



## 20世紀初頭の「自動車」のジェンダー・イメージと ドロシー・レヴィットの功績

吉 野 成 美

**要旨** 本稿は、20世紀初頭に馬車に代わって台頭した新たな交通手段を提供する乗り物としての自動車を、ジェンダー・イメージという角度から考察することを目的としている。手順としては、まず、20世紀初頭の自動車と比較する意味で、私的移動手段として19世紀まで一般的だった「馬車」について、主に形状にみる御者とそれ以外の乗客の関係を階級の面から考察する。馬車はその後、動力源を化石燃料に変えて自動車となり、デザインも変化していくが、その過程で馬車と用途の面でそれほど変わらないはずの自動車にジェンダー・イメージが付与された点を、当時、女性レーシングドライバーとして活躍したドロシー・レヴィットの著書を読み直しながら、20世紀初頭における自動車と女性の関係を考察する。

**キーワード** ドロシー・レヴィット, 自動車, ジェンダー・イメージ

**原稿受理日** 2020年10月5日

**Abstract** This paper discusses how automobiles were perceived in terms of gender perspectives in the early 20<sup>th</sup> century. Traditionally, in the patriarchal order, women were excluded from the field of industrial technology, where only men were considered to be able to manage and deal with machines, including automobiles. When Dorothy Levitt became the idol of the car-racing world, her expected gender role was to assimilate her feminine beauty with the car she drove, so as to attract potential male buyers. However, while many were aware of her popularity based on femininity, Levitt, by writing a manual book for the potential female driver, insisted that women should also learn to drive themselves to have autonomy in mobility.

**Key words** Dorothy Levitt, automobiles in the early 20<sup>th</sup> century, women's driving

ドロシー・レヴィット (1882-1922) は、レーシングドライバーとして20世紀初頭に活躍した英国女性である。当時、この業界ではその存在が大変珍しかった女性ドライバーとしての彼女の名前が今日まで女性史研究家たちの間でしばしば言及されていることの大きな理由の一つに、彼女が著した自動車の運転と維持管理に関するマニュアル本 *The Woman and the Car: A Chatty Little Handbook for the Edwardian Motoriste* (1909)<sup>(1)</sup> を挙げることができるだろう。彼女はこのマニュアル本を、自動車の運転に興味のある女性向けに書いた。彼女の自動車運転に対する視点はあくまでも自身が女性であることを意識したものであり、運転に興味がありながらも実際に運転席に座ることに対して躊躇する同性の同士たち（若者から高齢者まで）向けに、大型機械を操縦することの不安を払しょくし、自動車運転がもたらす新たな可能性をあくまでも実用的な観点から説いている。

I am writing this little book not so much for those women who have already taken up motoring, but for those who would like to, but either dare not because of nervousness, or who imagine it is too difficult to understand the many necessary details.  
(Levitt 14)

馬車にかわる新しい交通手段として注目を集め始めたばかりの初期の自動車は、馬車の時代がそうであったように、当然、その主な使用者／所有者が男性であることが前提の乗り物であった。しかし、この時代はちょうど、欧米社会において女性の社会進出が進み、その地位が向上した時代と重なってもいた。産業革命以降、19世紀末から20世紀前半にかけて、あらゆる分野で機械化が進むと、機械を操作することは肉体労働の軽減につながり、当然の流れとして女性が労働力の一翼を担える業種は増していった。だがその一方で、「機械」操作は男性の領域であり、女性にはふさわしくないという従来の社会的概念は依然として根強かった。「機械」は男女双方にとって、その利便性を享受できる存在でありながらも、女性が男性と対等に扱うべきものであるとしてとらえられることはなく、女性自身も機械への苦手意識を植え付けられ、内面化していた。そして、功利主義に根差した経済発展の必要性和伝統的な社会通念の矛盾のはざまに置かれた女性たち、という構図は、「機械」の一つとして数えられる「自動車」でも同様のものが見られた。すなわち、自動車は、その利便性が女性にかつてないほどのモビリティの機会を与え、移動範囲を広げる可能性があったにもかかわらず、他方で、自動車の製造、売買、操縦、整備というあらゆる分野は初めから男性の領域として定義され、そのために女性の参入は希少であり、また排除される傾向があった。そして、そのような時代に、女性レーシングドライバー、ドロシー・

(1) 以下、日本語表記で『女性と自動車』と記す。

20世紀初頭の「自動車」のジェンダー・イメージとドロシー・レヴィットの功績（吉野）

レヴィットによる女性向けの自動車運転の指南本が出版されたことは、この時代の文脈の中でどのように解釈されるべきことなのだろうか。

本論では、20世紀初頭に、馬車に代わって台頭した新たな交通手段を提供する乗り物としての自動車と女性の関係について、特に自動車を私有の乗り物としてみた際のジェンダー・イメージという角度から考察することを目的としている。手順としては、まず、20世紀初頭の自動車と比較する意味で、私有の乗り物として19世紀まで一般的だった「馬車」について、主に形状にみる御者とそれ以外の乗客の関係を階級の面から考察する<sup>②</sup>。馬車はその後、動力源を化石燃料に変えて自動車となり、デザインも変化していくが、本論ではその過程で馬車と用途の面でそれほど変わらないはずの自動車には、馬車の時と比べて、実用と社会的な意味合いに加えてジェンダーのイメージが付与されたことを指摘したい。その文脈で、前述のドロシー・レヴィットの著書を読み直すことで、20世紀初頭における自動車を、ジェンダーの観点から考察する。

