

平成 13 年度 卒業論文

移動と定住

速度社会における乗り物の文化とライフスタイルの相関研究

東京工芸大学 芸術学部 映像学科 メディア計画コース

入江 太一

要 旨

乗り物をはじめとした速度機械 / 速度メディアの近代における飛躍的な発達は、進歩主義的なフロンティア・スピリット（開拓精神）の賜物であった。この態度によって、われわれ人間は定住生活の領土を地球規模にまで拡大し、グローバルな社会というものを築き上げたのだった。こうした空間いっぱい広がる「外爆発」(マーシャル・マクルーハン)は、世界の細分化 / 専門分化のプロセスとともに進行を続けた。しかし現代において逆説的に、速度の技術は境界を飛び越え、融解させるという具合に作用する。すなわち自動車や飛行機といった今日的な乗り物は、空間的な外爆発の総仕上げの役割を任されたのと同時に、定位置にとどまりながらも身体を拡張する「内爆発」という相反するプロセスをも体現する装置なのである。

ここで、いま無効化されつつある社会の境界・枠組みを<家>という概念に収斂させるならば、それは他でもない<速度>によって私たちの定住的アイデンティティの帰属先が揺らぎ始め、空間の中に拡散しようとしているのだと言えるだろう。近代的合理主義が生み出したといつてよい郊外という住環境は、<速度>に対するグローバルで画一的な統一規格にのっとって開拓された 20 世紀的なユートピアのひとつである。だがそこは、安住の地としてはあまりにもはかない場所だった。すなわち速度社会の成熟とともに、「こことよそ」の近接性ばかりを強調し、いま・ここにいるということの根拠を欠いた実存として私たちの定住的アイデンティティを胡散霧消させる<非-場所>（ノン・プレイス）が台頭しつつあるのだ。<家>にまつわる定住民のテクノロジーは、<速度>を滞りなく運用するためのテクノロジー = 速度管制技術に取って代われようとしている。

本来私たちの手に負えないものであるはずの<速度>を所有し、「より速く、より遠くへ」と欲望を拡大再生産しようとする振る舞いが 20 世紀という時代のメッセージに基づいたものであるならば、現代の高度に発達した速度社会における我々の指針は、<速度>を安定したかたちで処するためのモラルということになるのではないだろうか。

序文	-----	3
1．メディアとしての乗り物		
1．1．乗り物というメディア	-----	5
1．2．定住領域の拡大とメディアの外爆発	-----	7
1．3．船と飛行機	-----	10
1．4．メディア時代の速度	-----	13
1．5．管理制御技術	-----	17
2．失われつつある生活		
2．1．アメリカ	-----	21
2．2．郊外の住環境	-----	26
2．3．郊外の乗り物	-----	31
2．4．自動車と定住様式	-----	37
3．テクノロジー		
3．1．あそび	-----	43
3．2．速度の遊戯	-----	45
3．3．視聴覚メディアとしての乗り物	-----	47
3．4．企てと逸脱	-----	51
4．移動すること		
4．1．時間と空間の圧縮	-----	56
4．2．非 - 場所	-----	60
4．3．家	-----	66
4．4．サイバネーション	-----	70
注解	-----	76
参考文献	-----	80
図版出典	-----	82

序 文

私が当該論文において示そうとしている基本的な考え方は、現代における私たちの社会生活／個人生活が、速度のありかたについて改めて捉え直すべきターニング・ポイントを迎えているのではないかということである。この考えは、家電製品から自動車、コンピューターまでといったメディア全般の速度技術によって地球上のすべての地域が互いに近接した領土として結びつけられているという、ひとつの単純な事実に由来している。そのせいで、速度社会の住人たる現代人にとって、移動することと住まうことの境界はまったく曖昧なものになりつつあるのだ。

こうした速度時代の要諦を担っている〈乗り物〉について考えることをきっかけにして、私たちはそれぞれ〈今、ここにいるということ〉について何らかの根拠のようなものを求めることができるのではないだろうか。つまり私が試みようとしているのは、移動する乗り物を中心に据えたときに想像しうるひとつの基本的な世界地図を作成することでもある。私は、その地図をもとにして、現代社会における私たちそれぞれの個人生活の所在について確かめることができるかもしれないと考えるのである。

機械技術による細分化の働きの下で近代メディアに課せられていた役割とは、われわれの身体そのものを空間に拡張することであったとマクルーハンは言う。時間も空間も超越するようにして地球全体が定住社会の属領となった現在では、その広大な神経回路内を行き交う速度はすべてメディアに任されている。その意味で、マーシャル・マクルーハンやバックミンスター・フローといった論客は、それぞれの観点から地球規模の速度統制技術を模索していた人たちなのである。

それ自体が現代社会の大きな前提・よりどころであると言ってもよい〈乗り物〉には、わたしたちの日常的移動を担っている側面、遊戯的な側面、速度機械としての側面、グローバリゼーションが要求する基礎的メディアとしての側面といったさまざまな視点からの考察が加えられなければならない。本論では、現代において乗り物が果たす役割の多様性に軸をとりながら、メディア、住環境、遊びとテクノロジー、生き方（ライフスタイル）

の順に、それぞれと＜移動すること＞との関係を検証していく。

第1章「メディアとしての乗り物」では、メディアという現代社会の重要なタームと乗り物の存在を関連付けることによって、速度という社会変容の媒介変数についての記述を導き出す。また、人が定住領域を拡大してきた根拠を乗り物に求めることで、これとグローバリゼーションという大きな流れとの関連について考察する。

次に第2章「失われつつある生活」では、主に郊外という住環境について検証していくことで、近代以降の定住生活のあり方を確かめていく。郊外と乗り物の存在については、アメリカという土地が雄弁な証言者としてそれらの時代背景を物語ってくれるだろう。この章ではアメリカに端を発するモータリゼーション、自動車という乗り物の普及が20世紀において決定的に重要な出来事であったことを明らかにしようとしている。同時に、わが国における新交通システムがある程度まで普及した事実をもとに、モータリゼーション以降の定住社会の動向について考察する。

第3章「テクノロジー」では、乗り物の技術的背景ではなく＜あそび＞という観点から乗り物の非実用的な用途について考える。＜あそび＞のテクノロジーとしての乗り物の成立要件とは、言うまでもなく速度である。速度の遊戯と移動することとを併置させることで、現代において乗り物に期待される役割を探る。

そして第4章では、＜移動すること＞と定住的アイデンティティの帰属対象としての＜家＞とのかかわりを通して、今後の個人生活の展望についての私なりの考えを示そうと試みている。ここでは、ノマドロロジーや放浪といった個人の生き方、ライフスタイルについても言及することになる。これらの考察によって、現代における定住生活の意義について、多少なりとも概観を描くことができたことと思っている。

最後に、この場をお借りして、執筆に際してご指導してくださった森岡祥倫教授、実松亮講師に感謝いたします。

1．メディアとしての乗り物

1．1．乗り物というメディア

一般に乗り物（vehicle）とは、人間や物資を運搬・輸送するものくらいに認識されているだろう。乗り物と言って皆が即座に思い浮かべられるものとしては、自動車や電車、飛行機、船、自転車あたりが妥当だろうか。だが例えば、ローラースケートやスキー、そりなどは乗り物と言えるのだろうか。また、エレベーターや動く歩道、それに馬などの動物について考えると、一体どこまでが乗り物でどこからがそう呼ぶべきでないのか、少しばかり面倒な話になってくる。このような混乱を避けるためもあったことだろう、かつて川添登が乗り物について論考した際には、「移動空間」という表現を用いることで、変則的な空間論として乗り物を扱うことが出来た（川添『移動空間論』、1968）。だが今の私たちは、内部や外部と言った区分では立ち現れてくることのないような空間概念にも精通しているので、メリーゴーランドが本当に乗り物と言えるかどうか悩むよりも前に「テレビは乗り物だろうか」といったことに気が付いてしまう。

テレビや新聞といったメディアが情報を運ぶ乗り物のように機能するもの다는ことは、我々の日常的な感覚にもよくなじむ。本来なら「いま・ここ」で一回きりしか確認できないはずの情報をいつでもどこでも経験できるようにするのがメディアの役割であるわけだが、移動・輸送の手段として離れた2点間の時間・距離を縮めるという乗り物の基本的な役割は、メディア全般に見られる特徴的な性格でもある。

M・マクルーハンの汎メディア主義にのっとって言えば、人間の技術すべてが時間的・空間的に隔たったもの同志を結びつけるメディアとしての機能を持つ。乗り物は特に、速度というメディアの持つもっとも重大な能力を体現する機械技術であるから、私たちの移動というものはおのずと越境的な性格をおびることになる。上野俊哉は「速度都市の交通人にふさわしい」概念として<トランス・イグジステンス>（越存）なる造語を提示していたが（上野『思考するヴィークル』、1992）、この言葉自体は特別

何かを意味するというものでもなくて、ただ、横断的なメディアの性格と移動する乗り物の関係を並置して見せる比喻のようなものでしかない。また何も實在論にひっ掛けなくとも、乗り物がメディアとして機能するものであることは、テレ・プレゼンス（遠隔現前）の技術がもたらす越境的な「いま・ここ」の感覚が十分に説明してくれる。

現代の私たちにとっては「いま」という特定の時間、「ここ」という特定の場所は他の時間・空間との包括的な関係と切り離すことの出来ない複数性を伴ってあらわれるもののように思われる。例えばインターネットというものはマクルーハンの言う＜地球という村（グローバル・ヴィレッジ）＞のイメージが最も愚直な形態でそのまま具現化されたかのようなテレ・コミュニケーション技術であるし、コンピュータの情報処理能力の向上とともに人工的な仮想現実の空間概念もいよいよ身近なものになってきた。また工学的な技術分野だけではなく、すくなくとも至上原理主義的に考えれば、世界経済においては「見えざる手」の存在するような抽象的な経済市場が越境的に広がっているものだ[注1]。それというのも、貨幣というメディアが流通することで土地の固有性に根ざした文化的隔たりがひとまず解消されてしまっているからである。

数多くのメディア技術のおかげで、私たちはある地点にとどまっていながら他の地点との関係を結んでいられる。このとき、とどまることと移動することという相反するふたつの行為をある種のライフスタイルとして融解させているのは乗り物というメディアであるだろう。

乗り物がメディアとして機能するという考え方は、メディアそのものが移動を前提にしている技術だという事実由来している。乗り物による物理的な輸送（transport）に対して、電気メディアの即時的な伝達（telecommunication）を瞬間移動（teleport）に例えてもよいだろう。メディアが乗り物である、というのは単なる比喻でなくて、より高精細度のテレ・プレゼンスを実現しようと発達してきた電気メディアと、より速くより遠くへと発達してきた乗り物とは区別して考えることの出来ない、速度技術という近代のひとつの発明なのである。「一世紀以上にわたる電気技術を経たあと、われわれはその中枢神経組織自体を地球規模で拡張してしま

った（M.マクルーハン『メディア論』1964、P.3）と表現されるような20世紀という時代において、文字通りその内爆発の一翼を担ったのは地球を周回して移動する飛行機や果てしなく延伸された舗装道路を突き進む自動車などの乗り物だった。電気や光の速度で移動する乗り物、それが近代以降のメディアが果たす役割である。

このように、乗り物というメディアは人間の足を拡張する技術であるだけでなく、いまやメディア全般の足下を支えるものと言っても過言ではない。変容の過程について正確を期するなら、道具としての乗り物がメディアそのものへと変容する間には、娯楽としての乗り物の側面が発見されていることも忘れてはならない。鉄道と自動車によってその役割を失った乗り物としての馬（騎馬、馬車）は、乗馬という娯楽の形でかろうじて生き残っている。あるいは、乗り物に乗ること自体が娯楽として成り立つような快楽性を持っているという点も見逃せない。自動車によるドライブやレース、鉄道旅行の車窓から眺めるパノラマ風景、飛行機や船からの遊覧など、輸送(transport)の手段である乗り物は、遊びやスポーツ（sport）にも近くなっていく。

1.2. 定住領域の拡大とメディアの外爆発

乗り物を発達させてきた前提のように思われてきた「より速く、より遠くへ」という人間の本能とはつまり、安定した集団生活を営むことができるような定住領域を拡大しようとする努力だったと言えるだろう。馬を操る遊牧民族たちが遊牧したのもまさにこのためで、彼らは季節ごとに異なる生活要件を満たす場所を巡って移動していた。遊牧民族といえどもその都度その場所で短いながらも定住生活を送り、時期になればつぎの定住領域へと移動する。彼らにとっては、定住領域というのは長いスパンから見たときの行動領域である。このように考えると、今日の乗り物というメディアや電気や光の速度のメディアが奨励する「現代的な」生活というのも、高度に発達した定住生活でありながら、遊牧生活とさして変わらないように

思えてくる。

機械技術がそれにとって代わるまでは、遊牧生活にしる定住生活にしる、移動の手段には馬やその他の動物がそのままの形で用いられていた。定住生活が農耕に基づくかたちで営まれるようになってから、馬には車輪という原初的な機械技術が結びつけられ、荷馬車と乗り合い馬車がそれぞれ輸送と移動を担うことになってから、機械技術は高度な集団社会の形成を促し、さらに定住領域を拡大し始めた。マクルーハンは都市化、郊外化という住環境の変化する過程を田園が細分化される外爆発の運動として説明している。「この外に向かったの爆発を放射状あるいは『中心—周縁』の形で表現したもの、また促進したもの、それが車輪と道路であった」(M.マクルーハン、前掲書、1964、P.189)。都市と郊外それぞれの集中性は車輪を用いた交通の出現によってもたらされたものだった。

中世の西欧社会に都市が成立して以来、農村の過疎化と都市の過密という傾向は現代に至るまで次第に顕著になっていくが、これを定住領域の拡大という観点から考えると集団社会は農村、都市、郊外の順に機能を拡大してきている。近代以降の産業・商業の発達とともに、農村から都市へと労働力が集中し、都心部に収まりきらなくなった人口が市街化、郊外化した周辺地域に拡大したということだ。このとき、農村と都市を結び、都市と郊外を結ぶメディアとして機能しているのは、自動車である。

車輪の発明以降、機械の技術は鉄道馬車を生み出し、次に蒸気機関で走る鉄道を生み出した。そして次に誕生した自動車が、機械技術の最後を飾る存在となったのである。自動車が蒸気機関の原理を小さくし、点火に電気のスパークを用いたときから、乗り物と電気は切り離せないものになったとするマクルーハンの考えに従うなら、自動車とは、機械技術が引き起こしていた<外爆発>が終息し、電気技術の<内爆発>へと移行した転換点そのものを内含する機械技術あるいはメディアであるということになる。当のマクルーハン本人は「事実の枠組みが普遍であることを前提として」変化している事態について予言することの問題点に気付きながらも、自ら10年もすれば「エレクトロニクスによる新しい車の後継者」が誕生するという予言でこの重要な生き証人について語るのを止めてしまっているのだ

が、彼にとっては機械技術の末裔である自動車よりもむしろテレビという典型的な「内爆発を引き起こす」メディアの方が気がかりだったようだ。それはともかく、彼の指摘する通り、技術的には蒸気機関車の流れを汲んでいた自動車に電気の技術が付与されることで、画一的に規格化された商品としての自動車が生産されるようになったのだった。それを可能にしたのはフォード・システムと呼ばれた流れ作業の生産プロセスだ。大衆向け自動車とその生産プロセスは、機械技術（マクルーハンのいうゲーテンベルクの技術）の最大の特徴である画一化・細分化・専門文化の究極の姿である。

農村—都市—郊外という近代以降に現れたトライアングルにおけるそれぞれの関係を媒介しているのは、乗り物、特に現代では自動車である。先ほども述べたように、農村と都市、都市と郊外の関係におけるメディアとしての乗り物は、それぞれの間における物資の流通と人の流れを支えている。農村 - 都市間には農村から社会機能と労働人口を集中させて、都市が分配するという循環的な関係があり、都市—郊外間には職住分離に伴ってあらわれた通勤という日常的な往復関係がある。では残る郊外—農村間の関係とはどのようなものだろうか。

ここでひとつ確かなのは、乗り物というメディアは、無形の情報ではなく人間や物資そのものをトライアングル内で媒介するという点で他のどんなメディアとも決定的に異なっているということだ。遠く離れた二点間の隔たりを省略するという性質は人の技術・メディアすべてに共通しており、こうしたテレ・プレゼンスの可能性が乗り物による人や物の物理的な移動を前提としていることは先にも述べた通りである。こうした先駆性はしばしば乗り物という技術が時代遅れである証拠と見なされることがあるが（マクルーハンにおいても然り）、大きな誤解と言わねばならない。乗り物に任された特権的な役割とは、距離を省略し行動 / 定住領域を拡大することで物理的な空間に働きかけることであり、私たちの社会の枠組み（フレーム）はいつでも乗り物というメディアによって規定されているのである。

集団社会の機能が集中して成立しているという意味では、都市と呼ばれる地域は農村—都市—郊外というトライアングルにおいて明らかに中心

的・上位的な役割を果たしていて、一方の言わば都市に奉仕するようにして存在する農村と郊外の側では、互いの積極的な関係があまり成り立っていないように思われる。時として、特別な施設・商店・風景・歴史のあるために「訪れる郊外」(雑誌などで紹介された「おいしいお店」など)や「訪れる農村」(例えば、合掌造りの民家の集落が世界遺産に登録された岐阜県白河郷などの観光地)としての往復はあったとしても、決して恒常的な関係を乗り物が媒介しているとは言えないだろう。農村と郊外との関係が絶たれていることの背景にはまず、都市に寄生して存在する郊外という地域の特殊性があるのだが、郊外については次章でさらに踏み込んだかたちで記述しようと思うのでそちらを参照していただきたい。ここではただ、農村と郊外が実はそれほど変わらない地域であること、つまり生活圏としての農村と郊外は自動車などの乗り物が媒介物として間接的に作用することで均質化されて保たれているのだということで説明とするととどめておこう。

1.3. 船と飛行機

ところで、このトライアングルの一端を示す農村は、定住生活の始まりの地である[注2]。人の技術が生み出した初めての乗り物である船は、農耕を始めるまでの狩猟採集生活を豊かにして、時を経て西欧社会が新大陸を発見するときにも用いられた。この広大な土地を有する新大陸においてモータ



客船(ソプリン・オブ・ザ・シーズ)

リゼーションが爆発的に広がることになるのだが、モータリゼーションとそれに伴う郊外型文化の形成される過程についてはやはり後に詳しく触れることにして、ここではまず船という乗り物に着目することで、交通メディアと大地との関係について検証していくことにする。

