映し出したシークエンスは、ハリウッド映画にも引けを取らないロシア映画の高い表現技術を世界に示すことになった。

『メトロ42』はパニック映画の定型である群像劇の形式をとるが、中年の外科医アンドレイが実質的な主人公の役割を果たす。アンドレイは地区の病院に勤める医者で、美貌の妻イリーナとの間に一人娘のクセーニャがいる。しかし妻はかつての恋人で、今は裕福なビジネスマンとなっているヴラトと不倫関係にあり、夫との離婚を考えはじめていた。アンドレイとイリーナ、ヴラトは同窓生だが、1990年代の混乱の時期に成功した野心家で積極的なヴラトと、日々の生活に疲弊し自信を失っている消極的なアンドレイは、対照的な関係に置かれている。物語の冒頭では、モスクワを一望する洗練されたマンションでイリーナと逢い引きするヴラトに対して、アンドレイは妻の浮気に気づきながらも、つましいアパートで娘とともにイリーナの帰りを待つことしかできない。なおサフォノフの原作小説によれば、イリーナはアンドレイと付き合う直前までヴラトと恋人関係にあり、ヴラトに捨てられた直後にクセーニャを妊娠しているので、母親である彼女自身も娘の実の父親が2人のうちのどちらかわかっていない⁽⁵⁶⁾。そのため、のちにアンドレイとヴラトは、イリーナのみならずクセーニャの父親の座をめぐるでも争うことになる。

上述の場面の後、アンドレイは朝になっても戻らないイリーナにいらだちながらも、クセーニャを学校まで送るために地下鉄駅へと向かう。一方イリーナと一夜を過ごしたヴラトは、自家用車でオフィスに向かおうとするが、運悪く渋滞に巻き込まれてしまい、否応なく地下鉄を利用することになる。しかし彼ら3人が地下鉄に乗り込んでからまもなく、モスクワ河の下に位置する環状線の架空の駅《サドーヴァヤ》駅と実在する《文化公園》駅(1950年開設)の間で、老朽化したトンネルの壁面が崩落し、そこに大量の水が流れ込む。原作では、この事故はタンガスコ・クラスノプレスネンスカヤ線に実在する駅、《トゥーシンスカヤ》(1975年開設)と《シチューキンスカヤ》(1975年開設)の間で発生したことになる。両駅はいずれもブレジネフ時代に建設された郊外のムカデ駅だが、映画版では事故をよりショッキングに見せるために、事故現場はスターリン時代に建設された最も豪華な環状線へと変更

55 Разлогов К. Между зрелищем и повествованием// Искусство кино. 1987. № 4. С. 63; Светозаров Д. «Прорыв» // Советский экран. 1986. № 15. С. 12.

56 Сафоноф Д. Метро. М., 2005. loc. 246/392 (e-book, PDF).

されている。

偶然同じ列車に乗り合わせていたアンドレイとクセーニャ、そしてヴラトは、この事故に巻き込まれる。トンネルの最初の崩落とそれによる列車の脱線から生き残った彼らは、デニスとアリーサのカップルやアル中のガリーナら他の生存者たちとともに列車から抜け出し、刻々と上昇していく水位に追い詰められるようにしてトンネル内を進んでいく。

その後一行は、換気用シャフトから携帯電話で外部への連絡を試みるものの、急な増水によって絶体絶命の状況まで追い詰められる。このときガリーナは濁流に飲み込まれて行方不明となるが、それ以外の5人は命からがら廃駅《ボロディンスカヤ》へと逃れる。原作では、彼らが到着するのは《トゥーシンスカヤ》と《シチューキンスカヤ》の間に位置する実在の廃駅《ヴォルコラムスカヤ》⁵⁷⁾だが、映画内に登場する《ボロディンスカヤ》は架空の駅である。デニスの解説によれば、この《ボロディンスカヤ》は戦時中にスターリンの別荘まで続く秘密の路線(「第2の地下鉄」)の一部として建設され、戦後一度は環状線に組み込まれるものの、地上への出口を作ることの困難さからそのまま廃棄されたことになっている。