## 馬車と階級

馬車と自動車、両者はどちらも人間に利便性を提供する「移動手段」であると同時に、個人の社会的ステイタスを示すアイコンとしても存在してきた。乗せるべき人間よりずっと大きく、また、動くことでより多くの人目に触れることから、両者はしばしばその所有者の自己を肥大化し具現化することで彼らの自己顕示欲をアピールする手段となりえてきたといえよう。その一方で、両者の決定的な違いはその動力源であるが、そのことはこの二つの乗り物の基本的なデザイン構造にも大きな影響を及ぼし、結果、両者は個人の社会的ステイタスを示す一つのアイコンとなった際に、ことジェンダーに関して異なる意味付けを持つようになったといえるかもしれない。本論では、馬車にあって自動車にないものとして御者の存在に注目し、御者が不在になった自動車は、結果として馬車にはさほどなかったジェンダー的意味付けが付与されているということを検証する。

馬車を維持・操縦することは、人を乗せるコーチに加えて動力源となる生身の馬を御し、

---

② 「馬車」の形状、用途、使用者は時代や地域によっても千差万別であり、それらをすべて網羅・言及することは本論の目的ではないため行わないが、ここではあくまでも19世紀の欧米上流階級における私的移動手段として使われていた乗り物としての馬車に限定して焦点を当てる。結局のところ、自動車が私的移動のための乗り物として使用され始めた当初、それは移動手段として必ずしも優れていなくとも、その斬新性と希少性に投資することができたのは、数少ない上流階級の者たちであり、それは19世紀の欧米上流階級に属する馬車の所有者と最も重複する層であるといえるからである。

世話をすることも含まれる。馬の操縦には御者が、維持には厩番が必要となる。馬車が純粹に移動手段としてのみ存在する場合、乗客が御者を兼ねることもあるだろう。しかし、社会が複雑化し、労働が細分化され、階級によって職種が特定されるようになれば、御者や厩番も一職種となり、必ずしも馬車の所有者が御者や厩番の行う仕事を兼ねるわけではなく、所有者が使用人の一人として雇用するようになる。この時点で、馬車は、単なる移動手段以上の社会的意味をその小さく限られた移動空間内に有する乗り物となりうる。御者や厩番の存在は、その職種ができた時点で、彼らを雇用管理維持する経済力のある者のみ馬車を有する資格があることを示す。すなわち、馬車の所有・非所有は、それを持つ者と持たざる者の間に見えざる格差の線引きをするのである。例えば、19世紀のフランス文学作品で描かれる人間模様とそこで果たす馬車の社会的役割について著した鹿島茂の『19世紀パリ・イマジネール―馬車が買いたい!』によれば、小説内で上昇志向の強い主人公たちが自身の劣等感と階級格差を認識するのは決まって彼らが「シャン＝ゼリゼの大通りで豪華な馬車の行列を見たとき」であるという。上流階級の仲間入りを目指そうと画策する主人公たちは、まずは身なりを整えるところから着手するが、精いっぱい着飾った彼らがいざシャン＝ゼリゼの大通りに繰り出せば、「《徒歩》でシャン＝ゼリゼの歩道をぶらつく自分たちの姿と、《馬車》の中の上流階級を比較して、彼我の差を強く意識せざるをえなくなっ」てしまう。シャン＝ゼリゼ通りを歩く前に彼らがいたチュイルリ公園では、「《全員が徒歩》という移動手段の面での平等が存在し」、「服装に金をかけさえすれば」誰でも「それなりにダンディー風を吹かせることができた」。しかし、そこを「一歩でも出るとたちまちにしてその化けの皮は剥がれてしまう。というのも、一九世紀においては馬車を持たないダンディーというものは存在しなかったからである」（鹿島 189）。こうして、徒歩での移動ができる範囲の距離であっても、馬車を持つ者と持たざる者の間には社会の階層を映し出す見えざる境界線ができる。その維持管理もしくは単なる一時的な利用であっても莫大な資金が必要となることから、馬車に乗ること（所有すること）は、本来の「移動手段」の域を超え、社会の中で己の社会的身分が高いことを内外にアピールするためのわかりやすい道具として機能したといえる。