現在の船に任された役割は、大航海時代のような定住領域の拡大にあるのでも農村—都市—郊外を媒介することにあるのでもなくて、物資の運搬を除けばただ漁業の手段や、釣りや遊覧旅行などの趣味の用途に限られている。たしかに海の乗り物と言えども今でも船に類するもの以外考えられないのだけれども、いまや海を越える移動は、空を飛ぶ移動にとってかわられたといってもよからう[注3]。石油や核燃料などを遠く離れた国家間で輸送する際には飛行機や自動車ではなくタンカーなどの運搬船が用いられるが、自動車はもちろん飛行機に比べても人・物を運ぶ役割はかなり限定された小さなものになってしまった。こういった事態の変化には、どうやら、船という乗り物による移動・運搬を保证するのが海という特殊なフィールドに限られているということが関係していると見て間違いなさそうである。

単純に、海という領域は陸や空とは根本的に違うものなのだと考えることもできる。これは動物の生態を考えれば当然のことで、空を飛んでいる鳥も住み処とするのは陸生生物と同じ陸（あるいは樹木）で、進化の歴史を辿ればどちらも同じほ乳類ということになる。イルカやクジラは別として、大地より上に住むほ乳類にとって海は基本的な生活圏に含まれない特殊な領域で、水の中に生きる魚などの生物にとって海以外の領域は特殊なのである。

ここで、我々にとって特殊な領域での定住生活の例として、たとえば東南アジア地域の河川で見られるような住居として機能する船の存在が挙げられるが、それはあくまでも海面を大地の延長にしているだけのことである。船が最も早い時期に生まれていた乗り物であるということは、ただ水に沈まずに浮かぶことのできる箱を作るだけの技術があれば、あとは帆によって生まれる風力や櫓による人力を使って動力にすればよかったからである。よって住居としての船とは、要は海を埋め立てて新たな大地を造成していることと何も変わらない。

実はこのことは船のような海（水）の乗り物全般に言えることで、魚のように「泳ぐ」ことのできる潜水艦といえども、その内部空間は大地を延伸するようにできた構造体なのである。潜水艦や豪華客船などは、移動手

段としてのスピードよりもむしろ、住居としての設備の方をまず考えなければならない。遠洋で長く滞在する必要がある漁業船などの場合も居住性を一定の水準までクリアしている必要がある。例外的に軍事用途で開発された潜水艦や戦艦、それに警備艇などは、目的遂行のためにスピードを重視しているだろうが、それでもできるだけ大地の設備・建造物のような安全性を損なってはいけない。

このように考えると、飛行機という乗り物も、延伸された大地として空に浮かぶ構造体であると言えなくもない。陸（大地の抗力）や水面（浮力）といった支持体なしに移動するジェット機と潜水艦は、ボディの形態、尾翼の存在やスクリュー／プロペラという推進装置など基本的なところで非常に似通っている。我々人間にとっては空という領域もまた、海と同様に特殊な領域なのである。

海の移動の少なくともある部分が空の移動に取って代わられたことの主な原因には、飛行機が最も高速で移動できる乗り物であることが挙げられる。誕生して間もなくの頃の飛行機は、もちろん今のように高速でも安全でもなかった。飛行機の原点は、揚力を利用して作られたリリエントールのグライダーに求めることが出来るだろう。自動車の場合と同様に、電気力が現在の飛行機の高速度移動、大量輸送、安全性といった均質的な水準を維持・実現している。機械技術に加えて電気技術を獲得し、電気メディアの時代を迎えたことで外爆発が終息し内爆発へ向かうというマクルーハンの言説に則して言えば、画一的な安全性が人々の間によく知られ、規



格化された移動サービスとして普及した飛行機という乗り物メディアは、内爆発を促進する電気メディアの前提として機能しているということだ。ここで言う電気メディアによる内爆発が、高速の移動による時空間の圧縮を指し示すものであることは言うまでもない。その意味では、内爆発の時代、すなわちメディアの時代における主要な乗り物とは、基本的技術において電気エネルギーの貢献が大きい自動車や飛行機といった乗り物ということになり、逆に船や自転車などはそれほどの役割を担わされていないといったことが言えるだろうか。

1.4. メディア時代の速度

自動車と飛行機という当代的、あるいは20世紀的な乗り物メディアの利便性と速度とが、そのままわれわれの社会のいっさいの移動に関する統一規格として働いている。この利便性と速度は、文明がその誕生以来ずっと求めてきた<快適な生活>というものには欠くことのできない要素で、水道やガス、それに電気といったサービスはこの二つを実現することで公的なインフラストラクチャとなった。

つまり私はここで、<快適さ>という度合いとして漠然としたものを、サービスの<利便性>とすみずみにまで行き届くことで結果的に時間と空間を圧縮するための<速度>という二つの要素に分解して考えている。だから、現代におけるサービスというものに我々現代人が当然のように期待してしまう水準に<速度>までを含めるのだとしたら、利便性と速度とは同じことを指していることになるだろう。あるいは、インフラストラクチャに期待される水準とは個人間の思いやりの心ではなくサービスの<速度>であると考えたら、利便性とは結局のところ<速度>なのである。

道路が社会的なインフラストラクチャであることに何ら疑いの余地はないが、それでは自家用車はそう呼べるだろうか。これは水道や電気の場合と同じで、水道管や電線はインフラストラクチャという構造体であるが、水や電気はそこを流れるだけのものである。交通網を人間の血脈に例

える比喩を引き合いに出すなら、血管は＜流れ＞の支持体（つまりインフラ）であるが血液はただそこを流れ、循環しているものだ。血管を流れるのは必ず血液でなければならず、水やガス、電気、自動車では用を成さない。血管の中以外のところに血液があれば、それははなはだ迷惑というもので、少なくとも血液は所定の循環をしていなければ他には役に立たないものである。これと同じように、ハイウェイは歩行者や自転車を受け入れず、空の道は自動車を受け入れない。電車にはレールと電線という別の環境設備が必要である。細かな部分を無視して概観すると、時として交通網が速度ごとにそれぞれに適当なフィールドを割り振っているようにも考えられるのは、こういった＜流れ＞を滞りなく、適当な速度で循環させることがインフラストラクチュアの至上命題であるからだ。

こうした目に見えるかたちで存在する世界中に完備されたインフラストラクチュアは、グローバルな結合性に関する極めて現象学的な比喩として見ることも出来る。そして物理空間における距離の省略・圧縮という意味では、そこを行き交う＜流れ＞が、こことよそとのグローバルな近接性のイメージを可視化していると言える。つまり、決して目に見えはしないがたしかに私たちとともに存在しているはずである＜流れ＞が、不可視的な構造体であるメディアの力によって処されているということの物理的なあらわれとして乗り物は存在している。このような見方が成立することが乗り物というメディアの特権的な立場でもあって、速度や流れといった漠然と私たちを取り巻いている概念は、メディア・ヴィークルを仲立ちにして体感可能なものとして現前しているのである。移動することがこの世界の速度を規定している事実、速度が m/s という単位（時間あたりに移動した距離）を用いて表わされることから明らかである。

物理におけるもっとも基本的な公式を参照すると、速さの度合いとは、ある移動・運動における物理的な距離と時間の数値を用いた「速度 = 距離 / 時間」という関数で表わされる。この科学的事実是我们たちに速度についての一定の理解を与えてくれるものではあるが、しかし実際は、時間のほうが移動によって測られたのではないかという率直な疑念が生まれる（川添、1968）。つまり物理が目に見えない時間というものを扱う場合は、時計

の針を用いて物理的な時間を計測することで、針の移動の前と後の時間を関数のグラフに記入できる数値に変換している。私たちの一般的な感覚でも、川が流れるのと同じように時間はどこからかやってきて、やがてどこかへ通りすぎていくような空間的・線条的な運動と錯覚されてとらえられている。しかし空間と時間が本質的に全く異なるものである限り、グラフ上の物理的な時間として方法的に定義することは出来ても、我々が想定するような絶対的時間というものは本当は存在しないのだということになる。

線条的なモデルにおける絶対的な時間という概念が、何事も空間的にとらえて考える自然科学的な態度を長年にわたって育んできたギリシャ、ヨーロッパなどの西洋的な伝統から生み出されたのだとするならば、そういった文脈に収まりきらない爆発的な事態の推移が見られたのが、20 世紀という時代であったと言えよう。20 世紀の速度は、距離と時間を省略することで物理関数の枠組みから大きく逸脱して、不可視的な情報の流れを処するメディアのレベルに達した。こうした変容を経たあとの状況において速度そのものに有効な単位を与えることはもはやできなくて、メディアの時代に対応した「速度×マス」というメディアと乗り物の関係に対する新しく柔軟な定義が必要だ。(『20 世紀のメディア 速度の発見と 20 世紀の生活』1996 より奥野卓司 + 小松左京『対談 メディアとしての速度』P.172) 以前なら、速度は記録更新や冒険の精神に結果としてついて回る単なるあらわれでしかなかった。新大陸アメリカに端を発するモータリゼーションの達成も、もとは移民たちの開拓精神が切り開かなければならなかった必然的なフロンティアのひとつに過ぎなかったと言えるかもしれない。ところがいまや、速度はわたしたちの社会のもっとも基本的な福祉・サービスであり、これによって 20 世紀におけるわれわれ人間の総経験量は飛躍的に増大され、現在まさに体験しているこの生活を保障されているのである。すなわち「速度×マス」という単位の必要には、速度技術の発達とともに速度そのものが大衆化したという背景がある。乗用車をはじめとする乗り物による移動の普及によって、個人生活に社会的規範・スタンダードとしての速度がもたらされるということが大衆レベルで起こったのが近代である。

こうした考えかたは、もちろん乗り物の速度についてのみあてはまるのではない。メディア全般が、技術の発達とともに高精細度化することで、速度福祉の充実に貢献し、速度なしではありえない社会を実現したのである。インフラストラクチュアなどの環境設備が国家や行政から提供されることはあっても、その<流れ>の方は個々のメディアに組み込まれた速度の技術とともにある。

特に 20 世紀の家庭に大きな影響を与えた、家電メディアにおける速度の技術は重要な意味を持つ。「本来は効率性とは無縁のはずの家庭に、速度がもちこまれたことで、家族にとって、家庭の意味は激しく変容する。それがまた、家族の一員たる人間一人ひとりの感性や心身にも深く反映してい



く。こうして 20 世紀の価値観が形成されてきた」(奥野『20 世紀のメディア 速度の発見と 20 世紀の生活』1996、P.209)。50 年代の日本で<幸せな家庭>の必需品としてもはやされた三種の神器(テレビ、冷蔵庫、洗濯機)は 60 年代の高度経済成長期に差し掛かる頃には確

実な普及を見せはじめ、今度はクーラー、カラーテレビ、それに自家用車(マイ・カー)を加えた 3C がうたわれた。家庭が電気の速度を獲得するなかでテレビが家庭の新たな窓口になりえたとするなら、自家用車は新しい玄関口として、家庭と全体社会というウチとソトのわけ隔てない「均質な」20 世紀的速度を提供した。<家>という枠組みによってなされるウチとソトの区別はそのまま、家庭内の無償労働(家事)は女の仕事で、社会的な賃金労働は男の仕事という近代的なジェンダー秩序の前提と等しい関係にあるものだった。

こうして速度が大衆化していく事実を象徴的に示しているのが、ドリームカーと呼ばれる車の、当時のアメリカにおける未来志向的なモダン・デザインである。とりわけ有名なのは、実際の空力学的には何の役にも立たないにもかかわらず、無限の速さを誇示するかのようデザインされた象

徴としてのテイル・フィンだ。「この翼のかたちをしたものは本当のスピードのしるしではなく、限界のない最高のスピードを意味している・・・(中略)・・・エンジンが実在する動力であるのに対し



て、翼は想像上の動力である。」(ボードリヤール『物の体系』、1968、P.66) 20世紀的な未来(パスト・フューチャー)のイメージを象徴するデザインは車だけでなく、あらゆる製品に見られる。特に19世紀末に始まり20世紀に全盛を迎えた万国博覧会は、こうした意匠を一堂に会する格好の場であった。同時にそこは、速度を始めとする近代的フロンティアの見本市でもあったと言えるだろう。

生活の<快適さ>をもとめた経済成長が時間差を伴いながら世界各国で始まる一方で、速度が形作る新しい回路は、それまでのような<家>の強固だった枠組みを溶解する。このとき国家という大きな<家>も例外ではなくて、家庭と同様に流動的な器としての機能、シンボリックな役割しか果たさないものになった。このように「より速く、より遠くへ」切り開かれるべきフロンティアや<家>概念を、近近代の速度が越境し無効化してしまった現代でも、たしかにわたしたちの生活は何らかの<快適さ>に向かって進んでいるように思われる。その大きなビジョンのひとつとして資本主義社会が暗黙のうちに合意していたのが、グローバリゼーションという方向性であることは間違いないだろう。

1.5. 管理制御技術



現代の速度メディアによる「グローバルな」近接性が要求するのは、これまでのような利便性を追求する態度ではない。メディアと乗り物の関係に対して「速度×マス」という定義を新しく付与するには、利便性とはまったく別の種類の速度を模索する必要がある。それこそが「福祉としての速度」であるわけだが、このことに関して、2000年10月に、世界経済

の中心の一つとして機能していたスカイスクレイパーを崩壊させたのが爆弾や兵器ではなくて飛行機であったことは極めて示唆的だったと言えるだろう。あれだけ強固であるように見えていたグローバルな結合性というものも、ひとたび移動の安全性が損なわれてしまうことで簡単に引き離されることを旅行者は身をもって知らされたのだった。日本でも昨今さかんに「危機管理」なる言葉が繰り返され表向きは「この国の安全神話は崩壊してしまった」ということになっているのだが、本当にそのような神話が世界中のどんな地域からもなくなってしまえば地球規模に広がった定住社会は機能しなくなるのだ。

なぜなら、自由に移動できることの確からしさがグローバル社会の基盤をなしているからである。自動車や飛行機のような今日的な乗り物による移動は行動領域におけるものであると同時に定住生活の手段でもあるわけで（川添『移動空間論』1968、P.103）地球規模の定住領域における社会生活はこの交通メディアの安全性によってはじめて保障されるのだ。現代社会における移動の重要性を考えた場合、アメリカで引き起こされたテロ事件は、当事者たちの思惑は別にしても、宗教原理主義に根ざしたローカル性からの、グローバリゼーションという単一化・均質化の運動に対する（最も効果的な）アンチテーゼのように見えてしまう。

ただしここで見誤ってはいけないのは、旅客機による空の旅で形容されるようなグローバリゼーションという言葉にはしばしば、世界を文化的、経済的、政治的にあらゆる面で単一化するという意味がこめられるが、当

のグローバリゼーションの概念そのものは本来、現代社会が自らのしくみについて言及するときに必要とされるような単なる準拠枠にすぎないということだ（J・トムリンソン『グローバリゼーション』



1999、P.30）。だからアメリカ同時多発テロ事件について考えてみてもわかるとおり、グローバリゼーションはそれぞれの地域を単一の集合体にまとめあげるのではなくむしろ文化的差を強調しさえするという逆説的な側面も持ち合わせている。これは資本経済がさまざまな広告戦略を用いて訴えかけてくるような文化帝国主義的なグローバリゼーションのイメージとはほとんど無縁の状況であるようだ[注4]。だから、テロリズムが標的にしたのはグローバリゼーションの事実上のリーダーとしてのアメリカではなくて、むしろアメリカが自負してやまない覇権主義そのものだったということかもしれない。

ともあれ、グローバルな結合性に寄与する速度と安全性というふたつの大きな前提を暗黙のうちに強く信頼していなければ、こことよそとの近接性は保障されないということがおわかりいただけたらと思う。一連のテロリズムが郵便物という交通メディア（＝輸送メディア）にも重大な危険の影が色濃く反映されたことでアメリカ国民が大変な迷惑をこうむったことも、メディア・ヴィークルにとって安全性の裏打ちがもっとも重要であること如実に物語っている。つまり乗り物やその他のメディアには、隔たりを省略し、越境する速度だけでなく、＜流れ＞そのものの恒常性が求められているのである。

安定した速度の維持、それは近代的な合理主義やフロンティア・スピリットでは決して捉えきれない、現代の隠されたパラダイム・シフトであろう。それまでは、こうした速度のあり方に対する要求は、発達をつづける機械技術の裏側に常に潜みながら、近代的精神に基づいた進歩主義によって表面化することなく処理されてきた。快適な生活に対する欲求を「福祉

としての速度」という新しい見地から捉えなおすには、近代化の外爆発が終息しきるまで待たねばならなかったということだろう。わたしたちの身体が正常な機能の維持に努めているのと同じように、私たちはいま地球規模に広がった神経器官の速度機能を維持しなくてはならない時に直面している。言い換えればそれは、定住社会から速度社会への臨界点を迎えているということだ。これまで目に見えるかたちで発達してきた定住生活のための技術は、不可視的な速度を前提とした社会を維持・制御するための技術への方向転換を余儀なくされるだろう。

いやむしろ、こういった速度管制の技術は現在も世界中さまざまなかたちで機能していると言ったほうが正確かもしれない。私たちの用いる日常的な速度は、社会システムのなかに組み込まれ、監視されているのだから。ハイウェイというのは、高速の開放による速度の自由を与えてくれる完全な<フリーウェイ>ではなくて、交通がスムーズに恒常性を保つように最低速度が制限されている。その意味で、自動車はレールの上を走る汽車と同じように管理制御されている。あるいはハイウェイそのものが交通信号と同じように速度を監視するシステムとして機能しているということも出来る。

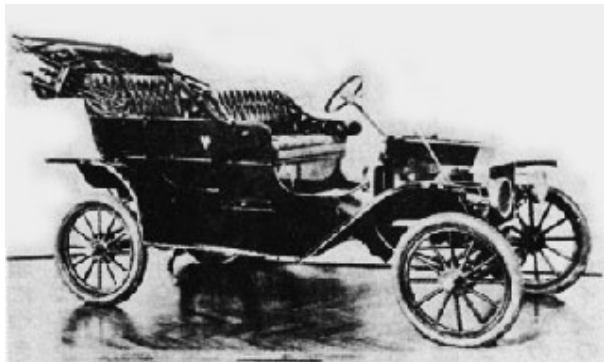
こういった目に見えないところで機能しているシステムがグローバリゼーションにも強く関与していて、おまけに私たちそれぞれの個人生活における考え方というものにも大きく影響している。このことは今まさに起っている転回が非常に大規模なレベルで浸透するものであることを示している。いまおそらく、私たちにとってのよりよい生活というのは前世紀の「より速く、より遠くへ」あるいは「テレビ、冷蔵庫、洗濯機」というような、率直に物理的な利便性に還元できてしまうものではないだろう。むしろ「現在をどうやって維持するのか」あるいは「どうすれば維持できるのか」という、いま・ここでの模索のなかに未来へのビジョンがあるのであるだろう。

