

列車映画における「フレーム」の再検討
—映画『嵐電』の考察を基に—
Reconsidering the Film Frames in Railroad Movies
Based on the Analysis of the Film “RANDEN”

1W173060-9 権智熙

KWON Jihee

指導教員 土田環

TSUCHIDA Tamaki

是枝裕和

KORE-EDA Hirokazu

概要：本研究は、映画『嵐電』（鈴木卓爾,2019）の分析を基にして、列車の「フレーム」としての機能を検討したものである。「列車＝フレーム」が成り立つための条件、またその意義を探るため、本論ではまず、フレームについて考察し再定義した。そしてそれを基に映画『嵐電』を考察し直すと、一般的なフレームだけでなく、嵐電そのものが「フレーム」として機能していることを発見した。以上の研究と、映画と列車の関係性についての考察を基に、「列車＝フレーム」の成立の際の条件を導き出した。そしてそれによる意義を、特に「運動性」という観点に着目して考察した。

キーワード：列車映画、フレーム、窓、運動性

Keyword: Railroad Movie, Frame, Window, Mobility

1 序論

フレームが登場していないのに、フレームを想起させるシーンが、映画『嵐電』にはいくつかある。その際に常に画面に映るのが嵐電である。当シーンから、列車が「フレーム」として機能する可能性を見出し、本研究テーマとした。

2 フレームの考察

2.1 フレームの歴史

人々がフレームについて意識し始めるのは、レオン・バッティスタ・アルベルティが『絵画論』（1436）において、「絵画＝窓」という定義を成してからである。時代によって、芸術家たちの、キャンヴァスというフレームに対する意識は様々に変化していったが、その根底には、常にアルベルティの定義があった。

2.2 フレームの定義

アルベルティ（1436）は遠近法による絵画を推奨した。それによって彼は、絵画を「世界に開かれた窓」とし、見る者に、窓枠（フレーム）の外側まで想像させるものであると考えていたことがわかった。また、ポニゼール（1999）は、「（フレームは）分節化やフレーム内とフレーム外の非連続を生み出す空間の切斷なのである」と述べている。以上二つの要素から、フレームの定義が「内側と外側で別空間でありなが

ら、意味として連動するものもの」と考えた。

3 映画『嵐電』の考察

3.1 既存フレームと物語

『嵐電』の作中では、カメラや8ミリフィルムカメラ、スクリーン等（以下、既存フレーム）が多出する。さらに、それら既存フレームの内側、外側を用いながら物語が展開される。登場人物である三組の男女を一組ずつ考察しながら、彼らの物語が映像に固有な既存フレームと切り離すことができないことを示し、『嵐電』におけるフレームの演出が、2.2で考察したフレームの定義に忠実であることを検証した。

3.2 「フレーム」としての嵐電

3.1で述べた既存フレームが登場しないシーンであっても、『嵐電』の作中では常に「フレーム」の気配が漂う。この原因を、嵐電そのものが「フレーム」として機能しているからだと考えた。それを裏付けるのが、作中の「妖怪電車」である。登場人物たちは、外側から妖怪電車の内側に入ってしまう（収められる）ことで、運命が変わってしまう。妖怪電車の内側と外側の連続性が、列車が「フレーム」として機能するという仮定を、肯定してくれるものとなっている。

4 映画における列車の考察

4.1 本質の共通

「列車＝フレーム」の成立には、列車の他の部分が映画の親和し、変に目立っていないことが前提である。よって、映画と列車の親和性の理由についても考察した。加藤（2001）は、映画は、『運動』を再現できる、最初の本格的表象メディアとして登場したと述べる。一方列車は、20世紀初頭において、最大にして最速の動く物体であった。映画の誕生時から、映画と列車が共にしてきた歴史は、「運動」という共通項によって成り立っているといえる。

4.2 システムの共通

映画と列車の親和性の理由は、先に述べたような史的なものだけにとどまらない。加藤（2012）は、列車映画には、列車の動輪を想起させる円盤回転が表象されることが多いと述べている。これは、列車動輪の回転が、映画の映写機の回転を彷彿とさせるからである。また、短編『ワンダー・リング』（スタン・ブラッケージ,1955）を例に見ると、列車の向こう側の景色を、流れる車窓越しに映すシーンがある。このシーンにより、観客は映画のフィルムのコマ割りとその連続性を想起する。以上の考察から、映画と列車の親和性は、映画というメディアの物理的な構造そのものと、列車の構造とが重なり合うことにも起因すると導き出した。

5 「列車＝フレーム」の考察

5.1 「列車＝フレーム」の条件

「列車＝フレーム」の条件について議論を展開した。まず、2.2 で論述したフレームの定義に基づき、「列車の内側と外側で物語の連続性があること」が条件として挙げられた。また、列車の動輪回転、流れる車窓等から「映画」が想起され、映画との親和性に繋がることから、「列車の走行シーンがあること」も条件に加えた。さらに、アルベルティの「絵画＝窓」の定義に影響を受けた芸術作品を考察した結果、窓は、コンタクトの双方向性があることから、外側からフレームに収められることで、窓自体が「フレーム」として機能することがわかった。そして、列車も内側と外側の出入りができ、双方向性を備える。よって、「列車が外側からフレームに収められていること」

も条件として望ましいと考えた。

5.2 「列車＝フレーム」の意義

「列車＝フレーム」の意義について、加藤（2001）の、「映画も列車もその本質は運動にある」という論述を基に、特に「運動性」に着目した。映画の鑑賞は、スクリーンに映る運動性を獲得するために、客席での非運動性を強いられる。一方で列車については、車内にいる者は動かずして、列車の運行によって運動させられる。すなわち列車にも、映画と同様の「運動性と非運動性」の逆説的な関係が成り立つと考えた。そしてそのような列車が、「フレーム」として機能することで、映画の喪失しつつある運動性を間接的に回復し、さらに映画の運動性の消失に対しての問題提起になるのではないかと考えた。

6 結論

「列車＝フレーム」は5.2で挙げたもの以外にも、映画の演出において、様々な可能性を広げるものである。映画の未来を構築する性質を持ちながら、5.2で挙げた問題提起のように、映画の初期を顧みるものでもある。この逆説的な要素を内包しているという点は、やはり映画の運動性と非運動性の関係と相似である。映画と列車の歴史は長く、その関係性については、多くの論文・書籍等で語られてきた。しかし、映画と「フレーム」としての列車は、多くを語られていない。「列車＝フレーム」の演出方法が広く認知されるとともに、それが映画にどのような効果をもたらすのか、より深く考察が進んでいくことを期待する。

参考文献（抜粋）

- ・パスカル・ボニゼール（1999）『歪形するフレーム－絵画と映画の比較考察－』勁草書房
- ・東京国立近代美術館編（2019）『窓展：窓をめぐるアートと建築の旅』平凡社
- ・加藤幹郎（2012）『列車映画史特別講座－芸術の条件－』岩波書店