持つ者と持たざる者という対比以外にも、馬車はまた、「持つ者」同士の間で、さらには、「持つ者」が共に同乗する人々の間で、異なる階級や立場に属する者が共存し織りなす社会の縮図が凝縮された乗り物でもあった。先述の一般的な馬車と自動車のデザインを比較すれば、馬車の場合、それを使って移動する乗客としての所有者は馬が引くコーチの中に入り込んでいる。コーチ外に設けられた席は馬を操縦する役割を担う御者のみであり、

御者は所有者の座るコーチとそれが移動するための動力源である馬の間を取り持つ中間的な役割を果たしている。所有者と御者は同じ目的地に向かいながらも箱の内側と外側に分かれ、それがそのまま、両者の主従関係、そして両者の所属する社会的階級の違いを公に明白に表してもいる。所有者は御者に命じるという意味において移動の主体性を持っており、彼（等）が共存する移動空間内の小さな社会集団の中において階級の秩序は保たれているのである。また、そのデザインは、外部から遮断され、程よくプライバシーが保証された大きな居住空間をその頑丈なコーチの内側に生み出すことから、本来の用途からかなりかけ離れた使われ方として、例えば、遠方に住む恋人、情人の送迎に加えて逢引の場そのものを創出することにもなった。つまり馬車は、公と私の両面において非常に多機能な社交の道具となっていたのである。

## 自動車の台頭

19世紀まで私的な移動手段として活躍した馬車とその後登場することになる自動車について考察する際、動力源が生き物（馬）か生き物の屍（石油）か、という差異に加えてもう一つ、別の次元での決定的な違いとして、上述した御者の存在の有無があげられよう。自動車は馬車のデザインを受け継いでその形状を洗練させていったが、動力源の馬、および、その馬を制御する御者が不要になった自動車は、所有者がそのまま運転席で乗り物を操縦できるようになった。無論、雇いの運転手つき自動車の所有者は今も昔も存在するが、そもそも自動車のデザインでは、乗客（＝所有者と同乗者）と運転手を車体の内外で分けさせることが難しい。自動車は馬車のように物理的に運転手と乗客をすみ分けさせることはしないため、そこに乗り込んでいる集団の中に存在するはずの「主人・下僕」「雇用・被雇用」といった人間の上下関係や階級差を、この新たに登場した乗り物に客観的に見て取ることはほとんど不可能となった。むしろ逆に、運転手の視認性を確保するという意味において、ハンドルを握っている運転手が誰なのか？ということが馬車の時と比べてずっと可視化されるようになる。

馬車がそうであったように自動車もまた、完全なプライベート空間を移動しながら作り出す。自動車という乗り物は、実質的にも異世界に連れて行ってくれるという意味において非日常へ向かうための手段であり、男女の恋愛や情事とも決して無関係ではない存在となる。さて、馬車が、そのモビリティと公衆の視界から遮断する私的空間を同時提供するその属性のためにしばしば男女の逢引の場として利用されたことはすでに前述したとおり

であるが、その「私的空間」は壁一つ隔てたところに第三者である御者を伴う必要があった。しかしその点、自動車では完全な「私的空間」を創設するためには逆に第三者をドライバーにすることはできない。なぜなら、設計上、運転席がその私的空間である「箱」の中に含まれてしまっているからである。自動車の所有者は運転席に座って初めて馬車と同じ「箱」の中の私的空間を手中に収めることが可能になる。自動車の時代にあって、所有者がドライバーとなる必然性がこれで説明できると言ったら言い過ぎだろうか。プライバシーの確保のために、所有者は使用人と同空間の共有を避けたければ自らが手綱のかわりとなるハンドルを握って乗り物を操縦する必要があったのである。

もっとも、馬車のかわりに自動車が使われ始めた初期の頃、富裕層では馬車の時と同じように自動車にも御者代わりの専属運転手を雇うことも多々あり、例えば、個人で雇っていた専属の厩番や御者がそのまま自動車整備を兼ねた運転手として継続雇用されることもあったようである (Scharff 17)。ただしその場合にやはり一番の問題となったのは、雇う者と雇われし者の上下関係が、馬車の時と比べて曖昧になってしまったことであった。馬車もちろん専属の厩番と御者が動力源である馬を手なずける必要があったが、新しい乗り物である自動車の場合、その構造や運転には馬車を動かすよりもさらに複雑な知識が必要なために、所有者であるにもかかわらず操縦知識がなく移動の主体性が持てない主人 (雇用者) と、被雇用者でありながら操縦知識を兼ね備えて移動の主体性を持つ召使 (運転手) という、ねじれた構造が上下関係の中にもまれてしまったのである。加えて、自動車内で保てる両者の物理的な距離も馬車の時と比べて格段に縮まってしまうことになった。そしてこのことは、自動車の乗客が女性である場合、大きな問題になったのは想像に難くない。20世紀初頭のアメリカに関して、例えばシャーフは次のように指摘している。

The American public was titillated and alarmed by the question of what kind of relations rich women had with their chauffeurs, servants whose sexual power as men (particularly as working-class men) complicated a job that required physical intimacy with leisure-class women. (Scharff 20)