2．失われつつある生活

2．1．アメリカ

アメリカは高速道路に過ぎない。こう言いきってみせたのはフランスの社会学者、J・ボードリヤールであった。かのマクルーハンも、「アメリカ人は四つの車輪をもった生き物であると言っても過言ではない」と述べている（マクルーハン『メディア論』1964、P.222）。今こういった表現を理解するのは何ら難しいことではない。まさにこの指摘のとおり、アメリカは自動車の存在なしには成り立たないような国なのである。そもそも、白人たちによるアメリカ建国の過程が、当初は南へ、次いで西へという開拓の精神に基づいている。この場合、開拓とはすなわち馬車の行き交う道路を作るということだったのだから、アメリカの国土はその道路交通の広がりと同しかったというわけだ。

近代的な進歩主義が大航海時代に発見した手付かずのまま広がる新大陸において、モータリゼーションという次なるフロンティアに開拓の矛先が



フォードT型（1908 - 27）

向けられた。そして、このアメリカに進歩の舞台を移してから、脈々と続いてきた西洋社会の構造は大きく変化していく。それが前章で取り上げた社会のグローバル化という厳然たる事実である。この章では、視点をもう少し引き下げて、私たちの身の回りの住環境と交通メディアとの関係を検証していく。

前述のモータリゼーションとは、狭義には20世紀に入って登場したフォ

ードT型によって自動車が飛躍的に普及したことを指すが、それは住環境の郊外化や流通体系の高度な合理化といった社会構造の包括的な変容の契機となる大きな事件だった。モータリゼーションの潮流が爆発的に広がった背景には、ベルトコンベアを完備した工場による大量生産の開始だけでなく、ヘンリー・フォード自身による道路建設への投資があったことも挙げられるだろう。新しく道路が出来るということは、その上を行き交う自動車も必要とされるということだから、大衆普及車の父はすすんで自動車の売れるような環境を整えていくのだった。

チャールズ・チャップリン作『モダン・タイムス』(1936)では、工場の流れ作業はまったく非人間的なものとして皮肉って描写されていた。チャップリンが演じるところの人間味あふれる、とぼけたパーソナリティーは合理的で無機質なフォード・システムとは相反するものだったため、どこか不条理とも思えるようなおかしみをたたえていた。あそこまで極端でなかったとしても、近代という時代には大なり小なり人間性と矛盾を示す傾向があったということに異論を唱える人はないだろう。専門分化したシステムによって合理性を追求した生産モデルが近代における進歩主義のもっとも大きな仕事のひとつであったことは間違いない。時を経ることでますます高度に洗練されていった合理主義的な思考は、発達した交通メディアによる陸の走破と空への進出で極限にまで高められている。

20世紀の初頭から国土全体に広がる高速道路の敷設が始められるに至って、自動車のための道路はアメリカにとって最も重要なインフラストラクチャーのひとつとなった。なぜなら、1948年にマンハッタンの都市部から40キロ離れたところに完成したレビットタウンを皮切りに、モータリゼーションを前提とした大規模な住宅地が次々に開発されていったからである。ここに、今日われわれが目当たりしているような、高速道路の足元に花開いた郊外型社会の始まりを指摘することが出来る。その典型が、ロードサイド・エンパイアーズとよばれるビジネスモデルの繁栄である。まず1920年代には、自動車が長距離を走るうえで必要になってきたガソリンスタンドが、インターチェンジやジャンクション付近に生まれはじめた。ガソリンスタンドは自動車にとっては道路とセットで整備されていなければ

ばならないという意味では最低限度の環境設備(インフラストラクチュア)に類するものであるが、それは同時にロードサイドという新たな市場の先鞭をつける存在であったと言える。その後少し遅れて登場したモーテル(モーターホテル)と類比して考えればより明白で、これらは移動の中継地として機能する空間であり、目的地に到着するまでの間に立ち寄る商業施設なのである。1930年代には、そのころちょうど黄金期を迎えていた映画産業がロードサイドに進出して、ドライブインシアターを出現させている。しかし他のどんな産業にも増して、こうしたモータリゼーションによって生まれた新たな市場をロードサイド・エンパイアーズと呼ばれるまでの一大ビジネスモデルに発展させたのは、外食産業であった。

アメリカのマクドナルド兄弟は、50年代に自分たちの店のサービスすべてをマニュアル化し、生産の過程をちょうど自動車を作るのと同じようなベルトコンベア的に整理することで全世界規模のチェーン展開に成功した。ハンバーガーだけでなく、フライドチキンやドーナツ、アイスクリーム、ピザにしても同様で、いつでもどこでも一定した同じ品質でおなじみのメ



ロサンゼルスインターチェンジ

ニューを提供してくれる。このような産業構造が、すべて高速交通網をした流通形態あつてのものであることは言うまでもない。ロードサイドやインターチェンジ、ジャンクション近くの商業施設は、私たちの郊外での生活を保障し、奨励している。アメリカの場合、毎朝の郊外から都市への通勤を可能にしているのは高速道路なのである。こうしてロサンゼルスなどでは、生活に必要な機能が一定の空間に集中することでできたはずの都市部が、いまや自動車なしでは生活することができない場所と化している。こうした状況の背景には、もちろん産業社

会が速度技術を利用して大量消費の時代をお膳立てしたという事実がある。しかし一方で、生活にそのような速度と均質さを求め、受け入れたのがほかならぬ私たちなのだという事も忘れてはならない。

このようにモータリゼーションの動きがそれまでにない新たな消費文化を築いた事実は、同じく高度の経済成長を果たした私たち日本人もよく知っていることだ。国道沿いに店舗を構え駐車場を備えたファミリーレスト

ランは、自動車に乗る人々がお腹をすかせてやってくるのを待っていれば集客に困ることなどない。冷蔵トラックが材料を運んで来て、自家用車がお客を運んで来て、あとはおなじみのメニューを提供するだけというわけだ。この場合、各店舗は周囲 100 ほどの同じ系列店舗単位でまかなわれている。というのも、それらは交通網を前提とした流通体制にとっては店舗がひとつだろうと 100 あろうと大した違いはないのだ。それどころかひとつのグループとして一括して管理・運営しなければ、顧客の求めるサービスにこたえられず、磨きぬかれた速度の力を発揮できないのだ。

これと似たような方法で、一介の地方の服飾衣料店が生産・流通・販売までを自社で賄い、合理化、多店舗経営を徹底させて成功している事実は広く知られている。この企業が同じノーブランドの商品を大量生産しながらも、ユニクロ (unique clothing) という商標を掲げているのは奇妙な話である。私たちは大量の宣伝広告を見るにつけ、このノーブランドのサービスが現代の速度技術によって「きちんと管理された」「安心できる」ものであるということを刷り込まれている。

また、特に郊外住宅地のホームセンターなどは広い敷地面積と豊富な品揃えを武器に、周辺の住民を呼び集めている。ショッピングモールやアウトレットモールは、それまでならよほどの都市部でしか実現しなかったような規模の複合商業施設で、経済成長を背景に住宅地が市街化する現象を上回るような速度で文化の郊外化を先取りし、促進している。

こういった、速度技術によって流通し管理されている一定水準の商業活動は、同時に均質的な文化事業でもある。経済的に発展した国だけでなく世界中のほとんどの国が、ある意味で画一化、あるいはアメリカ化している。すなわち「コーラ、ハンバーガー、ジーンズ」の文化あるいは<マクドナルダイゼーション>や<ディズニーランドイゼーション>といった表現で形容されるような、消費社会の目に見えぬグローバル・スタンダードによって、私たちの日常は侵食されている。



「牧場から、お手元まで」の流通における一貫した品質管理を親しみやすく図示するトレイシート（日本マクドナルド株式会社）

2.2. 郊外の住環境

郊外という定住領域の開拓は 20 世紀における大量消費文化の台頭と深い関係にあると言えるが、郊外で生活するという発想自体はなにもモータリゼーションによるレビットタウンなどに始まったことではない。今日のように速度技術がグローバル社会を形成する以前の馬車の時代から、住環境は徐々に郊外に広がり始めていた（マクルーハン『メディア論』1964、P.184）。鉄道馬車にかわって蒸気機関車が都市間交通を担うようになると、その後自動車が登場するまでのあいだ馬車はもっぱら都市内交通に従事することになる。鉄道（列車）という輸送力の大きな長距離交通が敷衍されていくことで、都市の中心性と郊外の集積性とは強化されていくことになる。都市 - 農村 - 郊外という社会環境（住環境）のトライアングルはこのあたりにその由来を求められそうだ。

こういった前時代の小さな郊外化とは別に今日にまではっきりと残る形で、20世紀における本格的な郊外型文化形成の動きの先鞭を切ったのは、E・ハワード（1850-1928）である。彼は、社会生活に対するビジョンや先進性といったものを携えて、環境の良い田園地帯と



レッチワース田園都市の空撮写真

社会施設の集まった都市とを組み合わせ、互いの機能の片寄りを中和するような住環境として、郊外のあり方を計画した。1898年出版の『明日—真の改革にいたる平和な道』と1902年の同書改訂版『明日への田園都市』において提案された<田園都市（ガーデン・シティ）>がそれで、住宅と職場、各種公共施設や公園などを合わせ持つ人口3万人規模の郊外都市が、円周状に緑を配置することで緑化と市街化のバランスを計画的に保つよう考えられた。そして田園都市相互は鉄道で結ばれて、それぞれは自足した自立都市となると考えられていた。田園都市は実際に1903年にはロンドン郊外のレッチワースにおける最初の経営が開始されて以降、モータリゼーションが全世界的に本格化するまで、各地でそれぞれの郊外開発が主に鉄道交通をたよりにして続けられるのだが、しかし実際に田園都市の理念が実現されたと言えるのはイギリスのレッチワースとウェルウィンくらいで、その後は住機能にかたよった郊外住宅地しか生まれなかったという（角野『郊外の20世紀』2000、P.123）。

日本国内における郊外開発も鉄道をたよりに進んでいった。戦前、近代化する都市部での住環境の悪化をうけて、関東の東急電鉄や関西の阪急電鉄といった私鉄が、田園都市よろしく「環境の素晴らしさ」を前面に押し出した専用住宅地を自ら建設、経営しはじめた。こういった開発事業が、輸入されてきた田園都市の考え方をモデルにしていたことは重要だ。このときの住環境としてすぐれた郊外地域の多くは今でもそのブランドイメー

ジを保って高級住宅地として残っている。それが例えば東京都大田区の田園調布一帯（東急東横線）や兵庫県の芦屋（阪急神戸線）などであるわけだが、田園調布の場合は現在の地図でもこの時期の郊外専用住宅地に特徴的な、駅を中心として放射状に広げられた区画事業の計画性というものが見て取れる。

私鉄は経営上の基本的要件として乗客を集めるためにこれらの開発を行ったのだが、同じような思惑で以降も私鉄各社は百貨店経営などの周辺事業を充実させていく。鉄道事業というものは実際のところ、ただそれだけでは利益が上がらないような類のものだと言われる。周辺事業の少ない新幹線の運賃があれほど高額なのは、純粋な運賃収入のみによって採算を維持しているためと考えてもよいだろう。ロードサイド・エンパイアーズの繁栄に先立って、鉄道に支えられた郊外では、レールサイド・エンパイアーズとも形容できるような産業が生まれていた。ショッピングや飲食、娯楽などをパッケージングした、大小さまざまな規模で建設された駅ビルがそれである。こうした状況はちょうど江戸時代に東海道の宿場町が栄えたのと良く似ている。近代以降の社会における〈駅〉という中心の重要さは、言うまでもないことだ。

ただし、田園調布の場合もそうなのだが、このころの郊外地域は往々にして、今の私たちの感覚で言えば郊外というよりも都心に近い印象がある。スプロール的に市街化が進み続けることで郊外はより遠くへと切り開かれていったからだ。戦後の高度経済成長を受けて都市部の拡大、農地の宅地化、住宅地のさらなる郊外化がすすみ、戦前にあった住宅地などは一部の高級住宅地を除くとほとんどが市街化してしまうという結果が待っていた。都市部の産業・商業が発達を続けると、それを支える労働者の需要が高まり、地方から都市に人口が流れ、地方人口の過疎化が起こる。一方の都市部では住宅不足を解消するために住宅公団が集合住宅を大量に供給する必要があった。都市計画の一環として建設された郊外の団地、いわゆるニュータウンがそれにあたる。

実現していく郊外住宅地が田園都市の理想とするような母都市からの自立した職住近接地域とならなかった原因のひとつは、田園都市が低所得者

層の住宅として土地公有の理念に根ざしたものであったのに対し、日本では住居とは個人自らが手に入れるものでありつづけたことに由来しているといえるだろう。都市労働者をはじめ、ほとんどの個人は「すみかえすごとく」に沿って住居を格上げしていくという 20 世紀的な夢に向かって邁進した。こうした欲求の受け皿として機能したのは、ハワードの職住近接の理念に基づいたガーデンシティではなくて、私鉄や行政の住宅供給策が産んだ「ガーデンサバーク」という住機能に特化したベッドタウン」だった(角野『郊外の 20 世紀』2000、P.123)。

このパラグラフではここまで主にモータリゼーション以前の郊外について見てきたが、ここで 80 年代アメリカに登場したエッジシティと呼ばれる郊外都市の存在にも触れておく必要があるだろう。角野はエッジシティについて次のように説明する。

エッジシティの代表的な事例として、ラス・コリナスを紹介しよう。テキサス州ダラスの郊外十数キロのところに位置し、近くには総面積七二〇〇ヘクタールという世界最大規模の飛行場、ダラス・フォートワース空港がある。ラス・コリナスの総面積は四八〇〇ヘクタール、千里ニュータウンの約四倍の広さを持つ。計画では昼間人口一五万人、夜間人口五万人。住宅地区商業地区、リゾート地区、工業団地があり、キャロライン湖という訳五〇ヘクタールの人口湖もある。

ほとんど真っ平らな土地を高速道路がいくつにも区切り、そこにオフィスや住宅が散らばる。かなたにはダラスの超高層ビルのシルエットが、単調な大平原の景観にアクセントを与える。空には飛行機が縦横に間断なく離着陸する。

ここは車と飛行機の都市である。開発主体である企業の本社ビルの足元には、テキサスの開拓魂を象徴するかのような野生馬の彫刻があるが、オフィス街にも住宅地にも、外を歩く人の姿は見えない。(角野『郊外の 20 世紀』2000、P.125)

職住近接の自立都市という点では一見、エッジシティは田園都市に近いもののように思われる。しかし角野の考察から読み知るかぎりでは、この寒々とした郊外都市は豊かな緑と都市機能が共生する快適な住環境というよりは、コンピューターゲームでシミュレーションされようとしているメガロシティのような、見せかけの奥行きしか持たない地域であるようだ。日本では例えば、千葉県浦安市やさいたま新都心などの都市計画が先行した後に各種企業・施設の誘致に尽力する郊外地域がこれにあてはまるだろうか。わたしたちはこういった無機質で閑散とした郊外の風景を、ホンマタカシが撮影した写真において確かなものとして認めることが出来る[写真中央、加えて 35 頁参照]。

エッジシティあるいはガーデンサバークという土地はもはやそこに住まう者たちにとっての置き換え不可能な根拠、かけがえのなさなどありはしないだろう（愛着はあっても）。なぜならそこは、移動する事を最大の要件とした速度社会がつじつま合



ラス・コリナスの全景



千葉県浦安市



「SIM CITY 2000」

わせでもするかのようにつくりあげた、スタンダードが支配する街だからだ。そのような土地を移動の終点／起点として、根を張ってとどまることは幾分の矛盾を孕むことになると言わざるを得ない。

作為的に物流／人の移動のノード（結合点）として仕立て上げることで可能になった住環境というのは、細かな点を除けばどこでもほとんど同じものが出来上がることだろう。運良くそうならなかったとしても、これらの郊外都市はその成り立ちがまるで同じなのである。こう考えると、ガーデンサバークに住むということは、土地に定住するというよりは、速度社会におけるひとつの乗り物あるいは駅・ターミナルの中にとどまっているようなものと言えるかもしれない。

2.3. 郊外の乗り物

複数の中心が集まってできたような都市圏は、鉄道路線図と道路地図によってはじめて認識することができる。もとより首都圏は平野部に広がるものだから、山や川があり、丘があり、そして平野があるというような土地感覚に頼ることはできない。そのような方向感覚は基本的に都市とその近県（すなわち郊外）を区別するときのみ立ち現れてくるものでしかない。

東京と大阪という日本国内の主要都市圏はそれぞれに、環状線と地下鉄という二つの主要な鉄道を併せ持っている。そのうち環状線は、国内地域をすべからくフォローするように敷設された国有鉄道が都市部でのスムーズな交通を考慮してとった形態で、一方の地下鉄は鉄道の中でももっとも高いイニシャルコストを必要とするため、利用者の多い都市部でしか実現しない交通システムである。これに自動車道と歩道が加わり、都市交通は機能している。

基本的には、さまざまな社会機能が密集する都市部では鉄道が、機能が低密度に分散している田舎と呼ばれる地域（農村、田園）では自動車があれば適切に対応しそうなものである。だが、自動車は馬車の後継者である（加

えて、乗用車は騎馬の末裔である)という川添の指摘(『移動空間論』1968、P.90)からもわかるように、自動車は都市内交通においてイニシアティブを発揮する乗り物である。しかも道路さえあれば都市だろうとどこだろうと重宝するのが自動車の交通であって、点と点を結ぶだけの鉄道よりも、線的、面的に行動領域を広げる自動車のほうが近代における定住領域の拡大や便利な生活への欲求に貢献することが出来たのだった。

ただ、モータリゼーションと経済成長を果たしても、その国土が限られている場合は都市機能が分散せずにある特定の地区に過密してしまうという傾向がより顕著にあらわれるため、どうしても都市の駐車面積は不足してしまうことになる。よって日本では、都市と(それに寄生する)郊外住宅地との間のマイカー通勤がアメリカほど一般的にはなりにくかったのだろうと推察できる。

ここで都市からその外側へと視線をむけてやると、都市から延びる鉄道路線に加えて、あるいはそれに取って代わる形で、モノレールの鉄道が活躍していることに気付くだろう。ベッドタウンやサテライトシティと呼ばれる郊外地域では、地域生活の基盤となるような新しい交通の回路を必要としていた。それが市民の総意であるかどうかは別にして、少なくとも計画した当事者たちはそう思っていた。そこで、騒音が少ない、軌道が占拠してしまうスペースが少なく済む、工事期間が短い、メンテナンスが容



いわゆる「新交通システム」も、今では見慣れたものになっている。(写真は多摩都市モ

易であるなどの点で旧来の列車よりも優れている<新交通システム>、モノレールが採用されることになった。

モノレールは、道路上空ばかりでなく公園や広場、河川、鉄道敷地などの都市内公共用地の上空を利用した建設も可能であることから、臨海地域で空港への連絡や、テーマパークと在来線との連絡あるいはテーマパーク内の移動とい