《ボロディンスカヤ》駅にたどり着きはしたものの、地上との連絡手段を失って自暴自棄に陥ったヴラトは、アンドレイを寝取られ夫、イリーナを夫以外の男なら誰とでも寝る女だと毒づく。これが引き金となって、それまで臆病に見えるほど抑制的な態度を見せていたアンドレイは、はじめて我を失うほど激高し、ヴラトに襲いかかる。2人はプラットフォームや水没した線路上で格闘を繰り広げ、アンドレイは怒りの衝動のままにヴラトを溺死させようとする。しかしそのとき、行方不明になっていたガリーナが突如水中から現れる。これによってアンドレイはすんでの所で我に返り、ヴラトは一命を取り留める。

こうしてこの《ボロディンスカヤ》で、イリーナとクセーニャをめぐる2人の男たちの争いには終止符が打たれる。その間、携帯電話で連絡を受けたイリーナや、地下鉄の職員でディガーでもあるヴァーシャによって彼らの位置は特定され、まもなく救助隊が到着する。そしてアンドレイらは換気用のシャフトから地上へと救出され、家族は無事再開を果たす。アンドレイを喪う可能性に直面して彼への愛情を取り戻したイリーナは、同様に救出されたヴラトではなく、アンドレイの元へと駆けつける。アンドレイは以前の彼とは対照的に彼女の手を邪険に振り払うが、救急車に同乗し涙を流すイリーナの姿を目の当たりにして、険しかった彼の表情は次第に元の柔和なそれへと戻っていく。その後、親子3人を乗せた救急車が走り出し、家族の再出発を予期させながら、物語は幕を下ろす(なお小説版では、エピローグで互いにやり直すことを誓う夫婦の姿が描かれる)。一方、彼らの脱出直後に、浸水したトンネルには液体窒素が充填される。これによって、1974年のレニングラードの崩落事故の際に起きたような都市の大規模な地盤沈下は、すんでのところで回避される。

物語の構造という観点から見れば、『メトロ42』では家族間の心理的＝内的な危機とトンネルの崩落事故という物理的＝外的な危機が二重化されており、アンドレイは後者の危機を

57 《ヴォルコラムスカヤ》はトゥシノ飛行場の地下に建設され、1975年にはほぼ完成していたが、付近の住宅地の建設計画が白紙撤回されたことを受け、そのまま放棄された。だが2018年のワールドカップ開催が決定され、《スパルタク》スタジアムの建設が開始されると、同スタジアムの最寄り駅として再利用されることが決まり、2014年には駅名を《スパルタク》に変えてオープンしている。Вокруг света: Московское метро. М., 2006. С. 273.

サバイバルすることによって前者の危機も克服する。ソ連時代のパニック映画と比較すると、このような同作の構造には、いくつかの新しい点が見られる。

たとえばソ連時代のパニック映画では、脱出や救助の主体となるのは英雄的な精神と社会的使命感、そして専門知（場合によっては責任のある立場も）を有する男性主人公であり、救助されるのはそれ以外の無知・無力な一般人というふうに、救助する側／される側の立場はしばしば非対称的だった（『乗組員』や『急行 34 号』、『決壊』などはこのパターンに当たる）。『メトロ 42』でも、事態の收拾と生存者の救出を指揮するモスクワ地下鉄の責任者ブーロフや、モスクワ市長らの姿が描かれる。だが脱出の主体となるのは、あくまでアンドレイら偶然事故に巻き込まれた素人だ。彼らは基本的に善良な人間ではあるものの、その目的は愛する相手を守りつつ生きのびるといごく私的なものであり、モスクワを大規模な陥没から救うといった使命感とは無縁の存在である。