馬車の時代に比べ、自動車の構造とデザインによって、乗り物としての自動車は、階級に加えてジェンダーの問題を抱えることになっていったといえるだろう。

乗り物の操縦者と所有者の区別がつきにくくなり、さらにその操縦者／所有者が通行人から可視化される状況になったとはいえ、もう一方で重要なのは、動力源が馬である馬車と比べ、新時代の自動車の操縦に男女の肉体的な差はさほど問題にならないということである。重量が時として1トン近くなる馬車馬を御すのは、ほんの例外をのぞき、肉体的に

華奢な女性よりは屈強な男性が必然であることは誰も否定しないだろう。一方で自動車の場合、その機械化された動力源を積んだ乗り物の操縦に男女の肉体的差異はさほど影響はしない。物理的次元では、操縦席につくのは男女どちらでも構わないはずである。

しかし実際のところ、自動車が私的な移動手段として馬車に代わって台頭してきた当初から、物理的に可能であってさえ、女性に対して男性と同様の自動車運転が社会的に許容されるかと言えば決してそうではなかった。アメリカ合衆国における女性ドライバーの歴史について研究するシャーフとパーキンは、それぞれ次のように述べる。

... the auto was born in a masculine manger, and when women sought to claim its power, they invaded a male domain. As women stepped up to take the wheel, they had to overcome their own lack of confidence and combat both subtle and overt resistance. (Scharff 13)

... they [secondary schools, organizations, and corporations] remained convinced that young men were the real drivers. This expectation undoubtedly contributed to the relatively smaller percentage of younger women who drove . . . (Parkin 1)

移動できる個室としての自動車は、かくして所有者がそのまま運転手となることが一般的になり、また、その所有者／運転手はこれまでの社会的慣習と認識から男性が担うことになっていった。結局のところ、物理的にその乗り物を所有するだけでなく、操縦席にまたがり、意のままに動かすことができるというのは、家父長制社会のイデオロギーの中で慣習的に受け入れられてきたとされる男性の征服欲、自己顕示欲、所有欲のすべてを満たすという意味で、伴侶／恋人の女性に対して感じる欲望と同じだといえるだろう。一方、女性に関しては、ジェンダーの観点から考えた際、伝統的家父長制社会において「移動」は単独かつ自身の意思で従事できるものではなかった。家の外（パブリック）と内（プライベート）という二つの領域で男女を分けるならば、外は経済活動に従事する男性の領域であり、内は家事育児を行う女性の空間として定義されてきた。婚姻制度により、過去の歴史の中で女性が半ば男性の「所有物」という位置づけに甘んじてきたという解釈をここで援用するならば、（既婚）女性は家内で「困われる者」であるため、その動きは当然制限されるわけなので、実際の意味でも比喩的な意味でも、移動の自由は少なくとも男性と比べて一ほほないものとしてとらえられてきたのである。

## レヴィットの功績

女性がハンドルを握ることを許容しないのは、同時代のヨーロッパにおける自動車レース界でも同様であった。ブーロックによれば、レースに参加したい女性たちは「男性が支配的なこのスポーツ界において、女性は偏見とたたかわなければならず」、ましてやイギリスにおいては女性のレース参加者は「このスポーツのマッチョなイメージを台無しにしてくれるだろう」、「出場を許したら自分たちも他のドライバーたちも危険だろう」といった偏見と向き合う必要があった、としている (Bullock xi)。そしてそのような偏見にさらされながらも、19世紀末以来、自動車レースに参加する女性ドライバーは少数であるが存在し、実際に数々のレースで成績を残していたことを、ブーロックは欧米の自動車レースで活躍した女性たちの生涯について著書の中でそれぞれ詳細に説明をしているが、その中の一人に、本論で取り上げるべきドロシー・レヴィットが含まれている。

ブーロックによれば、レヴィットが運転技術を習得し、自動車の世界に足を踏み入れたのは、決して彼女自身が最初から自発的に望んだものではなかった。彼女は1902年に英国のネイピア自動車会社に期限付き秘書として雇われていただけに過ぎなかったが、そこで上司であり自身も著名な自動車レーサーであったセルウィン・エッジに見込まれ、女性レーシングドライバーとしての道を歩み始めた。エッジがレヴィットに注目した経緯について、ブーロックは次のように述べている。

While in Europe he [Edge] had been impressed by the considerable amount of publicity Camille du Gast was creating for French cars and felt that an English woman driver, with similar beauty and talent, should be able to do the same for British cars, and his company's Napiers in particular. (Bullock 15)

ここで言及されているカミーユ・デュ・ガストとは、当時、その名だたる美貌でフランスの社交界を魅了した女性のレーシングドライバーであり、彼女の活躍と知名度がフランスの自動車業界の活性化に大いに貢献していた。エッジ自身、ヨーロッパのレースに参加し、これを目の当たりにしたことで、自身の部下であるドロシー・レヴィットに「イギリス版カミーユ」の可能性を見出したようである。この件を説明するブーロックの次の描写が印象的である。