った場面においても見受けられる交通機関である。

すでに在来線が最低限の地域をカバーしてしまっている今では、何らかの理由で新しい地域交通を計画する場合、バスよりはるかに高い定時性と大きな輸送力を持ち、地下鉄に比べはるかに低コスト（１／３）であるモノレールが汎用性の面から言っても優れている。

現在国内で 20 路線ほど運行されているモノレールであるが、ここで問題にしたいのは臨海地域の新開発計画などについてではなく、郊外地域から交通が整理されていくことで主要都市圏の過密状況を改善される可能性についてである。もし郊外都市が自立することができれば、もはやその地域は単なる「郊外」ではなくなり、職住近接地域が相互に連絡し合うという田園都市のイメージに近くなると考えられるのではないかと。

事実、多摩都市モノレール（1998 年に営業運転を開始。多摩都市モノレール株式会社）の事業概要には「産業文化が息づく多摩自立都市圏の形成に向けて、多摩の『心』の形成や都市基盤の整備に取り組む」という地域活性化への意思がうたわれ、大阪モノレール（大阪高速鉄道株式会社、1990 年の開通以降段階的に路線を延伸）は「多核心型の都市構造と、これらを有機的に結ぶ交通網の整備とによって」「既存の放射状鉄道路線間を連絡し、迂回交通の緩和や、並行する道路交通渋滞の緩和、新たな鉄軌道サービスを楽しむ地域の拡大」をねらう計画であることが明言されている。

この二つの路線が共通して、かつて建設されたニュータウンを路線に含んでいることは単なる偶然ではない。かつてのニュータウンも今では高齢化が進み、オールドタウンあるいはリタイアメントタウンといった風情で、事実上都市通勤圏の限界にあるこうした郊外住宅地は永遠に郊外のまま母都市に寄生しつづけなければならなくなっているかのようだ。高度経済成長の後に新設されているモノレールがほとんど第三セクターによって経営されていることから見ても、これらの新しく計画された交通回路が事業としての採算性よりも、それぞれの地域活性化策の中核を担うものとして期待されていると考えて間違いないだろう。地域活性とは結局のところ商業施設の集積や住民の増加を意味するものだから、自治体は地域の発展と税収入の増加という両方の面で潤うことになる。

南北に開通した多摩都市モノレールの場合、在来線の市街地（西武線の玉川上水、ＪＲの立川、京王線の高幡不動）や動物園、私立大学の郊外キャンパスなどの人が多く集まる施設を通して、上北台団地と多摩ニュータウンという二つの集合住宅地をつないでいる。北摂地域の大阪モノレールの場合は、都市部西北の郊外に位置する大阪空港から公園や競技場などの万博記念施設と千里ニュータウンを經由して、東北部の郊外市街地である茨木市、門真市まで伸びている。中心から周縁へと郊外を拡大していった放射状の在来線に対して、垂直の方向に新しい回路を設けることで、相互関係の薄かった各市街地、郊外施設を地域としてまとめあげ、機能の充実した自立都市として発展する活路を見出そうというのだ。

こういった日本のモノレール需要と対照をなすのは、10年ほど前からヨーロッパをはじめとした欧米各国で盛んな路面電車の復活の動きであると言えるだろう。かつて自動車によって街から追い出されていた路面電車だったが、車の公害や都市の渋滞



といった状況が続くなかで、高加速、高減速、低騒音、超低床の新車体（ＬＲＴ＝Light Rail Transit）が開発された。

当然のことながら、このＬＲＴとモノレールが最も大きく異なる点は、その空間的な位置における高さの差にある。超低床車であるということは、バリアフリーであることを意味している。つまり地上からすぐに乗車できて便利であるだけでなく、高齢者・幼児・身障者など交通弱者にもやさしく、容易に利用することが出来る。こういった性質からＬＲＴは鉄道よりもむしろバスに近い形で利用されることになる。モノレールも地域交通を担うという点ではバスに近いが、跨座式にしる懸垂式にしる、モノレールは空中を走っている。この空間的な高さがバスよりも鉄道に由来していることは明確で、鉄道の駅は町の中心として機能できるだけの高さの建造物にならざるを得ないのである。かつて西洋で町の中心にあった教会が周囲

を睥睨し時刻を告げる鐘を響かせていたように、駅はその地域内アクセスの中心として、時刻表によって人々の移動生活を司っている。

一方、こぢんまりとしたバス停留所がその地域を等しく周回して置かれるように、路面電車の停留所もローカルな交通を支えるものである。ただし、いわゆる都電がそうであるように、路面電車は公営の地下鉄・バスのように都市内に敷かれる交通であるから、それが郊外や臨海を走るモノレールの反証となるものであるとは考えにくいだろう。それらはともに都市内部、郊外地域それぞれにおけるローカルさを取り戻し強化することを目的として敷設された交通機関であって、都市の内側と外側の両面において過密した中心を分散させようという同じ働きが見られると捉えたほうが良いだろう。

言うなればこれら新交通システム[注5]導入の動きはローカルに根ざして脱中心化しようと試みる<グローカリゼーション>の運動の一つなのである。ここで「運動」という表現を用いるのは、近代の工業的・経済的な発展の一つの着地点であるグローバリゼーションの逆を行くこの方向性が、しばしば非営利的な市民や良識的な活動家らの運動などに依拠しているからだ。新しい交通回路を模索しようとするローカル運動の場合、特に路面電車の導入推進が掲げるビジョンが「パーク・アンド・ライド」のアイデアとして確立されている。モータリゼーション以降は脇役を演じさせられてきた鉄道が今、自動車によって荒らされた街路を生き返らせようとしているのだと言える。

かつて、人々が日常的な移動手段として自動車を迎え入れた変化を指して、「ドア・トゥ・ドア」という表現が流行的に使われた。すなわち自宅の玄関と目的地とする施設の入り口とが自家用車によって直接に結ばれたということを端的に示しているのだが、これは自家用車という移動する空間が他の乗り物、例えば鉄道やバスなどの内部空間と違って「動く個室」であるからふさわしい言葉だったのだ。つまり、モータリゼーションという語が何よりも個人所有のレベルにまで自動車という乗り物が普及したことを指すものである限りにおいて、自家用車とは各個人にとってのパーソナルな乗り物で、その内部空間はまさに家のように、あるいは家よりもむしろ

る個室に近い、きわめて特権的な空間（パーソナル・スペース）なのである。

その意味では、ドライバーにとって移動することとは必ずしも家の外に身を置くことにならないのだとも言えるかもしれない。たしかに私たちの日常的な感覚に則して言えば、車中にいても屋外にいることの臨場感や家から外出したことの記憶が残っているとはいえ、自家用車がドアとドアをつなぐ道路の上を走り抜けるとき、事実上公共空間としての屋外はほとんど消滅してしまっている。実際、こどもの遊び場や住民らのコミュニケーションの場といった公共空間としての道の役割はかつてに比べるとずいぶん小さなものになっているだろう。このように自動車は、元は誰のものでもなかったはずのこの世界を分断し、生活空間をより狭く密室的なものへと分化させてきたのだ。

前述の「パーク・アンド・ライド」とは、自動車の代わりに、できるだけ鉄道やバス、路面電車などの公共の交通機関、それに自転車や徒歩で個人の移動に対応しようという運動である。なるほど、たしかに「ドア・ト



ウ・ドア」の移動による屋外の省略に比べると「パーク・アンド・ライド」

は目的地までの距離が延伸されてしまう。しかし、例えば自転車というものは自動車のように長距離の移動に向かないし、内と外を隔てる外殻もないが、それでも「パーソナルな」乗り物であると言えはらずで、自家用車にならって言うなら「ドアから次の乗り換えまで」あるいは「最後の乗り換えとして」の移動をカバーするだろう。残りの主要な移動は鉄道、バス、路面電車、モノレールなどが担うことになるわけだから、充実した公共交通が必要になるのはいうまでもない。

近代化以前の移動が時として命がけの肉体労働だったことを思い出していただきたい。命がけという意味では自動車がその速さと引き換えにドライバーだけでなく歩行者までも危険にさらしかねない移動手段であることは言うまでもない。逆に「パーク・アンド・ライド」は速度や利便性から一歩身を引くことで、平和な路上を獲得し、失われていた公共空間を取り戻し、自動車に荒らされた街路を生き返らせることができるというのである。

ただ、ここでひとつ疑問が生まれるのである。わたしたちがそう簡単に車を捨てられるとは思えない。日本のこの毎朝毎夕の満員電車で、これ以上何をしようというのか？ こういった疑問に対して先進的なエコロジストたちがいくら「よい都市生活を、よい住環境を取り戻し、守るため」と言ってみたところで有効な答えにはなりにくいだろう。双方とも一理ある意見とはいえ、当面の問題となるのは私たちの生き方を規定するほど、自動車はすでに私たちにとって最も重要な乗り物であるということだ。

2.4. 自動車と定住様式

ここまで見てきたように、アメリカから先進諸国をはじめ全世界的に広がったモータリゼーションを代替する新しい交通機関の模索は以前からつづけられており、その傾向は近代から脱した時代において何がしかのビジョンを示そうとしているように思われる。70年代以降の都市計画において新交通システムが大きく扱われるようになった背景には、モータリゼーショ

ンによって交通が飛躍的に発達すると同時に、このパーソナルな移動手段である自動車に対応するようにして公共の交通機関の側も発達・充実する必要があったからだと説明できるだろう。その意味では新交通システムも結局は近代の要求にこたえるものであったと言えるが、果たして乗り物という技術は近代の終焉とともに消えてしまうものなのだろうか？あるいは、乗り物は近代という時代においてのみ垣間見ることのできる交通メディアの一形態でしかないのであろうか？

例えば、世界に先立って市街地での本格的なモノレール運行を開始したドイツは、モータリゼーションから新交通システムへの移行が成功している典型的な国である。一昔前までのドイツの交通といえば、何と言ってもナチス政権下において建設されたアウトバーンの存在がよく知られていた。しかし一方で、世界で初めて市街地でのモノレール運行が始まったのもこのドイツのヴッパータルにおいてであった。そしていまではL R T先進国として知られ、全世界的なL R T導入推進の先陣を切ったよい見本として注目を集めるようにまでなっている。このような変遷の過程に新時代に向けてのビジョンがあったとすれば、それはどんなものだったのだろうか。私たちの実生活を取り巻いているところの交通事情は、いくつかの側面を併せ持った現象としてたち現れているはずだが、本論のテーマである私たちの生活と乗り物との関係において言えば、現代の変容する交通の位相は、住環境としての「郊外」と20世紀に活躍した乗り物との関係の変化に置き換えて考えることができるだろう。

一言で要約すればそれは「郊外の時代」である。(中略)中世が「教会の時代」であり、十九世紀が「首都の時代(ネーションステートの首都)」であったのと同じ意味において、二十世紀とは「郊外の時代」であり、郊外という空間形式によって、そのすべてが象徴される時代であったからである。(中略)

「郊外」こそがそもそもそのような(筆者注:「形が内容を規定する」ような)「形本位主義」の産物であり帰結だったのである。白く輝く「夢のわが家」という形を手に入れることができれば、それと同時に幸福な生活も

手に入れることができるという思考の形式が、郊外住宅を産み、二十世紀を産み、そして支えたのであった。そのひとつの理想の形を手に入れるまでは、禁欲し、まじめに働くべしという形で、「形本位主義」は生活のあり方を規定し、時間のあり方を規定したのである。(隈研吾、1997、『まぼろしの郊外』(宮台真司、1997)文庫版解説より、P.304、P.306)

ユートピアとしての「郊外」は近代が産み出した定住生活の、ひとつの様式である。建築家の隈研吾は、この定住様式の本質が「形本位主義」という安易な即物的思考にあると考えた。いまこの「形本位主義」に根ざした人々はグローバリゼーションという次なるユートピアを模索している。地球規模の市場においてどのように振舞えば地域経済が繁栄していくのか、というグローバル対ローカルの図式も、ユートピア思想に巻き込まれない地点に立脚していなければ全く効力を持たなくなるだろう。

アメリカ産の「マイ・ホーム」のイメージは、例えば映画やテレビのなかに記憶されている。代表的なホームドラマのひとつである『奥さまは魔女』(1964 - 1972)はこうしたイメージの最たるものとして、人気を博した。奥さまこと主人公・サマンサが魔女であること以外は「ごく普通の」家庭を描いたホームドラマなのである。しかし例えば『シザー・ハンズ』(T・バートン監督、1990)において同じく主人公が闖入する「ごく普通の」コロニアルスタイルの家並みは、もはや私たちの目には奇妙な主人公そのものよりも異様に映るのである。わたしたちが脱近代の時代を迎えるためには、こうした「形本位主義」の影を払拭しなければならない。

ならば乗り物はどうだろうか。自動車や鉄道は郊外へと住環境が拡大するのには欠かせない乗り物だった。と



「奥さまは魔女」

くに自動車は高度経済成長期の「3C」に数え上げられており、「形本位主義」がもっとも欲望した対象のひとつである。自動車と電車それぞれが果たした20世紀社会への貢献の決定的な差違を示すには、次の引用で充分だろう。

鉄道は所詮、点と点をつなぐ線の交通である。これに対して、自由に道を選ぶことのできる自動車は、本来、面的なものである定住領域の拡大にもっともふさわしいものだった。いうまでもなく、自動車の特徴の一つは、それがパーソナルな乗り物である、ということで、自家用車という単語にはちゃんと"家"の文字がついているように、それは"家"すなわち定住生活者のための一手段となっているのだ。だから自動車が人間に与えた行動の自由とは、まず第一に、定住領域における行動の自由であり、その自由が、定住領域のおどろくべき拡大を導き出したものにほかならなかったのである。(中略)

自動車—とくに乗用車—という移動空間のもつ特異性は、定住生活の手段であるにもかかわらず、あくまでも行動領域のものであるという点だ。(中略)自動車が、現代文明に与えた衝撃性は、まさにこの二重的な、矛盾した性格の中に存在していた。(川添『移動空間論』1968、P.101～P.103)

定住領域の拡大とは、具体的には都市の拡大と職・住それぞれの領域の膨張と分離に伴う生活圏の郊外化、さらにグローバリゼーションまでを含めた現象であると言えるだろう。これにはモータリゼーション以外にも都市の近代化や経済成長といった社会的要因も当然考えられるが、ゲーテンベルク技術の生んだ最後の機械である自動車は、経済成長やグローバリゼーションといった高度な近代社会の成立には欠くことの出来ない前提だった。このように考えると、様式としての「郊外」と「自動車」が、20世紀の「形本位主義」的な生活に直接働きかけてきた住環境と乗り物であると言えそうだ。

引用した部分から考えると、自動車がもたらした行動の自由とは定住と

非定住を選択する自由ではなく、道路を自由に選択できることであり、あくまでも定住生活における移動の自由であるということだ。「世界が狭くなった」というのはまさにこうした変化を裏返して捉えた表現である。

ここで重要なのは、ここまでの考察がすべて、定住生活を前提としているということだ。たしかに、前章で私がそうしたように、遊牧民や流瓢民たちの生活をも定住生活としてひとくくりにして考えることも可能だ。これまで何度か引用してきた川添の論考についても＜定住領域と移動空間＞が全篇を通してのキーワードとして挙げられよう。しかし、交通メディアの力で（量的にも質的にも）史上かつてないほどの規模で繰り広げられるようになった移動・運搬の現状が、むしろ定住生活の方を遊牧生活に含めてしまうような見方を与えてくれることも確かなのである。

例えば、トレーラーハウスやキャンピングカーといった自動車としての機能と住居としての機能を複合した機械装置は、まさに定住と遊牧を折衷した半放浪的な生活を可能にしてくれるのかもしれない。しかしほとんどの場合キャンピングカーは、アウトドア用品の一つとして、あるいはRV（Recreation Vehicle）などと並ぶファミリー向けの装置として販売されている[注6]。またトレーラーハウスは、オートキャンプ場などに設置・固定されることで、キャンプを楽しむ家族や低所得者たちにねぐらを提供することもある。こうして考えてみると、これらを＜家＞として捉えようとするにはあまりに富める者や貧しい者たちにとっての、特殊なケースでしかないのかもしれない。乗り物の住居化（住まう乗り物）あるいは住居の乗り物化（移動する住み処）というようなもうひとつの新しい生活様式というのは、まだあまり開拓されていないだけなのかもしれない。たいていの人々にとって、住むことと移動することというのは明確に区別されている。その基準は、「いま私がいるこの場所は私の＜家＞なのかそうでないのか」という単純なものだ。この区分に従えば移動空間は個人にとっての個室のようなものではあっても家族の集う＜家＞ではない。トレーラーハウスは＜家＞としては「すみかえすごろく」から除外されていて、キャンピングカーは言わば別荘か何かのように基本的な社会生活とは区別される遊びの領域の乗り物と考えられているのだ。



「郊外」という定住様式が
20 世紀における不可避免的な、
唯一の選択肢だったのだとし
たら、私たちはこれから何らか
の新しい生活のスタイルとい
うものを何に求めることにな
るのだろうか？あるいは、今、何
処に住もうとしているのだろ

うか。確かに川添の言う通り、トレーラーハウスやキャンピングカーとて定住様式のひとつに過ぎないものなのであるかもしれない（川添『移動空間論』1968、P.7）。しかし、乗り物／交通メディアが本当に住むことと移動すること狭間に広がる溝を埋め、互いを溶解させるようなものであるとすれば、他ならぬ乗り物こそが定住という社会の前提として機能しつづけてきた枠組みについて新しく捉えなおす契機を孕んでいるのではないだろうか。私たちはこうした再考の作業を、「形」に対する近代的な欲望とは決別したうえで慎重に、そして大胆に進めなければならない。「形」を取り払ったあとに残るもの、それは個人の生活における実践である。

3．テクノロジー

3．1．あそび

前章まで、乗り物による移動のうち、時空間を圧縮する性質と近代社会との関係に注目することで、乗り物の交通メディア的機能について考察してきた。そしてこの考察によって、定住生活に大きく貢献してきた乗り物が同時に近代的合理主義の臨界点において私たちの社会にノマディックな生活のビジョンを投影しているという現状の概観が描けたことと思う。この章では少し見方を変えて、交通のための実用的な用途のほかに、乗り物のもつ娯楽や快楽としての自己充足的な側面をとりあげたい。

例えばドライブの場合、ドライバーにとってある種の悦びとして感じられているのは、運転しているということであろうか。移動しているということであろうか。あるいは、散歩と同じく自己目的的であるがゆえに社会的に無目的で非実用的であるという、半定住・半放浪の行為性だろうか。おそらくいずれもそれぞれの意味で、遠からず的を得た要因なのであるが、こう言っただけでは何処か判然としないままであるように思われる。特に、定住／遊牧／放浪といった具合に個人の生き方が乗り物によって選択可能なものになるのだとしたら、これは<遊び>というもうひとつの側面から移動することについて考えてみる必要がありそうだ。