さらに、これらいわば「等身大の」主人公たちの背景や心理描写に重点が置かれていることも、ポスト・ソ連のパニック映画の特徴と言える。1970年代のアメリカにおけるパニック映画ブームの火付け役となった『大空港 (Airport)』（1970年）以来、ハリウッド産のパニック映画はグランドホテル方式と呼ばれる群像劇の形式をとり、同時進行する複数のメロドラマから構成された。それに対してソ連型パニック映画では、物語の焦点は主として災害の発生と克服に当てられ、登場人物をめぐる描写は簡略化されがちだった。しかしロシアの近年のパニック映画では、逆にメロドラマ部分を強調する傾向が見られる。たとえば2016年に公開され、やはり国外でもヒットを記録したニコライ・レベジェフの『フライト・クルー (Экипаж)』にも同様の傾向が顕著である。同作はミッターの『乗組員』のリメイクだが、原作にはなかった2組の父子の対立の描写に多くのパートが割かれ、被災地からの脱出の成行が親子の葛藤の克服に結び付けられている。このようなパニック映画の構造の変化やヒーロー像の変化は、世界市場への進出を目指すという興行上の理由だけでなく、ソ連的権威主義体制から現代ロシアの（少なくとも表面的には）より民主的な体制への移行を反映しているといえるだろう。いずれにせよ、これらの点で『メトロ 42』は『決壊』を参照しながらも、ソ連的なパニック映画の枠組みをより現代的にアップデートしたのである。

6. 特性のない空間

既に述べたように、『メトロ 42』では崩落事故後はトンネル内の移動の描写が物語の多くを占め、地下鉄駅は2駅しか登場しない。しかもこれらの地下鉄駅の造型には、過去の地下鉄言説や地下鉄表象からの影響がほとんど見られない。これは直接的には、モスクワ地下鉄が舞台であるにもかかわらず、『メトロ 42』の撮影がモスクワの地下鉄駅では行われなかったことによると考えられる。というのも、同作品は地下鉄の崩落事故という主題ゆえにモスクワ市内の駅での撮影許可が下りず、駅構内のロケはモスクワではなくサマーラ地下鉄で行われたからである⁽⁵⁸⁾。

58 Ступников Д. Московский метрополитен саботировал съемки фильма «Метро» [http://www.km.ru/kino/2013/02/15/kino-v-rossii/704122-moskovskii-metropoliten-sabotiroval-semki-fil-

たとえばトンネルの崩落地点に最も近い《サドーヴァヤ》駅は、劇中では環状線の駅であるとされているが、実際にはサマーラ地下鉄の《モスコフスカヤ》駅（2002年開設）【図38】で撮影された⁽⁵⁹⁾。《モスコフスカヤ》のプラットフォームは、モスクワのクレムリンの壁や赤の広場を想起させる赤の花崗岩タイルで覆われたアーチと、大理石パネルに覆われた両側壁によって構成されている。照明はシャンデリアではなく天井に直接取り付けるタイプの市販の蛍光灯が用いられており、アールデコ風の装飾が施されているが、これがこの空間の唯一の装飾らしい装飾である。イデオロギー的テーマを表現する装飾を欠き、単純なアーチの反復からなる同駅のデザインは、ブレジネフ時代の《クズネツキー橋》駅の系譜にあるといえる。しかし原作の没個性的なムカデ駅から、モスクワ地下鉄の中でも最もモニュメンタリティと装飾性の高い環状線の駅へと設定を変更したにもかかわらず、なぜメゲルディチェフは《サドーヴァヤ》駅を「宮殿」らしく演出しなかったのだろうか。セットを用いたり、編集の段階でシャンデリアや大理石のベンチなど描き足したりすることで、より環状線の駅らしく見せることも可能だったはずだ。だがこの作品では、地下鉄駅の視覚的類似性によってスターリン時代と物語を関連付けることは意図されていない。《サドーヴァヤ》駅にはあくまで単なる地下鉄駅、単なる公共交通機関以上の意味は付与されていないのである。それゆえ、崩落事故後に多数の死者が横たわる《サドーヴァヤ》駅の描写【図39】にも、『パイロットたち』におけるような冒瀆的なニュアンスは認められない。