20世紀初頭の「自動車」のジェンダー・イメージとドロシー・レヴィットの功績（吉野）

... because she was strikingly attractive, had a good personality, and was keen to become a racing driver. The only problem was that she couldn't drive. (Bullock 15-16)

「魅力的」で「性格が良く」「レーシングドライバーになることに十分な熱意を示していた」から見出されたにもかかわらず、レヴィットには「唯一の問題」があり、それは「運転できないということだった」のである。エッジにとって、レヴィットが運転免許証さえも持っていないことが、しかしながらここではまったく重要ではなかったのは明らかである。彼の唯一の関心事は、彼女が自動車の操縦席に座って運転するところが様になるかどうか、ただそれだけだったのだろう。レヴィットは自動車をよく見せるためのアクセサリーであり、それは彼女が自動車の一部であることを指していた。レヴィットは顧客にほしいと思わせる自動車そのものを体現すべき、美しいマスコット人形なのである。

自動車会社の広告塔の役割を担うレヴィットが、従来慣習に従い、ただ助手席に座ってほほ笑むことで男性の潜在的購買者を魅了する、というのではなく、運転席で実際に自動車を走らせてみせる、という当時としては斬新な役割を担っていたのは極めて示唆に富む。買い手の多くが男性であるこの市場において、男性客が意のままに操り完全な支配権を握ることのできる対象としての「女性」というジェンダー・イメージを、その最新の自動車に持たせることができたならばどうだろう。メーカーの誇る高性能な自動車がいかに速く、いかに優れ、それ故、「あなたにとって最適な買い物なのですよ」という正当性を将来の顧客にアピールするためには、自動車そのものの物理的商品価値に加えて、買い手となる男性がその潜在的支配欲が満たされることが重要であり、だからこそ、美貌の未婚女性、レヴィットが「走る自動車」と同一であることは、そのもたらすイメージとして極めて重要になってくるのである。実際、パーキンは、自身の愛車につけるペットネームは100年以上にわたって女性の名前がほとんどであることを指摘すると同時に（147）、女性と自動車のどちらも、その身を美しく保ち、飾り立てられる点が類似していると指摘している（149）。自動車には、明らかに単なる移動手段というツールの域を超え、所有者（＝ほぼ男性）にとって慈しむべき恋人（＝女性）の役割が付与されていたのである。

ブーロックによれば、その後エッジはレヴィットに運転技術を教え込むために自動車販売部の社員であったレズリー・コーリングムを指導者につけ、レヴィットをレースに出場させるための訓練を行った。エッジはネイピア社以外にも複数の自動車会社と接点があったため、レヴィットは多種多様の自動車を試乗する機会を得ることができた。ヨーロッパ

ほどまだ自動車レースが盛んでなかったイギリスで、レヴィットはその運転技術を磨き、1903年から公式レースで好成績を残すようになっていったが、一年後の1904年9月、当時、伸び悩む自動車販売業績に頭を抱えていたフランスのデュ・ディオン社が広報的価値を彼女に求めた。それに対しレヴィットは、ヒアフォードでのレースにおいて、別注で誂えたレース用の服を纏い、レース前日には自身の愛犬ポメラニアンとともに出場用のデュ・ディオン車の横でメディアの写真撮影に応じることでこの自動車メーカーの広報的期待に応えたという。もっとも、彼女のこうした振る舞いは男性中心の自動車レース競技の世界で反感を持たれ、ライバルのレーサーたちは「彼女が女性であるからというだけで」所属するネイピア自動車会社の高級車をレース用にあてがわれていることに対して、「会社は彼女の運転技術よりもむしろ広報的価値のために彼女を使っている」と感じていたようである (Bullock 18)。

レヴィットの、レーサーとしての運転技術は実際のところ、どの程度だったのか。それを示す一つの興味深いエピソードがある。彼女が当時マン島で開催されていた「ツーリスト・トロフィー・レース」に、フランスのモール社製の自動車で出場することを打診された際、エッジの強い反対にあい、彼女はこのレースへの出場を断念したのであった。エッジは、彼女がこのレースで優勝した場合に、(イギリスではなく)フランスの自動車会社が注目されることになるリスクを恐れていたのである (Bullock 19)。レヴィットは男性と十分張り合える運転技術がある女性ドライバーであったが、だからこそ、「女性」であることが彼女の付加価値をより一層高めていたのは間違いないだろう。優れた運転技術に加えてその容姿の美しさがあれば、女性であるという偏見のまなざしは希少性を高める武器へと様変わりする。彼女を見出し育てたエッジやネイピア社は、それを完全に理解した上で、レヴィットのプロデュースに成功したのである。そして、レヴィット自身ももちろん、自身の女性性がこの業界でいかに重要であるかを正しく理解していたと言わざるをえない。前述のヒアフォードでのレースの際に別注で誂えた服を着たというようなエピソードは他にもあり、例えば、1905年に行われたブライトンでのスピード競技では、「首元までボタンで留め上げたスマートなダスターコートに身を包み、揃いの帽子とベールをつけ」、「絵に描いたような優雅さを醸し出していた」し、また、1907年のドイツでのヘルコマー大会では「英国風ファッションの宣伝に力を注ごうとして、このときのために特別にデザインした魅力的な服を着て表彰台に現れ」ている (Bullock 18-19)。ちなみに彼女がこの競技で乗ったのは60馬力6気筒のネイピア車であったが、これより大きなエンジンを積んでいた自動車が42台あった中、彼女は172名中4位で、金メダル受賞という好成績を残してい