遊戯のシーンにおいては、乗り物に乗ることや乗り物で移動することそのものがひとつの目的となる。移動において、目的地へ向かう乗り物は言うまでもなく合目的な行為主体であるということが出来るが、一方の移動空間にいる私たち自身は無目的的で怠惰な実存である[注7]。しかし交通メディアとしてではなく遊戯として用いられるときだけは、私たちが乗り物に乗る行為は合目的なのだ。車窓の風景を楽しむ鉄道旅行や豪華遊覧船による世界一周旅行などのシーン、それに乗用車でドライブにでかけるときには、移動することそのものが私たちの楽しみとなっている。このような遊戯のなかでももっとも基本的なものは、散歩である。乗り物が私たちの足となったことで、交通における実用性や生産性だけでなく散歩と

いう行為もまた拡張されているのだ。

人と乗り物との関係はいつでも、人が乗り物を操縦し、乗り物が人を運ぶという相互的な作用にある。人を運ばないものはラジコンくらいのものであり普通これは乗り物とは言わないし、人が運転しないものは、エレベーターや一部の新交通システムくらいのものであって、これも操縦の必要がないのではなくて、自動システムによって必ず監視・制御されている。乗り物にとって操縦ということが常に重要な問題であるのは、私たちが速度というものを処する必要があるからだ。交通整理や速度管制といった高度なシステム維持の技術によって、複雑で手におえない＜流れ＞は予測可能なものとして私たちの手で処されていなければならない。

こうした技術の中にゲーム理論的なゲーム性（ある種のゲーム性）を見出すことで、乗り物は遊戯の中に組み込まれる。すなわち、運転の技術を競い合い、いち早くゴールという目的に達するために効率的なプロセスを探し出すのが、レースという形態での乗り物の遊戯である。

どんな遊戯でも、そこには必ずルールが設定されているものだ。私たちは、できるだけ近い条件のもとで遊戯者らが競い合う公平さの前提のもとに、異なる結果が生じてくることに遊戯の魅力の一端を見出すことができる。遊戯者にとっての行為の自由性というものは、ルールと目的との間に存在していて、そこに遊ぶ余地というものが生まれる。もとをただせば、＜あそび＞とはこうした隙間そのもののことを指し示す概念なのである。

ルールと目的とは、レースにおいて考えれば、レギュレーションと速度であると言い換えることが出来る。ラップタイムの向上あるいは勝利といったことが当面の目的であることを暗黙のうちに了解している遊戯者は、ゴールに向かって高速の達成を目指す。しかしこういった要求とはまるで正反対に、目的的な意志をある水準にセーブするためのレギュレーションが遊戯の枠組みとして機能している。抑制の働きかけは、公平さを保持するための他律的なルールとして、あるいは遊戯者が自らの安全を守るため自主的に高速運動から辞退する意志として、遊戯の中にあらわることになる。

目的意識の奨励と抑制という互いに矛盾した要求が発せられながら、そ

の狭間にかろうじて残った余地において遊戯は成立している。自動車によるレースがドライブと異なるのは、それがスポーツか純粋な遊びであるかということにある。ドライバーは、レースにおいては<あそび>としての行為の触れ幅を出来るだけ狭め、目的へ近づこうとするが、散歩的なドライブに興じる場合はルールや目的はできるだけ自分の行為から遠ざけて遊んでいる。

速度を操縦する技術に関する<あそび>の構造は、遊戯のシーンだけでなく実社会での交通にもあてはまる。遊戯において<あそび>を消滅させる試みがスポーツマンシップという名の目的志向的な態度であるように、実社会において実用的な利便性、効率性、生産性を追及するのが近代的合理主義という名のフロンティア精神である。

だからもしも、現代における速度管制の技術が近代的なフロンティアを目的として掲げたうえでなされるものであるならば、<あそび>の精神はわたしたちの社会から駆逐されてしまうことになるだろう。まったく速度向上の考えが失われるということはないにしても、たしかに今、速度社会は効率化から定常化へと方向を見つめ直さなければならない臨界点に差し掛かっているのである。

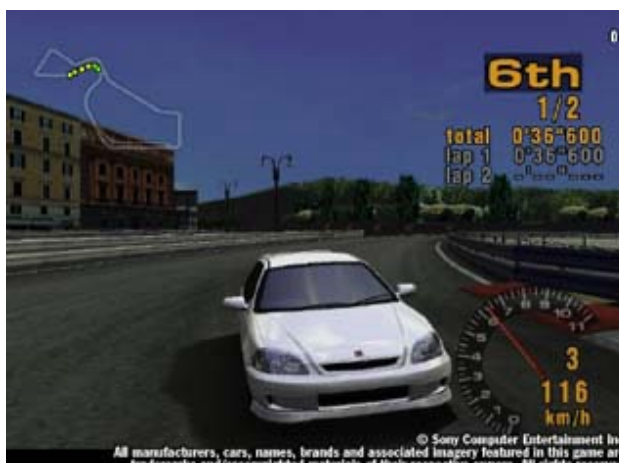
近代から近近代にかけて<生産から消費へ>と社会のモードが移行したことを、労働と余暇という対概念に置き換えてみれば、<仕事から遊びへ>と個人生活のモードが移行したことに当てはまるだろう。現代ではこれが、<向上から安定へ>といった具合に生活の質に対する視点を変化させなければならない必要に及んでいる。「追いつけ、追い越せ」とばかりに自らの技術を競い合う時代は終わろうとしているのだ。

3.2. 速度の遊戯

乗り物による遊戯は、その速度を楽しむものである。乗り物は目的地へ向かう移動の手段であると同時に、乗り物で移動することそのものが目的であるような側面もある。その場合、私たちは速度が引き起こす様々な現

象に自己充足的な喜びを感じているのである。

ところで、遊戯者にとっての喜びのほとんどは、過程における経験のなかに現れてくる。ゲームにおいてとにかく失敗さえしなければ面白いというのであれば、世の中には難しいゲームなどというつまらないものはひとつもない、ということになってしまう。



代表的なドライビング・ゲームの一例

経済における〈マネー・ゲーム〉やコミュニケーションにおける〈言語ゲーム〉、あるいは戦争を一種のゲームとして捉えるようなゲーム理論などでも、他者との関係（駆け引き）のなかで自分がどのように振舞ってどのような過程をつむぎ出すのかといったことが行為者の頭を悩ますわけである。思うようにいかない過程をまるまる省略してしまったのでは結果を得ることも出来なくて、与えられた状況やルールに規定されたフィールドのなかで着実に駒を進めていくことが必要なのだ。

その最初期からテレビゲームのひとつのジャンルとして確立されていたドライビング・ゲームは、コンピューターの持つ情報処理能力の向上を示す格好の場として常に注目されてきた。その要諦は、モニターのなかの車を操って、規定のフィールドを思うままに駆けられるというシミュレーション性にある。

ゲームとしての枠組みこそカーレースの形を借りているとは言え、遊戯性というものは結果にすべて還元できるものでないのだから、ドライビング・ゲームが〈ゲーム〉たるためには、レースよりもまずドライブそのものをシミュレートしたものでなければならないはずだ。あるいは、現実の参照可能性や再現性を標榜しない独自の遊戯としてならば、ある種の〈ドライブ感〉を保っているだけでもよい[注8]。

だから、ここで少なくともこう言うことは許されるのではないか。ドライビング・ゲームとは自分の操縦する車体が前進することを楽しむものである、と。こう考えることによって、実際のドライビングと、そのシミュレーションとしてのドライビング・ゲームとを区別していたリアル/バーチャルという差異の問題をいったん取り下げることが出来る。つまり現実にしるシミュレーションにしる、ドライビングとは<ドライブ感>を楽しむ遊戯である、という単純な事実が明らかになる。

ならば、この意味においては、<遊戯そのものがドライブである>と言うことが出来ないだろうか。つまり過程における前進する意思の積み重ね、それこそが遊戯の本質的な悦びなのだと先に説明した通り、遊戯そのものもまた<ドライブ感>を伴うものではないかと考えられるのである。

ここでいう<ドライブ感>とはすなわち、自らの行為がそのプロセスの中にある速度を生み出しているという実感に他ならない。遊戯そのものが孕んでいる速度の経験が、ドライビングにおいては乗り物の移動する速度として現れることで、遊戯者の知覚にもっとも訴えかけやすい形で提示されているのである。レースという枠組みをとっていなくてもドライビングそれ自体が私たちにとって遊戯となりえる理由はそこにある。

こういった速度の遊戯は、何も常に高速を必要としているわけではない。散歩や旅行も、ある種の遊戯的<ドライブ感>の経験であると言ってもよいだろう。するとここでまた、これらの遊戯的行為のなかに移動することと遊ぶこととを結びつける共通項として、<風景>の存在が浮かび上がってくる。散歩、旅行（観光）、ドライブ、このいずれにおいても、私たちは速度を経験するだけでなく風景という視覚体験を楽しんでいるはずだ。

3.3. 視聴覚メディアとしての乗り物

移動している乗り物は、他の何にも似ない<車窓の風景>を持っている。乗用車でドライブするときや列車で旅をするときに私たちが眺めている風

景は、刻々と移り変わっていくもので、窓の外には普段の見え方とは異なったパノラマ的な視界が広がっている。それは一枚の風景画のようでもあり、写真集のようでもあり、一編の映画のようでもある。

この窓枠を絵画のフレームとして考えるなら、その中に変容しながらあらわれる風景のあり方は、未来派の画家たちが絵筆を握るまで決して描かれることがなかった種類のものだ。彼らは、独自の理念に基づいて、はじめて速度のもたらす知覚を再現しようと試みた人たちだった。未来派以前に乗り物の姿をとらえた表現としては、例えばターナーの『雨、蒸気、速度—グレート・ウェスタン鉄道』(1844)が知られている。しかしそれは外側から眺めた乗り物の迫力は描いていても、ルイジ・ルッソーロ『自動車のダイナミズム』(1911)のように速度そのものに対して執拗な視線を浴びせ掛ける種類のものではない。1909年にF.T. マリネッティがフィガロ紙上に発表したマニフェスト「未来派宣言」



たマニフェスト「未来派宣言」

『大列車強盗』より

は、速度とともに存在する、

あるいは速度の内側からの表現を宣言したものだ。

乗り物での移動がもたらす独特な知覚は、車窓を映画のスクリーンに類比させることも許してくれるだろう。例えばいくつかのヒッチコックの映画には、密室のサスペンス性と複数の土地での出来事をダイナミックに結びつける乗り物の存在が不可欠だったと言ってもよい。あるいは加藤幹朗(加藤、2000)が同様に指摘するエドウィン・S・ポーター『大列車強盗』(1903)における鉄道も含め、それらの映画では、移動する内部空間はもっぱらスタジオ内に設置されたセットによって再現されていた。車窓の風景はと言えば、別に撮影された映像を二重露光という方法で後からオペティカルに合成処理して加えられた。つまり別々に撮影された二つの映像は、

本来それぞれに独立していたはずの映像なのである。

『大列車強盗』の冒頭部は、この初期映画がすでに窓をスクリーンとして利用していることを教えてくれる。映画のなかに被写体としてとらえられた窓は、映画の所与のフレーム（スクリーン）の内部に象嵌された第二フレームとして機能する。（加藤『映画とは何か』2000、P.149）

野心的な新しい映画作家らによってロケーション撮影というものが登場してからは、映像のリアリティや緊張感を維持する必要のために、別々の映像を合成して映画的状况を捏造することはなくなってしまった。（かわりに、モンタージュであるとか語りであるとかそういったことに映画らしさが展開されることになる。）あるいは加藤の言うように、「カット割り（とりわけクロスカッティング）」が成立する以前においては、「異なる場所でのふたつのアクションを因果的に『同時に』提示できるものは、外へと開かれた内なる窓の視野以外考えられな」かったことも関係していることを申し添える必要もあるだろう（加藤、同掲書、2000、P.151）。

高速道路から見下ろす眺め、クライスラー車のステレオで聴く超ロングヒット曲、そして熱波——これらを伝えるには、その場その場で撮った写真だけではもう不十分である。音楽や耐えがたい暑さをも含めてその全行程をリアルタイムで撮影し、自宅の部屋を明るくしてその映画を余すところなく何度も繰り返して映写する——こうして、高速道路と距離とがもたらす魅力、また砂漠のなかでのよく冷えたアルコール飲料と速度とがもたらす魅力を繰り返し味わい、自宅のビデオデッキでそれをすべてリアルタイムで再生する——必要があろう。それは単に思い出に浸るという楽しみのためだけでなく、ばかげた繰り返しによる ^{ファッション} 魅惑 がすでに旅行の抽象作用のうちにあったからでもある。砂漠の広がりとはフィルム^{ファッション}の永遠性にこのうえなく類似しているのだ。（ボードリヤール『アメリカ 砂漠よ永遠に』1988、P.3）

ボードリヤールの言うような光景に類するものは、例えばアメリカを舞

台にした『タクシードライバー』(マーティン・スコセッシ、1976)や、これは夜間の風景はないけれども『グロリア』(ジョン・カサヴェテス、1980)などで確認することが出来る。こうした(比較的新しい)映画では、車内空間と風景とがひとつのカメラによって撮影されている。ほかに何をするでもなくただじっと移動空間に身を置く人物たちや、何の変哲もない車窓の風景を見ていると、漫然とした光景であるどころか、そこが映像のダイナミズムに満たされた空間であることに気付くだろう。

空間が映像の絶対時間(上映時間)のもとに構成されることになる映画の中では、移動空間の内と外もまた時間構成によって描写される。だから、カッティングやモンタージュといった修辞技法が用いられる以前の映画では、第二フレームとしての車窓がナラティブな要素のひとつとして重要だったのだ。それ以降の映画においてもこの車窓の修辞法は形を変えて映画に新しい効果を与えているはずである。おそらくそれが、車窓のダイナミズムの源泉であるだろう。

ここで、未来派の画家たちにとって重要だったのが、乗り物の中でも自動車や列車ではなく飛行機の速度がもたらす知覚への影響であったことを指摘しておきたい。彼らは、高速によって変容する大パノラマの視界に新たな芸術的ビジョンを見出したのだ。

一般に、飛行機や船の中から眺める風景は変化に乏しい。そのおかげで、豪華客船での世界一周旅行は、私たちを日常的な時間感覚の枠組みからゆったりとした時間のなかへと解き放ってくれる。陸と陸を隔てていたのが空間的な距離ではなくて、時間的な距離だったかのように錯覚させるのは、飛行機の窓から夢心地の眼下にひろがるあま



りにも平穏で美しい（そして退屈な）雲の大海原のせいだ[注9]。深夜の高速道路でドライバーが目にしていく幾つもの光の粒の静かで美しい流れが引き起こす感覚も、これとよく似ているのではないか。実際に空間は高速で移動しているのにもかかわらず、静止しているのか動いているのかさえ判断できないようなイメージに取り囲まれたとき、わたしたちは普段培ってきた正常な時間感覚を失って、一種の眩暈のようなものを起こしてしまうのだ。

こういった眩暈の感覚は、速度が移動空間の内と外を隔てる壁となることで生じていると言えるだろう。そのとき、移動している人間にとって、空間的距離は時間的距離に翻訳されてからでなければ知覚することが出来ないのである。

このような翻訳作業をとおして得られる知覚体験の中でもっとも身近なものとは、他でもない映画である。カッティングやモンタージュといった映画の修辞法はスクリーンという窓を挟んで内側の空間（映画内部）と外側の空間（現実）とで異なる速度を、受容者にとって知覚可能な経験に統制して提示する装置なのだ。すなわち映画とは視覚・聴覚における速度統制の技術であり、受容者にとっては速度の遊戯のひとつであると言えることができる。[注10]

そもそも、映画と乗り物とともに、車輪という技術によって組み立てられた速度機械である。『ラ・シオタ駅への列車の到着』（ルイ・リュミエール、1895）における列車と映画のどこか示唆的に思われる出会いについて加藤は、どちらも19世紀末を代表する運動媒体（＝速度機械）であったことを指摘している（加藤『映画とは何か』P.117）。またマクルーハンは、住環境の外爆発における「中心 - 周縁」構造の源泉を車輪と道路に求めている（マクルーハン『メディア論』、P.189）が、その変容の媒介変数として作用していたものとは、速度であると言えるだろう。

3.4. 企てと逸脱

カイヨワの示す<遊び>は、アゴン（競争）アレア（偶然）ミミクリ（模倣）イリンクス（眩暈）の四つに分類され、いつでも「そのいずれかの役割が優位を示している」ものとされている（カイヨワ『遊びと人間』1974、P.43）。先のドライビングについて考えれば、カーレースなどの形をとる場合はアゴン（競争）としての性格も強くなるが、純粹にドライブを楽しむというのであればそれは自動車という、身体と知覚とを拡張する技術なしには得られない速度を楽しんでいるのに他ならない。カイヨワの分類にしたがえば、こうした速度の遊戯はイリンクス（眩暈）に当てはめることができるはずだ。果たしてこのようなイリンクスの性格は、自動車や列車だけでなくすべての速度機械＝乗り物に共通して備わっている遊戯性なのだろうか？

西村は、カイヨワがイリンクスの遊戯性を認めるトランス的な宗教儀礼については、「狂気や錯乱のあやうさと接する形而上学的な企て」であるとして、無作為的な「遊び」と区別する一方で、ブランコやシーソーなどにおいて遊戯者をとらえる浮遊感とイリンクスの近似に注目する（西村『電脳遊戯の少年少女たち』1999）。

浮遊と同調の仕掛けを、シーソーがはっきり見せてくれる。一枚の板は、まんなかが宙づりにされることで、遊びの動きをとるようになる。両はしに一人ずつ子どもがすわり、一方があがると他方がさがる。だからといって、二人が自分勝手な動きをしているわけではない。このような単純な遊びにも、すでにルールはある。あがりさがりの遊びが一巡するごとに、その地面をつよくけって宙づりの遊隙に身をゆだねることが、ここでのルールである。遊び手は、天秤の両端におかれたおもりとして、遊びを構成する一要素、遊び関係の一項にすぎない。つまり遊び手の存在の意味は、自由意志と企ての主体としての一個の人格ではなく、ただ相手とつりあうおもりとしての役割である。