【図38】 サマーラ地下鉄《モスコフスカヤ》駅

ma-metro] (2020年11月28日閲覧)

59 МОСКОВСКОЕ МЕТРО В КИНО [http://www.alexeygoncharov.com/index5.html] (2020年11月28日閲覧)



【図 39】崩落事故後の《サドーヴァヤ》駅（《モスコフスカヤ》駅）

『メトロ 42』においてより重要な役割を果たしている駅が、「幽霊駅（станция-призрак）」とも呼ばれる《ボロディンスカヤ》【図 40】である。同駅の場面は、撮影当時は建設中であったサマーラ地下鉄の《アラビンスカヤ》駅（2014 年開設）【図 41】を用いてロケされた⁶⁰⁾。《アラビンスカヤ》駅は、実際には建設中でありながら、半世紀前に打ち捨てられて廃墟となった駅を演じることになったのである。アンドレイとヴラトの直接対決というこの物語のクライマックスを飾る場面は、建設中の駅の周囲を水で満たした中で撮影が行われたという⁶¹⁾。しかしスターリン時代をいわばそのまま封じ込めたはずの空間であるにもかかわらず、この《ボロディンスカヤ》駅のむき出しの列柱、積み上げられた木箱やはしご、錆びついたフェンスなどからなる空間にも、かつての地下宮殿を思わせる風情は見られない。



【図 40】《ボロディンスカヤ》駅に追い詰められた生存者たち

60 В кинотеатрах Самары показывают “Метро” [<https://volga.news/article/240061.html>] ;Закончены съемки фильма-катастрофы «Метро» в Самаре [<https://samaratoday.ru/news/40877>] (2020 年 11 月 28 日閲覧)

61 同上。



【図 41】 サマール地下鉄《アラビンスカヤ》駅

この《ボロディンスカヤ》は、物語の序盤で、まだ崩落事故に巻き込まれるとは知る由もない乗客たちを載せた車両の窓越しに、一瞬映しだされる【図 42】。スターリン時代の彫像が倒れたまま放置されたその亡霊的なイメージは、これから起こる事故とそれによって生み出される累々たる死者を予告するかのようだ。あるいはここに、スターリン時代の大量死との結びつきを認めることができるかもしれない。だが少なくとも、劇中で両者の関連が明示されることはない。むしろこのような廃駅やスターリン時代の秘密の路線は、ディガーたちにとっての主要な探索対象であり、ここには先述のようなディガー文化からの影響を読み取るべきだろう。



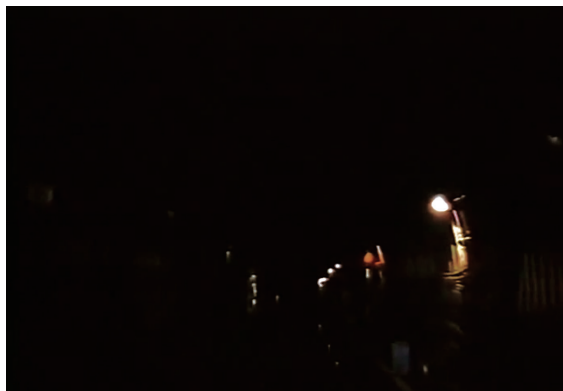
【図 42】 車窓越しに見える廃墟化した《ボロディンスカヤ》駅

興味深いのは、同駅においてアンドレイが突然発揮する、激しく盲目的な暴力性である。ヴラトに侮辱されたアンドレイは、それまでの平静な態度をかなぐり捨て、(医者という職業にもかかわらず)衝動のままにヴラトを殺害しようとする。初めて見る恐ろしい父の姿に怯えたクセーニャは、ようやく落ち着きを取り戻したアンドレイに向かって、「とっても怖かった。もう絶対にこんなことしないで」と釘を刺し、なだめる。小説版の同場面では、クセーニャは「パパはなんて強くて……怖いだろう」と述べるが、その直後、「彼 [ヴラト：筆者] がおまえのパパになることはないよ。だから今しばらく古い方のパパと一緒に暮らし