る（Levitt 9）。

男性中心の自動車競技の世界で、女性レーサーとしての偏見をもとせず、むしろ自身の女性性を肯定し、内外にアピールする姿勢は、この競技から2年後に彼女自身が著した『女性と自動車』の随所に見ることができる。そしてここで重要になるのは、彼女がレーシングドライバーとして半ば男性に「好かれる」マスコットガールとしての役割を果たす一方、そのイメージとスタンスを変えずになお、女性が自動車のハンドルを握り、自ら主体的に行動することの重要性を著書の中で説いている点である。『女性と自動車』は、そのタイトルが示す通り、女性の視点から、自動車運転に関心のあるすべての女性向けに書かれているが、そのラインアップは全体としては三部構成となってお

り（表参照）、まず第一部に当たる部分が表題と同じ「女性と自動車」について、8章立てて、自動車の購入から実際に路上での運転方法やふるまい、事故やその他トラブルの対処法について指南している。興味深いのが、第一章で自動車の購入についての説明の後、第二章では、トピックが自動車本体から、ドライバーの服装がどうあるべきかに早くも移っている点である。レヴィット自身、運転時の服装について重要視していたこともあるだろうが、著書の中で彼女が読者に助言することは、スタイリッシュな着こなしについてではなく、運転のしやすい服装と身なり、つまり実用面での注意点に終始している。詳細を見ていくと、例えば、「ブーツよりは靴」のほうが足首に自由があるので良いがそのかわり冬場は寒さ対策のために「膝までのゲートルを履くのがお勧め」であること（Levitt 23）、また寒い時期に着るコートは「分厚いフライズ [厚手の毛織物]、手織りかつツイードの素材にイエーガー [製のウール生地] か毛皮がついたもの」が良く、特にイエーガーは毛皮より「軽く」「費用の面でもずっと安い」こと、夏には「薄手のクリーム色のサージ」のコートが理想的であることなど、かなり細々したところまで、読み手の懐具合も勘案した丁寧な助言を行っている。実用に徹していても、身なりの良しあしに対する気配りを忘れないのも彼女の女性としての自意識の高さをうかがわせていて、例えばこの夏用のコートでは、「シルクやアルパカは大変な [運転] 初日が終わった時点で既にしわくちゃでみすばらしくなり始める」のに対し、サージならば「夏の間中、スマートに見える」として

| 章              | 目次            |
|----------------|---------------|
| 女性と自動車         |               |
| 1              | 自動車の費用、維持、備品  |
| 2              | 服装            |
| 3              | 自動車の仕組み       |
| 4              | 運転の方法         |
| 5              | トラブル対処法—回避と修理 |
| 6              | (維持管理) 費用の情報  |
| 7              | 運転時のマナー       |
| 8              | チップの要不要       |
| 特筆すべき女性ドライバーたち |               |
| 小型車の登場         |               |
| 国別車両ナンバー       |               |
| 女性のための自動車用語集   |               |
| 女性ドライバー必需品の広告  |               |

いる (Levitt 25)。

運転時の服装以外にも女性ならではの小物への言及も、この章において詳細になされているのも興味深い。例えばアクセサリー類に関して、指輪は「ひどく傷み、また宝石が緩む」ので運転中はしない方が良く、ブレスレットやバングルも「袖や手袋で固定し上下に動かないように」しないといけないと明記している (Levitt 28)。愛車の維持管理に際しては、オイルでコートや手が汚れないように、コートのかわりに背中でもめる長袖の上っ張りや手袋を身につけることを推奨し、特に手袋は座席下の引き出しの中に常備しておくべきであるという。引き出しの中に入れるべきその他の小物としては、パウダーパフ、ヘアピン、手鏡、そして「時として大きな慰めとなる」チョコレートがリストアップされ、女性の読者層をかなり意識した内容になっているといえるのではないだろうか (Levitt 31)。自動車本体から離れ、当時の女性が普段身につけているものの中から何を取捨選択し車内に持ち込むべきなのかを語るこの第二章は、「男性中心」の自動車業界に身を置きながら、レヴィットが自身の女性性を否定したり隠ぺいすることなく、逆に女性ならではの視点と工夫でハンドルを握る姿勢を貫いていることを象徴しているといっても過言ではないだろう。特に、座席の下の引き出しに忍ばせた手鏡は彼女のそういった姿勢を象徴する小道具だったといえる。手鏡は、「かなり大きなものを」用意するべきだとし、身だしなみを整えるための本来の使われ方以外に、予め引き出しから出しておき、運転中に「時々持ち上げて後方確認のために使うのに便利」であると彼女は指摘している (Levitt 31)。