遊戯者にルールへの同調を促す一方で過度の期待は無意識的にあるいはルールという他律によって制限され、文字通り遊戯者を宙吊りにしてしま

うというのが西村がいうところの浮遊の構造である。速度の遊戯においてこの構造は、先に考えてきたような、目的意識の奨励と抑制という互いに矛盾した要求の狭間に「遊び」が位置するという図式に見事に符合するものだと言える。西村のいう浮遊感というものが、速度のもたらすドライブ感と同種のものであることは言うまでもない。ルールあるいはレギュレーションによって、ゲーム/レースの速度という目的に対する意志はある地点で宙吊りにあうことになる。そこそが、速度の遊戯者にとっての自由な振る舞いの余地つまり「あそび」の領域であり、ドライブ感の生じるところなのである。

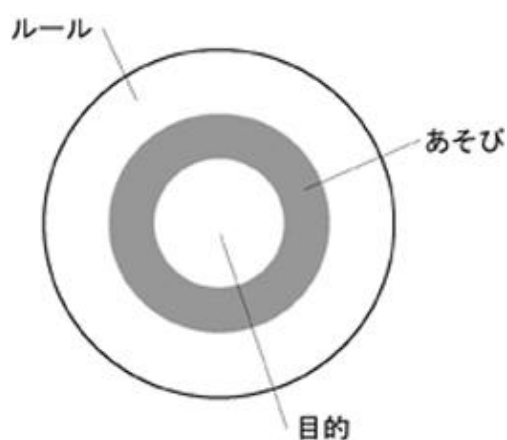
ここで注目すべきなのは、ブランコやシーソーなどといった移動と言えるような挙動を見せない乗り物にもイリンクスの遊戯＝速度の遊戯としての性格が含まれているのではないかということである。それらには移動という実用的な乗り物に期待されて当然の用途が全く欠如している。メリーゴーラウンドやジェットコースター、観覧車といった遊園地で活躍するものも含めて、建物設備としての乗り物は移動することを目的としておらず、乗ることそのものによる快楽・娯楽性だけが際立っている。西村の考えに従えば、こういった「乗り物」にも遊びとしての目的だけでなくルールもきちんとあって、それが遊びの枠組みとなっている。

ここで、遊戯におけるルールと目的について、次のような単純な図を示すことが出来る[図A]。ルールと目的の境界上に位置して、可能な限り自由意志の自然なゆらぎ、行為のブレとしての「あそび」を縮小しようとする態度がスポーツマンシップの本質であることは、先にも説明した通りである。こうしたいきさつを逆の側から眺めてみれば、遊戯者の態度から自由意志が逡巡されるかわりに目的意識が強く肥大することで、「あそび」がルールと目的ふたつの領域からともに締め出されようとしているのだと考えることが出来る。遊びにはそれ自体に、ルール・レギュレーションという目的意識の制限と遊ぶという自由意志の奨励というそれぞれに矛盾したメッセージが内在している。スポーツマンシップというのはこれらのメッセージが引き起こすダブルバインド（二重拘束）の構造に立脚している遊戯者の態度なのだ。

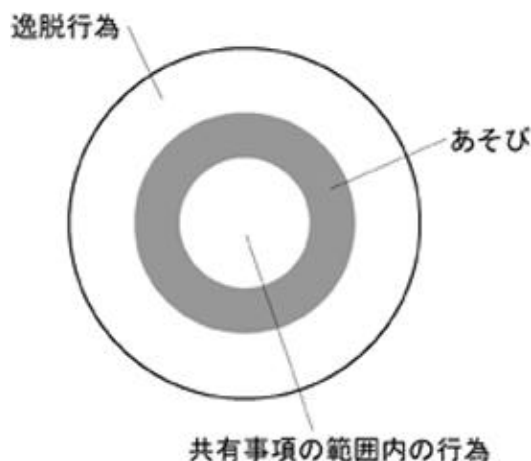
しかし行為者の選択的な態度によって、すなわち〈あそび〉のころと
いう自由意志によって、遊びのなかに潜在するであろうダブルバインド的
な混乱状況は〈あそび〉の領域に一変させられるのだ。その意味では、ス
ポーツに没頭している人々もまた、自らの自由意志に沿ってダブルバイン
ド的遊戯に真っ向から取り組もうとしているのだと言える。しかし私がこ
こで擁護しようとしている基本的な考え方というのは、〈あそび〉の領域
における私たちの自由意志が、その〈あそび〉を拡大する可能性があるの

ではないか、ということである。よ
ってここでまた、自由意志の対立概
念としての社会から要請される〈あ
そび〉を抑制する働きについて取り
上げてみる必要があるだろう。社会
との関わりにおける〈あそび〉の位
相とはどのようなものなのであるう
か。

西村が「遊べないひとの精神病
理」と呼ぶダブルバインド的な混乱
状況とはもともと、ベイトソンによ
って考えられたメタ・レベルでのコ
ミュニケーションに関する精神医
学的なモデルである。母親が子ども
を受け入れる態度を見せているのに
もかわらず、しかし拒絶されてしま
うという例が一般的だ。日常のコ
ミュニケーションにおいて、相手の
振る舞いが見せ掛けの〈遊び〉の行
為なのかそれとも真剣に意図された
〈企て〉であるかということを私
たちは瞬時に判断して意思の疎通



図A： あそびの構造



図B： あそびの構造

を滞りなく済ませている。この判別が混乱をきたしたとき、私たちは奨励と拒絶という相反する要求によって二重に拘束され、引き裂かれてしまう。これが恒常化してしまうと、彼には解釈可能性としての〈あそび〉の余地が失われてしまう。まさしくこれこそがルールと欲望でがんじがらめになった近代的な進歩主義が辿るであろうシナリオではないか。

私たちは、遊びの目的（たとえば速度）を追求しようと企てたとき、それは遊びの枠組みによってすみやかに抑制され、宙づりにあい、遊戯の浮遊感（ドライブ感）を経験することになる。私たちが乗り物に乗って何処か目的地まで移動しようと企てるときも、交通ルールという社会的な規律によって、私たちの企ては共有事項の範疇におさまる行為に加工され、はじめて社会に許容される。ここで、この関係について次のような図を得ることができる[図B]。速度の遊戯に、常識とその逸脱という境界線に幅を持たせ、押し広げようとする生活信条の萌芽を見ようとするのは性急だろうか。近代主義的な考えに則った個人生活、さらに言えば定住生活の臨界点たる今日、こうした〈あそび〉の領域に私たちの新しい生活は花開くのではないだろうか。

4．移動すること

4．1．時間と空間の圧縮

私はここまで、時間と空間の省略・圧縮ということを乗り物の基本的な機能として何度か繰り返してきたが、この考え方を重要なパラダイムとして最初に取り上げたのはおそらくデヴィッド・ハーヴェイではないかと思われる。経済地理学者であるハーヴェイは、グローバリゼーションにおける特徴的な傾向について説明を加えるために時間と空間に注目し、「時間・空間の圧縮」(タイム・スペース・コンプレッション)というキーワードを用いている(ハーヴェイ、1989)。

私の場合はたとえば、彼に比べるときわめてささやかな意味でこの言葉に着目している。すなわち、交通メディアは人やもの、そして情報の、移動における機動性と拡散性を拡張する技術であり、乗り物は人が普通に歩いたり走ったりするよりも大きな速度で移動するための技術であるから、時間や空間はこれらによって縮小されるだろうということだ。こういった事実は、実際わたしたちの移動経験にどのような影響を与えているのだろうか。ここではまず「動く歩道」(ムービング・ウォーク)に乗って移動することについて考えてみることを突破口にして、私たちの移動についての本質的な理解を導き出したい。

少し奇異に感じられるかもしれないが、建物などの床面を改造してつくられた設備であるムービング・ウォークも、比較的新しい「乗り物」である。これが本当に乗り物と呼べる代物であるかどうかと言えばやはり一般的な認識からやや遠ざかってしまう問題になりそうであるから、ここでは厳密な定義を求めるような態度とは異なる視座から、交通システムのひとつとして編み出されたこの変則的な移動装置について考えてみたい。

乗り物としてのムービング・ウォーク、と言われたときに感じてしまう一種の強引さのようなものは、同じように人を乗せて運ぶ設備であるエレベーターやエスカレーターについても言えることである。エレベーターについては『移動空間論』(1968)での川添の考察が、私たちと乗り物とのす

ぐれて興味深い関係を示唆している。

現代都市の象徴といえば、なんといってもまず高速道路と超高層ビルというところで、この両者は切り離して考えられないが、これを移動空間の側から見れば、自動車とエレベーターということになる。(中略)先に私は、高速道路上の自動車は、ただひたすら目的地に進むだけで、目の前を通りすぎる道路サインだけが、その位置を教えると書いた。エレベーターもまた暗闇の中を、目的の階へ向かって、ただひたすらに上昇し、下降するのみで、ただ階数を知らせるサインランプの点滅が、その位置を示すに過ぎない。(中略)人びとは、なるほどそれに目的をもって乗りはするが、しかし、その中での存在は無目的化される。そして、そこで顔を見合す人びとは偶然、乗り合った人びとであり、その人びとが狭い密室にしばしば同居する。建築家の菊竹清訓氏は、この点からエレベーターは、現在の玄関ホールであると考えた。(川添、同掲書、1968、P.134～140)

エレベーターのなかで、それに乗る私たちの存在が無目的化されてしまうのは、乗り物によって省略されてしまったはずの時空間に取り残された私たちが、目的地に着くのをひたすらに待ちつづけなければならないからに他ならない。こうした移動過程の省略はメディアとしての乗り物にはつきものなのだから、このことはすべての乗り物について言えることでもあるはずだ。特に自動車は、高速道路を走るときには目的地まで一定のスピードを保たなければならない。つまり高速道路は速度に対する制限をわずかばかり緩和してくれる一方で、自動車を、レールの上を走る電車のような存在にしてしまうのである。自由に進路を選べる移動手段によってさえこんな具合なのだから、移動空間における私たちは、常にエレベーターのなかと同じく無目的的な実存と化してしまうことになる。

この無目的的な経験として捉えられる移動空間を玄関ホールに例えることが許されるのは、そこが目的地への単なる通過点でしかないからだ。「玄関」ではなくて「玄関ホール」とするのはいかにも建築家である菊竹らし

い言葉の選び方だと言いたくなるが、同じ建築では駅や空港などがここで言う玄関にあてはまるだろう。ターミナルで見られるような、ある特定の場所に必然的というよりはむしろ偶然に多くの人々が集まって、そのうち方々へ散っていったってしまうという光景は、常識的な意味での合理的判断を除いては彼らが「いま・ここ」に集まっていることの根拠に欠けている。また、偶然性がもたらす集団と言う意味では、公共の交通機関、すなわち自家用以外すべての乗り物の内部空間が玄関ホール的であると言える。

ここで、問題のムービング・ウォークに話を戻してみたい。19世紀後半には誕生していたというムービング・ウォークには、実は定速で稼動するもの以外にも変速式の装置を組み込んだタイプのものがある。1980年代に新交通システム導入の動きが盛んになったちょうどそのころ開発された、トラックス(TRA X)と呼ばれる世界初の自動変速歩道がそれにあたる。以前にも、19世紀末のシカゴ・ベルリン・パリでの万国博覧会において速度の違う複数のベルトを乗り換えるタイプの変速歩道は作られているが、こちらは設置面積が大きくなってしかも利用者にはかえって不便であるという理由から実用化されることはなかった。変速型にしる定速型にしるムービング・ウォークというものはある程度長い距離をすばやく移動するための歩行補助装置なので、どこの通路にも設置するというものではない。また長い直線を持つ歩行者空間というのはそれこそ農村などを探せばいくらでも見つかるだろうが、公共交通であるムービング・ウォークは歩行者が多いところでないと設置する必要が少ない。

しかもいずれのタイプのものにしろ進行方向と乗降地点は決められているのだから、一端乗り入れると途中で引き返したり降りたりすることが出来ない。よって、商店街など路上に作られる意味もほとんどないと言ってもいいだろう。このような制限事項を差し引いてもなお歩行者がムービング・ウォークを利用するとしたら、大きな駅の地下通路ぐらいしかないだろう。地下鉄の乗り換え通路や都市中心部の地下には、通過する以外何の役にも立たない空間が広がっていることが少なくない。そこで見かけられるのは、足早に駆ける歩行者の姿かもしくは通路をねぐらとするホームレスたちの姿のどちらかである。たしかにこのような空間ではムービング・

ウォークが必要とされ、活躍するだろう。普通われわれがそこにいるのは、目的地へ向かうというただそれだけのためであり、出来ればこのような移動の隙間は手っ取り早く省略してしまいたいものだからだ。つまり、ムービング・ウォークは、無目的な歩行者空間における移動を補助・拡張しているのだということになる。見方を変えると、変速・加速型のものは別にして、ムービング・ウォークは人の流れを整理し、その速度を定常化する役割を担ってもある。

しかしこの装置に、乗り物にしては何か居心地の悪さのようなものがあると感じてしまうのは、私だけではないだろう。エスカレーターならまだしも、ムービング・ウォークの前ではしばしば、乗ろうかどうか躊躇させられることがあるのではないだろうか。どうやらこの得心のいかない装置は、せいぜい、通過していく歩行者に対するほんの気配りとして設置されているようだ。われわれの移動における本当の必要性から言えばこれはほとんど無用の長物というのが実際のところで、駅ビルなどの管理者側が用意した内部装飾（インテリア）であると言ってもいいかもしれない。変速式の装置で加速する歩道ともなれば、サービス過剰といったところだろうか。

そもそも一般にムービング・ウォークによって圧縮される隔たりとはせいぜい普通に歩いていけるくらいの距離で、速度にしても人が走るよりは遅いものである。だから私たちは玄関ホール以上に無目的な経験のなかで移動することにやきもきさせられてしまうのだ。

ムービング・ウォークは、階段の代わりを果たすという必然性に基づくエレベーターやエスカレーターの技術を、平地において応用しているものだ。エレベーターは構造的には前時代の動力機関によって達成されている機械技術で、ケーブルに引っ張られて高低を移動する方法はケーブル・カーとよく似ている。一方でムービング・ウォークは地面そのものをベルトコンベア状に細工してしまおうというのだから、やはりかなりイレギュラーな移動装置である。乗り物は速度や効率を求めることで発達してきたわけだが、この場合、私たち自身が合理的なフォード・システムのコンベアの上に乗せられた部品になることで、移動することそのものの意味を失っ

ているのである。そのせいで私たちは、ひどく不毛に感じられる経験の中に自分の居場所を確立する事が出来ない。

乗り物に内在する近代性をひとまず除外して考えてみても、私たちの移動には常にこの種のアイデンティティに関わる不安が付きまってくる。乗り物による移動がある特定のサイクルとして日常的に反復されその道筋が通いなれたものになると、移動すること自体がもっていた遊戯性は次第に損なわれていき、皮肉にも移動するという目的的な行為によって生活のなかに無目的な隙間が生じることになる。お決まりの空虚な経験のなかに、充実していたはずの実存は一瞬、埋没してしまうのだ。それはあたかも圧縮・縮小された時間と空間に締め出されてしまったかのように、移動することで私たちの居場所が失われてしまっているのである。

このような事態がもたらす不安が、ちょうど<家>にいたことがもたらす安心感と対照を成すものであることは言うまでもない。なぜなら移動とは<家>から遠ざかりつづける運動であるからだ。こういった私の考えに対しては当然、<家>に接近する方向での移動という反証の存在が挙げられるだろう。<家>に対する接近と離脱という相反する移動ベクトルは定住生活において常にひとつのセット、サイクルとなる。つまり帰宅と外出である。どちらの過程においても私たちは<家>にいないくて、<家>からの離脱（外出）という移動が行われなければ<家>への接近（帰宅）という移動は決して生じないわけだから、この場合接近の行為は離脱の行為に付随するものであると言える。このようにして、定住生活における乗り物の移動とは<家>を中心にして時間と空間を圧縮する行為である、と説明できる。ならばここで、その<家>という、私たちのアイデンティティと直結しているものの存在が、実際のところ心理的にどれだけ重要な位置を占めていて、他の場所とどれだけ異なる場所なのかということについて、はっきりと問うてみるべきだ。

4.2. 非- 場所

<家>という概念が現代においてどれだけ有効なものなのかという問題

提起は同時に、定住生活そのものの妥当性に対する懐疑的なまなざしを含んでいる。私たちは、＜家＞を中心に据えることで脈々と続いてきた定住型社会から、脱中心化された＜家＞の概念が空間いっばいに拡散している非定住型社会への転換を、もはや疑う余地のない事実として受け止められなければならない。

現代地理学やノマドロロジーについて文化人類学という地点を中心に様々なアプローチを試みている今福龍太は、「現代においては、定住という概念は幻想なのかもしれない」と述べている（『A vol.13』2001 より、今福「Alternative Map」P.24）。今福が示しているのは、私たちが交通メディアで移動・運搬することによってはじめてたち現れてくるような、定住と遊牧の狭間にある領域の存在だ。それは実空間やネットワーク上にさえ存在してはいないのだから、正確には領域ではなく概念と呼ぶべきなのだが、経験に照らし合わせて考えるとこのような空間は確かに存在している。それは例えば空港などといった「定住的なアイデンティティや組織的帰属」が「宙吊りになる」トランジット・ラウンジである。「一見、満足なコミュニケーションすら成立しないかのように見えるトランジット空間。しかしそこでは、自己意識やアイデンティティの意識、職業、肩書き、国籍などの既存のアイデンティティを問わずに、それとは関係ないかたちで人間と人間が会ってコミュニケーションできる。これは、新しい空間モデルじゃないだろうか。しかもエアポートだけが特別な場というわけでもない。」（同掲書、P.24）

ここで先ほどまでの、ターミナルや乗り物のなかといった空間において移動経験が無目的化されてしまうという、＜玄関＞の比喻についてもう一度考えてみる必要がある。川添の引用に則してエレベーターや空港について確認してきたように、私たちは「なぜ、いま、ここにいるのか」という根拠を欠いたまま、ターミナルという空間に集まり、乗り物という移動する空間に身を置いている。トランジット・ラウンジあるいは玄関ホールといった特殊な空間性は、私たちの移動に付随して現実のものとして現れる。そこはちょうど、大きな病院の待合室のように、目的があって訪れた人たちを怠惰な時間のなかに押し込めてしまうことで秩序立てられている。

患者たちはしばしば、ひたすら沈黙することによって、診察室の前という以外おそらく何の意味もないであろう空間の退屈さを時間の長さに置き換えて、＜非-場所＞におけるアイデンティティの問題から目をそらそうとする。機能空間としての病院に十分な医療サービスを望みはしても、充実した経験までは期待できない。医者と患者を最も強く結び付けているのが診察時間の記入された一枚のカードであることからわかるように、空間におけるわれわれの振る舞いはすべて、（病院の）機能に基づいた他律的な時間に回収されてしまって、能動的な意志はすべて骨抜きにされてしまうのだ。同じ病を患ったもの同志のねざらい、病院に対する意見交換といったかたちで待合室独特のコミュニケーションが成り立つ可能性があるにもかかわらず、ただ黙って呼び出されるのを待っている限り、いかに気を紛らわせようとしたところで私たちの目的的な意志は宙吊りにされたままである。それは言い換えれば、空間の方が私たちとの有機的な結びつきを拒んでいるのだ。