てくれるね？」⁽⁶²⁾というアンドレイの言葉に、キスで応える。正当な「父親」としての承認は、血縁関係の証明や父親らしい振舞いによってではなく、ヴラトを圧倒する暴力によって勝ち取られるのだ。サフォノフの原作小説には随所にマチズモ的価値観が見られるが、ここではそれが端的に表出されているといえよう。これまでどちらかといえば「小さき人」の類型であったアンドレイは、いわば地獄の底にあたるこの《ボロディンスカヤ》駅において、畏怖される権威的父・夫へと生まれ変わるのである。

以上のように、『パイロットたち』と『メトロ 42』はともに地下鉄空間における大量死を描きながら、物語構造や映像表現においては大きく異なっている。ここには両作品の時間的隔たりや商業映画か否かの差のみならず、地下鉄空間をめぐる社会的言説の変化が反映されていると考えられる。

まず挙げられるのが、トンネル空間の描写である。両作品ともソ連時代の地下鉄言説が等閑視してきたトンネル空間を可視化し前景化した点では共通しているが、トンネル空間の描写自体は対照的だ。『パイロットたち』では、トンネルの内部はわずかな信号灯以外の光源を欠いた圧倒的な暗闇として描かれた【図 43】。人の眼も理性も、この闇を見通すことはできない。同作におけるトンネル空間とは、人為による構造物であるにもかかわらず、人知を超えた不条理の領域、さまざまな場所に通じながら同時に明確な出口を持たない迷宮なのだ。それに対して『メトロ 42』では、(ややご都合主義的だが)崩落後もトンネル内部は明るく照明され、登場人物たちの身振りや表情だけでなく、コンクリートのセグメントで覆われた壁面も可視化されていた【図 44】。地上の建築物のような場所性も、スターリン時代の地下鉄駅のようなイデオロギー的装飾ももたない、この無機質な技術的空間——まさに過去の地下鉄言説や地下鉄表象が隠蔽し抑圧しようとしたそれらこそが、『メトロ 42』ではカメラの前に照らし出されるのだ。そして何よりこの地下空間には、『パイロットたち』のゴシシズム的な無限迷宮とは異なり、明確な脱出口が設けられているのである。



【図 43】『パイロットたち』のトンネル内のショット

62 Сафоноов. Метро. loc. 35/392.



【図 44】『メトロ 42』のトンネル内のショット

この出口の有無は、両作品の物語構造上の相違とも結びついている。たとえば推理ドラマの形式を踏まえながらもそれから大きく逸脱していた『パイロットたち』に対して、『メトロ 42』では危機的状況の発生とその克服というパニック映画の約束事が忠実に守られていた。多くの謎が解明されないまま残され、暴力の回帰が多分に予測される『パイロットたち』の結末とは対照的に、『メトロ 42』ではトンネルの崩落は都市の大規模な陥没に至る前に食い止められ、偶発的なカタストロフィには明確に終止符が打たれるのだ。またそれと並行して、ヴラトを打倒したアンドレイの前には、二重の意味での脱出口——トンネルからの、そして何より彼の陥っていた破綻した結婚生活の泥沼からの——が開ける。ここにおいて、モスクワ河の濁流という自然の混沌とした暴力は、地下鉄空間とアンドレイの家庭の両方における秩序の回復・再強化へと回収されるのである。