Sometimes you will wonder if you heard a car behind you—and while the necessity or inclination to look round is rare, you can, with the mirror, see in a flash what is in the rear without losing your forward way, and without releasing your right-hand grip of the steering-wheel. (Levitt 31)

そして彼女のこの賢明な手鏡の使用方法が、現在ではあらゆる自動車の後方視認用のミラーデザインとして採用されていることを考慮するならば、彼女の女性ならではの視点と指摘は、決して自動車業界の広報的意図でユーザーとしての男性を魅了するために起用されたマスコットガールとしての役割にとどまるものではなく、実用面でも貢献性が高いといえるだろう。

20世紀初頭、いまだ多くの女性たちが過度に否定することなく持ち合わせていた「女性らしさ」というものを、レヴィット自身も尊重していた。そしてそのうえで、レヴィット

は同士である女性たちを、一歩先に自分自身が足を踏み入れることのできた自動車の世界へと誘っている。もちろん、自動車を所有できる女性はその購入と維持管理にかかる経済負担という観点からだけでも富裕層に属している者たちにまだ限られていたため、レヴィットが著書の中で語りかける想定読者もその域を出ることはない。「自動車の運転は女性にとっての気晴らしの時間です」と彼女は最初に明言している（Levitt 13）。自動車を気晴らしに運転することを楽しめる人たちが当時どれくらいいたのだろうか。それでも重要なのは、彼女が、「自動車の運転席に座るのはあなたでないといけない」と主張していることである。

There may be pleasure in being whirled around the country by your friends and relatives, or in a car driven by your chauffeur; but the real, the intense pleasure, the actual realization of the pastime comes only when you drive your own car. (Levitt 14)

移動の主体性を女性自身が持つということと関連しているかもしれないのは、別のところでレヴィットが言う、乗馬と乗車の違いについての記述にも見出すことができる。「馬は部分的にあなたの制御下にあるだけです。馬はそれ自体に頭脳と意思があり、ゆえに、その気になれば急に逃げ出したりすることもあります。けれども自動車に限って言えばあなたが頼るのはあなた自身のみ。あなたがその状況における主人（もしくは女主人？）なのです」（Levitt 56）。19世紀までの移動手段の主だった動力源であった馬では、人間が乗り物を運転する際の主体性を完全に掌握することは不可能であったが、動力源が化石燃料に代わることで運転の主体性は運転手一人に委ねられることになった。このこと自体は殊更に指摘するまでもないことかもしれない。だが、その完全に主体的な動きを確保された自動車の運転席には、男性だけでなく女性もまた、乗って良いのだということが、先のレヴィットの「もしくは女主人？」という括弧内の記述にさりげなくうかがえるのではないだろうか。

レヴィットがジェンダー／フェミニズム研究において最も評価されるのは、しかしながら、彼女のドライバーとしての数々の逸話や名声というよりはむしろ、自動車の維持管理に関する積極的な姿勢の部分であろう。自動車の世界が伝統的に男性中心社会であったことの大きな理由の一つに、自動車が鉄の「機械」であり、操縦はともかくとして（労働力としての女工は存在した）、「機械」の構造や維持管理の知識の習得は長らく男性が従事する範疇として認識され、女性たちもまたその考えを受け入れ、内面化してきたことがあげられる。『女性と機械』という著書の中でウォスクは、次のように述べている。

In a world of social conventions that relegated women to domestic settings, women were frequently denied training in mechanical skills, and their jobs were defined as unskilled and unmechanical. Not surprisingly, women often absorbed a conception of themselves as mechanically incompetent as part of their gender identity. (Wosk 9)

ウォスクはさらに、女性は自分が機械に精通していればそれは自身の女性性を否定することになるとさえ感じ、あえて男性にその仕事を譲る傾向があったとさえ指摘している。自動車に関しても状況は同様であり、パーキンズは、次のように指摘する。

... historically car care guidance reflected traditional gender roles for both women and men. Auto manuals illustrated the consistent societal conundrum: Women were not supposed to know or want to know anything about caring for their cars. ... (Perkins 105)

ウォスクとパーキンズ、二人の研究者に共通しているのは、女性が男性に比べて機械技術に関する知識や扱いに弱いという社会認識の中で、女性たちにそうした既成概念にとらわれずに機械としての自動車の構造や仕組みを理解し、故障時の簡単な修理や維持管理の知識習得を奨励したレヴィットに言及し彼女を評価していることである。