このように考えてみると、私たちはどうやら、場所そのものが持つ何らかの固有性を手がかりにして定住的なアイデンティティを保っているのではないかということが見えてくる。この場合、私たちが領土的中心としての＜家＞、心理的・文化的中心としての＜家＞の置き換え不可能性を前提にして物を見、振舞っていることは言うまでもない。ある特定の国における世界地図がいつもその国を中心にして描かれるように、私たちは＜家＞を中心に置いてそこからの物理的・時間的・心理的距離を算出しながらその都度自らの立脚する場所の独自性を認めているのである。つまり＜家＞が個人生活の前提として機能している限り、私たちの移動は出発してから再びもとのところに帰って来るような一時の旅として成立するし、「ここ」と「よそ」との確かな差異を見失わずに済むわけだ。

ところが病院やエアポートといったトランジット空間（あるいは玄関ホ

ールの空間)は、「ここ」と「よそ」を繋ぐ隙間のような地点である。そこは、移動空間と同様、現代の統一規格にのっとったサービス＝速度を私たちに提供するため、それぞれの機能に偏った空間としてデザインされている。よってそれらは固有の「場所性」を持っておらず、むしろ<非-場所>同志の近接性を根拠にしているような空間なのだ。しかもシステム化した空間が滞りなく機能し流れるためには私たちの目的的な意志もまた空間の機能性に則したものに加工される必要があるから、<非-場所>においては土地が暖めてきた固有のしきたりではなくて機能施設が根ざすところのグローバルな速度のルールの方が採用されることになる。

グローバリゼーションによって本当にすべての場所が文化的に均質化してしまうのかどうかということは別にしても、少なくともすでに非常に広い範囲でそれぞれの場所の固有性が失われているということは確かだろう。桂は、郊外という場所もまた「場所性」が希薄になっていることを次のように説明している。

郊外が郊外であるための根拠は、土地にまつわる自然観や習俗が徹底してリセットされていなければならない。でなければ、郊外は住空間としての必要条件を欠いてしまうことになる。その点で、郊外はリゾートと似たような成立の要件をもっている。

戦後の驚異的な経済成長を背景として郊外が拡大していくにつれて、「庭付き一戸建て」を郊外に購入し所有する物語がいつの頃からか、「夢」になった。そして、戦後四十年以上になって東京ディズニーランドは、「庭付き一戸建て」の「庭」として誕生した。(『10+1 No.11』1997より、桂「ディズニーランドの神話学3」P.228)

郊外の特に団地という<非-場所>に住まうものたちにとっては、庭もまたディズニーランドという<非-場所>のテーマパークなのだという。ここに、ユニバーサルスタジオやハウステンボスだけでなく、みなとみらいやキャナルシティを始めとした複合型商業施設の名を連ねあげてもよいだろう。つまりここでは、土地から「場所性」が失われていくプロセスが、近

代における消費空間の台頭と相関するものとして描かれている。いま、こうした大量消費社会の戦略手腕から逃れることの出来た地域は非常に稀な存在であると言わねばなるまい。本来自立的なはずのそれぞれの「場所」は統一規格にのっとって複製・反復されることで大量消費可能な「非-場所」のひとつに仕立て上げられるのだ。

複合型商業施設としてパッケージングされた駅ビルも同様に「非-場所」の住民にとっての庭であると言えるだろう。ここで、駅と「場所性」の関係を考察するにあたって私たちは、郊外における住環境開発について記述した折に触れた関西の鉄道交通を例にとって定住社会において駅の置かれた位相について考えることから始めなくてはならないだろう。なぜなら複合型商業施設の先駆けとして全国ではじめて駅ビルでの百貨店経営を始めたのは小林一三(1873-1953)という人物であり、彼の経営する阪急電鉄が関西における郊外開発のイニシアティブをとっていたからである。小林による路線開拓・地域開発は、近畿地方随一の都市部に位置する梅田駅の集客力を軸にして、中心部から北部あるいは西北部に向かってなされた。この梅田駅は、以前から既にステーションとして存在していたJR(旧国鉄)の大阪駅とはわずかに離れた場所に、しかもその沿線はいずれも在来線に対し垂直の方向に延びるよう建設された。小林の沿線計画はみごと社会のニーズに符合して、大都市・大阪に集う人々はこぞって北部・北西部へと住居を構えるようになった。かくして梅田駅は都市と郊外をつなぐ大きなターミナル(始発駅・終着駅)として、また沿線住民たちの「庭付き一戸建ての庭」としての地位を確立したのである。

一方、梅田駅に先だって梅田地域の中心として、すなわち大阪の中心のひとつとして存在していたJR大阪駅は、都市部をひろく周回する環状線の主要な駅のひとつである。一般に、駅には地域の中心としてそびえたつ(Stand)「ステーション(station)」としての機能と、地域の周縁(term)に位置する「ターミナル(terminal)」の機能という大別して二つの種類のものが考えられる。梅田駅が中心と周縁とを連絡させるためのターミナルであるならば、大阪駅は梅田地域のみならず大阪の中心としてのステーションである。このとき両者は互いに役割を分担し補完し合っていることに

なる。都市の交通を有機的に結びつける「結合点（ノード：node）」としての駅という意味では、二つの駅は切り離して考えることの出来ないひとつの機能を形成している。

環状型の鉄道路線には始点も終点もない。この事実によって沿線上の任意の点すべてがノードとして機能しうる可能性が生まれる。つまり放射状に広がる郊外への交通回路を持つことで、都市の環(わ)の内側と外側のアクセスを促すことが出来るのである。このとき、環状線そのものにひとつの大きなターミナルとして機能する姿が投影されることになる。ここで都市の膨張と郊外の拡大という近代における定住社会の変容プロセスについて少し思い出してみれば、大都市圏の内側で敷設されている網の目のごとく複雑に分岐した鉄道が地域の市街化をそのまま体現しているのと同時に、都市の外側に延びていく交通が郊外の更なる郊外化を推進してきたという事実思い至るだろう。こうした熱力学的な生産モデルにおいて、都市的な集積機能が拡大再生産され分散されることでひとつひとつの点における中心的価値が減じていることは明らかである。

こうした状況は「場所性」が希薄になっていくプロセスとも無縁ではない。都市生活者はその網目の、複数の〈非-場所〉のすきまにかりうじて定住しているのだ。こうした空間の変容に、かつてベンヤミンが捉えた複製技術時代における「アウラの消失」を重ね合わせてもよいだろう。

ここで失われていくものをアウラという概念でとらえ、複製技術のすすんだ時代のなかでほろびてゆくものは作品の持つアウラである、といいかえてもよい。このプロセスこそ、まさしく現代の特徴なのだ。このプロセスの重要性は、単なる芸術の分野をはるかにこえている。一般的にいいあらわせば、複製技術は、複数の対象を伝統の領域からひきはなしてしまうのである。（ベンヤミン『複製技術時代の芸術作品』1936、P.15）

ここで言い表されている「伝統の震撼」こそ、定住領域における〈非-場所〉の台頭であり、定住生活という伝統の「総決算」と言ってもいいはずだ。駅という中心、〈家〉という中心の置き換え不可能な自律性、固有の

価値は繰り返し反復・複製されることで領土いっぱいには拡散し、希薄になった。そうなる私たちの定住的アイデンティティの拠り所となるべき<家>ないし固有の「場所」さえもが、目的地への恒常的な移動に付随して現れるひとつの通過点としての意味しか持たなくなる。

すべからく移動とは、ある特定の目的地を挟んでの<家>から<家>までの往復運動である。定住民にとっての移動の起点とはすなわち<家>であり、移動の目的地も同じく<家>であると言えるだろう。日常的な移動において<家>から目的地に着くまで、あるいはその逆の過程において経験する無目的的な沈黙というのは、ただひたすら耐えなければならないものというわけでもなくて、時には旅に向かうセンチメンタリズムとともにあらわれる甘美な沈黙でもある。

一方で移民や亡命者、さらにはホームレスまでもを含め、祖国やマイホームとしての<家>を持たない／持てない人々には、「起点に戻る安心感もなければ、逆に放浪の不可能性を嘆くロマンティックな失望もない」と今福は言う（前掲書、P.24）。乗り物とはたえず起点から遠ざかって移動をつづける空間であるが、そこで私たちが経験する沈黙の甘美さとは、定住生活の中心からの脱出、つまり旅の起点を後にする開放感と放浪の兆しのようなものを感じるロマンティズムであるだろう。松尾芭蕉やランボーといった詩人ではなくて我々のようなごく普通の人間でも、旅には何かがしかの感傷を抱いてしまうことがある。ここで、定住生活へのアンチテーゼとしての放浪を掲げるとしたら、またその実践の中をすすみゆくならば、不可能性と可能性、失望と期待というものに旅人の身は引き裂かれてしまうのかもしれない。

4．3．家

一般的な定住民たちは、自らの住みか、つまり住居や地域、国家、民族、時代などといった帰属の対象となりうるあらゆる<家>をたよりにして、そこからの空間的・時間的それに心理的な距離をおしはかりながら移動し

ている。空間と時間の原点として、＜家＞に生活の中心を定める者（住みかを定める者）にとって、帰属していることは移動することよりも常に上位なのである。

かつて勝ち戦に富を得た者は、「ここも私のものとなった」と言いながら戦利品としての新たな大地に旗を立て、野を越え山を越え、海までも越えてさらに属領を拡大し続けようと努めた。こういった態度は近近代に至るまで基本的に何も変わらなかったことだろう。自分たちの生活をよりよくするためには、出来るだけ自然科学的、政治的な意味で環境をコントロールしなければならなかったから、社会があらゆる不便・不快の元凶たる未開の領域と戦わなければならない時代が続いた。しかし陸の覇者たる定住民たちは、実のところ属領化することでしか大地に帰属できなかったのであって、私たちがより深くこの世界に参加することが出来るようになるのは「脱属領化（脱領土化）のプロセスが進行する現代をおいてほかにない。

誤謬を恐れずに言えば、未知のフロンティアの向こうに見え隠れしていた夢の生活のほとんどが属領のうちに引き込まれてしまいつつあるのが現代だ。その気になればフロンティアはおそらくいつだって見つけ出せるにしても、いま私たちにとって問題なのは、この社会をうまく機能させるための内なるフロンティアの方である。未知の領域をあらしめるはずの境界というものが意味を失いつつある現代、定住生活という前提そのものもまたひとつの幻影として霞みはじめている。

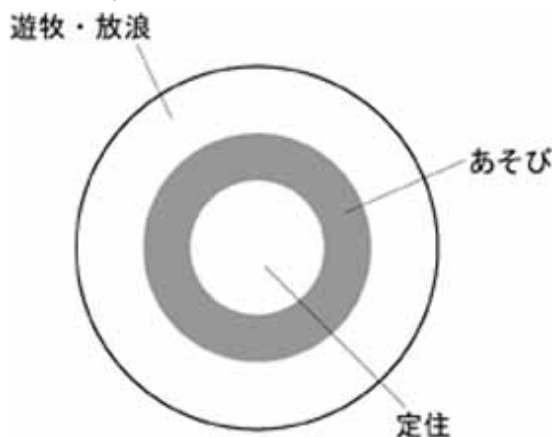
本来＜家＞に帰属しないことは、定住社会においては逸脱と見なされる。しかし、今や社会の機能をデザインしているのは、定住と遊牧という両極間を文字通り移動することであるといっても過言ではない。領土は互いに重なり合い、日常的な移動によって侵犯されつづける。乗り物によって国家という大きな＜家＞相互を隔てていた境界は越境され解消されてしまうし、個人にとっての小さな＜家＞の方は交通メディア全般によって消費空間の中に溶解してしまうのだ。こうした状況では、ひとつの帰属対象にのみ主体がアイデンティティの基盤をたよりつづけることは出来ないだろう。私たちは、好むと好まざるに関わらず、交通メディアに対して幾ばくかの寛容を保ちつづけなければならない。すべからく帰属感というものが無効

化され（それは私やあなたの＜家＞も例外ではないだろう）誰のものだから判然としない「ここ」と「よそ」との近接性ばかりがますます身近になりつつある。だがもし、シモーヌ・ド・ボーヴォワールのように「私が耕すであろうのは、つねにわたくしの庭」であると考えることが許されるのであれば（ボーヴォワール『人間について』1955）私たちはあらゆる種類の＜家＞からの物理的・心的距離に気兼ねすることなくノマドロジーの実践のなかへと分け入っていくことが出来るのではないだろうか。

さしあたってここで問題にしたいのは、定住と遊牧の関係とその間の領域における移動行為の可能性、すなわち社会通念としての＜家＞への帰属と逸脱としての＜家＞からの脱出、そしてその積極的な折衷としての＜あそび＞についてである。ここで「積極的」折衷としたのは、消極的に自由な振る舞いが阻害されたまま移動の実践のなかに放り込まれてしまうことは移動すること本来の自由性と矛盾するからである。

定住（的）と遊牧（的）という対立項については、私たちは浅田彰によって提示された「パラノ（イア）/スキゾ（フレニー）」の関係を参照することが出来る。『逃走論』（1984）においてこの精神医学的なモデルは、単一の価値観における深さを志向する「パラノ」的な生き方と複数の価値観における軽やかさを志向する「スキゾ」的な生き方とを対比するために提供されている。そして浅田は「パラノ人間」から「スキゾ人間」へ、
「住む文明」から「逃げる文明」への大転換を「全面的に肯定せよ」と高らかに謳いあげるのである（浅田、同掲書、1984、P.4）。

ここで浅田によってとどめを刺されようとしている＜パラノ人間＞と「パラノ・ドライブ」とは、専門
分化したそれぞれの狭い領域における専門家（スペシャリスト）としての振舞いに邁進してきた近代人とその社会信条である、と言い換えてもよいだろう。こんな言い方をするとまるで私が自分に一切関係のない他人事について語って



いるように聞こえてしまうかもしれないが、私たちこそは教育その他の暗黙的な社会からの規制によってこうしたパラノ性を許容され、さらに奨励さえされてきた、近代の遺物でもあるわけだ。

ただ、あまり個人の問題に引きつけすぎて「自分はどちらのタイプの人間か」とこのモデルにあてはめてみようとしたところで、それほど意味はないように思われる。彼の指摘には、占いのようにすぐさま役に立つような、気分的で都合のいい人生訓ばかりが含まれているわけではないはずだ。だからここでは、「パラノ／スキゾ」の関係がつきつけてくる問題を現代における個人生活のあり方に対してのものとして、定住と移動の関係に並置して考えてみるべきだろう。

精神医の斎藤環は、浅田の「パラノ／スキゾ」の対比において「スキゾとは分裂病親和者としてイメージされており、パラノは臨床的にはスキゾの一部なので、より正確にはメランコ（リー）親和者を指していると考えられる。そして、メランコの認知はうつ病的な認知、すなわち積分回路に近似することができる」（斎藤『若者のすべて』2001、P.115）とした上で

なお、この二項対立に有効性を認めている。

彼は、分裂病親和者には「構造にあらかじめ距離感が組み込まれている」ため臨床的には治療者の側からの参与の必要があり、逆に神経症には距離が必要であるという臨床経験的事実に基づいて、マクルーハンの言葉を借りて「分裂病はクール」で「神経症はホット」なのだとする（斎藤、同掲書、2001、P.103）。こうした斎藤の「パラノ／スキゾ」解釈にはいささかアクロバティックに過ぎる感が残ることも否めな



いが、「パラノ＝住むこと＝参与性・低い／スキゾ＝逃げること＝参与性・

高い」という対立構造から「住むこと＝家（たとえ人が住まなくても家は家）」さらに「逃げること＝乗り物（操縦の必要性）」という単純な対立関係を導き出すことができる点で興味深い。つまり、乗り物というクールなメディアには私たちの参与が求められ、家というホットなメディアに対しては適当な距離を保たなければならないということだ。この場合パラノ／スキゾの両者を最も明確に分けているのが、定住的アイデンティティの帰属先の有無であることは言うまでもない。

また斎藤の考えにしたがえば、「パラノからスキゾへ」の転換は「ホットなメディアの時代からクールなメディアの時代へ」の移行として読み解くことが出来る。すなわち、「住む文明から逃げる文明へ」の転換を「外爆発から内爆発へ」あるいは「専門分化性から包括性へ」という文脈に符合させることも一層確かなものになるのだ。

マクルーハンが「クールな」メディアのなかに見出した社会の変容とは、端的に言えば電気の持つ画一化・規格化の働き、反復可能性の力によって、誰もが「自分たちを中産階級の間人だと思いこむ」ようになったということである（マクルーハン『メディア論』1964、P.228）。これまでも取り上げてきたような、郊外の白いコロニアル住宅に住み、家電製品を備え、コーンフレークを食べるのが普通なのだという時代の光景がすぐさま思い浮かぶだろう。このようなイメージがステレオタイプなものであるとは言え、こうしたパラノイア的な共同幻想としての「社会」のイメージが、定住民たちが定住生活という前提そのものについて包括的に捉えみることを阻害してきたことは確かだろう。

4.4. サイバネーション

私たち人間は近代という時代を通じて、定住生活の拡大再生産をつづけながら、その領土を専門文化することで維持してきた。もともとは誰のものでもなかったこの世界を所有しようとして、国家という<家>、家族という<家>、専門家という<家>に細分化することに尽力してきた。その

せいで逆に、私たちは本来の居場所というものを失いつつある。すなわち、郊外やトランジット空間、消費空間という〈非-場所〉の台頭である。こうした事態に、交通メディアとしての乗り物が深く関与していることはこれまで何度も説明してきたとおりである。遠くまで速く移動したい、ただそれだけのためのもののはずの乗り物が、実は私たちにとってのこの世界の息苦しさを周到に準備してしまっていたのだ。

こうしたことは、普段私たちが慣れ親しんでいる地図を見れば一目瞭然である。私たちは大航海時代や植民地主義時代に領土拡大が目に見えてわかるものにするよう使われていた世界地図を今でもこの世界がきちんと描かれたものだと思いきって眺めている。地図はいつでも自分の〈家〉（国家）を中心にして、大地にあえて不自然な分割線を引いて、こことよそ、よそとよそとを区別することで、まだ行ったことも見たこともないアイスランドのような国が何処にあるのかを教えてくれ、それで私もその土地の「場所性」についてのある程度の確からしさを知ったつもりになっているのである。しかし私たちのなかのほとんどの人は、アイスランドについて何も知らない。悪くすれば、地図上の位置さえ不確かである。地図だけでなくテレビや新聞といったマス・コミュニケーションツールによって提供される情報というのは、常に包括的な認識にすきまを生じさせる。冒頭でも示した乗り物としてのこれらメディアは、「ここ」にいながらにして「よそ」で起こる出来事を運び伝え、時空の隔たりを近接性の中へと圧縮する能力を持っているが、精細度の高低にかかわらずあらかじめ隙間を持った情報しか約束してはいないのだ。これはマス・メディアによる情報操作とは別のレベルで見られる、速度メディアそのものの性質である。いうなればテレコミュニケーション技術で細かく編まれた広大な網の目には、膨大な隙間が巣食っているのだ。私たちに必要なのは、世界を細分化するための旧来的な地図ではなくて、いま、ここでたち現れつつある世界について包括的に捉えるためのメタレベルで描かれるような、実践的な脳内地図の方である。乗り物はその意味で、私たちにとってさまざまに役立つはずだ。