もう一つの大きな相違点は、過去の地下鉄言説に対する態度である。『パイロットたち』はモスクワの地下鉄空間に蓄積された言説とイメージの地層を土台としており、物語とこれらは不可分の関係にあった。『メトロ 42』でも、地下鉄職員でディガーのヴァーシャや、同じく地下鉄のベテラン職員セルゲイ、あるいは地下鉄ガイドのまねごとをするお調子者の青年デニスらの口から、しばしばモスクワ地下鉄の歴史が語れる。しかし同作の舞台は、畢竟、モスクワ地下鉄であろうとサマラ地下鉄であろうと、あるいはニューヨークやロンドン、パリの地下鉄であろうと、大差なかったのではないか。というのも、原作の郊外のムカデ駅から環状線の駅へと舞台を変更したにもかかわらず、《サドーヴァヤ》駅や《ボロディンスカヤ》駅の描写からは、スターリン期の地下宮殿を視覚的に再現しようとする意図は認められないからだ。その代わりに物語の主要な舞台となったのが、ムカデ駅以上に標準化・プレファブ化されたトンネル空間だった。過去の体制が刻印された地下鉄駅とは異なり、このニュートラルな均質空間には歴史が刻まれることはない。それはトポスを欠くだけでなく、過去を持たない空間なのである。

ロシアのみならず世界の地下鉄に共通する、この普遍的な地下空間——ある意味では、それは任意の物語を投影することのできる、映画館の暗闇に近いのかもしれない。かつてスターリン時代の地下鉄駅に大祖国戦争の英雄たちが描き出されたように、『メトロ 42』ではこの空間に 21 世紀の新たなヒロイズムの物語が投影される。先に論じたように、確かにそれは国家や社会主義の防衛といった「大きな物語」とは異質な、家族を守るための私的な戦いを

描く「小さな物語」ではあろう。しかしアンドレイの父権の確立をめぐる「小さな物語」を、単に「大きな物語」とは対蹠的な、私的幸福の追求の肯定と受け取るのは、ナイーヴすぎる読解とは言えまいか。現在ロシアでは、人口政策の名の下に、政府によって強力な父権を前提とした保守的な家族主義政策が推進されている。たとえば2007年に公表された「2025年までのロシア連邦の人口政策構想」では、婚姻関係・家族関係の法的拘束力の強化が打ち出された（同構想にはスターリン時代への回帰を思わせる出産奨励策までもが含まれていた）。また親族内の一定の暴行に対する刑事罰の免除を目的とした刑法の改正も、記憶に新しい。家族に畏怖される強い夫・父の誕生と、彼を中心とする家族秩序の再生の物語——その背後では、父権主義や家族主義といった国家規模の巨大なイデオロギー装置が、依然として作動しているのである。

おわりに

地下鉄とは、特異な建築であるといえよう。それはファサードや外部をもたず、増殖する内部空間のみから構成される。さらに、技術によって生み出されたこの徹頭徹尾人工的な空間は、地上の建築物とは異なり、所与の社会的・歴史的文脈をもたない。スターリン時代に地下鉄建設が開始されたとき、それはこのような地下鉄空間の特異性を抑圧する方向へと進んだ。すなわち、社会主義リアリズムの名の下にあらゆる芸術が動員され、地上の建築空間同様、イデオロギー的意味によってこの空間を充填することが試みられた。こうして出現したのが、宮殿のごとき地下鉄駅である。しかもこの空間は、写真や映画といった複製技術を経由して、社会主義リアリズムのより高次の現実としてメディア上を流通した。そしてこのイデア的空間からは、地下宮殿にそぐわない要素、すなわち事故や犯罪、そして何よりイデオロギー的装飾によって被覆することのできない「無意味」な部分——地下鉄空間の大部分を占めるトンネルの闇——はしばしば締め出され、不可視化された。

まさにこのようなトンネルの闇の奥を物語の主要な舞台に選んだのが、イ監督の『パイロットたちの科学的セクション』とメゲルディチェフ監督の『メトロ42』だった。どちらの作品においても、トンネルの暗闇は不条理な暴力が支配するカタストロフィの空間として描かれる。しかし『メトロ42』においては、トンネルを飲み込んだモスクワ河の濁流という自然の無作為の暴力は、地下トンネルの防水扉によって遮断され、偶発的なカタストロフィは最終的には技術の統御下に置かれた。それに対して、『パイロットたち』におけるカタストロフィとしての無差別テロは、この空間を統御するシステム自体によって引き起こされたものであり、この狂ったシステムは、それが当初飼いならそうとした無秩序な暴力としての自然と、見分けがつかなくなっていく。システム＝秩序によって生み出されたこのような無秩序状態は、イの言葉によれば、スターリン時代を代表するもうひとつの建築空間、すなわち法の下に生み出された法秩序の外部としての収容所に由来している。スターリン建築の2つの極をなす、地下宮殿と収容所——それらがここでは交錯し、壮麗な地下宮殿は血塗れたパンデモニウム（魔宮）と不分明になっていくのだ。『パイロットたち』は収容所というかつて表象の禁じられた空間を再現的に描くのではなく、「地下の宮殿」というイデア的空間の