レヴィットは『女性と自動車』の第三章において、自分の愛車を他人に決して操縦させないのは、「すべての車には癖があり、運転するのが自分だけであれば、[自動車が発する]すべての音を理解することができる」からで、もし別人がハンドルを握れば車に別の知らない負荷がかかり、調子が狂ってしまう可能性を指摘している。そのうえで、愛車を走らせる前の、燃料タンクとオイルタンク、ブレーキ動作、レバーと電気スイッチの確認についてそれぞれ詳細を記述する。運転席に座る以上、通常の「運転手が行うべきすべてのこと」は自分でしなくてはいけないというのがその趣旨であるが (Levitt 34-47)、それは、自分自身が乗り物を動かす主体となるための自覚として必要な行為であり、必ずしもすべての維持管理や故障を自身ですべきとまでは言っていない。例えば、パンクしたタイヤの扱いに際し、「女性がタイヤの修理をすることは可能です。けれども女性が千人いたらその中の一人でも、[タイヤの修理をすることで]手を汚したい人はいないはずです」と断言し運転中にタイヤがパンクしたら「一番近くの修理屋までゆっくり車を走らせましょう」とあっさり助言するのである (Levitt 62)。自動車を所有し、運転する者としての自覚をもつという意味で、女性は機械類に疎いという既成概念を覆すだけの知識を持ち、自動車の構造を知っておくことはあくまでも重要であるが、必ずしも女性が男性とあらゆる

面において対等・同様である必要はないというのがレヴィットの立場であるといえるだろう。しかもその理由が「手を汚したくない」という、身なりを気にする女性「らしさ」に根差しているところがいかにもその華々しい業績と表裏一体だった容姿端麗な女性レーシングドライバーとしての彼女のキャリア（もしくはスタンス）を象徴しているといえるかもしれない。自動車を購入したら、「車庫を借り、愛車の洗車をしてくれる男性を雇いましょう」という助言もまた別のところに書かれている。続けて、自動車のメンテナンスを頼む「ガレージショップの男たちはいつもチップを欲しがって」いて、頻繁にはずめば、「あなたの車を真剣に磨いてくれるでしょう」とも言っている（Levitt 19）。機械類の知識はきちんと習得し、「女性は機械音痴である」という従来への偏見を克服する一方、実労働はそれを生業とする「男たち」に、所有者である女性たち自身の経済力でもって委ねれば良いのだという、なんとも小気味のよい話ではないだろうか。

## 結 論

20世紀初頭、馬車にかわって新たに台頭した私的移動手段としての自動車とその業界は、機械の設計や製造は男性の仕事領域であるという伝統的な認識がある中、女性の入り込む余地はないように見えた。また、「移動手段」の道具である点は馬車と変わらないものの、動力源が変わったことで必然的に乗り物としてのデザインが変わり、そのことが乗車する人間の配置や意識に影響を与え、「女性的」イメージを内包する乗り物として人々に認識されていったといえる。自動車に携わるのが主に男性であれば、レヴィットのレーシングドライバーとしての活躍に見られるような女性と自動車のかかわりには、自動車が内包する「女性的」イメージとの合致という側面も多分にあったことは否めない。レヴィットは自身の女性性を武器に、自動車の運転席に座して自らハンドルを握り、最新技術を搭載した車体を最高速度で走らせることで、自動車と同化し、その商品価値を高めることに貢献したのだった。その意味で彼女は男性中心の自動車業界において大変都合の良い存在であったといえる。それでもなお、レヴィットが評価されるべきなのは、彼女は自動車業界から期待された役割をきちんとこなし、その立場を崩すことなく、その一方で、本来、その領域外におかれていた女性たちもまた自動車の運転席に座り、この車体を自ら操縦することでモビリティの主体性を持つ重要性を伝えたことであった。その語り口は、決して男性と同等になることを目指そうというものではなく、むしろ逆で、男性とは異なる女性の視点から、自動車を運転する楽しさを率直に説いたのである。

引用文献

- [1] Bullock, John. *Fast Woman: The Drivers Who Changed the Face of Motor Racing*. London: Robson Books, 2002.
- [2] Levitt, Dorothy. *The Woman and the Car: A Chatty Little Handbook for the Edwardian Motoriste*. 1909. Oxford: Old House, 2014.
- [3] Parkin, Katherine J. *Women at the Wheel: A Century of Buying, Driving, and Fixing Cars*. University of Pennsylvania Press, 2017.
- [4] Scharff, Virginia. *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motor Age*. 1991. Albuquerque: University of New Mexico Press, 1992.
- [5] Wosk, Julie. *Women and the Machine: Representations from the Spinning Wheel to the Electronic Age*. Baltimore and London: Johns Hopkins University Press, 2001.
- [6] 鹿島茂『19世紀パリ・イマジネール—馬車が買いたい!』白水社, 1990年.