速度メディアが発するメッセージというのはこれまでの近代人の振る舞ってきたようなやりかたとはまるで逆に、領土の境界を越境し、融解させ

て、包括的な世界認識というものを要求する。すなわち、B・フラー言うところの「宇宙船地球号」を維持・管理する技術、サイバネティクスである。しかしいくら乗り物だからと言って、「私たちは既に宇宙船地球号に乗っているのだ」などと野暮なことは言わないようにしよう。ただ、私たちには乗員としてのモラルが必要であることは忘れてはならない。

速度技術というのは、本来私たちの手におえないものである速度を所有し、コントロールしようとして磨かれた、定住領域のスペシャリストたる定住民のわざである。しかしわたしたちは、所有することよりもただスムーズに流れるよう速度を処し、速度社会という自動機構（オートメーション）の装置が滞りなく働くようにしなければならない。

こうした管理制御の技術を近代的なパラノ・テクノロジーと区別してサイバネティックス的速度技術と呼ぶことが出来る。サイバネティックスとは、船乗りたち——特に多くの船員を従えた海のリーダーたち——が様々な情報をもとに自らのおかれた状況を分析し、大海原において船をたくみに操る航海の技術、天測航法のことである。B・フラーは『宇宙船地球号 操縦マニュアル』（1969）のなかで、こうしたかつての「大海賊」たちの存在とともに失われつつある「包括的な知的能力」を今一度取り戻さなければならないと喚起する。彼に先立ってマクルーハンが『メディア論』において指摘した専門文化のシステムからオートメーションのシステムへの移行を彼は、オートマトンからオートメーションへの転回だと説明する。

いまや人間は、^{スペシャリスト}専門家としては、コンピューターにそっくり取って代われようとしている。人間は生来の「包括的な能力」を復旧し、活用し、楽しむように求められているのだ。「宇宙船地球号」と宇宙の全体性に対処することが、私たちすべての課題となるだろう。単なる筋肉と条件反射運動の機械であるよりも、つまりは奴隷状態の^{オートマトン}自動人形であるよりも、人間ははるかに深遠な運命を生きるべきだと、進化は熱望しているようだ。^{オートメーション}自動機構が^{オートマトン}自動人形に取って代わる。（B・フラー「宇宙船地球号 操縦マニュアル」1969）

B・フラーの考える専門分化とは、ひとつは世界全体の細分化という形であらわれている。これによってそれぞれに対立する地域が競い合い、争うことになったという。戦争は国家の政治的なレベルだけでなくパーソナルで卑近な、経済的なレベルで起こりうる事件にまで押し広げられ今もなお続いているが、主義主張の争いにしろ貧富の闘争にしろ、専門分化が包括的な世界認識・政策行為を阻害し、愛国主義的な成長・発展の夢物語を増長させてきたのである。それにしても、それぞれの地域の利害はなぜ対立せねばならなかったのだろうか？それは私たち人間がさまざまなレベルで<家>の器に押し込められ、振り分けられたからに他ならない。だから私たちは自分たちの器をより良く機能させるためには他の器のことなど考えられなかった。征服すべきは、他の誰のフロンティアでもなく、自分のフロンティアというわけだ。

すなわちもう一つの専門分化とは、私たちの身に起こっている。定住生活のスペシャリスト＝専門家という<家>として包括的な能力を分断された行為主体として、自らの畑を耕し、まだ見ぬフロンティアを延伸するのが近代という時代のメッセージだった。

これに取って代わるのが、海のリーダーたちが備えていたとされ、そしてフラー自身が自称する「長期予測のためのデザイン科学」、サイバネティックスの管制技術である。それは高度な知的能力であると同時に、「自然にわきおこる子供たちの包括的な好奇心」に基づいた<こどもの科学>でもある。すなわち、人間本来に備わっているはずの知的欲求、それが専門分化という道筋をたどることで長い間忘れられてきたのだった。フラーは、「大海賊」たちが私たちから隠れたところで世界を眺めまわすのに用いていたこの能力を、「宇宙船地球号」を操縦するために私たちが新たに形成する必要があるとした。

こうした考え方から抽出される実践的振る舞いの中でも最も重要なもののひとつが速度管制に関するテクノロジーなのではないだろうか。我がものの顔で速度を操り、自らに属するものとしてしまう技術が近代の発明ならば、現代以降においては速度のシステムを維持・管理することに目覚めなければならないだろう。

私たちの手に余る自然に対処するため、中世の西洋では城壁で周りを囲むようにして都市を建設し、森に棲む悪魔や魔女たちを遠ざけた。これは今の社会に比べるとひどく臆病な時代の生活だったように思える。私たちが持ち前の能力を生かして環境を所有するに値する存在であると感じられるからだ。しかし同時に私たちのほとんどは、コントロールしようと努めているつもりがむしろ自ら環境を破壊してしまうという矛盾の只中において、困難に立ち向かうでもなく所有権を放棄するでもなく、無関心を装っている卑小な存在でもあるだろう。

私たちの属領化（領土化）の行為は、「長期予測のためのデザイン科学」などはおくびにもかけず、いつでも専門分化して利害を蓄えようとする欲望にしたがってなされる。つまり所有／征服という振る舞い自体が近代的進歩主義に基づくパラノ・ドライブなのであるから、私たちは別の方法でこれまでのパラノ的に構築されてきた社会を維持しなくてはならない。「パラノからスキゾへ」、速度の「向上から安定へ」という転換に符合するのが、専門分化からサイバネーションへのシステム技術の移行である。

フラッグイメージする包括的な知性を備えた海のリーダー＝「大海賊」たちの姿とちょうど対称を成すのは、専門分化した定住領域のスペシャリスト＝定住民たち、すなわち我々の存在だ。あるいは速度社会に対する観点から考えてみれば、私たちは地球上における速度のスペシャリストでもある。今私たちが見つめるべきなのは、近代的発展・成長の物語のような外在するフロンティアではなく、むしろ内なるフロンティアのほうである、と私は先ほど述べた。この内に向かう目線の必要性こそ、「宇宙船地球号」に乗り組んだ私たちに課されたモラルである。

速度のスペシャリストである私たちは、速度技術とともに育んできた甘い蜜月の時間をすぐに忘れることなどできないだろう。それは、私たちがいかに公共交通の側からエコロジー運動というコミットメントがあっても自動車を捨て去ることができないのと、ちょうど同じことだ。しかしこの世界に対する征服欲というものを完全に放棄することができなくとも、むしろ世界のほうが私たちの属領となることを拒み、私たちに新たな生活様式というものを提案してくれることだろう。それが＜家＞同士の境界を融

解し、越境する速度社会における定住／移動生活である。私たちは、自らのモラル——それがどのようなものか、判然としないままではあるが——にもとづいて速度のあり方を間断なくデザインしつづけることで、＜家＞というパラノ的足枷から自由になるのではないだろうか。そのとき、乗り物による移動というものが、私たちそれぞれが個人生活を築いていくことの重要な足がかりになることは、言うまでもない。

注解

１．メディアとしての乗り物

注１：ただ現状に即して言えば、この場合の経済的なグローバリズムというのは、その中心である超大国アメリカへの配慮・対応という政治的な側面を持っているものだから、本質的にはマクルーハンのいうグローバル・ヴィレッジそのものとの関係は薄いと言えるかもしれない。

注２：先ほども述べた通り、集落は農村、都市、郊外の順に成立したと一応は考えられる。しかしそれは、時間経過を理解するためには有効ではあっても、実は正確なイメージではない。「丘」という言葉がなければ「山」と「平野」と言う語の意味するところはその分広くなっていたらうことと同様、もとは何物でもなかったただの大地を耕したときに「畑」が生まれ、都市にあたる集落が生まれたときに「都市」と区別する意味での「農村」が生まれたのである。

注３：ただしここで、テクノスーパーライナー計画という海の移動に関する新たな展望にも触れておかなければならないだろう。日常的なレベルでは陸上や上空の交通の発達とともに影を潜めた感のある移動領域としての海上が、高速交通網の計画によって将来的に我々の移動の選択肢になるかもしれないというのだ。しかしこれは自動車や飛行機を代替する交通機関として考えられている構想であるわけだから、近近代において上空が海よりも先んじた交通領域となっていることにかわりないと言えるだろう。（代替交通としての新交通システムについて詳しくは第二章を参照。）

注４：文化帝国主義とはＪ・トムリンソンが用いた表現である。彼は文化の範疇における重要なキーワードを援用することなしにはグローバリゼーションというあらゆる面で見られる動きを説明することは出来ないとした。超大国アメリカの覇権主義的リーダーシップに引っ張られる形で先進国が

経済的・政治的グローバリズムを標榜している状況は明らかだし、企業経済はITという名のビジネス・モデルとしてのグローバリゼーションを発見した。

2．失われつつある生活

注5：新交通システムと呼ばれる鉄道交通には、本文中で扱っているモノレールとLRTの他に、「ゆりかもめ」などのゴムタイヤがガイドに沿って走行するAGT（Automated Guideway Transit）それにリニア地下鉄などが含まれる。

注6：

エリック・エッカーマン著『自動車の世界史』によれば、ミニバンなどはスポーツ・ユーティリティ車（SUV）という名で呼ばれている。「日本ではSUVという代わりに、リクリエーショナル・ヴィークル、略してRVと呼ぶことが多い。」このような認識とは別に、アメリカなどではトレーラーハウス、キャンピングカーなど生活することと移動することを組み合わせた車を狭義のRVと呼ぶことがあるようだ。

3．テクノロジー

注7：移動空間において実存が無目的化・空洞化されてしまうということについて詳しくは、「4.1.時間と空間の圧縮」の項を参照していただきたい。

注8：かなり早い時期から、ドライビング・ゲームはシミュレーター装置（ゲームマシン）の情報処理技術の向上とともに、＜リアルなドライブ感＞と＜ゲーム独特のドライブ感＞の二種類に分岐していったと考えられるだろう。前者には『グランツーリスモ3』（プレイステーション2、ソニー・コ

ンピュータ・エンタテインメント)や『セガ・ラリー・チャンピオンシップ2』(ドリームキャスト、セガ)などがあてはまるが、新しいゲームマシンが発売される際にその性能を誇示する目的でこれらのドライブゲームが同時に市場に投入される場合が多い。後者には、キャラクター性を生かした『スーパーマリオカート 64』(ニンテンドー64、任天堂)などが挙げられる。どちらのタイプのドライビング・ゲームの場合も、かつての低精細なものに比べ、より高度なアーティフィシャル・リアリティを作り出しているという点で共通している。

注9:「航空機というのは、まさにタイム・カプセルのようなものだ。それに搭乗するとき、我々は、空中を超高速で移動するという経験をほとんどまったくといってよいほど感じさせないことを目的として作られたかのような、自給自足の独立した時間体制の中に入り込むことになる。新聞、無料の飲物、食事の配布、免税品の販売、機内映画の上映などといったおなじみの一連のサービスは、キャビン内部だけの時間の枠組というものに我々の注意を向けさせる。したがって、現象学的には、我々の「旅」というのは、空間の旅というより、日常的な時間の連続の中での旅いった方がよい。ロンドンからマドリードへの旅は、食事を一回とるだけの時間であり、マドリードからメキシコへの旅は、食事を二回とり、映画を一回見て、睡眠を一回とるだけの時間である。もっとも長い移動距離に関しても同じような計り方ができる。実際にはとてつもない距離を飛んでいるのだということをふと意識するのは、おそらくときおり窓外をのぞいて海岸線をたどってみるときぐらいであろう。そしてこの空間の広大さを意識すると、自分は実は卑小な存在なのだという不快な考えがすぐに浮かんできて、たぶん我々はこの外的現実のことを考える気が失せてしまうだろう。」(J・トムリンソン、2000)

注10:速度の遊戯としての映画と乗り物がもっとも接近した形態は、「ヘイルズ・ツアーズ」(1905)や「スター・ツアーズ」(1987)といった体感アトラクションに求めることが出来るだろう。これらは、館内の観客席を列

車あるいは宇宙船の座席に見立て、スクリーンにさまざまな光景を投影して「観客につかのまの異世界旅行を味わわせる擬似旅行体感装置（加藤『映画とは何か』2000、P.136）である。

参考文献

- 浅田彰「逃走論 スキゾ・キッズの冒険」筑摩書房、1984
- 井上俊、仲村祥一、奥野卓司、他「岩波講座 現代社会学 20 仕事と遊びの社会学」岩波書店、1995
- エリック・エッカーマン「自動車の世界史」松本康平訳 グランプリ出版 1996
- 奥野卓司、他「20 世紀のメディア 速度の発見と 20 世紀の生活」ジャストシステム、1996
- 加藤幹朗「映画とは何か」みすず書房、2000
- 角野幸博「郊外の 20 世紀 テーマを追い求めた住宅地」学芸出版社、2000
- 川添登「移動空間論」鹿島出版会・S D 選書、1968
- 斎藤環「若者のすべて ひきこもり系 V S じぶん探し系」PHP 研究所、2001
- シモーヌ・ド・ボーヴォワール「人間について」青柳瑞穂・訳、新潮文庫、1955
- ジャン・ボードリヤール「アメリカ 砂漠よ永遠に」田中正人・訳、法政大学出版局、1988 (1986)
- ジョン・トムリンソン「グローバリゼーション 文化帝国主義を超えて」片岡信・訳、青土社、2000
- デヴィッド・ハーヴェイ「ポスト・モダニティの条件」吉原直樹・訳、青木書店、1999 (1989)
- 西村清和「電脳遊戯の少年少女たち」講談社、1999
- バックミンスター・フラー「宇宙船地球号 操縦マニュアル」芹沢高志・訳、ちくま学芸文、2000 (1969)
- プロセスアーキテクチャ・編「PROCESS : Architecture 47 世界の交通システム 第 2 部」プロセスアーキテクチャ、1984
- ホンマタカシ「TOKYO SUBURBIA (東京郊外)」光琳社 1998
- マーシャル・マクルーハン「メディア論」栗原裕、河本仲聖・訳、1987(1964) みすず書房

マテリアル・ワールド・プロジェクト・代表ピーター・メンツェル「地球家族 世界 30 か国のふつうの暮らし」近藤真理、杉山良男・訳、TOTO 出版、1994

宮台真司「まぼろしの郊外」朝日新聞社（文庫）、2000（底本は 1997）

ルネ・シェレール「ノマドのユートピア」杉村昌昭・訳、1998（1996）

ロジェ・カイヨワ「遊びと人間」多田道太郎・塚崎幹夫・訳、講談社学術文庫、1990（1971）（1967）

「10 + 1 vol.11 新しい地理学」INAX 出版、1997

「A vol.13 移動スルコト」文芸社、2001

図版出典

1.3. 船と飛行機

P.9 客船

「大自然のふしぎ 乗り物の図詳図鑑」 川上親孝（編集責任者） 学研
1995

P.10 港の航空写真

「大自然のふしぎ 乗り物の図詳図鑑」 川上親孝（編集責任者） 学研
1995

1.4. メディア時代の速度

P.14 高度経済成長期の電気店

「20 世紀のメディア 速度の発見と 20 世紀の生活」 奥野卓司、他 ジャストシステム、1996

P.15 テイルフィン

「カー・デザインの潮流 風土が生む機能と形態」 森江健二 中公新書
1992

1.5. 速度管制

P.16 宇宙から見た地球

www.humboldt.edu/intlst/page02e.html

P.17 衝突実験

www.osa.go.jp/anzen/html2001/as103.htm

2.1. アメリカ

P.20 フォード T 型

「カー・デザインの潮流 風土が生む機能と形態」 森江健二 中公新書
1992

P.22 インターチェンジ

「Speed----Visions of an Accelerated Age」(edited by) Jeremy Miller,

Michiel Schwarz (published by) The Photographer's Gallery, Whitechapel Art Gallery, Macdonald Stewart Art Centre

P.24 マクドナルド・資料

日本マクドナルド株式会社・店舗向けトレイシート

2.2. 郊外の住環境

P.25 田園都市

「郊外の 20 世紀 テーマを追い求めた住宅地」 角野幸博 学芸出版社
2000

P.28 エッジシティ

「郊外の 20 世紀 テーマを追い求めた住宅地」 角野幸博 学芸出版社
2000

P.28 千葉県浦安市

「TOKYO SUBURBIA(東京郊外)」 ホンマタカシ(テキスト・貝島桃代、宮台真司) 光琳社 1998

P.28 シムシティ 2000

Software copyright 1993/1995 Maxis, Inc., Will Wright and Fred Haslam All rights reserved worldwide.

2.3. 郊外の乗り物

P.31 多摩都市モノレール

<http://www.pref.osaka.jp/kotsudoro/monorail/history2.htm>

P.32 L R T (イギリス)

Nottingham Development Enterprise (www.nde.org.uk)

P.35 駐車場の風景

「TOKYO SUBURBIA(東京郊外)」 ホンマタカシ(テキスト・貝島桃代、宮台真司) 光琳社 1998

2.4. 自動車と定住様式

P.38 「奥様は魔女」

<http://www.spe.co.jp/video/sell/BEWITCHED/point.html>

P.40 トレーラーハウス

<http://www.salty.co.jp/cttr/riyourei-canp.htm>

3.2. 速度の遊戯

P.44 ドライブゲーム「グランツーリスモ3」

(C)Sony Computer Entertainment Inc.

All manufactures, cars, names, brands and associated imagery featured in this game are trademarks and/or copyrighted materials of their respective owners. Allrights reserved.

3.3. 視聴覚メディアとしての乗り物

P.46 『大列車強盗』エドウィン・S・ポーター監督、1903

「映画とは何か」 加藤幹朗 みすず書房 2000

P.48 飛行機の窓からの風景

筆者撮影。

3.4. 企てと逸脱

P.52 同心円図

オリジナル作図。

4.2. 非- 場所

P.60 空港

筆者撮影。

4.3. 家

P.66 同心円図

オリジナル作図

P.67 スキゾノパラノ対立表

「逃走論 スキゾ・キッズの冒険」 浅田彰 筑摩書房 1984