イメージを反転させることによって、社会主義リアリズムの美学によって二重化された空間を再びひとつに統合したのである。

『メトロ 42』においても地下鉄空間は大量死の現場へと反転するが、この無意味で不条理なカタストロフィが、『パイロットたち』や 1990 年代以降に登場した各種の作品のように、スターリン時代の暴力の記憶と直接結びつけられることはない。『メトロ 42』の主要なドラマは、スターリン時代の地下鉄駅ではなく、地下鉄言説が不可視化してきたトンネル内や換気用のシャフトなどで展開される。アンドレイら登場人物たちは、イデオロギ的装飾も場所の固有性も欠いたこれらのインフラ空間を、まさにディガーのように探索するのだ。ソ連時代には、公的言説が捨象した空間こそを主たる探索の対象とすることによって、ディガー文化は公式文化に対する批判的サブカルチャーたりえた。しかし公式／非公式の図式が解体され、エンターテインメントの主流をしめるに至ったことによって、ディガー文化はその批評性の多くを喪失した。そして『メトロ 42』では、ディガー文化が対象化してきたこれらトンネルの奥に焦点を当てることによって、新たな「非現実化」(ドブレニコ)が引き起こされている。すなわちここでは、他でもないスターリン時代の地下鉄駅こそが、不可視化されあたかも存在しないかのように扱われるのだ。90 年代のディガー文化は、スターリン時代の暴力の記憶をトラウマ的に反復することからはじまった。だが現代のディガー文化は、そしてその派生物である『メトロ 42』は、自己の起源にあったものを隠蔽し抑圧することで、21 世紀の新たな地下鉄言説を打ち立てようとしているのである。

図版出典

- 【図 1】 環状線《コムソモーリスカヤ》駅
筆者による撮影 (2019 年 9 月)
- 【図 2】 『アリョーシャ・プチツインの精神的成長』の一場面
«Алеша Птицын вырабатывает характер» 1953.
- 【図 3】 《革命広場》駅の国境警備兵の像
筆者による撮影 (2019 年 9 月)
- 【図 4】 《パルチザン》駅のパルチザンたちの彫像 (1975 年時点)
Строительство и архитектура Москвы. 1975. №5.
- 【図 5】 《キエフスカヤ》駅の壁面のモザイク画
筆者による撮影 (2019 年 9 月)
- 【図 6】 『モスクワの建設と建築』誌に掲載された 4 駅のドローイング
Строительство и архитектура Москвы. 1960. №11.
- 【図 7】 モスクワ河の河岸から見た《雀が丘》駅
筆者による撮影 (2019 年 9 月)
- 【図 8】 『モスクワ、我が愛』より《雀が丘》駅で落ち合うユリコとヴォロージャ
«Москва, любовь моя». 1970.
- 【図 9】 《プーシキンスカヤ》駅のプラットフォーム (1975 年時点)
Sergey Kuznetsov, Alexander Zmeu, Erken Kagarov, *Hidden Urbanism*:

- Architecture and Design of the Moscow Metro 1935-2015* (Berlin: Dom Publishers, 2016).
- 【図 10】《クズネツキー橋》駅のプラットフォーム (1979 年時点)
Московское метро. Подземный памятник архитектуры. М., 2016.
- 【図 11】1977 年時点のモスクワ地下鉄の路線図
Sergey Kuznetsov, Alexander Zmeu, Erken Kagarov, *Hidden Urbanism: Architecture and Design of the Moscow Metro 1935-2015* (Berlin: Dom Publishers, 2016).
- 【図 12】《航空エンジン》駅 (1980 年時点)
Строительство и архитектура Москвы. 1980. №3.
- 【図 13】《赤衛軍》駅 (1986 年時点)
Строительство и архитектура Москвы. 1986. №2.
- 【図 14】現在の《キエフスカヤ》駅
筆者による撮影 (2019 年 9 月)
- 【図 15】『パパ』よりアブラムが到着した《キエフスカヤ》駅
«Папа». 2004.
- 【図 16】『奈落』より《マヤコフスカヤ》駅の天井画
«Прорва». 1992.
- 【図 17】『無気力症候群』より駅で眠り込むニコライ
«Астенический синдром». 1989.
- 【図 18】『無気力症候群』より車両の中で眠り込むニコライ
«Астенический синдром». 1989.
- 【図 19】『過去の人生への手紙』より爆弾テロ直後の《チーストウイエ・ブルドуй》駅
«Письма в прошлую жизнь». 1994.
- 【図 20】《ディナモ》駅の地上パヴィリオン
«Научная секция пилотов». 1996.
- 【図 21】劇中の《ディナモ》駅の改札ホール
«Научная секция пилотов». 1996.
- 【図 22】実際の《ディナモ》駅の改札ホール
筆者による撮影 (2019 年 9 月)
- 【図 23】劇中の《ディナモ》駅のシャンデリア
«Научная секция пилотов». 1996.
- 【図 24】モスクワ大学のエントランス・ホール
Янковский Р. Высотка номер один. История, строительство, устройство и архитектура Главного здания. М., 2019.
- 【図 25】《スモレンスカヤ》駅の床
«Научная секция пилотов». 1996.
- 【図 26】《マヤコフスカヤ》駅の床

- «Научная секция пилотов». 1996.
- 【図 27】《マヤコフスカヤ》駅の柱
筆者による撮影（2019年9月）
- 【図 28】《クラスノプレスネンスカヤ》駅のプラットフォーム
«Научная секция пилотов». 1996.
- 【図 29】《チカロフスカヤ》駅のプラットフォーム
«Научная секция пилотов». 1996.
- 【図 30】《スモレンスカヤ》駅のレリーフ
«Научная секция пилотов». 1996.
- 【図 31】「狩人」を追い詰めるリーザ
«Научная секция пилотов». 1996.
- 【図 32】《コムソモーリスカヤ》駅の壁画
筆者による撮影（2019年9月）
- 【図 33】《ノヴォクズネツカヤ》駅のベンチ
筆者による撮影（2018年9月）
- 【図 34】《ノヴォクズネツカヤ》駅のベンチに付着したゴキブリ
«Научная секция пилотов». 1996.
- 【図 35】ピラニアにゴキブリを与えるアンナ・ヴィリゲリモヴナ
«Научная секция пилотов». 1996.
- 【図 36】《チカロフスカヤ》駅の壁面の血糊
«Научная секция пилотов». 1996.
- 【図 37】破れた地下鉄路線図の「赤い路線」（ソコーリニチェスカヤ線）
«Научная секция пилотов». 1996.
- 【図 38】サマーラ地下鉄《モスコフスカヤ》駅
筆者による撮影（2018年9月）
- 【図 39】崩落事故後の《サドーヴァヤ》駅（《モスコフスカヤ》駅）
«Метро». 2013.
- 【図 40】サマーラ地下鉄《アラビンスカヤ》駅
筆者による撮影（2018年9月）
- 【図 41】《ボロディンスカヤ》駅に追い詰められた生存者たち
«Метро». 2013.
- 【図 42】車窓越しに見える廃墟化した《ボロディンスカヤ》駅
«Метро». 2013.
- 【図 43】『パイロットたち』のトンネル内のショット
«Научная секция пилотов». 1996.
- 【図 44】『メトロ 42』のトンネル内のショット
«Метро». 2013.

